



龍郷町地域公共交通計画



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 移動目的地となる主な施設の状況 ----- 10
- 4 産業動向 ----- 17
- 5 観光動向 ----- 18
- 6 その他の地域概況 ----- 20

第3章 上位・関連計画の整理

- 1 第6次龍郷町総合振興計画 ----- 22
- 2 第2期龍郷町創生総合戦略 ----- 23

第4章 公共交通の運行状況

- 1 本町の公共交通 ----- 24
- 2 路線バスの運行状況 ----- 31
- 3 廃止路線代替タクシーの運行状況 ----- 34

第5章 路線バス乗降調査

- 1 調査概要 ----- 35
- 2 調査結果 ----- 36

第6章 住民アンケート

- 1 アンケート概要 ----- 41
- 2 アンケート結果 ----- 42

第7章 学生アンケート

1 アンケート概要	78
2 アンケート結果	79

第8章 ポイントの整理

1 調査結果のポイント整理	84
2 地域公共交通計画の方向性	93

第9章 龍郷町地域公共交通計画

1 基本方針	94
2 将来像	95
3 計画の区域	96
4 計画の期間	96
5 計画の目標	96
6 計画の達成状況の評価	97
7 目標を達成するための事業（龍郷町単独での検討・実施）	100
8 目標を達成するための事業（5市町村広域での検討・実施）	104
9 事業スケジュール	110



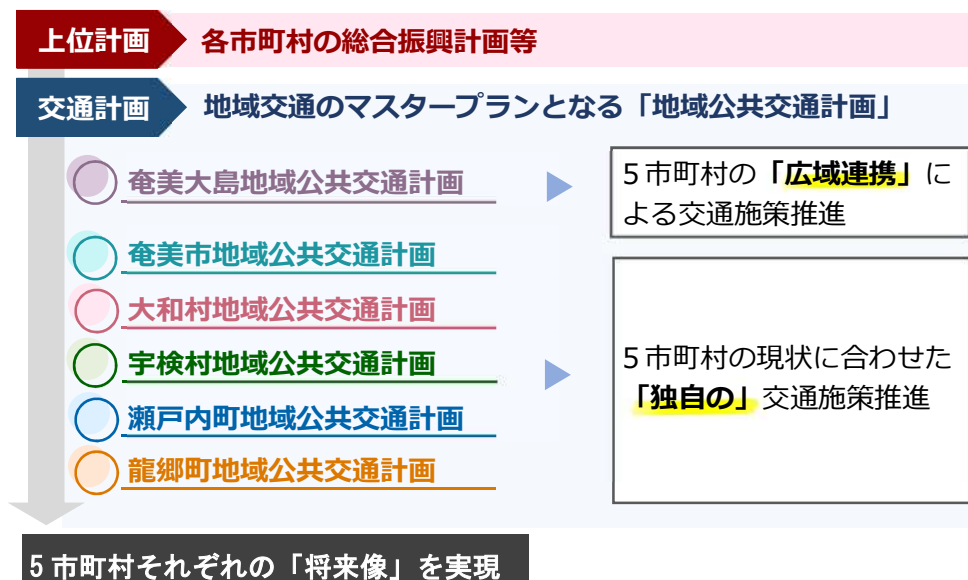
1 計画策定の目的

新型コロナをきっかけとする「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

本町が属する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、瀬戸内町とともに 1 市 2 町 2 村で奄美大島を構成している。奄美大島の面積は 712.4km² であり、「大島」を冠する島では最も大きい。本島には希少な動植物が多く生息しており、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。

また、本町は人口 5,817 人（令和 2 年）、面積 81.82km² となっており、奄美大島 5 市町村の中で奄美市、瀬戸内町に次いで 3 番目に人口が多い。奄美大島の北部に位置し、北は奄美市笠利町、南は奄美市名瀬に面している。主な河川として大美川、秋名川が流れている。

図表 本計画の対象地域



第2章 | 地域概況

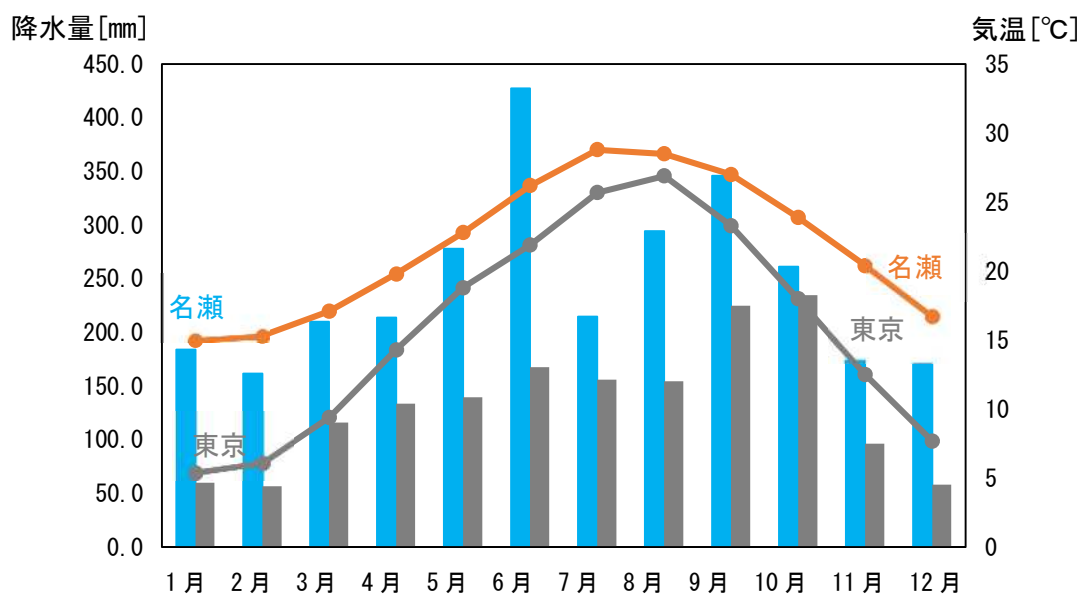


(2) 気候

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

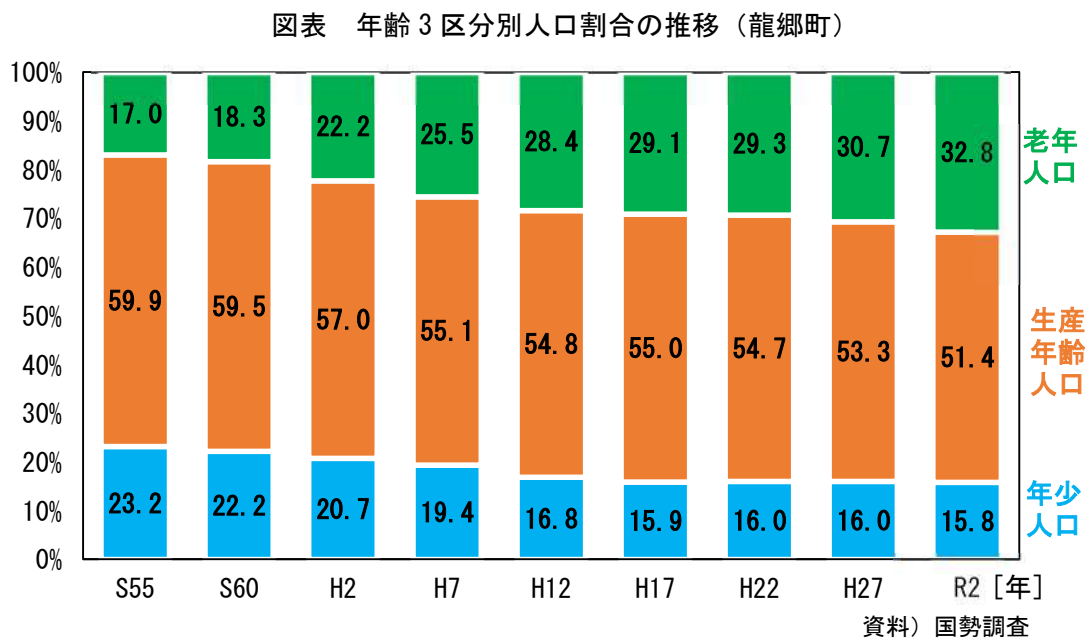
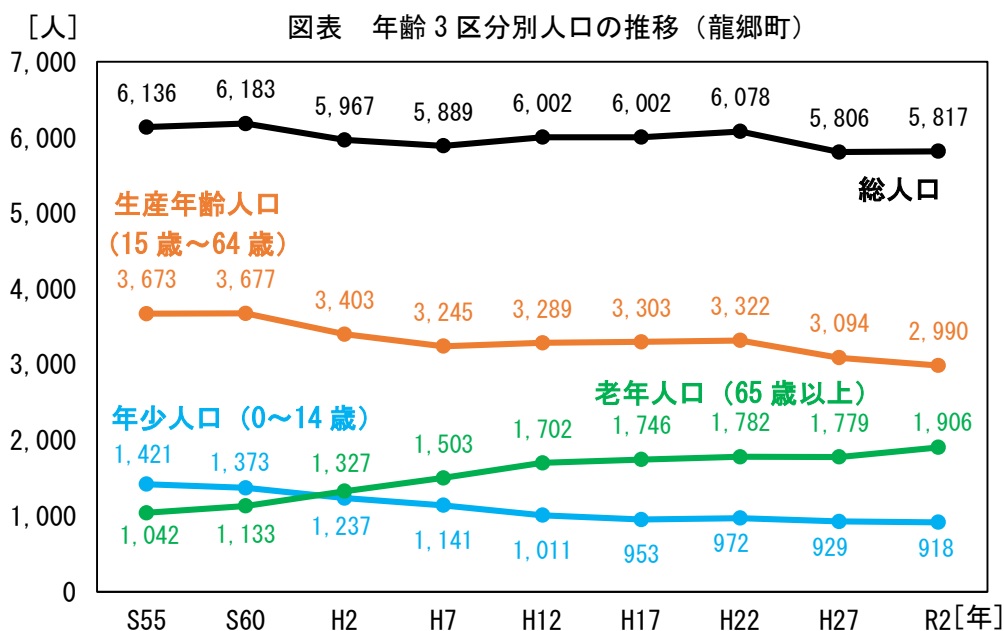


2 人口

(1) 人口動態

本町の総人口について、昭和55年（6,136人）から令和2年（5,817人）までの間の減少率は5%程度に留まっている。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全体として減少傾向にあるが、65歳以上の老年人口は増加傾向にあり、昭和55年（1,042人）から令和2年（1,906人）までに80%以上増加している。

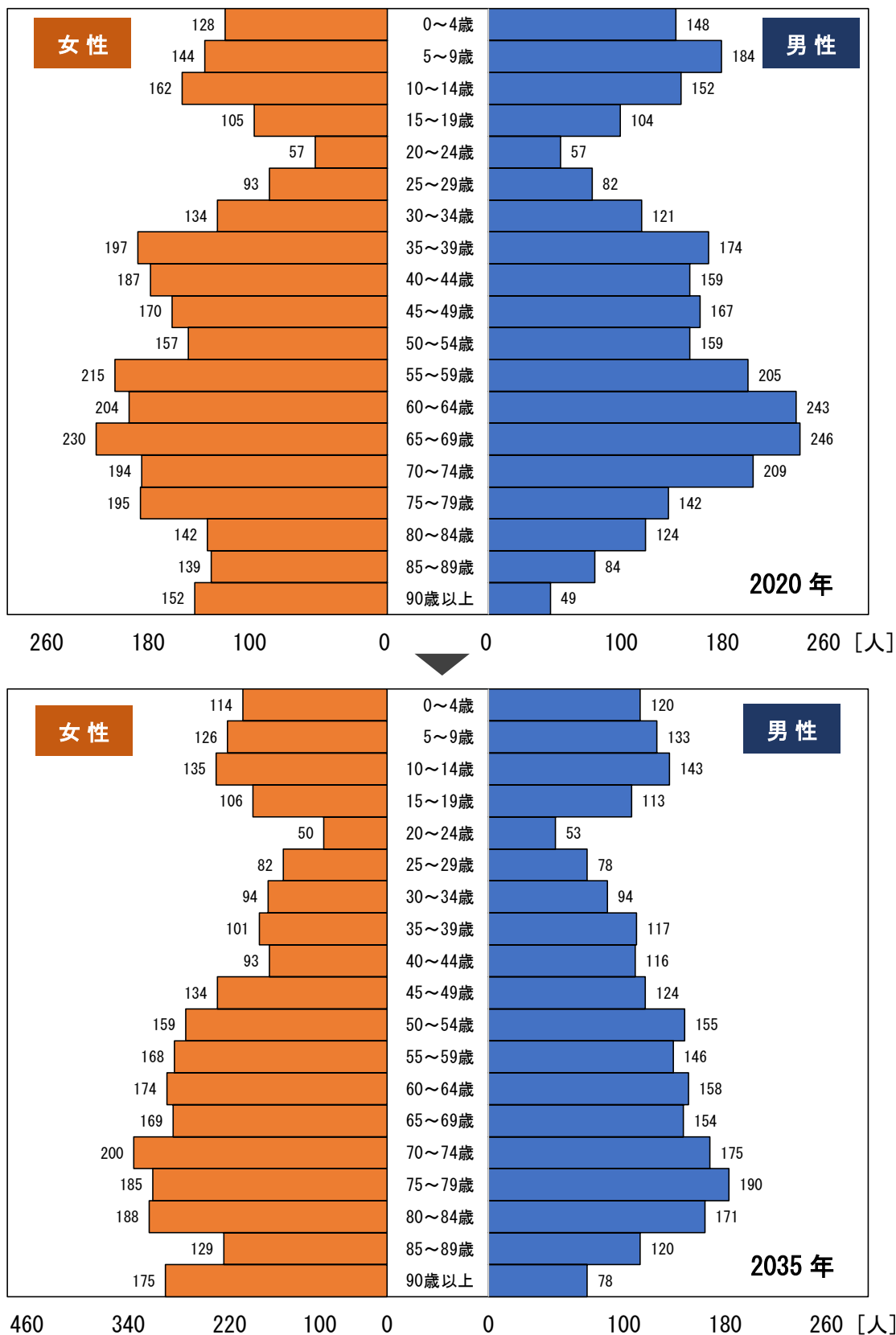
年齢3区分別人口割合の推移をみると、老年人口の割合、すなわち高齢化率が増加しており、平成27年以降は30%を上回っている。



第2章 | 地域概況



図表 人口ピラミッド（龍郷町、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

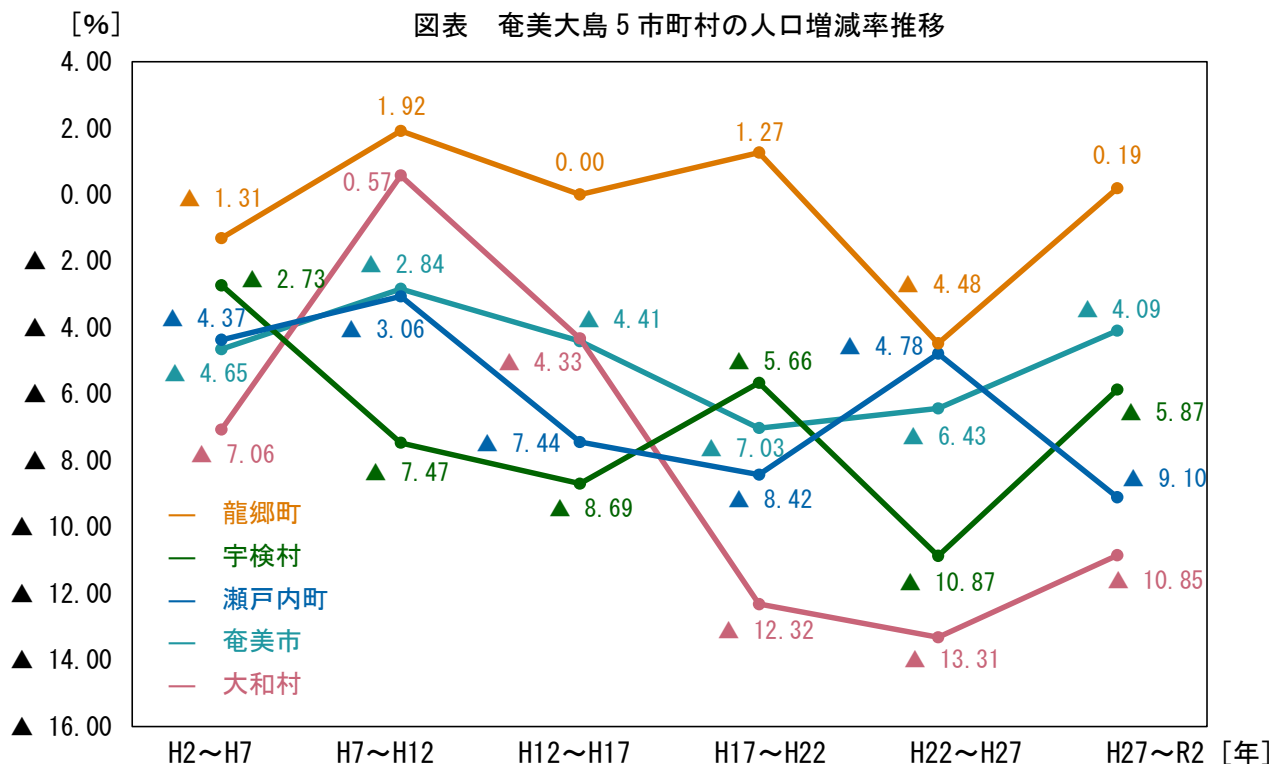
奄美大島 5 市町村の人口推移をみると、平成 2 年から令和 2 年にかけてすべての自治体で人口が減少しており、特に大和村、宇検村において人口減少率が高くなっている。

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

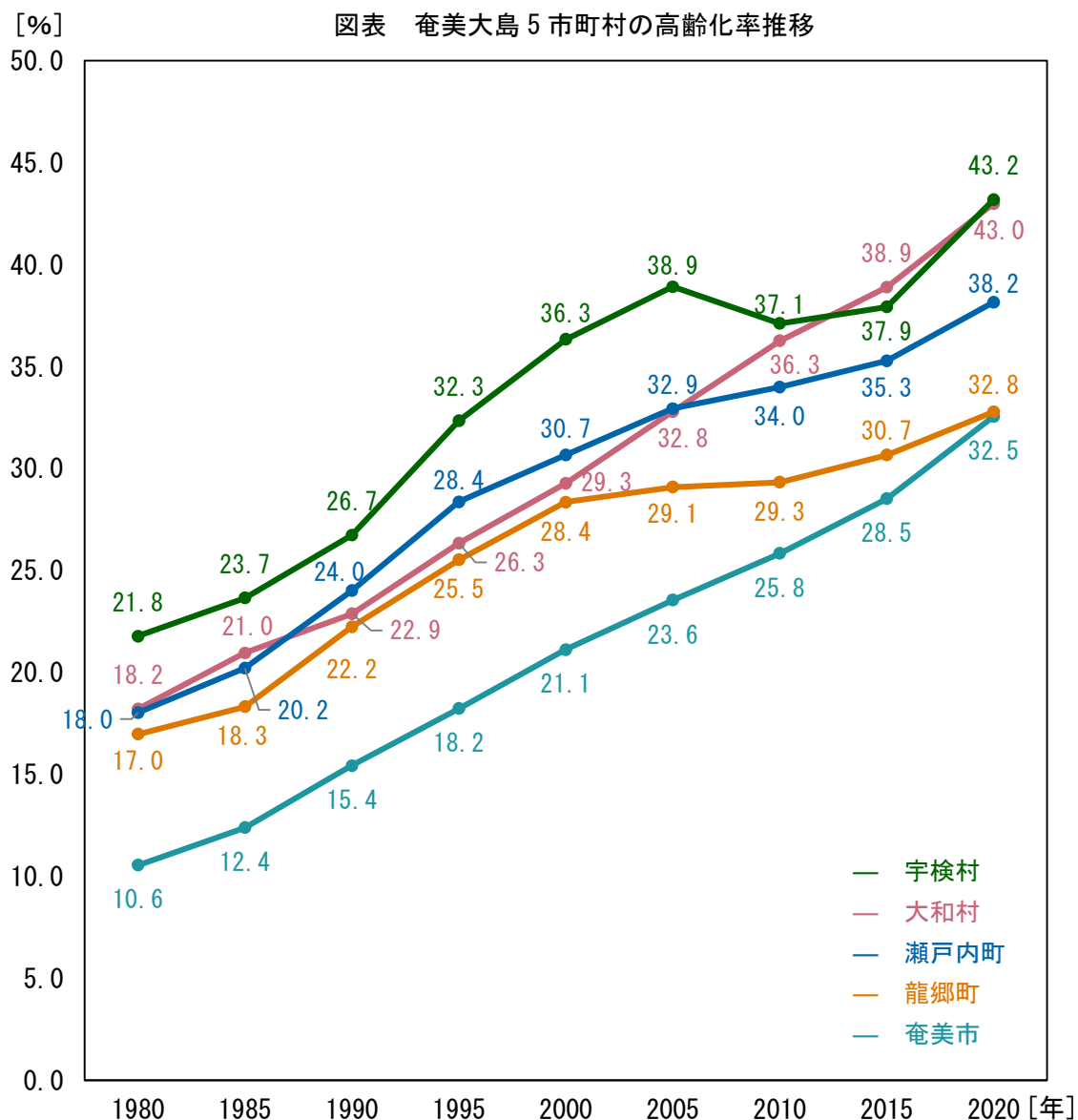


第2章 | 地域概況



(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。



第2章 | 地域概況

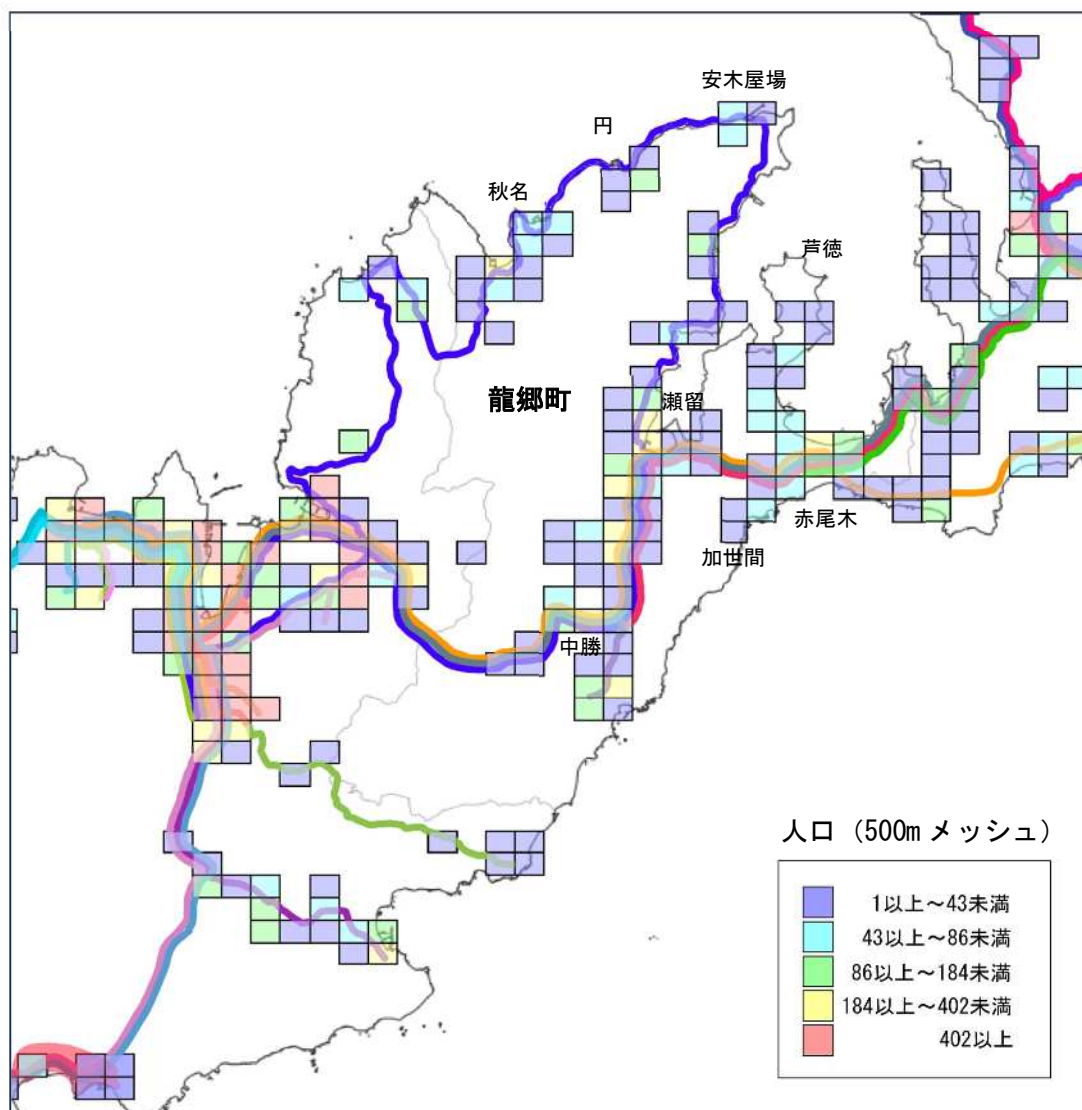


(4) 人口分布

本町の人口分布をみると、赤尾木や、瀬留から中勝にかけての国道 58 号沿いに多く分布している。また、県道 81 号沿いでは、安木屋場や円、秋名等に集落が点在している様子がうかがえる。

本町を通る公共交通の各系統と併せて確認すると、国道 58 号及び県道 81 号沿いでは公共交通が通っているものの、支線的な系統が少なく、芦徳や加世間が交通空白となっている。

図表 人口分布と公共交通（龍郷町）



※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



(5) 通勤・通学流動

他の自治体から本町への通勤・通学の状況を見ると、奄美市からの通勤・通学者が 939 人と最も多く、次いで瀬戸内町が 6 人、大和村が 4 人となっている。一方、本町からの通勤・通学の状況を見ると、奄美市への通勤・通学者が 1,132 人と最も多く、次いで瀬戸内町が 8 人、宇検村が 4 人と多くなっている。本町への流入、本町からの流出ともに奄美市が顕著に高くなっており、その他の自治体との間での移動は非常に少ない。

図表 龍郷町への通勤・通学者数（令和 2 年）



自治体	龍郷町へ [人]
奄美市	939
瀬戸内町	6
大和村	4
宇検村	3
玉名市	3
鹿児島市	2
天城町	2

図表 龍郷町からの通勤・通学者数（令和 2 年）



自治体	龍郷町から [人]
奄美市	1,132
瀬戸内町	8
宇検村	4
鹿児島市	2

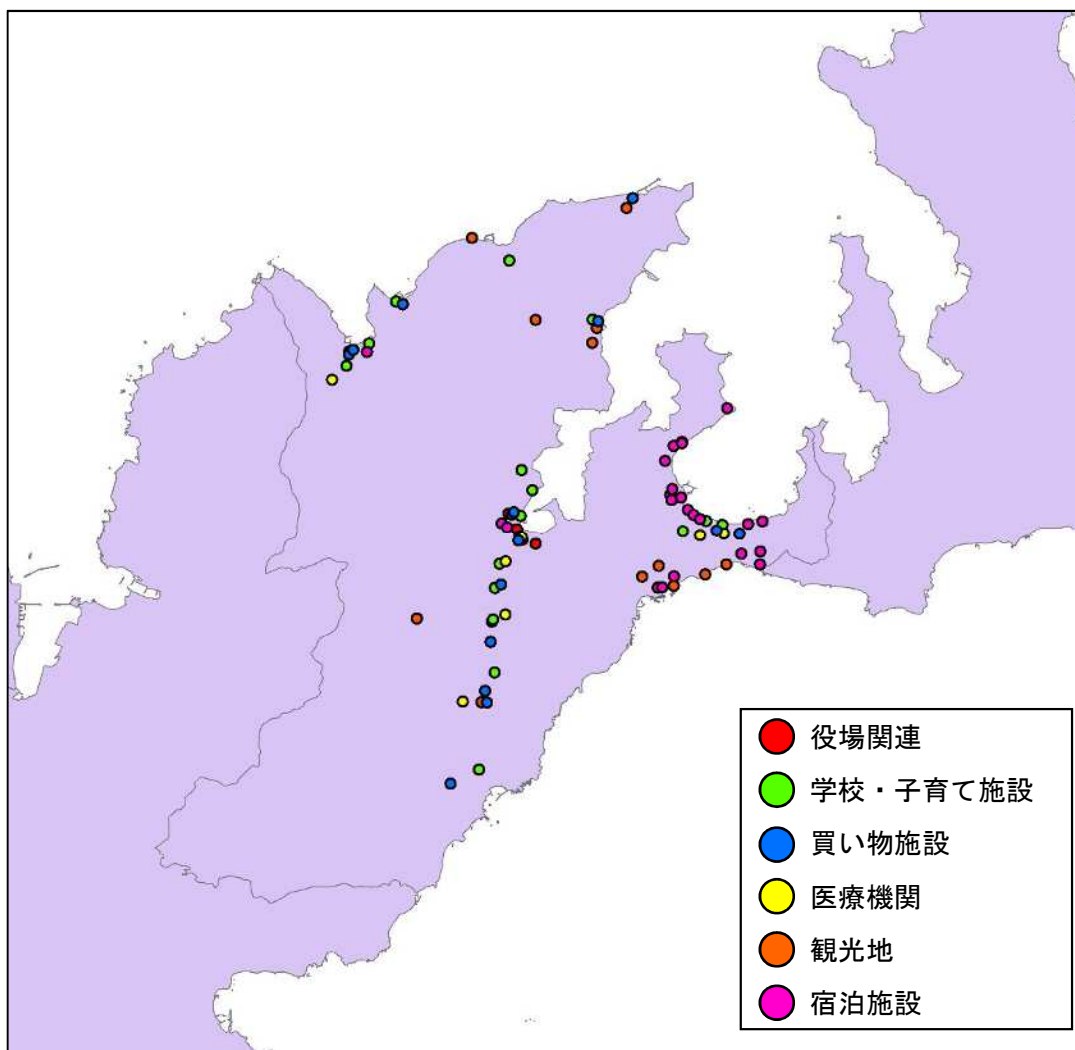


3 移動目的地となる主な施設の状況

(1) 主要施設の分布

本町の主要施設の分布は以下の通りとなっている。学校・子育て施設や買い物施設、医療機関、観光地等が町全体に分布している。また、宿泊施設については芦徳や赤尾木に特に多く分布している。

