

沖永良部地域公共交通網形成計画

平成 30 年3月

和泊町・知名町

目 次

第1章 計画の目的等	1
1. 計画策定の背景	1
2. 計画の目的	1
3. 計画の区域	1
4. 計画の期間	1
第2章 沖永良部島の概況	2
1. 地域の現状	2
2. 主要施設等の立地状況	9
3. 通勤・通学者の状況	15
4. 観光	17
5. 上位関連計画の整理	19
第3章 地域公共交通の現状	25
1. 公共交通ネットワークの現状	25
2. 空路	26
3. 海路	28
4. 路線バス	29
第4章 アンケート調査等のまとめ	40
1. 町民アンケート調査	40
2. 関係機関等ヒアリング調査	52
第5章 地域公共交通の課題	55
1. 地域特性やまちづくりの視点からの課題	55
2. 住民ニーズや住民の意識等の視点からの課題	57
3. 沖永良部島の公共交通体系の視点からの課題	59
第6章 沖永良部島における公共交通の将来像と基本方針	61
1. 沖永良部島における公共交通の基本的な考え方	61
2. 沖永良部島における将来の公共交通ネットワーク	62
3. 計画の目標	63
第7章 目標達成に向けた取り組み	67
第8章 計画推進に向けて	75
1. 実施体制	75
2. 施策のマネジメント	76

第1章 計画の目的等

1. 計画策定の背景

沖永良部島は、鹿児島県の奄美諸島の南西部に位置し、和泊町と知名町の2つの自治体があり、島内全域に集落が分散している。島内の公共交通は、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おり、通院や買い物等において重要な役割を果たしている。

沖永良部島では、平成21年度に「沖永良部地域公共交通総合連携計画」を策定し、一部路線の乗合タクシー導入、路線の統廃合、停留所整備等の取り組みを行い、その結果、町財政負担の軽減や利用者数の増加等の一定の成果があった。一方で、系統によっては、住民にあまり利用されていない系統もあり、利用状況については、系統ごとの格差が見られる。

また、住民等から、市街地郊外に相次いで出店している大型の商業施設へのバス路線の変更等の要望があり、さらに、世界自然遺産登録に向けた観光振興に向けて、観光客の島内の移動手段としての公共交通の役割が重要になる等、沖永良部島における公共交通が果たすべき役割が大きくなっている状況にある。

このような背景において、今後のまちづくりを踏まえながら、住民の日常生活における移動を支える持続可能な公共交通体系の構築に向けて、「沖永良部地域公共交通網形成計画」（以下、「本計画」という。）を策定することとする。

2. 計画の目的

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年5月25日法律第59号）、及び「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に基づき、沖永良部島に居住する和泊町、知名町の住民の移動ニーズを踏まえ、公共交通サービスの維持、向上を図るとともに、観光客等の来訪者が、島内の移動において、利用しやすい公共交通サービスを提供することで、沖永良部島の魅力を高めていくために、将来にわたり持続可能な公共交通に向けた取り組みを定めることを目的とする。

3. 計画の区域

本計画の区域は、沖永良部島全域とする。

4. 計画の期間

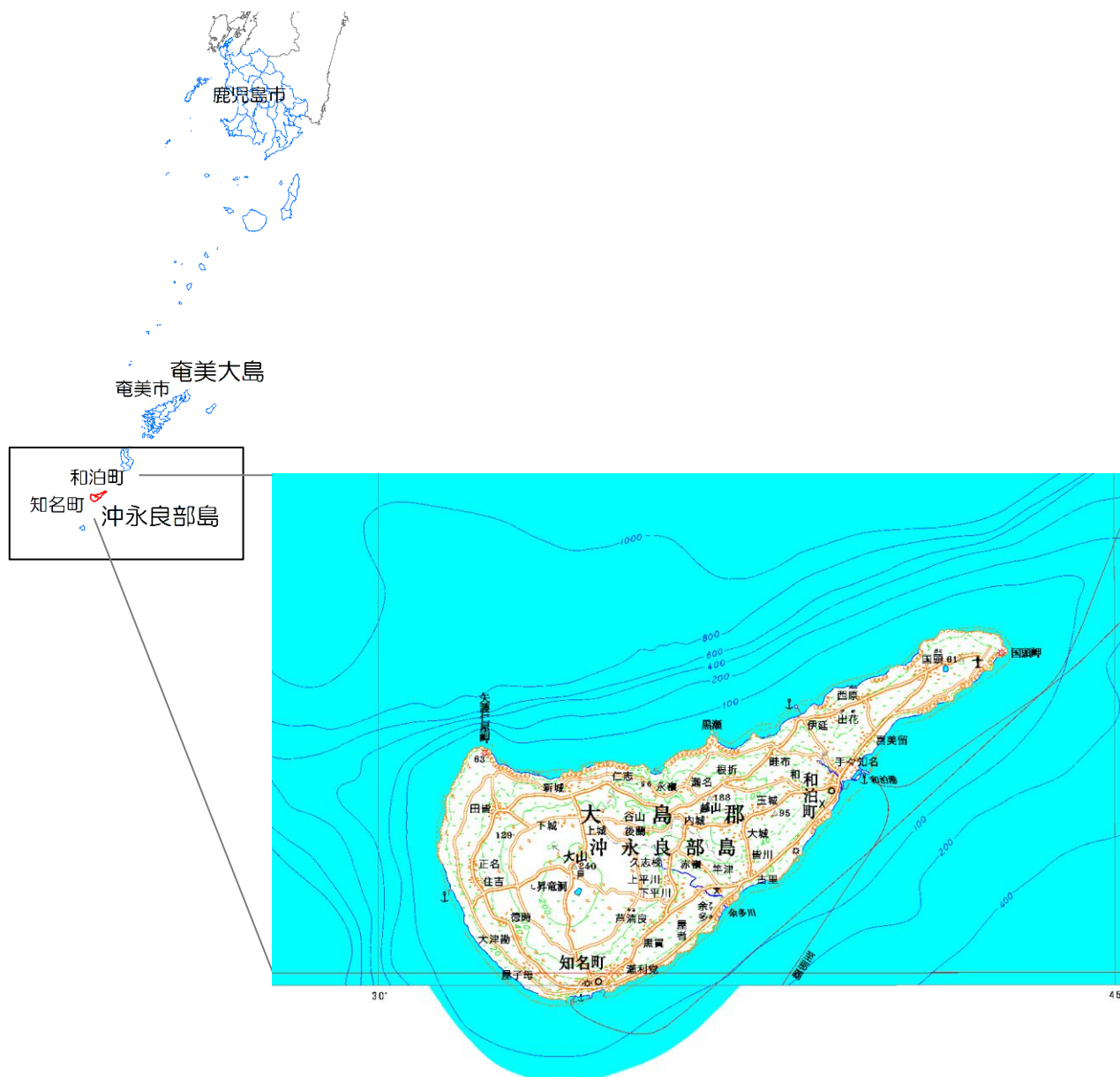
本計画の期間は、平成30年度（2018年度）から平成35年度（2023年度）までとする。

第2章 沖永良部島の概況

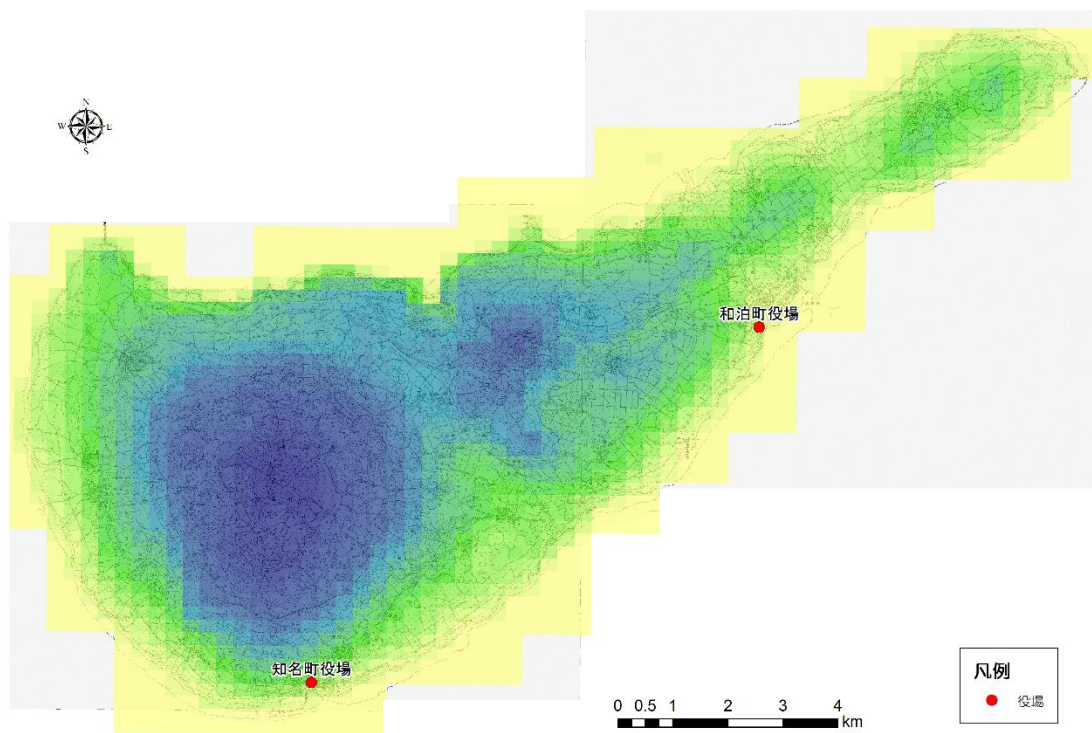
1. 地域の現状

(1) 概況

- 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隆起サンゴ礁の島で、周囲 55.8 km、面積 93.69km² 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（240m）があり、その他に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。
- 比較的平坦な地形のため、農地に恵まれており、耕地面積は島面積の 47.8%、4,480ha を占め、きく、ソリダゴ、ゆり、グラジオラス等の花きや、ばれいしょ、さといも、さとうきび等が栽培されている。

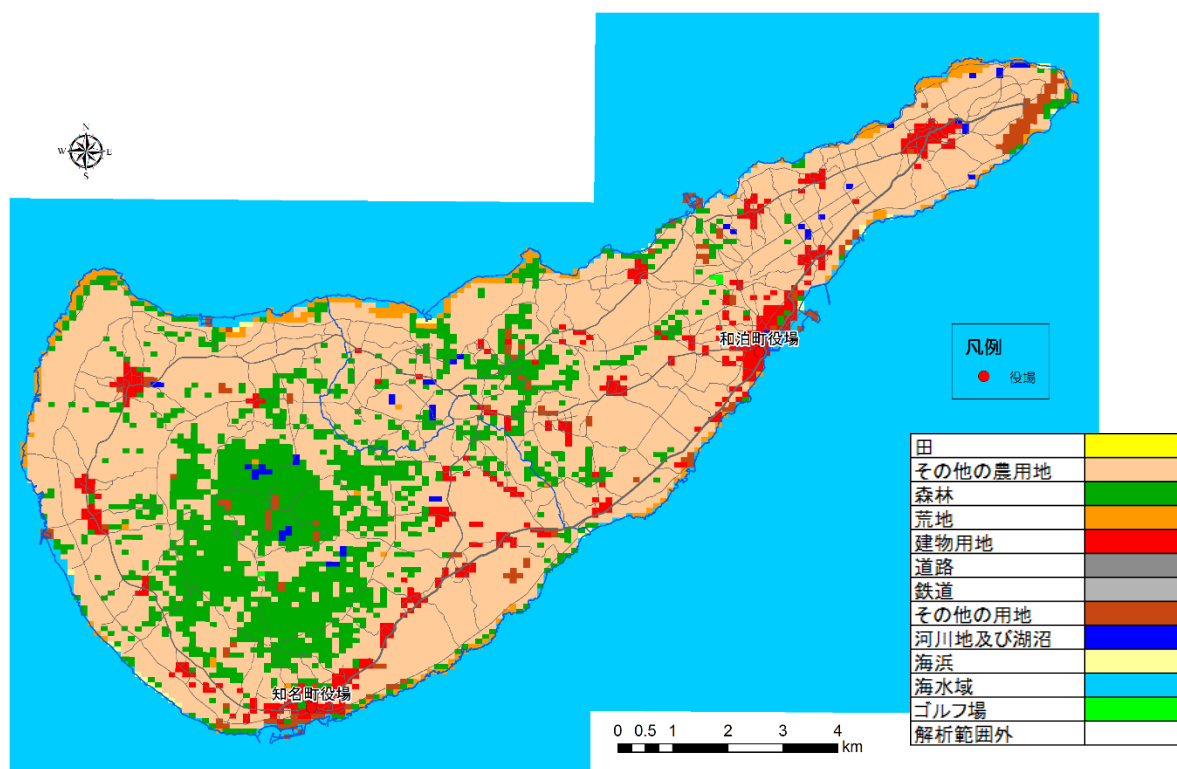


▲概況図



出典：国土数値情報

▲標高分布



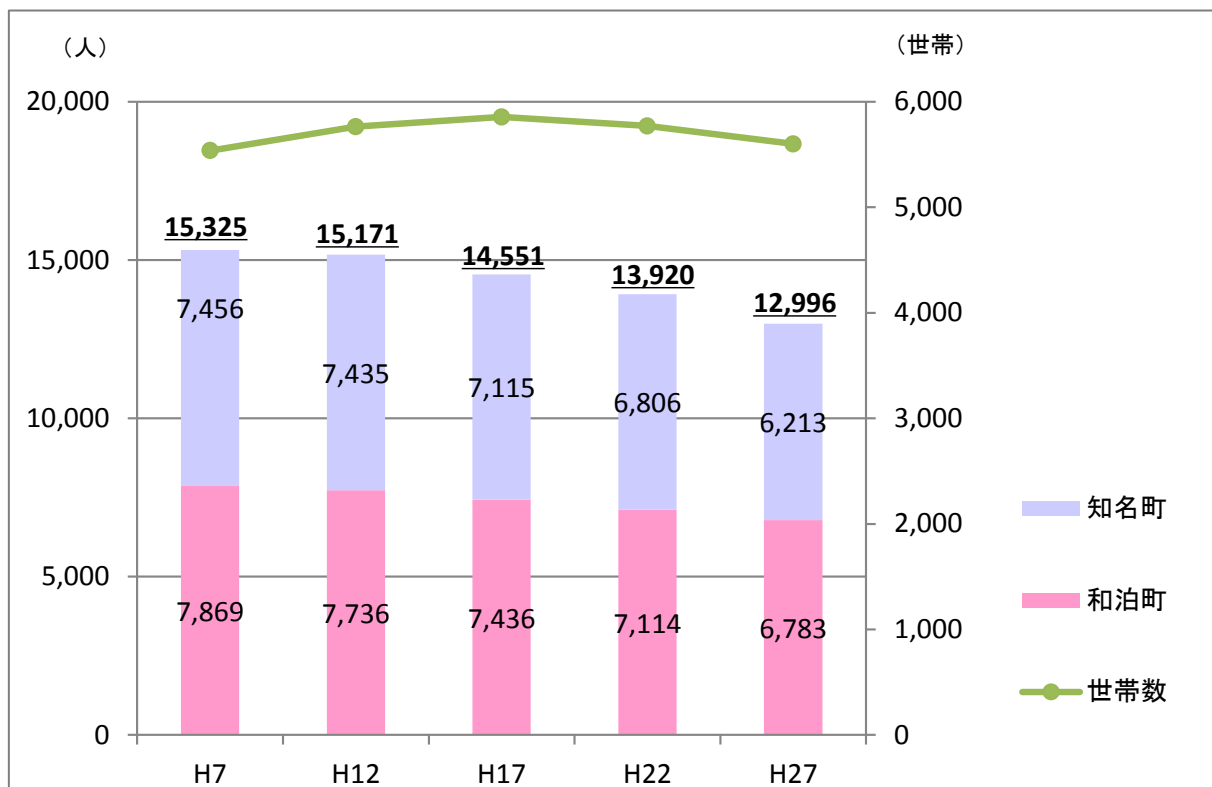
出典：国土数値情報

▲土地利用分布

(2) 人口特性

① 人口・世帯数

- 沖永良部島の人口は、平成 7 年以降、減少傾向となっており、平成 27 年には、12,996 人となっている。
- 各町の人口は、和泊町が 6,783 人、知名町が 6,213 人となり、2 町とも人口は減少傾向にある。
- 世帯数に関しては、平成 17 年までは増加傾向にあったが、それ以降は減少に転じ、平成 27 年には、5,601 世帯となっている。

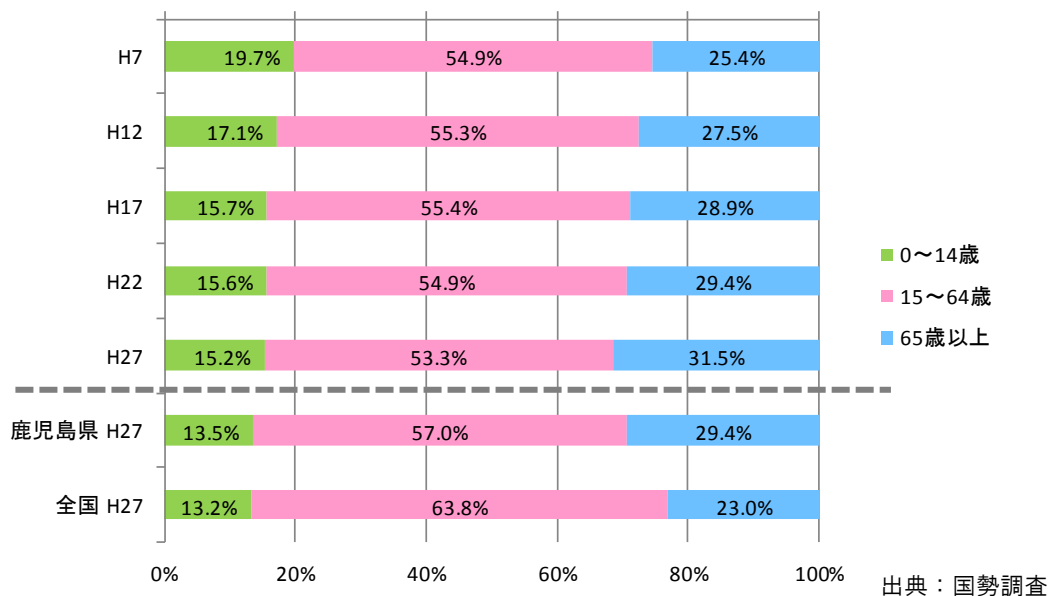


出典：国勢調査

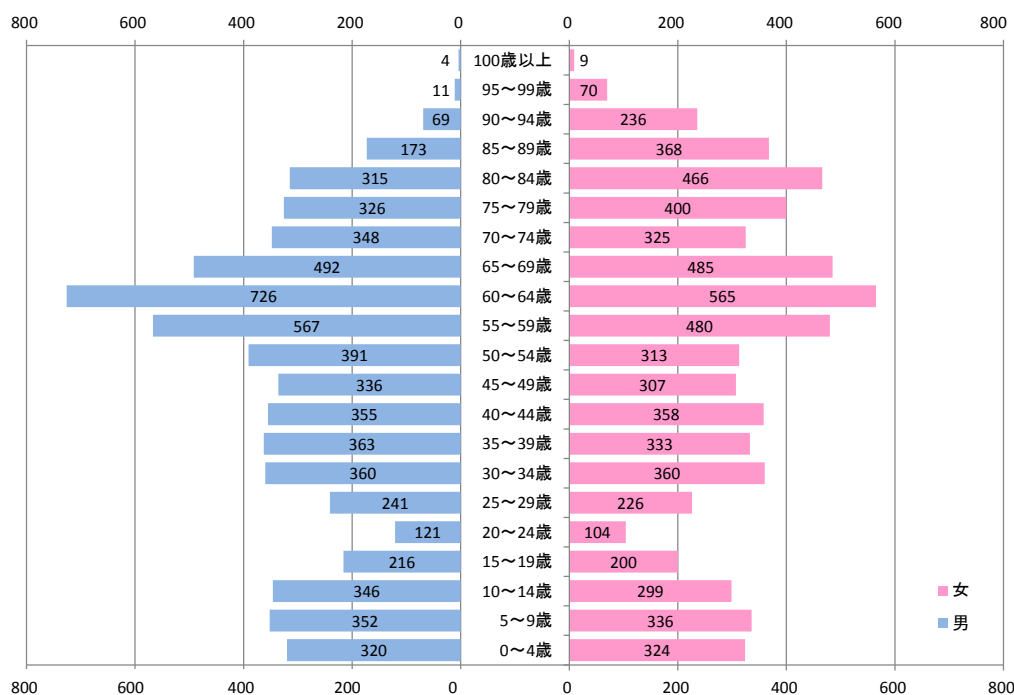
▲人口の推移

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、老年人口の割合は高くなっており、平成 27 年には 31.5%となっている。
- 一方で、生産年齢人口の割合は、平成 17 年以降、低下を続けており、少子高齢化が進展している状況にある。
- 平成 27 年の鹿児島県や全国の年齢 3 区分別人口構成と比較すると、年少人口、老年人口の割合がわずかに高く、生産年齢人口の割合が低い結果になっている。
- 人口ピラミッドにおいても、15 歳から 29 歳の若年層の人口が極端に少ない結果となっている。



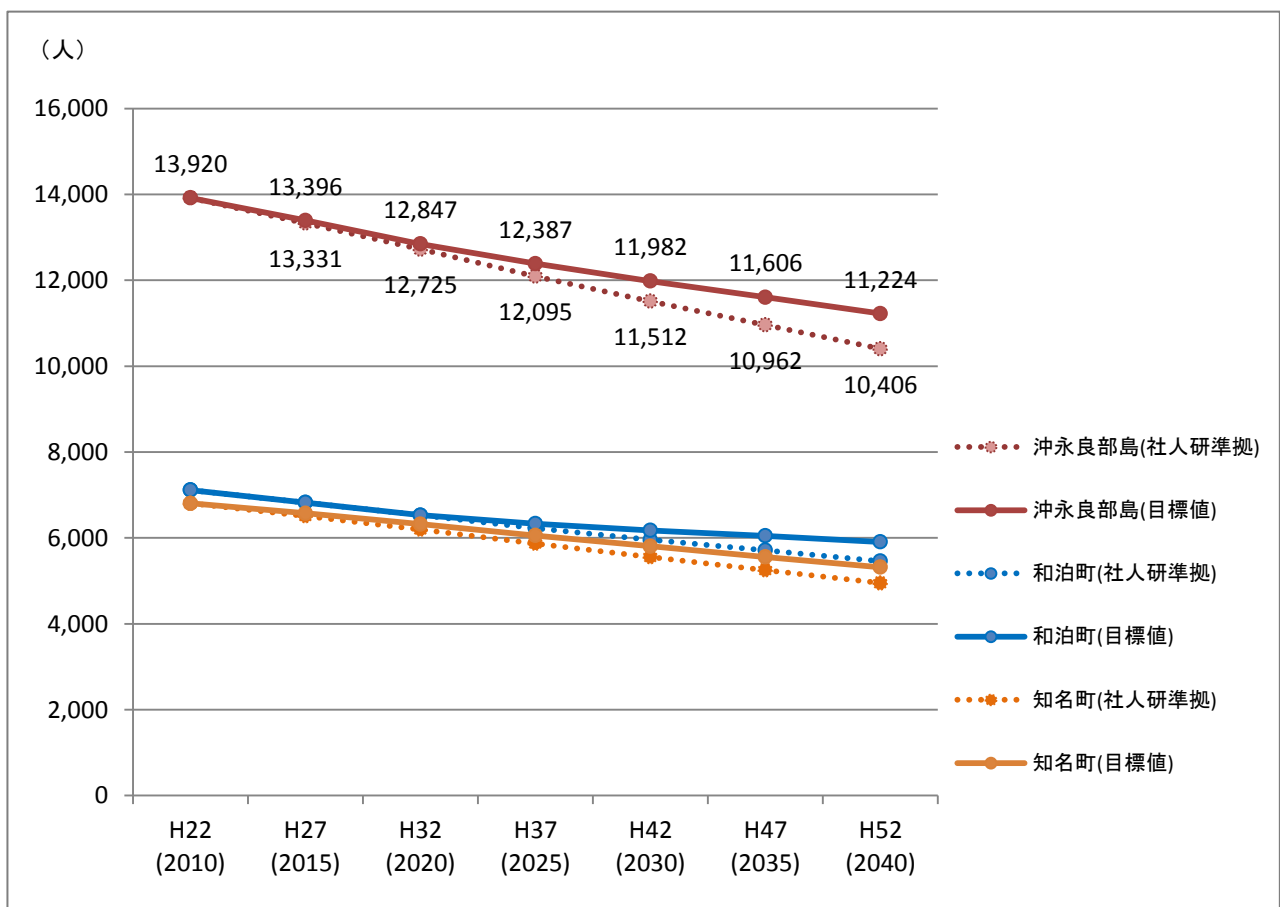
▲年齢 3 区分別人口構成の推移



▲人口ピラミッド (H27)

③ 将来人口推計

- 国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」）によると、沖永良部島の人口は、平成 22 年の 13,920 人より、平成 52 年（2040 年）には 10,406 人と 30 年間で 25%以上減少すると推計されている。
- 和泊町、知名町では、定住促進や子育て支援等による取り組みを踏まえた目標人口を設定しており、それぞれを合計すると平成 52 年（2040 年）に 11,224 人（30 年間で 19.4%の減少）を目標人口としている。



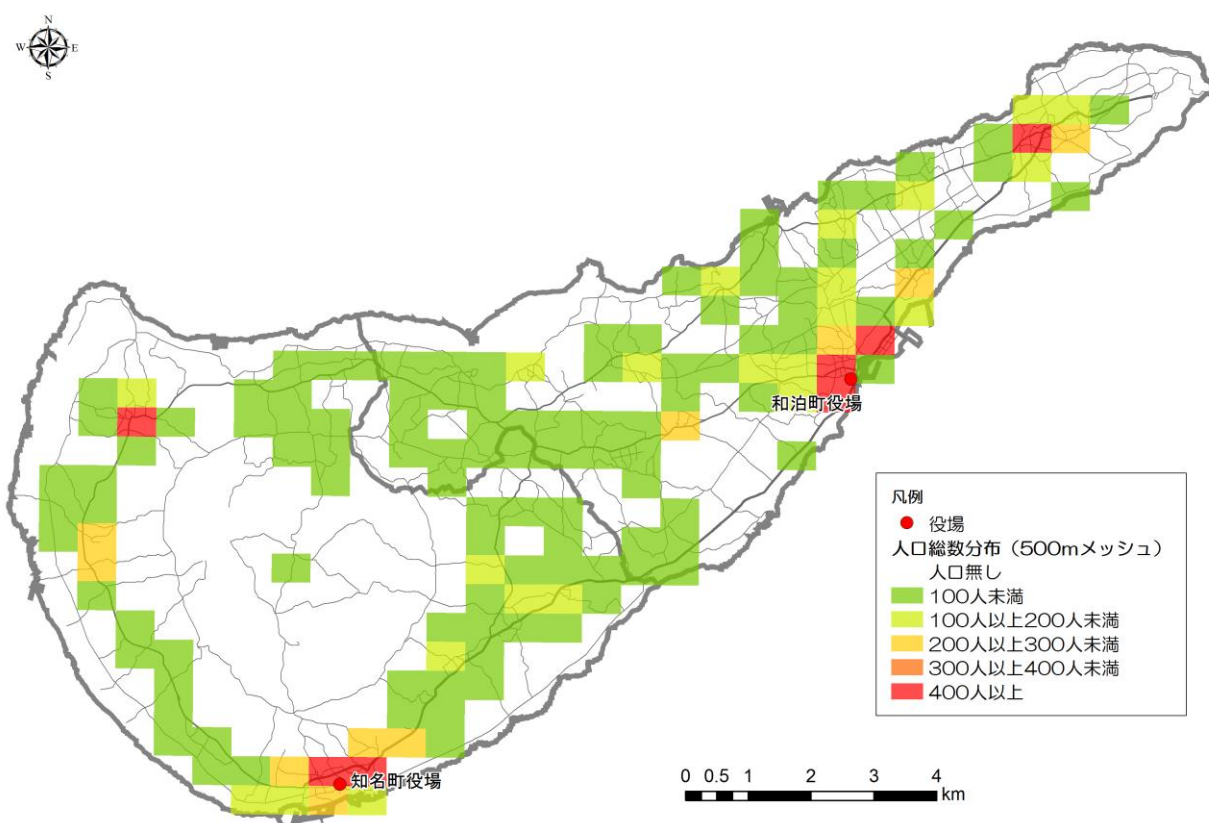
出典：和泊町及び知名町 人口ビジョン

▲将来人口の推計と目標

④ 人口分布

【総人口】

- 総務省が提供する統計GIS※1を基に、500メートルメッシュによる沖永良部島の人口分布を整理した。
- 人口は、主に和泊町、知名町の役場周辺に集中しており、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た箇所がある。
- その他の地区では、県道 84 号線（主要地方道知名沖永良部空港線）や一般県道沿道に人口が分布している。
- 知名町山間部や島全体に広がる農地部では、人口が少なくなっている。



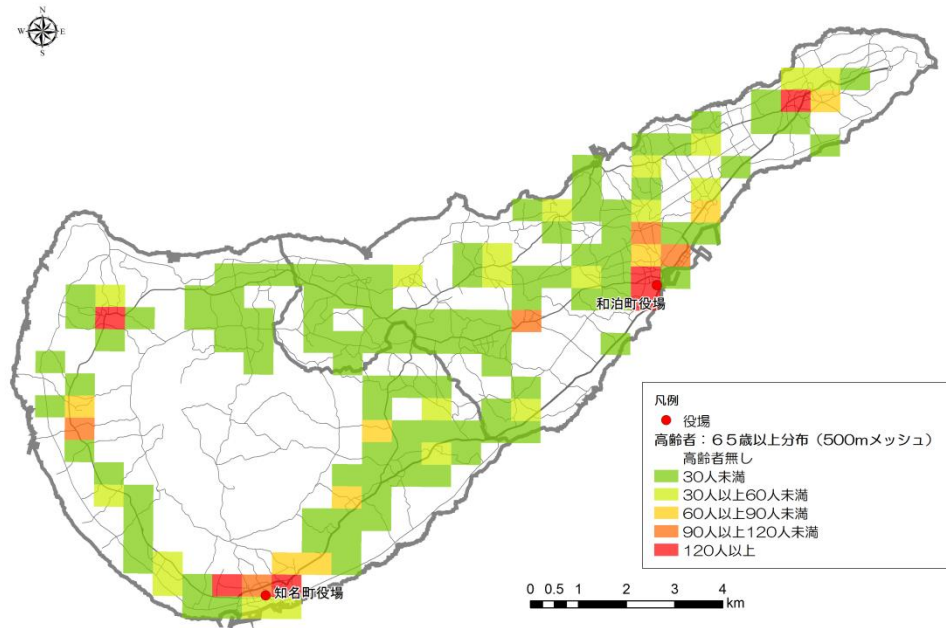
▲人口分布（H27）

出典：統計GIS（e-stat）

※1 総務省統計局により提供されるデータで、国勢調査をはじめとする各種統計調査データを地図上に表示し、視覚的に統計値を把握できる地理情報システム(GIS)データとして整備している。

