

沖永良部地域公共交通網形成計画 (概要版)

平成 30 年3月

和泊町・知名町

第1章 計画の目的等

◆計画策定の背景

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、計画に沿った取り組みを行った結果、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、住民等から大型の商業施設へのバス線の変更等の要望、世界自然遺産登録に向けた観光振興に向けた観光客の島内の移動手段等の必要性から、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。

◆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。

◆計画の区域

本計画の区域は、沖永良部島全域とする。

◆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

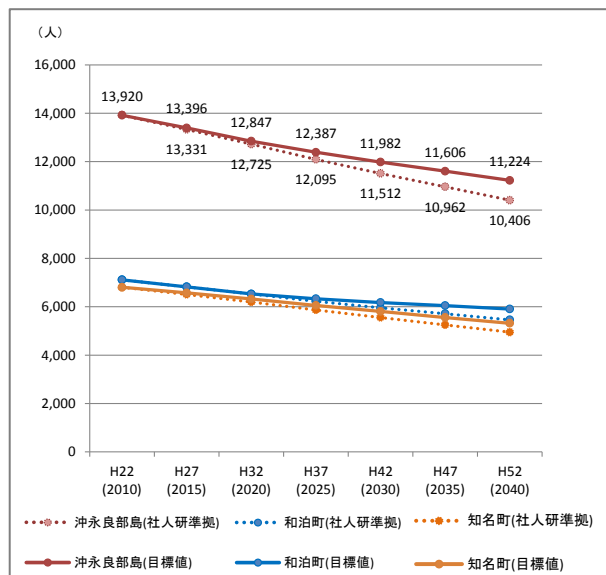
◆地域の現状

地域概況

- 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 93.65km² 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。

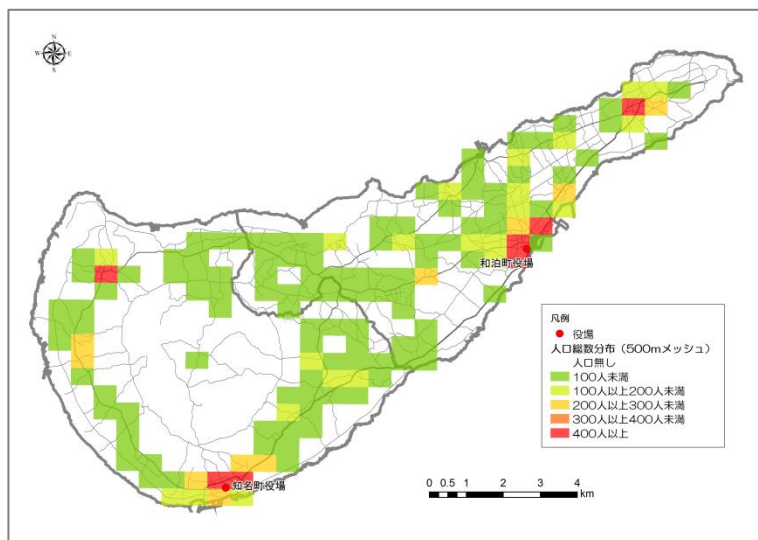
人口特性

- 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、2,996 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。
- 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。
- 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すると、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。
- 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。



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



出典：統計G | S (e-stat)

▲人口分布 (H27)

