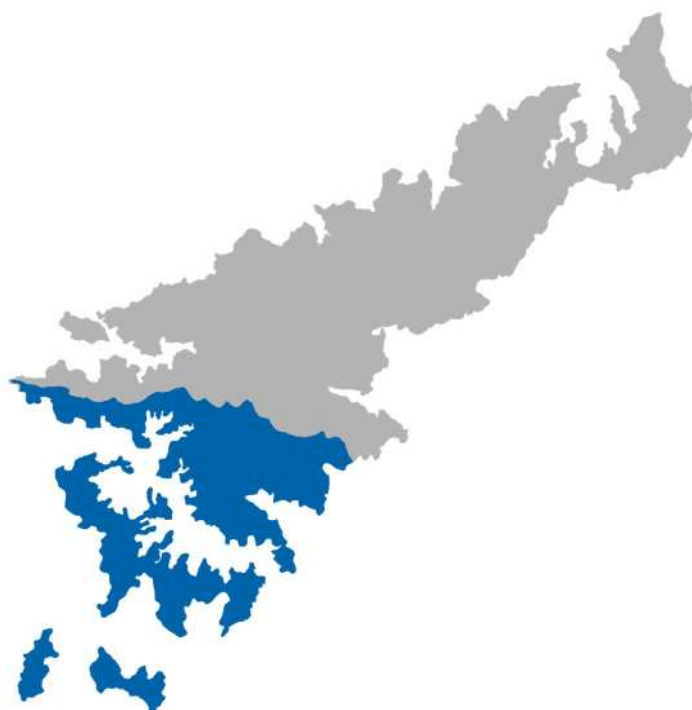




瀬戸内町地域公共交通計画



令和
7 年度 ▶ 令和
11 年度

目 次

第1章	はじめに	
1	計画策定の目的	1
2	計画の位置づけ	1
第2章	地域概況	
1	地勢	2
2	人口	4
3	移動目的地となる主な施設の状況	10
4	産業動向	17
5	観光動向	18
6	その他の地域概況	20
第3章	上位・関連計画の整理	
1	瀬戸内町長期振興計画	22
2	瀬戸内町まち・ひと・しごと創生総合戦略	23
3	瀬戸内みらい展望2050	24
第4章	公共交通の運行状況	
1	本町の公共交通	25
2	廃止路線代替バス（瀬戸内海浜バス）の運行状況	32
3	廃止路線代替バス（加計呂麻バス）の運行状況	33
第5章	住民アンケート	
1	アンケート概要	34
2	アンケート結果	35
第6章	学生アンケート	
1	アンケート概要	65
2	アンケート結果	66

第7章 ポイントの整理

1 調査結果のポイント整理	71
2 地域公共交通計画の方向性	78

第8章 瀬戸内町地域公共交通計画

1 基本方針	79
2 将来像	80
3 計画の区域	81
4 計画の期間	81
5 計画の目標	81
6 計画の達成状況の評価	82
7 目標を達成するための事業（瀬戸内町単独での検討・実施）	85
8 目標を達成するための事業（5市町村広域での検討・実施）	91
9 事業スケジュール	97



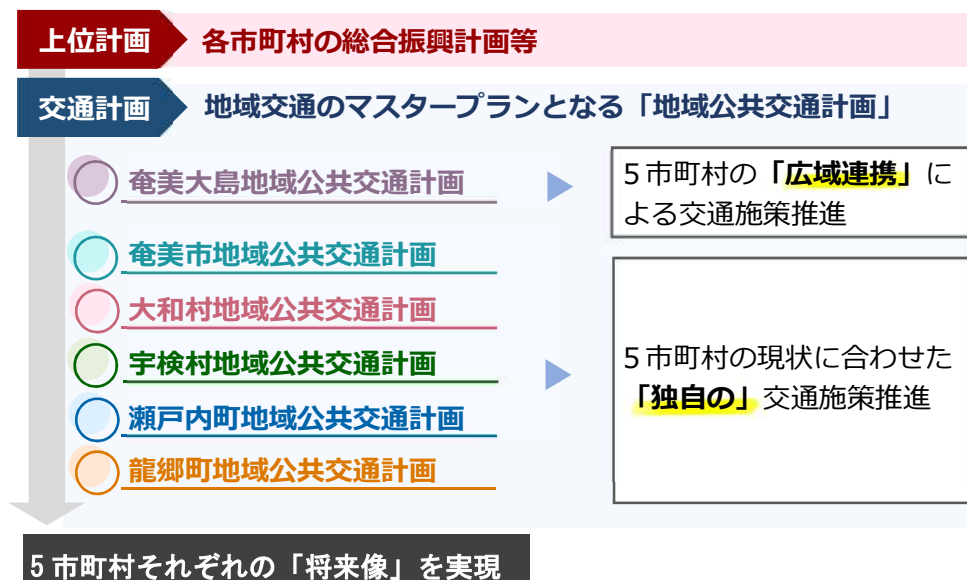
1 計画策定の目的

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

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

2 計画の位置づけ

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





1 地勢

(1) 位置・自然

本町が属する奄美大島は鹿児島県南西部の奄美群島に位置し、奄美市、大和村、宇検村、龍郷町とともに1市2町2村で奄美大島を構成している。奄美大島の面積は712.4km²であり、「大島」を冠する島では最も大きい。本島には希少な動植物が多く生息しており、対象地域を含む「奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島」は、令和3年に世界自然遺産にも登録された。

また、本町は人口8,546人（令和2年）、面積239.65km²となっており、奄美大島5市町村の中で奄美市に次いで2番目に人口が多い。加計呂麻島、請島、与路島という3つの有人離島を有し、これらの離島も含めて本計画の対象地域となっている。最高峰は油井岳（483m）であり、主な河川として阿木名川、役勝川が流れている。

図表 本計画の対象地域



第2章 | 地域概況

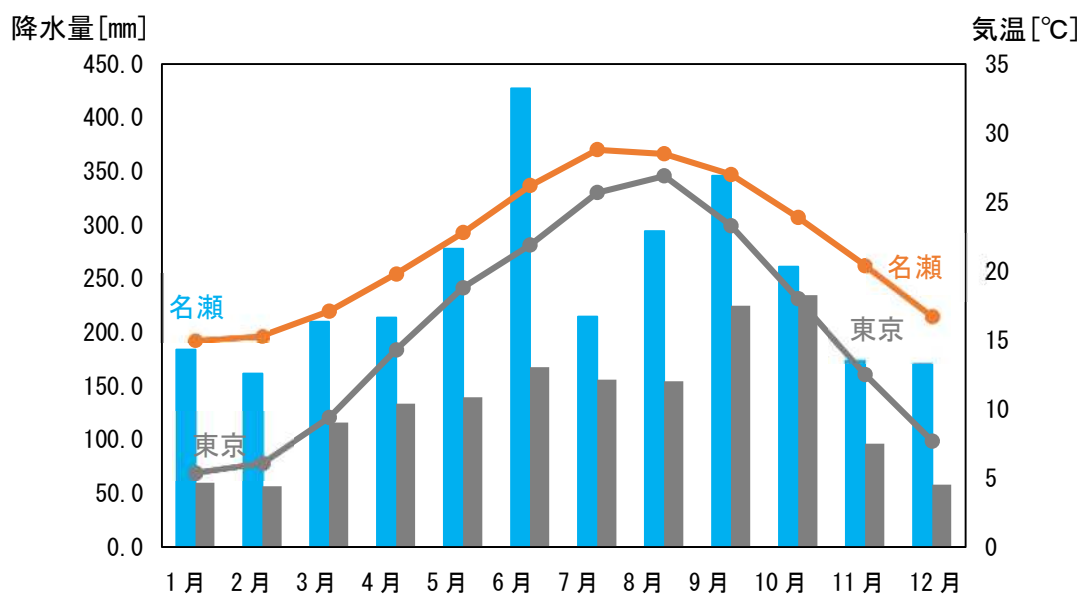


(2) 気候

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

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

図表 平均気温と年降水量（名瀬観測所及び東京都 1991年～2020年）



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

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

資料) 気象庁

第2章 | 地域概況



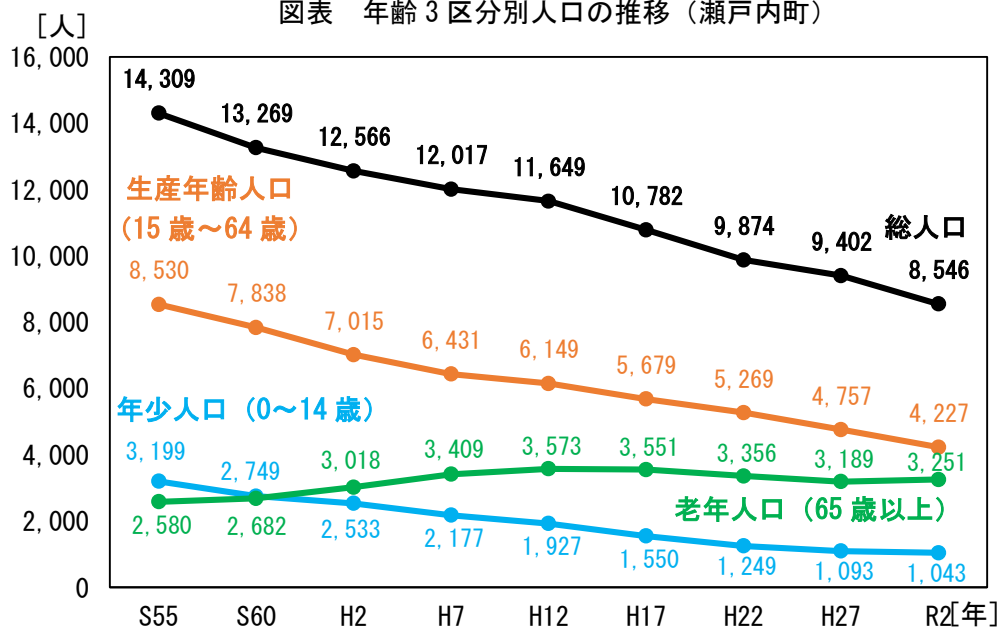
2 人口

(1) 人口動態

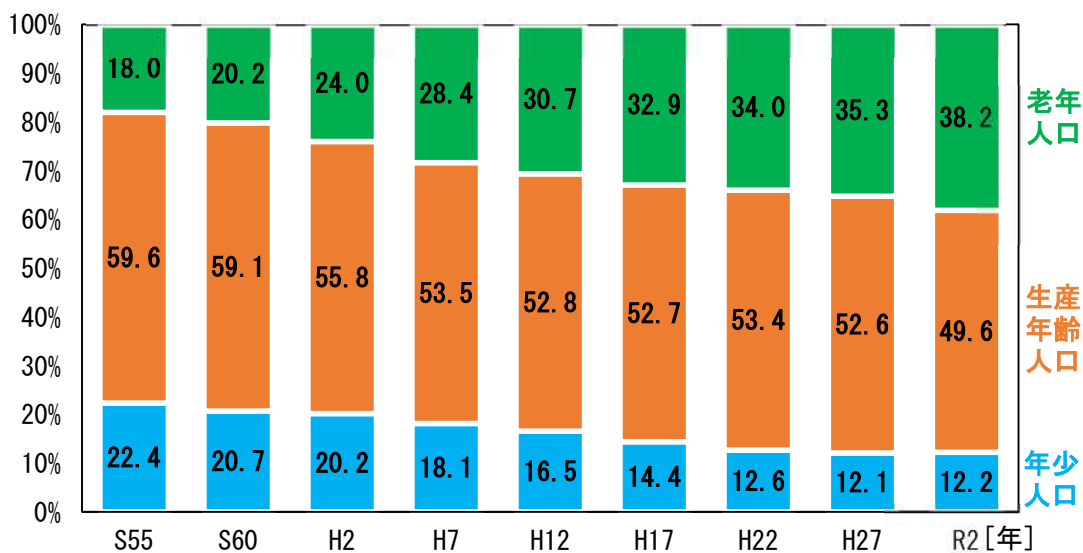
本町の総人口について、昭和55年（14,309人）から令和2年（8,546人）までの間に40%以上減少している。3区分別人口をみると、0～14歳の年少人口、15歳～64歳の生産年齢人口は年々減少しているが、65歳以上の老年人口は平成12年まで増加傾向、その後は横ばいとなっている。

年齢3区分別人口割合の推移をみると、老年人口の割合、すなわち高齢化率が増加しており、平成12年以降は30%を上回っている。

図表 年齢3区分別人口の推移（瀬戸内町）



図表 年齢3区分別人口割合の推移（瀬戸内町）

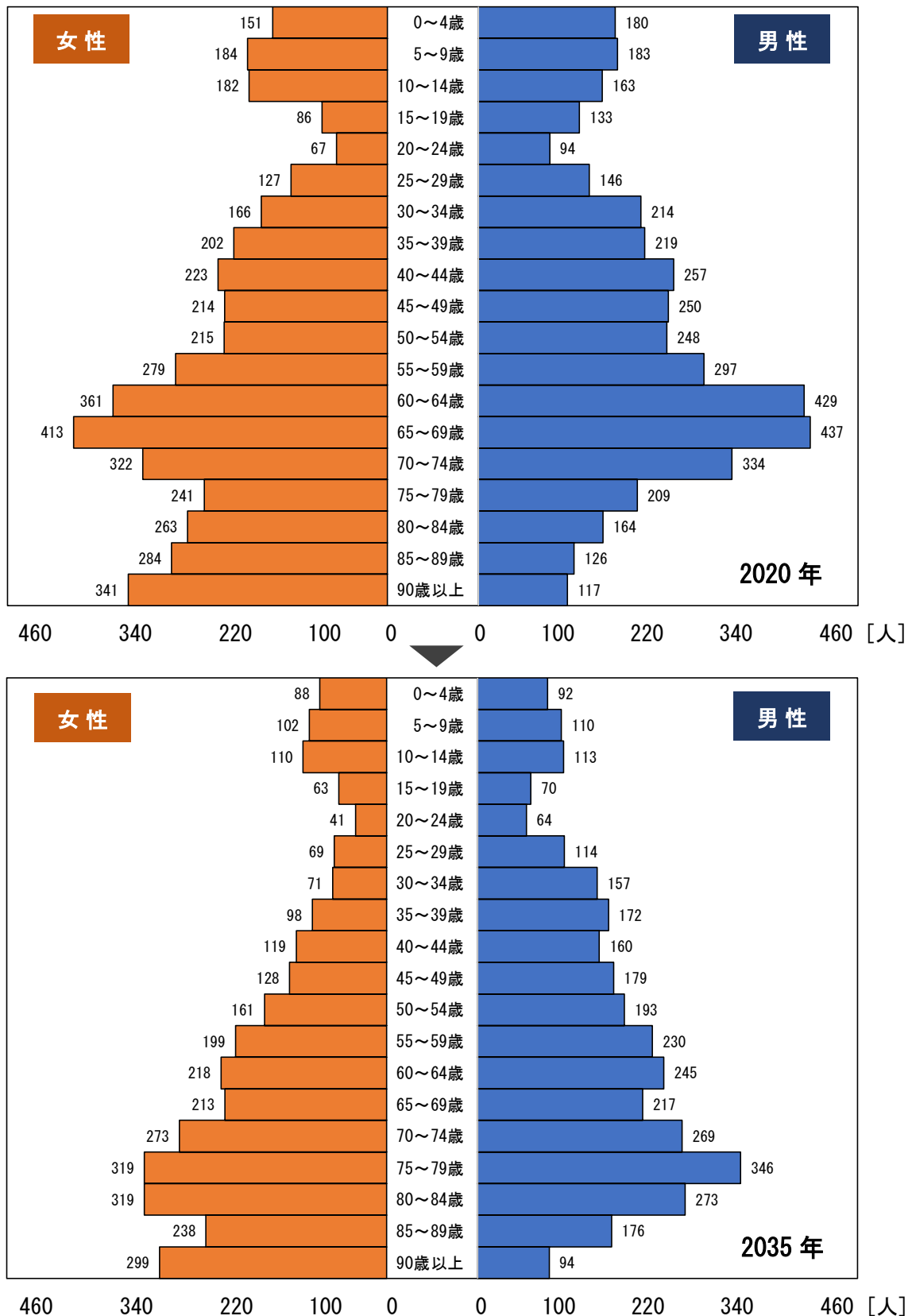


資料) 国勢調査

第2章 | 地域概況



図表 人口ピラミッド（瀬戸内町、上図 2020 年、下図 2035 年）



資料) 日本の地域別将来推計人口 (社人研)

第2章 | 地域概況



(2) 市町村別の人口推移

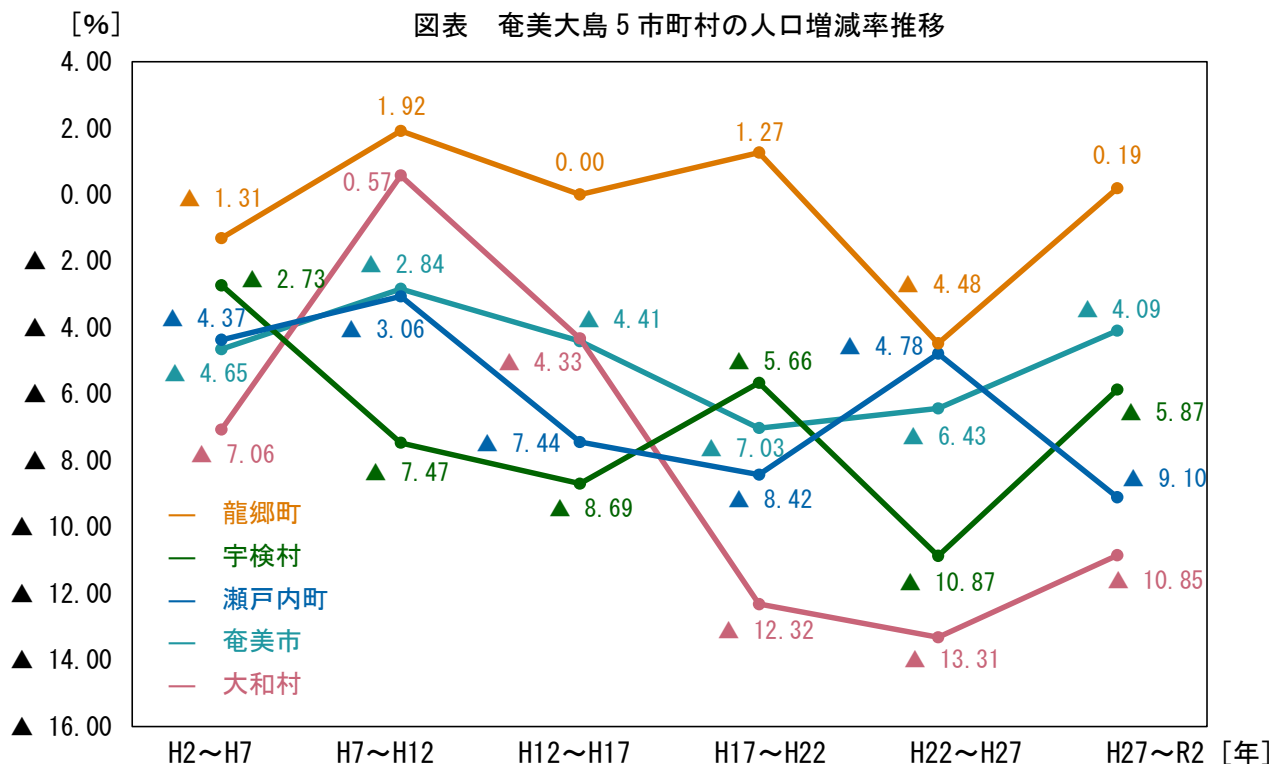
奄美大島 5 市町村の人口推移をみると、平成 2 年から令和 2 年にかけてすべての自治体で人口が減少しており、特に大和村、宇検村において人口減少率が高くなっている。

図表 奄美大島 5 市町村の人口推移

[人、%]

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

資料) 国勢調査 以降同様

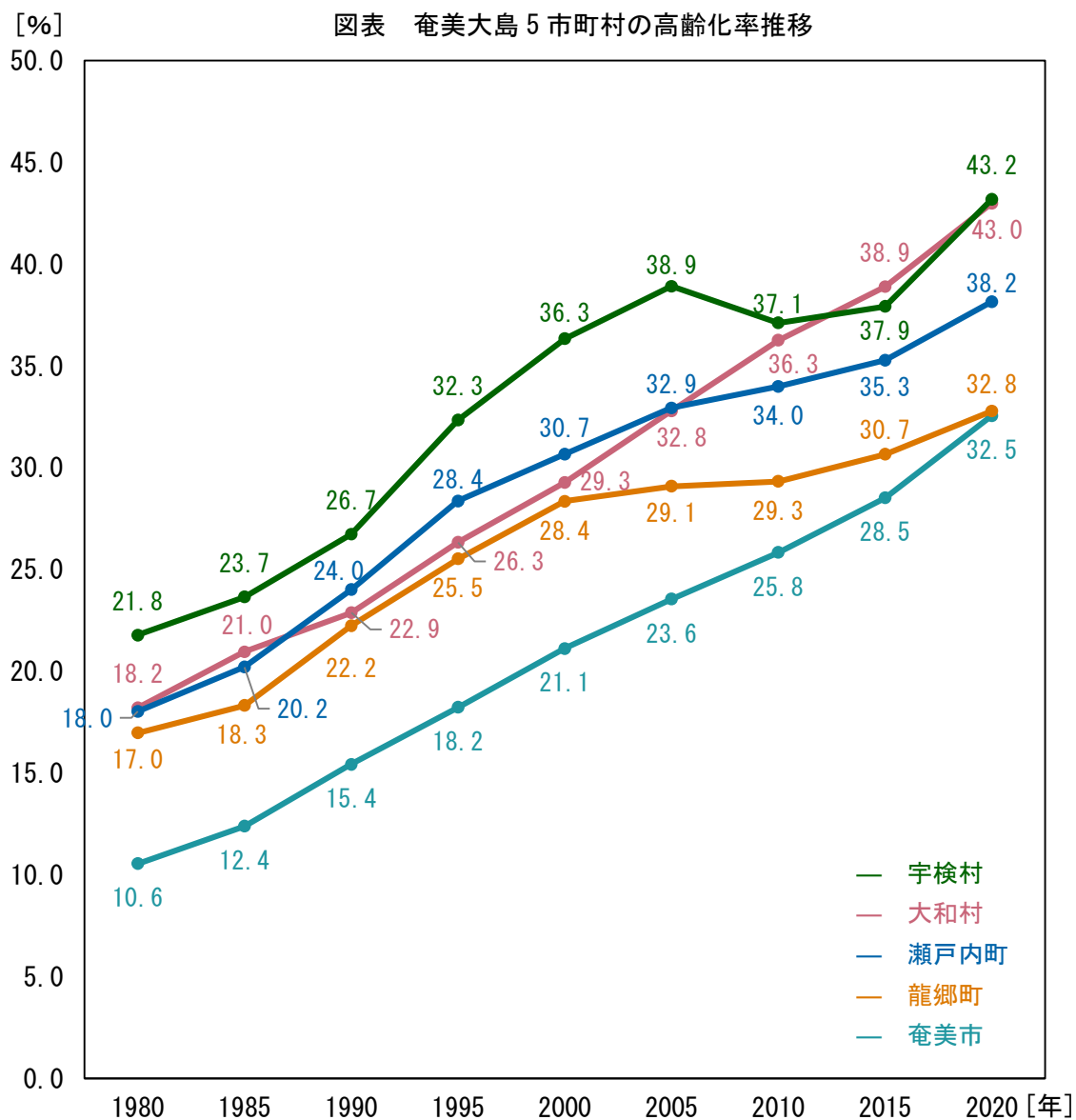


第2章 | 地域概況



(3) 市町村別の高齢化率

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



第2章 | 地域概況

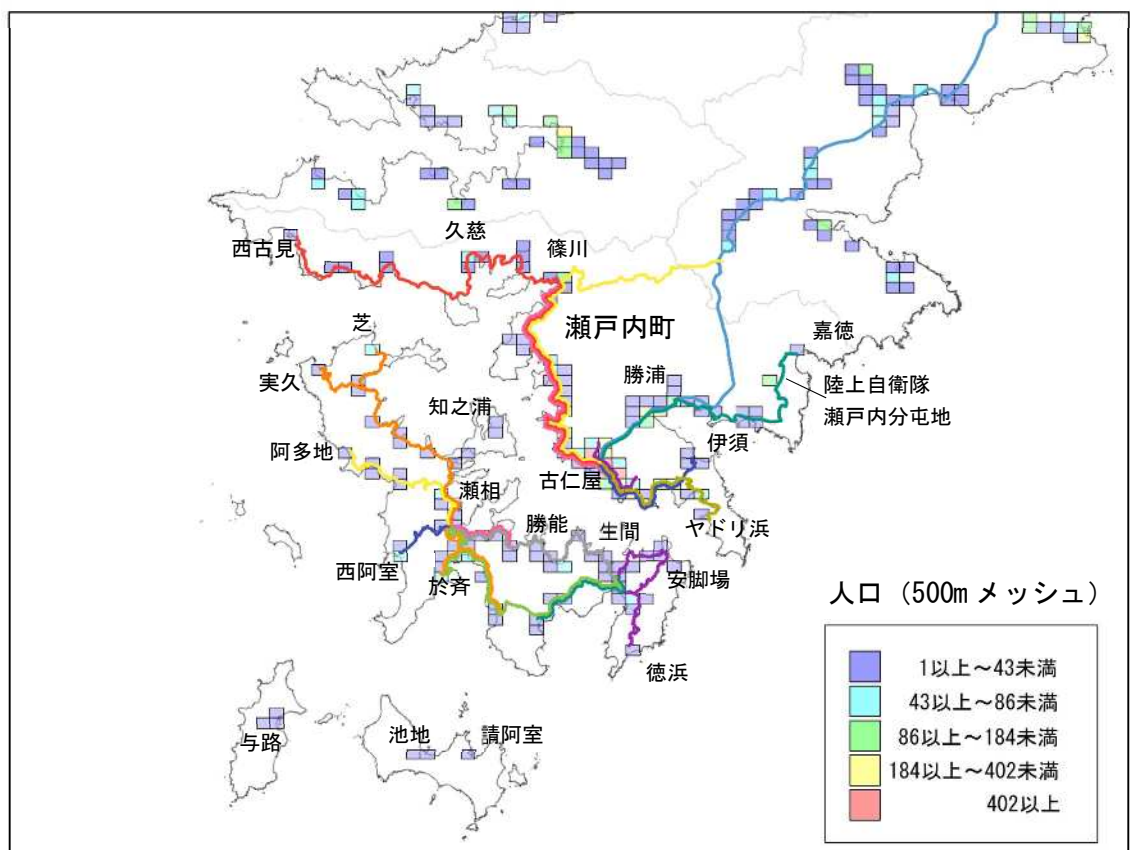


(4) 人口分布

本町の人口分布をみると、奄美大島側では海岸沿いに集落が点在しており、特に古仁屋や勝浦に人口が集積している。加計呂麻島においても海岸沿いに集落が多いものの、道路が港から放射状に延びているため、路線バスで各集落を回るためには多くのバス系統の設定が必要となっている。請島、与路島では港周辺に集落が分布している。

本町を通る公共交通と併せて確認すると、しまバス、瀬戸内海浜バス、加計呂麻バスの3つの路線バスによって多くの系統が運行されており、ほとんどの集落がその運行経路に含まれている。ただし、加計呂麻島の知之浦、与路島、請島においては、人が住んでいるにもかかわらず付近を公共交通が運行していない交通空白が発生している。

図表 人口分布と公共交通（瀬戸内町）



※色付きの線は公共交通の各種系統を表す。詳細は第4章を参照。

資料）国勢調査

第2章 | 地域概況



(5) 通勤・通学流動

他の自治体から本町への通勤・通学の状況を見ると、奄美市からの通勤・通学者が 197 人と最も多く、次いで宇検村が 24 人、龍郷町が 8 人となっている。一方、本町からの通勤・通学の状況を見ると、奄美市への通勤・通学者が 117 人と最も多く、次いで宇検村が 24 人、龍郷町が 6 人となっている。奄美市については本町への流入が本町からの流出を大きく上回っており、奄美市に住みながら瀬戸内町へ通勤・通学する人の多さがうかがえる。また、熊本市や薩摩川内市との間の流出入も特徴的であり、漁業従事者の動きが表れていると考えられる。

