



宇検村地域公共交通計画



令和
7 年度 ▶ **11** 年度
令和

〈 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	12
5	観光動向	14
6	その他の地域概況	16

第3章 上位・関連計画の整理

1	第6次宇検村総合振興計画	18
2	第二次宇検村まち・ひと・しごと創生 総合戦略	19
3	ゼロカーボンシティ宣言	19

第4章 公共交通の運行状況

1	本村の公共交通	20
2	マジンスローカーの運行状況	22
3	廃止代替バスの運行状況	23

第5章 住民アンケート

1	アンケート概要	24
2	アンケート結果	25

第6章 学生アンケート

1	アンケート概要	57
2	アンケート結果	58

第7章 マジンスローカー利用者アンケート

1 アンケート概要	63
2 アンケート結果	63

第8章 ポイントの整理

1 調査結果のポイント整理	67
2 地域公共交通計画の方向性	74

第9章 宇検村地域公共交通計画

1 基本方針	75
2 将来像	76
3 計画の区域	77
4 計画の期間	77
5 計画の目標	77
6 計画の達成状況の評価	78
7 目標を達成するための事業（宇検村単独での検討・実施）	82
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）	87



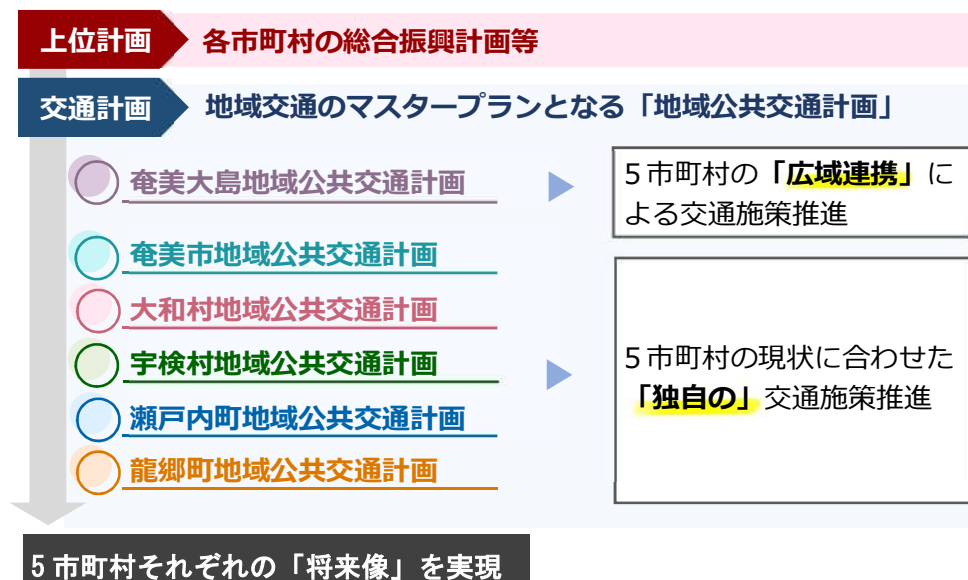
1 計画策定の目的

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、大和村、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 1,621 人（令和 2 年）、面積 103.07km² となっており、奄美大島 5 市町村の中で大和村に次いで 2 番目に人口が少ない。深く入り組んだ入り江である焼内湾を有し、この焼内湾に沿って集落が点在している。大和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