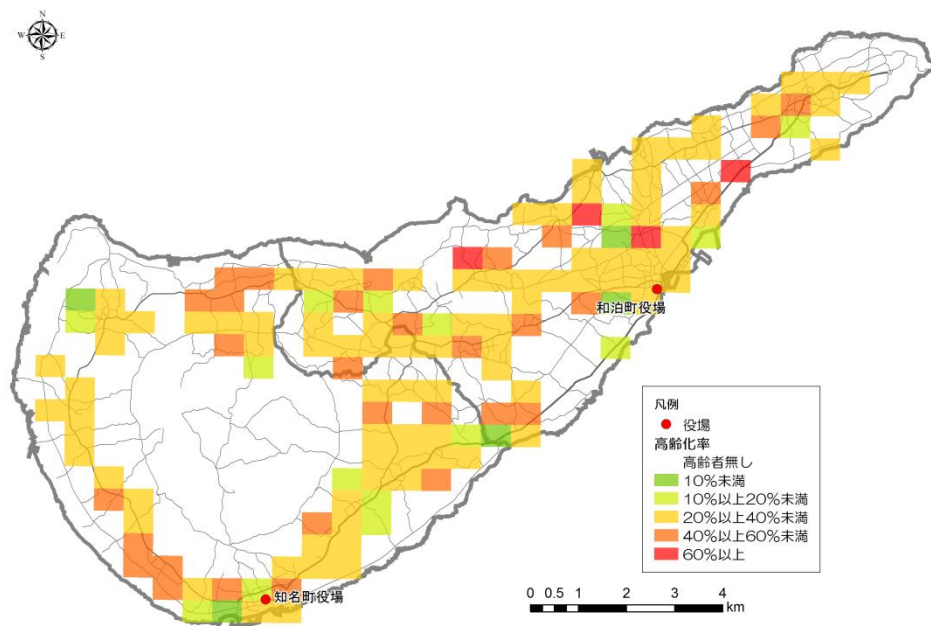
【高齢者人口】

- 高齢者の人口は、和泊町、知名町の役場周辺、和泊町北部の国頭地区や知名町北部の田皆地区において相対的に多くなっている。
- 和泊町役場周辺の北側、県道 84 号線（主要地方道知名沖永良部空港線）の沿道、知名町の住吉地区等にも比較的、高齢者が多いエリアが見られる。
- 県道沿いの地域では、高齢化率が高くなっており、和泊町役場の北側周辺では、高齢化率が 60%を超えるエリアも見られる。
- 一方で、和泊町、知名町の役場周辺は、高齢者の人口が多いものの、総人口が多いため高齢化率は低くなっている。



資料：統計GIS（e-stat）

▲高齢者人口分布（H27）



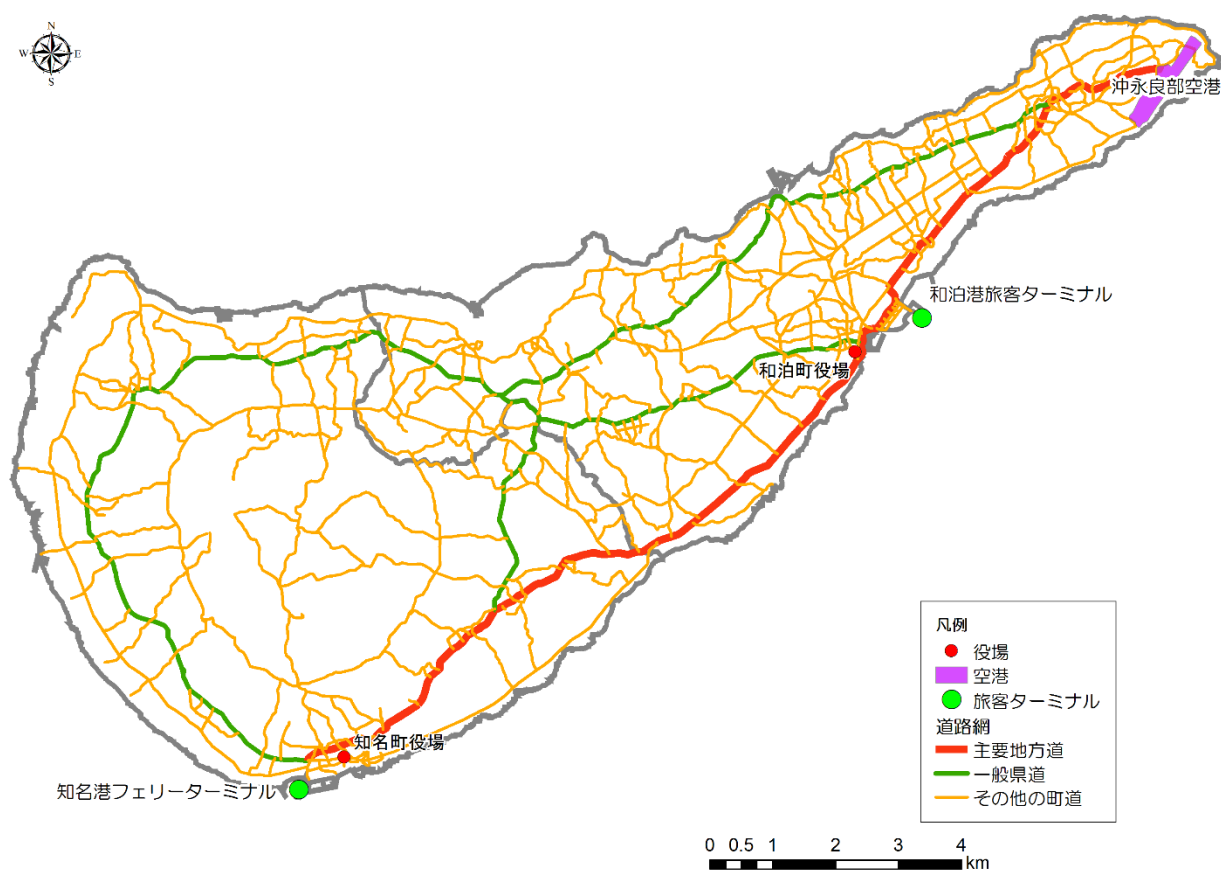
出典：統計GIS（e-stat）

▲高齢化率の分布（H27）

2. 主要施設等の立地状況

(1) 道路

- 沖永良部島の南側を、知名町市街地から和泊町市街地を経由して東端の沖永良部空港に至る県道 84 号線（主要地方道知名沖永良部空港線）が縦貫している。
- それを補完するように一般県道が整備されており、沖永良部島の北側から西側にかけて、県道 620 号線が整備され、県道 621 号線及び県道 622 号線が、島内の集落を繋ぐように整備されている。

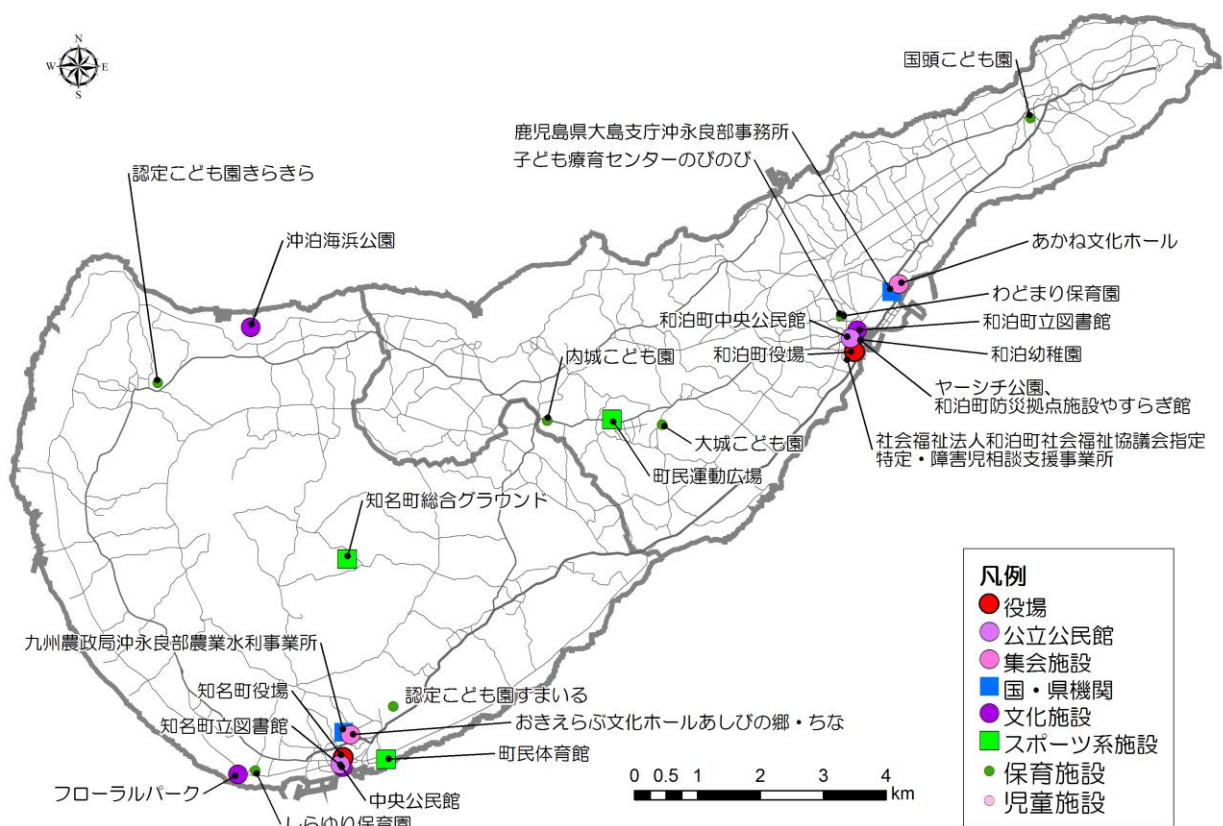


出典：国土数値情報

▲道路

(2) 公共施設

- 沖永良部島の公共施設の多くは、和泊町役場、知名町役場周辺に多く立地しており、県道 84 号線の沿道には集会施設のほか、図書館等の文化施設も立地している。
- その他、公園や運動施設は、島内に点在して立地している。

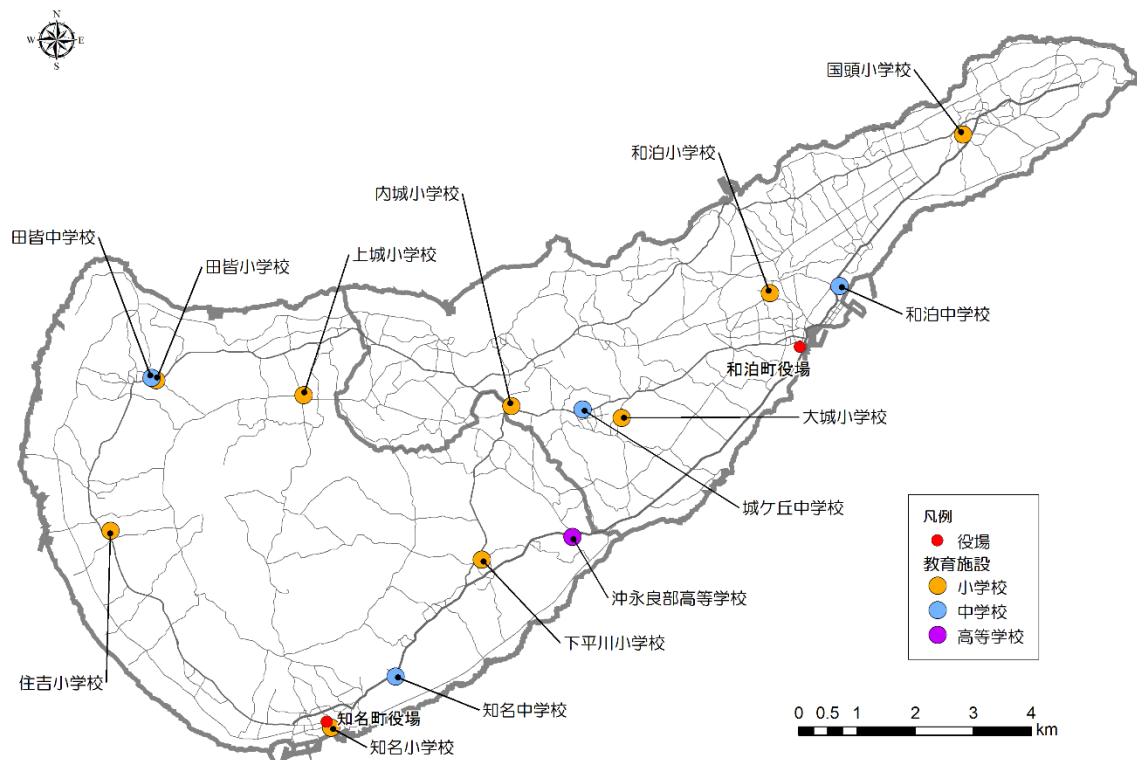


出典：国土数値情報を加工して作成

▲公共施設の分布

(3) 教育施設

- 教育施設として、沖永良部島には 14 施設が立地している。
- 小学校は、和泊町に 4 施設、知名町に 5 施設、中学校は、和泊町に 2 施設、知名町に 2 施設立地し、高等学校として、沖永良部高等学校が知名町に立地している。

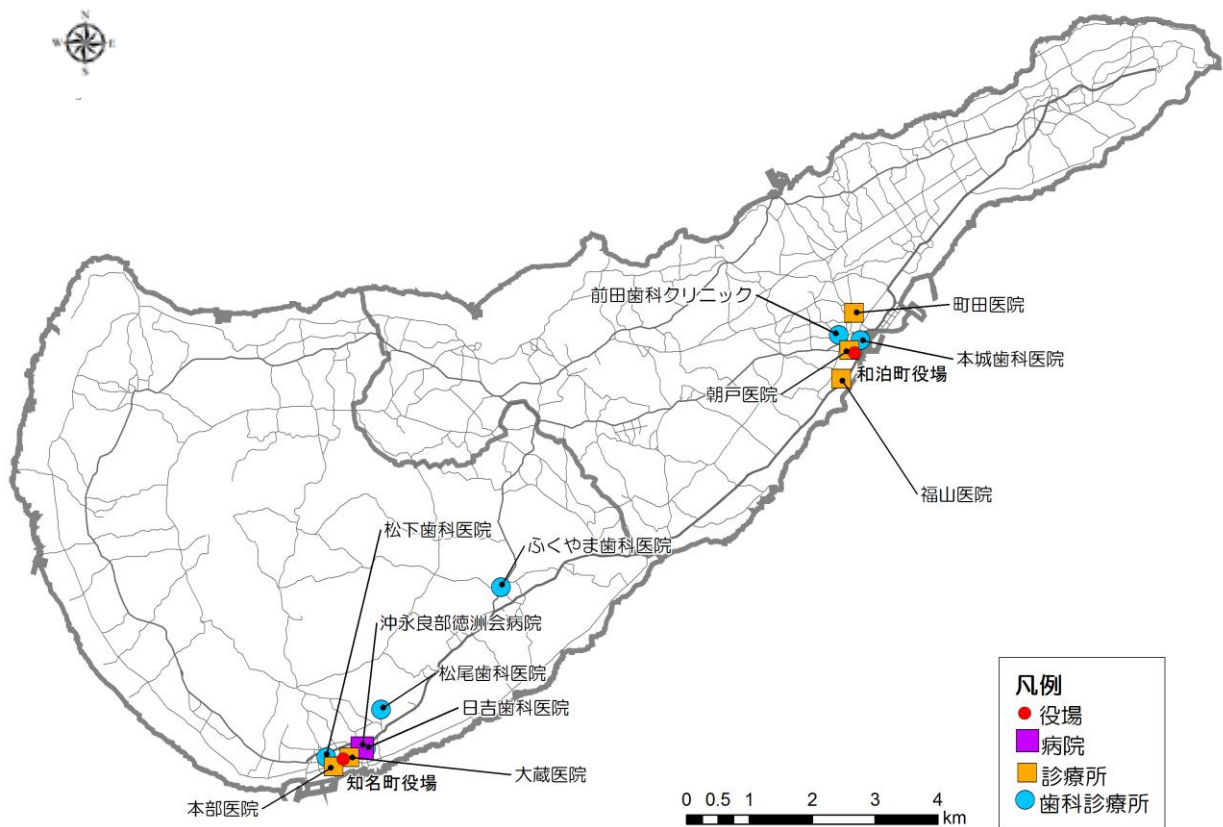


出典：国土数値情報を加工して作成

▲教育施設の分布

(4) 医療施設

- 沖永良部島には、医療施設が6施設あり、和泊町に3施設（診療所：3施設）、知名町に3施設（病院：1施設、診療所：2施設）となり、その多くが和泊町役場、知名町役場周辺に立地している。
- 沖永良部島内の病院は、沖永良部徳洲会病院のみとなり、二次救急医療機関となっている。
- 歯科医療施設は6施設（和泊町2施設、知名町4施設）あり、医療施設と同様に和泊町役場、知名町役場周辺に立地している。

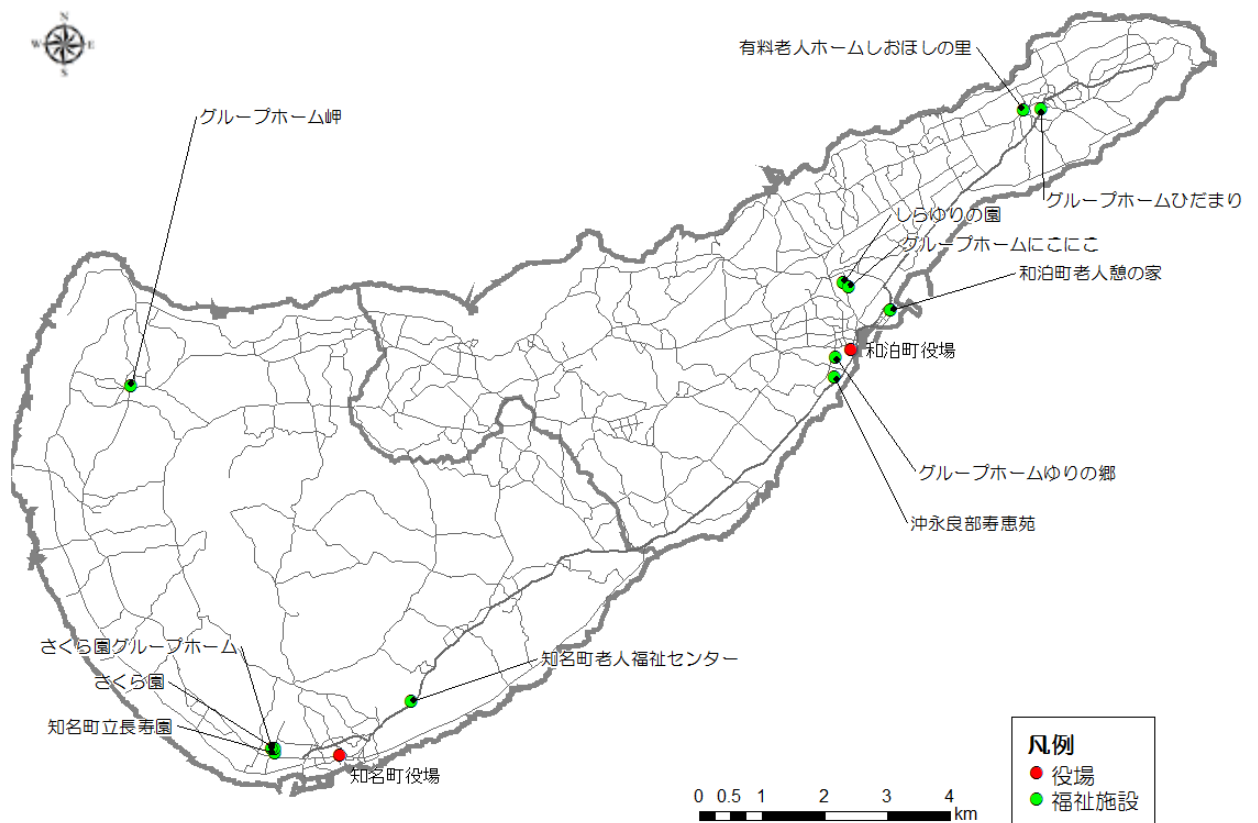


出典：国土数値情報を加工して作成

▲医療施設の分布

(5) 福祉施設

- 沖永良部島の福祉施設は、主に和泊町、知名町の役場周辺に立地している。
- また、和泊町国頭地区や知名町田皆地区においても、グループホーム等の福祉施設の立地が見られる。

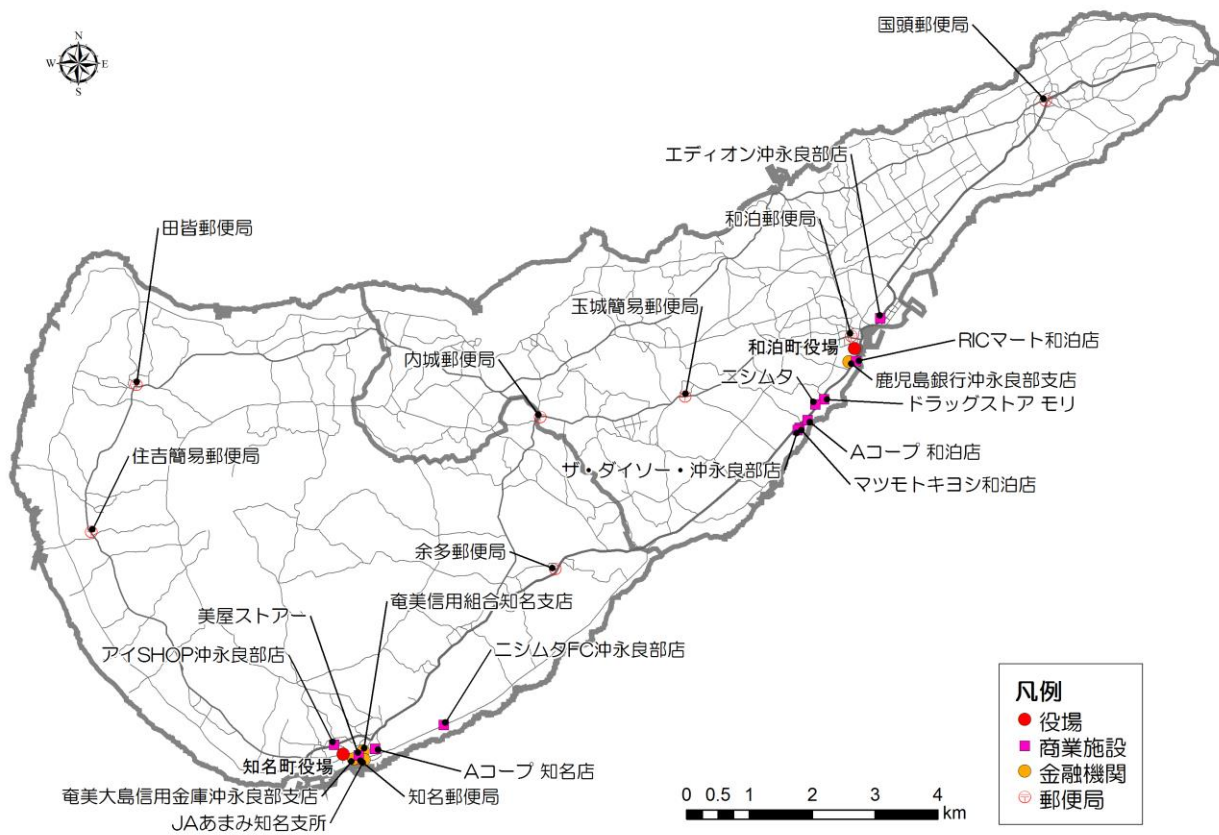


出典：国土数値情報を加工して作成

▲福祉施設の分布

(6) 商業施設

- 沖永良部島の商業施設は、主に和泊町、知名町の役場周辺に立地している。
- また、和泊町、知名町の市街地間を結ぶ県道 84 号線の沿道にも複数の商業施設が立地している。
- 金融機関については、和泊町、知名町の役場周辺に立地しており、島の北部や内陸部には、郵便局があるのみとなっている。

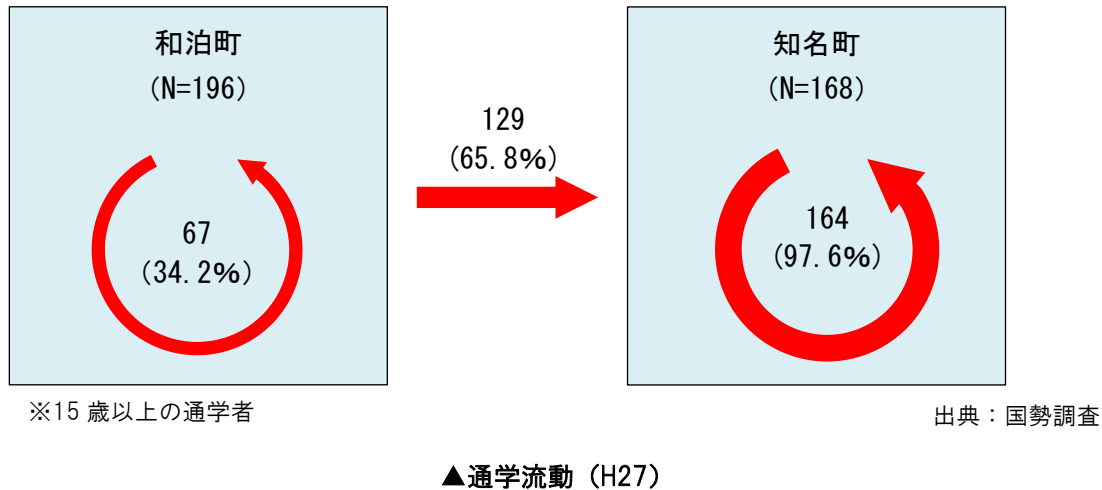
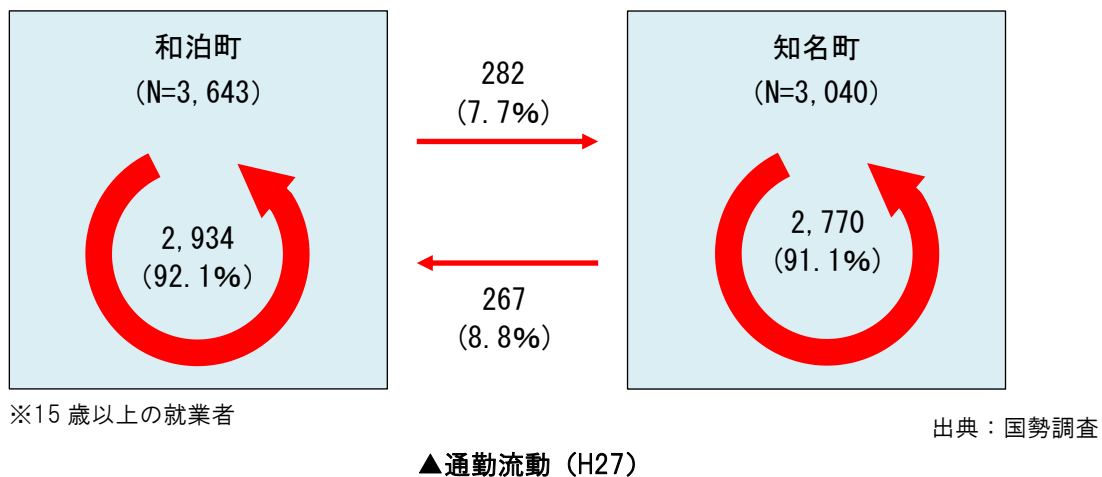


▲商業施設の分布

3. 通勤・通学者の状況

(1) 通勤・通学流動

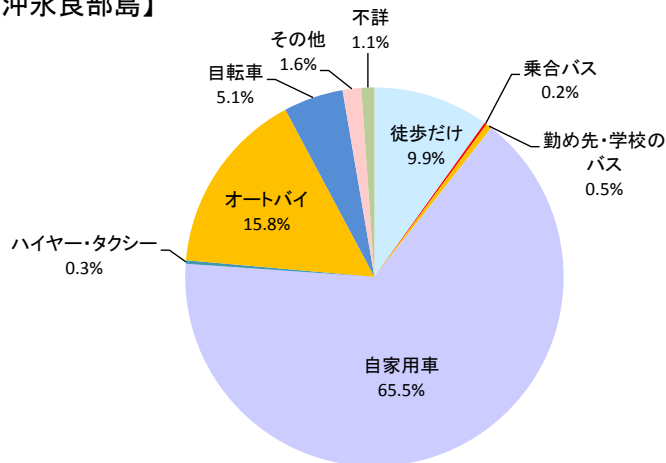
- 沖永良部島の通勤流動について、和泊町、知名町それぞれの町内での流動が多く、ともに9割以上が居住する町内への通勤となっている。
- 沖永良部島の通学流動について、和泊町では、知名町への通学者が多く、約66%となり、知名町では、知名町内への通学者が大半を占める結果となっている。



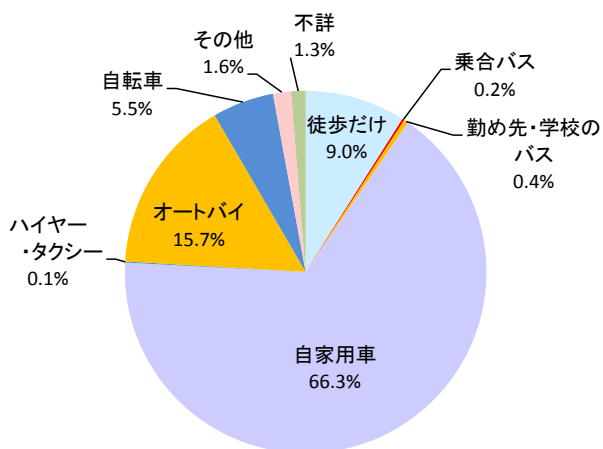
(2) 通勤・通学手段

- 沖永良部島に常住する 15 歳以上の通勤・通学者の交通手段は、「自家用車」が約 66%を占めて最も多く、次いで「オートバイ」（約 16%）となっている。
- 公共交通による通勤・通学としては、「乗合バス」が 0.2%、「ハイヤー・タクシー」が約 0.3%となっている。