図表 瀬戸内町への通勤・通学者数（令和 2 年）



自治体	瀬戸内町へ [人]
奄美市	197
宇検村	24
龍郷町	8
鹿児島市	5
熊本市	3

図表 瀬戸内町からの通勤・通学者数（令和 2 年）



自治体	瀬戸内町から [人]
奄美市	117
宇検村	24
龍郷町	6
鹿児島市	4
薩摩川内市	3

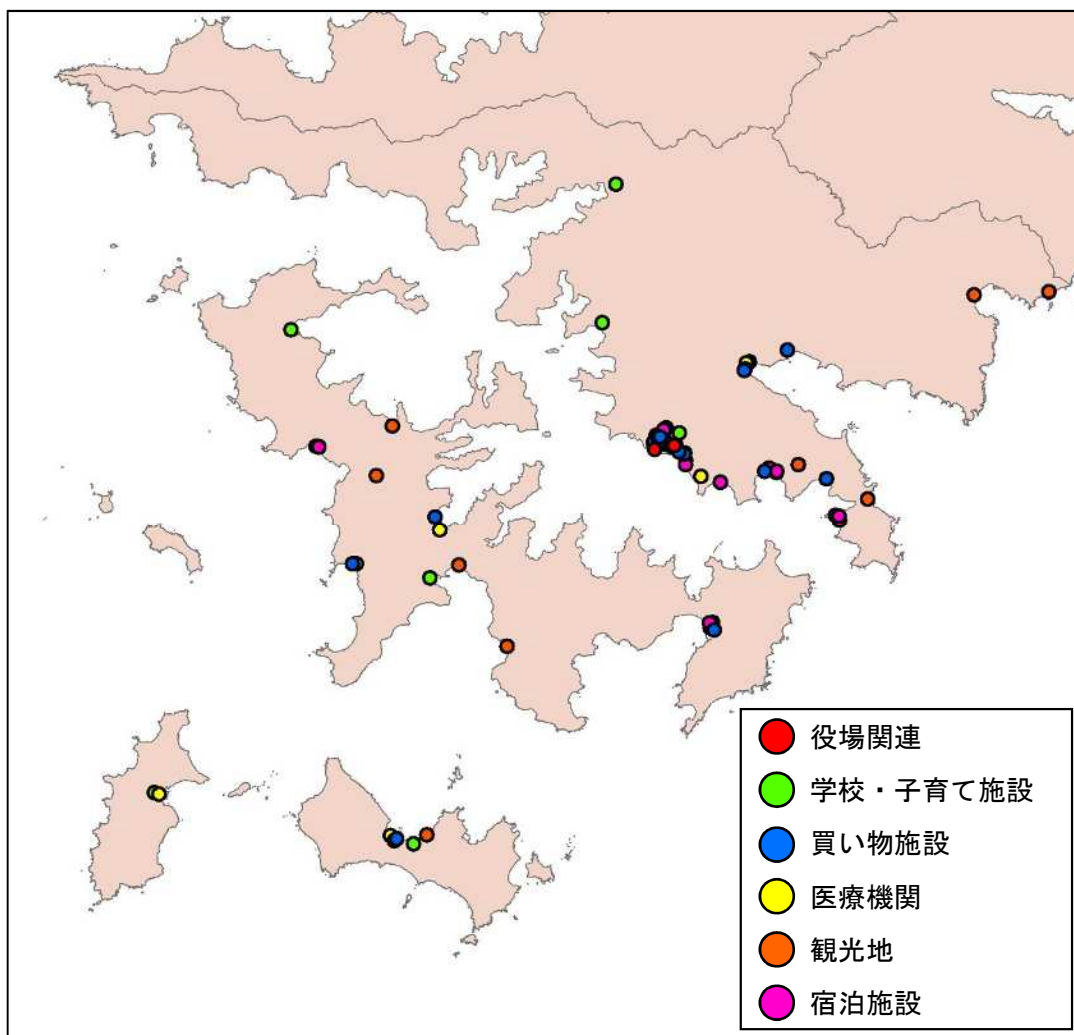


3 移動目的地となる主な施設の状況

(1) 主要施設の分布

本町の主要施設の分布は以下の通りとなっている。奄美大島側においては古仁屋以東に多くの施設が分布しており、西部では生活サービスを受けづらくなっている。加計呂麻島や請島、与路島においては、港を中心に主要施設が分布している。

図表 主要施設の分布

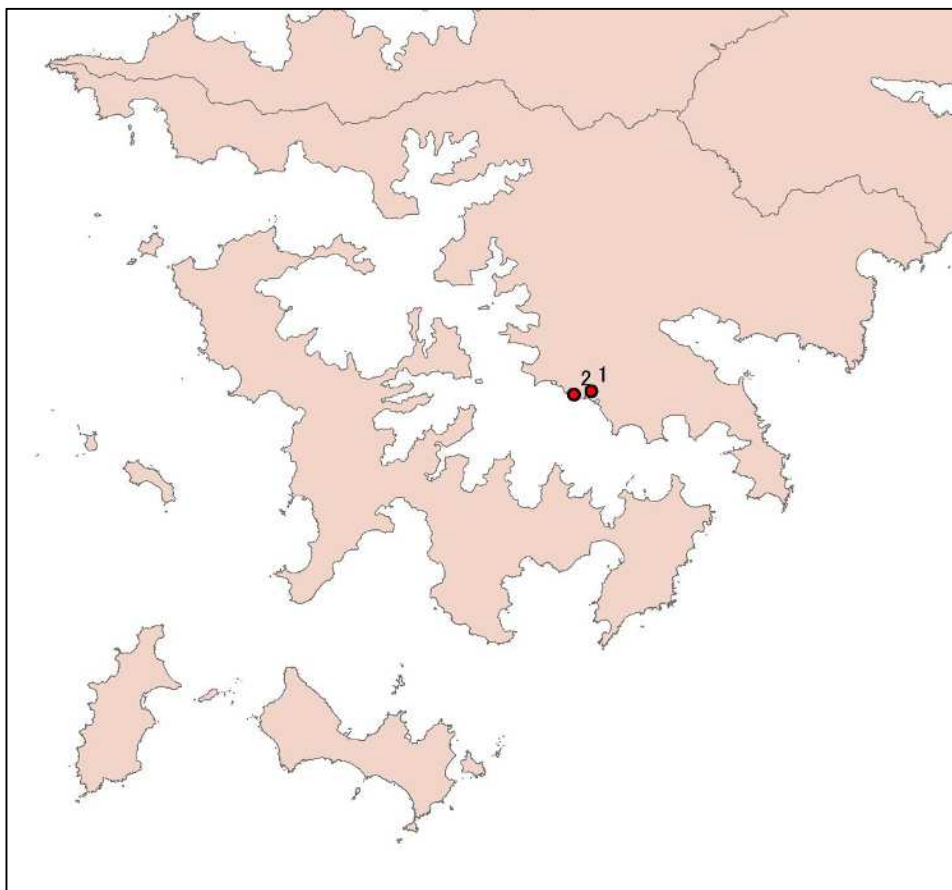




(2) 役場関連施設の分布

本町の役場関連施設の分布は以下の通りとなっている。

図表 役場関連施設の分布



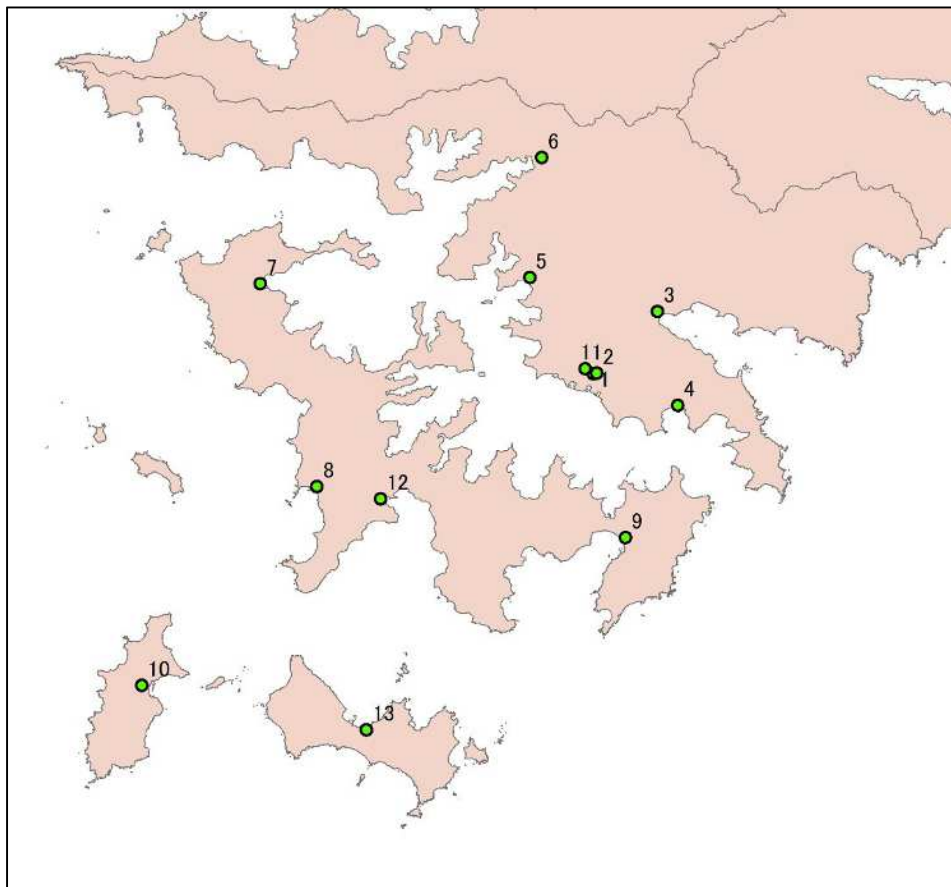
No.	施設名
1	瀬戸内町役場
2	せとうち海の駅



(3) 学校・子育て施設の分布

本町の学校・子育て施設の分布は以下の通りとなっている。

図表 学校・子育て施設の分布



No.	施設名	No.	施設名
1	瀬戸内町立古仁屋小学校	8	瀬戸内町立西阿室小学校
2	瀬戸内町立古仁屋中学校	9	瀬戸内町立諸鈍小中学校
3	瀬戸内町立阿木名小中学校	10	瀬戸内町立与路小中学校
4	瀬戸内町立嘉鉄小学校	11	鹿児島県立古仁屋高等学校
5	瀬戸内町立油井小中学校	12	瀬戸内町立伊子茂小中学校
6	瀬戸内町立篠川小中学校	13	瀬戸内町立池地小中学校
7	瀬戸内町立薩川小学校		

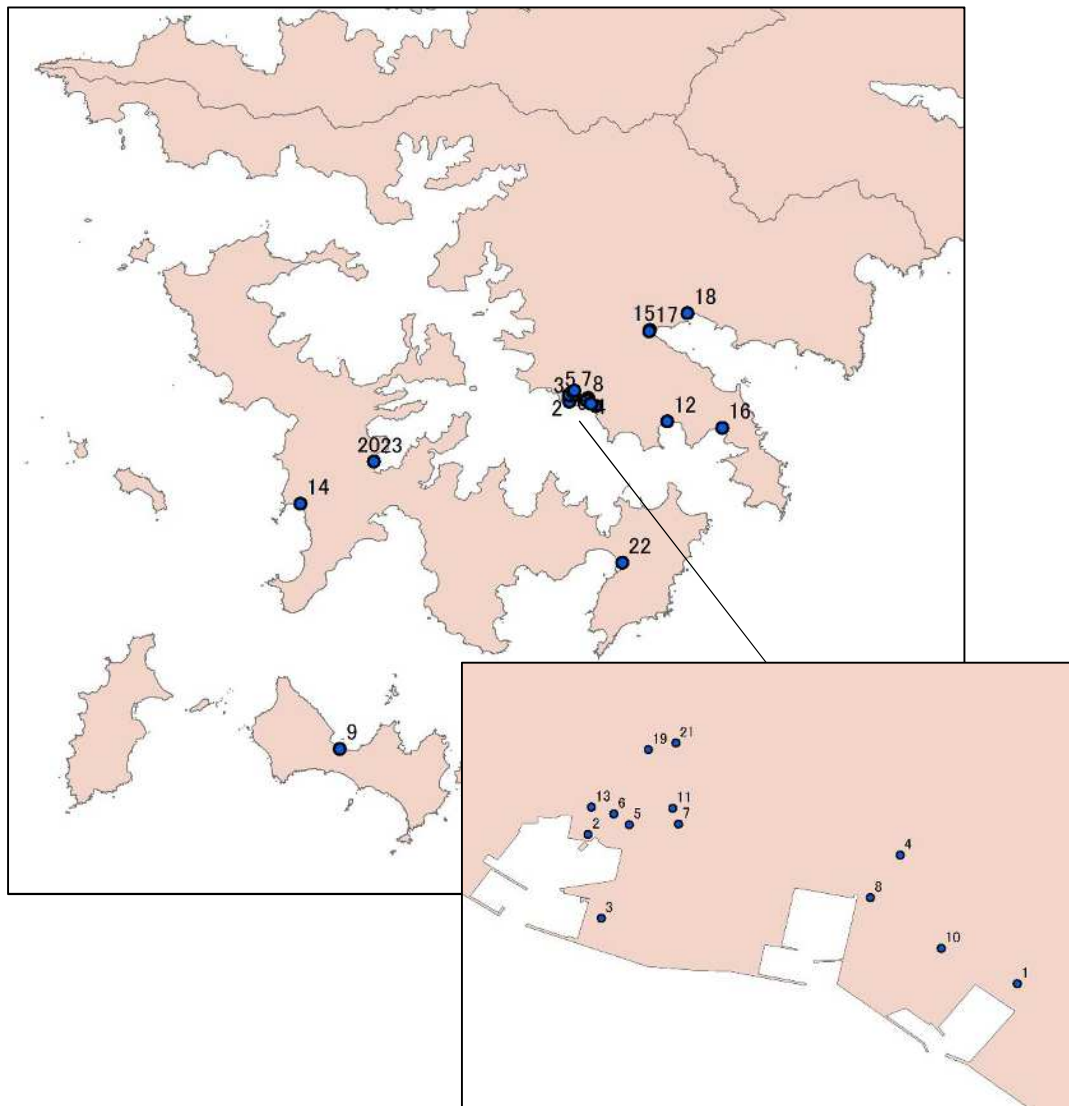
第2章 | 地域概況



(4) 買い物施設の分布

本町の買い物施設の分布は以下の通りとなっている。

図表 買い物施設の分布



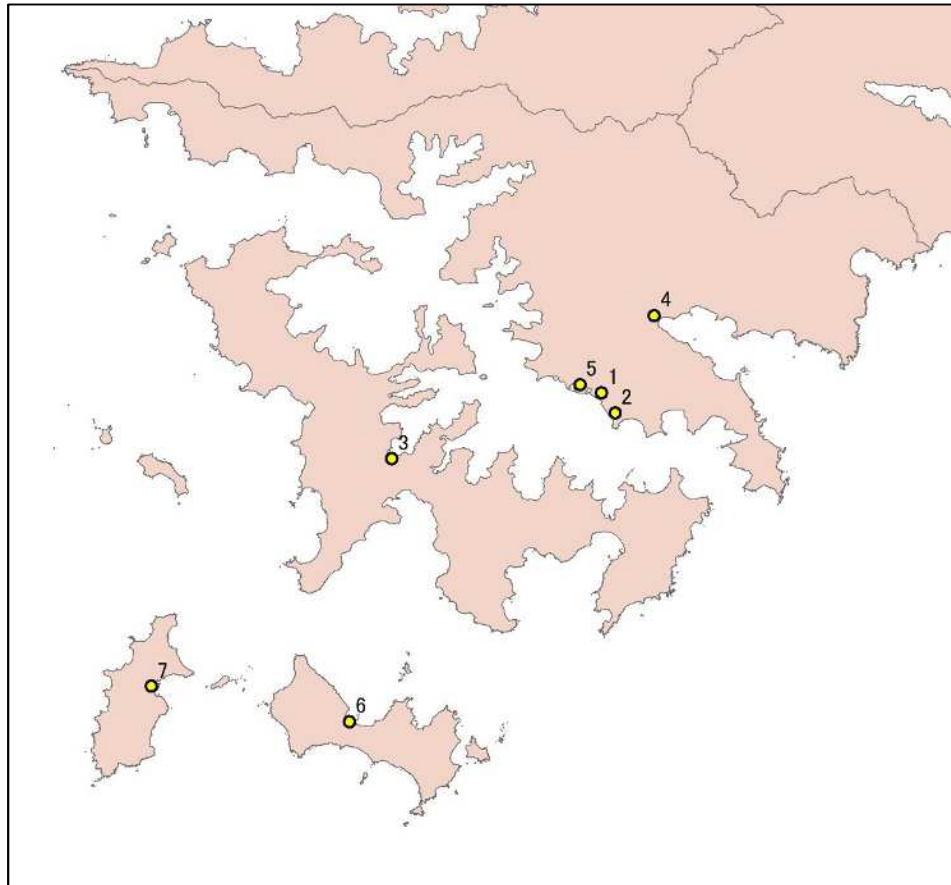
No.	施設名	No.	施設名
1	ストアーとくなが	13	ドラッグストア マツモトキヨシ 瀬戸内店
2	Aコープ 瀬戸内店	14	茂岡売店
3	せとうち海の駅	15	阿部商店
4	みねた商店	16	勇商店
5	扇屋	17	アイショップ 西岡店
6	ファミリーマート 瀬戸内店	18	里商店
7	新栄青果店	19	津留商店
8	せとうち物産館	20	美咲商店
9	益岡商店	21	扇屋（支店）
10	栄田商店	22	林商店
11	みのる商店	23	いっちゃむん市場
12	重満商店		



(5) 医療機関の分布

本町の医療機関の分布は以下の通りとなっている。

図表 医療機関の分布



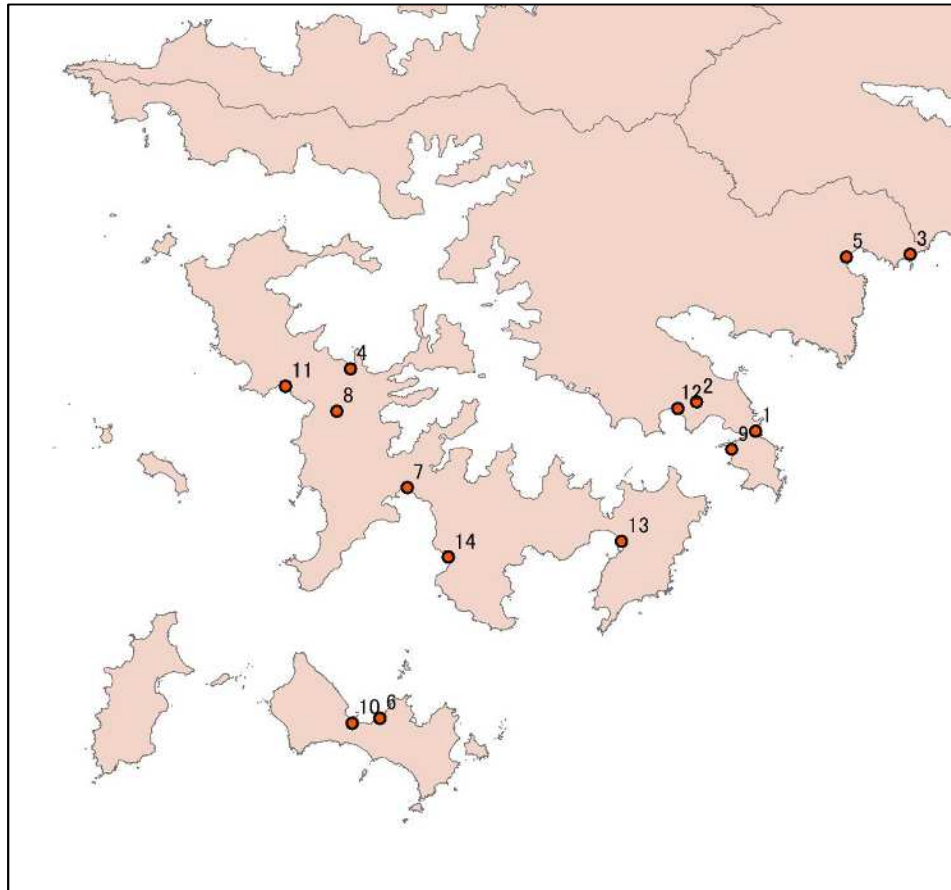
No.	施設名
1	瀬戸内町立へき地診療所
2	瀬戸内徳洲会病院
3	加計呂麻徳洲会診療所
4	南大島診療所
5	いづはら医院
6	瀬戸内町池地診療所
7	与路へき地診療所



(6) 観光地の分布

本町の観光地の分布は以下の通りとなっている。

図表 観光地の分布



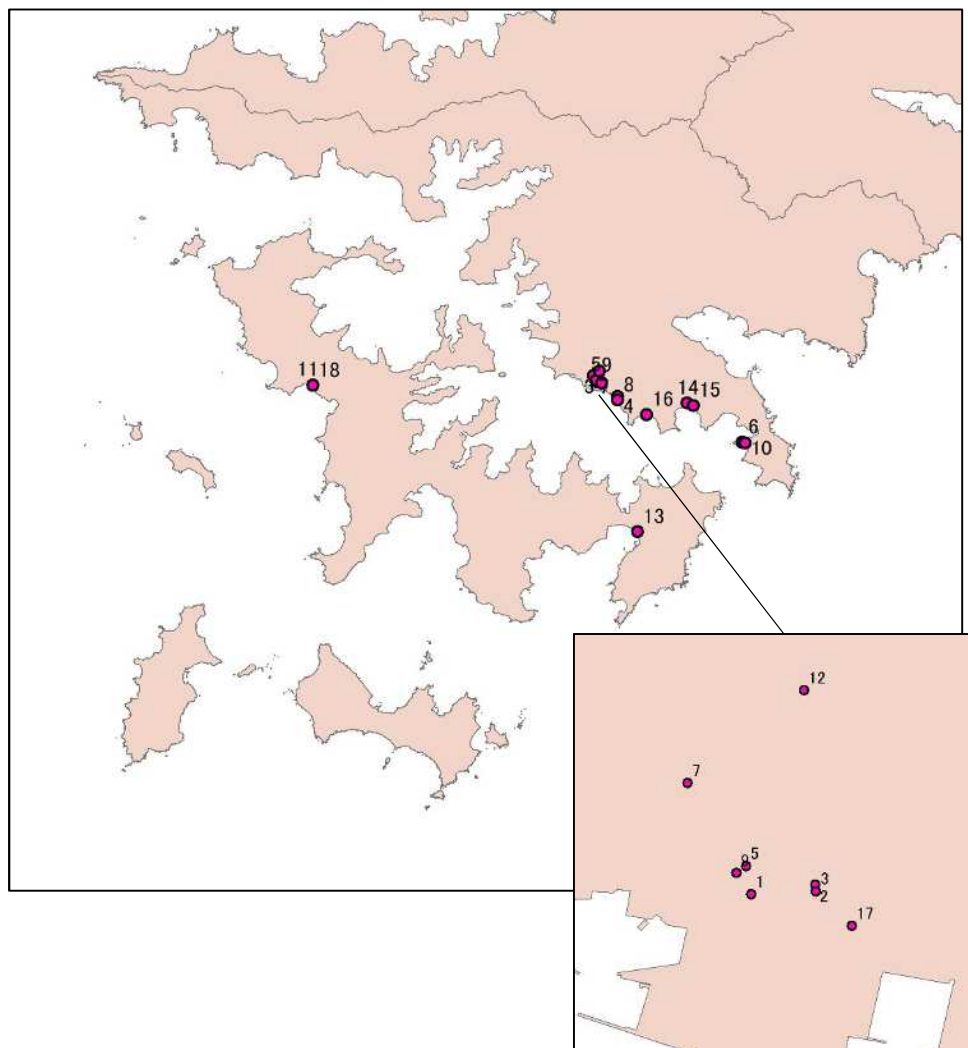
No.	施設名	No.	施設名
1	ホノホシ海岸	8	嘉入の滝
2	ハートが見える風景	9	ヤドリ浜
3	篠穂の滝	10	デイゴとガジュマルの巨木
4	武名のガジュマル	11	須子茂海岸
5	嘉徳海岸	12	嘉鉄ビーチ
6	クンマ海岸	13	諸鈍デイゴ並木
7	於斉のガジュマル	14	佐知克海岸



(7) 宿泊施設の分布

本町の宿泊施設の分布は以下の通りとなっている。

図表 宿泊施設の分布



No.	施設名	No.	施設名
1	Sauna & Stay	10	アマミホシゾラビレッジ ヤドリ浜
2	ライブストイン奄美	11	伝泊 海みる屋根の宿
3	サンフラワーシティホテル	12	昭和荘
4	casa grande	13	奄美の宿 ぐっど・ぐりーん
5	Goblin's house	14	リゾネッタヴィラ・イン・嘉鉄
6	ザ・シーン	15	お宿ねぷす
7	cafe&stay notA	16	ゼログラヴィティ清水ヴィラ
8	素泊まり&海遊び with DiO	17	Joyjoy奄美
9	ビジネスホテルプラザせとうち	18	woodville house kakeroma

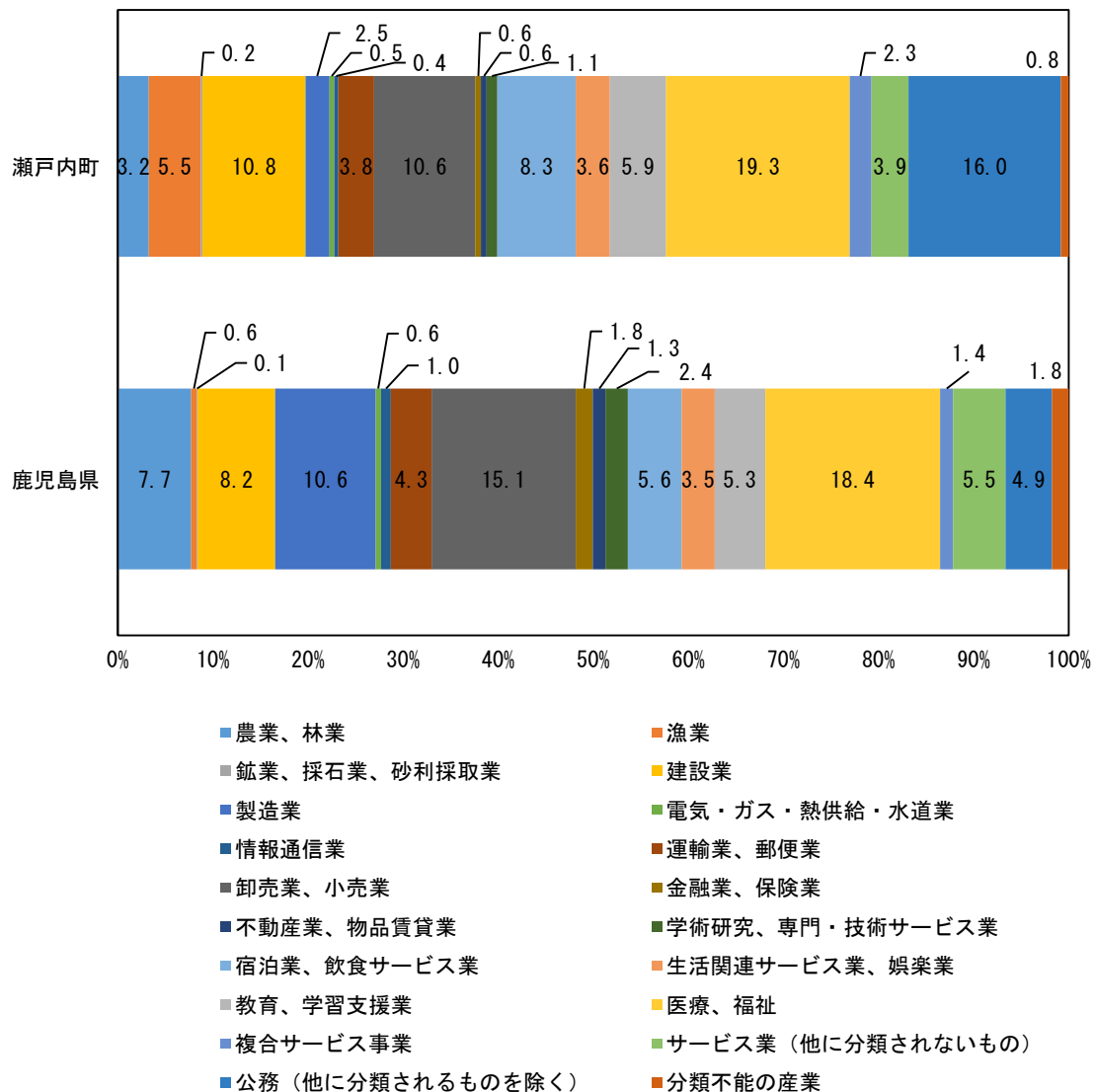
第2章 | 地域概況



4 産業動向

本町の産業別就業者数割合をみると、鹿児島県全体と比較して「漁業」や、「宿泊業、飲食サービス業」、「公務」等の割合が高くなっている。特に「漁業」が本町の特徴的な産業となっており、クロマグロの養殖等を行っている。

