

第 4 章 地域公共交通の課題

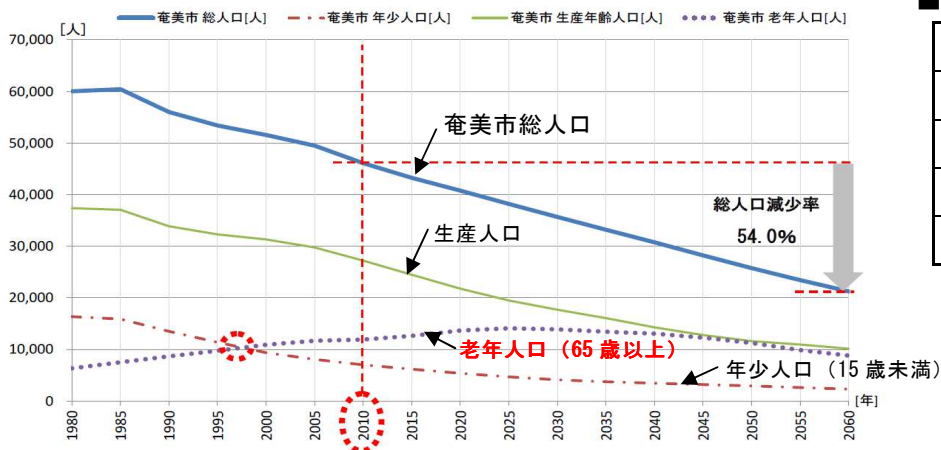
前章までに確認した奄美市における公共交通に関する概況や市民アンケート調査をはじめとする各種調査の結果を踏まえ、課題を整理する。

1. 社会状況や都市整備における課題

①人口減少と高齢化社会への対応

- ・奄美市においては、人口減少や高齢化が進行しており、現在の市全体での高齢化率は、28.5%となっており、今後さらにその割合は増えるものと予測されている。特に笠利地区及び住用地区では、現在でも約40%となっている。
- ・このような、地域の人口減少や動態の状況を見定めた、その移動の需要に対応した効率的な公共交通網の形成を図っていく必要がある。
- ・また、高齢者の増加を踏まえ、これまでに増して高齢者が外出し、日常生活を快適に過ごせるような公共交通におけるバリアフリー環境の充実を図っていく必要がある。

■ 奄美市の総人口と年齢3区分別人口の推移



■ 地区別高齢化率

地区名	高齢化率
名瀬地区	26.6%
笠利地区	38.0%
住用地区	41.3%
平均	28.5%

※出典：H27年国勢調査

※出典：奄美人口ビジョン
(平成27年11月)

②まちづくりと観光需要への対応

- ・奄美市の中心部では、マリンタウンプロジェクトや土地区画整理事業等のまちづくり事業が進展中であり、将来的な移動需要の増加や変化が予想される。また、観光客は近年増加しつつあり、世界自然遺産の登録によりさらなる増加が予想される。
- ・このようなまちづくりに伴う移動の需要の増加や、観光客の移動需要への対応を図る必要がある。

■ 世界自然遺産登録に向けたスケジュール (抜粋)

平成 25 年 2 月	政府がユネスコ世界遺産センターへ暫定リスト記載のための必要書類を提出
平成 29 年 2 月	政府がユネスコ世界遺産センターへ推薦書正式版を提出
平成 29 年 10 月	10 月 11 日 (水曜日) から 10 月 20 日 (金曜日) にかけて、ユネスコの諮問機関による現地視察
平成 30 年夏 (最速)	世界遺産委員会 (国際会議) において、登録の可否決定

■ マリンタウンプロジェクト



※出典：奄美市 HP

2. 関係者の意向等への対応課題

③バスネットワーク全体の合理化及び効率化

- ・市民アンケートをはじめとした各種調査の結果では、バスへの満足度は低い一方、「乗り継ぎでも目的地へ行けることは重要」にも約8割の賛同が得られた。
- ・また、現状のコミュニティバス（廃止路線代替バス）11系統と路線バス33系統、計44系統では、重複区間等もあり、非効率的な運行形態となっている。
- ・このような重複区間の合理化等により、全体として効率的なバスネットワークに再構築する必要がある。

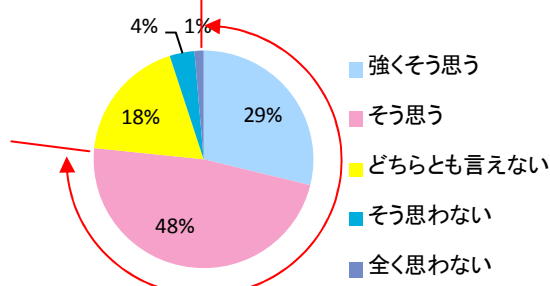
■重複する路線の例



廃止路線代替バスだけでも、市の中心部では、複数系統が重複

■市民アンケート調査における関連項目

- 乗り継ぎでも目的地へ行けることは重要か



77%が、「そう思う」

④各地域の特性に対応した運行サービスの実現

- ・人口等の地区別の状況の他、市民アンケートや地元関係者ヒアリング調査等の結果から、名瀬地区、笠利地区、住用地区の各個別地区における移動目的や移動時間帯、今後の意向等の特性が確認された。
- ・また、運行方法としてのデマンドバスについて検討するべきとする意見も確認された。
- ・このような各地区別での目的施設（目的地）、移動時間、需要量等の地域の実情や住民の意向を踏まえた、適正な運行サービスの導入を図る必要がある。

■地区別の移動特性（概要）

		名瀬地区	笠利地区	住用地区
人口		36,780人	5,706人	1,307人
高齢化率		26.6%	38.0%	41.3%
地区外への移動需要	買い物	8%	60%	100%
	医療機関	0%	43%	60%
	公共施設	0%	6%	17%
自動車からの転換条件	1位	運行本数が多い・時間帯が合う (23%)	運行本数が多い・時間帯が合う (30%)	運行本数が多い・時間帯が合う (23%)
	2位	近くにバス停がある (21%)	どんな条件でも転換しない (19%)	金銭的負担が自動車より少ない (21%)
	3位	どんな条件でも転換しない (12%)	近くにバス停がある (18%) 金銭的負担が自動車より少ない (18%)	近くにバス停がある (14%) どんな条件でも転換しない (14%)

⑤バス利用環境の改善等によるバス利用促進

- ・「バス利用者アンケート」や「地元関係者との意見交換会」、「バスドライバー調査」の結果からは、バス停留所等のバス待ち環境や、バス時刻表等の情報提供に問題があることが指摘された。これらのことは、バス利用をためらう要因になっているといえる。
- ・バス利用の促進に向けては、バス利用環境の改善やわかりやすく迅速な情報提供等を図っていく他、関係者等へのPR等、各種の取組を行う必要がある。

■地元関係者やバスドライバーからの関連意見

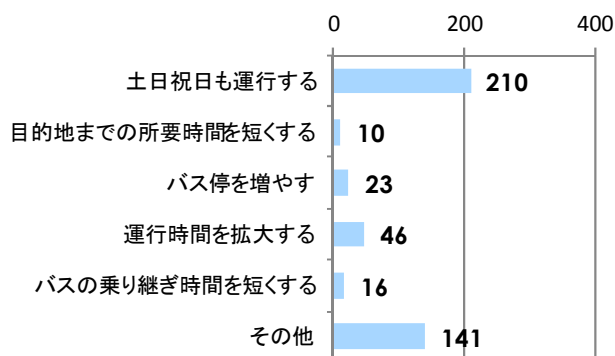
「バス利用者アンケート」での関連自由意見	「地元関係者との意見交換会」での関連意見	「バスドライバー調査」での関連意見
<ul style="list-style-type: none"> ・バス停にイスが欲しい ×11件 ・バス停に屋根が欲しい ×6件 ・時刻表が見えにくい。無い ×2件 	<ul style="list-style-type: none"> ・雨に濡れないバス待ち環境や特に高齢者にとっては、ベンチが必要である。 ・主な行き先への到着時刻が分かると良い。 ・利用促進に向けては、行政職員などにも、月に1回はバスを利用してもらうような取組をしたらどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者からの要望 <ul style="list-style-type: none"> ・バス停に屋根が欲しい。 ・バスの行き先が分かりにくい。 ●提案 <ul style="list-style-type: none"> ・バス停の安全性確保。 ・Web、必要な情報へのアクセスしやすさを工夫、改善。 ・バス停時刻表の行き先、時間の見やすさを工夫する。

⑥利用者ニーズに対応した運行サービスの実現

- ・バスの継続的な運行に向けては、現在の利用者に今後も引き続き、バスを利用してもらうことが必要であり、そのためには、現在の利用者のニーズにも対応し、より便利で利用しやすい運行サービスを提供する必要がある。
- ・利用者ニーズをきめ細かに把握しつつ、利用者にとって便利な運行サービスの実現に継続的に取り組んでいく必要がある。

■利用者アンケート調査における関連項目

●バスをどのように改良してほしいか



■利用者アンケートでの自由意見

(車両やバス待ち環境に関するもの以外)

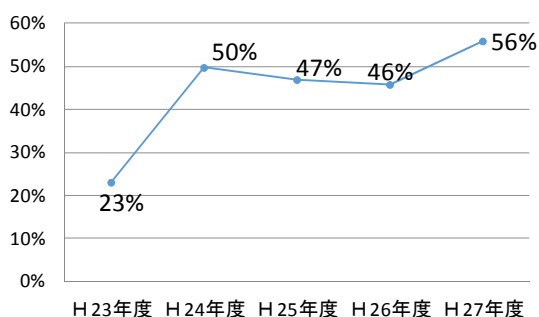
系統	系統を拡充して欲しい。 (イオンを通して欲しい。佐大熊方面、春日線、田雲団地行きバスが少ない。平田町行き、和光行き、自動車学校行きを増やして欲しい。)
本数、時間帯	20時以降も1本で良いので増やして欲しい。朝早くが欲しい。
その他	乗換えの時のバス停を作って欲しい。 音声案内を大きくして欲しい。 降車アナウンスをして欲しい。

3. 持続可能な公共交通に向けた課題

⑦公共交通に関する経費の節減

- ・廃止路線代替バスの運行においては、年間約3千万円超の奄美市の行政経費が充てられており、その収支率は、平成27年度で56%である。また、今後の人口減少や高齢化のさらなる進行が予測されており、財政状況もさらに厳しくなることが予想される。そのような中で、持続可能な公共交通に向けては、廃止路線代替バスの運行の効率化等により、その収支率の改善及び行政経費となる運行経費の節減を図る必要がある。
- ・また、地域住民の足となり、市民の生活を支えている路線バスについても、同様の理由から、経営状況のさらなる悪化が懸念されている。廃止路線代替バスと同様に、路線バスの運行の効率化等により、運行経費の節減、経営状況の改善を図る必要がある。

■廃止路線代替バスの収支率の推移



※各系統の合計での収支率の推移

■廃止路線代替バスにおける行政経費

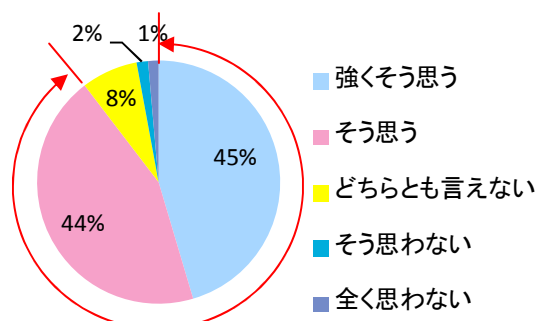
H24年度	約3,400万円
H25年度	約3,200万円
H26年度	約3,600万円
H27年度	約3,900万円
H28年度	約3,000万円

⑧みんなで支える公共交通の仕組みづくり

- ・持続可能な地域公共交通網の形成に向けては、市民、バス事業者、行政がみんなで、その運行を支える必要があり、このことは、市民アンケートにおいても約9割の方が賛同している。
- ・また、市内にはバス交通事業者だけでなく、タクシー事業者による営業や病院や個別観光施設等による送迎バスも運行されている。
- ・このような関係者も含め、持続可能な地域公共交通網をみんなで支える仕組みづくり、体制づくりが必要である。

■市民アンケート調査における関連項目

●バス交通はみんなで支えなければならない



89%が、「そう思う」

■課題のまとめ

本課題		概要
1. 社会状況や都市整備における課題	①人口減少と高齢化社会への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の人口減少や動態の状況を見定めた、その移動の需要に対応した効率的な公共交通網の形成 ・高齢者の増加を踏まえ、これまでに増して高齢者が外出し、日常生活を快適に過ごせるような公共交通におけるバリアフリー環境の充実
	②まちづくりと観光需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・市中心部におけるまちづくりの進展に伴う市中心部での移動需要の増加や、近年増加しつつあり、世界自然遺産の登録によりさらなる増加が予想される観光客の移動需要への対応
2. 関係者の意向等への対応課題	③バスネットワーク全体の合理化及び効率化	<ul style="list-style-type: none"> ・市内を運行するコミュニティバス（廃止路線代替バス）11系統と路線バス33系統（廃止路線代替バスと重複する2系統は除く）、計44系統の重複区間等の合理化等による全体として効率的なバスネットワークの再構築
	④各地域の特性に対応した運行サービスの実現	<ul style="list-style-type: none"> ・名瀬地区、笠利地区、住用地区の各地区別での目的施設（目的地）、移動時間、需要量等の地域の実情や住民の意向を踏まえた、適正な運行サービスの導入、実現
	⑤バス利用環境の改善等によるバス利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所等のバス利用環境の改善や、バス時刻表等のわかりやすく迅速な情報提供、関係者のPR、その他各種の取組によるバス利用の促進
	⑥利用者ニーズに対応した運行サービスの実現	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の利用者のニーズにも対応した、より便利で利用しやすい運行サービスの実現 ・利用者ニーズのきめ細かな把握による、利用者にとって便利な運行サービスの実現に向けた継続的取組
3. 持続可能な公共交通に向けた課題	⑦公共交通に関する経費の節減	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止路線代替バスの運行の効率化等による、その収支率の改善及び行政経費となる運行経費の節減 ・地域生活の移動を支えている路線バスの運行の効率化等による、運行経費の節減、経営状況の改善
	⑧みんなで支える公共交通の仕組みづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な地域公共交通網の形成に向けて、市民、地域住民、バス事業者、行政、その他の関係者がみんなで、その運行を支える仕組みづくりと体制づくり