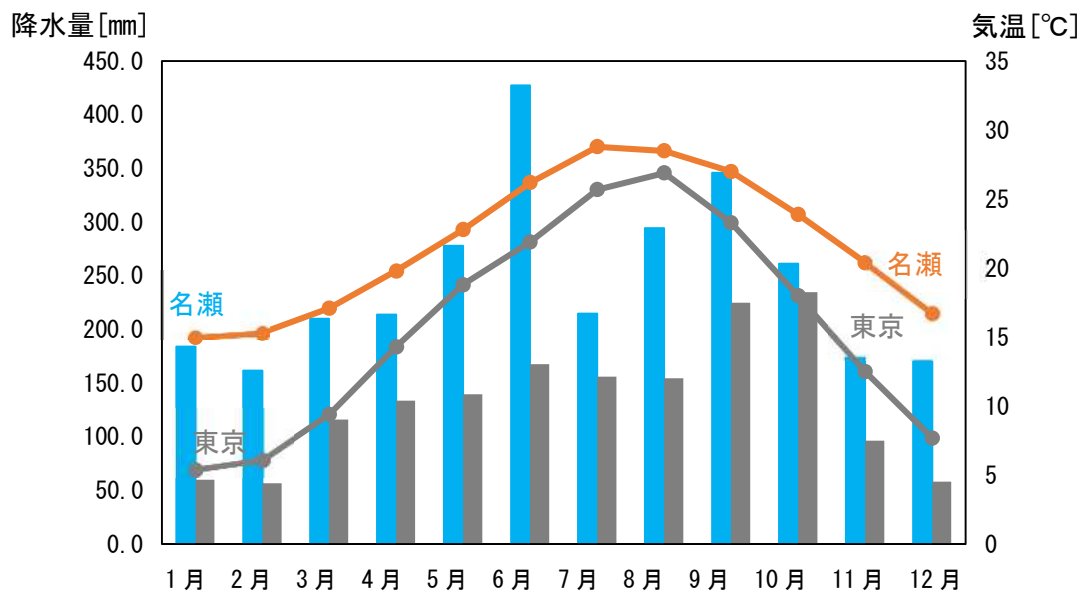


(2) 気候

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

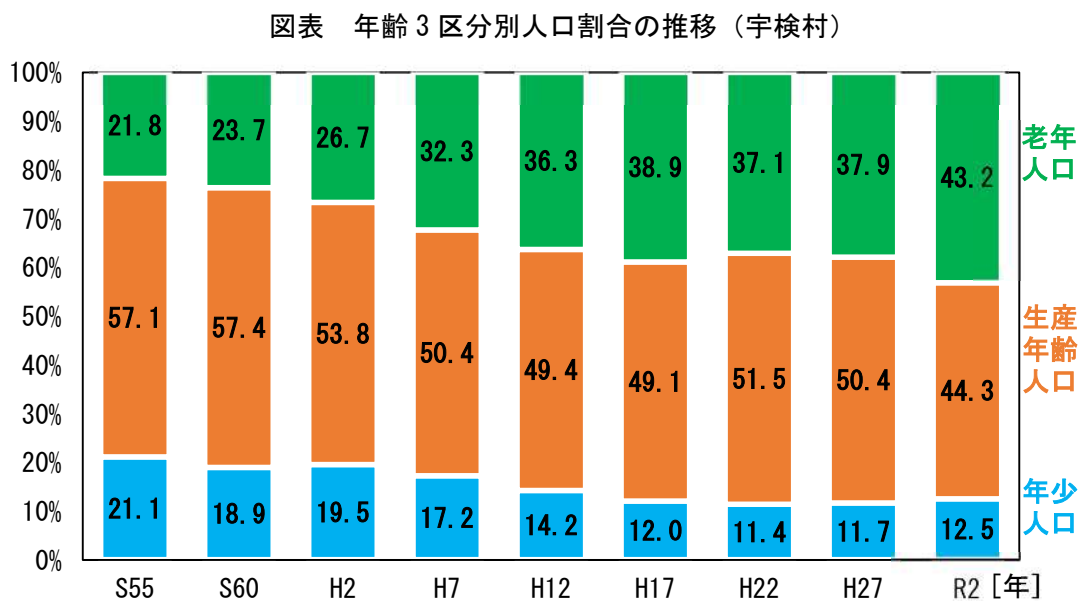
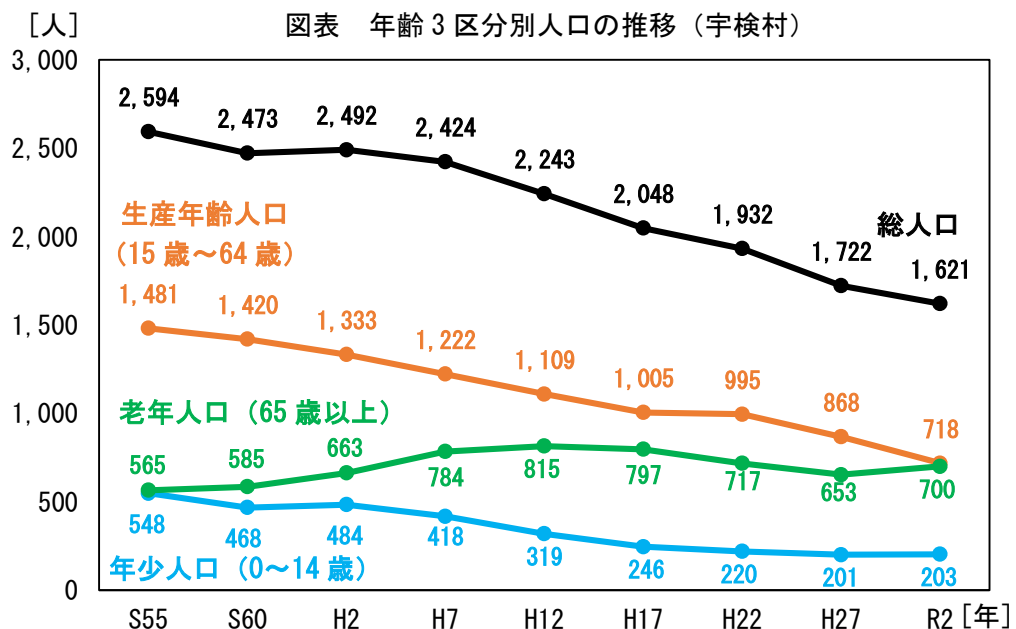


2 人口

(1) 人口動態

本村の総人口について、昭和55年（2,594人）から令和2年（1,621人）までの間に30%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減少傾向にあるが、65歳以上の老年人口は全体として横ばいであり、直近の平成27年（653人）から令和2年（700人）では増加している。