図表 瀬戸内町及び鹿児島県の産業別就業者数（令和2年）



資料）国勢調査

第2章 | 地域概況

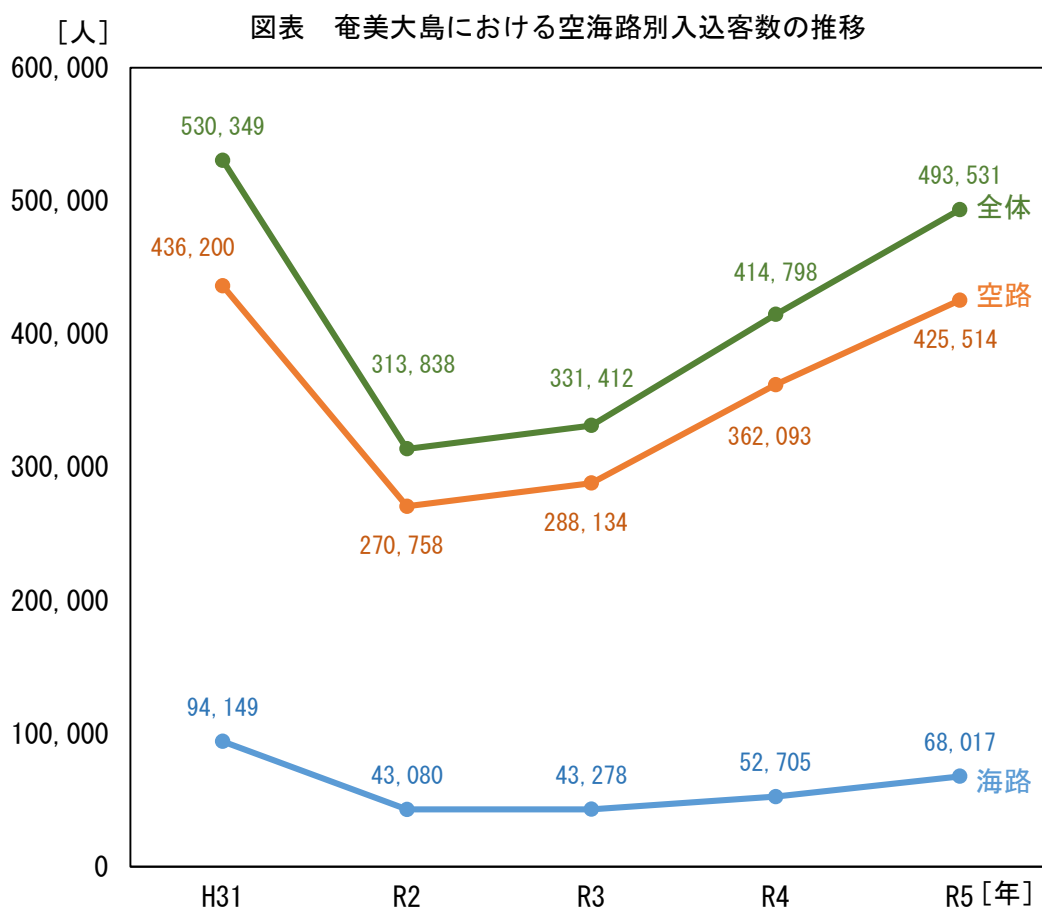


5 観光動向

(1) 入込客数

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

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



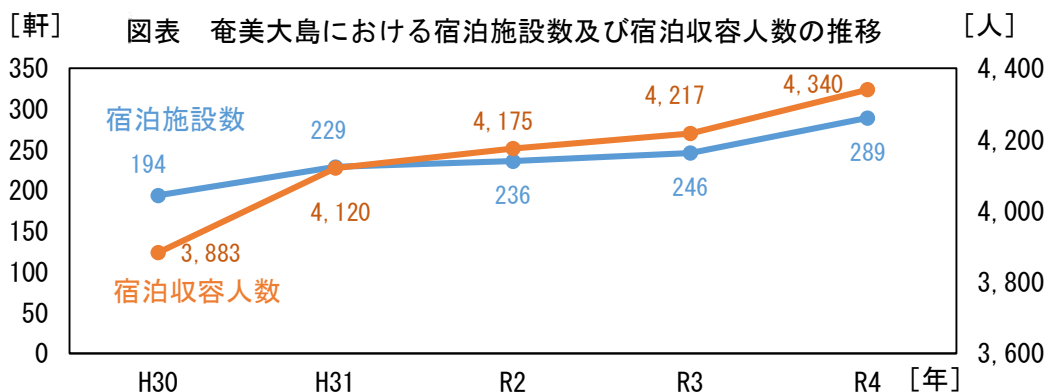
資料) 奄美群島観光の動向[令和5年] (一般社団法人奄美群島観光物産協会・鹿児島県大島支庁)

第2章 | 地域概況



(2) 宿泊施設数

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

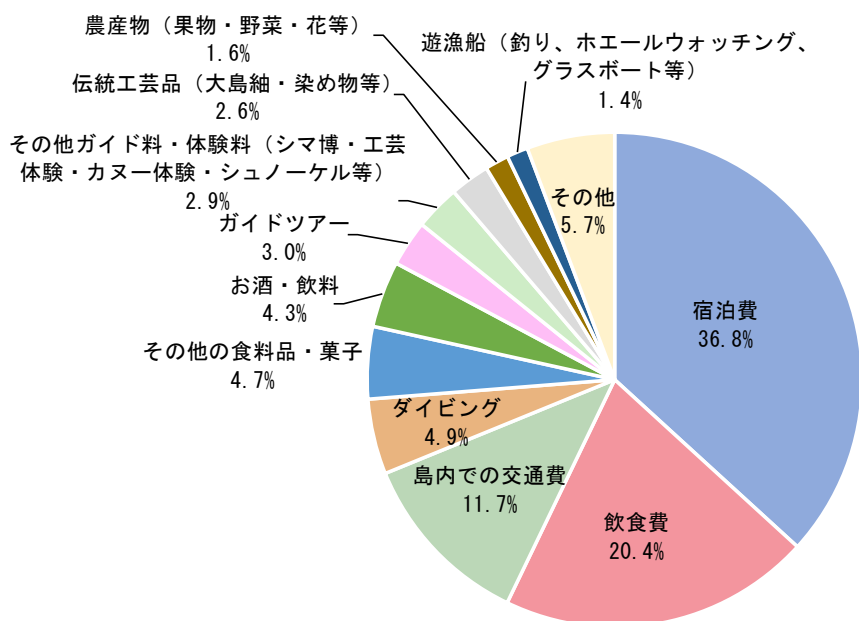


資料) 奄美群島観光の動向 (鹿児島県大島支庁)

(3) 奄美群島全体の一人当たりの観光消費額内訳

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

図表 奄美群島全体の一人当たりの観光消費額内訳



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

※割合が少ない項目は「その他」として計上している。

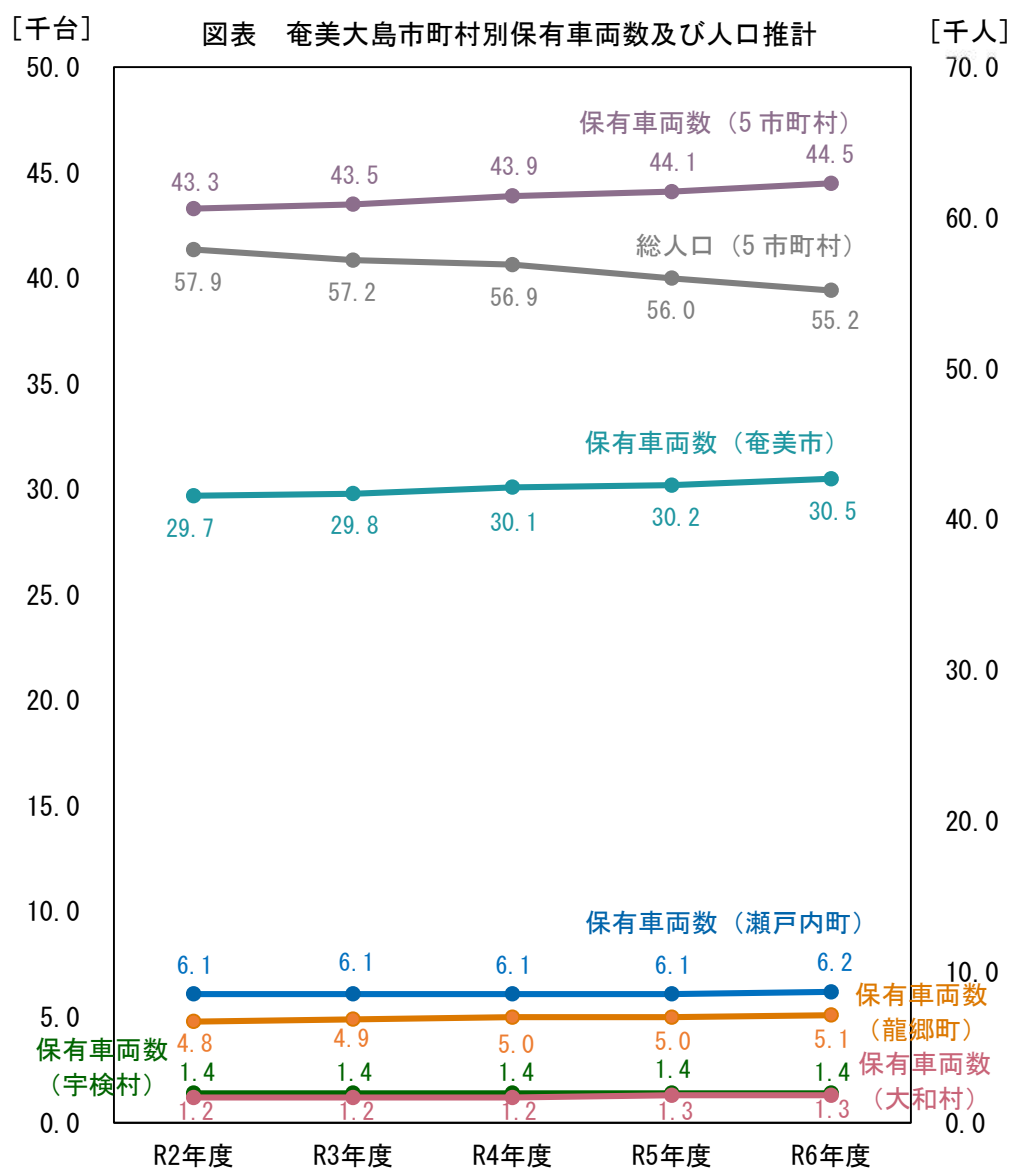
第2章 | 地域概況



6 その他の地域概況

(1) 保有車両台数

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



資料) 一般社団法人 奄美自動車連合会より提供

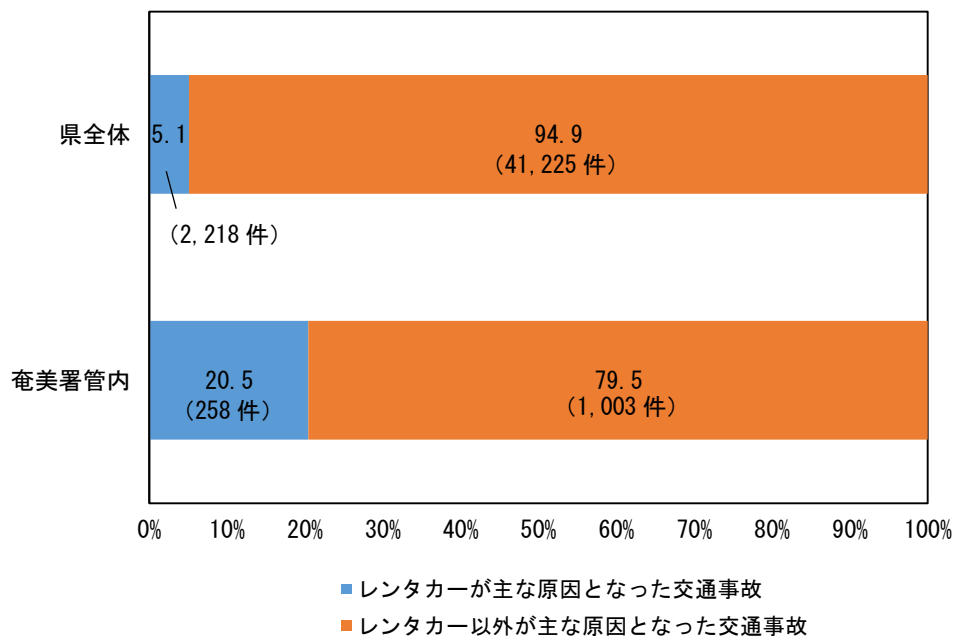
第2章 | 地域概況



(2) レンタカー事故の割合

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

図表 令和 5 年度における交通事故に占めるレンタカー事故の割合



資料) 南海日日新聞による統計



1 瀬戸内町長期振興計画

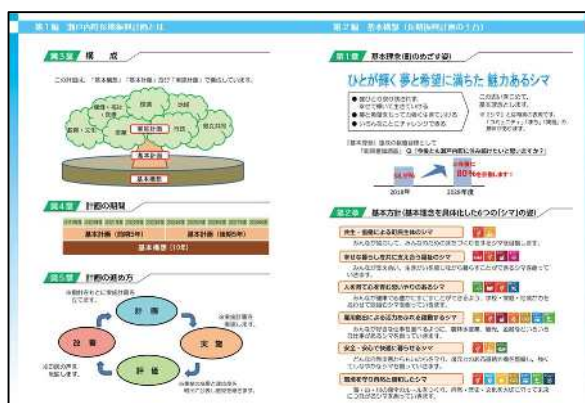
(1) 計画の期間

計画の期間は平成 31 年から令和 10 年となっている。

(2) 基本理念

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

図表 瀬戸内町長期振興計画



(3) 基本方針

以下の 6 つを基本方針として定めている。

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

(4) 瀬戸内町地域公共交通計画と関連する内容

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

第3章 | 上位・関連計画の整理



2 瀬戸内町まち・ひと・しごと創生総合戦略

(1) 計画の期間

計画の期間は令和2年度から令和6年度となっている。

(2) 将来像

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

図表 瀬戸内町まち・ひと・しごと創生総合戦略



(3) 基本目標

以下の4つを基本目標として定めている。

基本目標1 瀬戸内町における安定した雇用を創出する

基本目標2 瀬戸内町への新しい人の流れをつくる

基本目標3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる

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

(4) 瀬戸内町地域公共交通計画と関連する内容

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

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



3 瀬戸内みらい展望2050

(1) 計画の期間

計画の期間は令和2年から令和6年となっている。

(2) 将来像

以下の7つを基本目標として定めている。

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

(3) 瀬戸内町地域公共交通計画と関連する内容

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

(以下、「瀬戸内みらい展望2050」より引用)

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



1 本町の公共交通

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

図表 本町の公共交通



第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割

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

※1 事前予約があった場合のみヤドリ浜まで運行

※2 事前予約があった場合のみ嘉徳まで運行

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割

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

※3 事前予約があった場合のみ運動公園まで運行

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割

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

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体

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

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体

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

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体

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

第4章 | 公共交通の運行状況



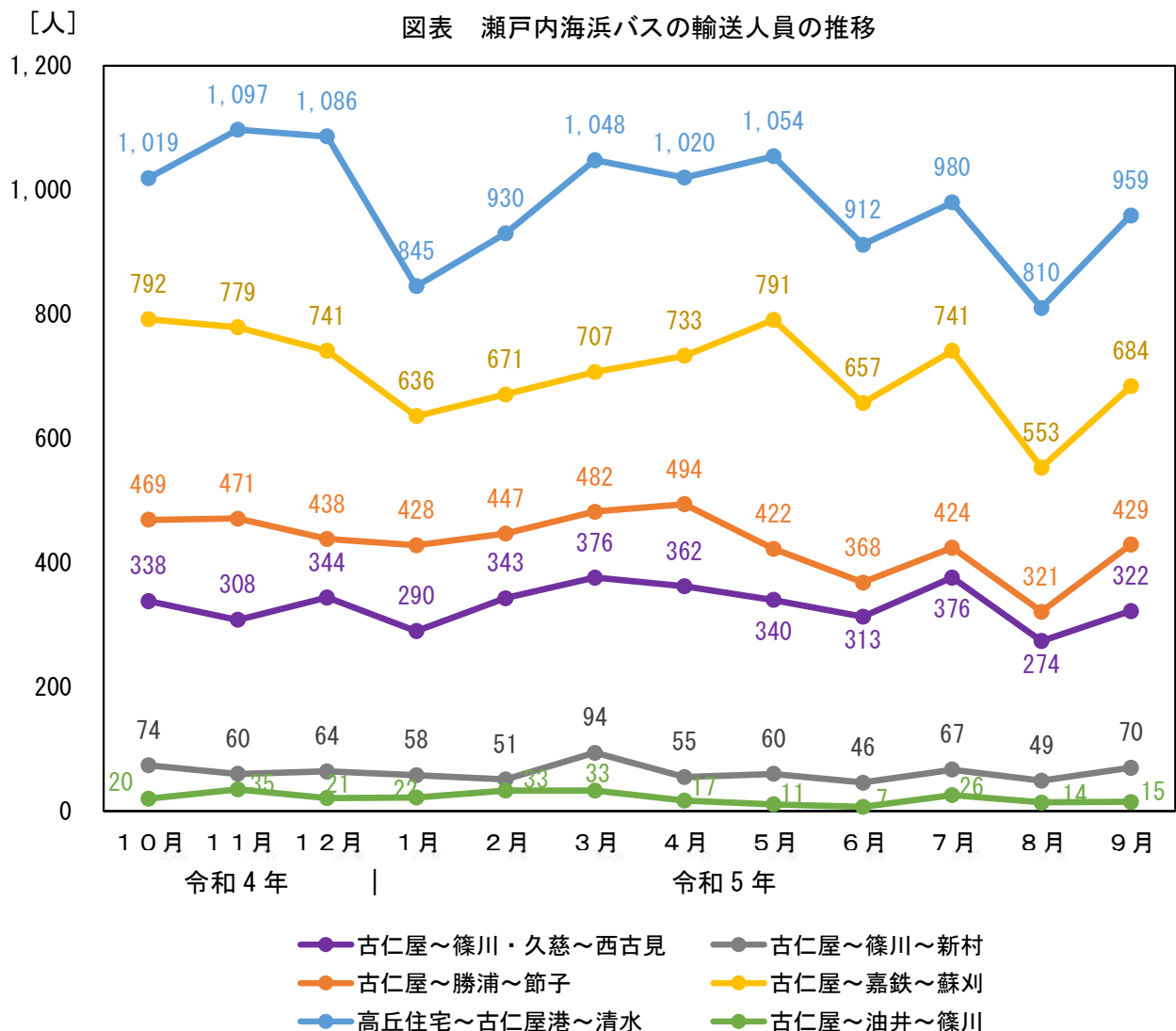
2 廃止路線代替バス（瀬戸内海浜バス）の運行状況

(1) 運行概要

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

(2) 利用状況

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



第4章 | 公共交通の運行状況



3 廃止路線代替バス（加計呂麻バス）の運行状況

（1）運行概要

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

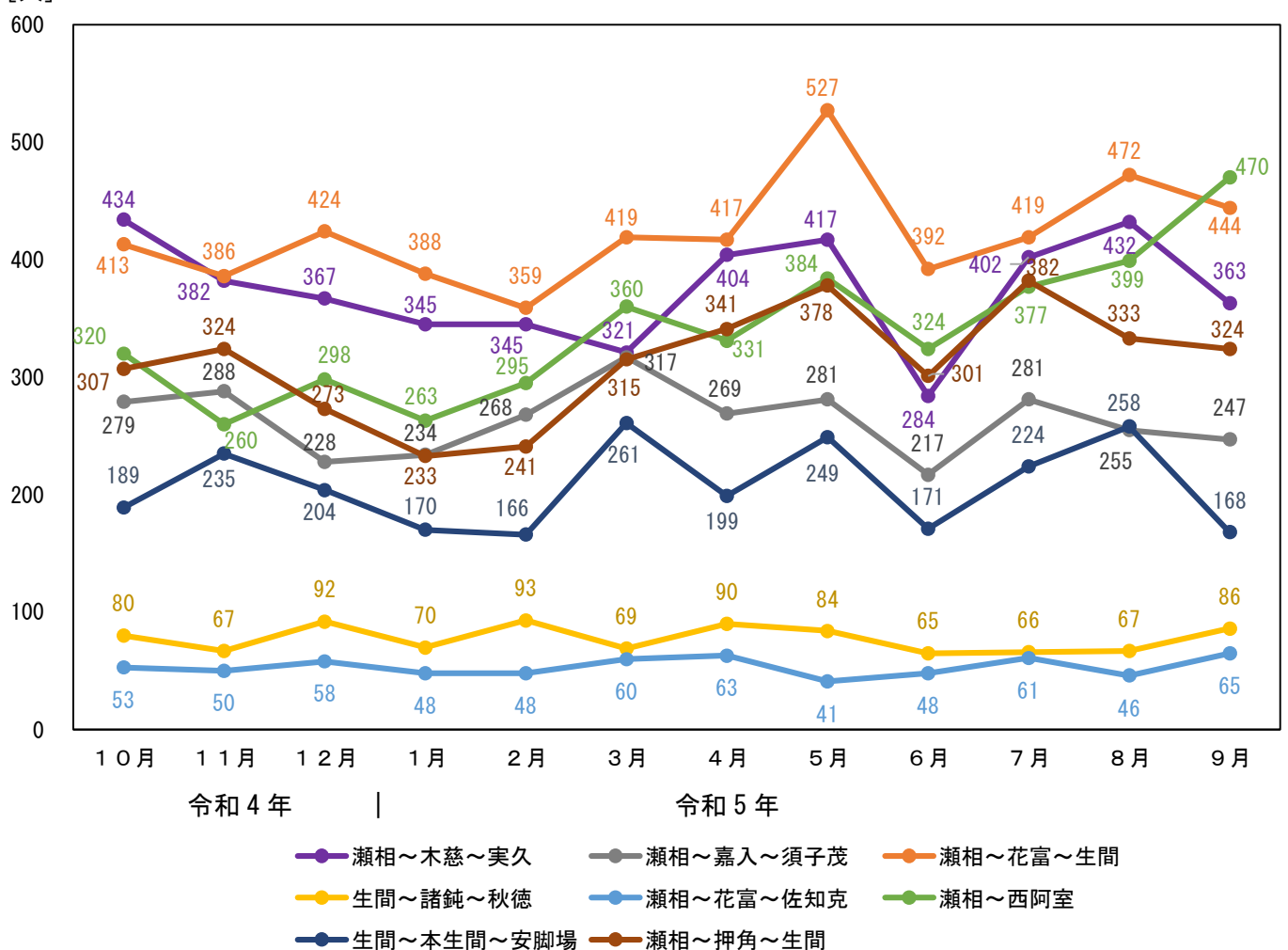
本島唯一の公共交通であるうえ、ドライバーと島民のコミュニケーションが密にとられており、単に移動手段としてだけでなく、島民の生活を支える重要な事業となっている。

（2）利用状況

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

[人]

図表 加計呂麻バスの輸送人員の推移





1 アンケート概要

(1) 調査期間

令和6年8月15日～9月27日

(2) 目的

本町が抱える公共交通の課題や住民の移動傾向を把握することを目的とし、アンケート調査を実施する。また、既存の情報に基づいて今後本町での実施が想定される事業について、実現可能性の検討やプレイヤー確保に向けた情報を収集する。

(3) 対象者

1,500世帯（回答数415件、回収率27.7%）

(4) 調査方法

調査票及びwebアンケート用のURL（QRコード）を対象者に郵送することで実施。
回答を記入した調査票の返送か、webアンケートへの入力により回答を回収。

(5) 調査項目

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

第5章 | 住民アンケート

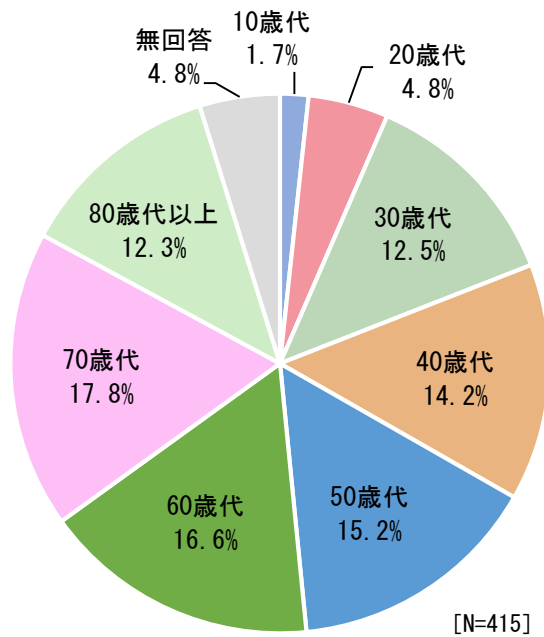


2 アンケート結果

(1) 基本項目

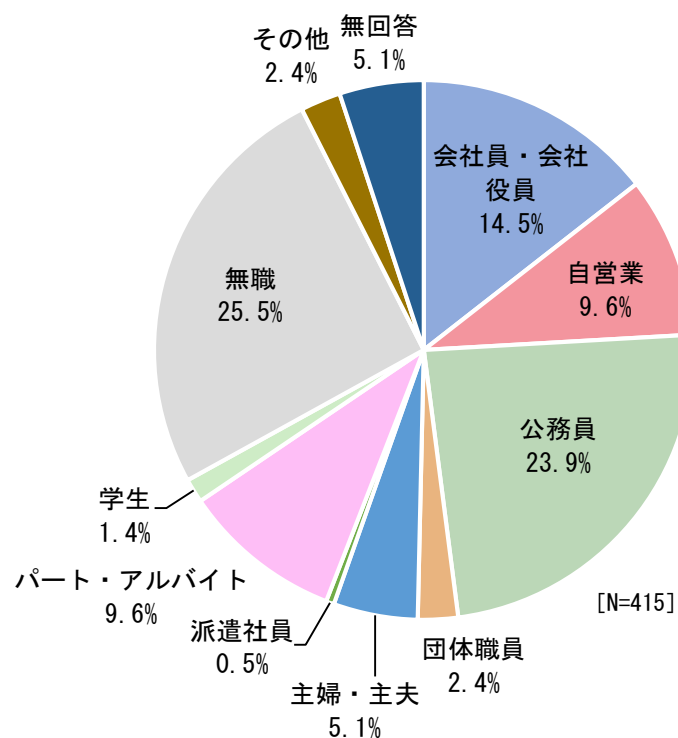
① 年代

年代について、「70 歳代」が 17.8%と最も多く、次いで「60 歳代」が 16.6%、「50 歳代」が 15.2%と多くなっている。



② 職業

職業について、「無職」が 25.5%と最も多く、次いで「公務員」が 23.9%、「会社員・会社役員」が 14.5%と多くなっている。

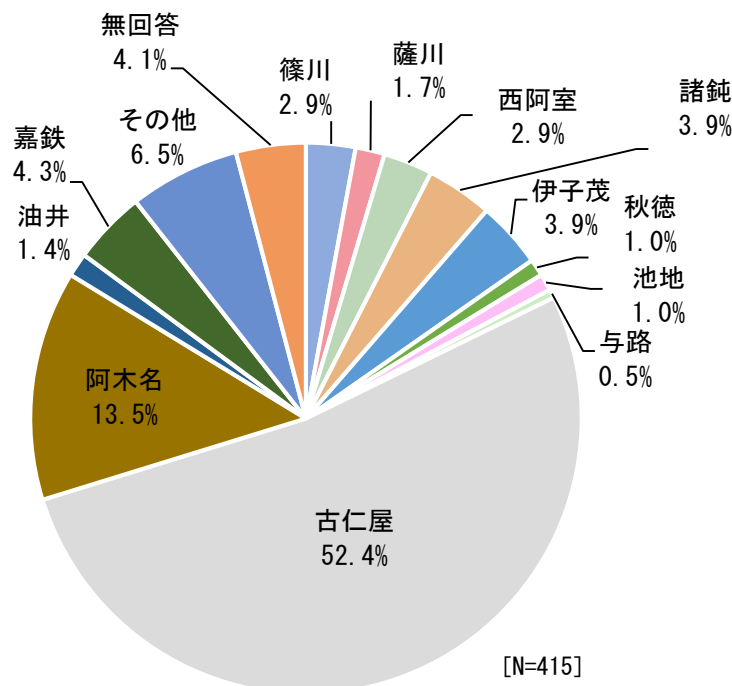


第5章 | 住民アンケート



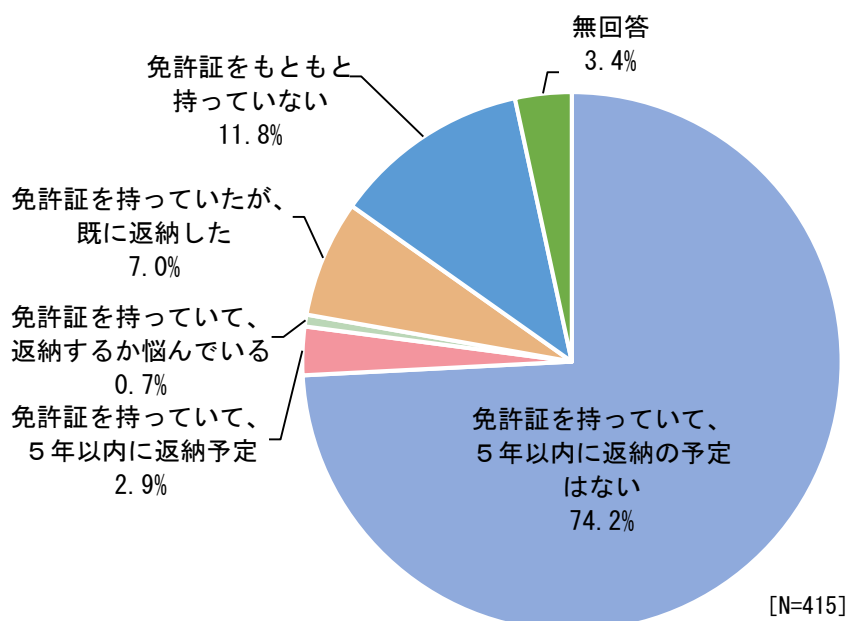
③ 居住地

居住地について、「古仁屋」が 52.4%と最も多く、次いで「阿木名」が 13.5%、「嘉鉄」が 4.3%と多くなっている。



④ 運転免許証の保有状況

運転免許証の保有状況について、「免許証を持っていて、5年以内に返納の予定はない」が 74.2%と最も多く、次いで「免許証をもともと持っていない」が 11.8%、「免許証を持っていたが、既に返納した」が 7.0%と多くなっている。