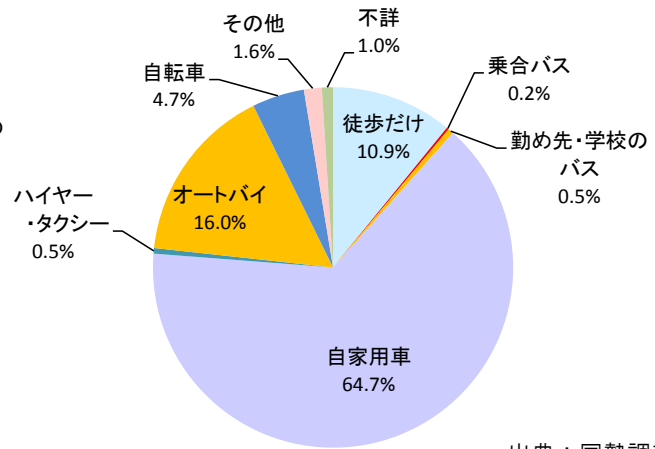
【沖永良部島】



【和泊町】



【知名町】



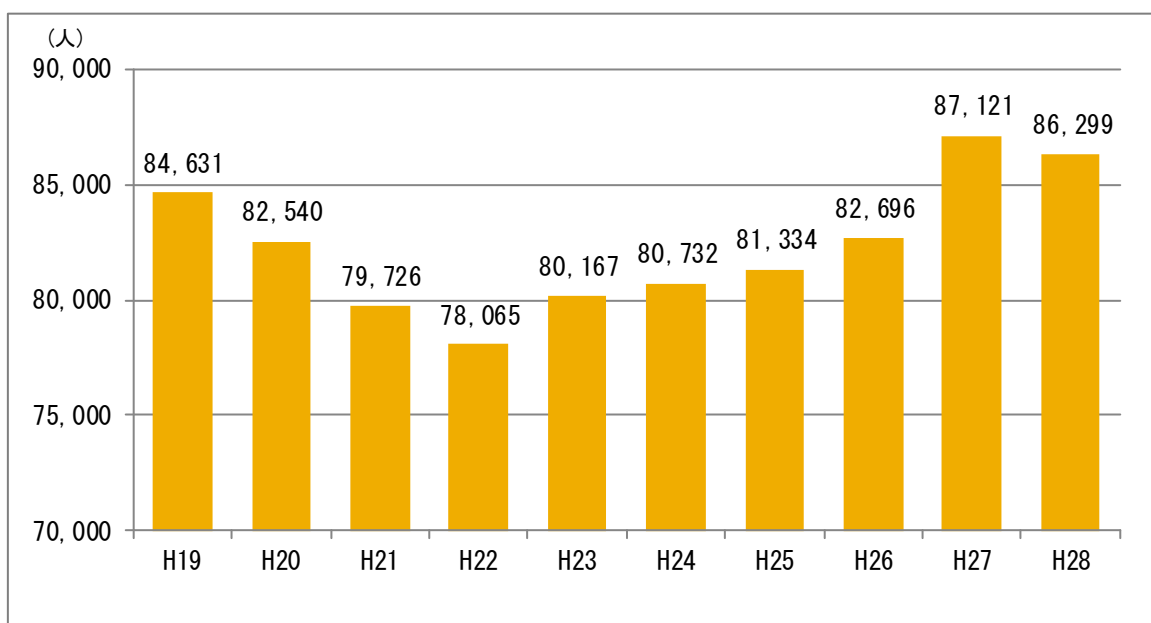
出典：国勢調査

▲15 歳以上の就業者・通学者の利用交通手段の構成（H27）

4. 観光

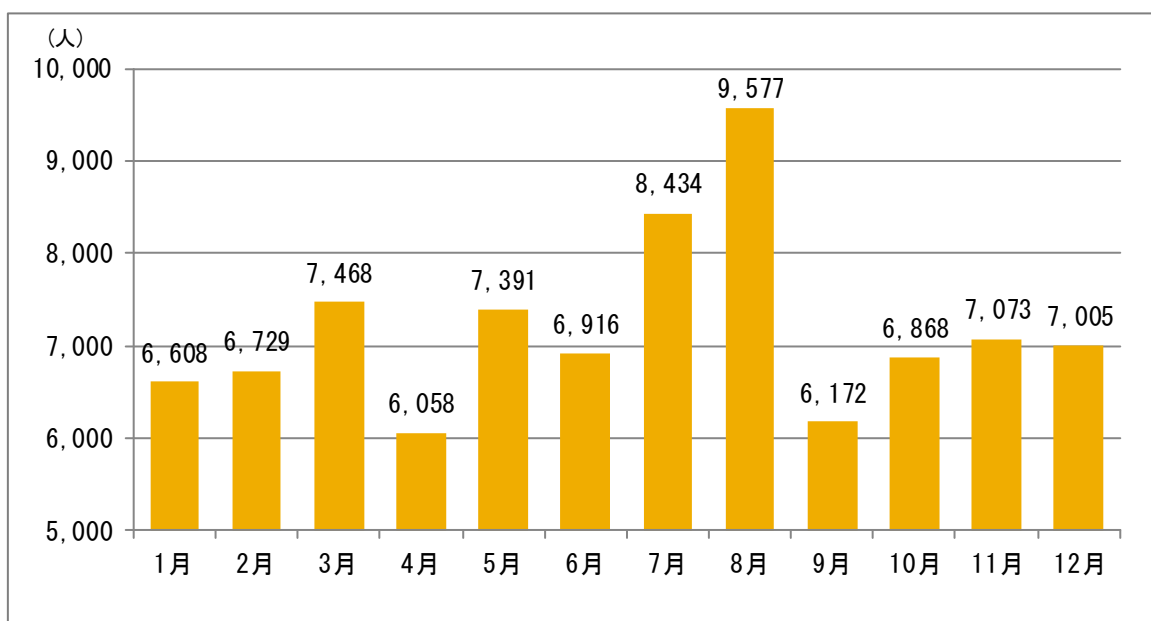
(1) 観光客数の推移

- 沖永良部島への観光客は、年間 8 万人前後を推移し、平成 23 年以降は増加傾向にあり、平成 27 年以降は 8.5 万人以上となっている。
- 月別にみると、夏季（7、8 月）の入込客数が多く、月間 8 千人以上となっている。
- 4 月、9 月では、他の月に比べると、入込客数がやや少なくなっているが、年間通して毎月 6 千人以上の観光客が訪れている。



出典：奄美群島の概況（平成 28 年度）

▲観光客入込客数の推移

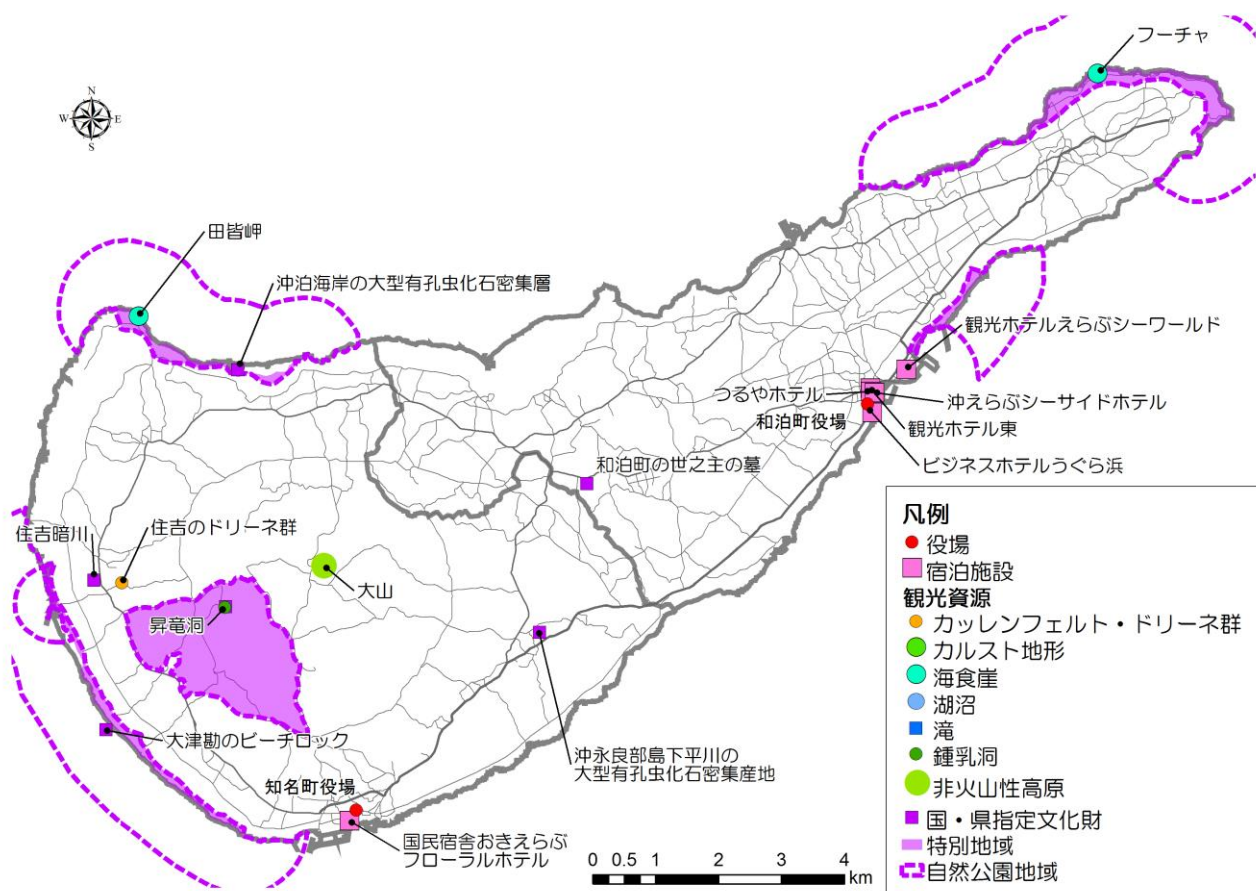


出典：奄美群島の概況（平成 28 年度）

▲平成 28 年度の月別入込客数

(2) 観光施設の立地状況

- 沖永良部島は、主に隆起珊瑚礁からなり、石灰岩や石灰砂よりなる新生代の琉球層群に覆われているため、知名町の大山周辺を中心に数多くの鍾乳洞がある。
- その中でも、昇竜洞は県の天然記念物に指定され、近年ではこのような地形を活かした、ケイビングを目的とした観光客が多く訪れている。
- 宿泊施設は、和泊町役場周辺にビジネスホテルを含め、多く立地している。
- その他には、知名町役場周辺にフローラルホテルが立地し、島内各所に民宿の立地も見られる。



▲観光資源の分布

5. 上位関連計画の整理

(1) 鹿児島県の上位計画

○奄美地域将来ビジョン

鹿児島県大島支庁では、平成 22 年に奄美地域のあるべき姿や進むべき方向性を示した「奄美地域将来ビジョン～人と自然が共生する癒し・活力・結いの島づくり～」を策定している。

項 目		内 容
計画期間等		策 定：平成 22 年（2010 年）3 月 計画期間：概ね 10 年
基本理念・挑戦	基本理念	人と自然が共生する癒し・活力・結いの島づくり
	挑戦	挑戦 1：安心・安全で活力のある生活空間づくり 挑戦 2：地域資源を活用した産業の振興 挑戦 3：奄美群島の特色を生かした観光の振興 挑戦 4：人と自然が共生する地域環境づくり 挑戦 5：地域文化・歴史の保存・伝承と地域に根ざした人材育成 挑戦 6：群島内外との交流ネットワークの形成
主な取り組みの方向性	（公共交通に関連する内容）	挑戦 6：群島内外との交流ネットワークの形成 1 交通ネットワークの形成 ○主要幹線道路網の整備や道路防災総点検箇所等の整備などを推進 ○定期船等が安全・確実に接岸できる施設整備など、港湾の整備を推進 ○滑走路等の改修や運航の安全を図る機器整備など、空港の機能確保 など 3 群島内外との交流・連携の促進 ○鹿児島と沖縄の結節点にあるという地理的特性を生かしたグローバルな地域軸の構築の検討などにより、群島内外との交流ネットワークの形成を促進 ○U・I ターンや「二地域居住」の促進などにより、交流人口の拡大による地域の活性化 ○交通基盤や情報通信基盤の整備などにより、交流基盤の整備と効率的な物流ネットワークの構築
沖永良部島に関する取り組み	（公共交通に関連する内容）	挑戦 6：群島内外との交流ネットワークの形成 ○主要地方道知名沖永良部空港線等の整備を推進 ○定期船等が安全・確実に接岸できる港湾の整備を推進 ○滑走路等の改修や運航の安全を図る機器整備などの空港機能の確保 ○光ファイバや次世代の無線システムなど、高速情報通信基盤の整備・充実

○奄美群島振興開発計画

平成 26 年 4 月に施行された新しい奄美群島振興開発特別措置法に基づき、鹿児島県は、平成 26 年 5 月に今後 5 年間（平成 26 年度～平成 30 年度）の奄美群島の振興開発の方向と各島における振興方策を明らかにする「奄美群島振興開発計画」を策定している。

項 目		内 容
計画期間等		策 定：平成 26 年（2014 年）5 月 計画期間：平成 26 年度（2014 年度）から平成 30 年度（2018 年度）
計画の目標・基本方針	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同群島の振興開発を図り、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	1. 地域主体の取組の推進 ・奄美群島成長戦略ビジョンに係る取組の促進 ・奄美群島振興交付金の活用 ・市町村産業振興促進計画認定制度の活用 2. 定住を促進するための方策 3. 交流拡大のための方策 4. 奄美群島が抱える条件不利性の改善 5. 群島の生活基盤の確保・充実
沖永良部島の振興方策	（公共交通に関する、関連する内容）	イ 交流拡大のための方策 （7）奄美ならではの自然・文化等の地域資源の活用 A 地域資源を生かした観光施策の展開 （A）観光資源の活用 奄美群島の自然や文化を歩きながら楽しめる観光ネットワークづくりの推進を図る。 （B）観光施設等の受入体制の整備 昇龍洞や田皆岬、ワンジョ 海浜公園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。 （C）観光交通体系の整備 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。 定期航路の船舶の高速化や快適性の向上について検討するとともに、群島内の島々を観光船等で周遊できるクルージングネットワークの形成を促進する。 空港や港と島内の観光地を結ぶ循環道路等の整備を推進する。 C 群島内外との交流の促進 地理的・歴史的・文化的につながる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や固有の伝統芸能を通じた文化交流等を展開する。特に、奄美・やんばる広域圏交流推進協議会を中心に、地域の主体的な取組による官民あがての交流・連携を促進する。

沖永良部島の振興方策	(公共交通に関する、関連する内容)	ウ奄美群島が抱える条件不利性の改善 (7) 運賃、輸送コストの軽減 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、農林水産物等の輸送コストについて、軽減を図る。 交流人口拡大に向けた航空・航路の需要喚起を図る。 (ウ) 交通基盤の整備 A 航空交通 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。 B 海上交通 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。 C 陸上交通 島内を循環する一般県道国頭知名線等の整備を進め、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。 島内各集落間の交流を促進するため、バス路線や生活路線等となっている町道の整備を促進する。 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。 老朽化する道路ストックを適切に維持管理するため、計画的に維持・修繕を進める。 廃止路線代替バス等については、地域の実情を踏まえつつ利用促進と運行形態の見直しを図る。
-------------------	--------------------------	---

(2) 島内の関連計画

○第5次和泊町総合振興計画

項 目		内 容
計画期間等		策 定：平成22年（2010年）3月 計画期間：平成22年度（2010年度）から平成31年度（2019年度）
基本理念等	基本理念	『自助、共助、公助で共生・協働のまちづくり』
	まちの将来像	『町民が輝き、活力と潤いと魅力あふれる花のまち』
	将来像を実現するための6つの柱（政策）	1 農業・水産業・商工業が元気な、活力あるまちづくり 2 子どもから高齢者まですべての町民が健康で光り輝き、 元気みなぎるまちづくり 3 教育の振興と文化の薫り高い、心豊かなまちづくり 4 自然豊かな潤いのある環境のまちづくり 5 地域住民が支え合う、共生・協働のまちづくり 6 健全で効率的な行財政運営と透明性のある行政の推進
	人口	平成31年の目標人口：7,000人（基準：平成17年：7,436人）
主な取り組みの基本方針	（公共交通に関連する内容）	1 農業・水産業・商工業が元気な、活力あるまちづくり 第6節 観光計画 ○目標：地域資源を活かした観光資源の開発（島内入込客数90,000人） ○基本方針 エ 旅行者、主要交通機関等への協力依頼など、効果的な観光宣伝の推進 キ 観光資源を活かし、各関係団体等と連携し、体験型、地域の滞在型観光メニューの作成や受入れ体制の充実 4 自然豊かな潤いのある環境のまちづくり 第7節 交通整備計画 1 道路 ○目標：安全で利便性に富んだ道路整備の推進 ○基本方針 イ 地域の実情に即した道路整備の検討を進めるとともに、事業の重点化を図り早期に整備効果が発揮できるように推進 ウ 環境整備や地域資源を活用した街並み景観整備を推進し、ひとに優しい明るい町づくりの推進

○第5次知名町総合振興計画

項 目		内 容
計画期間等		策 定：平成22年（2010年）3月 計画期間：平成22年度（2010年度）から平成31年度（2019年度）
基本理念等	基本理念	『みんなで創り みんなで育む みんなのまち』
	まちの将来像	『ずっと住みたい ○○○ 誇りと自信溢れるまちだから』
	将来像を実現する政策（7つの柱）	1 はつらつ・知名〈豊かな明日をつくるまちづくり〉 2 やすらぎ・知名〈安心して住めるまちづくり〉 3 ささえあう・知名〈心豊かな人をつくるまちづくり〉 4 さわやか・知名〈自然と人が共生するまちづくり〉 5 いきいき・知名〈快適で住みよいまちづくり〉 6 うるおい・知名〈人とのつながりを大切にするまちづくり〉 7 みすえる・知名〈新時代を構築するまちづくり〉
	人口	平成31年の目標人口：6,500人（基準：平成17年：7,115人）
主な取り組みの基本方針	（公共交通に関連する内容）	1 はつらつ・知名〈豊かな明日をつくるまちづくり〉 第8節 観光 ○基本方針 亜熱帯性気候下にある本町の恵まれた自然環境、立地特性等を生かした魅力あるリゾート地の形成を促進します。また、景勝地を巡るだけの従来の観光スタイルではなく、観光客が地域産業や歴史・文化および地元の伝統芸能等と触合うことで、自然環境の保全育成、町民生活との共存、観光関連事業の育成等に努め、観光施設の整備や拠点施設間のネットワーク化を促進するとともに、町内各産業への波及効果を高める総合的な方策を講じます。 5 いきいき・知名〈快適で住みよいまちづくり〉 第2節 道路 ○基本方針 道路網の整備は住民生活の向上及び産業・経済の発展に極めて重要であり、物流の大量化・高速化ならびに農産物等の荷痛み軽減のため、主要道路等の整備を計画的に進め、本町の産業・経済の発展を図ります。 第7節 公共交通（バス） ○基本方針 高齢化社会や環境保護への対応からバスの運行を維持することは極めて重要であり、そのためには事業の効率化による収支改善を計画的に推し進めるとともに、バスの利便性向上を図るなどバスの利用を促すことで、「効率的で持続可能な公共交通体系の構築」を目指します。

(3) その他関連計画

○奄美群島成長戦略ビジョン

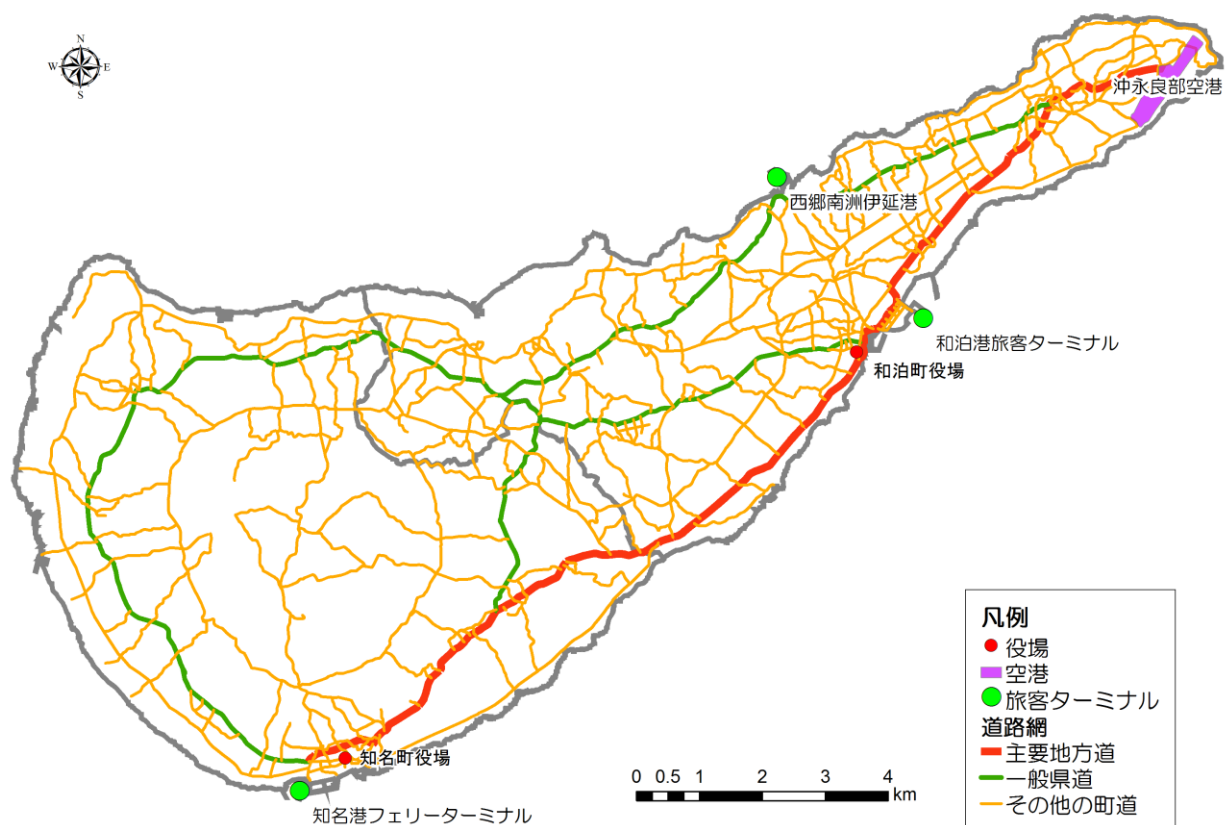
奄美群島主体の取組として地元 12 市町村（奄美群島広域事務組合）において奄美群島成長戦略ビジョンが策定されている。

項 目		内 容
計画期間等		策 定：平成 25 年（2013 年）2 月 計画期間：平成 25 年（2013 年）～平成 34 年（2022 年）
基本理念等	基本理念	「群島民が幸せに生活するため、重点 3 分野（農業、観光／交流、情報）を基軸として、雇用の創出に重点を置いた産業振興を目指す」
	将来像	1. 若者がチャレンジし、夢を実現する島 2. 全ての「島ちゅ」が主人公として活躍する島 3. 世界の人々に魅力を伝える宝の島
沖永良部島の戦略の基本方針 （公共交通に關連する内容）		① 人材の確保・育成・教育 島の魅力や現状の課題を的確に把握し、共通認識を持てるよう、各集落及び各種団体のリーダーの育成を推進する。 ② 沖永良部島の魅力の発揮 薩摩と琉球のミックスされた歴史文化（食文化、島唄、島口）や自然環境といった島の持つ魅力を再認識するとともに、情報発信を推進する。 保全と活用の両方の視点に立ち、永続的に島の宝として活用できるよう観光スポットの整備や昔の景観の復元、伝統芸能の保存・継承に向けた、地域住民及び行政が一体となった取り組みを推進する。 ③ 共生・協働の推進、交流・連携の強化 集落ごとに盛んな伝統芸能を通じた幅広い年齢層の繋がりを改めて見直し、地域コミュニティの維持及びさらなる活性化を図る。 島外の人々との交流を促進するため、住環境の整備や郷土出身者の会である「沖洲会」や沖永良部島ファンとの連携により沖永良部島の魅力を発信する。 そのために、オール沖永良部島の意識の下で観光誘致作戦やそれを支援する NPO 等の育成及びその環境整備を推進していく。 ④ 市場の拡大（ヒト・モノ・カネ・情報） 世界自然遺産登録を見据え、自然観光資源を活用した市場を新たに開拓し、地域雇用を創出するとともに、島外に対するイメージ戦略を推進する。

第3章 地域公共交通の現状

1. 公共交通ネットワークの現状

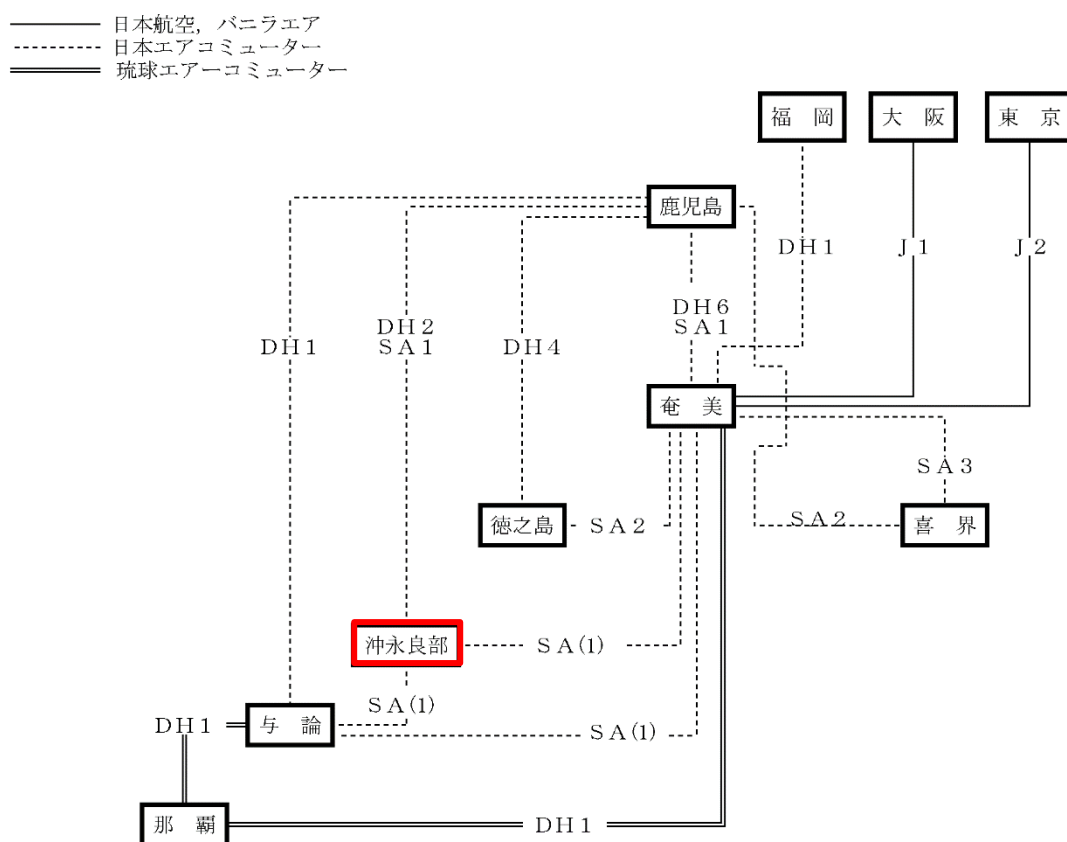
- 沖永良部島には、島外への交通拠点となる沖永良部空港が島の東端に位置し、その他に和泊及び知名の2箇所に海路ターミナルが立地している。
- 沖永良部島の路線バスは、沖永良部バス企業団が島内6系統を運行（和泊港線等の一部の路線については、えらぶ観光タクシーが沖永良部バス企業団より委託を受け運行）している。



▲空港・港の立地状況

2. 空路

- 沖永良部空港では、鹿児島ー沖永良部間を日本エアコミューター※2が1日3往復運航している。
- 群島内の各離島間には奄美大島を起点として日本エアコミューターが、奄美ー沖永良部、沖永良部ー与論間の運行を行っている。



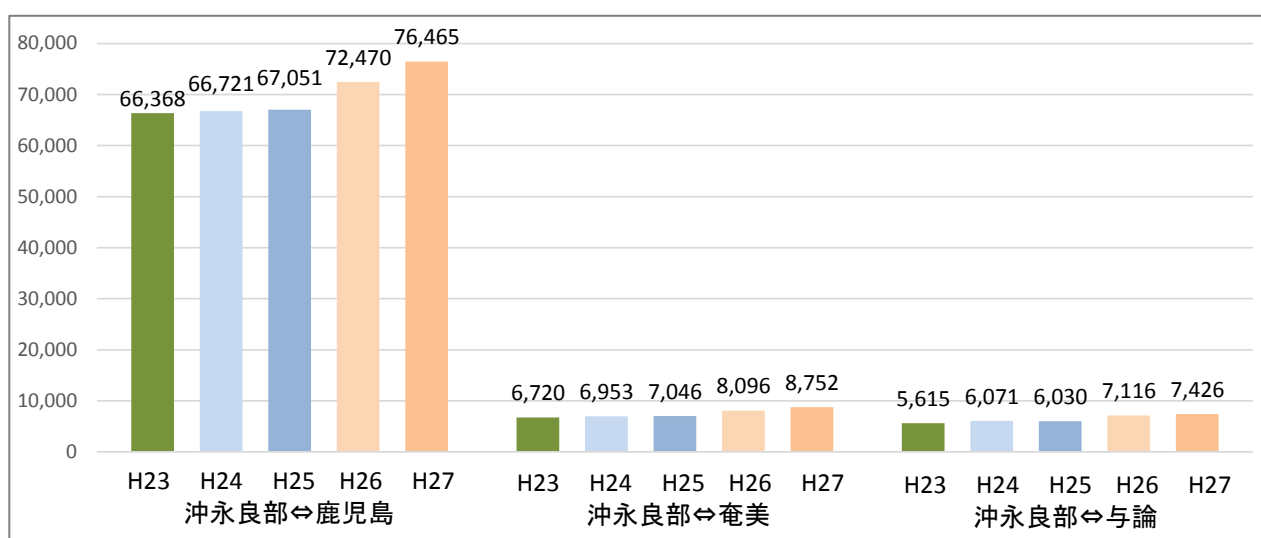
- 注1 Jはジェット, SAはサード機(36席), DHはDHC-8を示す。数字は1日の往復回数を示す。
 2 便数は、通常期。
 3 奄美ー沖永良部, 奄美ー与論, 沖永良部ー与論は, 奄→沖→与→奄と奄→与→沖→奄の隔日運航。

出典：奄美群島の概況（平成28年度）

▲空路の運行状況

※2 鹿児島ー沖永良部間を就航している機材は、SA 1 からATR 42-600へ変更されている。

- 各航空路線の乗客数の推移をみると、沖永良部ー鹿児島間は、年間 6～7 万人で推移しており、増加傾向にある。
- 奄美群島内での乗客数に関しても、緩やかな増加傾向にあり、平成 27 年には、沖永良部ー奄美間で約 9 千人、沖永良部ー与論間で約 7 千人となっている。



出典：奄美群島の概況（平成 28 年度）

▲航空路線毎の乗客数の推移

3. 海路

- 沖永良部島における海路については、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、鹿児島を起点、知名を終点する喜界航路、神戸ー奄美間を結び、和泊に寄港する琉球エクスプレスがある。
- 鹿児島航路は、マリックスラインとマルエーフェリーが、それぞれ 5～8 千トン級のフェリーで、上り下りとも両社が毎日交互に 1 隻ずつで運航している。
- 喜界航路については、奄美海運が 3 千トン級のフェリーで週 2 便で運航している。
- 琉球エクスプレスは、マルエーフェリーが、2 週 3 便で運航している。



▲沖永良部島に係る海路

■海路の運行状況

区分	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	クリーンコーラルプラス	470 人	大型 26 台、乗用車 44 台	5,910	} 15/月
		クイーンコーラル 8	452 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