4. 地区別の課題

名瀬地区、笠利地区、住用地区の地区別での課題を整理する。

地区名	人口・まちづくり	人の移動	住民要望・提案
名瀬地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心部のまちづくりの進展に合わせた路線系統の見直し ● 奄美大島の中心部として、集中することが予想される観光客への対応 ● 長期的には、高齢化の進行への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ● 笠利地区、住用地区から地区内の各施設に集中する移動需要や、地区の内々での、移動需要への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ● 料金の見直し ● 公共施設等の利用時間に合わせたバスの運行時間に（終バスの時間）
笠利地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 約4割という高い高齢化率への対応 ● 道路整備状況に連動した公共交通不便地域への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「買い物」、「医療施設利用」における名瀬地区への移動需要への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ● 赤木名（A コープ）から名瀬への循環バスが欲しい ● 龍郷町に（乗り継ぎ）中継点を設ける ● 料金が低い ● 小型バスのデマンドバスの検討
住用地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 4割以上という高い高齢化率への対応 ● 東城地区で整備中の観光拠点施設の活用 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高い高齢化率の中での「買い物」における名瀬地区への移動需要への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ● 買い物に特化した「買い物バス」の運行 ● 小型バスで乗り継ぎをしなくて良いように ● 雨に濡れないようなバス待ち環境、ベンチ

第5章 奄美市地域公共交通網形成計画の基本方針と施策

1. 基本方針と対象区域及び計画期間

(1) 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針

奄美市における地域公共交通の活性化及び再生に向けては、前章で整理した奄美市における地域公共交通の課題を踏まえ、路線バスを地域生活や産業を支える公共交通として位置付け、奄美市におけるまちづくり方策等連携をとりつつ、一体的に取り組んでいく必要がある。

具体的には、上位計画である「奄美市総合計画」や「奄美市都市計画マスタープラン」等の関連計画と連携を図りつつ、推進するものとする。これにより、今後、奄美市において予想される人口減少や高齢化の進行、観光需要の増大等、前章で示した8つの課題に対応する基本的な方針として、「島のコミュニティと生活、産業を支える地域公共交通ネットワークの構築」を目指すものとする。

以下に奄美市地域公共交通網形成計画の基本方針を示す。

■奄美市地域公共交通網形成計画の基本方針

**「幸せの島」実現に向けて
～島のコミュニティと生活、産業を支える地域公共交通ネットワークの構築～**

◇島のコミュニティと生活を支え、産業を支える地域公共交通

高齢化が進み移動に不安を覚えている住民が増える中で、**地域住民の足となってコミュニティや生活を維持するとともに、観光客への対応など地域産業の活性化にも貢献する、わかりやすく効率的な地域公共交通ネットワーク**を構築する。

◇持続可能な公共交通に向けて、関係者が連携して支える運営体制

人口減少、高齢化の進展にあわせて、今後厳しくなることが予想される財政状況や地域経済の状況を踏まえ、**市民、沿線の地域住民、交通事業者、行政の協働、及びその他の関係者の連携**により、公共交通の運営を支え、**持続可能な運営体制を構築**する。

(2) 奄美市地域公共交通網形成計画の対象区域

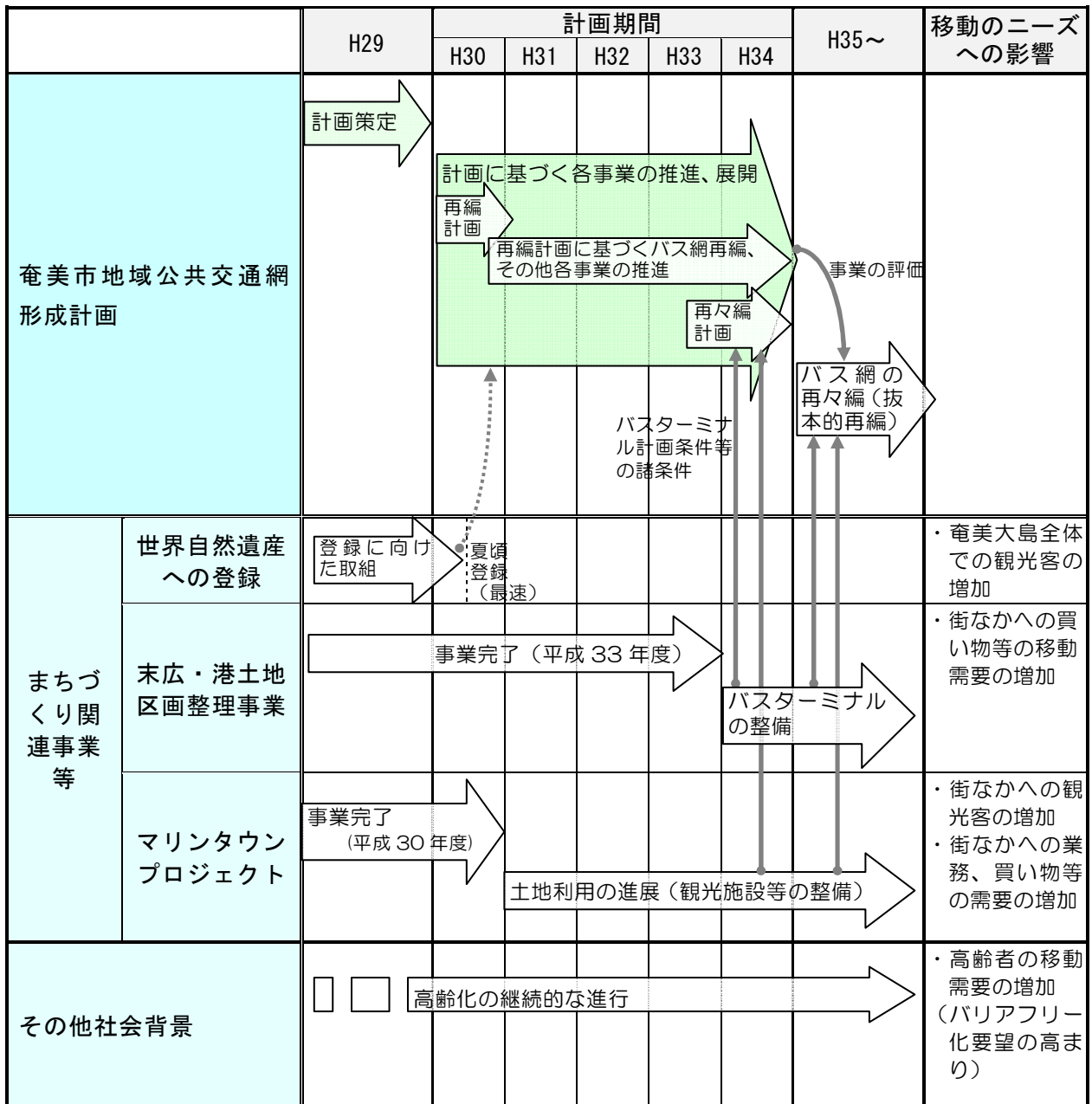
奄美市全域を対象区域とする。

(3) 計画の期間

平成30年4月から平成35年3月までの5ヶ年とする。

■まちづくりと地域公共交通網の形成に向けた展開イメージ

- ・当面は現況の関連施設等を活用して、速効的な再編や個別の各事業の展開により、観光客の移動需要への対応を行うが、長期的には、バスターミナルの整備に合わせた抜本的な公共交通網の再編を行い、将来の街なかへの移動需要の拡大等に対応する。



(4) 地域公共交通網の形成に向けた基本的な方向

1) 路線網の効率化とまちづくりとの連携によるバス網全体の再構築

- ・既存路線における重複区間の解消等により、バス網全体の効率化を図るとともに、まちづくりの進展と連携し、新たな需要等に対応する。
- ・具体的には、名瀬地区中心部におけるマリンタウン事業や土地区画整理事業、住用地区での観光拠点施設の整備、笠利地区での道路整備の完了等を踏まえ、バス路線網の再構築に反映する。

2) 路線バスとコミュニティバスの役割分担の明確化

- ・民間事業者の自主運行による路線<路線バス>と行政負担による路線<コミュニティバス>との役割分担を明確にする。
- ・具体的には、島内の全域での公共交通の骨格を形成する路線や比較的収支率が高い路線については<幹線(路線バス)>と位置付け、民間事業者による自主運行とし、収支率は低いものの地域住民の生活を支える上で必要な路線は、幹線に接続する<支線(コミュニティバス)>として、基本的に行政負担による運行とする。

3) 地域の特性、住民の意向を踏まえた運行形態の検討、見直し

- ・特にコミュニティバスについては、名瀬地区、笠利地区、住用地区における住民の移動特性や、意向等を踏まえ、各地域の実情に沿った運行形態を検討し、より住民にとって便利で利用しやすく、効率的な運行形態に見直す。
- ・道路整備状況や意向等も踏まえ、公共交通不便地域における新たな路線について検討する。

4) <路線バス>と<コミュニティバス>の接続する乗り継ぎ拠点の整備とまちづくりへの貢献

- ・基本方針に示した地域公共交通網の実現に向けては、路線バスとコミュニティバスの円滑な接続が重要となる。
- ・主要な乗り継ぎ箇所となるバス停留所は、バスの乗り継ぎが安全で便利に行えるよう、「乗り継ぎ拠点」として位置づける。特に、名瀬地区の中心部には、奄美大島全体のバス交通網が集中することから、広域拠点となるバスターミナルを位置付ける。
- ・また、住用地区の乗り継ぎ拠点は、整備中の観光拠点施設を活用し、地域住民の交流拠点としての役割も担わせる。笠利地区の乗り継ぎ拠点は、赤木名地区の笠利総合支所周辺における整備を想定する。

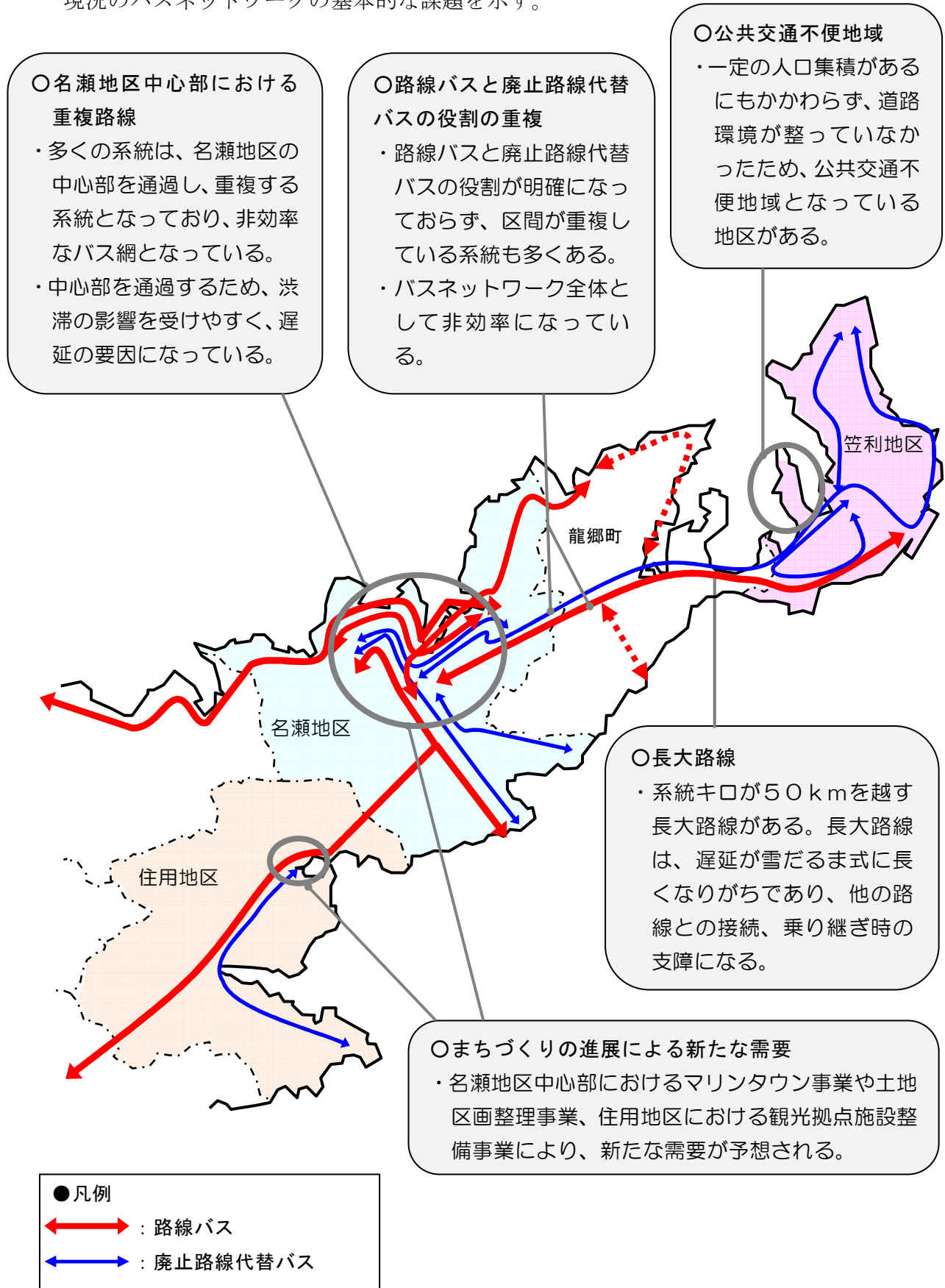
■交通機関の位置付け・役割分担

交通機関	位置付け・役割
路線バス	・奄美大島全体の市町村間を結び、奄美大島全体の移動の骨格を形成し、拠点となる地区や施設、住宅地を結ぶ移動手段
コミュニティバス	・奄美市内の路線バスではカバーされない地域において、路線バスの主要バス停留所と集落等を結び、地域住民の日常生活を支える移動手段
タクシー	・個人の自由な移動を支える移動手段であるとともに、路線バスやコミュニティバスではカバーされない地域で、住民の生活を支える移動手段