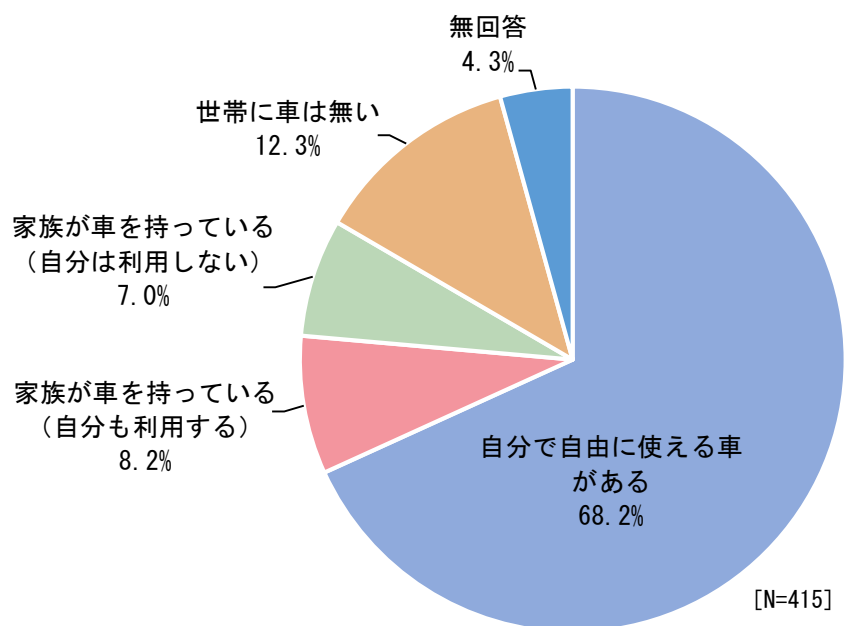


第5章 | 住民アンケート



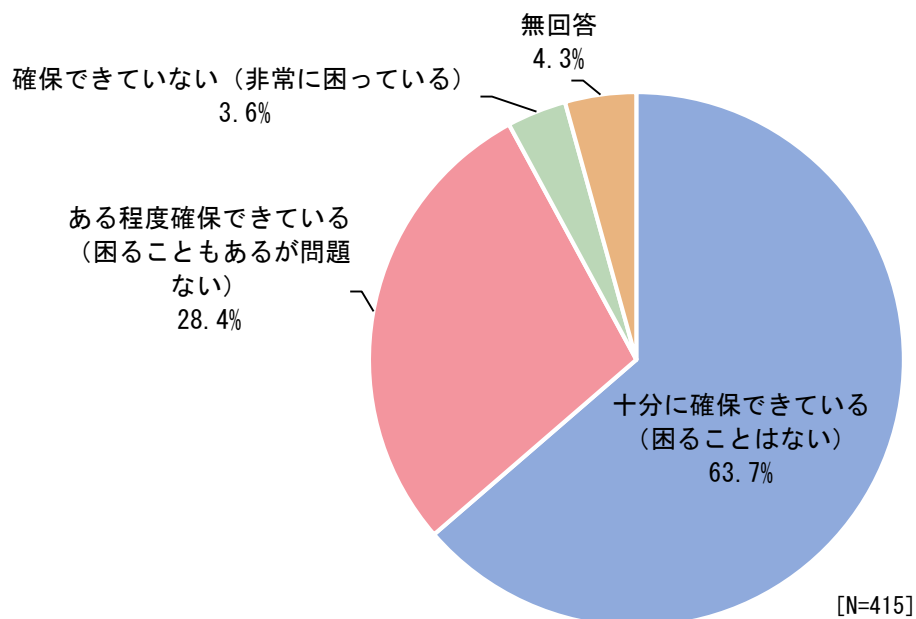
⑤ 車の保有状況

車の保有状況について、「自分で自由に使える車がある」が 68.2%と最も多く、次いで「世帯に車は無い」が 12.3%、「家族が車を持っている（自分も利用する）」が 8.2%と多くなっている。



⑥ 外出時の移動手段

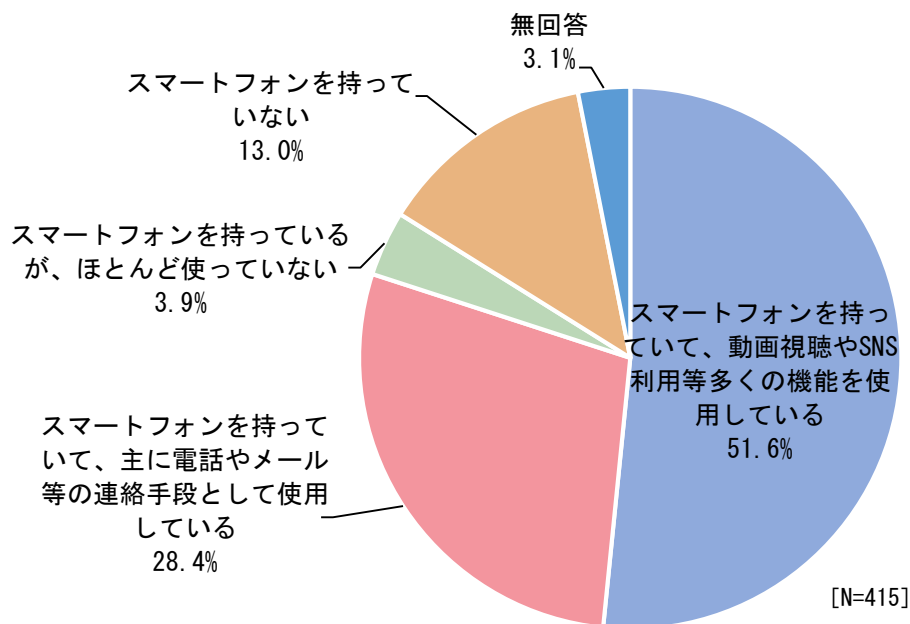
外出時の移動手段について、「十分に確保できている（困ることはない）」が 63.7%と最も多く、次いで「ある程度確保できている（困ることもあるが問題ない）」が 28.4%、「確保できていない（非常に困っている）」が 3.6%となっている。





⑦ スマートフォンの利用状況

スマートフォンの利用状況について、「スマートフォンを持っていて、動画視聴や SNS 利用等多くの機能を使用している」が 51.6%と最も多く、次いで「スマートフォンを持っていて、主に電話やメール等の連絡手段として使用している」が 28.4%、「スマートフォンを持っていない」が 13.0%と多くなっている。

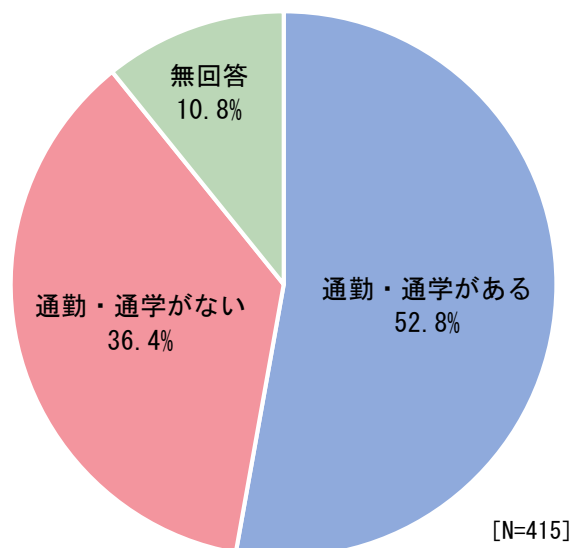




(2) 通勤・通学時の移動について

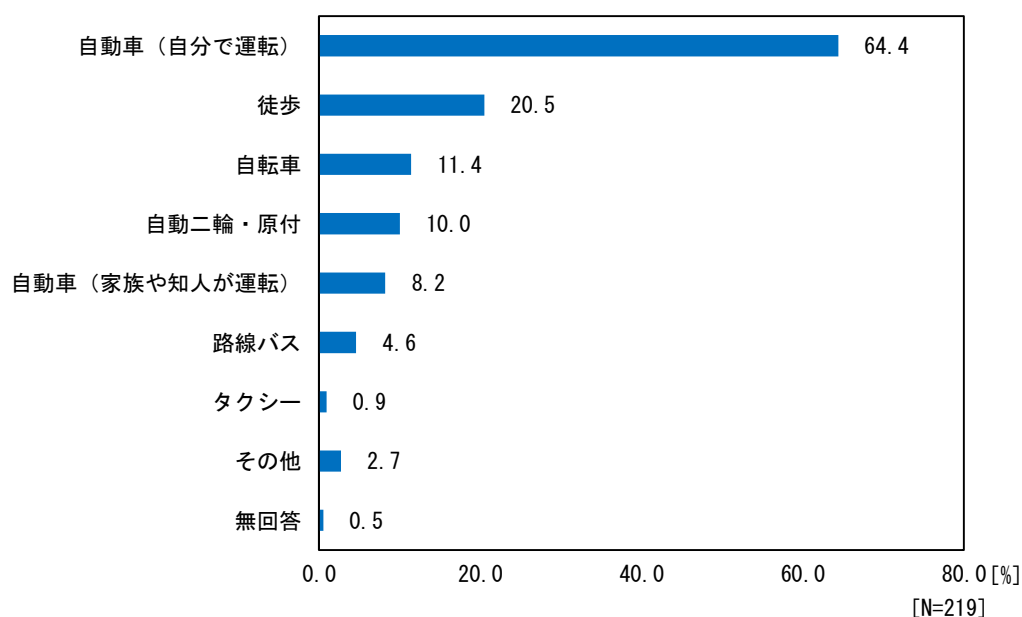
① 通勤・通学の有無

通勤・通学の有無について、「通勤・通学がある」が 52.8%、「通勤・通学がない」が 36.4%となっている。



② 通勤・通学時の移動手段（複数回答）

通勤・通学時の移動手段について、「自動車（自分で運転）」が 64.4%と最も多く、次いで「徒歩」が 20.5%、「自転車」が 11.4%と多くなっている。

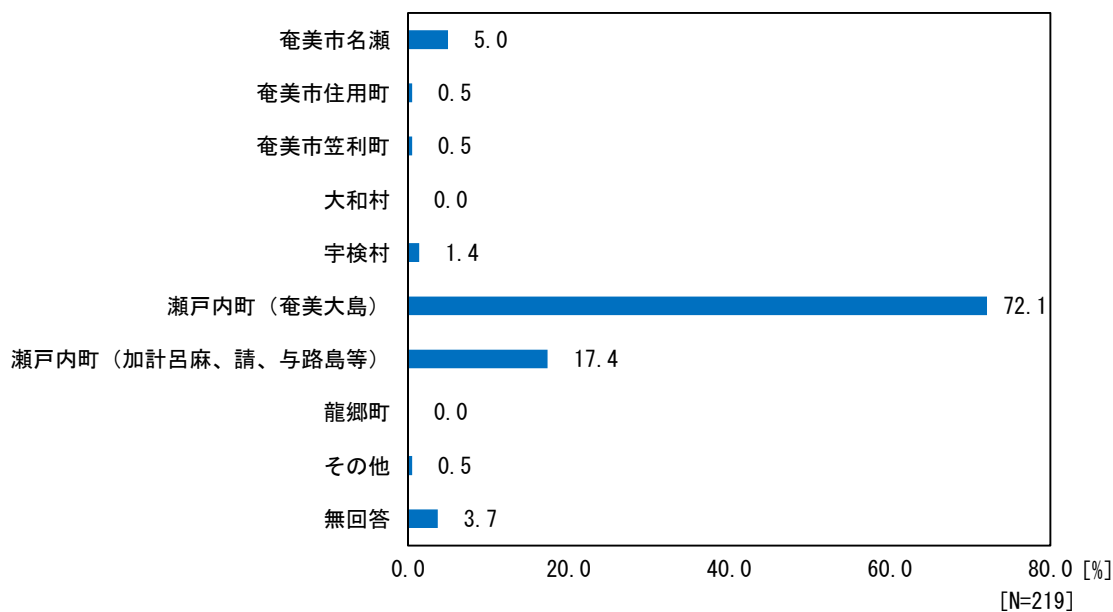


第5章 | 住民アンケート



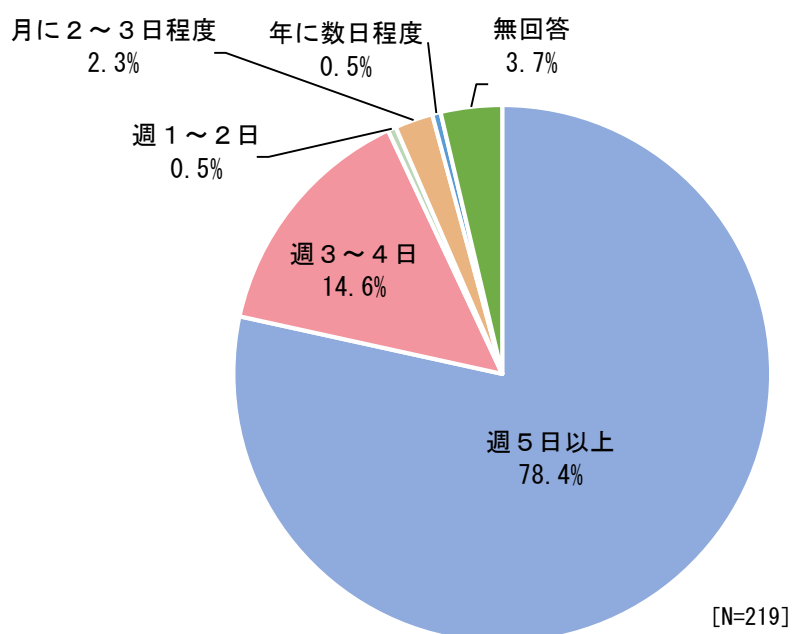
③ 通勤・通学先（複数回答）

通勤・通学先について、「瀬戸内町（奄美大島）」が 72.1%と最も多く、次いで「瀬戸内町（加計呂麻、請、与路島等）」が 17.4%、「奄美市名瀬」が 5.0%と多くなっている。



④ 通勤・通学の頻度

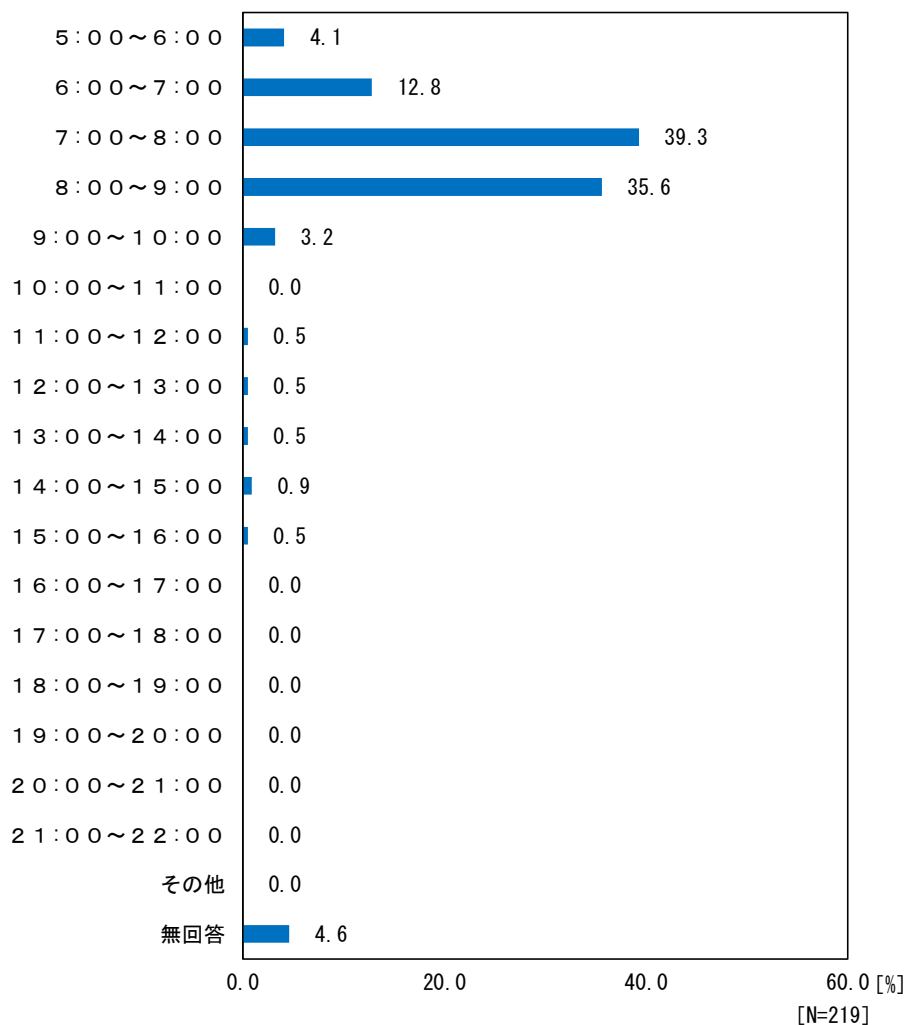
通勤・通学時の頻度について、「週5日以上」が 78.4%と最も多く、次いで「週3～4日」が 14.6%、「月2～3日程度」が 2.3%と多くなっている。





⑤ 通勤・通学時の出発時間（複数回答）

通勤・通学時の出発時間について、「7:00～8:00」が 39.3%と最も多く、次いで「8:00～9:00」が 35.6%、「6:00～7:00」が 12.8%と多くなっている。

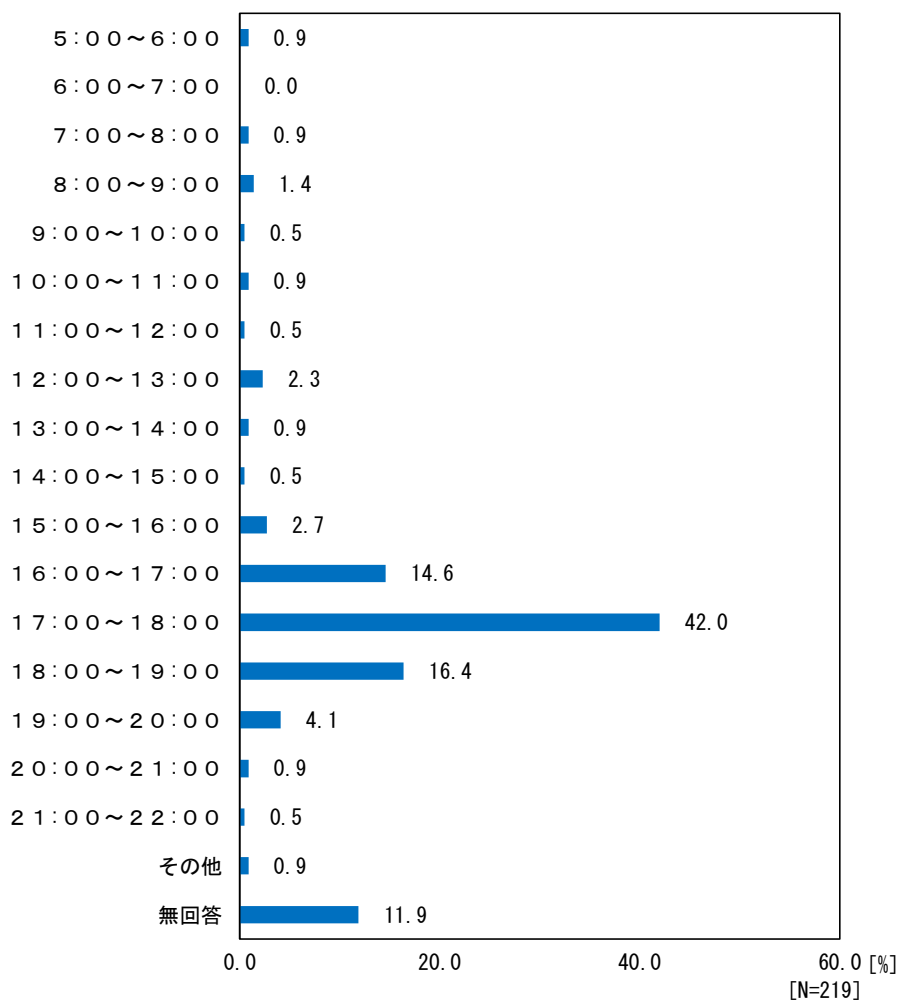


第5章 | 住民アンケート



⑥ 通勤・通学時の帰宅開始時間（複数回答）

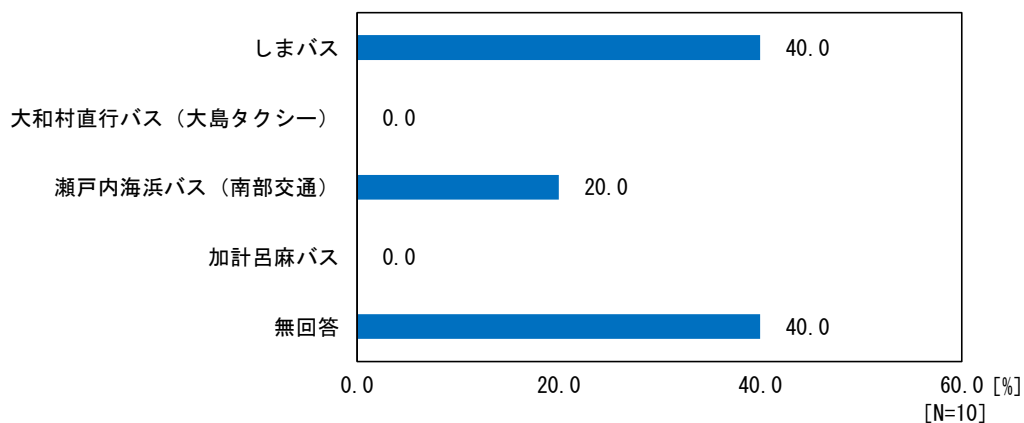
通勤・通学時の帰宅開始時間について、「17:00～18:00」が42.0%と最も多く、次いで「18:00～19:00」が16.4%、「16:00～17:00」が14.6%と多くなっている。





⑦ 通勤・通学で利用する路線バス（複数回答）

通勤・通学で利用する路線バスについて、「しまバス」が 40.0%と最も多く、次いで「瀬戸内海浜バス（南部交通）」が 20.0%となっている。

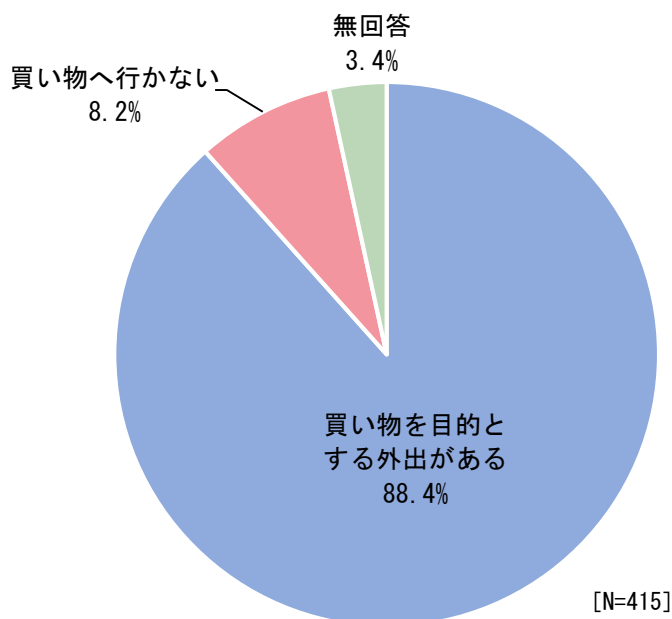




(3) 買い物時の移動について

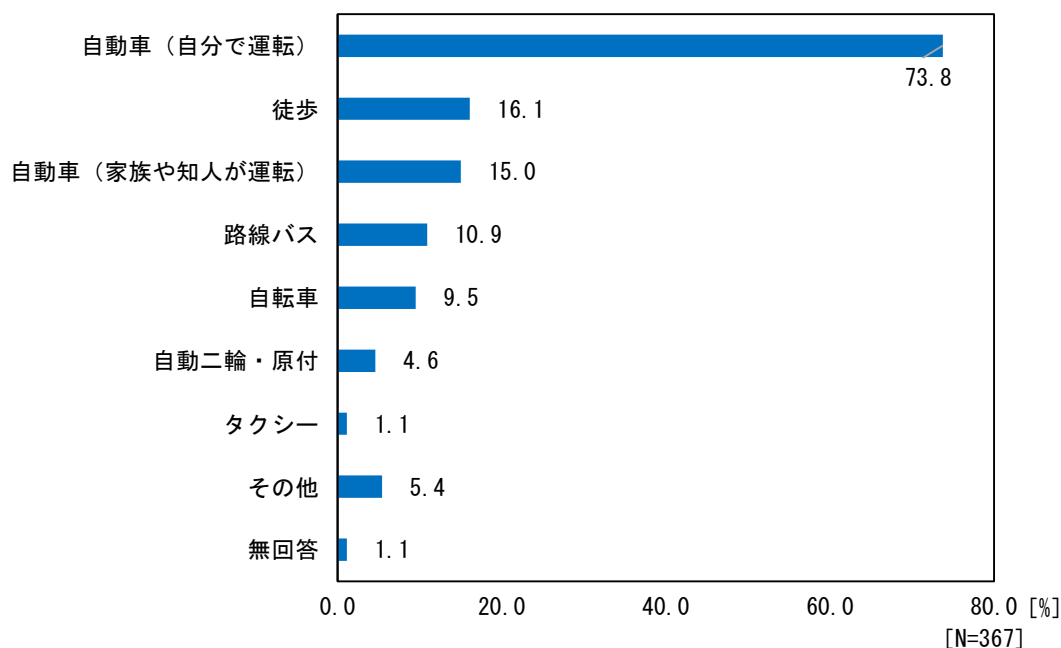
① 買い物を目的とする外出の有無

買い物を目的とする外出の有無について、「買い物を目的とする外出がある」が88.4%、「買い物へ行かない」が8.2%となっている。



② 買い物時の移動手段（複数回答）

買い物時の移動手段について、「自動車（自分で運転）」が73.8%と最も多く、次いで「徒歩」が16.1%、「自動車（家族や知人が運転）」が15.0%と多くなっている。