図表 主要施設の分布

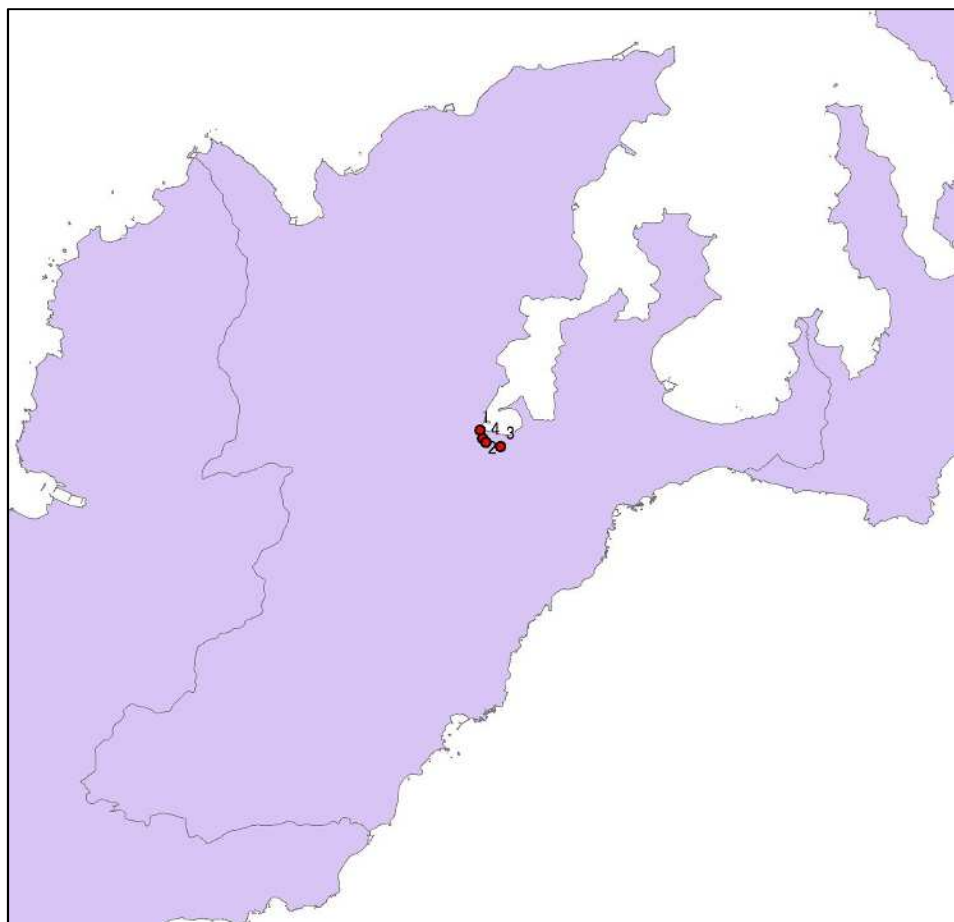




(2) 役場関連施設の分布

本町の役場関連施設の分布は以下の通りとなっている。

図表 役場関連施設の分布



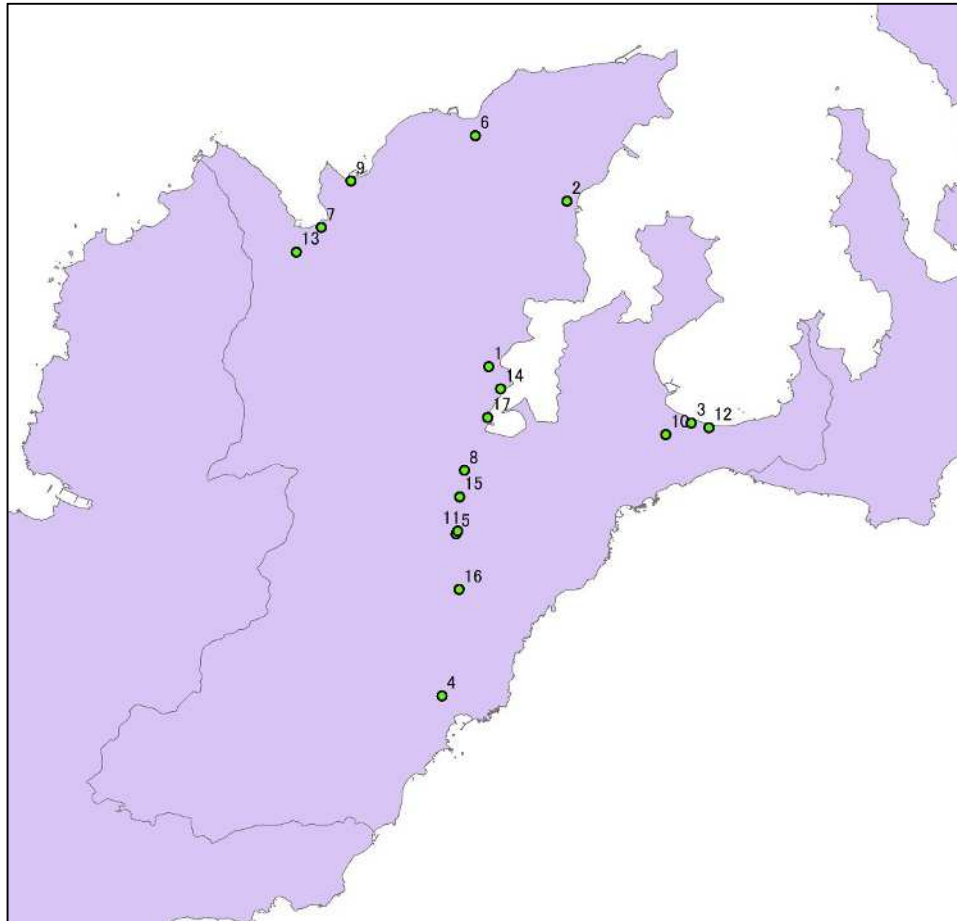
No.	施設名
1	龍郷町役場
2	龍郷町役場
3	りゅうがく館
4	りゅうゆう館
5	龍郷消防分署



(3) 学校・子育て施設の分布

本町の学校・子育て施設の分布は以下の通りとなっている。

図表 学校・子育て施設の分布



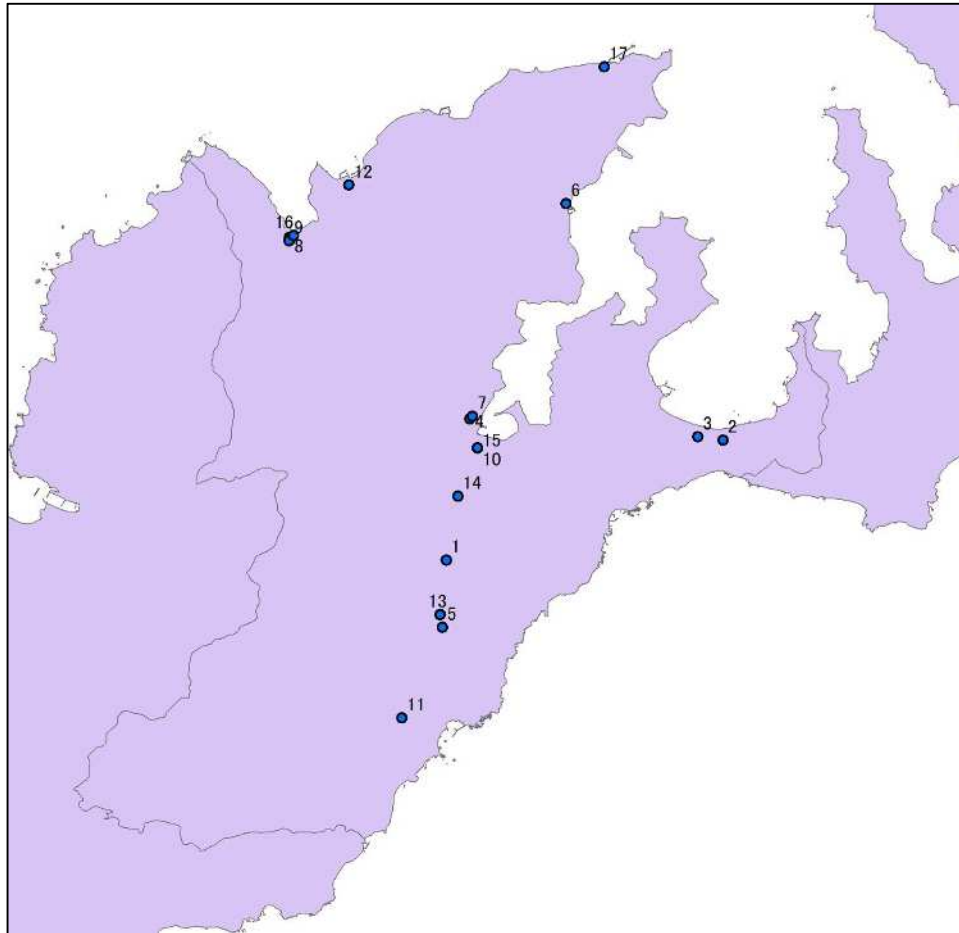
No.	施設名	No.	施設名
1	龍瀬小学校	10	大島特別支援学校
2	龍郷小学校	11	大勝保育所
3	赤徳小中学校	12	赤徳保育所
4	戸口小学校	13	秋名へき地保育所
5	大勝小学校	14	龍瀬へき地保育所
6	円小学校	15	健児保育園
7	秋名小学校	16	サンサン保育園
8	龍南中学校	17	あすばら保育園
9	龍北中学校		



(4) 買い物施設の分布

本町の買い物施設の分布は以下の通りとなっている。

図表 買い物施設の分布



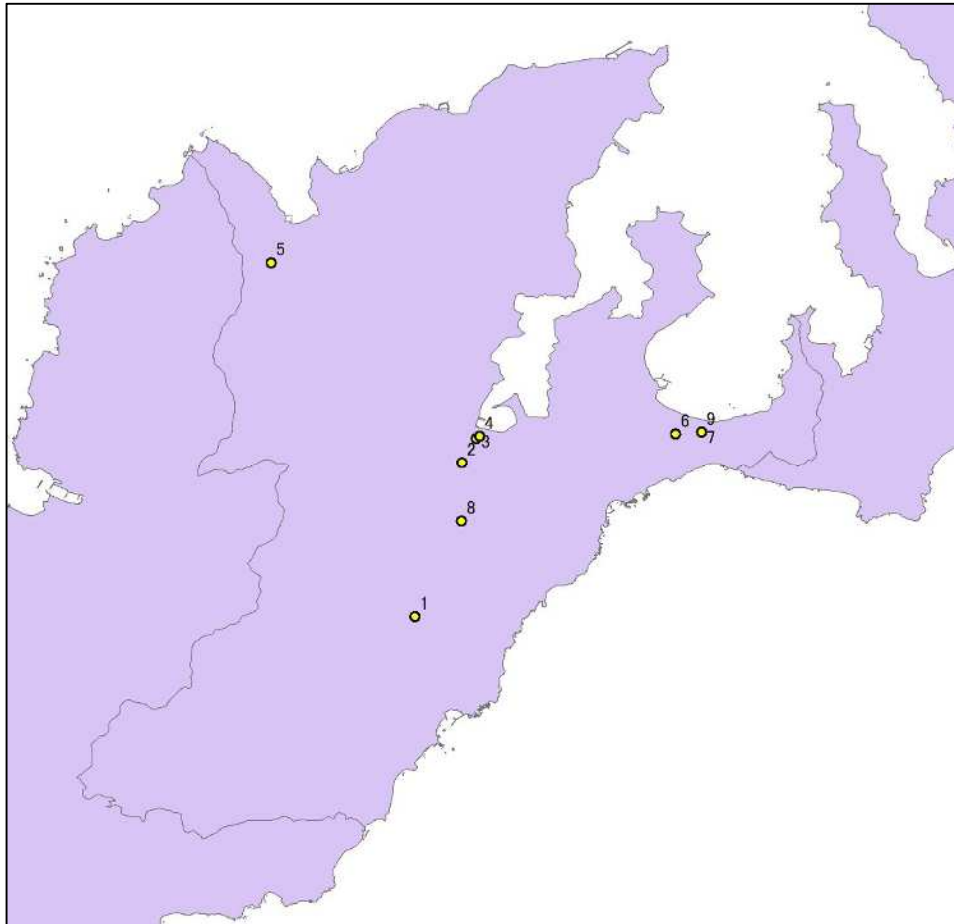
No.	施設名	No.	施設名
1	まーさん市場	10	キャンドゥ 龍郷店
2	朝商店	11	高司商店
3	ストアーテル	12	みのわ商店
4	重野玉里店	13	ドラッグストアモリ 龍郷店
5	ビッグツー奄美店	14	ファミリーマート 龍郷店
6	志村商店	15	ドラッグイレブン龍郷店
7	中江商店	16	山田商店
8	隈元商店	17	阿世知一男商店
9	重田商店		



(5) 医療機関の分布

本町の医療機関の分布は以下の通りとなっている。

図表 医療機関の分布



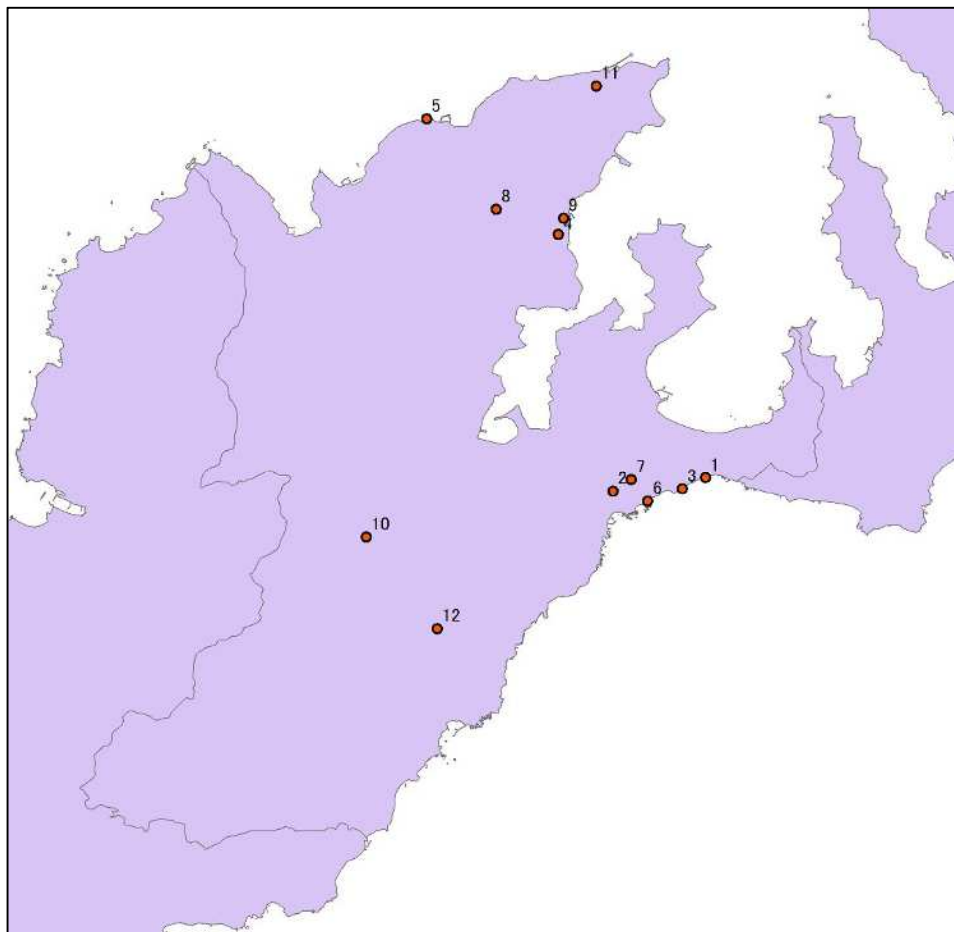
No.	施設名	No.	施設名
1	みんなの診療所	6	医療法人栄起会 肥後医院
2	たけがわ歯科	7	医療法人社団拓美会 あかおぎ歯科医院
3	医療法人杏竹会 竜郷中央クリニック	8	ゆいのはいしゃ
4	(社福) 陵風会 龍郷の里	9	あかおぎ歯科医院
5	医療法人栄起会 肥後診療所		



(6) 観光地の分布

本町の観光地の分布は以下の通りとなっている。

図表 観光地の分布



No.	施設名	No.	施設名
1	ハートロック	7	奄美大島紬村
2	2つの海が見える丘	8	奄美群島国立公園ビジターセンター 奄美自然観察の森
3	奇岩群	9	西郷南洲流謫跡
4	愛加那の泉	10	大勝の滝
5	かがんばなトンネル	11	ソテツ群落
6	手広海岸	12	奄美フルフラガーデン

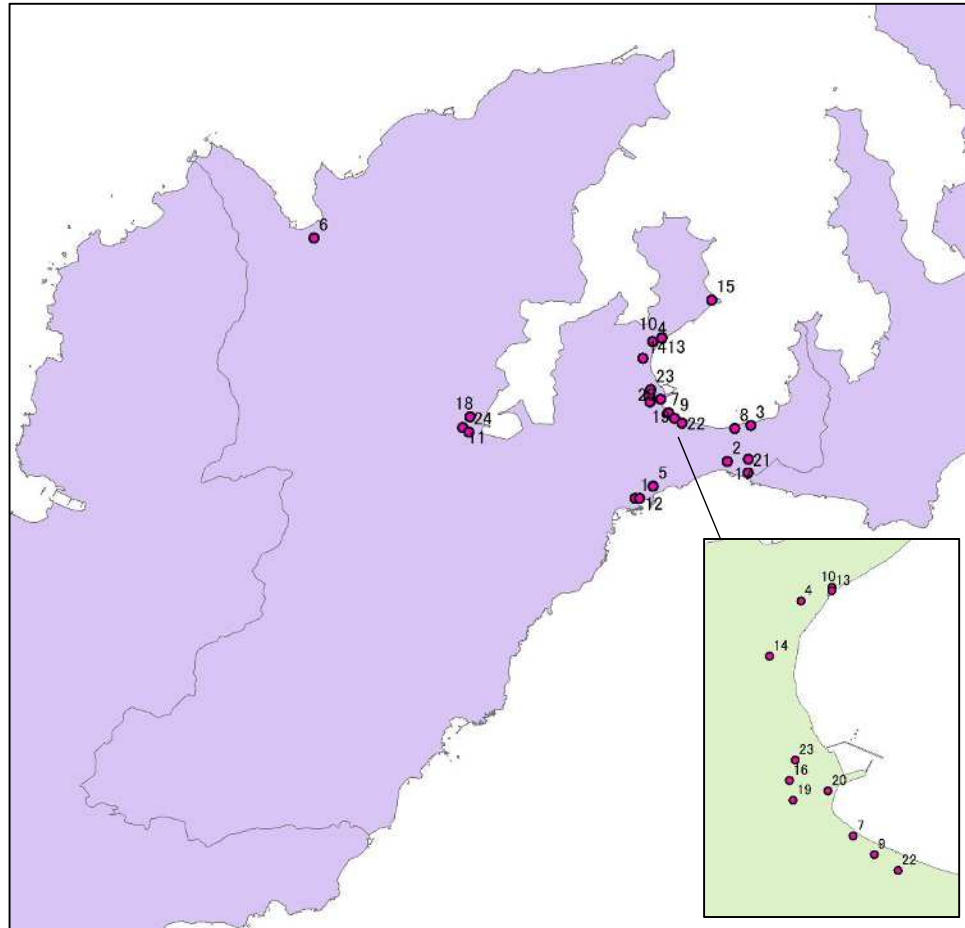
第2章 | 地域概況



(7) 宿泊施設の分布

本町の宿泊施設の分布は以下の通りとなっている。

図表 宿泊施設の分布



No.	施設名	No.	施設名
1	癒しの宿ティダ・結の家	13	isola villa amami
2	宿うふた	14	～泊まれるアートミュージアム～ 琉球ヴィラ
3	ペンション・マリンテラス	15	プチリゾートネイティブシー奄美
4	ホテルカレッタ奄美	16	きよらかぜ
5	手広BeachBackpackers	17	villa tumugu
6	荒波のやどり	18	一棟貸しの宿IRINSYORE・瀬留
7	ル グランブルー	19	ナチュアリゾート & キャンピングカー レンタル
8	さとの家	20	宿 amami 星空テラス
9	ラグジュテックヴィラ芦徳	21	ハレマカナ
10	isola base amami	22	グランピングリゾートあんじゅ奄美大島
11	Mahalo	23	On the hill！芦徳
12	マーサン広場	24	グランピングリゾートアンジュ コテージ別館

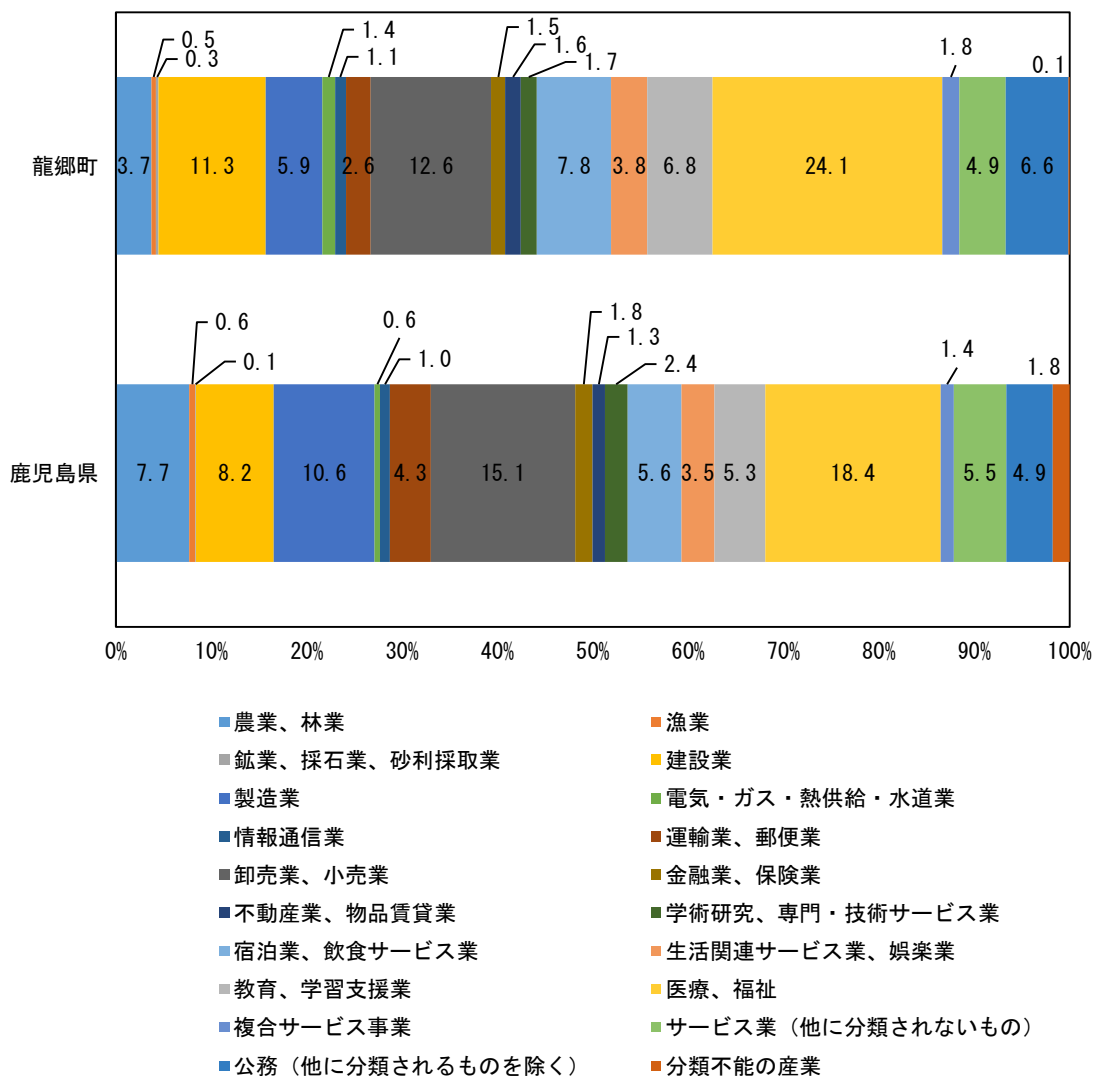
第2章 | 地域概況



4 産業動向

本町の産業別就業者数割合をみると、鹿児島県全体と比較して「鉱業、採石業、砂利採取業」や「電気・ガス・熱供給・水道業」、「宿泊業、飲食サービス業」、「公務」等の割合が高くなっている。特に「宿泊業、飲食サービス業」に関しては、観光地としての本町の特色が表れている。

図表 龍郷町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

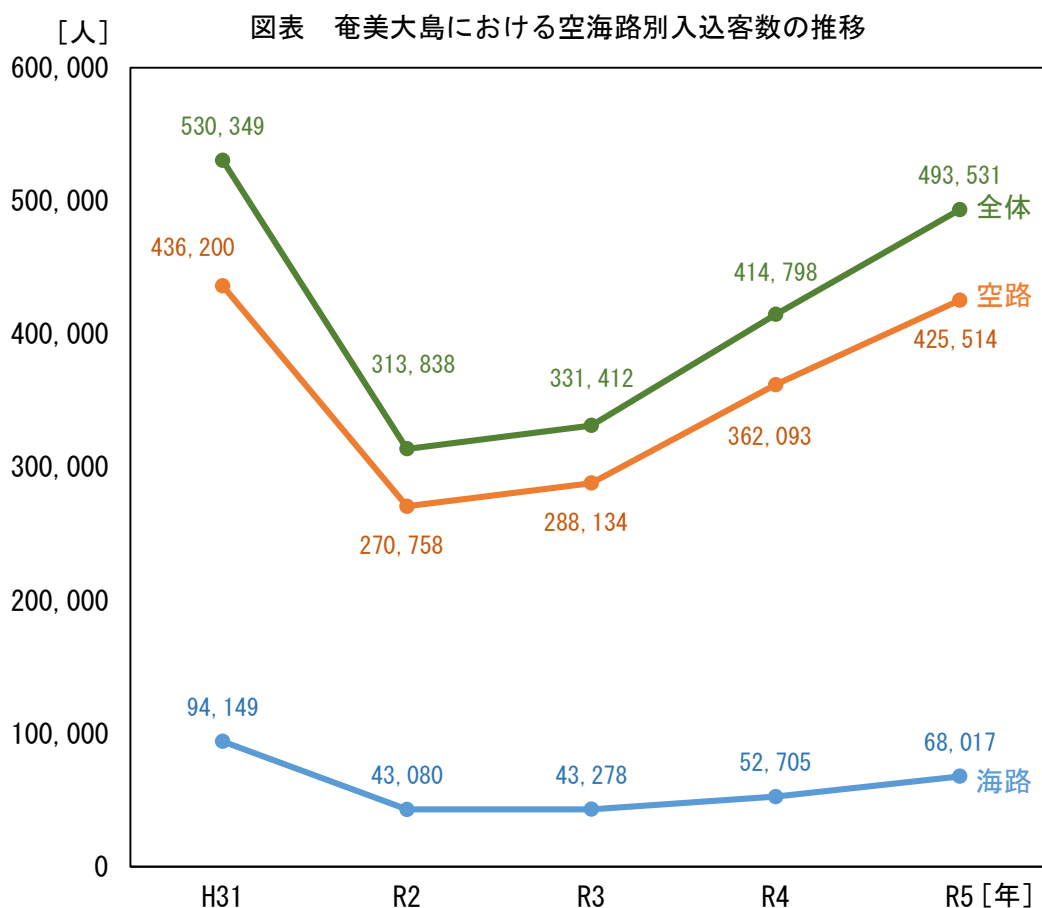


5 観光動向

(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。



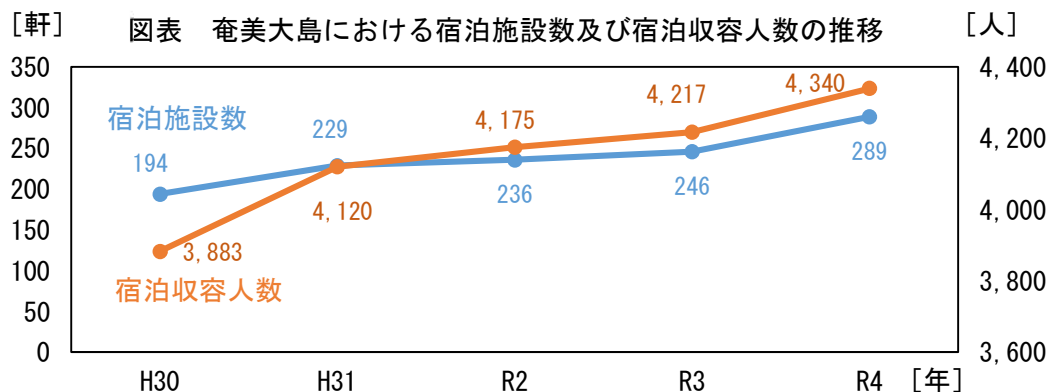
資料) 奄美群島観光の動向[令和5年] (一般社団法人奄美群島観光物産協会・鹿児島県大島支庁)