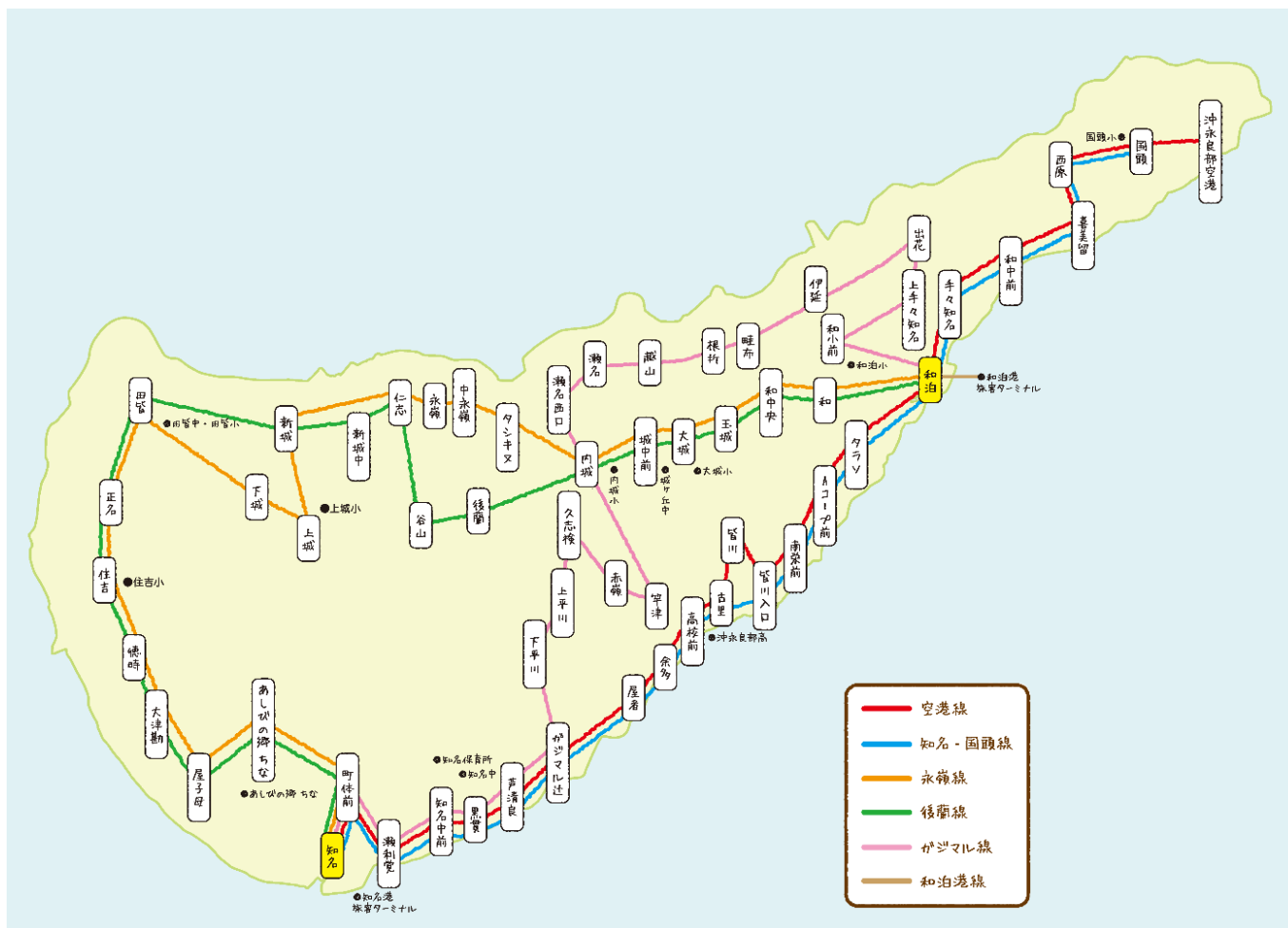
※下り便と上り便、運行日によって寄港地が異なるものもある。

出典：奄美群島の概況（平成 28 年度）

4. 路線バス

(1) 運行状況

- 路線バスは、知名から和泊を経由して沖永良部空港に至る空港線を中心に5系統が運行されている。
- 「和泊～和泊港」の和泊港線は、えらぶ観光タクシーにより、デマンド型で運行されており、船の入出港時刻の変更時にも柔軟に対応している。
- 各路線の運行状況は下表のとおりで、運行本数は4～12便/日の運行となっている。
- 永嶺線、後蘭線では、知名と和泊間の区間を約60分かけて運行している。



出典：沖永良部バス企業団資料

▲路線バス系統

▼路線バスの運行状況・利用状況

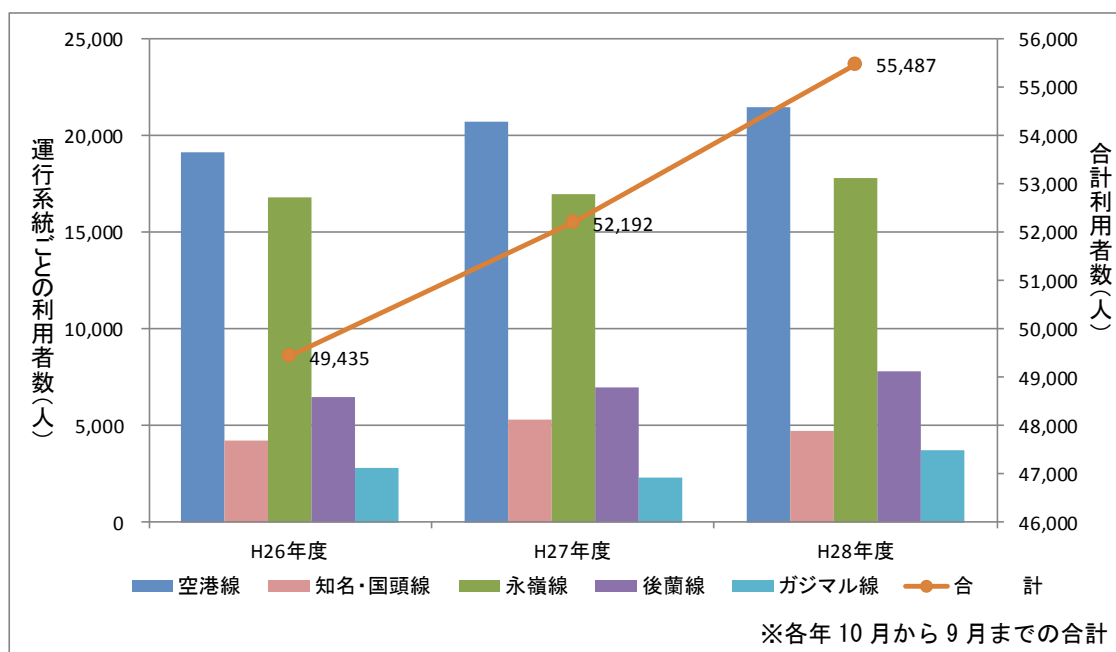
路線	系統距離 (km)	運行回数 (回/日)	所要時間 (分)
空港線（知名～和泊～国頭～空港）	21.3	12	47
知名・国頭線（知名～和泊～西原～国頭）	19.0	6	43
永嶺線（知名～上城～永嶺～和泊）	27.8	8	56
後蘭線（知名～新城中～後蘭～和泊）	26.5	4	56
ガジマル線（知名～下平川～畦布～和泊）	21.6	8	45

出典：沖永良部バス企業団資料

(2) 利用状況

① 路線バス

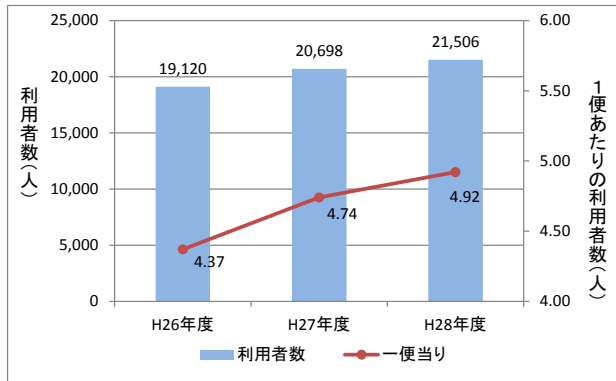
- 路線バスの利用者数（輸送人員）について、5系統合計の利用者数は、平成26年以降、増加傾向にあり、平成28年度には約5.5万人となっている。
- 系統別にみると、空港線の利用者数が約2.2万人で最も多く、次いで永嶺線（約1.8万人）となっている。
- 1便あたりの利用者数について、系統別にみると、永嶺線では6人程度で推移している一方で、知名・国頭線、ガジマル線では、1～2人程度と系統による差異が見られる。
- 全体としては、平成28年度では約4人/便となり、増加傾向にある。



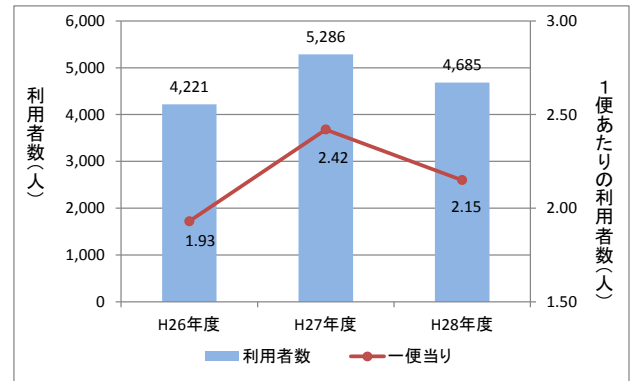
出典：沖永良部バス企業団資料

▲路線バスの系統別利用者数の推移

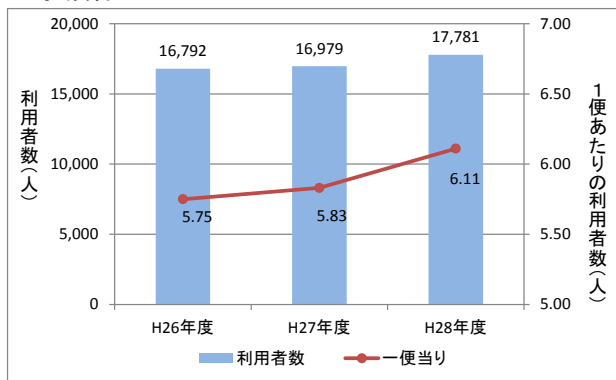
● 空港線



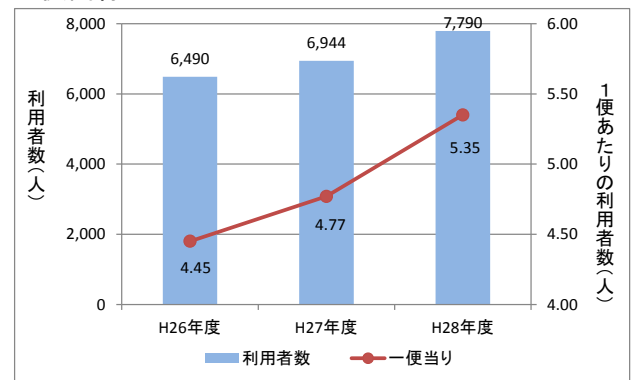
● 知名・国頭線



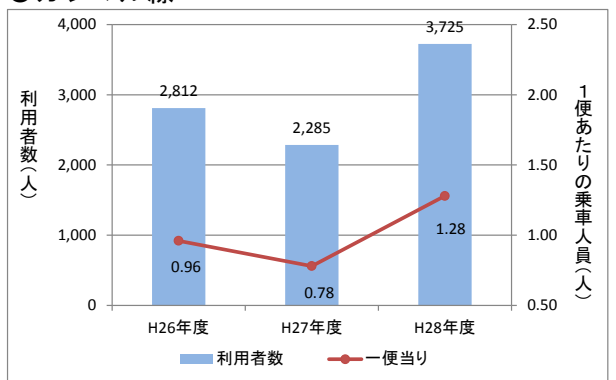
● 永嶺線



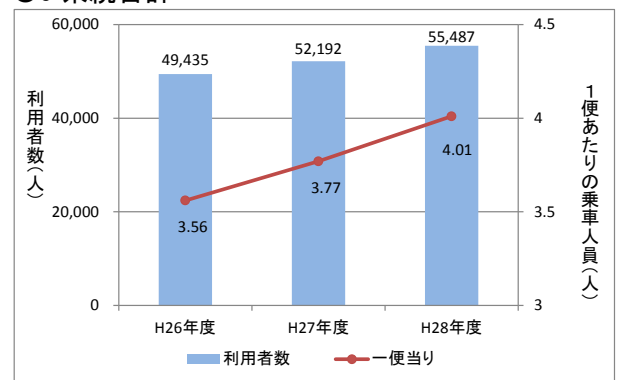
● 後蘭線



● ガジマル線



● 5 系統合計



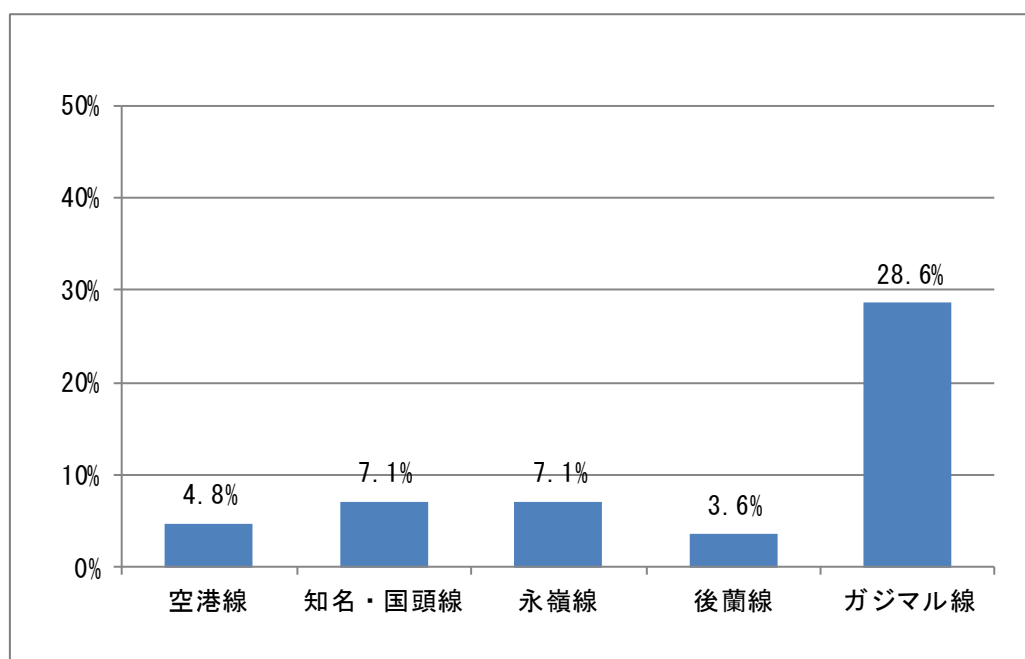
※各年 10 月から 9 月までの合計

出典：沖永良部バス企業団資料

▲ 1 便あたり利用者数と乗車人員の推移

<各系統の空便の発生状況>

- 路線バスの空便の発生状況を系統別にみると、ガジマル線では約 29%と最も高く、1日あたりの平均空便数も約 1.1 便となっている。
- 年間利用者数が多い空港線や永嶺線においても空便が見られ、特に平日よりも日曜日に空便が多い結果となっている。



出典：沖永良部バス企業団資料

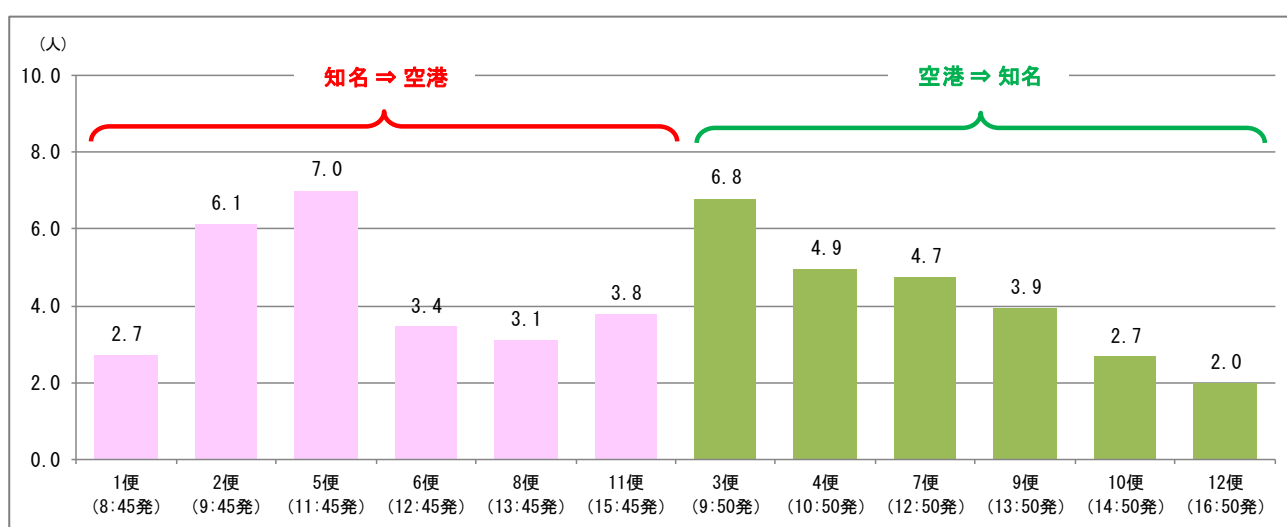
▲系統別一日あたりの空便率

▼系統別空便の発生状況

		10月1日 (日)	10月2日 (月)	10月3日 (火)	10月4日 (水)	10月5日 (木)	10月6日 (金)	10月7日 (土)	合計	平均
空港線	便数	12	12	12	12	12	12	12	84	12
	空便数	1	1	0	0	0	2	0	4	0.6
	空便率	8.3%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	4.8%	4.8%
知名・国頭線	便数	4	4	4	4	4	4	4	28	4
	空便数	0	0	0	0	1	1	0	2	0.3
	空便率	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	25.0%	0.0%	7.1%	7.1%
永嶺線	便数	8	8	8	8	8	8	8	56	8
	空便数	2	1	0	1	0	0	0	4	0.6
	空便率	25.0%	12.5%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	7.1%
後蘭線	便数	4	4	4	4	4	4	4	28	4
	空便数	0	0	0	0	0	1	0	1	0.1
	空便率	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	3.6%	3.6%
ガジマル線	便数	4	4	4	4	4	4	4	28	4
	空便数	3	1	1	2	0	0	1	8	1.1
	空便率	75.0%	25.0%	25.0%	50.0%	0.0%	0.0%	25.0%	28.6%	28.6%

<空港線の便別利用状況>

- 空港線の便別平均利用者数をみると、知名発空港行きでは、3便（11:45 発）の利用者が最も多く、次いで2便（9:45 発）の利用者が多くなっている。
- 空港発知名行きの便においては、1便（9:50 発）の利用者が最も多く、1便をピークに2便以降では、利用者数が減少している傾向にある。
- 便別平均利用者数の結果をみると、空港線の利用については、午前中から昼間にかけての利用者が多い状況にある。
- また、知名発空港行きでは、最も利用者が少ない便が1便（8:45 発）の約2.7人であるのに対し、空港発知名行きでは、6便（16:50 発）の約2人となっている。



出典：沖永良部バス企業団資料

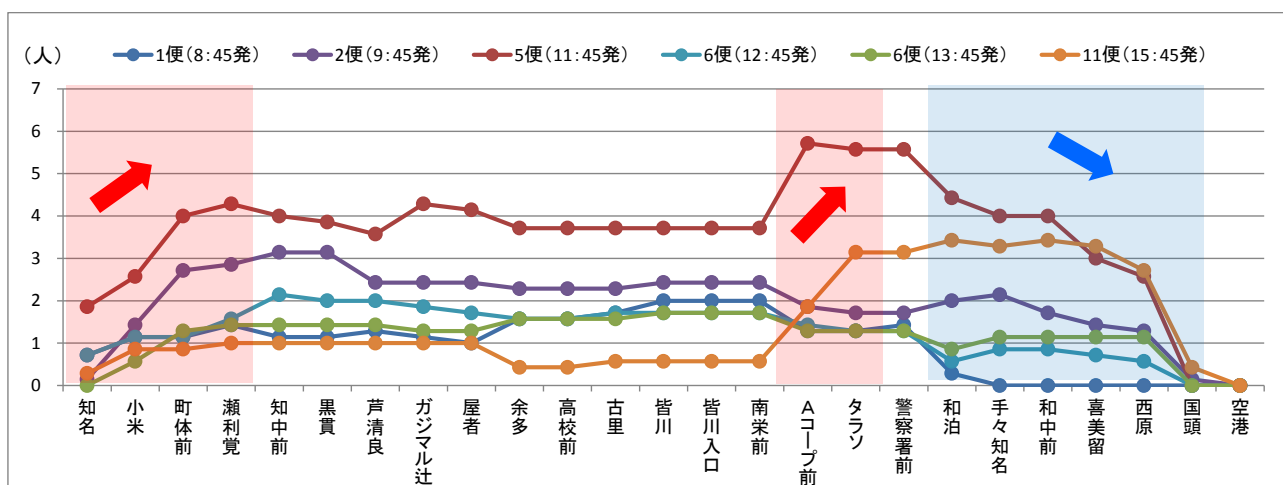
▲空港線の便別平均利用者数

▼空港線の便別平均利用者数

		知名→空港						空港→知名					
		1便 (8:45 発)	2便 (9:45 発)	5便 (11:45 発)	6便 (12:45 発)	8便 (13:45 発)	11便 (15:45 発)	3便 (9:50 発)	4便 (10:50 発)	7便 (12:50 発)	9便 (13:50 発)	10便 (14:50 発)	12便 (16:50 発)
平成28年	4月	2.4	8.7	7.3	2.9	3.0	4.0	5.9	6.6	5.7	3.6	2.7	1.7
	5月	1.6	6.3	5.7	3.1	2.4	3.4	6.0	4.7	3.9	4.0	1.7	0.9
	6月	2.0	6.4	8.1	3.4	2.6	5.7	6.6	3.4	3.7	3.3	2.7	1.4
	7月	2.6	5.6	6.3	3.3	2.1	4.6	7.9	4.7	4.6	4.9	3.3	2.9
	8月	3.9	7.1	6.7	4.1	3.9	4.7	8.3	5.0	6.4	4.9	2.3	1.9
	9月	2.9	6.6	8.0	3.4	3.7	2.3	6.4	4.0	4.1	2.9	3.0	1.9
	10月	1.9	3.4	6.6	2.7	3.1	3.4	8.4	4.9	4.1	2.3	2.9	1.3
	11月	2.4	6.4	8.1	4.4	3.7	4.3	6.6	6.7	4.7	5.4	2.6	2.6
平成29年	12月	3.3	4.3	8.9	4.9	3.3	3.6	8.1	4.7	5.1	3.4	3.0	1.3
	1月	2.9	5.6	4.7	2.6	3.3	3.4	6.4	3.4	4.4	4.4	3.0	3.7
	2月	3.0	4.7	5.6	2.7	2.6	3.4	5.1	5.4	5.4	4.7	2.4	2.3
1便当たりの平均利用者		2.7	6.1	7.0	3.4	3.1	3.8	6.8	4.9	4.7	3.9	2.7	2.0

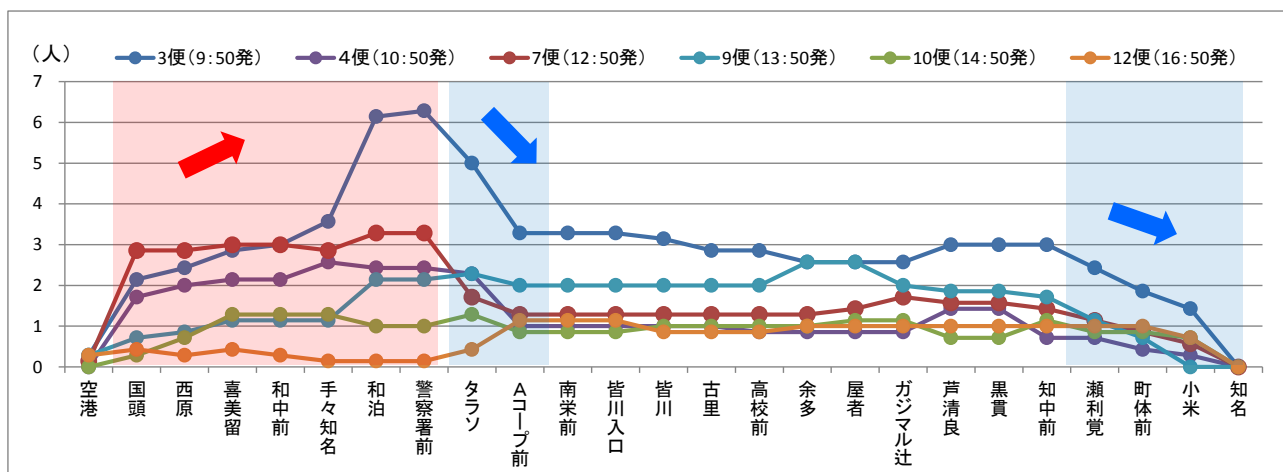
出典：沖永良部バス企業団資料

- 10月の乗降データより、便別区間別の利用者数をみると、空港発知名行きでは、「国頭」から「Aコープ前」の区間において、利用が多く、特に1便の利用が多い状況にある。
- 知名町内の区間では、平均利用者数に大きな変化は見られず、「瀬利覚」から終点の「知名」にかけて、徐々に乗客が降車している状況にある。
- 知名発空港行きにおいても、「Aコープ前」から「国頭」にかけての利用が多く、3便、6便での利用が多い。
- 知名町内の区間では、「知名」や「町体前」からの乗車が多い状況にある。



出典：沖永良部バス企業団資料

▲便別区間別の平均利用者数（知名発 空港行き）
（平成29年10月1～7日）

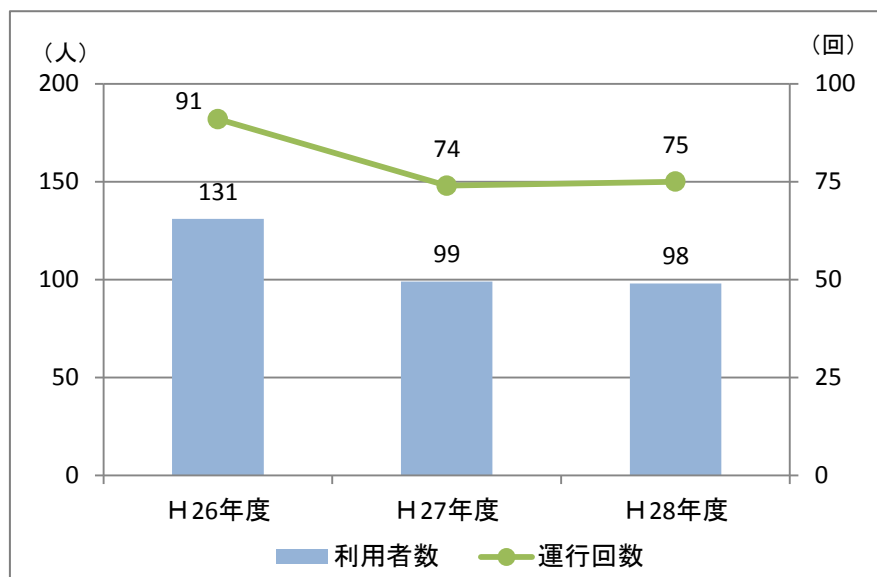


出典：沖永良部バス企業団資料

▲便別区間別の平均利用者数（空港発 知名行き）
（平成29年10月1～7日）

② 和泊港線の利用状況

- 平成 26 年以降の利用者数は、若干減少傾向にあり、平成 28 年では、利用者は 98 人となっている。
- 運行回数は、平成 26 年の 91 回に対し、平成 28 年では、75 回と 2 割程度、減少している。

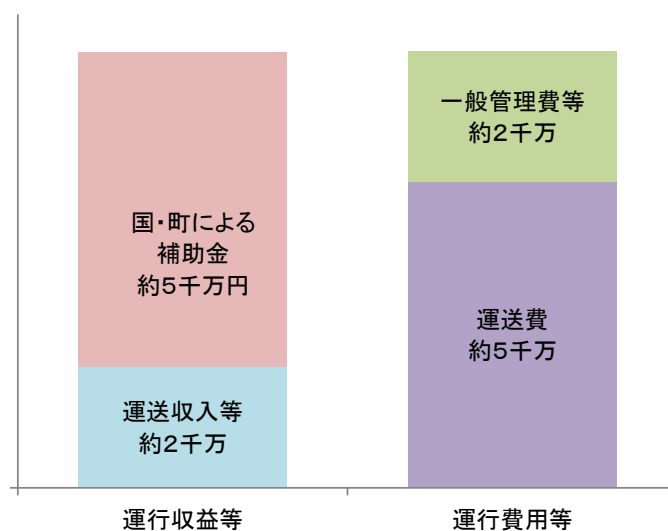


出典：沖永良部バス企業団資料

▲デマンドタクシーの利用状況

(3) 運営状況

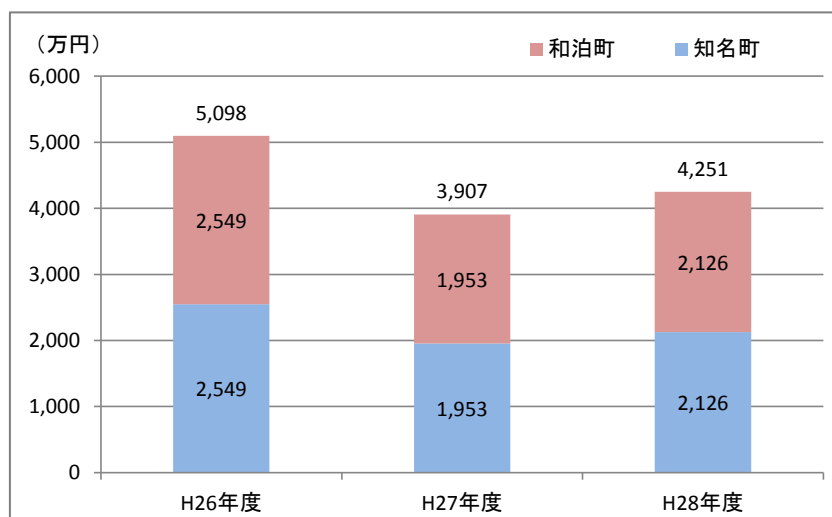
- 路線バスに関する沖永良部バス企業団の経営状況としては、運行費用等で年間約 7 千万円であるのに対し、運送収入等で約 2 千万円となり、残りを国や町の補助金により運営を行っている。
- 和泊町、知名町の路線バスへの負担金は、それぞれで 50%の割合で負担しており、平成 28 年は、2 町で約 4 千万円となる。
- 利用者 1 人あたりの町負担額は、平成 28 年では、約 766 円の財政負担をしている結果となる。



※県から町への補助額も含む

出典：沖永良部バス企業団資料

▲路線バスの運行収支 (H28)