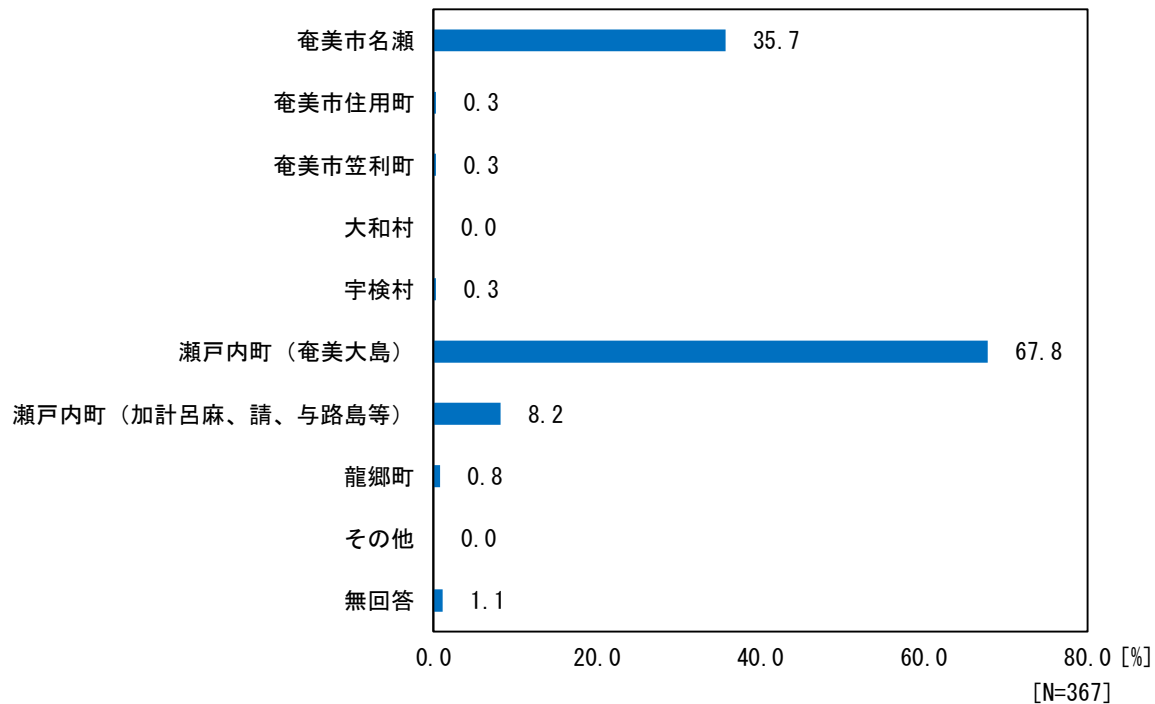


第5章 | 住民アンケート



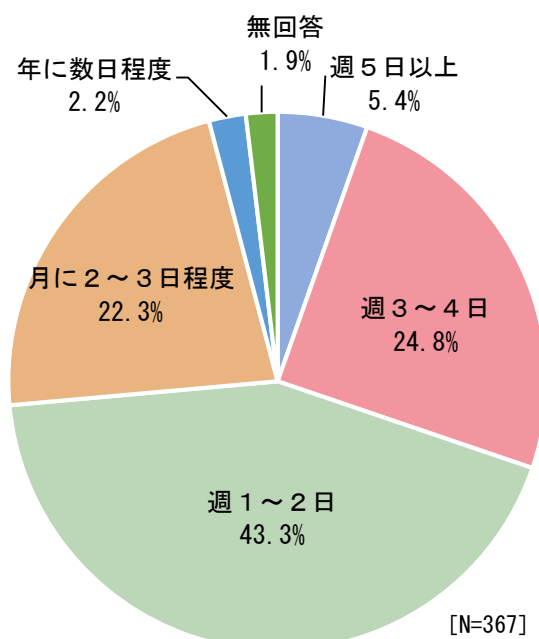
③ 買い物時の主な移動先（複数回答）

買い物時の主な移動先について、「瀬戸内町（奄美大島）」が 67.8%と最も多く、次いで「奄美市名瀬」が 35.7%、「瀬戸内町（加計呂麻、請、与路島等）」が 8.2%と多くなっている。



④ 買い物の頻度

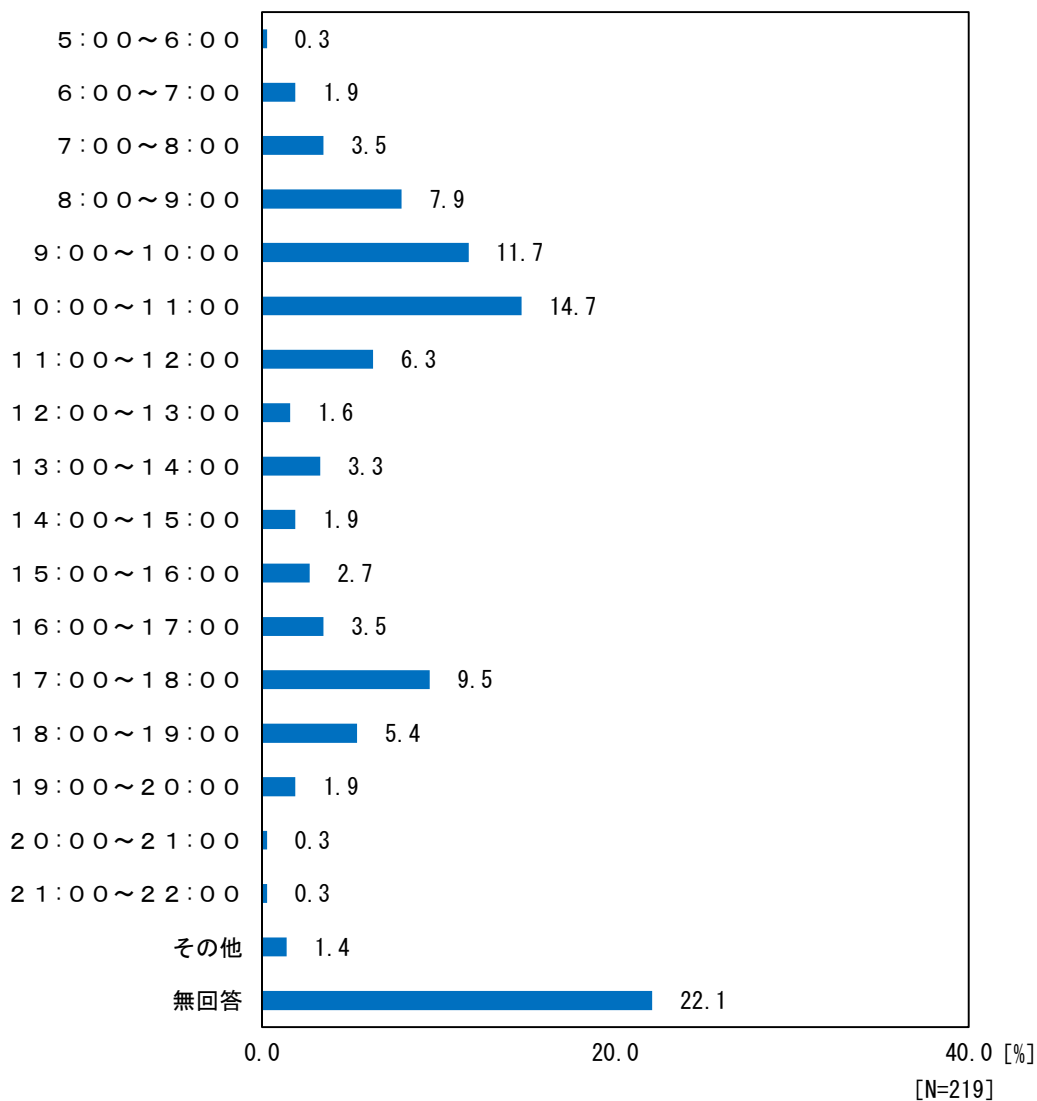
買い物の頻度について、「週1～2日」が 43.3%と最も多く、次いで「週3～4日」が 24.8%、「月に2～3日程度」が 22.3%と多くなっている。





⑤ 買い物時の出発時間（複数回答）

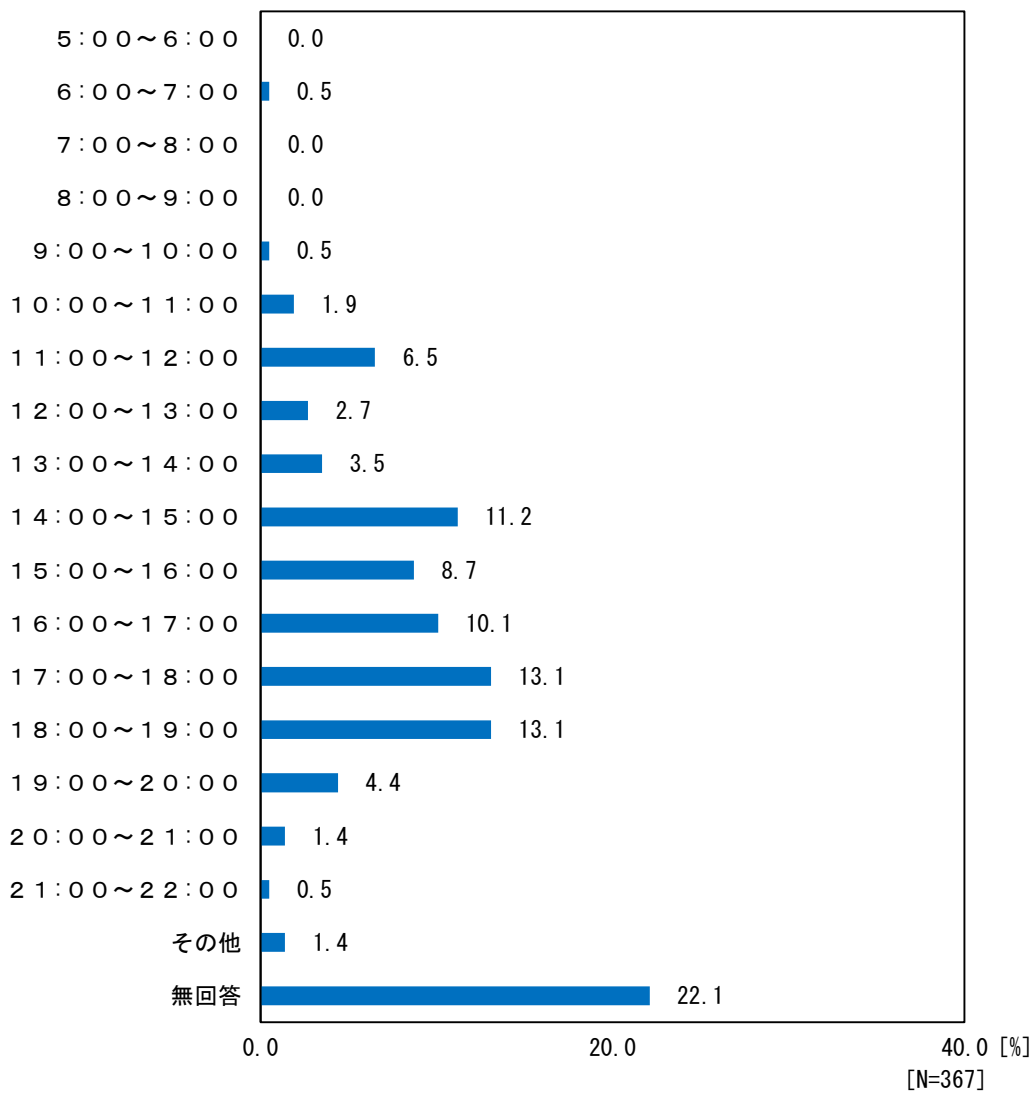
買い物時の出発時間について、「10:00～11:00」が14.7%と最も多く、次いで「9:00～10:00」が11.7%、「17:00～18:00」が9.5%と多くなっている。





⑥ 買い物時の帰宅開始時間（複数回答）

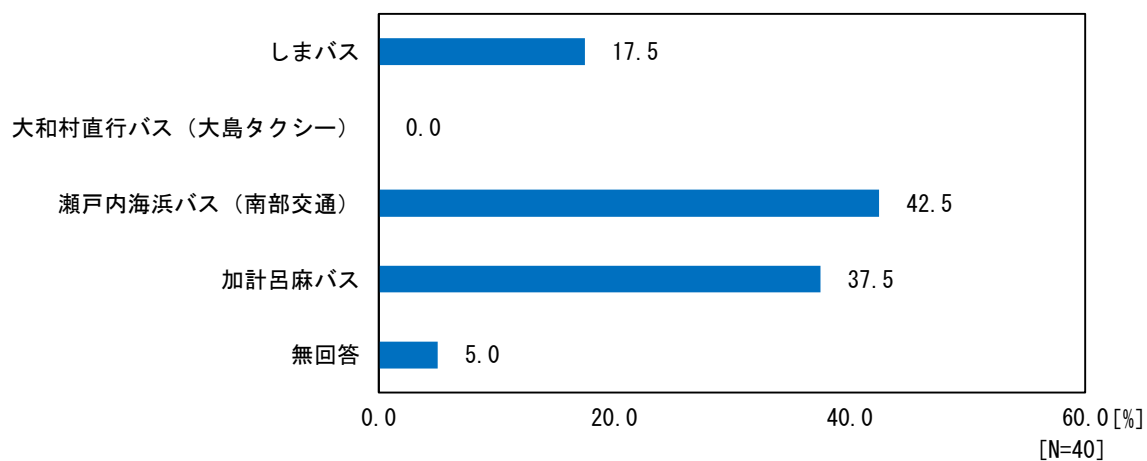
買い物時の帰宅開始時間について、「17:00～18:00」及び「18:00～19:00」が13.1%と最も多く、次いで「14:00～15:00」が11.2%と多くなっている。





⑦ 買い物時に利用する路線バス（複数回答）

買い物時に利用する路線バスについて、「瀬戸内海浜バス（南部交通）」が42.5%と最も多く、次いで「加計呂麻バス」が37.5%、「しまバス」が17.5%と多くなっている。

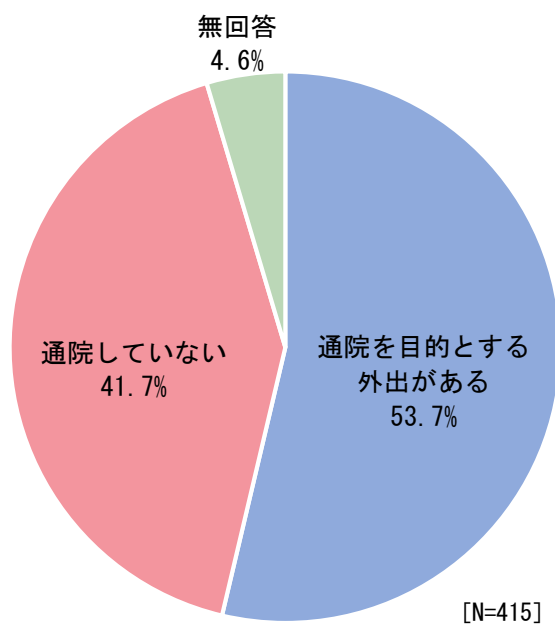




(4) 通院時の移動について

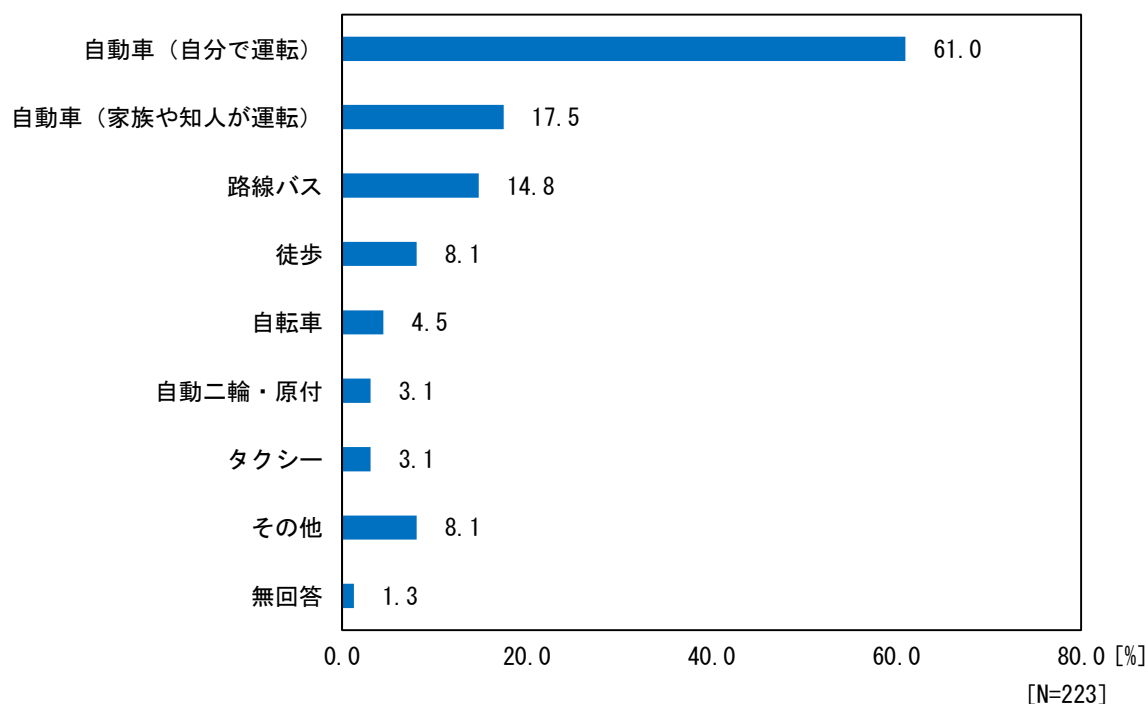
① 通院を目的とする外出の有無

通院を目的とする外出の有無について、「通院を目的とする外出がある」が53.7%、「通院していない」が41.7%となっている。



② 通院時の移動手段（複数回答）

通院時の移動手段について、「自動車（自分で運転）」が61.0%と最も多く、次いで「自動車（家族や知人が運転）」が17.5%、「路線バス」が14.8%と多くなっている。

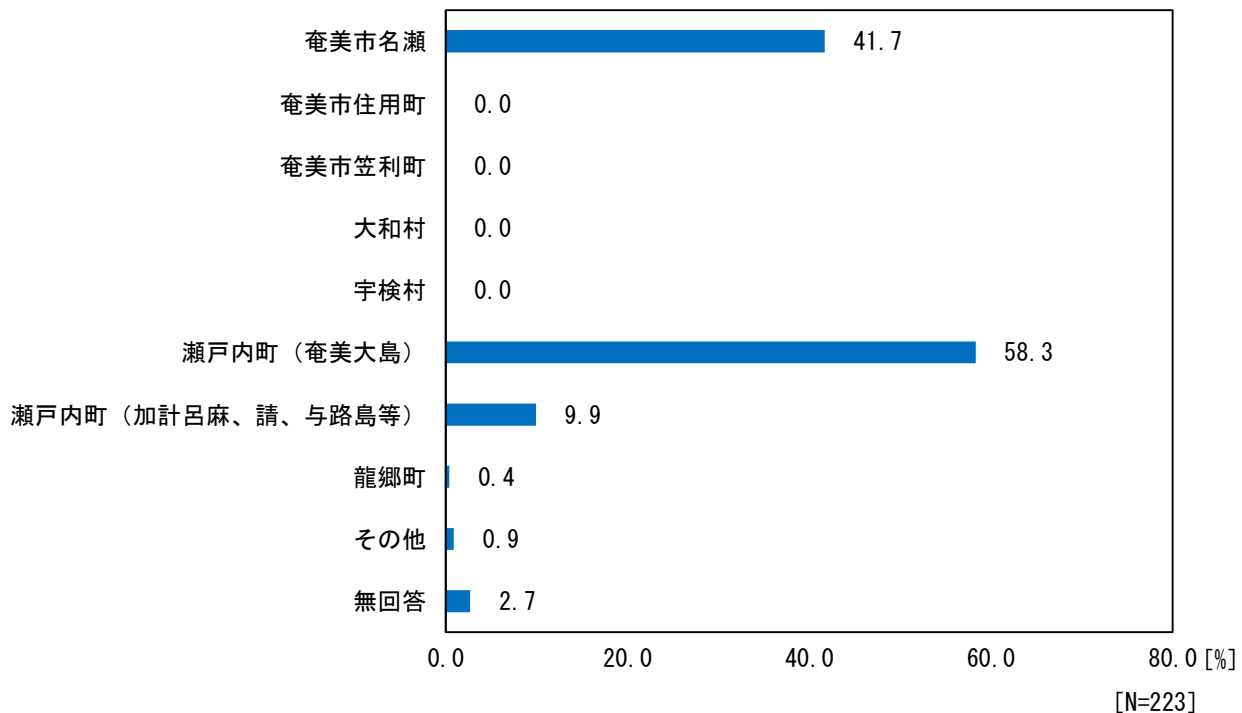


第5章 | 住民アンケート



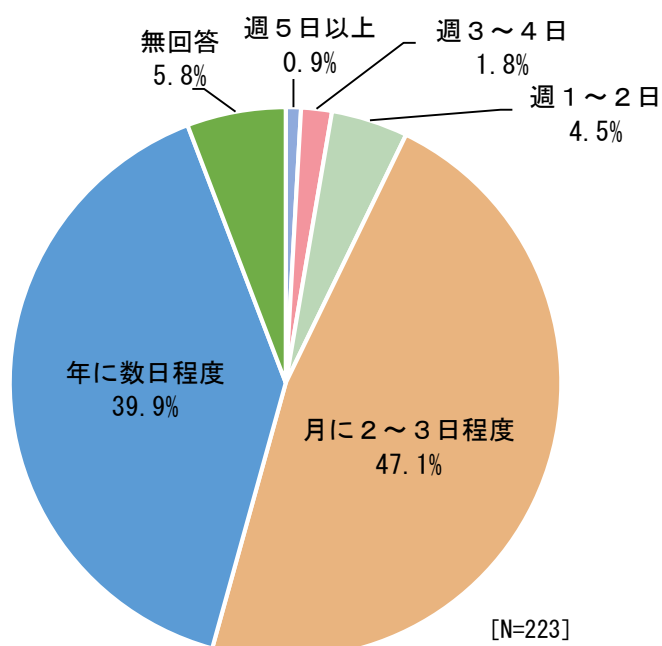
③ 通院時の主な移動先（複数回答）

通院時の主な移動先について、「瀬戸内町（奄美大島）」が 58.3%と最も多く、次いで「奄美市名瀬」が 41.7%、「瀬戸内町（加計呂麻、請、与路島等）」が 9.9%と多くなっている。



④ 通院の頻度

通院の頻度について、「月2～3日程度」が 47.1%と最も多く、次いで「年に数日程度」が 39.9%、「週1～2日」が 4.5%と多くなっている。

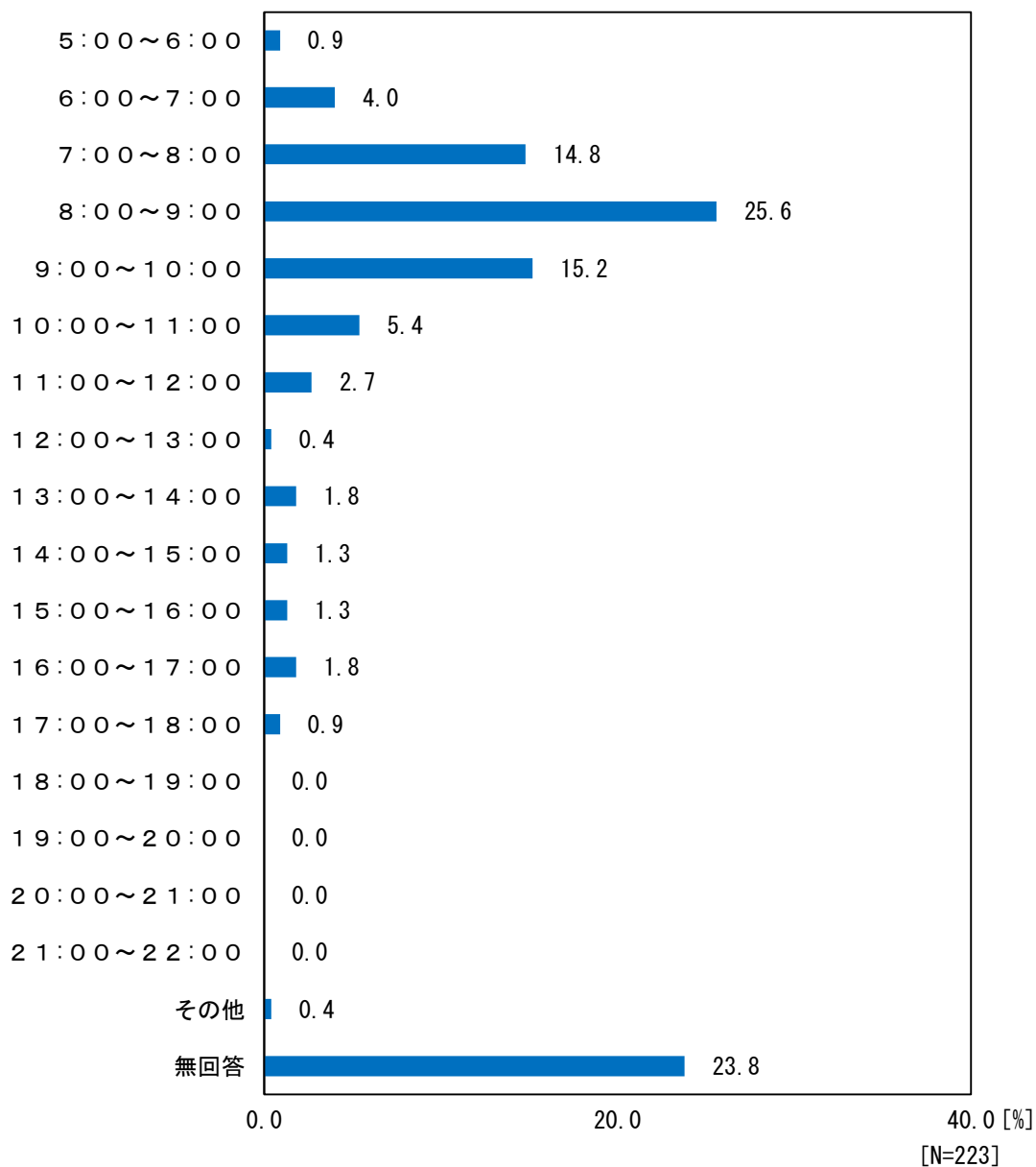


第5章 | 住民アンケート



⑤ 通院時の出発時間（複数回答）

通院時の帰宅開始時間について、「8:00～9:00」が 25.6%と最も多く、次いで「9:00～10:00」が 15.2%、「7:00～8:00」が 14.8%と多くなっている。

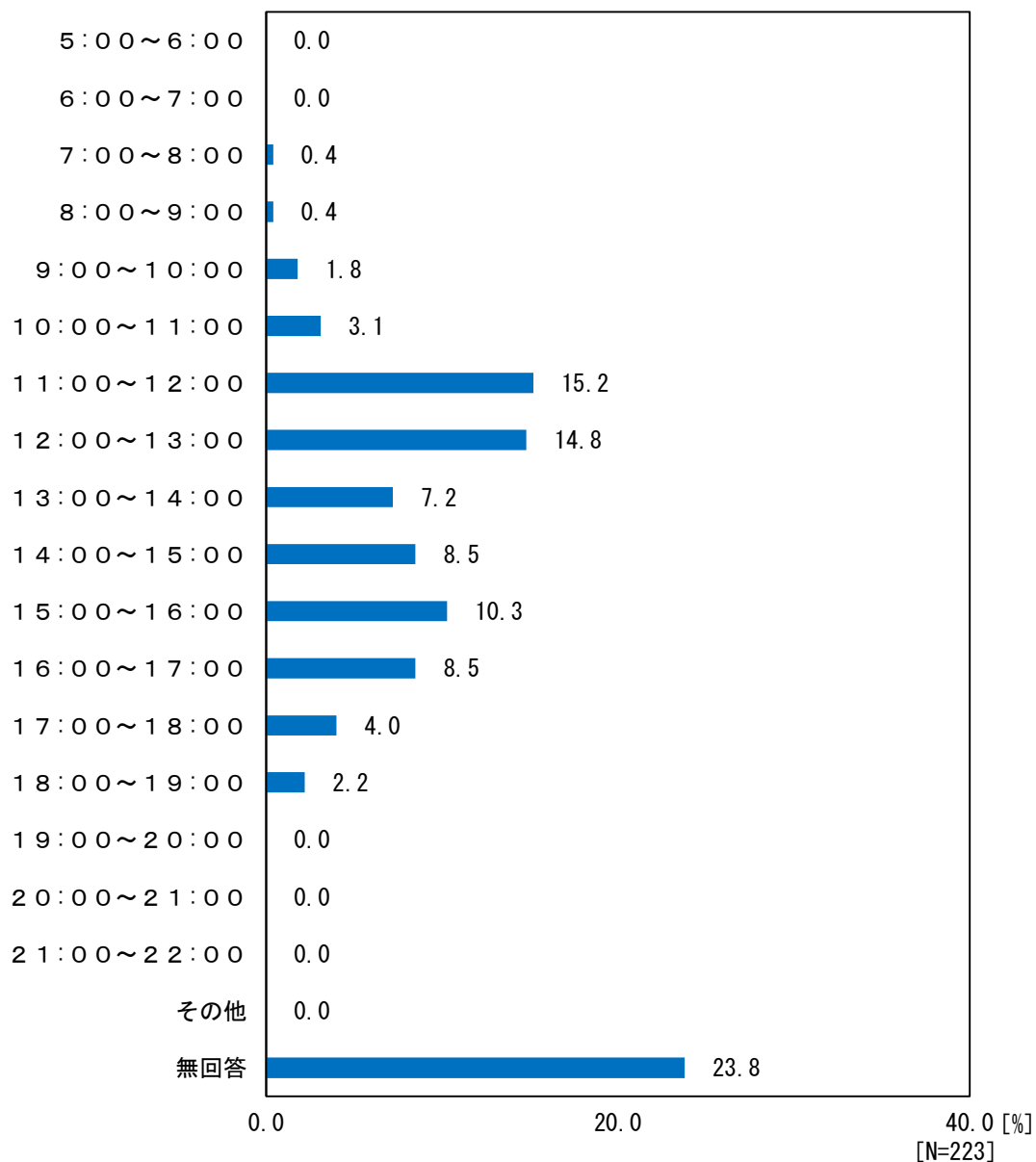


第5章 | 住民アンケート



⑥ 通院時の帰宅開始時間（複数回答）

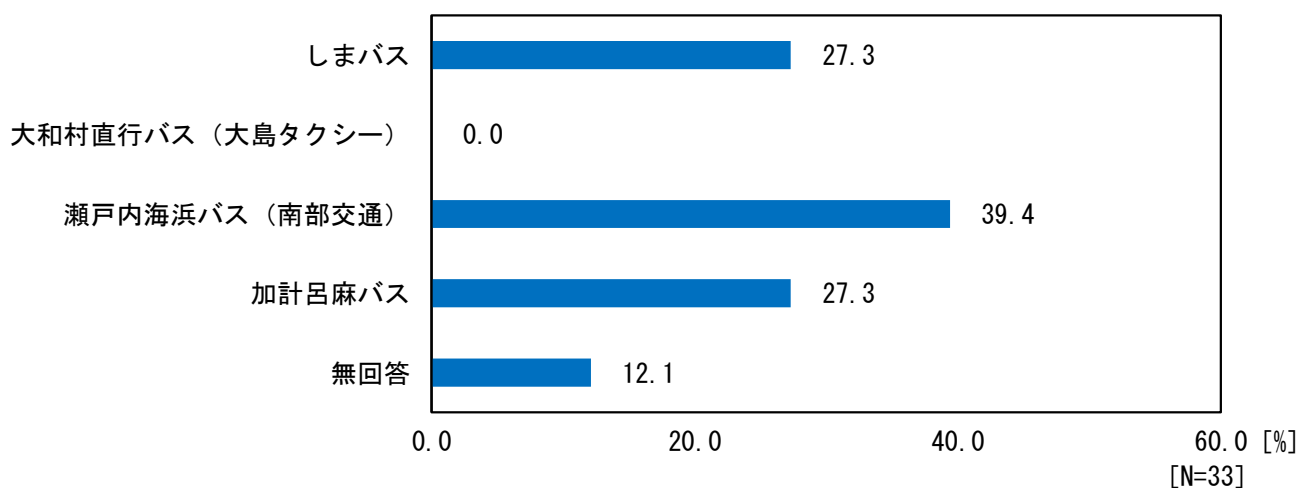
通院時の出発時間について、「11:00～12:00」が15.2%と最も多く、次いで「12:00～13:00」が14.8%、「15:00～16:00」が10.3%と多くなっている。