第3章 地域公共交通の現状

◆空路・海路

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。

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。

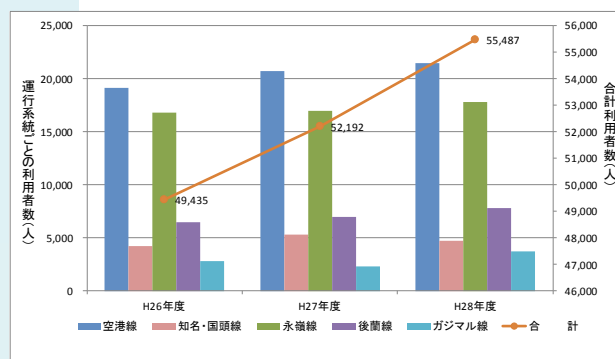
◆路線バス

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。

利用状況

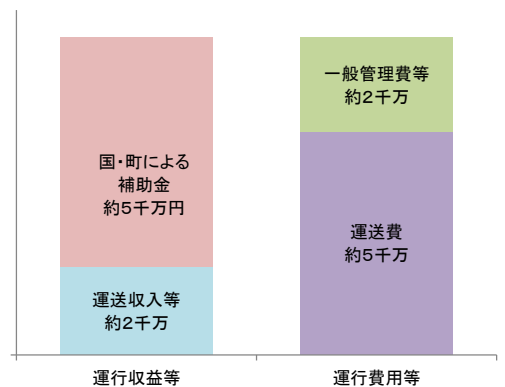
- 路線バスの利用者数（輸送人員）について、5系統合計の利用者数は、平成26年以降、増加傾向にあり、平成28年度には約5.5万人となっている。
- 系統別にみると、空港線の利用者数が約2.2万人で最も多く、次いで永嶺線（約1.8万人）となっている。1便あたりの利用者数について、系統別にみると、永嶺線では6人程度で推移している一方で、知名・国頭線、ガジマル線では、1～2人程度と系統による差異が見られる。



