

奄美市地域公共交通網形成計画

平成 30 年 3 月

奄 美 市

序章	はじめに	1
1.	計画策定の背景と目的	1
2.	計画の位置付け	2
第1章	奄美市の概況	3
1.	奄美市の位置・地勢	3
2.	人口の推移・分布	4
3.	土地利用等	8
4.	上位計画・関連計画	11
第2章	公共交通に関わる現状	18
1.	コミュニティバス（廃止路線代替バス）の概況	18
2.	路線バスの概況	24
3.	その他公共交通に関する状況	29
第3章	公共交通に関する市民等関係者の意向等の整理	31
1.	市民アンケート調査	31
2.	バス利用者アンケート調査	53
3.	地元関係者ヒアリング調査	57
4.	バスドライバー調査	58
5.	地区別の概況等の整理	60
第4章	地域公共交通の課題	63
1.	社会状況や都市整備における課題	63
2.	関係者の意向等への対応課題	64
3.	持続可能な公共交通に向けた課題	66
4.	地区別の課題	68

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	69
1. 基本方針と対象区域及び計画期間.....	69
2. 計画の目標と指標.....	74
3. 目標を達成するための事業体系と概要.....	76
第6章 計画の展開スケジュールと達成状況の評価方法	98
1. 計画の展開スケジュールと主体.....	98
2. 計画の達成状況の評価方法.....	99
■参考資料	102

序章 はじめに

1. 計画策定の背景と目的

奄美市の地域公共交通は、鉄道がなくバス路線が中心であり、最盛期には3事業者によって市内を網羅した路線が構築されていた。しかしながら、事業者が撤退し、平成20年度から1事業者になったことから、廃止路線代替バスの運行により、既存路線の維持を図っているが、近年は、利用者数の減少や財政負担の増加等、将来的な路線維持が懸念される状況となっている。

また、「奄美市中心市街地活性化基本計画」に基づいた公共施設の再編や、名瀬港本港地区の埋立による新たな路線開設のニーズが生じるなど、全体的な路線の見直しが必要な状況となっている。

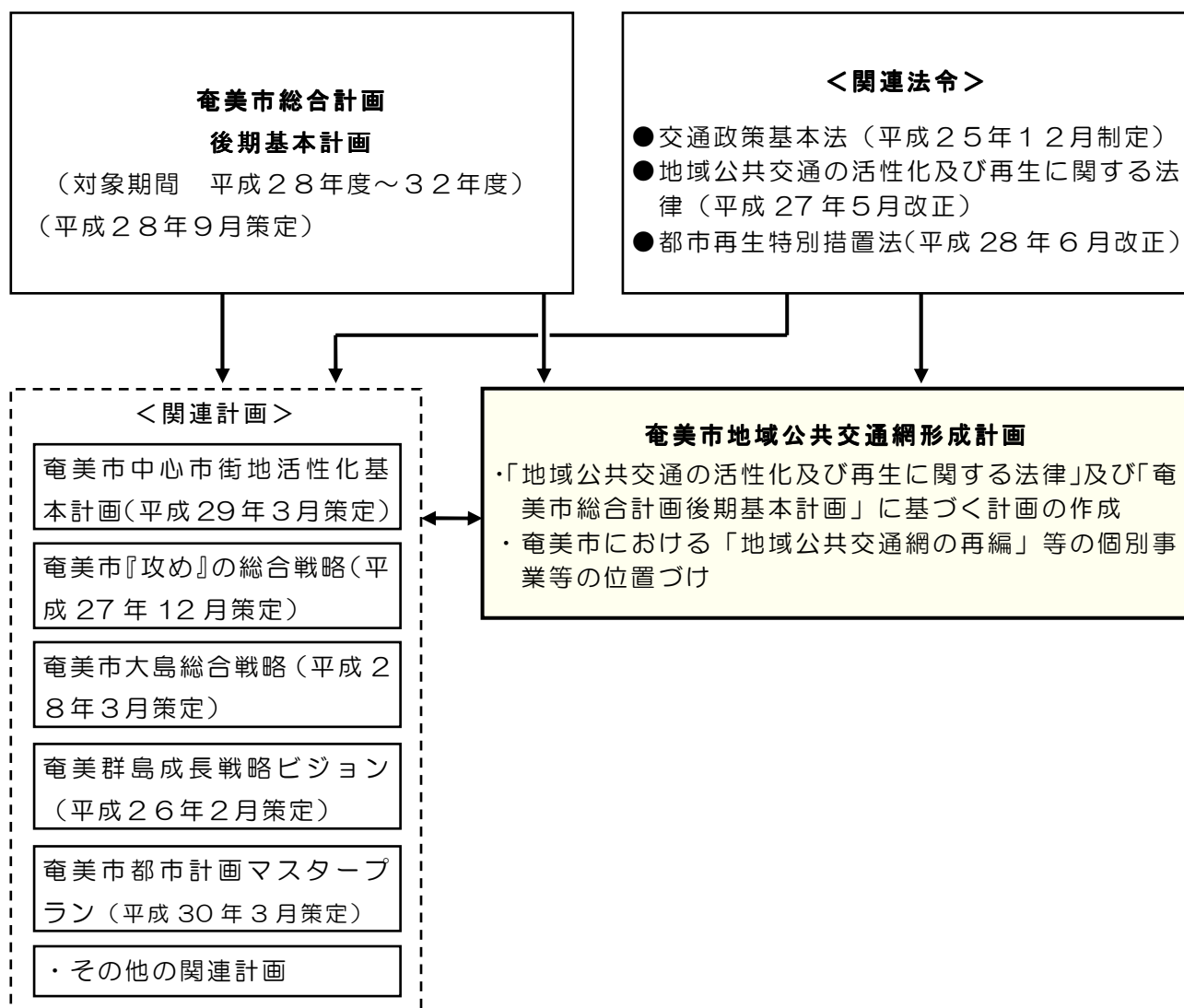
このような奄美市を取り巻く状況を踏まえ、本「奄美市地域公共交通網形成計画」は、路線バス、廃止路線代替バス（コミュニティバス）、タクシーの各事業者、奄美市等の関係者の連携により、地域公共交通ネットワークの全体的な利便性の向上を図り、市の財政負担を抑制しつつ、地域のニーズに対応した持続可能な地域公共交通体系を構築することを目的として、策定するものである。

2. 計画の位置付け

「奄美市地域公共交通網形成計画」（以降「形成計画」という）は、平成28年9月に策定された「奄美市総合計画 後期基本計画」に則した個別計画であり、「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。

また、「奄美市中心市街地活性化基本計画」や「奄美市都市計画マスタープラン」、「奄美市『攻め』の総合戦略」などの関連計画、その他の関連事業との整合、連携も図るものである。

■ 奄美市地域公共交通網形成計画の位置付け



第 1 章 奄美市の概況

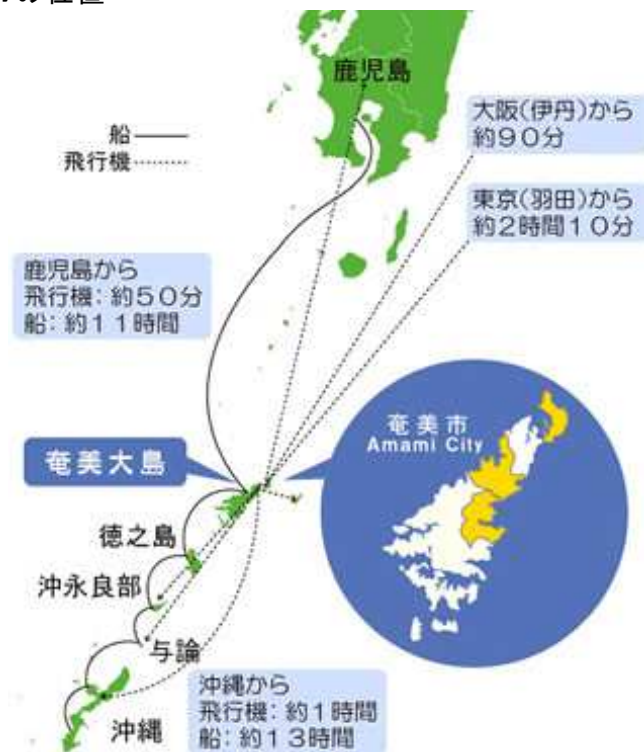
1. 奄美市の位置・地勢

1) 奄美市の位置

奄美市を含む奄美群島は、鹿児島市の南西約 370～560 km の範囲に広がる有人 8 島（大島本島、喜界島、徳之島、沖永良部島、与論島、外 3 島）の総称で、総面積は 1,239 平方キロメートル（大島本島は約 750 平方キロメートルで沖縄本島、佐渡島に次ぐ面積）である。

奄美市は、その奄美大島の北部に位置する群島の拠点都市で、東は太平洋に、西は東シナ海に面している。

■ 奄美市の位置



※出典：奄美市中心市街地活性化基本計画（平成 29 年 4 月）

2) 奄美市の地勢

奄美市は、鹿児島県本土から南西に約 380 Km 下った海上にある奄美大島本島の北部にあり、市の北部は、飛び地合併のため切り離されている形態となっている。

飛び地の北部は山の少ないなだらかな地形で、美しい海岸線を有している。奄美市南部は大半を山岳部で占められており、学術的にも貴重な動植物が生息している。

市内最高峰は金川岳（528m）で、主な河川は住用川（16.5km）、役勝川（14.5km）などである。

2. 人口の推移・分布

(1) 人口推移

奄美市の平成29年6月30日現在の人口は、43,793人、世帯数は23,647世帯となっている。

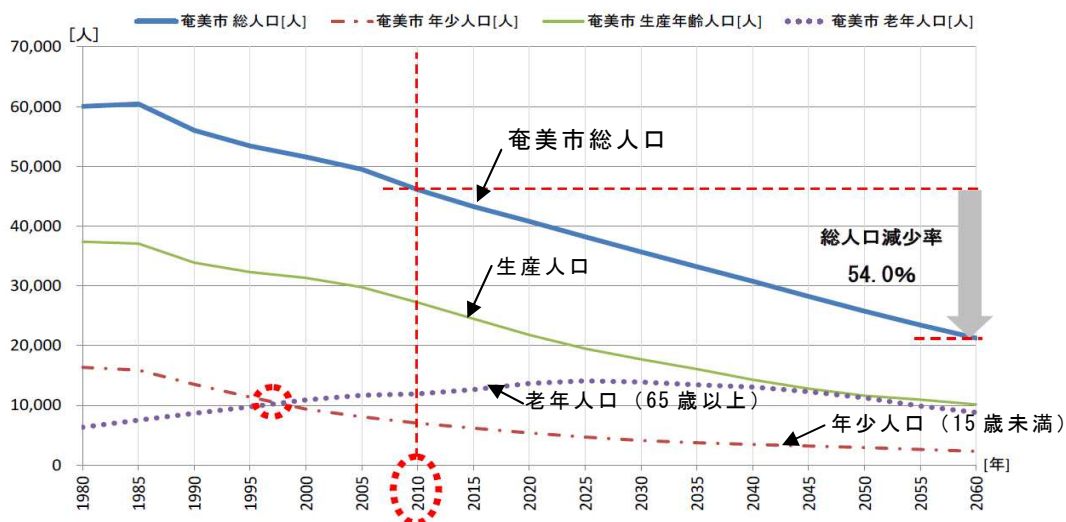
■ 奄美市人口（H29年6月30日）

地区	世帯数	人口
名瀬	19,798 世帯	36,780 人
住用	779 世帯	1,307 人
笠利	3,070 世帯	5,706 人
計	23,647 世帯	43,793 人

※出典：奄美市統計

奄美市の人口は、この30年間一貫して減少しており、今後の将来推計人口を見てもその傾向は続くと考えられ、2060年の人口は21,235人、50年間で人口減少率54%と予測されている。また、年齢3区分の人口で見ると、老年人口の割合が増加し、同じく2060年には、41.5%になると予測されている。

