

沖永良部地域公共交通計画

和泊町・知名町

令和5年3月

(令和8年1月一部改訂)

目次

| | |
|----------------------------------|-----------|
| 第1章 計画の策定にあたって | 1 |
| 1. 計画策定の背景・目的 | 1 |
| 2. 計画の位置づけ | 1 |
| 3. 上位・関連計画の整理 | 2 |
| 第2章 沖永良部島の概況 | 8 |
| 1. 位置・自然 | 8 |
| 2. 気候 | 9 |
| 3. 交通 | 9 |
| 4. 人口特性 | 10 |
| 5. 主要施設の一覧 | 14 |
| 6. 脱炭素先行地域 | 15 |
| 第3章 地域公共交通の現状 | 16 |
| 1. 路線バスの現状 | 16 |
| 2. 空路 | 26 |
| 3. 海路 | 27 |
| 第4章 公共交通網形成計画の評価 | 28 |
| 1. 沖永良部地域公共交通網形成計画の評価 | 28 |
| 2. 本計画との関係と継続性 | 32 |
| 第5章 住民移動の実態及びニーズの把握 | 33 |
| 1. 住民アンケート | 33 |
| 2. 路線バス利用者アンケート | 51 |
| 3. 自治会長アンケート | 59 |
| 4. 公共交通事業者等関係者へのヒアリング調査 | 65 |
| 第6章 沖永良部の公共交通の課題 | 67 |
| 1. 現状と課題の整理 | 67 |
| 2. 課題解決に向けた対応方針の検討 | 76 |
| 第7章 沖永良部地域公共交通計画 | 77 |
| 1. 基本理念 | 77 |
| 2. 基本方針 | 77 |
| 3. 目指すべき公共交通の将来像 | 78 |
| 4. 計画の区域 | 79 |
| 5. 計画の期間 | 79 |
| 6. 計画の目標 | 79 |
| 7. 目標を達成するための事業と取り組み | 82 |
| 8. 事業のスケジュール | 94 |
| 9. 計画の達成状況の評価 | 95 |
| 10. PDCA サイクルによる計画の持続的な改善 | 98 |

第1章 計画の策定にあたって

1. 計画策定の背景・目的

沖永良部島では、令和2年国勢調査によると、平成7年からの25年間で人口が21.7%減少し、高齢化率は25.4%から36.9%に上昇するなど、人口減少及び少子高齢化が進んでいる。島内では、唯一の公共交通機関として和泊町と知名町が沖永良部バス企業団に運行委託する形で廃止路線代替バスが運行されている。運行委託費を含めた両町からの補助金は年々増加しており、両町の財政を圧迫する要因の一つとなっている。また国は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を令和2年11月に改正し、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成や、地域における輸送資源を総動員することによる持続可能な移動サービスの確保の重要性を示した。

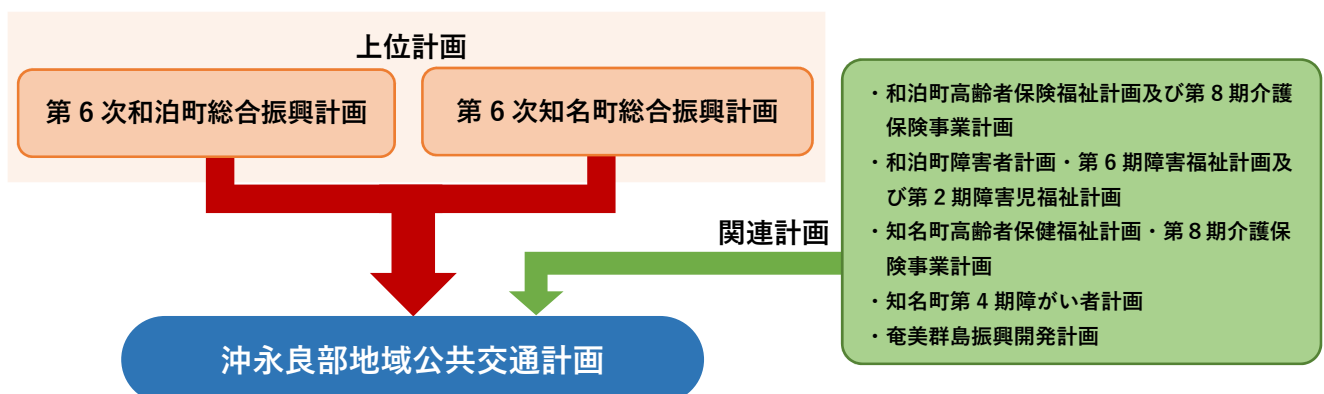
さらに、令和4年6月に知名町及び和泊町が「脱炭素先行地域」として選定された。カーボンニュートラルやSDGsの達成に資する取り組みとして公共交通のあり方をあわせて検討していく必要性もある。

加えて、平成30年3月に策定し、令和4年度まで取り組んできた沖永良部地域公共交通網形成計画から得られた、知見及び課題に基づく施策を実施することにより、今後の沖永良部島における交通政策の一貫性・継続性を確保していく必要がある。

このような背景から地域住民の移動手段の確保による利便性の向上、観光振興、カーボンニュートラル、SDGsといった視点のもと、公共交通の現状を見直したうえで、より良いあり方を検討し、持続性、実行性の高い「沖永良部地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）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り、和泊町、知名町の基本的な施策の方向性を示す「第6次和泊町総合振興計画」、「第6次知名町総合振興計画」を上位計画とし、鹿児島県の「奄美群島振興開発計画」、両町の福祉関連等の各種関連計画を踏まえて策定する。



3. 上位・関連計画の整理

和泊町の上位計画

◆ 第6次和泊町総合振興計画

| | | 内 容 |
|------------|--------------|--|
| 計画期間 | | 策 定：令和2年（2020年）3月 計画期間：令和2年度（2020年度）～令和11年度（2029年度） |
| 基本理念 | | 農産物や海産物、自然資源、美しい景色や環境など、様々な恩恵を与えてくれる島の豊かな自然に寄り添いながら「未来」に引き継ぎ、利便性や物質的豊かさだけではない、全ての町民が心豊かに暮らせるまちを創ります。 みんなが主役 × 人と心を育む × 自然に寄り添う |
| まちの将来像 | | 人と未来を笑顔でつなぐ、心豊かな和の町、和泊町。 ○ みなおす [循環型社会] ○ ととのえる [社会基盤] ○ つどう [社会教育] ○ ささえあう [保健福祉] ○ たかめる [産業振興] ○ つなぐ [移住・交流] ○ はぐくむ [子育て支援] |
| 主な取り組みの方向性 | (公共交通に関する内容) | 社会基盤（交通基盤） [ビジョン] すべての人々が安心・安全かつ快適に利用でき、移動手段の多様性に富んだ交通基盤の構築を目指します。 [基本方針] 歩行者の安全を最優先に考え、すべての利用者が安心・安全で快適に暮らせる交通基盤環境づくりに努めます。また、自転車を活用するなど多様なモビリティが共存する道路空間の創出に取り組み、町民や観光客等、あらゆる人々のニーズに応じ、地域特性を持った交通基盤の整備を目指します。港湾及び空港は島への玄関口として、快適に使用できるよう利便性を高めることに努めます。また、維持管理業務で施設の長寿命化に努めます。 [取り組む事業] ○ 道路改良歩道設置事業 ○ 無電柱化事業 ○ 自転車レーン設置事業 ○ 港湾長寿命化事業 ○ 空港施設改修事業 |

◆ 和泊町高齢者保険福祉計画及び第8期介護保険事業計画

| | | 内 容 |
|------------|--------------|--|
| 計画期間 | | 策 定：令和3年（2021年）3月 計画期間：令和3年度（2021年度）～令和5年度（2023年度） |
| 基本理念 | | 豊かで心やすらぐ活力のある健康なまち |
| 基本目標 | | 基本目標1 高齢者が敬愛され、誇りを持って暮らせるまち 基本目標2 元気で生きがいを持って暮らせるまち 基本目標3 住み慣れた地域で安心して暮らせるまち 基本目標4 充実した介護サービスを受け暮らせるまち |
| 主な取り組みの方向性 | （公共交通に関する内容） | <p>3. 施策体系</p> <p>基本目標3：住み慣れた地域で安心して暮らせるまち</p> <p>（2）福祉・生活支援サービスの充実</p> <p>⑦敬老バス乗車資格者証交付事業</p> <p>【施策内容・取組】</p> <p>高齢者に敬老の意を表するとともに、生きがいに満ちた高齢期を過ごしていただくことを目的に、本町に居住する70歳以上の高齢者を対象に敬老バス乗車資格者証を交付しています。高齢者は1乗車160円を負担します。</p> |

◆ 和泊町障害者計画・第6期障害福祉計画及び第2期障害児福祉計画

| | | 内 容 |
|------------|--------------|--|
| 計画期間 | | 策 定：令和3年（2021年）3月 計画期間：令和3年度（2021年度）～令和5年度（2023年度） |
| 基本理念 | | 障害のある人が、住み慣れた地域で必要なサービスを受けられるまち －福祉教育の充実と自立生活の実現－ |
| 主な取り組みの方向性 | （公共交通に関する内容） | <p>9. 生活環境</p> <p>（2）移動、交通対策の推進</p> <p>②移動・交通手段の確保・整備</p> <p>■ 障害のある人が、安全・快適に移動できるようバス利用者への支援を引き続き実施します。</p> |

知名町の上位計画

◆ 第6次知名町総合振興計画

| | | 内 容 |
|------------|--------------|---|
| 計画期間 | | 策 定：令和2年（2020年）3月 計画期間：令和2年度（2020年度）～令和8年度（2026年度） |
| ビジョン | | みんなで創る みんなと創る 21の暮らしを大切に、21の未来を創る子や孫が誇れる まちづくり |
| ミッション | | 1. いつまでも暮らし続けたい環境の維持・整備 2. 持続していくためのコミュニティの創出・育成 3. 未来を支える産業競争力の強化と次代を担う人づくり |
| 主な取り組みの方向性 | （公共交通に関する内容） | <p>○ アクションプラン（3つのミッションを実施していくための行動方針） 知名町が目指す未来像（ビジョン）の実現に向けて長期的な視野に立った時、「今から、できること」「今から、やっておくべきこと」を各基本理念（ミッション）における21の行動方針（アクションプラン）として定め、これらに基づいて実施計画を進めます。</p> <p>2. 適切な公共交通と安全に通行できる道路環境の整備・維持</p> <p>○ マネジメント（地域経営における2つの管理方針） 3つの基本理念（ミッション）、21の行動方針（アクションプラン）を元に実施計画を着実に進めていくためには、将来にわたって安定的な町政運営をしていかなければなりません。そのためには、行財政基盤の強化はもちろん、町民と行政がそれぞれの立場で力を発揮し、連携していくことが不可欠です。 3つの基本理念（ミッション）、21の行動方針（アクションプラン）を実践していくために、以下に掲げる2つの管理方針（マネジメント）を定めま</p> <p>す。</p> <p>1. 町民が安心して利用できる道路づくり（県道の歩道整備・道路改良） 2. 街灯のLED化を推進する 3. 公共交通停車場と駐停車場等の整備 4. バス企業団事務所の整備（老朽化した事務所とバス駐車場）</p> |

◆ 知名町高齢者保健福祉計画第8期介護保険事業計画

| | | 内 容 |
|--------------------------------|--------------|---|
| 計画期間 | | 策 定：令和3年（2021年）3月 計画期間：令和3年度（2021年度）～令和5年度（2023年度） |
| ビジョン 基本理念 | | 21の暮らしを大切に、21の未来を創る子や孫が誇れるまちづくり |
| 基本目標 | | 基本目標1 高齢者が敬愛され、誇りを持って暮らせるまち 基本目標2 元気で生きがいを持って暮らせるまち 基本目標3 住み慣れた地域で安心して暮らせるまち 基本目標4 充実した介護サービスを受け暮らせるまち |
| 主な 取り 組み の 方向 性 | （公共交通に関する内容） | 第5章 高齢者保健福祉事業の展開 3. 高齢者福祉事業 ⑤ その他 高齢者が住み慣れた地域で生きがいをもって自立した生活ができるよう次の事業に引き続き取り組みます。 ウ 敬老バス事業 |

◆ 知名町第4期障がい者計画

| | | 内 容 |
|--------------------------------|--------------|---|
| 計画期間 | | 策 定：平成30年（2018年）3月 計画期間：平成30年度（2018年度）～平成35年度（2023年度） |
| 基本理念 | | みんなが安心して住めるまち 知名町 |
| 主な 取り 組み の 方向 性 | （公共交通に関する内容） | 第4章 第4期障がい福祉計画 5. 生活環境 障がい者にとって住みやすい町は、すべての町民にとって安全で快適なまちです。 障がいのある人の自立と社会参加を支援し、誰もが快適で暮らしやすい生活環境の整備を推進するため、障がいのある人のための住宅の確保、建築物、公共交通機関等のバリアフリー化を推進するとともに、障がいのある人に配慮したまちづくりを推進します。 |

鹿児島県の関連計画

◆ 奄美群島振興開発計画

平成31年4月に施行された奄美群島振興開発特別措置法に基づき、鹿児島県では、令和元年に奄美群島の振興開発の方向と、振興方策について「奄美群島振興開発計画」を策定している。

| | | 内 容 |
|-------------------|---------------------|---|
| 計画期間 | | 策 定：令和元年（2019年）5月 計画期間：令和元年度（2019年度）～令和5年度（2023年度） |
| 計画の目標 | | 本計画に基づく事業を推進することにより、奄美群島の基礎条件の改善や地理的及び自然的特性に応じた振興開発を図り、同群島の自立的発展、地域住民の生活の安定及び福祉向上、定住促進を図ることを目標とする。 |
| 基本方針 | | <ol style="list-style-type: none"> 1. 定住を促進するための方策 2. 世界自然遺産登録などを生かした交流拡大のための方策 3. 滞在型・着地型観光を促進するための方策 4. 奄美群島が抱える条件不利性の改善 5. 奄美群島の生活基盤の確保・充実 6. 地域主体の取組の促進 |
| 沖永良部島の振興方策 | （公共交通に関する内容） | イ 世界自然遺産登録などを生かした交流拡大のための方策 (ウ) 群島内外との交流の促進 <ul style="list-style-type: none"> ○ 奄美大島へのLCC就航等による交流人口の拡大を生かし、沖永良部～徳之島（奄美）間をはじめとする群島間の交通の利便性向上を図りながら、世界自然遺産登録の効果を群島全体へ波及させる取組を推進する。 ○ 地理的・歴史的・文化的につながりの深い沖縄県との県際交流を促進するため、交通や情報通信ネットワークの整備等の交流・連携の基盤づくりを促進するとともに、それぞれの地域の特色ある観光拠点を結んだ観光ネットワークの形成等を展開する。 |
| | | ウ 滞在型・着地型観光を促進するための方策 (ア) 地域資源を生かした観光施策の展開 <ul style="list-style-type: none"> B 観光施設等の受入体制の整備 <ul style="list-style-type: none"> ○ 昇竜洞や田皆岬など拠点となる観光地をはじめ、日本一のガジュマル、西郷隆盛や琉球王朝にまつわる史跡、季節毎の花等を組み合わせることにより、島内を周遊することができる観光ルートづくりに努める。 ○ キャッシュレス化など、新たなニーズに対応した観光施設や宿泊施設等の整備・充実を促進する。 |

| | | |
|-------------------|---------------------|--|
| <p>沖永良部島の振興方策</p> | <p>(公共交通に関する内容)</p> | <p>C 観光交通体系の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 航空路線については、県管理空港の着陸料軽減や運航費補助などにより、沖永良部～徳之島路線など、その維持・確保を図るとともに、鹿児島、徳之島、那覇を結ぶ路線において、「奄美群島振興交付金」を活用し、観光客等に対する航空運賃の軽減を実施することで、同島の交流人口拡大を図ってきたところである。引き続き、路線の維持・確保を図りつつ、更なる交流人口拡大に向けた施策を推進する。 ○ 群島内外を結んだ周遊型観光を推進するため、空港・港湾等の交通拠点の整備を促進する。 <p>エ 奄美群島が抱える条件不利性の改善</p> <p>(ア) 運賃、輸送コストの軽減</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 沖縄県と比べて割高な奄美群島の航空運賃及び航路運賃について、運賃軽減を継続するとともに、住民に準ずる者に対しても支援をする。 ○ 交流人口拡大に向けた航空・航路の更なる需要喚起を図る。また、LCC就航等による交流人口の拡大を生かし、群島間や沖縄間の交通の利便性向上を図りながら、世界自然遺産登録の効果を群島全体へ波及させる取組を推進する。 <p>(イ) 交通基盤の整備</p> <p>A 航空交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 航空機の安全運航の確保及び航空輸送需要の動向に対応した空港施設の更新・改良に努める。 ○ 離島航空路線に係る補助や着陸料の軽減措置等の支援に努めながら、航空路線の維持を図る。また、鹿児島空港等との路線拡充のための取組を進める。 <p>B 海上交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 離島航路の維持・改善に努める。また、航路運賃の軽減による住民の生活利便性の向上、観光の振興等を図る。 <p>C 陸上交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 島内を循環する一般県道国頭知名線等の整備を推進し、島内各地域から空港、港湾及び中心市街地へのアクセスを改善するとともに、島内各集落間の交通の円滑化、住民の利便性向上に努める。 ○ 災害に強い道路づくりを進めていくため、道路防災総点検等に基づいた防災対策を優先的に進める。 ○ 廃止路線代替バスについては、引き続き、必要な路線の維持を図るとともに、コミュニティバスやデマンド型交通など、地域の実情に合わせた多様な運行形態への転換を促進する。 |
|-------------------|---------------------|--|

第2章 沖永良部島の概況

1. 位置・自然

沖永良部島は鹿児島市から南南西 552 キロメートルにある奄美群島南西部に位置する島。鹿児島県の大島郡に属す島となる。隆起サンゴ礁の島で、全島のほとんどを裾礁型のサンゴ礁起源石灰岩で被われている。島の周囲は約 55.8km、面積は 93.65 km²となり、和泊町及び知名町により一島を形成している。

島の西部中央には大山（標高 240m）があり、鹿児島県の天然記念物に指定されている昇竜洞や大山水鏡洞など、石灰岩が地下水に溶かされてできた数多くの鍾乳洞がある。また、平成 29 年（2017 年）には、国内 34 カ所目の国立公園「奄美群島国立公園」として指定された。

比較的平坦な地形のため、農地に恵まれ、島には赤土の畑が広がっており、ジャガイモやサトウキビのほかユリやフリージアなどの花きが栽培されるなど農業が盛んな島である。



2. 気候

温暖な亜熱帯気候で、夏季の平均気温は 29°C～31°C、冬季も 18°C～20°C となり、年間平均気温は 22°C と一年を通して温暖な気候となっている。年間降水量は約 1900mm と本土と比べると多めとなっているが、南西諸島の中では降水量が少ない方である。一年を通して強い風が吹くことがあり、秋から春にかけて特に強く吹いている。

3. 交通

鹿児島本島から約 552km、沖縄本島から北へ約 60km に位置する沖永良部島、島へは空路と海路が結ばれている。

空路は「沖永良部空港（えらぶゆりの島空港）」と「鹿児島空港」を結ぶ便が 1 日 3 往復、「徳之島空港」を結ぶ便が 1 日 1 往復、「沖縄那覇空港」を結ぶ便が 1 日 1 往復運航されている。海路は「和泊港」に鹿児島を起点、那覇を終点とし、和泊に寄港する鹿児島航路が運航されており、「知名港」へは鹿児島を起点、知名を終点とする喜界航路が運航されている。

島内は沖永良部空港から知名までを結ぶ「県道 84 号」が島を東西に通っており、主要な幹線道路となっている。幹線道路沿いには両町の役場、医療施設、スーパー等の買い物施設、飲食店などが多く隣接されている。同県道に「県道 620 号」、「県道 621 号」、「県道 622 号」が接続される形となり、それぞれ島の北部、内陸部を通る形で島内の各地域を結んでいる。

島内の交通機関としては、路線バスが知名から和泊を経由して沖永良部空港まで至る空港線を中心に 5 系統が運航されている。また、和泊港と和泊停留所、知名港と知名停留所、伊延港と和泊停留所、伊延港と和泊港を結ぶ予約制の乗合バスも運行しており、各港から島内の主要地域までの移動手段となっている。

和泊町、知名町それぞれタクシー会社によるタクシーも運行されており、路線バス以外の重要な移動手段として、島内住民、観光客の移動を担っている。

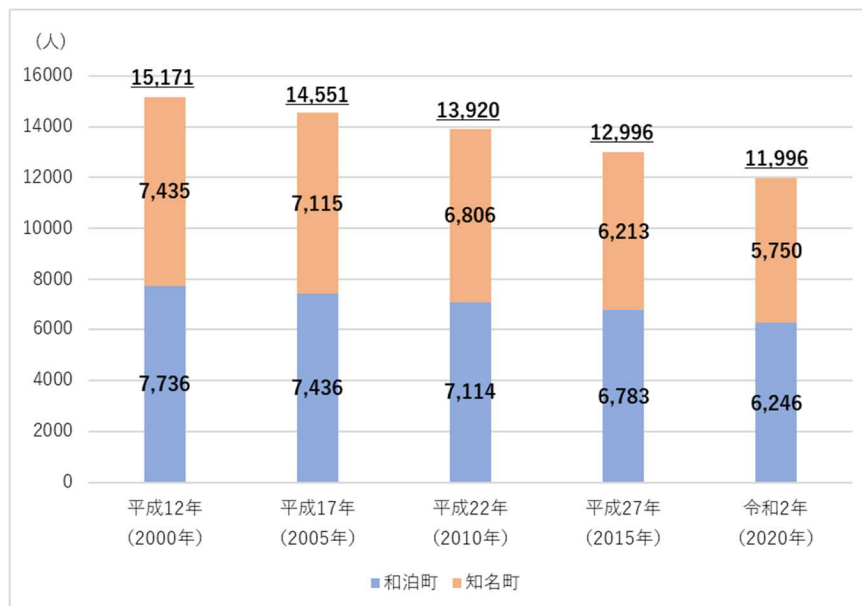
さらに、和泊町では、社会福祉法人和泊町社会福祉協議会が和泊町福祉有償運送運営協議会での協議を経て自家用有償旅客運送（福祉有償運送）の登録を受け、身体障害者等の移動制約者の運送を行っている。

4. 人口特性

(1) 人口・世帯数

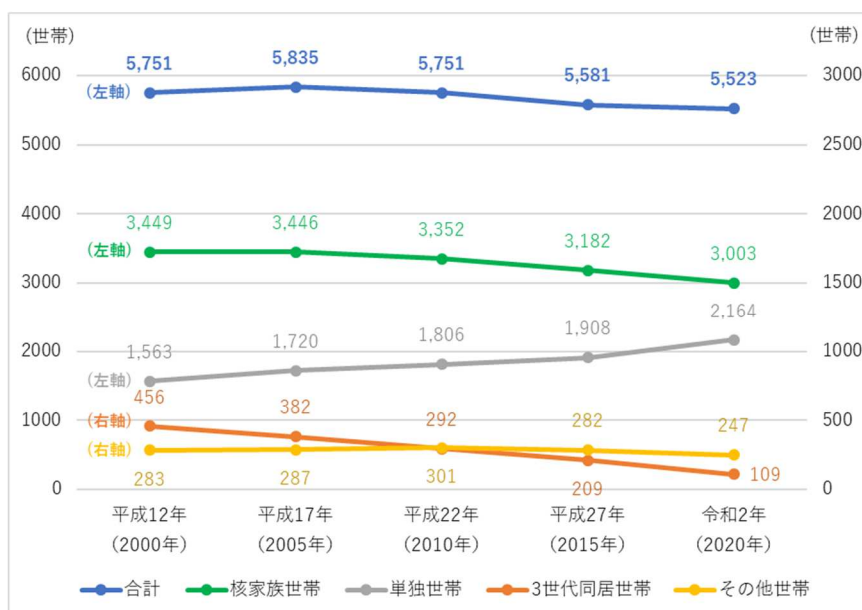
沖永良部島の人口は、年々減少する傾向となっており令和2年には、11,996人となっている。和泊町、知名町、それぞれを町別に確認した場合も人口は減少傾向にあり、和泊町6,246人、知名町5,750人となっている。

また、世帯数に関しても平成17年までは増加傾向にあったが、それ以降は減少傾向となり令和2年には5,523世帯となっている。家族類型別の世帯数については世帯数の合計が減少する中、単独世帯については増加傾向にある。



人口の推移

出典：令和2年国勢調査

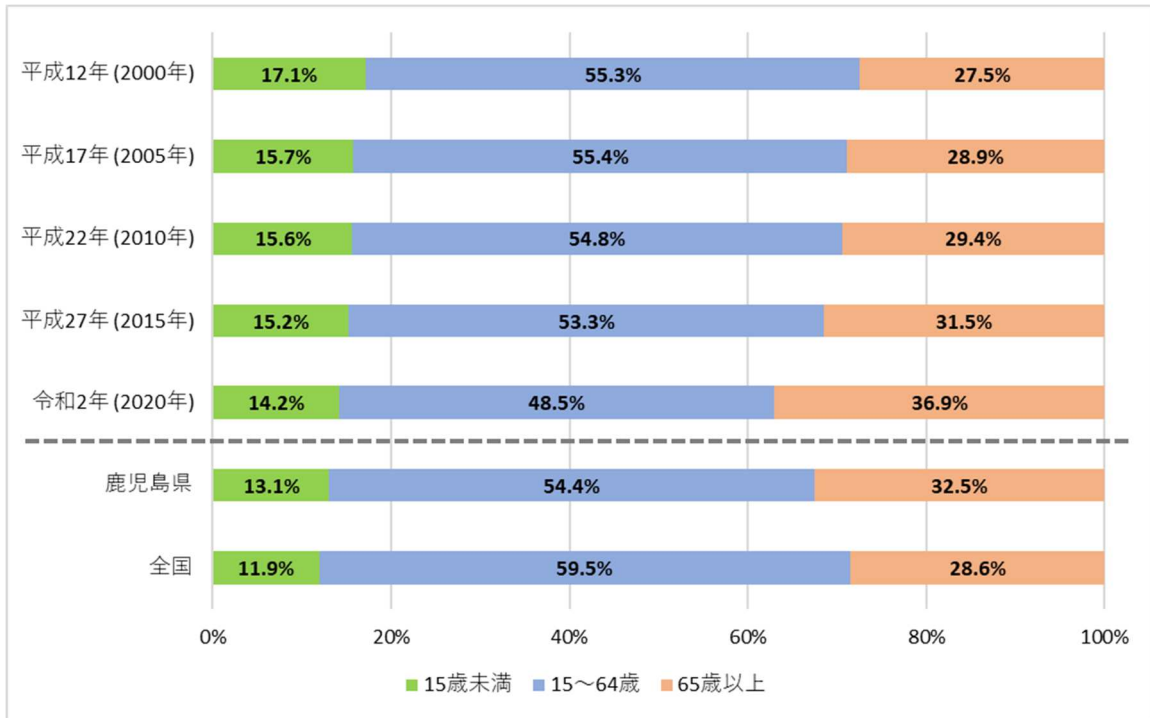


家族類型別世帯数の推移

出典：令和2年国勢調査

(2) 人口構成

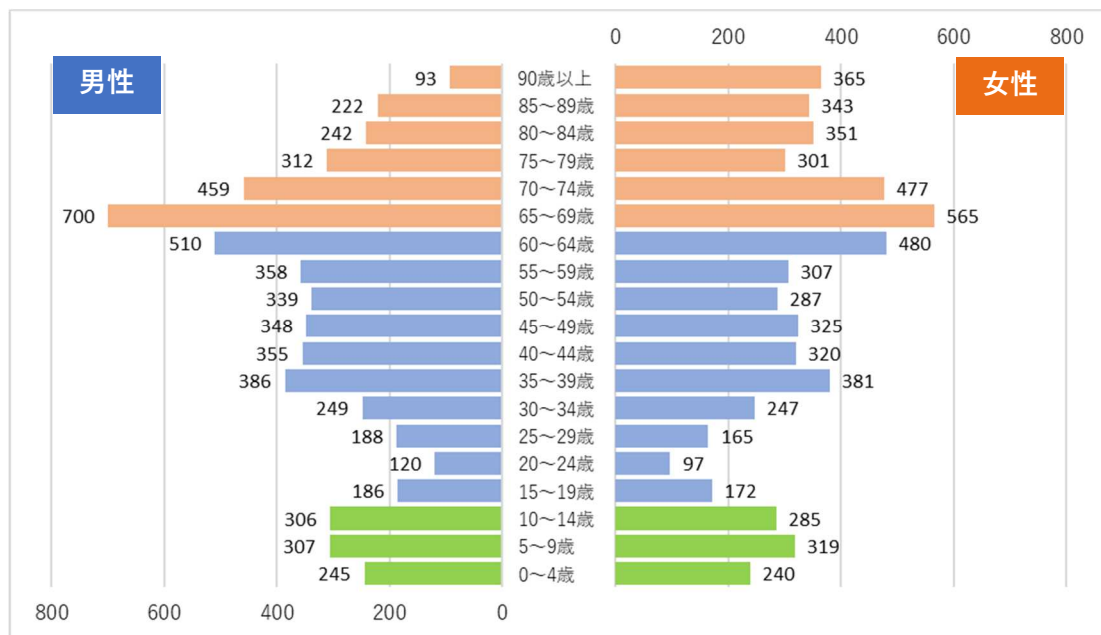
沖永良部島の年齢3区分別人口構成の推移をみると、65歳以上の人口の占める割合は年々増加しており、令和2年には36.9%となっている。鹿児島県、全国の人口構成と比較すると、15歳未満の人口割合はわずかに高いが、65歳以上の人口の割合はさらに高く、鹿児島県、全国よりも高齢化が進んでいる状況にある。



出典：国勢調査

(平成12年、平成17年、平成22年、平成27年、令和2年)

年齢3区分別人口構成の推移



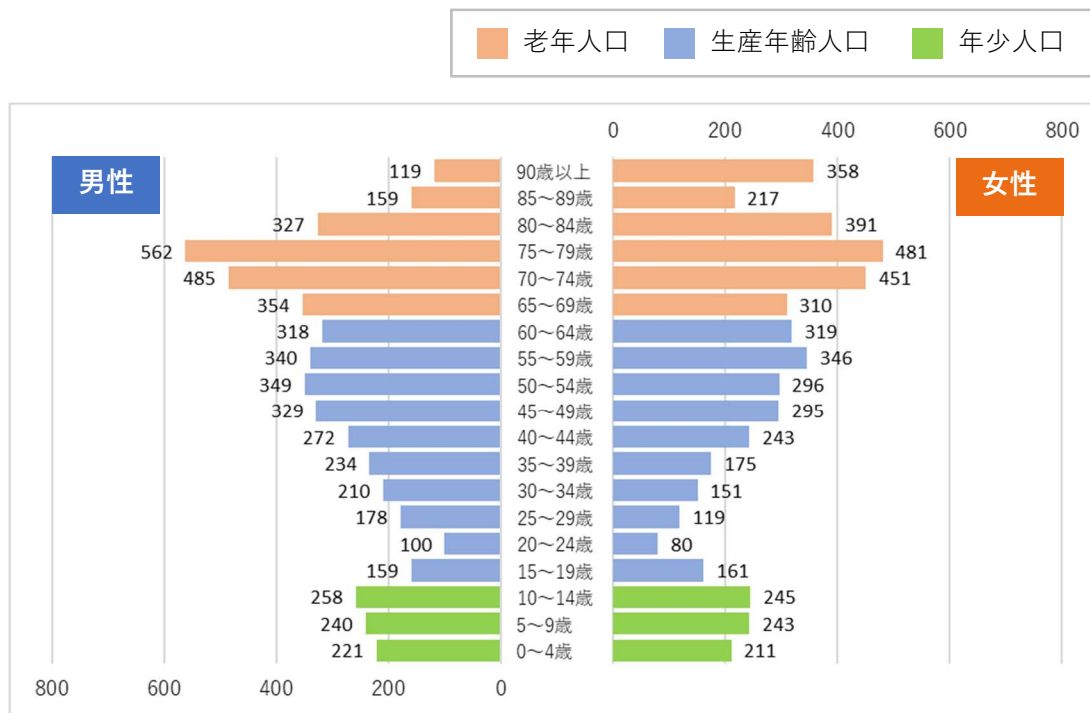
人口ピラミッド (令和2年)

出典：令和2年国勢調査

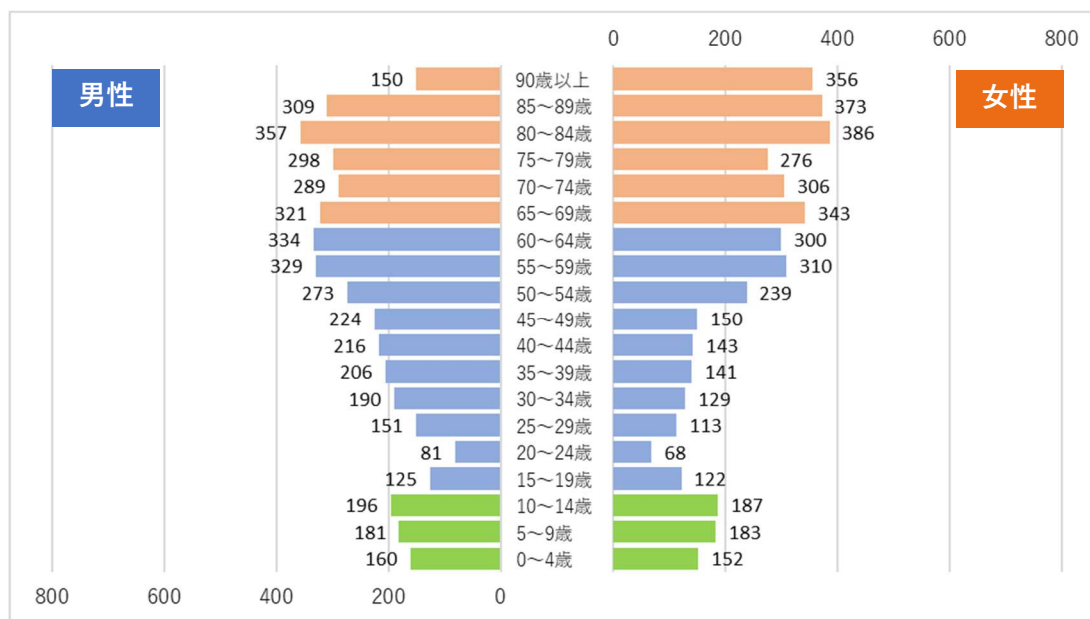
(3) 将来人口推計

沖永良部島の人口は、国立社会保障・人口問題研究所の試算では、2030年には10,306人、2040年には8,667人となり1万人を下回る人口となると推計されている。2020年の国勢調査による人口11,996人と比較すると20年で約27%減少するとされている。