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。

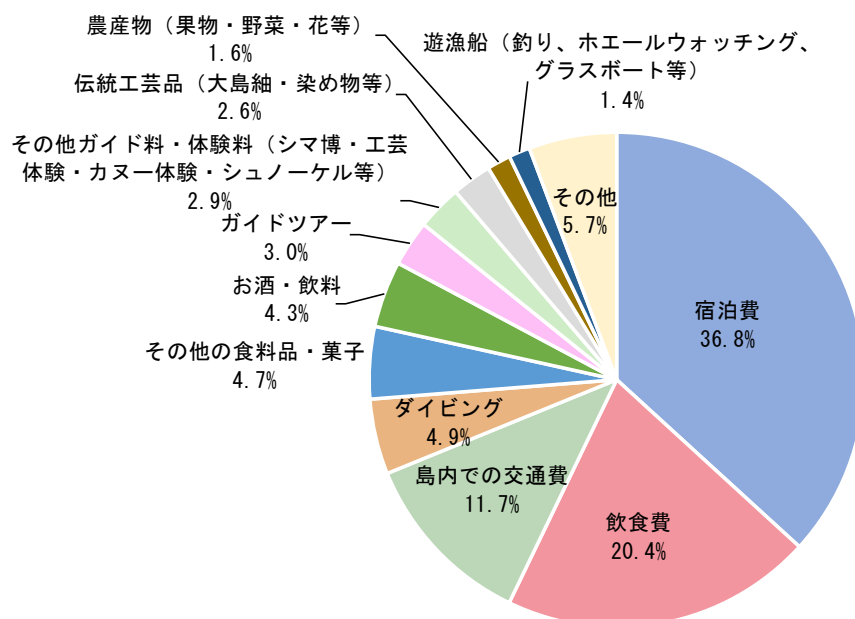


資料) 奄美群島観光の動向 (鹿児島県大島支庁)

(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。

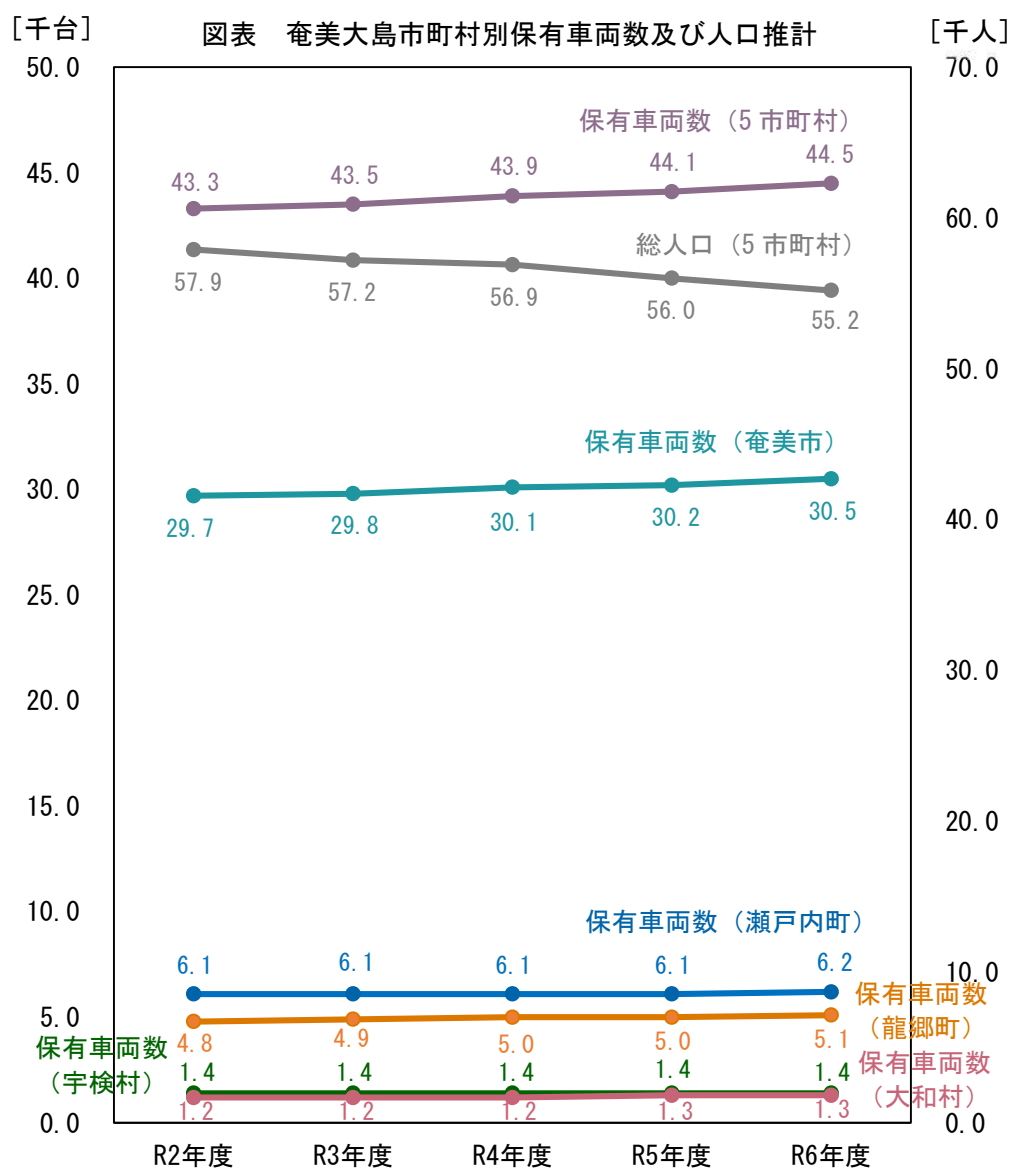
第2章 | 地域概況



6 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

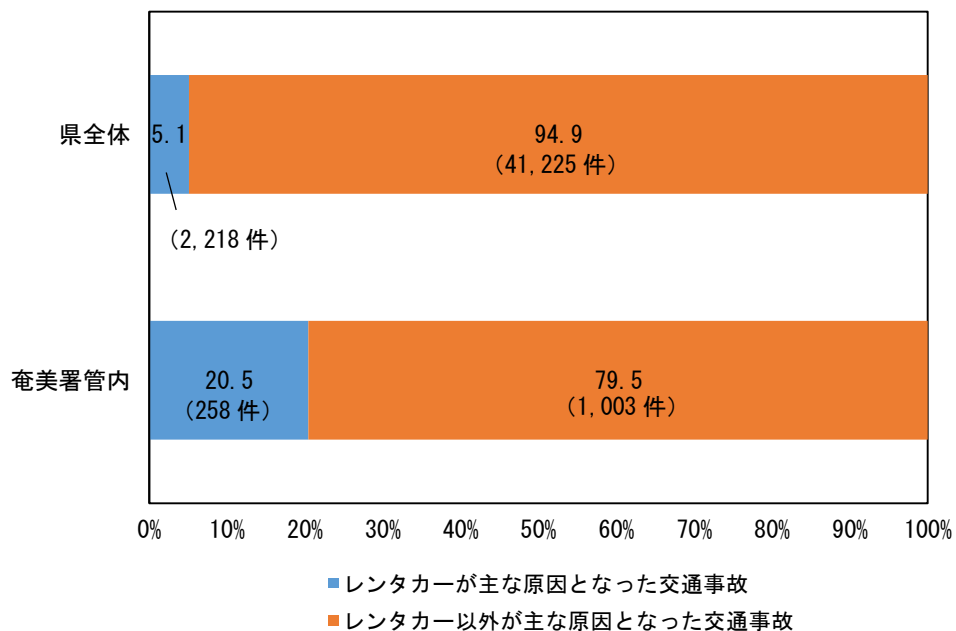
第2章 | 地域概況



(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 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。

(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。

図表 第6次龍郷町総合振興計画



(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り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り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



2 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。



1 本町の公共交通

本町の公共交通として、(株)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



※一部の路線バス系統を省略して記載



第4章 | 交通計画の運行状況

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も注力。
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も注力。
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も注力。
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も注力。
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も注力。
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も注力。
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も注力。
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も注力。

第4章 | 交通計画の運行状況

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 | 交通計画の運行状況

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 | 交通計画の運行状況

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 | 交通計画の運行状況

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 | 交通計画の運行状況

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 | 交通計画の運行状況

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。

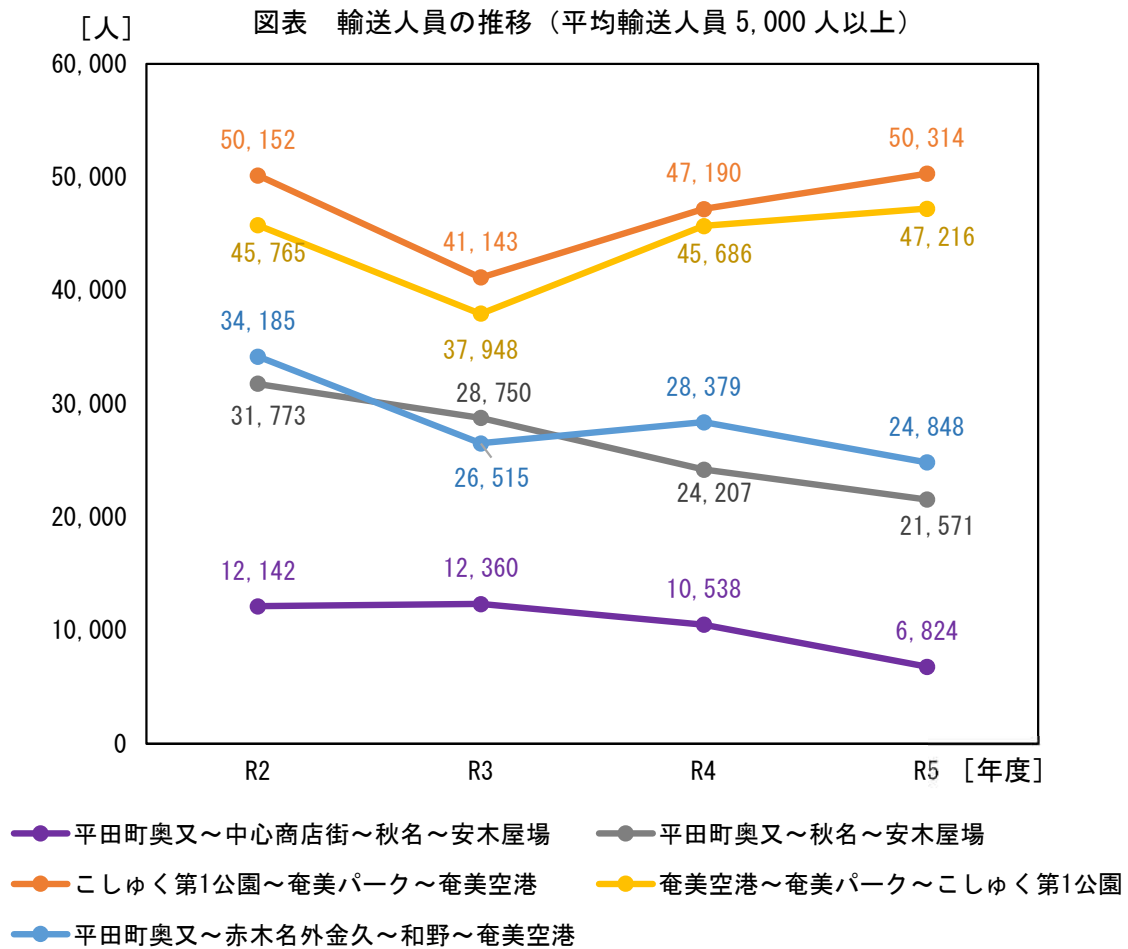
平田町奥又～赤木名外金久～和野～奄美空港、こしゆく第1公園～奄美パーク～奄美空港等の空港線を構成する系統については大きく2つに分けることができ、奄美市のこしゆく第1公園を起点とするもの、また奄美市の平田町奥又を起点とするものがある。空港線は住民の生活路線としてだけでなく、観光路線としての役割も担っており、奄美大島全体にとって重要な系統となっている。一方、交通事業者の運営努力だけではサービスの維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。

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。

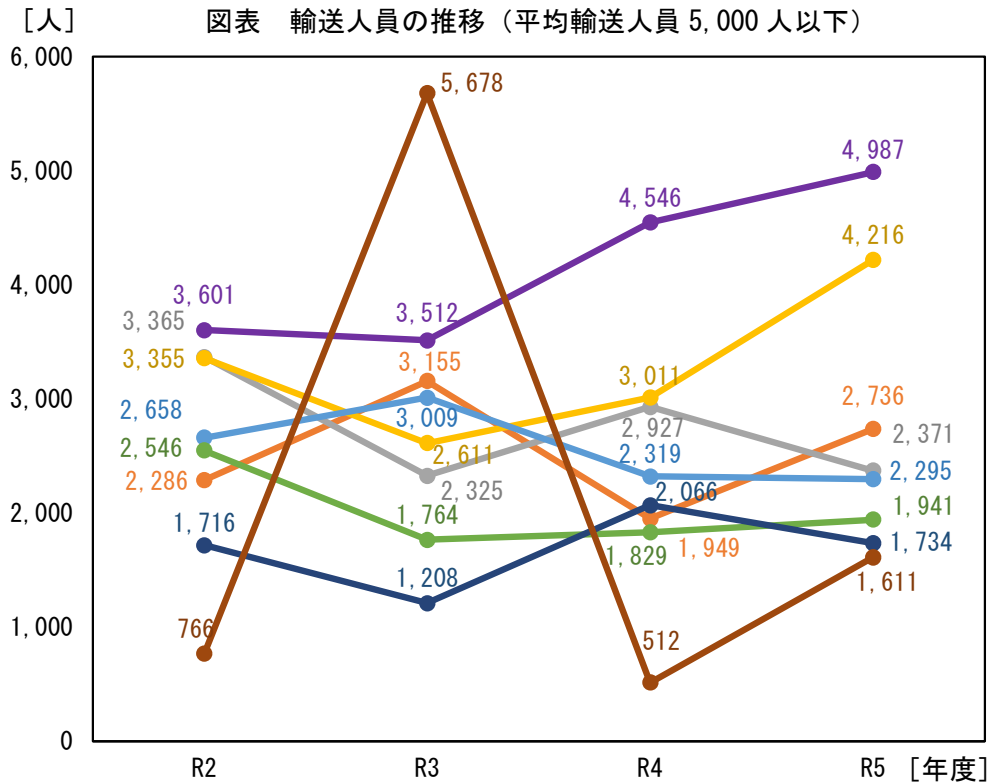
(2) 運行状況

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 | 交通計画の運行状況



第4章 | 交通計画の運行状況



- 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

第4章 | 交通計画の運行状況

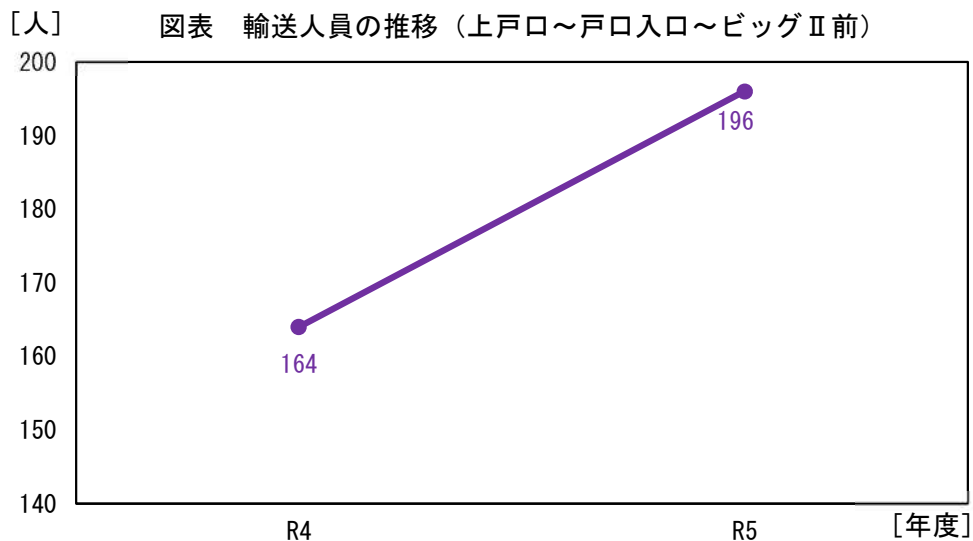
3 廃止路線代替タクシーの運行状況

(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。





1 調査概要

(1) 対象とする路線バス

- ・ビッグⅡ前～安木屋場～平田町奥又（平日 14 便、土日 11 便）

(2) 調査期間

- ・2024 年 11 月 9 日（土）～11 月 12 日（火）

※ 事前調査において火曜日の利用者数が多いことを把握したため、火曜日を含む形で平日と休日の両方を調査日に設定している。

(3) 目的

ビッグⅡ前～安木屋場～平田町奥又を運行する路線バス系統について、ビッグⅡ前～安木屋場ではジャンボタクシー車両を運行しているものの、安木屋場～平田町奥又においてはバス車両にて運行しており、車両を小型化できる可能性がある。大型二種免許を所有する貴重なドライバーの効果的な配置と燃料代削減につながる車両の小型化検討の基礎資料を得るため、乗降調査を実施した。

(4) 調査方法

ビッグⅡ前～安木屋場～平田町奥又を運行する路線バスについて、調査員による乗り込み調査を実施した。各停留所で乗車した人数及び降車した人数を、「高齢者」、「一般」、「学生」の3つのカテゴリーに分けてカウントしている。

第5章 | 路線バス乗降調査



2 調査結果 ※結果の詳細は「参考資料」として掲載

(1) 曜日別乗降者数

曜日に着目すると、火曜日の乗降人数が最も多く、平田町奥又からビッグⅡ前方面でのべ128人、ビッグⅡ前から平田町奥又方面でのべ70人が乗降している。

また、各停留所における乗車人数、降車人数に着目すると、平田町奥又や港町待合所、ビッグⅡ前で乗降が多くなっている。ビッグⅡ前から平田町奥又方面への系統の場合、ビッグⅡから町内の集落へ帰るため、また町内の集落から奄美市街地へ行くための2通りの需要が考えられる。

(2) 時間別乗降者数

時間に着目すると、土日の場合、ビッグⅡ前から平田町奥又方面では午前中の利用が多く、平田町奥又からビッグⅡ前方面では11時～15時頃の利用が多くなっている。午前中に本町の集落から奄美市街地へ移動し、昼過ぎまでに帰宅する町民の移動傾向が表れている。

平日の場合、平田町奥又からビッグⅡ前方面、ビッグⅡ前から平田町奥又方面の両方で午前と午後に1回ずつ利用者数のピークができています。ビッグⅡ前から平田町奥又方面の方がピークの時間帯が早くなっているため、ビッグⅡ前から平田町奥又方面が往路便として、平田町奥又からビッグⅡ前方面が復路便として使われやすくなっていると考えられる。

(3) 各停留所におけるバスの乗客数

利用者数が少ない区間については、大型免許を持たないドライバーでの運行を可能にする、また燃料費を削減するため、車両の小型化を検討する。車両を小型化するにあたっては、大型車両の乗車定員の基準である「30人以上」と、中型車両の乗車定員の基準である「定員11名以上」が目安となる。

平田町奥又からビッグⅡ前方面では港町待合所前から小浜町までの区間で乗客数10名以上の便が発生しており、ビッグⅡ前から平田町奥又方面では乗客10名以上の便は発生しなかった。全体として乗客が少なく、車両小型化の検討が必要である。

第5章 | 路線バス乗降調査



図表 曜日別の乗降人数（平田町奥又→安木屋場→ビッグⅡ前）

停留所名	11月9日（土）		11月10日（日）		11月11日（月）		11月12日（火）	
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
平田町奥又	11	0	2	0	8	0	10	1
県立大島病院前	5	2	9	0	9	2	5	1
奄美小学校前	0	0	6	1	5	1	4	0
大島高等学校前	4	1	0	1	2	3	6	4
奄美市役所前（庁舎側）	2	2	0	4	3	3	2	4
港町待合所前	13	4	5	3	13	2	13	4
唐浜	2	7	2	2	1	6	2	9
小浜町	2	3	0	7	1	6	2	6
だいわ大熊店前	2	4	4	3	1	3	3	1
名瀬徳洲会病院前	0	3	0	1	1	2	0	1
大熊	1	2	0	0	0	4	0	3
自衛隊奄美駐屯地前	0	2	0	0	0	1	0	0
有良	0	1	0	1	0	0	0	1
芦花部	0	2	0	0	0	3	0	3
秋名	1	5	2	2	2	4	2	7
嘉渡	0	3	0	0	2	3	2	1
円	0	0	0	0	0	0	2	1
安木屋場	2	1	2	2	1	2	6	4
本龍郷	1	0	2	0	2	0	0	0
久場	0	0	0	0	0	0	0	0
瀬留	2	1	0	0	2	1	4	3
龍郷町役場前	0	1	0	1	2	1	1	1
大勝小学校前	0	0	0	0	0	2	0	0
ビッグⅡ前（国道沿い）	0	4	0	6	0	6	0	9
合計	48	48	34	34	55	55	64	64

第5章 | 路線バス乗降調査



図表 曜日別の乗降人数（ビッグⅡ前→安木屋場→平田町奥又）

停留所名	11月9日（土）		11月10日（日）		11月11日（月）		11月12日（火）	
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
ビッグⅡ前（国道沿い）	6	0	3	0	6	0	9	0
大勝小学校前	0	0	1	1	3	0	1	0
龍郷町役場前	1	0	3	1	3	6	3	2
瀬留	1	1	0	0	0	2	0	1
久場	0	0	0	0	0	0	0	1
本龍郷	0	3	0	2	1	2	1	0
安木屋場	0	2	2	2	2	1	1	3
円	0	1	0	0	0	0	1	1
嘉渡	1	0	2	0	1	1	1	2
秋名	2	1	1	2	1	2	4	5
芦花部	3	0	0	0	2	0	1	0
有良	0	0	1	0	0	0	1	0
自衛隊奄美駐屯地前	0	0	1	0	2	0	0	0
大熊	4	1	4	0	1	0	1	2
名瀬徳洲会病院前	2	0	0	3	2	2	1	1
鳩浜	1	3	2	1	2	2	5	3
和光園前	1	0	0	0	0	0	0	1
しまバス本社前	0	1	0	1	1	2	0	0
中心商店街	1	1	4	2	2	2	2	3
港町待合所前	0	2	0	2	0	1	1	0
奄美市役所前	0	1	1	0	0	0	0	1
大島高等学校前	0	0	1	2	0	2	2	0
奄美小学校前	0	2	0	2	0	2	0	3
県立大島病院前	0	2	0	5	0	2	0	6
平田町奥又	0	2	0	0	0	0	0	0
合計	23	23	26	26	29	29	35	35

第5章 | 路線バス乗降調査



図表 時間別の乗降人数（平田町奥又→安木屋場→ビッグⅡ前、土日ダイヤ）

始点の停留所の 発車時間	全体	乗降人数		
		一般	学生	高齢者
8:10	12	9	0	3
10:05	8	4	0	4
11:10	14	0	0	14
13:10	22	12	1	9
15:10	17	6	4	7
18:00	9	6	0	3
合計	82	37	5	40

図表 時間別の乗降人数（平田町奥又→安木屋場→ビッグⅡ前、平日ダイヤ）

始点の停留所の 発車時間	全体	乗降人数		
		一般	学生	高齢者
8:10	14	9	1	4
10:05	24	6	0	18
11:10	15	1	0	14
13:10	8	5	0	3
14:40	12	3	0	9
16:05	32	11	5	16
18:30	14	8	4	2
合計	119	43	10	66

図表 時間別の乗降人数（ビッグⅡ前→安木屋場→平田町奥又、土日ダイヤ）

始点の停留所の 発車時間	全体	乗降人数		
		一般	学生	高齢者
10:35	15	9	0	6
11:40	14	8	3	3
13:40	8	3	1	4
15:48	5	2	1	2
18:00	7	3	0	4
合計	49	25	5	19

図表 時間別の乗降人数（ビッグⅡ前→安木屋場→平田町奥又、平日ダイヤ）

始点の停留所の 発車時間	全体	乗降人数		
		一般	学生	高齢者
8:50	14	1	0	13
10:35	6	2	0	4
11:45	7	0	0	7
13:40	16	5	0	11
15:10	6	2	0	4
16:40	9	5	1	3
17:45	6	3	0	3
合計	64	18	1	45

第5章 | 路線バス乗降調査



図表 平田町奥又→安木屋場→ビッグⅡ前の利用状況



図表 ビッグⅡ前→安木屋場→平田町奥又の利用状況





1 アンケート概要

(1) 調査期間

令和6年8月15日～9月27日

(2) 目的

本町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、既存の情報に基づいて今後本町での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

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6章 | 住民アンケート

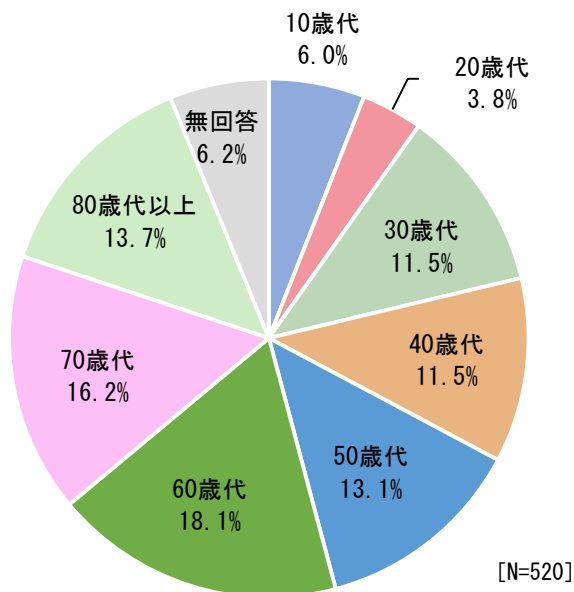


2 アンケート結果

(1) 基本項目

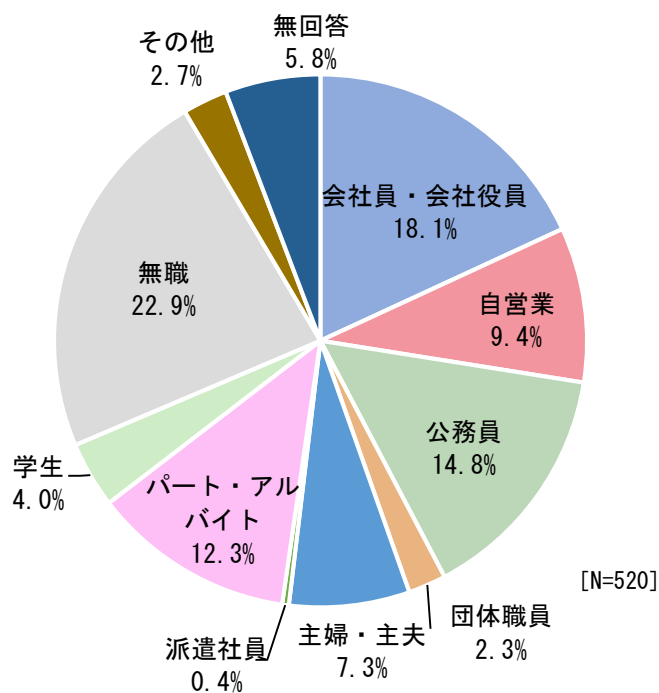
① 年代

年代について、「60 歳代」が 18.1%と最も多く、次いで「70 歳代」が 16.2%、「80 歳代以上」が 13.7%と多くなっている。



② 職業

職業について、「無職」が 22.9%と最も多く、次いで「会社員・会社役員」が 18.1%、「公務員」が 14.8%と多くなっている。

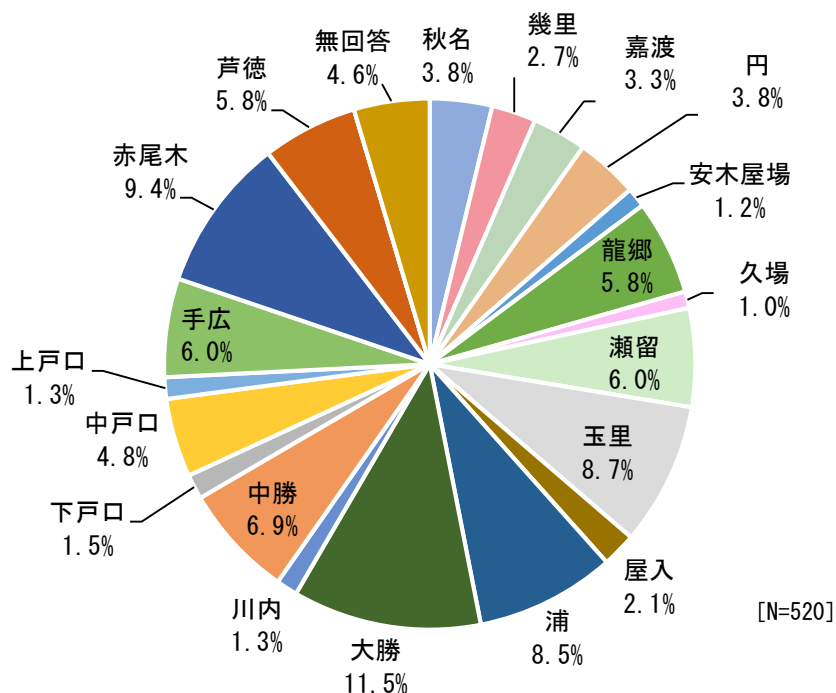


第6章 | 住民アンケート



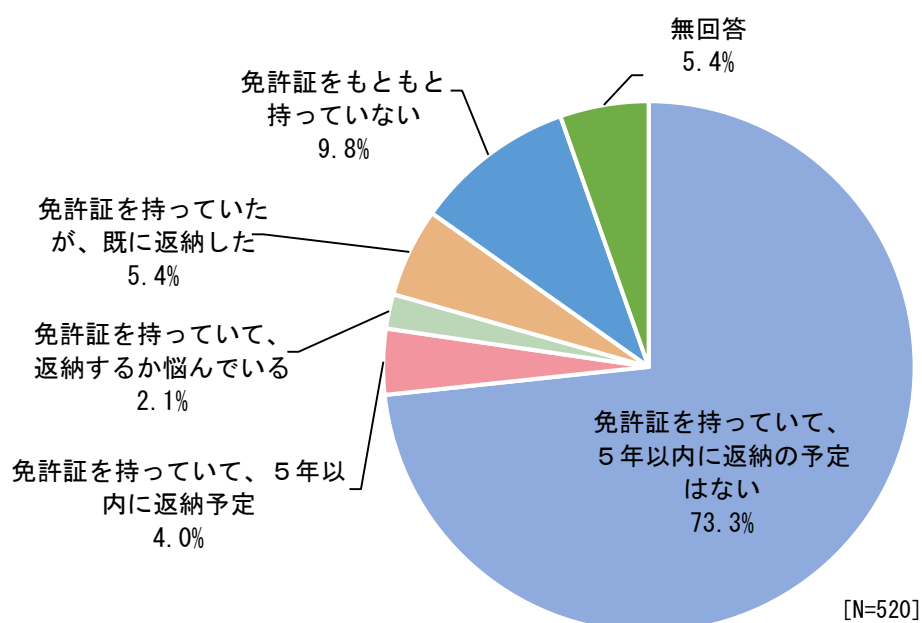
③ 居住地

居住地について、「大勝」が 11.5%と最も多く、次いで「赤尾木」が 9.4%、「玉里」が 8.7%と多くなっている。



④ 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 73.3%と最も多く、次いで「免許証をもともと持っていない」が 9.8%、「免許証を持っていて、既に返納した」が 5.4%と多くなっている。