■ 奄美市の総人口と年齢3区分別人口の推移

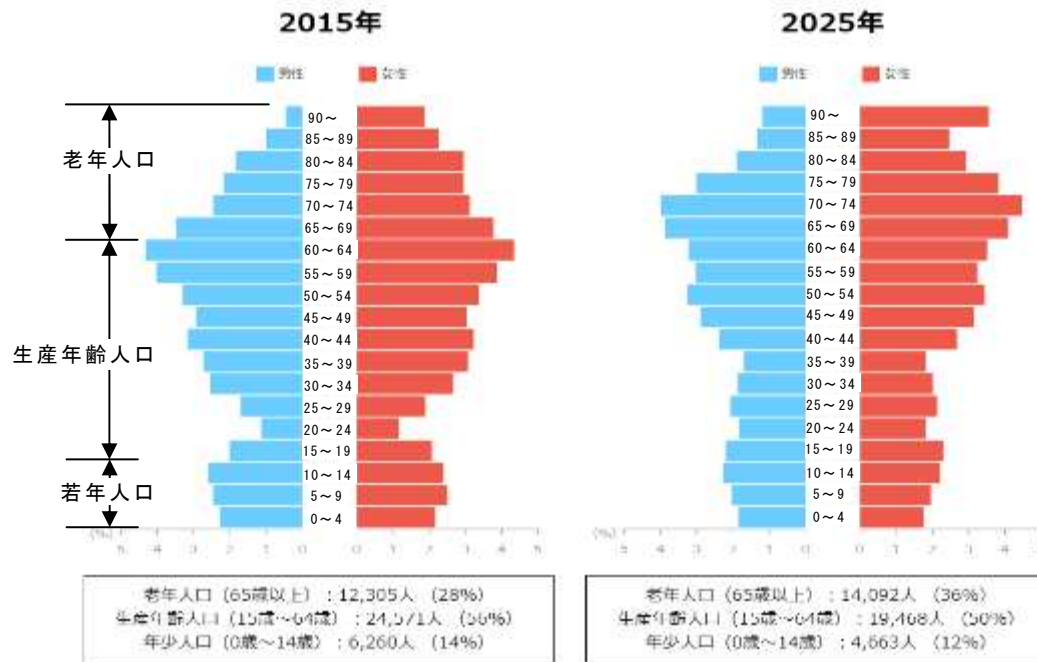


※出典：奄美人口ビジョン（平成27年11月）

(2) 少子高齢化の状況

奄美市でも高齢化が進行しており、平成27年（2015年）時の高齢者率は28%、若年人口率は14%であり、10年後の平成37年（2025年）の高齢化率は36%まで上昇し、若年人口率は12%に減少すると予測されている。

■ 奄美市の人口ピラミッド



※出典：地域経済分析システム（RESAS）より作成

高齢化率の状況は、地区別でその差が大きく、名瀬地区では27%であるが、笠利地区では38%、住用地区では41%と高くなっている。

■ 地区別での老年人口の割合

	人口(人)						人口増減				27年 総世帯数
	平成17年	22年	27年				平成17年~22年		平成22年~27年		
			総数	男	女	老年人口 (65歳以 上)	実数 (人)	率 (%)	実数 (人)	率 (%)	
奄美市	49,617	46,121	43,156	20,261	22,895	28.5	△ 3,496	△ 7.0	△ 2,965	△ 6.4	19,627
(名瀬)	41,049	38,259	36,216	17,023	19,193	26.6	△ 2,790	△ 6.8	△ 2,043	△ 5.3	16,444
(住用)	1,784	1,544	1,292	607	685	41.3	△ 240	△ 13.5	△ 252	△ 16.3	625
(笠利)	6,784	6,318	5,648	2,631	3,017	38.0	△ 466	△ 6.9	△ 670	△ 10.6	2,558

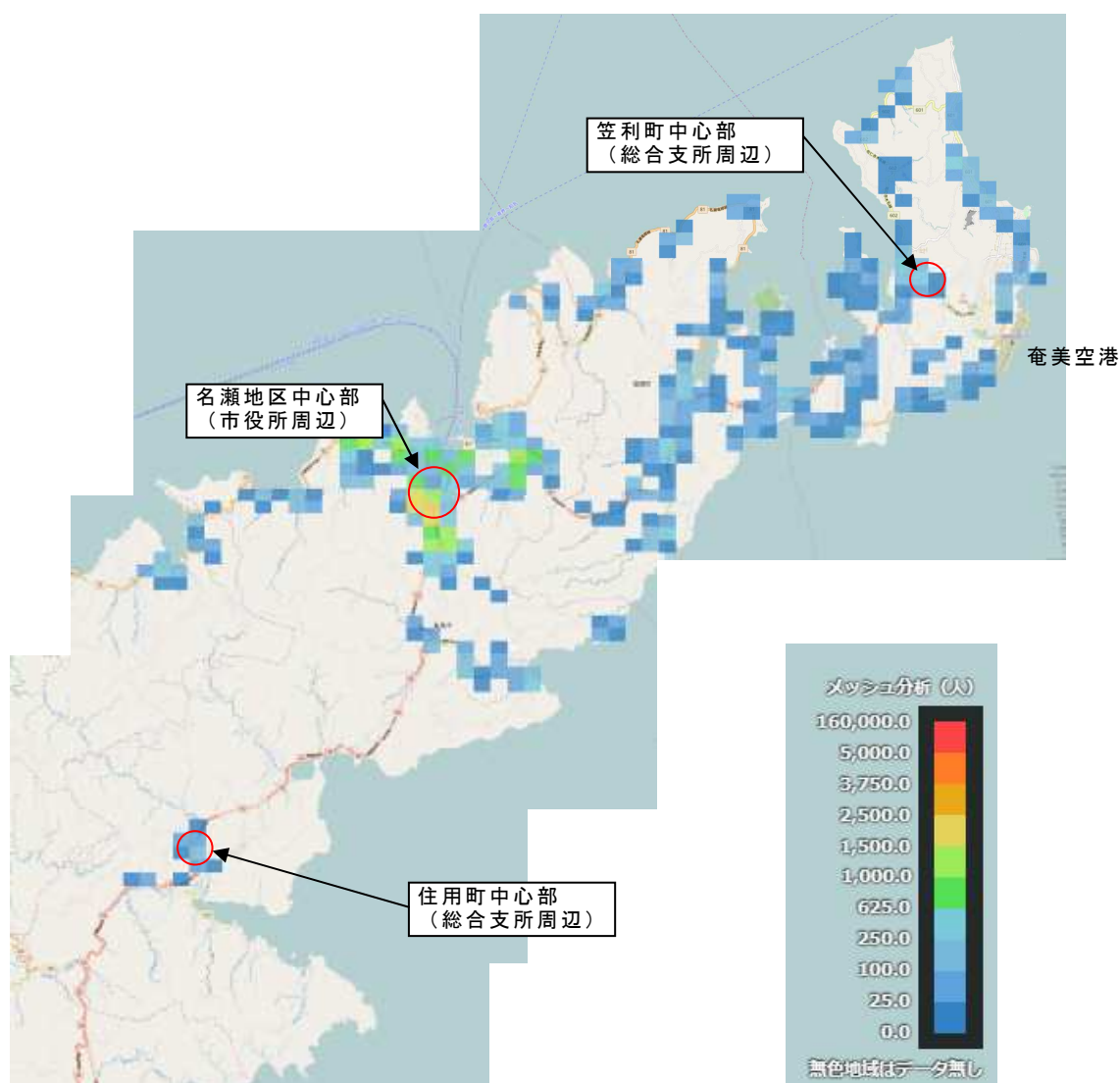
※出典：奄美市平成27年度国勢調査の概要

(3) 人口密度の分布状況

下図は、国が提供する「地域経済分析システム」を活用して、平成22年時の奄美市における人口の分布状況を500m角のメッシュで示したものである。

名瀬地区では、中心部で特に人口密度が高くなっており、中心部に向かう幹線道路沿いに人口の集積が見られる。笠利地区では、沿岸の道路沿いに集落があり、人口の集積が見られる。住用地区では、住用総合支所周辺を中心に幹線道路沿いに人口の集積が見られる。

■ 奄美市人口密度分布・500mメッシュ（平成22年時）



※出典：地域経済分析システム (RESAS)
・人口マップ/人口メッシュ/2010年/
奄美市/総人口で作成

(4) 近隣自治体との人の移動状況

奄美市と近隣自治体間における通勤・通学の移動状況としては、特に、龍郷町との関係が強く、奄美市から龍郷町に733人が、龍郷町から奄美市へは住民の約4割にあたる1,059人が、通勤又は通学している。

他の自治体への通勤・通学は、それぞれ約100人前後となっている。

■ 奄美大島の市町村間における通勤・通学の移動状況と昼間人口比率（2010年）



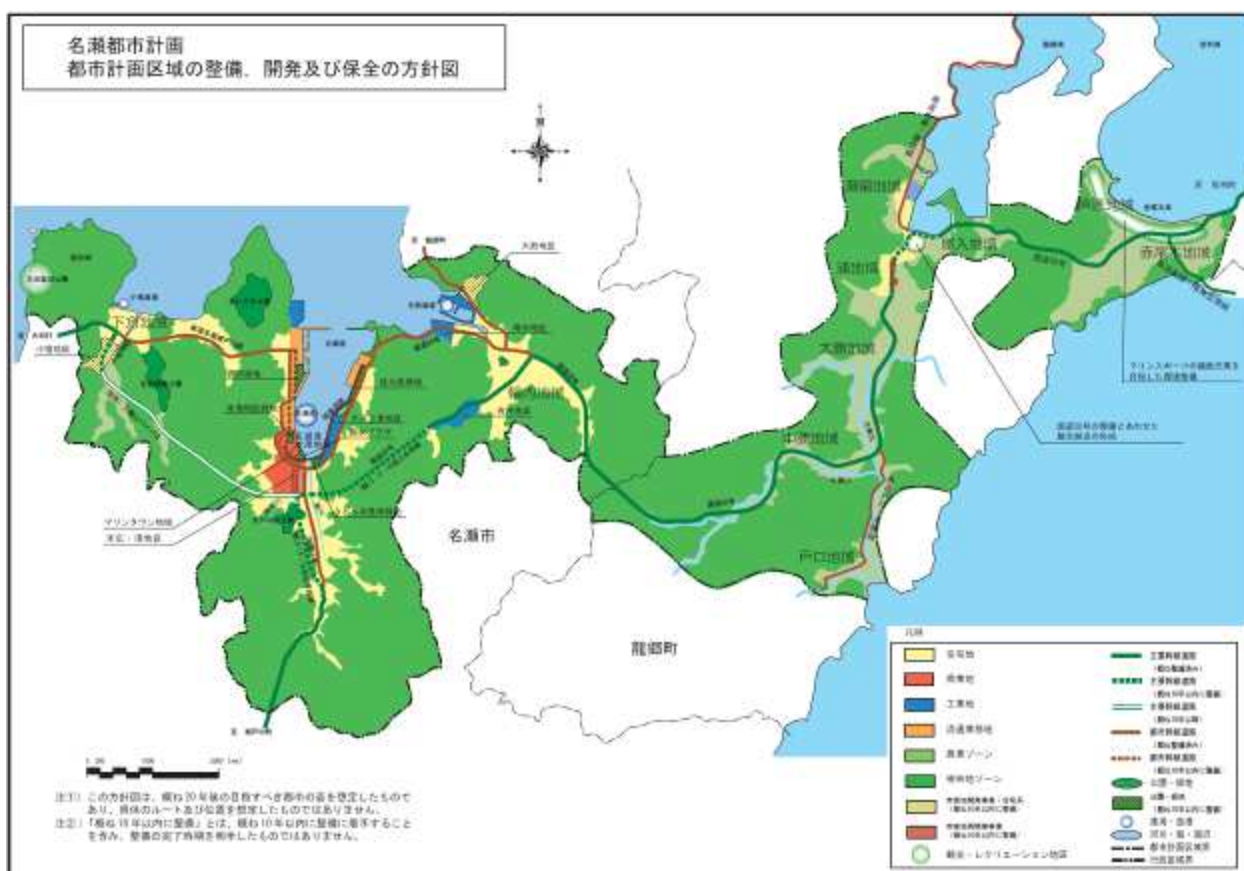
※出典：奄美人口ビジョン（平成27年11月）
 （国勢調査より作図）

3. 土地利用等

(1) 都市計画方針図

鹿児島県は、平成16年6月に名瀬地域の「都市計画区域マスタープラン」を策定しており、下図は、その方針図となる。旧名瀬市及び龍郷町にまたがって都市計画区域が設定されている。名瀬地区の中心部に商業地があり、名瀬湾を囲むように北側に流通業務地、東側に工業地が設定されている。また、幹線道路の周辺を中心に住宅地が設定されている。その他多くの土地は、樹林地と設定されている。