また、人口構成においても、老年人口の割合が増加し、生産年齢人口および年少人口の割合が減少する「つぼ型」の人口ピラミッドをより形成していく人口構成となるとされている。



人口ピラミッド (2030年)



人口ピラミッド (2040年)

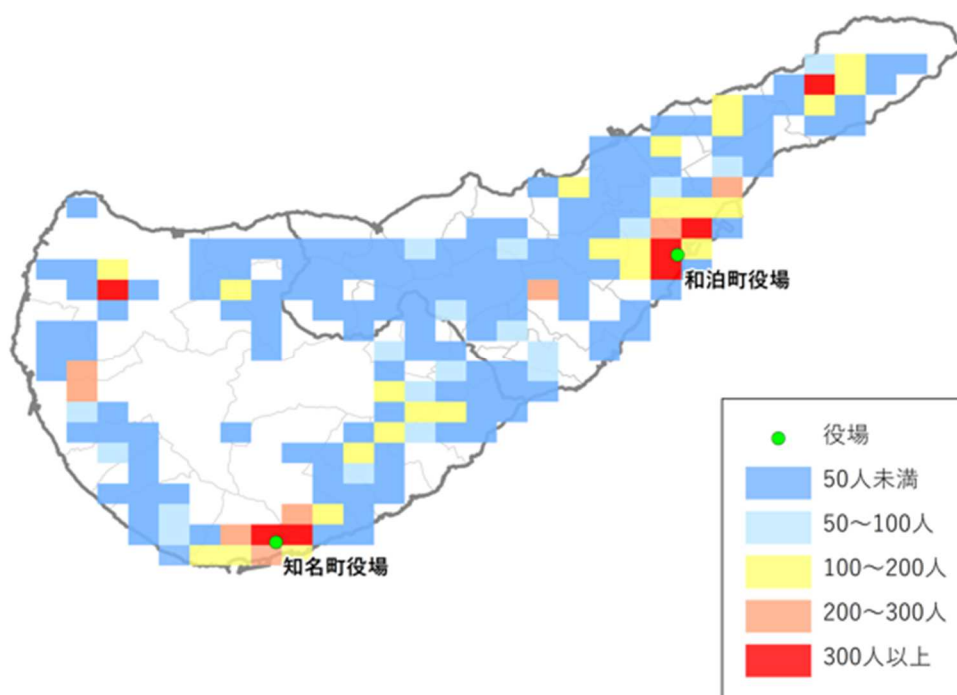
出典：国立社会保障・人口問題研究所

(4) 人口分布

人口分布を確認すると、和泊町、知名町両町の役場周辺に集中している状態となっている。役場周辺以外では和泊町北部の国頭地区や知名町北部の田皆地区にも人口が集中しているエリアを確認できる。

その他の地区では、沖永良部空港から知名までを結ぶ「県道 84 号」や、島の北部を周回する形の「県道 620 号」、島の中央を横断する形の「県道 621 号」、縦断する形の「県道 622 号」と、各県道の沿線に人口が分布している。

大山を中心とした知名町の山間部や、島全体に広がる農地周辺、切り立った海岸沿いなどは人口が少なくなっている。



出典：令和2年国勢調査

人口分布（500mメッシュ）

5. 主要施設の一覧

公共交通による移動先の主要な施設は下記のとおりとなる。

| 和泊町 | |
|------|---------------|
| 施設区分 | 施設名 |
| 役場 | 和泊町役場 |
| 医療機関 | 朝戸医院 |
| | 町田医院 |
| | 土持内科 |
| | 福山医院 |
| | 前田歯科クリニック |
| | 本城歯科医院 |
| | |
| 教育施設 | 和泊小学校 |
| | 大城小学校 |
| | 内城小学校 |
| | 国頭小学校 |
| | 和泊中学校 |
| | 城ヶ丘中学校 |
| | |
| 商業施設 | Aコープ 和泊店 |
| | ドラッグストアモリ |
| | マツモトキヨシ |
| | ニシムタFC 和泊店 |
| | RICマート和泊店 |
| | ザ・ダイソー 沖永良部店 |
| 金融機関 | 奄美大島信用金庫 和泊支店 |
| | JAあまみ 和泊支所 |
| | 奄美信用組合 沖永良部支店 |
| | 鹿児島銀行 沖永良部支店 |
| 警察 | 沖永良部警察署 |

| 知名町 | |
|------|--------------------|
| 施設区分 | 施設名 |
| 役場 | 知名町役場 |
| 医療機関 | 本部医院 |
| | 大蔵医院 |
| | 沖永良部徳洲会病院 |
| | 松下歯科医院 |
| | 日吉歯科医院 |
| | 松尾歯科医院知名 |
| | ふくやま歯科医院 |
| | 花尾整骨院 |
| 教育施設 | 知名小学校 |
| | 住吉小学校 |
| | 田皆小学校 |
| | 上城小学校 |
| | 下平川小学校 |
| | 田皆中学校 |
| | 知名中学校 |
| | 沖永良部高等学校 |
| 商業施設 | Aコープ 知名店 |
| | ニシムタFC 沖永良部店 |
| | 美屋ストア |
| | アイショップ沖永良部店 |
| 金融機関 | 奄美大島信用金庫 沖永良部支店 |
| | JAあまみ 知名支所 |
| | 奄美信用組合 知名支店 |
| 消防 | 沖永良部与論地区広域事務組合消防本部 |

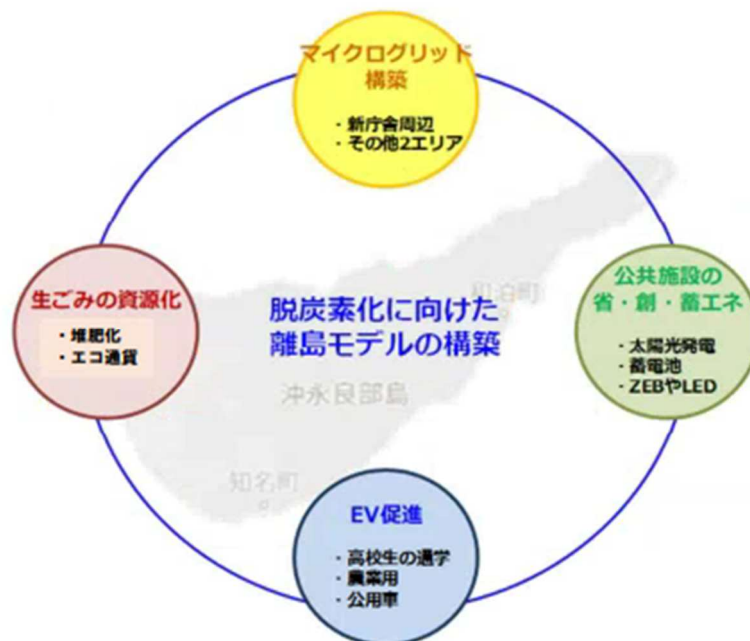
6. 脱炭素先行地域

2050年カーボンニュートラルに向けて、環境省によって国の2030年度目標と整合する削減を、地域特性に応じて実現する地域として、また「実行の脱炭素ドミノ」のモデルとしての地域として「脱炭素先行地域」の選定が行われ、その第一回選定地域に令和4年6月、知名町及び和泊町が選定されている。選定においては、計画提案書として「ゼロカーボンアイランドおきのえらぶ」を策定し、2030年までに目指す地域脱炭素の姿として、「マイクログリッド構築」、「公共施設の省・創・蓄エネ」、「生ごみの資源化」、「EV促進」などを掲げている。

再生可能エネルギーによる電力の自足を一部地域でおこなうことにより、島外へ流れるお金を地域に留め、地域経済力向上への期待や、新たな雇用の創出、台風等による停電の頻度が減少による島民生活の改善などが期待されている。

公共交通においては「公共交通機関EVシフト事業」として令和4年度FS調査（実行可能性調査）、令和5年度モデル調査、令和6年度以降に施設・車両導入整備として事業が予定されている。

その他のモビリティ関連においても「EV促進」としての公用車のEV整備事業や、島内の基幹産業となる農業や、住民の日常生活の移動手段として利用されている、軽トラックのEV導入支援、高校生通学バイクのEV支援事業などが予定されており、通学バイクの事業においては令和4年度に実証事業も進められている。



第3章 地域公共交通の現状

1. 路線バスの現状

(1) 運行概要

路線バスは、知名から和泊を經由して沖永良部空港に至る「空港線」を中心に「知名・国頭線」、「永嶺線」、「後蘭線」、「ガジマル線」の5系統が運行されている。バス利用の乗降については停留所以外でも乗降できる運行形態（フリー乗降）での運行を行っている。

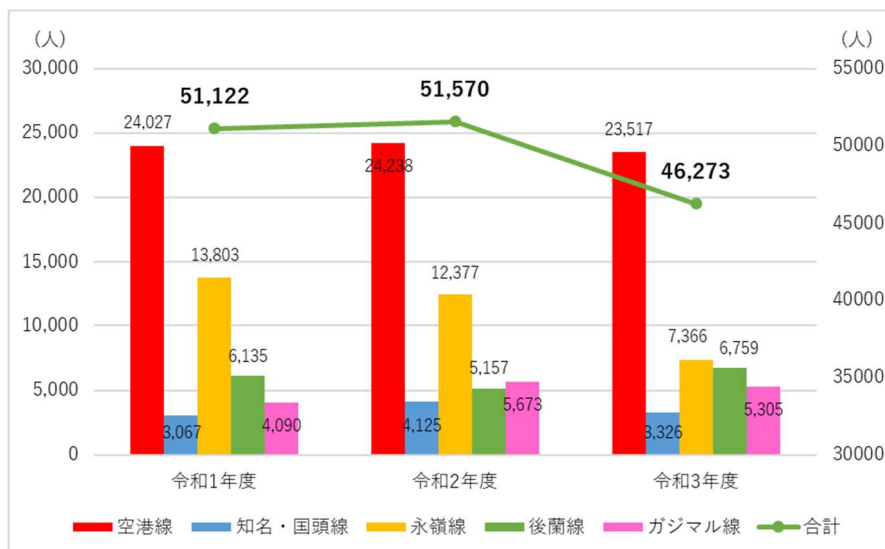
なお、路線バスは、平成19年4月1日に廃止代替バスによる自治体主導の運行に切り替えが行われ、運行は沖永良部バス企業団へ委託する形態をとっている。

運行回数は下表の通りとなり、平日、土曜、日曜、祝日（元旦を除く）すべて同じ回数の運行となっている。

| 路線 | 系統距離 (km) | 運行回数 (回/日) | 経路 |
|--------|--------------|---------------|--------------|
| 空港線 | 22.3 | 14 | 知名～和泊～国頭～空港 |
| 知名・国頭線 | 19.6 | 4 | 知名～和泊～西原～国頭 |
| 永嶺線 | 27.5 | 8 | 知名～上城～永嶺～和泊 |
| 後蘭線 | 25.3 | 4 | 知名～新城中～後蘭～和泊 |
| ガジマル線 | 20.4 | 8 | 知名～下平川～畦布～和泊 |

(2) 利用状況

1日当たりの全路線の利用者数は約100～150人程度となり、空港線が最も多く約50～70人程度となっている。全路線合計の輸送人員は令和元年度、令和2年度とほぼ横ばいで、令和2年度の輸送人員の合計は51,570人であったが、令和3年度は新型コロナウイルス感染症による影響を大きく受けた結果、輸送人員は減少し46,273人となっている。



路線バス利用者数推移

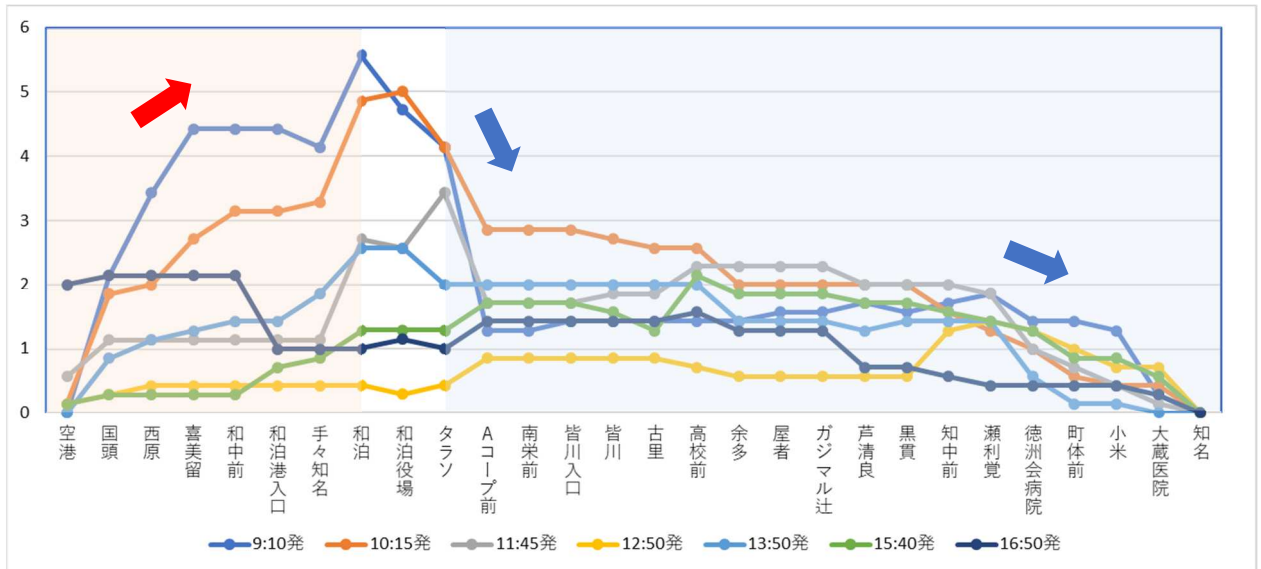
※ 各年度の10月1日～9月30日までの集計値

(3) 路線別利用状況

令和4年7月1日～7月7日の乗降データより各路線の便別、停留所別の利用者数の平均を集計するとそれぞれ下表のようになる。

■空港線（知名行き）

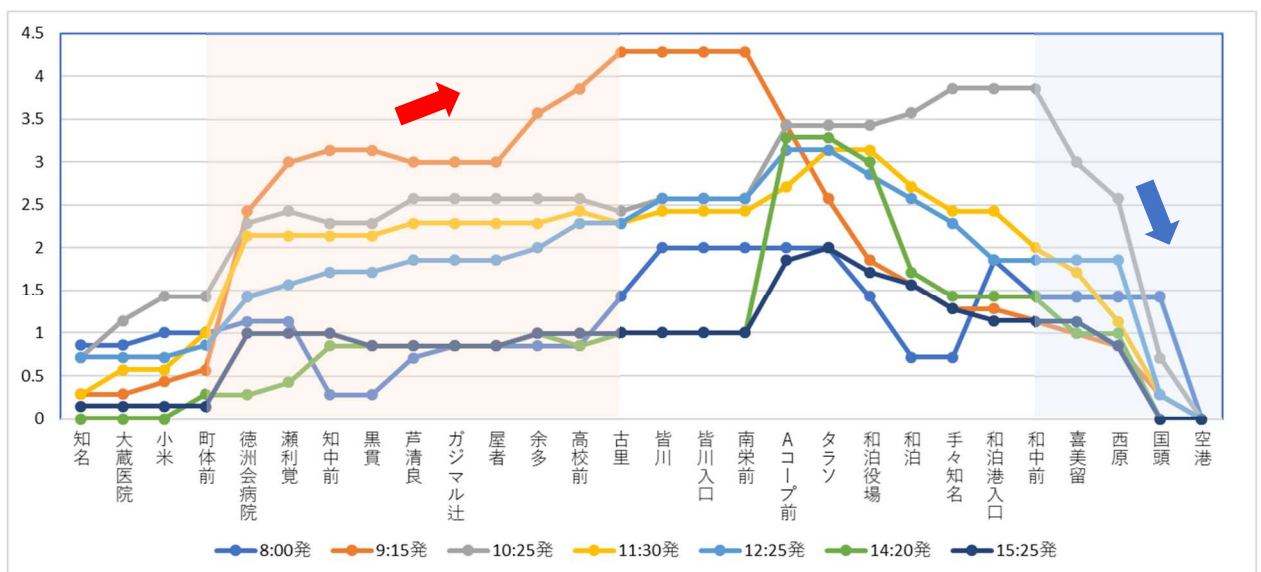
「空港」から「和泊」まで利用者数が徐々に増加し、「A コープ前」で減少、その後徐々に利用者が降車していくような状況にある。



「空港線 知名行き」停留所別利用者

■空港線（空港行き）

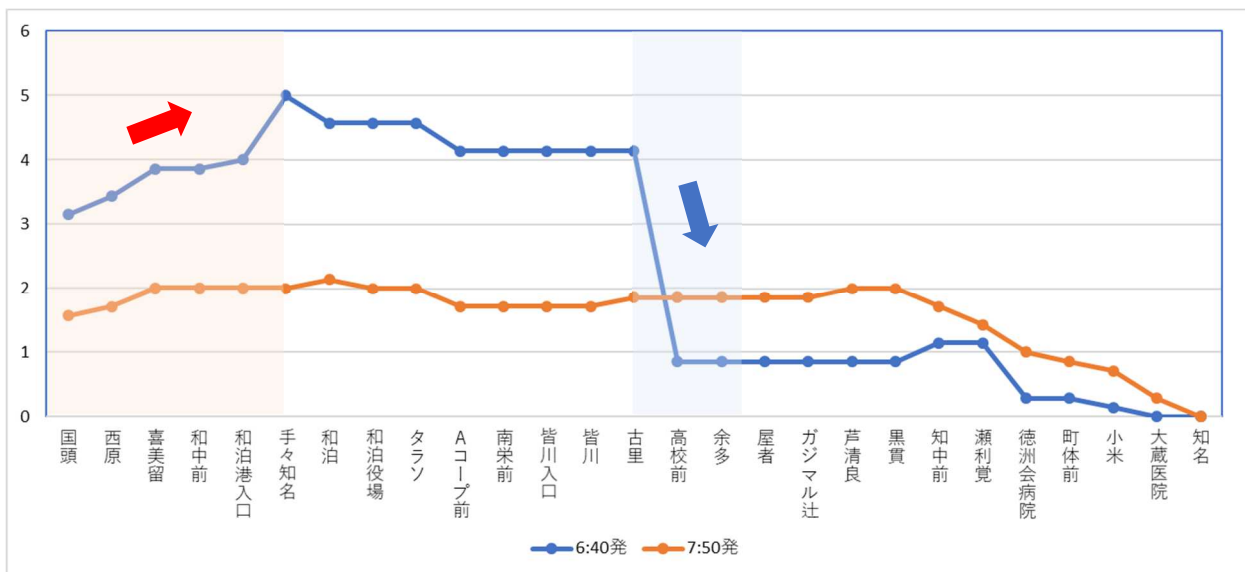
「町体前」から乗車人数が増加し、「A コープ前」、「和泊」で降車が増え、その後徐々に利用者が降車していくような状況にある。



「空港線 空港行き」停留所別利用者

■ 知名・国頭線（知名行き）

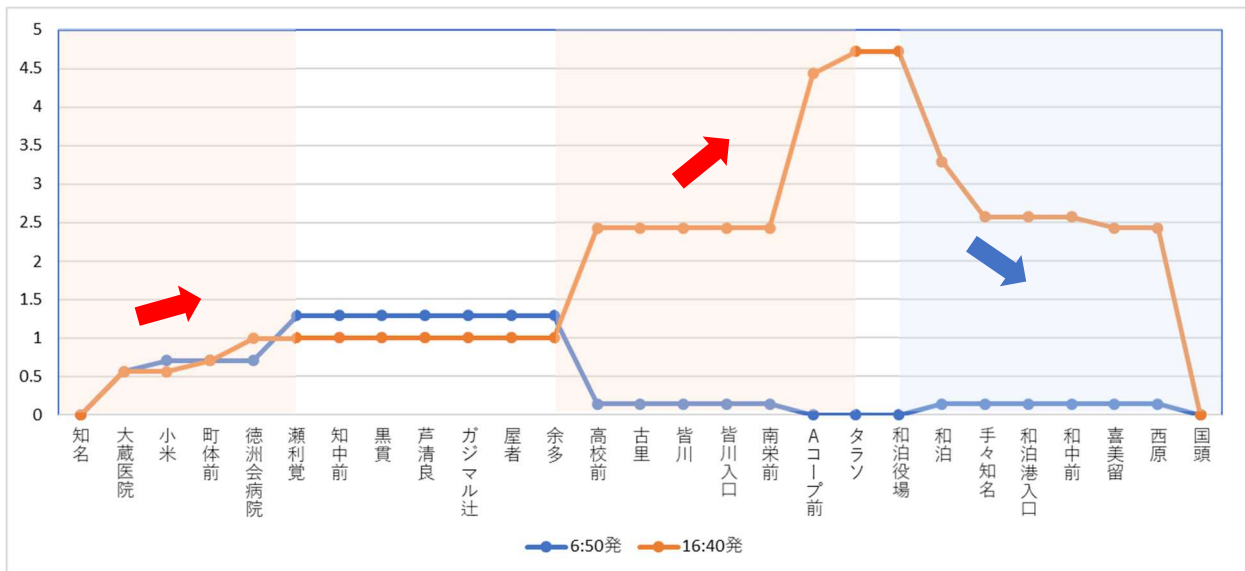
6:40 発の便では「国頭」から「手々知名」までの間で乗車人数が増加し、「高校前」で降車が増え、その後徐々に利用者が降車していくような状況にある。



「知名・国頭線 知名行き」停留所別

■ 知名・国頭線（国頭行き）

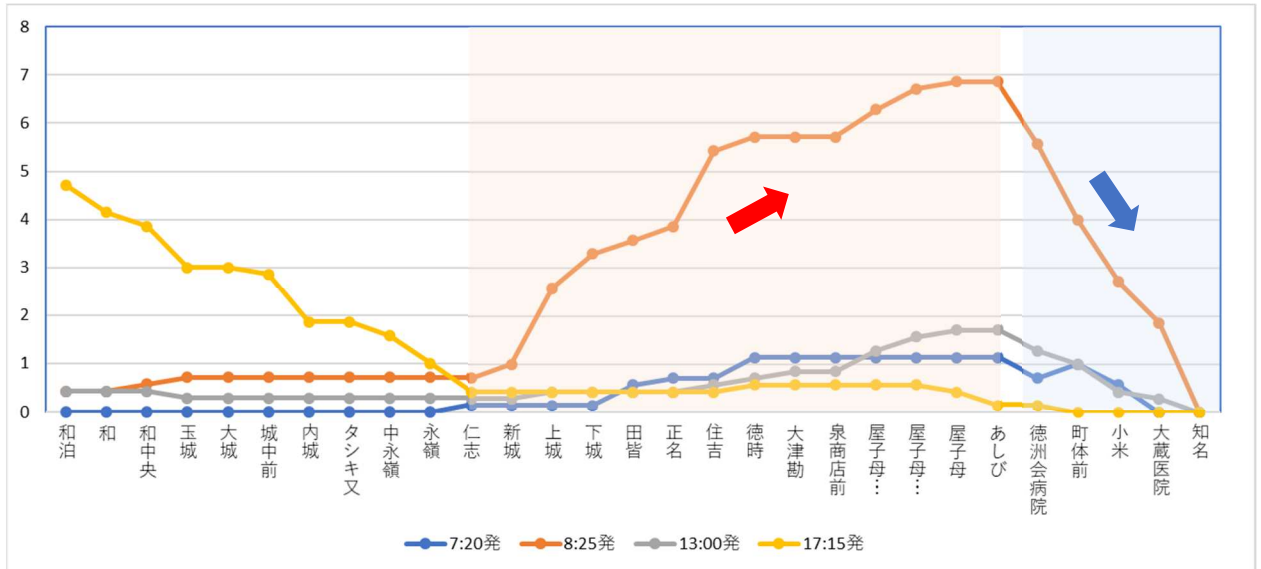
16:40 発の便では、「知名」から「瀬利覚」までの間、「高校前」から「タラン」までの間で乗車人数が増加し、「和泊」で降車が増え、その後徐々に利用者が降車していくような状況にある。



「知名・国頭線 国頭行き」停留所別

■永嶺線（知名行き）

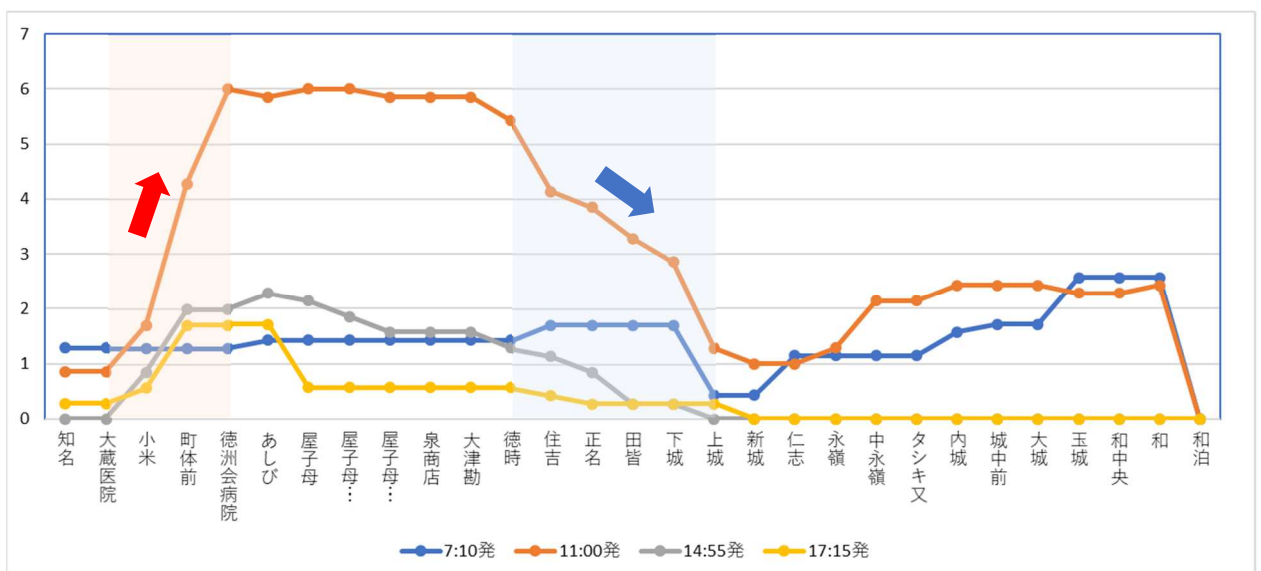
8:25 発の便では、「新城」から「屋子母」までの間で徐々に乗車人数が増加し、「徳洲会病院」から徐々に利用者が降車していくような状況にある。17:15 発の便では「和泊」からの乗車が多い状況にある。



「永嶺線 知名行き」停留所別利用者

■永嶺線（和泊行き）

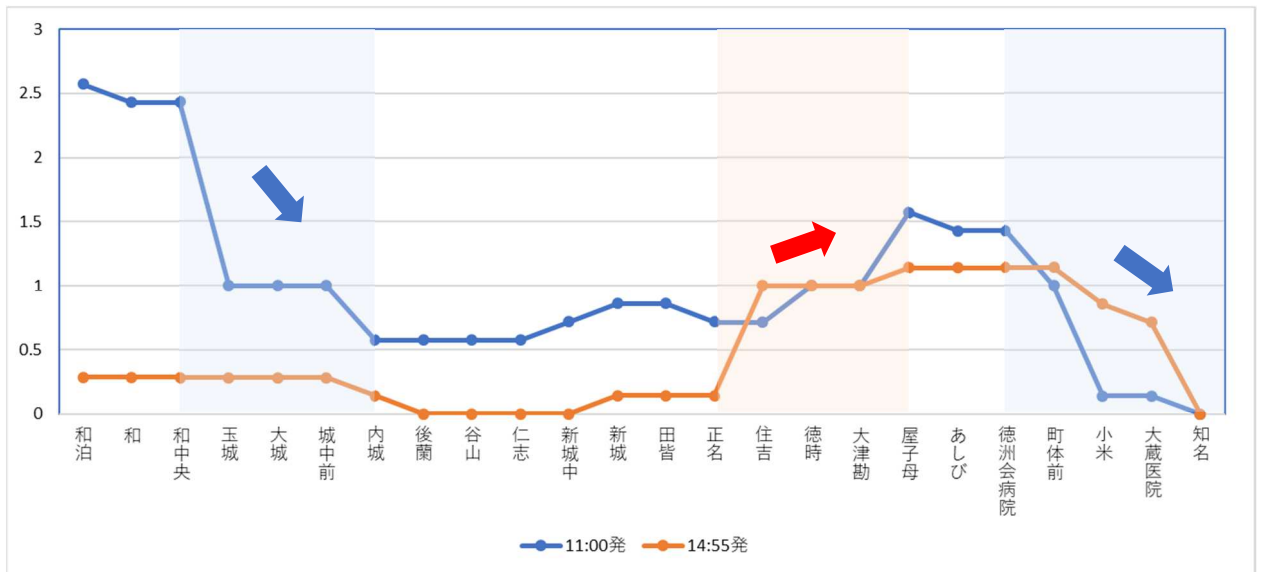
11:00 発の便では、「小米」から「徳洲会」までの間で乗車人数が増加し、「徳時」から徐々に利用者が降車していくような状況にある。



「永嶺線 和泊行き」停留所別利用者

■後蘭線（知名行き）

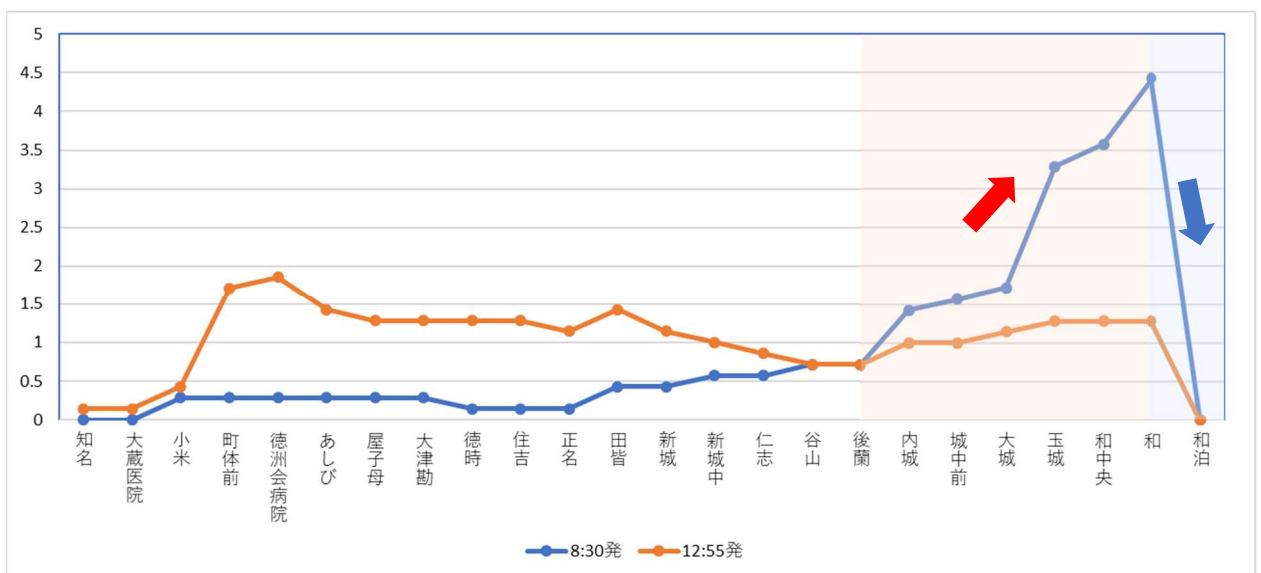
「和泊」から乗客が乗車し、「内城」までに徐々に降車、その後「正名」から「屋子母」までの間で乗車人数が増加し、「徳洲会病院」から徐々に利用者が降車していくような状況にある。