▲路線バスの系統別利用者数の推移

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。



出典：沖永良部バス企業団資料

▲路線バスの運行収支（H28）

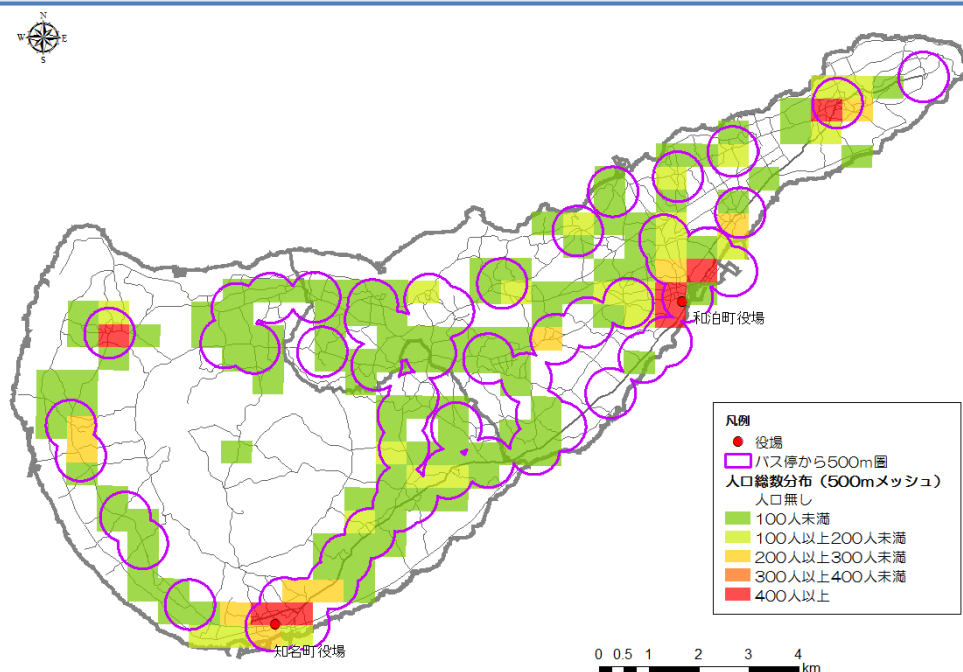
▼路線バス利用者数と利用者1人あたりの町負担額

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

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）

第4章 アンケート調査等のまとめ

◆町民アンケート調査

[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%

買い物に関する移動実態

＜和泊町＞

- Aコープ（和泊店）周辺の商業施設での買い物が多い。
- その他には、和泊町役場周辺の商業施設で買い物をしている町民も見られる。

＜知名町＞

- 知名町役場周辺の商業施設での買い物が多く見られるが、知名町全域からAコープ（和泊店）周辺の商業施設へ買い物に行っている傾向も見られる。

通院に関する移動実態

＜和泊町＞

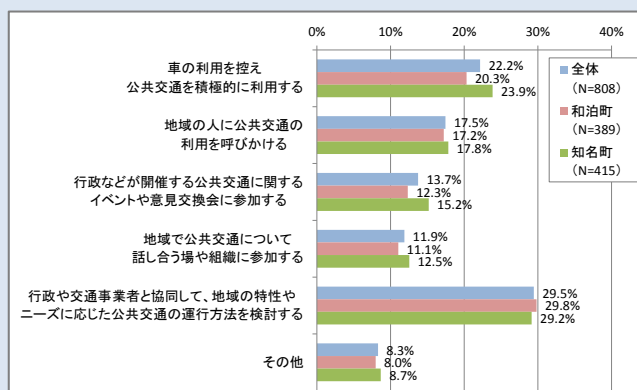
- 和泊町役場周辺にある医療施設への通院が多い状況であるが、徳洲会病院をはじめ、知名町役場周辺の医療施設へ通院している傾向も見られる。

＜知名町＞

- 知名町役場周辺にある医療施設への通院が大半を占めている。

今後の公共交通のあり方

- 公共交通に対する町の財政負担のあり方に関して、「現在の財政負担のまま、現状のサービスを維持すべき」という意見が多い中で、知名町では「財政負担を増やしても、利便性を高めるべき」という意見が、比較的多い結果となった。
- 公共交通の維持に向けた取り組みへの意向として、「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」という意見が約3割という結果となり、その他では、「車の利用を控え、公共交通を積極的に利用する」という意見が約2割となった。



▲公共交通の維持に向けた取り組みへの意向

◆関係機関等ヒアリング調査

[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

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。
- 観光客による利用はあまり見られない。
- 住民からの要望等に対応しながら、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

- 和泊港線の利用者は、島の住民だけでなく、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。
- タクシー利用者は減少傾向にあり、また、運転代行サービスや介護タクシー等との競争が激しくなっている。

商工会・商業施設

- 商業施設内にバス停の設置できると、バス利用者の利便性につながる。
- 路線バスの利用者には高齢者が多く、低床型バスの導入や、バス停に屋根やベンチを設置等、待合い環境を改善することも重要になる。

医療施設

- 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。

高校

- 現在、バスを利用して通学をしている生徒はいないが、学校の課外授業に合わせて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。

観光団体・宿泊施設

- 観光では、空港からの二次交通が課題である。
- 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が重要になる。
- 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。

運送業者

- 沖永良部島において、路線バスを活用した貨客混載を実施するのは、現状では難しい。

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。

地域特性やまちづくりの視点からの課題

- 増加する高齢者の移動を支援する公共交通体系の検討
- 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
- 来訪者の移動手段としての公共交通の利用促進

住民ニーズや住民の意識等の視点からの課題

- 住民の移動実態を踏まえたバスの運行ルートの検討
- 公共交通による高校生の通学手段の確保
- 住民の公共交通利用に対する意識醸成
- 高齢者の運転免許返納状況と返納支援策の検討

沖永良部島の公共交通体系の視点からの課題

- 利用者数が少ない系統の存在
- 公共交通空白地への対応
- 利用者数が少ない時間帯の運行改善
- 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