■名瀬都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針図

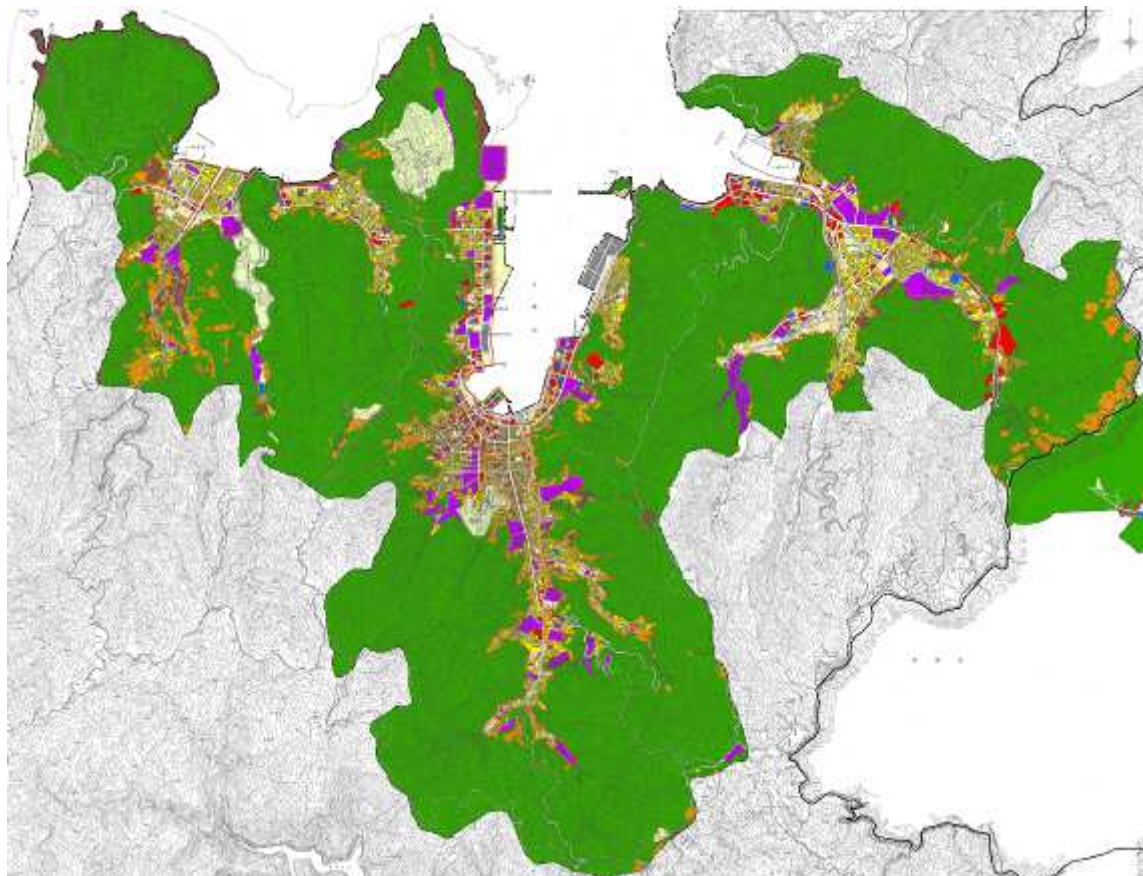


※出典：名瀬都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針／鹿児島県（平成16年）

(2) 土地利用現況図

奄美市の現況の土地利用は、概ね上記の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針図」で示される土地利用と同様となっている。

■ 奄美市土地利用現況図



区分	凡例
田	
畑	
山林	
水面	
その他自然地	
住宅用地	
併用住宅用地	
商業用地	
工業用地	
農林漁業施設用地	
公営施設用地	
道路用地	
交通施設用地	
公共空地	
その他公的施設用地	
その他の空地	
都市計画区域	
用途地域	

※出典：奄美市都市計画基礎調査（平成26年度）

(3) 観光動向

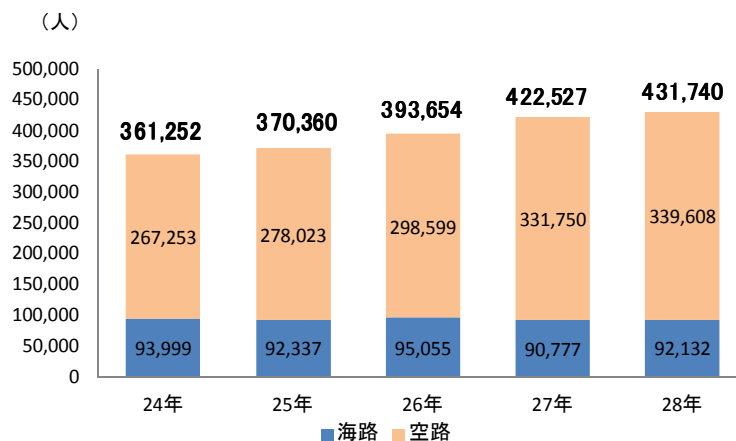
1) 奄美大島全体での入込客数の推移

奄美大島全体での入込客数は、平成24年の約36万人から、平成28年の約43万人と増加している。

今後の世界自然遺産の登録により、さらなる増加が予想される。

また、平成28年度に(一社)あまみ大島観光物産連盟が実施した「交流人口動態調査」では、奄美大島への観光客の内、島内の交通手段を「路線バス」とした人の割合は、11.8%に留まっている。

■ 奄美大島入込客数の推移



※出典：奄美群島観光の動向(平成28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

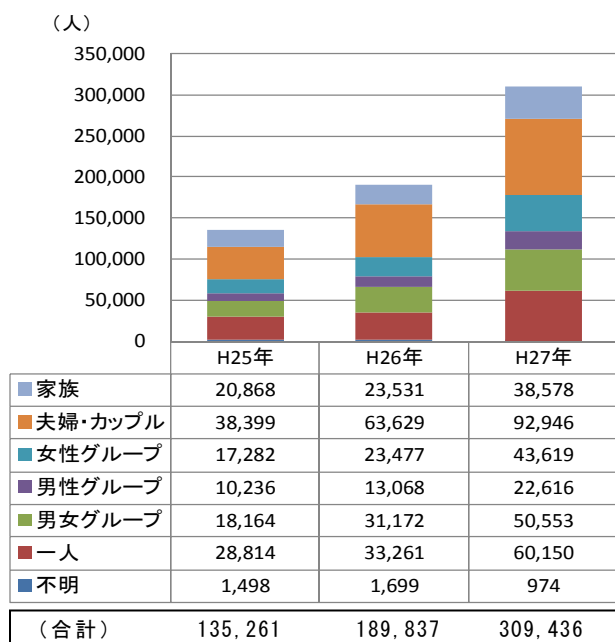
2) 奄美市における宿泊者の推移と形態

経済産業省データによる奄美市における宿泊者数は、平成25年の約13万5千人から平成27年の約31万人と倍以上に増加している。

宿泊形態別に見ると、特に「夫婦・カップル」での宿泊が多く、次いで男女グループ、女性グループでの宿泊が多い。観光客の多くは、複数人で行動しているといえる。

今後、世界自然遺産に登録された場合には、一層の観光客の増加が予想される。

■ 奄美市の宿泊者の形態



※地域経済分析システム (RESAS) のデータを元に作成

※以下は、同システムの注記

【出典】

経済産業省「観光予報プラットフォーム」

【注記】

観光予報プラットフォームでは、日本全体の宿泊実績データのうち、7,000万泊以上(2016年10月現在)のサンプリングデータ(店頭、国内ネット販売、海外向けサイトの販売)を抽出し、宿泊者数の実績データを算出している。

各データ・情報の提供元は非公開となっている。

4. 上位計画・関連計画

(1) 奄美市総合計画／基本構想・後期基本計画 2016>>2020 (平成 27 年度策定)

奄美市では平成 23 年に、平成 23 年度から平成 32 年度を計画期間として、「奄美市総合計画」を策定している。総合計画を構成する「基本構想」では、将来都市像を「自然・ひと・文化が共につくるきよらの郷」と設定し、施策の大綱や将来目標の数値を下図のように示している。また、基本構想に基づき具体的な施策体系を示す「後期基本計画」(平成 28 年～平成 32 年)では、公共交通に関する施策を位置付けている。具体的には、「公共交通体系の充実」として、公共交通利用促進の取組の強化、廃止路線代替バスの利用促進と運行形態の見直し等の施策を位置付けている。

■ 奄美市総合計画の体系



※出典：
奄美市総合計画・後期基本計画 2016>>2020

■ 奄美市総合計画（後期基本計画）における公共交通関連施策

(3)公共交通体系の充実

- 各地域、集落等を円滑に連絡する交通手段の維持を図るため、交通弱者等の島内移動ニーズに対応した持続可能性の高い地域公共交通を促進します。
- 公共交通利用促進の取組を強化し、路線バスの維持・拡充に努めます。
- 廃止路線代替バス等については、更に地域の実情を踏まえつつ、利用促進と運行形態の見直しを図り、路線の維持に努めます。

(主な取組)

- 廃止路線代替バス運行費補助事業の継続実施
- 大島地域バス対策協議会等との連携

※出典：
奄美市総合計画・後期基本計画 2016>>2020

(2) 奄美市中心市街地活性化基本計画（平成29年3月策定）

奄美市中心市街地活性化基本計画（平成29年3月策定）では、中心市街地活性化のテーマを『コンパクトシティ「ゆらうまち」の実現』と定め、個別の目標値やその目標の達成に向けた各種の事業を位置付けている。

特に公共交通に直接的に関連する事業として、「バスセンター・複合施設事業計画策定事業」、「地域公共交通網形成計画策定事業」、「コミュニティバス（廃止路線代替バス）運行事業」を位置付けている。

■ 奄美市における中心市街地活性化のテーマ

中心市街地活性化のテーマ

♪いもーれ・Come モーレ・ゆていもーれ♪
コンパクトシティ「ゆらうまち」の実現



※出典：奄美市中心市街地活性化基本計画

■ 奄美市中心市街地活性化基本計画 事業位置図



※出典：奄美市中心市街地活性化基本計画

■ 公共交通に関する事業の概要

公共交通関連事業等の名称	事業概要	備考
22. バスセンター・複合施設事業計画策定事業	・交通拠点となるバスセンター及び複合施設の整備計画を策定する。	
38. 地域公共交通網形成計画策定事業	・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通網形成計画を策定する。	・本計画の策定を位置付け
39. コミュニティバス（廃止路線代替バス）運行事業	・地域公共交通による中心市街地へのアクセス確保を図る。	

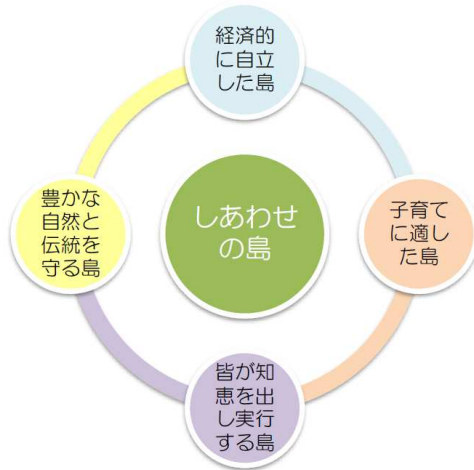
※出典：奄美市中心市街地活性化基本計画から作成

(3) 奄美市『攻め』の総合戦略（平成27年12月策定）

「奄美市『攻め』の総合戦略」では、「しあわせの島」＝「一定程度の人口を維持できる島」と位置付け、その人口維持を目標とした島の目指すべき姿や基本目標を設定し、個別の施策及び事業を位置付けている。