「後蘭線 知名行き」停留所別利用者

■後蘭線（和泊行き）

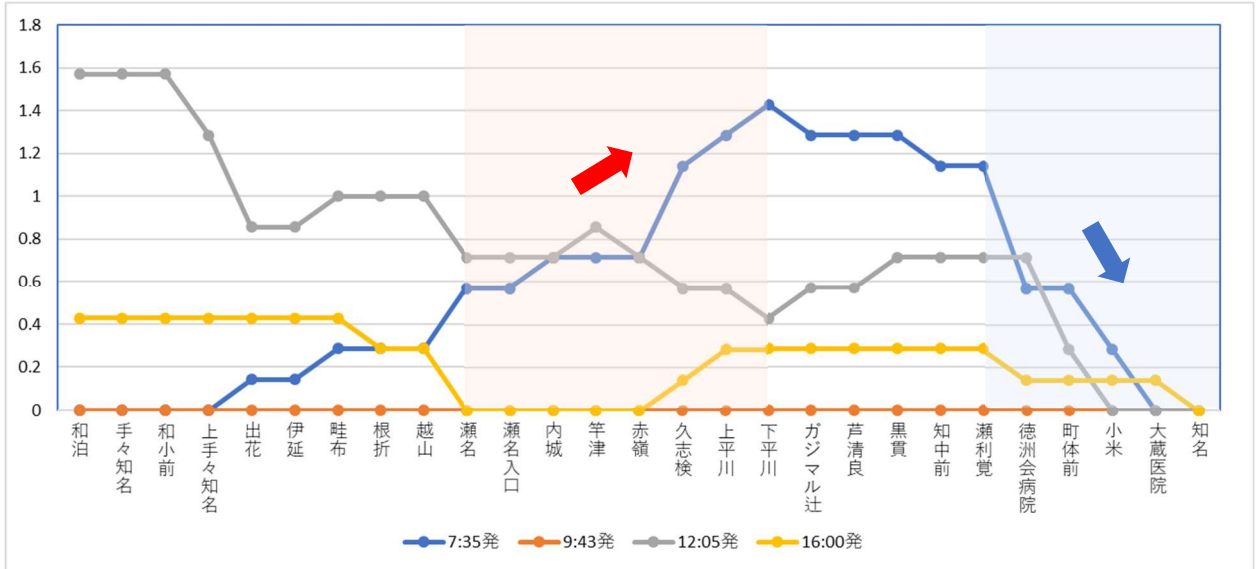
「後蘭」から「和」までの乗車人数が増加し、終点の「和泊」で降車していくような状況にある。



「後蘭線 和泊行き」停留所別利用者

■ **ガジマル線（知名行き）**

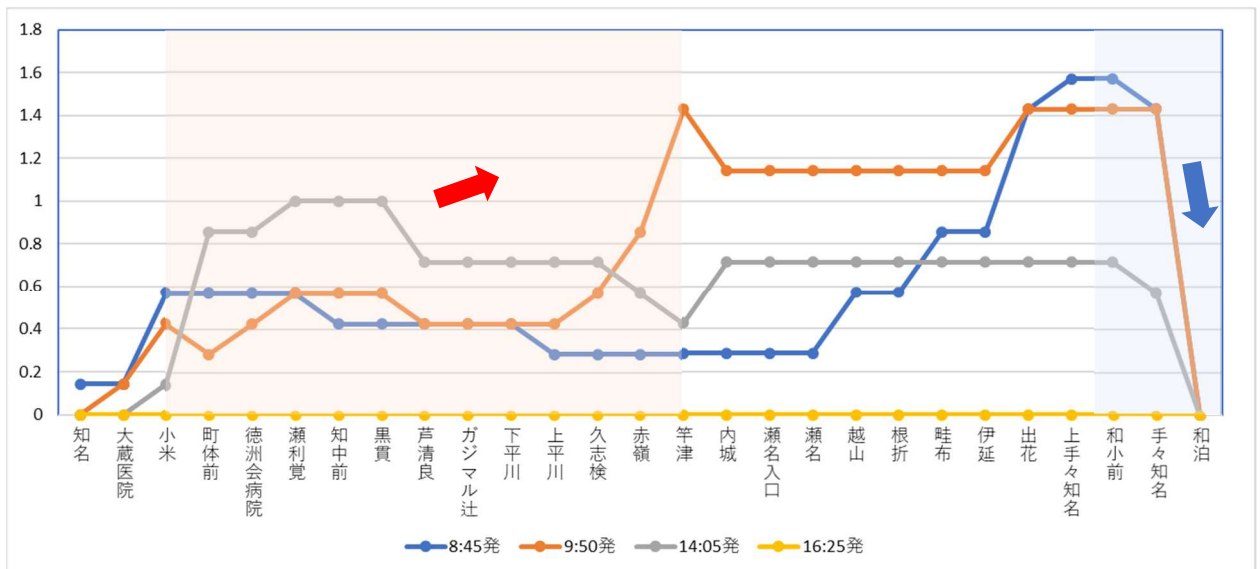
7:35 発の便では、「瀨名」から「下平川」までの間で徐々に乗車人数が増加し、「瀨利覚」から徐々に利用者が降車していくような状況にある。12:05 発の便では「和泊」からの乗車が多い状況にある。



「ガジマル線 知名行き」停留所別利用者数

■ **ガジマル線（和泊行き）**

「小米」から「竿津」までの間で徐々に乗車人数が増加し、終点の「和泊」まで乗車が続き「和泊で」降車するような状況にある。

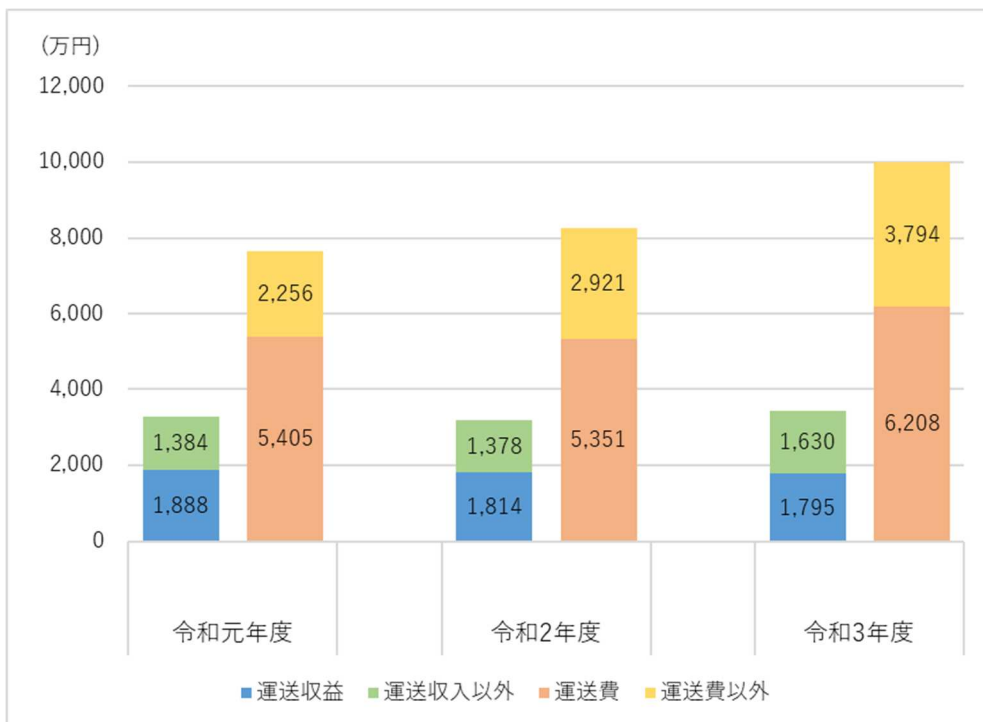


「ガジマル線 知名行き」停留所別利用者数

(4) 運営状況

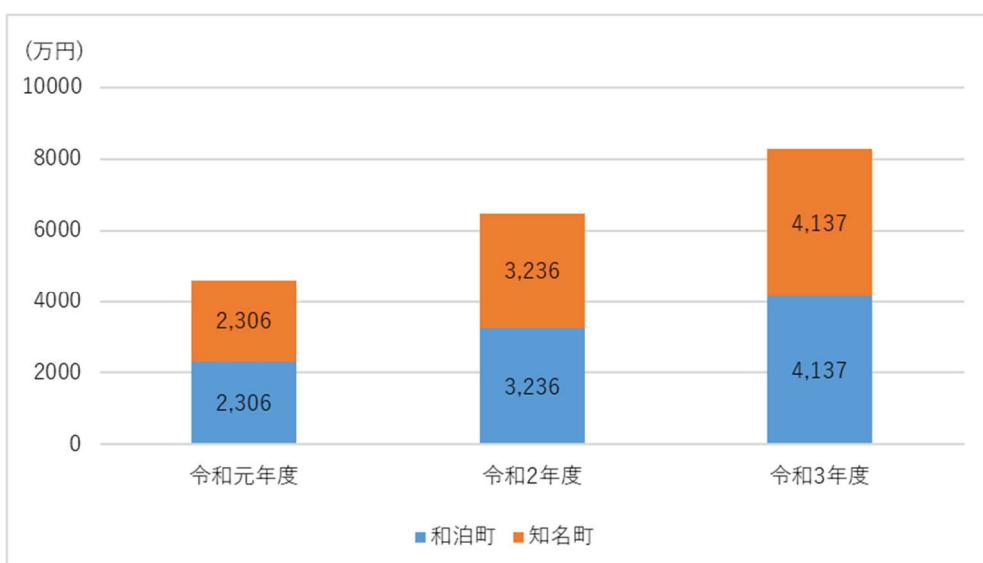
路線バスに関する経営状況としては、路線バスの運送収益は年々減少しており、令和3年度では約1,795万円となっている。運行にかかる運送費については年々増加傾向にあり、令和3年度においては約6,208万円となっている。運営にかかる費用は、運送収益などのほかに国や町の補助金を合わせて運営を行っている。

和泊町、知名町の負担金は、それぞれ50%の割合で負担をおこなっており、令和3年度はそれぞれの町で約4,137万円を負担している。



運行収支の推移

出典：沖永良部バス企業団資料



和泊町・知名町による財政負担額の推移

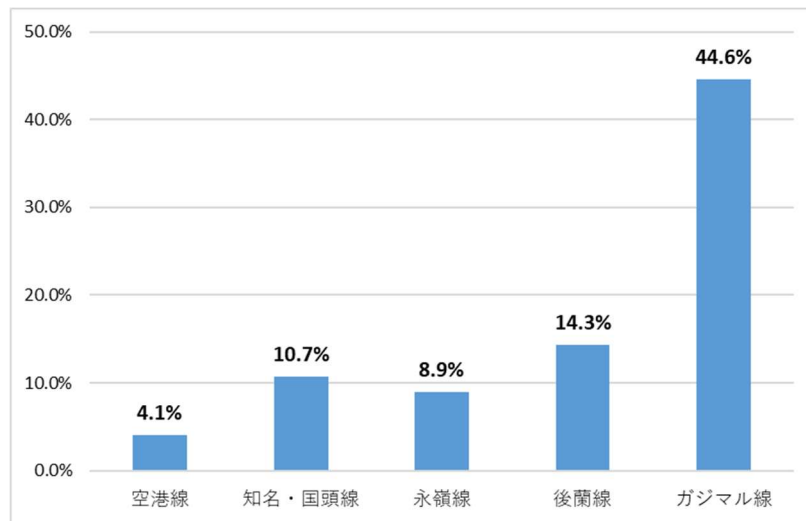
路線バス利用者1人あたりの町負担額についても年々増加しており、令和3年度では1人あたり、1,788.3円を負担している。

| | 令和1年度 | 令和2年度 | 令和3年度 |
|----------------------------|--------------|----------------|----------------|
| 路線バス利用者数(人) | 51,122 | 51,570 | 46,273 |
| 町負担額(万円) ※和泊町・知名町の負担額合計 | 4,613 | 6,472 | 8,175 |
| 1人あたり町負担額(円/人) | <u>902.3</u> | <u>1,255.0</u> | <u>1,788.3</u> |

路線バス利用者数と利用者1人あたりの負担額の推移

(5) 空バスの発生状況

令和4年7月1日～7月7日の乗降データより、路線バスの空バスの発生状況を路線別にみると、ガジマル線が44.6%と最も高く、1日あたりの空バス便数も3.6便という状況にある。また、曜日別では土曜、日曜に空バスが多い傾向となり、空港線や永嶺線、後蘭線においても空バスが発生している状況にある。



1日あたりの系統別空バス率

| | | 7月1日 (金) | 7月2日 (土) | 7月3日 (日) | 7月4日 (月) | 7月5日 (火) | 7月6日 (水) | 7月7日 (木) | 合計 | 平均 |
|--------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------|-------|
| 空港線 | 便数 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 98 | 14 |
| | 空バス数 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0.6 |
| | 空バス率 | 0.0% | 7.1% | 21.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 4.1% | 4.1% |
| 知名・国頭線 | 便数 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 28 | 4 |
| | 空バス数 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0.4 |
| | 空バス率 | 0.0% | 25.0% | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 10.7% | 10.7% |
| 永嶺線 | 便数 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 56 | 8 |
| | 空バス数 | 0 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0.7 |
| | 空バス率 | 0.0% | 25.0% | 37.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 8.9% | 8.9% |
| 後蘭線 | 便数 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 28 | 4 |
| | 空バス数 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 4 | 0.6 |
| | 空バス率 | 0.0% | 0.0% | 50.0% | 0.0% | 25.0% | 0.0% | 25.0% | 14.3% | 14.3% |
| ガジマル線 | 便数 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 56 | 8 |
| | 空バス数 | 2 | 4 | 5 | 4 | 3 | 4 | 3 | 25 | 3.6 |
| | 空バス率 | 25.0% | 50.0% | 62.5% | 50.0% | 37.5% | 50.0% | 37.5% | 44.6% | 44.6% |
| 合計 | 便数 | 38 | 38 | 38 | 38 | 38 | 38 | 38 | 266 | 38 |
| | 空バス数 | 2 | 8 | 15 | 4 | 4 | 4 | 4 | 41 | 5.9 |
| | 空バス率 | 5.3% | 21.1% | 39.5% | 10.5% | 10.5% | 10.5% | 10.5% | 15.4% | 15.4% |

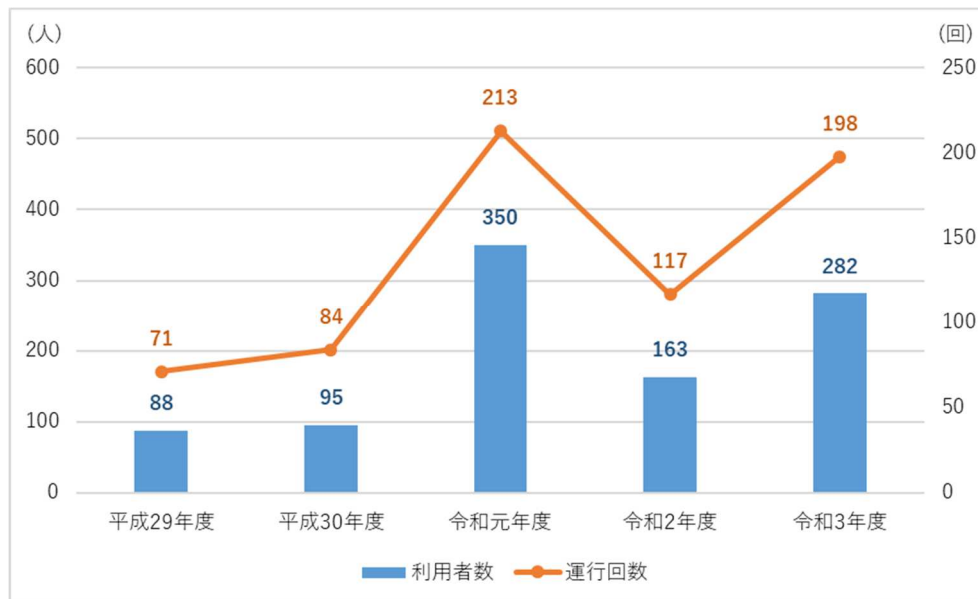
出典：沖永良部バス企業団資料

系統別空バス発生状況

(6) デマンド運行

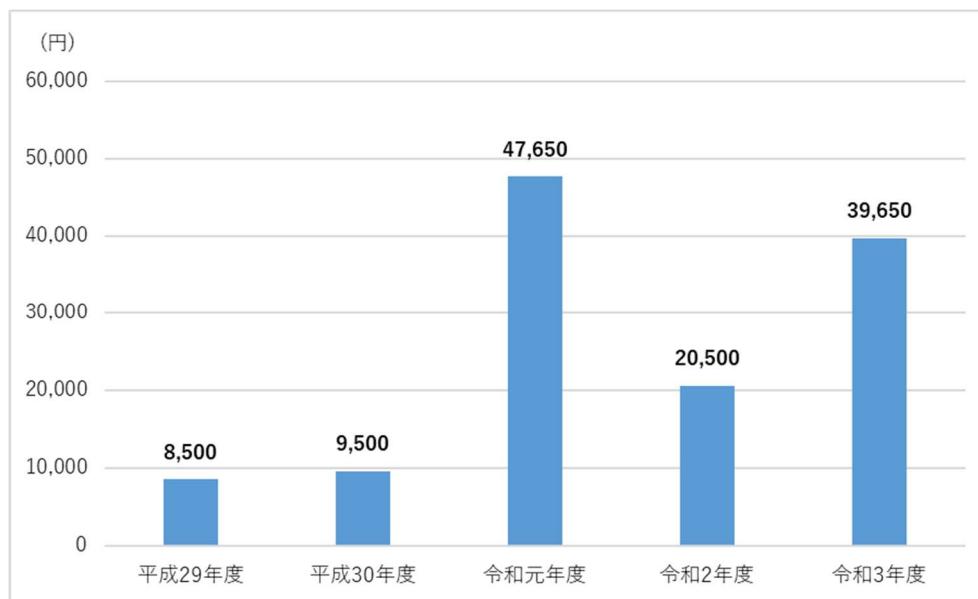
「和泊停留所～和泊港」、「和泊停留所～伊延港」、「和泊港～伊延港」、「知名停留所～知名港」間の予約型乗合バスの運行を行っている。運賃は「和泊停留所～和泊港」、「知名停留所～知名港」間が、中学生以上 100 円、小学生以下 50 円での運行となり、「和泊停留所～伊延港」、「和泊港～伊延港」間が、中学生以上 200 円、小学生以下 100 円となる。

利用者数と運行回数、收受運賃ともに、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症等の影響もあり落ち込んでいるが、令和 3 年度には、新型コロナウイルス感染症の影響をほぼ受けていない令和元年度と比べてそれぞれ約 8 割以上まで回復している。



出典：沖永良部バス企業団資料

デマンド運行の利用者・運行回数の推移



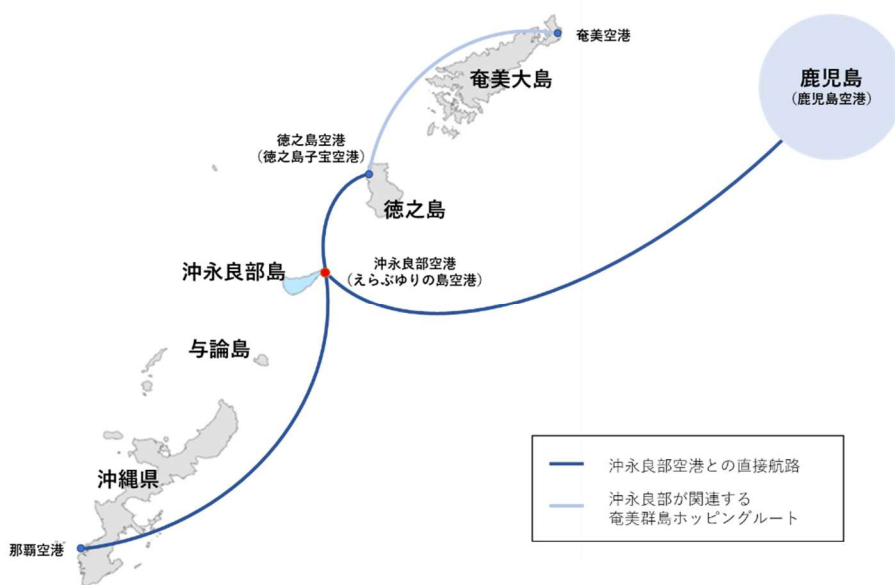
出典：沖永良部バス企業団資料

デマンド運行の收受運賃合計の推移

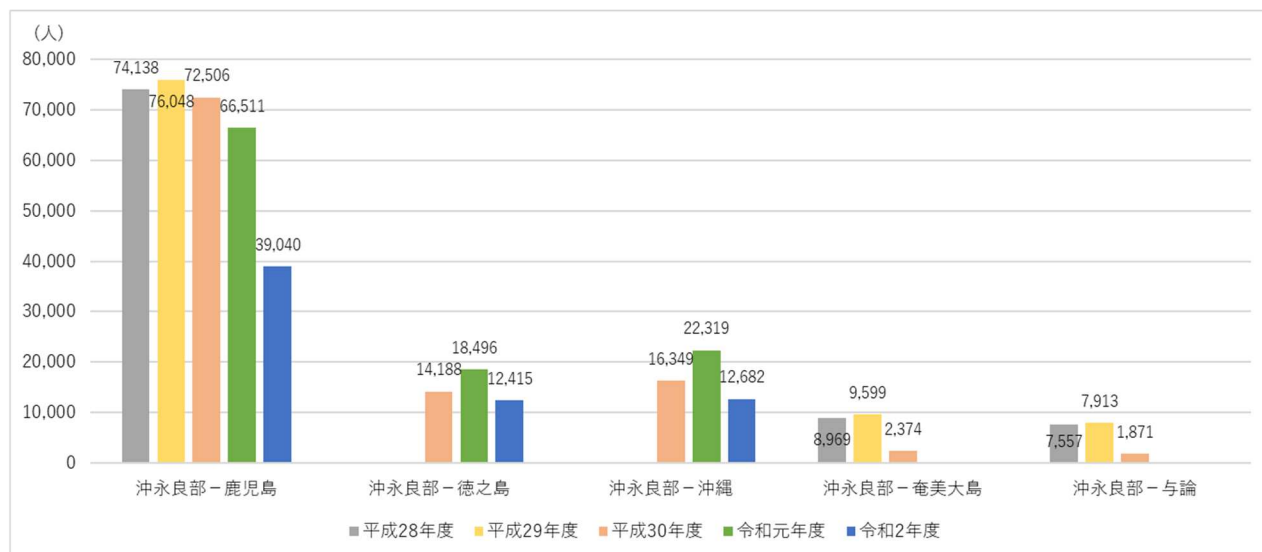
2. 空路

沖永良部島は島の北部に、滑走路 1,350m の沖永良部空港（えらぶゆりの島空港）を有しており、沖永良部空港からは、沖永良部－鹿児島間を 1 日 3 往復、沖永良部－徳之島間を 1 日 1 往復、沖永良部－那覇間を 1 日 1 往復、それぞれ日本エアコミューターが運航を行っている。同区間の運行は令和 4 年 10 月 30 日より、日本航空系列、全日本空輸系列でのコードシェア便となっている。また、日本航空では、奄美群島～沖縄間の島々を結ぶ航路を、奄美群島アイランドホッピングルートとして運行している。

乗客数は、沖永良部－鹿児島間は減少傾向にあり、沖永良部－徳之島間、沖永良部－那覇間は増加傾向にあったが、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症による影響もあり大きく落ち込む形となっている。



空路の運行状況



出典：令和 3 年度奄美群島の概況（鹿児島県大島支庁）

航空路線毎の乗客数の推移

- ※ 「沖永良部－徳之島」、「沖永良部－沖縄」は平成 30 年度より就航
- ※ 「沖永良部－奄美大島」、「沖永良部－与論」は平成 30 年度までの運航

3. 海路

沖永良部島では、和泊町に和泊港および伊延港、知名町に知名港の3つの港に接岸されるフェリーが運航されている。なお、伊延港は天候不良等によって和泊港に接岸できない場合の寄港先となっている。

和泊港へは鹿児島を起点、那覇を終点とし、和泊に寄港する鹿児島航路が運航されている。同航路はマリックスラインとマルエーフェリーがそれぞれ、約5,000トン～8,000トンクラスのフェリーにて上り航路、下り航路を両社が1日単位で交互に運行している。

知名港へは鹿児島を起点、知名を終点とする喜界航路が運航されている。同航路は奄美海運が約2,500トンのフェリーで週2便運航している。



| | 事業者 | 船舶名 | 旅客定員 | 積載車両 | トン数 | 運行回数 |
|-----------------------------------|--------------|-------------|------|---------------------|-------|------|
| 鹿児島～名瀬 ～亀徳～和泊 ～与論～本部 ～那覇 | マリックス ライン | クイーンコーラルプラス | 604人 | 大型 26台 乗用車 44台 | 5,910 | 15/月 |
| | | クイーンコーラル8 | 798人 | トラック 20台 乗用車 72台 | 4,945 | |
| | マルエー フェリー | フェリー波之上 | 707人 | トラック 48台 乗用車 72台 | 8,072 | 15/月 |
| | | フェリーあけぼの | 678人 | トラック 50台 乗用車 76台 | 8,083 | |
| 鹿児島～湾 ～名瀬～古仁屋 ～平土野～知名 | 奄美海運 | フェリーきかい | 196人 | トラック 18台 乗用車 11台 | 2,551 | 2/週 |

出典：令和3年度奄美群島の概況（鹿児島県大島支庁）

海路の運行状況

第4章 公共交通網形成計画の評価

1. 沖永良部地域公共交通網形成計画の評価

平成30年（2018年）3月に策定された「沖永良部地域公共交通網形成計画」（以下、「既存計画」という。）内で定められた「目標達成に向けた数値目標」についてその達成状況を確認し、評価を行う。

既存計画の目標1

| 沖永良部地域公共交通網形成計画 | | | | 現在値 (令和3年度) |
|--|-----------------|----------|---------|-----------------|
| 目 標 | 評価指標 | 現況値 | 目標値 | |
| 住民ニーズに応じた運行ルート・ダイヤ等の見直しによる利便性の向上 | 路線バスの年間利用者数 | 55,487 人 | 6 万人 | 46,273 人 |
| | 路線バスの1便あたりの利用者数 | 4.0 人/便 | 4.3 人/便 | 3.3 人/便 |
| 評 価 | | | | |
| <p>「路線バスの年間利用者数」は46,273人、「路線バスの1便あたりの利用者数」は3.3人となりいずれも目標値には届かない結果となっている。</p> <p>既存計画の中で「施策1 住民ニーズに対応した地域内公共交通の見直し」とした取り組みについては町内移動の利便性向上といった形での見直しまでは実施できておらず、現在の住民ニーズ等を改めて確認したうえでの継続した見直しの必要性が考えられる。</p> <p>なお、年間利用者数の減少については、新型コロナウイルス感染症による影響が大きく考えられる。</p> | | | | |

既存計画の目標2

| 沖永良部地域公共交通網形成計画 | | | | 現在値 |
|---|-----------------------|-----|------|-------------|
| 目 標 | 評価指標 | 現況値 | 目標値 | |
| 公共交通による高校生の通学手段の確保 | 路線バスで通学する沖永良部高校の生徒の割合 | 0 % | 10 % | 1.8% |
| 評 価 | | | | |
| <p>現在値の計測は、路線バス利用者アンケートより、「平日」、「通学」で乗車し、沖永良部高校停留所で乗降した利用者の1日平均を集計、2022年度時点の学生数との割合で算出した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1日の通学利用高校生：4.3人 ・令和4年度沖永良部高校全校生徒数：244人 <p>高校生の通学による利用は1.8%となり、既存計画策定時よりは増加しているものの、目標値には届いておらず、既存計画内の「施策2 高校生の通学に配慮した運行ルート・運行ダイヤの検討」などの取り組みの成果が出ていない状況にあり、今後も継続した取り組みが必要と考えられる。</p> <p>また、学生の利用促進の観点から通学以外での公共交通利用の可能性も検討していく必要があると考えられる。</p> | | | | |

既存計画の目標3

| 沖永良部地域公共交通網形成計画 | | | | 現在値 |
|---|-------------------|-------|------|------|
| 目 標 | 評価指標 | 現況値 | 目標値 | |
| 住民が便利に利用できる公共交通サービスの提供 | 買い物で路線バスを利用する人の割合 | 4.6 % | 10 % | 2.5% |
| | 通院で路線バスを利用する人の割合 | 7.8 % | 15 % | 4.4% |
| | 交通結節点等における環境改善数 | — | 5箇所 | 7箇所 |
| 評 価 | | | | |
| <p>住民アンケートより買い物で路線バスを利用する人の割合は2.5%となった。 住民アンケートより通院で路線バスを利用する人の割合は4.4%となった。 交通結節点等の環境改善数については下記7箇所となった。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 和泊営業所 ② 町体前（令和2年度停留所椅子更新） ③ 徳洲会（令和2年度停留所椅子更新） ④ 内城 ⑤ ガジマル辻（令和4年度停留所椅子更新） ⑥ 新城（停留所外） ⑦ 下城下（停留所外） <p>買い物、通院での利用者の割合は目標値に届いていない結果となっている。 既存計画では「施策3 民間等との連携による公共交通の利用促進」、「施策6 住民の公共交通の利用を促す情報提供」などの施策が定められていたが、既存計画の現況値より減少する結果となっている。 これは新型コロナウイルス感染症による公共交通の利用低下による影響も大きく考えられるため、今後の緩和の方向性に合わせて継続した取り組みを検討し、行う必要がある。</p> | | | | |

既存計画の目標4

| 沖永良部地域公共交通網形成計画 | | | | 現在値 |
|--|-------------------|--------|------|--------|
| 目 標 | 評価指標 | 現況値 | 目標値 | |
| 来訪者による公共交通の利用拡大 | 空港における1日あたり平均乗降客数 | 1.5人/日 | 4人/日 | 6.0人/日 |
| 評 価 | | | | |
| <p>令和4年7月1日～7月7日の乗降データより、沖永良部空港バス停における1日平均の乗降客数を計測すると6.0人と目標値を超える結果となった。</p> <p>既存計画内で「施策4 飛行機との接続を考慮した空港線の運行」、「施策5 観光客等の来訪者への公共交通の情報提供」といった施策が定められており、これらの施策やその他の取り組み等による成果と考えられる。</p> <p>公共交通の継続性と安定性を考慮すると、観光客などの来訪者の利用は今後も重要と考えられるため、今後も継続した取り組みを行いさらなる利用拡大を目指していく必要がある。</p> | | | | |

既存計画の目標5

| 沖永良部地域公共交通網形成計画 | | | | 現在値 |
|---|------------------------|-------|-----|---------|
| 目 標 | 評価指標 | 現況値 | 目標値 | (令和3年度) |
| 公共交通に対する住民の意識向上 | 直近1年間で公共交通を利用したことがある割合 | 13.6% | 25% | 11.7% |
| 評 価 | | | | |
| <p>住民アンケートより直近1年間で公共交通を利用したことがある割合を計測したところ、11.7%となり目標値に届かない結果となった。</p> <p>既存計画策定時の現況値と比較しても減少している状態となっている。これは、路線バスの年間利用者数や、買い物、通院で公共交通を利用する利用者の割合と同様に、新型コロナウイルス感染症による影響等も大きかったと考えられる。</p> <p>既存計画の中では「施策3 民間等との連携による公共交通の利用促進」、「施策6 住民の公共交通の利用を促す情報提供」、「施策7 モビリティ・マネジメントの実施」といた施策が定められていたが、特にモビリティ・マネジメントにおいては、住民に対しての利用促進のイベント等を新型コロナウイルス感染症による影響により、開催することが困難な状況でもあった。</p> <p>今後の緩和の方向性に合わせて、継続した取り組みを検討しつつ、同様の状況が発生した場合の取り組みの可能性についても考慮していく必要が考えられる。</p> | | | | |

既存計画の目標6

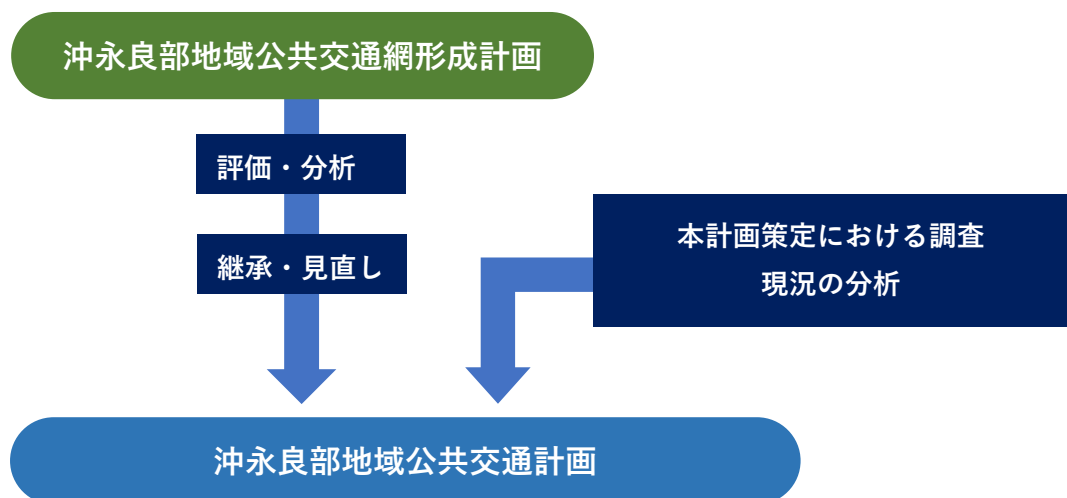
| 沖永良部地域公共交通網形成計画 | | | | 現在値 |
|---|-------------------|-----|---------------|--------------------------|
| 目 標 | 評価指標 | 現況値 | 目標値 | |
| 自主返納した高齢者の移動手段の確保 | 免許証自主返納者の敬老パス申請者数 | — | 100 人 (累計) | 100.98 人 (参考値) |
| 評 価 | | | | |
| <p>下記の参考値の計測を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年～令和4年の運転免許証返納数：159人（出典：沖永良部警察） ・平成30年度～令和4年度敬老バス新規利用者数：153人 <p>それぞれの計測値は1年間の計測範囲が異なるものとなるが、年間として比較した場合ほぼ同数の数値となっている。住民アンケートより70代以上の免許保有率は66.0%となっているため、評価指標となる、免許証自主返納者の敬老バス申請者数としては、新規敬老バス利用者数に70代以上の免許保有率を考慮して参考値の計測を行った。</p> <p>運転免許証の自主返納者の敬老バス申請数（参考値）は100.98人となり、目標値を超える結果となった。</p> <p>既存計画の施策では「施策8 高齢者の免許返納を促す仕組みの検討」を定めており、施策とその他の取り組みにおける成果を確認できる。</p> <p>沖永良部島における高齢化の現況と今後の推計を考慮すると、今後も同様の取り組みを継続していく必要性があると考えられる。</p> | | | | |