(5) 現況のバスネットワークの課題と将来イメージ

1) 現況のバスネットワークイメージとネットワーク上の課題

現況のバスネットワークの基本的な課題を示す。



2) 将来ネットワークイメージ（概念図）

前項で示した基本課題の解消による、将来ネットワークイメージを示す。



2. 計画の目標と指標

奄美市における地域公共交通の課題を踏まえて設定した基本方針を前提に、本形成計画の目標を設定する。あわせて評価指標を設定し、その現況値を踏まえて目標値を設定する。

地域公共交通の課題		基本方針	計画目標	評価指標	現況値 (H28年度)	目標値 (H34年度)
社会状況や都市整備における課題	①人口減少と高齢化社会への対応	「幸せの島」実現に向けて ～島のコミュニティと生活、産業を支える地域公共交通ネットワークの構築～ ・島のコミュニティと生活を支え、産業を支える地域公共交通 ・持続可能な公共交通に向けて、関係者が連携して支える運営体制	目標 1 解かりやすい地域公共交通網の形成 ▶ 市民の生活を支え、地域の活性化に資する合理的で効率的な地域公共交通網の形成 →課題：①、②、③、⑤、⑦、⑧に対応	1)バス全体の利用者数 (P19及びP25参照)	906,019 (人/年)	1,000,000 (人/年)
	②まちづくりと観光需要への対応			2)観光客の路線バス利用率 (P10参照)	11.8 (%)	16.8 (%)
関係者の意向等への対応課題	③バスネットワーク全体の合理化及び効率化		目標 2 地域の実情に沿った公共交通サービスの最適化 ▶ 地域や属性別の移動ニーズに対応した公共交通サービスの最適化 →課題：①、③、④、⑤、⑥、⑦、⑧に対応	1)バス利用者の満足度 (P56参照)	52 (%)	60 (%)
	④各地域の特性に対応した運行サービスの実現			2)路線バスを利用する市民の割合 (P34参照)	14 (%)	19 (%)
	⑤バス利用環境の改善等によるバス利用促進		目標 3 便利な公共交通の利用環境の実現 ▶ 高齢者や障害者、観光客に優しい、解かりやすく利用しやすい公共交通の利用環境の実現 →課題：①、②、④、⑤、⑥に対応	1)低床バスの導入台数 (P29参照)	2 (台)	5 (台)
	⑥利用者ニーズへの細かな対応			2)バス待ち環境の整備箇所数 (P29参照)	20 (箇所)	25 (箇所)
持続可能な公共交通に向けた課題	⑦公共交通に関する経費の節減		目標 4 持続可能な運行のための連携体制の構築 ▶ 持続可能な公共交通を支えるための関係機関等による連携体制の構築 →課題：⑥、⑦、⑧に対応	3)公共交通事業者のHPの日平均閲覧者数	212 (人/日)	265 (人/日)
	⑧みんなで支える公共交通の仕組みづくり			1)コミュニティバスの収支率 (P66参照)	56 (%)	56 (%)
			2)市内バスの運行に関わる行政経費(過去3年の平均) (P66参照)	3,500 (万円/年)	3,500以内 (万円/年)	
			3)公共交通に関する住民主体の会議等の開催回数	0 (回/年)	6 (回/年)	

■評価指標の定義と目標値の考え方

計画目標	評価指標	指標の定義	目標値の考え方
目標 1 解かりやすい 地域公共交通 網の形成	1) バス全体の利用者数	・バス事業者が把握している当該1年間において、市内を運行する全てのバスの利用者の総数	・観光客の増加や各種施策を実施することで、毎年2%の増加を目指す。
	2) 観光客の路線バス利用率	・交流人口動態調査において、奄美大島への観光客の内、島内の交通手段で「路線バス」を利用した人の割合	・観光客にも利用しやすい公共交通体系の構築等の各種施策を実施することで、現状から5%の増加を目指す。
目標 2 地域の実情に 沿った公共交 通サービスの 最適化	1) 住民の公共交通に関する満足度	・バス利用者アンケート調査において、現在のバスに対する満足度を「満足」及び「やや満足」とした人の割合	・利用者ニーズに沿った各種施策を実施することで、現状から5%の増加を目指す。
	2) 路線バスを月に数日以上利用する市民の割合	・バス利用に関する市民アンケート調査において、路線バスを「月に数日以上」利用した人の割合	・地域の実情に沿った公共交通体系の構築等の各種施策を実施することで、現状から5%の増加を目指す。
目標 3 便利な公共交 通の利用環境 の実現	1) 低床バスの導入台数	・路線バス、コミュニティバスにおける低床バスの導入台数（事業者所有、行政所有のものも含む）	・車両更新時における積極的な導入を図ることで、5ヶ年で3台の新規導入を目指す。
	2) バス待環境の整備箇所数	・市内のバス停留所の内、小屋、上屋、ベンチ等のいずれかのバス待ち環境が整備されている箇所数。民地内での整備も含む。	・H30年度から1年で1箇所ずつ、5ヶ年で計5箇所での新規整備を目指す。
	3) 公共交通事業者のHPの日平均閲覧数	・時刻表等の情報を発信している公共交通事業者のホームページ（HP）の日平均閲覧回数	・HPを活用した効率的な運行情報等を提供することで、現状から25%の増加を目指す。
目標 4 持続可能な運 行のための運 携体制の構築	1) コミュニティバスの収支率	・運行に関わる経費（A）に対する、運行による収益（B）の割合。[$B/A \times 100(\%)$]	・今後の少子高齢化のさらなる進行や、バス網の再編によるコミュニティバスと路線バスとの役割分担を踏まえ、現状の維持を目指す。
	2) 市内バスの運行に関わる行政経費	・行政が負担するコミュニティバスの運行に関わる経費や、事業者が自主運行する路線バスに関する補助金等の合計で、過去3ヶ年の平均	・今後の少子高齢化のさらなる進行や、バス網の再編によるコミュニティバスと路線バスとの役割分担を踏まえ、同額以内を目指す。
	3) 公共交通に関する住民主体の会議等の開催回数	・住民が主体となった会合等において、「公共交通」を議題とした会の開催回数 ※行政が支援、情報提供等による開催も含む	・市内3地区の町会等において、それぞれ年2回以上、計6回以上の開催を目指す。

※コミュニティバスに関する数値は、現況値では、廃止路線代替バスに関する数値とする。

3. 目標を達成するための事業体系と概要

(1) 目標を達成するための施策と個別事業

基本方針、目標及びこれを達成するための個別事業の体系として、以下を設定する。

＜基本方針＞

「幸せの島」実現に向けて
～島のコミュニティと生活、産業を支える
地域公共交通ネットワークの構築～

◇ 島のコミュニティと生活を支え、産業を支える地域公共交通
高齢化が進み移動に不安を覚えている住民が増える中で、地域住民の足となってコミュニティや生活を維持するとともに、観光客への対応など地域産業の活性化にも貢献する、わかりやすく効率的な地域公共交通ネットワークを構築する。

◇ 持続可能な公共交通に向けて、関係者が連携して支える運営体制
人口減少、高齢化の進展にあわせて、今後厳しくなることが予想される財政状況や地域経済の状況を踏まえ、市民、沿線の地域住民、交通事業者、行政の協働、及びその他の関係者の連携により、公共交通の運営を支え、持続可能な運営体制を構築する。

計画目標	施策	事業・取組
目標 1 わかりやすい地域公共交通網の形成 ➢ 市民生活を支え、活性化に資する合理的で効率的な地域公共交通網の形成	● 分かりやすく便利な奄美市地域公共交通網の再構築	1-① 地域公共交通網（路線バスとコミュニティバス等）の再編 1-② 地域公共交通の広域拠点及び乗り継ぎ拠点の整備 1-③ 各種送迎バス等を運行する他機関との連携
目標 2 地域の実情に沿った公共交通サービスの最適化 ➢ 地域や属性別の移動ニーズに対応した公共交通サービスの最適化	● 各地区での個別路線の運行方法等の見直し ● 観光需要への対応 ● 地元住民組織が主体となった運行	2-① 名瀬地区におけるまちづくり事業の進展とあわせて、バスの運行経路等の見直し 2-② 笠利地区の特性を踏まえた、既存系統における運行方法、サービスの見直し 2-③ 笠利地区での道路整備状況を踏まえた、新たな経路での公共交通サービスの検討、導入 2-④ 住用地区の特性を踏まえた、既存系統における運行方法、サービスの見直し 2-⑤ 利便性の向上に向けたフリー乗降制等の検討、導入 2-⑥ 観光需要に対応した路線の検討、拡充 2-⑦ 地元住民組織が主体となった、地域公共交通の運営スキームの検討、導入
目標 3 便利な公共交通の利用環境の実現 ➢ 高齢者や障害者、観光客に優しい、わかりやすく利用しやすい公共交通の利用環境の実現	● バス車両本体の乗降の利便性の向上 ● バス待ち空間における利用環境の改善 ● 情報提供、情報発信 ● 観光客の利用促進	3-① バス車両の更新に合わせた段階的な低床バス等への移行 3-② バス運賃の支払いの利便性の向上 3-③ バス停留所等におけるバスシェルターやベンチの整備、沿道の施設や民間企業との連携によるバス待ち環境の整備 3-④ バス停留所における時刻表等のわかりやすさの改善 3-⑤ ICTを活用した効率的な運行情報等の提供 3-⑥ バス利用に関する案内の充実 3-⑦ 観光施設や他の公共交通との連携による観光客向け周遊チケットの検討、開発
目標 4 持続可能な運行のための連携体制の構築 ➢ 持続可能な公共交通を支えるための関係機関等による連携体制の構築	● 公共交通の運営に関する市民参加のしくみづくり ● 奄美大島全体での公共交通網の形成に向けた体制構築	4-① 公共交通の必要性に関する市民意識の醸成に向けた取組の推進 4-② 地域で支える仕組みの構築 4-③ コミュニティバスの持続可能な運行に向けたデータの蓄積とガイドラインの作成 4-④ 奄美大島全体での「奄美大島地域公共交通網」の形成に向けた近隣町村や関係機関との連携の強化

