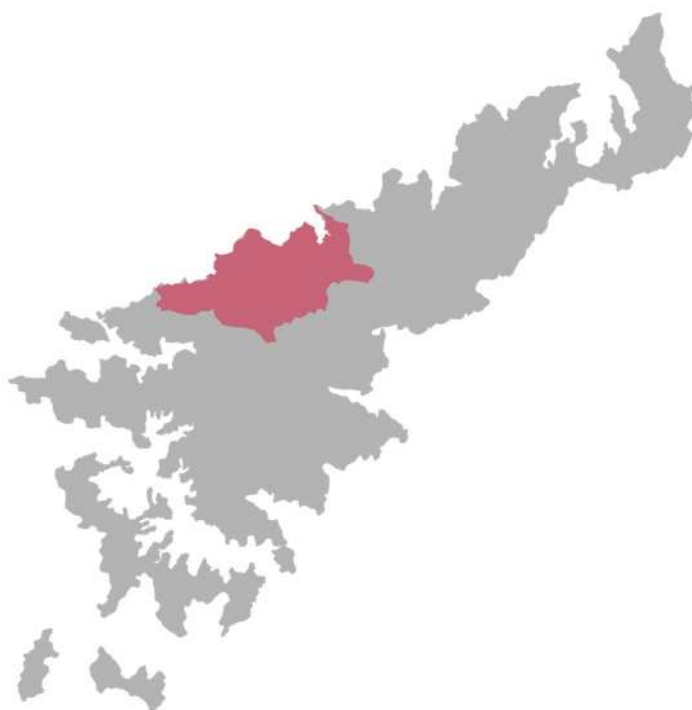




大和村地域公共交通計画



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	11
5	観光動向	12
6	その他の地域概況	14

第3章 上位・関連計画の整理

1	大和村第六次総合振興計画	16
2	その他	17

第4章 公共交通の運行状況

1	本村の公共交通	18
2	廃止路線代替バス（大和村直行バス）の運行状況	19
3	きびきび号の運行状況	20

第5章 住民アンケート

1	アンケート概要	21
2	アンケート結果	22

第6章 学生アンケート

1	アンケート概要	49
2	アンケート結果	50

第7章 きびきび号利用者アンケート

1 アンケート概要	55
2 アンケート結果	55

第8章 ポイントの整理

1 調査結果のポイント整理	59
2 地域公共交通計画の方向性	65

第9章 大和村地域公共交通計画

1 基本方針	66
2 将来像	67
3 計画の区域	68
4 計画の期間	68
5 計画の目標	68
6 計画の達成状況の評価	69
7 目標を達成するための事業（大和村単独での検討・実施）	72
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）	77
9 事業スケジュール	83



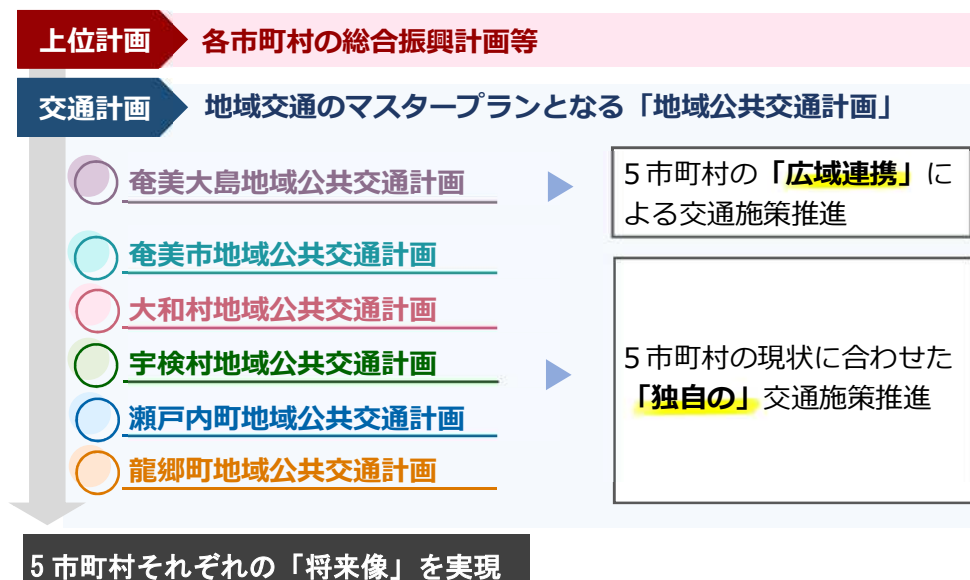
1 計画策定の目的

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

本村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、宇検村、瀬戸内町、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、本村は人口 1,364 人（令和 2 年）、面積 88.15km² となっており、奄美大島 5 市町村の中で最も人口が少ない。県道 79 号が本村の海岸沿いを通っており、すべての集落がこの県道沿いに位置する。宇検村との境界には本村の最高峰である湯湾岳（694m）がそびえている。

図表 本計画の対象地域



第2章 | 地域概況

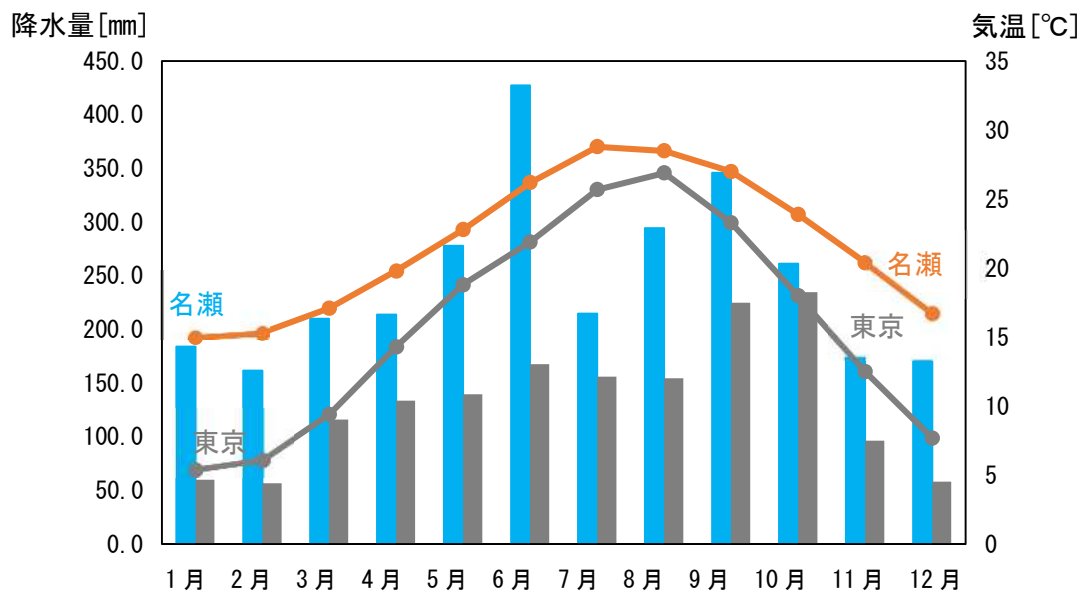


(2) 気候

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

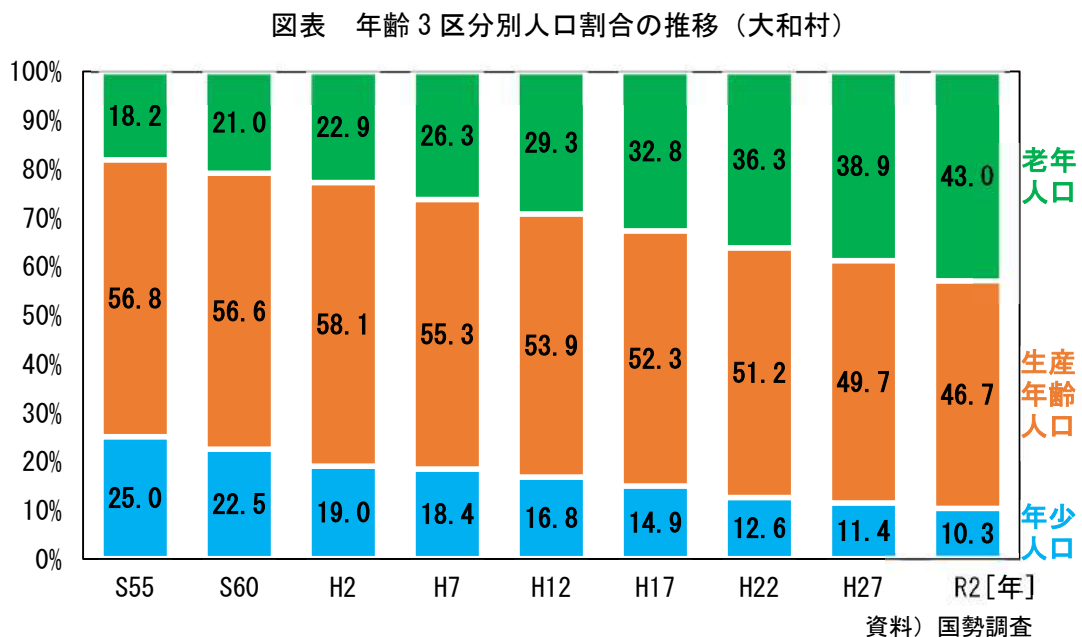
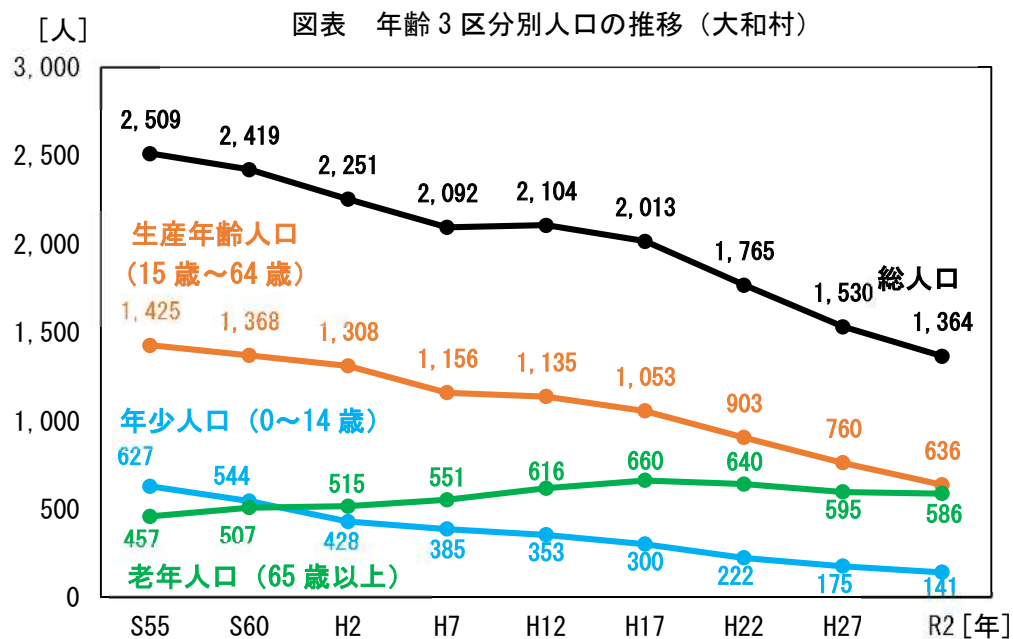


2 人口

(1) 人口動態

本村の総人口について、昭和 55 年（2,509 人）から令和 2 年（1,364 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 17 年まで増加しており、その後は緩やかな減少に転じている。

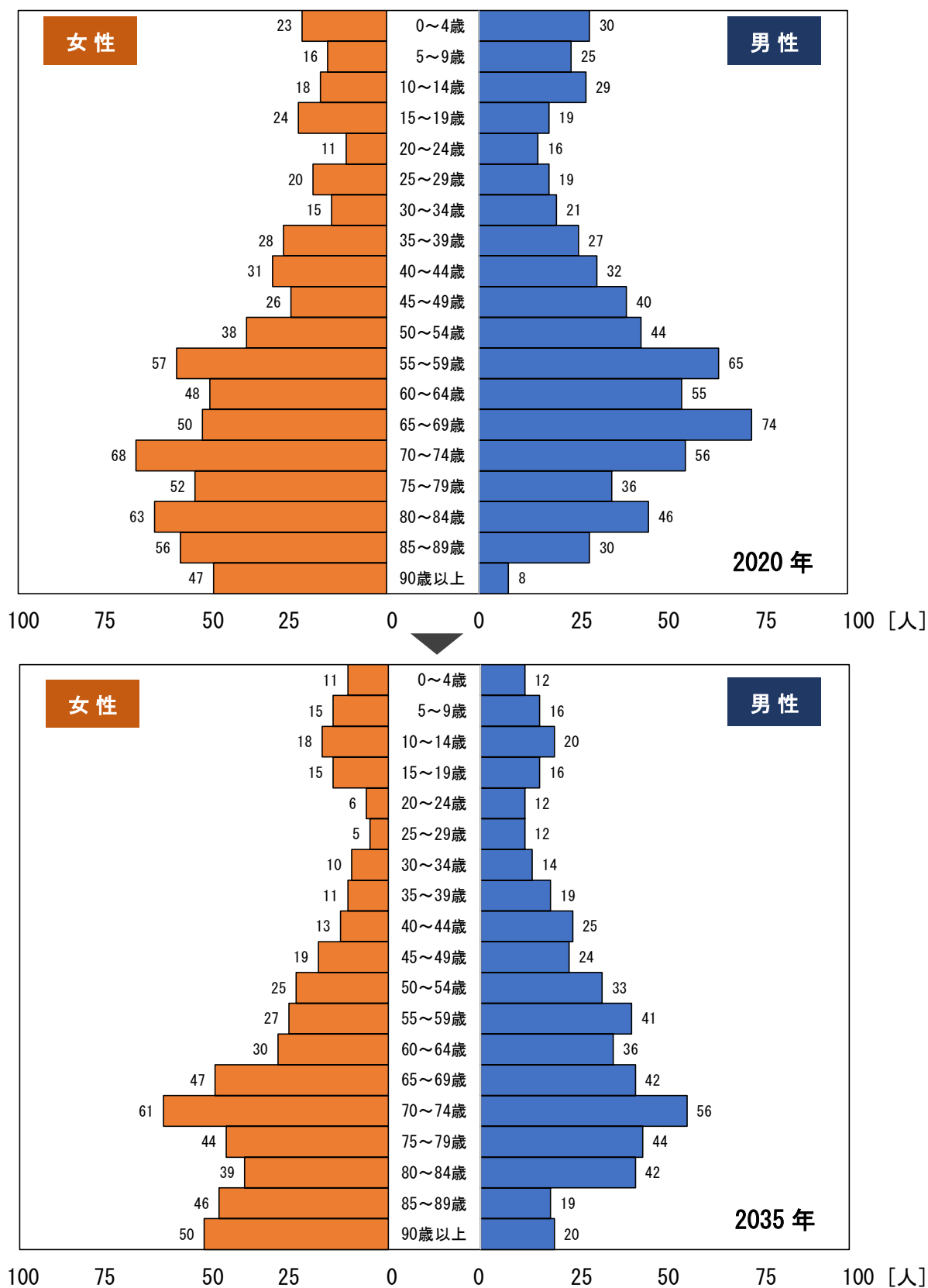
年齢 3 区分別人口割合の推移をみると、老年人口の割合、すなわち高齢化率が年々増加しており、令和 2 年には 40%を上回っている。



第2章 | 地域概況



図表 人口ピラミッド（大和村、上図 2020 年、下図 2035 年）



第2章 | 地域概況



(2) 市町村別の人口推移

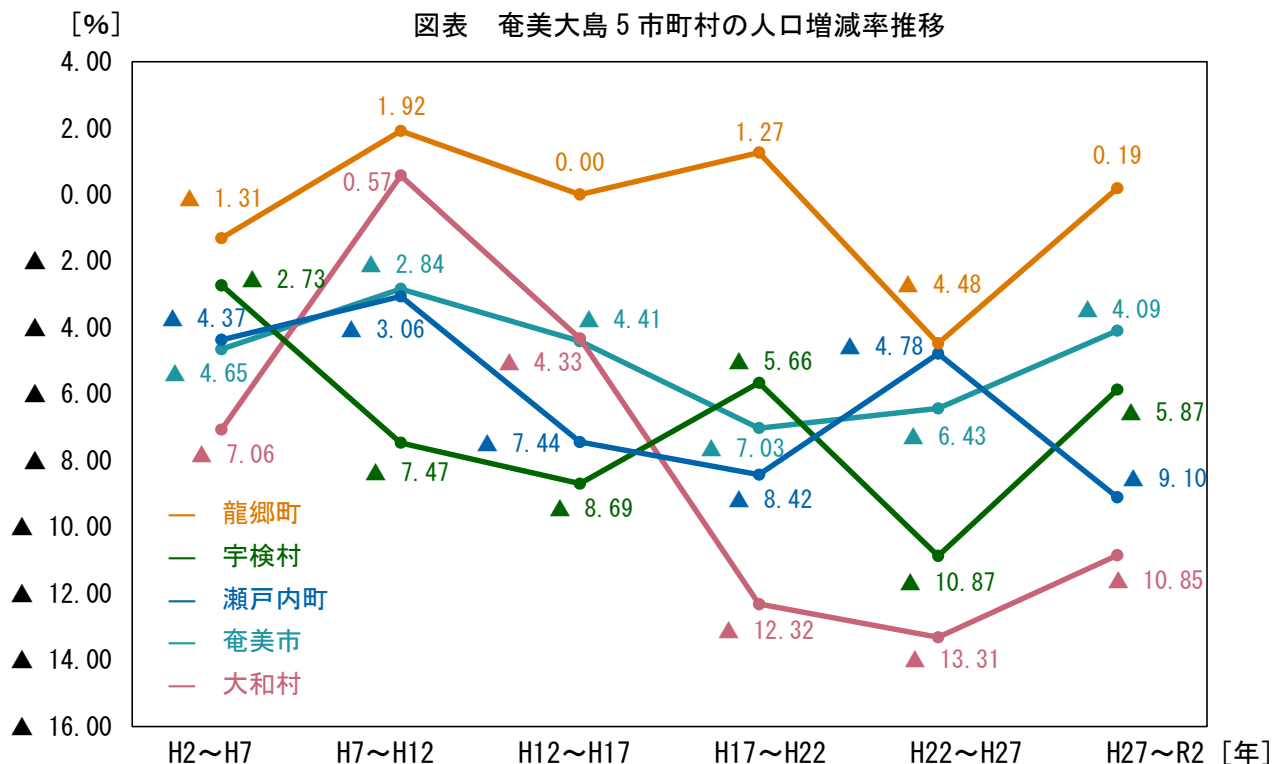
奄美大島5市町村の人口推移をみると、平成2年から令和2年にかけてすべての自治体で人口が減少しており、特に大和村、宇検村において人口減少率が高くなっている。

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

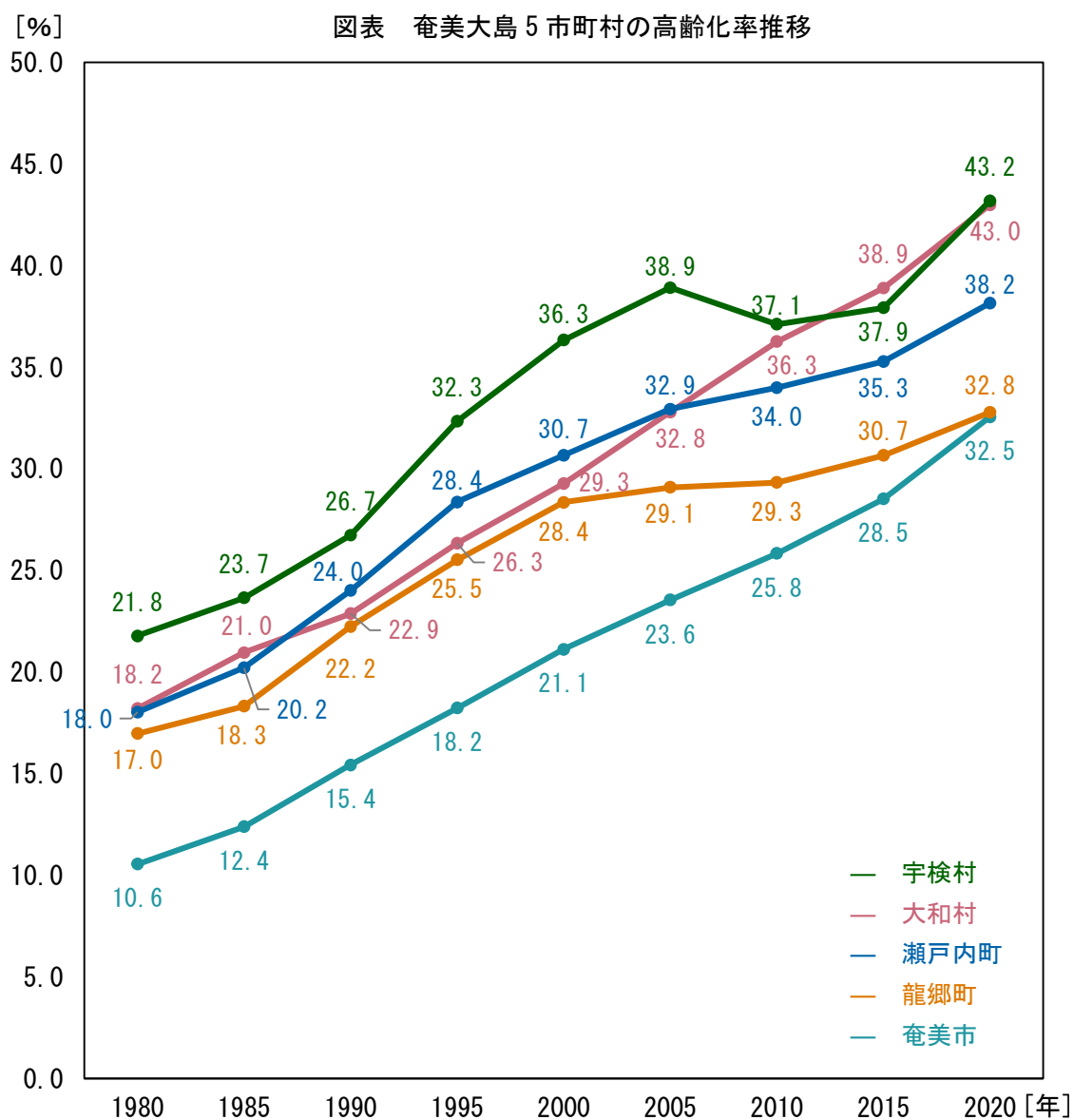


第2章 | 地域概況



(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

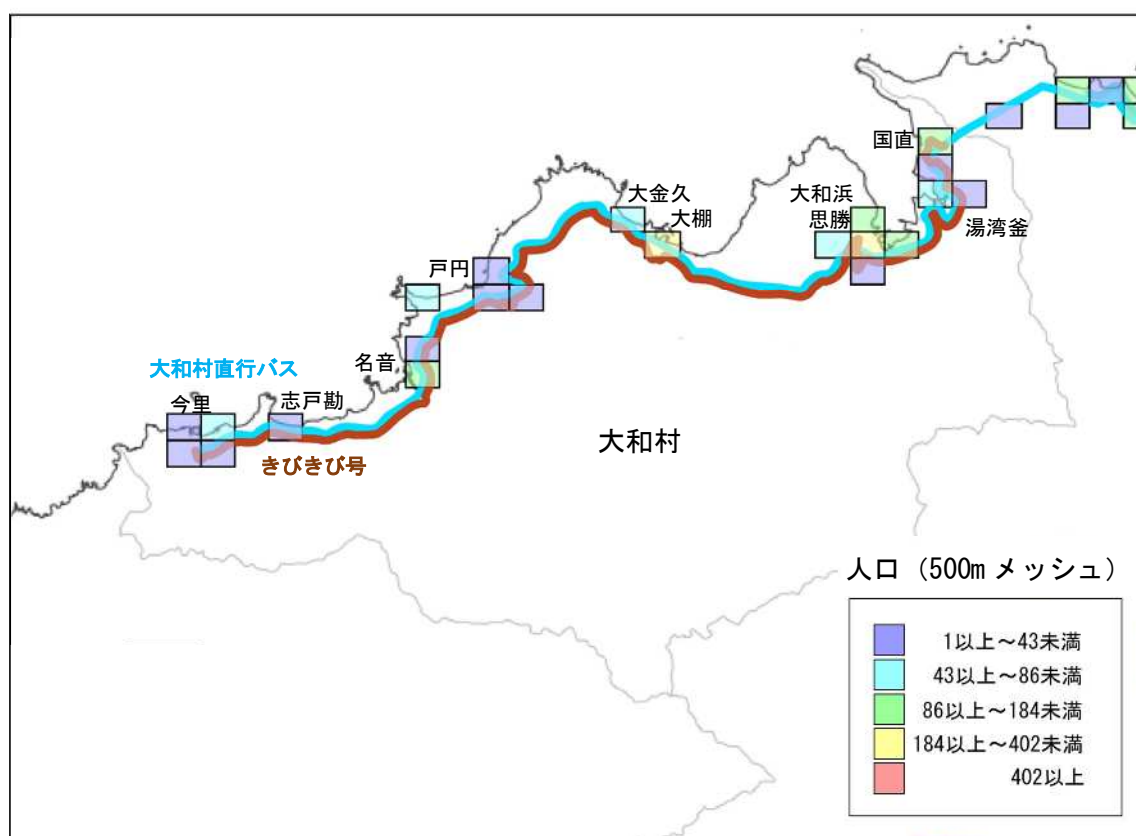


(4) 人口分布

本村の人口分布をみると、全ての集落が県道 79 号沿いに分布しており、特に大和浜や思勝、大槌で人口が多くなっている。

本村を通る公共交通と併せて確認すると、大和村直行バス、きびきび号ともに主に県道 79 号を運行するため、集落の分布と重なっている。また、きびきび号に関しては集落内部まで入り込んだ経路が設定されているため、より人口分布に合わせた運行となっている。