特に公共交通に直接的に関連する施策は、位置付けられていないものの、観光に関する施策や事業については、連携を図る必要がある。

■『攻め』の戦略 全体像



島の目指すべき姿

※出典：奄美市『攻め』の総合戦略

■『攻め』の戦略 4つの基本目標

基本目標Ⅰ 経済的に自立した島（市民の収入増）

- └ 施策の基本的方向1 観光（受入体制）
- └ 施策の基本的方向2 観光（戦略的プロモーション）
- └ 施策の基本的方向3 働く場支援

基本目標Ⅱ 子育てに適した島（出生数の増）

- └ 施策の基本的方向4 子さばくり応援
- └ 施策の基本的方向5 定住支援

基本目標Ⅲ 皆が知恵を出し実行する島（奄美で夢を叶える人増）

- └ 施策の基本的方向6 グローカル人材の育成
- └ 施策の基本的方向7 地域づくり

基本目標Ⅳ 豊かな自然と伝統を守る島（奄美の独自性保全）

- └ 施策の基本的方向8 歴史・文化・自然の継承

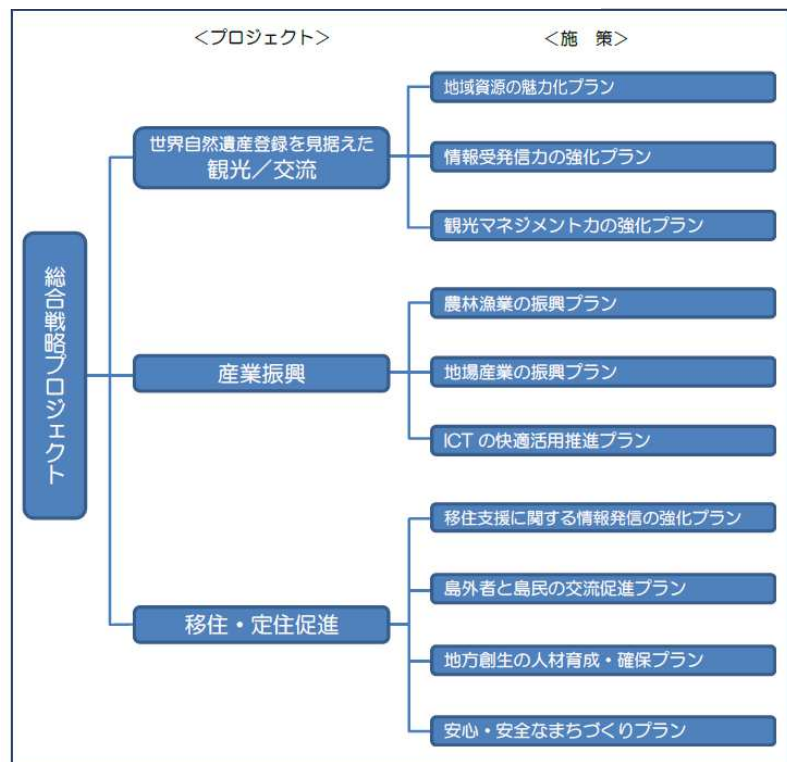
※出典：奄美市『攻め』の総合戦略

(4) 奄美大島総合戦略（平成28年3月策定）

「奄美大島総合戦略」は奄美大島5市町村の共同により、奄美大島全体の人口減少の克服を目的に策定したものであり、「奄美大島の伝統文化や豊かな自然環境など地域資源を島内5市町村共有の資源として活用し、一体となって奄美大島の振興を目指す！」を基本的な考え方としている。

具体的な戦略として3つのプロジェクトとそれに沿った施策を位置付けている。

■総合戦略プロジェクトの体系図



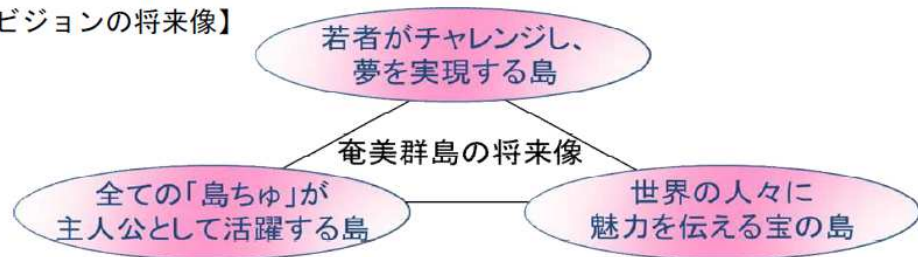
(5) 奄美群島成長戦略ビジョン（平成26年2月策定）

「奄美群島成長戦略ビジョン」は、奄美群島12市町村の共同により、奄美大島全体での産業振興、雇用創出を目的に策定したものであり、「群島民が幸せに生活するため、重点3分野（農業、観光／交流、情報）を基軸として、雇用の創出に重点を置いた産業振興を目指す」を基本理念としている。

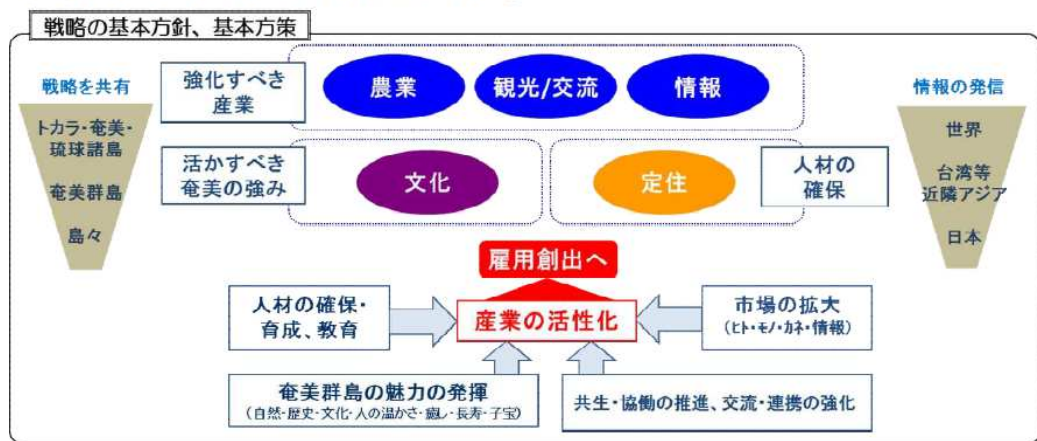
奄美大島の基本計画においては、共生・協働の推進、交流・連携の強化に向けて、「社会資本の整備や公共交通機関の充実を図る」としている。

■ 奄美群島成長戦略ビジョンの将来像及び基本方針、基本方策

【奄美群島成長戦略ビジョンの将来像】



【奄美群島成長戦略ビジョンの基本方針、基本方策】



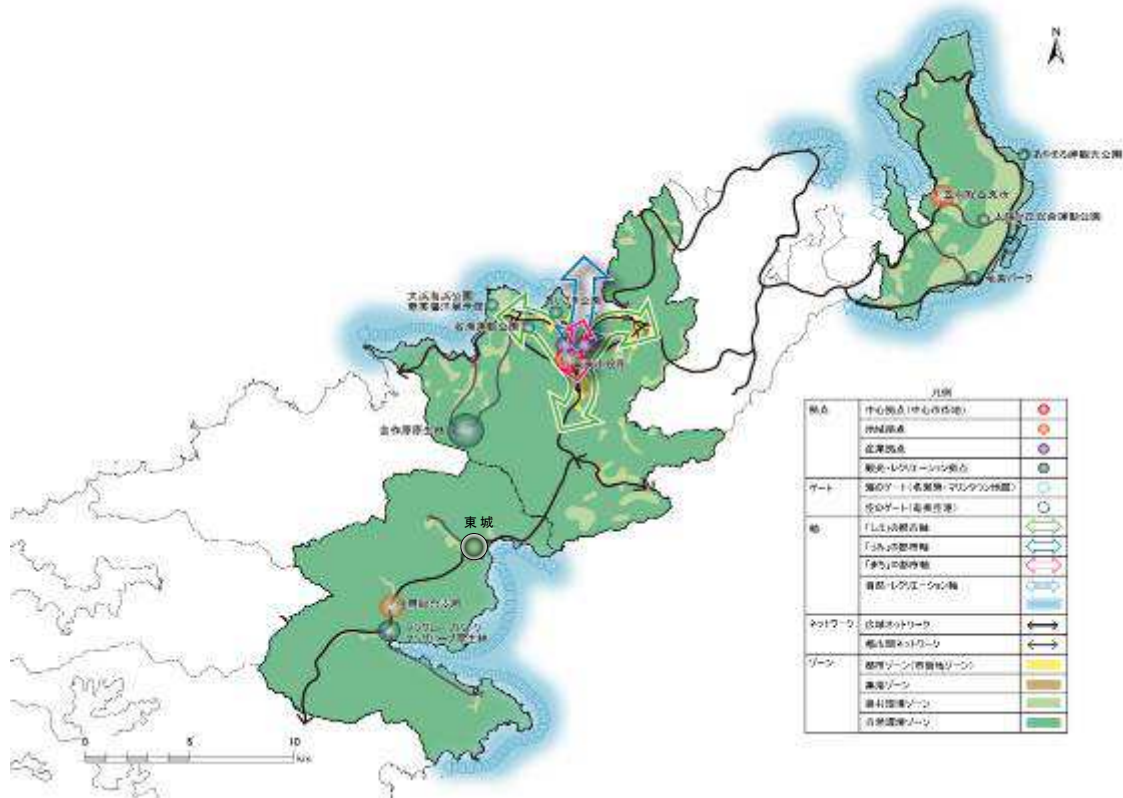
※出典：奄美群島成長戦略ビジョン

(6) 奄美市都市計画マスタープラン（平成30年3月策定）

奄美市では、平成30年3月に奄美市の長期的な都市づくりの方向性を示す「奄美市都市計画マスタープラン」の策定を行っており、本形成計画とも連携を図るものとする。

具体的には、下図の都市計画マスタープランの将来都市構造図で示される各地区拠点等については、本計画においても公共交通網の拠点として位置付け、各種のまちづくり施策との連携を図る。

■ 将来都市構造図



※出典：奄美市都市計画マスタープラン

(7) 関連事業等

1) 末広・港土地区画整理事業

当該地区は、奄美市の中心市街地であるものの、商店街の衰退が顕著であり、住宅密集地で防災上も危険な地域となっている。このため、防災機能の強化などの都市基盤の整備と併せて、商業施設の再編を図り、にぎわいに満ちた魅力ある中心市街地の形成を目的に、土地区画整理事業が推進されている。

■ 末広・港土地区画整理事業 設計図



■ 事業概要

施行者	奄美市
施行面積	約 3.2 ha
事業期間	平成 16 年度～平成 33 年度（予定）
事業費	約 95.2 億円
移転対象棟数	135 棟
整備される主な公共施設	幹線道路：末広港線、区画道路、公園・緑地

※出典：奄美市HP

2) 本港地区整備事業（マリンタウンプロジェクト）

鹿児島県と奄美市開発公社により、埋め立て工事を伴う本港地区整備事業が進められている。

特に土地利用として、観光関連施設用地が多く予定されている。

■マリンタウンプロジェクトイメージ図



■事業概要

施行者	鹿児島県・奄美市開発公社
事業面積	5.6ha(うち埋立面積 3.3ha) ①業務施設用地：4.44ha、 ②住宅用地：0.23ha、 ③道路用地：0.93ha
事業期間	平成19年度～平成30年度
その他	※埋立前面(岸壁、緑地、臨港道路)は、県施工の港湾事業で埋立 県の事業面積 3.1ha(うち埋立面積 2.8ha) ①岸壁:0.5ha、 ②緑地:2.0ha、 ③臨港道路:0.6ha

※出典：奄美市資料

3) その他の関連事業

その他、住用町東城地区では、観光交流拠点整備事業により、中核施設等が整備中であり、笠利町の打田原地区では、道路整備の進展により、道路交通環境が改善するなど、まちづくり関連事業が進められている。