(2) 各事業や取組の概要

目標 1

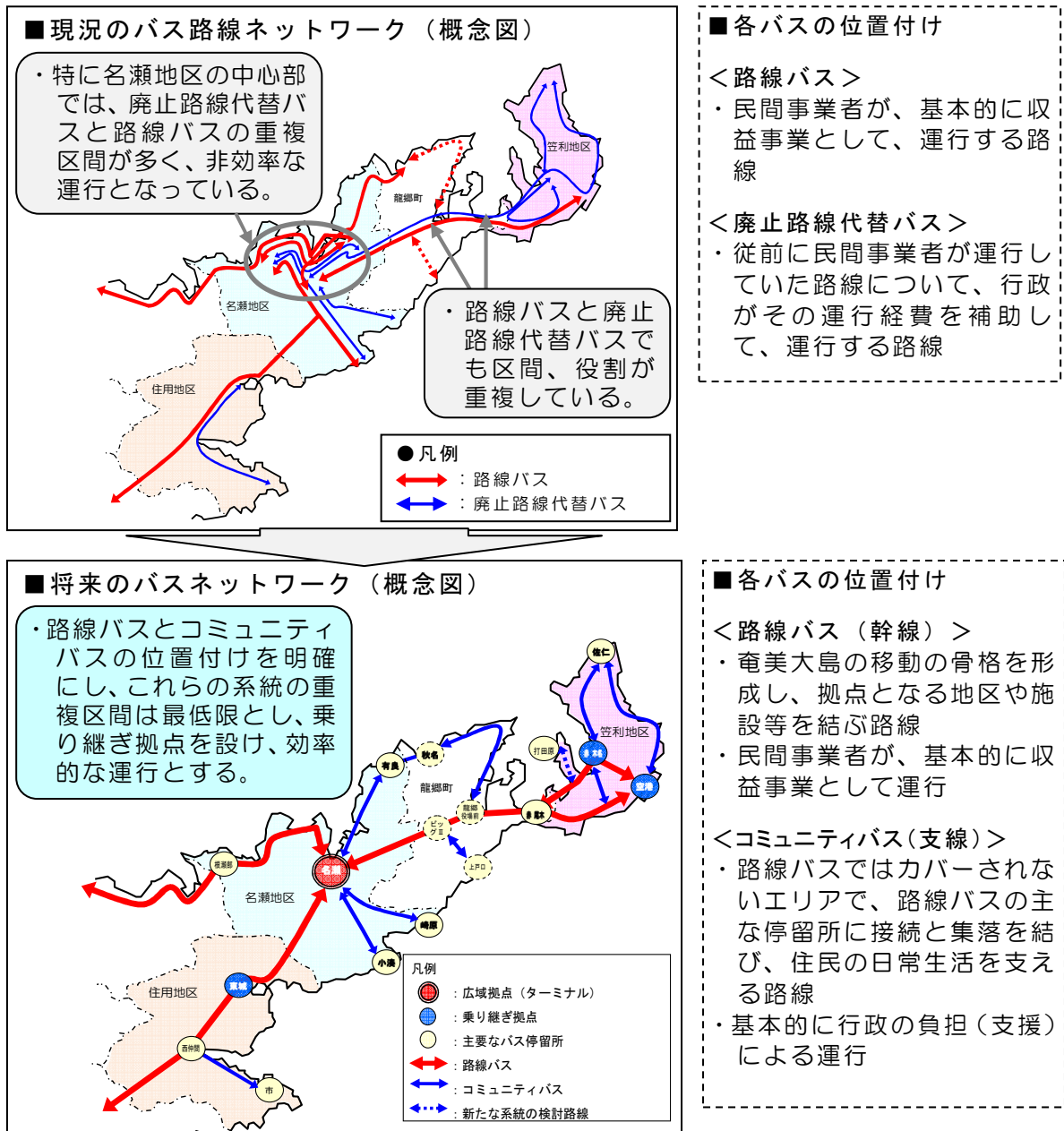
解かりやすい地域公共交通網の形成

➤ 市民生活を支え、活性化に資する合理的で効率的な地域公共交通網の形成

1-① 地域公共交通網（路線バスとコミュニティバス等）の再編

前節の「地域公共交通網の形成に向けた基本的な方向」で示した通り、現在のバスネットワークは、名瀬地区の中心部において多くのバス系統の区間が重複し、また、路線バスと廃止路線代替バスでも重複しているものがあるなど、非効率なネットワークとなっている。

このことから、現在の廃止路線代替バスが、路線バス（幹線）に接続するコミュニティバス（支線）とする位置付けに見直し、全体として効率的な公共交通網の体系とすべく、その再編を行う。




1-② 地域公共交通の広域拠点及び乗り継ぎ拠点の整備

前項で示した「①地域公共交通網（路線バスとコミュニティバス）の再編」の実現に向けては、これにあわせて、将来バスネットワークイメージで示している、「広域拠点（バスターミナル）」や「乗り継ぎ拠点」の整備も行う必要がある。

ここでは、名瀬地区においては、奄美大島全島でのバス交通の拠点なる「広域拠点（バスターミナル）」の整備を想定し、笠利地区、住用地区では、主として路線バスとコミュニティバスの接続を行う「乗り継ぎ拠点」の整備を想定する。

■各地区での広域拠点・乗り継ぎ拠点の整備イメージ

地区名	整備イメージ
名瀬地区	<ul style="list-style-type: none"> ・奄美大島全島でのバス移動の広域拠点として、整備する。 ・中心市街地活性化計画において「バスセンター・複合施設事業計画策定事業」として位置付けされており、これを推進する。
笠利地区	<ul style="list-style-type: none"> ・赤木名地区の笠利総合支所周辺における整備を想定する。
住用地区	<ul style="list-style-type: none"> ・東城地区で事業中の観光拠点施設について、バスの乗り継ぎ利便性に考慮して整備する。 

事例：せせらぎバスセンター（ときがわ町）

- ・バスセンターの整備と合わせ、ダイヤの調整も行い、乗り継ぎ利便性の向上を図っている。



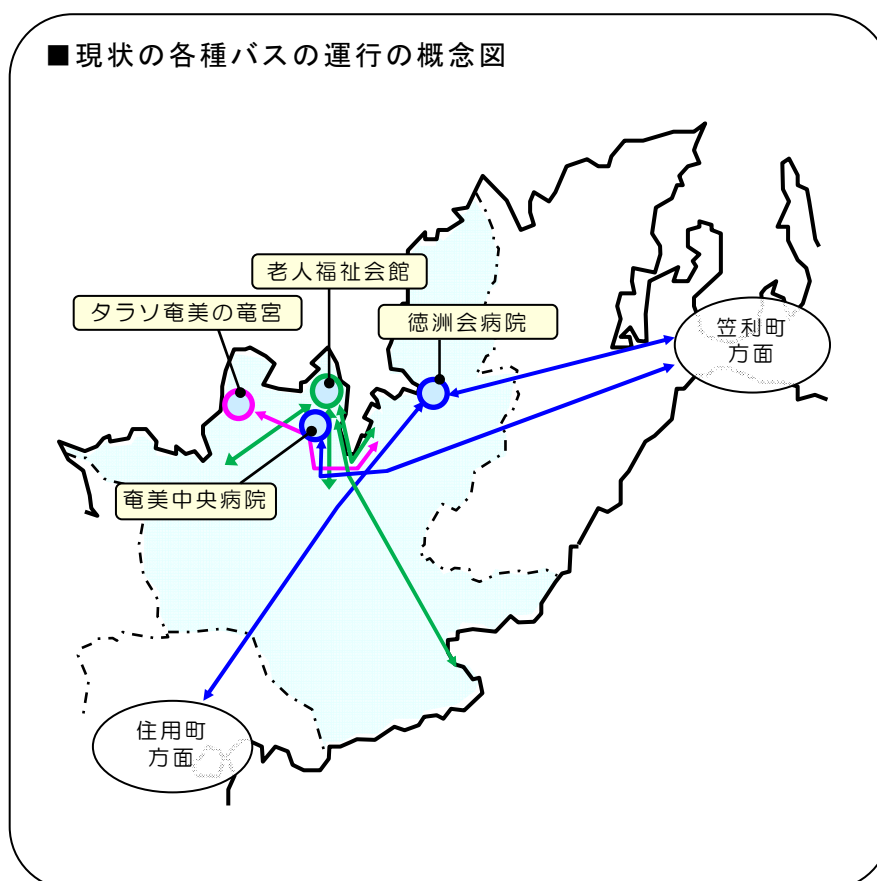
※出典：国土交通省資料

1-③ 各種送迎バス等を運行する他機関との連携

現在、奄美市内には、路線バス及び廃止路線代替バスの他に、老人福祉会館やタラソ奄美の竜宮（温浴施設）及び医療機関により、送迎バスが運行されている。

市内の公共交通の利便性、効率性の向上に向けて、これらの各種送迎バス等を運行する他機関との連携を図る。具体的には、以下の方策について、検討し、その具体化を進める。なお、検討にあたっては、道路運送法等の関連法制度との関係についても留意し、位置付け等を整理する。