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

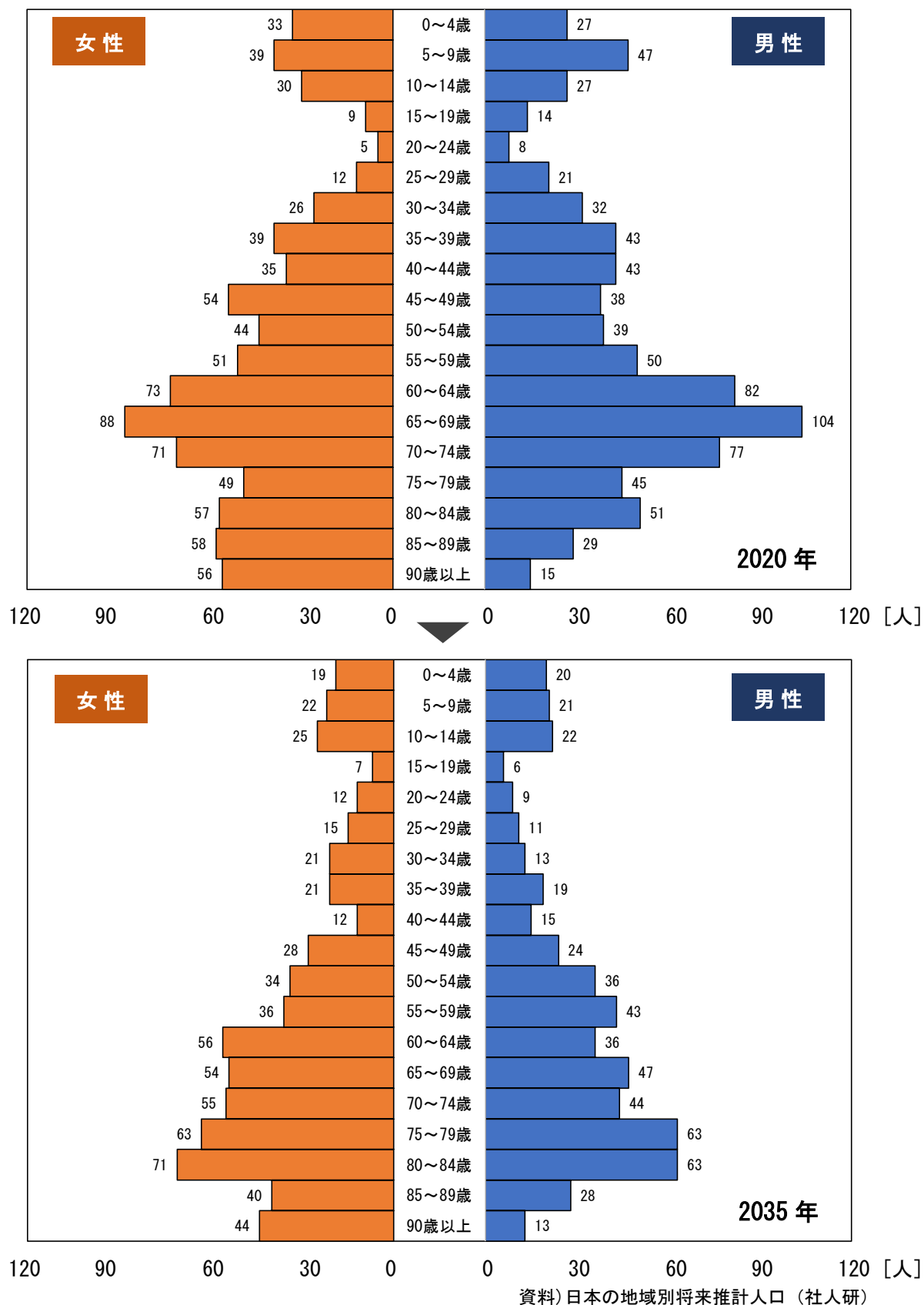


資料) 国勢調査

第2章 | 地域概況



図表 人口ピラミッド（宇検村、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

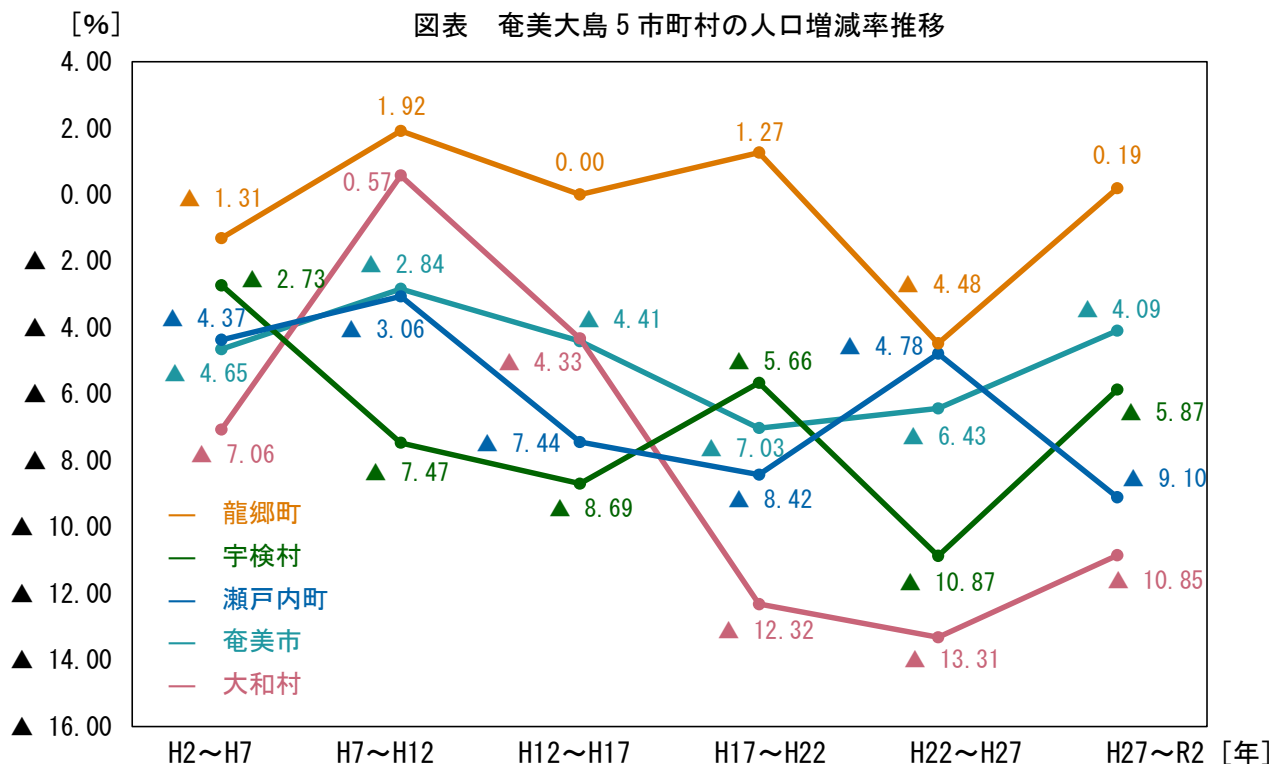
奄美大島 5 市町村の人口推移をみると、平成 2 年から令和 2 年にかけてすべての自治体で人口が減少しており、特に大和村、宇検村において人口減少率が高くなっている。