⑦ 通院時に利用する路線バス（複数回答）

通院時に利用する路線バスについて、「瀬戸内海浜バス（南部交通）」が 39.4%と最も多く、次いで「しまバス」及び「加計呂麻バス」が 27.3%となっている。

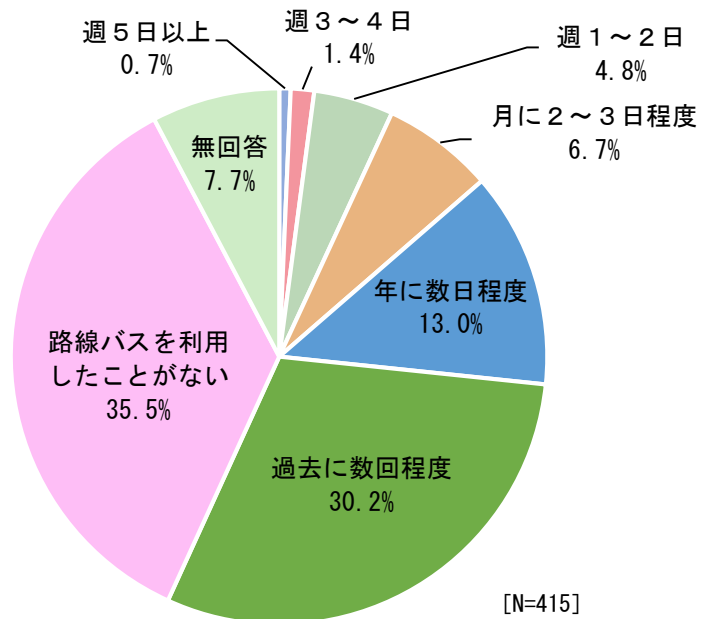




(5) 路線バスについて

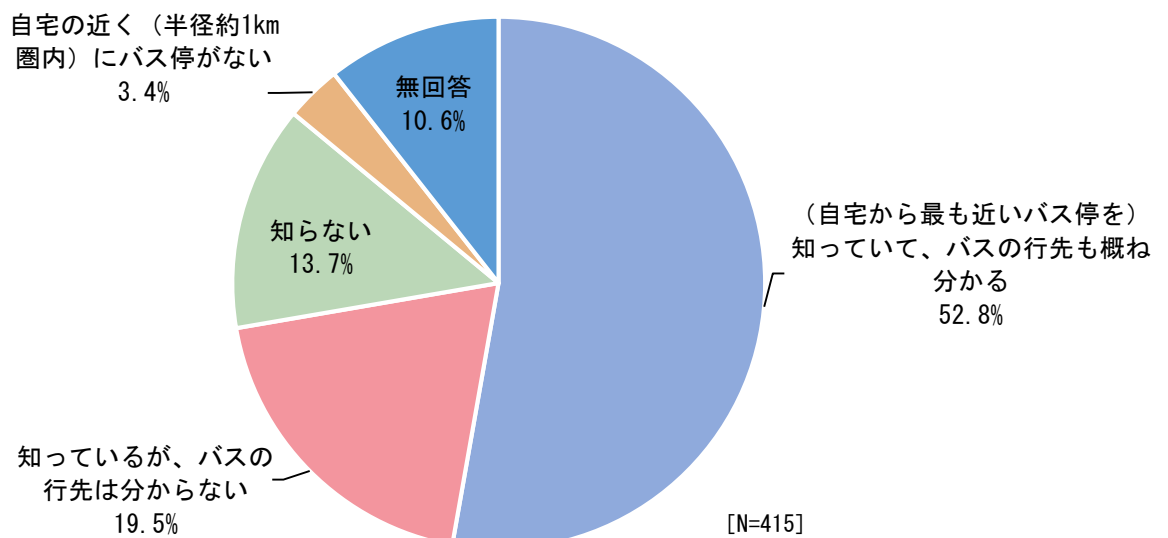
① 路線バスの利用頻度

路線バスの利用頻度について、「路線バスを利用したことがない」が 35.5%と最も多く、次いで「過去に数回程度」が 30.2%、「年に数日程度」が 13.0%と多くなっている。



② 最寄りのバス停

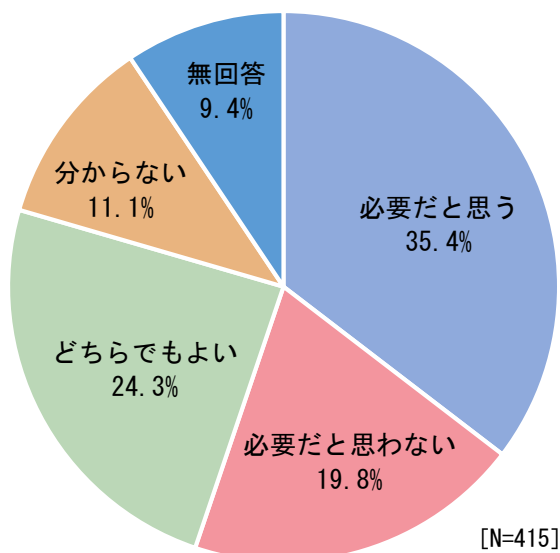
最寄りのバス停について、「(自宅から最も近いバス停を) 知っていて、バスの行先も概ね分かる」が 52.8%と最も多く、次いで「知っているが、バスの行先は分からない」が 19.5%、「知らない」が 13.7%と多くなっている。





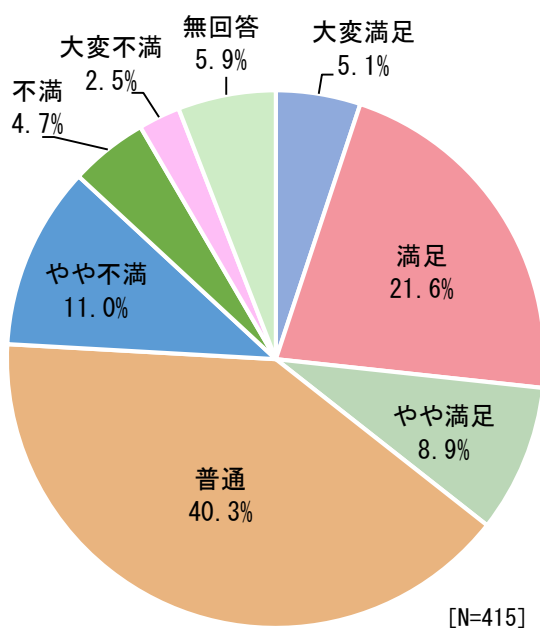
③ キャッシュレス決済について

キャッシュレス決済について、「必要だと思う」が 35.4%と最も多く、次いで「どちらでもよい」が 24.3%、「必要だと思わない」が 19.8%と多くなっている。



④ 路線バスの満足度

路線バスの満足度について、「普通」が 40.3%と最も多く、次いで「満足」が 21.6%、「やや不満」が 11.0%と多くなっている。

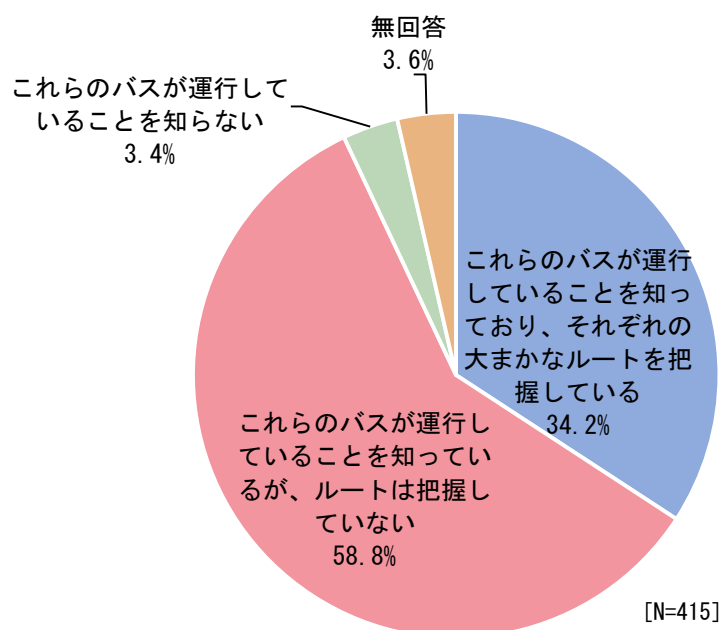




(6) 町内交通について

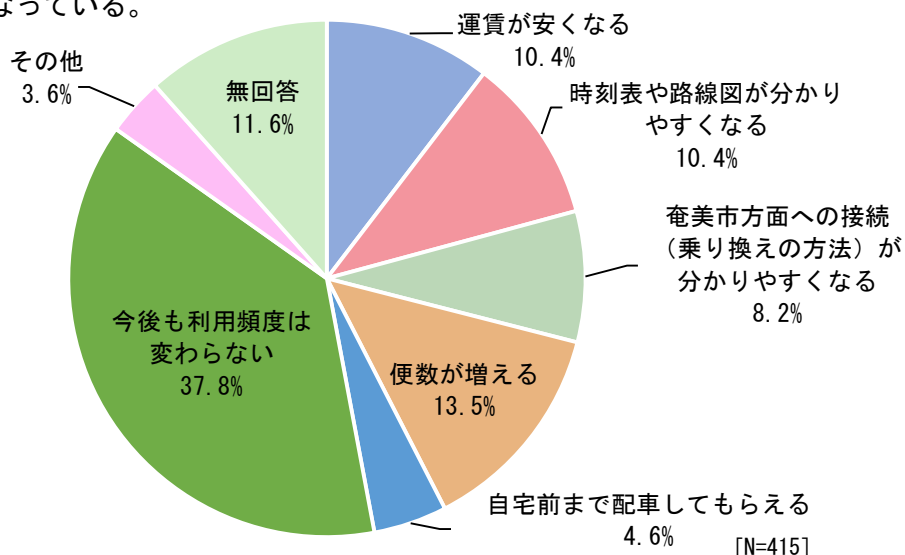
① しまバスや瀬戸内海浜バス、加計呂麻バスについて

しまバスや瀬戸内海浜バス、加計呂麻バスについて、「これらのバスが運行していることを知っているが、ルートは把握していない」が 58.8%と最も多く、次いで「これらのバスが運行していることを知っており、それぞれの大きなルートを把握している」が 34.2%と多くなっている。



② 路線バスの今後の利用について

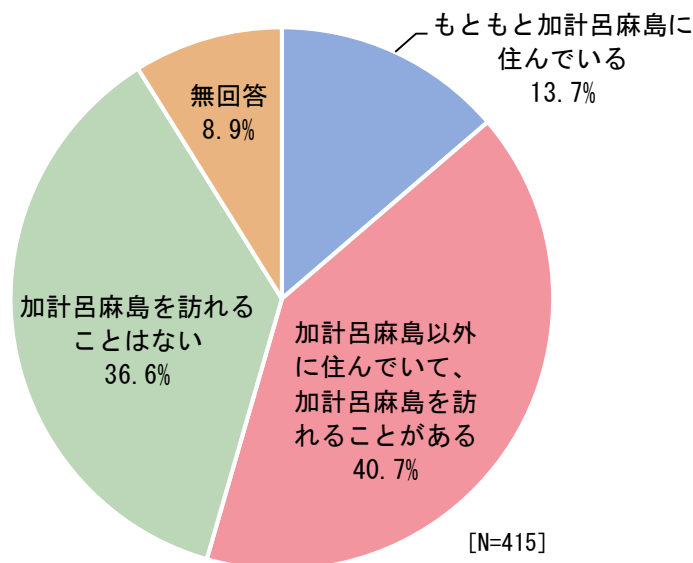
どのような取組みがあれば路線バスの利用頻度が増えるかという問いについて、「今後も利用頻度は変わらない」が 37.8%と最も多く、次いで「便数が増える」が 13.5%、「運賃が安くなる」及び「時刻表や路線図が分かりやすくなる」が 10.4%と多くなっている。





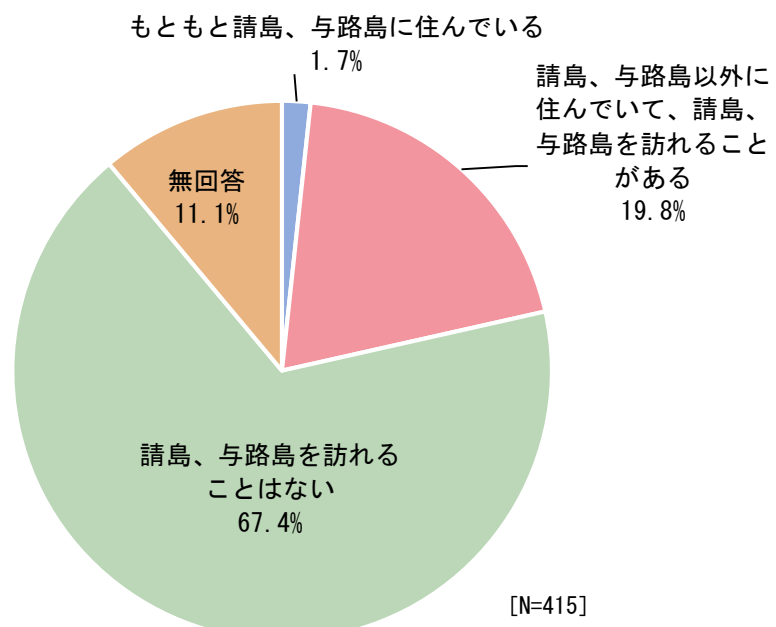
③ 加計呂麻島への移動について

加計呂麻島への移動について、「加計呂麻島以外に住んでいて、加計呂麻島を訪れることがある」が 40.7%と最も多く、次いで「加計呂麻島を訪れることはない」が 36.6%と多くなっている。



④ 請島、与路島への移動について

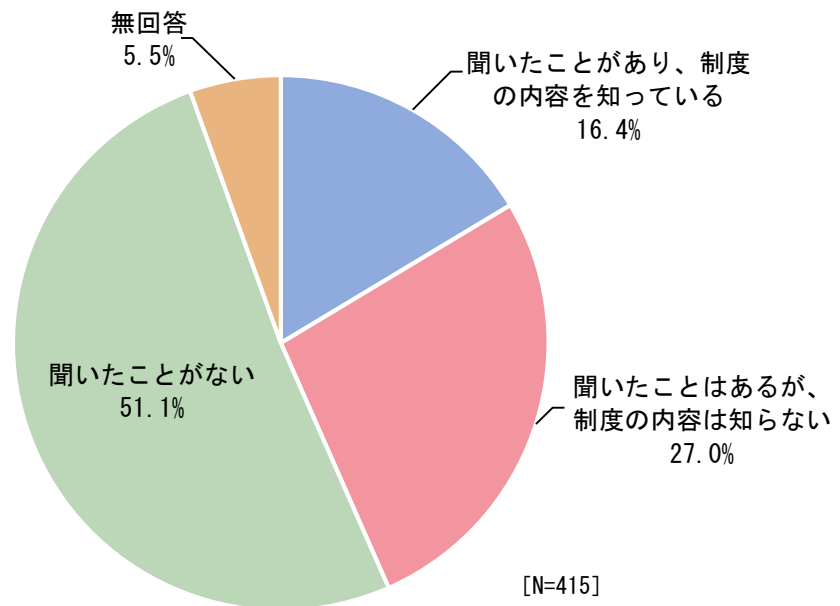
請島、与路島への移動について、「請島、与路島を訪れることはない」が 67.4%と最も多く、次いで「請島、与路島以外に住んでいて、請島、与路島を訪れることがある」が 19.8%と多くなっている。





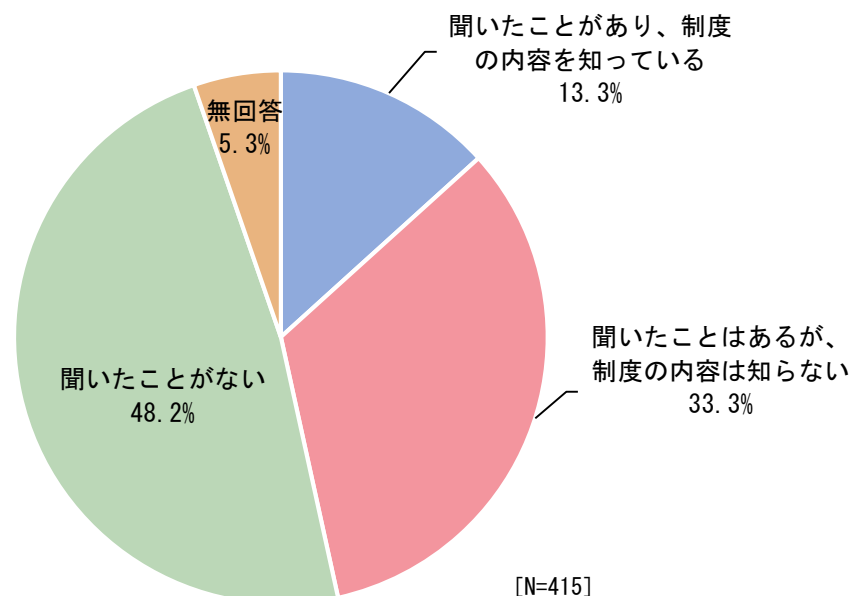
⑤ 自家用有償旅客運送について

自家用有償旅客運送について、「聞いたことがない」が 51.1%と最も多く、次いで「聞いたことはあるが、制度の内容は知らない」が 27.0%、「聞いたことがあり、制度の内容を知っている」が 16.4%と多くなっている。



⑥ 「日本版ライドシェア」について

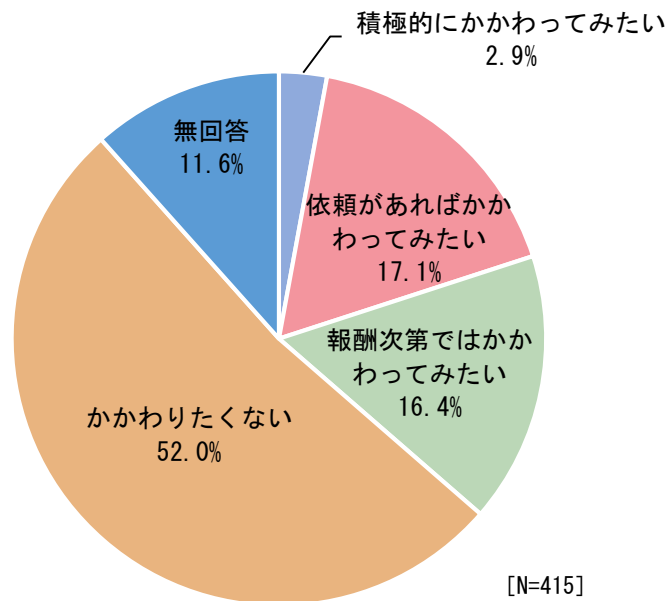
日本版ライドシェアについて、「聞いたことがない」が 48.2%と最も多く、次いで「聞いたことはあるが、制度の内容は知らない」が 33.3%、「聞いたことがあり、制度の内容を知っている」が 13.3%と多くなっている。





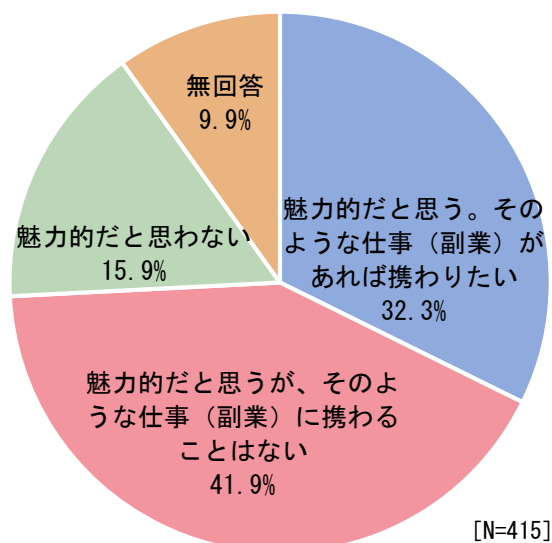
⑦ 地域住民が運行する乗合タクシーへの参画意向

地域住民が運行する乗合タクシーへの参画意向について、「かかわりたくない」が 52.0%と最も多く、次いで「依頼があればかかわってみたい」が 17.1%、「報酬次第ではかかわってみたい」が 16.4%と多くなっている。



⑧ 副業について

空き時間に従事できる仕事（副業）について、「魅力的だと思うが、そのような仕事（副業）に携わることはない」が 41.9%と最も多く、次いで「魅力的だと思う。そのような仕事（副業）があれば携わりたい」が 32.3%、「魅力的だと思わない」が 15.9%と多くなっている。



第5章 | 住民アンケート



(7) 自由記述

通勤・通学時の移動について
フェリーかけろまの定期券が高くて、お得感がない。
駐車場がないので、路駐車が多すぎます。
スクーリングで古仁屋から名瀬までしまバスを利用しています。フェリーの時間との連携がうまくいっていません。
名瀬から帰る時、西方方面最終の便に間に合わない。この時間帯の交通はどうにかできませんか。
フェリーは天候や不具合による欠航の際に困る。
フェリーが動く時間しかバスが動かない。それに乗り遅れると出かけられないし、帰れない。
夜の会合等で帰宅のバスがなくなってしまう。
道路が1車線しかない為、事故があった場合やスピードの遅い車は何台か続くと大渋滞になってしまうことがある。追い抜き車線でもいいので何ヶ所か設置して欲しい。
船の便が増えてくれると助かる。 定期船で、夜の便(19時くらい)があるととても助かる。以前はあったと聞いていたので…
移動が船なので便もかぎられており、すぐに乗れるわけではないので不便。 フェリー加計呂麻の運行ダイヤをもう少し増やすか？時間を見直してもらえるとグンと移動時間は快適になると感じている
駐車場がないことによる路上駐車が多く、道路通行時に危険を感じることもある
朝出勤時車庫から車を出す時交通量が多く時間を要する。
朝日が海に反射して全く見えない場面がある。 仕方のないことではあるがその上、道がカーブになっているため、いつか山にぶつかるかもしれない危険性がある。 多少でも道幅が拡張されていけばそういった危険性もかなり減ると考える。 そもそもカーブが多いため、どこでも道幅は広げて欲しい。 家屋の塀や樹木、崖が道路の端に隣接していることが狭さを感じる理由であると思う。そのため、今後道路を作る際や修復する際は白線から2メートル程地積を確保して欲しい。 また定期的に草刈りや樹木の選定を行って道路が広く見える工夫をして欲しい。
家庭に自動車が一台のため、子どもを保育所に送って行く際に、仕事の時間を調整している。

第5章 | 住民アンケート



買い物時の移動について
突発的にフェリーが欠航になった時、帰りの船を自分で探して乗ったりする時や荷物が多かった時にとても困ります。
老後の移動手段として交通機関が存続できているのか、人口減少が進んでいることから不安があります。
路駐が多いと、バスが通りにくいと思います。
米5キロをAコープから海浜バスの待合所まで持つのが重たすぎる。
路線バスの待ち時間が長い。
駐車場がない。
みなさん親切で、荷物の上げ下げしてもらえます。
自転車で買い物に行っていましたが危険だと感じるようになり、瀬戸内町へ介護サービスの買い物をお願いしましたところ、とても助かっています。
バスで行くが、名瀬近くに降りれて便利。
住用村から、西方方面の乗り換えの時間帯が不便です。
古志は、朝イチ8:07に出ないと買い物できません。帰りも12時過ぎに乗らないと夕食が遅くなってしまう。できれば本数を増やしていただけるとありがたい。
車移動するとき加計呂麻フェリーしか選択肢がないのが困る。フェリー代も高い。車も島民割を作って欲しい。1番の希望は加計呂麻と古仁屋を繋ぐ橋を使ってほしい。
車が1人一台必須だが2人で一台しかなく、使いたい時に使えないことがある 島にきて車に乗るようになり駐車や狭い道を走るのが怖い
渋滞がひどい
駐車場が少なく困ることがあります。
駐車場が混雑するし狭い。もう少し広々としていたら買い物もしやすいと思う
駐車場が少ない、狭い、遠い。移住した当初は路駐することが当たり前の風習に驚いた。 瀬戸内町にもタイヨーが欲しい。 街灯がそもそも少ない。
フェリー加計呂麻に自動車を積んでいくと料金が高いため、気軽に自動車でいけない。自動車にも島民割があると助かります。
駐車場が少ない
駐車場が狭い

第5章 | 住民アンケート



路線バスについて
絶対に必要な事業だと思う。特にしまバス等、一日券等安く利用できるような工夫が必要。今以上に便利になるようにとは難しいのかなと思う。
時刻表、料金がホームページで分かるようにしてほしい。
週3便なので乗る機会がない。デマンドバスの運行を願う。
バスを小型化し時刻を増やし、降りたいところで降りれるようにしてほしい。
直行バスがないこと（空港線）。
鹿児島からフェリーで早朝に名瀬港に着いた時、5時30分頃に古仁屋に向かうバスが以前はあったがなくなったことが不満です。もう少し安くしてくれたら助かる。
利用目的によって困ることが異なる。また最終バスがせめて19時までであると良い（海浜バス）。
最近、空港への直接バスがなく少し不便に感じているし、乗り換えが以前と比べて不便。イオンに行くときは、以前はスムーズに行ったが、最近はバスの接続がうまくいかず不便。
空港まで海の駅から一本でいけたらありがたい。10年ほど前、バス停に表示された時刻の15分前から15分後まで30分間待っていても来ませんでした。電話したら、予約しないと通らないと言われました。今もそうなら、引っ越ししてきた時に町役場で瀬戸内町内なら最寄りバス停や時刻表や路線図が分かるチラシを一緒に配ってほしいです（ごみ収集のように）。
バスとフェリーしかないので、お互い無駄のない時刻表を作してほしい。
一日の本数が少なく、利用が難しいと感じることが多い。利用者は少ないかもしれないが本数の増加を希望します。路線が変更しすぎてわからない。特に空港直行がなくなり、利用者のことを全く考えてもらえない現状がある。
加計呂麻バスの運転手さんはどなたも親切です。荷物の上げ下げをしていただいています。
スマホで路線、時刻が簡単に検索できるサイトがあると便利だと思います。
フェリーで帰ってくる時のバスがないのが残念です。朝から仕事がある主人に夜中から迎えに来てもらうのが申し訳ないです。
しまバスの路線、時刻表をホームページで調べた際にわかりづらかった。
ネットで簡単に路線や時刻表が検索できない。バス停に日陰が欲しい。
フェリーかけろまに乗り徳洲会病院に行く時、フェリー到着2分前に停留所を出るので大変困った。どうせならフェリー到着時刻数分後出発にして欲しい。