図表 人口分布と公共交通（大和村）



※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

他の自治体から本村への通勤・通学の状況を見ると、奄美市からの通勤・通学者が 87 人と最も多く、次いで宇検村が 2 人となっている。一方、本村からの通勤・通学の状況を見ると、奄美市への通勤・通学者が 179 人と最も多く、次いで宇検村が 25 人、龍郷町が 4 人となっている。

村内では学校や働く場が限られているため、通勤・通学に着目した場合に村外への流出が多くなると考えられる。また、本村と奄美市は大和村直行バスによって連絡しており、当バスを利用して大和村から奄美市の高校へ通う学生も多くなっている。

図表 大和村への通勤・通学者数（令和 2 年）



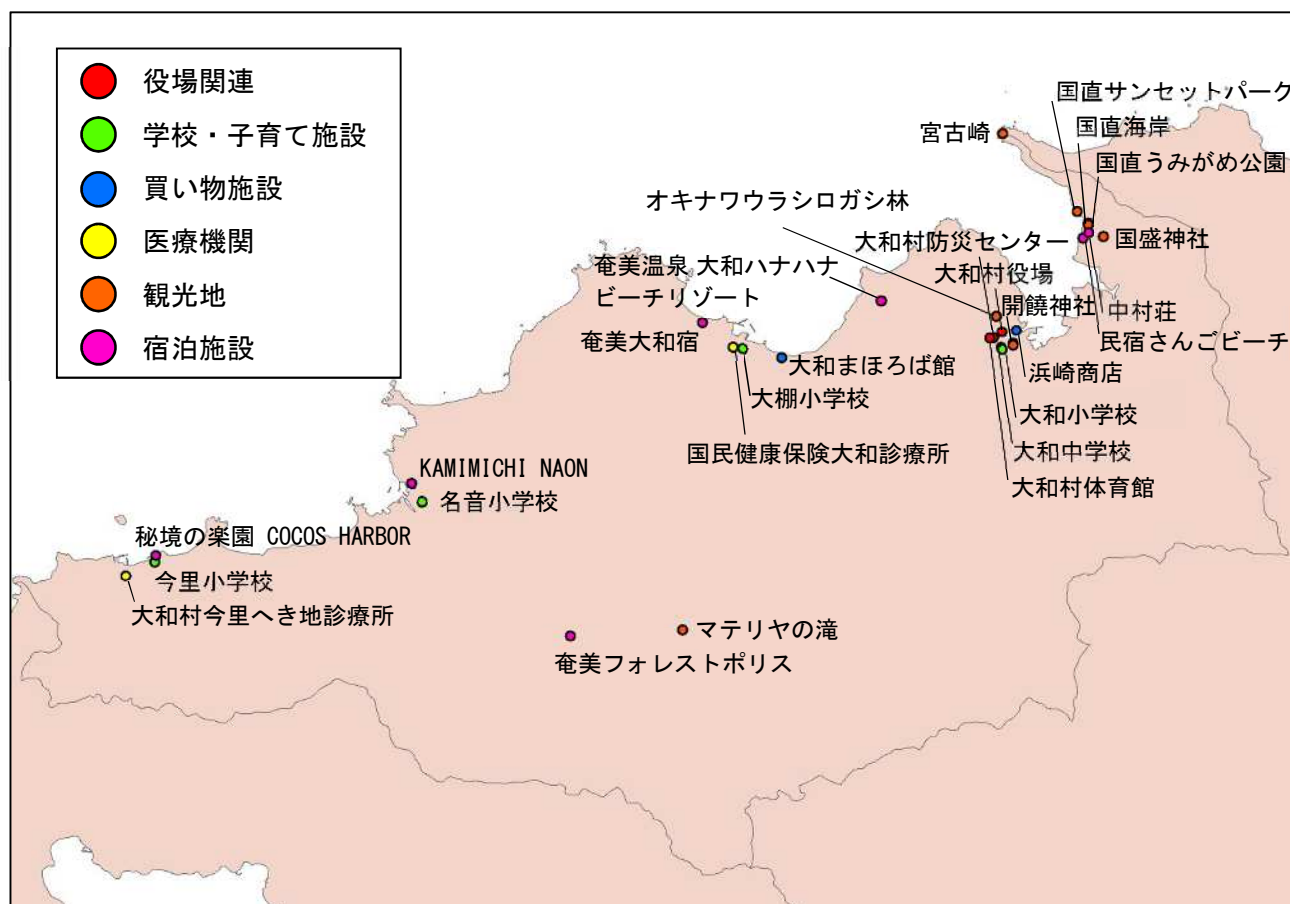
図表 大和村からの通勤・通学者数（令和 2 年）



3 移動目的地となる主な施設の状況

本村の主要施設の分布は以下の通りとなっている。買い物施設や医療機関の数は限られており、近隣自治体へ移動することの重要性は高いと言える。

図表 主要施設の分布



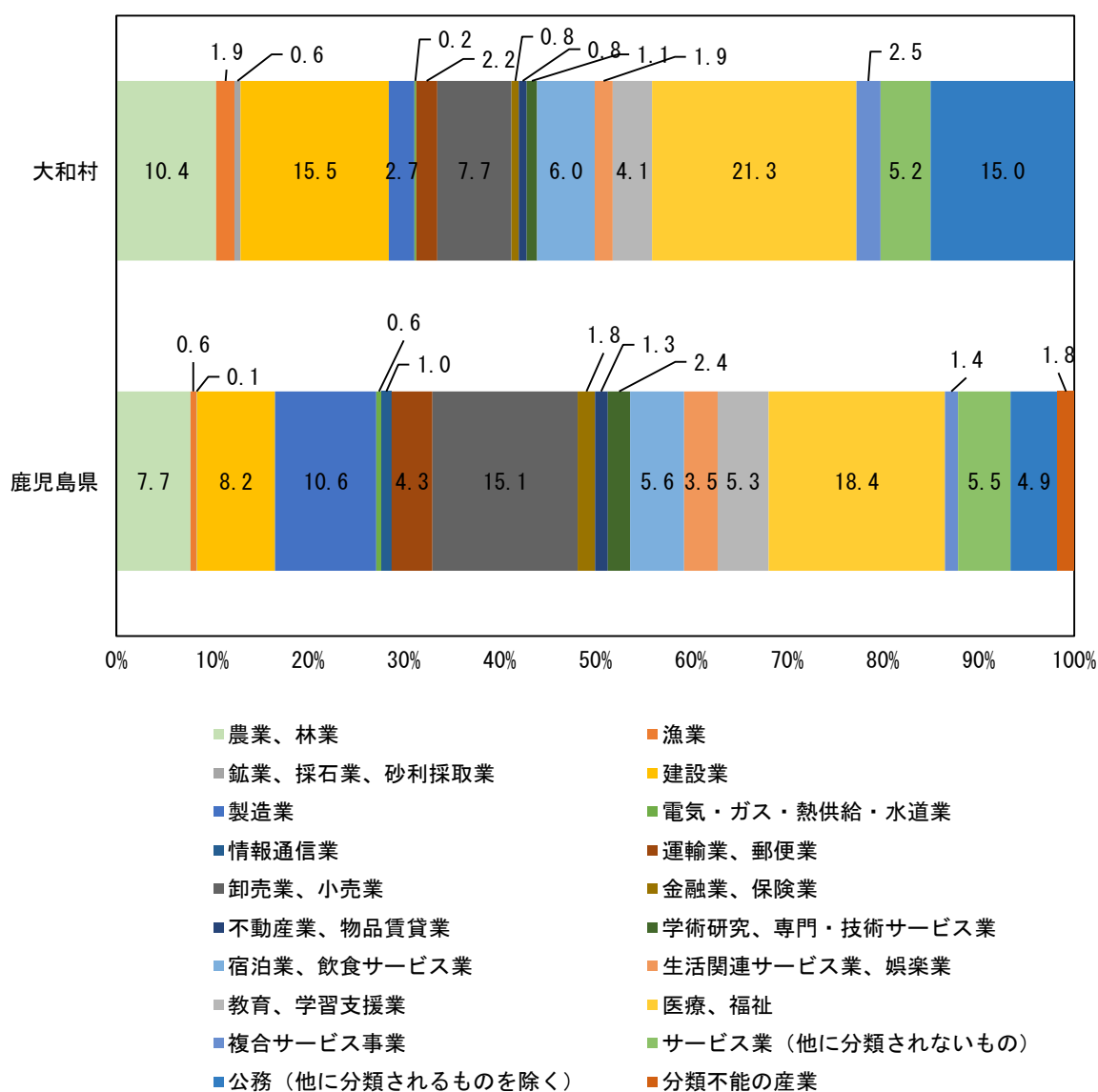
第2章 | 地域概況



4 産業動向

本村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「農業、林業」や「建設業」、「公務」等の割合が高くなっている。特に「農業、林業」が本村の特徴的な産業であり、初夏にはすもも、冬にはたんかん等を生産している。

図表 令和2年大和村及び鹿児島県の産業別就業者数割合



資料）国勢調査

第2章 | 地域概況

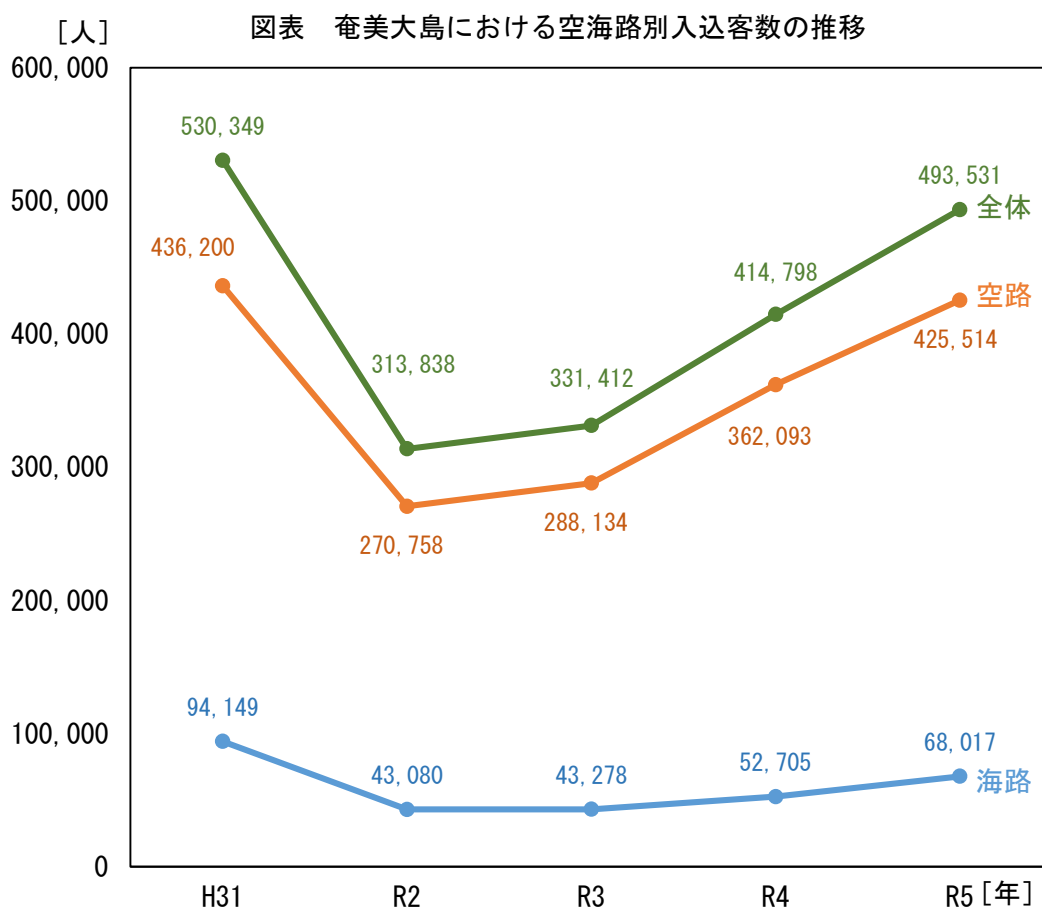


5 観光動向

(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。



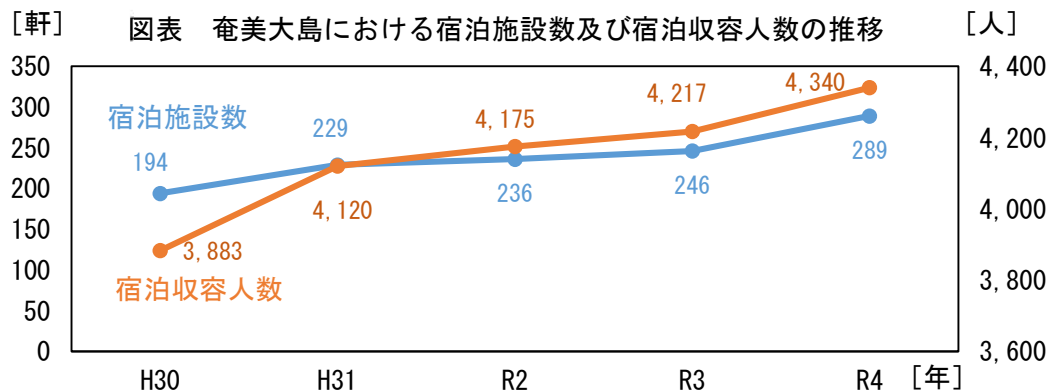
資料) 奄美群島観光の動向[令和5年] (一般社団法人奄美群島観光物産協会・鹿児島県大島支庁)

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。

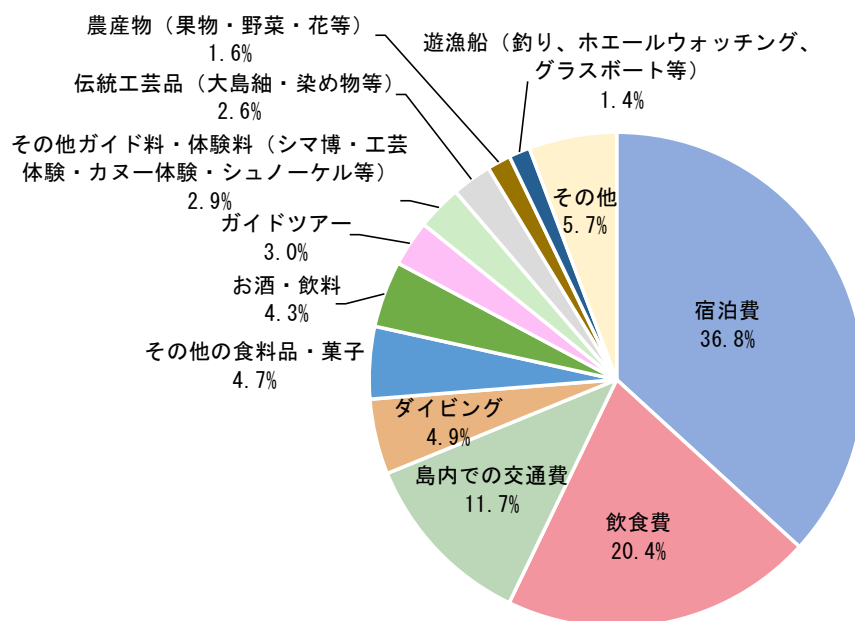


資料) 奄美群島観光の動向 (鹿児島県大島支庁)

(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。

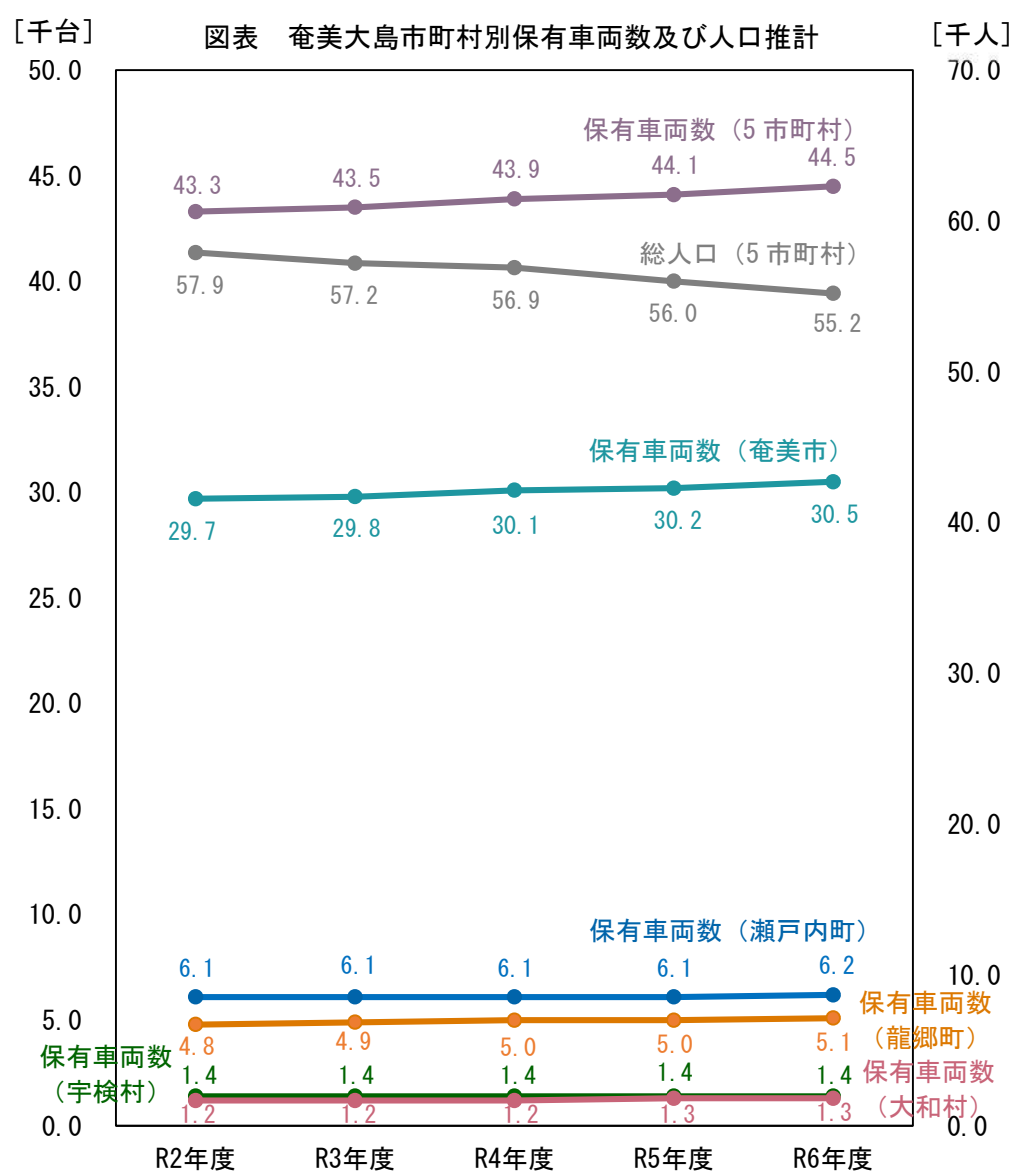
第2章 | 地域概況



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

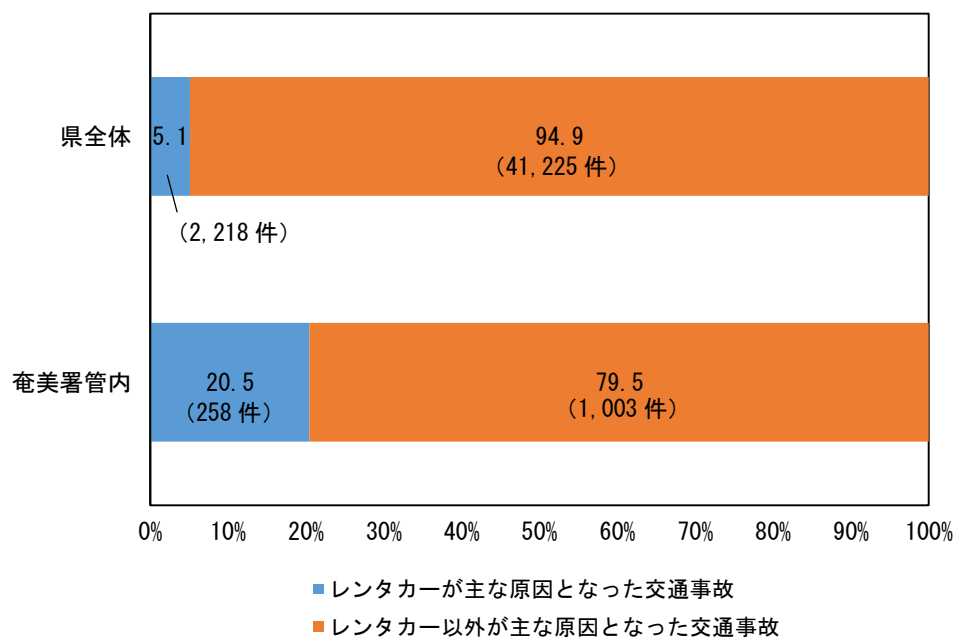
第2章 | 地域概況



(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 大和村第六次総合振興計画

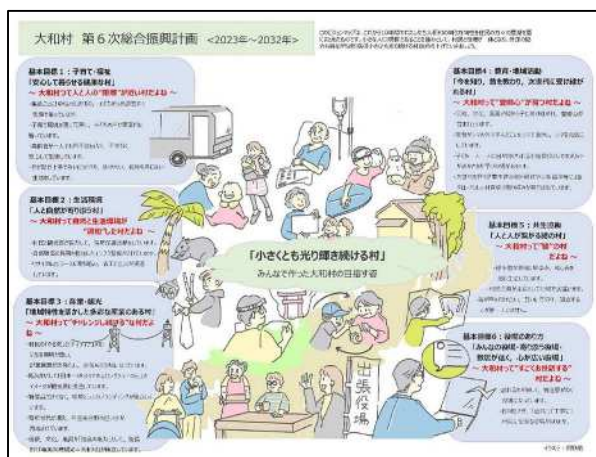
(1) 計画の期間

計画の期間は令和5年から令和14年となっている。

(2) 将来像

「小さくとも光り輝き続ける村」を将来像としている。人口減少対策を軸に「光り輝き続ける村」を目指し、多世代が安心・幸福を感じる持続可能な村づくりを官民連携で推進し、地域資源を活用し次世代へ発展的に引き継ぐことを目標としている。