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

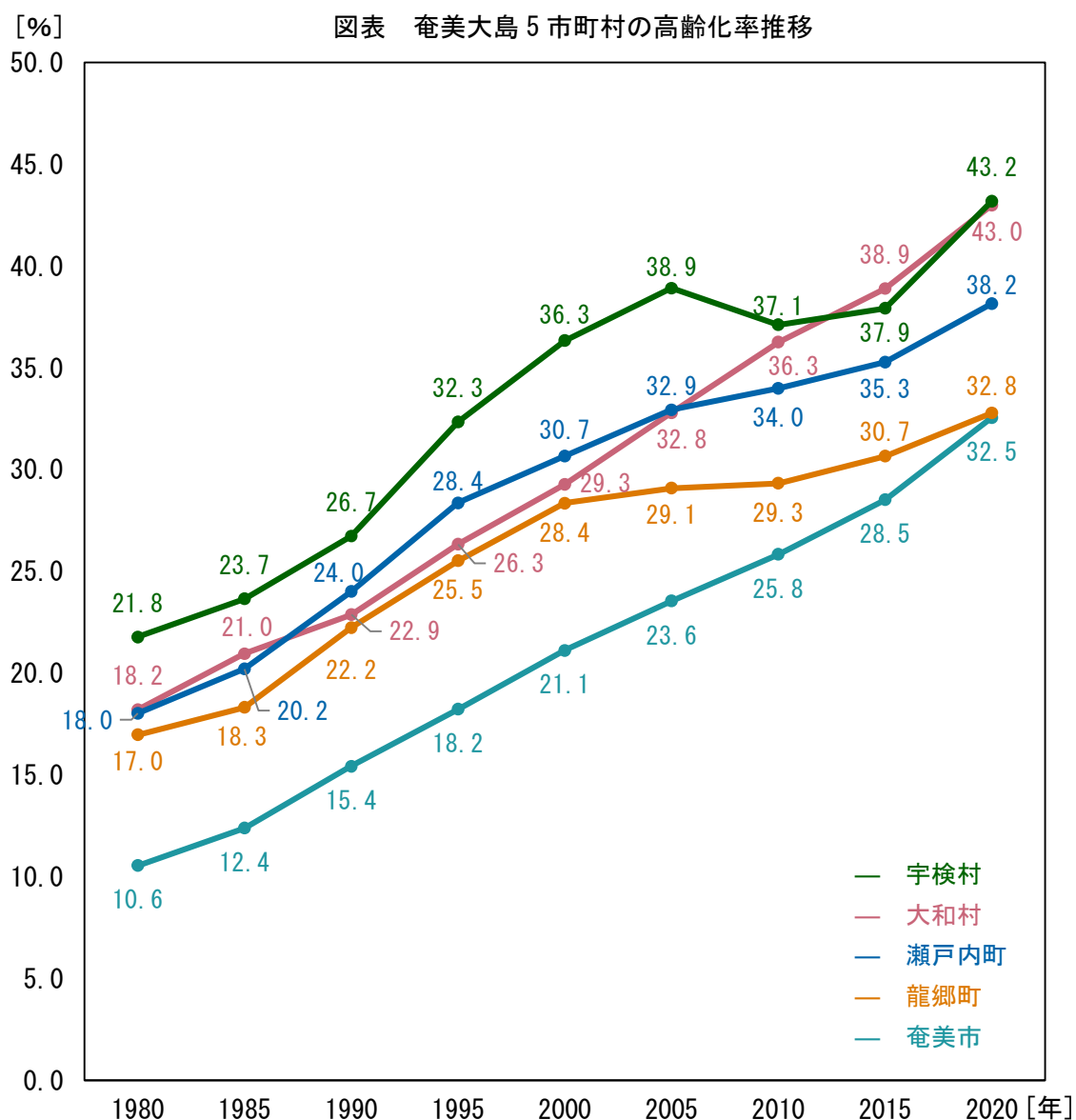


第2章 | 地域概況



(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

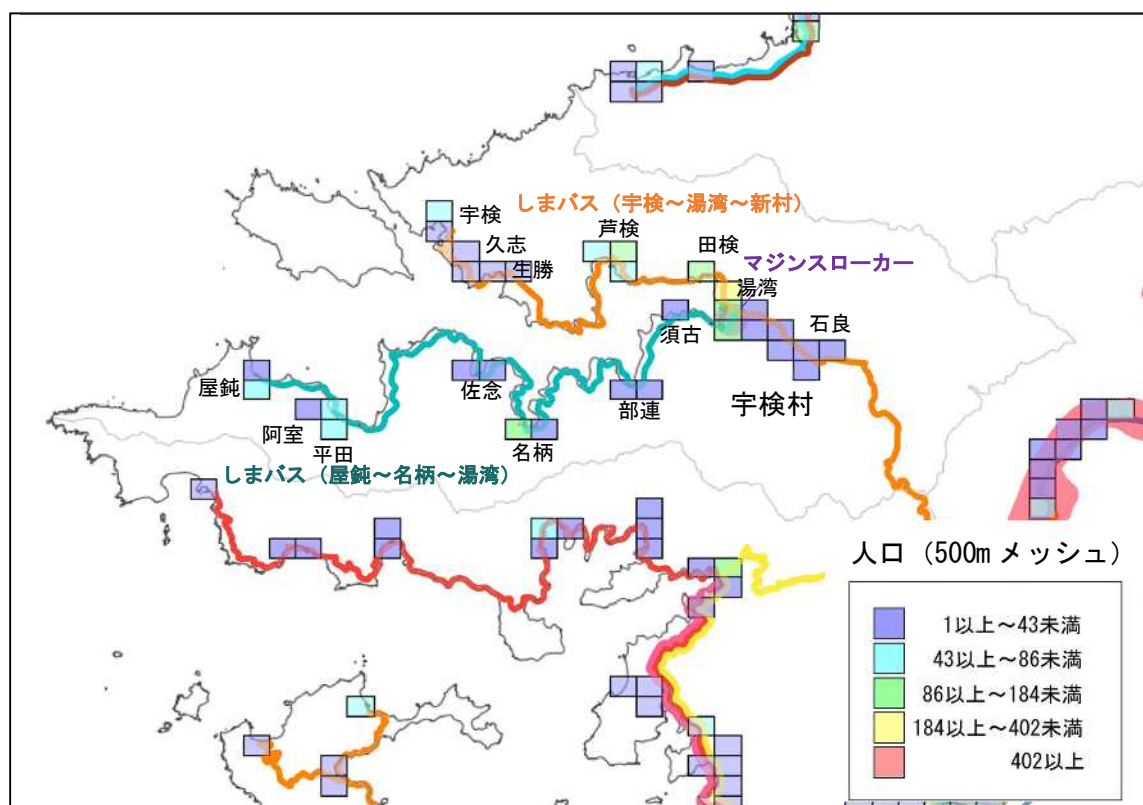


(4) 人口分布

本村の人口分布をみると、焼内湾沿いに集落が点在しており、特に湯湾や芦検、田検、名柄に人口が集積している。

本村を通る公共交通と併せて確認すると、しまバスも焼内湾沿いを運行しており、集落の分布と運行経路が重なっている。しかし、宇検方面、屋鈍方面の両系統とも、平日8便（4往復）、土日6便（3往復）と運行便数が限られており、時間的な交通空白が発生していると言える。その他の公共交通としてマジンスローカーが運行しているものの、運行区域は湯湾地区に限られており、しまバスの補完的な機能は有していない。

図表 人口分布と公共交通（宇検村）



※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92人と最も多く、次いで大和村が25人、瀬戸内町が24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63人と最も多く、次いで瀬戸内町が24人、龍郷町が3人となっている。奄美市、大和村については、本村への流入が本村からの流出を大きく上回っている点が特徴となっている。