2. 本計画との関係と継続性

既存計画となる「沖永良部地域公共交通網形成計画」は、基本理念として「島民の生活を支え、みんなで守り、育て、未来につなげる公共交通」を掲げ、3つの基本方針として「方針1 住民の日常生活の移動を支える公共交通ネットワーク」、「方針2 住民、来訪者ともに利用しやすい公共交通サービス」、「方針3 住民や地域と共に守り育てる持続可能な公共交通」を定め策定された。また、計画の中では6つの目標が設定され、基本方針ならびに目標を達成するための取り組みとして10の施策が定められた。

既存計画の目標に対しての評価は前項のとおりとなり、一部の目標や取り組みでは新型コロナウイルス感染症による影響を大きく受ける結果となった。

本計画の策定においては、既存計画の目標達成状況や評価結果をもとに、既存計画より住民ニーズに対する運行ルートの見直しや、利用者の増加に資する取り組みなどを継承、継続する観点として策定を行う。また、既存計画へ大きな影響を与えた新型コロナウイルス感染症については、今後の緩和の方向性についても考慮していくものとする。これらを踏まえ、本計画策定において実施された調査や現況の分析を実施し計画の策定を行うものとする。



第5章 住民移動の実態及びニーズの把握

1. 住民アンケート

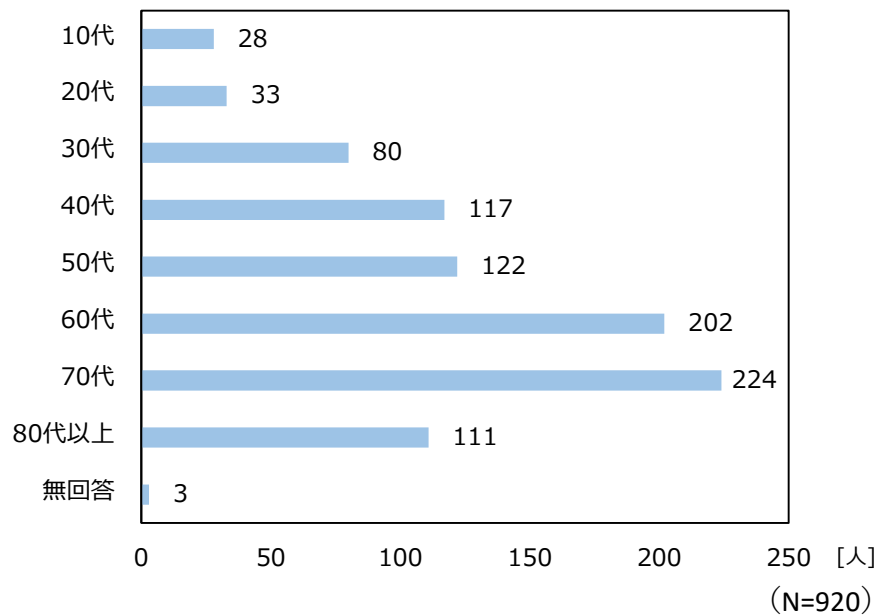
調査概要

| | |
|---------|--|
| 調査の目的 | 和泊町・知名町に居住する町民に対しアンケートを実施し、日常の移動実態及び公共交通に対するニーズを把握する。 |
| 調査対象 | 和泊町・知名町に居住する15歳以上の町民2,000人 |
| 調査方法 | 郵送による配布・回収 |
| 実施期間 | 令和4年2月1日～令和4年2月25日 |
| 回収数・回収率 | 回収数：920件 回収率：46.0% |
| 調査項目 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 回答者の属性について <ul style="list-style-type: none"> ・運転免許保有状況 ・自動車保有状況 ・携帯電話利用状況 ・キャッシュレス決済利用状況 ○ 買い物について（利用施設・移動手段） ○ 通勤通学について（通勤通学先・移動手段） ○ 通院について（通院施設・移動手段） ○ 公共交通の利用について 等 |

調査結果

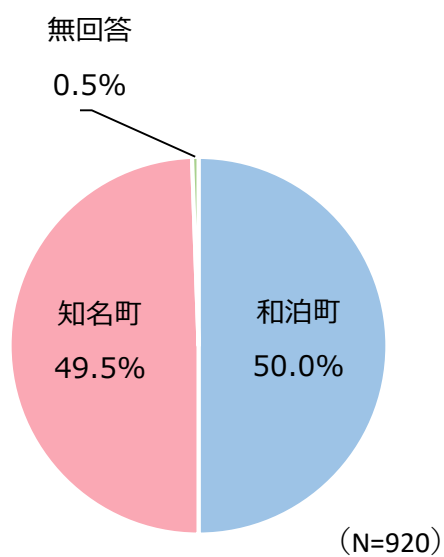
①年代

回答者の年代は、「70代」が224人と最も多く、次いで「60代」が202人、「50代」が122人と多くなっている。



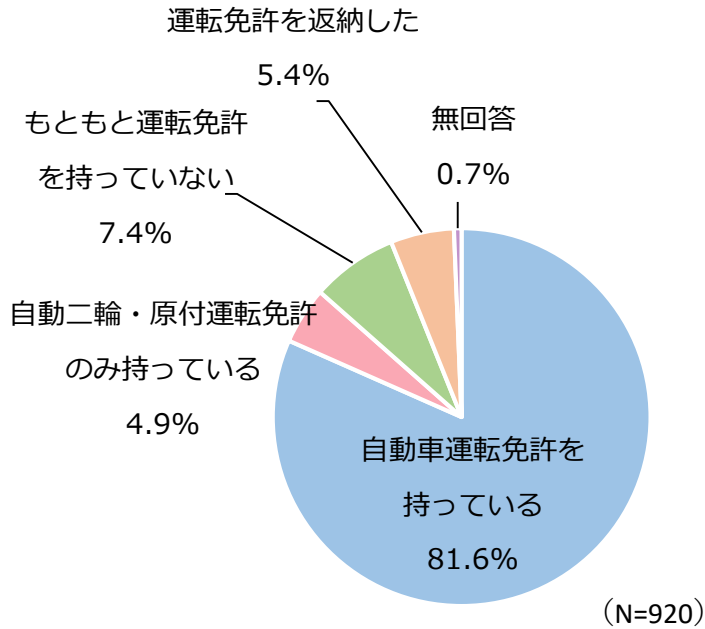
②居住地

回答者の居住地は、「和泊町」が50.0%、「知名町」が49.5%となっている。



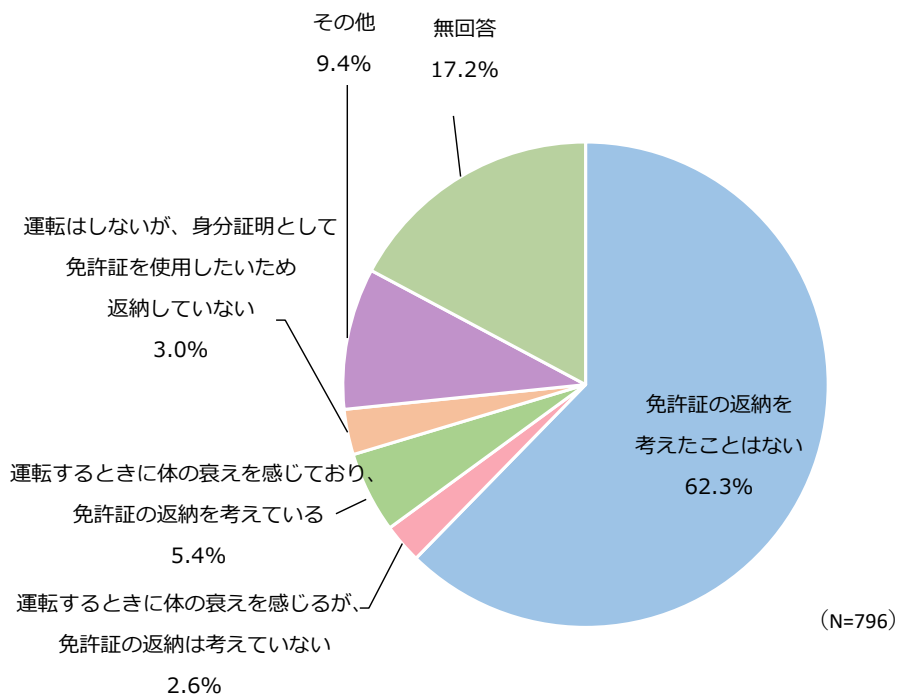
③運転免許の保有状況

運転免許の保有状況は、81.6%が自動車運転免許を保有しており、12.8%が自動車運転免許、自動二輪・原付運転免許ともに保有していない状況となっている。



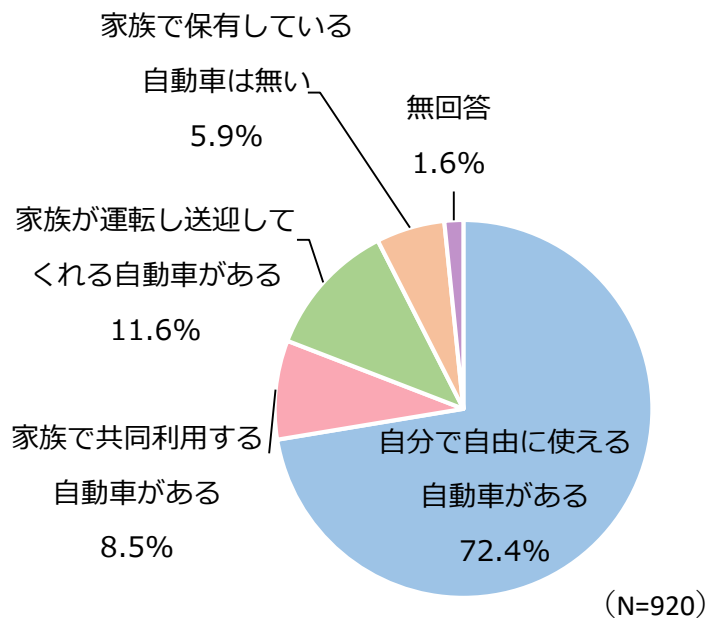
④運転免許の返納

運転免許の返納についてどのように考えているか聞いたところ、「免許証の返納を考えたことはない」が62.3%と最も多く、次いで「運転するときに体の衰えを感じており、免許証の返納を考えている」が5.4%と多くなっている。



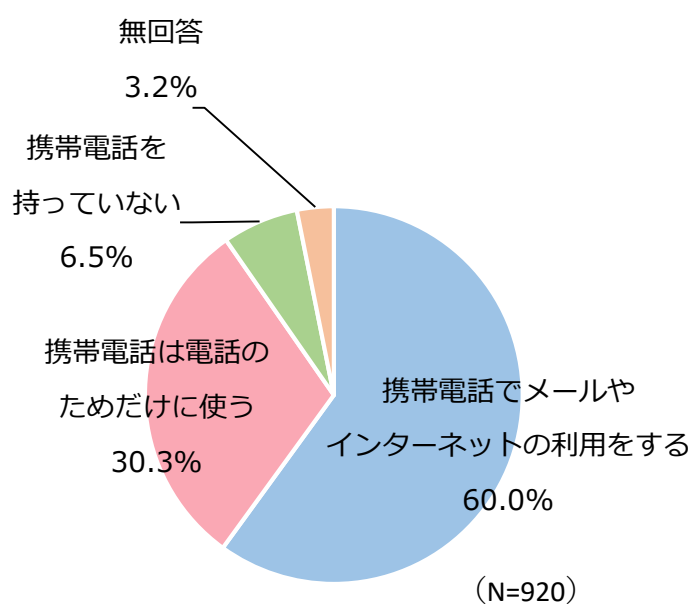
⑤自動車の保有状況

自動車の保有状況は、72.4%が自分で自由に使える自動車を保有しており、5.9%が家族で保有している自動車がない状況となっている。



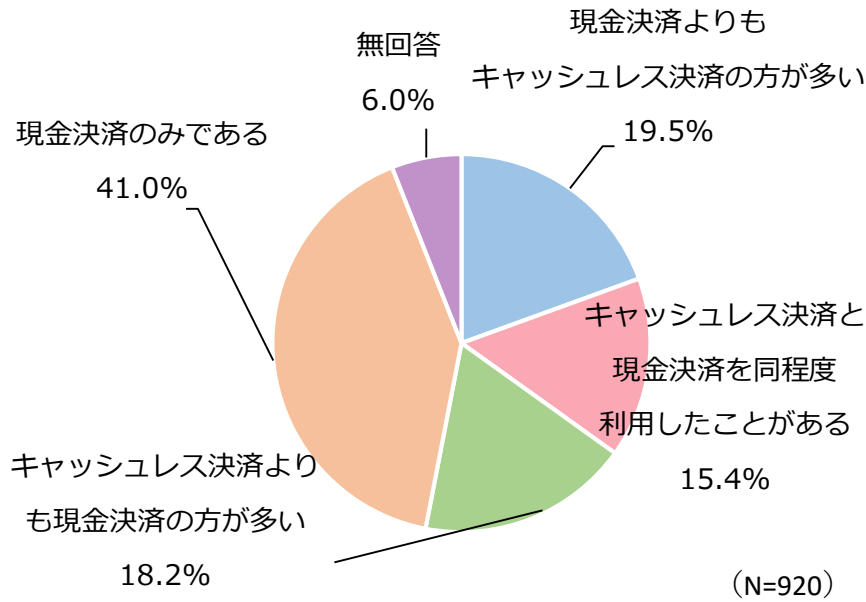
⑥携帯電話の利用状況

携帯電話の利用状況は、60.0%が携帯電話でメールやインターネットの利用をしている一方で、30.3%が電話だけのために利用している状況となっている。



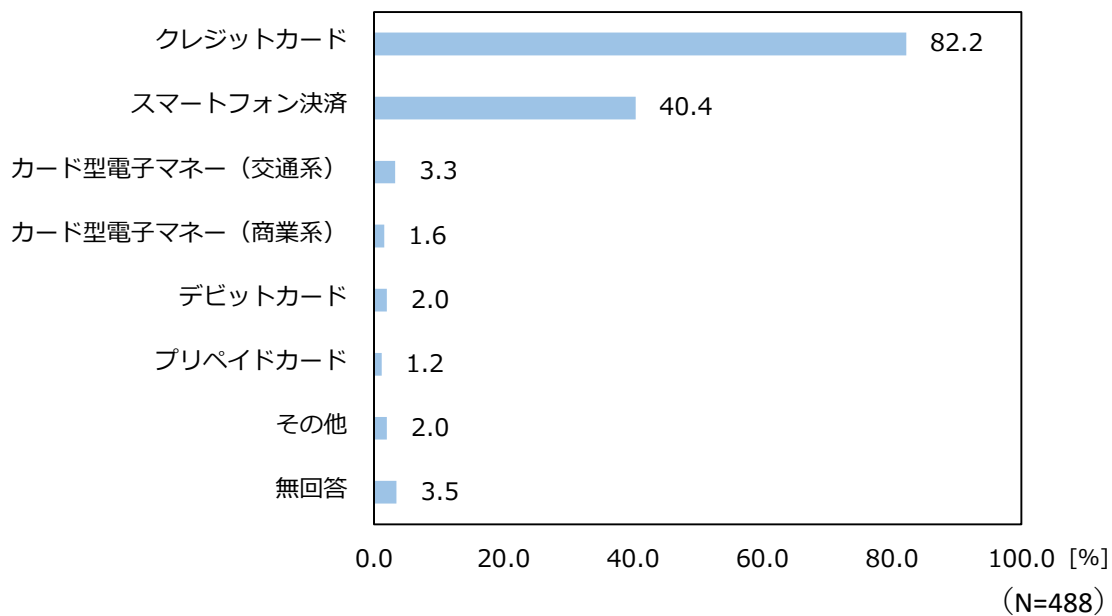
⑦-① キャッシュレス決済の利用状況

キャッシュレス決済の利用状況は、「現金決済よりもキャッシュレス決済の方が多い」が19.5%となっているのに対し、「現金決済のみである」が41.0%となっている。



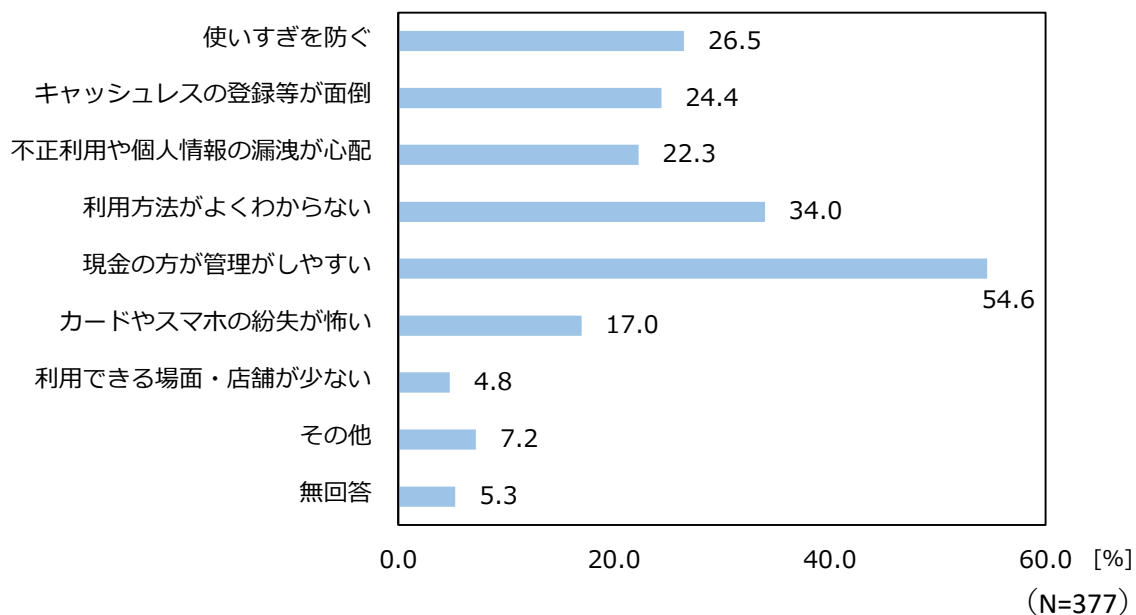
⑦-② キャッシュレス決済の手段

キャッシュレス決済を利用している回答者に対し、利用しているキャッシュレス決済の手段を聞いたところ、「クレジットカード」が82.2%と最も多く、次いで「スマートフォン決済」が40.4%と多くなっている。



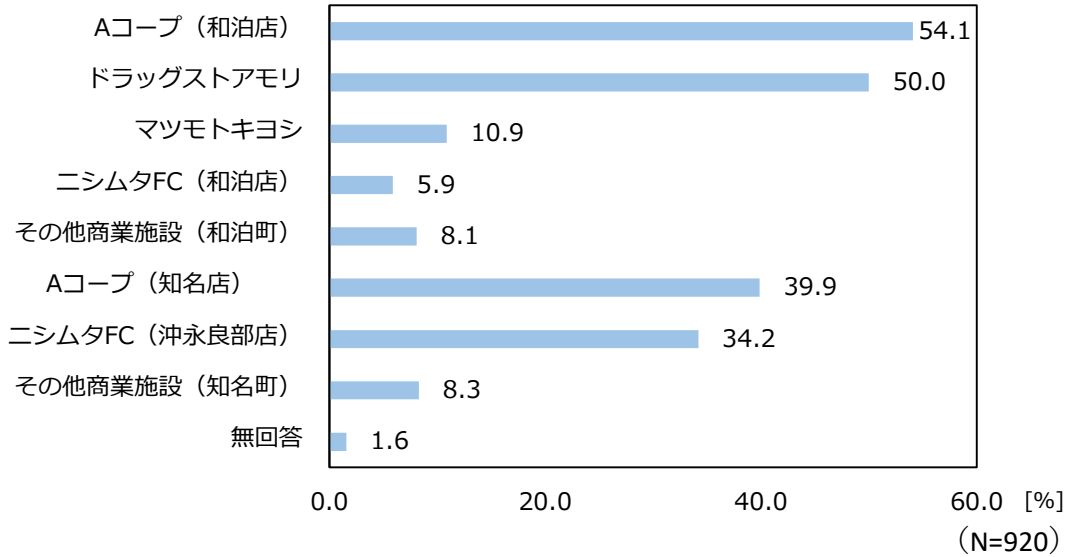
⑦-③キャッシュレス決済を利用しない理由

現金決済のみである回答者に対し、キャッシュレス決済を利用しない理由を聞いたところ、「現金の方が管理しやすい」が54.6%と最も多く、次いで「利用方法がよくわからない」が34.0%と多くなっている。



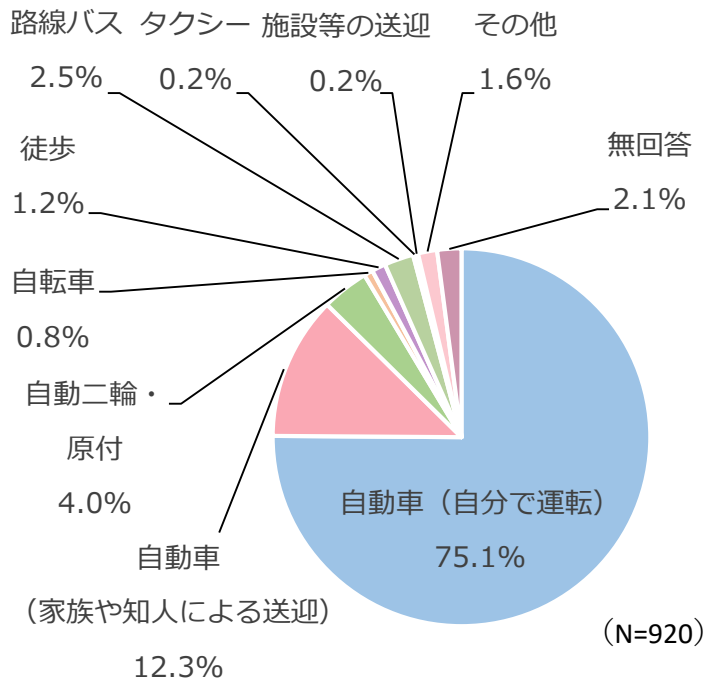
⑧-① 主な買い物先

買い物先は、「Aコープ(和泊店)」が54.1%と最も多く、次いで「ドラッグストアモリ」が50.0%、「Aコープ(知名店)」が39.9%と多くなっている。



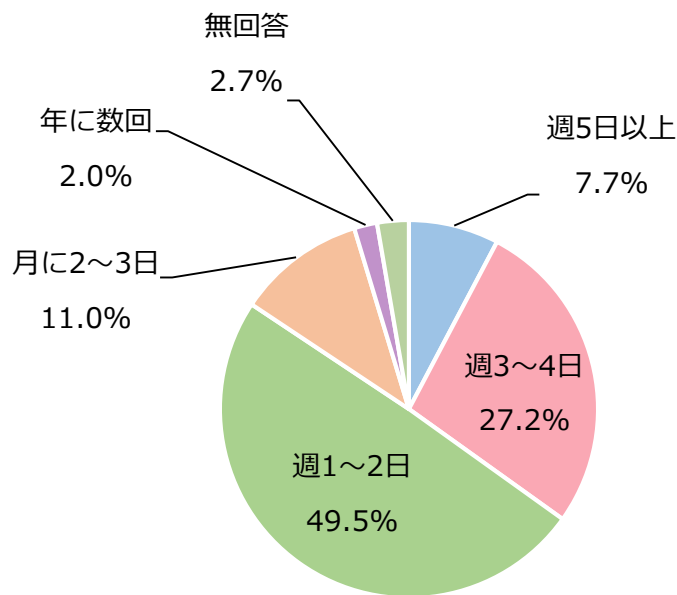
⑧-② 買い物での移動手段

買い物での移動手段は、「自動車(自分で運転)」が75.1%と最も多く、次いで「自動車(家族や知人による送迎)」が12.3%と多くなっている。



⑧-③ 買い物の頻度

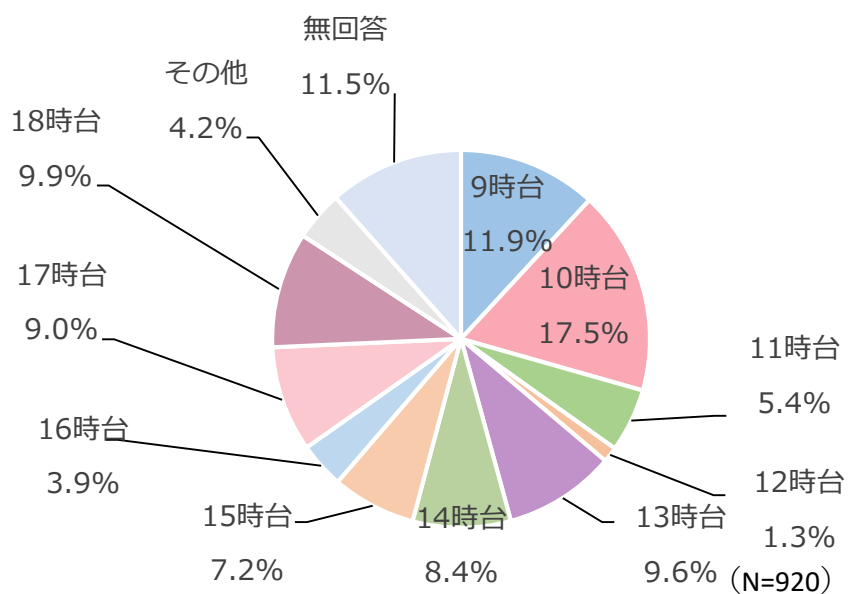
買い物の頻度は、「週1～2日」が49.5%と最も多く、次いで「週3～4日」が27.2%と多くなっている。



(N=920)

⑧-④ 買い物での出発時間

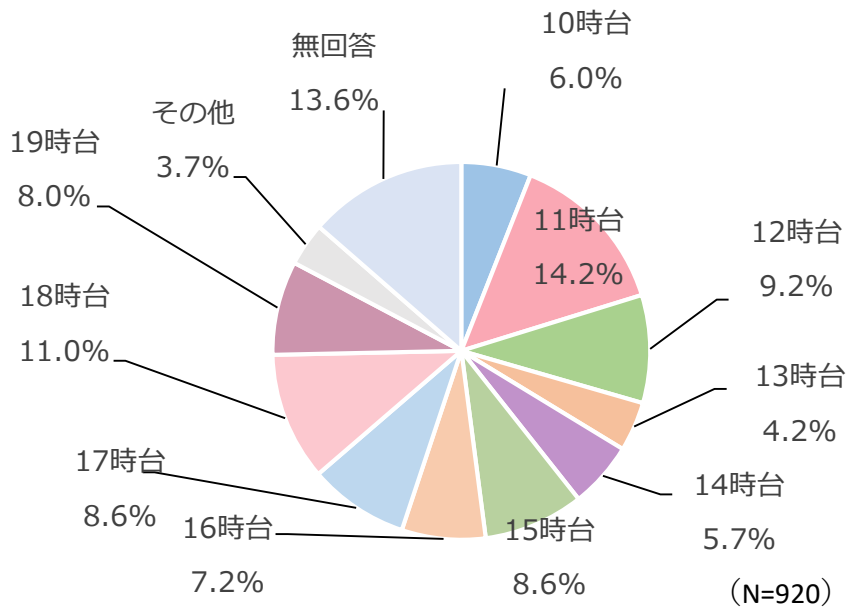
買い物での出発時間は、「10時台」が17.5%と最も多く、次いで「9時台」が11.9%と多くなっている。



(N=920)

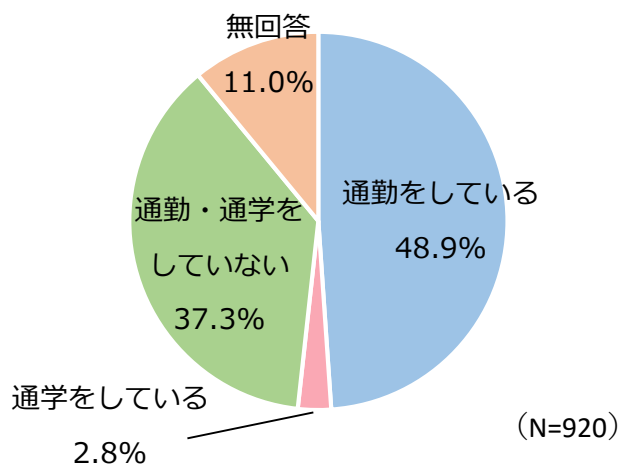
⑧-⑤ 買い物での帰宅時間

買い物での帰宅時間は、「11時台」が14.2%と最も多く、次いで「18時台」が11.0%と多くなっている。



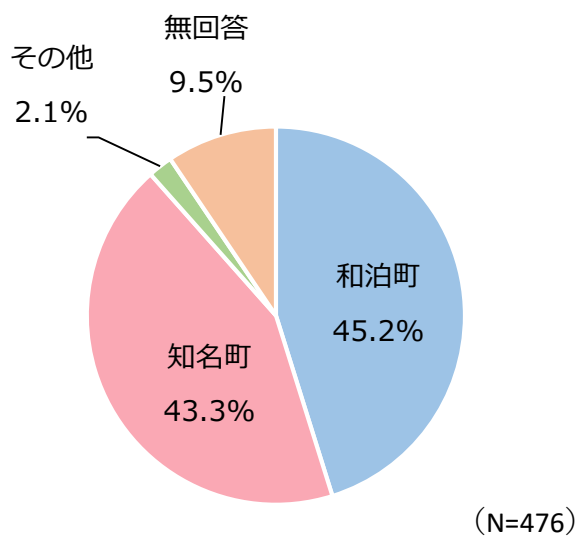
⑨-①通勤・通学の有無

通勤・通学の有無は、「通勤をしている」が48.9%、「通学をしている」が2.8%、「通勤・通学をしていない」が37.3%となっている。



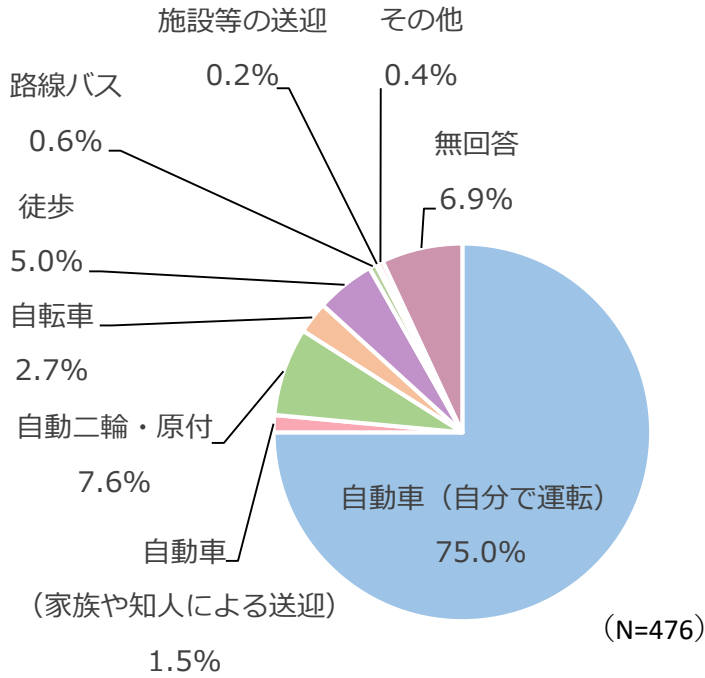
⑨-②通勤・通学先

通勤・通学先は、「和泊町」が45.2%、「知名町」が43.3%となっている。



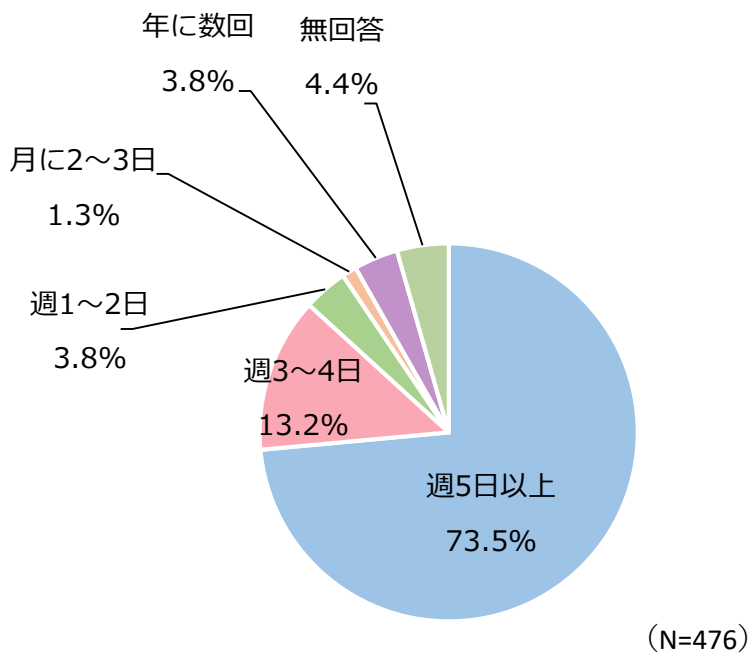
⑨-③通勤・通学での移動手段

通勤・通学での移動手段は、「自動車（自分で運転）」が75.0%と最も多く、次いで「自動二輪・原付」が7.6%と多くなっている。



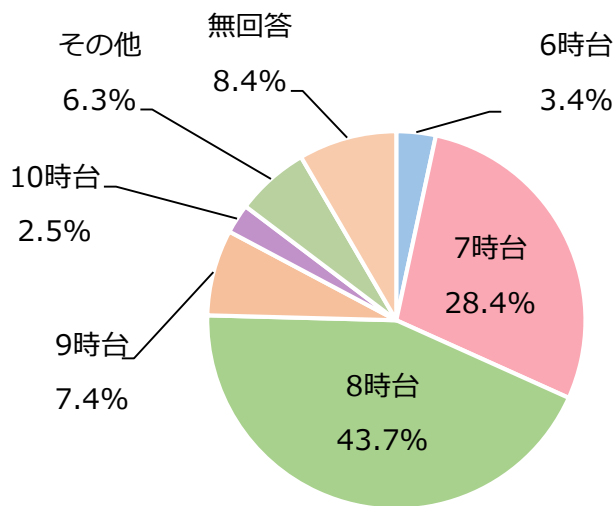
⑨-④通勤・通学の頻度

通勤・通学の頻度は、「週5日以上」が73.5%と最も多く、次いで「週3~4日」が13.2%と多くなっている。



⑨-⑤ 通勤・通学での出発時間

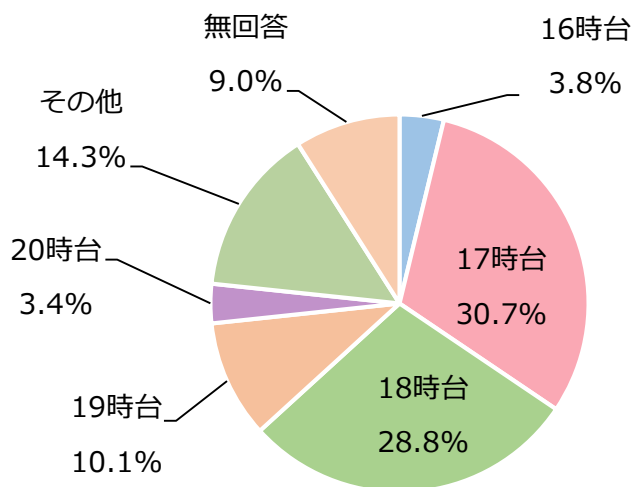
通勤・通学での出発時間は、「8時台」が43.7%と最も多く、次いで「7時台」が28.4%と多くなっている。