●住用地区／観光拠点施設（中核施設）



●笠利地区／打田原道路空撮写真



第 2 章 公共交通に関わる現状

1. コミュニティバス（廃止路線代替バス）の概況

(1) 経路及び全般状況

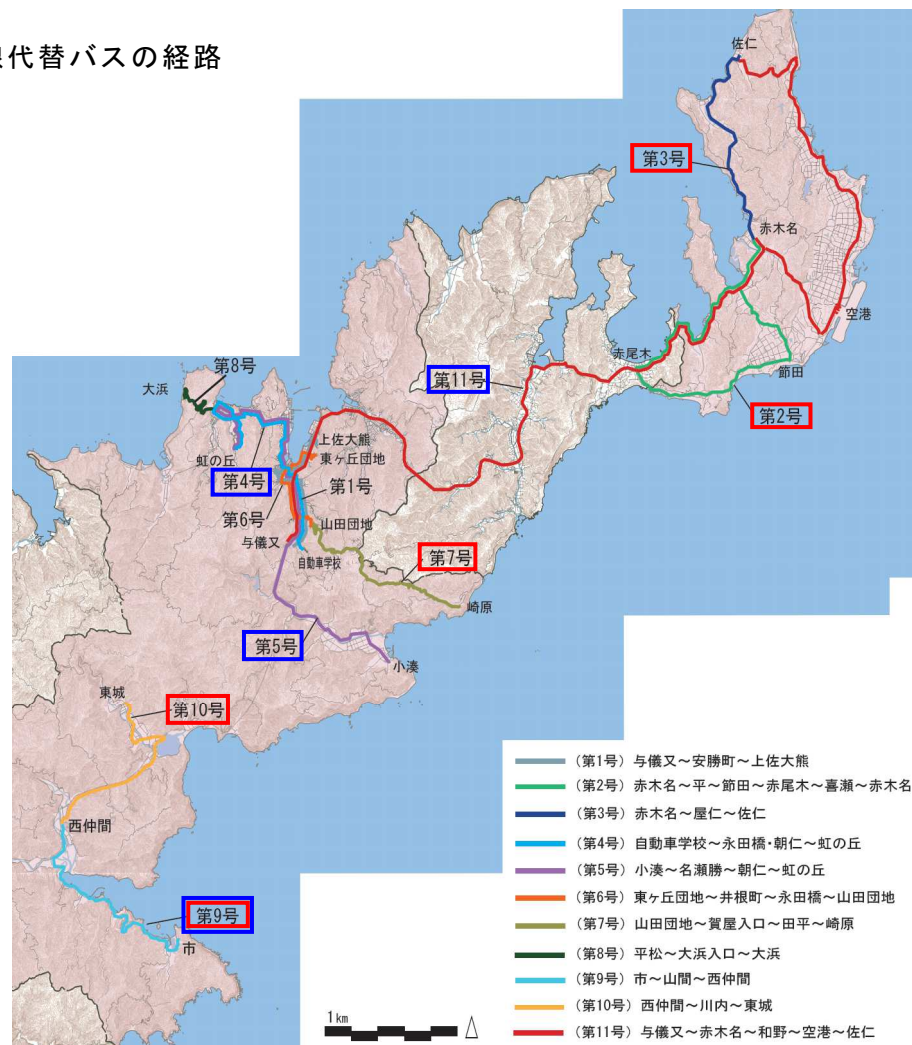
奄美市では、従前にバス事業者により運行されていた「廃止路線」について、市民の中心市街地等へのアクセス手段の確保の観点から、市の補助による「廃止路線代替バス」として、下図に示す全 11 系統運行している。

各系統の年間輸送人員や輸送効率、収支率の状況、近年の傾向について、次項の表に整理する。

系統としては、笠利町内を運行する第 2 号と第 3 号、住用町内を運行する第 9 号と第 10 号、名瀬地区北西部の短距離を結ぶ第 8 号以外の 6 系統は、周辺の集落から名瀬地区の中心部を結ぶ系統となっている。特に、名瀬地区の中心部では経路の重複もある。

また、住用町や笠利地区を運行する系統の収支率は低く、名瀬地区を運行している各系統の収支率は比較的高い。

■ 廃止路線代替バスの経路



凡例 : 利用者数が 5 千人 / 年以上 : 収支率※が 20% 以下

※「収支率」とは、運行経費に対して運行による収益が占める割合

■各個別系統の評価

運行系統	運行キロ				各系統の評価(輸送量・輸送効率・収支率) (H27/10~H28/9)						利用者数、収支率の 近年の推移・傾向
	系統 キロ (km)	運行回数(回)		年間運 行キロ (km)	年間輸送人員(人)			1km当 たり輸 送量 (人/km)	収支率 (%)		
		平日	土日祝		定期	定期外	合計				
(第1号) 与儀又~安勝町 ~高千穂神社~ 上佐大熊	7.5	0.5	0	1,837.5	-	1,595	1,595	0.87	94	・輸送人員は、H24年以降、約1,600 ~1,700人/年程度で推移 ・収支率は、H23年の33%からほぼ 増加傾向でH27年は94%	
(第2号) 赤木名~平~節 田~赤尾木~喜 瀬~赤木名	22.2	1.0	0	10,878.0	-	368	368	0.03	7	・輸送人員は、H23年からH27年ま で、概ね370人/年程度で推移 ・収支率は、H23年の10%から減少 傾向でH27年は7%	
(第3号) 赤木名~屋仁~ 佐仁	8.4	7.0	4.0	36,943.2	48	1,008	1,056	0.03	5	・輸送人員は、H23年約1,900人/年 からH27年1,056人/年に減少 ・収支率は、H23年の8%からほぼ減 少傾向でH27年は5%	
(第4号) 自動車学校~長 浜~朝仁~虹の 丘	10.7	1.5	1.5	11,748.6	-	6,908	6,908	0.59	45	・輸送人員は、H23年約5,700人/年 だが、H25年以降、約7千人/年で 推移 ・収支率は、H23年の47%からH27 年の45%まで概ね同程度で推移	
(第5号) 小湊~名瀬勝~ 朝仁~虹の丘	18.5	4.5	4.5	60,939.0	540	24,010	24,550	0.40	40	・輸送人員は、H23年約3.2万人/年 からH27年約2.5万人/年に減少 ・収支率は、H23年の38%からH27 年の40%まで概ね同程度で推移	
(第6号) 東ヶ丘団地~井 根町~永田橋~ 山田団地	6.1	4.0	3.0	16,384.6	60	4,277	4,337	0.26	30	・輸送人員は、H23年の約5,500人/ 年からH25年の約6千人/年に増 加後、減少に転じてH27年は約 4,300人/年 ・収支率は、H23年の27%からH27 年の30%まで概ね同程度で推移	
(第7号) 山田団地~賀屋 入口~田平~崎 原	10.0	3.0	3.0	21,960.0	-	2,216	2,216	0.10	17	・輸送人員は、H23年約2,000人/年 からH27年約2,200人/年に微増 ・収支率は、H23年の19%からほぼ 減少傾向でH27年は17%	
(第8号) 平松~大浜入口 ~大浜	3.0	3.0	3.0	810.0	-	1,248	1,248	1.54	83	・輸送人員は、H23年は約400人/ 年だったが、H24年以降は、約 1,100~1,300人/年で推移 ・収支率は、H23年32%から急増し、 H24年以降、約80%以上で推移	
(第9号) 市~山間~西仲 間	10.0	5.0	5.0	36,600.0	2,840	2,638	5,478	0.15	19	・輸送人員は、H24年約8,200人/年 からH27年約5,500人/年に減少 ・収支率は、H23年の17%からH27 年の19%まで概ね同程度で推移	
(第10号) 西仲間~川内~ 東城	10.6	2.5	2.5	19,398.0	110	1,089	1,199	0.06	10	・輸送人員は、H24年約9,300人/年 からH27年約1,200人/年に急減 ・収支率は、H23年の14%から翌年 は26%に増加したものの以降は減 少し、H27年は10%	
(第11号) 与儀又~赤木名 ~和野~空港~ 佐仁	53.7	10.5	10.5	379,873.8	78,015	37,620	115,635	0.30	73	・輸送人員は、H23年以降、約11.5 万人/年程度で推移。廃止路線 代替バスで、最も利用者数が多い ・収支率は、H24年の65%から H26年まで減少傾向だったがH27 年は回復して73%に増加	

■参考 運行における行政経費
(補助額)
・平成28年度：約3千万円

●評価凡例
・輸送人員：5千人以上を青字、1500人以下を赤字
・1km当たり輸送量：0.5人/km以上を青字、0.1人/km以下を赤字
・収支率：70%以上を青字、20%以下を赤字

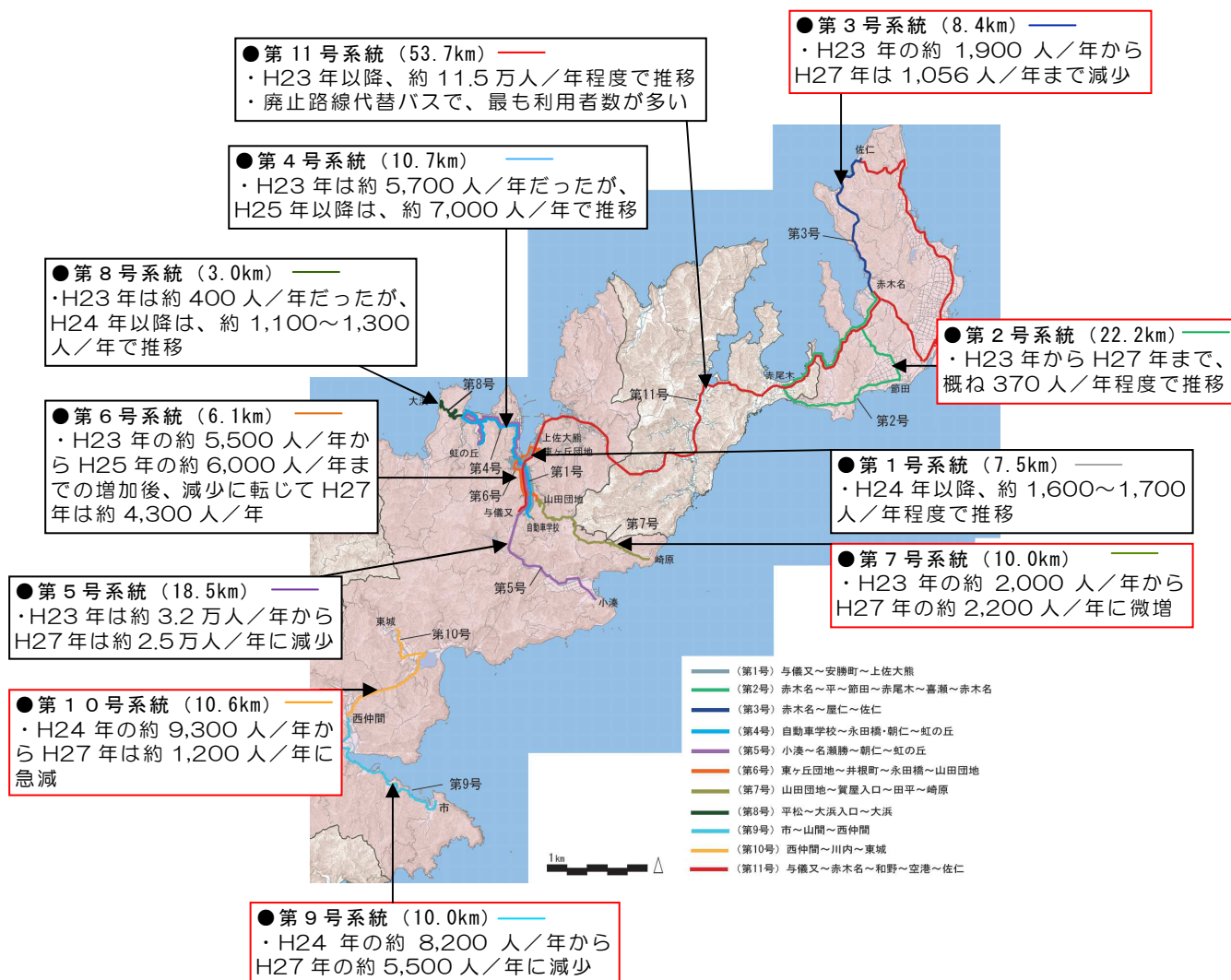
(2) 利用者数の推移

平成27年度の利用者数では、第11号系統（与儀又～赤木名～和野～空港～佐仁）は約11万人/年、第5号系統（小湊～名瀬勝～朝仁～虹の丘）は約2.5万人/年と、飛び抜けて多い。