※県から町への補助額も含む

出典：沖永良部バス企業団資料

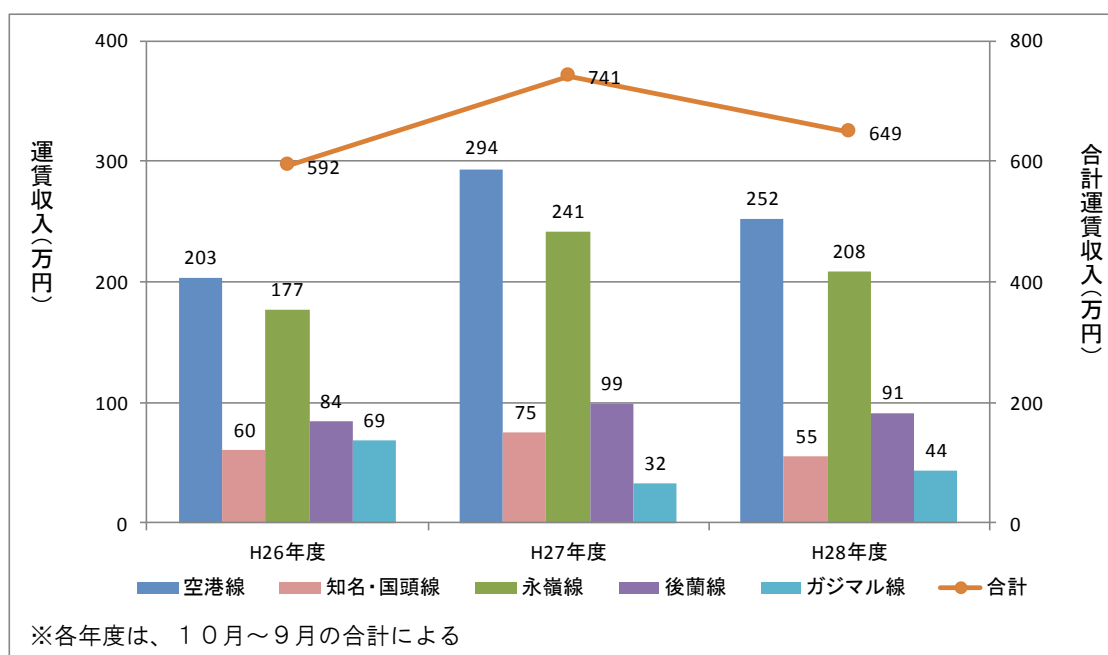
▲和泊町・知名町による財政負担額の推移

▼路線バス利用者数と利用者 1 人あたりの町負担額

項目	H26年度	H27年度	H28年度
利用者数(人)	49,435	52,192	55,487
町負担額(万円)	5,098	3,907	4,251
1人あたり町負担額(円/人)	1,031.2	748.5	766.2

出典：沖永良部バス企業団資料

- 路線バスの合計運賃収入の推移をみると、平成 26 年から平成 27 年にかけては増加しているものの、平成 27 年から平成 28 年にかけては減少となり、対前年比で約 12%の減少を示している。
- 各系統の運賃収入について、平成 28 年では、空港線と永嶺線の運賃収入が 200 万円以上と他の系統よりも多く、知名・国頭線やガジマル線では、60 万円以下と少なくなっている。
- 各系統の運行経費をみると、空港線が 2 千万以上で最も多く、次いで永嶺線、ガジマル線が 1 千万円以上となっている。
- 系統別の収支率をみると、空港線が約 43%で最も高く、次いで永嶺線では約 31%となっているのに対し、ガジマル線では約 5%で最も低くなっている。



▲路線バスの運賃収入の推移

出典：沖永良部バス企業団資料

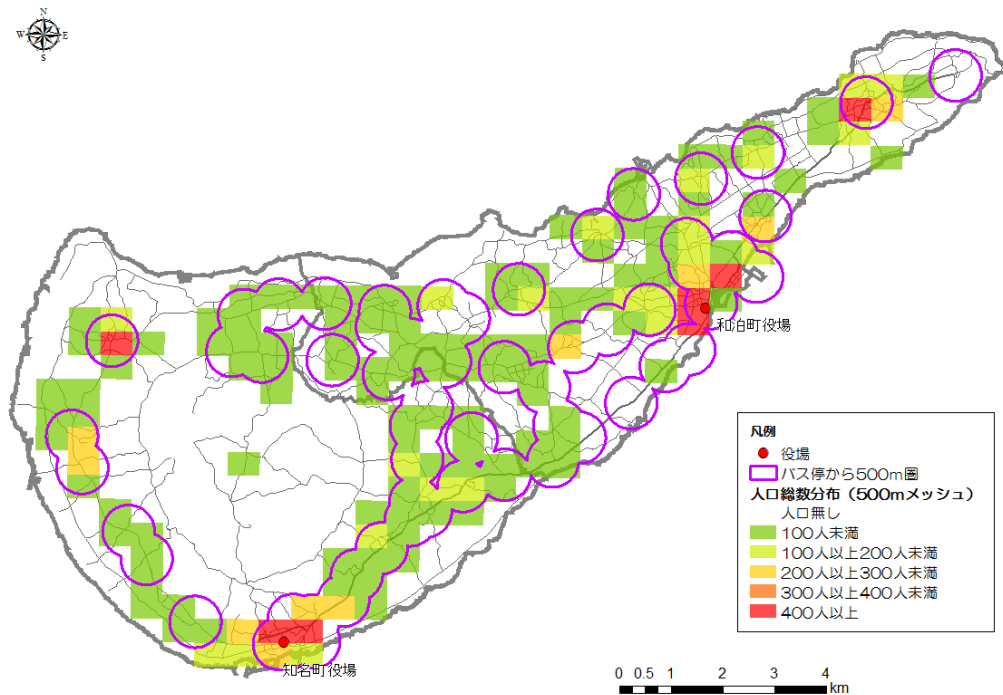
▼平成 28 年度の各系統別の収支状況

系統	運賃収入 (千円)	運行経費 (千円)	収支率
空港線 (知名～和泊～国頭～空港)	9,247	21,627	42.8%
知名・国頭線 (知名～和泊～西原～国頭)	2,087	9,646	21.6%
永嶺線 (知名～上城～永嶺～和泊)	5,836	18,818	31.0%
後蘭線 (知名～新城中～後蘭～和泊)	2,289	8,969	25.5%
ガジマル線 (知名～下平川～畦布～和泊)	763	14,621	5.2%
合計	20,222	73,680	27.4%

出典：沖永良部バス企業団資料

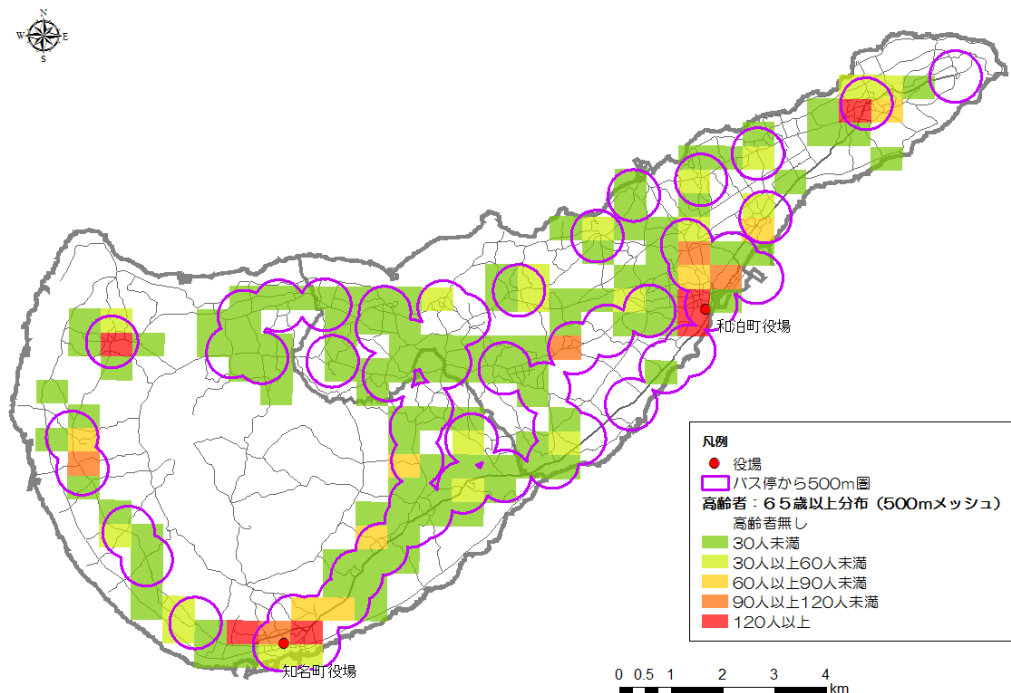
(4) 交通空白地域

- 公共交通の利用圏域をバス停より 500m の圏域と設定し、公共交通の利用圏域から外れるエリアを公共交通空白地域として定義すると、島の北東部や北西部等の人口が分布している地域において、交通空白地域が見られる。
- 知名町市街地の西側には、比較的他の地域に比べ高齢者人口が多いエリアに交通空白地域が見られる。



出典：国勢調査

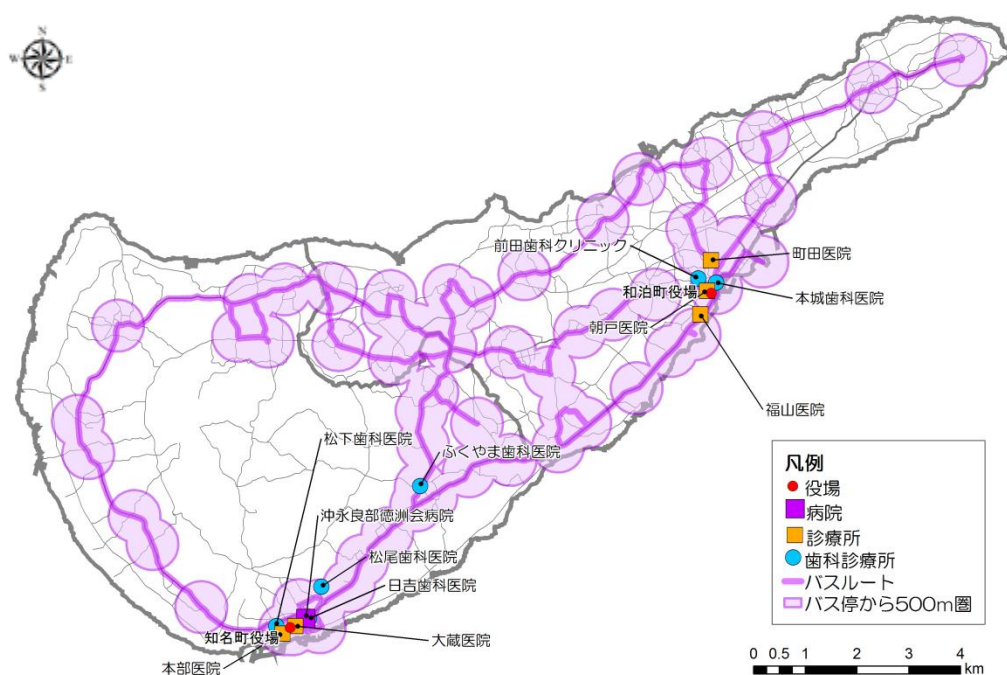
▲交通空白地域と人口分布の状況（H27）



出典：国勢調査

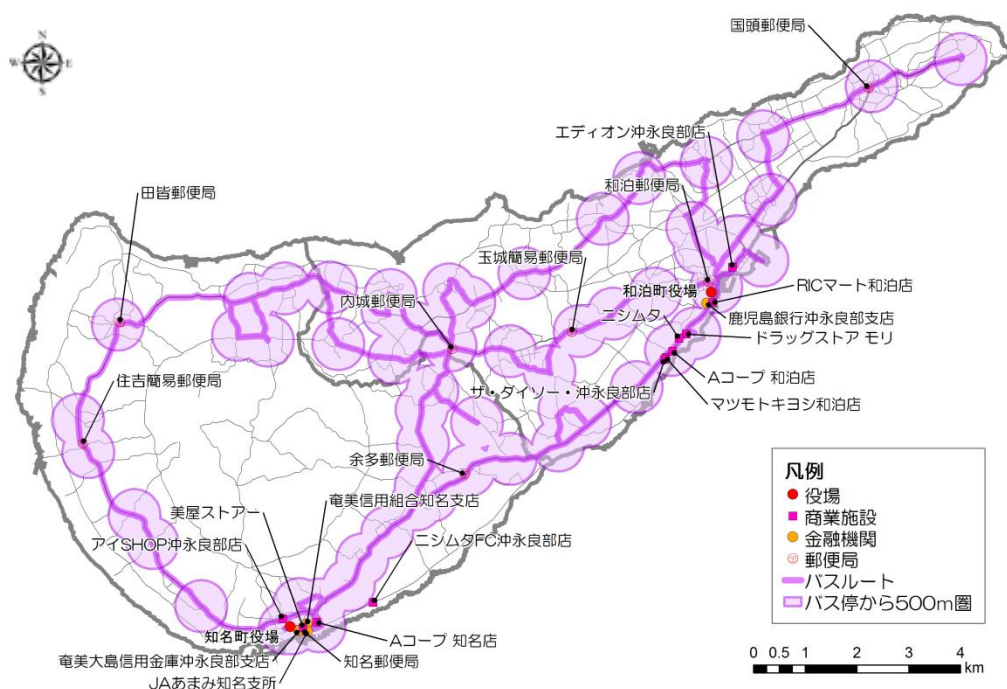
▲交通空白地域と高齢者人口分布の状況（H27）

- 交通空白地域と医療施設を重ね合わせた場合、知名町市街地の西側に立地する診療所を除き、バス停から 500m 圏に立地しており、概ねカバーされている。
- 交通空白地域と商業施設を重ね合わせた場合、全ての商業施設や金融機関、郵便局はバス停から 500m 圏に立地しており、概ねカバーされている。



出典：国土数値情報を加工して作成

▲交通空白地域と医療施設の立地状況



▲交通空白地域と商業施設の立地状況

第4章 アンケート調査等のまとめ

1. 町民アンケート調査

(1) 調査概要

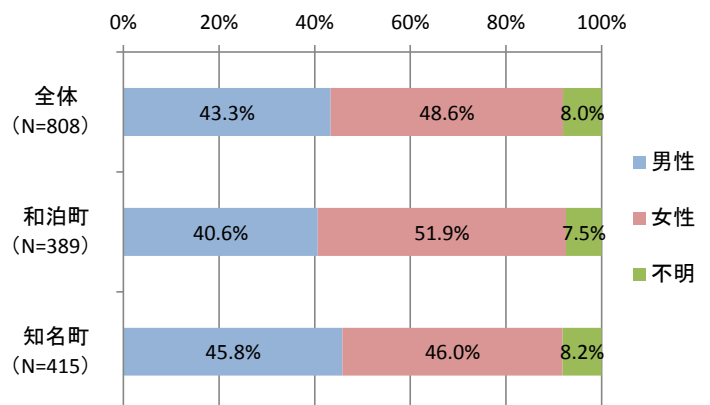
調査の目的	和泊町・知名町に居住する町民の日常の移動実態及び公共交通に対するニーズを把握するため
調査対象	和泊町・知名町内に居住する15歳以上の町民2,000人
調査方法	郵送による配布・回収
実施期間	平成29年10月30日～11月13日
回収数・回収率	回収数：808票 回収率：40.4%

(2) 調査結果

① 回答者の属性

○性別

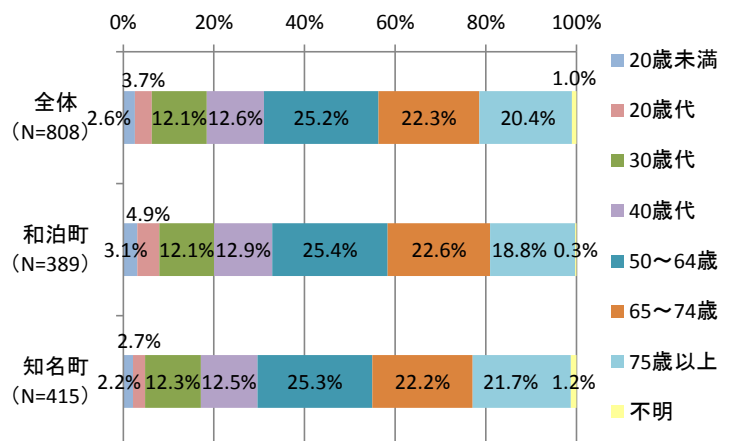
- ・ 男性が約43%、女性が約49%を占める。
- ・ 町別にみると、和泊町では男性が、約41%で女性が約52%となり、知名町では、男性が約46%で、女性が約46%となる。



▲性別

○年齢

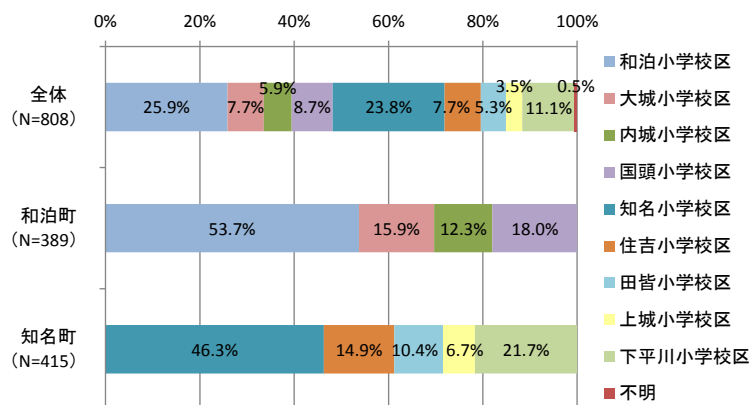
- ・ 50～64歳が約25%で最も多く、次いで65～74歳（約22%）、75歳以上（約20%）となる。
- ・ 町別にみても、和泊町、知名町ともに、50～64歳が最も多く、次いで65～74歳、75歳以上となる。



▲年齢

○居住地

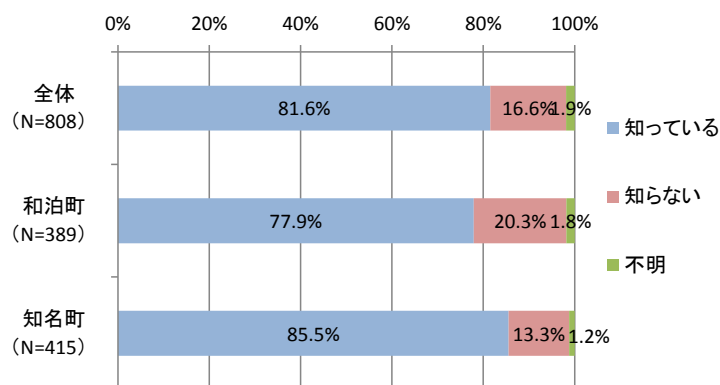
- ・居住地は、全体では、和泊小学校区が約26%で最も多く、次いで知名小学校区（約24%）、下平川小学校区（約11%）となる。
- ・町別にみると、和泊町では、和泊小学校区が約54%で最も多く、次いで国頭小学校区（約18%）大城小学校区（約16%）となる。
- ・知名町では、知名小学校区が約46%で最も多く、次いで下平川小学校区（約22%）、住吉小学校区（約15%）となる。



▲居住地（小学校区）

○自宅最寄バス停の認知状況

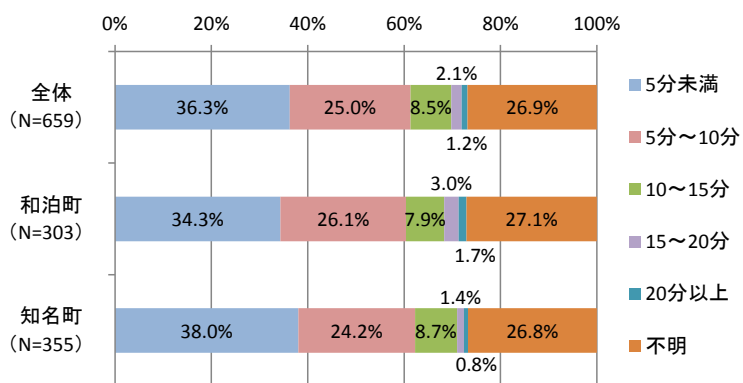
- ・自宅最寄バス停については、「知っている」という回答が約82%を占めた。
- ・町別にみると、「知っている」という回答が、知名町では約86%であるのに対し、和泊町では約78%となった。
- ・和泊町では、約2割が最寄バス停を知らない結果となった。



▲自宅最寄バス停の認知状況

○自宅最寄バス停までの所要時間

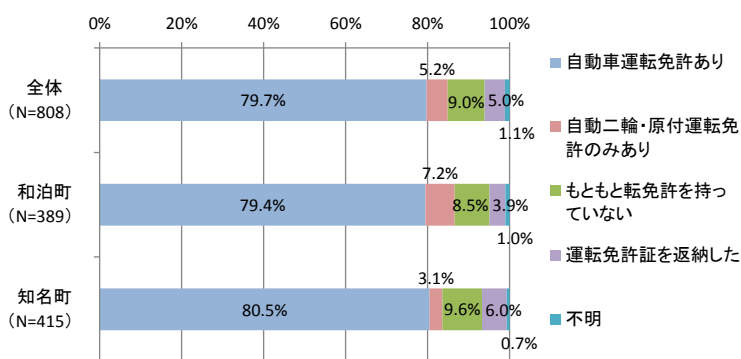
- ・最寄バス停までの所要時間については、「5分未満」が最も多く、約36%を占め、不明を除くと、次いで「5分～10分」が約25%となった。



▲自宅最寄バス停までの所要時間

○免許の保有状況

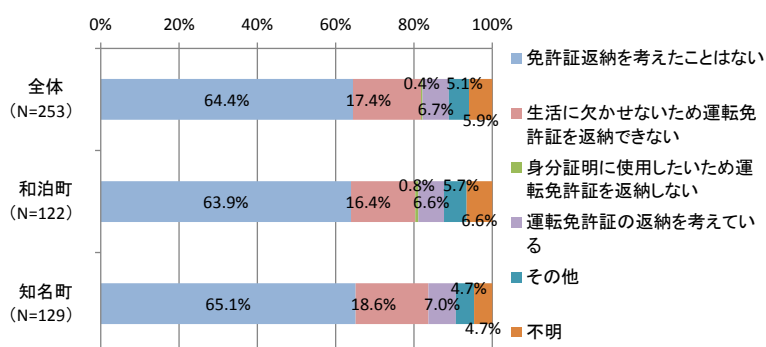
- ・免許の保有状況は、約 80%が自動車免許を保有しており、約 14%が自動車運転免許、自動二輪・原付運転免許ともに保有していない状況となる。



▲免許の保有状況

○免許返納に対する意向

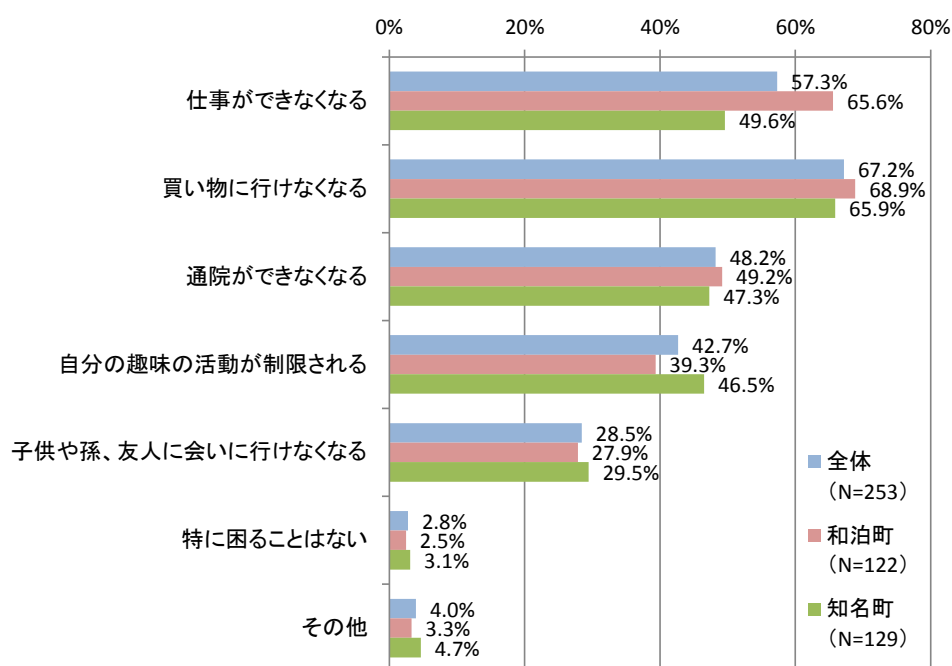
- ・免許返納に対する意向について、免許を保有する 65 歳以上の約 64%が「免許証返納を考えたことがない」と回答している。その他では、「生活に欠かせないため、運転免許証を返納できない」が約 18%となっている。



▲免許返納に対する意向
(65 歳以上の町民)

○免許証を返納して困ること

- ・免許証を返納して困ることとしては、全体では、「買い物に行けなくなる」が約 67%で最も多く、次いで「仕事をできなくなる」(約 57%)、「通院ができなくなる」(約 48%)となった。
- ・町別にみると、和泊町では「仕事をできなくなる」が約 66%で最も多かったのに対し、知名町では、「買い物に行けなくなる」が約 66%で最も多い結果となった。

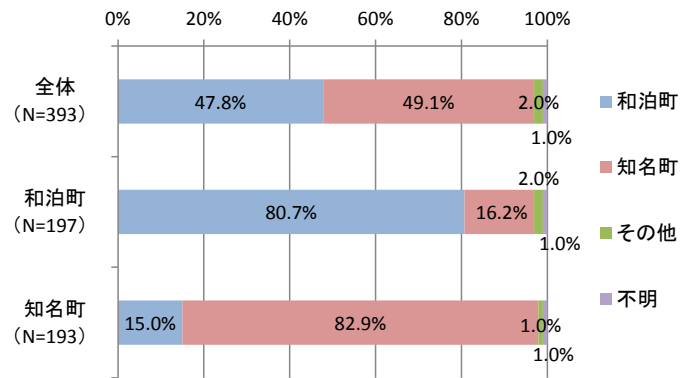


▲免許証を返納して困ること
(65 歳以上の町民)

② 通勤・通学を目的とした外出状況

○通勤・通学先

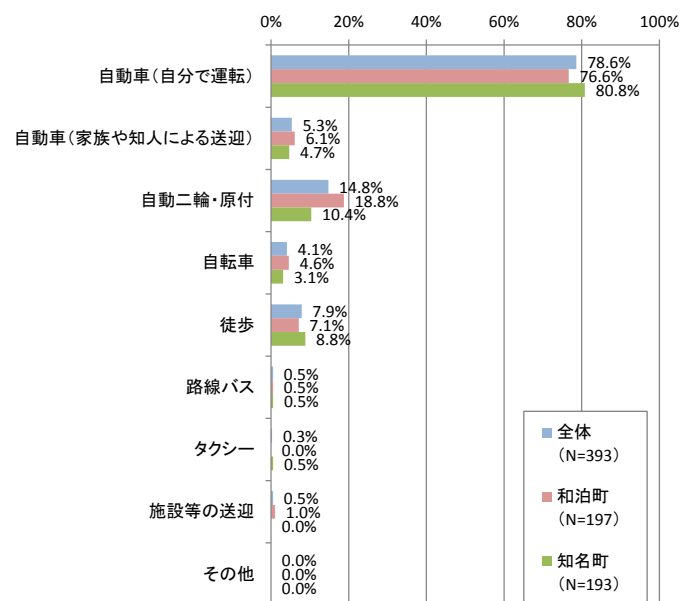
- ・通勤・通学先としては、和泊町が約48%、知名町が約49%となった。
- ・町別にみると、両町とも、自分が居住している町への通勤・通学が約8割程度となった。



▲通勤・通学先

○通勤・通学の移動手段

- ・通勤・通学の移動手段としては、「自動車（自分で運転）」が約79%で最も多く、次いで「自動二輪・原付」（約15%）、「徒歩」（約8%）となった。

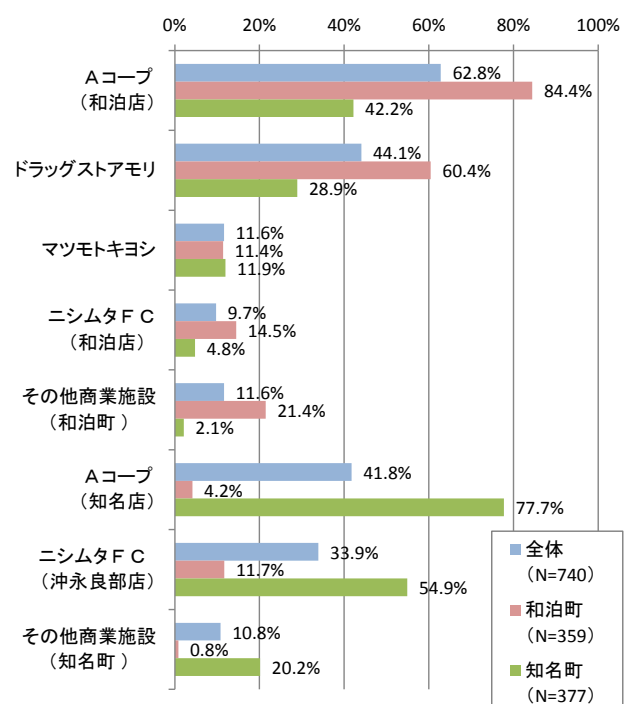


▲通勤・通学の移動手段

③ 買い物を目的とした外出状況

○主な買い物先

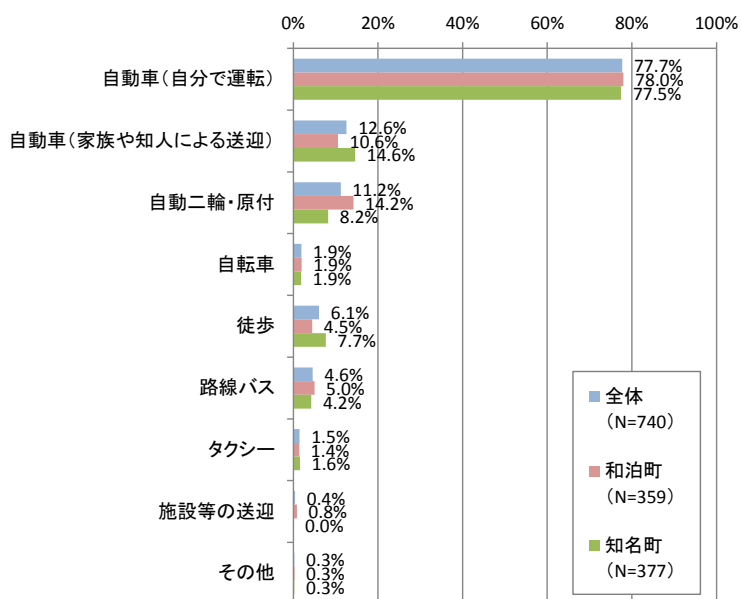
- ・買い物先としては、Aコープ（和泊店）が約63%で最も多く、次いでドラッグストアモリ（約44%）、Aコープ（知名店）（約42%）となった。
- ・町別にみると、和泊町では、Aコープ（和泊店）が約84%で最も多く、知名町では、Aコープ（知名店）が約79%で最も多い。
- ・和泊町民は、知名町の商業施設へあまり買い物に行っていないのに対し、知名町民は、和泊町の商業施設（Aコープ、ドラッグストアモリ）へ買い物に訪れている傾向が見られる。