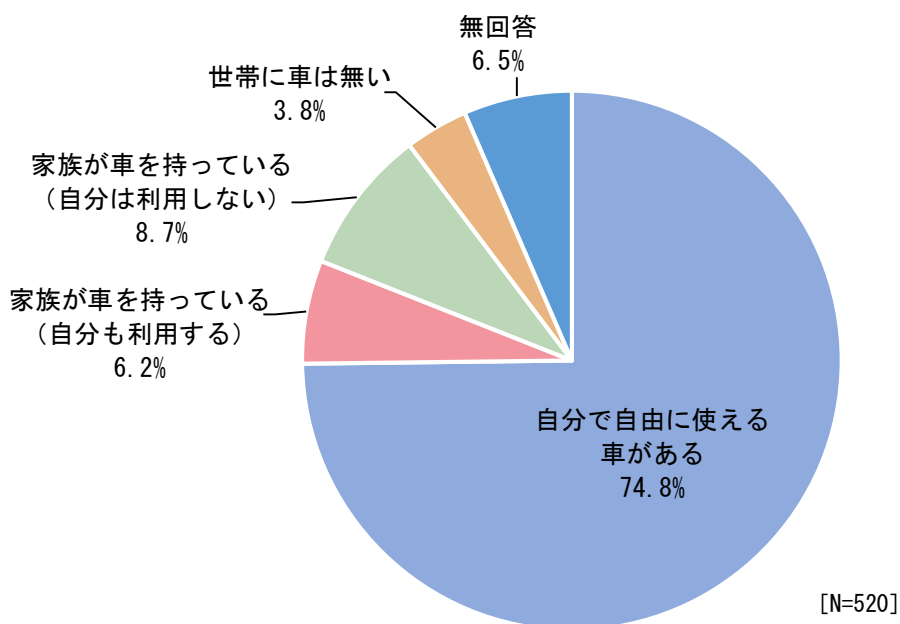


第6章 | 住民アンケート



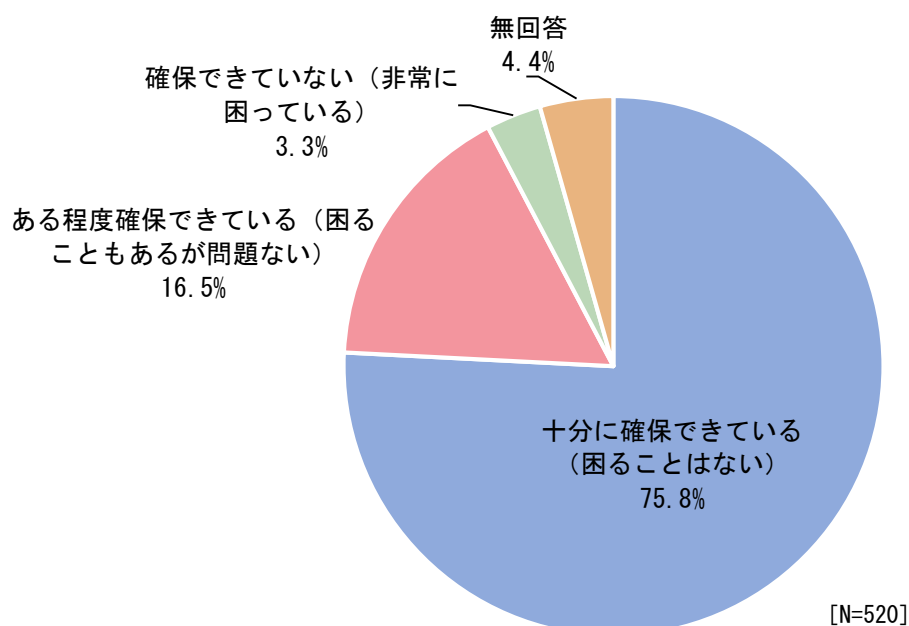
⑤ 車の保有状況

車の保有状況について、「自分で自由に使える車がある」が 74.8%と最も多く、次いで「家族が車を持っている（自分は利用しない）」が 8.7%、「家族が車を持っている（自分も利用する）」が 6.2%と多くなっている。



⑥ 外出時の移動手段

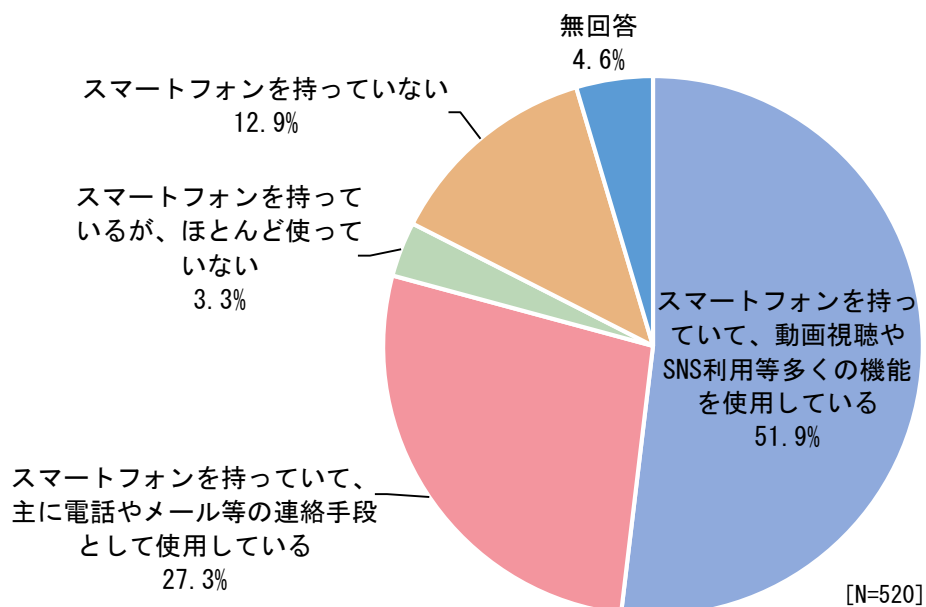
外出時の移動手段について、「十分に確保できている（困ることはない）」が 75.8%と最も多く、次いで「ある程度確保できている（困ることもあるが問題ない）」が 16.5%、「確保できていない（非常に困っている）」が 3.3%となっている。





⑦ 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 51.9%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 27.3%、「スマートフォンを持っていない」が 12.9%と多くなっている。

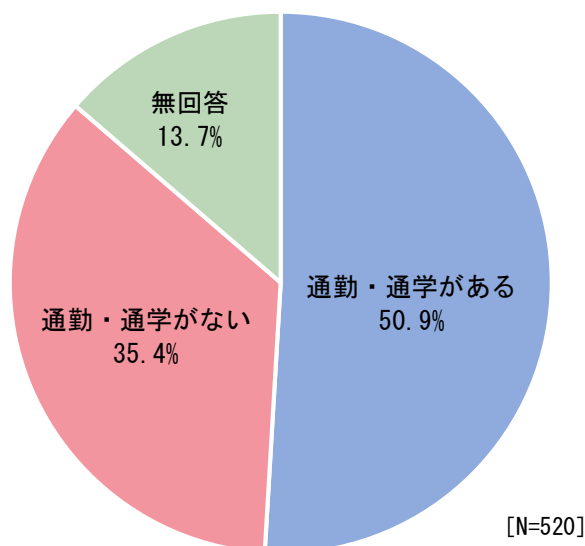




(2) 通勤・通学時の移動について

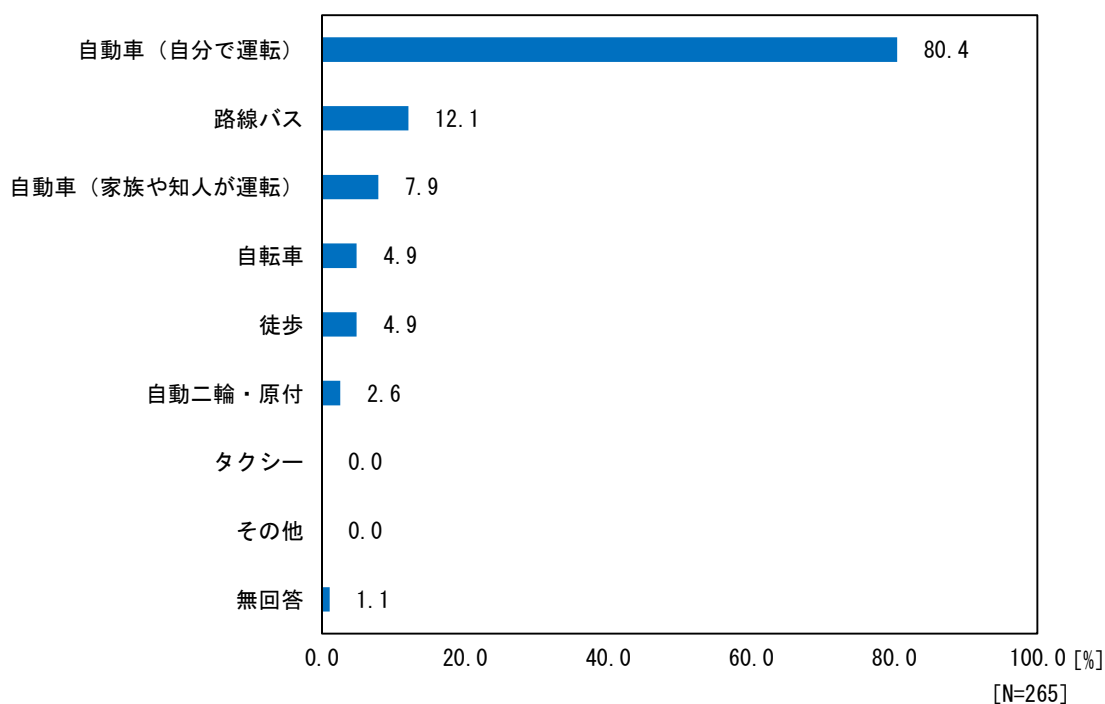
① 通勤・通学の有無

通勤・通学の有無について、「通勤・通学がある」が 50.9%、「通勤・通学がない」が 35.4%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 80.4%と最も多く、次いで「路線バス」が 12.1%、「自動車（家族や知人が運転）」が 7.9%と多くなっている。

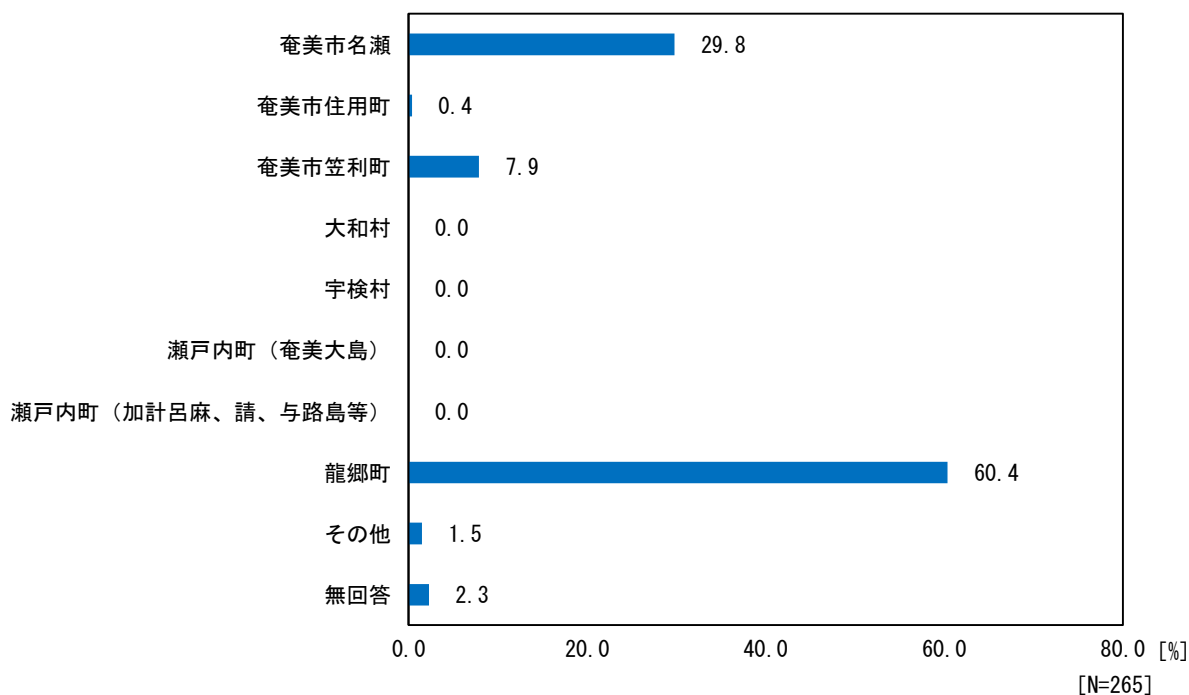


第6章 | 住民アンケート



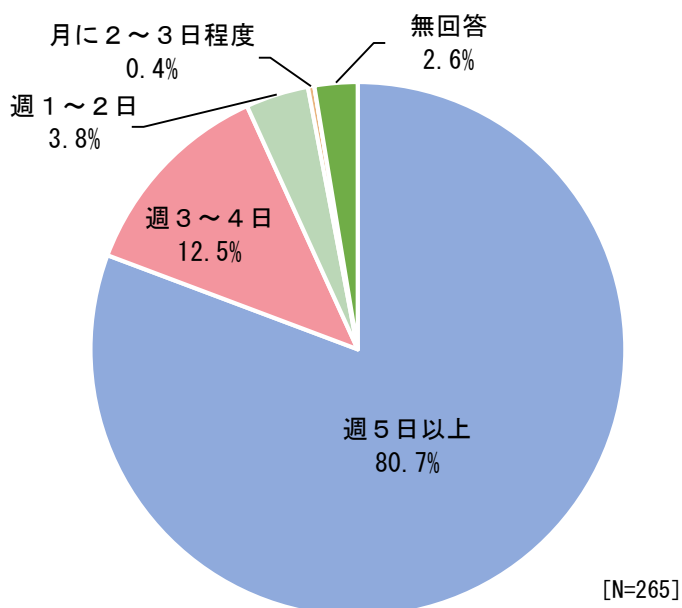
③ 通勤・通学先（複数回答）

通勤・通学先について、「龍郷町」が 60.4%と最も多く、次いで「奄美市名瀬」が 29.8%、「奄美市笠利町」が 7.9%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 80.7%と最も多く、次いで「週3～4日」が 12.5%、「週1～2日」が 3.8%と多くなっている。

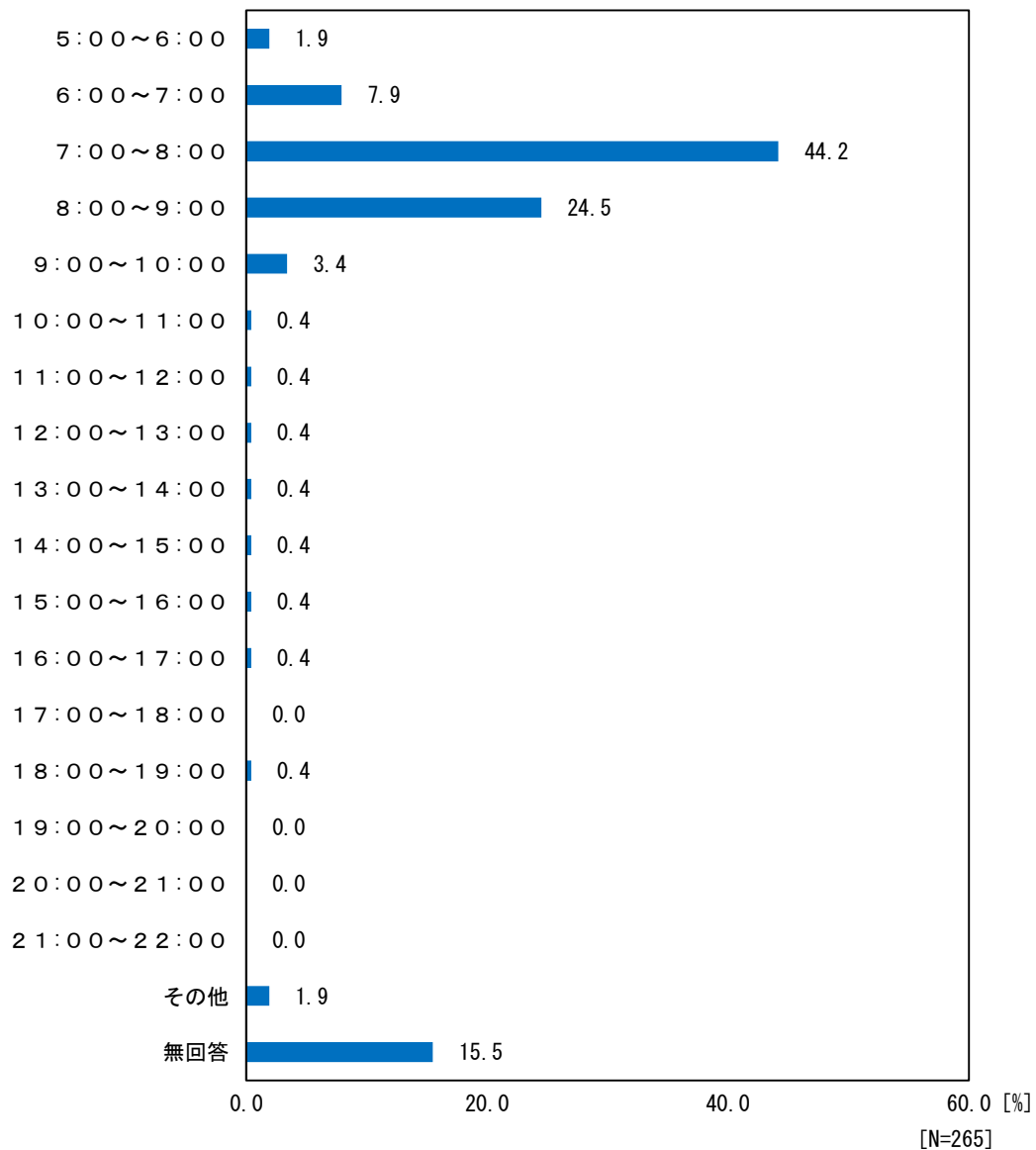


第6章 | 住民アンケート



⑤ 通勤・通学時の出発時間（複数回答）

通勤・通学時の出発時間について、「7:00～8:00」が44.2%と最も多く、次いで「8:00～9:00」が24.5%、「6:00～7:00」が7.9%と多くなっている。

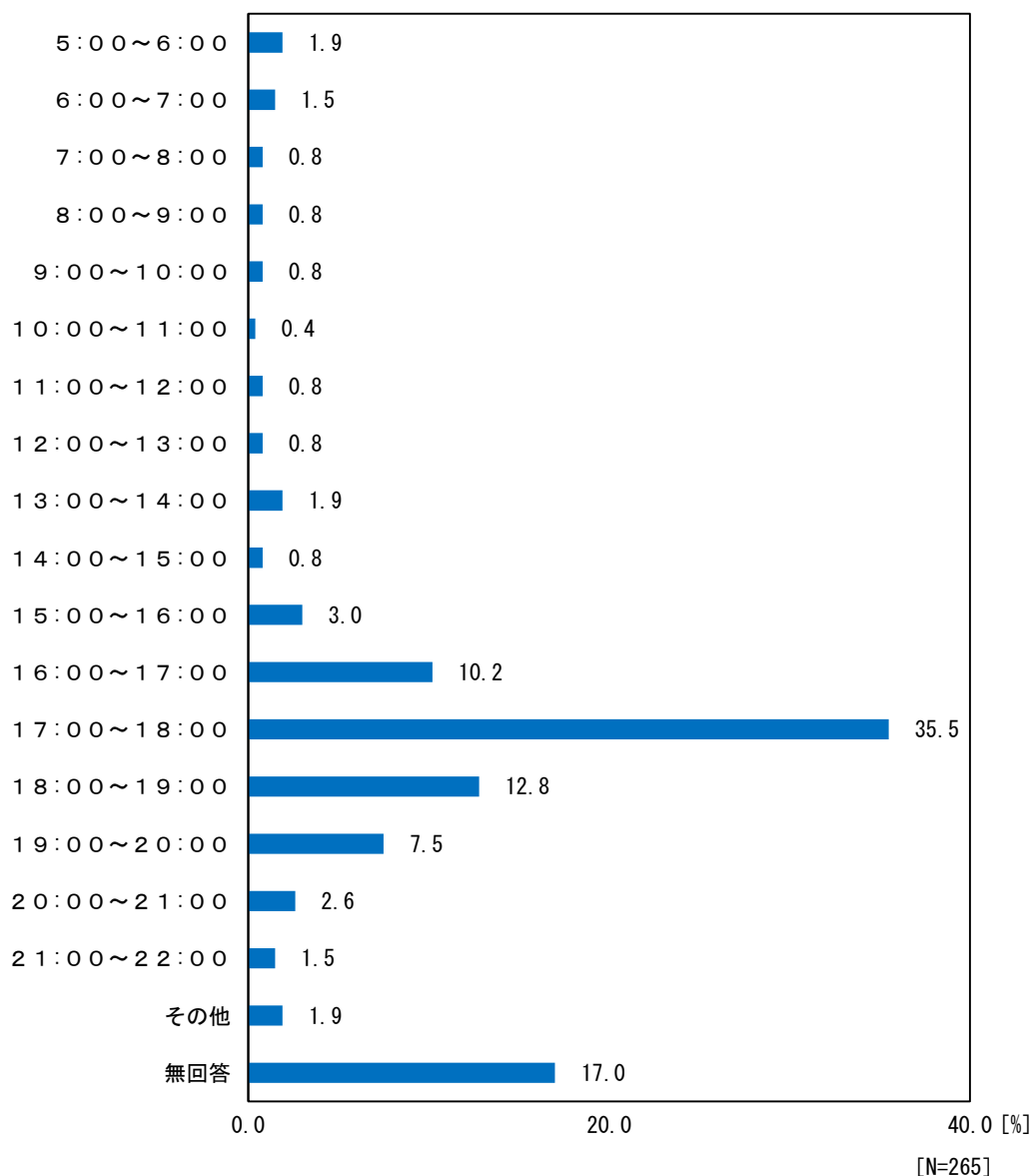


第6章 | 住民アンケート



⑥ 通勤・通学時の帰宅開始時間（複数回答）

通勤・通学時の帰宅開始時間について、「17:00～18:00」が35.5%と最も多く、次いで「18:00～19:00」が12.8%、「16:00～17:00」が10.2%と多くなっている。

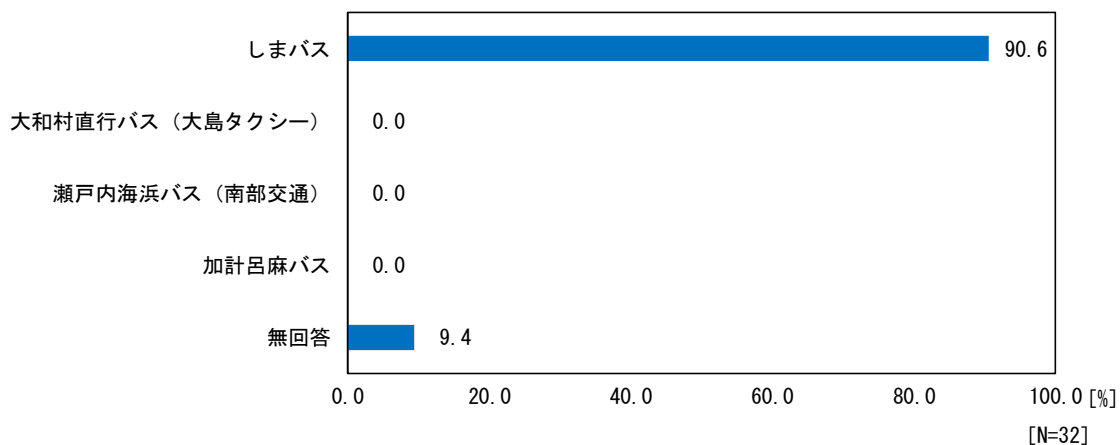


第6章 | 住民アンケート



⑦ 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 90.6%と最も多くなっている。



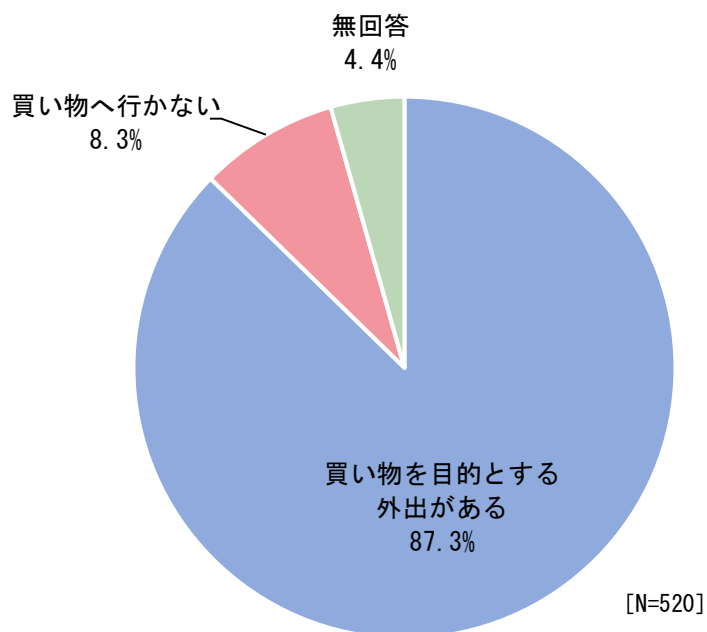
第6章 | 住民アンケート



(3) 買い物時の移動について

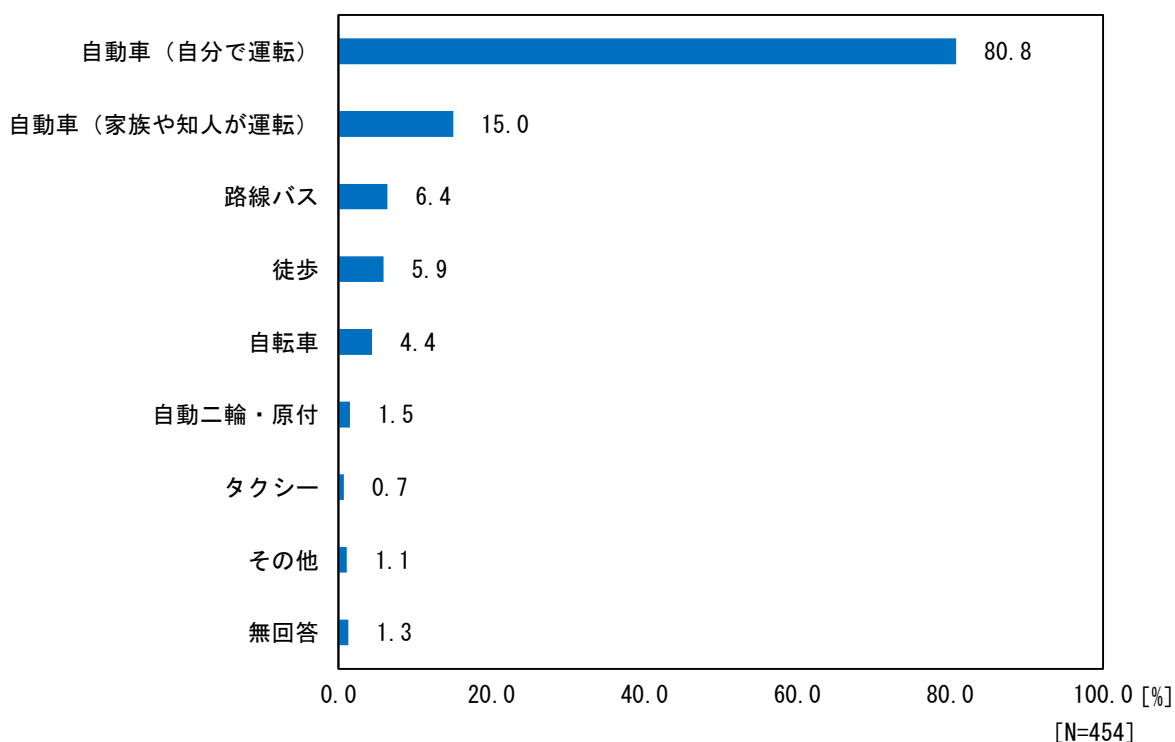
① 買い物を目的とする外出の有無

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87.3%、「買い物へ行かない」が8.3%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80.8%と最も多く、次いで「自動車（家族や知人が運転）」が15.0%、「路線バス」が6.4%と多くなっている。