第10号系統（西仲間～川内～東城）は平成24年の9千人以上から平成27年の1,199人に急減しており、第9号系統（市～山間～西仲間）、第6号系統（東ヶ丘団地～井根町～永田橋～山田団地）も近年は減少傾向で、平成25年から平成27年にかけてそれぞれ約1,700人減少している。

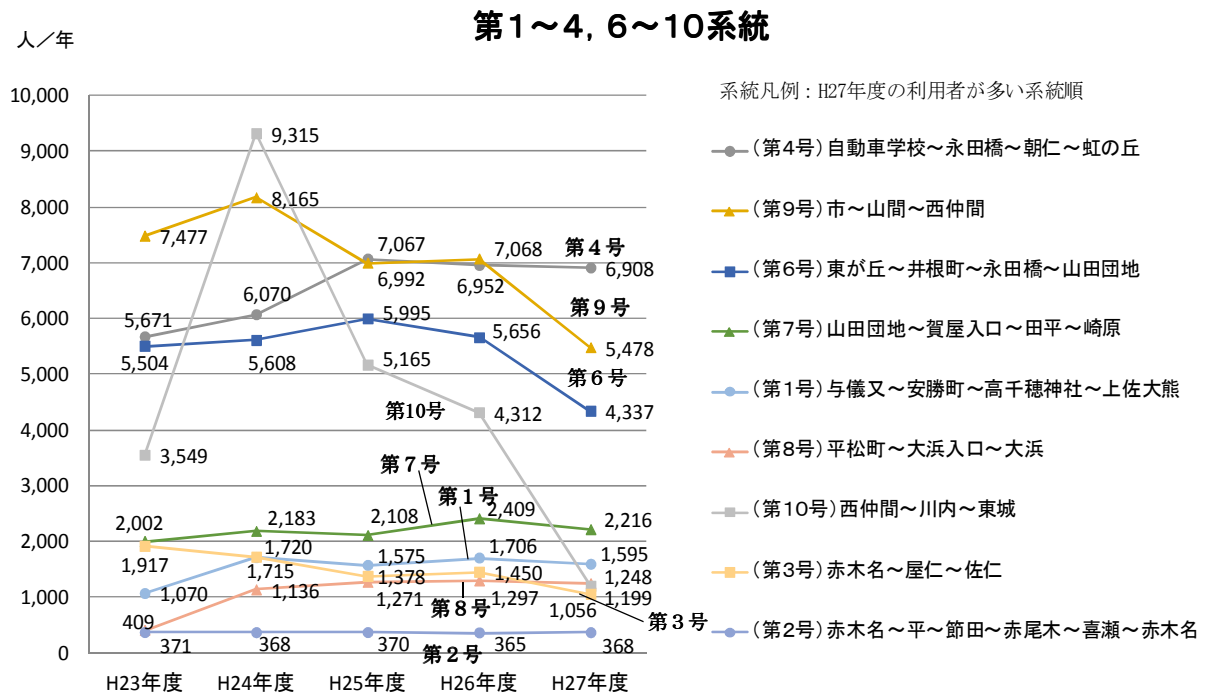
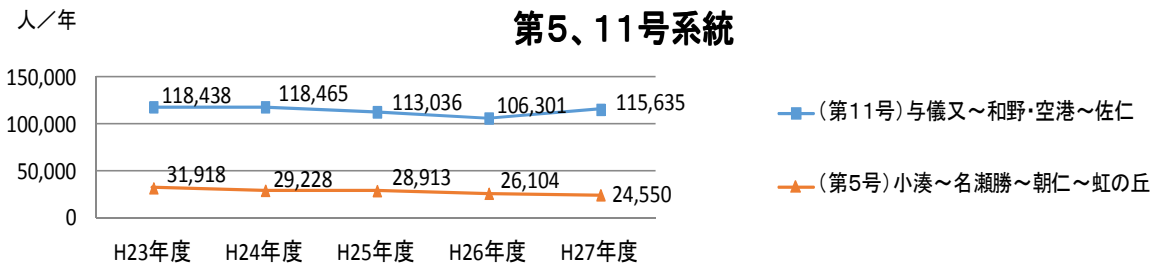
他の第1、2、3、7、8号の各系統の利用者数は少なく、特に第2号系統（赤木名～平～節田～赤尾木～喜瀬～赤木名）は約370人/年の利用であり、極めて少ない状況である。

■ 廃止路線代替バス全11系統の利用者数の推移の概要

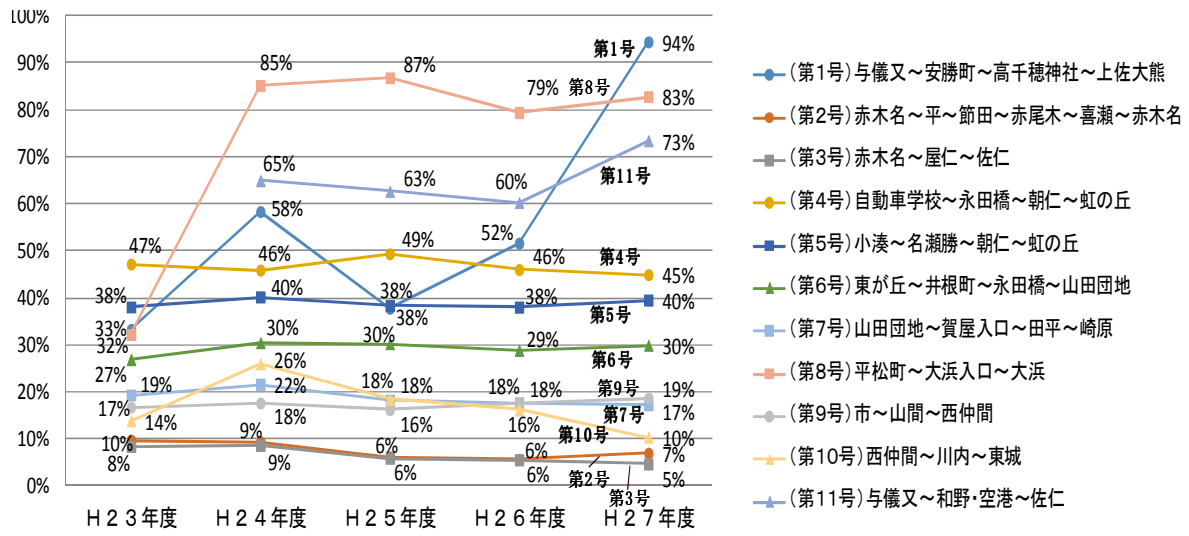


※各系統別の傾向を説明する赤枠(説明)は、収支率が20%以下の系統を示す

■ 廃止路線代替バス全11系統の利用者数の推移



■ 廃止路線代替バス全 11 系統の収支率の推移



2. 路線バスの概況

(1) 経路及び全般状況

奄美市内を運行する路線バス（しまバス社による自主運行）の系統は、全33系統（他に廃止路線代替バスと同系統を自主運行）あり、概ね下図の経路を運行している。系統は、笠利町の空港及び赤木名方面、龍郷町の秋名及び上戸口方面、住用町の新村方面、名瀬地区の小湊及び根瀬部方面を結ぶ個別系統で構成されているが、名瀬地区の中心部では、重複している系統も多い。

また、各系統別の概要、平成27年の輸送人員、輸送効率を示す運行1kmあたりの輸送量を次項の表に示す。特に、下図中に図示している系統は、名瀬地区の中心部と空港や海の駅方面を結ぶ比較的運行距離の長い系統（21、22、26、29番）や、比較的人口密度の低い地域内を運行する系統（36、40番）であり、輸送効率が低い系統である。

なお、下図は、全系統を図示したものであるが、重複している区間も多くあるため、各系統の平成27年度の輸送人員の多さに応じた3区分で、具体の経路と近年における輸送量の推移を次項で示す。

■路線バスの経路



■個別系統の評価

番号	運行系統	系統 キロ (km)	運行 回数 (平日)	年間走行 キロ (km)	年間輸送人員 (人/年) (H27/10～H28/9)			1km 当たり 輸送量 (人/km) ※
					定期	定期外	合計	
1	奥又～長浜～朝仁～平松公園	8.3	0.5	7,055.0	2,953	7,795	10,748	<u>1.52</u>
2	奥又～長浜～朝仁～医師会病院～虹の丘	10.0	4.5	32,940.0	16,717	19,348	36,065	<u>1.09</u>
3	奥又～長浜～朝仁～小宿～里	10.6	11.0	69,960.0	44,618	43,826	88,444	<u>1.26</u>
4	田雲団地～朝仁～虹の丘	10.0	8.5	57,380.0	1,132	42,679	43,811	<u>0.76</u>
5	田雲団地～朝仁～里	11.5	3.0	22,471.0	698	14,350	15,048	0.67
6	奥万田～上佐大熊～田雲団地	11.2	0.5	4,099.2	176	1,818	1,994	0.49
7	奥万田～上佐大熊～プラザ大島～田雲団地	11.6	9.5	77,859.2	4,086	51,751	55,837	<u>0.72</u>
8	奥万田～和光町～田雲団地	8.7	0.5	2,131.5	176	489	665	0.31
9	奥万田～和光町～平松町	11.7	0.5	4,282.2	—	1,768	1,768	0.41
10	奥万田～和光町～里	14.3	0.5	3,503.5	—	2,817	2,817	<u>0.80</u>
11	奥万田～上佐大熊～虹の丘	16.7	1.0	10,203.7	140	2,635	2,775	0.27
12	奥万田～上佐大熊～プラザ大島～虹の丘	17.1	11.5	123,256.8	820	72,513	73,333	0.59
13	奥万田～上佐大熊～里	17.3	0.0	2,093.3	—	970	970	0.46
14	奥万田～上佐大熊～プラザ大島～里	17.7	5.0	62,640.3	—	39,219	39,219	0.63
15	小湊～西仲勝～与儀又	8.3	3.5	20,260.3	—	5,768	5,768	0.28
16	小湊～西仲勝～小宿～根瀬部	24.4	0.5	5,978.0	112	4,528	4,640	<u>0.78</u>
17	小湊～西仲勝～朝仁～虹の丘	18.7	2.5	31,958.3	720	18,131	18,851	0.59
18	小湊～西仲勝～朝仁～小宿～里	19.3	3.0	37,712.2	480	20,930	21,410	0.57
19	与儀又～朝仁～根瀬部～今里	42.3	8.0	227,235.6	25,434	50,317	75,751	0.33
20	東城～和光町～奥万田	20.4	1.0	9,996.0	5,374	491	5,865	0.59
21	新港～西仲間～海の駅	42.9	0.5	15,701.4	—	1,794	1,794	<u>0.11</u>
22	ウエストコート～西仲間～海の駅	42.0	10.5	304,940.6	11,666	35,162	46,828	<u>0.15</u>
23	平松公園～ウエストコート	5.6	7.5	32,054.4	—	22,024	22,024	0.69
24	虹の丘～ウエストコート	7.3	0.5	2,671.8	—	2,520	2,520	<u>0.94</u>
25	里～ウエストコート	7.9	1.5	8,674.2	—	4,919	4,919	0.57
26	(普通)名瀬～用安～空港	32.4	1.5	53,395.2	—	5,454	5,454	<u>0.10</u>
27	(普通)名瀬～用安～奄美パーク～空港	33.2	12.5	287,711.2	240	67,237	67,477	0.23
28	奥又～和光町～龍郷役場～秋名	34.5	1.0	16,905.0	7,629	122	7,751	0.46
29	奥又～大熊～秋名～ビックII	42.5	7.5	208,420.0	18,060	20,542	38,602	<u>0.19</u>
30	奥又～龍郷役場～秋名	35.6	0.5	17,337.2	3,811	1,535	5,346	0.31
31	奥又～大熊～秋名	21.1	2.0	31,544.5	18,060	3,288	21,348	0.68
32	奥又～川内～秋名	37.2	0.5	9,114.0	3,814	1,719	5,533	0.61
33	赤木名～喜瀬～真名津	31.0	0.5	11,346.0	5,280	42	5,322	0.47
34	西仲間～川内～東城(自主運行/廃代重複)	10.6	2.0	15,518.4	—	366	366	<u>0.02</u>
35	市～山間～西仲間(自主運行/廃代重複)	10.0	2.0	14,640.0	—	366	366	<u>0.03</u>
	(以下、市外の運行系統)							
36	秋名～本龍郷～ビックII	20.2	1.0	12,342.2	—	305	305	<u>0.02</u>
37	宇検～湯湾～新村(廃止路線代替バス)	27.3	3.0	59,950.8	4,740	4,526	9,266	<u>0.15</u>
38	屋純～名柄～湯湾(廃止路線代替バス)	22.6	3.0	49,629.6	1,020	3,045	4,065	<u>0.08</u>
39	赤尾木局前～カレッタハウス (廃止路線代替バス)	2.1	1.0	1,029.0	—	245	245	0.24
40	上戸口～戸口入口～ビックII (廃止路線代替バス)	3.4	6.0	14,932.8	—	979	979	<u>0.07</u>