図表 宇検村への通勤・通学者数（令和2年）



自治体	宇検村へ [人]
奄美市	92
大和村	25
瀬戸内町	24
龍郷町	4

図表 宇検村からの通勤・通学者数（令和2年）



自治体	宇検村から [人]
奄美市	63
瀬戸内町	24
龍郷町	3
鹿児島市	2
大和村	2

第2章 | 地域概況



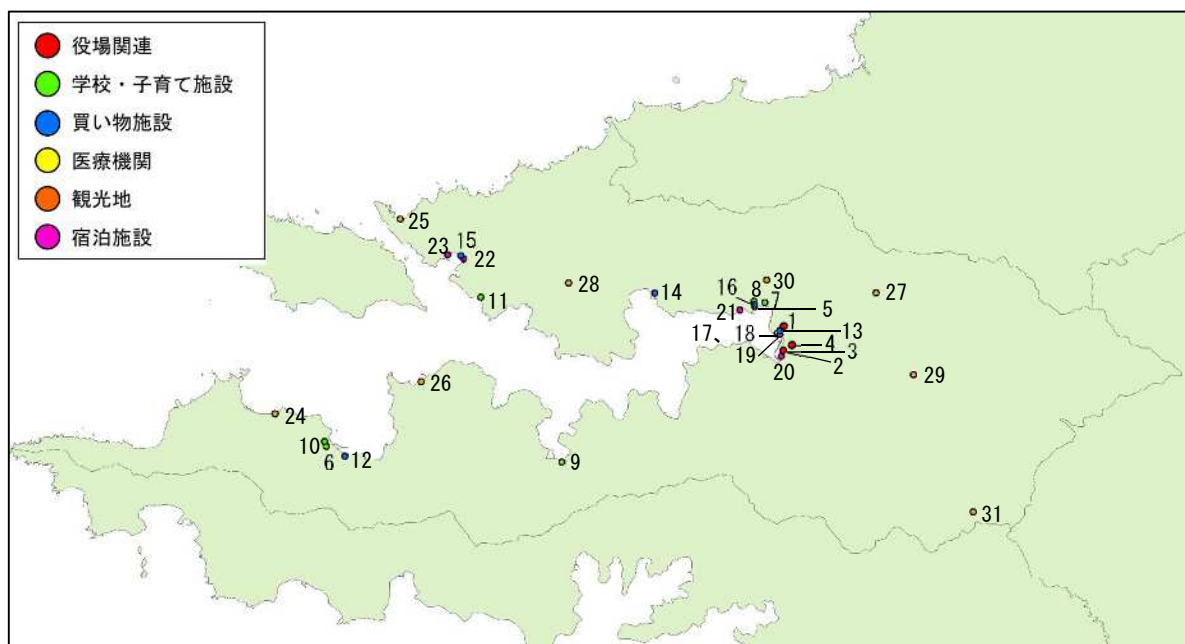
3 移動目的地となる主な施設の状況

(1) 主な施設の状況

主な施設の状況は以下の通りとなっている。

図表 主な施設の状況

役場・行政関連施設		医療施設	
1	宇検村役場	17	宇検診療所
2	宇検村教育委員会	18	宇検診療所歯科
3	大島地区消防組合宇検消防分駐所	宿泊施設	
4	瀬戸内警察署宇検駐在所	19	丸太旅館
学校・子育て施設		20	やけうちの宿
5	田検保育所	21	たつみ荘
6	阿室へき地保育所	22	みんなのいえ
7	田検小学校	23	マリンアーゴ
8	田検中学校	観光地	
9	名柄小中学校	24	屋鈍海岸
10	阿室小中学校	25	船越海岸
11	久志小中学校	26	タエン浜海水浴場
買い物施設		27	湯湾岳公園
12	平田商店	28	峰田山公園
13	安野商店	29	アランガチの滝
14	芦検商店	30	四級親水公園
15	宇検商店	31	赤土山公園
16	ちから屋		



第2章 | 地域概況



(2) 主な施設と公共交通

役場や行政関連施設、医療施設は湯湾地区に集中しており、マジンスローカーや路線バスでアクセス可能となっている。また、学校や子育て施設、買い物施設、宿泊施設は村内に点在しながらも県道沿いに立地しており、同じく路線バスで利用しやすい環境が整っている。一方、観光地の一部は県道から離れた場所に位置しており、公共交通でのアクセスは難しくなっている。