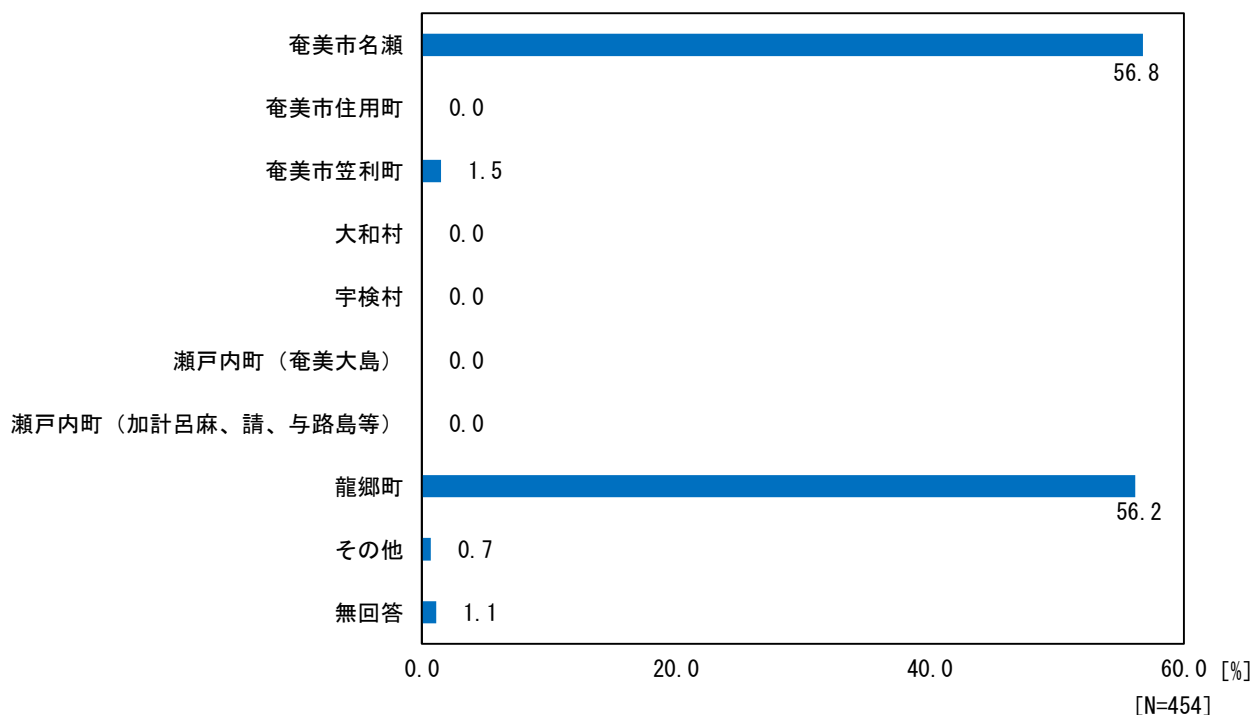


第6章 | 住民アンケート



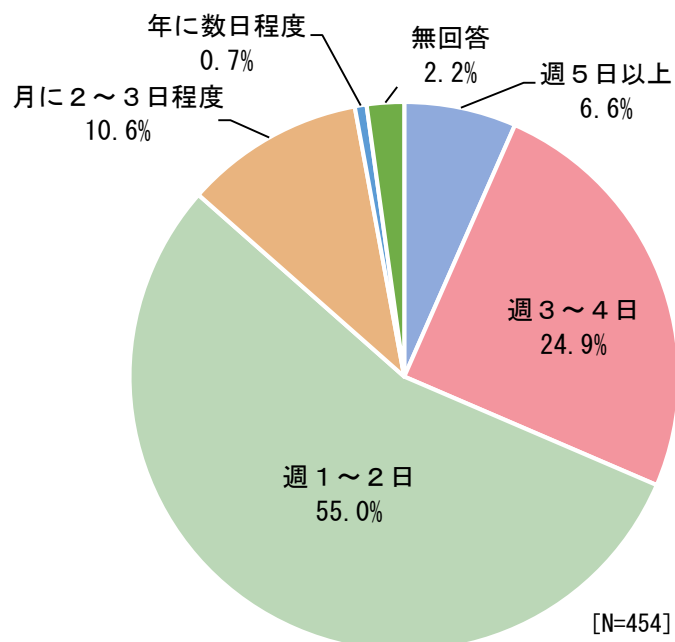
③ 買い物時の主な移動先（複数回答）

買い物時の主な移動先について、「奄美市名瀬」が 56.8%と最も多く、次いで「龍郷町」が 56.2%、「奄美市笠利」が 1.5%となっている。



④ 買い物の頻度

買い物の頻度について、「週 1～2 日」が 55.0%と最も多く、次いで「週 3～4 日」が 24.9%、「月 2～3 日程度」が 10.6%と多くなっている。

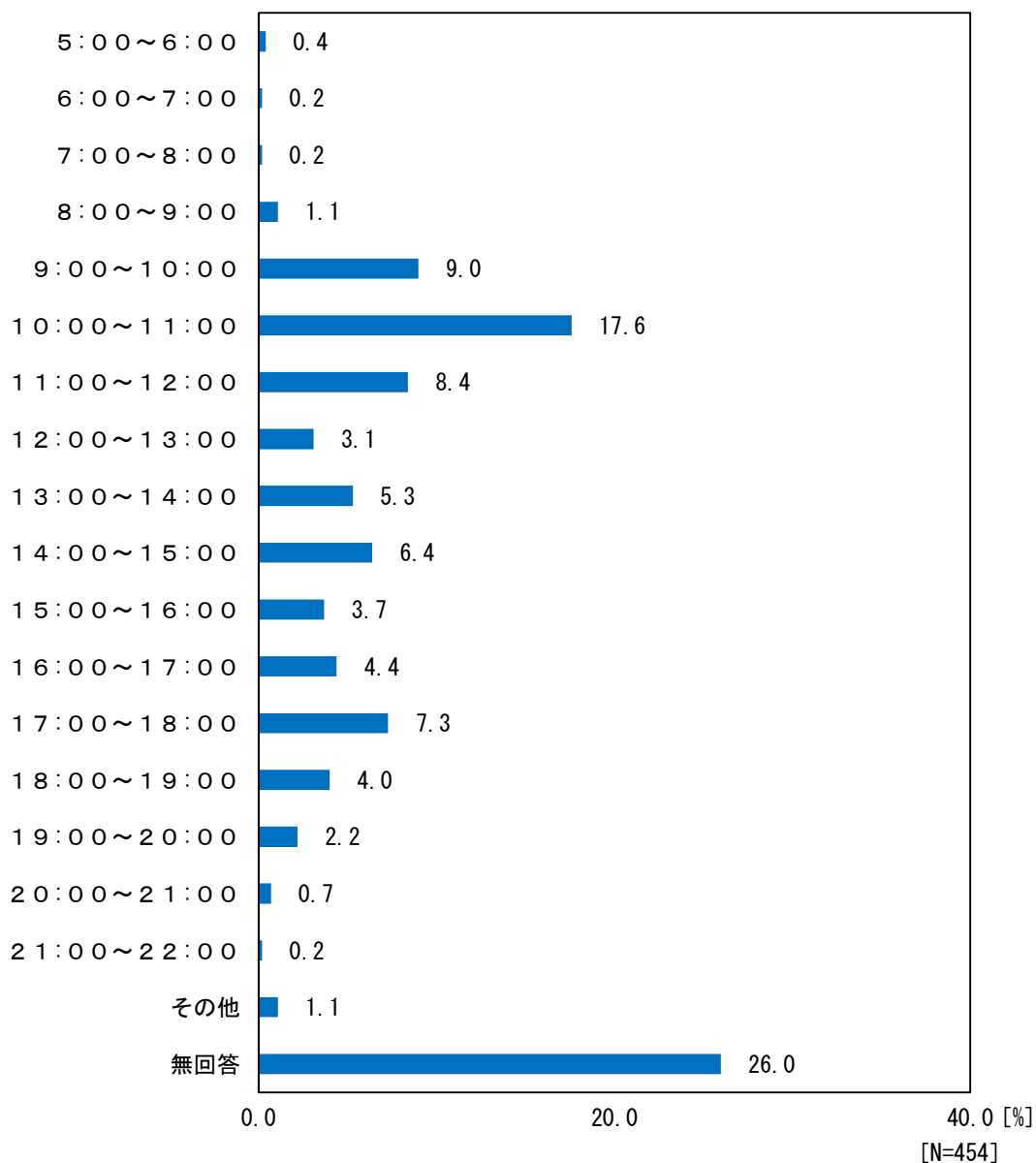


第6章 | 住民アンケート



⑤ 買い物時の出発時間（複数回答）

買い物時の出発時間について、「10:00～11:00」が17.6%と最も多く、次いで「9:00～10:00」が9.0%、「11:00～12:00」が8.4%と多くなっている。

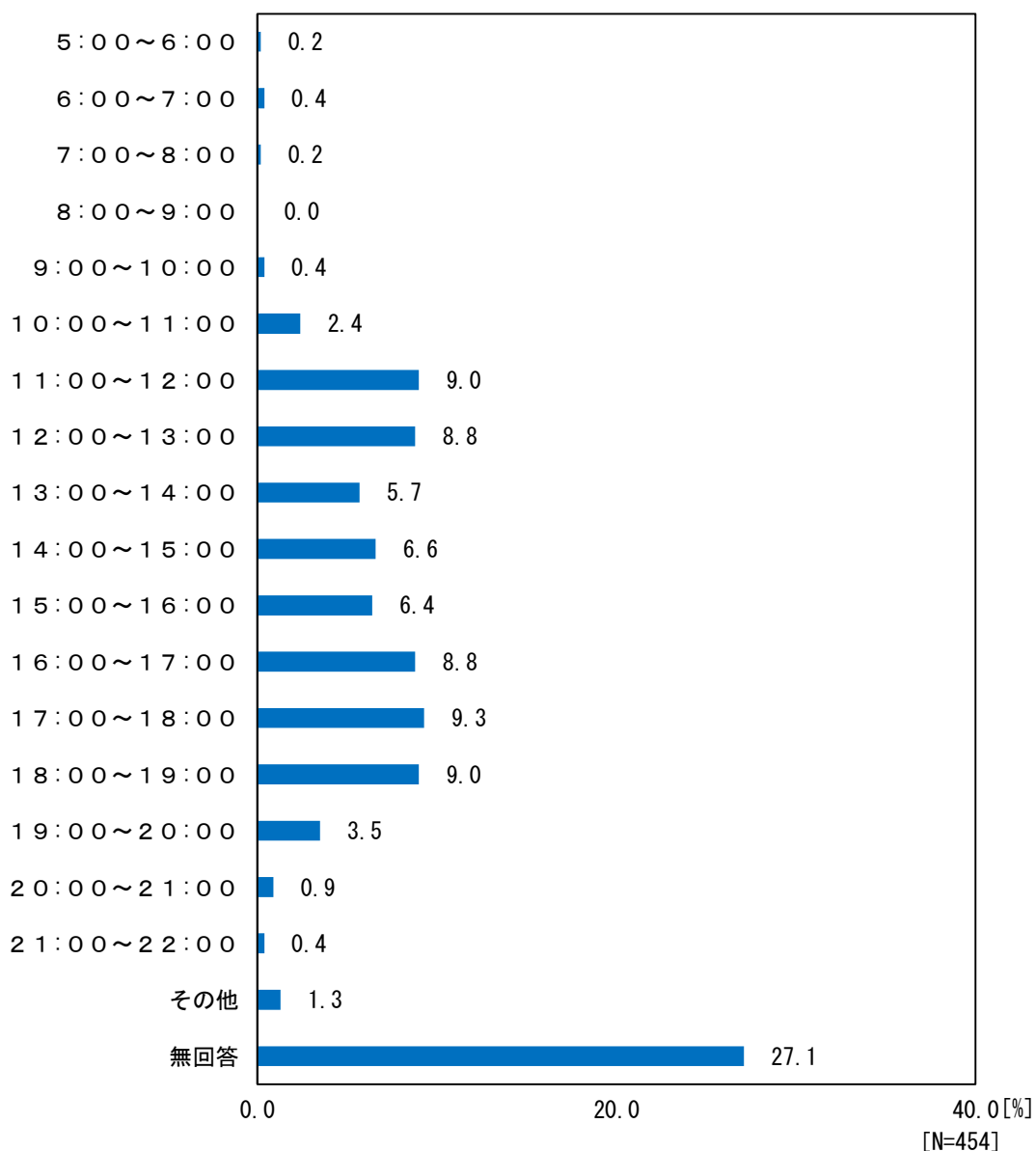


第6章 | 住民アンケート



⑥ 買い物時の帰宅開始時間（複数回答）

買い物時の帰宅開始時間について、「17:00～18:00」が9.3%と最も多く、次いで「11:00～12:00」及び「18:00～19:00」が9.0%、「12:00～13:00」及び「16:00～17:00」が8.8%と多くなっている。

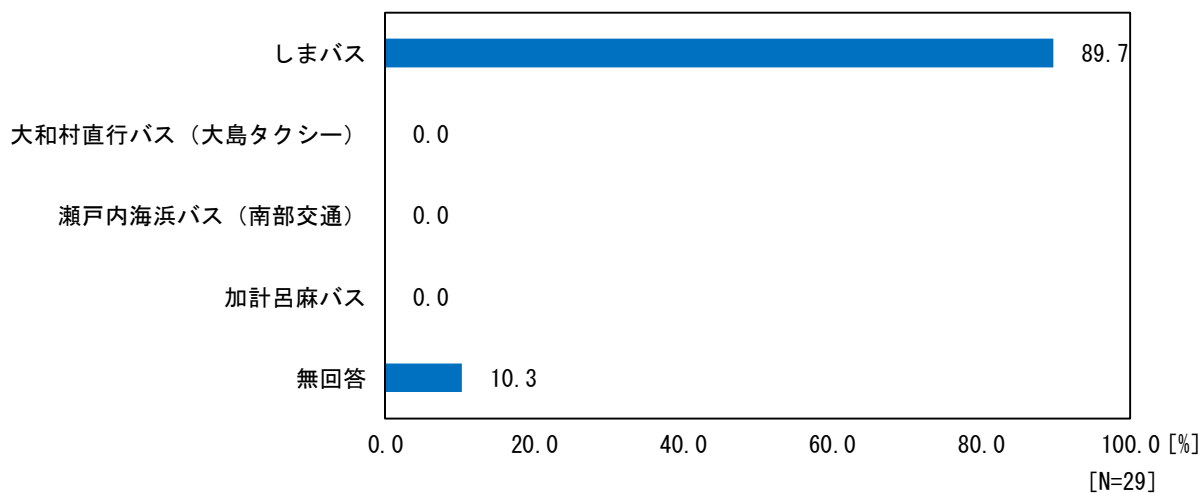


第6章 | 住民アンケート



⑦ 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89.7%となっている。

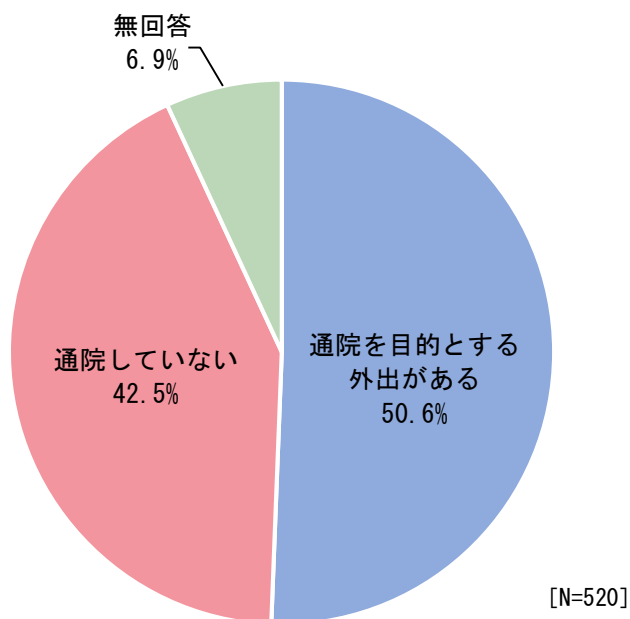




(4) 通院時の移動について

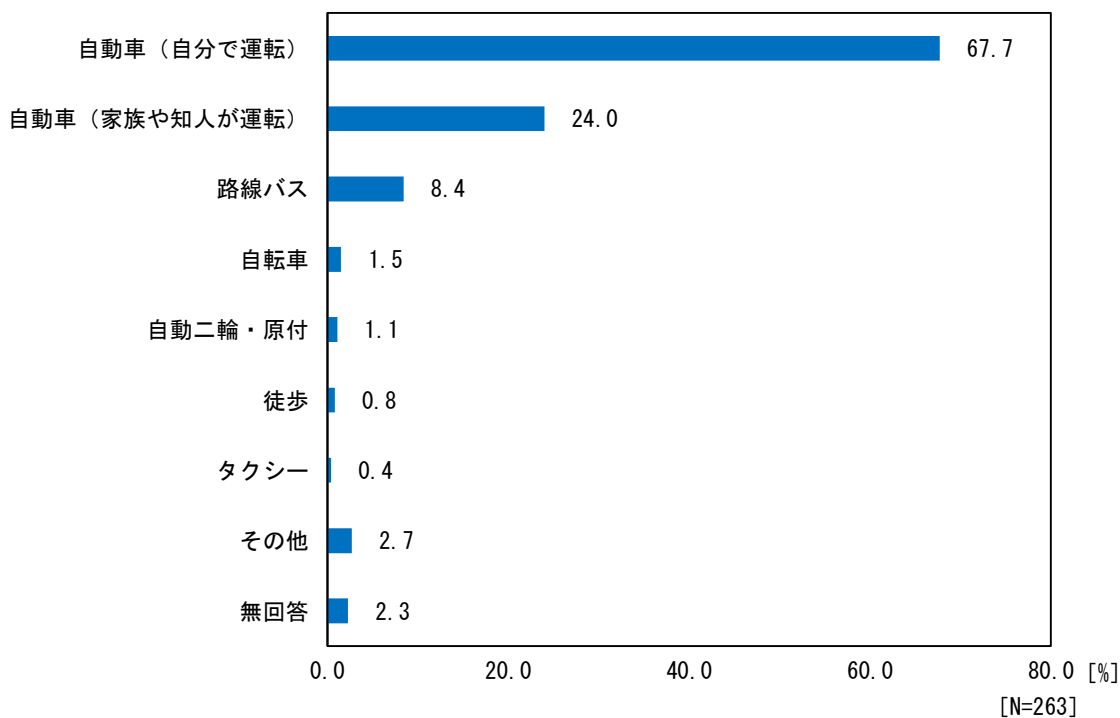
① 通院を目的とする外出の有無

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50.6%、「通院していない」が42.5%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67.7%と最も多く、次いで「自動車（家族や知人が運転）」が24.0%、「路線バス」が8.4%となっている。

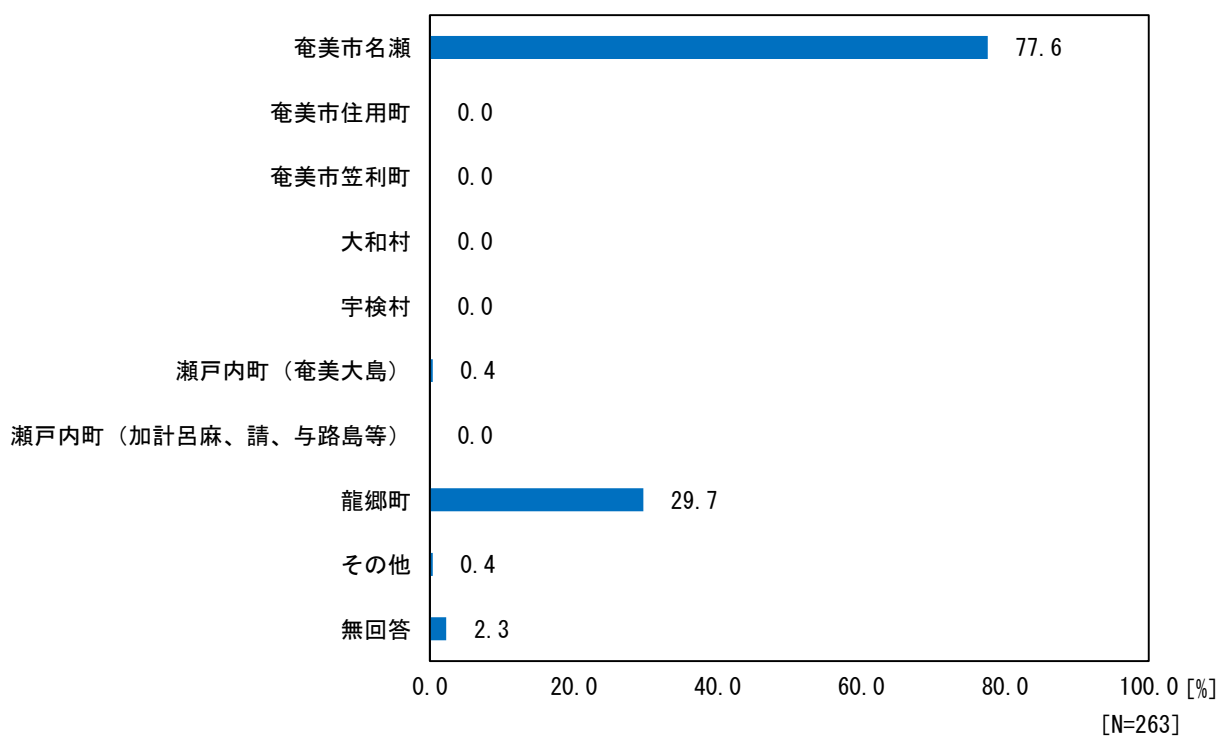


第6章 | 住民アンケート



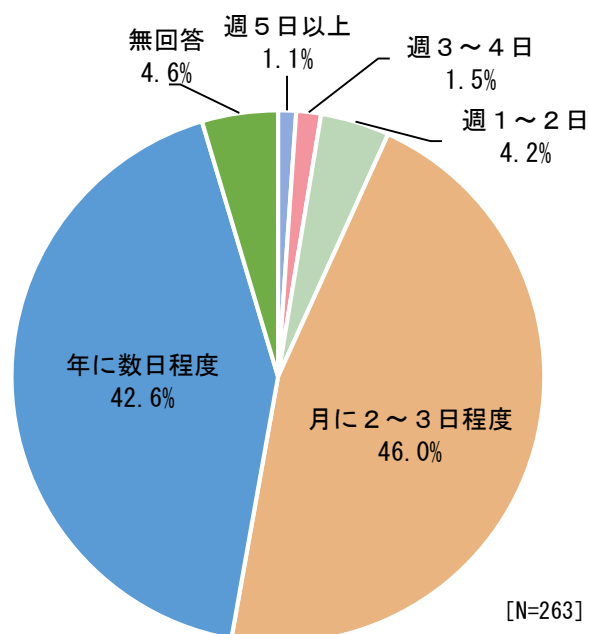
③ 通院時の主な移動先（複数回答）

通院時の主な移動先について、「奄美市名瀬」が 77.6%と最も多く、次いで、「龍郷町」が 29.7%となっている。



④ 通院の頻度

通院の頻度について、「月2～3日程度」が 46.0%と最も多く、次いで「年に数日程度」が 42.6%、「週1～2日」が 4.2%と多くなっている。

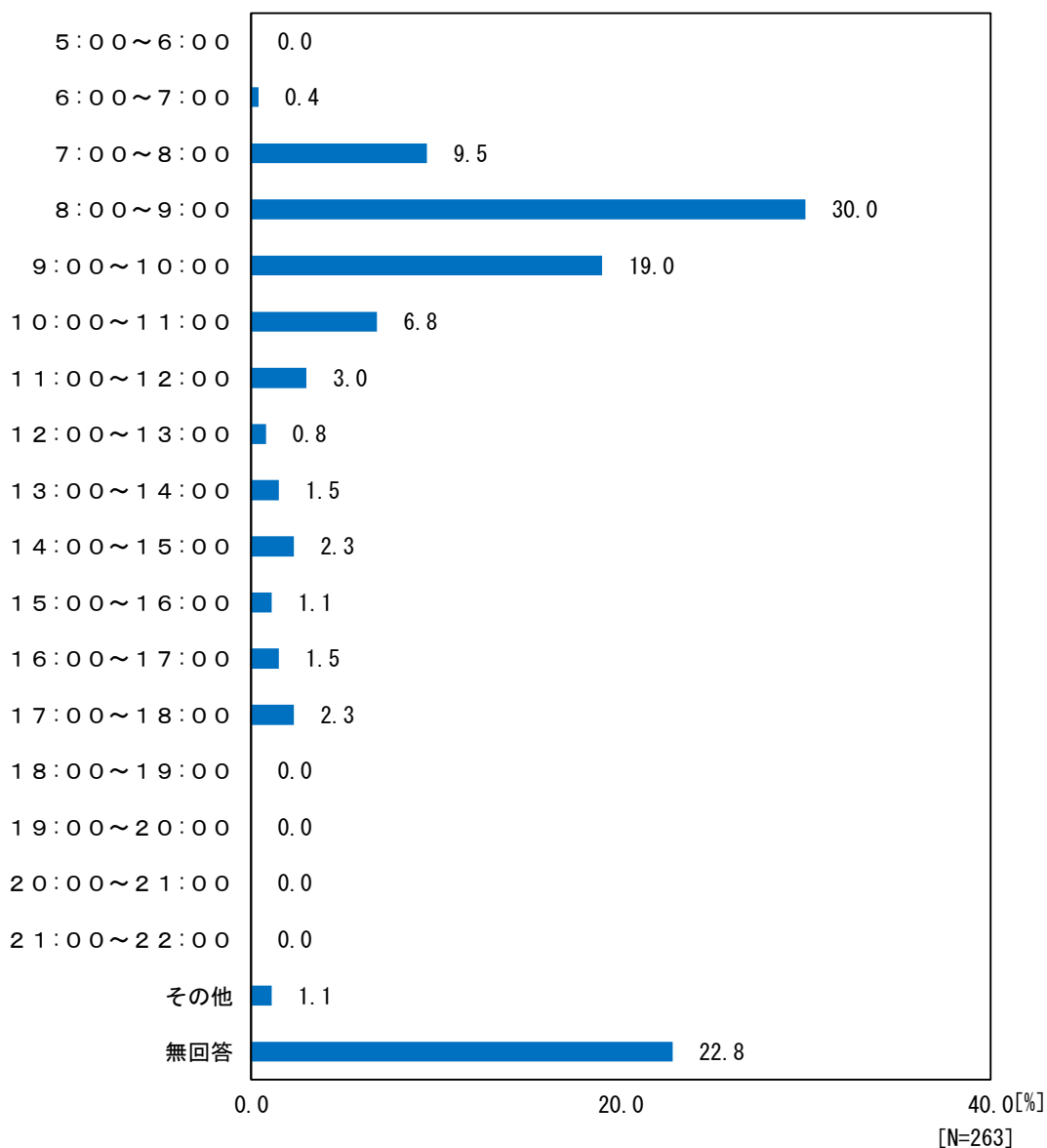


第6章 | 住民アンケート



⑤ 通院時の出発時間（複数回答）

通院時の出発時間について、「8:00～9:00」が 30.0%と最も多く、次いで「9:00～10:00」が 19.0%、「7:00～8:00」が 9.5%と多くなっている。