●評価凡例

- ・輸送人員：2万人以上を青字、5千人以下を赤字
- ・1km 当たり輸送量：0.7人/km 以上を青字、0.2人/km 以下を赤字
- ・上位及び下位それぞれ5位内を太字

※1km あたり輸送量

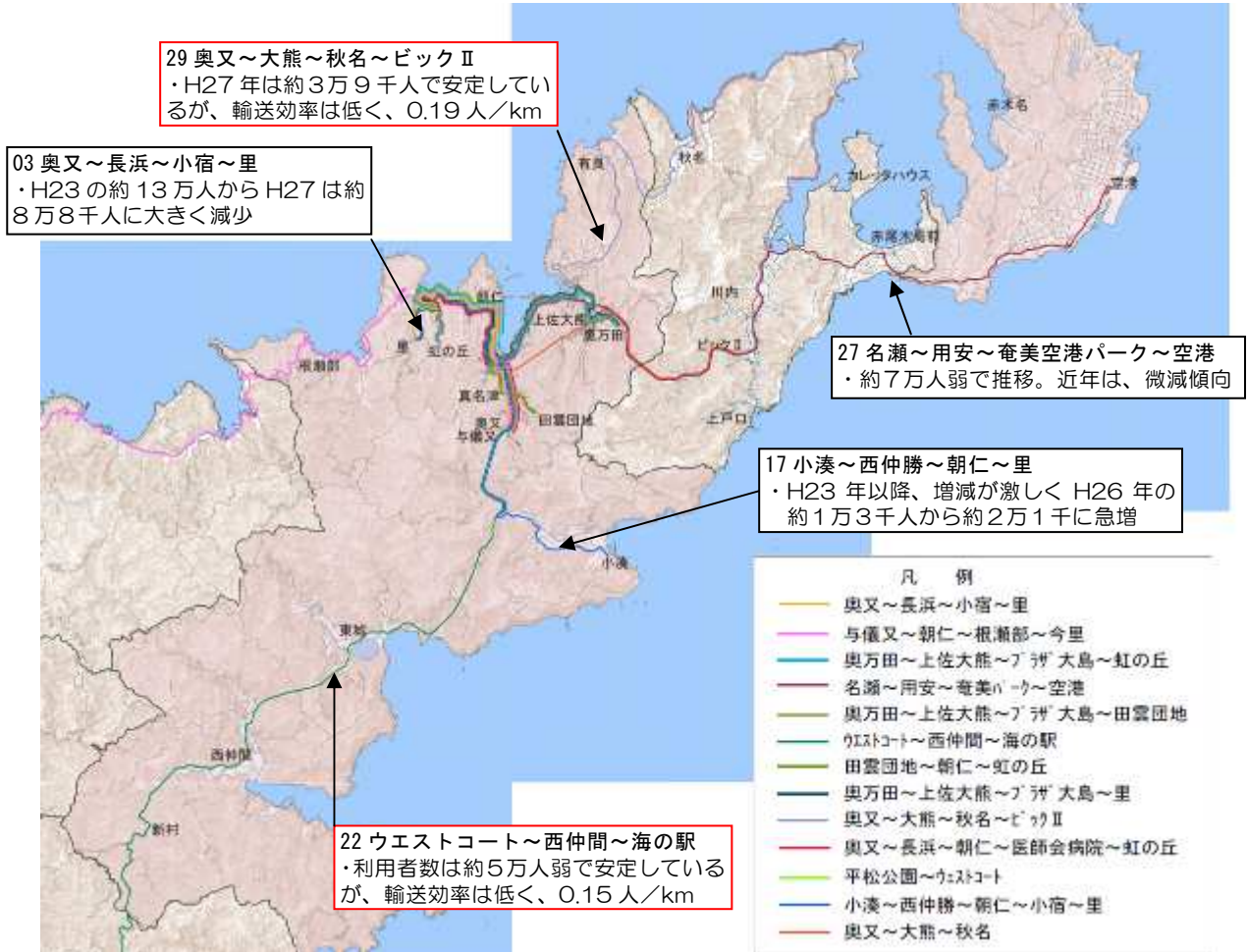
=年間輸送人員(人) ÷ 年間走行キロ(km)

(2) 利用者の多い系統の経路と近年の推移(平成27年の利用者数が2万人以上)

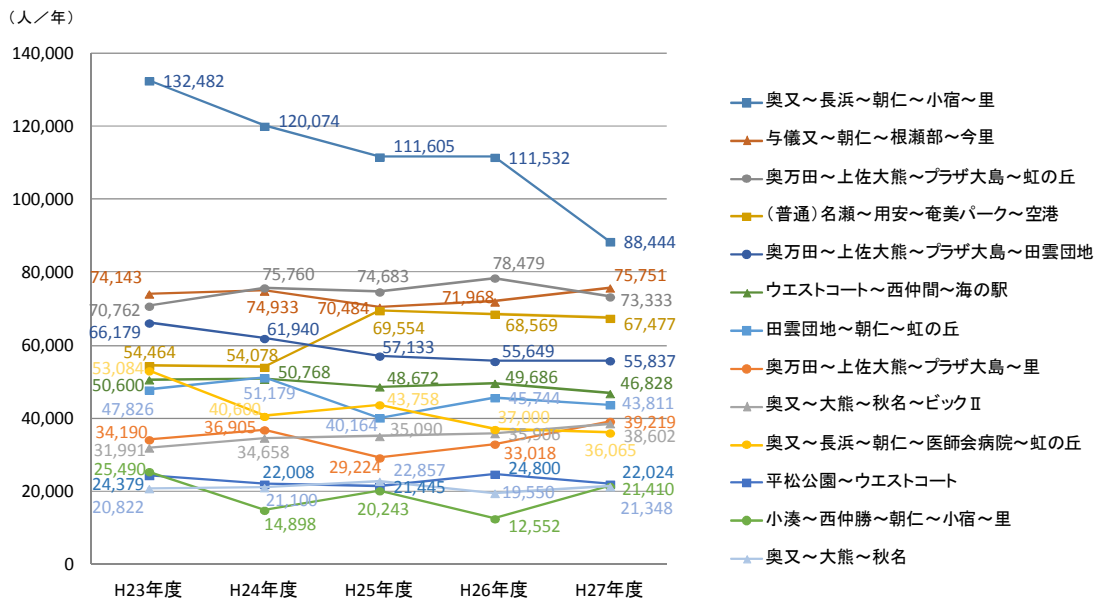
全般的には、概ね同程度で推移しているが、「03 奥又～長浜～小宿～里」系統は、近年大きく減少している。

「29 奥又～大熊～秋名～ビックII」、「22 ウェストコート～西仲間～海の駅」は、輸送効率が0.2人/km以下と低い。

■利用者の多い路線(H27年に2万人以上)の経路



■利用者の多い路線系統(H27年に2万人以上)

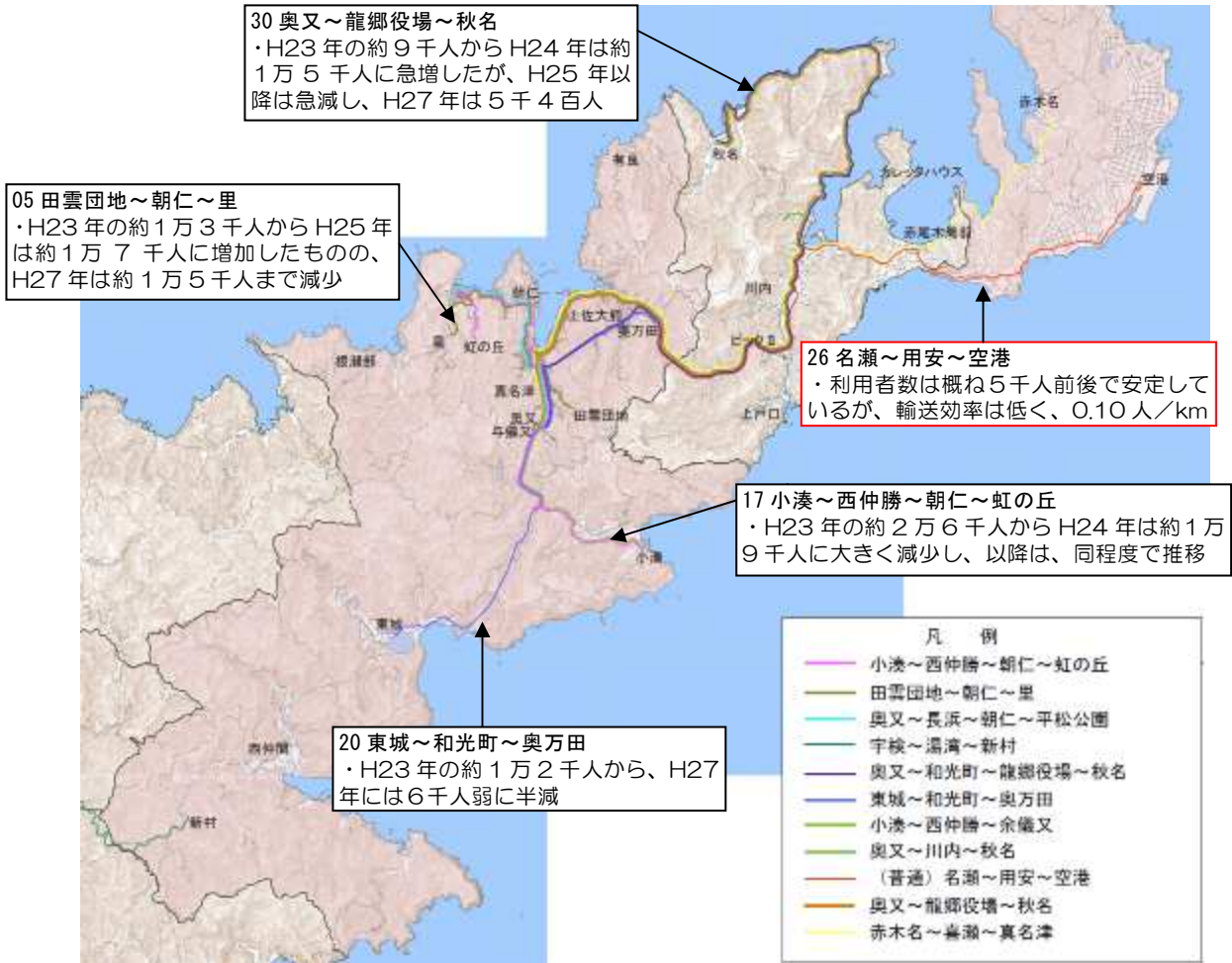


(3) 利用者が中程度の系統の経路と近年の推移(平成27年の利用者数が5千人以上)