- 各種送迎バスの住民利用
- 各種送迎バスと路線バス及びコミュニティバスとの乗り換え利便性の向上（各種送迎別の乗り継ぎ拠点への接続、時刻表の工夫等）



目標 2

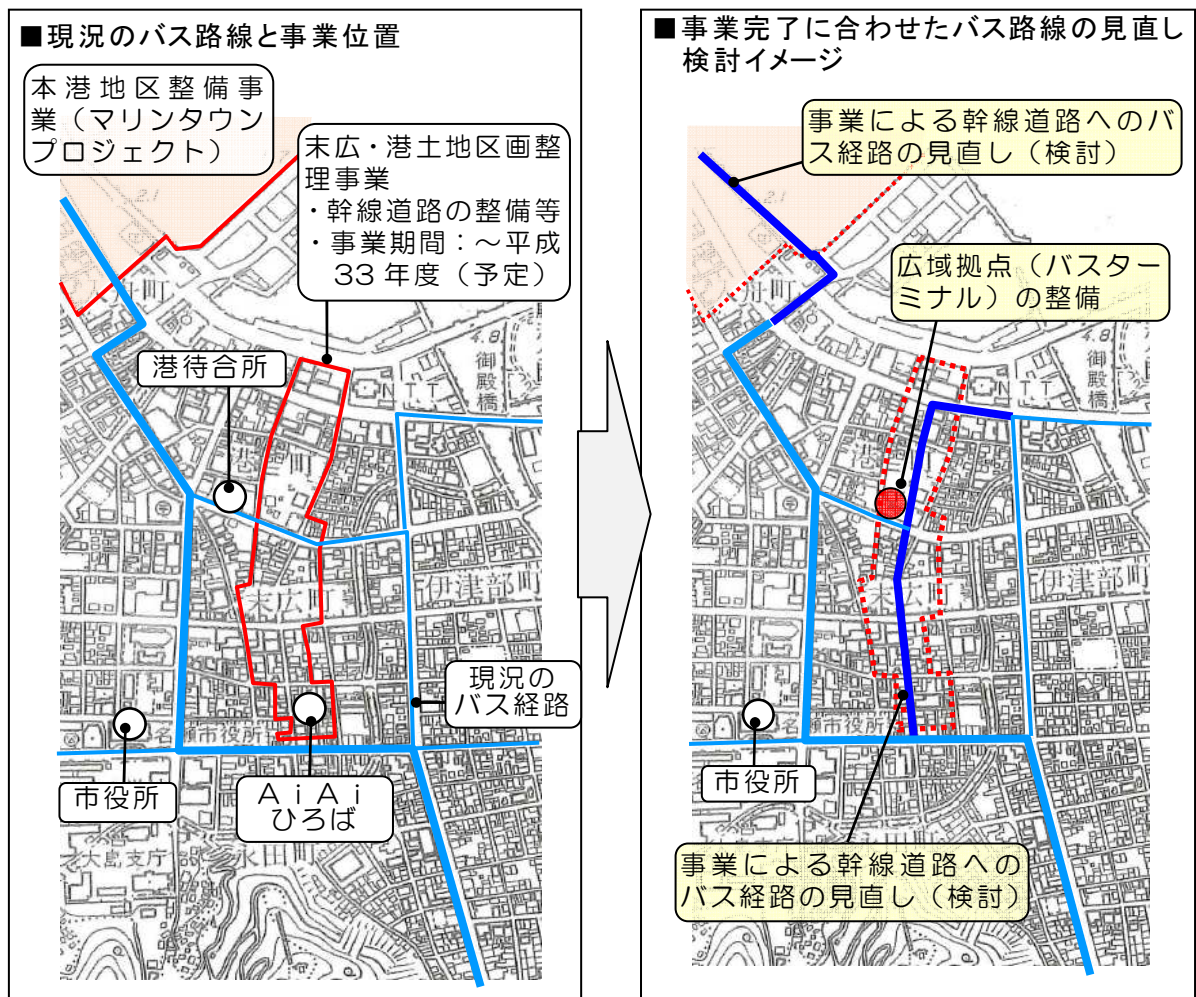
地域の実情に沿った公共交通サービスの最適化

➤ 地域や属性別の移動ニーズに対応した公共交通サービスの最適化

2-① 名瀬地区におけるまちづくり事業の進展とあわせて、バスの運行経路等の見直し

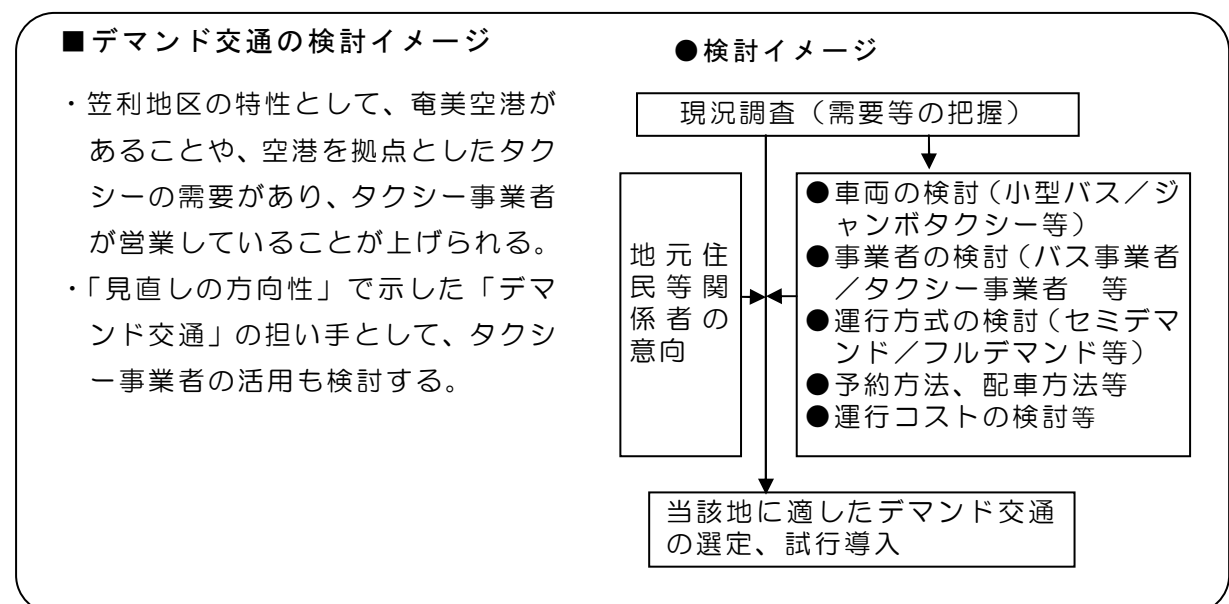
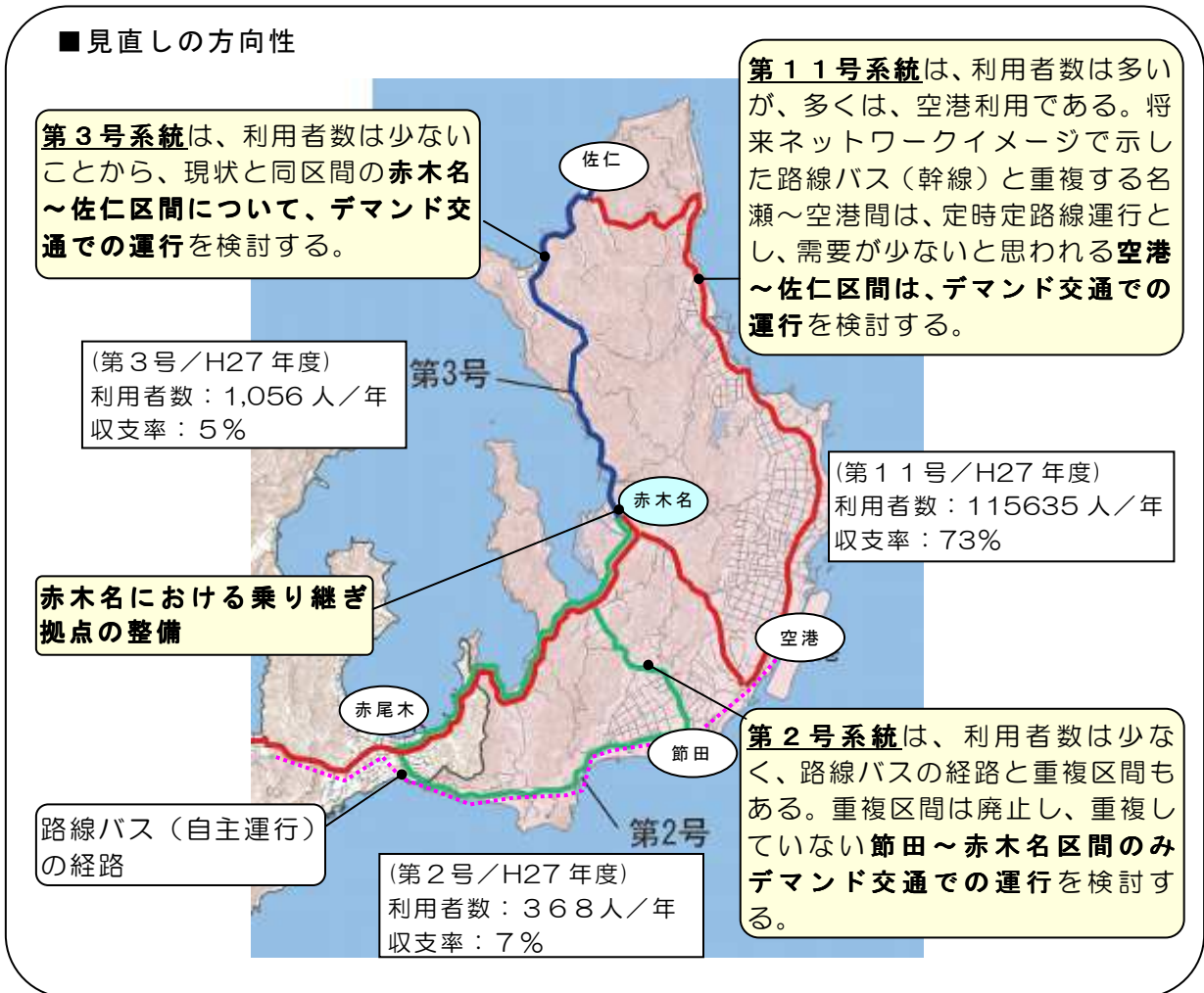
名瀬地区中心部では、土地区画整理事業が進行中である。同事業では、幹線道路も整備中である。長期的にはバスターミナルの整備も予定されており、沿道におけるまちづくりの進展が期待される。現在のバス路線は、同事業範囲を避けた経路だが、事業の進展状況を踏まえつつ、経路の見直し、バスターミナルへの接続を検討し、推進する。

また、本港地区では、埋立工事を伴う整備事業が進められている。長期的には、同事業の進展状況を見定めつつ、経路の見直しを検討する。



2-② 笠利地区の特性を踏まえた、既存系統における運行方法、サービスの見直し

笠利地区での現況のバス利用状況、地理的特性を踏まえ、特に需要の少ない既存の廃止路線代替バスの系統について、運行方法やサービスの見直しを行う。具体的には、第2、3、11号の各系統は、乗合タクシーやデマンド交通を検討し、その導入を推進する。



2-③ 笠利地区での道路整備状況を踏まえた、新たな経路での公共交通サービスの検討、導入

笠利地区の打田原地区では、道路整備が進んだことで、地域を周回する形で自動車の通行が可能となった。同地区には、集落が点在しており、かねてからバス運行に関する地元要望があったことから、同経路での公共交通サービスを検討する。

具体的には、人口等の状況を踏まえ、デマンド型乗合タクシーの実証運行を想定し、その具体化を図る。

■新たな運行経路のイメージ



事例：デマンド型乗合タクシー（高知市 鑑・土佐山地域）

- ・利用者は、事前登録の上、電話予約して利用
- ・エリア別に愛称、乗降場所、運賃、事業者等を定め、運行している。



○愛あい号運行状況

- ・利用者数：1,143人/年
- ・収支状況
 - 運賃収入：約30万円/年
 - 運行経費：約400万円/年
 - 収支率：約7.6%

○エリア別の愛称と乗降場所の設定

	行川	鏡	土佐山・円行寺
愛称	ほたる号	愛あい号	かわせみ号
乗降場所	自宅近く 鳥越バス停等	自宅近く 川口バス停等	自宅近く 土佐山庁舎バス停等
事業者	A社	B社	C社



※出典：高知市資料（HP）

2-④ 住用地区の特性を踏まえた、既存系統における運行方法、サービスの見直し

住用地区を運行する既存の廃止路線代替バスは、住用地区の特性である名瀬地区への買い物需要を踏まえ、その利便性の向上を図る。具体的には、東城地区で整備中の観光拠点施設を活かした乗り継ぎ拠点の整備を行い、これとあわせて、乗り継ぎに便利な運行ダイヤの見直しを行う。

また、地元住民からの要望のあった買い物バスの可能性についても検討する。

■見直しの方向性

一定の需要がある**第9号系統**と**第10号系統**は、そのまま系統を継続し、東城地区に整備する「乗り継ぎ拠点」で、他の系統への乗り継ぎ利便性の向上を図る。特に住用地区から名瀬地区への「買い物」に便利になるよう、運行ダイヤを工夫する。



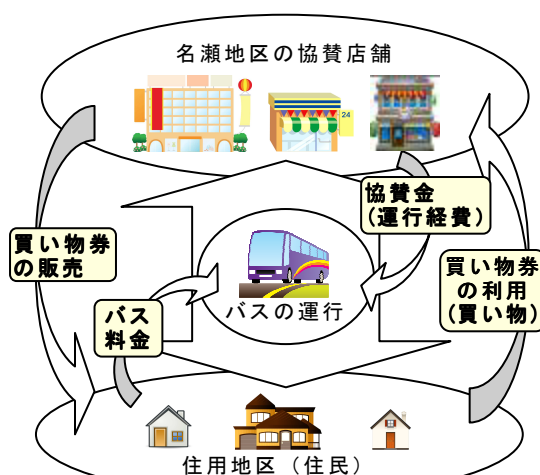
(第10号/H27年度)
利用者数：1,199人/年
収支率：10%

観光交流施設における
乗り継ぎ拠点の整備

(第9号/H27年度)
利用者数：5,478人/年
収支率：19%

■買い物バスのイメージ（例）

・名瀬地区の商業施設との連携により、買い物バスを運行



2-⑤ 利便性の向上に向けたフリー乗降制等の検討、導入

今回実施した「地元関係者ヒアリング調査」においては、「フリー乗降制」を求める意見があった。また、「バスドライバー調査」では、「バス停以外で乗降しようとする人がいる」との意見があったが、このことは、高齢者等の歩行が不自由な住民等において、バス停留所以外の自宅前等での乗降の潜在的ニーズがあるともいえる。このようなニーズに対応できる「フリー乗降制」について検討し、その導入を図る。

「フリー乗降」とは、道路交通法等により、通常はバス停留所でしか認められていないバスの乗車・降車について、バス停留所以外でも路線上の任意の位置でバスに乗降できる制度である。道路の見通し等による道路交通への影響や安全性、運行ダイヤへの影響等を踏まえて、そのフリー乗降区間等を検討し、導入を目指す。

また、その他のバス利用の利便性の向上策についても検討し、取組を進めるものとする。

事例：フリー乗降区間制（春日部市）

- ・春日部市のコミュニティバス（春バス）では、見通しのよい一定区間を「フリー乗降区間」と定め、利便性の向上を図っている。



※出典：春バスパンフレット（春日部市HP）

2-⑥ 観光需要に対応した路線の検討、拡充

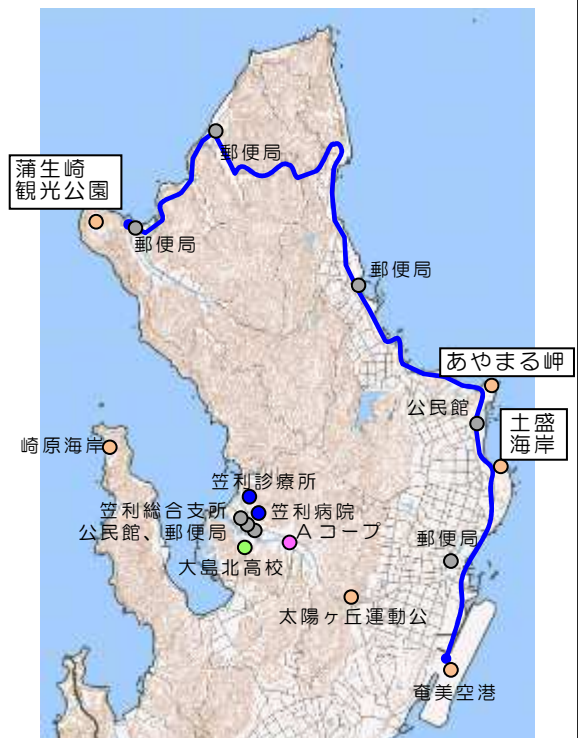
今回実施したバスドライバー調査の意見として「空港方面は、空港利用と住民利用が混在し、乗客が多く立つ場合がある」との意見があったように、観光客が多い路線では、観光客と住民の双方に不便な状況が見られる。

観光客の需要に対応した路線を検討し、具体化することで、観光需要を取り込むとともに、観光客、住民それぞれのバス利用の利便性の向上を図る。

■観光需要に対応した運行サービス等のイメージ

路線・サービス	概要・ターゲット
現行の空港系統におけるリムジンバスの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港と市中心部を結ぶ系統において、床下トランクルームを備えるリムジンバス車両の導入を推進する。 ・ 観光客の利便性、快適性の向上を図るとともに、これまで車内に持ち込まれていたスーツケース等による車内スペースの混雑を解消し、観光客、住民利用の双方の需要に対応する。
笠利地区観光周遊バス (空港～土盛海岸～あやまる岬～蒲生崎観光公園)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港で数時間～半日程度、待ち時間のある観光客をターゲットに、笠利地区の主な観光地を周遊する運行サービス。 ・ コミュニティバスでは通行しない経路を運行し、差別化を図る。
住用地区観光周遊バス (観光拠点施設、奄美交流館、マングローブパークの周遊)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 名瀬地区で半日程度、待ち時間のある観光客をターゲットに、住用地区の主な観光地を周遊する運行サービス。 ・ コミュニティバスでは通行しない経路を運行し、差別化を図る。