図表 総合振興計画のビジョンマップ



(3) 基本目標

以下の6つを基本目標として定めている。

- 基本目標1 安心して暮らせる健康な村づくり
- 基本目標2 自然と共生し、安全で豊かな生活環境づくり
- 基本目標3 地域性を活かした多彩な産業づくり
- 基本目標4 活力と愛郷心ある人材を育む村づくり
- 基本目標5 協働で担い合う村づくり
- 基本目標6 健全で開かれた行財政運営が行われる村づくり

(4) 大和村地域公共交通計画と関連する内容

本村が運行する廃止路線代替バスについて、運行委託費用を極力抑制するため必要最低限の運行となっている。そのため、廃止路線代替バスを補完する交通手段として、集落内を主に巡回し、交通弱者の生活行動に寄り添った移動支援に取り組む必要があるとしている。本村では実際に、令和5年7月から村内を巡回するきびきび号の運行を開始した。

「基本目標1 安心して暮らせる健康な村づくり」では、具体的な取組みとして持続可能な公共交通体制の確保を掲げており、前述のきびきび号の導入に加え、観光施設へのアクセスルート構築を進めるとしている。

第3章 | 上位・関連計画の整理



2 その他

(1) ハナハナビーチリゾートの開業

2024年4月19日より、大棚地区にハナハナビーチリゾートがオープンした。本施設は、温泉やプール、レストラン、宿泊施設等を備えたリゾート施設となっている。特に温泉は深度1,600メートルから湧き出る湯の源泉かけ流しとなっていることに加え、露天風呂は東シナ海の絶景を臨んでおり、他にはない体験が可能となっている。村民の健康増進や、観光客の誘致による村の活性化が期待される。

図表 ハナハナビーチリゾート



(2) アマミノクロウサギミュージアム「QuruGuru（くるぐる）」の開業

2025年4月、思勝地区にアマミノクロウサギミュージアム「QuruGuru」が開業予定である。本施設は環境省奄美野生生物保護センターに隣接し、アマミノクロウサギの研究や保護、治療、野生復帰に向けたリハビリテーション等を行う。また、ミュージアムとして展示を設置し、来場者への環境教育、啓発も行う予定である。ハナハナビーチリゾートと同様、観光客の誘致による村の活性化が期待される。



1 本村の公共交通

本村の公共交通として、(資)大島タクシーが運行する大和村直行バス及び村が運行するきびきび号がある。大和村直行バスは県道 79 号を主に運行し奄美市名瀬まで通じており、地域間幹線系統としての役割を担っている。一方、きびきび号は村内のみを運行しており、集落内も巡回するフィーダー系統としての役割を担っている。

図表 本村の公共交通



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
大和村直行バス	地域間幹線	本村と奄美市名瀬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。
きびきび号	支線	地域間幹線系統に接続しており、支線としての役割を担っている。運行経路は大和村直行バスと類似しているが、きびきび号は各集落内を細かく巡回している。	部分的なデマンド化による利便性の向上と需要増加を図る。また、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

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
大和村直行バス	今里	国直、中央病院前	県病院前	4 条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※大島タクシーにより運行	鹿児島県地方公共交通特別対策補助金
きびきび号	今里	村内の各集落	国直	79 条（自家用有償旅客運送）	路線定期運行	大和村	フィーダー補助（見込み）

第4章 | 公共交通の運行状況



2 廃止路線代替バス（大和村直行バス）の運行状況

（1）運行概要

大和村直行バスは(資)大島タクシーが運行しており、今里と奄美市名瀬の県立大島病院間をつないでいる。

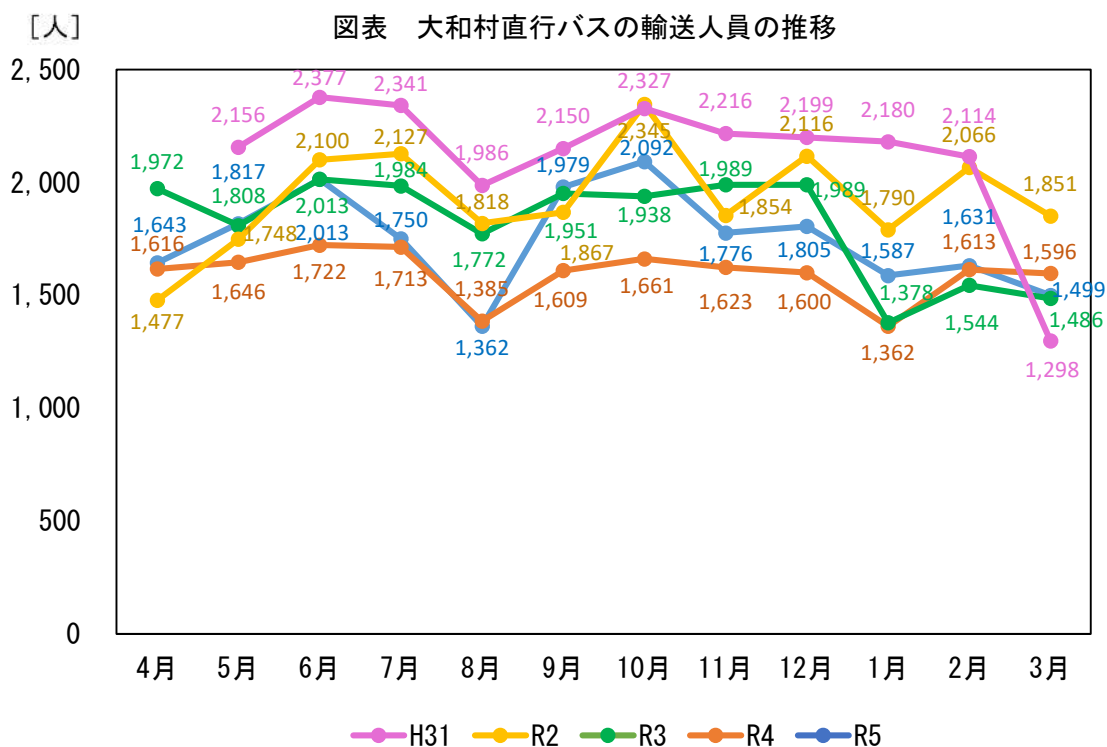
予めダイヤ及び運行経路が定められた路線定期運行の形をとっており、平日は5往復で計10便、土日祝日は3往復で計6便が運行している。

学生の通学手段としてよく使われており、朝夕の時間帯の利用が多くなっている。また、買い物施設や医療施設が充実する奄美市中心部と本村を直接結んでいることから、移動手段を持たない高齢者等にとっても重要な公共交通である。

（2）利用状況

大和村直行バスの輸送人員の推移をみると、平成31年以降減少傾向にあるものの、令和5年はほとんどの月で前年を上回っている。新型コロナウイルスの影響による外出控えが一段落したことが要因として挙げられる。

また、月別の輸送人員に着目すると、1月や8月に輸送人員が少ないことが分かる。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 きびきび号の運行状況

(1) 運行概要

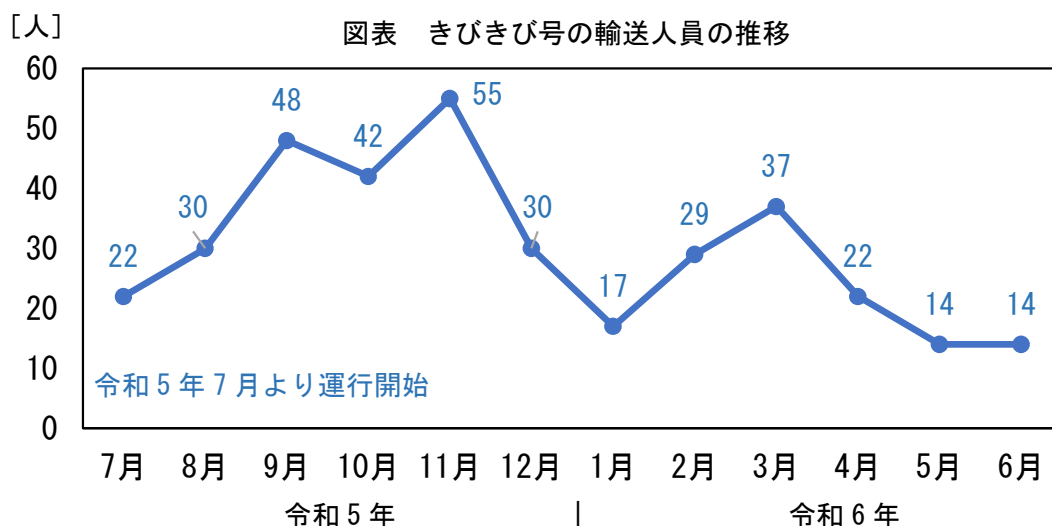
きびきび号は本村を主体とする自家用有償旅客運送であり、今里から国直の間を、各集落内を巡回するように運行している。

予めダイヤ及び運行経路が定められた路線定期運行の形をとっており、月・水・金曜日のみ、今里から国直までの2往復計4便が運行する。

高齢者の日常の移動手段としての利用が主であるが、車を持たない若い世代が利用する例もある。今後、一部をデマンド化することによるさらなる利便性向上と、観光二次交通としての機能強化を検討しており、地域交通としての重要性も増すと考えられる。一方、自治体の運営努力だけではサービスの維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。

(2) 利用状況

きびきび号の輸送人員の推移をみると、運行開始以降、少ない月は10～20人程度、多い月は40～60人程度が乗車している。一部の月の利用者数が多くなっている理由として、集落の行事等で集団での利用が発生していることが挙げられる。また、集落別では、名音や戸円、大柵、大和浜での乗降が多くなっている。



図表 各集落の停留所における乗降者数（令和5年7月～令和6年6月） [人]

今里	志戸勘	名音	大和の園	戸円	大金久	大柵	大和浜	思勝	津名久	湯湾釜	国直
68	0	112	27	121	15	117	121	24	33	15	67



1 アンケート概要

(1) 調査期間

令和6年8月26日～9月27日

(2) 目的

本村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村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

802世帯（回答数292件、回収率36.4%）

(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

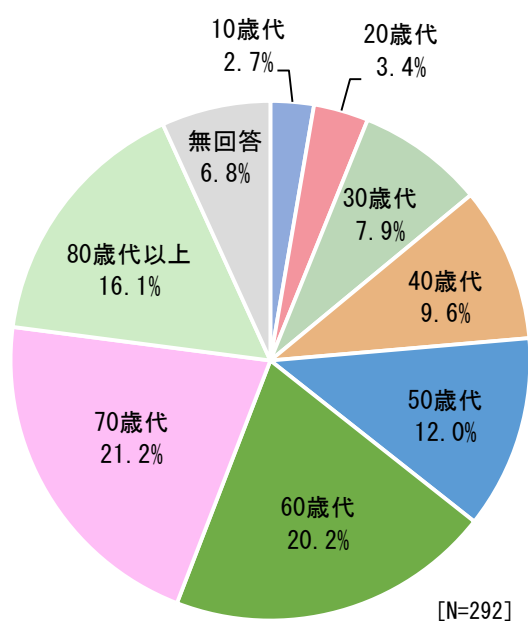


2 アンケート結果

(1) 基本項目

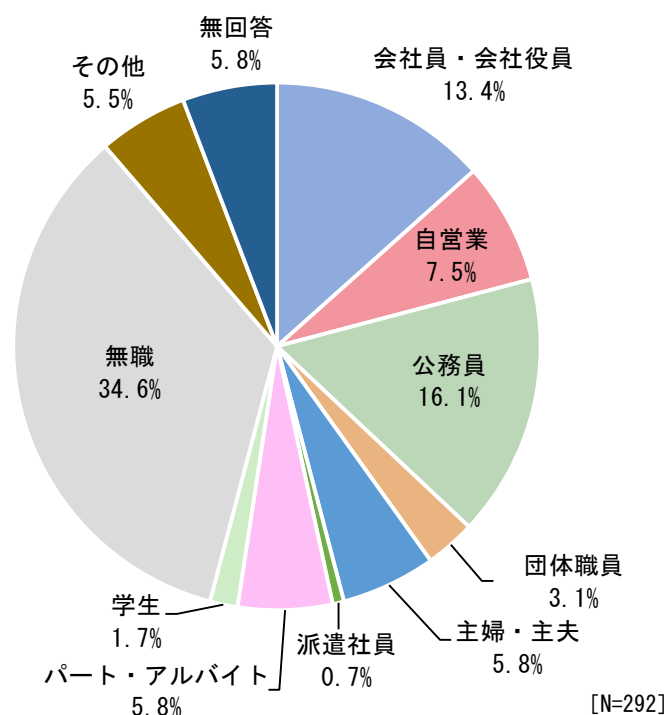
① 年代

年代について、「70 歳代」が 21.2%と最も多く、次いで「60 歳代」が 20.2%、「80 歳代以上」が 16.1%と多くなっている。



② 職業

職業について、「無職」が 34.6%と最も多く、次いで「公務員」が 16.1%、「会社員・会社役員」が 13.4%と多くなっている。

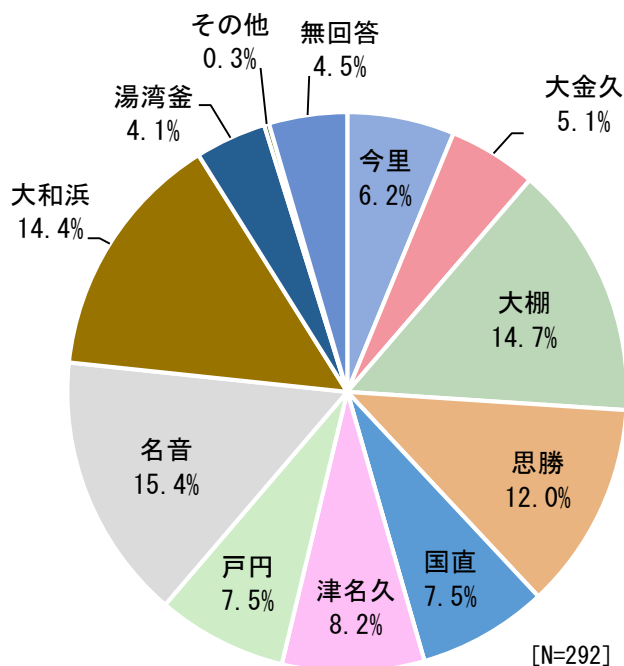


第5章 | 住民アンケート



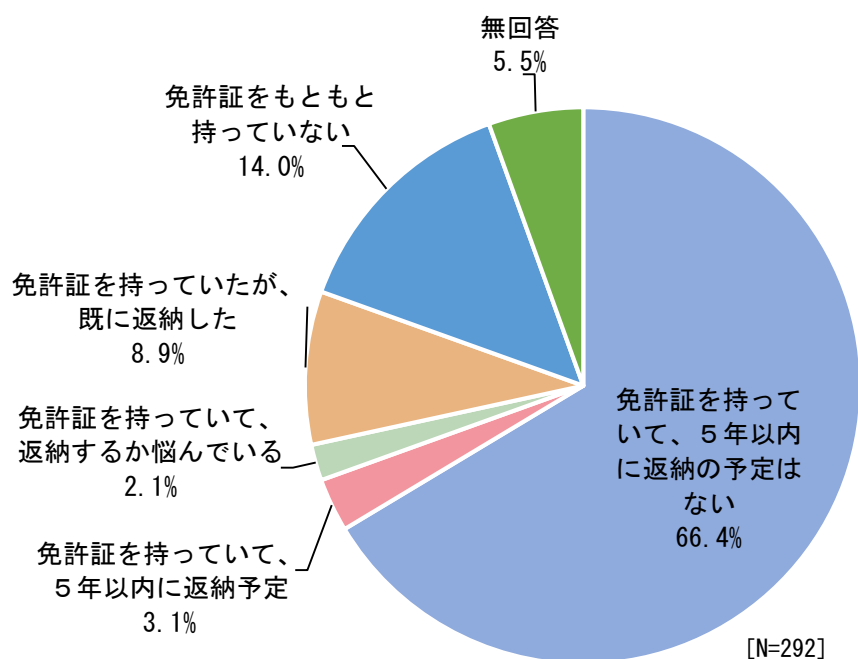
③ 居住地

居住地について、「名音」が15.4%と最も多く、次いで「大棚」が14.7%、「大和浜」が14.4%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66.4%と最も多く、次いで「免許証をもともと持っていない」が14.0%、「免許証を持っていたが、既に返納した」が8.9%と多くなっている。

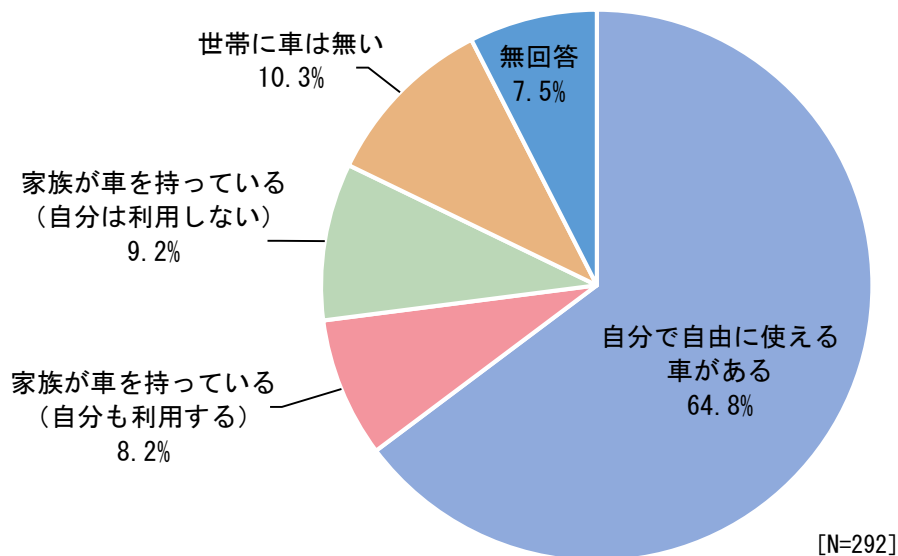


第5章 | 住民アンケート



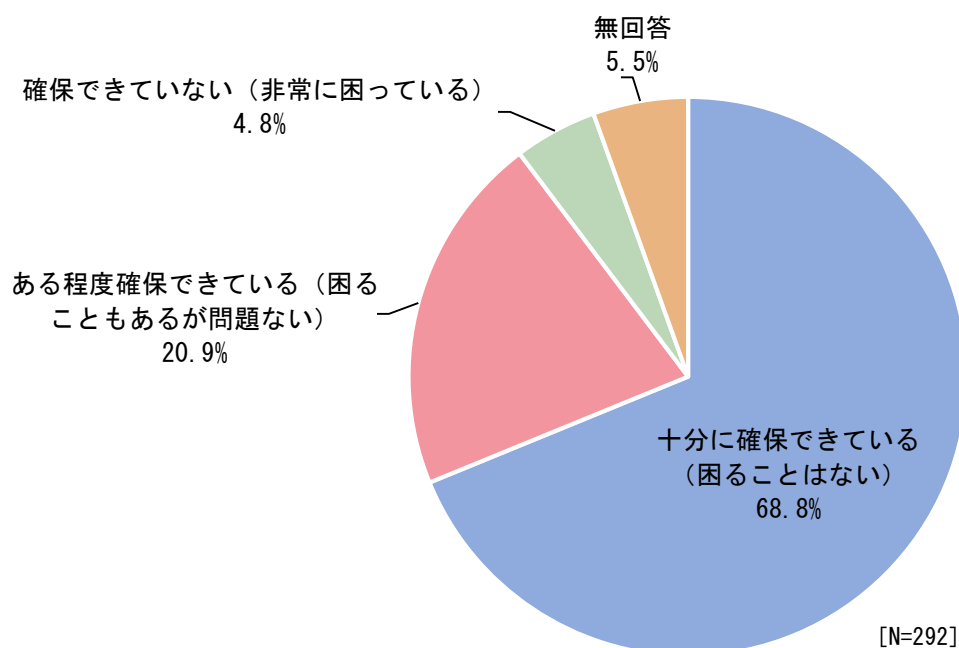
⑤ 車の保有状況

車の保有状況について、「自分で自由に使える車がある」が 64.8%と最も多く、次いで「世帯に車は無い」が 10.3%、「家族が車を持っている（自分は利用しない）」が 9.2%と多くなっている。