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

◆沖永良部島における公共交通の基本的な考え方

＜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**

＜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

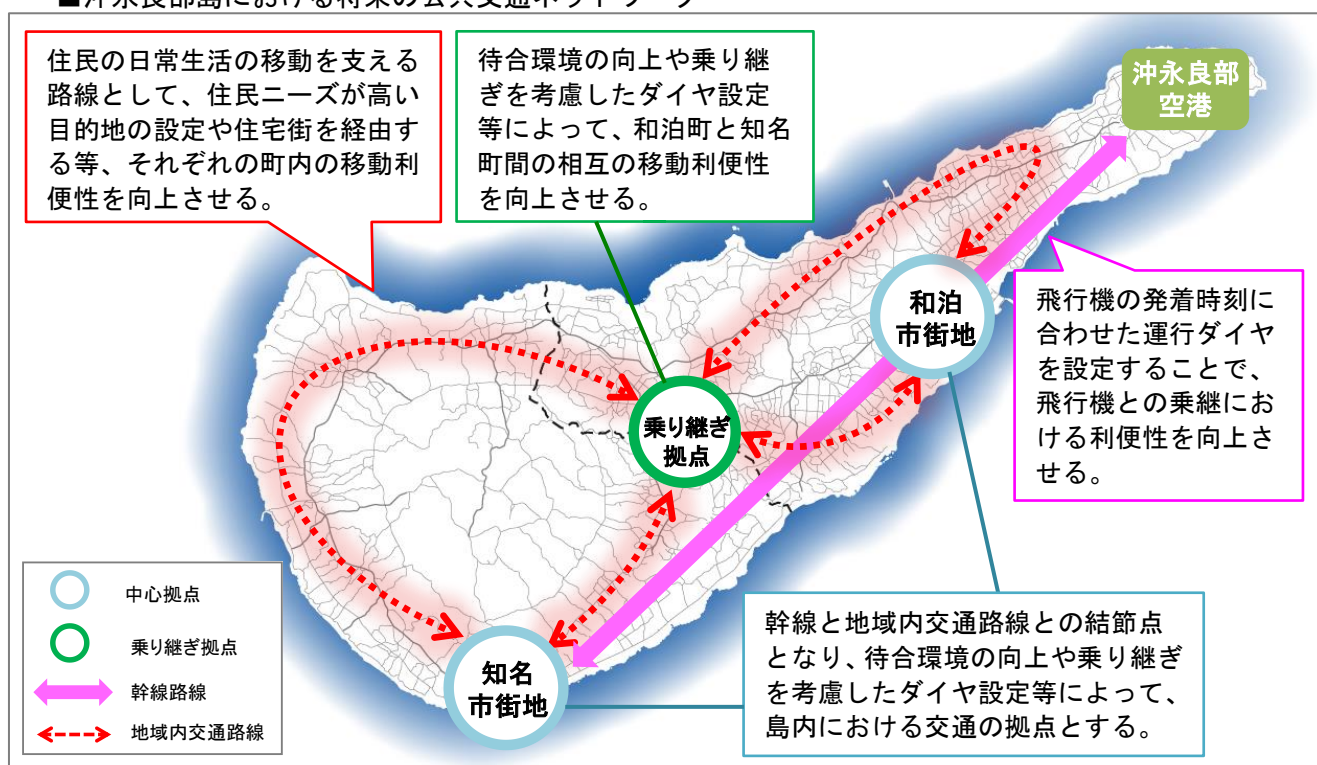
- 将来にわたり公共交通を維持していくために、住民の公共交通に対する意識向上を図り、利用促進につなげる。
- 住民や地域等が主体的に公共交通の取り組みに関わり、子どもから高齢者まで、皆が利用しやすく、将来にわたり持続可能な公共交通を育てる。

◆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、多様なニーズへ対応する。	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



◆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

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%

<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

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

<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%

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、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）

第7章 目標達成に向けた取り組み

目標	施策の概要
＜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 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。 ● 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 ● 乗り継ぎダイヤの改善
	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 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。 ● 高校生が通学において利用できる路線バスの検討
	施策3 民間等との連携による公共交通の利用促進 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。 ● 民間施設等へ路線バスの乗入れ・待合い環境の向上 ● 民間等との連携による公共交通の利用促進 ● 利用者ニーズに応じた運行ダイヤの設定
	施策4 飛行機との接続を考慮した空港線の運行 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。 ● 飛行機との接続を考慮した空港線の運行
＜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5 観光客等の来訪者への公共交通の情報提供 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。 ● 空港や観光施設等での公共交通の情報提供