第5章 | 住民アンケート



その他

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

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

台風等で船が止まり、物資が入ってこないこと。フェリーかけろまが波風に弱く欠航することが多い。フェリーかけろまの便数が少なくて往来が大変。行く気なくなる。バスもフレキシブルに動いたほうがいいと思う。自由なところで乗り降りができる。運転ができない高齢者が知人宅近くで乗降できるようになると良いのでは。

そもそもバスの便も減っているので、高齢者は大変だと思う。街に出てきて買い物するにも、バス停までの荷物の移動など問題がたくさんあるように思う。住民の意見を細く調べていく必要があると思う。

運賃収入等の悪い中、公共交通機関を続けていることだけでありがたいことだと思っています。今後も現状を維持してくださると助かります。

公共交通利用者だけでなく、そこで働く人の補償、全ての瀬戸内町の生活水準が上がるよう、取り組みをお願いします。バスの本数が減り、利用がしにくくなることは寂しいです。

瀬戸内町ではタクシーもなく、今後マイカーも持てなくなる年齢に達した時、咄嗟の時に呼べる交通手段がないことに不安を感じます。加計呂麻島への移動もフェリーかみなみ丸に限られて不便を感じる（チャーターすると高額になる）。観光で来られる方には不便。

しまバスは、無くしてはならない交通手段です。現在自家用車を所有しているが、加齢が進むにつれてバスを利用する時がくると思うので、しまバスはいつまでも継続して欲しい。

瀬相～古仁屋の定期船について、夜 8 時 15 分発の便が確実に運行していないのが不便。フェリーの車両代を安くしてほしい。発熱時や怪我の時、荷物が多い時、車でそのまま古仁屋に渡りたいが今の値段だと気軽に利用できず辛い。

第5章 | 住民アンケート



バスの待合所（しまバス、加計呂麻バス）を屋根付きにしてほしい。車椅子等でも利用しやすい環境整備。
現在は公共交通を利用していないが、公共交通は必要だと思う。
買い物した長いものや危険なものを運べる、有料で使用する車が欲しい。
加計呂麻に住んでいるので海上タクシーの利用があるが、その際子供を連れているので荷物を運ぶのが大変です。海上タクシーは運行しない日があるので困る。フェリーや海上タクシーの便が増えると嬉しい。
集落の空地に草が生い茂り、道路に街灯が少ない。街灯が所々ついていても、薄暗く夜間ハズが怖く、道を歩くのも怖い。空地の草刈り、街灯も増やし（多く取り付ける等）、もう少し住みやすい地域づくり、環境づくりに力を入れてほしいと思う。お願い致します。島民が安心・安全に生活が出来る集落であってほしいと願う。
農業従事者が名瀬青果市場に出荷する農産物を有償で輸送していただけるサービスがあると便利。荷台や空席に載せることで、バス会社と農業従事者、双方のコスト減に繋がると思います。（拝見すると空席が多いので有効活用を考えて欲しいです）
子どもが中学生になり嘉鉄～古仁屋に通学するようになればバスを利用する頻度が高くなると思う。その時にまた色々な困り事や要望がでてくると思う。
買い物や荷物の受取に冷蔵、冷凍ロッカーの一時預かりがあると助かる。
タクシーが無くなったのは不便に感じる、
タクシーが気軽に使えるようになってほしい(タクシーがない) 陣痛タクシーももちろんないので出産の時は本当にいつ産気づくかヒヤヒヤだった
日曜に瀬相古仁屋間の定期船が無いことが不便に感じる為、運行して欲しい。夜間の定期船が無いことがないようにして欲しい。PEACH エアの便に、当日間に合うように、運行して欲しい。または、予約制やライドシェアができれば、ましに感じる。
とにかく、小型バス（ハイエース等）が一番いいと思う。また、バス停はあっても極力要望を聞いて、自宅近くまで乗車させるのがいいと思う。公共交通は絶対無くしてはいけません。
加計呂麻在住ですが、フェリー加計呂麻へ自動車を積み込む際の島民割があると、大きな買い物などが気軽にでき、とても助かると思います。
車が無ければ島での生活は大変なので、公共交通はとても大事だと思うので、勝手だとは思いますが、存続して欲しいと思う。



1 アンケート概要

(1) 調査期間

令和6年11月18日～11月19日、12月3日

(2) 目的

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

(3) 対象者

奄美高等学校、大島高等学校に通う学生（122名）

(4) 調査方法

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

(5) 調査項目

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

第6章 | 学生アンケート

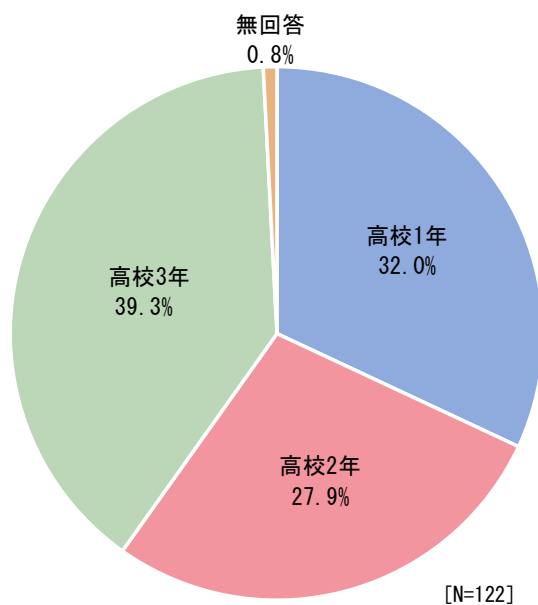


2 アンケート結果

(1) 基本項目

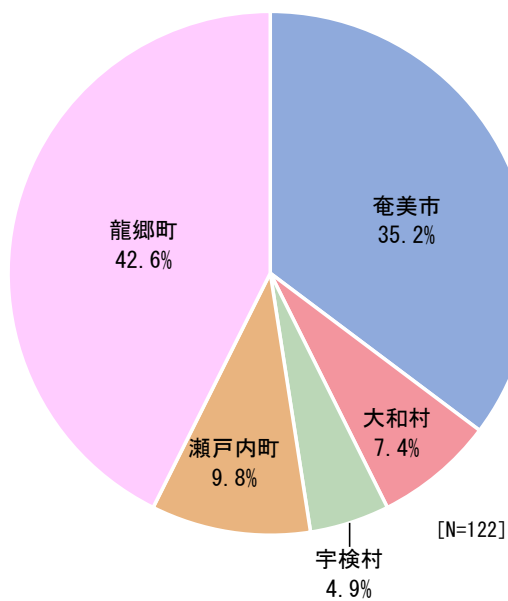
① 学年

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



② 居住地

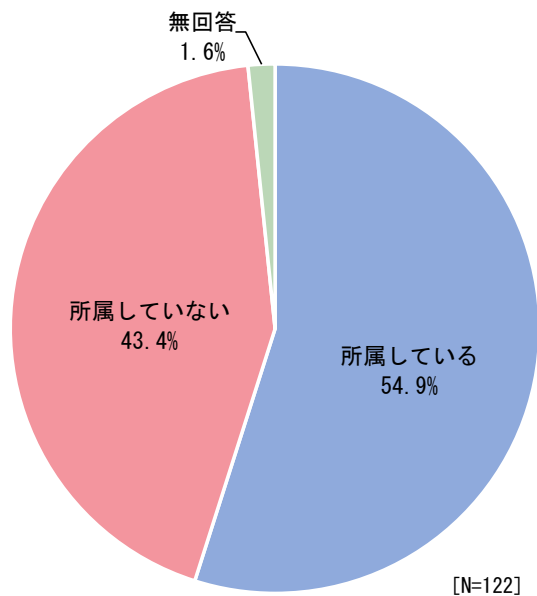
居住地について、「龍郷町」が42.6%と最も多く、次いで「奄美市」が35.2%、「瀬戸内町」が9.8%と多くなっている。





③ 部活動への所属状況

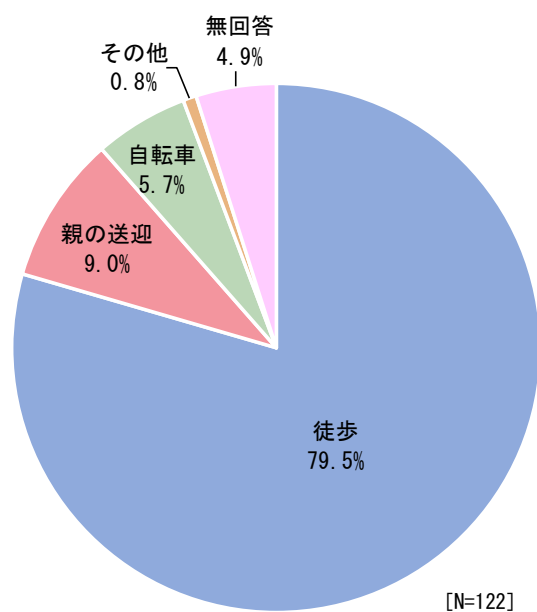
部活動への所属状況について、「所属している」が 54.9%、「所属していない」が 43.4%となっている。



(2) 路線バスについて

① 自宅と最寄りのバス停間の移動手段

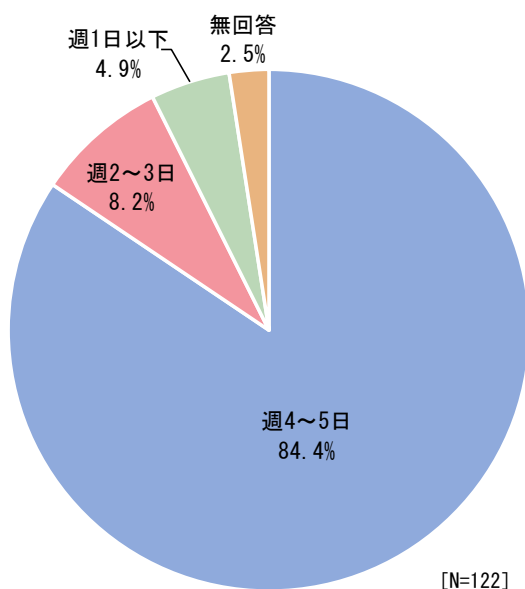
自宅と最寄りのバス停間の移動手段について、「徒歩」が 79.5%と最も多く、次いで「親の送迎」が 9.0%、「自転車」が 5.7%と多くなっている。





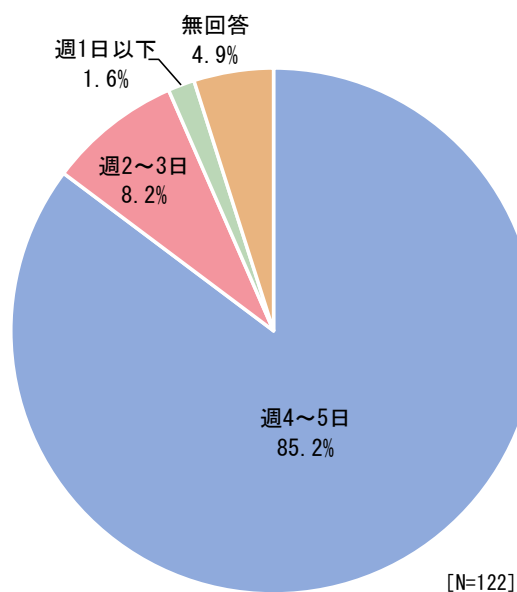
② 路線バスの利用頻度（登校時）

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



③ 路線バスの利用頻度（下校時）

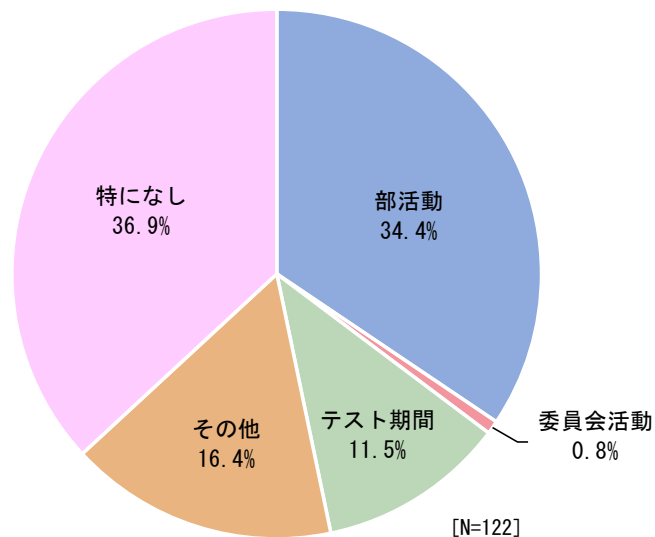
下校時の路線バスの利用頻度について、「週 4～5 日」が 85.2%と最も多く、次いで「週 2～3 日」が 8.2%、「週 1 日以下」が 1.6%となっている。





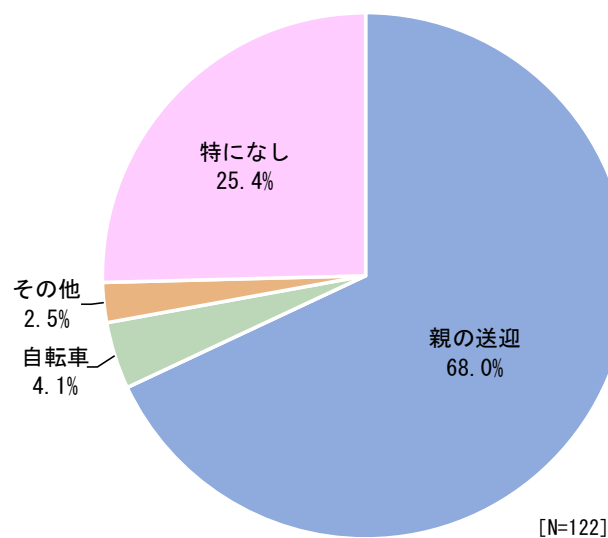
④ 路線バス以外での登下校が発生する場合の要因

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



⑤ 路線バス以外の通学手段

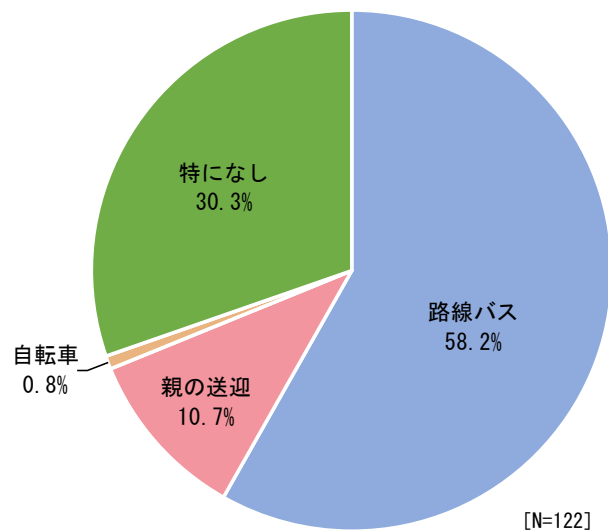
路線バス以外の通学手段について、「親の送迎」が 68.0%と最も多く、次いで「自転車」が 4.1%となっている。





⑥ 土日に部活動がある場合の移動手段

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



(3) 自由意見

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



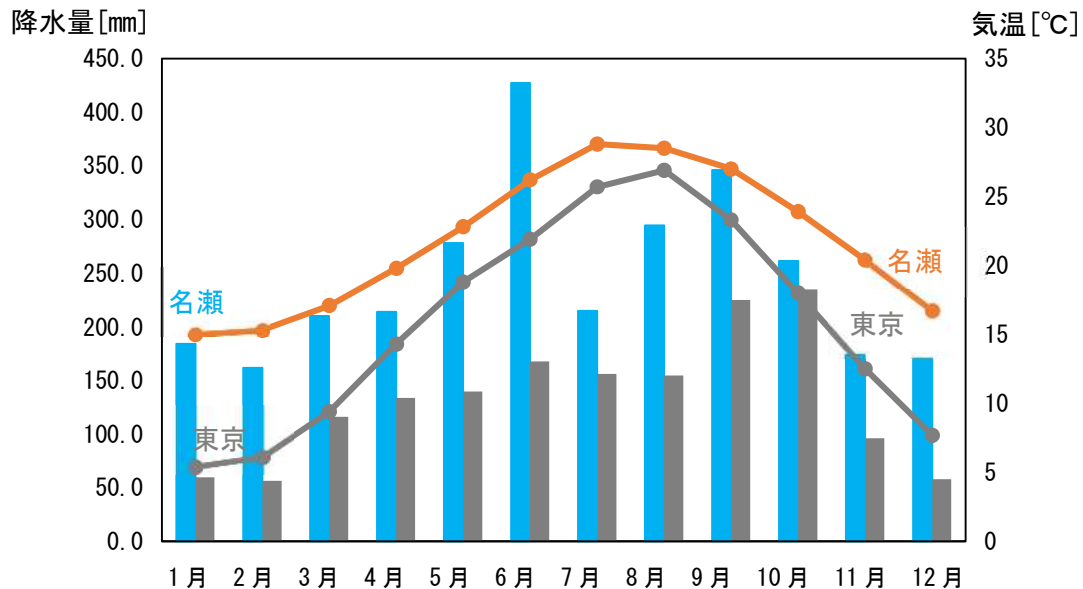
1 調査結果のポイント整理

ポイント① 1年を通して降水量が多く、公共交通に影響を与えている。

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

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

図表 平均気温と年降水量（名瀬観測所及び東京都 1991年～2020年）



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

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

資料) 気象庁

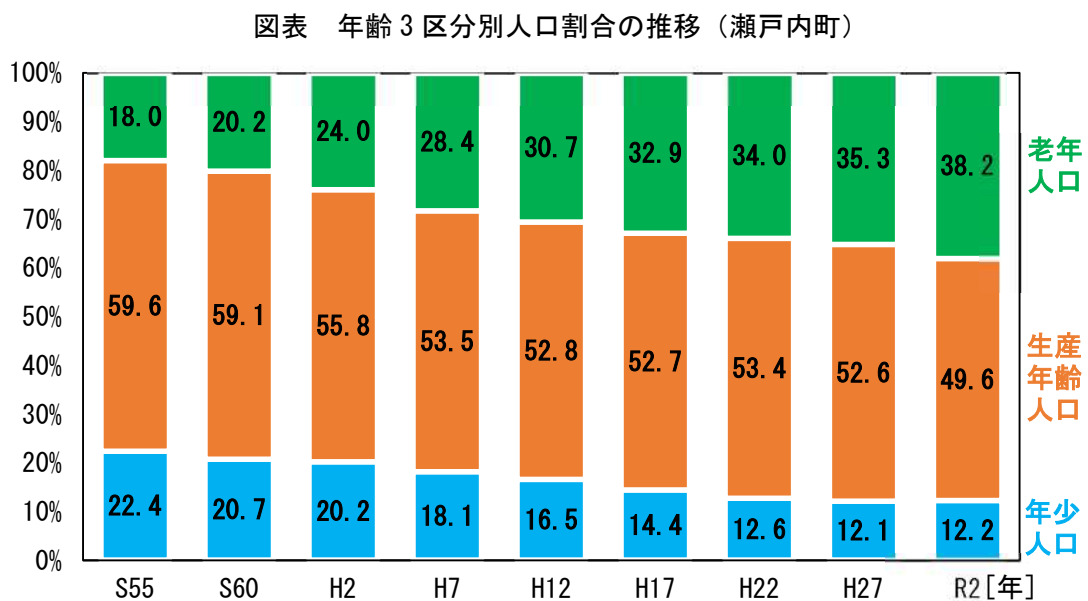
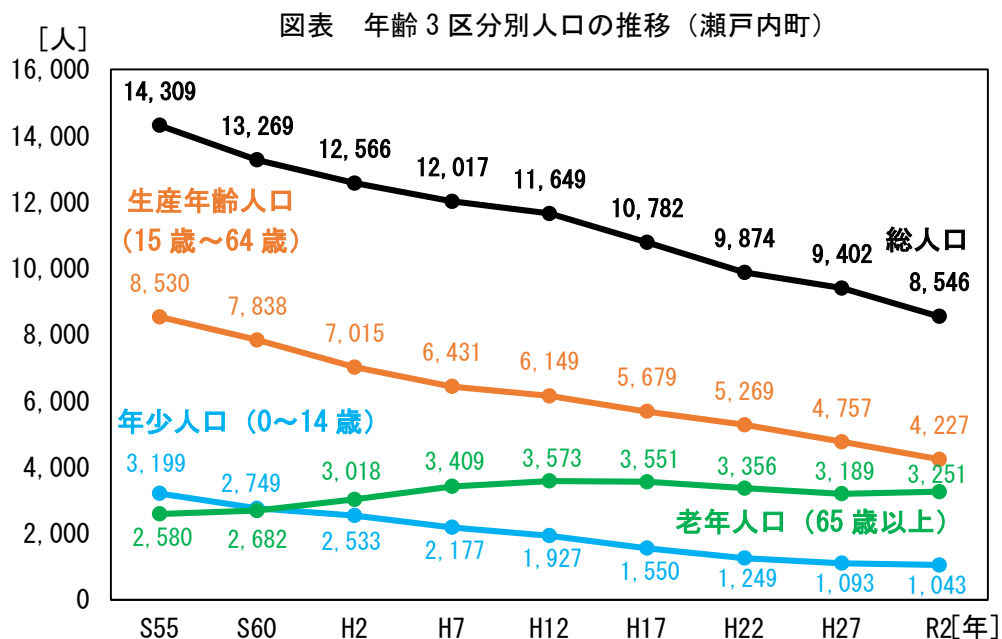
第7章 | ポイントの整理



ポイント② 人口減少及び高齢化が進行している。

本町の総人口について、昭和55年（14,309人）から令和2年（8,546人）までの間に40%以上減少している。3区分別人口をみると、0～14歳の年少人口、15歳～64歳の生産年齢人口は年々減少しているが、65歳以上の老年人口は平成12年まで増加傾向、その後は横ばいとなっている。

年齢3区分別人口割合の推移をみると、老年人口の割合、すなわち高齢化率が増加しており、平成12年以降は30%を上回っている。



資料) 国勢調査

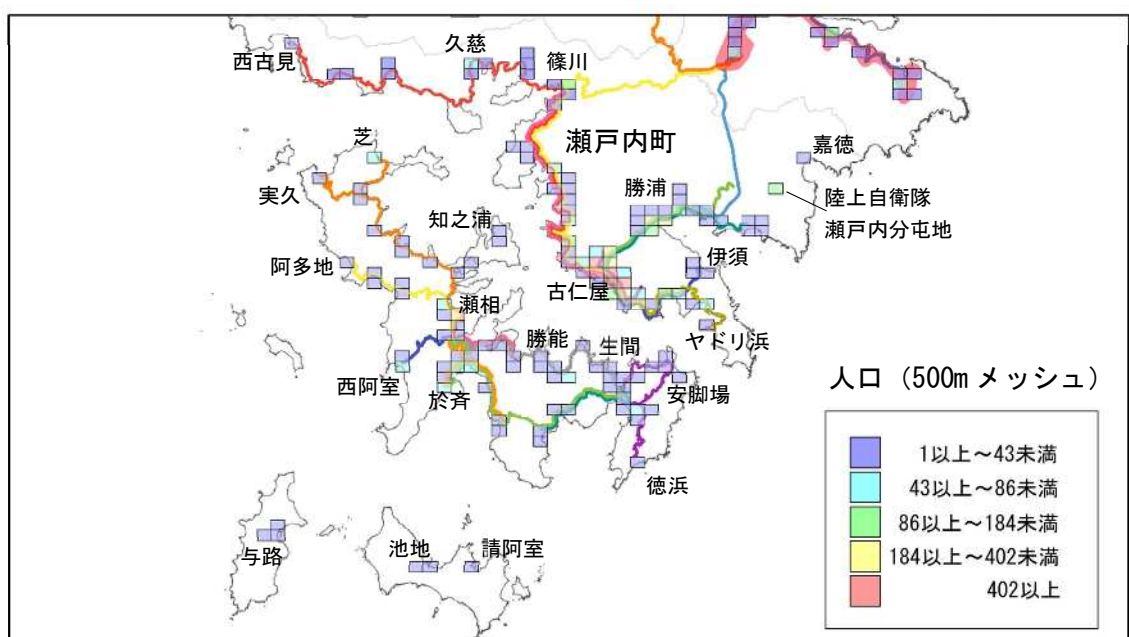
第7章 | ポイントの整理



ポイント③ 一部の地域で交通空白が生じている。

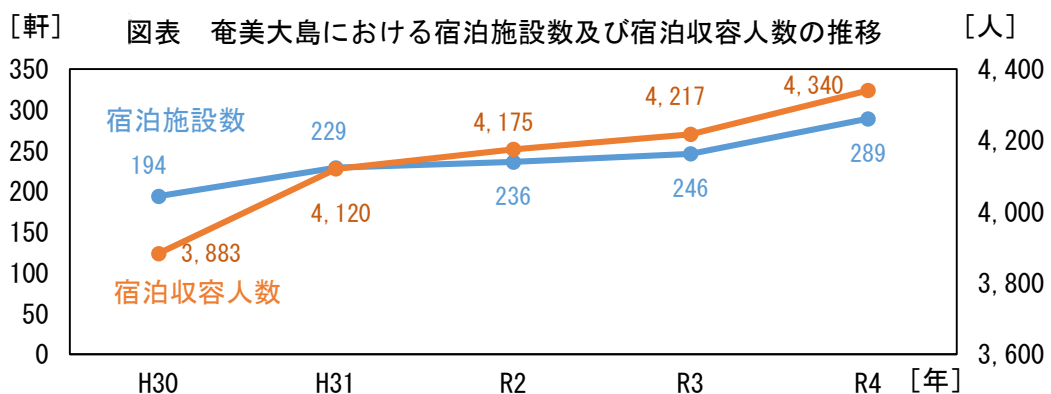
本町を通る公共交通と人口分布を併せて確認すると、しまバス、瀬戸内海浜バス、加計呂麻バスの3つの路線バスによって多くの系統が運行されており、ほとんどの集落がその運行経路に含まれている。ただし、加計呂麻島の知之浦、与路島、請島においては、人が住んでいるにもかかわらず付近を公共交通が運行していない交通空白が発生している。

図表 人口分布と公共交通（瀬戸内町）



ポイント④ 宿泊施設及び宿泊収容人数が増加している。

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



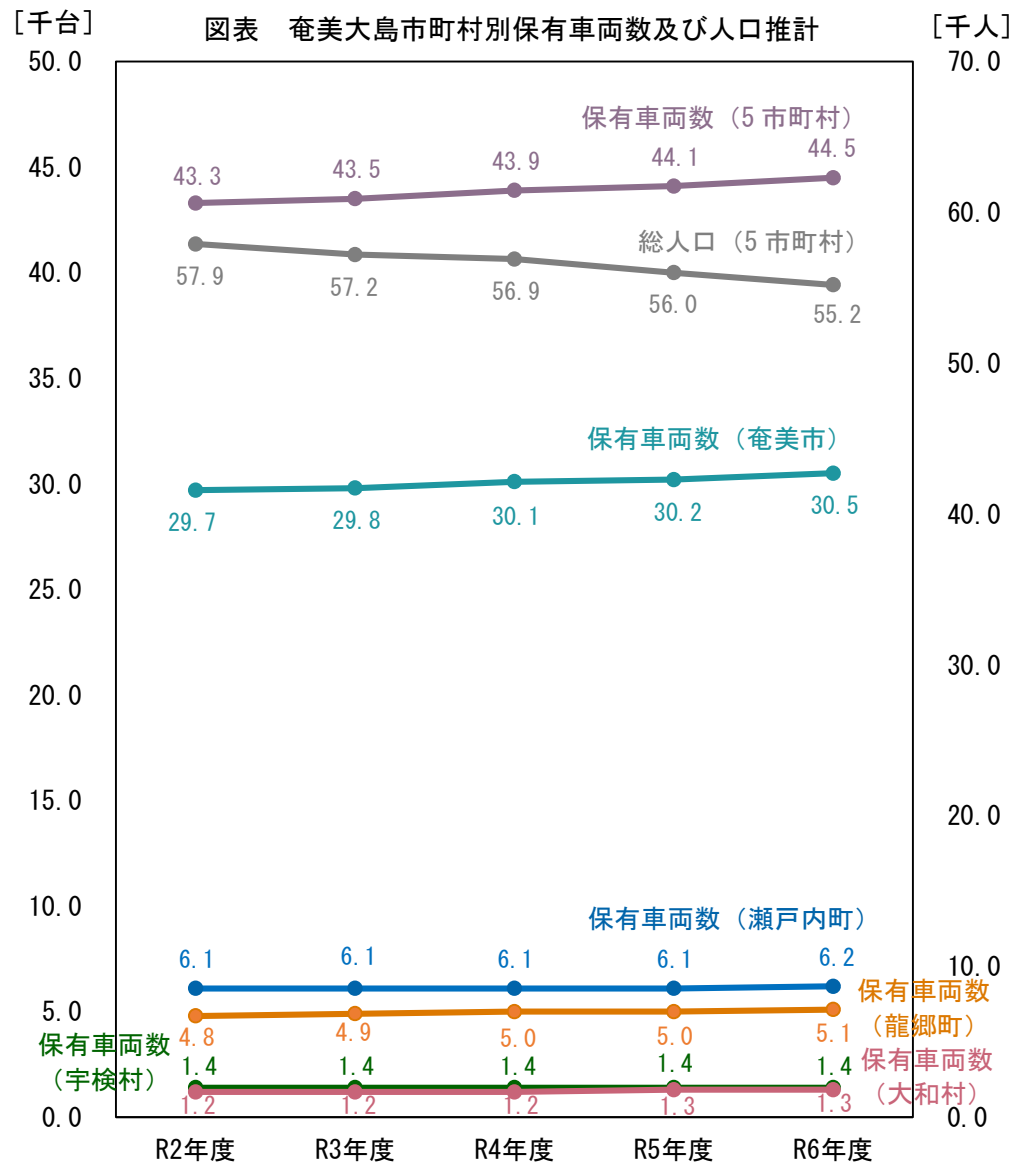
資料) 奄美群島観光の動向 (鹿児島県大島支庁)