⑥ 外出時の移動手段

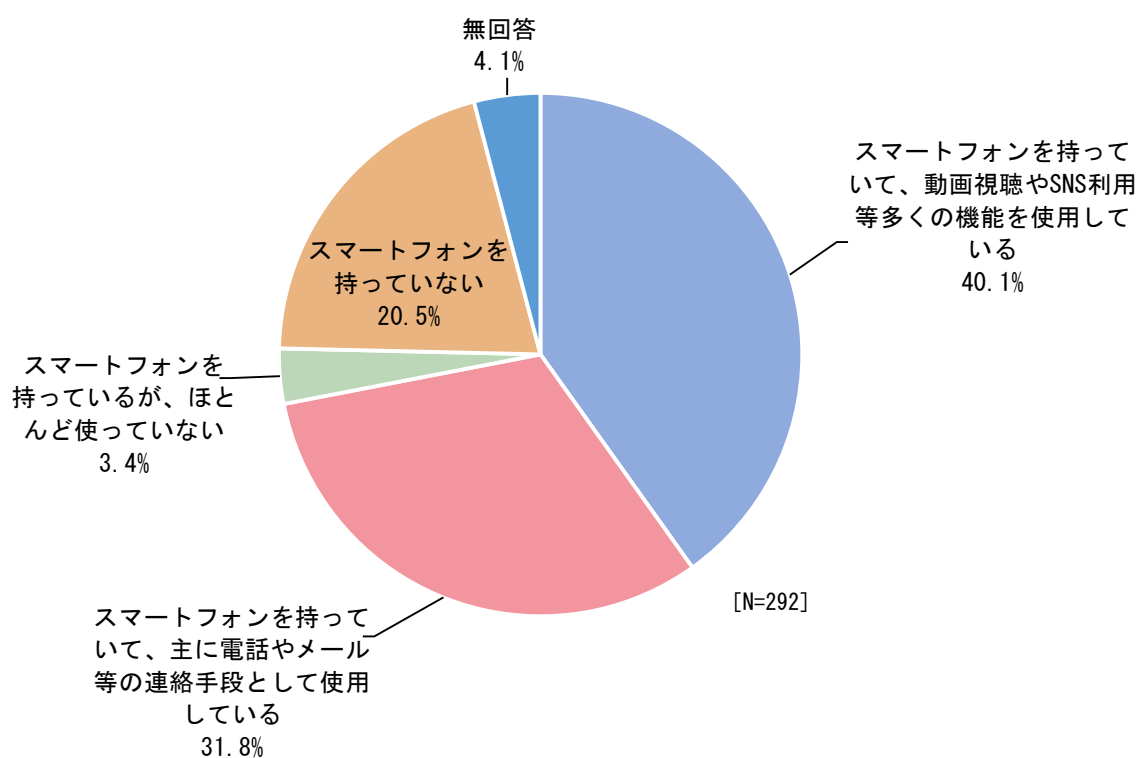
外出時の移動手段について、「十分に確保できている（困ることはない）」が 68.8%と最も多く、次いで「ある程度確保できている（困ることもあるが問題ない）」が 20.9%、「確保できていない（非常に困っている）」が 4.8%となっている。





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 40.1%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 31.8%、「スマートフォンを持っていない」が 20.5%と多くなっている。



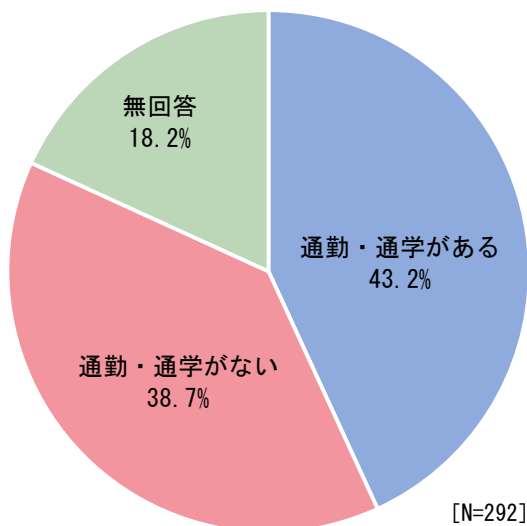
第5章 | 住民アンケート



(2) 通勤・通学時の移動について

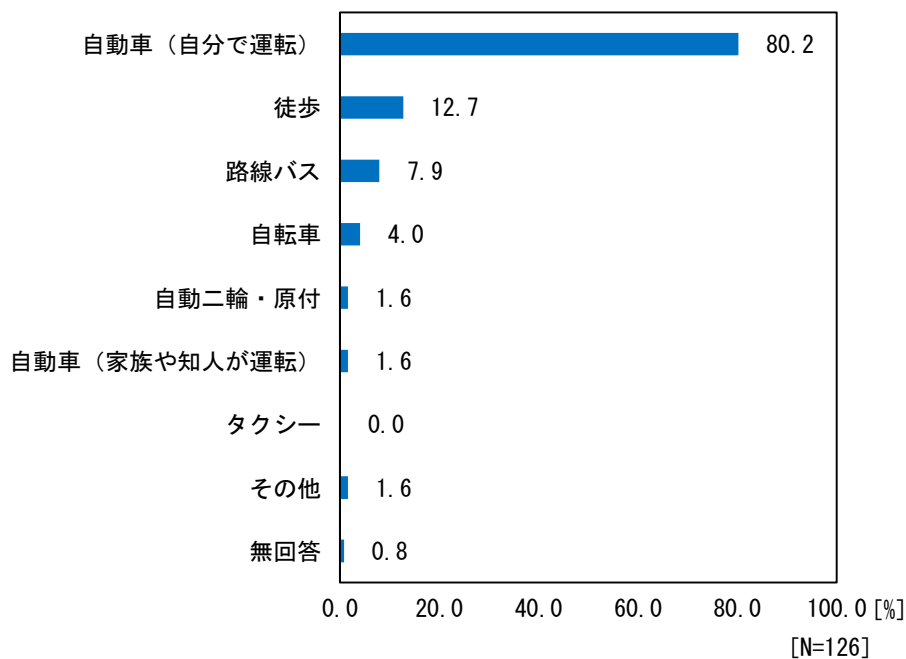
① 通勤・通学の有無

通勤・通学の有無について、「通勤・通学がある」が 43.2%、「通勤・通学がない」が 38.7%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 80.2%と最も多く、次いで「徒歩」が 12.7%、「路線バス」が 7.9%と多くなっている。

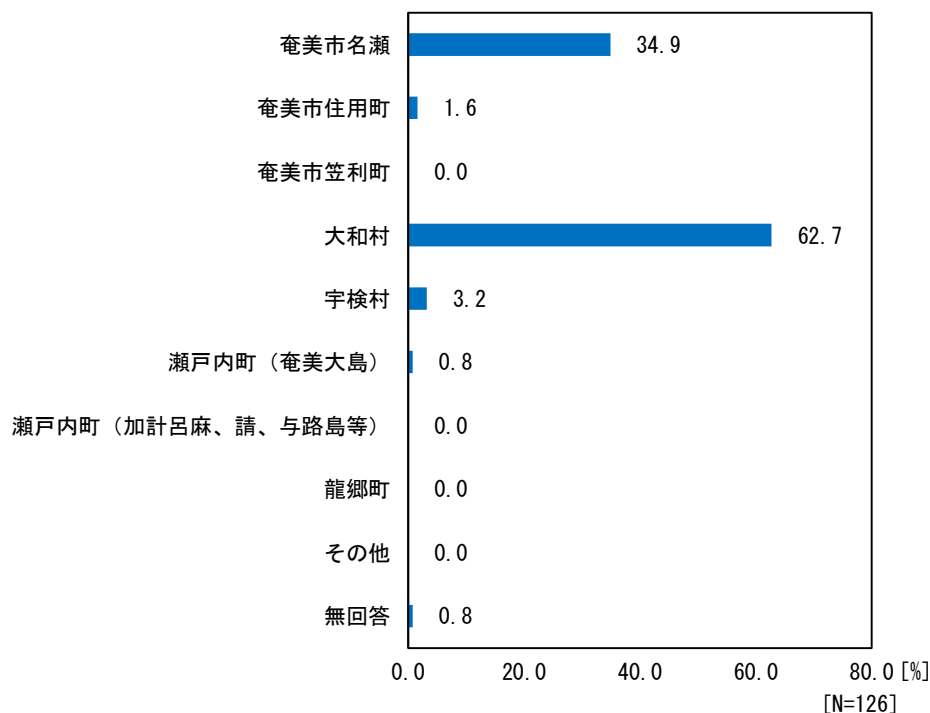


第5章 | 住民アンケート



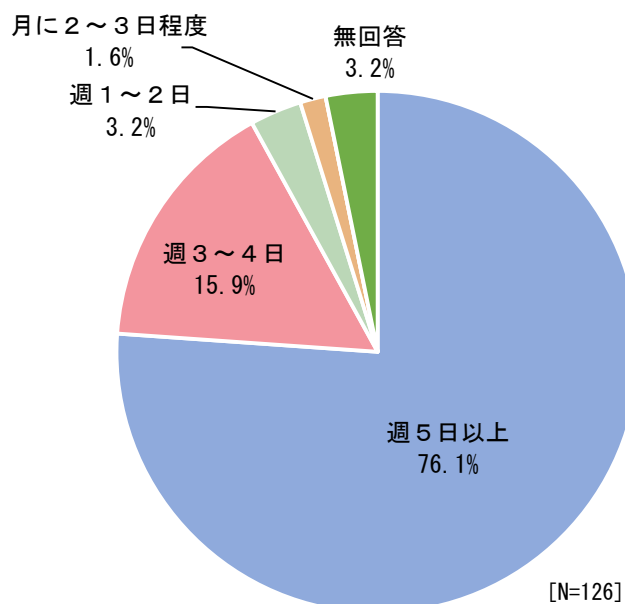
③ 通勤・通学先（複数回答）

通勤・通学先について、「大和村」が 62.7%と最も多く、次いで「奄美市名瀬」が 34.9%、「宇検村」が 3.2%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 76.1%と最も多く、次いで「週3～4日」が 15.9%、「週1～2日」が 3.2%と多くなっている。

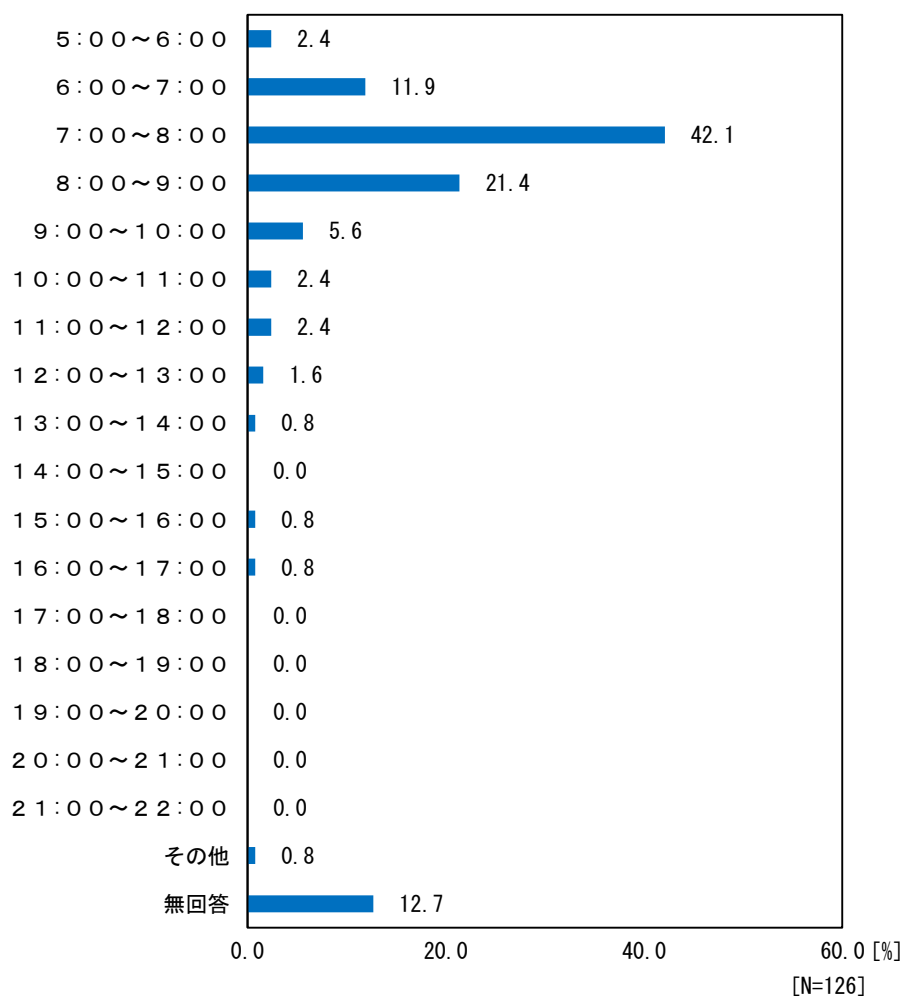


第5章 | 住民アンケート



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42.1%と最も多く、次いで「8:00～9:00」が21.4%、「6:00～7:00」が11.9%と多くなっている。

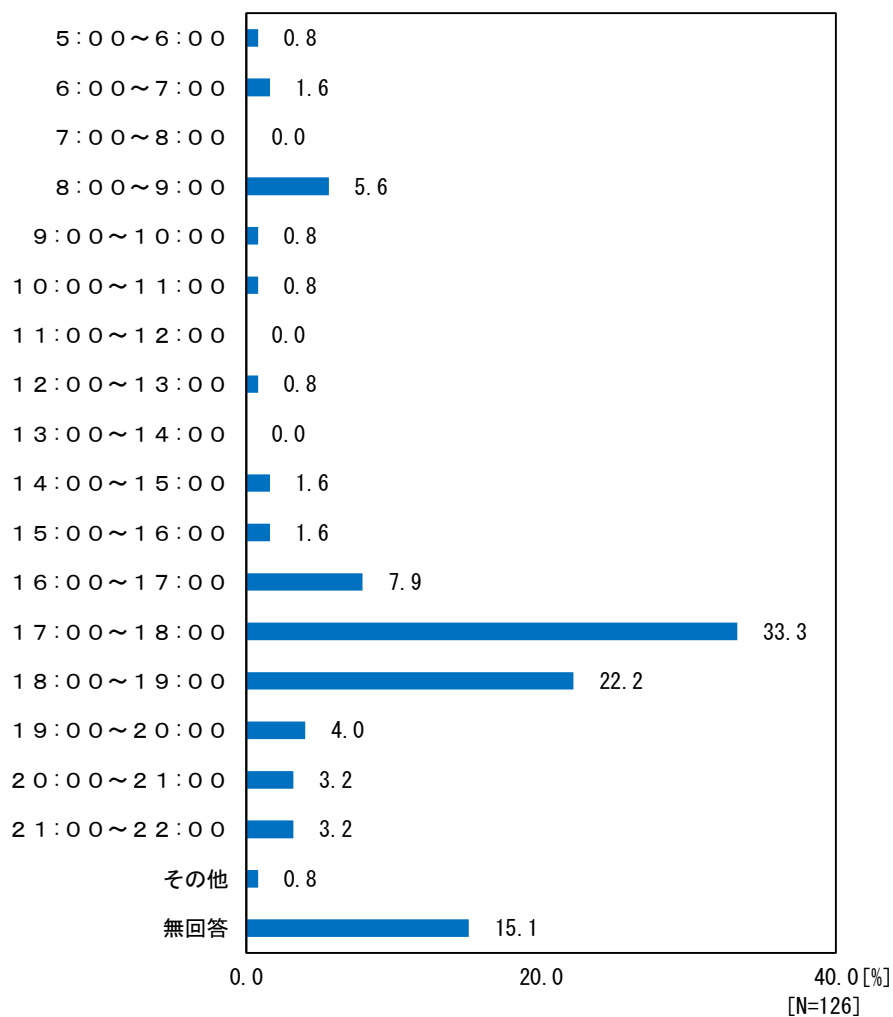


第5章 | 住民アンケート

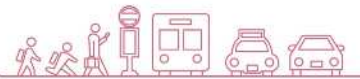


⑥ 通勤・通学時の帰宅開始時間（複数回答）

通勤・通学時の帰宅開始時間について、「17:00～18:00」が33.3%と最も多く、次いで「18:00～19:00」が22.2%、「16:00～17:00」が7.9%と多くなっている。

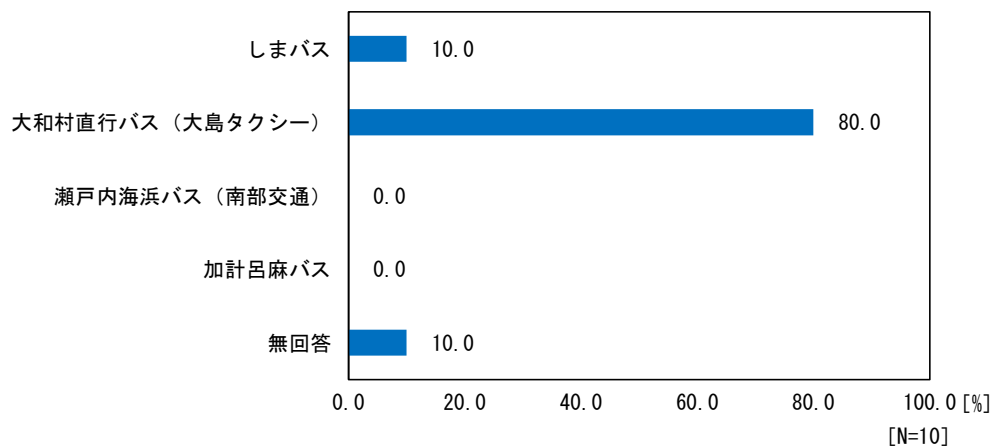


第5章 | 住民アンケート



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、「大和村直行バス（大島タクシー）」が80.0%と最も多く、次いで「しまバス」が10.0%となっている。



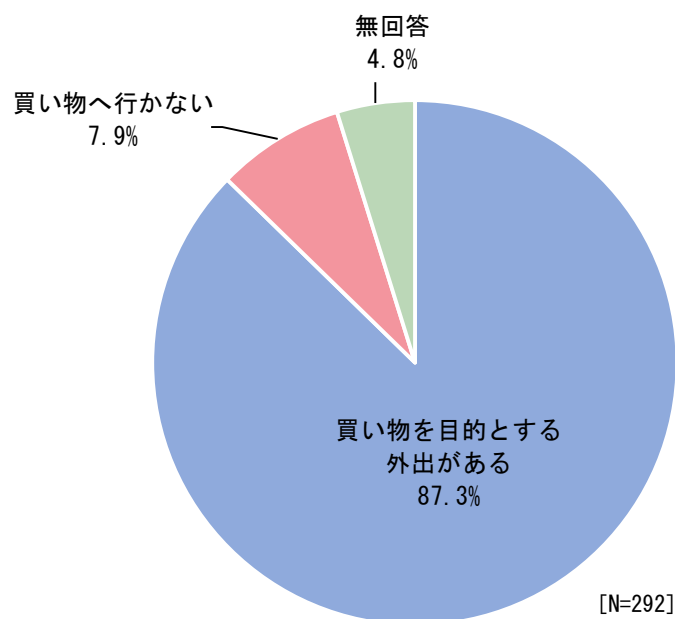
第5章 | 住民アンケート



(3) 買い物時の移動について

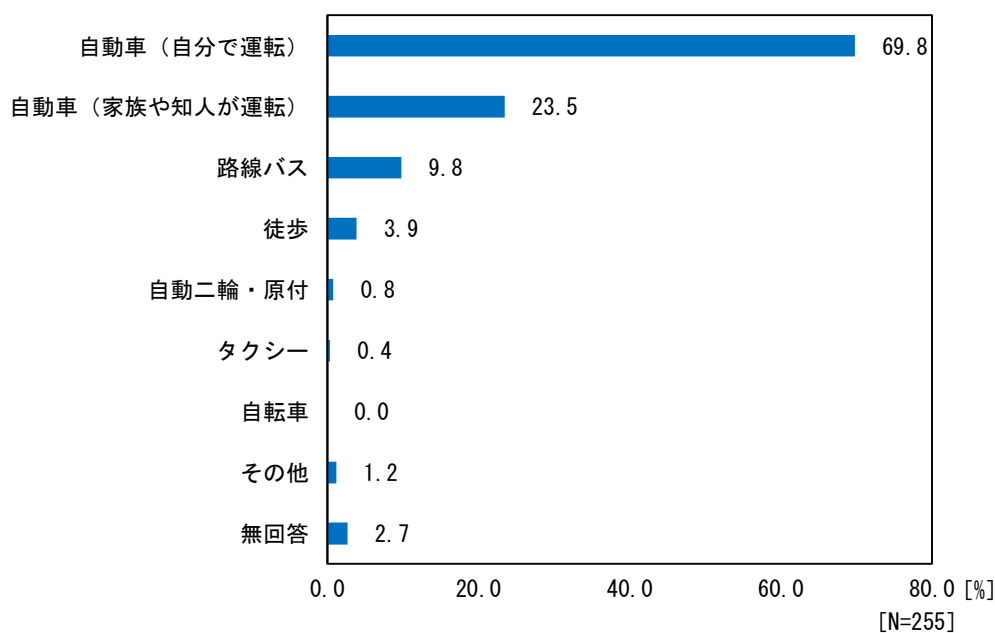
① 買い物を目的とする外出の有無

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87.3%、「買い物へ行かない」が7.9%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69.8%と最も多く、次いで「自動車（家族や知人が運転）」が23.5%、「路線バス」が9.8%と多くなっている。

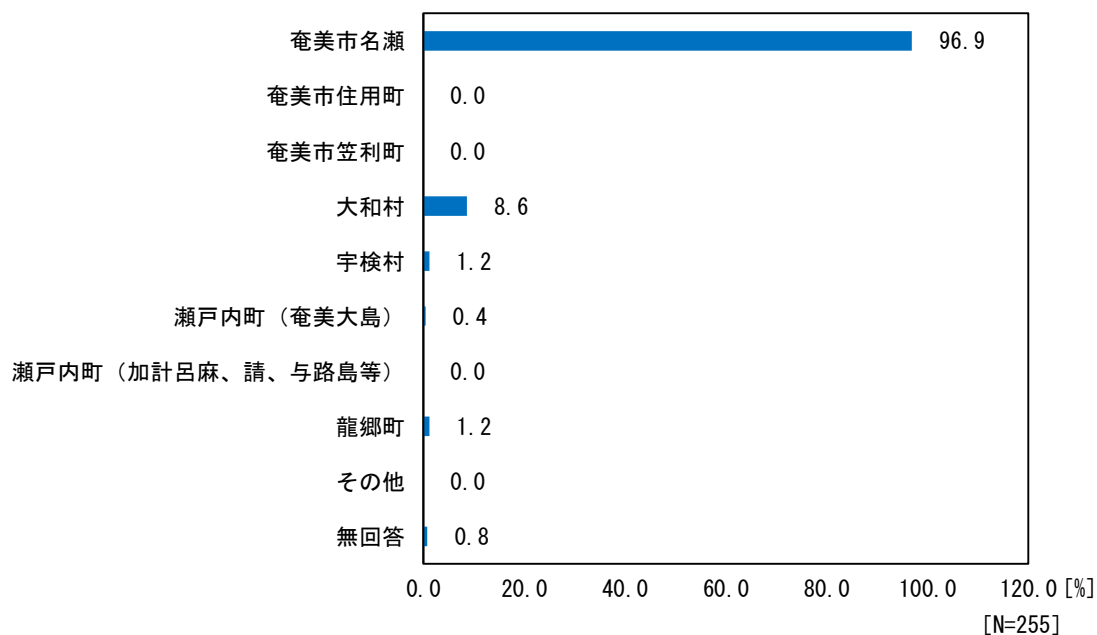


第5章 | 住民アンケート



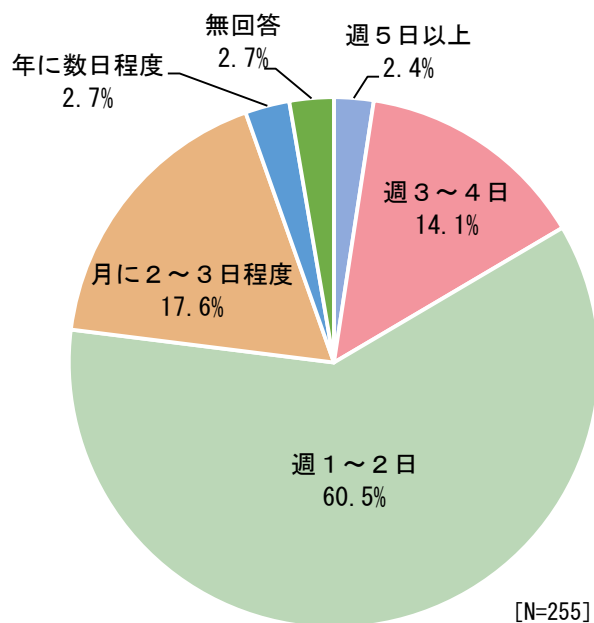
③ 買い物時の主な移動先（複数回答）

買い物時の主な移動先について、「奄美市名瀬」が 96.9%と最も多く、次いで「大和村」が 8.6%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 60.5%と最も多く、次いで「月 2～3 日程度」が 17.6%、「週 3～4 日」が 14.1%と多くなっている。