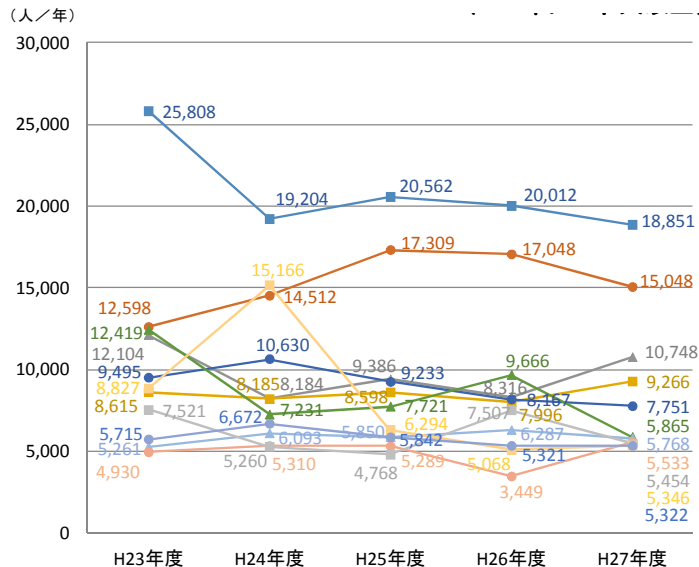
全般的には、概ね同程度で推移しているか多少の減少傾向であるが、「30 奥又～龍郷役場～秋名」、「20 東城～和光町～奥万田」、「17 小湊～西仲勝～朝仁～虹の丘」の系統は、大きく減少している。

「26 名瀬～用安～空港」は、輸送効率が、0.10人/kmと低い。

■利用者が中程度の路線(H27年に5千人以上)の経路



■利用者が中程度の路線系統(H27年に5千人以上)



(11系統)

- 小湊～西仲勝～朝仁～虹の丘
- 田雲団地～朝仁～里
- 奥又～長浜～朝仁～平松公園
- 宇検～湯湾～新村
- 奥又～和光町～龍郷役場～秋名
- 東城～和光町～奥万田
- 小湊～西仲勝～余儀又
- 奥又～川内～秋名
- (普通)名瀬～用安～空港
- 奥又～龍郷役場～秋名
- 赤木名～喜瀬～真名津

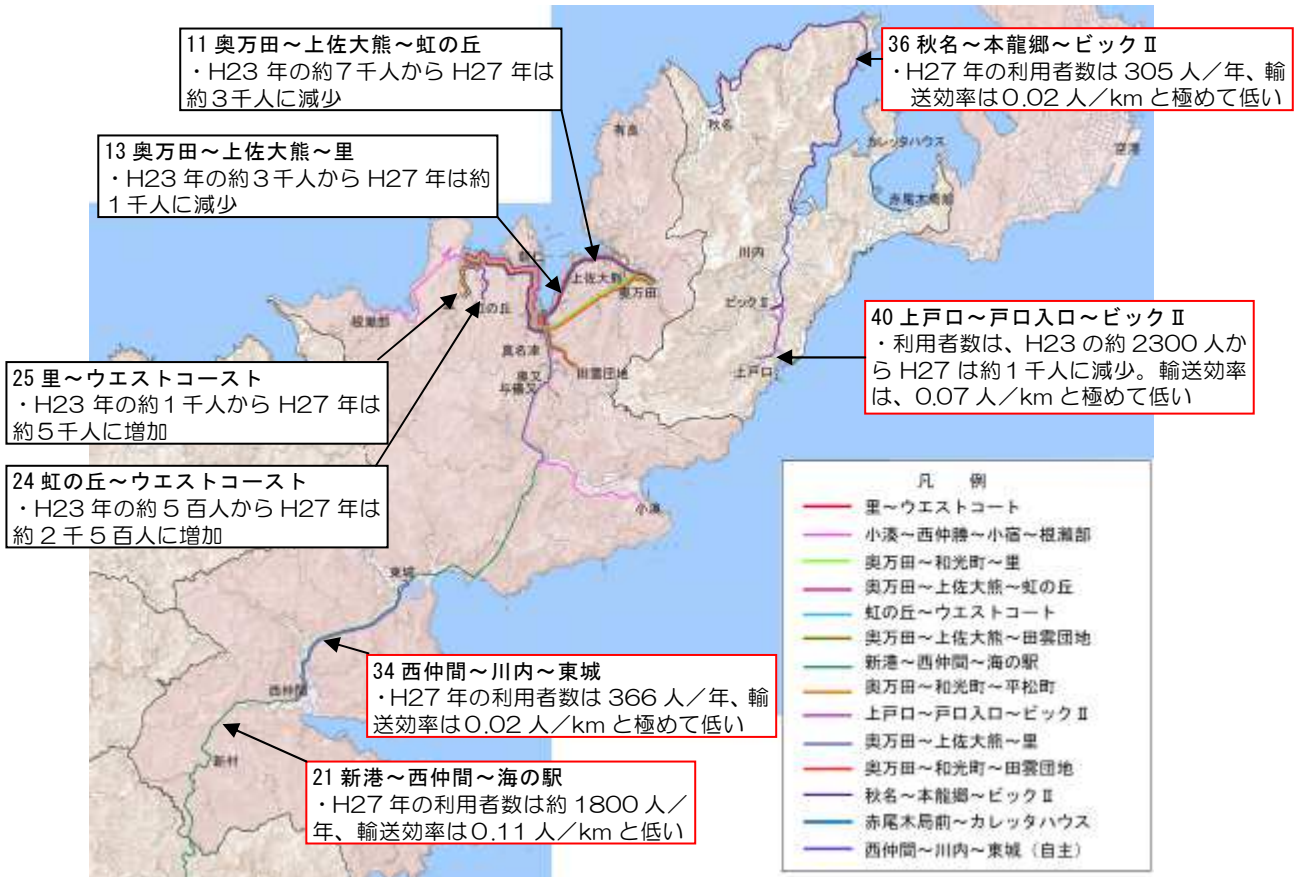
(4) 利用者が少ない系統の経路と近年の推移(平成27年の利用者数が5千人未満)

全般的に、その年によって利用者数の増減が大きい系統が多い。

平成23年から平成27年にかけて「24 虹の丘～ウエストコースト」、「25 里～ウエストコースト」の系統は大きく増加し、一方で、「11 奥万田～上佐大熊～虹の丘」、「13 奥万田～上佐大熊～里」の系統は大きく減少している。

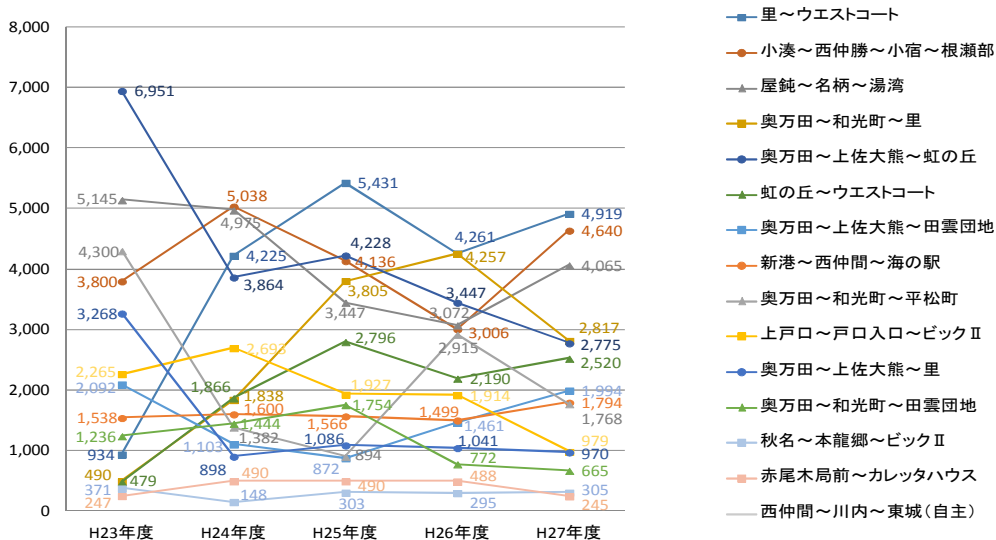
「21 新港～西仲間～海の駅」、「36 秋名～本龍郷～ビックⅡ」、「34 西仲間～川内～東城」、「40 上戸口～戸口入口～ビックⅡ」は輸送効率が0.1人/km以下であり極めて低い。

■利用者が少ない路線(H27年に5千人未満)の経路



■利用者が少ない路線系統 (H27年に5千人未満)

(人/年)



3. その他公共交通に関する状況

(1) バス車両、運転手及びバス待ち環境の概況

1) バス車両

市内の全路線バスを運行している(株)しまバスでは、右表に示す全59台の乗合バス用の車両を有している。

車両の多くは、国土交通省の定める「移動円滑化基準適用除外自動車」の認定を受けており、低床車両の導入は2台に留まっている。

■しまバス社の車両台数（乗合バス用）

大型車	16台
中型車	11台
小型車	32台
合計 (内低床車両)	59台 (2台)

※平成29年6月現在

2) バス運転者数

(株)しまバスでは、バスの運転者として、右表の通り全70人を雇用している。

運転手の約4割は60歳以上であり、今後の高齢化が予測される。

■しまバス社の運転手の年齢構成

40歳代以下	14人
50歳代	27人
60歳代以上	29人
合計	70人

※平成29年6月現在

3) バス待ち環境の整備状況

バス停留所において、小屋や上屋、ベンチのいずれかのある停留所は20箇所に留まっている。

■バス待ち環境の整備箇所数

小屋のある停留所	5箇所
上屋のある停留所	11箇所
ベンチのある停留所	12箇所
上記のいずれかが ある停留所	20箇所

※平成29年現在

(2) タクシー業者の概況

市内のタクシー業者数、タクシー台数、乗客数とも近年は減少傾向であり、平成27年度は11社、212台となっている。なお、1日1車あたりの平均乗客数、平均実車距離とも増加傾向であり、平成27年度は19.3人/日・車、34.8km/日・車となっている。

年度	業者(会社)数	タクシー台数	1日1あたり平均乗客数(人)	1日1車あたり平均実車距離(km)	参考：1日あたり乗客数(人/日)※
平成22年度	15	239	16.9	29.6	4,039
23	15	239	18.0	29.9	4,302
24	13	236	18.5	30.6	4,366
25	13	235	18.2	31.1	4,277
26	12	231	17.9	31.8	4,135
27	11	212	19.3	34.8	4,092

資料：九州運輸支局奄美自動車検査登録事務所
注) 業者数、タクシー台数は年度末日現在

※右表の「1日あたり乗客数」は、左表の「タクシー台数」と「1日1車あたり平均乗客数」から算定したものの

(3) その他の関連施策、事業等の状況

1) お達者ご長寿応援事業

奄美市では、高齢者の健康づくりや外出の機会を増やすこと等を目的に、75歳以上もしくは、70歳以上の運転免許返納者を対象に、バスやタクシーで利用できる「ご長寿応援券」(補助券)を発行する「お達者ご長寿応援事業」を実施している。

ご長寿応援券は、1人あたり5000円分であり、市内の対象者の内、申請のあった56.5%に発行され、83%が実際に使用されている。また、使用額におけるバスとタクシーの割合は、バス利用が約1/4、タクシー利用が残りの3/4となっている。

■ご長寿応援券の利用状況 (H27年度)

補助券の額	5000円	
利用対象者数	7,625人	
発行者数	4,310人	
発行率	56.5%	
発行額に対する使用額の率(使用率)	82.9%	
使用額における利用の割合	バス	25.7%
	タクシー	74.3%

※出典：奄美市データ

2) 奄美満喫ツアー助成事業

奄美市では、奄美の知名度を高め、観光/交流人口拡大に資することを目的に、「奄美満喫ツアー助成事業」を実施しており、具体的には「商品造成事業」、「バス等ツアー支援」「イベント・コンベンション助成」「学生スポーツ・ゼミ合宿誘致助成」を行っている。

特に、「バス等ツアー支援」は、貸切バスやジャンボタクシーを3時間以上利用し、奄美大島内で宿泊する団体旅行に対して、助成を行う制度であるが、その誘客実績は平成27年度の3,093人から平成28年度の4,696人と約1.5倍に増加している。

■バス等ツアー支援事業の実績

	H27年度	H28年度
申請団体数	54団体	88団体
誘客実績	3,093人	4,696人

※出典：奄美市データ

3) その他

奄美市社会福祉協議会では、奄美市老人福祉会館の送迎を行う「福祉会館バス」を運行しており、奄美市教育委員会では、名瀬幼稚園の通園バスや、崎原小中学校、芦花部小中学校のスクールバスを運行している。

また、「タラソ奄美の竜宮」では、利用者の送迎バスを運行しており、病院でも送迎バスを運行している病院もある。