図表 主な施設と公共交通



図表 アランガチの滝



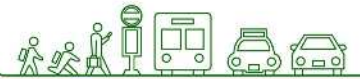
宇検村役場から車で8分程度
しまバスで石良停留所下車、徒歩24分程度

図表 船越海岸



宇検村役場から車で25分程度

第2章 | 地域概況

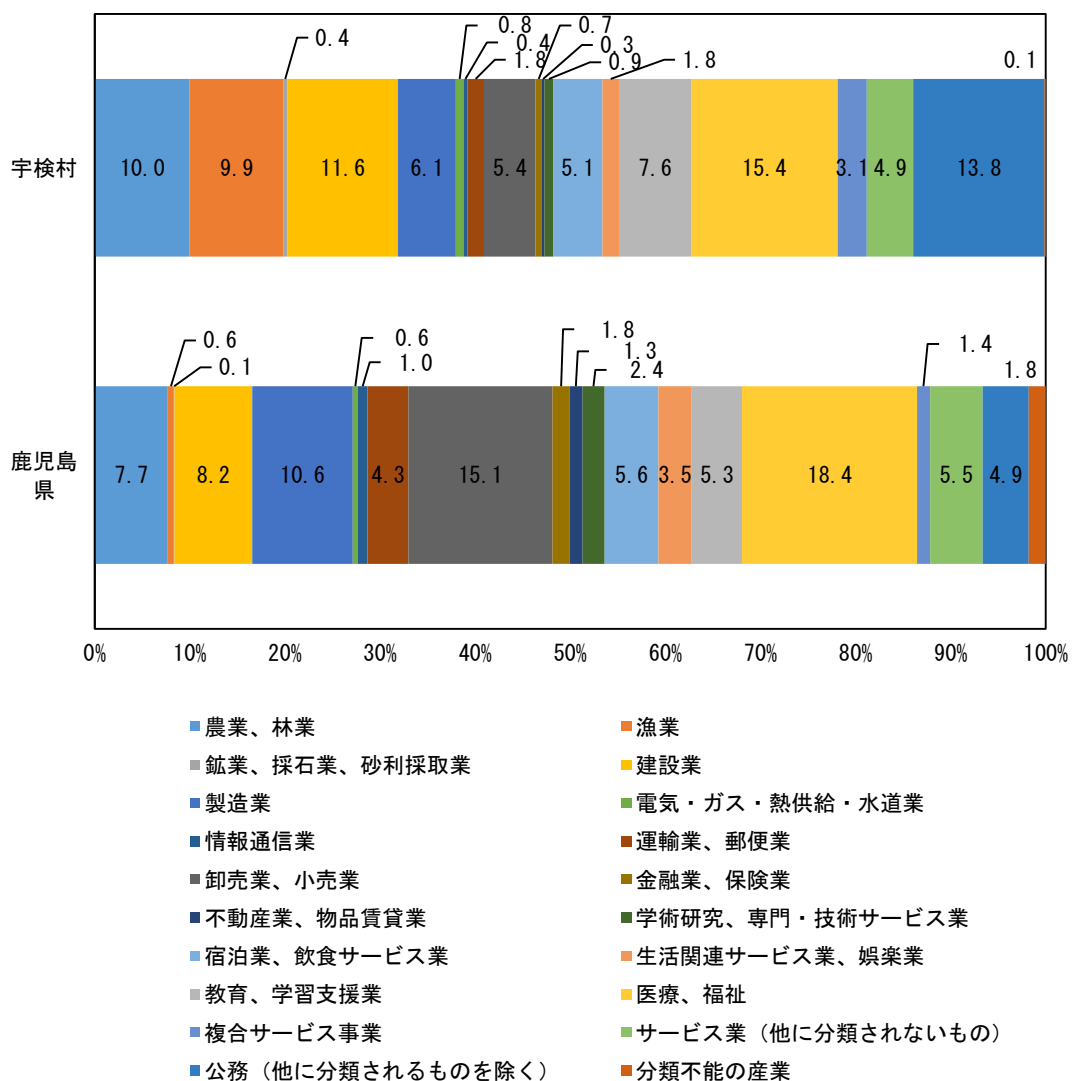


4 産業動向

(1) 産業別就業者数

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「漁業」、「建設業」、「公務」等の割合が高くなっている。特に「漁業」は県全体の0.6%に対して本村が9.9%と著しく高くなっている。

図表 宇検村及び鹿児島県の産業別就業者数（令和2年）



資料）国勢調査

第2章 | 地域概況



(2) 本村における漁業

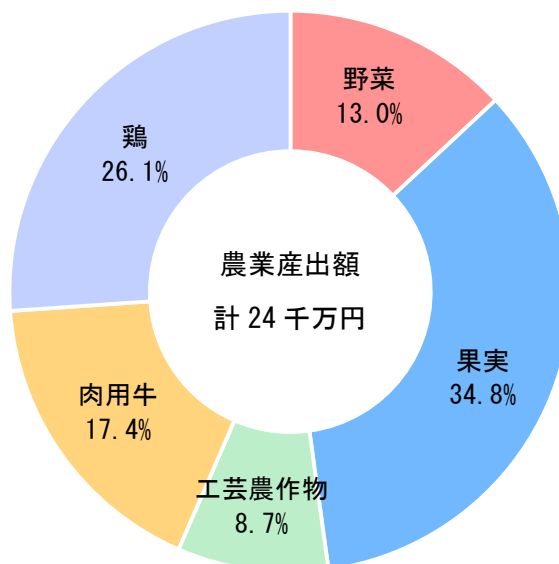
焼内湾においてクルマエビや真珠の養殖が行われているほか、最近ではモズクの養殖も再開され、本村特産品としての普及が期待される。また、芦検集落においては、網を仕掛けて回遊する魚（ムロアジ類等）が入ると口を閉める伝統漁法「待ち網漁」が残っている。

本村では、焼内湾を挟んで対岸に移動する際の手段として船が多用されていた過去もあり、本村の伝統、文化を現代の交通施策、観光施策のなかで活用することの検討も重要となる。

(3) 本村における農業

本村の令和3年農業部門別産出額割合をみると、「果実」が34.8%と最も高く、次いで「鶏」が26.1%、「肉用牛」が17.4%と高くなっている。果実についてはタンカンやパッションフルーツの栽培が盛んであり、「うけんブランド」の確立を目指した取り組みが行われている。