目標	施策の概要
＜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 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。 ● 公共交通マップの作成 ● 広報等による周知活動等 ● 利用促進イベントの開催
	施策７ モビリティ・マネジメントの実施 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。 ● モビリティ・マネジメントの実施
	施策８ 高齢者の免許返納を促す仕組みの検討 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。 ● 高齢者の免許返納を促す仕組みの検討
	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 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。 ● 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
	施策１０ 公共交通の利用促進に向けた住民との意見交換 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。 ● 住民との意見交換会

○スケジュールと実施主体

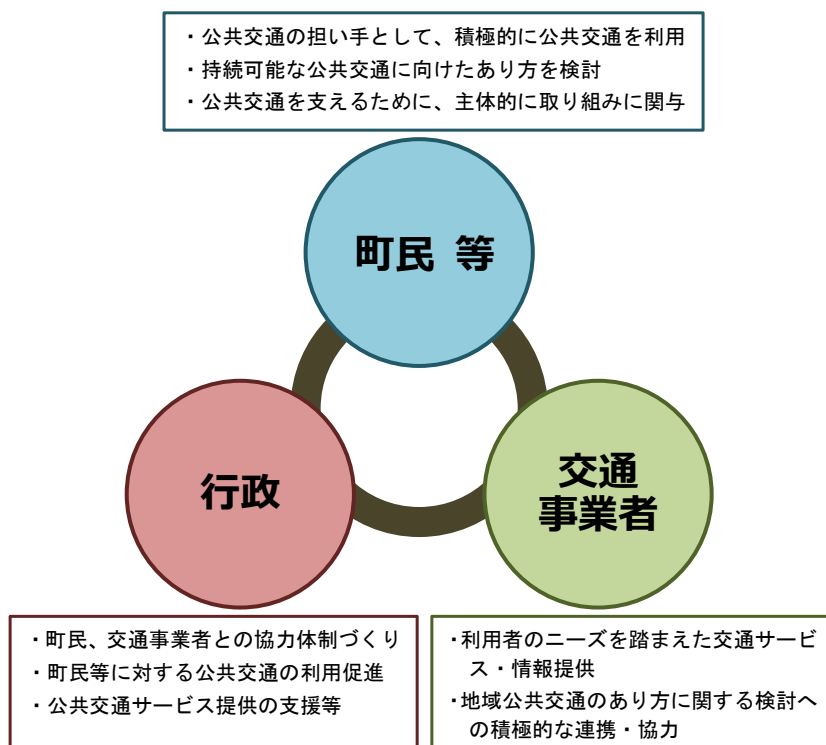
具体的な取り組み		H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	主な 実施主体
住民の日常生活の移動を支える 公共交通ネットワーク	施策1 住民ニーズに対応した地域内公共交通の見直し						
	4系統（知名・国頭線、永嶺線、後蘭線、ガジマル線）の見直し検討	検討	→	実施	→	→	行政 交通事業者
	乗り継ぎダイヤの改善	検討	→	実施	→	→	行政 交通事業者
	施策2 高校生の通学に配慮した運行ルート・運行ダイヤの検討						
	高校生が通学において利用できる路線バスの検討	検討	→	実施	→	→	行政 交通事業者
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						
	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						
	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						
	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

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						
	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						
	モビリティ・マネジメントの実施	検討・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						
	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						
	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						
	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。

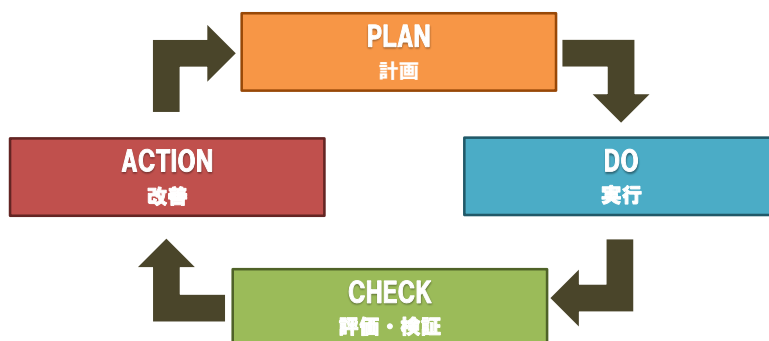


▲本計画の推進体制

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