▲主な買い物先

○買い物での移動手段

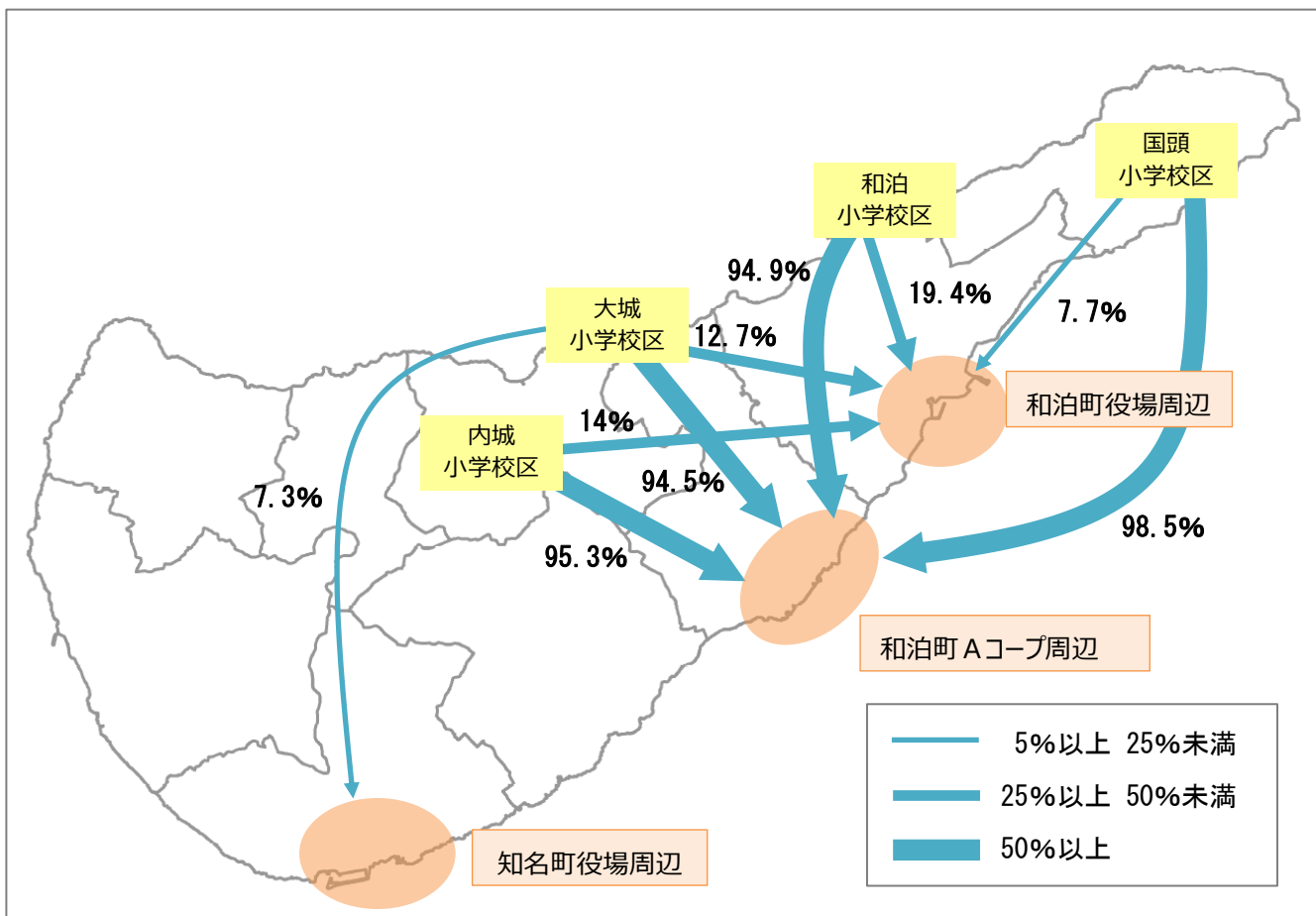
- ・ 買い物での移動手段としては、「自動車(自分で運転)」が約 78%で最も多く、次いで「家族や知人による送迎」(約 13%)、「自動二輪・原付」(約 11%)となっている。
- ・ 買い物での外出における公共交通の利用に関しては、路線バスが約 5%、タクシーが約 2%となった。



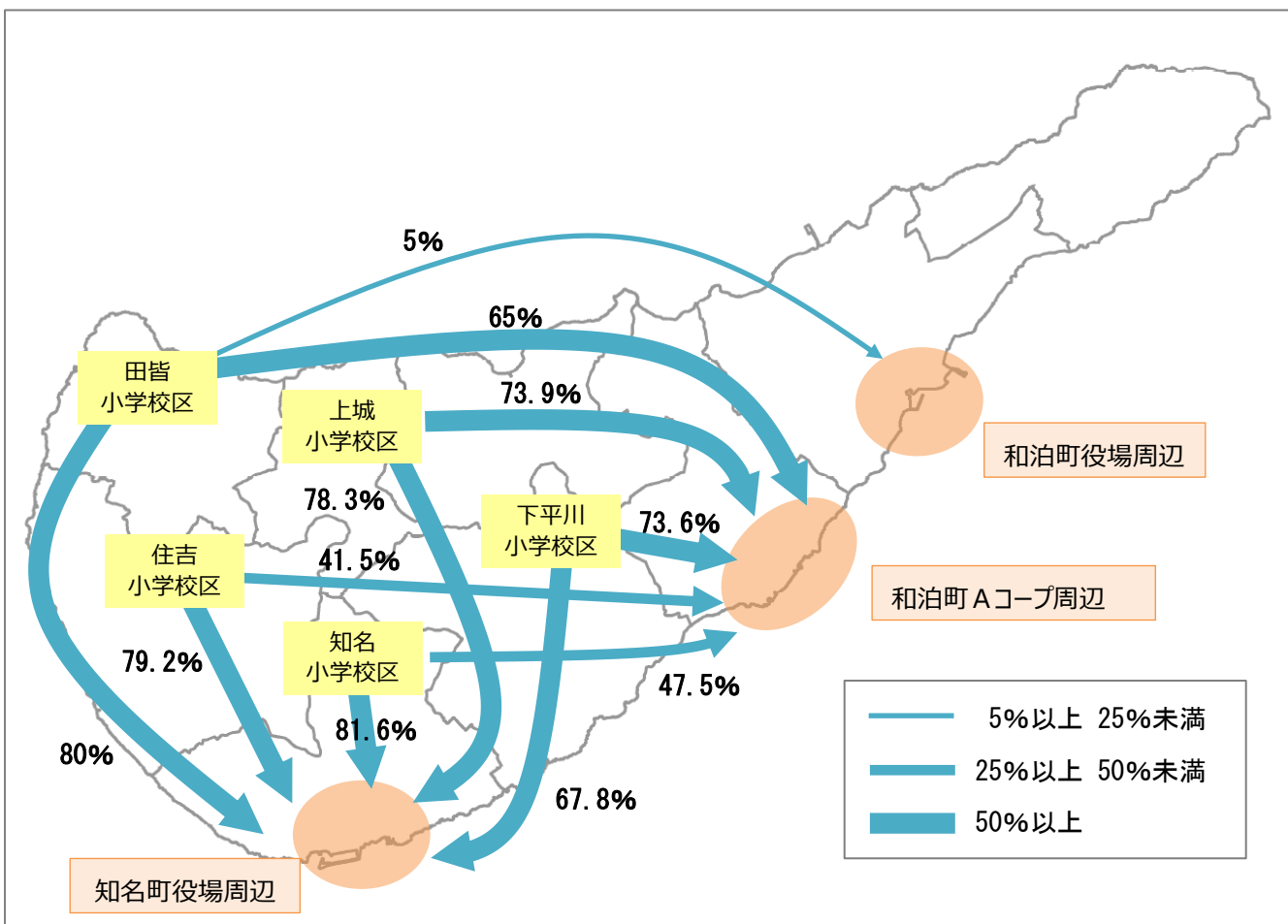
▲買い物の移動手段

○居住地ごとの買い物先の傾向

	買い物先の傾向
和泊町	● 「和泊町Aコープ周辺」への買い物が大半を占める。 ● 「和泊町役場周辺」に近い和泊小学校区等では、「和泊町役場周辺」で買い物をしている傾向も見られる。
知名町	● ほとんどの地域で、「知名町役場周辺」での買い物が多い状況となるが、知名町全域から、「和泊町Aコープ周辺」へ買い物に行っている傾向も見られる。 ● 特に、上城小学校区や下平川小学校区のように、和泊町に近い地域では、「和泊町Aコープ周辺」へ買い物に行く割合も高い。



▲居住地域ごとの買い物先の傾向（和泊町）

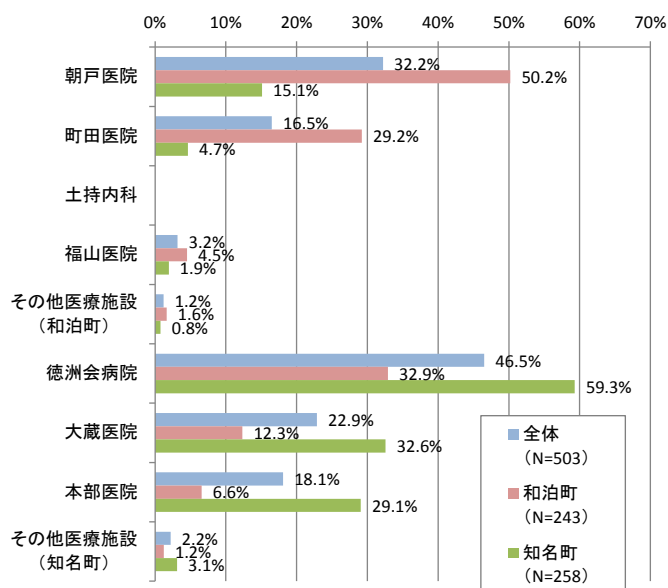


▲居住地域ごとの買い物先の傾向（知名町）

④ 通院を目的とした外出状況

○主な通院先

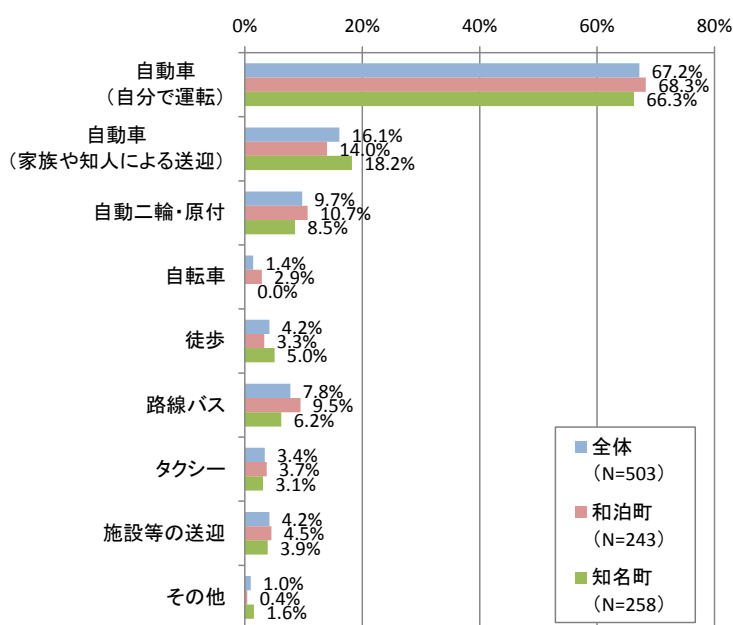
- ・ 主な通院先として、徳洲会病院が約 47% で最も多く、次いで朝戸医院（約 32%）、大蔵医院（約 23%）となった。
- ・ 町別にみると、和泊町では、朝戸医院が約 50% で最も多く、次いで徳洲会病院（約 33%）、町田医院（約 29%）となる。
- ・ 知名町では、徳洲会病院が約 59% で最も多く、次いで大蔵医院（約 33%）、本部医院（約 29%）となる。



▲主な通院先

○通院での移動手段

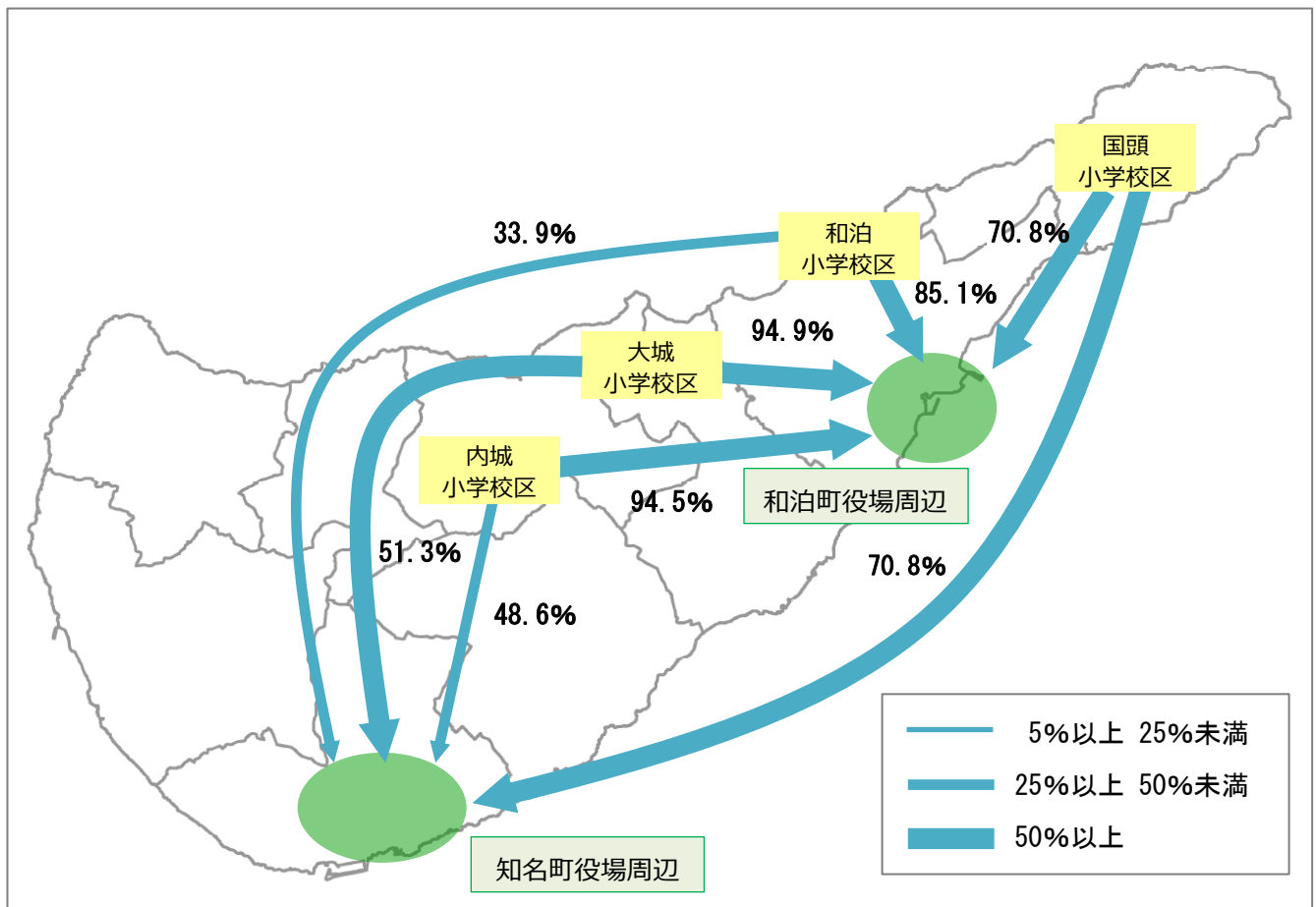
- ・ 通院での移動手段としては、「自動車（自分で運転）」が約 67% で最も多く、次いで「家族や知人による送迎」（約 16%）、「自動二輪・原付」（約 16%）となった。
- ・ 通院での外出における公共交通の利用に関しては、路線バスが約 8%、タクシーが約 3% となった。



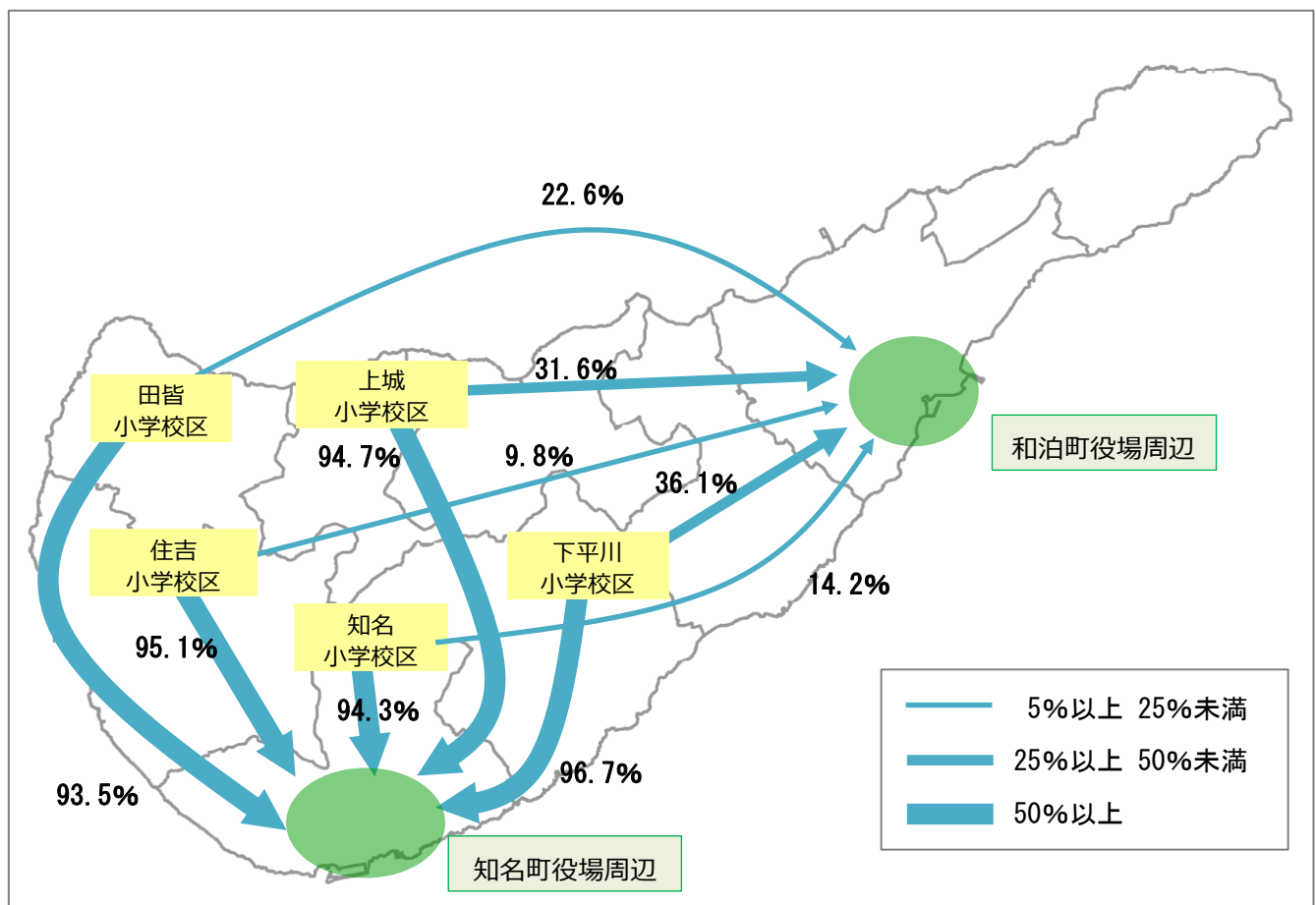
▲通院の移動手段

○居住地ごとの通院先の傾向

	通院先の傾向
和泊町	「和泊町役場周辺」への通院が多い状況であるが、徳洲会病院がある「知名町役場周辺」に対しても、和泊町全域から通院している状況にある。
知名町	「知名町役場周辺」への通院が大半を占めている。 - 一方で、和泊町に近い上城小学校区、下平川小学校では、「和泊町役場周辺」へ通院している状況も見られる。



▲居住地域ごとの通院先の傾向（和泊町）

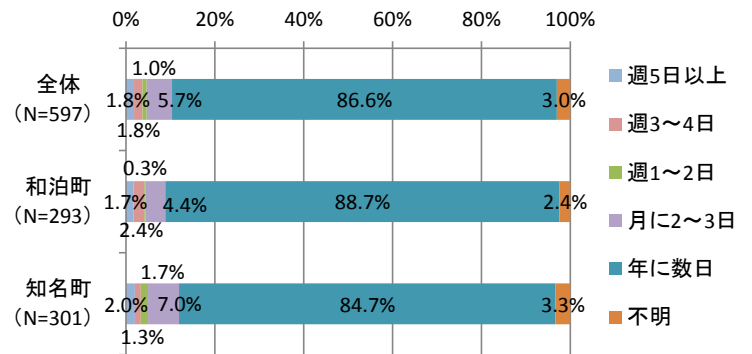


▲居住地域ごとの通院先の傾向（知名町）

⑤ 島外への外出状況

○島外への外出頻度

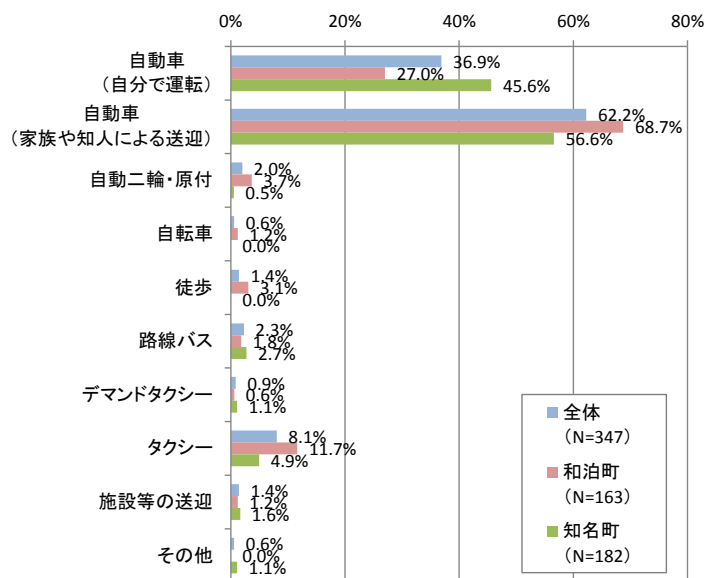
- ・ 島外への移動の頻度としては、「年に数日」が約 87%で大半を占め、次いで「月に 2～3 日」が約 6%となった。



▲島外への外出状況

○港までの移動手段

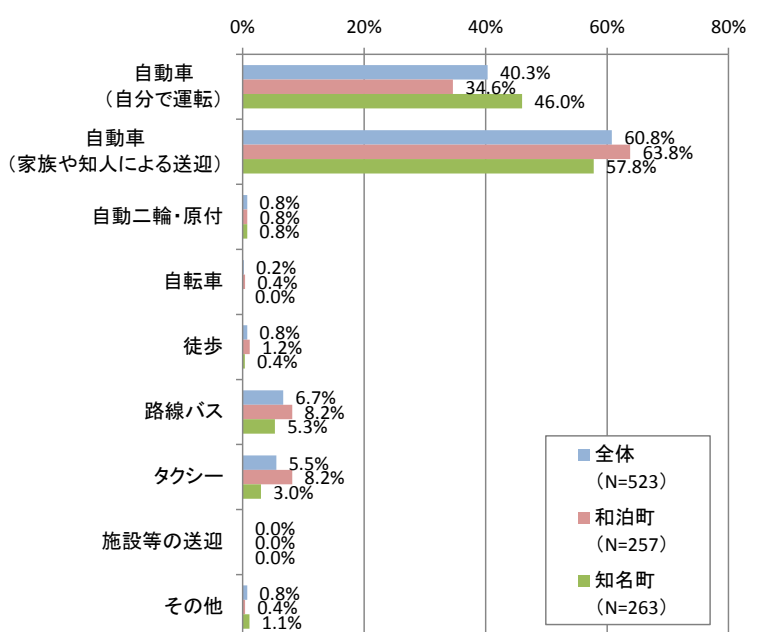
- ・ 港までの移動手段として、「家族や知人による送迎」が約 62%で最も多く、次いで「自動車」が約 37%となる。
- ・ 町別にみると、港までの移動手段として「自動車」を回答している割合が、知名町では約 46%であるのに対し、和泊町では、約 27%となる。
- ・ 一方、和泊町では、「タクシー」が約 12%と知名町（約 5%）よりも高い結果となっている。



▲港までの移動手段

○空港までの移動手段

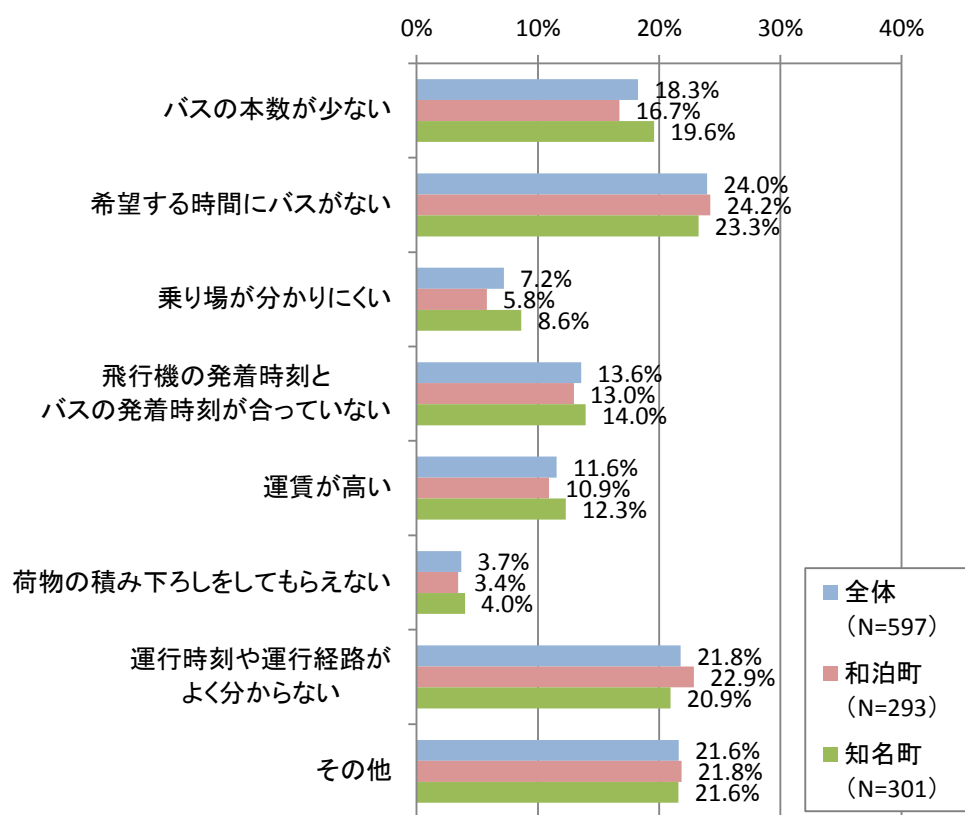
- ・ 空港までの移動手段として、「家族や知人による送迎」が約 61%で最も多く、次いで「自動車」（約 40%）、「路線バス」（約 7%）となる。
- ・ 町別にみても、和泊町、知名町ともに「家族や知人による送迎」が最も多く、次いで「自動車」となっている。
- ・ また、和泊町では、知名町に比べて、路線バスやタクシーの割合が若干高い傾向にある。



▲空港までの移動手段

○空港線の不便な点・問題点

- ・ 空港線の不便な点・問題点に関しては、「希望する時間にバスがない」が約 24%で最も多く、次いで「運行時刻や運行経路がよく分からない」（約 22%）となる。

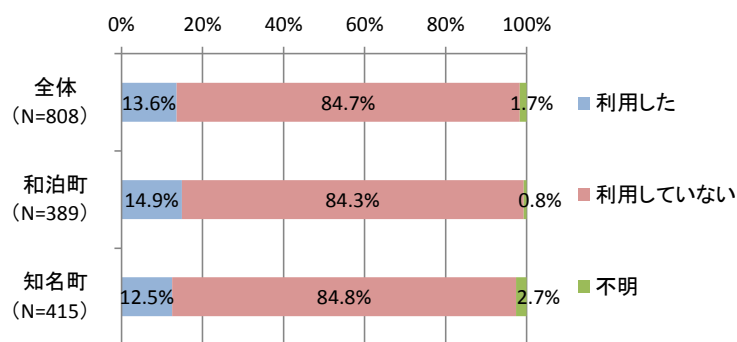


▲空港線の不便な点・問題点

⑥ 路線バスの利用状況

○路線バスの利用状況

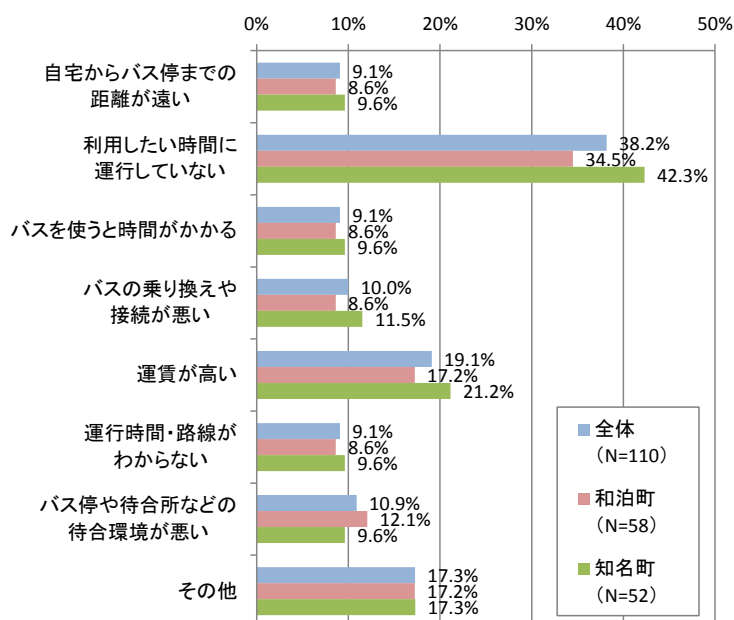
- ・ 直近 1 年間の路線バスの利用状況については、約 85%が利用していないと回答し、利用したことがあるという回答は、約 14%であった。



▲直近 1 年間の路線バスの利用状況

○路線バスの不便な点・問題点

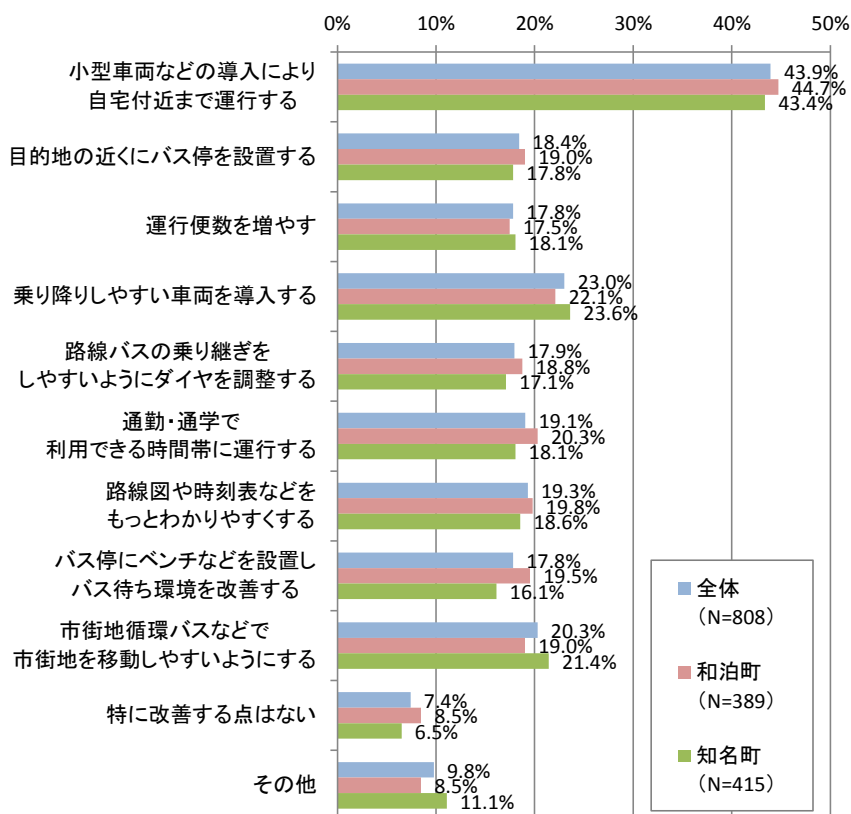
- ・「利用したい時間に運行していない」が約38%で最も多く、次いで「運賃が高い」が約19%であった。
- ・町別にみると、和泊町、知名町ともに「利用したい時間に運行していない」が最も高いものの、知名町では約43%であるのに対し、和泊町では約35%という結果となった。