●笠利地区観光周遊バスの経路イメージ



・ 笠利地区の主要な観光スポットを効率的かつ、観光客のニーズに細かに応える経路を設定

2-⑦ 地元住民組織が主体となった、地域公共交通の運営スキームの検討、導入

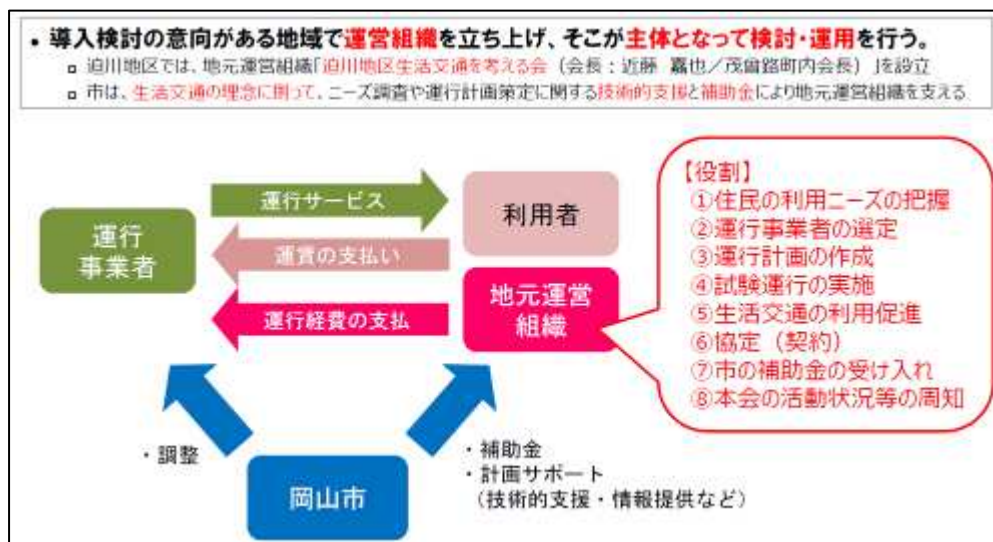
各個別路線については、今後の少子高齢化のさらなる進行等に伴う利用者数の減少、運賃収入の減少も予想される。

そこで、地元住民組織が主体的に運営する、地域公共交通とすることで、住民による積極的な利用、運賃収入の落ち込みの抑制が期待される。

このようなスキームについて検討し、必要に応じた導入を目指す。

事例：地元住民による運営組織の設立例（岡山市）

- ・岡山市では、乗合タクシーの導入において、地元住民が運営組織を立ち上げ、主体的に運用するスキームを導入している。
- ・地元組織が、運行計画を作成し、試験運行の実施主体となっており、市は、技術的支援と補助金により、地元組織を支える仕組み。



目標 3

便利な公共交通の利用環境の実現

- ▶ 高齢者や障害者、観光客に優しい、解かりやすく利用しやすい公共交通の利用環境の実現

3-① バス車両の更新に合わせた段階的な低床バス等への移行

今回実施した「市民アンケート調査」、「利用者アンケート調査」、「バスドライバー調査」では共通して、以下のような車両のバリアフリー化を求める意見が多く確認された。

バス事業者におけるバス車両の更新に合わせ、低床バス等への段階的な移行を促進する。

■今回調査における関連意見

- ・乗り降りの段差が高くて大変
- ・バリアフリー対応して欲しい
- ・低床バスにして欲しい
- ・高齢者が使いやすいバスに
- ・高齢者が使いやすい低床バス導入が急務

(用語解説)

- 低床バス：
バス床面の地上面からの高さが 65 cm 以下であって、スロープ板及び車いすスペースを各 1 以上有すること 等
- ノンステップバス：
低床バスのうち、床面の地上面からの高さが概ね 30 cm 以下であるバス

■ノンステップバスの特徴



※出典：国土交通省資料

3-② バス運賃の支払いの利便性の向上

今回行った各種調査の結果から、利用者にとって料金の支払いが煩わしく感じられていることや、それがバスの遅延の要因の1つになっていることが指摘された。

また、国土交通省では、インバウンドの拡大等も背景に、公共交通利用に利便性の高い交通系ICカードの利用拡大を推進している。

バス料金の支払いの利便性の向上に向けて交通系ICカードの導入可能性やその他の改善策について検討する。

■バスドライバー調査における関連意見

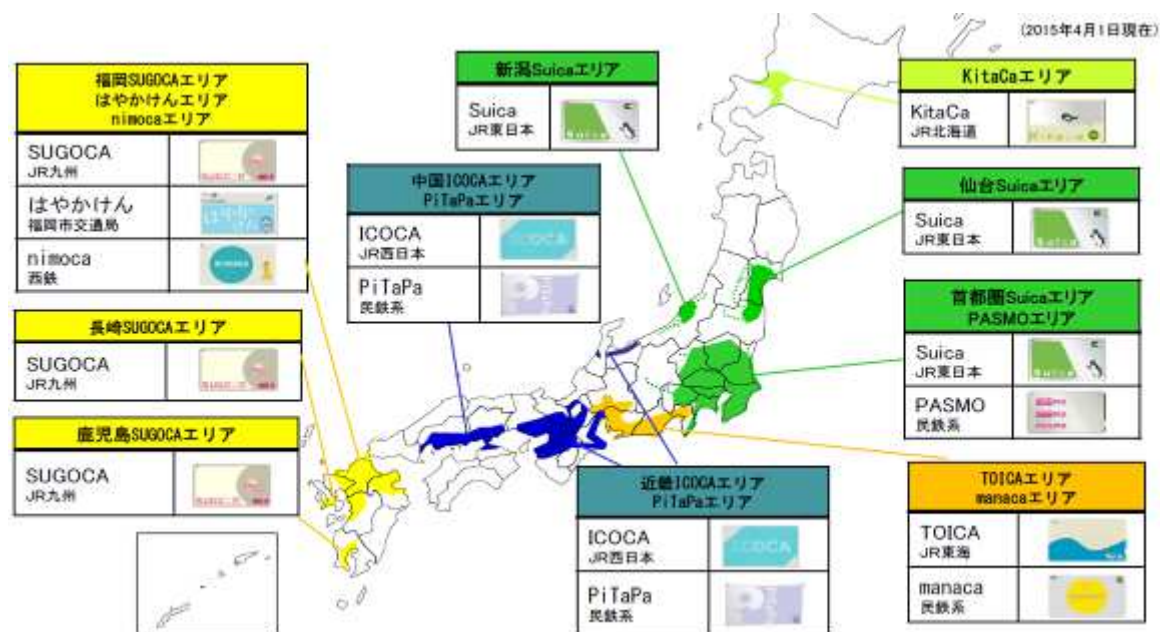
○利用者からの声

- ・フリーパス、ご長寿パス、補助券、特典定期券はお得で便利（支払いの煩わしさが無い）

○ドライバーとしての提案

- ・運賃支払い方法の改善（運賃の支払いが、遅延の要因の一つ）

■交通系ICカード（相互利用可）の導入状況（H27）



※出典：国土交通省資料

■その他の改善策の検討例

方策	検討内容
両替機の更新	・料金収受の遅れの原因となっている車内両替機の更新
回数券等の開発、発売	・車内での運賃支払いを円滑にする回数券を開発し、販売
運賃体系見直し・単純化	・運賃体系を単純化や、一定区間の均一料金制の導入等

3-③ バス停留所等におけるバスシェルターやベンチの整備、沿道の施設や民間企業との連携によるバス待ち環境の整備

市内の多くのバス停留所は、その歩道幅員等の状況から、多くはバスシェルターやベンチを有していない状況であり、今回の市民アンケート調査等の各調査においても、バスシェルターやベンチの整備を要望する意見が多く確認された。

特に利用者の多いバス停留所については、道路整備状況等を踏まえつつ、バスシェルターやベンチの整備を進め、バス待ち環境の改善を図る。

また、沿道の商業施設等との連携により、民地側でのバス待ち環境を整備する取組を検討し、制度化を図る。具体的には、沿道の大型店舗等へのバスの乗り入れ、店舗敷地内でのバス待ち環境の確保等を想定する。

■ 市内バス停留所の例



事例：バスまちスポット事業（埼玉県）

・埼玉県では、「出歩きやすいまちづくり」事業の取組の1つとして、バス停留所の近くで、バスを気軽に待つことができる施設（公共施設、商店、病院等）に協力してもらい、施設内の一部をバスの待合いスペースとして利用してもらう事業を実施している。

● 内部の待合いスペース



● 登録ステッカー



※出典：埼玉県HP

3-④ バス停留所における時刻表等のわかりやすさの改善

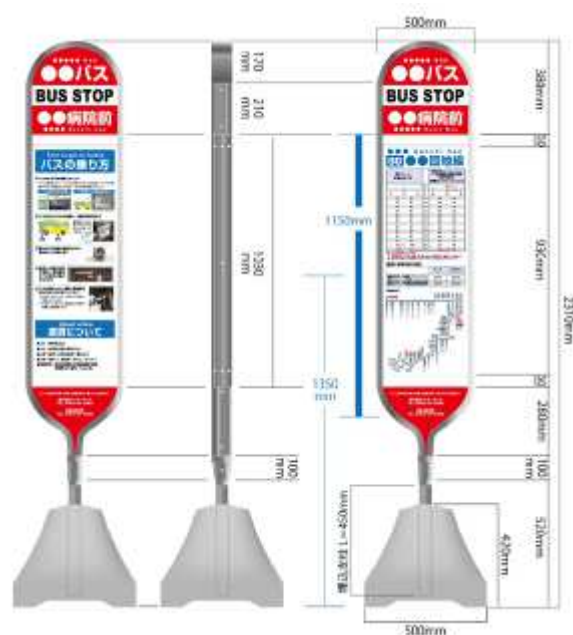
バス停留所における時刻表等の案内表示板については、分かりにくさが指摘されている。路線の再編にあわせて、路線系統の単純化による分かりやすさの改善とともに、時刻表のデザインのわかりやすさの改善も図る。

■ 市内バス停留所の時刻表の例



■ バス停留所の案内表示板の検討例

- ・国土交通省では、利便性の高いバス停留所について検討し、その例として下図を示している。
- ・主な情報内容：バス停留所名／路線名／時刻表／路線図 等



※国土交通省資料

3-⑤ ICTを活用した効率的な運行情報等の提供

現在、バスの時刻表等の情報は、バス事業者のホームページにおいて、部分的に提供されているものの、利便性は高くなく、その改善を行う。

特に、今後の増加が予想される観光客は、島内の公共交通機関の利用に不慣れであり、分かりやすい情報提供を行う必要がある。具体的には、簡易なバスロケーションシステムの導入等による情報提供を検討する。

■現在のしまバスHP



- ・現在、HPにおいて主要路線の時刻表等は、提供されているが、バスマイヤー調査でも指摘されているように、利便性は低い。

事例：スマホバスロケ（伊予鉄道株式会社）

- ・伊予鉄道株式会社では、スマートフォンの普及を踏まえ、スマートフォンを対象として、バスロケーションシステムを導入している。
- ・バス停留所にQRコードのステッカーを貼り、簡易なアクセスを可能とする等、工夫している。



※出典：伊予鉄道(株)HP

3-⑥ バス利用に関する案内の充実

現在、バスに関するパンフレットとしては、本島全域版と市内版の路線図が提供されているものの模式的なものであり、時刻表や主要バス停間の運賃の目安、利用方法等については、示されていない。このことから、分かりやすい時刻表や路線マップ等で構成するパンフレットについて検討し、その作成、配布を行う。

また、パンフレットその他、市内住民を対象に、申込者専用の時刻表や乗換バス停を分かりやすく示す「マイ時刻表」の提供についても検討する。

■現在のパンフレット(路線図)



事例：マイ時刻表（鶴ヶ島市）

- ・鶴ヶ島市は、コミュニティバス等の乗降時間に不安のある市民の個人の希望に応じて、その人専用の「マイ時刻表」を作成するサービスを提供している。

鶴ヶ島 太郎 様 マイ時刻表						
○○センター(発)→△△病院(着) (平成27年6月1日現在)						
つるワゴン(ピンク) 松ヶ丘・太田ヶ谷線						
○○センター(発)						
9:18	10:43	11:43	13:43	14:43	16:43	17:43
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
鶴ヶ島市役所(着)						
9:30	10:55	11:55	13:55	14:55	16:55	17:55
鶴ヶ島市役所で乗換						
つるワゴン(緑) 坂戸駅線						
鶴ヶ島市役所(発)						
10:06	11:07	12:10	14:10	15:10	17:10	18:43
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
△△病院(着)						
10:19	11:20	12:23	14:23	15:23	17:23	18:56

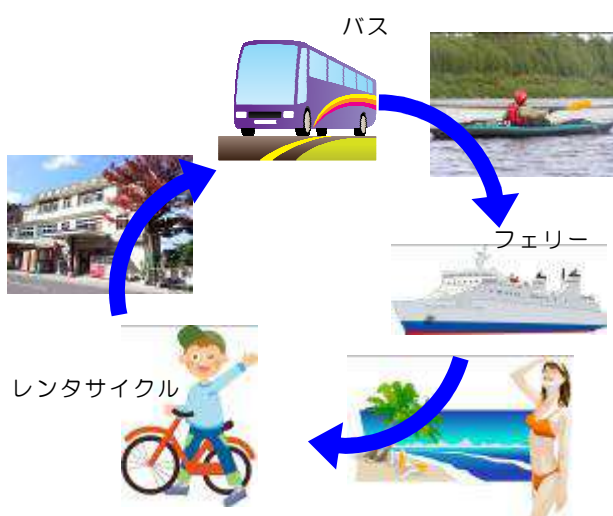
※出典：鶴ヶ島市HP

3-⑦ 観光施設や他の公共交通との連携による観光客向け周遊チケット等の検討、開発

バスを利用する観光客は、基本的には公共交通による移動が主になると思われる。このことから、現況でバス事業者が発売しているフリーパスをベースに、フェリーやレンタサイクルの利用や、各種観光施設やアクティビティの利用料金が割引される周遊チケット等の検討、開発を推進する。具体の検討にあたっては、観光施策と連携しつつ、検討する。