図表 令和3年農業部門別の産出額割合



資料) 令和3年市町村別農業産出額推計

第2章 | 地域概況

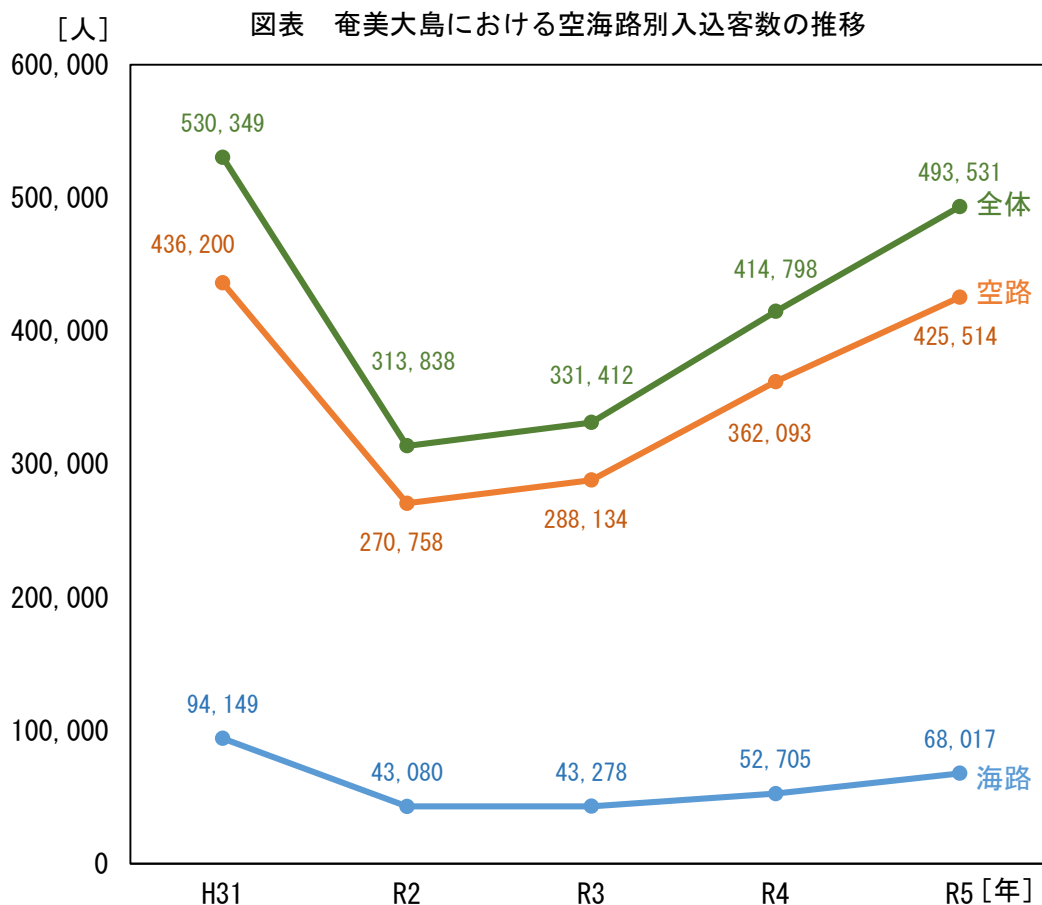


5 観光動向

(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。



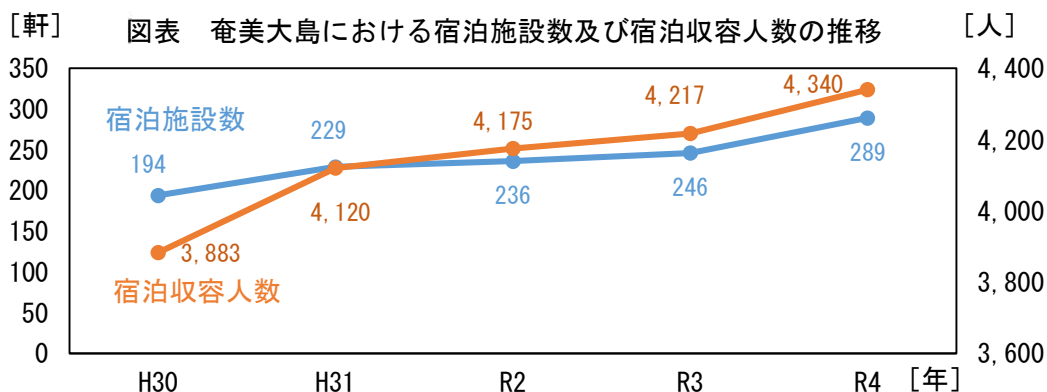
資料) 奄美群島観光の動向[令和5年] (一般社団法人奄美群島観光物産協会・鹿児島県大島支庁)

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。

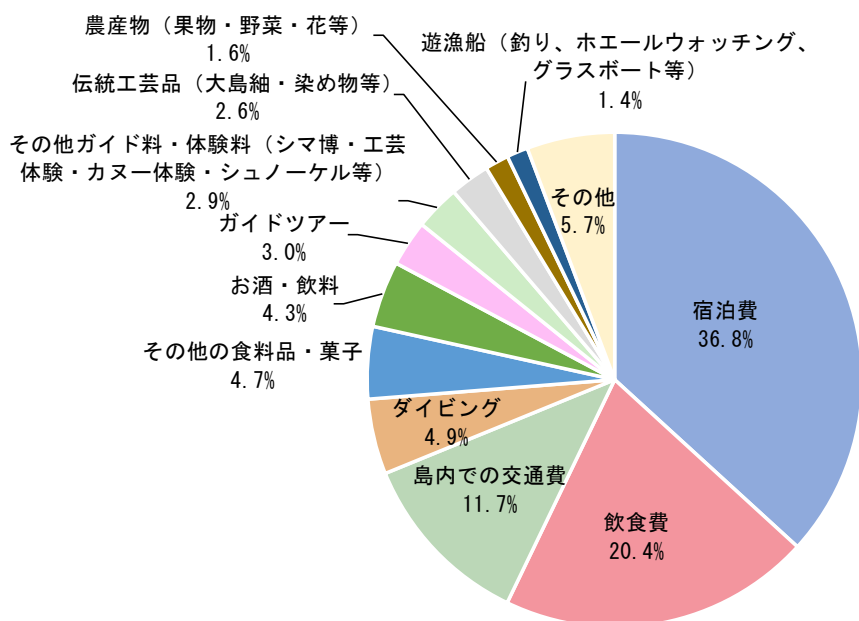


資料) 奄美群島観光の動向 (鹿児島県大島支庁)