▲路線バスの不便な点・問題点

○路線バスの利便性向上に向けた改善点

- ・路線バスの利便性向上に向けた改善点について、「小型車両等の導入により、自宅付近まで運行する」が約44%で最も多く、次いで「乗り降りしやすい車両を導入する」が約23%となった。

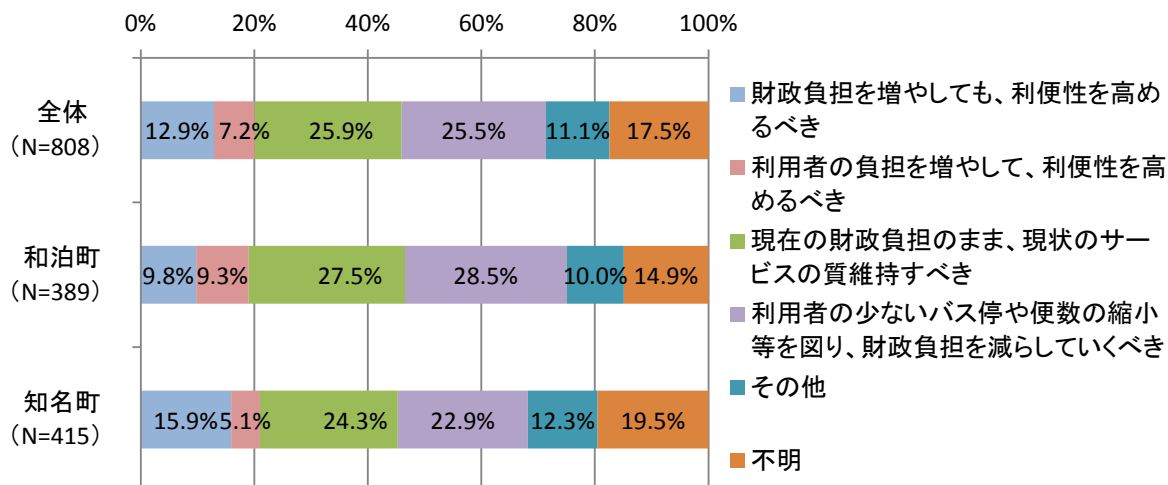


▲路線バスの利便性向上に向けた改善点

⑦ 沖永良部島の今後の公共交通のあり方

○路線バスの今後の運行に対する意向

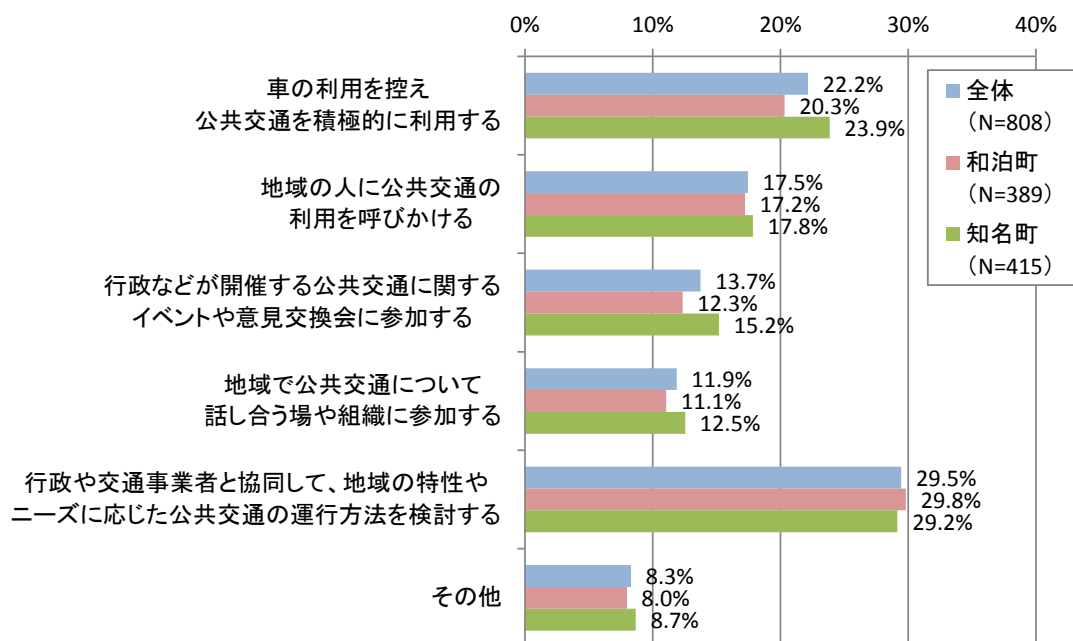
- ・「利用者の少ないバス停や便数の縮小等を図り、財政負担を減らしていくべき」が約26%で最も多く、次いで「現在の財政負担のまま、現状のサービスの質維持すべき」が約25%となった。
- ・町別にみると、「財政負担を増やしても、利便性を高めるべき」が和泊町では約9%であるのに対し、知名町では約17%と、知名町の方が高い結果となった。



▲路線バスの今後の運行に対する意向

○公共交通の維持に向けた取り組みへの意向

- ・公共交通の維持に向けた取り組みへの意向に関しては、「地域の特性やニーズに応じた公共交通の運行方法を検討する」が約30%で最も多く、次いで「車の利用を控え、公共交通を積極的に利用する」が約22%となった。



▲公共交通の維持に向けた取り組みへの意向

2. 関係機関等ヒアリング調査

(1) 調査概要

調査の目的	交通事業者や商工会、観光協会等の関係機関等にヒアリング調査を行い、公共交通利用者の特徴や現状、将来に対する意向、公共交通との連携に対する意向等を把握するため
調査対象	○交通事業者 沖永良部バス企業団・えらぶ観光タクシー ○その他関係機関 和泊町商工会・知名町商工会・あまみ農業協同組合（Ａコープ）・沖永良部徳洲会病院・おきのえらぶ島観光協会・おきえらぶフローラルホテル・沖永良部高校・ヤマト運輸沖永良部センター・沖永良部急便
調査手法	直接面談方式

(2) 調査結果

◆交通事業者

<利用者の特徴等>

路線等	内容
路線バス	・ 主な利用者としては、高齢者が中心となり、買い物や通院等の目的でバスを利用している。 ・ 午前中の利用がほとんどで、午後はあまり利用されていない。 ・ 空港線や知名・国頭線では、便数が多いため、他の路線に比べて、利便性が高く、利用者も多い傾向にある。 ・ また、空港線や知名・国頭線は、Ａコープ等の商業施設や医療施設へ乗り換えなしで移動できることも、利用者が多い理由であると考えている。 ・ 観光客による利用はあまり見られない。
和泊港線 (デマンド運行)	・ デマンド運行を行っている和泊港線では、利用者は、週に１名程度である。 ・ 利用者は、和泊町や知名町の住民だけでなく、島外からの来訪者が、船内の案内を見て、利用することもある。

＜沖永良部島の公共交通に対する意向＞

路線バス	・ 運転手の平均年齢は、48 歳程度であり、募集をかけても、あまり人が集まらない状況にある。 ・ 路線バスとしての運行ではあるが、住民から運行ルート等の要望等が出た場合には、それぞれの意見に対応しながら、他自治体等におけるコミュニティバスとしての役割も担いながら運行を行っている。
タクシー	・ タクシー利用者は減少傾向にあり、買い物、通院等、昼間に利用されることが少ない状況にある。 ・ 運転代行サービスや介護タクシー等との競合が激しくなっており、経営的にも厳しい状況にある。

◆その他関係機関等

＜公共交通に対する意向＞

商工会 ・ 商業施設	・ 買い物に関しては、住民の多くが自家用車や家族の送迎で、買い物に出かけている。 ・ 近隣の住民同士が乗り合って買い物に来ている様子も見られる。 ・ 沖永良部島の住民は、高齢になっても、自分で運転して買い物、通院等に出かけている方が多い。 ・ 高齢者の買い物客は、午前中に買い物に来ることがほとんどで、バス利用で買い物に来る高齢者も、ほとんどが午前中である。 ・ バス停が商業施設の敷地外にあるため、買い物した荷物を持って、高齢者が、バス停まで移動するのは大変であると思う。バス停が商業施設内に設置できると、バス利用者の利便性につながる。 ・ 路線バスの利用者として高齢者が多いことから、低床型のバスの導入や、屋根やベンチがないバス停の待合い環境を改善し、利用促進につなげることも重要になる。
医療施設	・ 病院の送迎バスとして、主に 3 コースを運行している。 ・ 送迎バスは、午前中に病院着、お昼前後に病院発となる時間帯で運行している。 ・ 路線バスに対する要望として、特診の医者や病院への来訪者を空港、港まで迎えに行く機会も多く、飛行機や船との接続を考慮してほしい。 ・ 病院の建て替えを行っており、それに合わせた駐車場の整備が終了すると、路線バスの乗り入れが可能になる。 ・ これまで無料送迎バスを利用している人が、路線バスの利用を考える場合には、運賃の負担が利用に影響する。

観光団体 ・ 宿泊施設	・ 観光に関しては、空港からの二次交通が課題であり、飛行機の発着時刻とバスの運行時間が合っていないため、初めて沖永良部島に訪れた観光客は、市街地までの移動手段でとまどうことが多い。 ・ 飛行機の発着時刻が、定期的に変更されるため、空港と和泊、知名の市街地を結ぶ路線は、日常移動を支える公共交通とは切り離れた形で、路線を作れるとよい。 ・ 那覇と沖永良部を結ぶ便の就航等で、観光客の増加の見込みはあるが、一時的な観光ブームに合わせて路線を拡大するのではなく、持続可能な交通体系を維持していくことを目指し、これからの路線を考えていくことが重要になる。 ・ 飛行機の発着に合わせたバスの運行があると、協議が必要にはなるが、路線バスをホテルに乗り入れる等で、路線バスの利用促進を検討することもできる。
高校	・ 現在、バスを利用して通学をしている生徒はいない。 ・ 高校一年生は、誕生日を迎えるまでは、自転車や親の送迎で通学している生徒が多いが、単車の免許を取得できるようになると、8割程度は、単車で通学している。 ・ 学校から遠い地域に住む生徒では、国頭周辺から30分以上かけて通学している。 ・ 学校の課外授業が7時30分に始まるため、その時間帯に利用できるバスがあれば、バスで通学する生徒も出てくることも考えられる。
運送業者	・ 貨客混載に関しては、お互いの利益に結びつくようであれば、具体的に検討することもできると思うが、現状として、人手が必要なのは、花きやじゃがいも等の出荷時期の集荷や、お中元やお歳暮の時期の個人宅への配達となる。 ・ 他の自治体において、貨客混載が実施されているのは、営業所等の拠点間の移動であるが、島内には、拠点となる施設が1箇所となり、そこから集荷・配達等を行っているため、現状として、路線バスを活用した貨客混載の実施については難しい状況である。

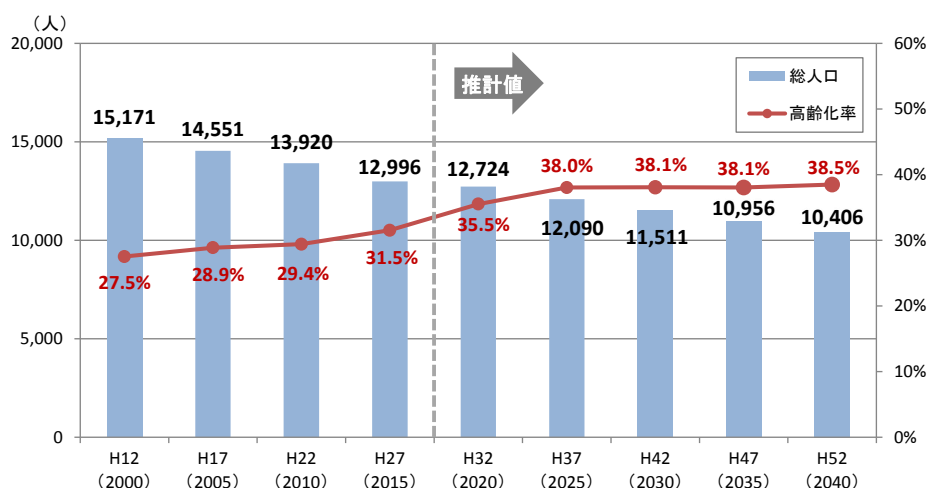
第5章 地域公共交通の課題

沖永良部島における地域公共交通の課題について、地域特性やまちづくりの視点、住民ニーズや住民の意識等の視点、沖永良部島の公共交通体系の視点から、課題の整理を行った。

1. 地域特性やまちづくりの視点からの課題

(1) 増加する高齢者の移動を支援する公共交通体系の検討

沖永良部島では、和泊町、知名町ともに、高齢化が進んでおり、平成 27 年には、沖永良部島の住民の 3 割以上が高齢者という状況になっている。今後、高齢化がさらに進むと、自分で車を運転できなくなる住民や車を保有しない世帯が増加する等、日常の移動が困難になる住民が増加することも考えられる。そのため、将来の公共交通体系を検討するにあたっては、高齢者の日常の外出状況等の移動実態を踏まえ、高齢者が利用しやすい公共交通サービスを提供していくことが重要となる。



出典：和泊町及び知名町 人口ビジョンより作成

▲沖永良部島における人口と高齢化率の推移

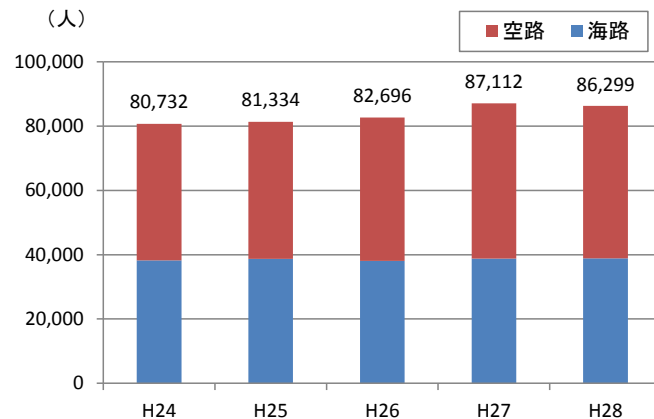
(2) 和泊町・知名町のまちづくり政策などを踏まえた公共交通体系の検討

和泊町では、現在、庁舎の建替えが進められており、平成 31 年（2019 年）に完成予定となっている。新庁舎には、多目的ホールのように、町民活動で利用できる機能を備える等、まちづくりの拠点としての役割が期待されている。知名町でも現在、庁舎の建替えの検討が行われており、また、旧下平川保育所では、観光案内や特産品販売、シェアオフィス等の機能を持つ産業クラスター創出拠点施設が整備される。今後の公共交通体系を検討するにあたっては、それら施設の建設・整備による新たな住民ニーズ等を踏まえた検討が必要となる。

(3) 来訪者の移動手段としての公共交通の利用促進

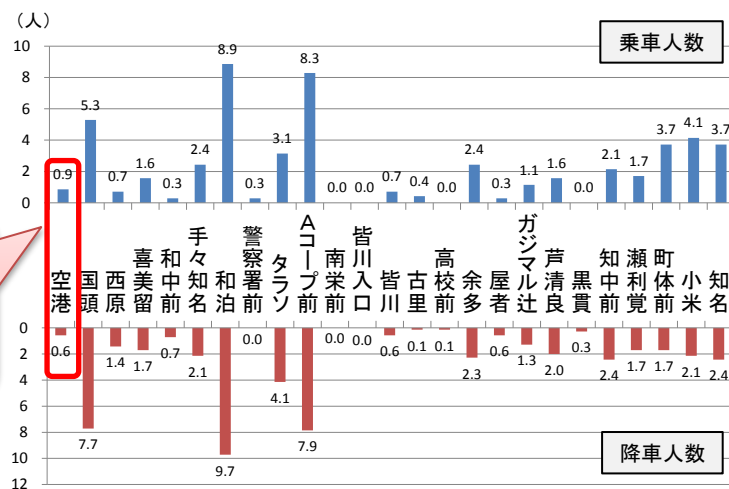
沖永良部島への入込客数に関しては、空路による入込客数の増加により、平成 27 年には、8.5 万人を突破している。一方、沖永良部空港では、飛行機の発着時刻が定期的に変更されることから、空港における路線バスの発着時刻は、飛行機との接続を考慮せずに設定され、沖永良部空港バス停での平均乗降客数は 1 日あたり 1 人以下と、利用が少ない状況にある。

また、空港においては、バス時刻表や運行ルート等の路線バスに関する情報発信が十分でないことも、空港と和泊町市街地や知名町市街地へのアクセス手段として、路線バスがあまり利用されていない要因として考えられる。



出典：奄美群島観光の動向（平成 28 年度）

▲沖永良部島入れ込み客数の推移



出典：沖永良部バス企業団資料

▲空港線における 1 日平均乗車人数・降客人数 (平成 29 年 10 月 1 日～7 日)

空港での 1 日あたりの平均乗車人数が 0.9 人、平均降車人数が 0.6 人となり、乗車人数、降車人数ともに 1 人未満となる。



空港内には、路線バスの時刻表や運行ルートに関する情報がないため、来訪者等に分かりやすい情報発信が求められる。

▲沖永良部空港内の状況

2. 住民ニーズや住民の意識等の視点からの課題

(1) 住民の移動実態を踏まえたバスの運行ルートの検討

町民アンケートの結果では、島内の住民は、主に自分が居住する町の施設で買い物や通院等の外出を済ませている傾向にある。一方、現状の路線バスの運行ルートは、主に和泊町市街地と知名町市街地とを結ぶ路線となっており、路線バスを利用して、住民ニーズが高い商業施設等に移動する場合には、乗り換えが必要となる地域が見られる。

学校区		第1位		第2位		第3位	
和泊町	和泊小学校区	Aコープ(和泊店)	84.2%	ドラッグストアモリ	62.2%	その他施設(和泊町)	26.5%
	大城小学校区	Aコープ(和泊店)	89.1%	ドラッグストアモリ	50.9%	マツモトキヨシ/その他施設(和泊町)	18.2%
	内城小学校区	Aコープ(和泊店)	81.4%	ドラッグストアモリ	44.2%	ニシムタFC(和泊店)	23.3%
	国頭小学校区	Aコープ(和泊店)	83.1%	ドラッグストアモリ	73.8%	ニシムタFC(和泊店)	12.3%
知名町	知名小学校区	Aコープ(知名店)	81.6%	ニシムタFC(沖永良部店)	48.3%	Aコープ(和泊店)	28.2%
	住吉小学校区	Aコープ(知名店)	79.2%	ニシムタFC(沖永良部店)	62.3%	Aコープ(和泊店)	34.0%
	田皆小学校区	Aコープ(知名店)	80.0%	ニシムタFC(沖永良部店)	60.0%	Aコープ(和泊店)	52.5%
	上城小学校区	Aコープ(知名店)	78.3%	Aコープ(和泊店)	73.9%	ニシムタFC(沖永良部店)	65.2%
	下平川小学校区	Aコープ(知名店)	67.8%	Aコープ(和泊店)	62.1%	ニシムタFC(沖永良部店)	58.6%

大城小学校区や内城小学校区の住民は、和泊町Aコープ周辺へ買い物に行く傾向があるものの、路線バスで移動する場合には、乗り換えが必要となる。

▲居住地別主な買い物先の順位付け

(2) 公共交通による高校生の通学手段の確保

沖永良部高校の生徒の通学状況に関して、現状として、路線バスにより通学している生徒はおらず、その理由として、現在の運行ダイヤでは、課外授業に間に合わないことがある。そのため、生徒の多くが、島内全域からバイク・原付により通学している状況にある。高校生の安全な通学手段の確保の点からは、学校の始業時間等を考慮して、高校生が公共交通により通学できる運行ダイヤや運行ルート等を検討していくことが必要となる。

知名・国頭線 (1便)		空港線 (1便)	
和泊発	8:06	知名発	7:55
↓		↓	
高校前着	8:21	高校前着	8:10

▲知名・国頭線、空港線における
1便の高校前着の時刻

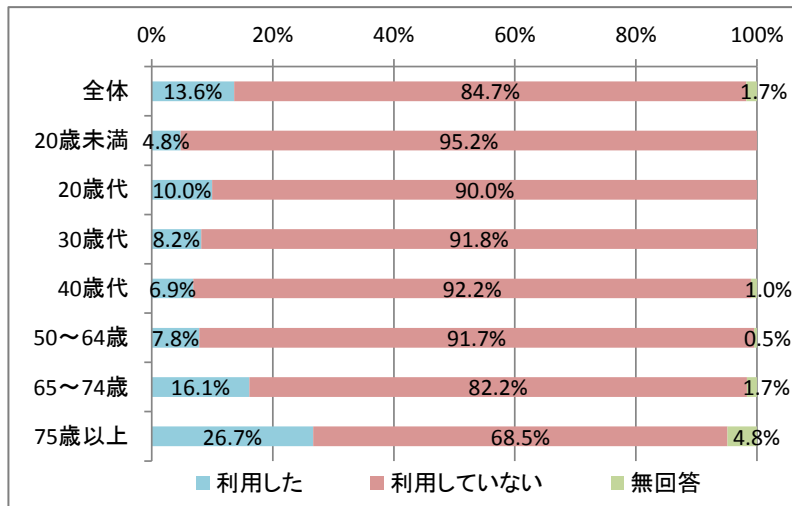


▲沖永良部高校前のバス停

(3) 住民の公共交通利用に対する意識醸成

町民アンケートの結果では、沖永良部島の住民の 8 割以上が、直近 1 年間で路線バスを利用していない結果となった。さらに、路線バスの主な利用者層となる高齢者においても、65～74 歳での利用者の割合は、2 割に満たず、75 歳以上においても 3 割未満となっている。

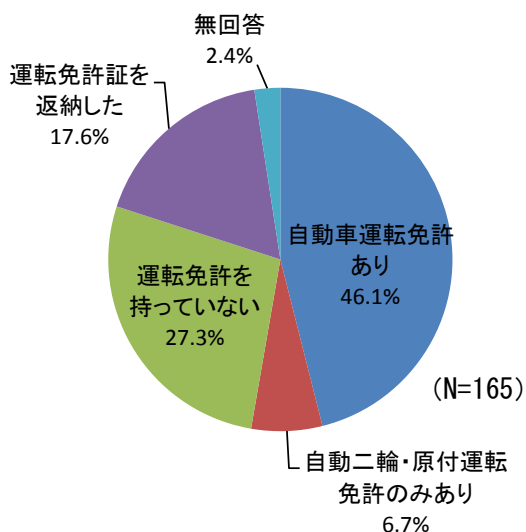
日常生活の移動において、沖永良部島では利用できる公共交通が限られることから、自家用車を利用している住民が多く、そのため、多くの住民は、高齢になってからも、そのまま運転を続けている状況にある。将来に向けて、沖永良部島の公共交通体系を維持していくためには、子どもの時期から、公共交通の利用に対する意識を高める等、各世代に対して、公共交通に対する意識向上を図ることが必要となる。



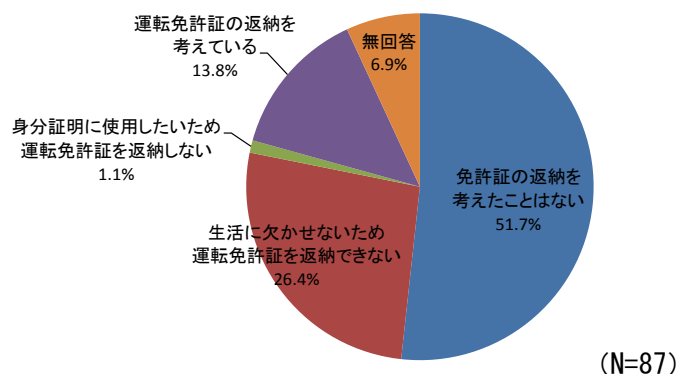
▲直近 1 年間の路線バスの利用状況

(4) 高齢者の運転免許返納状況と返納支援策の検討

沖永良部島の 75 歳以上の自動車運転免許証の保有状況については、約 5 割が運転免許証を保有している状況にある。また、運転免許証の保有者の返納に対する意向について、免許証の返納を検討しているのは 1 割程度で、過半数が免許証の返納を考えていない結果となっている。高齢ドライバーの交通事故が社会問題となってきている中で、高齢者が安心して、運転免許証を返納できる環境づくりを進めていくことが必要となる。



▲75 歳以上の免許証の保有状況



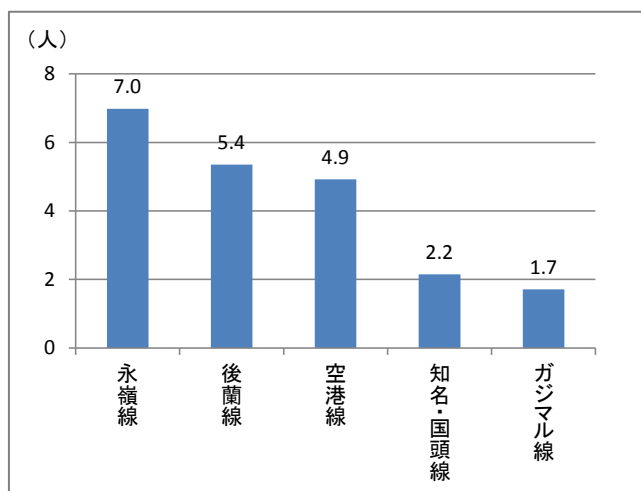
▲75 歳以上の運転免許証の返納に対する意向

3. 沖永良部島の公共交通体系の視点からの課題

(1) 利用者数が少ない系統の存在

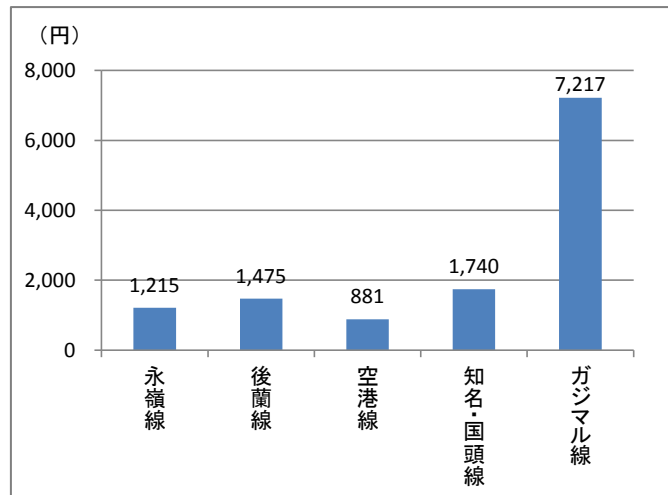
沖永良部島では、デマンド運行を行っている和泊港線を除き、5 系統が運行されているが、それぞれの 1 便あたりの利用者数をみると、永嶺線では、1 便あたり 6 人以上の利用となる一方で、知名・国頭線では 1 便あたりの利用者が約 2.2 人、ガジマル線では約 1.7 人となり、系統によって、1 便あたりの利用者数に格差が見られる。

利用者 1 人あたりの運行経費を見ても、最も少ない空港線では、約 881 円であるのに対し、ガジマル線では、約 7,217 円と 6,000 円以上の差異が見られる状況となっている。



出典：沖永良部バス企業団資料

▲1 便あたりの利用者数（H28）

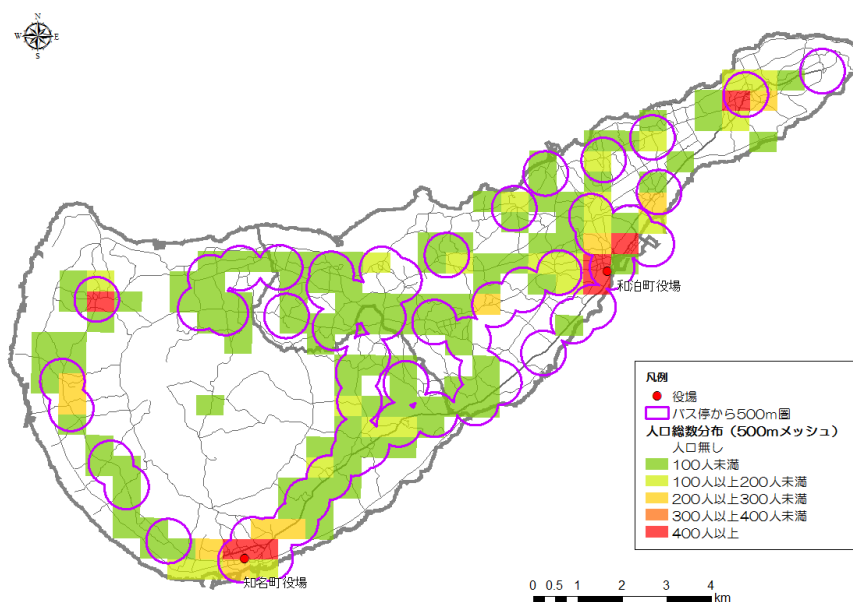


出典：沖永良部バス企業団

▲利用者 1 人あたりの運行経費（H28）

(2) 公共交通空白地への対応

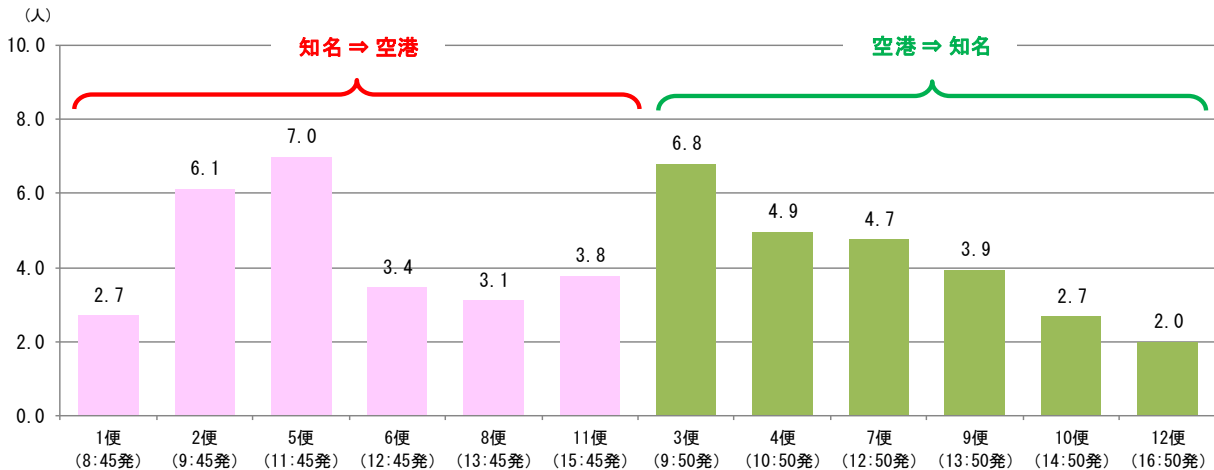
沖永良部島には、一部で公共交通空白地が存在しており、公共交通空白地となっている中には、高齢者が多く居住しているエリアも見られる。今後、高齢によって、自分で自動車を運転できなくなると、買い物や通院等の日常生活の外出で困る住民が出てくるとも予想されることから、住民の移動ニーズ等を踏まえ、公共交通空白地における移動手段を確保していくことが重要となる。