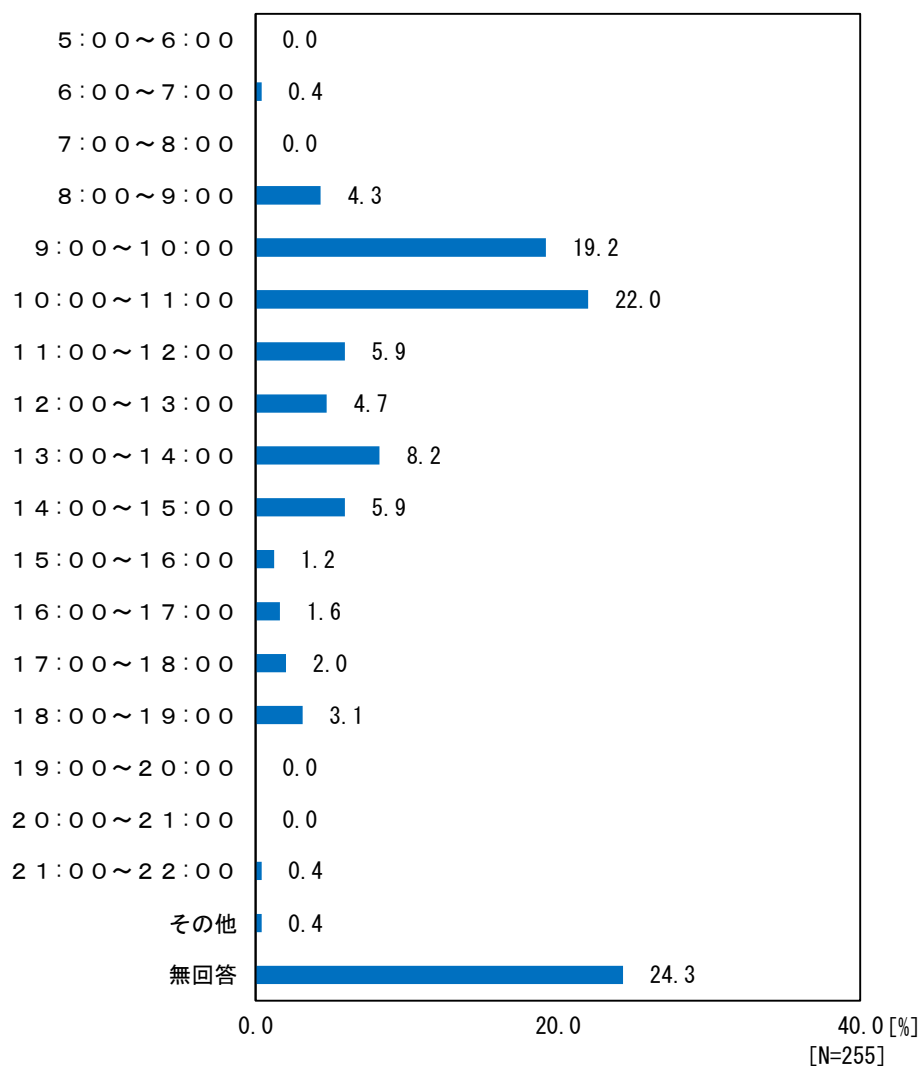


第5章 | 住民アンケート



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22.0%と最も多く、次いで「9:00～10:00」が19.2%、「13:00～14:00」が8.2%と多くなっている。

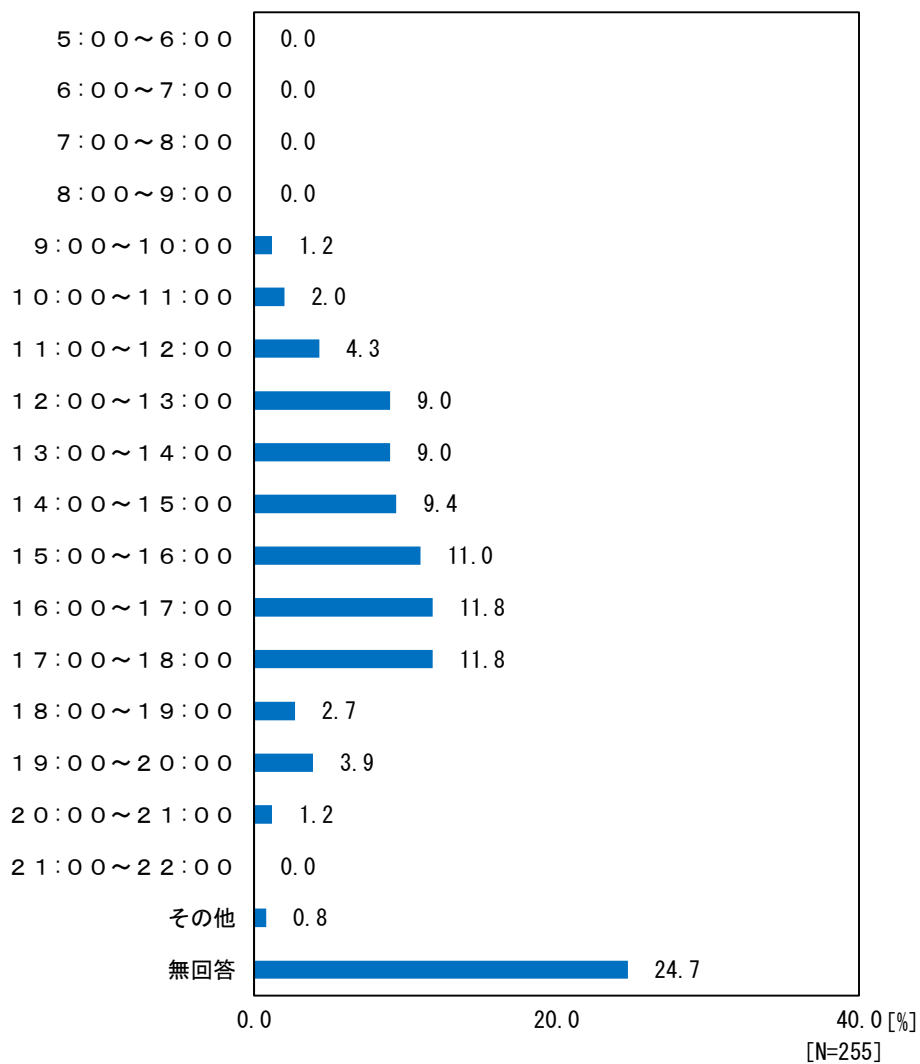


第5章 | 住民アンケート



⑥ 買い物時の帰宅開始時間（複数回答）

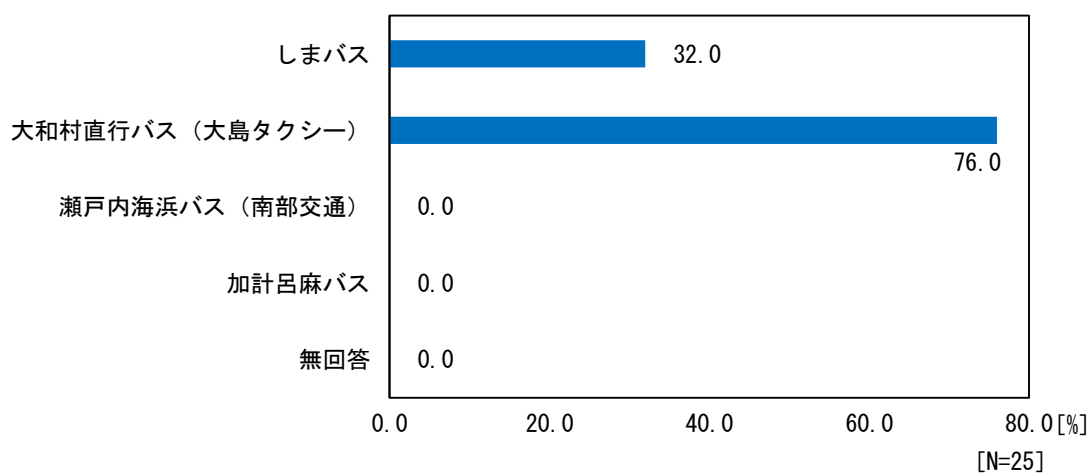
買い物時の帰宅開始時間について、「16:00～17:00」及び「17:00～18:00」が11.8%と最も多く、次いで「15:00～16:00」が11.0%、と多くなっている。





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、「大和村直行バス（大島タクシー）」が76.0%と最も多く、次いで「しまバス」が32.0%となっている。

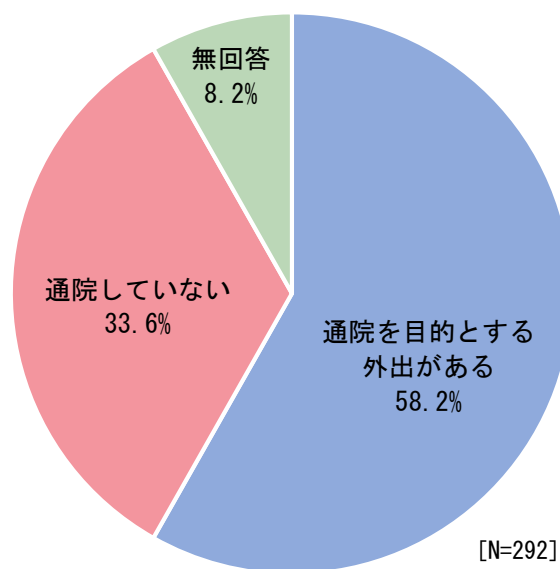




(4) 通院時の移動について

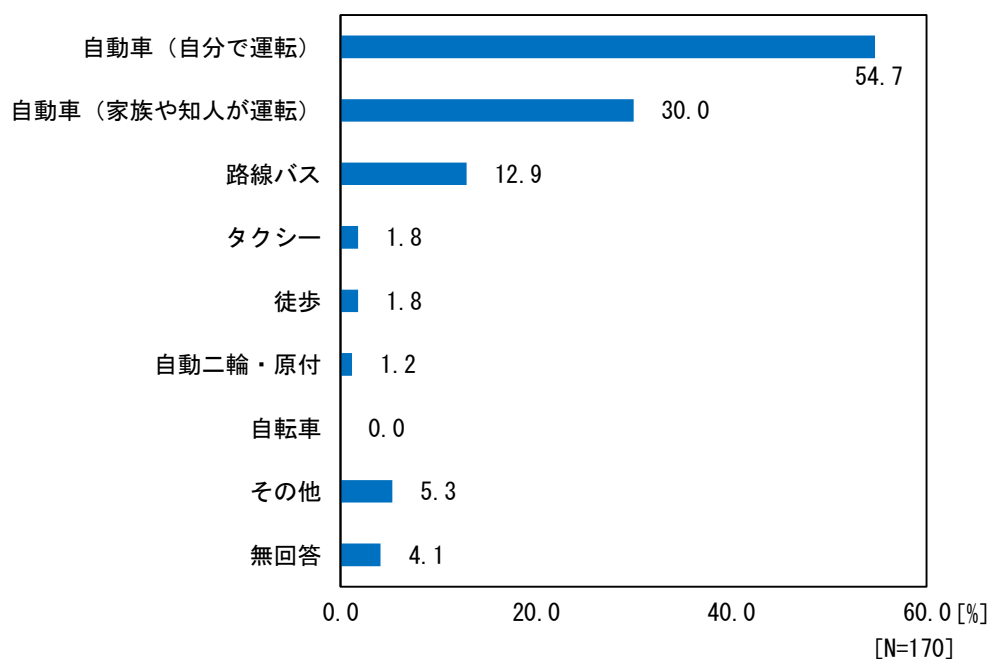
① 通院を目的とする外出の有無

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 58.2%、「通院していない」が 33.6%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 54.7%と最も多く、次いで「自動車（家族や知人が運転）」が 30.0%、「路線バス」が 12.9%と多くなっている。

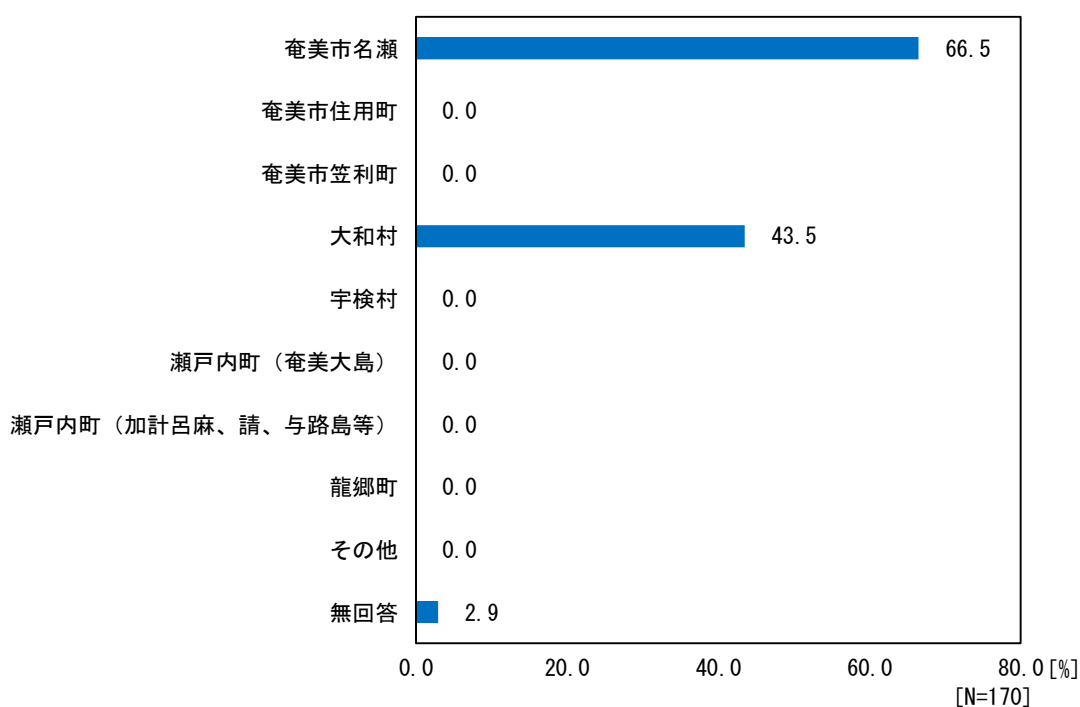


第5章 | 住民アンケート



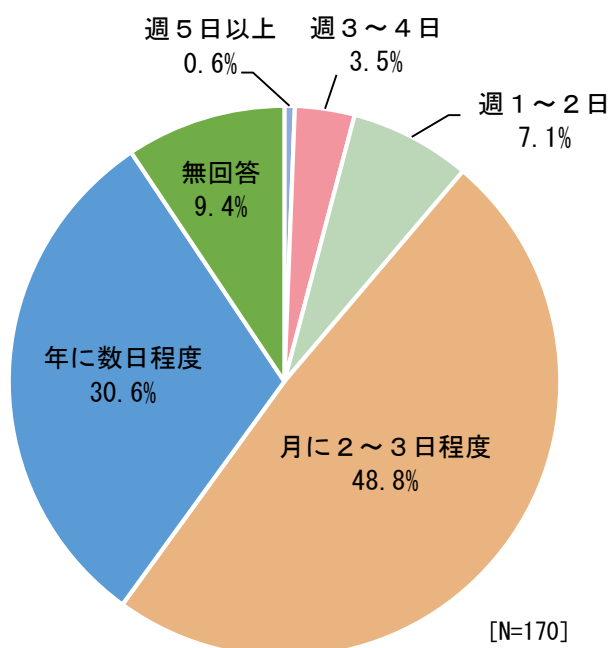
③ 通院時の主な移動先（複数回答）

通院時の主な移動先について、「奄美市名瀬」が 66.5%と最も多く、次いで「大和村」が 43.5%となっている。



④ 通院の頻度

通院の頻度について、「月2～3日程度」が 48.8%と最も多く、次いで「年に数日程度」が 30.6%、「週1～2日」が 7.1%と多くなっている。

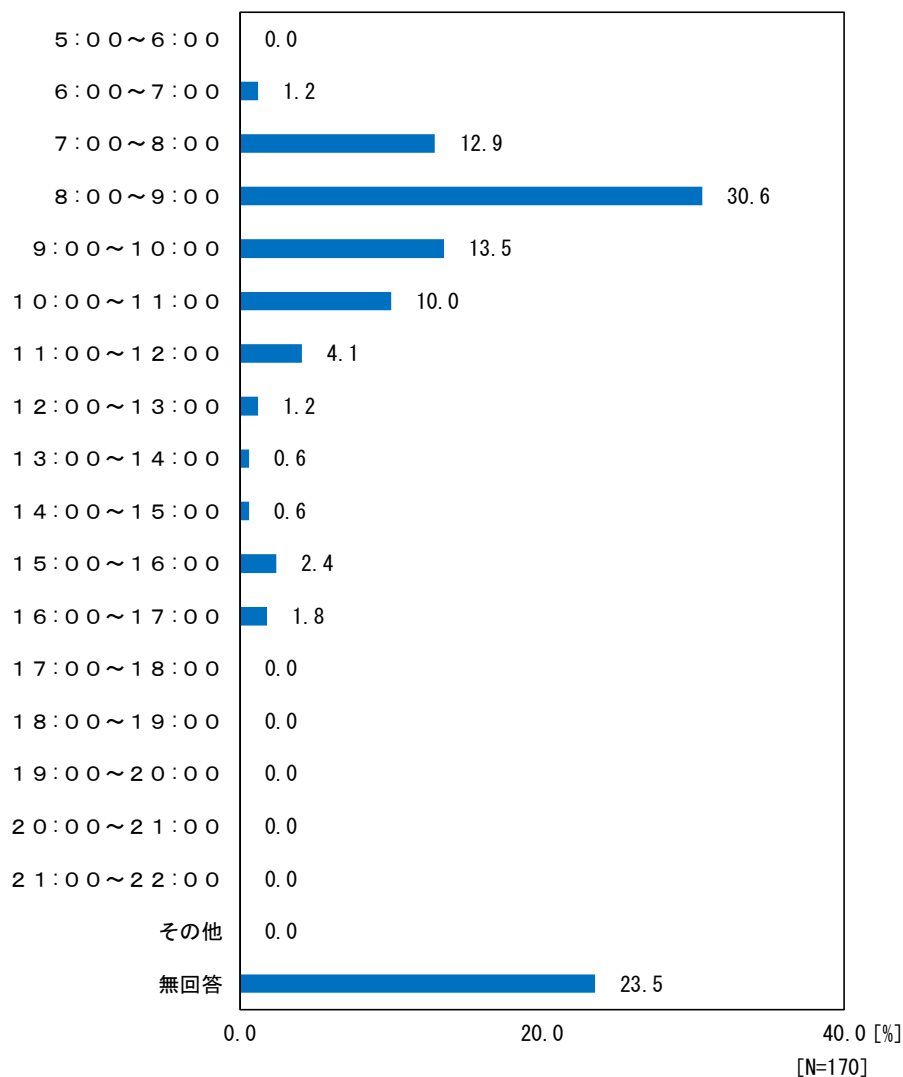


第5章 | 住民アンケート



⑤ 通院時の出発時間（複数回答）

通院時の出発時間について、「8:00～9:00」が 30.6%と最も多く、次いで「9:00～10:00」が 13.5%、「7:00～8:00」が 12.9%と多くなっている。

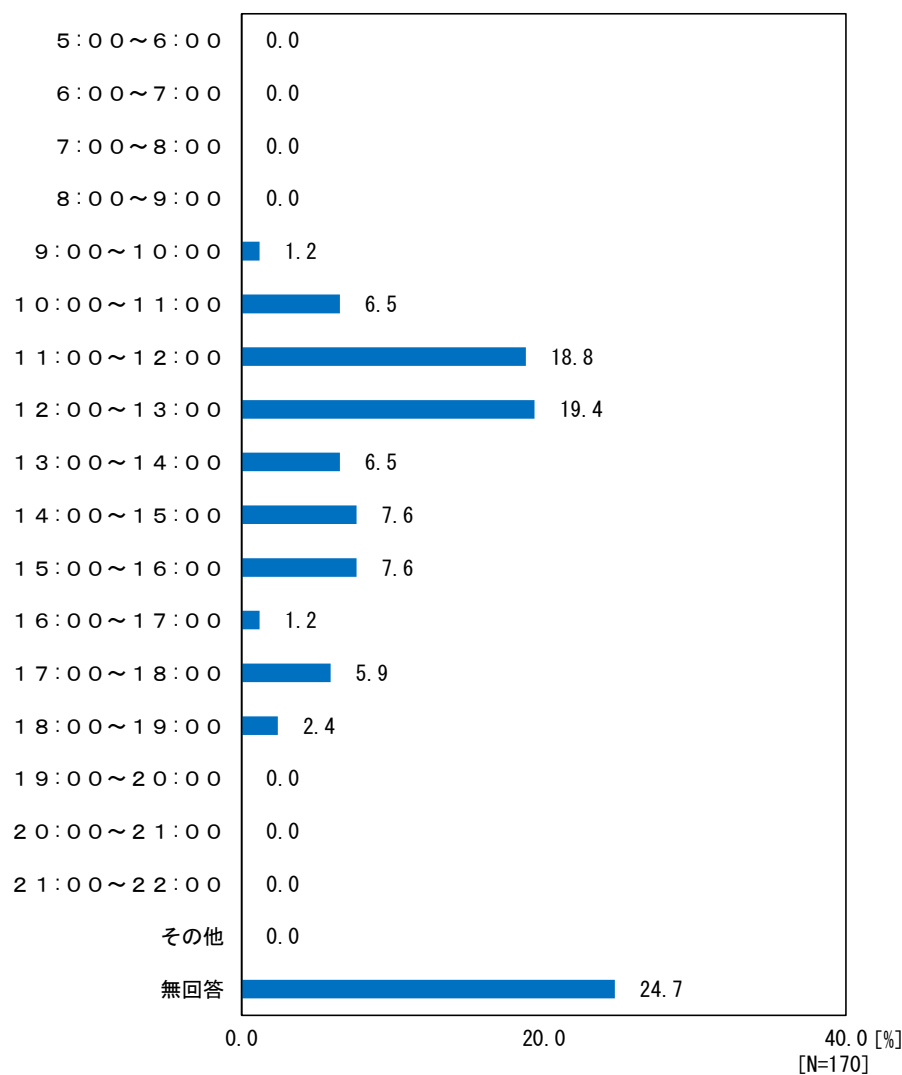


第5章 | 住民アンケート

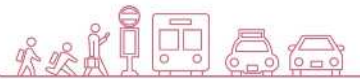


⑥ 通院時の帰宅開始時間（複数回答）

通院時の帰宅開始時間について、「12:00～13:00」が19.4%と最も多く、次いで「11:00～12:00」が18.8%、「14:00～15:00」及び「15:00～16:00」が7.6%と多くなっている。