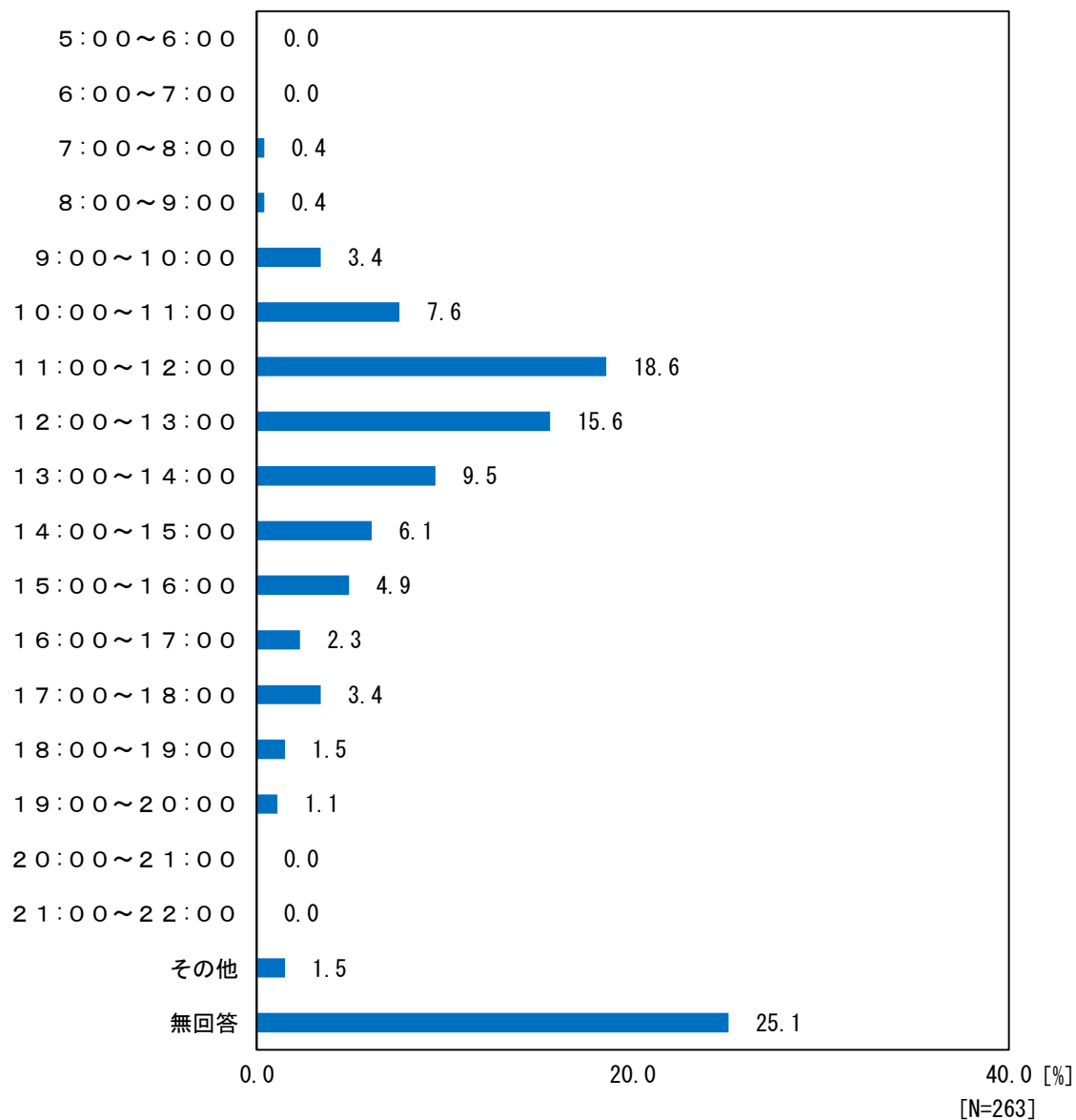


第6章 | 住民アンケート



⑥ 通院時の帰宅開始時間（複数回答）

通院時の帰宅開始時間について、「11:00～12:00」が18.6%と最も多く、次いで「12:00～13:00」が15.6%、「13:00～14:00」が9.5%と多くなっている。

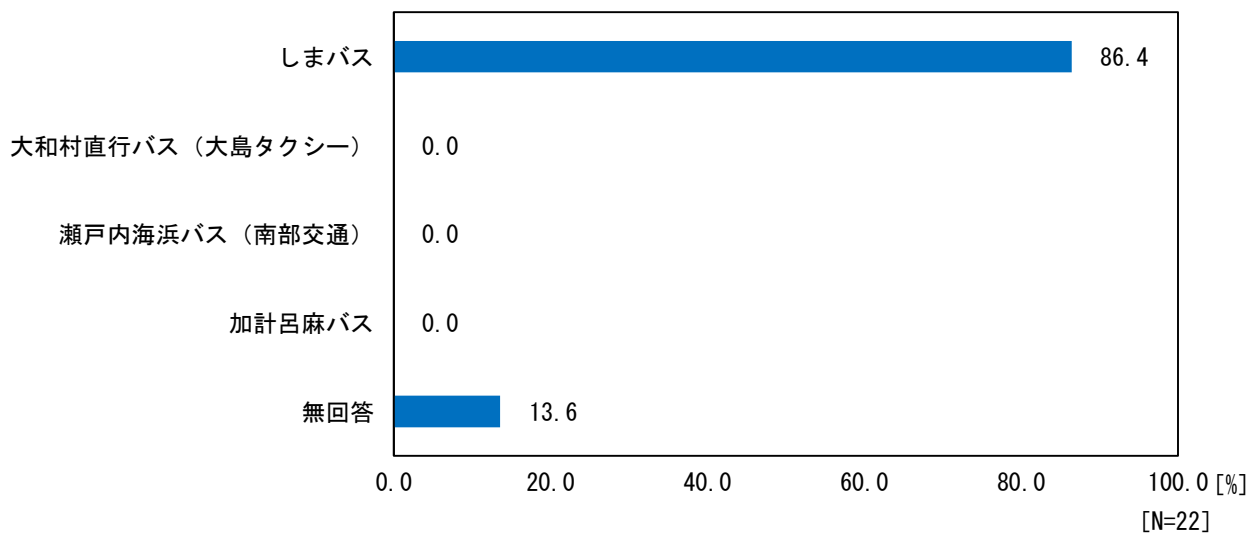


第6章 | 住民アンケート



⑦ 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86.4%となっている。



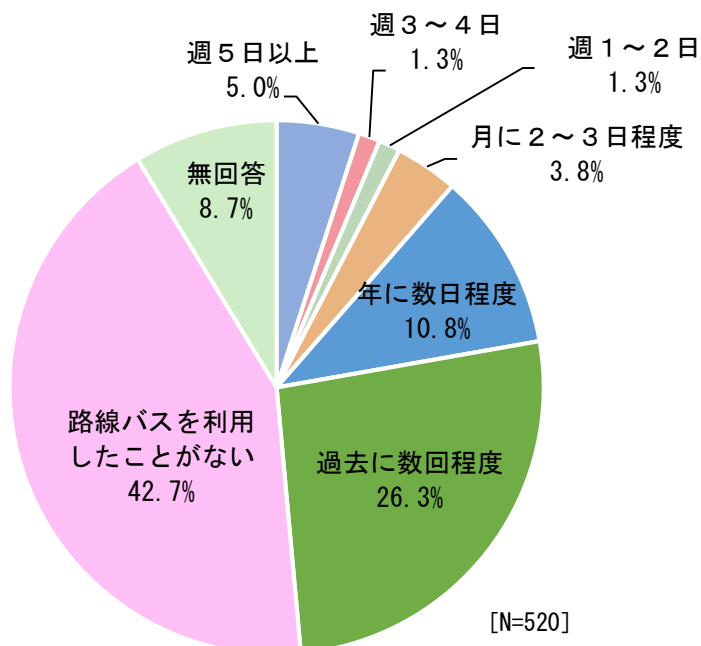
第6章 | 住民アンケート



(5) 路線バスについて

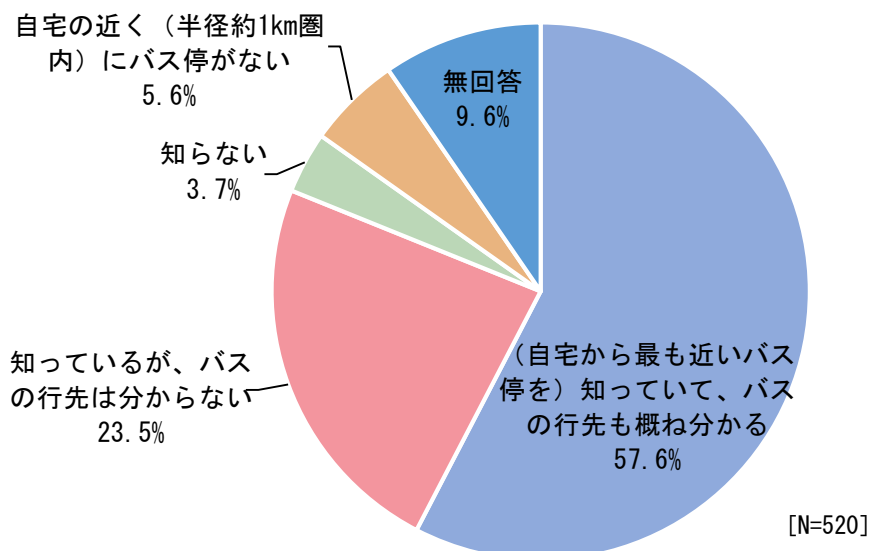
① 路線バスの利用頻度

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 42.7%と最も多く、次いで「過去に数回程度」が 26.3%、「年に数日程度」が 10.8%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 57.6%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 23.5%、「自宅の近く(半径約1km圏内)にバス停がない」が 5.6%と多くなっている。

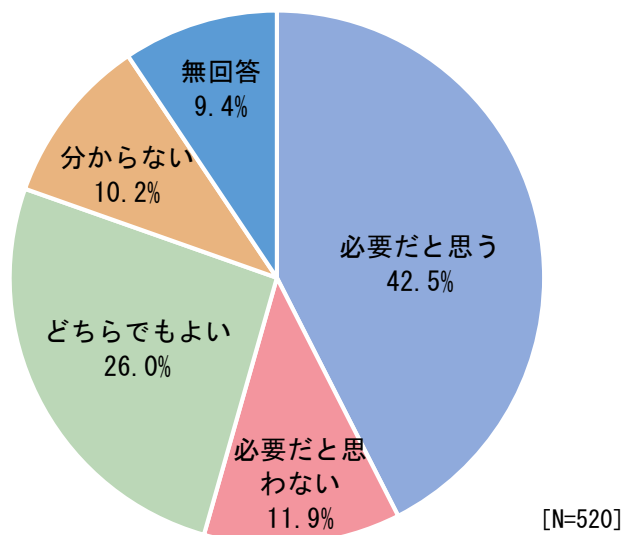


第6章 | 住民アンケート



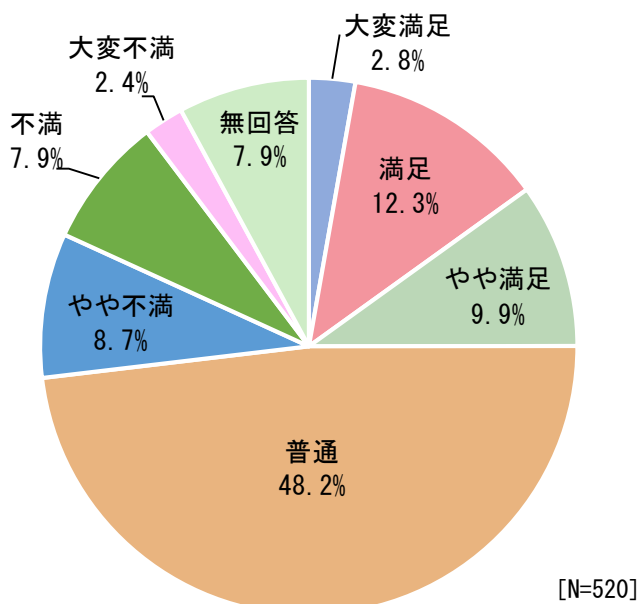
③ キャッシュレス決済について

キャッシュレス決済について、「必要だと思う」が 42.5%と最も多く、次いで「どちらでもよい」が 26.0%、「必要だと思わない」が 11.9%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 48.2%と最も多く、次いで「満足」が 12.3%、「やや満足」が 9.9%と多くなっている。

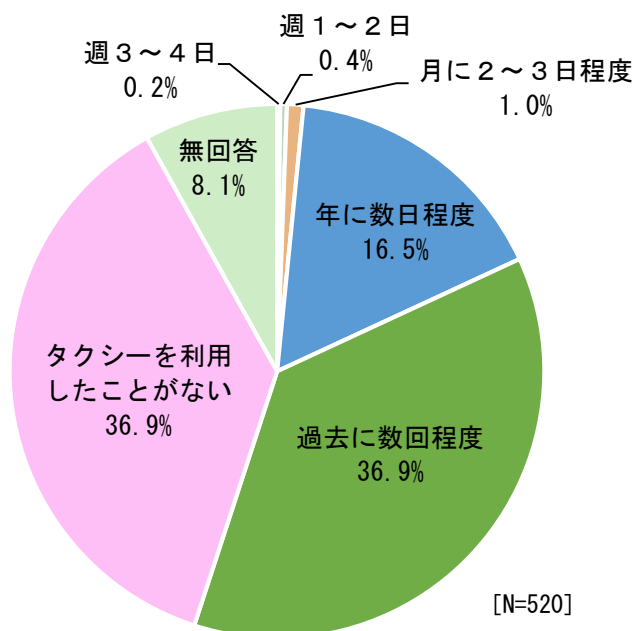




(6) タクシーについて

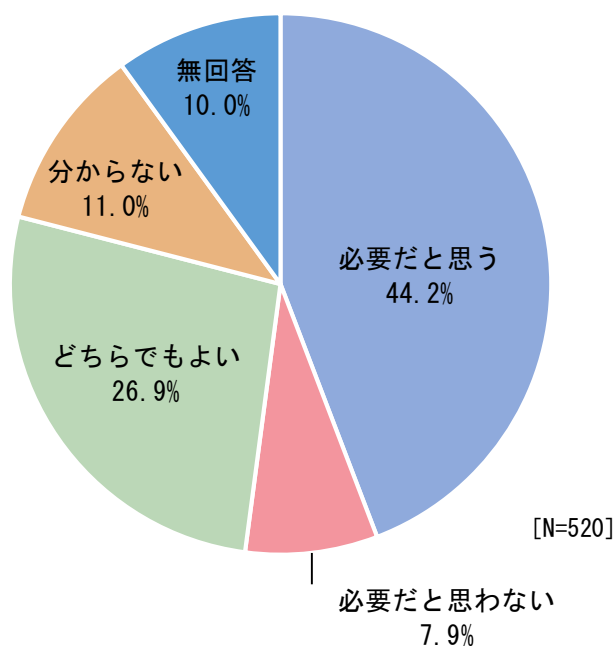
① タクシーの利用頻度

タクシーの利用頻度について、「タクシーを利用したことがない」及び「過去に数回程度」が36.9%と最も多く、次いで「年に数日程度」が16.5%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44.2%と最も多く、次いで「どちらでもよい」が26.9%、「分からない」が11.0%と多くなっている。

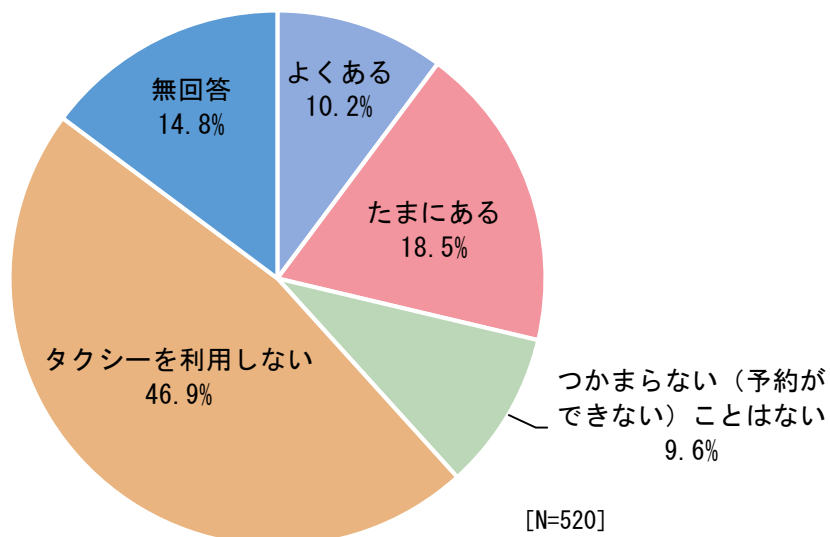


第6章 | 住民アンケート



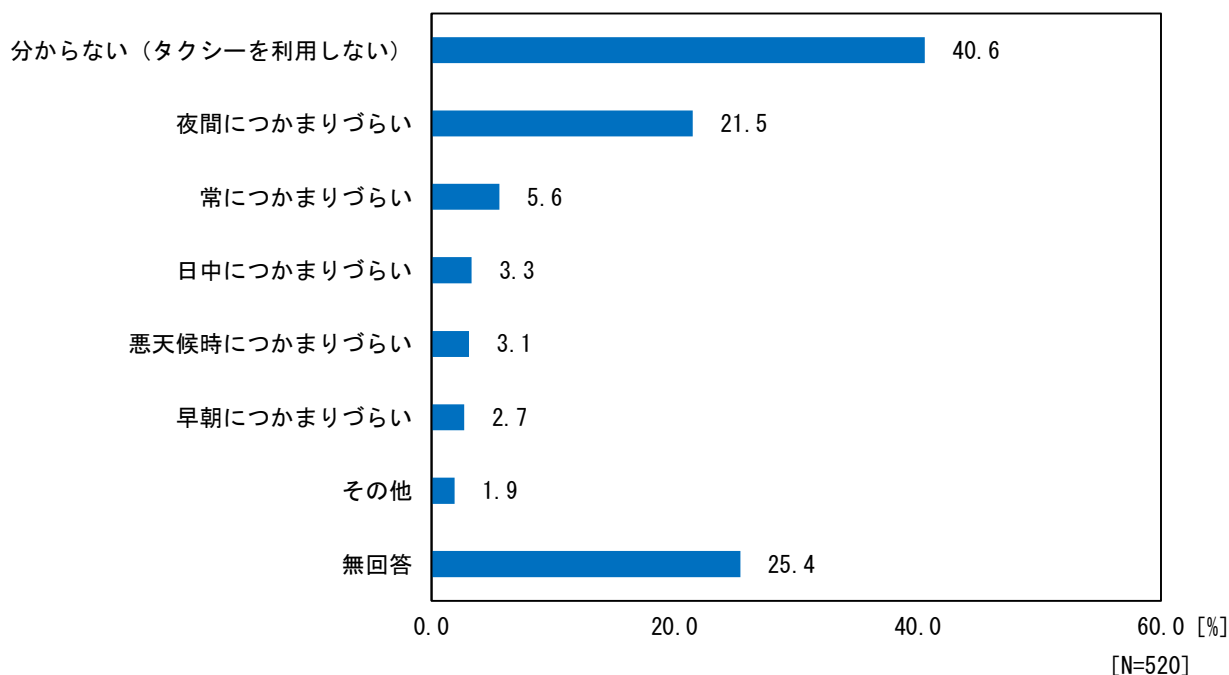
③ タクシーがつかまらなかった（予約できなかった）経験について

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 46.9%と最も多く、次いで「たまにある」が 18.5%、「よくある」が 10.2%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）

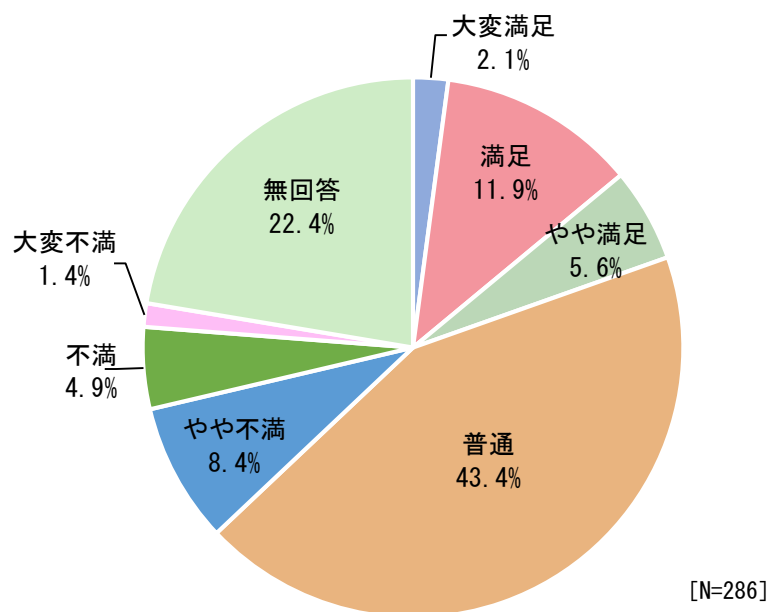
タクシーがつかまらない時間帯、条件等について、「分からない（タクシーを利用しない）」が 40.6%と最も多く、次いで「夜間につかまりづらい」が 21.5%、「常につかまりづらい」が 5.6%と多くなっている。





⑤ タクシーの満足度

タクシーの満足度について、「普通」が 43.4%と最も多く、次いで「満足」が 11.9%、「やや不満」が 8.4%と多くなっている。



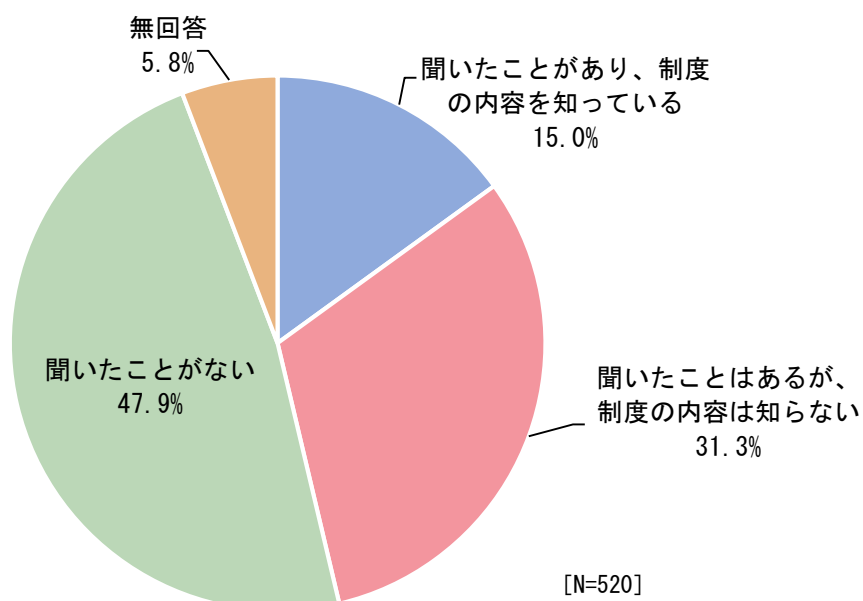
第6章 | 住民アンケート



(7) 本町の公共交通について

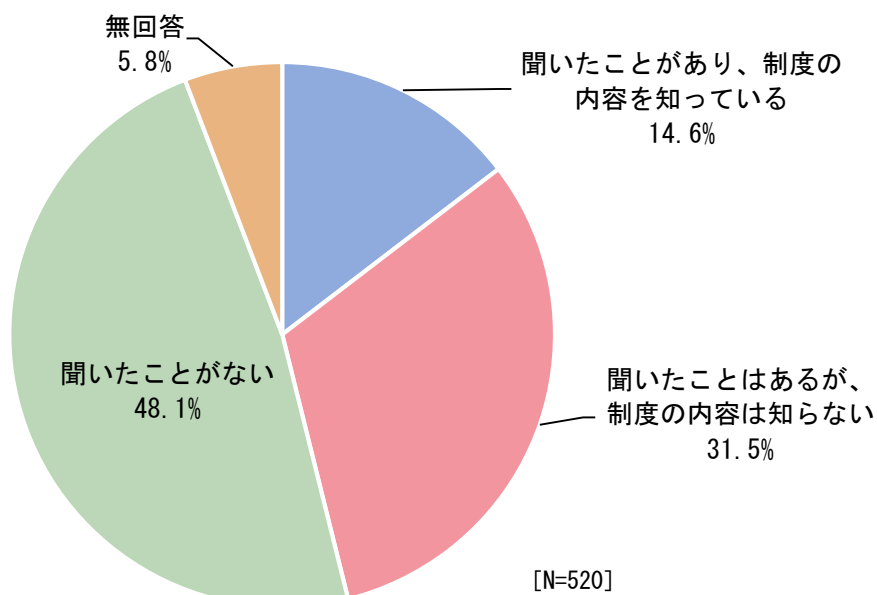
① 自家用有償旅客運送について

自家用有償旅客運送について、「聞いたことがない」が 47.9%と最も多く、次いで「聞いたことはあるが、制度の内容は知らない」が 31.3%、「聞いたことがあり、制度の内容を知っている」が 15.0%となっている。



② 「日本版ライドシェア」について

日本版ライドシェアについて、「聞いたことがない」が 48.1%と最も多く、次いで「聞いたことはあるが、制度の内容は知らない」が 31.5%、「聞いたことがあり、制度の内容を知っている」が 14.6%となっている。

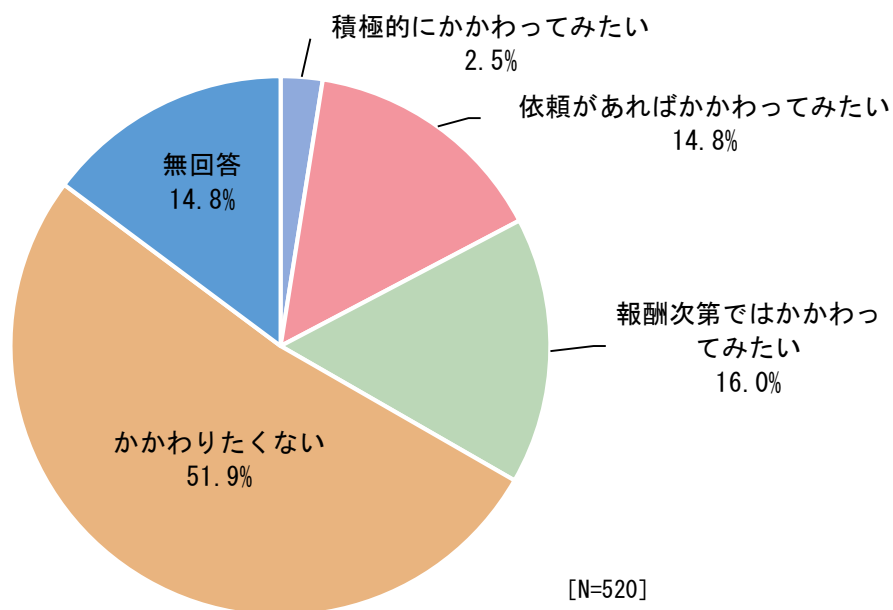


第6章 | 住民アンケート



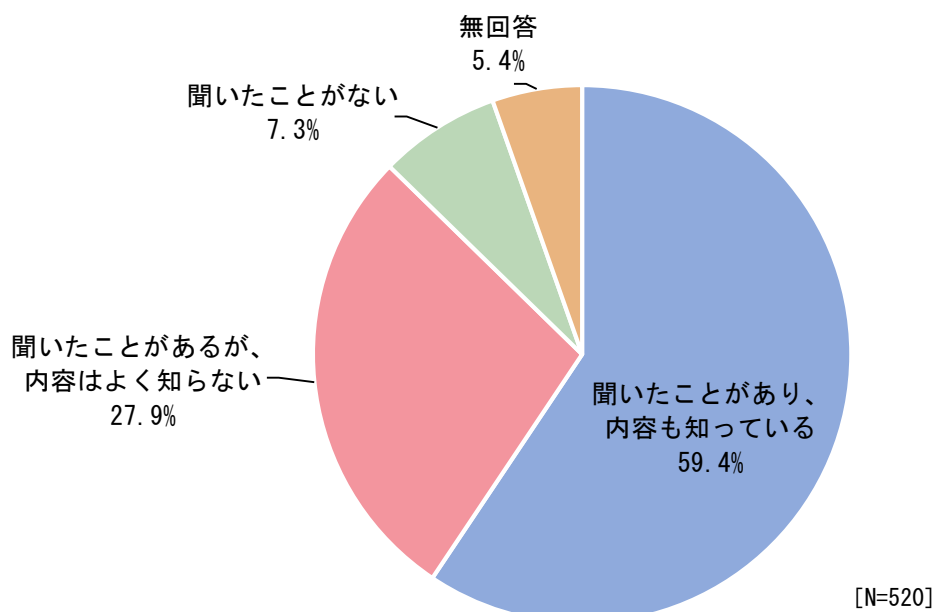
③ 地域住民が運行する乗合タクシーへの参画意向

地域住民が運行する乗合タクシーへの参画意向について、「かかわりたくない」が 51.9%と最も多く、次いで「報酬次第ではかかわってみたい」が 16.0%、「依頼があればかかわってみたい」が 14.8%と多くなっている。



④ 龍郷町が取り組む「高校生バス通学費助成制度」について

龍郷町が取り組む「高校生バス通学費助成制度」について、「聞いたことがあるが、内容はよく知らない」が 27.9%と最も多く、次いで「聞いたことがあるが、内容はよく知らない」が 27.9%、「聞いたことがない」が 7.3%となっている。