(N=476)

⑨-⑥ 通勤・通学での帰宅時間

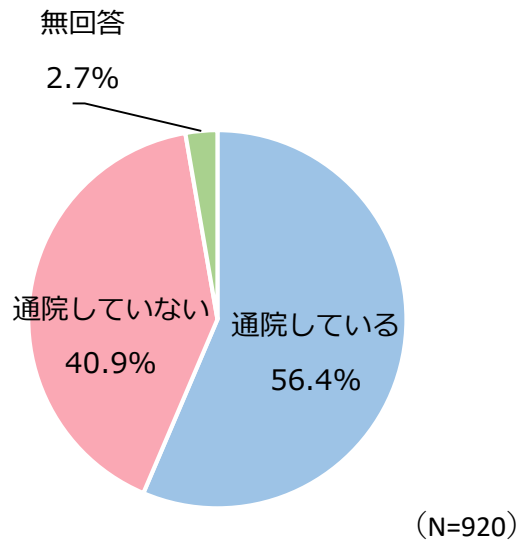
通勤・通学での帰宅時間は、「17時台」が30.7%と最も多く、次いで「18時台」が28.8%と多くなっている。



(N=476)

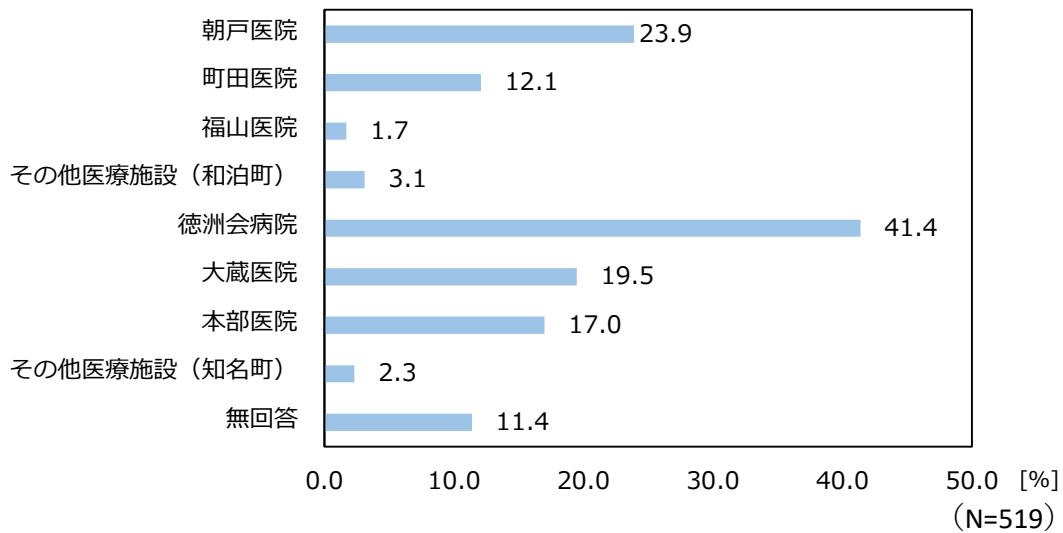
⑩-① 通院の有無

通院の有無は、「通院している」が56.4%、「通院をしていない」が40.9%となっている。



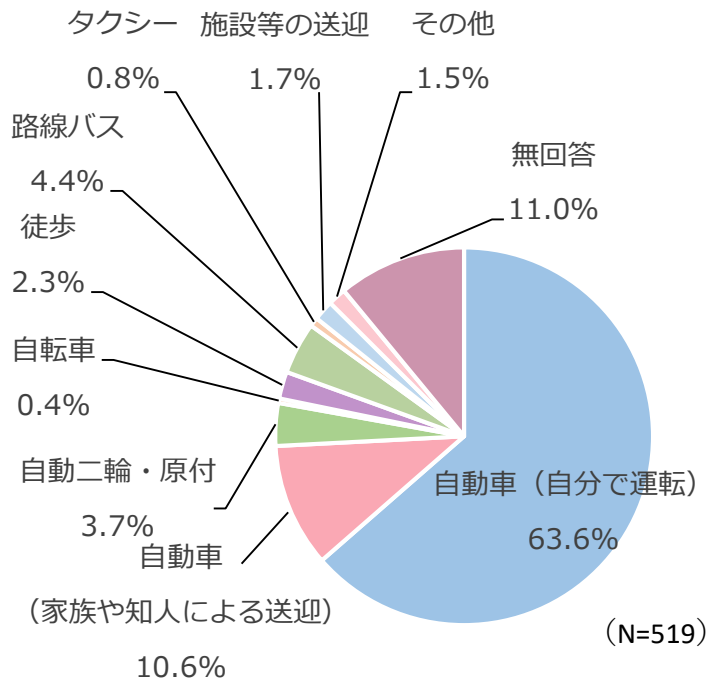
⑩-② 主な通院先

通院先は、「徳洲会病院」が41.4%と最も多く、次いで「朝戸医院」が23.9%、「大蔵医院」が19.5%と多くなっている。



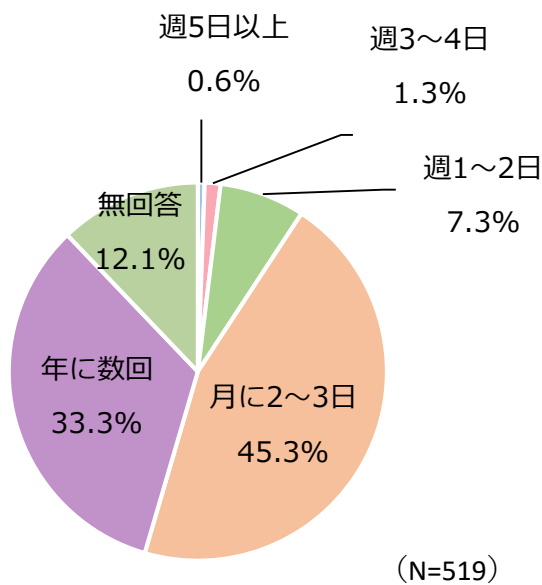
⑩-③ 通院での移動手段

通院での移動手段は、「自動車（自分で運転）」が63.6%と最も多く、次いで「自動車（家族や知人による送迎）」が10.6%と多くなっている。



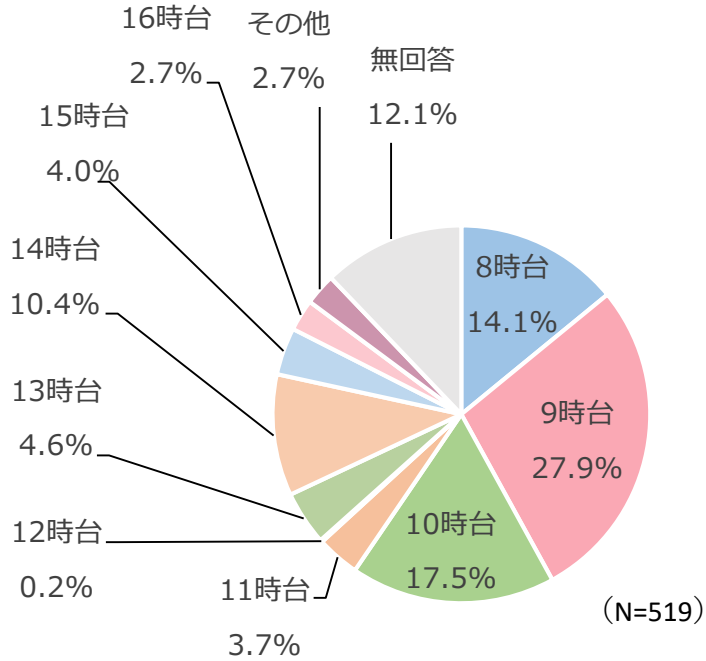
⑩-④ 通院の頻度

通院の頻度は、「月に2~3日」が45.3%と最も多く、次いで「年に数回」が33.3%と多くなっている。



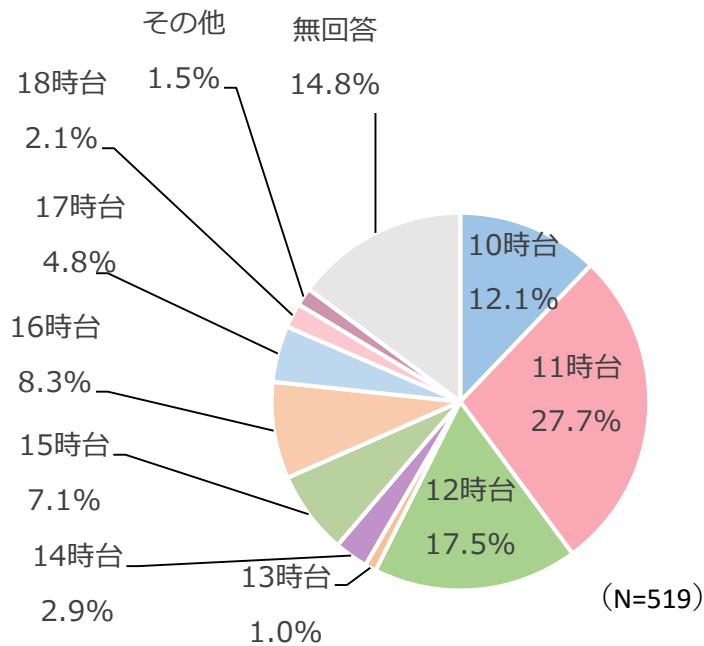
⑩-⑤ 通院での出発時間

通院での出発時間は、「9時台」が27.9%と最も多く、次いで「10時台」が17.5%と多くなっている。



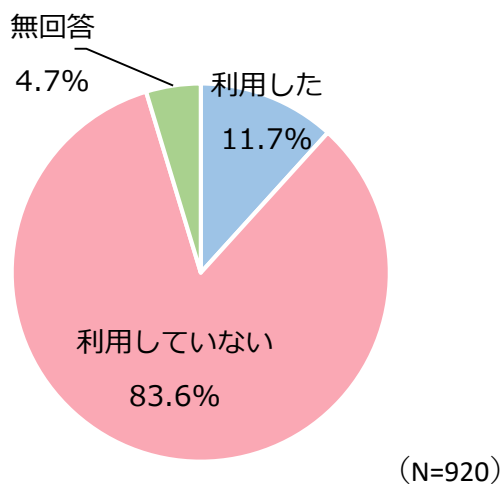
⑩-⑥ 通院での帰宅時間

通院での帰宅時間は、「11時台」が27.7%と最も多く、次いで「12時台」が17.5%と多くなっている。



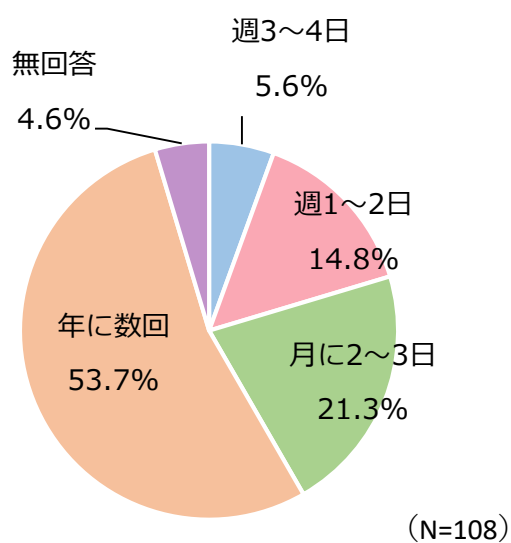
⑪-① 路線バスの利用状況

直近1年間での路線バスの利用状況は、「利用した」が11.7%、「利用していない」が83.6%となっている。



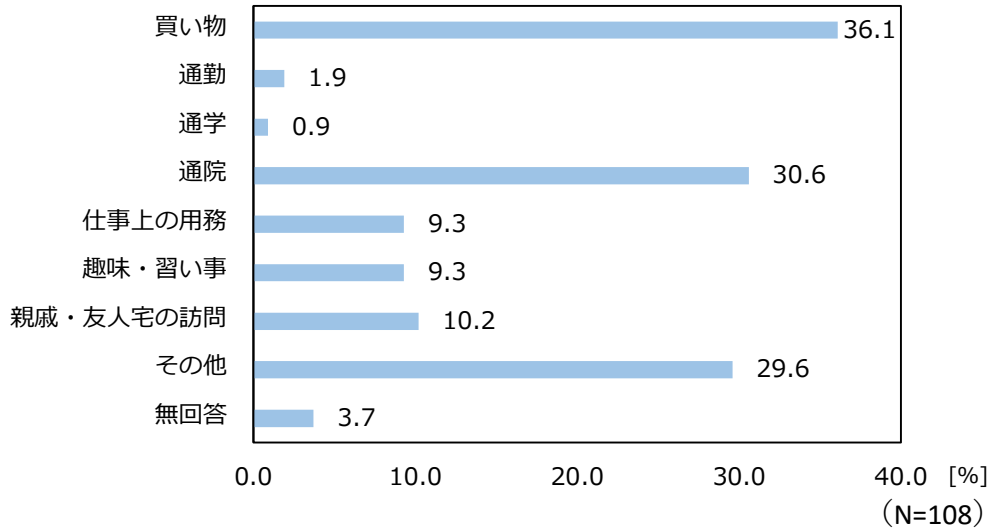
⑪-② 路線バスの利用頻度

路線バスの利用頻度は、「年に数回」が53.7%と最も多く、次いで「月に2~3日」が21.3%、「週1~2日」が14.8%と多くなっている。



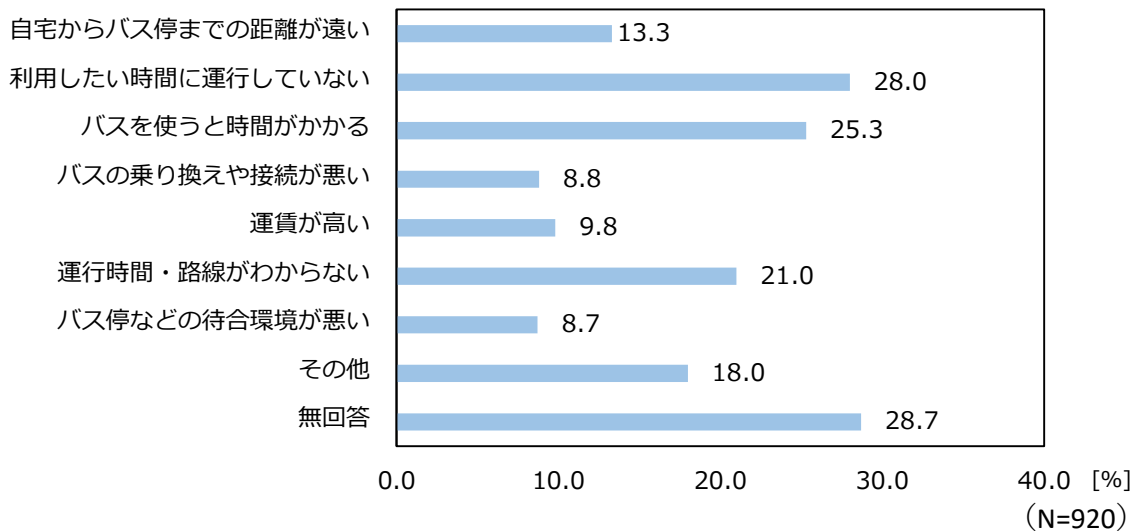
⑪-③ 路線バスの利用目的

路線バスの利用目的は、「買い物」が36.1%と最も多く、次いで「通院」が30.6%と多くなっている。



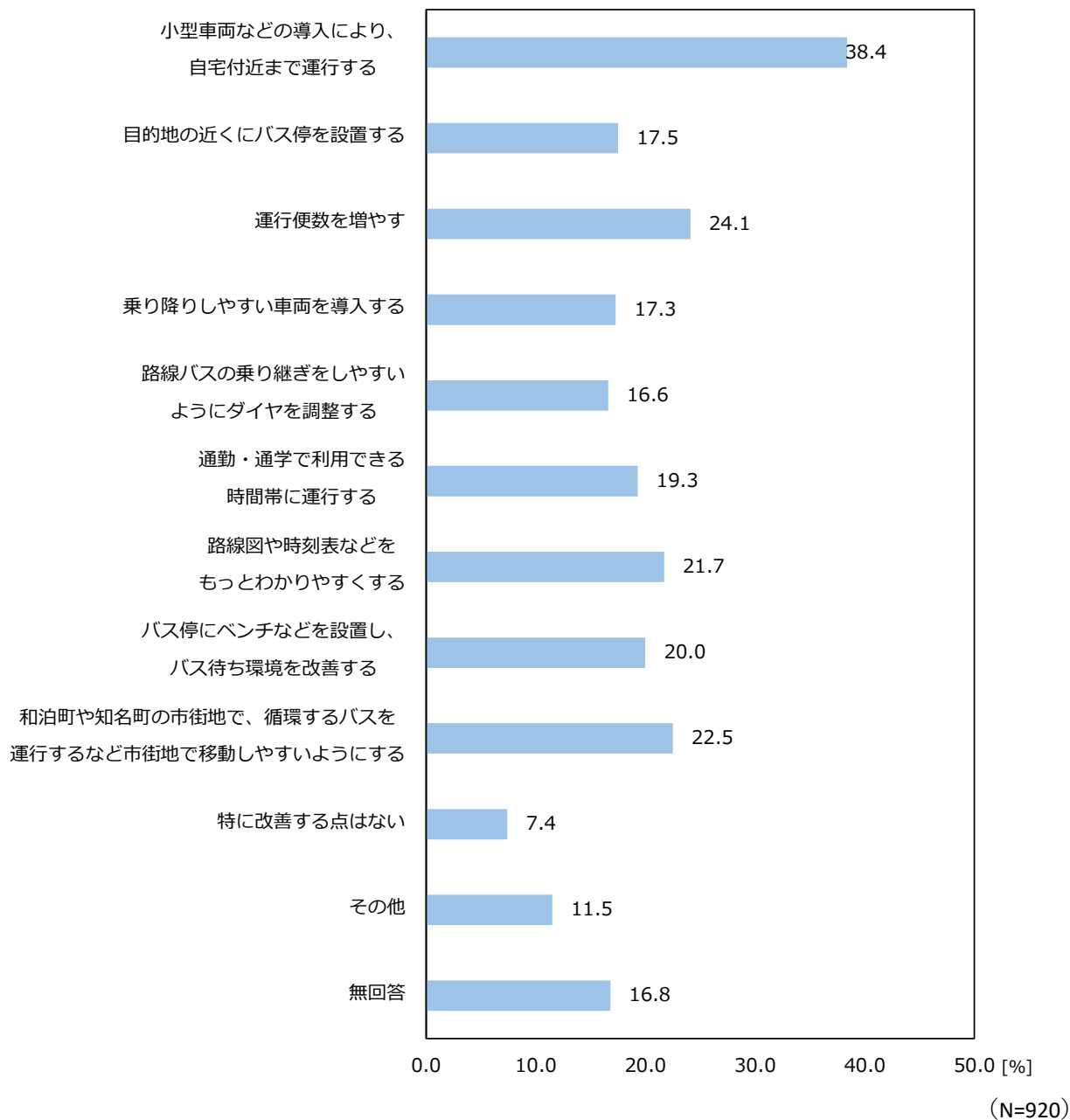
⑪-④ 路線バスの不便な点

路線バスの不便な点は、「利用したい時間に運行していない」が28.0%と最も多く、次いで「バスを使うと時間がかかる」が25.3%、「運行時間・路線がわからない」が21.0%と多くなっている。



⑪-⑤ 路線バスの改善点

路線バスの改善点は、「小型車両などの導入により、自宅付近まで運行する」が38.4%と最も多く、次いで「運行便数を増やす」が24.1%と多くなっている。



2. 路線バス利用者アンケート

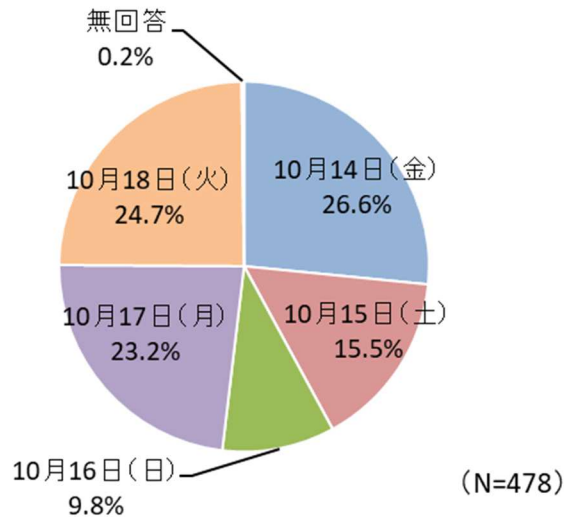
アンケート概要

| | |
|---------|--|
| 調査の目的 | 3つの検討事業に対する利用者ニーズと、現在の路線バス利用者への影響を把握する。 |
| 調査対象 | 路線バス利用者 5路線（空港線、知名・国頭線、永嶺線、後蘭線、ガジマル線） ※ <u>実施期間中の190本運行のうち182本のバス利用者に対して実施</u> |
| 調査方法 | 調査員が路線バスに乗車しアンケート調査を実施 ※ <u>アンケートは、利用者の乗車中に実施しているため、アンケート中に降車停留所に達した利用者の回答は途中までの回答としている。その場合、その後の回答項目は無回答として取り扱っている。</u> ※ <u>複数回乗車の利用者に対しては、乗車ごとに異なる回答となる特定の項目のみ回答をお願いしている。</u> |
| 実施期間 | 令和4年10月14日～令和4年10月18日 ※ <u>高齢者の利用が多くなる可能性が高い年金振込日を元に期間を設定</u> |
| 回収数・回収率 | 回収数：347件 回収率：72.6% |
| 調査項目 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 回答者の属性について <ul style="list-style-type: none"> ・運転免許保有状況 ・自動車保有状況 ○ 乗車情報 <ul style="list-style-type: none"> ・運賃 ・乗車目的 ・乗車頻度 ○ 循環路線について（乗り換えの可能性について） ○ 均一運賃制について（料金について） ○ キャッシュレス決済について（携帯電話、キャッシュレス決済について） |

調査結果

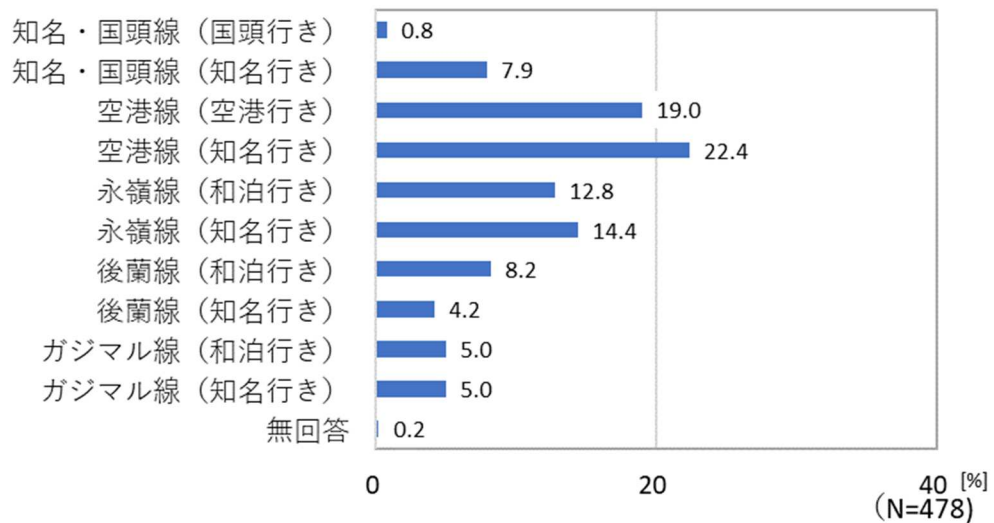
調査日別アンケート回答数

5日間の調査期間中の日別でのアンケート回答割合は下記の通りとなり、「10月14日(金)」、「10月18日(火)」、「10月17日(月)」と平日が多くなっている。



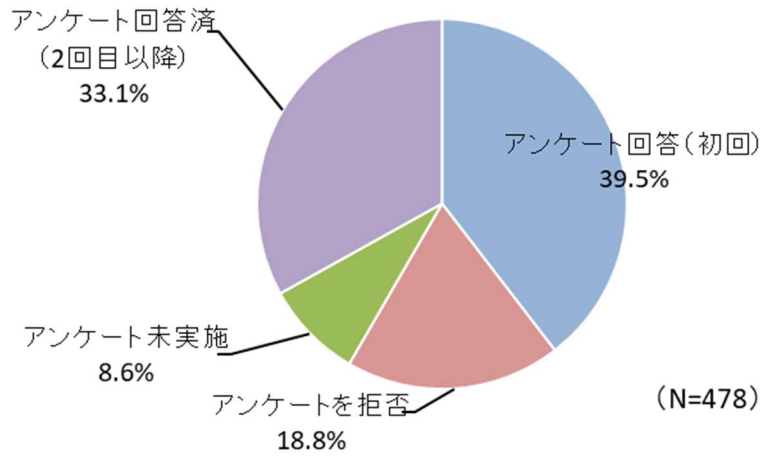
路線別アンケート回答数

路線別の回答数は「空港線(知名行き)」が22.4%と最も多く、次いで「空港線(空港行き)」が19.0%、「永嶺線(知名行き)」が14.4%となっている。



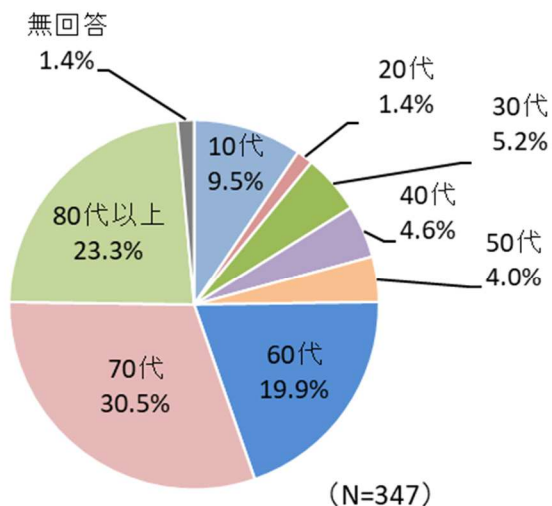
アンケート回答状況

アンケートの回答状況は「アンケート回答（初回）」が39.5%、「アンケートを拒否」が18.8%、「アンケート未実施」が8.6%、「アンケート回答済（2回目以降）」が33.1%となっている。



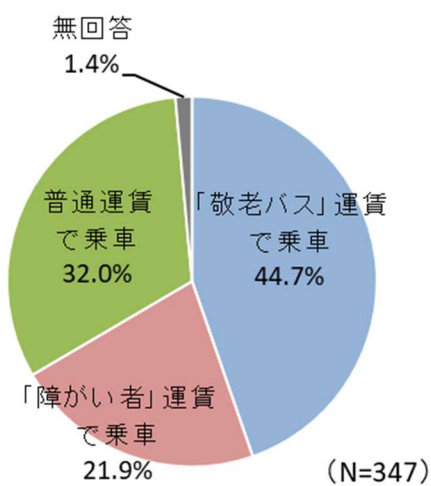
①年代

回答者の年代は、「70代」が30.5%と最も多く、次いで「80代」が23.3%、「60代」が19.9%と多くなっている。



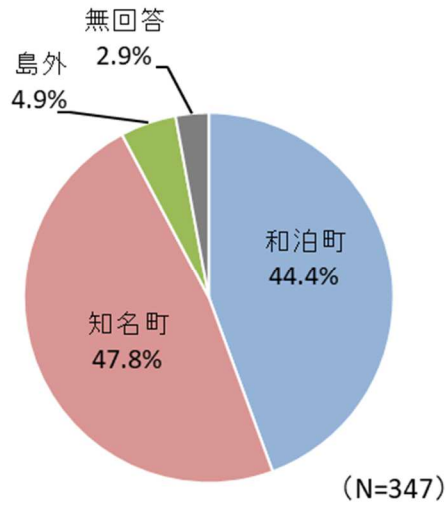
②乗車運賃

回答者の路線バス利用の乗車運賃は、「敬老バス運賃で乗車」が44.7%と最も多く、次いで「普通運賃で乗車」が32.0%、「障がい者運賃で乗車」が21.9%となっている。



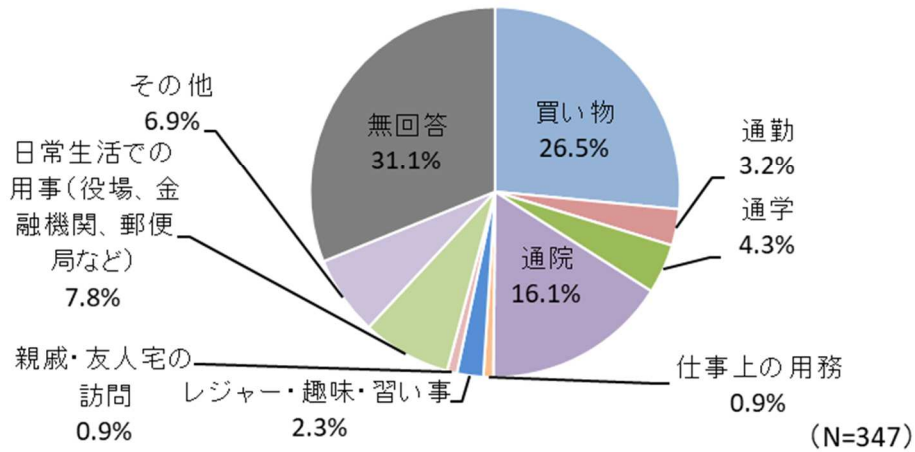
③居住地

回答者の居住地は「和泊町」が44.4%、「知名町」が47.8%、「島外」が4.9%となっている。



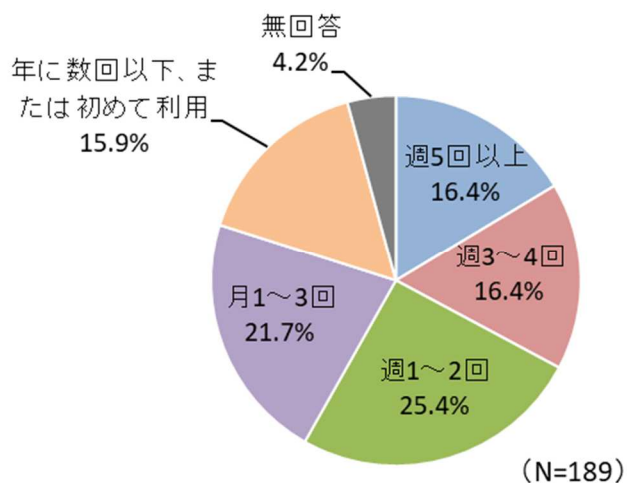
④乗車目的

乗車目的については「買い物」が26.5%と最も多く、次いで「通院」が16.1%、「日常生活での用事（役場、金融機関、郵便局など）」が7.8%となっている。



⑤乗車頻度

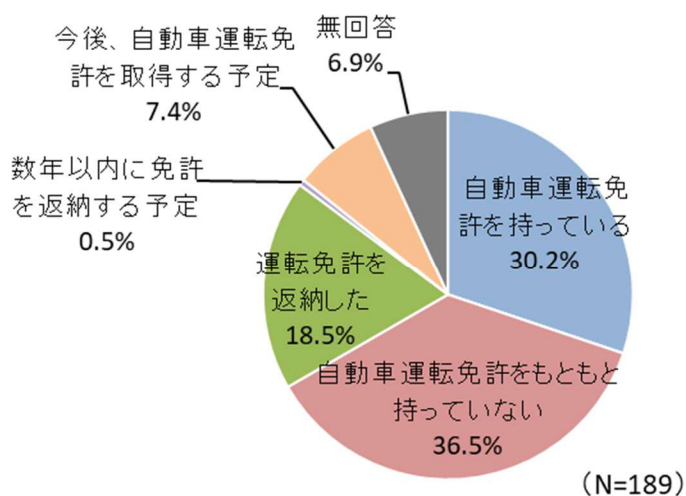
乗車頻度は「週1～2回」が25.4%と最も多く、次いで「月1～3回」が21.7%、「週3～4回」、「週5回以上」がそれぞれ16.4%となっている。