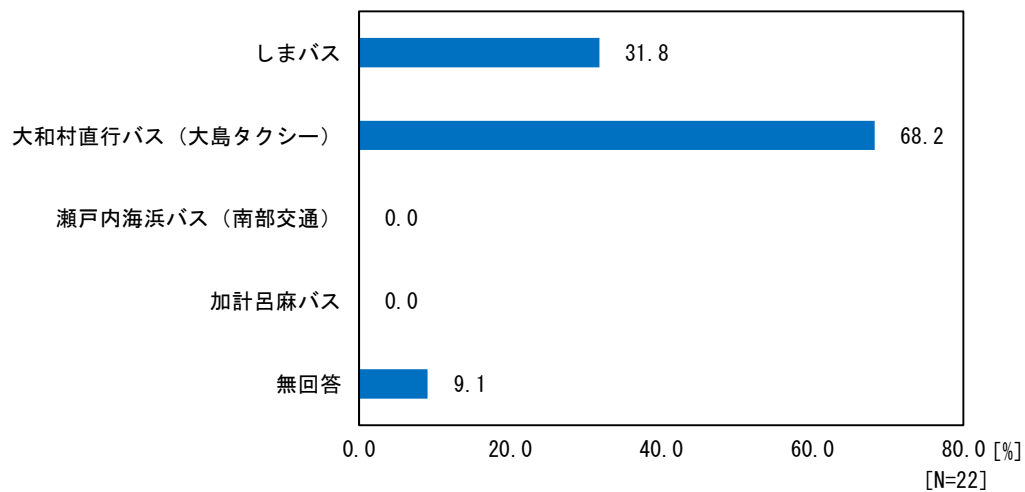


第5章 | 住民アンケート



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、「大和村直行バス（大島タクシー）」が68.2%と最も多く、次いで「しまバス」が31.8%となっている。

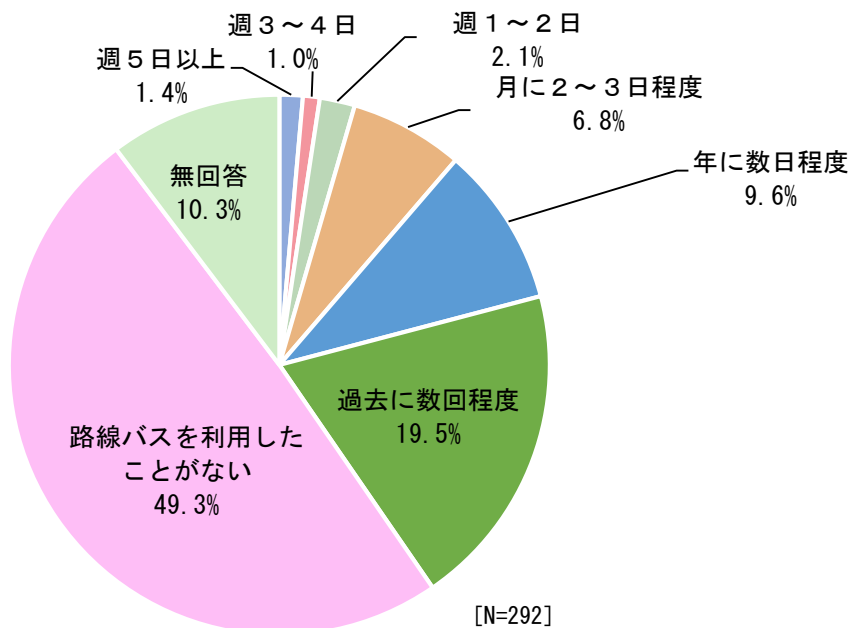




(5) 路線バスについて

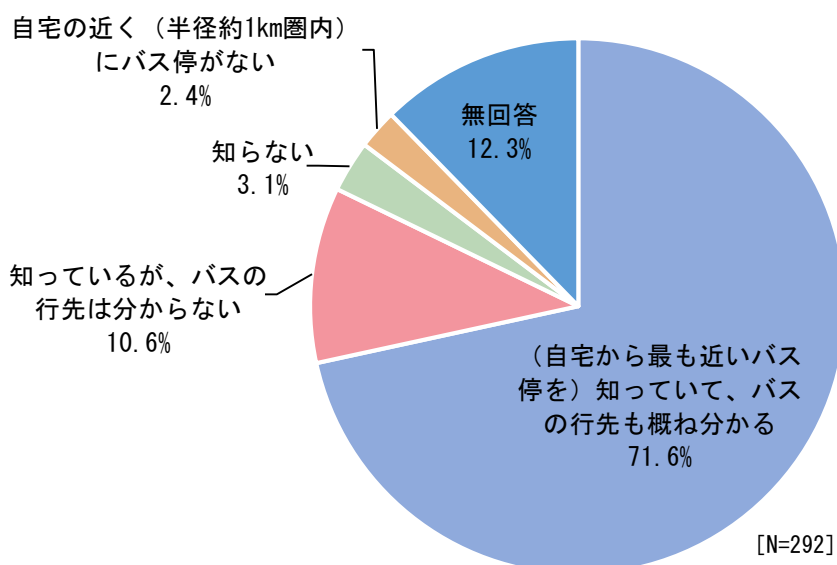
① 路線バスの利用頻度

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 49.3%と最も多く、次いで「過去に数回程度」が 19.5%、「年に数日程度」が 9.6%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 71.6%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 10.6%、「知らない」が 3.1%と多くなっている。

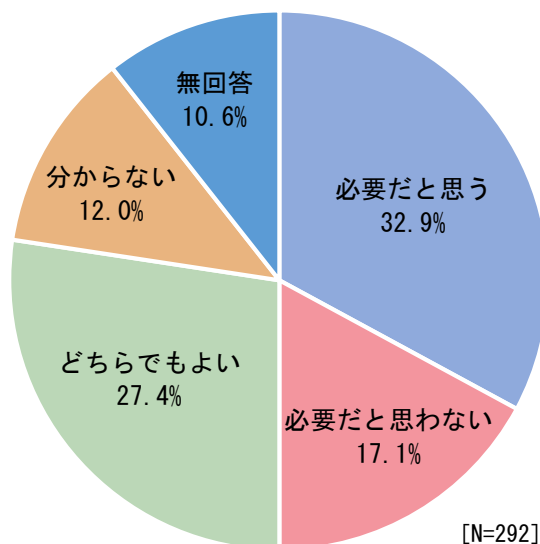


第5章 | 住民アンケート



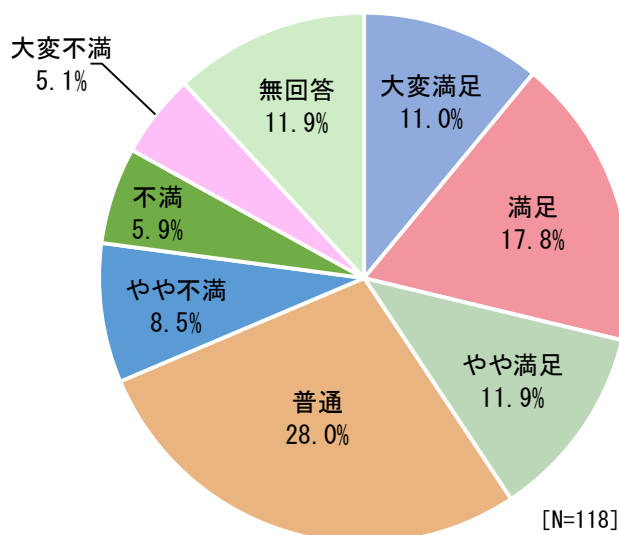
③ キャッシュレス決済について

キャッシュレス決済について、「必要だと思う」が 32.9%と最も多く、次いで「どちらでもよい」が 27.4%、「必要だと思わない」が 17.1%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 28.0%と最も多く、次いで「満足」が 17.8%、「やや満足」が 11.9%と多くなっている。



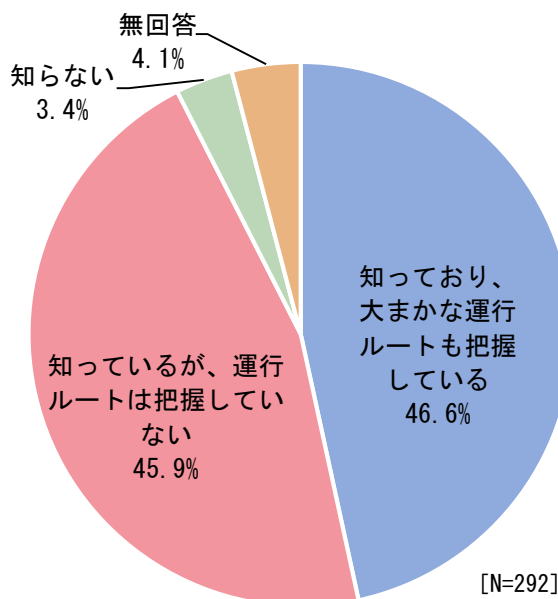
第5章 | 住民アンケート



(6) 本村の公共交通について

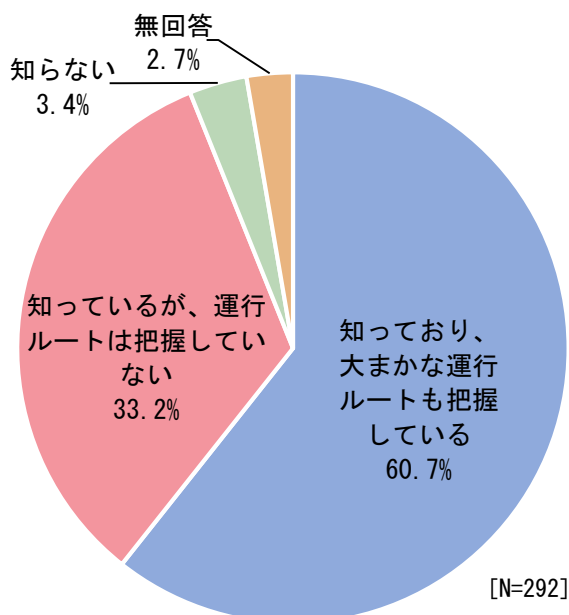
① きびきび号について

きびきび号について、「(運行していることを) 知っており、大まかな運行ルートも把握している」が 46.6%と最も多く、次いで「知っているが、運行ルートは把握していない」が 45.9%と多くなっている。



② 大和村直行バスについて

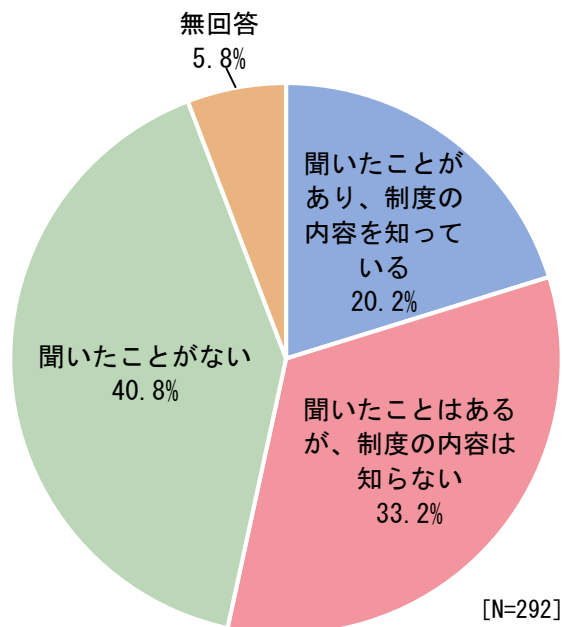
大和村直行バスについて、「(運行していることを) 知っており、大まかな運行ルートも把握している」が 60.7%と最も多く、次いで「知っているが、運行ルートは把握していない」が 33.2%と多くなっている。





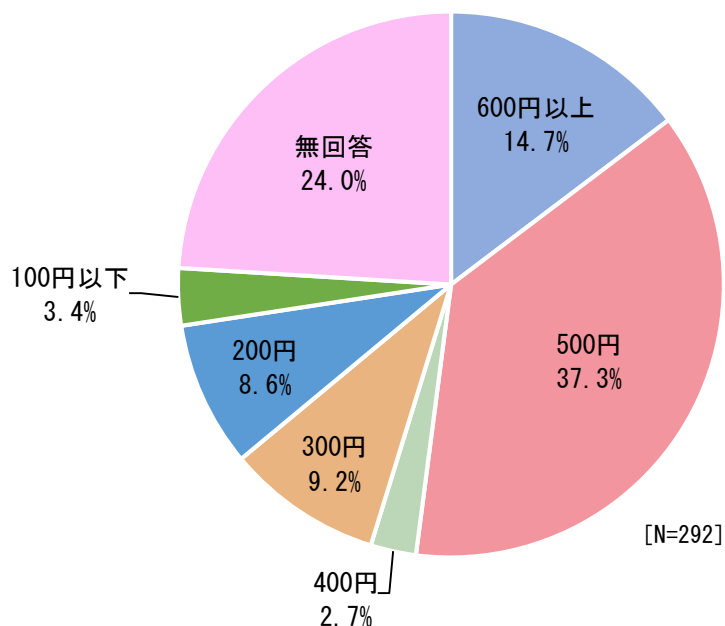
③ 「日本版ライドシェア」について

日本版ライドシェアについて、「聞いたことがない」が 40.8%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 33.2%と多くなっている。



④ 地域住民が運行する乗合タクシーのようなサービスの運賃について

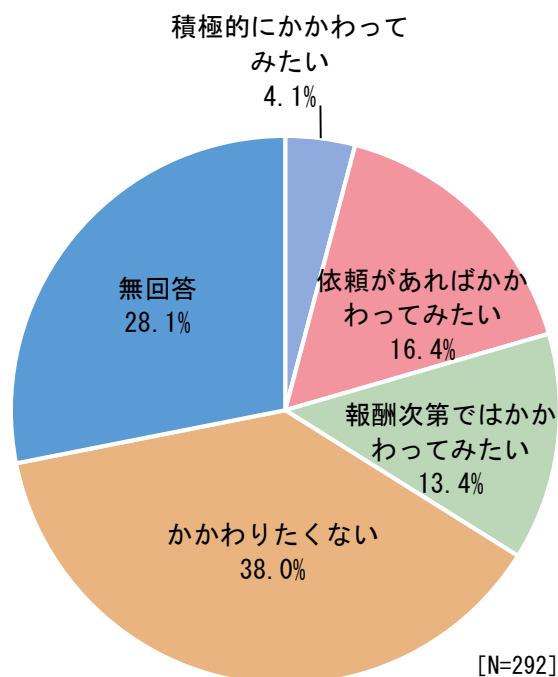
地域住民が運行する乗合タクシーのようなサービスの、妥当だと思う運賃について、「500 円」が 37.3%と最も多く、次いで「600 円以上」が 14.7%、「300 円」が 9.2%と多くなっている。





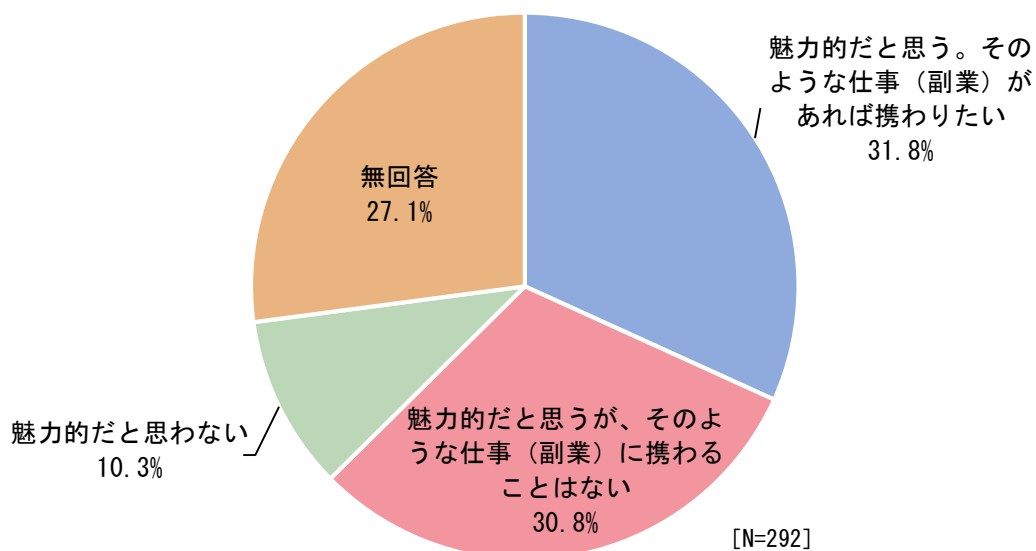
⑤ 地域住民が運行する乗合タクシーへの参画意向

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 38.0%と最も多く、次いで「依頼があればかかわってみたい」が 16.4%、「報酬次第ではかかわってみたい」が 13.4%と多くなっている。



⑥ 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。そのような仕事（副業）があれば携わりたい」が 31.8%と最も多く、次いで「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 30.8%と多くなっている。



第5章 | 住民アンケート



(7) 自由記述（一部抜粋）

通勤・通学時の移動について

高校時代、バスの本数が少なかった。

夕方の 17 時台のバスの時間を 15 分ずらしてほしい（名瀬からの帰り）。
帰りのバスは 21 時台にあれば良いです。

座席が少なく、乗れない時が多々ある。

本数が少ない。

名瀬市内の渋滞を緩和してほしい

本数が少ないため、部活を途中で抜けたり、部活前後 2～3 時間くらい時間をつぶさないといけなかったりするのが辛い

村内から宮古崎トンネルまでほぼ一本道で、前に低速車が走っていて譲って貰えない時には到着時間に遅れが出てしまう事があって少し困ってます。

バス時刻が生徒の動きに合わない為最終バスまでひたすら待つ

買い物時の移動について

朝 10 時のバスで行くと、11 時にタイヨーに着き、買い物を済ませてバスが来るまで待つ時間が長い。1 時間余り待たなければいけないので困ります。13 時過ぎにバスがあればと思います。

イオンまでの直行バスがあればいい。

土日祝は大和村バスの本数が三本しかなく、帰りもバスの時間まで何時間も待っていないといけない。

高齢者は今里以外では買い物ができません。移動販売車にその日の朝に注文して買い物しています。バスでの買い物は高齢者にはできません。杖を二本使っています。

便数が少ない。

バスの時間帯が合わない。月 2～3 回でも名瀬に行く（買い物場所）までのコミュニティバスがあったら助かる。

大和村と奄美市を往復するバスを朝と昼に 1 本ずつ増やして欲しい（特に土日）。

名瀬市内の渋滞を緩和してほしい

第5章 | 住民アンケート



通院時の移動について

帰る時間はバスが 11:48 発であることを先生に伝えて早めに診察していただきます。

行き帰りに乗り換えがあると大変です。

病院の受付が 9 時からなのに、ちょうど良い時間のバスがない。

免許を返納してから大変不便です。タクシー代を片道で 10,000 円払っています。

疾病、治療部位（整形）がバスの振動で痛み、苦痛があります。便数の少なさで利用困難です。

路線バスは帰りのバスに乗り遅れると 2~3 時間バス停で待たないといけない。

大和村と奄美市を往復するバスを朝と昼に 1 本ずつ増やして欲しい（特に土日）。

通院の際は村のマイクロバスが送迎してくれるので大変便利で有難い。これからも運行を続けて欲しい。

通院している病院への交通手段が不安。今のところ病院の送迎車を利用しています。

路線バスについて

買い物、病院、娯楽施設等に近いバス停が欲しい。時間帯を考慮した路線を増便してほしい。バスの昇降に関して、体の不自由な人に優しい乗り口等の改善も特にお願ひします。乗り降りが大変です。

夕方の帰りのバス（名瀬からの）は、名瀬郵便局前 17:12 から 17:30~40 に変更してほしい。名瀬からの最終バスは、名瀬発 21:00~にあると（金曜日だけでも）遊びに行ける。

大和村バスは本数が少なくて不便です。特に土日祝は 1 日 3 本しか運行していないので買い物に行くのも大変です。せめて、一番近いスーパー（タイヨー）まででも、本数を増やしていただきたいです。国直は商店が一つもないのでちよとした物も買えず不便です。

大和村直行バスが週末だけでも夜まであれば、ご飯を食べに行く際など利用すると思う。

バスの乗り降りが大変だから怪我の心配がある。

便数、時刻に不便を感じる。

第5章 | 住民アンケート



その他

75 歳になったら免許返納するつもりなので、大きな買い物などの時は不安がある。

村内の飲食店が国直、戸内、大和浜とあるが、お酒を飲むと移動手段がないので利用頻度も限られてしまい、とても残念に思う時がある。地域型タクシー、代行等があると村内での活性化につながるのではないかな。

集落内に店がなく、名瀬市内へ買い物しなければならないが、年齢的に交通手段が限られる。近くに家族がいるので頼むことになるが、自由に移動できないことにより外出への意欲が失われることを感じます。買いだめするため、一回の買い物の量が多く、運ぶのに苦労することなどがあります。年齢的に買い物が難しくなることを考えてしまいます。商店前のバス停などがほしいです。

以前、鹿児島市のタイヨーから宅配サービスがありました。現在はありません。同様に電話での商品申し込み、配達時に支払う買い物ができれば良いと思います。

現在は自分で運転しているが、歳と共に車の運転ができなくなる。その時ライドシェアがあった方が助かる。

現在は、バスを利用することはありませんが、今後運転できなくなる時が来た時に、移動が不便だと大和村内で生活することも困難になるのではないかと不安はあります。通院に対しても同様。車のない方を見ていると、買い物に困っているように見受けられる。今後、ライドシェアやきびきび号などの活用ができれば良いと思います。自分の地域で最後まで生活を送りたいとみなさん思っていると思います。

通勤で車を使っているが、通勤バスがあれば使いたい。車の排気ガスを少しでも減らす生活がしたい。また、公共の車が電気自動車になればいいなと思っている。

ライドシェアの導入自体には賛成です。が、日本版ライドシェアは主に都市部を想定した制度で、本村のようなタクシー事業者が存在しない過疎地においては実効性が乏しいと感じます。「タクシー事業者による管理」が必須であれば、実際に本村でライドシェアを実施する場合どのような運用になるのか詳細を知りたいと思います。参入コストやタクシー事業者による中抜きが多いのであれば、一応制度を作ってはみたが結局誰もやらなかったという結果になりそうな気がします。安全性について。参入障壁が高くタクシードライバーの高齢化が進む今、ライドシェアよりもタクシーの方が安全と言えるほどの有意な差があるのか疑問です。ゴールド免許保持者、手厚い内容の保険加入、衝突被害軽減ブレーキ搭載車の使用などの条件を課せば十分ではないでしょうか。仮に安全性に若干の差があったとしても、村内ライドシェアを利用するかタクシーを市街地から呼び寄せて利用するか、利用者が自由意志で選択できる状況であれば問題ないと思います。ゼロリスク志向で不便を強いられる社会より、僅かなリスクは許容する便利な社会を望みます。