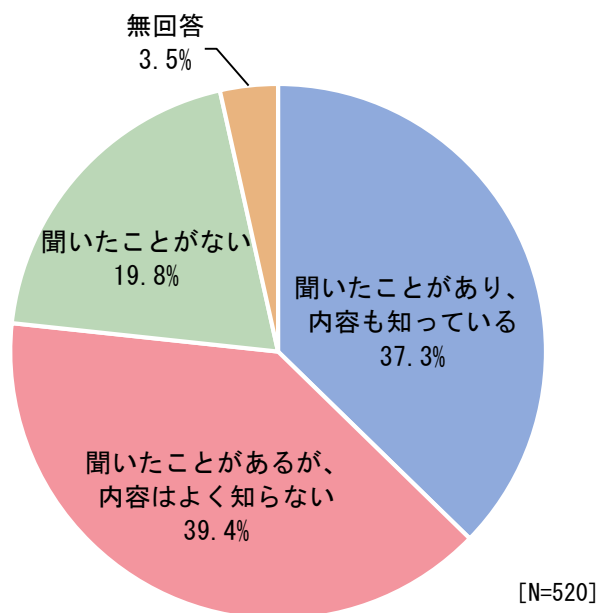


第6章 | 住民アンケート



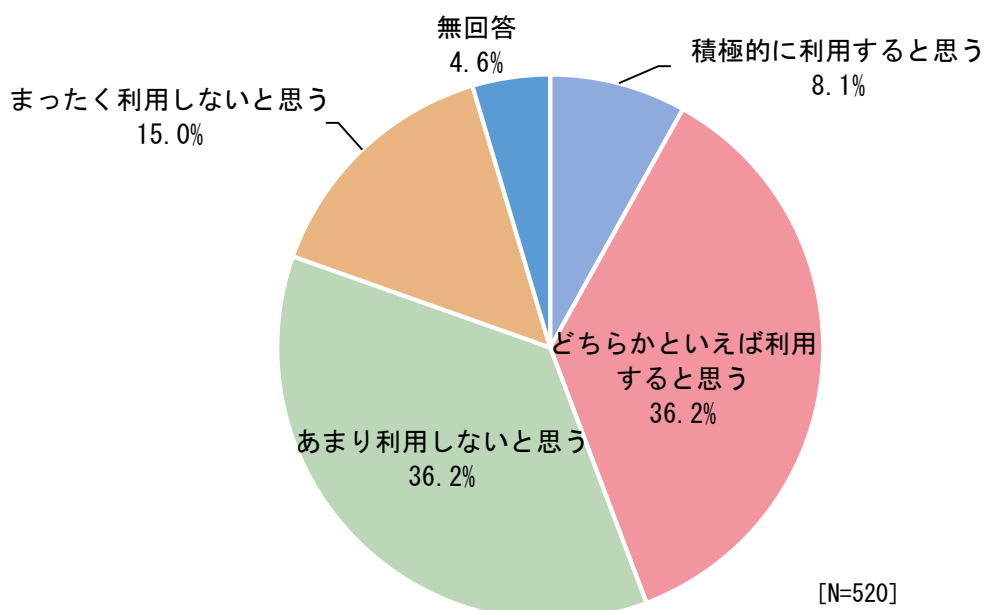
⑤ 龍郷町が取り組む「高齢者無料バス補助事業」について

龍郷町が取り組む「高齢者無料バス補助事業」について、「聞いたことがあるが、内容はよく知らない」が 39.4%と最も多く、次いで「聞いたことがあり、内容も知っている」が 37.3%、「聞いたことがない」が 19.8%となっている。



⑥ 移動販売車について

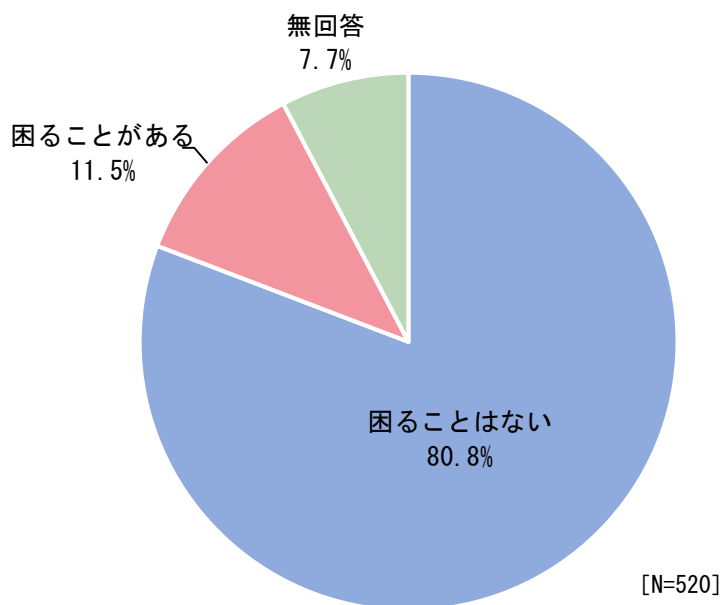
移動販売車が導入された場合、「どちらかといえば利用すると思う」及び「あまり利用しないと思う」が 36.2%と最も多く、次いで「まったく利用しないと思う」が 15.0%と多くなっている。





⑦ ものを運ぶことについて

ものを運ぶことについて、「困ることはない」が 80.8%、「困ることがある」が 11.5%、となっている。





(8) 自由記述

通勤・通学時の移動について
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。
土日はバスのダイヤが違うので、平日にいつも利用するバスに乗れなくて不便。
バスの時刻が分からない
通学でバスを利用していますが、時間前に出発していたり、バス停で待っているのに停まらなくて乗れなかったりと困ることがよくあります。
朝が混雑しすぎているので、本数を増やして欲しい。
雨天時は時間が遅れる。バス停に屋根がないので待つ時に濡れる。
本数が少ないのでかなり困ることが多い。 終バスが早い時間に終わってしまうので困る。
幾里から北高まで通ってる子がいたが、龍郷町役場前での乗り換え時間が長く大変そうだった。
帰りのバスの運行時間が昨年度より早い時間になってしまい、部活動を最後まで参加できなくなりました。最終の運行時間を以前のようにもう少し遅くしてほしいです。
秋名まわりのバスの本数を増やして欲しい
部活を最後までするとバスがなくなるので、最後まで部活ができない。最後まで部活をしてもバスがあると嬉しい。

第6章 | 住民アンケート



買い物時の移動について
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
ちょうどいい時間のバスがない時は、家族の都合に合わせて移動しないといけないので不便を感じる。
バス停に椅子と屋根がないので設置して欲しい
本数が少ない
家族が免許を返納した場合の移動の心配がある
帰宅時間が17～18時になると渋滞しているので心配です。車が全然進まない。
今は自分で自動車を運転し自分の都合で出かけますが、これから先運転が出来なくなったら不便になるし、何より小さい集落なので行動範囲が狭くなりストレスがたまりそうです（予約して利用する乗り合いタクシーがあるそうですが）。
バス停まで遠いので、買い物をたくさんする時は知人に運転を頼んでいます。
歩いて行ける近場に必要なものが揃う店がないので、どうしてもまとめ買いになってしまいます。
運転免許証を返納した親を買物等に連れていく際の時間調整が大変です。
買い物が出来る所がもう少し近くにあったらいいと思います。
ビッグⅡの玄関前まで小型バスが入れるようになれば、高齢者はとても助かります。
足腰が弱くなり、待ち時間などが疲れる。荷物が重い。
バスの運行ダイヤが現在の2時間に1本から30分に1本程度に改正されれば助かる（乗客が少ないので無理だと思うが）。
暑い時にバスを降りてから20分、保冷剤を持っていくので、重い。
車で30分圏内の場所からビッグツリーの辺りを最終として乗れる乗り物があると良いのかなと思います。トゥクトゥクみたいな。
路線バスの予定時刻が大幅にズレることで予定が変わってしまう。路線バスの運行が少ない。

第6章 | 住民アンケート



通院時の移動について
バスの本数が少ない。
県道（バスの路線）から家までが遠い。
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。
名瀬の街から龍郷に帰るのに、バスが遠回りをして帰るので時間がかかる。バスの乗り継ぎがうまくいかない。和光入り口に行くバスの本数が減っている。
将来、町外の病院を受診する時に移動手段があるか不安です。
バス停に椅子が欲しいです。
帰りのバスの出発時間までの待ち時間が長い。1時間に1本程度運行していると良いです。
バス停に椅子と屋根がないので設置して欲しい
普段は家族に送迎してもらっているが、予定が合わない時がある
車が使用できない時は困る
本数が少ない
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。
今は自分で運転していますが、2～3年経ち運転が難しくなった時の通院を考えると不安です。
眼科で瞳孔を開く検査や麻酔を使うことがある時はバスを利用できると嬉しい
車で山越えは大変なので、芦花部と名瀬とのトンネルを通してもらいたい。
学生の通院に関してのバスの補助があると助かる

第6章 | 住民アンケート



路線バスについて
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。
高齢者の外出時の足として、しまバス（路線バス）のみでは不便だと思うので、オンデマンドバスを利用できるようになると便利だと思う。
利用者の多くが学生や高齢者だが、1 時間～2 時間程運行ダイヤに空きがある。本数が少ないと思う。
高齢化社会になり、今後もバスは必要となります。免許証はいずれは返納しないといけないので、返納後はバスを活用すると思います。現行の大型バスは乗る人が少ないように思いますので、改善した方がよいと思います。
空港から龍郷方面へのバスの乗り換えの際、1 時間以上待ち時間がある場合がある。乗り継ぎがスムーズになるように、ロス時間が無くなるようになると嬉しい。
現在は大型車で運行していますが、利用者数に合わせた小型車の運行にするべき
主人がバスを利用した時、運転手さんによって少しですが運賃が違うそうです。どこまで龍郷町の割引がきいているのか、区域の線引きが明確ではないようです。
1 日の運行本数が少ないので不便ではないか。大型バスは必要でしょうか（利用者が少なく思えるので）。小型のバスで、運行本数が多い方が利便性が良いのではないかと思う。
時刻表の文字を大きくし、分かりやすく見やすくすると良い。
朝の本数を増やして欲しい。宿泊業をしているが、チェックインの時間、チェックアウトの時間に近くまで乗り入れるバスを運行して欲しい。観光業からすれば、路線バスの運行時間が観光客に不親切すぎていて利用出来ず、お客さんが困っている。観光業の成績を伸ばしたいのなら、観光の足の確保を行政で取り組んで欲しい。

第6章 | 住民アンケート



タクシーについて
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。
料金が高い
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安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分からなくなる。電話予約をして家の前まで来てもらえると助かる。
以前に比べて台数が少ない気がする
運転手不足等でタクシーの台数が減っている
夜間にタクシーがつかまらないうと聞いている。運転手不足、台数不足だと聞いている。
地域にタクシーがないので、何らかの対策が必要だと思う。
料金が高すぎる
市内から利用したくてもなかなかタクシーはつかまりません。いつも連絡していたタクシー会社ももう営業していません。
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。
高齢ドライバーが多い

第6章 | 住民アンケート



ものを運ぶことについての困りごと等
大きなもの（資材など）を購入した時の運搬、農産物の出荷時
農産物の買い物。買い物が出来なくて困っている。
軽自動車では運べない大きさのものを運搬する時
ごみ処理や買い物等
重量があるものが運べない
お米や液体など重いものを買い物した時
長さのある荷物を運ぶ時
自分で持って運ぶことが出来ない
重い物、大きい物を運ぶ時
畑の作物を何度も運ぶ時に大変さを感じる
荷物を手に持てなくなった時
腰痛の時
移動販売車などで買い物した後の自宅までの持ち運び
自宅から出た大型粗大ごみの運搬
粗大ごみの運搬
自家用車に入りきらない大きな荷物の運搬
粗大ごみの運搬
刈った木や草の廃棄
大きなものを買い物した時
買い物の荷物が多い時。持ち運ぶのが大変です。手が痛いです。
買い物の時、子供2人と一緒なのでまとめ買いがあまりできない
大型の家電、DIYに使用する大きい板等を購入した時
お米などの重い品物を運ぶ時
土などの重たい物を運ぶ時
舟が欠航し物が送れなかったことがあった。
粗大ゴミの運搬

第6章 | 住民アンケート



その他
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。
現段階では移動に困っていないが、年齢を重ね運転が出来なくなった時のことを考えると不安です。
戸口はバスの代わりにタクシーが来てくれますが、出来るならワゴン車のように天井が高い車両だと乗り降りがしやすくなるし、大きな荷物も運びやすくなると思います。
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。今後は高齢者が多くなってくるので、生活に大変困ります。1日に午前、午後と自宅周辺から乗ることが出来て、ルートも自由に行き来できるような交通手段（バスやタクシー）が出来たら良いと思います。
名瀬～国道58号線～空港のメイン道路は現在交通で大きな問題はない。荒波県道81号線、笠利の空港～赤尾木、住用～古仁屋等の二次主要道路の維持は一つの課題となる（自治体からの補助で成り立っている）。提案として、先行試験区域を決めて、高齢者や観光客を対象としたオンデマンド運行システムを行い、維持にかかるコストを削減して細やかな運行を行ってはどうか（オンデマンド運行システムは、しまバスと市町村の協力のもと実施する）。バスの運行ルートは現行より1本集落内の道路まで入り込むようにし（車体は小型のディーゼル車かEV車）、基本100m毎に高齢者住宅前のそれぞれナンバーを有するバス停を設置する。ユーザーは自宅に近いナンバーのバス停、目的地（名瀬市街、空港など）を電話またはHPからオンデマンド運行センターに予約連絡をする。オンデマンド運行センターは連絡を受けたら小型バスを指定されたバス停に行くように指示する。運賃はワンコイン（500円）を目安とし、高齢者は100円にしたい。不足分は市町村に補助してもらおう。運行センターは既存の建物のどこかに設置すれば良い。そのようなシステムを9～16時の間運行することにより、高齢者や観光客の移動補助、全体的なコストダウンにつながると思う。

第6章 | 住民アンケート



いずれは高齢者無料バスを利用すると思います。無料までしなくても、少しは高齢者も料金を払っていいのではと思います。移動販売はとてもいいと思います。人と触れ合うことが出来て良いです。
買い物した荷物を配送するサービスがあってもいいのかなと思う。
盆、正月などに箱買いした酒類の運搬が大変なので、店から宅配便で送ってもらったことがある。
今は生協の宅配が自宅まで届けてくれるので困りはないですが、車の運転が出来なくなった時のことを考えると心配です。
高齢者が免許返納を考えやすい社会づくりが絶対必要だと思います。国道・県道だけではなく、集落内にも運行するなど柔軟に対応できたら良いと思います。
龍郷町は色々な面で素晴らしいと思う。各集落に高齢者が増えつつあるが、役場の職員が訪問し、現状を色々聞いて把握してくれている。アンケートはもっと簡単なものにすると、誰でも回答しやすくなると思う。龍郷に住んで良かったと皆で話しています。町内にこの様な声があることを、もっと外に宣伝して欲しい。
高齢者が増え、それに伴い免許返納者が増えた場合、路線バスの運行は重要だと思う。本数を増やすかライドシェアを取り入れることが望ましいと思う（料金にもよりますが）。
免許返納者対象の無料バス補助事業はありがたいです。ありがとうございます。赤尾木～赤木名線の小型バスがビッグⅡ店舗前～赤木名線になれば利用したいです。
かぼちゃ等を農協に出荷しているが、免許証を返納したので車は所有しているが運転は知人に頼んでいる。農協の方で集荷に来てもらえると助かる。
高齢になり免許を返納したら公共交通のバスを利用するかと思います。その時はバスの補助事業が自分にも必要になりますので取り組み続けて欲しいと思います。よろしくお願いします。
これから先 70 歳を過ぎて車の運転が出来なくなった時、不要ゴミなどをゴミ捨て場まで運んでくれる業者等を役場が紹介してくれるサービスをして欲しい（例えば、本、雑誌、新聞紙などを自宅まで回収に来てくれる業者）。
同世代間では移動の目的が同じような場合が多いので、ライドシェアが導入されると利用したい人は多いと思います。子育て世代は通学・習い事の送迎、高齢世代ではデイサービス、通院、買い物などが外出の主な目的だと思います。運転が出来なくて、家族・知人にお願い出来ない場合、田舎での生活は厳しいものとなり、結果施設に入所したり引っ越せざるを得なくなると思います。ライドシェアがその点をカバーしてくれるのではと思いますので、取り組みに期待しています。



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7章 | 学生アンケート

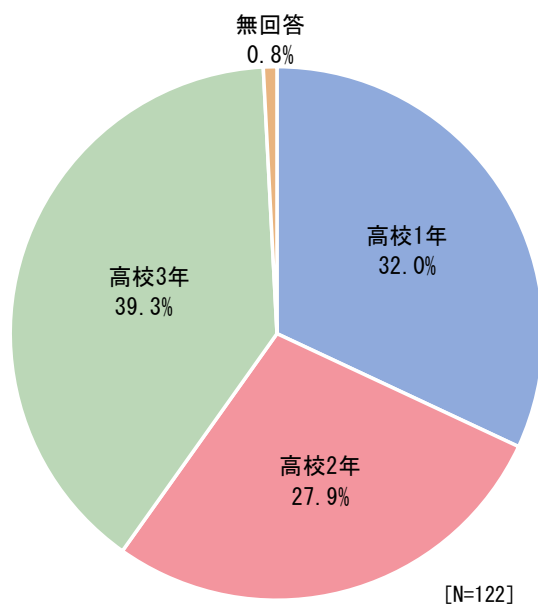


2 アンケート結果

(1) 基本項目

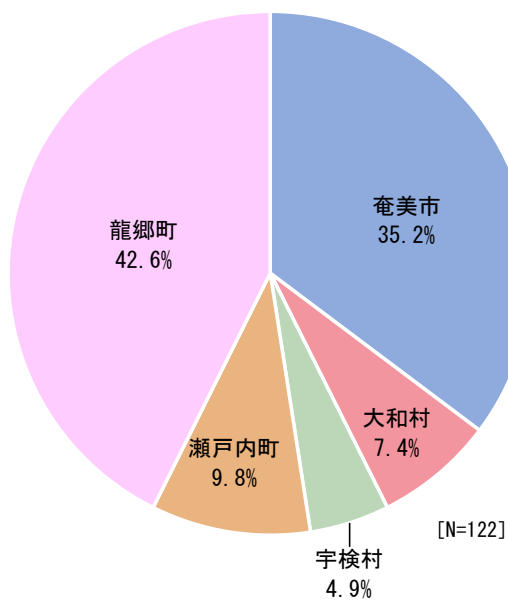
① 学年

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

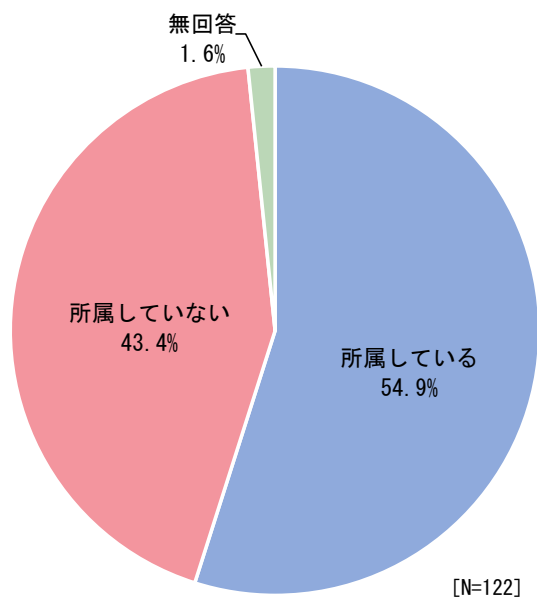
居住地について、「龍郷町」が42.6%と最も多く、次いで「奄美市」が35.2%、「瀬戸内町」が9.8%と多くなっている。





③ 部活動への所属状況

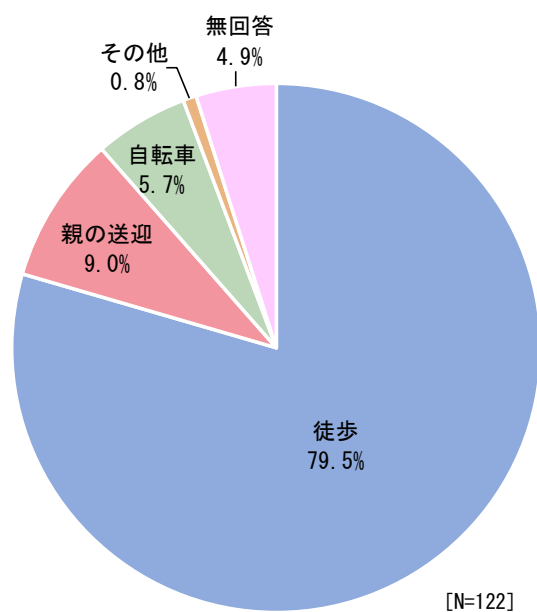
部活動への所属状況について、「所属している」が 54.9%、「所属していない」が 43.4%となっている。



(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

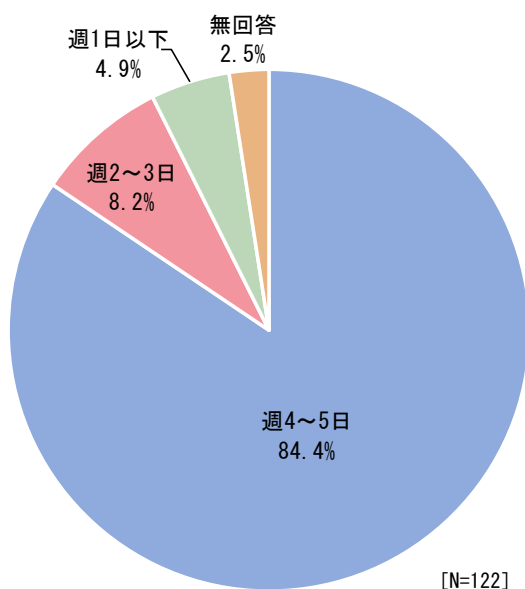
自宅と最寄りのバス停間の移動手段について、「徒歩」が 79.5%と最も多く、次いで「親の送迎」が 9.0%、「自転車」が 5.7%と多くなっている。





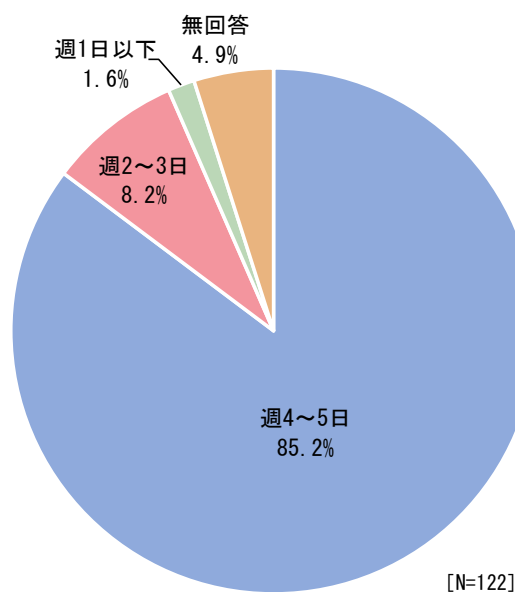
② 路線バスの利用頻度（登校時）

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）

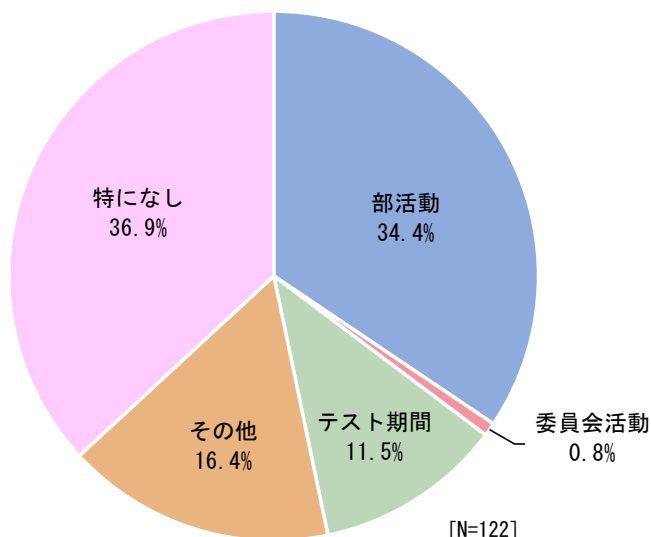
下校時の路線バスの利用頻度について、「週 4～5 日」が 85.2%と最も多く、次いで「週 2～3 日」が 8.2%、「週 1 日以下」が 1.6%となっている。





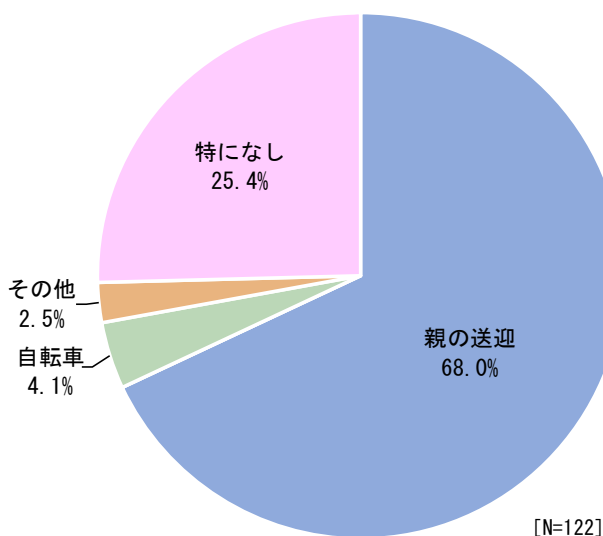
④ 路線バス以外での登下校が発生する場合の要因

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

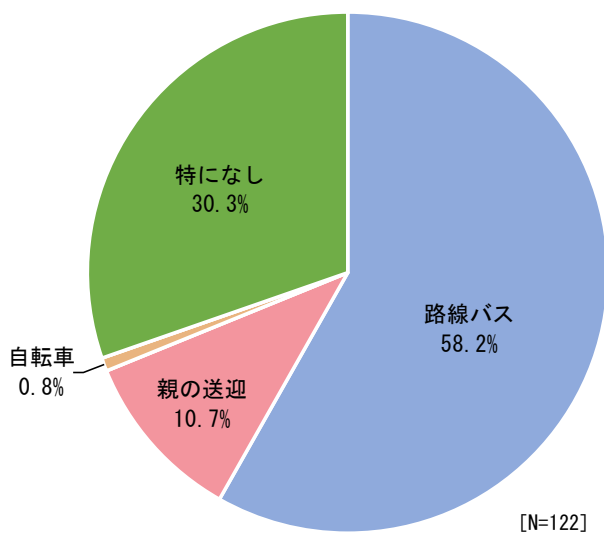
路線バス以外の通学手段について、「親の送迎」が 68.0%と最も多く、次いで「自転車」が 4.1%となっている。





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。



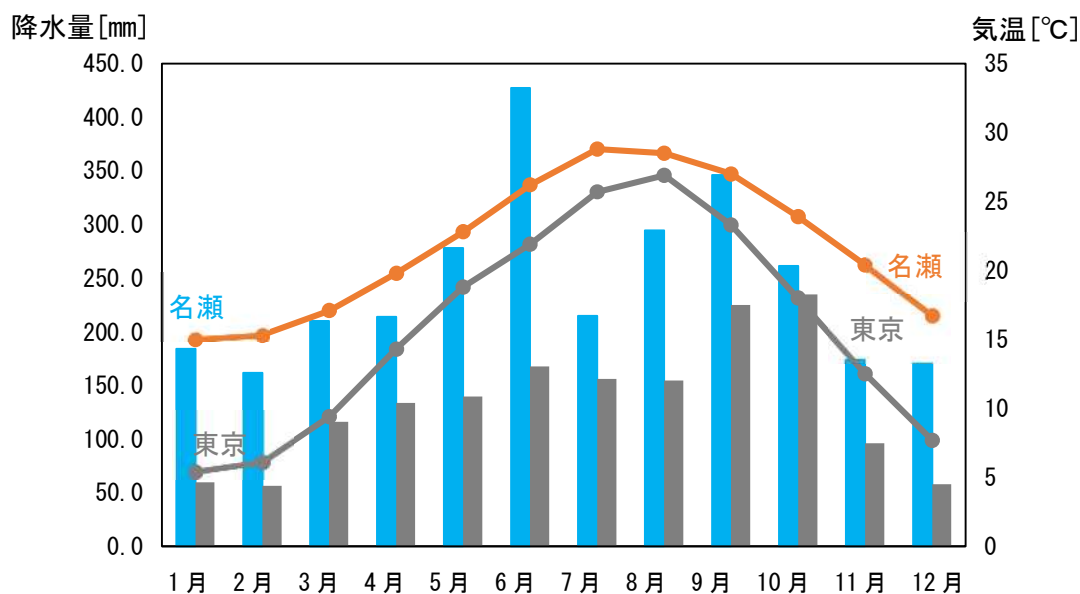
1 調査結果のポイント整理

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	116.0	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)