⑥運転免許保有状況

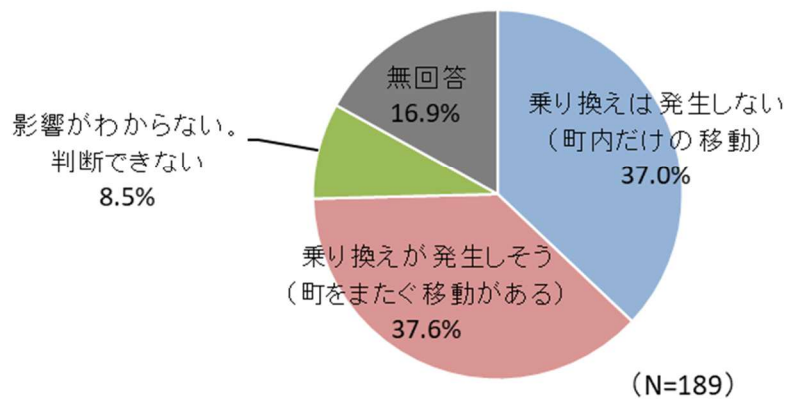
路線バス利用者の運転免許証保有状況は「自動車運転免許をもともと持っていない」が36.5%と最も多く、次いで「自動車運転免許を持っている」が30.2%、「運転免除を返納した」18.5%となっており、無回答を除く運転免許証の未所持率は62.4%となっている。

また、数年以内に免許返納を予定している人は0.5%となった。



⑦循環路線へ路線が変更された場合の乗り換えの可能性について

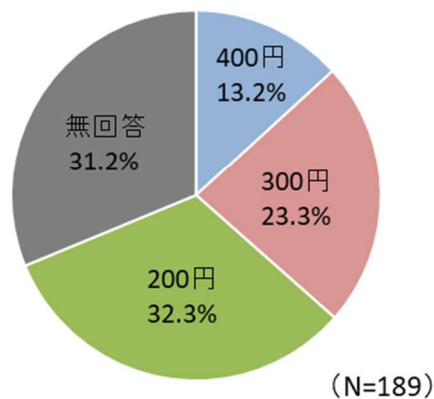
循環路線へ路線が変更された場合の乗り換えの可能性について、路線バスで町をまたぐ移動があるか聞いたところ、「乗り換えが発生しそう（町をまたぐ移動がある）」が37.6%、「乗り換えは発生しない（町内だけの移動）」が37.0%となった。



⑧路線バスの均一運賃制について

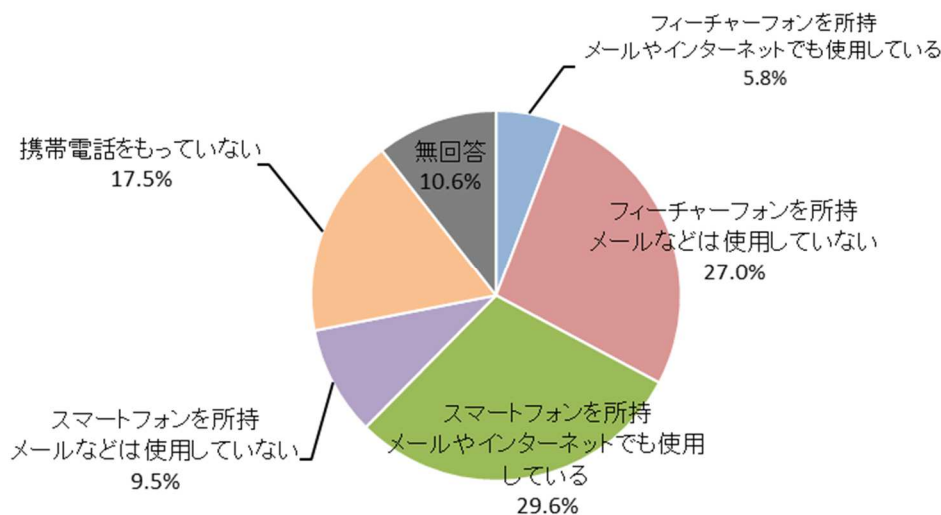
均一運賃制を導入した場合の運賃設定について聞いたところ、「200円」が32.3%と最も多く、次いで「300円」が23.3%、「400円」が13.2%となっている。

「無回答」には現在、敬老バス等の各種割引運賃で乗車しているため、判断できなかった方も含まれている。



⑨携帯電話の所有と利用について

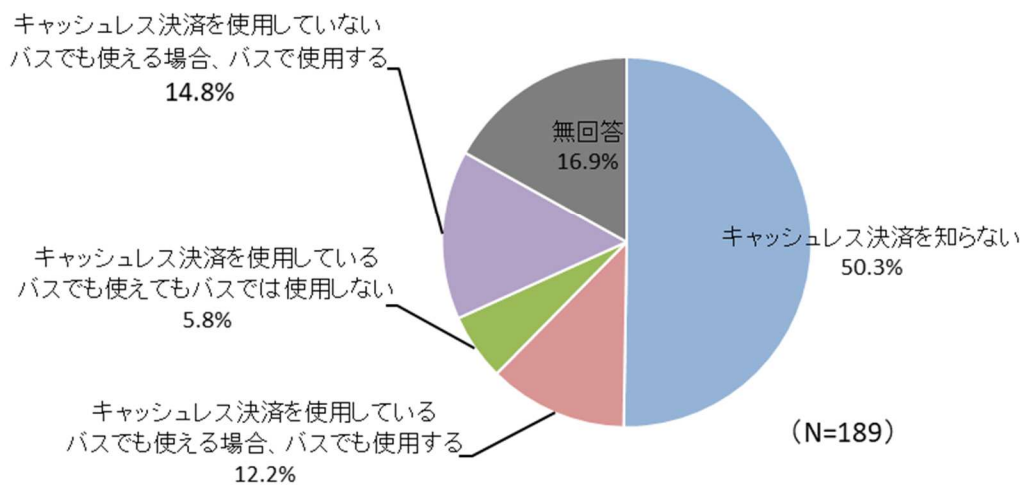
路線バス利用者に携帯電話の所有と利用について聞いたところ、「スマートフォンを所持、メールやインターネットでも使用している」が29.6%と最も多く、次いで「フィーチャーフォンを所持、メールなどは使用していない」が27.0%、「携帯電話を持っていない」が17.5%となった。



(N=189)

⑩キャッシュレス決済について

運賃支払いでのキャッシュレス決済について聞いたところ、「キャッシュレス決済を知らない」が最も多く50.3%となり、次いで「キャッシュレス決済を使用していない。バスでも使える場合バスで使用する」が14.8%、「キャッシュレス決済を使用している。バスでも使える場合、バスでも使用する。」が12.2%となった。



(N=189)

3. 自治会長アンケート

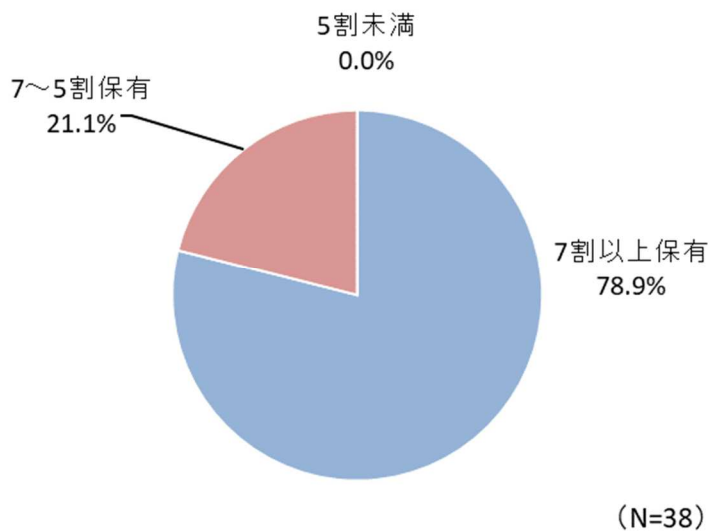
アンケート概要

| | |
|---------|--|
| 調査の目的 | 3つの検討事業に対する潜在的ニーズとの比較、事業を実施した場合の影響を把握する。 |
| 調査対象 | 和泊町（21字）、知名町（21字） 合計42字 |
| 調査方法 | 各字の自治会長へアンケートを配布・回収 ※ <u>和泊町（令和4年10月24日）、知名町（令和4年10月25日）それぞれ自治会長会にてアンケートについての説明を実施。</u> |
| 実施期間 | 和泊町：令和4年10月24日～令和4年11月7日 知名町：令和4年10月25日～令和4年11月7日 |
| 回収数・回収率 | 回収数：38件（和泊町：20件、知名町：18件） 回収率：90.0% |
| 調査項目 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 字住民の情報について <ul style="list-style-type: none"> ・住民の車保有状況 ・住民の主な移動目的 ・住民の主な移動手段 ○ 循環路線について（循環路線へ変更した場合の影響） ○ 均一運賃制について（利用者の変化、利便性について） ○ キャッシュレス決済について ○ 字での公共交通に対する取組について |

調査結果

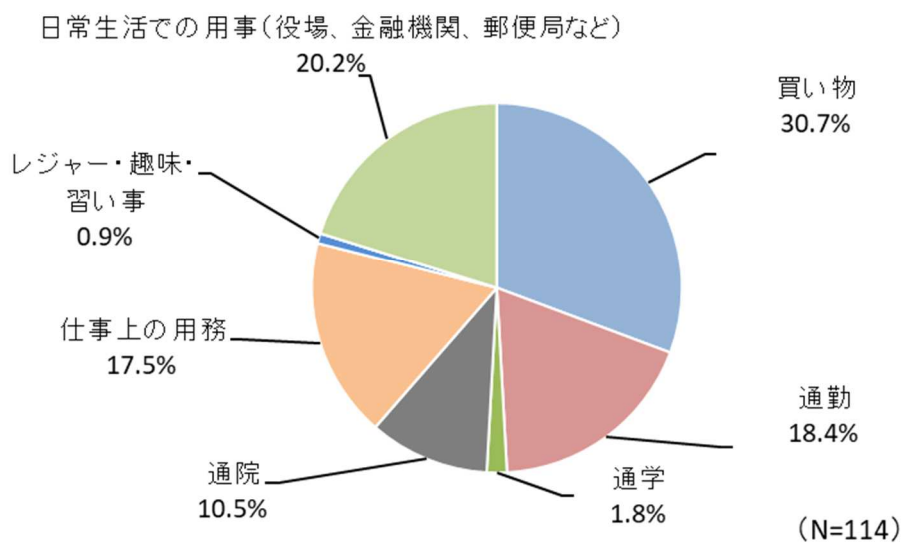
①字の住民の車保有状況

車の保有状況では「7割以上保有」78.9%、「7～5割保有」が21.1%となった。5割未満の回答は0.0%となり、高い所有状況が確認された。



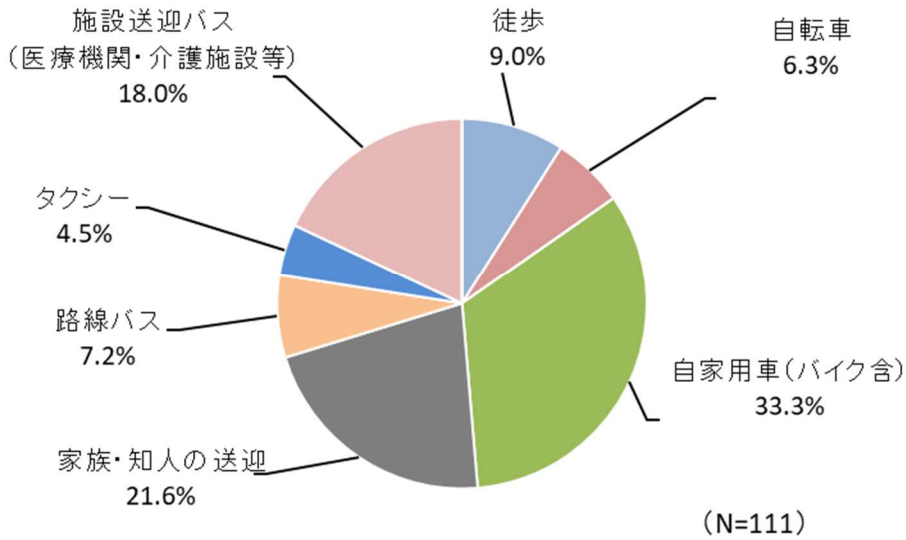
②字の住民の移動目的（公共交通の利用関係なく）

住民の移動目的について、目的として多いものから最大3つ選択する形で聞いたところ、最も多かったのは「買い物」で30.7%、次いで「日常生活での用事（役場、金融機関、郵便局など）」が20.2%、「通勤」18.4%となった。



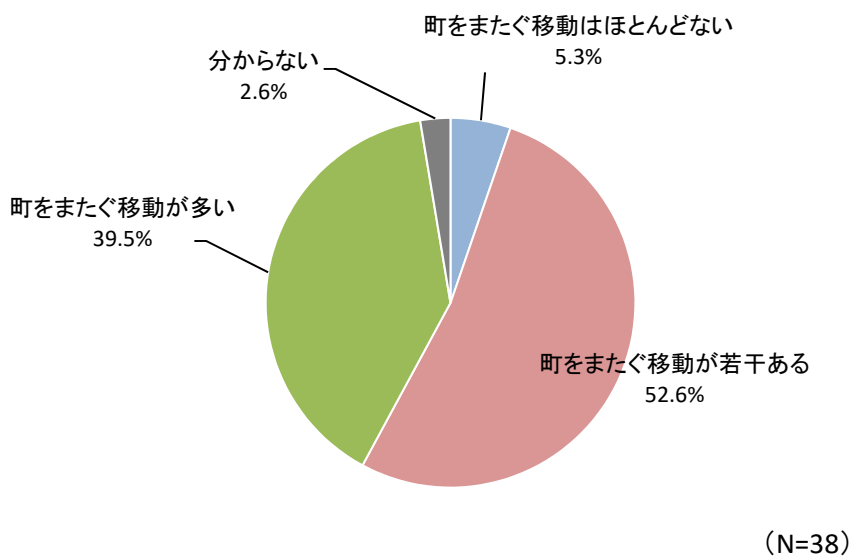
③字の住民の移動手段

住民の移動手段について、手段として多いものから最大3つ選択する形で聞いたところ、最も多かったのは「自家用車（バイク含）」で33.3%、次いで「家族・知人の送迎」で21.6%、「施設送迎バス（医療機関・介護施設等）」で18.0%となった。



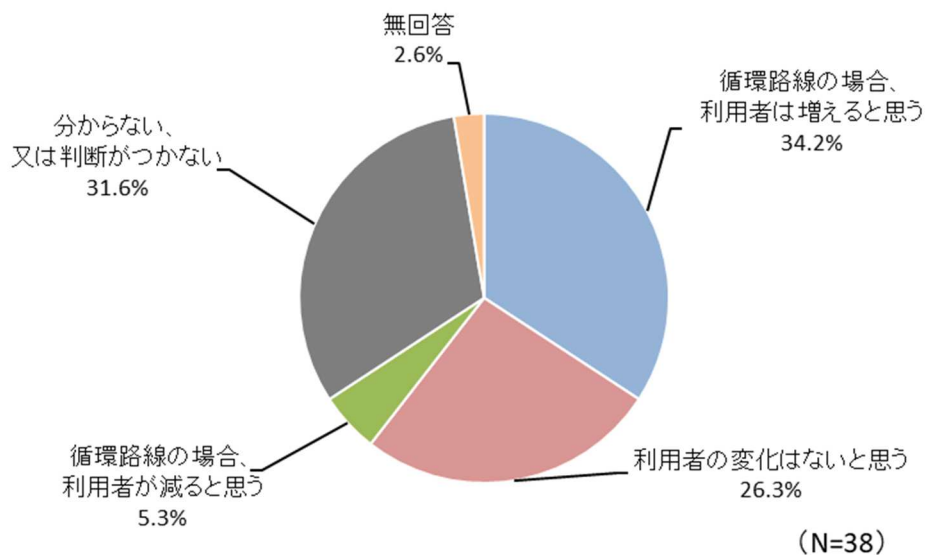
④字の住民の日常生活での町をまたぐ移動について

住民の日常生活での町をまたぐ移動については「町をまたぐ移動が若干ある」が52.6%、「町をまたぐ移動が多い」が39.5%となり、「町をまたぐ移動はほとんどない」は5.3%となった。



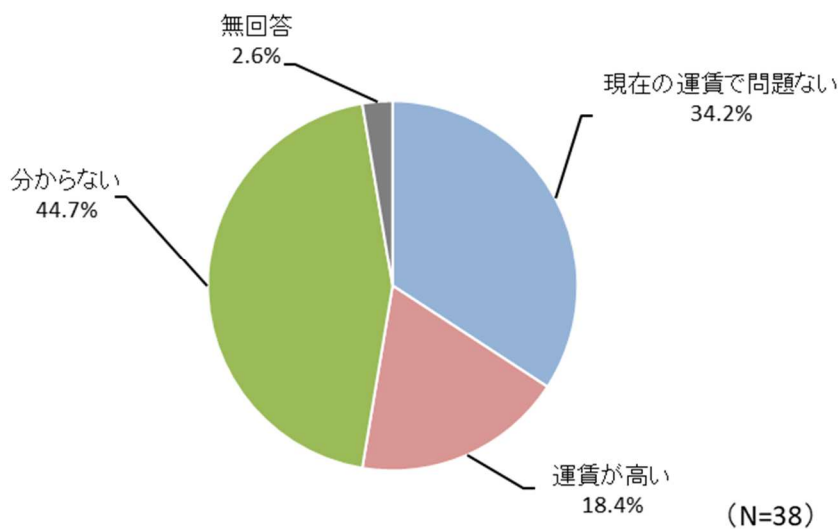
⑤路線バスの一部路線を循環路線へ変更した場合の影響

路線バスの一部路線を循環路線へ変更した場合の影響について聞いたところ、「循環路線の場合、利用者は増えると思う」が34.2%、「利用者の変化はないと思う」が26.3%となり、「循環路線の場合利用者が減ると思う」は5.3%となった。



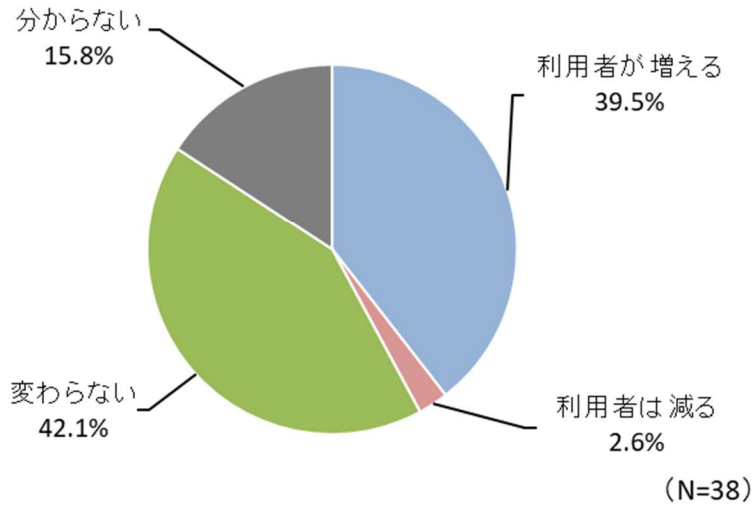
⑥路線バスの運賃について

路線バスの現在の運賃について、字の住民から聞いたことのある意見として質問したところ、「現在の運賃で問題ない」が34.2%、「運賃が高い」が18.4%となった。



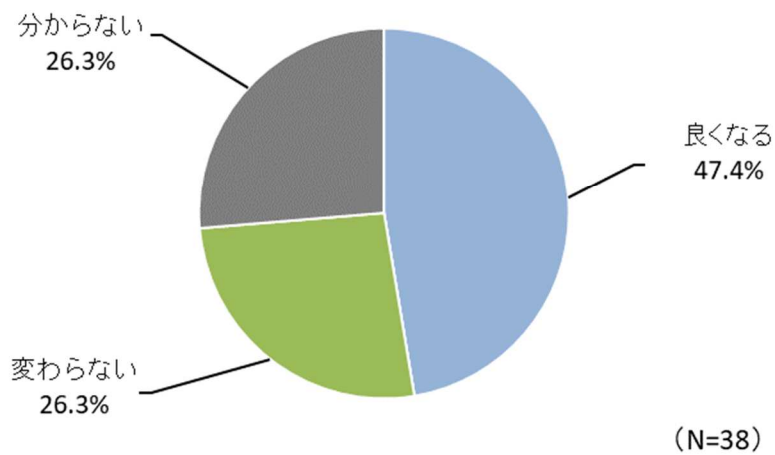
⑦-① 路線バスの均一運賃制による利用者について

路線バスの均一運賃制導入による利用者の変化について聞いたところ、「利用が増える」が39.5%、「利用者は減る」が2.6%、「変わらない」が42.1%となった。



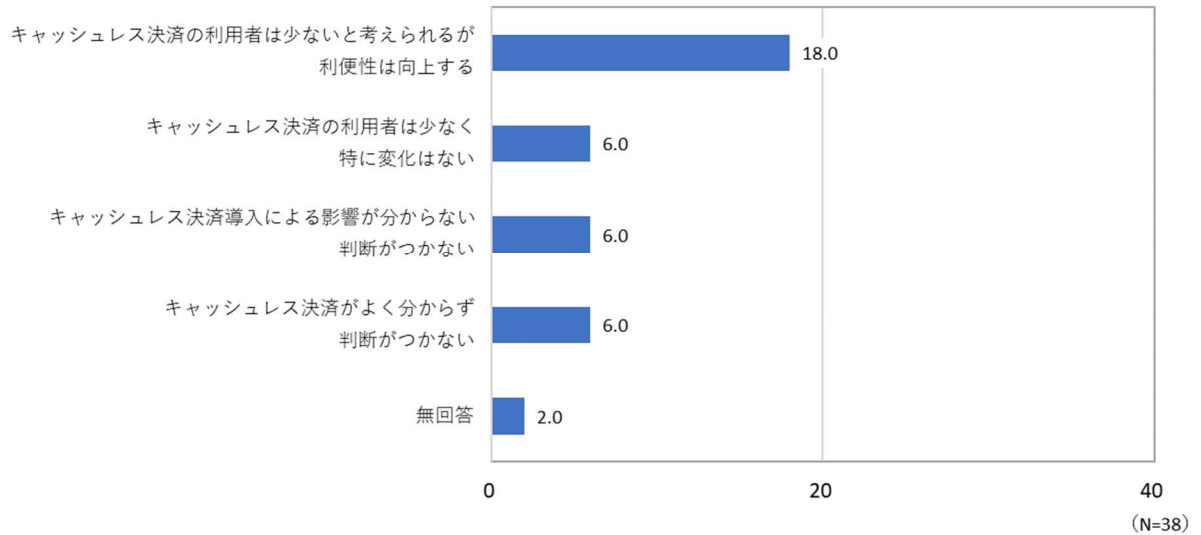
⑦-② 路線バスの均一運賃制による利便性について

路線バスの均一運賃制導入による利便性の変化について聞いたところ、「良くなる」が47.4%、「変わらない」が26.3%となり、「悪くなる」の回答は無かった。



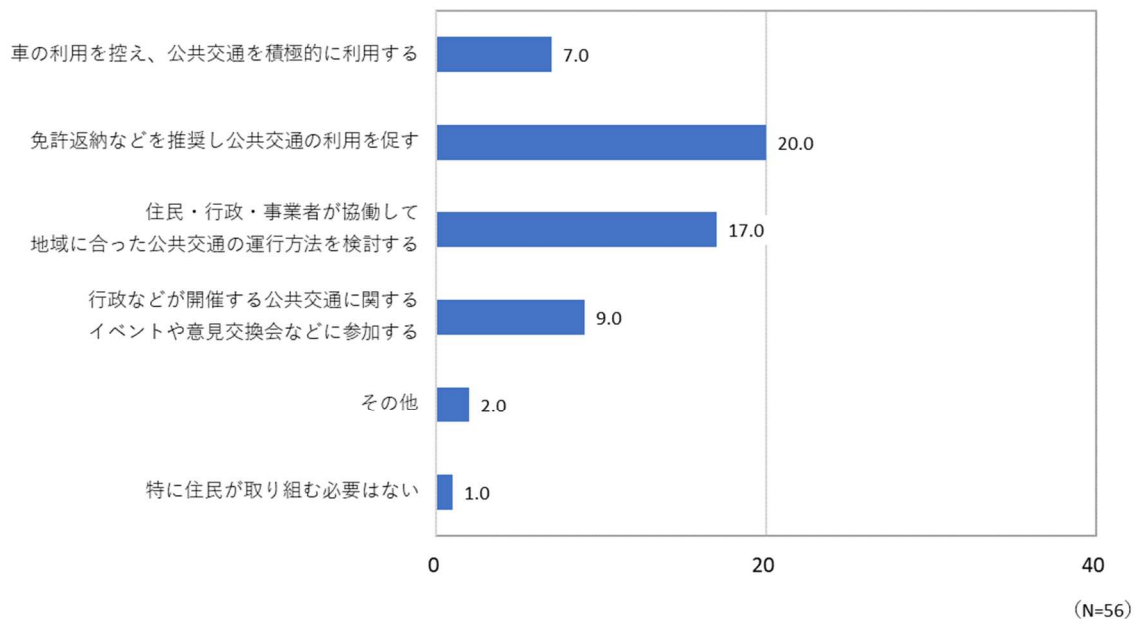
⑧路線バスのキャッシュレス決済の導入について

路線バスのキャッシュレス決済の導入については「キャッシュレス決済の利用者は少ないと考えられるが利便性は向上する」が18.0%となった。



⑨公共交通の維持に向けた字での取り組み

公共交通の維持に向けた字での取り組みについて、複数選択で回答をもらったところ、「免許返納などを推奨して公共交通の利用を促す」が20.0%となり、次いで、「住民・行政・事業者が協働して地域に合った公共交通の運行方法を検討する」が17.0%となった。



4. 公共交通事業者等関係者へのヒアリング調査

アンケート概要

| | |
|-------|---|
| 調査の目的 | 交通事業者や移動先施設等の関係機関に対しヒアリングを実施し、利用状況の実態や、利用者のニーズを把握する。 |
| 調査対象 | <u>交通事業者</u> ・ 沖永良部バス企業団 ・ えらぶ観光タクシー <u>その他関係機関</u> ・ Aコープ和泊店 ・ Aコープ知名店 ・ おきのえらぶ島観光協会 |
| 調査方法 | 直接面談方式 |
| 実施期間 | 令和3年度 |

調査結果

| 対象 | ヒアリング内容 |
|------|---|
| 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の利用が多いが、自宅からバス停までの移動が大変という意見も聴くことがあり、屋子母集落内でのバスの運行等、住民からの要望を受けて運行ルートの見直しを行っている。 ・ 定期的に利用する利用者が多いため、運転手と顔馴染みになる利用者も多く、車内においては利用者と運転手との会話や利用者同士の会話もあり、車内が一つのコミュニケーションの場として利用されている。 ・ 本社事務所の老朽化により、移転場所が今後の検討課題である。 |

| 対象 | ヒアリング内容 |
|------|---|
| タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー利用者は減少傾向にあり、昼間よりも夜間の利用が多い。 ・ 昼間は高齢者の利用がほとんどで、買い物、通院での利用が多い。 ・ 夜間は知名での飲食店利用後の帰りに利用されることが多い。 ・ 自衛隊官舎から買い物や港への移動時に利用されることもある。 ・ タクシー利用の減少に伴い、タクシー台数も減少しており、運転手の高齢化により、運転手数も減少している。 ・ コロナ禍において、少人数での旅行が多くなっており、旅行会社を通して、ジャンボタクシーの需要が増えている。 ・ 個人の観光客では、フローラルホテルの宿泊者が「周遊タクシープラン」の利用することが多い。 |
| 商業施設 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の多くが午前中に買い物に来ることが多く、バス利用者が開店前に待っているケースもある。 ・ バスで帰宅する買い物客がバスの到着を待つための待合室を設置しているが、コロナ禍においては閉鎖している。 ・ 生産者直売所へ出荷している農家の中には高齢者もいるので、バスで出荷してくれるサービスは喜ばれると思う。役場と連携して農家に声をかければ、利用者も増えると思う。 |
| 観光団体 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 沖永良部島を訪れる観光客は島旅に慣れている人が多く、近年ではアイランドホッピングルートを利用した来島も多い。 ・ 観光協会を訪れる観光客はレンタカーを利用している人がほとんどであるが、若年層はレンタサイクルの利用が増えている。 ・ 土日限定で観光用の周遊バスを運行させることができれば、観光客によるバス利用も増えると思う。 |

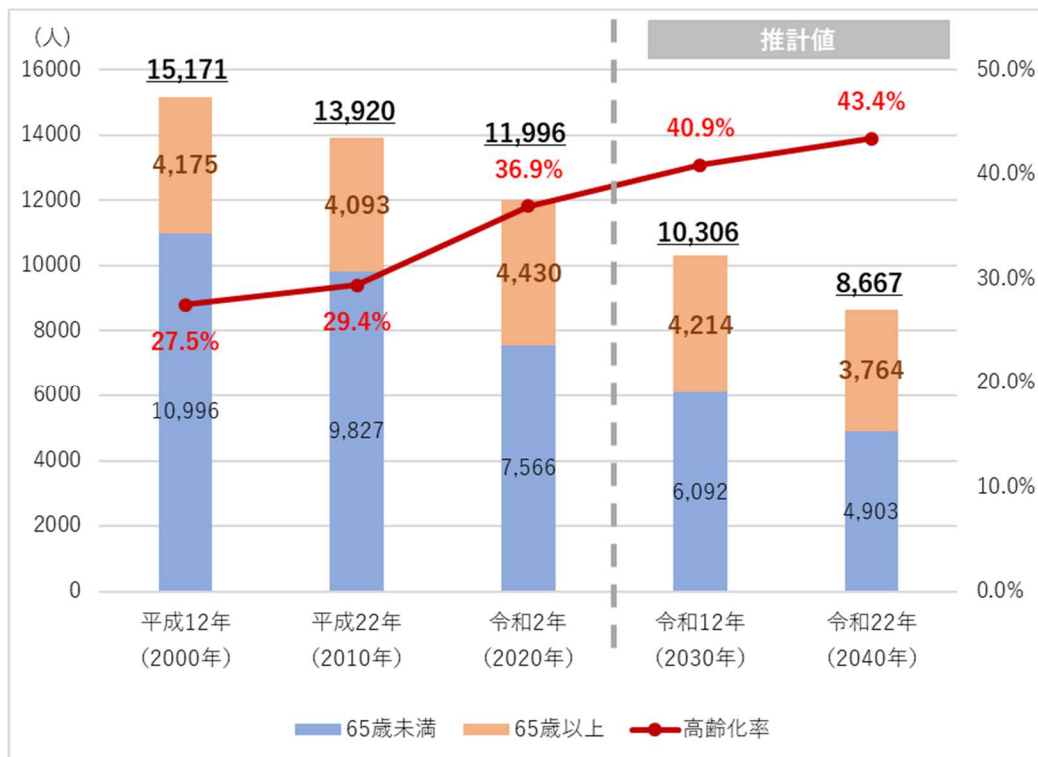
第6章 沖永良部の公共交通の課題

1. 現状と課題の整理

沖永良部島における公共交通の現状と課題の整理を行い、以下の11のポイントとしてまとめた。

ポイント① 人口減少と高齢化の進行

沖永良部島では、和泊町、知名町ともに、年々人口減少とともに高齢化が進んでおり、令和2年には、島民の36.9%が65歳以上の高齢者という状況にある。高齢化は、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後さらに進むと考えられ、令和12年には40%を超えていくと予想されている。高齢化の進行に伴い、運転免許の返納の増加や、自家用車での移動を行わない世帯が増加し、日常生活における移動が困難となる交通難民のさらなる増加が考えられる。