■周遊チケットのイメージ

- ・現況のバス事業者のフリーパスをベースに、フェリーやレンタサイクルの割引券、協賛する観光・アクティビティ施設、店舗等の優待・割引機能も付加する。



事例：箱根フリーパス（小田急電鉄）

- ・小田急グループでは、グループ各社が運営する各種の乗り物を、1枚で利用できる割安な周遊券「箱根フリーパス」を発売している。
- ・交通機関だけでなく、約50の施設が優待・割引料金になる。



※出典：小田急電鉄HP

目標 4

持続可能な運行のための連携体制の構築

▶ 持続可能な公共交通を支えるための関係機関等による連携体制の構築

4-① 公共交通の必要性に関する市民意識の醸成に向けた取組の推進

基本方針である「持続可能な公共交通ネットワーク」の実現に向けては、市民の理解、協力が重要である。今回の市民アンケート調査の回収率が比較的良かったのも、市民の関心が低いためと考えられる。このことから、公共交通の必要性に関する市民意識の醸成に向けた各種の取組を実施する。

具体的には、下表の各種取組について検討し、地元住民やバス事業者等の関係者と協働で実施する。特に地元関係者ヒアリング等で提案のあった「行政職員がバスを利用」という提案を踏まえ、その具体化を検討する。

■市民意識の醸成に向けた検討メニュー(例)

イベント	バス利用デー(促進週間、期間)	・行政機関や協賛企業の職員が、当該日や期間の通勤には、バスを利用(下記事例参照)
	小学生の無料イベントやバス利用講座	・小学生のバス利用は無料とするイベントや、バスの利用方法に関する出前授業を実施
住民への啓発	公共交通に関する勉強会	・行政が地域に出向き、地域公共交通の状況等を説明、意見交換
	住民ワークショップ(住民主体の活動組織の設立)	・住民が主体となって、地域の公共交通の在り方などを議論、行政への提案等の活動を行う組織の設立

事例：行政職員への公共交通利用促進(伊賀市)

- ・伊賀市では、公共交通の維持存続に向け、率先して市職員が利用する必要があるとして、「公共交通機関利用促進期間」を設定し、市職員に対して、公共交通の利用を呼びかけている。



※出典；伊賀市HP

4-② 地域で支える仕組みの構築

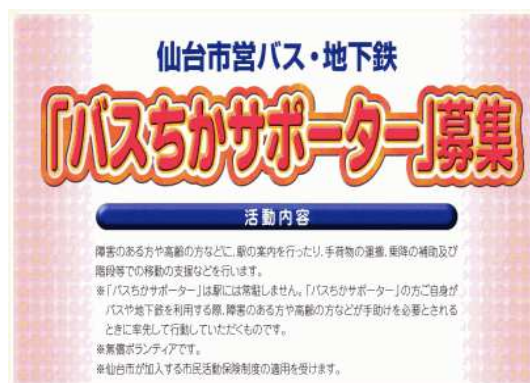
個別の路線の持続に向けては、沿線住民をはじめとした関係者の支援体制が重要であり、その仕組みづくりを行う。下表の各種仕組等を検討し、制度化を図る。

■地域で支える仕組みの検討メニュー（例）

費用で 支える	協賛金・寄付金	・協賛会員サポーターとして、協賛金で支援する。 ・寄付金に対して、バス停での氏名の記名等の権利を付与。
	広告費	・沿線企業等が、バス車両等に広告を掲示し、広告料で支援する。
活動で 支える	バス運転手	・対応可能な免許を所有する住民が、バス運転手として、支援する。
	バスボランティア	・バスに同乗し、高齢者や身体障害者の乗降を支援する。
	バス停清掃 ボランティア	・バス停留所周辺の住民が、主体的にバス停留所の清掃等を行う。
日常生活 や心で 支える	ポスター掲示・ パンフレット配布	・店舗等で、関連ポスターを掲示し、パンフレット等を配布する。
	サポーター	・バス利用時、障害者等がいた場合、手助け等を行う。（下記事例参照） ・積極的にバスを利用するとともに、友人等にバスの利用を勧める。

事例：バスちかサポーター制度（仙台市）

- ・仙台市では、あらかじめ登録したサポーターが、市営バス等を利用する際に、障害者等の手助けを必要とする者を見つけた場合、手助けを行うボランティア制度を実施している。



※出典：仙台市HP

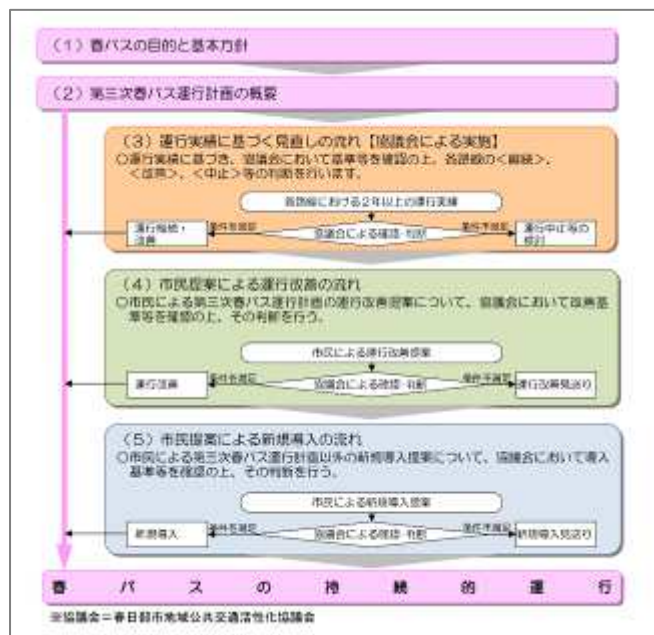
4-③ コミュニティバスの持続可能な運行に向けたデータの蓄積とガイドラインの作成

コミュニティバスの運行経費は、基本的に行政が税金により賄うことから、際限の無い支出は避けつつ、住民の需要や要望に対応した運行に、継続的に見直す必要がある。

このことから、コミュニティバスの運行については、その運行データを蓄積するとともに、運行の継続に関する基準等を定める「コミュニティバスの運行ガイドライン」を作成する。

事例：コミュニティバスの運行ガイドライン（春日部市）

- ・春日部市では、市のコミュニティバスである春バスの運行ガイドラインを作成し、既存路線の運行継続の条件や、住民提案による新たな路線の新規導入の条件等を定めている。
- ・具体的には、運行状況データの蓄積や、提案者による沿線住民アンケート調査の実施等により、運行継続の基準等を定めている。



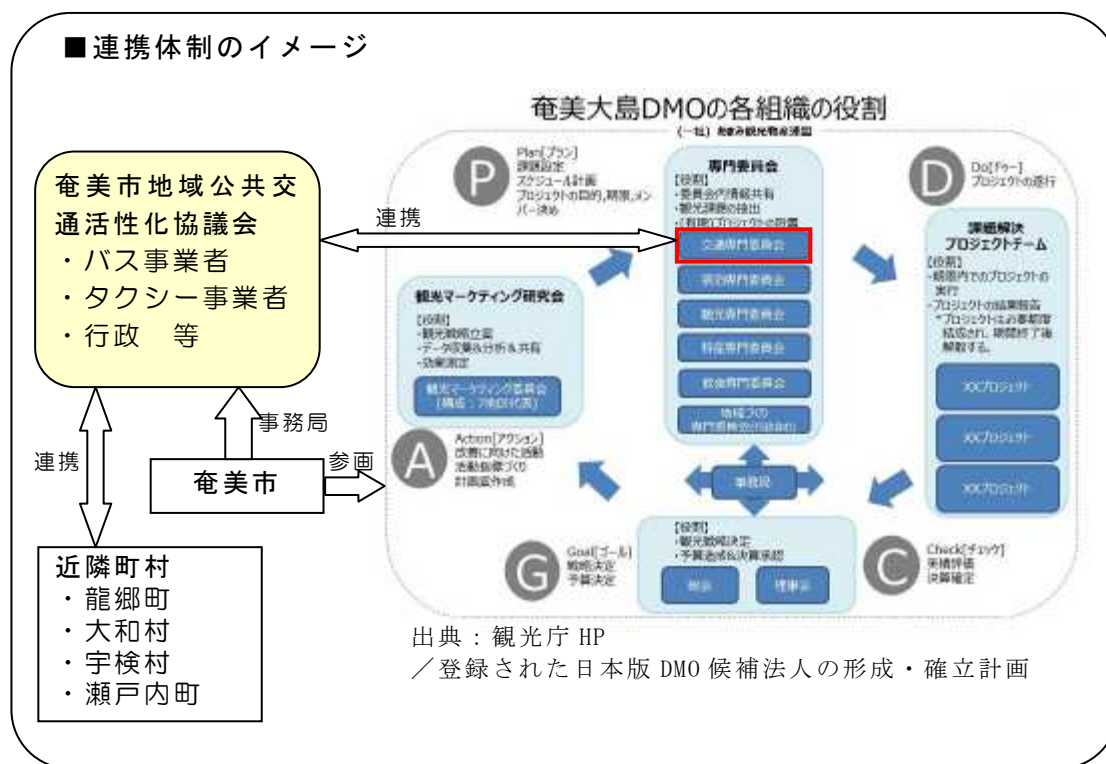
※出典：春日部市HP

4-④ 奄美大島全体での「奄美大島地域公共交通網」の形成に向けた近隣町村や関係機関との連携の強化

本計画は、奄美市内を対象とした「地域公共交通網形成計画」であるが、バス路線は島内全域に渡っており、島内では船舶も生活を支える公共交通として利用されている。人の移動状況としても、奄美市と近隣の各町村の相互間で、通勤・通学者もみられる。また、今後の世界自然遺産の登録により、観光客の増加が予想される。このことから観光振興や地域の活性化にも資する奄美大島全域を対象とする「奄美大島地域公共交通網」の形成に向けて、近隣町村や関係機関との連携を強化する。

ここで、奄美大島では、(一社)あまみ大島観光物産連盟が、奄美大島全体の観光の牽引役となる「奄美大島DMO(地域連携DMO)」として、観光庁に登録されており、奄美大島全体の観光戦略や個別の事業等について、一元的な取組がなされている。特に、交通については、「交通専門委員会」が設置されている。

このことから、他の近隣町村及び(一社)あまみ大島観光物産連盟(奄美大島DMO)、特に交通専門委員会との連携により、奄美大島全体を対象とした地域公共交通網の形成に向けて、バス路線のさらなる改善、観光バスや観光タクシーと路線バスとの接続、乗換利便性の強化等の具体策について検討し、施策の具体化を図る。



第6章 計画の展開スケジュールと達成状況の評価方法

1. 計画の展開スケジュールと主体

各事業・取組の個別計画や実施の時期について示す展開スケジュールと事業主体及び関連主体を示す。

■計画の展開スケジュール

目標	事業・取組	計画期間					主体 ◎：実施主体 ○：関連主体
		H30	H31	H32	H33	H34	
目標1 解かりやすい 地域公共交通 網の形成	①地域公共交通網（路線バスとコミュニティバス等）の再編（P77参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	②地域公共交通の広域拠点及び乗り継ぎ拠点の整備（P78参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市 ○：バス事業者、地域住民 他
	③各種送迎バス等を運行する他機関との連携（P79参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、送迎バス等機関 ○：バス事業者
目標2 地域の実情 に沿った 公共交通サ ービスの最 適化	①名瀬地区における各種まちづくり事業の進展とあわせて、バスの運行経路等の見直し（P80参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	②笠利地区の特性を踏まえた、既存系統における運行方法、サービスの見直し（P81参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	③笠利地区における道路整備の進展を踏まえた、新たな経路での公共交通サービスの検討、導入（P82参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	④住用地区の特性を踏まえた、既存系統における運行方法、サービスの見直し（P83参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	⑤利便性の向上に向けたフリー乗降制等の検討、導入（P84参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	⑥観光需要に対応した路線の検討、拡充（P85参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	⑦地元住民組織が主体となった、地域公共交通システムの検討、運行（P86参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、地域住民 ○：バス事業者、他
目標3 便利な公共 交通の利用 環境の実現	①バス車両の更新に合わせた段階的な低床バス等への移行（P87参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民、他
	②バス運賃の支払いの利便性の向上（P88参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	③バス停留所等におけるバスエスカレーター等の整備、民間企業との連携によるバス待ち環境の整備（P89参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者 沿線の民間企業等 ○：地域住民 他
	④バス停留所における時刻表等のわかりやすさの改善（P90参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	⑤ICTを活用した効率的な運行情報等の提供（P91参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	⑥バス利用に関する案内の充実（P92参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	⑦観光施設や他の公共交通との連携による観光客向け周遊チケットの検討、開発（P93参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、各交通事業者、 他の関連事業者等 ○：地域住民 他
目標4 持続可能な 運行のため の連携体制 の構築	①公共交通の必要性に関する市民意識の醸成に向けた取組の推進（P94参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	②地域で支える仕組みの構築（P95参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、バス事業者、 地域住民、沿線企業等
	③コミュニティバスの持続可能な運行に向けたデータの蓄積とガイドラインの作成（P96参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市 ○：バス事業者、地域住民 他
	④奄美大島全体での「奄美大島地域公共交通網」の形成に向けた近隣町村や関係機関との連携の強化（P97参照）	→	→	→	→	→	◎：奄美市、近隣町村、奄美 大島 DMO ○：各交通事業者、地域住民