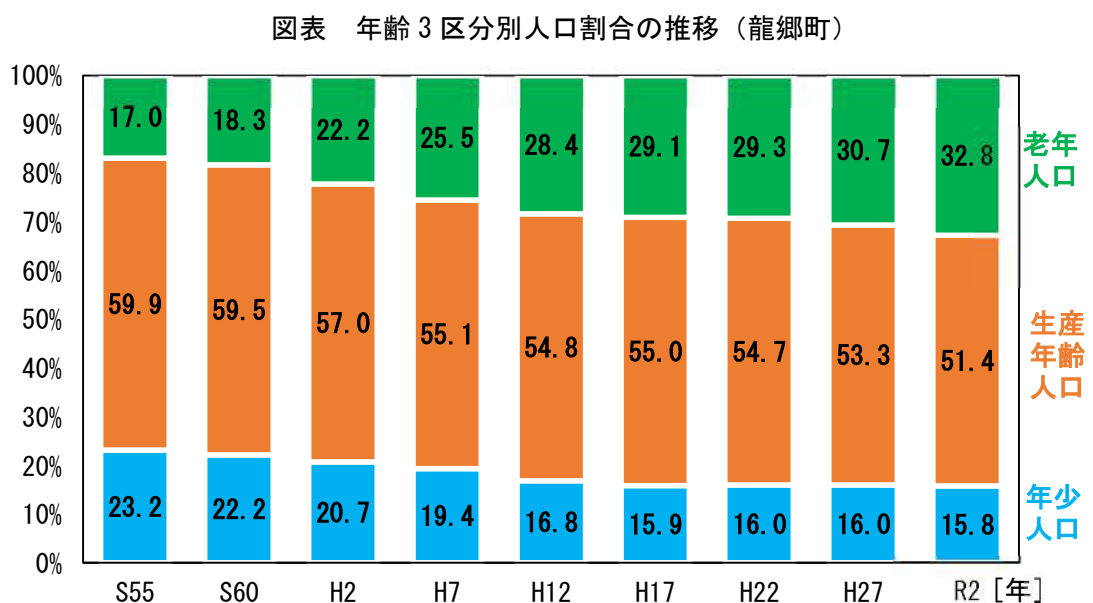
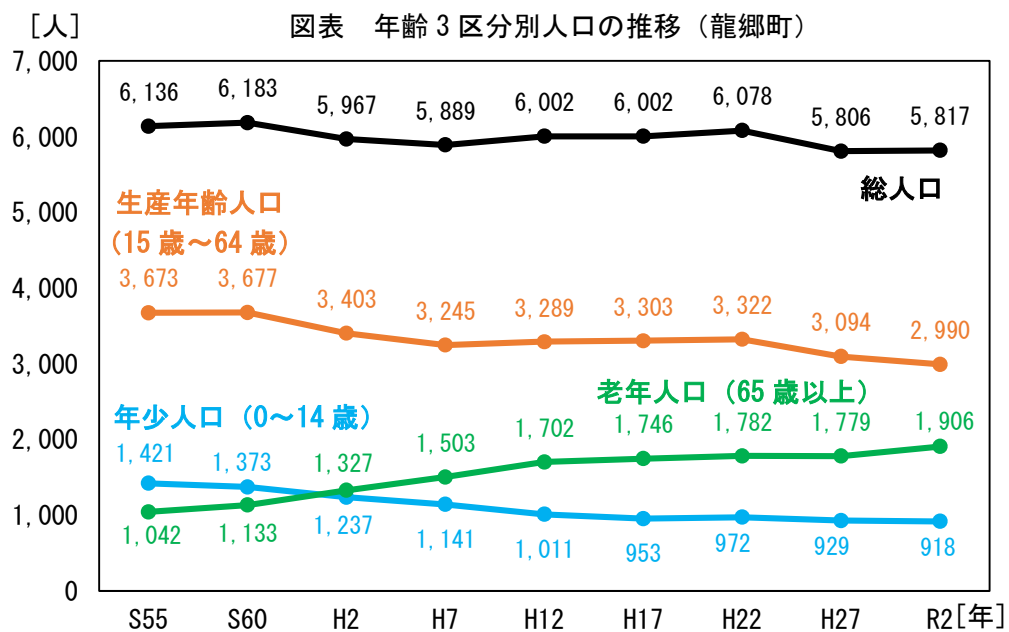
資料) 気象庁

第8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。

本町の総人口について、昭和 55 年（6,136 人）から令和 2 年（5,817 人）までの間の減少率は5%程度に留まっている。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全体として減少傾向にあるが、65 歳以上の老年人口は増加傾向にあり、昭和 55 年（1,042 人）から令和 2 年（1,906 人）までに 80%以上増加している。



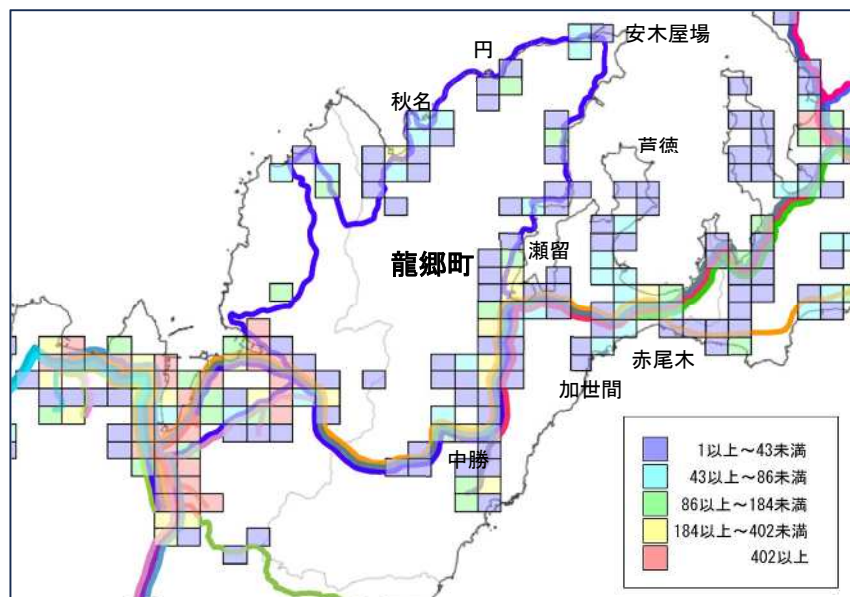
第8章 | ポイントの整理



ポイント③ 人が住んでいるのに公共交通が運行していない交通空白地が発生している。

本町を通る公共交通の各系統と併せて確認すると、国道 58 号及び県道 81 号沿いでは公共交通が通っているものの、支線的な系統が少なく、芦徳や加世間が交通空白となっている。

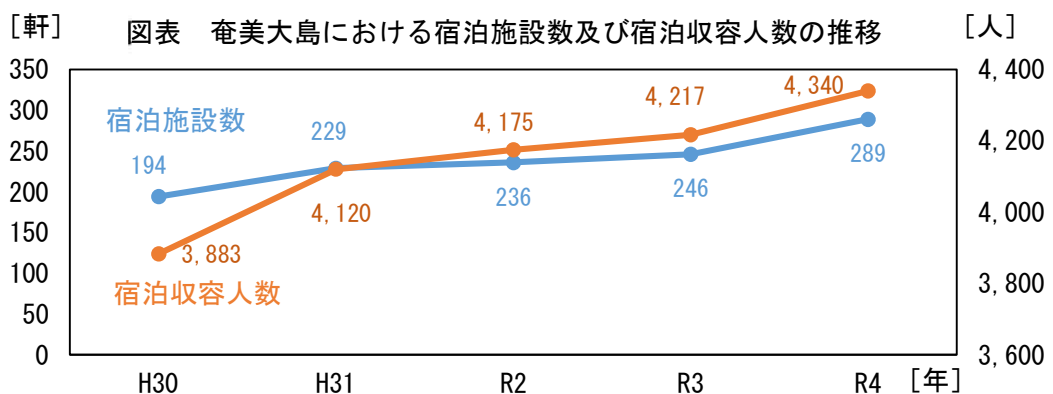
図表 奄美大島の人口分布と公共交通



※色付きの線は公共交通を表す。詳細は第4章を参照。

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。



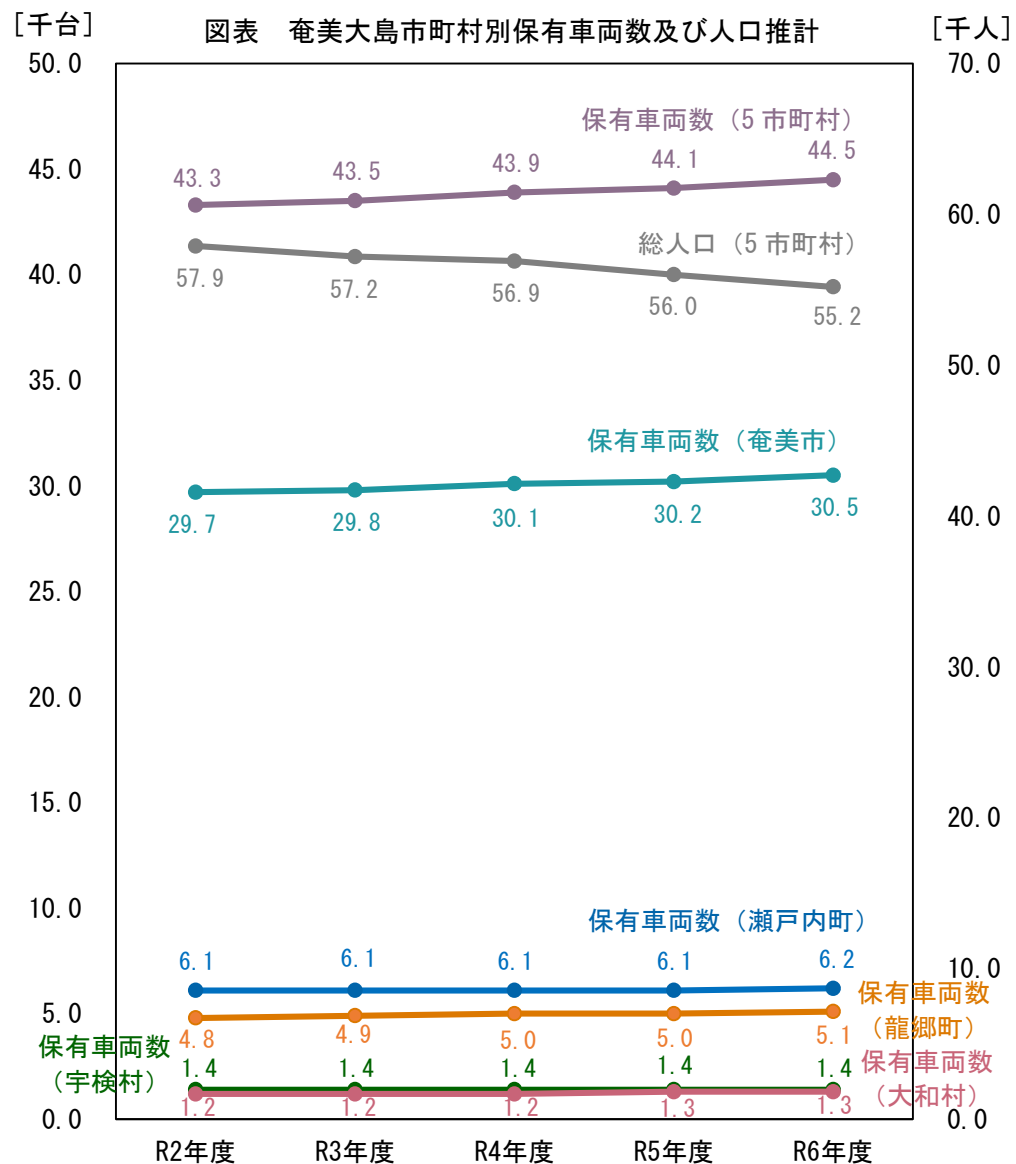
資料) 奄美群島観光の動向 (鹿児島県大島支庁)

第8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

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。

This horizontal stacked bar chart compares the percentage of traffic accidents caused by rental cars (blue) versus other causes (orange) for two categories: the entire prefecture (県全体) and the Tama Police Division (庵美署管内). The x-axis represents the percentage from 0% to 100%.

Category	Rental Car (Blue)	Other Causes (Orange)
県全体 (Entire Prefecture)	5.1% (2,218 cases)	94.9% (41,225 cases)
庵美署管内 (Tama Police Division)	20.5% (258 cases)	79.5% (1,003 cases)

ポイント⑦ 第 6 次龍郷町総合振興計画において、公共交通の存続に向けた取り組みが必要と整理している。

図表 第6次龍郷町総合振興計画



第8章 | ポイントの整理



ポイント⑧ 一部の路線バス系統で、利用者数に対し適切なサイズの車両が選択されていない。

一部の路線バス系統で、利用者数が少ないにもかかわらず、定員 11 名以上のバス車両が使用されている。特に龍郷町線の安木屋場から奄美市街地方面の区間においてそのような傾向がみられる。

図表 平田町奥又→安木屋場→ビッグⅡ前の利用状況



図表 ビッグⅡ前→安木屋場→平田町奥又の利用状況

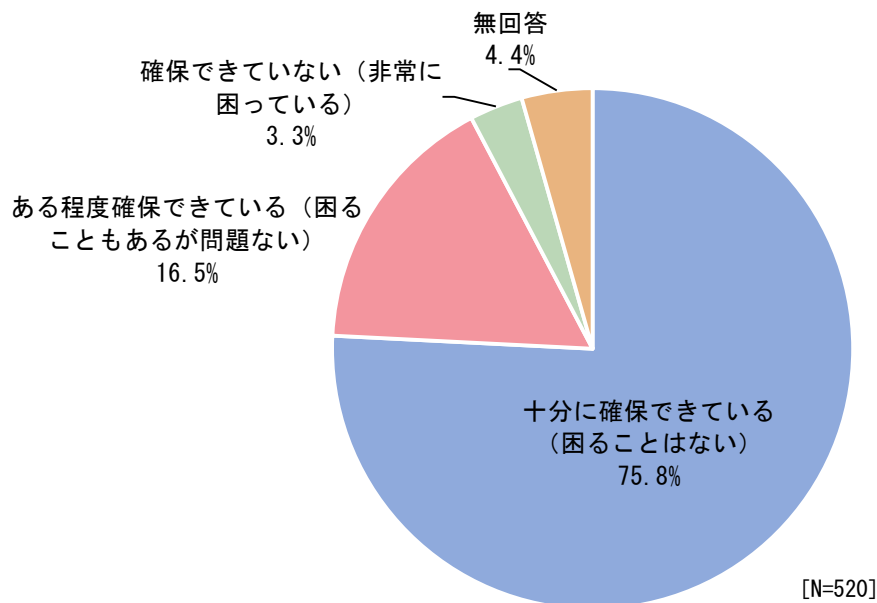


第8章 | ポイントの整理



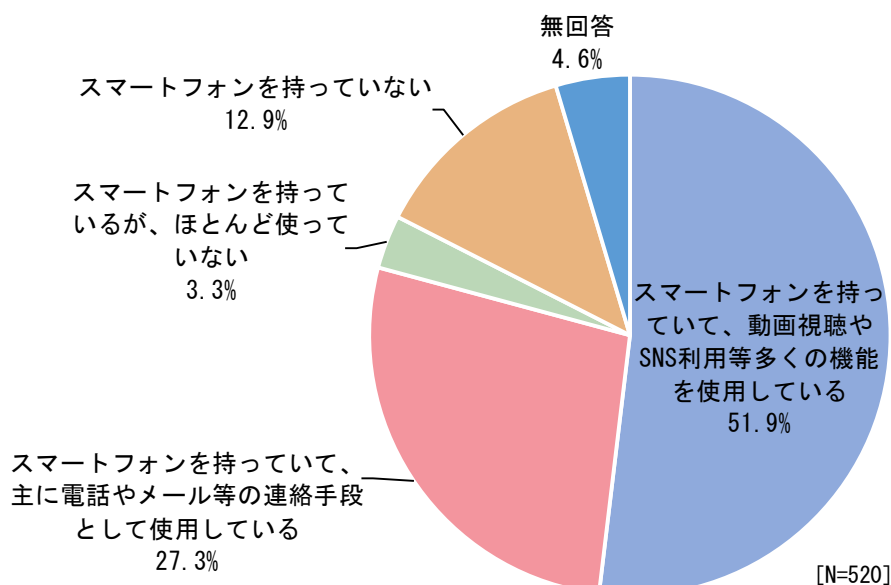
ポイント⑨ 3%程度の人が外出時の移動手段を「確保できていない（非常に困っている）」と回答している。

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75.8%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16.5%、「確保できていない（非常に困っている）」が3.3%となっている。



ポイント⑩ 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51.9%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27.3%、「スマートフォンを持っていない」が12.9%と多くなっている。

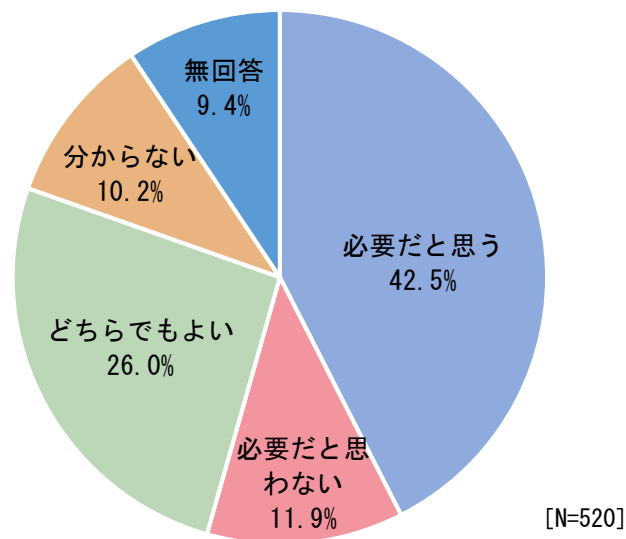




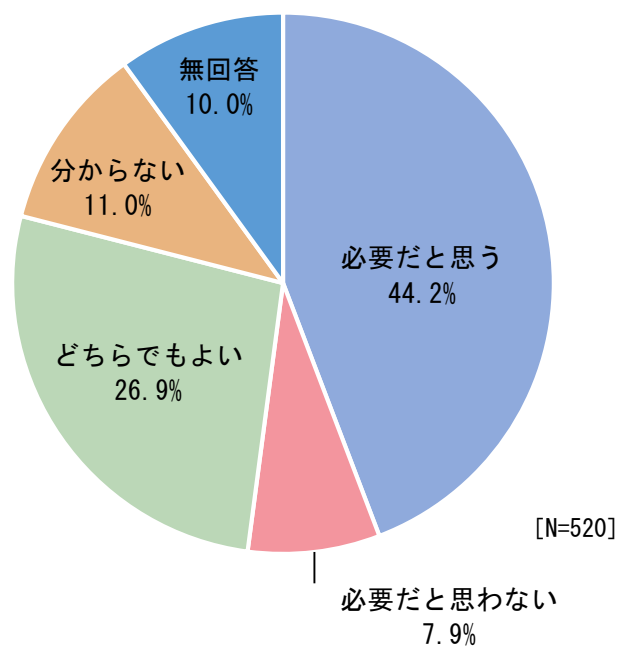
ポイント⑪ 公共交通におけるキャッシュレスについて、約 4 割の人が「必要だと思う」と回答している。

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 42.5%、タクシーでは 44.2%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⑫ 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。

ポイント⑬ 免許返納後の移動手段を懸念する意見が多くみられた。

アンケートの自由記述において、現状では自家用車で移動するため不便はないものの、免許返納後の移動が不安であるという主旨の意見が多くみられた。

ポイント⑭ タクシー不足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、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⑮ 観光客や学生等の多様な利用者に配慮した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、観光客や学生等の多様な利用者に配慮した公共交通の設計や情報発信を求める意見が多くみられた。

第8章 | ポイントの整理



2 地域公共交通計画の方向性

整理したポイントを踏まえ、以下のように地域公共交通計画の方向性を定める。

- 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。
- ポイント② 人口減少及び高齢化が進行している。
- ポイント③ 人が住んでいるのに公共交通が運行していない交通空白地が発生している。
- ポイント④ 宿泊施設及び宿泊収容人数が増加している。
- 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。
- ポイント⑥ レンタカー事故の割合が高くなっている。
- ポイント⑦ 第6次龍郷町総合振興計画において、公共交通の存続に向けた取り組みが必要と整理している。
- ポイント⑧ 一部の路線バス系統で、利用者数に対し適切なサイズの車両が選択されていない。
- ポイント⑨ 3%程度の人が外出時の移動手段を「確保できていない（非常に困っている）」と回答している。
- ポイント⑩ 約8割の人が日常でスマートフォンを使用している。
- ポイント⑪ 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。
- ポイント⑫ 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。
- ポイント⑬ 免許返納後の移動手段を懸念する意見が多くみられた。
- ポイント⑭ タクシー不足の改善を求める意見が多くみられた。
- ポイント⑮ 観光客や学生等の多様な利用者に配慮した公共交通の構築を求める意見が多くみられた。

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。



1 基本方針

本計画では、本町の総合振興計画、総合戦略、その他の関連計画の内容を踏まえるとともに、本町の地域公共交通の課題解決に向けた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

官民連携による持続可能な地域交通の形成

人材マネジメントの強化や交通 DX の推進、自家用車の活用等を通じて、公共交通に関連する業務の効率化を進め、地域交通全体のサービス向上と維持に努める。これらの施策を進めるにあたっては、官民で役割分担を明確にし、密な連携をとることを重視する。官民一体での取組みにより、住民一人ひとりの移動利便性を確保しながら、かつ持続可能な地域交通の形成を目指す。

基本方針Ⅱ

まちの資源を活かした交通・観光施策の推進

「観光客のほとんどが本町を通過する」という恵まれた地理的特徴があるものの、それらの観光客が積極的に町内で周遊・滞在するまでには至っていない。公共交通と併せて観光地の整備や情報発信の取組みを強化し、観光客の町内滞在と周遊の促進を目指す。

基本方針Ⅲ

自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上

奄美大島5市町村の広域で連携することにより、交通施策や観光施策の効率化及び施策効果の最大化を図る。奄美大島全体として調和をとりながらも、それぞれの市町村が独自の強みを発揮できる「地域力」を育て、すべての住民が暮らしやすい、また観光客にとっても魅力あふれる奄美大島の実現を目指す。

第9章 | 龍郷町地域公共交通計画



2 将来像

3つの基本方針に基づく事業の推進により、第6次龍郷町総合振興計画で定める基本理念「歴史と文化で創る 活力と幸せが実感できるまちづくり」を実現する。

基本方針

基本方針Ⅰ 官民連携による持続可能な地域交通の形成

基本方針Ⅱ まちの資源を活かした交通・観光施策の推進

基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上

基本方針に基づく事業推進

課題の解決

- 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。
- ポイント② 人口減少及び高齢化が進行している。
- ポイント③ 人が住んでいるのに公共交通が運行していない交通空白地が発生している。
- ポイント④ 宿泊施設及び宿泊収容人数が増加している。
- 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。
- ポイント⑥ レンタカー事故の割合が高くなっている。
- ポイント⑦ 第6次龍郷町総合振興計画において、公共交通の存続に向けた取組みが必要と整理している。
- ポイント⑧ 一部の路線バス系統で、利用者数に対し適切なサイズの車両が選択されていない。
- ポイント⑨ 3%程度の人が出発時の移動手段を「確保できていない（非常に困っている）」と回答している。
- ポイント⑩ 約8割の人が日常でスマートフォンを使用している。
- ポイント⑪ 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。
- ポイント⑫ 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。
- ポイント⑬ 免許返納後の移動手段を懸念する意見が多くみられた。
- ポイント⑭ タクシー不足の改善を求める意見が多くみられた。
- ポイント⑮ 観光客や学生等の多様な利用者に配慮した公共交通の構築を求める意見が多くみられた。

将来像の実現

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9章 | 龍郷町地域公共交通計画



3 計画の区域

本計画の区域は「龍郷町全域」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 官民連携による持続可能な地域交通の形成	
	目標1 公共交通運営に関連する町の財政負担軽減
	目標2 公共交通の収支率改善
基本方針Ⅱ まちの資源を活かした交通・観光施策の推進	
	目標1 公共交通の利用者数の増加
	目標2 町内周遊・滞在の促進
基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上	
	目標1 5市町村広域による地域公共交通活性化協議会の開催
	目標2 5市町村の連携による情報発信の取組み推進

第9章 | 龍郷町地域公共交通計画



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 官民連携による持続可能な地域交通の形成			
目標 1	公共交通運営に関連する町の財政負担軽減		
評価指標	公共交通運営に関連する町の財政負担額		
現状値 (R5 年度)	13,582 (千円/年)	目標値 (R10 年度)	13,582 (千円以内/年)
目標値の考え方			
今後、人件費や燃料費が高騰する可能性も考えられるが、自家用有償旅客運送等を活用して効率的に運行し、現状の財政負担以内での公共交通維持を目指す。なお、本町の財政負担として、代替バス及び路線バスの「安木屋場～ビッグⅡ前」、「上戸口～ビッグⅡ前」を維持するための費用を計上している。			

目標 2	公共交通の収支率改善		
評価指標	廃止路線代替バスの収支率		
現状値 (R5 年度)	1.17 (%)	目標値 (R10 年度)	1.17 (%)
目標値の考え方			
運行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9章 | 龍郷町地域公共交通計画



基本方針Ⅱ	まちの資源を活かした交通・観光施策の推進
-------	----------------------

目標 1	公共交通の利用者数の増加		
評価指標	廃止路線代替タクシー及び路線バスの利用者数		
現状値 (R5 年度)	47,525 (人/年)	目標値 (R10 年度)	49,901 (人/年)
目標値の考え方			
今後さらなる人口減少が見込まれるが、公共交通の利用促進策に取り組むことにより、令和 10 年度までに 5%の利用者数増加を目指す。なお、利用者数は廃止路線代替タクシー及び路線バスの「平田町奥又～安木屋場～ビッグⅡ前」、「赤尾木～郵便局前～赤木名外金久」、「上戸口～ビッグⅡ前」、「ビッグⅡ前～大島北高等学校前」区間の合計とする。空港線については本町以外での路線変更によって利用者数が大きく変動することが想定されるため除いている。			

目標 2	町内周遊・滞在の促進		
評価指標	町内宿泊施設の宿泊者数		
現状値 (R5 年度)	85,680 (人/年)	目標値 (R10 年度)	94,248 (人/年)
目標値の考え方			
公共交通と併せて観光地の整備や情報発信の取組みを強化し、町内宿泊者数を 10%増加させる。			

第9章 | 龍郷町地域公共交通計画



基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上			
目標 1	5 市町村広域による地域公共交通活性化協議会の開催		
評価指標	奄美大島地域公共交通活性化協議会の開催回数		
現状値 (R6 年度)	4 (回/年)	目標値 (R11 年度)	3 (回/年)
目標値の考え方			
R6 年度においては、地域公共交通計画の策定を目的として地域公共交通活性化協議会を 4 回開催した。今後も協議会を定期的に開催し、計画を適切に運用することが重要となるため、年 3 回以上の開催を目標とする。			

目標 2	5 市町村の連携による情報発信の取組み推進		
評価指標	5 市町村の連携による情報発信の取り組みの件数		
現状値 (R6 年度)	0 (件)	目標値 (R11 年度まで)	2 (件)
目標値の考え方			
本計画の策定と奄美大島地域公共交通活性化協議会の設立を契機とし、5 市町村の連携による情報発信の取組みを推進する。島全体の交通情報、観光情報を記載したパンフレットの作成や、web での情報発信等、R11 年度までに 2 件以上の取組みを目指す。			

第9章 | 龍郷町地域公共交通計画



7 目標を達成するための事業（龍郷町単独での検討・実施）

事業 01

路線バスの運行見直し

関連する基本方針	基本方針Ⅰ 官民連携による持続可能な地域交通の形成
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前 安木屋場 ビッグⅡ前 小 浜 港町待合所 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→平田町奥又 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）
事業のポイント	・路線バス車両の小型化と併せて「事業案 02 自家用有償旅客運送の導入検討」を進め、<u>路線バスと自家用有償旅客運送を適切に組み合わせることで地域交通を維持することも検討する。</u>
実施主体	交通事業者、龍郷町 等
開始時期	令和7年度



事業 02

自家用有償旅客運送の導入検討

関連する基本方針	基本方針Ⅰ 官民連携による持続可能な地域交通の形成
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）  
事業のポイント	・ 路線バスの突然の減便や廃線によって地域住民の生活に負の影響が出ることを防ぐため、交通事業者と自治体が綿密に連携をとりながら<u>計画的な自家用有償旅客運送の導入を図る。</u> ・ 自家用有償旅客運送を導入する場合、交通事業者の知見、ノウハウを活用し、<u>高い安全性を確保するよう努める。</u>
実施主体	住民、交通事業者、龍郷町 等
開始時期	令和7年度（検討）

第9章 | 龍郷町地域公共交通計画



事業 03

公共交通に関連する補助事業の精査

関連する基本方針	基本方針Ⅰ 官民連携による持続可能な地域交通の形成								
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								
事業のポイント	・ 補助事業の内容だけでなく、住民への周知方法や手続きの方法についても併せて確認する。								
実施主体	交通事業者、龍郷町 等								
開始時期	令和 7 年度								

第9章 | 龍郷町地域公共交通計画



事業 04

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
事業のポイント	・「事業 06 地域活性化に資する情報発信の取組み推進」の内容と部分的に重複するため、町単独での取組みと 5 市町村広域での取組みの間で齟齬が生じないように留意する。
実施主体	地元事業者、交通事業者、龍郷町 等
開始時期	令和 8 年度

第8章 | 龍郷町地域公共交通計画



8 目標を達成するための事業（5市町村広域での検討・実施）

事業
05

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Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上
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 | 龍郷町地域公共交通計画



事業 06

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Ⅱ まちの資源を活かした交通・観光施策の推進 基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上
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 | 龍郷町地域公共交通計画



事業 07

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Ⅱ まちの資源を活かした交通・観光施策の推進 基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上
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



事業 08

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 官民連携による持続可能な地域交通の形成 基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上
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 等
開始時期	令和7年度

第8章 | 龍郷町地域公共交通計画



事業 10

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 官民連携による持続可能な地域交通の形成 基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上
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 等
開始時期	令和 7 年度（検討）



事業 10

環境に配慮したモビリティの普及に向けた取り組み推進

関連する基本方針	基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上
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り組みを推進する。 図表 電動モビリティの体験会（鹿児島トヨタ） 
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り組みを推進する。 - 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り組みを検討する。
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 等
開始時期	令和7年度（検討）

第8章 | 龍郷町地域公共交通計画



9 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
■ 龍郷町単独での検討・実施							
01	路線バスの運行見直し	交通事業者、龍郷町等	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
02	自家用有償旅客運送の導入検討	住民、交通事業者、龍郷町 等	■	■	■	■	■
03	公共交通に関連する補助事業の精査	交通事業者、龍郷町等	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
04	公共交通網を踏まえた観光振興の取組み推進	地元事業者、交通事業者、龍郷町 等	■	▶	⇒	⇒	⇒
■ 5市町村広域での検討・実施							
06	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	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
07	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	■	▶	⇒	⇒	⇒
08	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	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
09	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 等	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
10	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 等	■	■	■	■	■
11	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 等	■	■	■	■	■