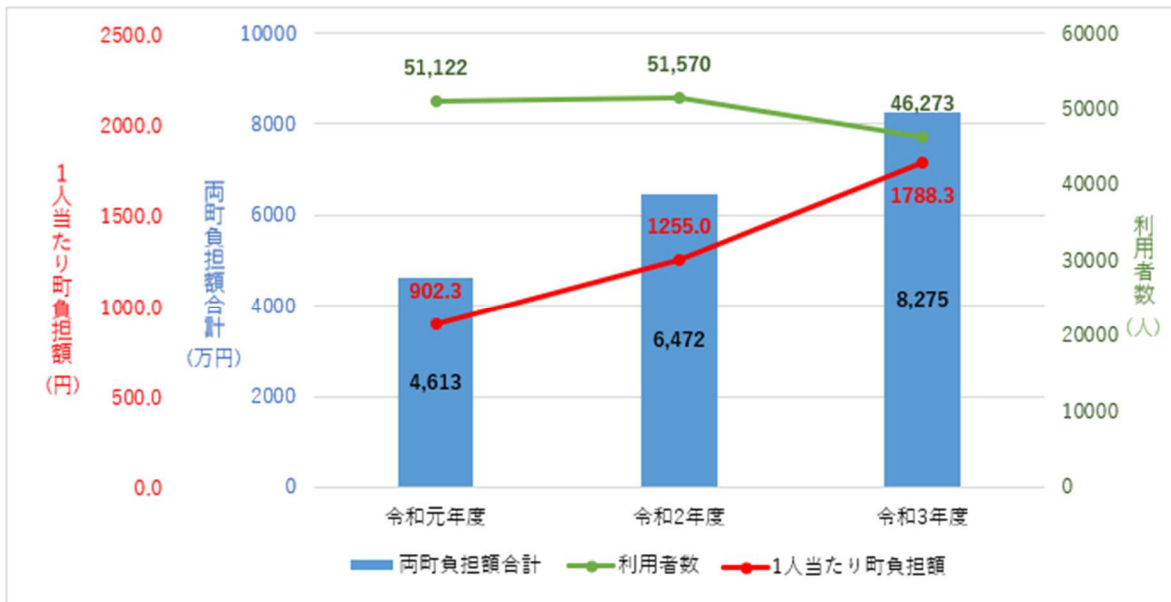
出典：国勢調査（平成12年、平成22年、令和2年）

出典：国立社会保障・人口問題研究所（令和12年、令和22年）

沖永良部島の人口と高齢化の推移

ポイント② 路線バス利用者の減少と1人あたりの両町負担額の増加

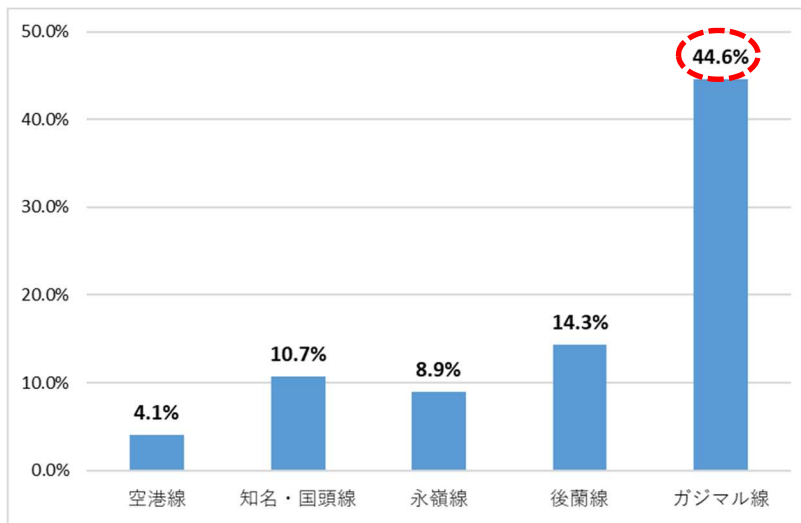
路線バス利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響もあり年々減少傾向にある。その反面、路線バス運行対する両町の補助負担額は増加しており、それに合わせて路線バス利用者1人あたりの両町の負担額も増加傾向にある。令和3年度は1人あたり1,788.3円の負担となっている。



路線バス利用者数・両町負担額・1人あたりの町負担額推移

ポイント③ 利用者の少ない路線の存在

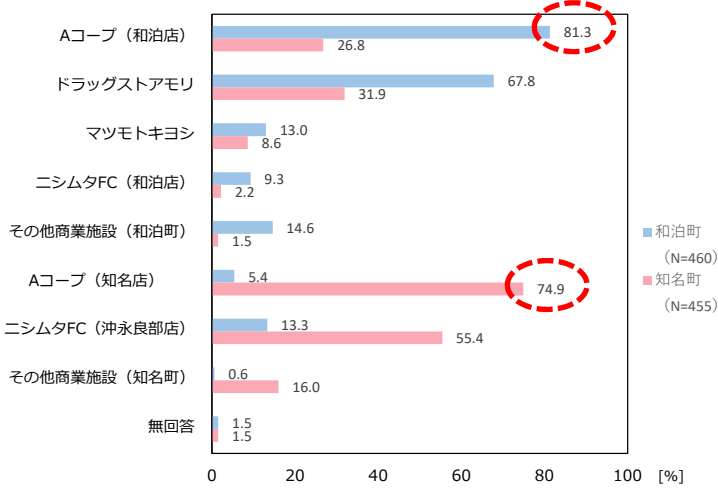
1日あたりの空バスの発生状況を確認すると「ガジマル線」が44.6%と、その他の路線と比べて高い数値となっている。運行効率の低い路線が存在している。



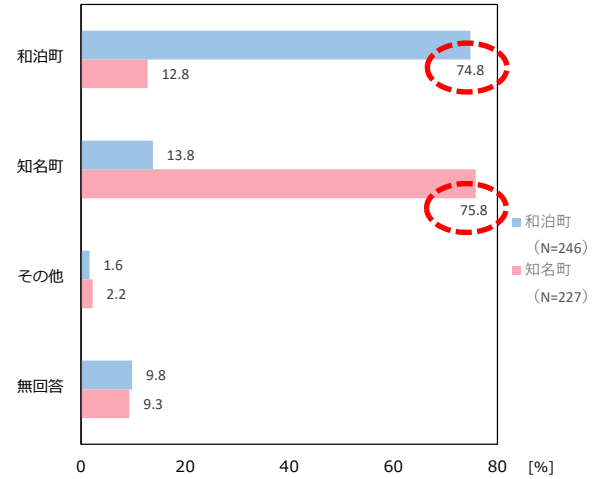
1日あたりの系統別空バス率

ポイント④ 住民の移動需要を踏まえた運行ルートの検討

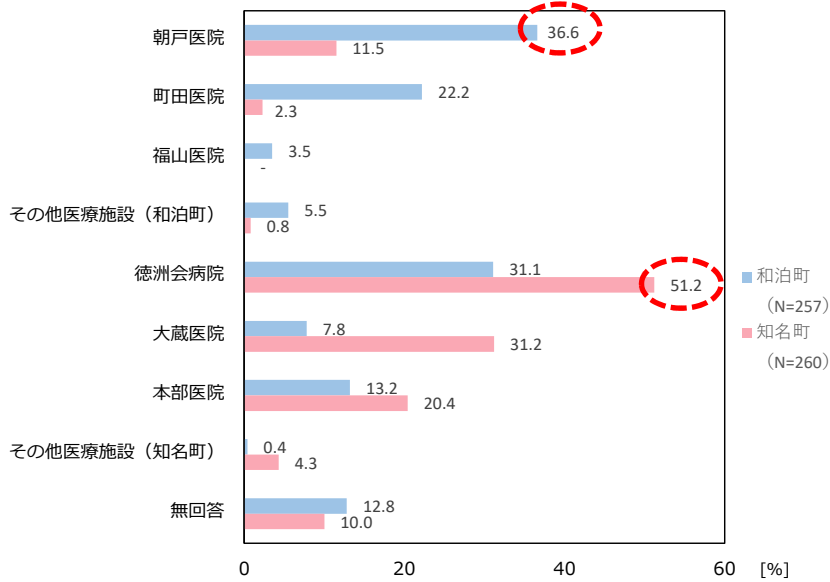
住民アンケートの結果では、住民の買い物、通勤・通学、通院等での移動は、いずれも居住地と同じ町内にある施設を行き先とする割合が高い傾向にある。



居住地別の主な買い物先

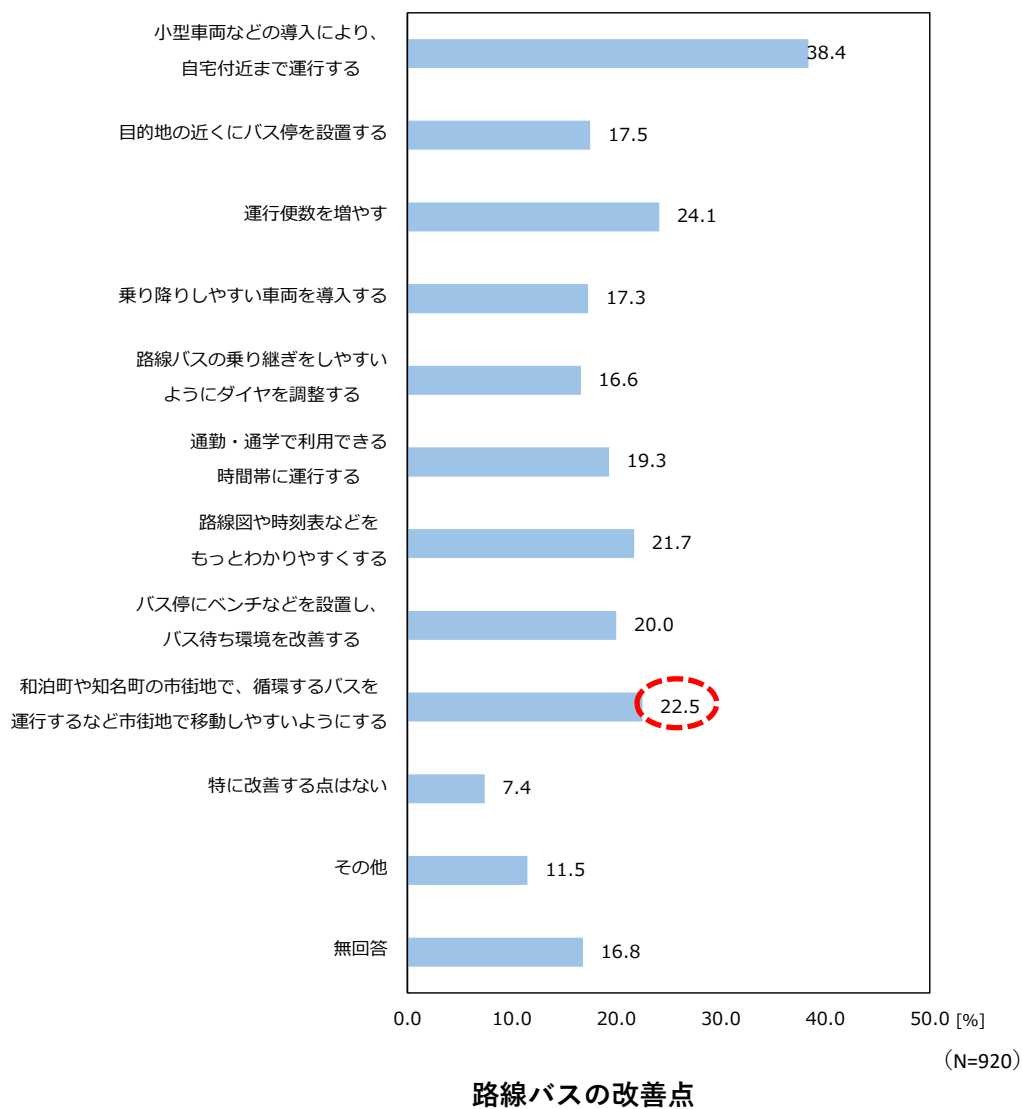


居住地別の通勤・通学先



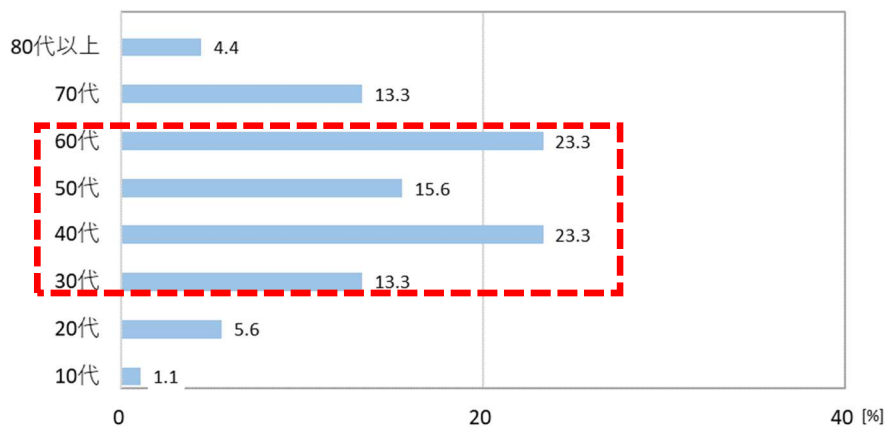
居住地別の主な通院先

また、住民アンケートの路線バスの改善点についての設問において、「和泊町や知名町の市街地で循環するバスを運行するなど市街地で移動しやすいようにする」との回答が22.5%と3番目に多く、町内での移動しやすさにニーズがあることがわかる。



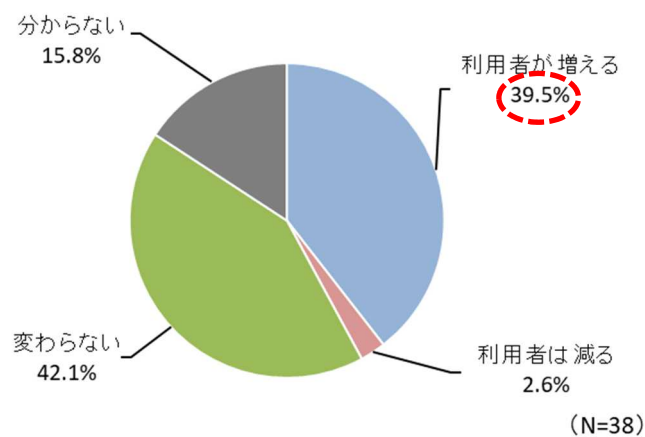
ポイント⑤ 普通運賃利用者の運賃ニーズとの格差

住民アンケートの「路線バスについて不便な点や不満な点」の設問において、「運賃が高い」との回答が9.8%となった。回答者を年代別に比較すると30代から60代が多く、敬老バスの割引運賃での利用の多い70代以上では少ない結果となった。普通運賃で利用する年代から運賃に対して高いという意識があることが分かる。



「運賃が高い」と回答した年代別割合

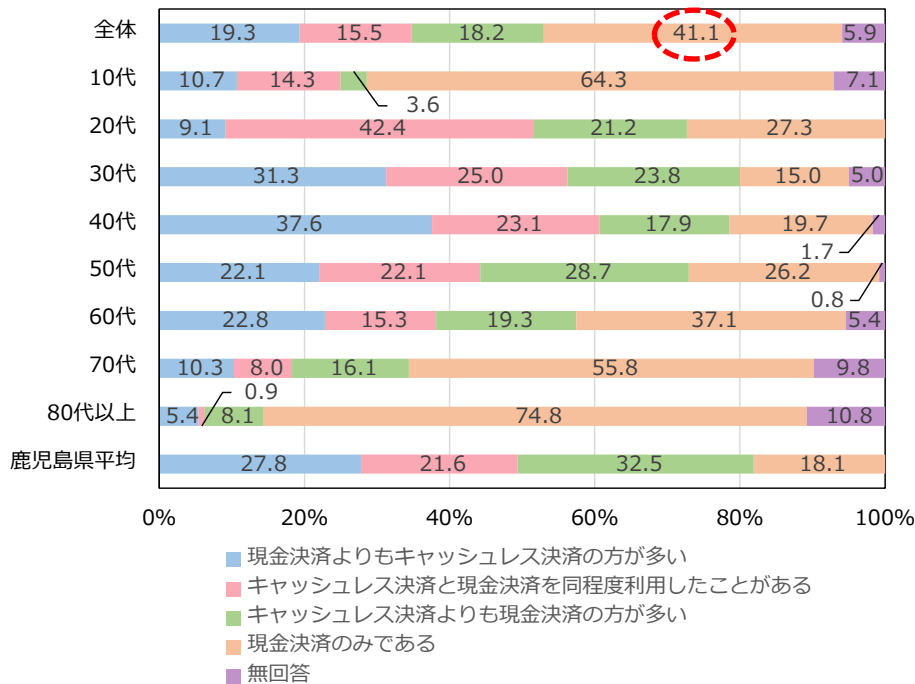
また、自治会長アンケートの「均一運賃制導入による利用者の変化」の設問では、利用が増えるとの回答が39.5%となり、運賃見直しによる利用者の増加の可能性が分かる。



均一運賃制導入による利用者の変化

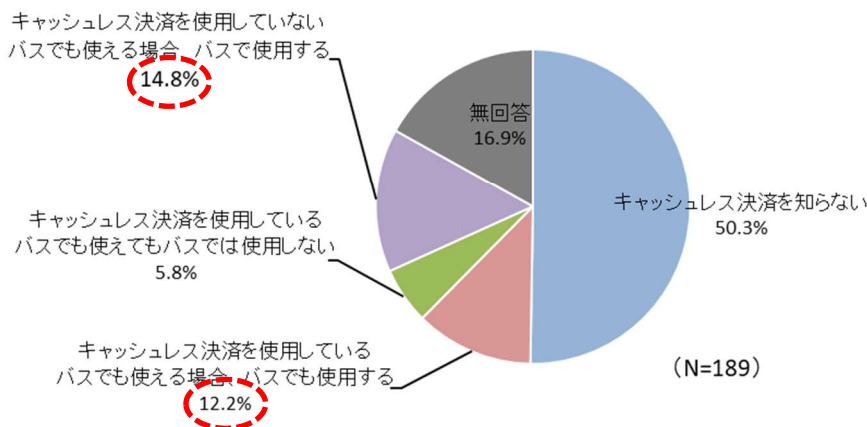
ポイント⑥ キャッシュレス決済によるDX推進および利便性向上の可能性

住民アンケートの結果では、キャッシュレス決済の利用状況は、全体では「現金決済のみである」が41.1%と最も多く、鹿児島県平均と比較すると、現金決済の割合が高い傾向にある。年代別にみると、20代から50代の年代では「現金決済のみである」がいずれも3割以下となっており、同年代においてはキャッシュレス決済の利用が浸透している状況にある。



年代別のキャッシュレス決済利用状況

また、路線バス利用者アンケートの路線バスでのキャッシュレス決済利用の設問では、路線バスでキャッシュレス決済を利用できる場合に利用するとした回答が、合計27.0%とキャッシュレス決済に前向きな利用者が一定数いる結果となった。

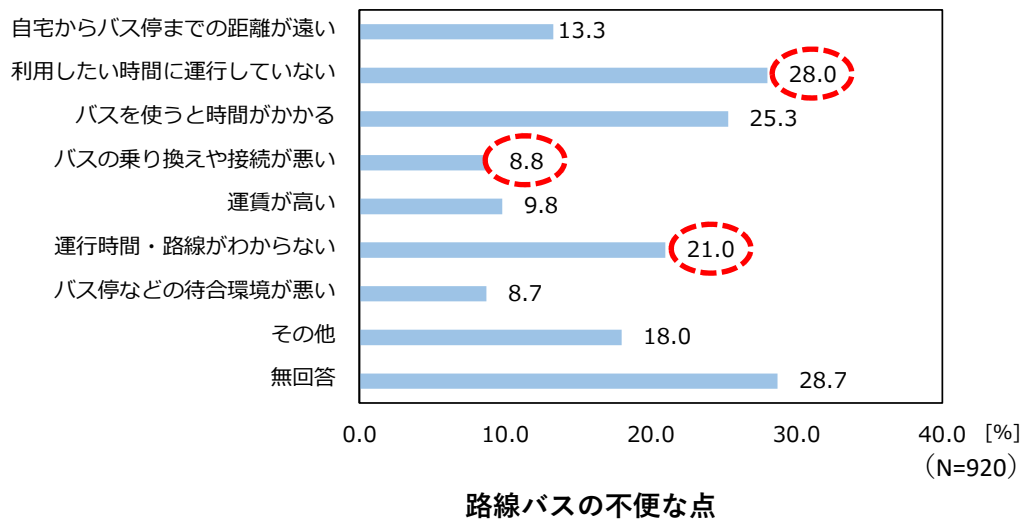


路線バスでのキャッシュレス決済利用について

ポイント⑦ 運行時間と運行路線の改善

住民アンケートの「路線バスについて不便な点や不満な点」の設問において、「利用したい時間に運行していない」との回答が28.0%、「バスの乗り換えや接続が悪い」との回答が8.8%、「運行時間・路線がわからない」との回答が21.0%となった。

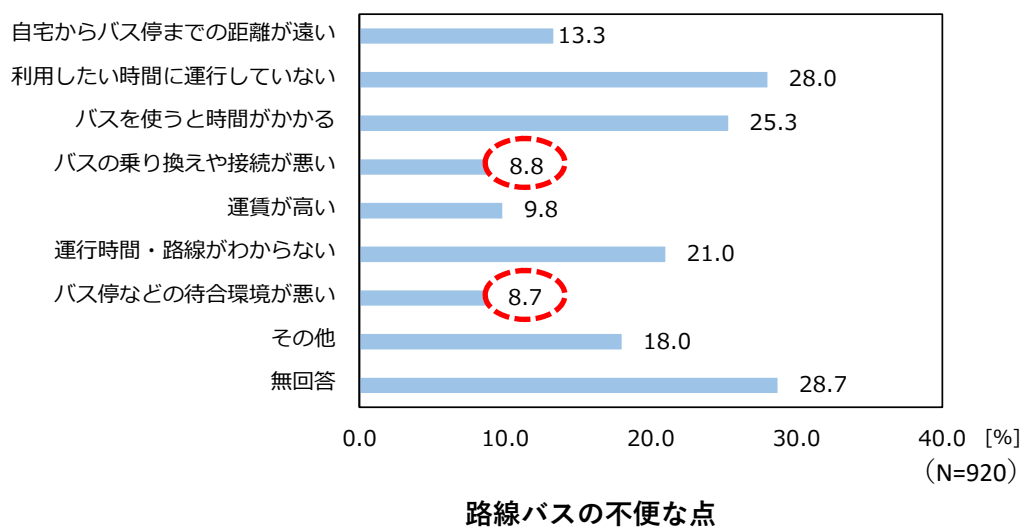
路線バスの運行時間、運行路線に対して住民が不便を感じている状況にある。



ポイント⑧ 乗り継ぎ地点の環境整備

住民アンケートの「路線バスについて不便な点や不満な点」の設問において、「バスの乗り換えや接続が悪い」との回答が8.8%、「バス停などの待合環境が悪い」との回答が8.7%となった。

バスの乗り継ぎ地点の環境について住民が不便を感じている状況にある。

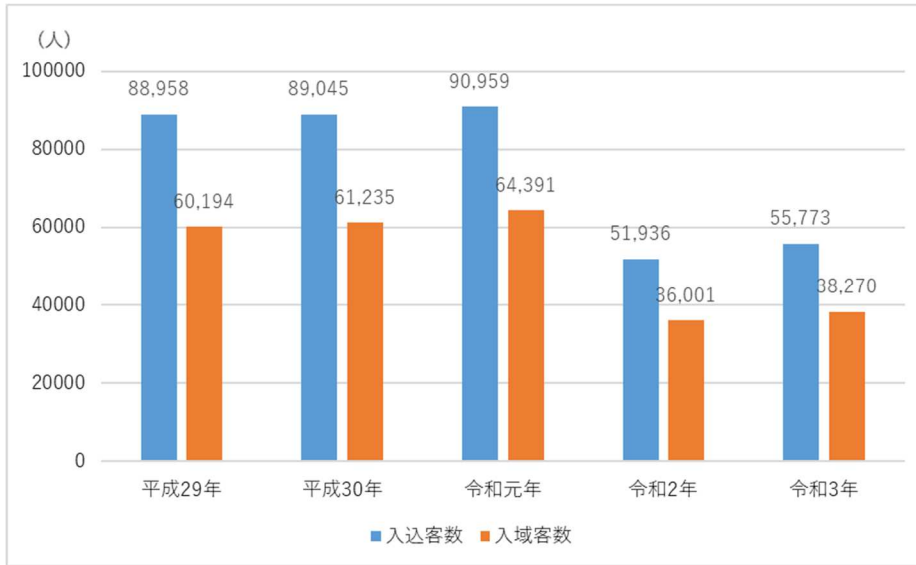


ポイント⑨ 来訪者の移動手段としての公共交通

沖永良部島への入込客数と入域客数を確認すると令和元年をピークに新型コロナウイルス感染症の影響等により大幅に減少している状態であるものの、令和3年は令和2年よりわずかに回復傾向となっている。令和3年の1日あたりの入込客数は152.8人となっている。その反面、沖永良部空港における路線バス1日あたりの乗降数の平均は上りと下りを合わせて約6人となっている。

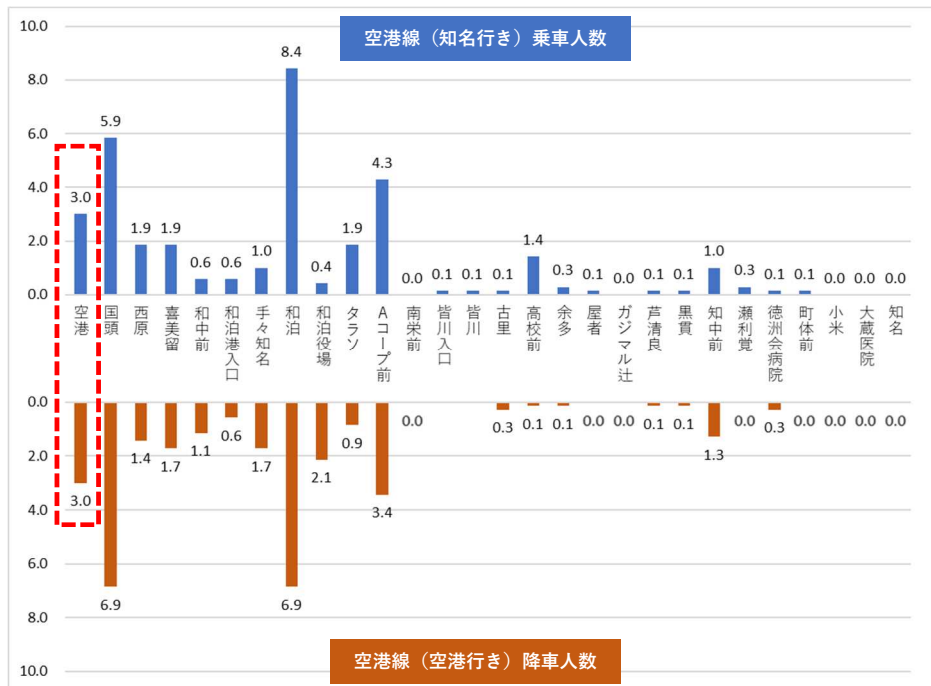
入込客数：奄美群島外から群島内の各島へ入った人、及び群島内で移動した人の合計

入域客数：奄美群島外から群島内の各島へ入った人



出典：令和3年奄美群島入込・入域客数

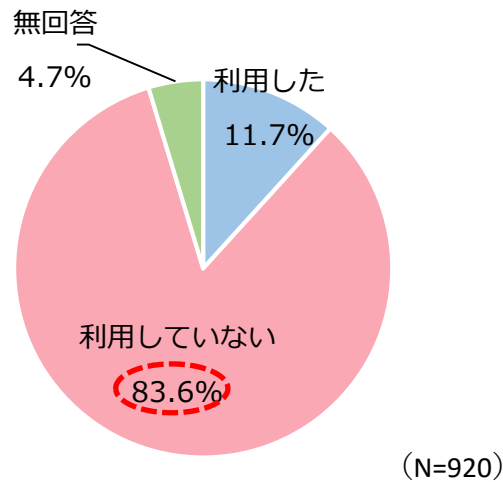
沖永良部島への入込客数・入域客数の推移



空港線における停留所毎1日平均乗車人数・降車人数
(令和4年7月1日～7月7日の乗降データ)

ポイント⑩ 路線バスの低い利用頻度

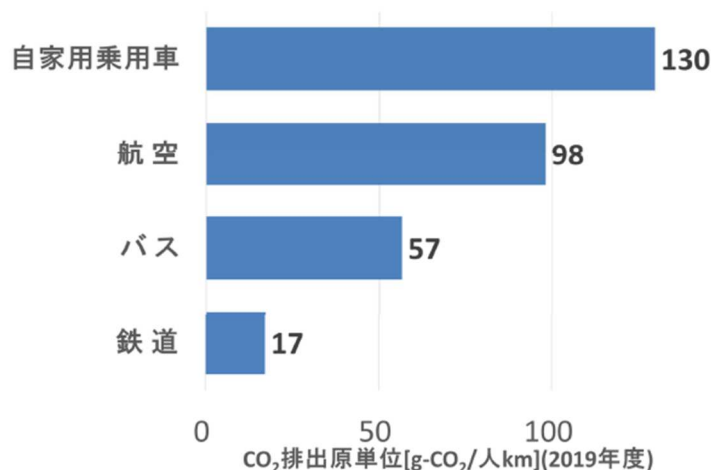
住民アンケート結果では、直近1年間の路線バスの利用状況は「利用していない」が83.6%となり、路線バスの利用率が低い状況にある。



直近1年の路線バス利用について

ポイント⑪ 脱炭素先行地域としての公共交通

令和4年6月に知名町及び和泊町が選定された脱炭素先行地域における公共交通としての取り組みを推進していく必要がある。国土交通省の試算によると、輸送量当たりの二酸化炭素の排出量は、自家用乗用車に比べてバスの場合5割以下となっており、公共交通の利用を促進する必要がある。また、「ゼロカーボンアイランドおきのえらぶ」において「公共交通機関EVシフト事業」も計画されており、路線バスのEV化を検討、推進していく必要がある。



出典：国土交通省ウェブサイト

(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)

輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）

2. 課題解決に向けた対応方針の検討

「現状と課題の整理」でまとめた 11 のポイントに基づき、関連する項目をまとめ課題をさらに整理し以下のように対応方針を定めた。

| | |
|-------------|--|
| 課題 | <p>ポイント① 人口減少と高齢化の進行</p> <p>ポイント② 路線バス利用者の減少と 1 人あたりの両町負担額の増加</p> <p>ポイント③ 利用者の少ない路線の存在</p> <p>ポイント④ 住民の移動需要を踏まえた運行ルートの検討</p> <p>ポイント⑦ 運行時間と運行路線の改善</p> <p>ポイント⑧ 乗り継ぎ地点の環境整備</p> |
| 対応方針 | <p>地域住民の新たなニーズや現在の地域住民の移動実態に合わせて、運行路線・運行ダイヤ等の見直しを行う。見直しにより利便性の向上や運行効率の向上を図り、未来を見据えた持続可能性の高い地域公共交通を形成する。</p> |
| 課題 | <p>ポイント⑤ 普通運賃利用者の運賃ニーズとの格差</p> <p>ポイント⑥ キャッシュレス決済による DX 推進および利便性向上の可能性</p> <p>ポイント⑨ 来訪者の移動手段としての公共交通</p> <p>ポイント⑩ 路線バスの低い利用頻度</p> <p>ポイント⑪ 脱炭素先行地域としての公共交通</p> |
| 対応方針 | <p>現在のニーズに応じた新たなサービスの導入や MaaS、DX への取り組みなどを推進し、運行の効率化、公共交通の利便性の向上、利用しやすい公共交通を形成する。来訪者に対しての情報の発信を行い、島内移動において利用しやすい公共交通サービスを構築する。</p> <p>脱炭素先行地域に資する取り組みとして路線バスの EV バス化などを検討していく。</p> |
| 課題 | <p>ポイント⑨ 来訪者の移動手段としての公共交通</p> <p>ポイント⑩ 路線バスの低い利用頻度</p> <p>ポイント⑪ 脱炭素先行地域としての公共交通</p> |
| 対応方針 | <p>地域住民による公共交通の利用促進や、地域住民で支える公共交通の意識醸成を推進する。</p> <p>地域住民の公共交通への理解の促進、親しみやすさ、脱炭素時代を進んでいくにあたっての公共交通の役割の理解を推進する。</p> |

第7章 沖永良部地域公共交通計画

1. 基本理念

第6次和泊町総合振興計画 及び 第6次知名町総合振興計画において、掲げているそれぞれのまちの将来像やビジョン、関連する各種計画や脱炭素先行地域の取り組みとして求められる公共交通の役割等を踏まえ、沖永良部島における公共交通に関する基本理念を以下のとおりとする。

みんなが利用しやすく、みんなで創り支える公共交通

2. 基本方針

基本理念を踏まえ、沖永良部島が抱える地域公共交通の課題解決に向けた、本計画の基本方針を以下のとおりとする。

基本方針Ⅰ 新たなニーズに合わせた公共交通の構築

- ・ 運行路線・運行ダイヤ等を新たなニーズ、現在の住民の移動実態に合わせて見直しを行うことで、利便性の向上や運行効率の向上を行い、持続可能性の高い公共交通を形成する。
- ・ 交通結節点整備や利用者がより利用しやすい公共交通を形成する。

基本方針Ⅱ 新たなサービスを付加しステップアップした公共交通の展開

- ・ 均一運賃制や、キャッシュレス決済など、時代に合ったサービスを導入し、公共交通の利用しやすさの向上や活性化を図る。
- ・ 観光客等の島内移動において利用しやすい公共交通サービスを構築する。

基本方針Ⅲ 地域住民に公共交通の利用を促し活性化を推進

- ・ 地域住民による公共交通の利用促進や「オールえらぶ」で支える公共交通の意識醸成を推進する。
- ・ 地域住民の公共交通への理解の促進、親しみやすさ、脱炭素時代を進んでいくにあたっての公共交通の役割の理解を推進する。

3. 目指すべき公共交通の将来像

沖永良部島の公共交通の果たす役割は住民の生活を支え、島内の交流を促す役割とともに、島外からの来訪者の移動や交流を支えるものとなる。この重要な生活インフラを将来にむけて安定的に持続可能なものとして構築する。