▲公共交通空白地域と人口分布の状況

(3) 利用者数が少ない時間帯の運行改善

空港線の便別平均利用者数をみると、第2便(9:45発)、第3便(9:50発)、第5便(11:45発)では、利用者数が、6人以上となっているのに対して、第1便(8:45発)や第10便(14:50発)、第12便(16:50発)では、利用者が3人未満と他の便に比べると、利用者数が少ない状況が見られる。このような利用が少ない時間帯の運行に関しては、住民のニーズに合わせて、改善を図っていく必要がある。



出典：沖永良部バス企業団資料

▲空港線の便別平均利用者数

(4) 乗り継ぎ利用に配慮した路線バスダイヤの改善や待合い環境の向上

路線バスを利用して、沖永良部空港や商業施設へ移動する場合には、居住する地域によっては、乗り継ぎが必要となる。一方、乗り継ぎバス停における路線バスのダイヤをみると、快適に乗り継ぎできるダイヤになっていない状況も見られる。例えば、畦布、出花等の地域から、沖永良部空港や和泊町のAコープ周辺へ移動する場合には、和泊バス停等での乗り継ぎが必要になるが、乗り継ぎダイヤをみると、乗り継ぎ時間が30分以上となる便が多くなっている。また、乗り継ぎを行う交通結節点等における待合い環境についても、上屋やベンチ等が設置されていないバス停も見られる。

30 分以上の乗り継ぎ時間となる便も見られる。

◆空港方面への乗り継ぎ

	(ガジマル線) 和泊バス停 到着時刻	乗り継ぎ 時間	(空港線) 和泊バス停 発車時刻
1	9:50		10:36
2	10:50	1:26	12:16
3	14:50	1:24	16:14
4	17:50		

◆知名方面への乗り継ぎ

	(ガジマル線) 和泊バス停 到着時刻	乗り継ぎ 時間	(空港線) 和泊バス停 発車時刻
1	9:50		
2	10:50	0:26	11:16
3	14:50	0:36	15:26
4	17:50		

▲和泊バス停におけるガジマル線から空港線への乗継時間



永嶺線、後蘭線、ガジマル線の交通結節点となる内城バス停には、ベンチの設置のみとなっている。

▲交通結節点となっている内城バス停

第6章 沖永良部島における公共交通の将来像と基本方針

1. 沖永良部島における公共交通の基本的な考え方

(1) 基本理念

第5次和泊町総合振興計画及び第5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、関連する各種計画において求められる公共交通の役割、地域特性等を踏まえ、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。

基本理念

**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**

(2) 計画の基本方針

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

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

- 和泊町、知名町市街地を中心として、住民の日常生活の移動実態を踏まえた公共交通ネットワークを形成することで、利用者の利便性を高める。
- 高校生の通学手段として利用可能な公共交通サービスを提供することで、公共交通による高校生の通学手段を確保する。

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

- 交通結節点等を乗り継ぎ拠点として、待合い環境や乗り継ぎダイヤ等の改善を図ることで、利用者がより快適に公共交通を利用できる公共交通サービスの強化を図る。
- 観光客等の来訪者が、島内の移動において、公共交通を利用しやすい公共交通サービスや利用環境の改善を図る。

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

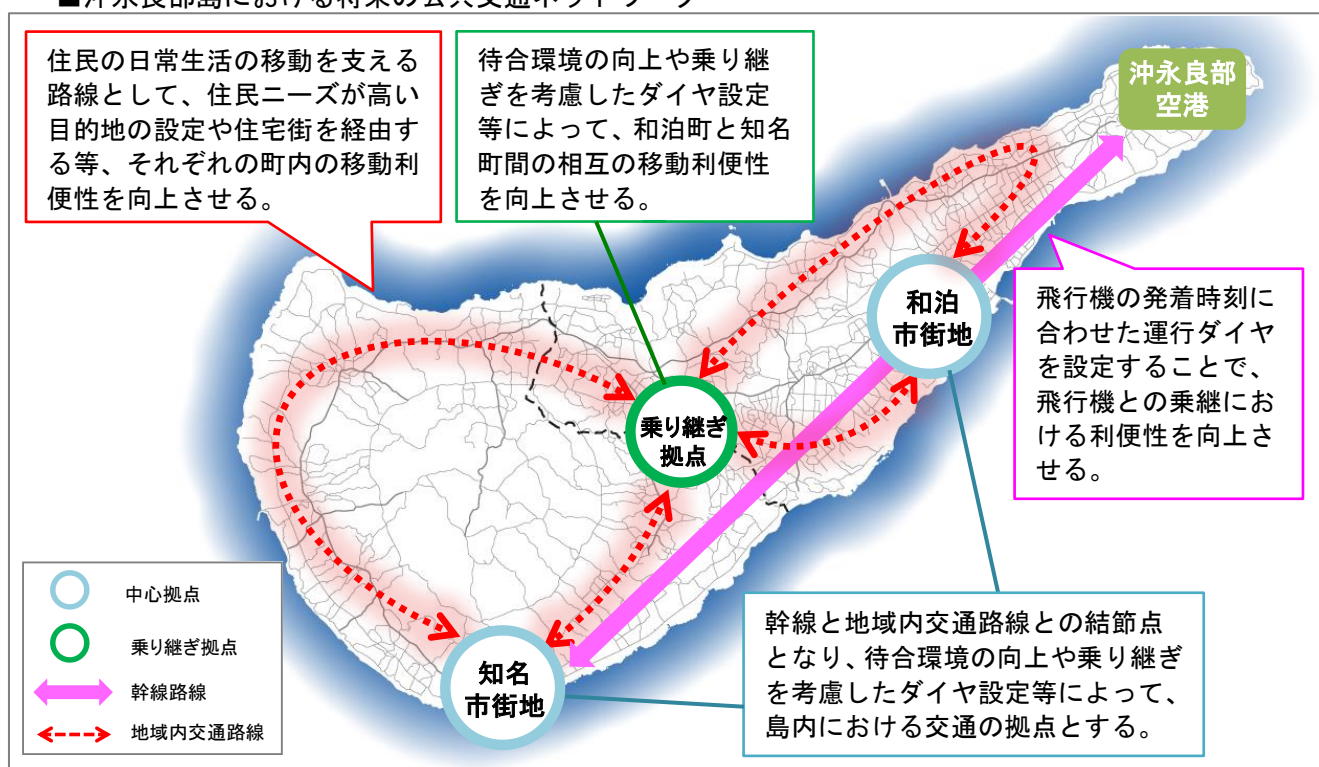
- 将来にわたり公共交通を維持していくために、住民の公共交通に対する意識向上を図り、利用促進につなげる。
- 住民や地域等が主体的に公共交通の取り組みに関わり、子どもから高齢者まで、皆が利用しやすく、将来にわたり持続可能な公共交通を育てる。

2. 沖永良部島における将来の公共交通ネットワーク

沖永良部島における将来の公共交通ネットワークの形成に向け、各公共交通の役割と方向性を整理する。

対 象	公共交通の役割	役割を果たすための方向性
路線バス (幹線)	- 和泊町及び知名町の市街地と沖永良部空港等を結び、沖永良部島における交通の骨格を担う。 - 飛行機で訪れる来訪者等、空港利用者の和泊町及び知名町市街地へのアクセス利便性を高める。	- 和泊町及び知名町市街地と沖永良部空港等とのアクセスを確保する。 - 飛行機との接続を考慮したダイヤ設定により、空港利用者の利便性の向上を図る。
路線バス (地域内交通路線)	- 買い物や通院等、住民の日常生活における移動を支援する。 - 幹線バスへの接続により、島内全域から空港へのアクセス性を確保する。	- 商業施設や商店街、医療施設等、住民の移動ニーズに応じた運行ルートや運行ダイヤを設定する。 - 交通結節点等において、幹線バスとの接続や乗り継ぎを考慮したダイヤ設定を行う。
タクシー	公共交通の利用が不便な地域での移動や、タクシーによる移動が有効な移動等、多様なニーズに対応する。	高齢者、障がい者、観光客等、利用者それぞれのニーズに対応する。
船	島外への移動を支える役割を担う。	-
飛行機	島外への移動を支える役割を担う。	-

■沖永良部島における将来の公共交通ネットワーク



3. 計画の目標

<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

目標1 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

- 住民の移動実態を踏まえ、利用者が利用しやすい運行ルートや利用者の外出状況を踏まえたダイヤの設定等を行うことで、路線バスの利用者の増加を図る。

評価指標	現況値	目標値
①路線バスの年間利用者数	55,487 人 (H28)	6 万人
②路線バスの1便あたりの利用者数	4.0 人/便 (H28)	4.3 人/便

※現況値の詳細は、下記ページに記載

①路線バスの年間利用者数 : 30 ページ

②路線バスの1便あたりの利用者数 : 31 ページ

<目標値の考え方>

①路線バスの年間利用者数

- ・ 沖永良部島における今後の人口推移、及び直近のバス利用者数の推移を踏まえ、現況値の1割の増加を目標として設定

②路線バスの1便あたりの利用者数

- ・ 上記①の結果を踏まえた1便あたりの利用者数を目標値として設定

目標2 公共交通による高校生の通学手段の確保

- 高校生の通学手段として、公共交通を利用できる運行ルートやダイヤの設定を行い、高校生が安心して通学できる環境を整備するとともに、高校生の通学手段として公共交通の利用を促し、利用者の拡大を図る。

評価指標	現況値	目標値
③路線バスによって通学する沖永良部高校の生徒の割合	0%	10%

<目標値の考え方>

③路線バスによって通学する沖永良部高校の生徒の割合

- ・ 1学年10名程度のバス通学者を目標として、全校生徒（261人【平成29年4月時点】）の1割を目標値として設定

<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

目標3 住民が便利に利用できる公共交通サービスの提供

- 交通結節点や住民ニーズが高い商業施設、医療施設等のバス停を中心とした待合い環境の整備、乗り継ぎ利用や住民の外出目的等を考慮した路線バスのダイヤ設定を行うことで、利用者が公共交通を快適に利用できる公共交通サービスの提供を図る。

評価指標	現況値	目標値
④買い物で路線バスを利用する人の割合	4.6%	10%
⑤通院で路線バスを利用する人の割合	7.8%	15%
⑥交通結節点等における環境改善数	-	5箇所

※現況値の詳細は、下記ページに記載

④買い物で路線バスを利用する人の割合 : 44 ページ

⑤通院で路線バスを利用する人の割合 : 46 ページ

<目標値の考え方>

- ④買い物で路線バスを利用する人の割合
・公共交通の利便性向上や利用促進による利用者数の増加を期待して、目標値を設定
- ⑤通院で路線バスを利用する人の割合
・公共交通の利便性向上や利用促進による利用者数の増加を期待して、目標値を設定
- ⑥交通結節点等における環境改善数
・1年間で1箇所程度の目安で環境改善を行うことを想定して、目標値を設定

目標4 来訪者による公共交通の利用者拡大

- 観光客等の来訪者の公共交通の利用促進に向けて、空港等における公共交通の情報発信や飛行機と路線バスとの接続の強化等によって、来訪者による路線バスの利用拡大を図る。

評価指標	現況値	目標値
⑦空港における1日あたり平均乗降客数	1.5人/日	4人/日

※現況値の詳細は、56 ページに記載

<目標値の考え方>

- ⑦空港における1日あたり平均乗降客数
・1日あたり空港での路線バスの乗車と降車が、それぞれ2人となることを想定して、目標値を設定

<方針3> 住民と共に守り育てる持続可能な公共交通

目標5 公共交通に対する住民の意識向上

- 公共交通に関する情報提供等を図り、日常の生活における公共交通の利用に向けた住民の意識啓発を図る。

評価指標	現況値	目標値
⑧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%

※現況値の詳細は、49ページに記載

<目標値の考え方>

- ⑧直近1年間で公共交通を利用したことがある割合
 - ・公共交通の利便性向上や利用促進による利用者数の増加を期待して、目標値を設定

目標6 自主返納した高齢者の移動手段の確保

- 免許証を返納した高齢者が、日常の移動において困らないように高齢者の外出状況を踏まえた移動手段の確保を行い、関連部署等と連携して免許証の自主返納を促すとともに、免許証を返納した高齢者に対して公共交通の利用促進を図る。

評価指標	現況値	目標値
⑨免許証自主返納者の敬老パス申請者数	-	100人（累計）

<目標値の考え方>

- ⑨免許証の自主返納者の敬老パスの申請者数
 - ・1年間で20人程度の申請者数を想定して、目標値を設定

▼目標達成に向けた数値目標

目標	評価指標	現況値	目標値
目標 1 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
	路線バスの 1 便あたりの利用者数	4.0 人/便	4.3 人/便
目標 2 公共交通による高校生の通学手段の確保	路線バスによって通学する沖永良部高校の生徒の割合	0%	10%
目標 3 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%
	通院で路線バスを利用する人の割合	7.8%	15%
	交通結節点等における環境改善数	－	5 箇所
目標 4 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
目標 5 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%
目標 6 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

第7章 目標達成に向けた取り組み

<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

施策1	住民ニーズに対応した地域内公共交通の見直し
【目的】	
住民ニーズを踏まえた、運行ルートや運行ダイヤへ見直しを行うことで、路線バスの利便性向上を図るとともに、利用者の増加を図る。	
【取組内容】	
- 現状の路線バスの運行ルートは、全ての路線が和泊市街地と知名市街地を結ぶ路線となっている。一方で、住民の移動実態をみると、買い物・通院等において、自分の居住する町内への外出が多い。 - そのような状況を踏まえ、路線バスの運行ルート等の見直しでは、それぞれの町の中心部への移動の利便性を高めるルートの検討を行い、さらに、それぞれの町民の移動需要が高い目的地について、乗り換えの必要なく移動できる運行ルートにする等、住民の移動実態を踏まえた見直しを実施する。 - 交通結節点等においては、乗り継ぎ利用に配慮したダイヤ設定やバス待ち環境の改善を行うことで、和泊・知名間の移動の利便性を図る。	
▲和泊・知名間の運行ルートの見直しイメージ	

○スケジュールと実施主体

具体的な取り組み	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	主な実施主体
4系統（知名・国頭線、永嶺線、後蘭線、ガジマル線）の見直し検討	検討		実施			行政 交通事業者
乗り継ぎダイヤの改善	検討		実施			行政 交通事業者

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
【目的】	
● 現状の運行ダイヤでは、沖永良部高校へ通う高校生が通学でバスを利用すると、学校の課外授業等の開始時刻に間に合わないため、高校生が普段の通学において利用できる運行ダイヤや運行ルートを検討し、公共交通による高校生の通学手段を確保する。	
【取組内容】	
● 沖永良部高校へ通学する生徒が通学において路線バスにより通学できるよう、高校生の利用意向等に関する調査を実施し、その結果を踏まえながら、通学において利用できる路線バスの運行に向けた検討、実施を行う。 ● 高校生が通学において利用できる路線バスを運行後も、継続的に高校生に対する意向調査等を実施することで、利便性向上に向けた運行の改善を図る。	

○スケジュールと実施主体

具体的な取り組み	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	主な実施主体
高校生が通学において利用できる路線バスの検討	検討	→	実施	→	→	行政 交通事業者

<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の強化

施策3	民間等との連携による公共交通の利用促進
【目的】	
商業施設や医療施設等との連携によって、公共交通の利用促進を図る。	
【取組内容】	
- 住民の利用が多い、商業施設や医療施設等において、路線バスの施設内乗り入れや施設等と連携して待合い環境を向上させることで、利用者の利便性向上を図る。 - 住民の利用が多い、商業施設や医療施設等において、路線バスに関する情報発信や、買い物や通院において、利用者が利用しやすい路線バスのダイヤ設定等を行う。	
Aコープ和泊店では、施設内にバスを乗入ることで利便性の向上が図られている。	
 バス停 ▲ Aコープ和泊店の敷地内に設置されているバス停	
 バス接近表示器 「バスの駅」看板 時刻表 イートインスペース用椅子 イートインスペース用テーブル 出典：京都市HP ▲ コンビニ等と連携したバス待ち環境の向上（京都市）	

○スケジュールと実施主体

具体的な取り組み	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	主な実施主体
民間施設等へ路線バスの乗入れ・待合い環境の向上	検討	実施				行政 交通事業者
民間等との連携による公共交通の利用促進	検討・実施					行政 交通事業者
利用者ニーズに応じた運行ダイヤの設定	検討		実施			行政 交通事業者

施策4	飛行機との接続を考慮した空港線の運行
【目的】	
● 飛行機の発着に合わせて、空港における路線バスの運行ダイヤを設定することで、空港へのアクセス性の強化を図り、観光客等をはじめとする来訪者の公共交通の利用環境を改善させるとともに、島の住民が空港を利用する際の公共交通の利便性の向上を図る。	
【取組内容】	
● 沖永良部空港では、飛行機の発着が定期的に変更されていることから、空港における路線バスの運行時刻については、飛行機との接続を考慮しない運行となっている。 ● 観光客等をはじめとした来訪者が、島内の移動において、公共交通を利用しやすい環境に向けて、飛行機との接続を考慮した路線バスの運行を実施する。 ● また、空港を利用する住民に対しても、空港への移動において、公共交通での移動利便性の向上を図る。	

○スケジュールと実施主体

具体的な取り組み	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	主な実施主体
飛行機との接続を考慮した空港線の運行	 検討・実施					行政 交通事業者

施策5	観光客等の来訪者への公共交通の情報提供
【目的】	
● 空港や観光施設等、多くの来訪者が訪れる施設等において、バス利用に関する必要な情報をわかりやすく提供する。	
【取組内容】	
● 空港や観光施設、さらに飛行機内等において、バスの時刻表や運賃等、バス利用にあたって必要な情報をわかりやすく手軽に提供する。 ● また、HP等を通して、沖永良部島内のバス時刻表や運行ルートに関する情報発信を行い、事前に島内の公共交通情報を取得できるようすることで、来訪者に対する利用促進を図る。	

○スケジュールと実施主体

具体的な取り組み	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	主な実施主体
空港や観光施設等での公共交通の情報提供	 検討	 実施				行政 交通事業者

<方針3> 住民と共に守り育てる持続可能な公共交通

施策6	住民の公共交通の利用を促す情報提供
【目的】	
公共交通に関する情報提供を充実させ、買い物や通院等の日常の移動において、利用できる公共交通があることを認識してもらうとともに、将来にわたり、公共交通を維持していくことの必要性や重要性について周知を図る。	
【取組内容】	
<公共交通マップの作成> - 沖永良部島の公共交通の情報を網羅した公共交通マップの作成を行う。 <広報等による周知活動等> - 町の広報誌やホームページ等において、公共交通に関する情報を継続的に発信することで、住民の利用を促す。 <利用促進イベントの開催> - 町のイベント等において、バスの乗り方教室の開催や公共交通マップ等を配布する。また、民間企業等を連携してノーマイカーデーを実施する等、路線バスの利用促進を図る。	
 出典：南さつま市HP ▲公共交通マップ（南さつま市）  ▲沖永良部島で開催された利用促進イベントの様子	

○スケジュールと実施主体

具体的な取り組み	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	主な実施主体
公共交通マップの作成	検討		実施 (作成後は、HP等による情報発信)			行政 交通事業者
広報等による周知活動等	実施					行政
利用促進イベントの開催	実施					行政 交通事業者

施策7

モビリティ・マネジメントの実施

【目的】

- 住民の一人ひとりが過度に自家用車に頼る暮らしから、それぞれのライフスタイルに合わせて公共交通を利用する暮らしへ転換していくために、モビリティ・マネジメント等の広報・啓発活動を行うことで、車中心の移動から公共交通を利用した移動への転換を促す。

【取組内容】

- 島民の意識を、過度に自家用車に頼る状態から公共交通を利用する暮らしへ転換していくため、モビリティ・マネジメントを実施し、公共交通の利用に対する意識啓発を図る。
- 実施内容としては、個人、世帯や学校等を対象として、公共交通マップ等の路線バスの情報提供を行うとともに、各個人の行動変容を働きかけ、行動の変化を検証するコミュニケーション型のアンケートを実施する。

▼モビリティ・マネジメントの実施イメージ

区分	対象	概要
居住者MM	居住者	地域住民を対象として、公共交通に関する情報提供や利用を働きかけることで、日常の移動において公共交通を利用する意識を醸成する。
学校MM	生徒・児童	小学生、中学生、高校生を対象として、公共交通に関する情報提供や、バスの乗り方教室等を行うことで、公共交通の利用促進を目指すとともに、児童を通してその保護者に対しても、公共交通に関する意識啓発を図る。
企業MM	企業・就労者	島内に立地する企業や、その就労者を対象として、公共交通に関する情報提供や利用を働きかけることで、通勤等の移動において公共交通を利用する意識を醸成する。

エコ通学のススメ

新・高校生の皆様・保護者の皆様
高校への通学手段はお決まりですか？

このパンフレットでは、高校への「通学手段」について考えてみたいと思います。

制作：茨城県公共交通活性化協議会（事務局：茨城県企画部企画課）

監修：茨城県立大学附属高等学校（茨城県立大学附属高等学校）

デザイン：事務局

出典：茨城県公共交通活性化協議会HP

▲高校生の公共交通の利用を促すリーフレット

○スケジュールと実施主体

具体的な取り組み	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	主な実施主体
モビリティ・マネジメントの実施						行政 交通事業者 住民

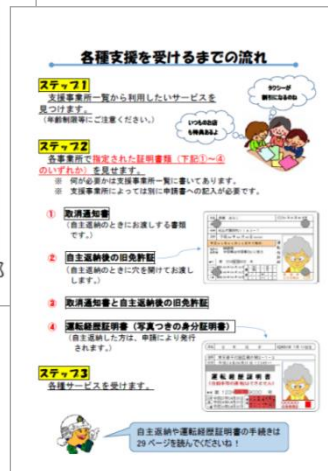
施策8 高齢者の免許返納を促す仕組みの検討

【目的】

- 高齢者ドライバーの交通事故防止や公共交通の利用促進に向けて、運転免許返納者に対する返納特典や高齢者の公共交通の利用促進に向けた仕組みの検討を行う。

【取組内容】

- 高齢者ドライバーの交通事故防止のために、運転免許証を自主返納した住民を対象に、必要な支援や、免許返納者が公共交通を利用しやすい仕組みの検討等を行う。また、高齢者が乗り降りしやすい低床車両等の導入を進めることで、高齢者の公共交通の利用促進を図る。



出典：愛媛県警HP

▲運転免許の自主返納を促すリーフレット
(愛媛県警)

通院等、高齢者の方の普段の外出において、利用できる乗降バス停や時刻を記入して時刻表として活用してもらうことで、公共交通の利用促進を図る。

(みずき台 ～ ゆめタウン光の森)

マイ時刻表

行き

バ ス 名	レターバス (左回り)	
のりところ	みずき台	11: 39
おりるところ	ゆめタウン光の森	12: 01

(のりかえ)

バ ス 名		
のりところ		
おりるところ		

帰り

バ ス 名	レターバス (右回り)	
のりところ	ゆめタウン光の森	15: 53
おりるところ	みずき台	16: 20

(のりかえ)

バ ス 名		
のりところ		
おりるところ		

出典：合志市HP

▲マイ時刻表
(合志市)

○スケジュールと実施主体

具体的な取り組み	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	主な実施主体
高齢者の免許返納を促す仕組みの検討	検討		実施			行政

施策 9	庁内を横断した公共交通の利用促進に向けた取り組み
【目的】	
● 庁内の他分野と連携し、住民の公共交通の利用を促す仕組づくりを行う。	
【取組内容】	
● 「ふれあいいきいきサロン」やタラソおきのえらぶで開催される「健康づくり教室」等に参加する住民の移動手段として、路線バスを利用してもらう等、他分野と連携して、公共交通の利用を促すための仕組みの検討を行う。	

○スケジュールと実施主体

具体的な取り組み	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	主な実施主体
他分野との連携による公共交通の利用促進に向けた仕組みの検討	検討	→	実施		→	行政

施策 10	公共交通の利用促進に向けた住民との意見交換
【目的】	
● 住民のニーズに対応した運行ルートや運行ダイヤの設定に向けて、現状の路線バスに対する住民の意見を把握、改善につなげるとともに、直接住民と意見交換する中で、路線バスの利用を促す。	
【取組内容】	
● 自治会等の会合に合わせ、住民の路線バスの利用に関する意見等を把握し、住民ニーズに応じた運行ルートや運行ダイヤの改善を図るとともに、住民と直接対話する中で、路線バスに関する情報提供や、将来に向けて、公共交通を維持していくことの必要性を知ってもらう等、公共交通に対する住民の理解を深め、路線バスの利用促進を図る。	

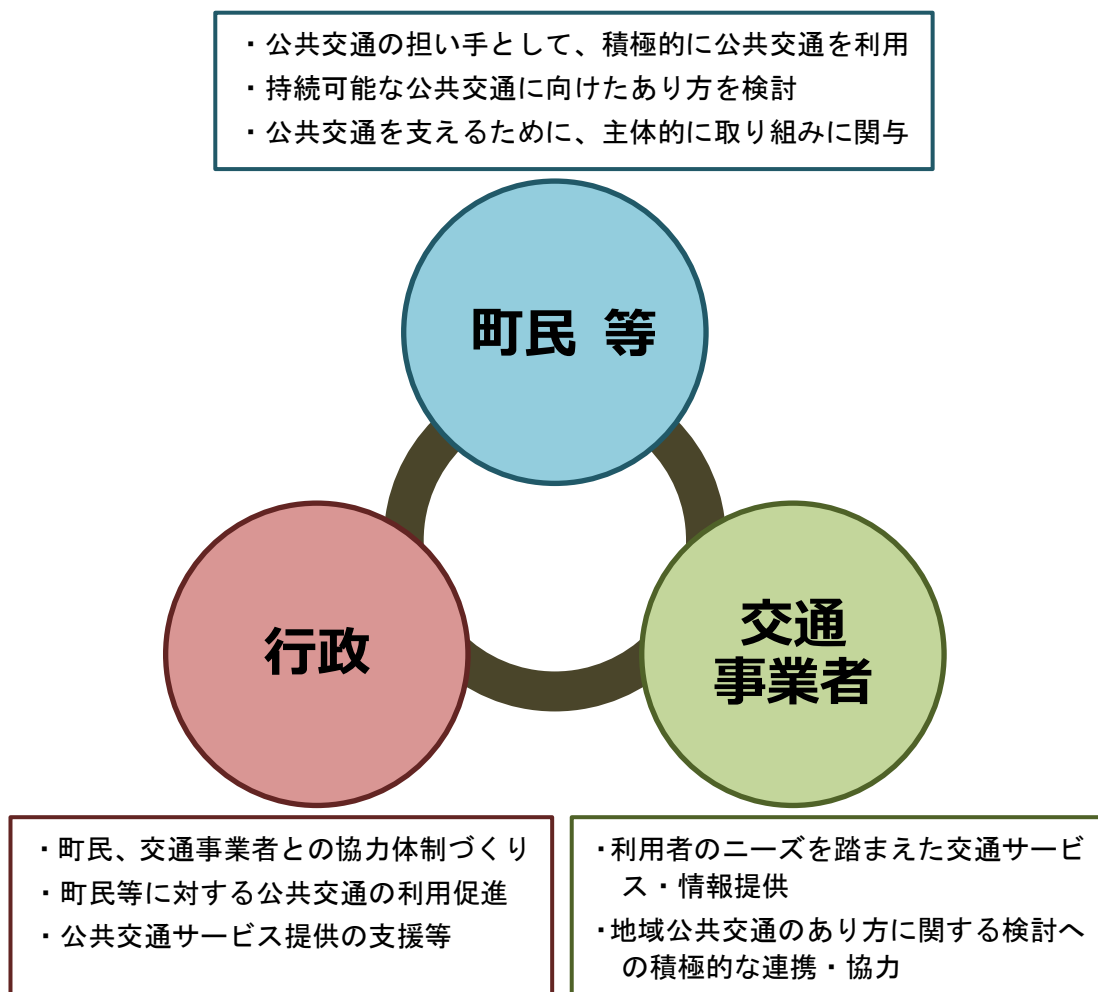
○スケジュールと実施主体

具体的な取り組み	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	主な実施主体
住民との意見交換会	実施				→	行政 住民

第8章 計画推進に向けて

1. 実施体制

本計画の実施にあたっては、「行政」、「交通事業者」、「町民」が連携し、計画の目標達成に向けて取り組む必要がある。また、本計画のマネジメントをする主体としては、「沖永良部地域公共交通活性化協議会」となり、「行政」、「交通事業者」、「地域」が公共交通に対する意識を共有し、連携することで、住民ニーズに応じた持続可能な公共交通体系の見直しに向けて取り組みを行う。

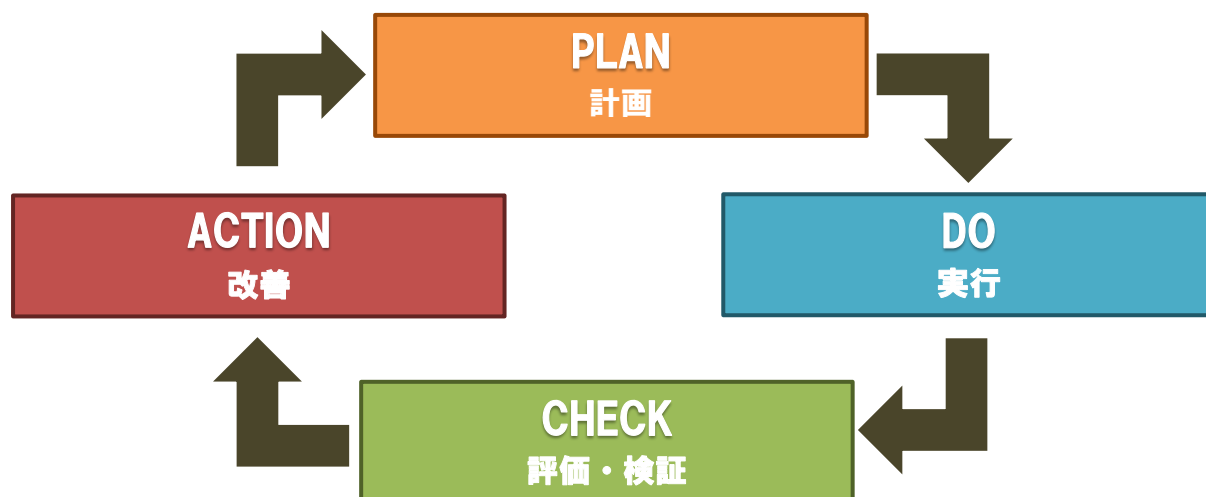


▲本計画の推進体制

2. 施策のマネジメント

事業の実施にあたっては、社会情勢や町民のニーズ変化に合わせて、適宜事業内容を見直し、改善する必要がある。そのため、Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価・検証)、Action(改善)による PDCA サイクルにより、計画の達成に向けた継続的な改善を行う。

PDCA サイクルによる評価は、沖永良部地域公共交通活性化協議会において実施することとし、必要に応じて事業の改善を図りながら、計画を推進する。



▲PDCA によるマネジメントサイクル