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

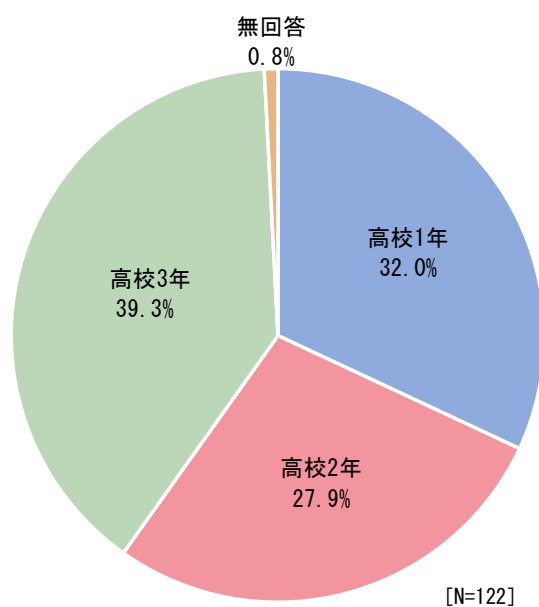


2 アンケート結果

(1) 基本項目

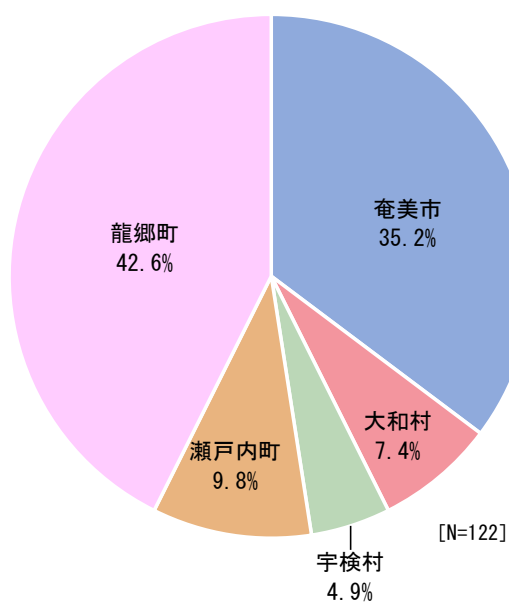
① 学年

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

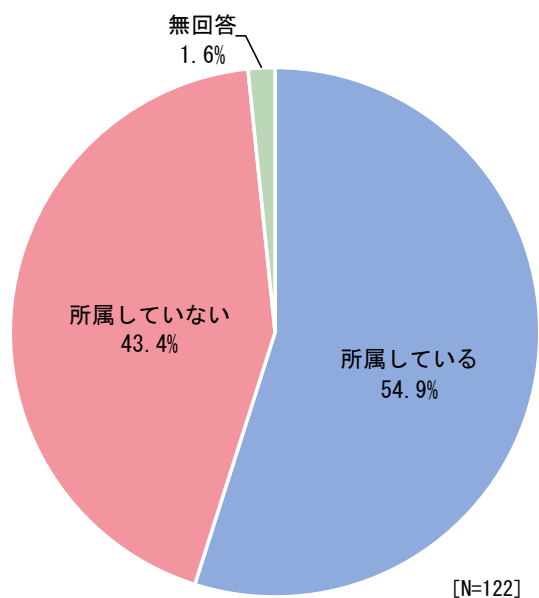
居住地について、「龍郷町」が42.6%と最も多く、次いで「奄美市」が35.2%、「瀬戸内町」が9.8%と多くなっている。





③ 部活動への所属状況

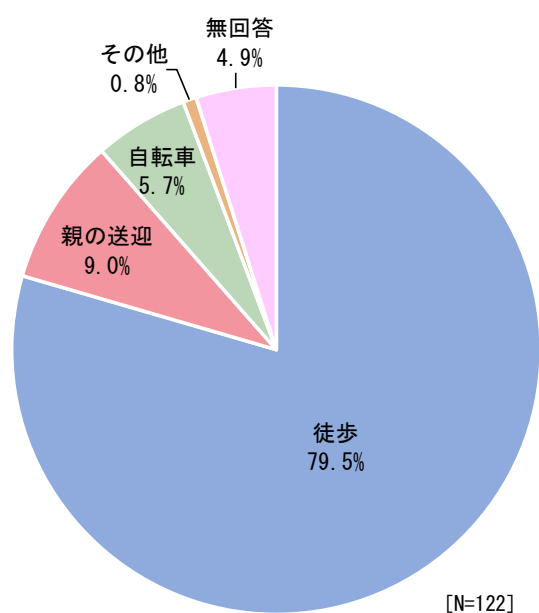
部活動への所属状況について、「所属している」が 54.9%、「所属していない」が 43.4%となっている。



(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

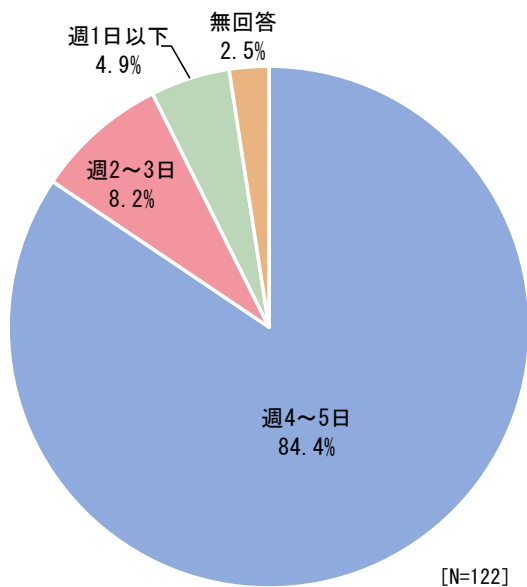
自宅と最寄りのバス停間の移動手段について、「徒歩」が 79.5%と最も多く、次いで「親の送迎」が 9.0%、「自転車」が 5.7%と多くなっている。





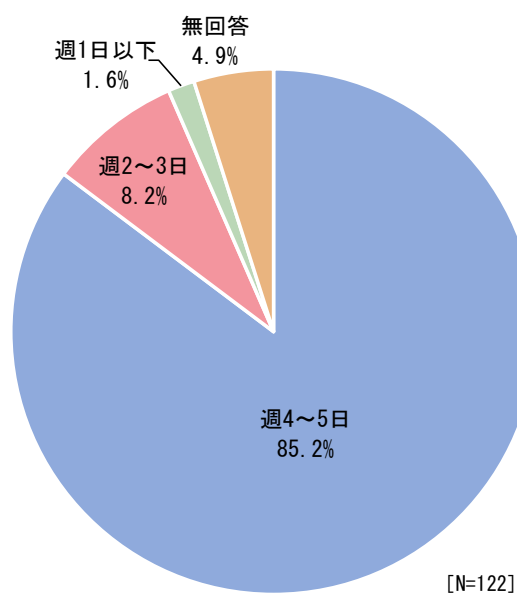
② 路線バスの利用頻度（登校時）

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）

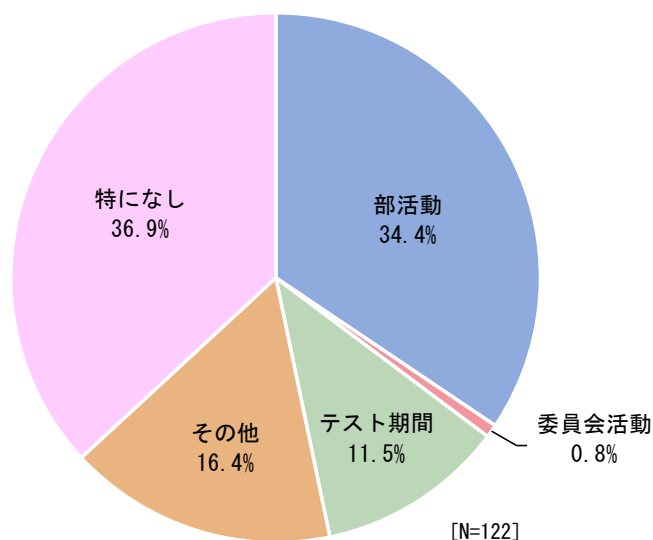
下校時の路線バスの利用頻度について、「週 4～5 日」が 85.2%と最も多く、次いで「週 2～3 日」が 8.2%、「週 1 日以下」が 1.6%となっている。





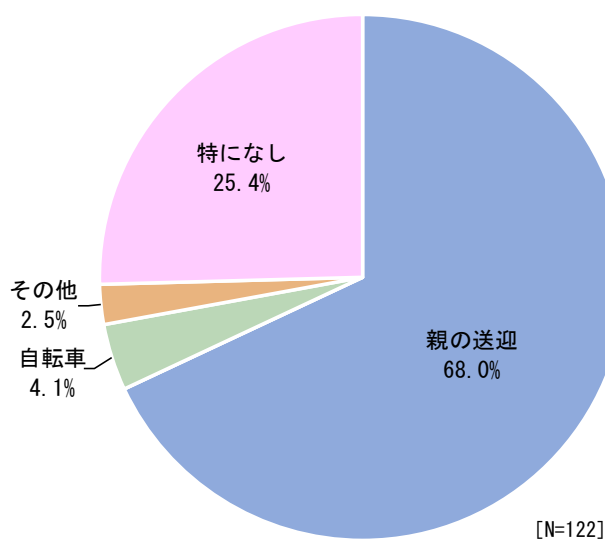
④ 路線バス以外での登下校が発生する場合の要因

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

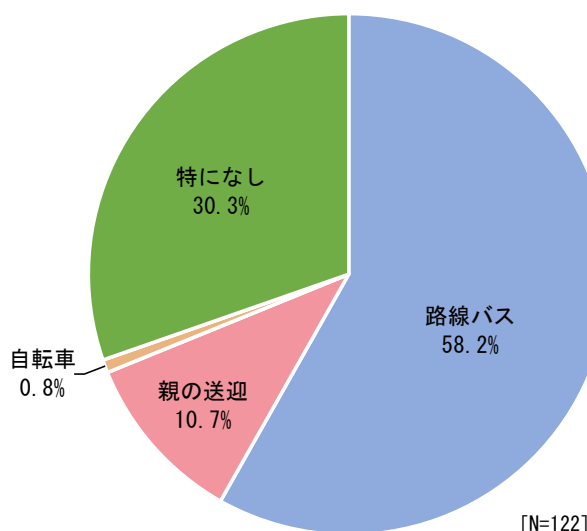
路線バス以外の通学手段について、「親の送迎」が 68.0%と最も多く、次いで「自転車」が 4.1%となっている。





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 アンケート概要

(1) 調査期間

令和6年11月～12月

(2) 目的

きびきび号の利用者を対象としたアンケート調査を実施し、サービスの課題や改善点を把握することで、今後運行を見直す際の基礎資料とする。

(3) 対象者

きびきび号の利用者（8名）

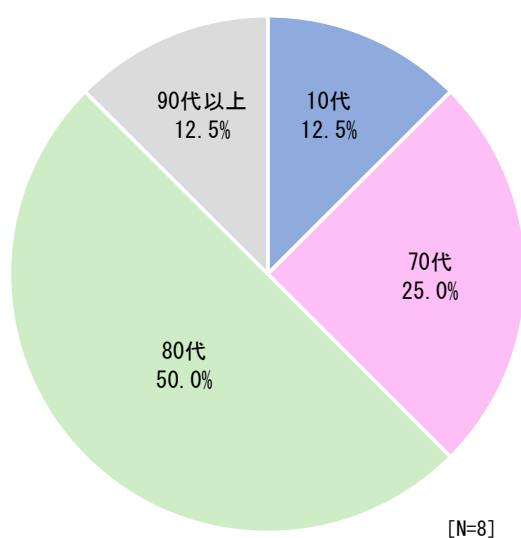
(4) 調査方法

きびきび号の利用者に対してヒアリング形式でアンケート調査を実施。

2 アンケート結果

(1) 年代

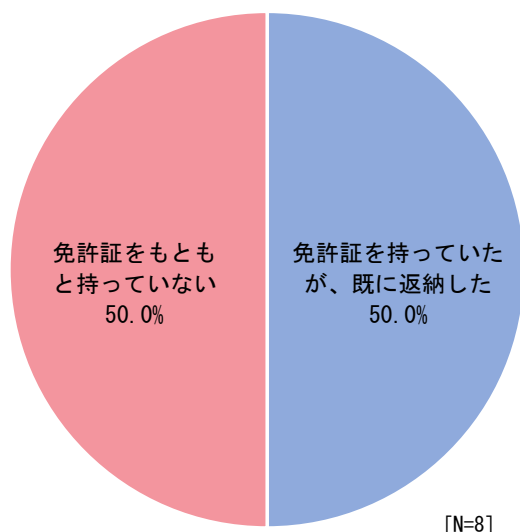
回答者の年代について、「80代」が50.0%と最も多く、次いで「70代」が25.0%、「10代」及び「90代以上」が12.5%となっている。





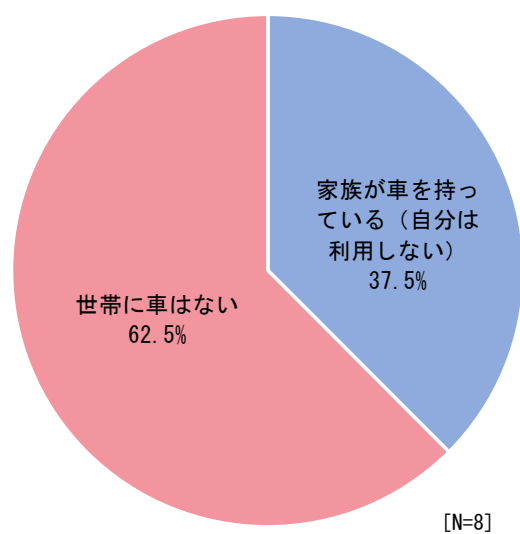
(2) 免許証の保有状況

免許証の保有状況について、「免許証を持っていたが、既に返納した」、「免許証をもともと持っていない」ともに 50.0%となっている。



(3) 車の保有状況

車の保有状況について、「家族が車を持っている（自分は利用しない）」が 37.5%、「世帯に車はない」が 62.5%となっている。

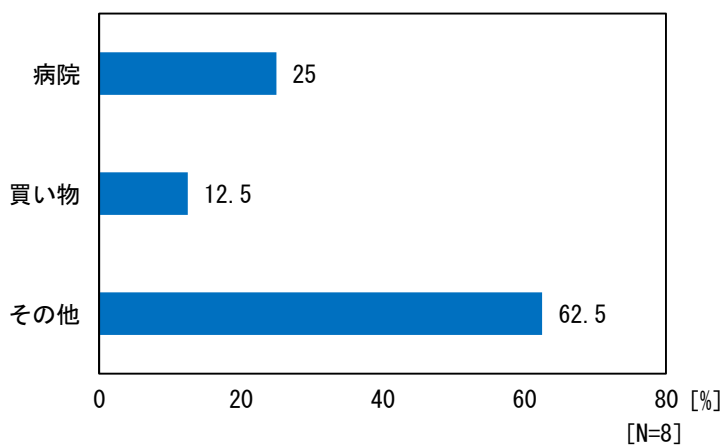


第7章 | きびきび号利用者アンケート



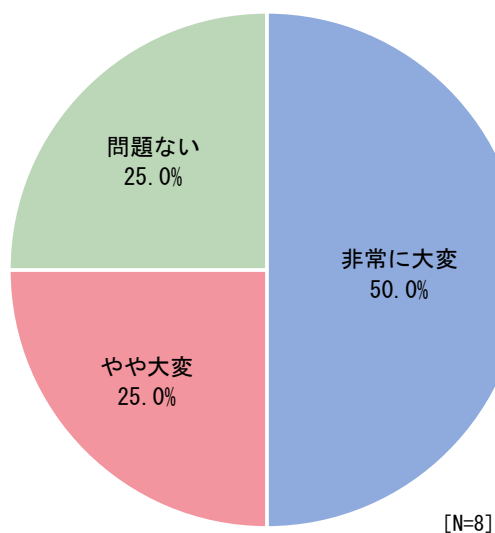
(4) きびきび号の利用目的（複数回答）

きびきび号の利用目的について、「病院」が 25.0%、「買い物」が 12.5%となっている。「その他」としては「郵便局」や「墓参り」等の回答が挙がった。



(5) 停留所までの移動

自宅から停留所までの移動について、「非常に大変」が 50.0%、「やや大変」が 25.0%、「問題ない」が 25.0%となっている。

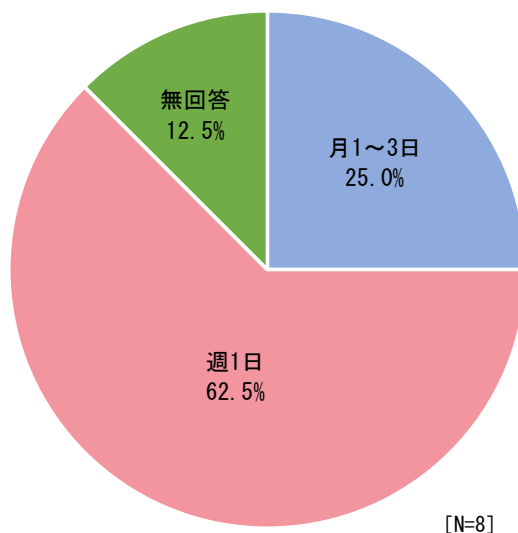


第7章 | きびきび号利用者アンケート



(6) きびきび号に求める運行頻度

きびきび号にどの程度の頻度で運行して欲しいかという問いへの回答として、「週1日」が62.5%、「月1～3日」が25.0%となっている。



(7) その他のヒアリング内容

- ・診療所バスが週1日の運行であるため、急な受診の際にきびきび号を利用することができ非常に助かっている。
- ・奄美市等での買い物の際にも利用できればより便利である。
- ・送迎時間が公民館講座時間に合うので便利である。
- ・運行日数、時間帯を改善して欲しい。
- ・奄美市内のスーパー等で買い物ができれば非常に助かる。
- ・買い物時はまとめ買いするため、バス停留所から自宅まで重たい荷物を運ぶのが非常に大変である。
- ・病院入口から自宅前まで送迎に来てもらえるので非常に助かる。診療所バスが無い日にもきびきび号を利用でき、急な診療、薬切れに対応できてありがたい。
- ・月、水、金だけの運行なので、もう少し運行便数を増やして欲しい。



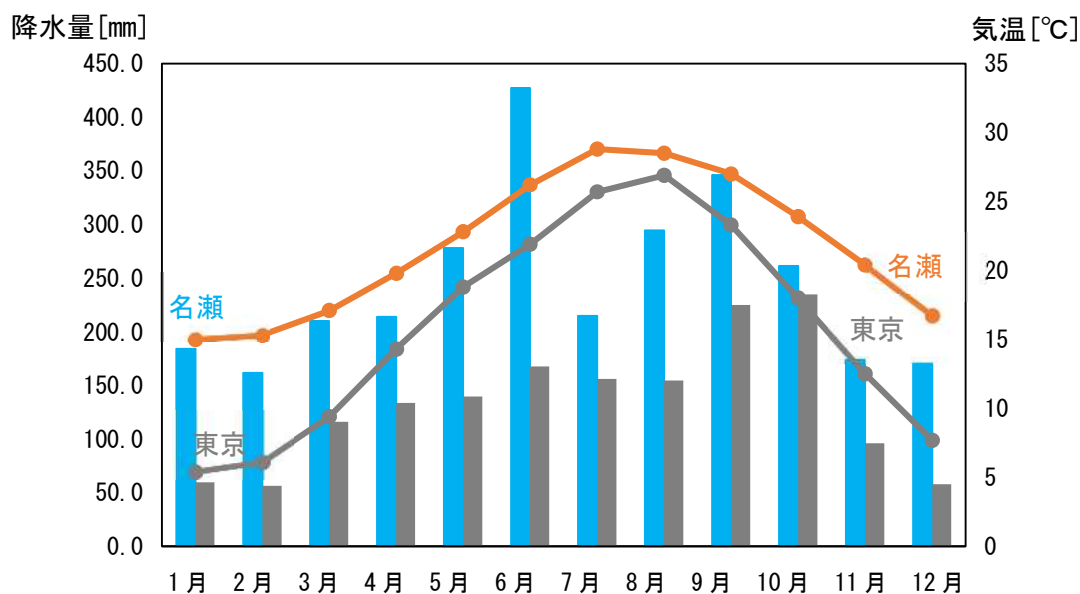
1 調査結果のポイント整理

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)

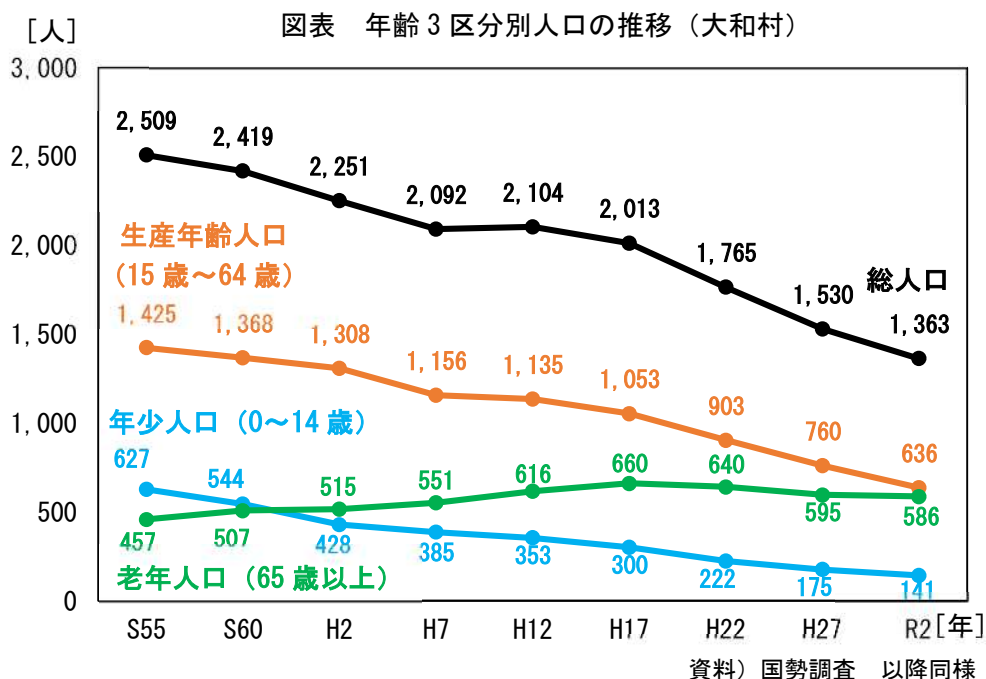
資料) 気象庁

第8章 | ポイントの整理



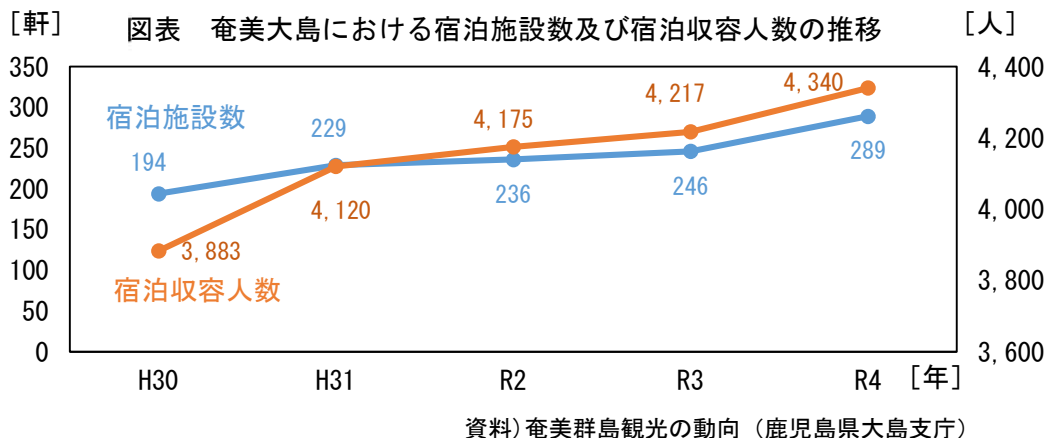
ポイント② 人口減少及び高齢化が進行している。

本村の総人口について、昭和 55 年（2,509 人）から令和 2 年（1,363 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 22 年まで増加しており、その後は緩やかな減少に転じている。



