

奄美地域公共交通網形成計画 概要版

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、公共施設の再編や、名瀬港本港地区の埋立等に合わせた、全体的な路線の見直しが必要な状況となっています。

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、交通事業者や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、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、策定するものです。

2. 計画の位置付け

「奄美市地域公共交通網形成計画」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す。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、連携を図ります。

3. 奄美市における公共交通の課題

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 ・人口減少等の状況を見定めた、効率的な公共交通網の形成 ・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 ・市中心部のまちづくりの進展に伴う移動需要の増加や、世界自然遺産の登録により、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 ・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系統の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 ・名瀬地区、笠利地区、住用地区の各地区別で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 ・バス停留所等のバス利用環境の改善や、バス時刻表等の情報提供、関係者のPR等の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 ・利用者ニーズに対応した、便利な運行サービスの実現 ・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削減 ・廃止路線代替バスの収支率の改善及び行政経費の節減 ・路線バスの運行の効率化等による、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 ・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. 奄美市地域公共交通網形成計画の基本方針

「奄美市地域公共交通網形成計画」の基本方針は、以下のように設定します。

■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。

5. 計画の対象区域と期間

(1) 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します。

(2) 計画の期間

平成30年4月から平成35年3月までの5ヶ年とします。

6. 現況のバスネットワークの課題と将来イメージ

■現況のバスネットワークの課題

○路線バスと廃止路線代替バスの役割の重複

- ・路線バスと廃止路線代替バスの役割が明確になっておらず、区画が重複している系統も多々ある。
- ・バスネットワーク全体として非効率になっている。

○名瀬地区中心部における重複路線

- ・多くの系統は、名瀬地区の中心部を通過し、重複する系統となっており、非効率なバス網となっている。
- ・中心部を通過するため、渋滞の影響を受けやすく、遅延の要因になっている。

- 凡例
→ : 路線バス
→ : 廃止路線代替バス

○公共交通不便地域

- ・一定の人口集積があるにもかかわらず、道路環境が整っていないため、公共交通不便地域となっている地区がある。

○長大路線

- ・系統キロが50kmを越す長大路線がある。長大路線は、遅延が雪だるま式に長くなりがちであり、他の路線との接続、乗り継ぎ時の支障になる。

○まちづくりの進展による新たな需要

- ・名瀬地区中心部におけるマリノータウン事業や土地区画整理事業、住用地区における観光拠点施設整備事業により、新たな需要が予想される。

■将来のバスネットワークイメージ

- 公共交通不便地域における新たな公共交通サービスの検討
・道路の整備状況や住民の意向を踏まえ、新たな公共交通サービスについて検討する。

- 路線バスとコミュニティバスの役割分担の明確化
・路線バス（幹線）とコミュニティバス（支線）の役割を明確にし、その重複等を無くし、効率化する。

○重複する路線の効率化

- ・名瀬地区中心部における重複区間の解消等によるバスネットワークの効率化を図る。

- バスターミナル、乗り継ぎ拠点の整備
・広域からの路線バスが集中する名瀬地区の中心部にはバスターミナル、笠利地区の中心部となる赤木名と、観光拠点施設が整備された住用地区の東城は、乗り継ぎ拠点として位置付け、整備する。

- 凡例
● : 広域拠点（バスターミナル）
● : 乗り継ぎ拠点
● : 主要なバス停留所
→ : 路線バス（幹線）
→ : コミュニティバス（支線）
→ : 新たな系統の検討路線

※龍郷町内については、想定イメージとして示す。

7. 計画目標と目標を達成するための事業及び展開スケジュール

目標	施策	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	●解かりやすく便利な奄美市地域公共交通網の再構築	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	●	●	●	●	●	◎：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	●	●	●	●	●	◎：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	●	●	●	●	●	◎：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	●各地区での個別路線の運行方法等の見直し	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た、バスの運行経路等の見直し	●	●	●	●	●	◎：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	●	●	●	●	●	◎：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	●	●	●	●	●	◎：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	●	●	●	●	●	◎：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	●	●	●	●	●	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	●観光需要への対応	⑥観光需要に対応した路線の検討、拡充	●	●	●	●	●	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	●地元住民組織が主体となった運行	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	●	●	●	●	●	◎：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	●バス車両本体の乗降の利便性の向上	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	●	●	●	●	●	◎：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	●	●	●	●	●	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	●バス待ち空間における利用環境の改善	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、民間企業との連携によるバス待ち環境の整備	●	●	●	●	●	◎：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	●	●	●	●	●	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	●情報提供、情報発信	⑤ICTを活用した効率的な運行情報等の提供	●	●	●	●	●	◎：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	●	●	●	●	●	◎：奄美市、バス事業者 ○：地域住民 他
	●観光客の利用促進	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	●	●	●	●	●	◎：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	●公共交通の運営に関する市民参加のしくみづくり	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	●	●	●	●	●	◎：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	●	●	●	●	●	◎：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	●	●	●	●	●	◎：奄美市 ○：バス事業者、地域住民 他
	●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	●	●	●	●	●	◎：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）

8. 計画目標の評価指標と目標値

計画目標	評価指標	現況値(H28年度)	目標値(H34年度)
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	906,019(人/年)	1,000,000(人/年)
	2)観光客の路線バス利用率	11.8(%)	16.8(%)
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)バス利用者の満足度	52(%)	60(%)
	2)路線バスを利用する市民の割合	14(%)	19(%)
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	2(台)	5(台)
	2)バス待ち環境の整備箇所数	20(箇所)	25(箇所)
	3)公共交通事業者のHPの日平均閲覧者数	212(人/日)	265(人/日)
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	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)	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)

9. 計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況は、PDCAサイクルにより、適時に評価を行い、把握します。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、計画を推進します。あわせて、各年度でも、当該年度の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、事業内容の見直しの検討を行います。