安定的かつ持続可能な公共交通として構築するには、交通事業や行政による取り組みだけでなく、島内住民の協力や、公共交通に対する深い理解も必要となる。

島内の様々な移動需要やニーズ、高齢者の免許返納、脱炭素先行地域としての取り組みによるEV車両の普及、社会情勢やSDGs、など様々な社会状況を踏まえ、だれもが利用しやすい公共交通を構築し、過ごしやすい訪れやすいまちを目指す。

これらの将来像に向けて、地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、空港線、知名・国頭線、永嶺線、後蘭線、ガジマル線、沖永良部デマンドバス等を運行することで、島内全体の大きな移動基盤を形成し、島内住民の移動と来訪者の移動を支えていく。



沖永良部島の公共交通のイメージ

※地域公共交通確保維持事業を活用して確保維持する系統は別添「補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表」のとおり

4. 計画の区域

本計画の区域は、「沖永良部島全域」とする。

5. 計画の期間

本計画の期間は「令和5年度（2023年度）から令和9年度（2027年度）までの5年間」とする。

6. 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とおり設定する。

基本方針Ⅰ 新たなニーズに合わせた公共交通の構築

| 目標1 | 路線バス利用者数の増加 | | |
|---------|--|-----|------------|
| 評価項目 | 路線バスの年間利用者数 | | |
| 現況値 | 46,273 人／年 (令和3年度) | 目標値 | 50,000 人／年 |
| 目標値の考え方 | 新型コロナウイルス感染症の影響による落ち込みと、その制限緩和による影響とを考慮しつつ、令和3年度の集計値から約1割増加した値として設定。 年間の路線バス利用者数の集計値により評価を行う。 | | |

| 目標2 | 空バス発生率の改善 | | |
|---------|--|-----|--------------------------|
| 評価項目 | 運行路線における空バス発生率 | | |
| 現況値 | 15.4 % (最大路線：44.6 %) | 目標値 | 12 % 以下 (最大路線：30 %以下) |
| 目標値の考え方 | 現在の空バス発生数は全路線で1日約5.9便となり、割合としては15.4%となる。現在の空バス便数から1日1便以上の改善を目標とし目標値を設定。 一定期間中の空バス発生件数と割合にて計測し評価を行う。 | | |

| 目標3 | | 交通結節点の整備 | |
|---------|---|----------|-----|
| 評価項目 | 交通結節点の整備件数 | | |
| 現況値 | 7箇所 (既存計画) | 目標値 | 7箇所 |
| 目標値の考え方 | 既存計画において目標値を超える結果となっているが、本計画では1箇所あたりにかかる整備量を多くすることを想定し、目標値は現況値と同じとし、整備件数を維持する視点により設定。 | | |

基本方針II 新たなサービスを付加しステップアップした公共交通の展開

| 目標4 | | 新たなサービス導入後の利用者の満足度 | |
|---------|---|--------------------|-------|
| 評価項目 | 新たなサービス導入後の利用者の満足度 | | |
| 現況値 | - | 目標値 | 80%以上 |
| 目標値の考え方 | 新たなサービス導入後において導入前との満足度の変化の割合として評価を行う。 利用者アンケート等により、サービス導入前と導入後を比較した満足度の変化（満足度に変化なしを含む）を集計しその割合より評価を行う。 | | |

| 目標5 | | 空港バス停の利用者数の増加 | |
|---------|---|---------------|--------|
| 評価項目 | 空港バス停の1日あたりの利用者数（乗車人数+降車人数） | | |
| 現況値 | 6.0人/日 (令和4年度) | 目標値 | 8.0人/日 |
| 目標値の考え方 | 現況値に乗車と降車でそれぞれ1人ずつの増加として目標値を設定。 乗降調査等による、空港バス停での乗車人数、降車人数を計測して評価を行う。 | | |

基本方針Ⅲ 地域住民に公共交通の利用を促し活性化を推進

| 目標 6 | 直近 1 年間で公共交通を利用したことがある住民の割合 | | |
|---------|--|-----|-------|
| 評価項目 | 直近 1 年間で公共交通を利用したことがある割合 | | |
| 現況値 | 11.7% (令和 3 年度) | 目標値 | 20.0% |
| 目標値の考え方 | 新型コロナウイルス感染症の影響による落ち込みからの回復を考慮しつつ、目標値を設定。 住民アンケート等による直近 1 年間で公共交通を利用した割合の集計値により評価を行う。 | | |

| 目標 7 | 路線バスの運行に対する理解度向上 | | |
|------------------|--|-----|-------|
| 評価項目 | 運行路線（運行時間）に対する認知度、運行バス（EV 化された場合）に対する認知度 | | |
| 現況値 (運行路線認知度) | — | 目標値 | 30.0% |
| 現況値 (運行バス認知度) | — | 目標値 | 30.0% |
| 目標値の考え方 | 現況値は計測されていないが、住民アンケートより路線バスの運行等について住民の認知度が低いと判断されるため、住民の 3 割が認知することを目標値として設定。 住民アンケート等による運行路線、運行バスに対する認知度を集計し評価を行う。 | | |

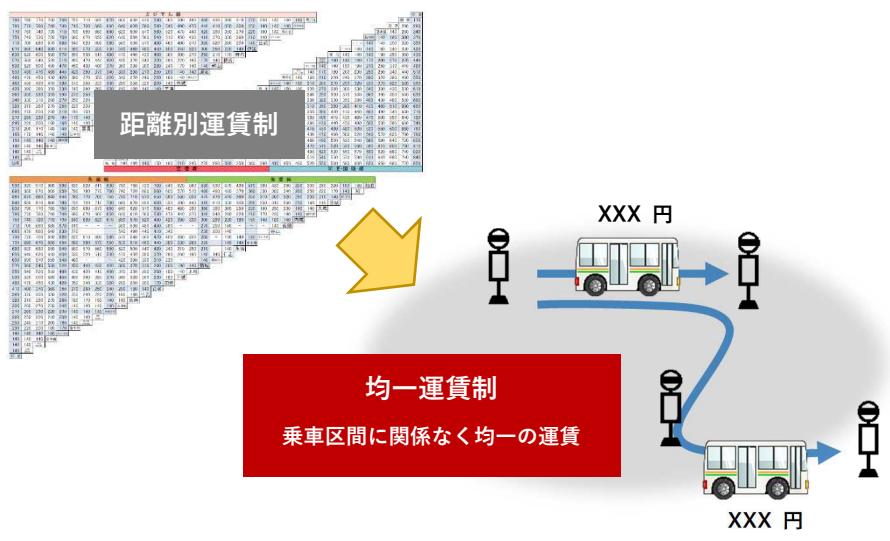
7. 目標を達成するための事業と取り組み


目標を達成するための事業と取り組みを以下にまとめた。なお、一部の事業は特に重要な事業とし「利便増進事業」として位置づけを行う。

| 事業1 | 運行路線の見直し 利便増進事業 |
|---------|--|
| 基本方針 | 基本方針1 新たなニーズに合わせた公共交通の構築 |
| 事業内容 | <p>現在の「知名・国頭線」、「永嶺線」、「後蘭線」、「ガジマル線」の各路線について、各町内における円滑な移動を実現すること、住民ニーズや住民の移動実態に合わせることを目的に、<u>各町を循環する「和泊町循環線」、「知名町循環線」等への再編を検討するとともに、島外との重要な交通結節点である空港とのアクセスを維持・改善できるよう空港線を含め、利用者の利便性を向上させる路線の見直しを行う。</u></p> <div style="text-align: center;"> <p>循環路線と空港線のイメージ</p> </div> |
| 事業のポイント | <p>島内の幹線交通である空港線、知名・国頭線の運行を維持することで、地域住民や沖永良部空港利用者の移動手段を確保する。支線である永嶺線、後蘭線、ガジマル線については、午前は定路線バスの運行を継続することで高齢者等の各集落から医療機関や商店街等への移動手段を確保し、午後からは島内全域のデマンド運行とすることで、公共交通の潜在的需要への対応、利用者の利便性向上、バス企業団の経営改善を図る。</p> |
| 関連事業 | <p>事業2 結節点及びバス停留所の環境整備 事業3 運行時間、運行間隔の見直し（等間隔運行の導入）</p> |
| 実施主体 | <p>和泊町、知名町、交通事業者 おきのえらぶ島観光協会など結節点周辺の施設 等</p> |

| 事業2 | 結節点及びバス停留所の環境整備 | 利便増進事業 |
|---------|--|--------|
| 基本方針 | 基本方針1 新たなニーズに合わせた公共交通の構築 | |
| 事業内容 | <p>循環路線事業に関連する結節点として、また現在のバス停留所等の環境について整備し、すごしやすい待合所、バス停留所とし利用者の負担軽減を行う。</p> <p>■ バス停留所 椅子等の待合環境の整備、改善をおこない、<u>バス利用者の待合に対しての負担を軽減する。</u></p>  <p>「赤嶺」停留所</p> <p>■ 循環路線に関する結節点 利用者の乗り継ぎ待ち時間による滞在も考慮し、近隣の施設も考慮した<u>風雨をしのげる環境と、トイレ等の設備を検討する。</u></p>  <p>想定される結節点付近の施設「おきのえらぶ島観光協会」</p> | |
| 事業のポイント | 循環路線に関する結節点について、「おきのえらぶ島観光協会」は、風雨をしのげる環境と、トイレ等の設備いずれも整備されており、観光客による路線バスとの相互作用も図れる。 | |
| 関連事業 | <p>事業1 運行路線の見直し</p> <p>事業3 運行時間、運行間隔の見直し（等間隔運行の導入）</p> | |
| 実施主体 | <p>和泊町、知名町、交通事業者</p> <p>おきのえらぶ島観光協会など結節点周辺の施設 等</p> | |

| | |
|----------------|--|
| <p>事業3</p> | <p>運行時間、運行間隔の見直し (等間隔運行の導入)</p> <p style="text-align: right; background-color: #FFD700; padding: 5px;">利便増進事業</p> |
| <p>基本方針</p> | <p>基本方針Ⅰ 新たなニーズに合わせた公共交通の構築</p> |
| <p>事業内容</p> | <p>利用者の少ない運行便の運行時間（運行ダイヤ）の見直しを行い、運行効率の改善、利便性の向上を行う。</p> <p>運行時間の見直しにあたっては、路線バス台数、バス乗務員等の勤務日数、勤務時間を考慮しつつ、等間隔運行の導入も検討する。</p> <div style="text-align: center;"> </div> |
| <p>事業のポイント</p> | <p>利用者の少ない運行便の見直しを行うことにより、運行効率の向上が図れる。</p> <p>等間隔運行の導入については利用者の利便性向上や、バスの乗り継ぎにかかる負担軽減へもつながる。</p> |
| <p>関連事業</p> | <p>事業1 運行路線の見直し 事業2 結節点及びバス停留所の環境整備</p> |
| <p>実施主体</p> | <p>和泊町、知名町、交通事業者</p> |

| 事業4 | 均一運賃制の導入 | 利便増進事業 |
|---------|---|--------|
| 基本方針 | 基本方針II 新たなサービスを付加しステップアップした公共交通の展開 | |
| 事業内容 | <p>現在は乗車した距離に応じた料金体系となる「対キロ数区間制（距離別運賃制）」にて運賃の支払いを行っている。これを乗車停留所、乗車区間に関係なく均一の運賃とする。</p>  | |
| 事業のポイント | <p>均一運賃制を導入することにより、<u>普通運賃利用者の利用促進を図る。</u> 運賃支払い時の料金計算や料金確認かかる負担を軽減する。 <u>運賃体系の簡略化により、キャッシュレス決済などのさまざまなサービスの新たな導入に係る負担やハードルが抑えられる。</u></p> <p>現在の割引運賃「敬老バス」、「障がい者運賃」等の割引運賃および、「回数券」、「一日乗車券」等については現行のとおりとする。</p> | |
| 関連事業 | 事業5 キャッシュレス決済の導入 | |
| 実施主体 | 和泊町、知名町、交通事業者 | |

| | |
|----------------|---|
| <p>事業5</p> | <p>キャッシュレス決済の導入 利便増進事業</p> |
| <p>基本方針</p> | <p>基本方針II 新たなサービスを付加しステップアップした公共交通の展開</p> |
| <p>事業内容</p> | <p>導入コストの低いQRコード決済を活用したキャッシュレス決済の導入を行う。運賃支払い用のQRコードをバス車内に張り付け、バス利用者側のスマートフォン等でスキャンし運賃の支払いを行う、<u>ユーザースキャン方式</u>によるQRコード決済を導入する。</p> <div style="text-align: center;">  <p>運賃のお支払は PayPay で!</p> <p>ご利用方法</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 PlayPayアプリを開き、キャンペーンを選択してください。 2 右のQRコードを読み取ってください。 3 支払画面に遷移したら乗車券種を入力し、「お支払ボタン」を押してください。 4 乗車券種を選択する上で、再度乗車券種を選択して下書き。 5 お支払ボタンを押すと、お支払画面に遷移しますので、乗車券種へ画面を戻していただき、お支払が完了となります。 <p>道南バス株式会社</p> <p>事例：道南バス株式会社によるQRコード決済導入</p> <p>出典：道南バス株式会社ウェブサイト (https://www.donanbus.co.jp/)</p> </div> |
| <p>事業のポイント</p> | <p><u>住民だけでなく観光客も利用しやすい環境を整えることで、利便性向上</u>による利用促進を図る。</p> <p>対応する決済サービスの選択については、住民の利用しやすいサービスと、観光客等の来訪者に対して、国内での利用率の高いサービスなど、複数の導入を検討する。</p> <p>現在の運賃支払い方法についてはそのまま継続する形とし、現在の利用者の利便性が低下しないよう事業を進める。</p> |
| <p>関連事業</p> | <p>事業4 均一運賃制の導入</p> |
| <p>実施主体</p> | <p>和泊町、知名町、交通事業者</p> |


| 事業6 | MaaS導入の検討 |
|---------|---|
| 基本方針 | 基本方針II 新たなサービスを付加しステップアップした公共交通の展開 |
| 事業内容 | <p>MaaS（Mobility as a Service）の導入を検討し、公共交通の利便性の向上、運行の効率化を検討する。</p> <p>スマートフォンアプリやWebサービス上で、運行ルートや運賃、1日乗車券などの割引運賃乗車券のオンライン購入、オンライン表示などのサービスを検討する。</p> <div data-bbox="603 712 1286 1384" style="text-align: center;"> <p>MaaS アプリイメージ</p> </div> |
| 事業のポイント | <p>国内でもすでに様々な MaaS の実用化に向けた取組が進んでいる。沖永良部島の公共交通の利便性向上を目指すには、可能な限り広域でスタンダードなサービスとなる MaaS の導入を検討する必要がある。スタンダードなサービスであれば地域間の相互作用によるメリットなどもあり、沖永良部島における公共交通においても強い活性化が期待される。</p> |
| 関連事業 | <p>事業8 住民の公共交通の利用を促す情報提供の実施</p> <p>事業9 観光客等の来訪者への公共交通の情報提供</p> |
| 実施主体 | 和泊町、知名町、交通事業者 |

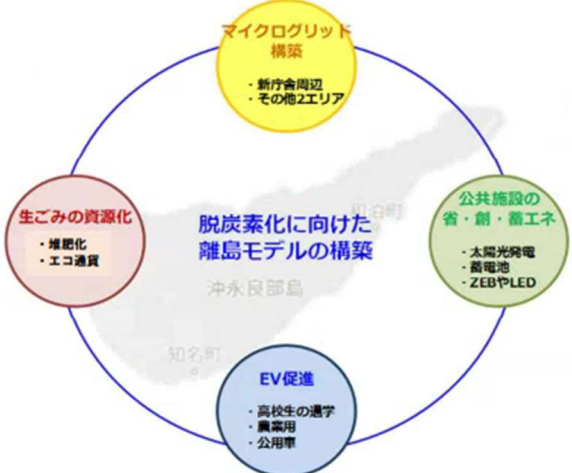
| 事業7 | 路線バス車両のEVバス化検討 |
|---------|---|
| 基本方針 | 基本方針II 新たなサービスを付加しステップアップした公共交通の展開 |
| 事業内容 | <p>脱炭素先行地域における公共交通の取り組みとして、路線バス車両のEV化の検討を行う。</p> <p>現行車両の更新時期等に合わせてEVバスの導入を検討する。満充電に係る時間や、満充電での走行距離、充電スポットの設置個所、車両のメンテナンスに係る日数や場所などの検討を行う。</p> <div data-bbox="571 752 1329 1196" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">EV モーターズ・ジャパン製 EV バス (乗車定員：29人 航続距離：290km)</p> <p style="text-align: center;">出典：株式会社 EV モーターズ・ジャパン ウェブサイト (https://evm-j.com/)</p> |
| 事業のポイント | <p>脱炭素先行地域における「ゼロカーボンアイランドおきのえらぶ」においても、「公共交通機関EVシフト事業」が予定されている。同事業と連携を取りつつ、沖永良部島の公共交通における適切なEV化の検討を行う。</p> <p>EV車両の導入のタイミングや、導入後の地域住民への情報、取り組みの展開などについても検討を行う。</p> |
| 関連事業 | 事業12 脱炭素に向けた公共交通理解の促進 |
| 実施主体 | 和泊町、知名町、交通事業者 |

| | |
|---------|---|
| 事業8 | 住民の公共交通の利用を促す情報提供の実施 |
| 基本方針 | 基本方針Ⅲ 地域住民に公共交通の利用を促し活性化を推進 |
| 事業内容 | <p>住民に対する公共交通の分かりやすい情報提供を、Web ページやパンフレットなどさまざまな媒体で充実させ、日常生活等における移動手段としての公共交通の認識と理解を深めてもらう。</p>  <p>沖永良部バス企業団 Web ページ</p>  <p>路線図マップ・時刻表・料金表</p> |
| 事業のポイント | <p>さまざまな媒体での情報提供を行うことで、多くの住民に公共交通の情報を浸透させることができる。</p> <p>一方向となる情報提供だけではなく、将来的には SNS 等を活用した利用者との双方向の情報提供やコミュニケーションを目指していく。</p> |
| 関連事業 | <p>事業10 モビリティ・マネジメントの実施</p> <p>事業11 公共交通利用によるエコポイント等付与の検討</p> |
| 実施主体 | 和泊町、知名町、交通事業者 |

| | |
|----------------|---|
| <p>事業9</p> | <p>観光客等の来訪者への公共交通の情報提供</p> |
| <p>基本方針</p> | <p>基本方針Ⅲ 地域住民に公共交通の利用を促し活性化を推進</p> |
| <p>事業内容</p> | <p>空港や港、観光施設等、来訪者が多く訪れる施設等にて公共交通に関する分かりやすい情報を提供する。同様の情報は Web ページでも提供し、来訪客が来島後にスマートフォン等でも確認しやすいように情報を提供する。</p> <p>スマートフォンでの Web ページのアクセスを容易にするために、バス停や主要な観光施設等に Web ページアクセス用の QR コードを張り付け、来訪者がスムーズに情報へアクセスできるように環境を整える。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="630 842 874 1368" style="text-align: center;">  <p>沖永良部バス企業団 Web ページ (スマートフォンで表示)</p> </div> <div data-bbox="997 936 1295 1254" style="text-align: center;">  <p>沖永良部バス企業団 Web ページ用の QR コード</p> </div> </div> |
| <p>事業のポイント</p> | <p>来島者による公共交通の利用を促進し、<u>公共交通と観光施設等の相互作用</u>を高めていく。</p> <p><u>「離島にある公共交通に乗車する」</u>ということを観光の二次目的としてもらい、公共交通の利用を促していく。</p> |
| <p>関連事業</p> | <p>事業6 MaaS 導入の検討 事業10 モビリティ・マネジメントの実施</p> |
| <p>実施主体</p> | <p>和泊町、知名町、交通事業者</p> |

| 事業10 | モビリティ・マネジメントの実施 | 利便増進事業 |
|---------|---|--------|
| 基本方針 | 基本方針Ⅲ 地域住民に公共交通の利用を促し活性化を推進 | |
| 事業内容 | <p>沖永良部島内の公共交通への認識と理解を深めてもらい、公共交通の将来の持続について、住民一人ひとりがそれぞれの生活に合わせた公共交通の利用を考えられるよう、イベントなどによる意識啓発を行う。</p> <p>公共交通の乗り方教室の開催や、公式キャラクター「オキバスV」を活用したイベントなどを実施し、公共交通をより身近なものとして認識してもらい利用の促進を図る。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="528 792 874 1025" style="text-align: center;">  <p>利用促進のイベントの様子</p> </div> <div data-bbox="911 792 1422 1025" style="text-align: center;">  <p>公式キャラクター「オキバスV」</p> </div> </div> | |
| 事業のポイント | <p>沖永良部島内で利用できる公共交通を認識してもらい、日常生活での活用や将来持続すべき生活インフラとしての重要性の理解を深めてもらう。</p> <p>乗り方教室等で、高齢者に対しては免許返納後の公共交通の具体的な利用イメージ、若年層に対しては通学等の日常生活での利用と合わせて、旅行等で島外に出る際の公共交通の利用イメージを深めてもらう。また、外国人住民向けに情報の多言語に対応した取り組みの検討も行う。</p> <p>公共交通を持続させるために、住民一人ひとりができることを考える機会が生まれ、「オールえらぶ」で公共交通を支える意識の醸成を行う。</p> <p>また、地域で支える公共交通を考えることにより、それを通じてシビックプライドの醸成とさらに地域の活性化という相互作用、副次的作用も図れる。</p> <p>昨今の新型コロナウイルス感染症などの外的要因による影響も想定し、それらの影響を受けない形のオンラインやスマートフォンなどのデバイスを活用した取り組みの検討も行う。</p> | |
| 関連事業 | <p>事業8 住民の公共交通の利用を促す情報提供の実施</p> <p>事業12 脱炭素に向けた公共交通理解の促進</p> | |
| 実施主体 | 和泊町、知名町、交通事業者、地域住民 | |

| | |
|-----------------------|---|
| <p>事業11</p> | <p>公共交通利用によるエコポイント等付与の検討</p> |
| <p>基本方針</p> | <p>基本方針Ⅲ 地域住民に公共交通の利用を促し活性化を推進</p> |
| <p>事業内容</p> | <p>公共交通利用による脱炭素効果への理解と意識醸成を行うとともに、公共交通の利用そのものの促進も行う。公共交通の利用に応じたエコポイントの付与制度やクーポンの発行などを検討する。</p> <div data-bbox="475 667 1423 1232" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p>車内に掲載されているQRコード等を読み取り エコポイント、クーポンを取得</p> <p>エコポイント クーポン</p>  <p>公共交通を利用</p> <p>エコポイント、クーポンを発行</p> <p>地域の商業施設等でエコポイント、クーポンを利用</p> <p>クーポン</p> <p>エコポイント</p> <p>発行されたエコポイント、クーポンを利用</p> </div> <p>エコポイント・クーポンの発行と利用のイメージ</p> |
| <p>事業のポイント</p> | <p>公共交通利用による脱炭素効果への理解を深め、住民にとってより身近な脱炭素の取り組みであることの意識醸成を行う。</p> <p><u>公共交通の利用が少なかった住民に対して、エコポイントの付与等による利用促進の一つとなる。</u></p> <p>公共交通のみでの検討にとどまらず、その他の分野における脱炭素の取り組みとの連携についても可能性を検討する。</p> |
| <p>関連事業</p> | <p>事業10 モビリティ・マネジメントの実施</p> <p>事業12 脱炭素に向けた公共交通理解の促進</p> |
| <p>実施主体</p> | <p>和泊町、知名町、交通事業者</p> |

| | |
|---------|--|
| 事業12 | 脱炭素に向けた公共交通理解の促進 |
| 基本方針 | 基本方針Ⅲ 地域住民に公共交通の利用を促し活性化を推進 |
| 事業内容 | <p>地域住民に対して、脱炭素と公共交通との関係性についての情報提供や、専門家などによるセミナーやイベント、学生に対しては特別授業などで正しい脱炭素と公共交通についての理解や学習を推進する。</p> <p>自治会長会などで、脱炭素についての情報提供と、住民との意見交換等を実施する。</p> <p>※ 脱炭素については「ゼロカーボンアイランドおきのえらぶ」にてEVバスについてのFS調査（実行可能性調査）、が行われ、それによりEVバス導入の検討がなされる。EVバスの導入となった場合は、EVバスの効果についても住民へ情報提供を進めていく。</p>  |
| 事業のポイント | 脱炭素先行地域として、公共交通利用による効果やその重要性の理解を促し、住民の意識醸成を行う。また、公共交通の理解とともに利用の促進を促す。 |
| 関連事業 | 事業10 モビリティ・マネジメントの実施 事業11 公共交通利用によるエコポイント等付与の検討 |
| 実施主体 | 和泊町、知名町、交通事業者、地域住民 |

8. 事業のスケジュール

■：検討 ▶：実施

| 事業 | 実施主体 | 実施スケジュール（年度） | | | | |
|------------------------------------|--------------------------|--------------|----|----|----|----|
| | | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 |
| 新たなニーズに合わせた公共交通の構築 | | | | | | |
| 運行路線の見直し | 和泊町、知名町 交通事業者 関連施設 | ■ | ■ | ▶ | ▶ | ▶ |
| 結節点及びバス停留所の環境整備 | 和泊町、知名町 交通事業者 関連施設 | ■ | ■ | ▶ | ▶ | ▶ |
| 運行時間、運行間隔の見直し（等間隔運行の導入） | 和泊町、知名町 交通事業者 | ■ | ■ | ▶ | ▶ | ▶ |
| 新たなサービスを付加しステップアップした公共交通の展開 | | | | | | |
| 均一運賃制の導入 | 和泊町、知名町 交通事業者 | ■ | ■ | ▶ | ▶ | ▶ |
| キャッシュレス決済の導入 | 和泊町、知名町 交通事業者 | ■ | ■ | ▶ | ▶ | ▶ |
| MaaS 導入の検討 | 和泊町、知名町 交通事業者 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 路線バス車両のEVバス化検討 | 和泊町、知名町 交通事業者 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 地域住民に公共交通の利用を促し活性化を推進 | | | | | | |
| 住民の公共交通の利用を促す情報提供とイベントの実施 | 和泊町、知名町 交通事業者 | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ |
| 観光客等の来訪者への公共交通の情報提供 | 和泊町、知名町 交通事業者 | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ |
| モビリティ・マネジメントの実施 | 和泊町、知名町 交通事業者 地域住民 | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ |
| 公共交通利用によるエコポイント等付与の検討 | 和泊町、知名町 交通事業者 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 脱炭素に向けた公共交通理解の促進 | 和泊町、知名町 交通事業者 地域住民 | ■ | ■ | ■ | ▶ | ▶ |

9. 計画の達成状況の評価

本計画に定められた「目標を達成するための事業と取り組み」の達成状況について、以下の「評価指標」にて評価を行う。

基本方針Ⅰ 新たなニーズに合わせた公共交通の構築

| 事業1 | 運行路線の見直し |
|----------|--|
| 評価指標 | ① 路線見直し数 ② 路線バス利用者の路線に対する満足度 |
| 目標値 | ① 2路線以上（本計画期間中） ② 80%以上（路線見直し前と見直し後と比較しての満足評価の割合） |
| 評価指標の考え方 | ① 本計画の事業による路線見直し数。 ② 路線見直し前以上に満足（満足度に変化なしを含む）と回答した利用者の割合。 |

| 事業2 | 結節点及びバス停留所の環境整備 |
|----------|--|
| 評価指標 | 環境整備された結節点またはバス停留所の件数 |
| 目標値 | 1件/年 |
| 評価指標の考え方 | 交通結節点またはバス停留所において環境整備、改善された場所の件数。 同一の場所における環境整備については、整備にかかる期間が異なる場合は別件数として計測する。 |

| 事業3 | 運行時間、運行間隔の見直し（等間隔運行の導入） |
|----------|--|
| 評価指標 | 路線バス利用者の運行時間に対する満足度 |
| 目標値 | 80%以上（運行時間見直し前と見直し後と比較しての満足評価の割合） |
| 評価指標の考え方 | 運行時間見直し前以上に満足（満足度に変化なしを含む）と回答した利用者の割合。 |

基本方針Ⅱ 新たなサービスを付加しステップアップした公共交通の展開

| 事業4 | 均一運賃制の導入 |
|----------|--|
| 評価指標 | 路線バス利用者の運賃に対する満足度 |
| 目標値 | 80%以上（均一運賃制導入前と導入後を比較しての満足評価の割合） |
| 評価指標の考え方 | 均一運賃制導入前以上に満足（満足度に変化なしを含む）と回答した利用者の割合。 |

| 事業5 | キャッシュレス決済の導入 |
|----------|---|
| 評価指標 | キャッシュレス決済の利用件数 ※キャッシュレス決済導入後 |
| 目標値 | 60回／年 |
| 評価指標の考え方 | 年間のキャッシュレス決済利用回数。 目標値は島外からの観光客による利用が多いことを想定し、月5回以上（週1回以上）の想定により設定。 |

| 事業6 | MaaSの導入検討 |
|----------|---------------------------------------|
| 評価指標 | MaaSの導入検討に係る協議回数 |
| 目標値 | 2回／年 |
| 評価指標の考え方 | MaaSの導入に係る関係者との協議回数。 ※他事業と同時の協議も可能 |

| 事業7 | 路線バス車両のEVバス化検討 |
|----------|--|
| 評価指標 | 路線バス車両のEVバス化検討に係る協議回数 |
| 目標値 | 2回／年 |
| 評価指標の考え方 | 路線バス車両のEV化検討に係る関係者との協議回数。 ※他事業と同時の協議も可能 |

基本方針Ⅲ 地域住民に公共交通の利用を促し活性化を推進

| 事業8 | 住民の公共交通の利用を促す情報提供の実施 |
|----------|---|
| 評価指標 | 公共交通の運行に対する理解度 |
| 目標値 | 30.0% |
| 評価指標の考え方 | 住民アンケート等による運行路線、運行バスに対する理解度、認知度を集計し評価を行う。 |

| 事業9 | 観光客等の来訪者への公共交通の情報提供 |
|----------|---|
| 評価指標 | 関連施設での公共交通の情報掲示量 |
| 目標値 | 現状以上 |
| 評価指標の考え方 | 現在の掲示情報の定期的な更新と、追加情報等の掲示、掲載場所の追加など、情報掲示量の増加にて評価を行う。 |

| 事業10 | モビリティ・マネジメントの実施 |
|----------|--------------------------|
| 評価指標 | モビリティ・マネジメントに関連するイベントの回数 |
| 目標値 | 2回/年 |
| 評価指標の考え方 | モビリティ・マネジメントに関連するイベントの回数 |

| 事業11 | 公共交通利用によるのエコポイント等付与の検討 |
|----------|-------------------------------|
| 評価指標 | 公共交通利用によるのエコポイント等付与の検討に係る協議回数 |
| 目標値 | 2回/年 |
| 評価指標の考え方 | 公共交通利用によるのエコポイント等付与の検討に係る協議回数 |

| 事業12 | 脱炭素に向けた公共交通理解の促進 |
|----------|---|
| 評価指標 | 住民の脱炭素における公共交通の役割の理解度 |
| 目標値 | 30.0% |
| 評価指標の考え方 | 住民アンケート等により脱炭素における公共交通の役割の理解度を集計し評価を行う。 |

10.PDCA サイクルによる計画の持続的な改善

本計画では、各事業の効果を検証し改善を図っていくため、各目標において掲げた「目標値」に基づき、沖永良部地域公共交通活性化協議会において、推進状況を客観的に検証し、必要に応じて事業の改善を図りながら、計画を推進していく。

なお、本計画の計画期間の最終年度においては、各事業に加え、計画全体に係る評価を行い、本計画の後継計画策定時にその評価等を反映できるよう取り組む。



補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

| 実施主体 | 運行系統名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 運行の態様 | 補助事業の活用 | 役割 |
|-----------|------------|----|---------|-----|-------|---------|--------------------------------|
| 沖永良部バス企業団 | 新空港線 | 知名 | 和泊 | 空港 | 路線定期 | フィーダー補助 | 沖永良部空港から運行し、軸となる幹線を形成している。 |
| 沖永良部バス企業団 | 知名・国頭線 | 知名 | 和泊 | 国頭 | 路線定期 | フィーダー補助 | 島内の市街地間を運行し、軸となる幹線を形成している。 |
| 沖永良部バス企業団 | 新永嶺線 | 知名 | 永嶺 | 和泊 | 路線定期 | フィーダー補助 | 島内各地を運行し、軸となる空港線や地域拠点に接続する。 |
| 沖永良部バス企業団 | 新後蘭線 | 知名 | 後蘭 | 和泊 | 路線定期 | フィーダー補助 | 島内各地を運行し、軸となる空港線や地域拠点に接続する。 |
| 沖永良部バス企業団 | ガジマル線 | 知名 | 下平川 | 和泊 | 路線定期 | フィーダー補助 | 島内各地を運行し、軸となる空港線や地域拠点に接続する。 |
| 沖永良部バス企業団 | 伊延港線 | 和泊 | | 伊延港 | 路線不定期 | フィーダー補助 | 港と市街地の間を運行し、軸となる空港線や地域拠点に接続する。 |
| 沖永良部バス企業団 | 和泊港・伊延港線 | 和泊 | 和泊港 | 伊延港 | 路線不定期 | フィーダー補助 | 港と市街地の間を運行し、軸となる空港線や地域拠点に接続する。 |
| 沖永良部バス企業団 | 知名港線 | 知名 | | 知名港 | 路線不定期 | フィーダー補助 | 港と市街地の間を運行し、軸となる空港線や地域拠点に接続する。 |
| 沖永良部バス企業団 | 沖永良部デマンドバス | | 和泊町・知名町 | | 区域 | フィーダー補助 | 島内各地を運行し、軸となる空港線や地域拠点に接続する。 |
| | | | | | | | |

(備考)

・上記系統については、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、継続的な運行を維持する必要があるものをまとめたもの。