ポイント③ 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。

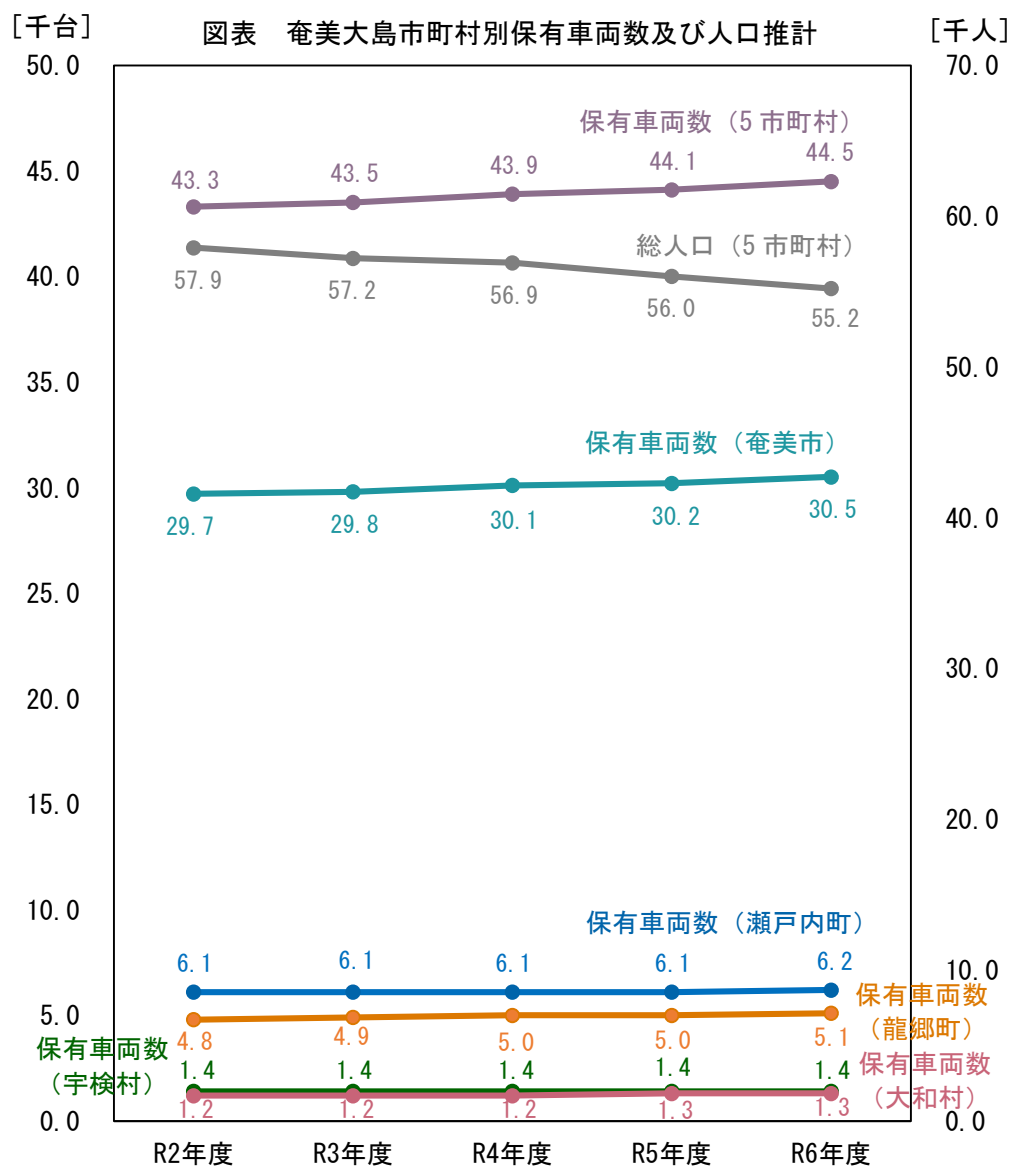


第8章 | ポイントの整理



ポイント④ 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

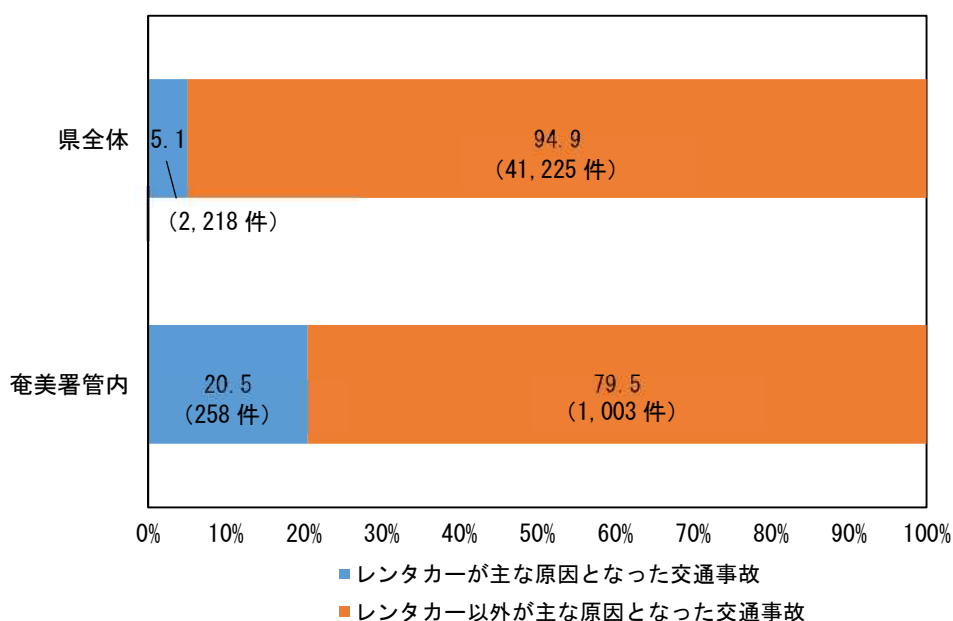
第8章 | ポイントの整理



ポイント⑤ 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⑥ 村内に新たな観光施設が開業予定である。

2024 年 4 月 19 日より、大棚地区にハナハナビーチリゾートがオープンした。本施設は、温泉やプール、レストラン、宿泊施設等を備えたリゾート施設となっている。また、2025 年 4 月、思勝地区にアマミノクロウサギミュージアム「QuruGuru」が開業予定である。これらの新たな観光施設により、観光客の増加が期待される。

図表 ハナハナビーチリゾート

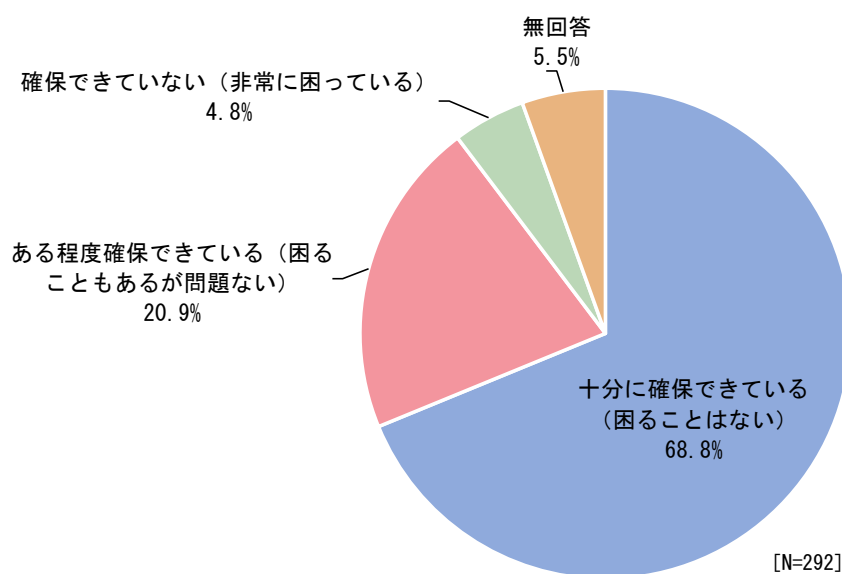


第8章 | ポイントの整理



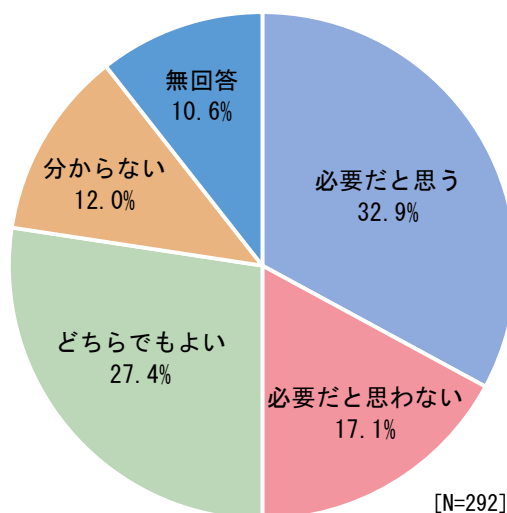
ポイント⑦ 外出時の移動手段について、約 5%の人が「確保できていない（非常に困っている）」と回答している。

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 68.8%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 20.9%、「確保できていない（非常に困っている）」が 4.8%と多くなっている。



ポイント⑧ 公共交通におけるキャッシュレスについて、約 3 割の人が「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 32.9%と最も多く、次いで「どちらでもよい」が 27.4%、「必要だと思わない」が 17.1%と多くなっている。





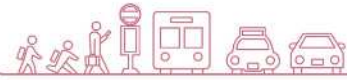
ポイント⑨ 公共交通の便数、ダイヤの改善を求める意見が多くみられた。

アンケートの自由記述において、バスの増便及びダイヤの改善を求める意見がみられた。

ポイント⑩ 交通弱者の移動手段の整備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、免許返納後の高齢者等、交通弱者が利用可能な移動手段の整備を求める意見が多くみられた。

第8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 宿泊施設及び宿泊収容人数が増加している。

ポイント④ 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⑤ レンタカー事故の割合が高くなっている。

ポイント⑥ 村内に新たな観光施設が開業予定である。

ポイント⑦ 外出時の移動手段について、約5%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 公共交通におけるキャッシュレスについて、約3割の人が「必要だと思う」と回答している。

ポイント⑨ 公共交通の便数、ダイヤの改善を求める意見が多くみられた。

ポイント⑩ 交通弱者の移動手段の整備を求める意見が多くみられた。

方向性Ⅰ 限られた人員を効果的に活用するため、教育、福祉等の分野における住民の移動も含めて一元的に管理する体制を構築する。

人口減少や高齢化が進むなかで、公共交通に限らず、様々な分野で人手不足が深刻化している。そのなかで、本村では、住民の日常の移動を支える集落巡回バス「きびきび号」だけでなく、スクールバスや診療所送迎バスが運行している。これらの移動サービスを一元的に管理する体制を構築し、人員を柔軟に配置できるようにすることで、利便性を維持しながら持続可能な移動サービスを実現する。

方向性Ⅱ 観光二次交通の強化及び村内移動手段の充実に向け、既存の地域交通の運行形態を見直す。

本村では令和6年4月にリゾート施設「ハナハナビーチリゾート」が開業した。また、令和7年4月には、アマミノクロウサギ研究飼育施設「QuruGuru」がオープン予定となっている。このようなまちづくりの状況に対応し、観光客にとっての移動利便性を高めるとともに、自宅から停留所までの移動負担軽減を求める住民の声にも対応するため、既存の地域交通の運行形態を見直す。

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、本村の総合振興計画、総合戦略、その他の関連計画の内容を踏まえるとともに、本村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

運営体制の一元化による持続可能な地域交通の構築

様々な生活分野における住民の移動を一元的に管理する体制を構築し、異なる移動サービスをまたいで柔軟に人員を融通、配置することを可能とする。限られた人員を効果的に活用し、サービスの利便性を維持しながら、経費の節減を図り、持続可能な地域交通の構築を目指す。

基本方針Ⅱ

すべての人にとって利便性の高い地域交通の構築

既存の地域交通の運行形態を見直し、二次交通を強化することで、公共交通で本村を訪れた観光客の移動利便性を向上させる。運行形態の見直しにおいては、きびきび号の一部デマンド交通化を図り、住民の自宅近くまで配車を可能とすることを検討する。住民、観光客を含め、すべての人にとって利便性の高い地域交通の構築を目指す。

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9章 | 大和村地域公共交通計画



2 将来像

3つの基本方針に基づく事業の推進により、本村の第六次総合振興計画で定める将来像「小さくとも光り輝き続ける村」を実現する。

基本方針

基本方針Ⅰ 運営体制の一元化による持続可能な地域交通の構築

基本方針Ⅱ すべての人にとって利便性の高い地域交通の構築

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 宿泊施設及び宿泊収容人数が増加している。
- ポイント④ 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⑤ レンタカー事故の割合が高くなっている。
- ポイント⑥ 村内に新たな観光施設が開業予定である。
- ポイント⑦ 外出時の移動手段について、約5%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 公共交通におけるキャッシュレスについて、約3割の人が「必要だと思う」と回答している。
- ポイント⑨ 公共交通の便数、ダイヤの改善を求める意見が多くみられた。
- ポイント⑩ 交通弱者の移動手段の整備を求める意見が多くみられた。

将来像の実現

小さくとも光り輝き続ける村

第9章 | 大和村地域公共交通計画



3 計画の区域

本計画の区域は「大和村全域」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 運営体制の一元化による持続可能な地域交通の構築	
	目標1 公共交通運営に関連する村の財政負担額軽減
	目標2 公共交通の収支率改善
基本方針Ⅱ すべての人にとって利便性の高い地域交通の構築	
	目標1 公共交通の利用者数の増加
	目標2 路線バスに関する満足度の向上
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	
	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9章 | 大和村地域公共交通計画



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		運営体制の一元化による持続可能な地域交通の構築	
目標 1	公共交通運営に関連する村の財政負担額軽減		
評価指標	公共交通運営に関連する村の財政負担額		
現状値 (R5 年度)	46, 447（千円/年）	目標値 (R10 年度)	46, 447 以内（千円/年）
目標値の考え方			
廃止路線代替バス（大和村直行バス）及びきびきび号の運行に必要な経費を本村の財政負担として評価指標に設定する。今後、人件費や燃料費が高騰する可能性も考えられるが、効率的な運行によって現状の財政負担以内での公共交通維持を目指す。			

目標 2	公共交通の収支率改善		
評価指標	きびきび号の収支率		
現状値 (R5 年度)	0. 12（％）	目標値 (R10 年度)	0. 12（％）
目標値の考え方			
一般の利用者は 100 円、65 歳以上の高齢者は無料という運賃になっているため、採算をとることは難しい。運行にかかる経費を抑えることで、現状以上の収支率を目指す。			

第9章 | 大和村地域公共交通計画



基本方針Ⅱ すべての人にとって利便性の高い地域交通の構築			
目標 1	公共交通の利用者数の増加		
評価指標	廃止路線代替バス（大和村直行バス）の利用者数 きびきびの利用者数		
現状値 (R5 年度)	大和村直行バス 20,954（人/年） きびきび号 750（人/年）	目標値 (R10 年度)	大和村直行バス 24,201（人/年） きびきび号 900（人/年）
目標値の考え方			
きびきび号は令和5年7月より運行を開始しているため、現状値として令和5年7月から令和6年6月までの1年間の利用者数を設定する。大和村直行バスについては情報発信の取組みによって5%の利用者数増加を、きびきび号についてはデマンド運行の導入等によって20%の利用者数増加を目指す。			

目標 2	路線バスに関する満足度の向上		
評価指標	廃止路線代替バス（大和村直行バス）の満足度		
現状値 (R6 年度)	40.7（%）	目標値 (R11 年度)	50（%）
目標値の考え方			
住民アンケートの満足度の設問において「大変満足」、「満足」、「やや満足」を回答した人の割合を満足度とする。なお、割合を計算する際は母数から「無回答」を除いている。利用者不足、担い手不足の影響で今後も厳しい公共交通運営が続くと考えられるが、利便性の確保に努めるとともに、公共交通に対する住民の理解を促進することで、満足度の向上を図る。			

第9章 | 大和村地域公共交通計画



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9章 | 大和村地域公共交通計画



7 目標を達成するための事業（大和村単独での検討・実施）

事業 01

住民の移動を支える新たな運営体制の構築

関連する基本方針	基本方針Ⅰ 運営体制の一元化による持続可能な地域交通の構築										
内容	住民の移動手段として運行しているきびきび号やハナハナビーチリゾートへの送迎バス、スクールバス、診療所送迎バス等を<u>一元的に管理する新たな運営体制</u>を構築する。 図表 村内の移動手段と運行の管轄 <table> <tr> <th>種 別</th><th>管 轄</th></tr> <tr> <td>きびきび号</td><td>大和村企画観光課</td></tr> <tr> <td>ハナハナビーチリゾート 送迎バス</td><td>大和村企画観光課</td></tr> <tr> <td>スクールバス</td><td>大和村教育委員会</td></tr> <tr> <td>診療所送迎バス</td><td>大和村診療所</td></tr> </table>	種 別	管 轄	きびきび号	大和村企画観光課	ハナハナビーチリゾート 送迎バス	大和村企画観光課	スクールバス	大和村教育委員会	診療所送迎バス	大和村診療所
種 別	管 轄										
きびきび号	大和村企画観光課										
ハナハナビーチリゾート 送迎バス	大和村企画観光課										
スクールバス	大和村教育委員会										
診療所送迎バス	大和村診療所										
事業のポイント	・複数の移動サービスを一元的に管理することで、<u>サービス間でドライバーを融通し合う、窓口を一本化する等、限られた人員を効果的に活用する</u>。また、車両を共通化し、村として保有する車両を将来的に削減することを検討する。 ・スクールバスや診療所送迎バスについては、単なる移動手段ではなく、それぞれ教育、医療の現場と連動したサービスが求められる。運営体制を一元化した場合においても、サービスの質を維持するため、運行に必要なスキルやノウハウの蓄積、また現場との密な連携に努める。										
実施主体	大和村										
開始時期	令和8年度（部分的に令和7年度より実施検討）										



事業 02

きびきび号の一部デマンド運行化

関連する基本方針	基本方針Ⅱ すべての人にとって利便性の高い地域交通の構築
内容	路線定期運行（決められた時間に決められた経路で運行）をしているきびきび号について、事前に予約を受けることで需要に合わせた運行をする「<u>デマンド運行</u>」のしくみを導入する。 なお、現行の路線定期運行と、事前予約により自由な経路で運行する区域運行の両方に需要があることが想定されるため、<u>曜日や時間帯によって異なる運行方法を使い分けること</u>も検討する。 図表 移動支援車「きびきび号」（奄美新聞より） 
事業のポイント	・ 停留所を設定することで効率よく、また予約を受けることなく運行できるものの、高齢者にとって自宅から停留所までの移動が大きな負担となっているため、<u>利用者の自宅近くまで配車することによるサービスの利便性向上を図る。</u> ・ ハナハナビーチリゾートや QuruGuru を運行区域に含め、<u>観光二次交通を強化する。</u>
実施主体	大和村
開始時期	令和8年度

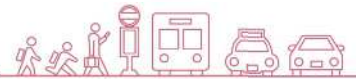
第9章 | 大和村地域公共交通計画



事業 03

日本版ライドシェアの導入検討

関連する基本方針	基本方針Ⅱ すべての人にとって利便性の高い地域交通の構築
内容	本村にはタクシー事業者がなく、タクシーを利用するハードルが高くなっている。日本版ライドシェアの制度のなかで、本村の住民をドライバーとして登用し、本村における移動利便性を向上させることを検討する。 図表 日本版ライドシェアの導入（伊佐市） 
事業のポイント	・ 本村で日本版ライドシェアを実施するためには、村外のタクシー事業者が運行を管理する必要がある。タクシー事業者との意見交換を重ね、<u>運行管理の方法や安全性、事業性の確保について十分に協議する。</u> ・ 日本版ライドシェアを導入する場合、本村の住民をドライバーとして登用し、<u>雇用創出につなげる。</u>
実施主体	住民、交通事業者、大和村
開始時期	令和8年度（検討）



事業 04

奄美空港との交通アクセス強化

対象地域

基本方針Ⅱ すべての人にとって利便性の高い地域交通の構築

内容

奄美空港を中心としたその前後の移動を円滑化する「JAL MaaS」との連携により、空港と本村との交通アクセスを強化する。

図表 奄美大島における「JAL MaaS」



事業のポイント

- ・ 空港と本村の交通アクセスを強化することで観光客の誘致につなげるだけでなく、住民の生活利便性向上も併せて実現する。

実施主体

大和村

開始時期

令和7年度

第9章 | 大和村地域公共交通計画



事業 05

地域交通の整備による「健康なまちづくり」の推進

対象地域	基本方針Ⅰ 運営体制の一元化による持続可能な地域交通の構築
内容	「事業案 02 きびきび号の一部デマンド運行化」等の取組みによって村内での移動利便性を高め、高齢者を中心とする村民の外出や村内温泉施設の利用を促し、「健康なまちづくり」を推進する。 図表 ご当地体操「すなおにきびきび体操」の様子  きびきびきびきび きびきびきびきび
事業のポイント	・ ご当地体操である「すなおにきびきび体操」やレジャー施設「ハナハナビーチリゾート」等、本村の持つ資源を公共交通と組み合わせながら、<u>住民が楽しく健康増進に取り組めるまちづくり</u>を推進する。
実施主体	住民、交通事業者、大和村
開始時期	令和8年度

第9章 | 大和村地域公共交通計画



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9章 | 大和村地域公共交通計画



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9章 | 大和村地域公共交通計画



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

第9章 | 大和村地域公共交通計画



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
開始時期	令和7年度

第9章 | 大和村地域公共交通計画



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Ⅱ すべての人にとって利便性の高い地域交通の構築 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
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り組み推進

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り組みを推進する。 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り組みを推進する。 - 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り組みを検討する。
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
開始時期	令和7年度（検討）

第9章 | 大和村地域公共交通計画



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
■ 大和村単独での検討・実施							
01	住民の移動を支える新たな運営体制の構築	大和村	■	▶	⇒	⇒	⇒
02	きびきび号の一部デマンド運行化	大和村	■	▶	⇒	⇒	⇒
03	日本版ライドシェアの導入検討	住民、交通事業者、大和村	■	■	■	■	■
04	奄美空港との交通アクセス強化	大和村	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
05	地域交通の整備による「健康なまちづくり」の推進	住民、交通事業者、大和村	■	▶	⇒	⇒	⇒
■ 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等	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
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	■	■	■	■	■