凡例

- : 事業の具体化に向けた研究・調整期間（関係者との合意形成等）
- ▨ : 事業化に向けた準備期間（個別計画の策定、施設設計、各種手続き等）
- : 事業の展開期間（事業実施、実証運行、制度の運用等）
- : 事業間の整合・調整、連携（パッケージとしての推進等）

2. 計画の達成状況の評価方法

(1) PDCAサイクルによる計画の達成状況の評価

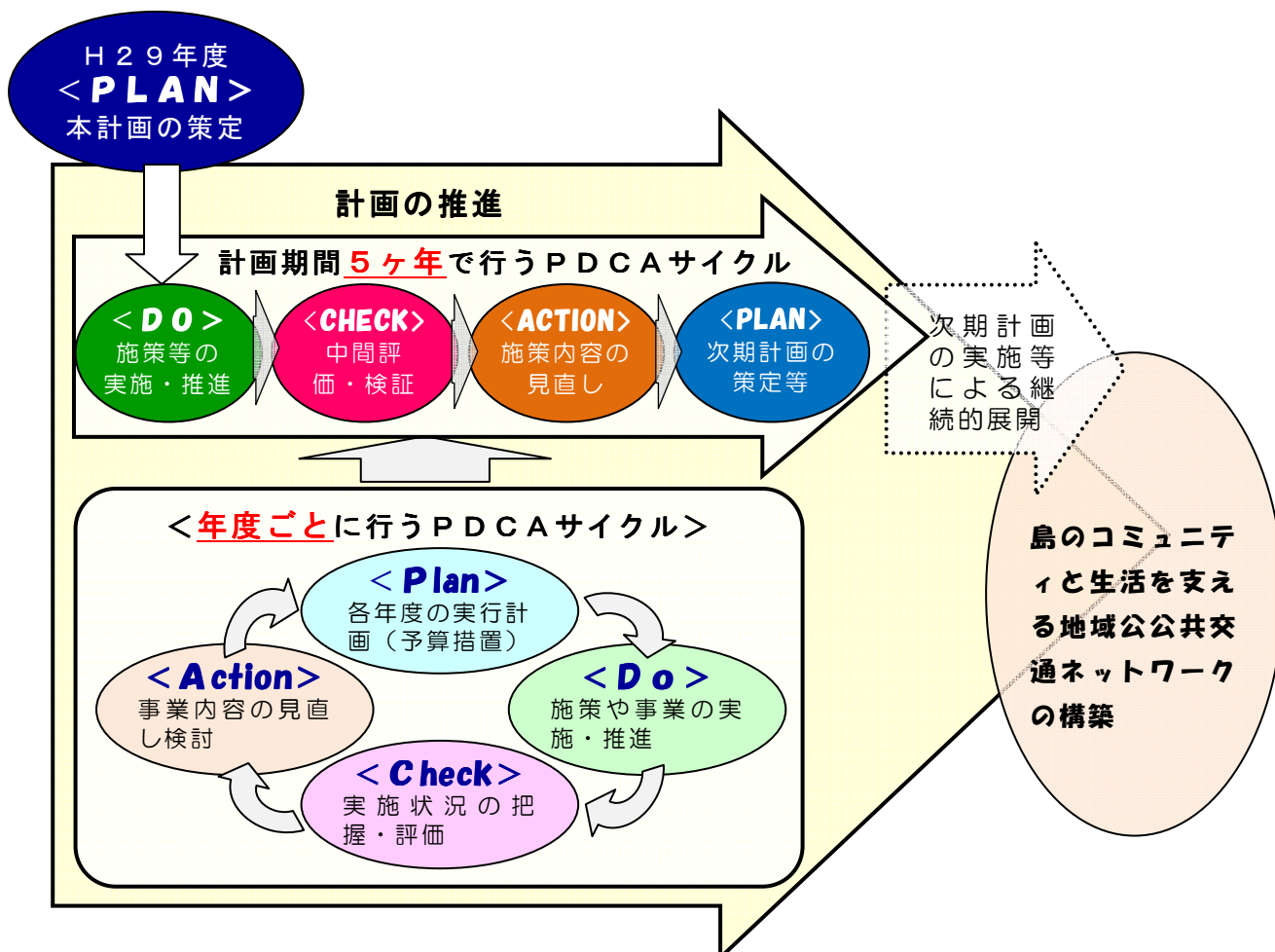
1) PDCAサイクルによる推進イメージ

本計画の目標の達成に向けては、各施策や事業の実施状況を適時に把握し、評価・検証を行い、必要に応じた改善、見直し等を行う「PDCAサイクル」により、継続的に推進していく必要がある。

具体的には、計画期間の5ヶ年全体でのPDCAサイクルとして、施策や事業の実施状況の把握、計画目標の達成状況に関する中間評価、事業の効果の検証、その結果を踏まえた施策や事業内容の見直し等を行い、最終年には、次年度以降の展開に関する計画や必要に応じて、次期の地域公共交通網形成計画の策定を行う。

あわせて、各年度においてもPDCAサイクルにより、当該年度の予算に応じた実行計画を作成の上、個別事業の実施・推進、実施状況の把握・評価、その結果に応じた事業内容の見直しの検討を行うものとする。

■ PDCAサイクルによる奄美市地域公共交通網形成計画の推進イメージ



◆ PDCAサイクルの概要

PLAN	・計画を立案する。
DO	・計画に基づき施策や事業を実施する
CHECK	・施策や事業の実施状況を把握・評価し、効果等を検証する。
ACTION	・評価の結果を踏まえ、施策や事業内容を改善、見直しする。

2) 年度ごとのPDCAサイクルの年間スケジュールイメージ

年度ごとで行うPDCAサイクルの年間のスケジュールイメージを示す。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
PDCAサイクル	D o (実施)									Check (評価)	Action (改善)	Plan (計画)
当年度の事業	関連データの蓄積・収集									評価	改善策の検討	次年度の計画
	施策や事業の実施・推進											
奄美市地域公共交通活性化協議会	協議課題に応じて適時に実施 (事業の進捗状況の随時把握、年2～3回を想定)											計画の承認

(2) 評価の方法・時期と体制

1) 評価の方法と時期

達成状況の把握の為の評価値の計測・評価方法と評価時期は、下表により行う。

特に、評価の時期は、アンケート調査に関わるもの以外は、毎年実施し、アンケート調査による評価指標は、計画の最終年度に実施して評価する。

■ 評価指標の計測・評価方法と評価時期

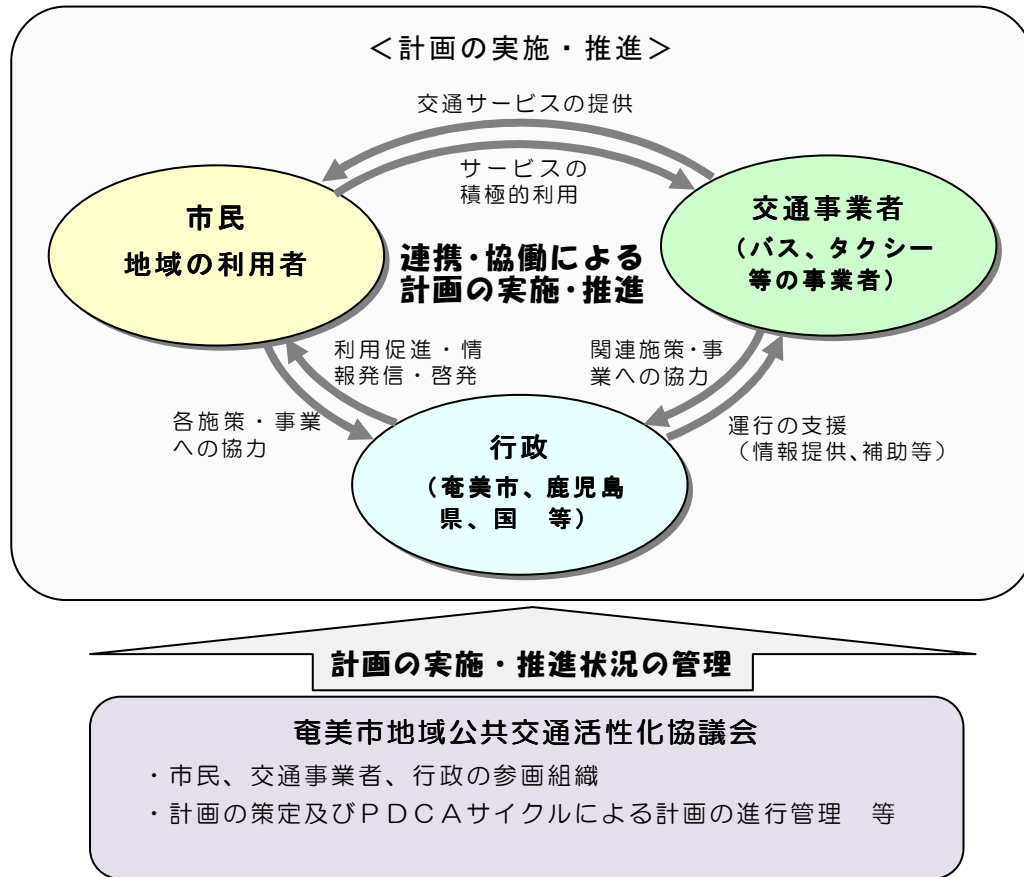
評価指標		計測・評価方法	評価時期
目標 1 解かりやすい地域公共交通網の形成	1) バス全体の利用者数	・バス運行事業者から、前年度のバス利用者数の実績値を把握し、評価。	毎年実施
	2) 観光客の路線バス利用率	・(一社) あまみ大島観光物産連盟の交流人口動態調査における実績値から、観光客の路線バス利用率を算定して把握し、評価。	毎年実施
目標 2 地域の实情に沿った公共交通サービスの最適化	1) バス利用者の満足度	・当該年度に今年度と同様のバス利用者アンケート調査を実施し、満足度を把握し、評価。	計画最終年に実施
	2) 路線バスを利用する市民の割合	・当該年度に今年度と同様の市民アンケート調査を実施し、バスの利用頻度を把握して評価。	計画最終年に実施
目標 3 便利な公共交通の利用環境の実現	1) 低床バスの導入台数	・当該年度時点における低床バスの導入状況を把握し、評価。	毎年実施
	2) バス待ち環境の整備箇所数	・バス事業者及び奄美市関連部署から、市内のバス停留所の内、小屋、上屋、ベンチ等のいずれかが整備されている箇所数を把握し、評価。 ・民地内で整備されたものも含む。	毎年実施
	3) 公共交通事業者のHPの年平均閲覧数	・バスの時刻表等の情報を発信している公共交通事業者の当該年度のホームページの年平均閲覧数を把握し、評価。	毎年実施
目標 4 持続可能な運行のための連携体制の構築	1) コミュニティバスの収支率	・コミュニティバス(廃止路線代替バス)の運行に係る前年度の経費と収益から収支率を算定、把握し、評価。	毎年実施
	2) 市内バスの運行に関わる行政経費	・市内バスの運行に関わる前年度の行政経費を把握し、評価。	毎年実施
	3) 公共交通に関する住民主体の会議等の開催回数	・該当する会議等の前年度における開催回数を把握し、評価。	毎年実施

2) 計画の実施・推進体制

本計画による各個別の施策や事業の実施、推進に向けては、市民、交通事業者、行政の連携、協働が不可欠である。また、その進行管理は、奄美市地域公共交通活性化協議会が行うものとする。

以下にそのイメージと関連主体の役割分担を示す。

■ 計画の実施・推進体制のイメージ



■ 計画推進に向けた関係主体の主な役割

主体	役割
市民・地域の利用者（町会等）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通を積極的に利用する等により、個別施策や事業に協力、支援する。 ・ 地域における公共交通について主体的に検討し、取り組む。
交通事業者（バス、タクシー等の事業者）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業主体となる施策や事業を推進し、行政等の関連主体との協議調整を行う。 ・ 行政が主体となる施策や事業に協力する。
行政（奄美市、鹿児島県、国 等）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業主体となる施策や事業を推進し、交通事業者等の関連主体との協議調整を行う。 ・ 交通事業者が主体となった個別事業の支援を行う。
奄美市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本計画の策定を行うとともに、計画の着実な推進に向けて、PDCAサイクルによる進行管理を行う。 ・ 個別施策や事業間の調整を行う。

■参考資料 計画策定に係る経過

月 日	協議会等	内容
平成29年 8月24日（木）	第1回 奄美市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定に向けた作業の進め方・スケジュールについて ・奄美市における公共交通の現状について ・各種アンケート調査の実施について（中間報告） ・奄美市における公共交通の課題と対応の方向性について
平成29年 8月～11月	各種調査等の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査 ・バス乗り込み調査（利用者アンケート調査、乗降調査） ・バスドライバー調査 ・地元関係者ヒアリング調査
平成29年 11月27日（月）	第2回 奄美市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査結果について ・課題の整理 ・奄美市地域公共交通網形成計画（素案）について
平成30年 2月16日（金）	第3回 奄美市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・奄美市地域公共交通網形成計画（案）について ・バス乗り込み調査の結果とバス再編の方向性について
平成30年 3月5日（月） ～3月20日（火）	パブリックコメント	<ul style="list-style-type: none"> ・「奄美市地域公共交通網形成計画（案）」を公表の上、意見を募集