第7章 | ポイントの整理



ポイント⑤ 人口が減少する一方で、保有車両台数が増加している。

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



資料) 一般社団法人 奄美自動車連合会より提供

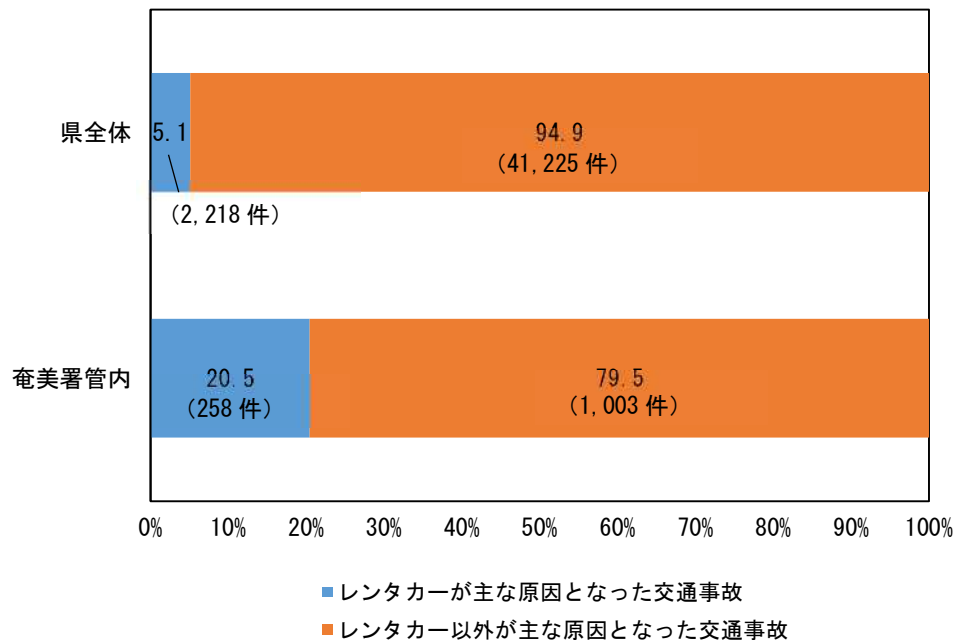
第7章 | ポイントの整理



ポイント⑥ レンタカー事故の割合が高くなっている。

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

図表 令和 5 年度における交通事故に占めるレンタカー事故の割合

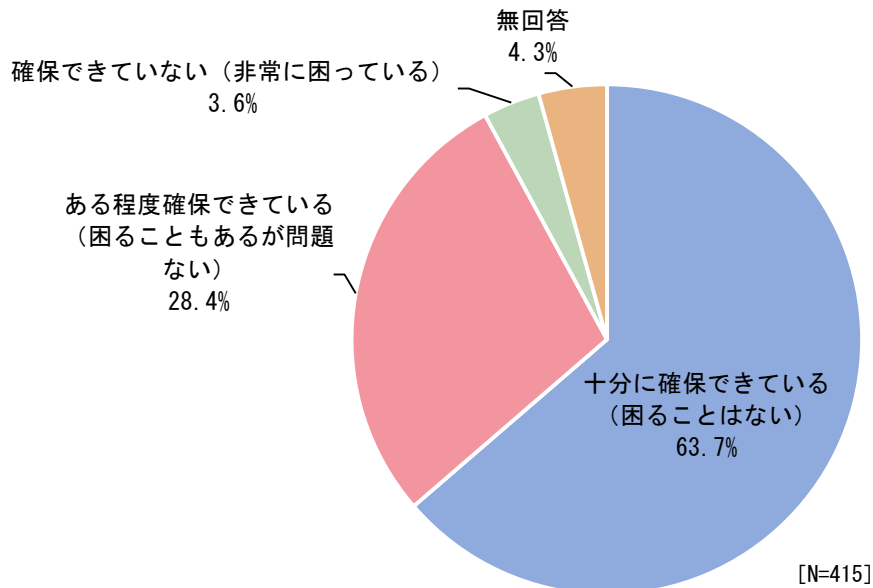


資料) 南海日日新聞による統計



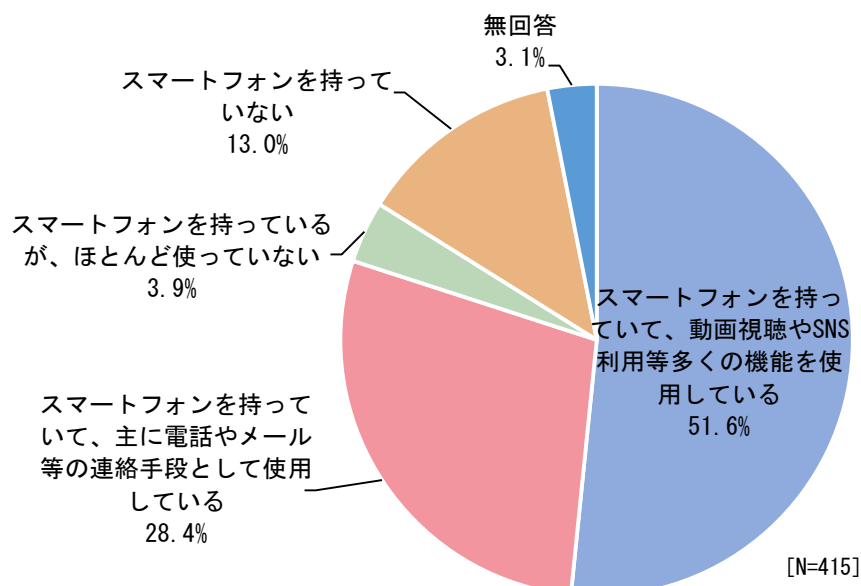
ポイント⑦ 外出時の移動手段について、3.6%の人が「確保できていない（非常に困っている）」と回答している。

外出時の移動手段について、「十分に確保できている（困ることはない）」が63.7%と最も多く、次いで「ある程度確保できている（困ることもあるが問題ない）」が28.4%、「確保できていない（非常に困っている）」が3.6%と多くなっている。



ポイント⑧ 約8割の人が日常でスマートフォンを使用している。

スマートフォンの利用状況について、「スマートフォンを持っていて、動画視聴や SNS 利用等多くの機能を使用している」が51.6%と最も多く、次いで「スマートフォンを持っていて、主に電話やメール等の連絡手段として使用している」が28.4%、「スマートフォンを持っていない」が13.0%と多くなっている。

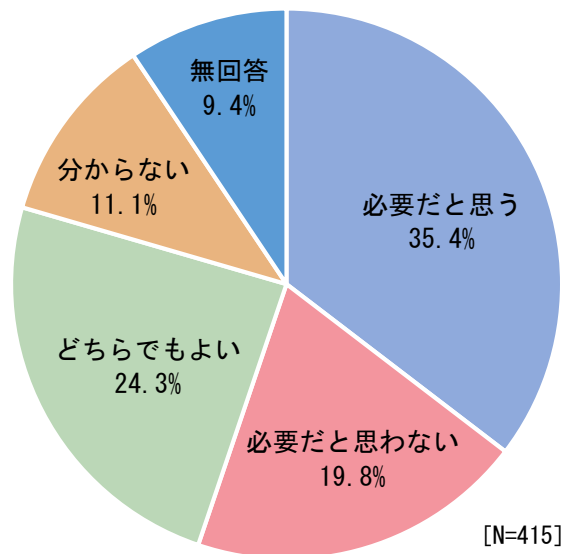


第7章 | ポイントの整理



ポイント⑨ 公共交通におけるキャッシュレスについて、35%の人が「必要だと思う」と回答している。

キャッシュレス決済について、「必要だと思う」が 35.4%と最も多く、次いで「どちらでもよい」が 24.3%、「必要だと思わない」が 19.8%と多くなっている。



ポイント⑩ フェリーとバスの連携強化を求める意見が多くみられた。

アンケートの自由記述において、フェリーとバスのダイヤを接続する等、連携強化を求める意見が多くみられた。

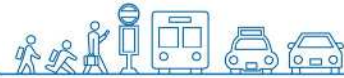
ポイント⑪ 駐車場の整備や路上駐車への対策を求める意見が多くみられた。

アンケートの自由記述において、駐車場の整備や路上駐車への対策に取り組み、運転がしやすい環境を整えることを求める意見が多くみられた。

ポイント⑫ 公共交通に関連する情報発信の充実を求める意見が多くみられた。

バスやフェリーの時刻表や運賃、運行状況等の情報発信を強化することを求める意見が多くみられた。

第7章 | ポイントの整理



2 地域公共交通計画の方向性

整理したポイントを踏まえ、以下のように地域公共交通計画の方向性を定める。

ポイント① 1年を通して降水量が多く、公共交通に影響を与えている。

ポイント② 人口減少及び高齢化が進行している。

ポイント③ 一部の地域で交通空白が生じている。

ポイント④ 宿泊施設及び宿泊収容人数が増加している。

ポイント⑤ 人口が減少する一方で、保有車両台数が増加している。

ポイント⑥ レンタカー事故の割合が高くなっている。

ポイント⑦ 外出時の移動手段について、3.6%の人が「確保できていない（非常に困っている）」と回答している。

ポイント⑧ 約8割の人が日常でスマートフォンを使用している。

ポイント⑨ 公共交通におけるキャッシュレスについて、35%の人が「必要だと思う」と回答している。

ポイント⑩ フェリーとバスの連携強化を求める意見が多くみられた。

ポイント⑪ 駐車場の整備や路上駐車への対策を求める意見が多くみられた。

ポイント⑫ 公共交通に関連する情報発信の充実を求める意見が多くみられた。

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

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

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

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

方向性Ⅲ 奄美大島5市町村の広域連携により、施策の効果を最大化する。

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



1 基本方針

本計画では、本町の長期振興計画、総合戦略、その他の関連計画の内容を踏まえるとともに、本町の地域公共交通の課題解決に向けた3つの方向性を考慮し、「持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生推進に関する基本的な方針（基本方針）」を以下のとおり設定する。

基本方針Ⅰ

陸・空・海の接続による移動の効率化と利便性向上

町内では路線バスやフェリーが運行していることに加え、離島への物資輸送のためにドローンが活用されており、陸・空・海それぞれで移動手段、輸送手段が存在する。また、町内のフィーダー系統として位置付けられる路線バスは南部交通㈱が、本町と奄美市名瀬、奄美空港方面を結ぶ地域間幹線系統として位置づけられる路線バスは㈱しまバスが運行しており、異なる事業者の路線バスが接続する形で同じ陸上交通を支えている。これらの多様な移動手段、輸送手段の見直しと連携強化を進め、限られた人員のなかでも効率的かつ利便性高く人・モノの移動を可能とする環境づくりを目指す。

基本方針Ⅱ

公共交通を基盤とした安心して暮らせるまちづくりの推進

公共交通の利便性を向上させるだけでなく、住民や観光客が公共交通を利用しやすくなるようしくみづくりや情報発信の取組みを進め、地域課題の解決につなげる。さらに、住民の安全意識向上に向けたイベント開催、情報発信等、多角的なアプローチによって安心して暮らせるまちづくりを推進する。

基本方針Ⅲ

自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上

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

第8章 | 瀬戸内町地域公共交通計画



2 将来像

3つの基本方針に基づく事業の推進により、「ひとが輝く 夢と希望に満ちた 魅力あるシマ」を実現する。

基本方針

基本方針Ⅰ 陸・空・海の接続による移動の効率化と利便性向上

基本方針Ⅱ 公共交通を基盤とした安心して暮らせるまちづくりの推進

基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上

基本方針に基づく事業推進

課題の解決

- ポイント① 1年を通して降水量が多く、公共交通に影響を与えている。
- ポイント② 人口減少及び高齢化が進行している。
- ポイント③ 一部の地域で交通空白が生じている。
- ポイント④ 宿泊施設及び宿泊収容人数が増加している。
- ポイント⑤ 人口が減少する一方で、保有車両台数が増加している。
- ポイント⑥ レンタカー事故の割合が高くなっている。
- ポイント⑦ 外出時の移動手段について、3.6%の人が「確保できていない（非常に困っている）」と回答している。
- ポイント⑧ 約8割の人が日常でスマートフォンを使用している。
- ポイント⑨ 公共交通におけるキャッシュレスについて、35%の人が「必要だと思う」と回答している。
- ポイント⑩ フェリーとバスの連携強化を求める意見が多くみられた。
- ポイント⑪ 駐車場の整備や路上駐車への対策を求める意見が多くみられた。
- ポイント⑫ 公共交通に関連する情報発信の充実を求める意見が多くみられた。

将来像の実現

ひとが輝く 夢と希望に満ちた 魅力あるシマ

第8章 | 瀬戸内町地域公共交通計画



3 計画の区域

本計画の区域は「瀬戸内町全域」とする。

4 計画の期間

本計画の期間は「令和7年度から令和11年度まで」の5年間とする。

5 計画の目標

本計画の「3つの基本方針」を踏まえ、計画の目標を以下の通り設定する。

基本方針	目標
基本方針Ⅰ 陸・空・海の接続による移動の効率化と利便性向上	
	目標1 公共交通運営に関連する町の財政負担軽減
	目標2 公共交通の収支率改善
基本方針Ⅱ 公共交通を基盤とした安心して暮らせるまちづくりの推進	
	目標1 公共交通の利用者数の増加
	目標2 交通安全の意識醸成
基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上	
	目標1 5市町村広域による地域公共交通活性化協議会の開催
	目標2 5市町村の連携による情報発信の取組み推進

第8章 | 瀬戸内町地域公共交通計画



6 計画の達成状況の評価

本計画の目標について、以下の指標により達成状況进行评估する。

基本方針Ⅰ 陸・空・海の接続による移動の効率化と利便性向上			
目標1	公共交通運営に関連する町の財政負担軽減		
評価指標	公共交通運営に関連する町の財政負担額		
現状値 (R5 年度)	74,075 (千円/年)	目標値 (R10 年度)	74,075 (千円/年)
目標値の考え方			
今後、人件費や燃料費が高騰する可能性も考えられるが、路線の再編や車両の小型化等によって運行を効率化し、現状の財政負担以内での公共交通維持を目指す。なお、本町の財政負担として、廃止路線代替バスである瀬戸内海浜バス、加計呂麻バスの維持に必要な費用を計上している。			

目標2	公共交通の収支率改善		
評価指標	廃止路線代替バス（瀬戸内海浜バス）の収支率 廃止路線代替バス（加計呂麻バス）の収支率		
現状値 (R5 年度)	瀬戸内海浜バス 23.1 (%) 加計呂麻バス 22.5 (%)	目標値 (R10 年度)	瀬戸内海浜バス 23.1 (%) 加計呂麻バス 22.5 (%)
目標値の考え方			
運行の効率化によって支出を抑える一方で、情報発信やモビリティ・マネジメントの取組みによって公共交通の利用者数を増やし、現状値以上の収支率を目指す。			

第 8 章 | 瀬戸内町地域公共交通計画



基本方針Ⅱ 公共交通を基盤とした安心して暮らせるまちづくりの推進			
目標 1	公共交通の利用者数の増加		
評価指標	瀬戸内海浜バスの利用者数 加計呂麻バスの利用者数		
現状値 (R5 年度)	瀬戸内海浜バス 30,426 (人/年) 加計呂麻バス 24,617 (人/年)	目標値 (R10 年度)	瀬戸内海浜バス 31,947 (人/年) 加計呂麻バス 25,847 (人/年)
目標値の考え方			
今後さらなる人口減少が見込まれるが、公共交通間の接続強化や、情報発信の取組みにより、令和 10 年度までに 5%の利用者数増加を目指す。			

目標 2	交通安全の意識醸成		
評価指標	交通安全の意識醸成に向けた取組み件数		
現状値 (R6 年度)	0 (件)	目標値 (R11 年度)	1 (件/年)
目標値の考え方			
交通安全の意識醸成に向けた取組みを年 1 回以上継続して実施することを目指す。			

第8章 | 瀬戸内町地域公共交通計画



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

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

第8章 | 瀬戸内町地域公共交通計画



7 目標を達成するための事業（瀬戸内町単独での検討・実施）

事業
01

路線バス（瀬戸内海浜バス）の運行見直し

関連する基本方針	基本方針Ⅰ 陸・空・海の接続による移動の効率化と利便性向上																																																												
内容	①運行ダイヤの見直し 本町と奄美市名瀬方面をつなぐ地域間幹線系統としてしまバスが、町内移動のためのフィーダー系統として瀬戸内海浜バスが運行している。しかし、現行の運行ダイヤでは両事業者の路線バスの接続が弱く、乗り継いで利用しづらくなっている。本町の交通の起点で待合環境も整っている海の駅において、路線バス間、また路線バスとフェリーの接続を強化する。 図表 海の駅における路線バスの接続状況（平日） <table><tr><th colspan="2">海の駅へ</th><th></th><th>海の駅から</th></tr><tr><th>高丘住宅から （海浜バス）</th><th>蘇刈から （海浜バス）</th><th></th><th>名瀬方面へ （しまバス）</th></tr><tr><td></td><td></td><td>6 時</td><td>6:40 発</td></tr><tr><td>7:50 着</td><td>7:45 着</td><td>7 時</td><td></td></tr><tr><td></td><td>8:55 着</td><td>8 時</td><td>8:22 発</td></tr><tr><td>9:10 着 9:50 着</td><td></td><td>9 時</td><td>9:52 発</td></tr><tr><td></td><td></td><td>10 時</td><td></td></tr><tr><td>11:05 着</td><td>11:05 着</td><td>11 時</td><td></td></tr><tr><td>12:05 着</td><td>12:35 着</td><td>12 時</td><td>12:42 発</td></tr><tr><td>13:05 着</td><td></td><td>13 時</td><td></td></tr><tr><td>14:05 着</td><td>14:35 着</td><td>14 時</td><td>14:12 発</td></tr><tr><td>15:35 着</td><td></td><td>15 時</td><td>15:42 発</td></tr><tr><td></td><td>16:05 着</td><td>16 時</td><td></td></tr><tr><td>17:05 着</td><td>17:55 着</td><td>17 時</td><td>17:12 発</td></tr><tr><td></td><td></td><td>18 時</td><td>18:42 発</td></tr></table>	海の駅へ			海の駅から	高丘住宅から （海浜バス）	蘇刈から （海浜バス）		名瀬方面へ （しまバス）			6 時	6:40 発	7:50 着	7:45 着	7 時			8:55 着	8 時	8:22 発	9:10 着 9:50 着		9 時	9:52 発			10 時		11:05 着	11:05 着	11 時		12:05 着	12:35 着	12 時	12:42 発	13:05 着		13 時		14:05 着	14:35 着	14 時	14:12 発	15:35 着		15 時	15:42 発		16:05 着	16 時		17:05 着	17:55 着	17 時	17:12 発			18 時	18:42 発
	海の駅へ			海の駅から																																																									
	高丘住宅から （海浜バス）	蘇刈から （海浜バス）		名瀬方面へ （しまバス）																																																									
			6 時	6:40 発																																																									
	7:50 着	7:45 着	7 時																																																										
		8:55 着	8 時	8:22 発																																																									
	9:10 着 9:50 着		9 時	9:52 発																																																									
			10 時																																																										
	11:05 着	11:05 着	11 時																																																										
	12:05 着	12:35 着	12 時	12:42 発																																																									
13:05 着		13 時																																																											
14:05 着	14:35 着	14 時	14:12 発																																																										
15:35 着		15 時	15:42 発																																																										
	16:05 着	16 時																																																											
17:05 着	17:55 着	17 時	17:12 発																																																										
		18 時	18:42 発																																																										



内容	②運行経路の見直し 利用者数の少ない区間や運行経路の重複が発生している区間を対象に見直しを行い、運行を効率化する。また、利用者の多い区間で乗換えが発生しないよう異なる系統を統合する、停留所の位置を道路沿いから病院の敷地内に変更するなど、利用者にとっての利便性向上につながる見直しを行う。 図表 想定される運行経路の見直し
	実施主体 交通事業者、瀬戸内町 等
	開始時期 令和7年度



事業 02

路線バス（加計呂麻バス）の運行見直し

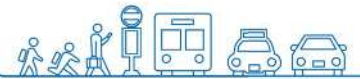
関連する基本方針	基本方針Ⅰ 陸・空・海の接続による移動の効率化と利便性向上
内容	加計呂麻バスはすべての便が加計呂麻フェリーに合わせたダイヤで運行しており、接続が強く確保されている。一方、各系統の利用者数は1便あたり1～3名程度となっているため空席も発生しやすく、運行の効率化には課題が残されている。少人数の輸送に最適な車両の導入を検討するとともに、各系統の運行開始地点となる瀬相、生間において、乗車人数に合わせて車両を入れ替える柔軟な運用を行い、運行を効率化する。 図表 加計呂麻島内を運行する路線バス「加計呂麻バス」 
事業のポイント	・路線バス車両の小型化と併せて「事業案 03 自家用有償旅客運送の導入検討」を進め、路線バスと自家用有償旅客運送を適切に組み合わせることで加計呂麻島の公共交通を維持することを検討する。
実施主体	交通事業者、瀬戸内町 等
開始時期	令和7年度



事業 03

自家用有償旅客運送の導入検討

関連する基本方針	基本方針Ⅱ 公共交通を基盤とした安心して暮らせるまちづくりの推進
内容	本町ではタクシーが運行しておらず、陸上の公共交通は路線バスのみとなっている。そこで、自家用有償旅客運送を導入し、公共交通による町内移動の利便性を向上させることを検討する。自家用有償旅客運送の制度下では二種免許を持たないドライバーも登用することが可能となるため、ドライバー不足の課題解決も期待される。 図表 福岡県東峰村における自家用有償旅客運送  
事業のポイント	・ 自家用有償旅客運送を導入する場合、移動サービスの知見、ノウハウを持つ交通事業者の協力を得られる体制を構築し、高い安全性を確保する。 ・ 地域の助け合いのなかで発生する送迎についても、適切な安全管理が行われる状態を目指し、自家用有償旅客運送の体制に組み込むことを検討する。
実施主体	住民、交通事業者、瀬戸内町 等
開始時期	令和8年度



事業 04

交通安全の意識醸成に向けた情報発信の取組み推進

関連する基本方針	基本方針Ⅱ 公共交通を基盤とした安心して暮らせるまちづくりの推進
内容	公共交通の利用促進や交通安全の意識向上に向け、情報発信の取組みを推進する。情報発信のツールとして、町公式 LINE の活用や、イベント開催による情報発信（周知・啓発）を検討する。 図表 本町で開催した「せとうちデジタルフェア」  子どもから大人まで楽しめる体験型のコンテンツを通してデジタル技術の普及・啓発を行ったイベント
事業のポイント	・ 地元事業者、町だけでなく、住民を加えた 3 者で一体となって地域交通を支えていくための機運を醸成する。
実施主体	住民、地元事業者、瀬戸内町 等
開始時期	令和 7 年度



事業 05

移動の効率化と利便性向上に向けた先端技術の活用検討

関連する基本方針	基本方針Ⅰ 陸・空・海の接続による移動の効率化と利便性向上
内容	本町では請島、与路島に向けてドローンでの物資輸送を行っており、荒天時の定期船欠航にも対応できるようになっている。現在、ドローンの仕様上請島、与路島から古仁屋方面に物資を運ぶことはできないが、これが可能となれば活用の幅が広がり、加計呂麻島を対象としたドローンの実装も考えられる。 このような先端技術を活用し、移動の効率化や利便性を向上させることを検討する。 図表 ドローンによる貨物配送 
事業のポイント	・先端技術を活用する場合、導入、維持のために大きなコストが必要となる可能性があるため、事業性や費用対効果を重視した検討を行う。
実施主体	地元事業者、瀬戸内町 等
開始時期	令和7年度（検討）

第8章 | 瀬戸内町地域公共交通計画



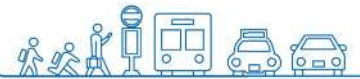
8 目標を達成するための事業（5市町村広域での検討・実施）

事業
06

奄美大島5市町村協働による地域交通運営

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

第8章 | 瀬戸内町地域公共交通計画



事業 07

地域活性化に資する情報発信の取組み推進

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

第8章 | 瀬戸内町地域公共交通計画



事業 08

モビリティ・マネジメントの推進

関連する基本方針	基本方針Ⅱ 公共交通を基盤とした安心して暮らせるまちづくりの推進 基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上
内容	自家用車に過度に依存している状態から、公共交通や徒歩等の多様な移動手段が適切に選択される状態にシフトするための取り組み（モビリティ・マネジメント）を推進する。 図表 公共交通をテーマとしてカードゲームイベントの開催 
事業のポイント	・ 日常で公共交通を利用しない住民に対しても公共交通との接点を持てるような機会を創出し、<u>地域全体で一体となって公共交通を維持していくための意識醸成を図る。</u>
実施主体	住民、交通事業者、その他の事業者、奄美大島5市町村 等
開始時期	令和7年度

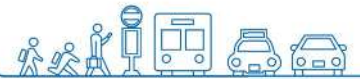


事業 09

自家用車の活用に向けた安全確保の取組み推進

関連する基本方針	基本方針Ⅱ 公共交通を基盤とした安心して暮らせるまちづくりの推進 基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上
内容	今後、本島においても自家用有償旅客運送や日本版ライドシェア等が普及することを想定し、安全に自家用車を活用するための取組みを推進する。 図表 自家用有償旅客運送の運転者講習開催（奄美市） 
事業のポイント	・ <u>自家用車の安全運転について知見、ノウハウを有する事業者の協力を得ながら</u>、住民の運転技術向上や安全運転への意識醸成を図る。
実施主体	住民、交通事業者、その他の事業者、奄美大島5市町村 等
開始時期	令和7年度

第8章 | 瀬戸内町地域公共交通計画



事業 10

公共交通におけるDXの推進

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



事業 11

環境に配慮したモビリティの普及に向けた取組み推進

関連する基本方針	基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上
内容	電気自動車やグリーンスローモビリティ、電動アシスト自転車等、環境に配慮した新たなモビリティの普及に向けた取組みを推進する。 図表 電動モビリティの体験会（鹿児島トヨタ） 
事業のポイント	- 奄美大島が<u>世界自然遺産</u>に登録されていることを踏まえ、公共交通においても環境保護の取組みを推進する。 - 自治体としての導入検討に加え、住民や事業者も含めた普及に向けた周知啓発や環境整備の取組みを検討する。
実施主体	住民、交通事業者、その他の事業者、奄美大島5市町村 等
開始時期	令和7年度（検討）

第8章 | 瀬戸内町地域公共交通計画



9 事業スケジュール

■ : 検討 ▶ : 開始 ⇒ : 実施

事業		実施主体	実施スケジュール（年度）				
			R7	R8	R9	R10	R11
■ 瀬戸内町単独での検討・実施							
01	路線バス（瀬戸内海浜バス）の運行見直し	交通事業者、瀬戸内町等	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
02	路線バス（加計呂麻バス）の運行見直し	交通事業者、瀬戸内町等	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
03	自家用有償旅客運送の導入検討	住民、交通事業者、瀬戸内町等	■	▶	⇒	⇒	⇒
04	交通安全の意識醸成に向けた情報発信の取組み推進	住民、地元事業者、瀬戸内町等	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
05	移動の効率化と利便性向上に向けた先端技術の活用検討	地元事業者、瀬戸内町等	■	■	■	■	■
■ 5市町村広域での検討・実施							
06	奄美大島5市町村による地域交通運営	地域公共交通活性化協議会	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
07	地域活性化に資する情報発信の取組み推進	交通事業者、観光物産連盟、奄美大島5市町村等	■	▶	⇒	⇒	⇒
08	モビリティ・マネジメントの推進	住民、交通事業者、その他の事業者等	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
09	自家用車の活用に向けた安全確保の取組み推進	住民、交通事業者、その他の事業者、奄美大島5市町村等	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
10	公共交通におけるDXの推進	交通事業者、奄美大島5市町村等	■	■	■	■	■
11	環境に配慮したモビリティの普及に向けた取組み推進	住民、交通事業者、その他の事業者、奄美大島5市町村等	■	■	■	■	■