(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。

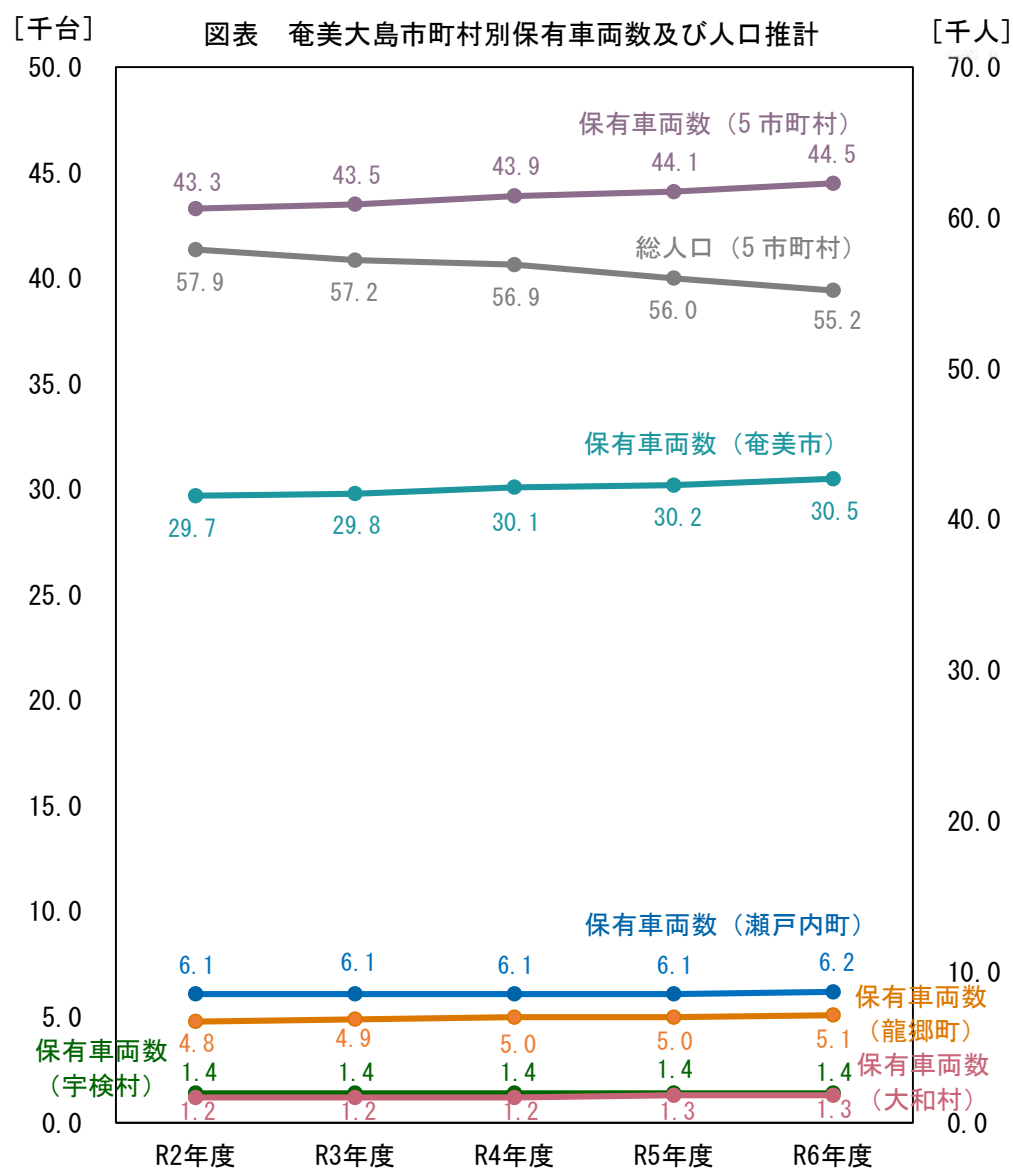
第2章 | 地域概況



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

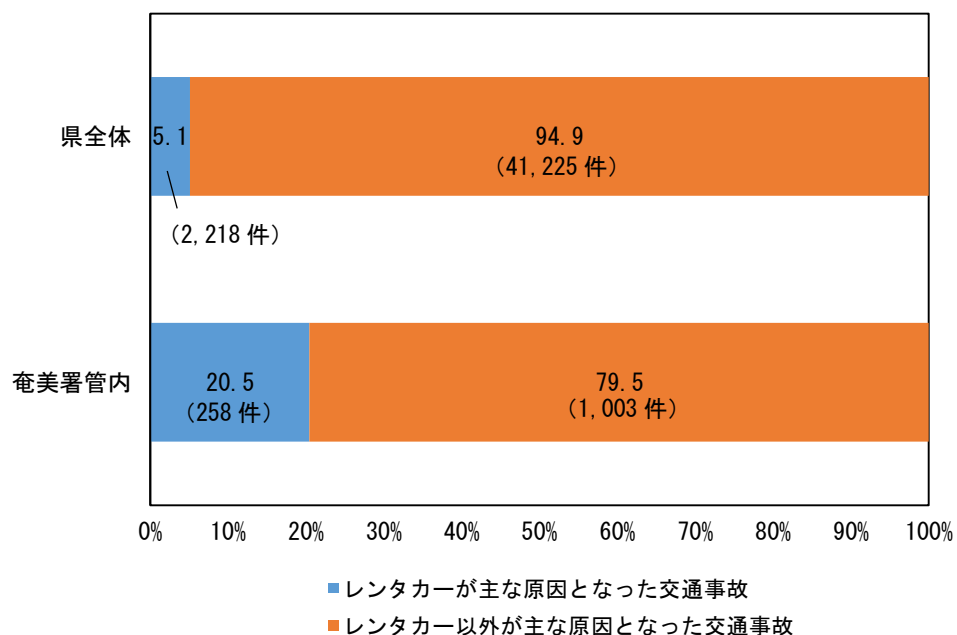
第2章 | 地域概況



(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 第6次宇検村総合振興計画

(1) 計画の期間

基本構想の期間は令和5年から令和14年と
なっている。基本計画は前期が令和5年から令和9
年、後期が令和10年から令和14年となっている。

図表 第6次宇検村総合振興計画



(2) 将来像

「奄美の自然・歴史・文化がきらめく 焼内湾を
包む結いのところでつながるむら うけん」を将来
像とする。むらに住む人、むらで活動する人、
行政のそれぞれがともにづくり、つながり、支え
あい、むら全体の課題を「わが事」と考え行動し、
安心して暮らせる 環境を整え、「幸せ」と「絆」
を実感でき、それぞれの立場できらりと輝くこと
ができるむらを目指すとしている。

(3) 基本方針

以下の6つを基本方針として定めている。

- 基本方針1 きらりと光る稼げる産業を育てるむらづくり
- 基本方針2 快適な生活を支えるむらづくり
- 基本方針3 魅力あふれる「人と自然」が調和するむらづくり
- 基本方針4 健やかでぬくもりのある支えあいのむらづくり
- 基本方針5 ふるさとを愛し、未来へはばたく心豊かでたくましい
人を育むむらづくり
- 基本方針6 村民と共に、力強い自治をつくるむらづくり

(4) 宇検村地域公共交通計画と関連する内容

「基本方針2 快適な生活を支えるむらづくり」において、「施策 2-2 交流と
安全を支える交通基盤の整備」を定めている。本施策の具体的な取組みとして
「公共交通機関の維持と利便性の向上」を挙げており、グリーンスローモビリティ
や路線バスの利便性向上、観光分野での活用等に努めるとしている。

第3章 | 上位・関連計画の整理



2 第二次宇検村まち・ひと・しごと創生総合戦略

(1) 計画の期間

令和2年度から令和6年度が計画期間となっている。

(2) 基本目標

以下の4つを基本目標として定めている。

基本目標1 地方における安定した雇用を創出する

基本目標2 地方への新しいひとの流れをつくる

基本目標3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる

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

(3) 宇検村地域公共交通計画と関連する内容

「基本目標1 地方における安定した雇用を創出する」において、「公共交通ネットワーク再構築事業」や「グリーンスローモビリティ事業」を定めており、地域住民及び観光客の移動手段確保や高齢者の外出促進、コミュニケーション活性化につなげるとしている。

3 ゼロカーボンシティ宣言

本村は令和4年3月に「ゼロカーボンシティ宣言」を行い、2050年までに二酸化炭素の排出量実質ゼロを目指すことを宣言している。具体的な取組みとして、公用車としてのEV導入、また村内の公共交通としてグリーンスローモビリティ導入等の実績がある。

図表 ゼロカーボンシティ宣言式の様子





1 本村の公共交通

本村の公共交通として、廃止路線代替バス（㈱しまバスにより運行）及びマジンスローカー（運行は（一社）巡めぐる恵めぐるに委託）がある。廃止路線代替バスは奄美市方面へ移動するための地域間幹線系統として、マジンスローカーはバス停留所に接続して湯湾地区内を移動可能なフィーダー系統としての役割を担っている。

図表 マジンスローカー



図表 本村の公共交通



第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
しまバス（新村～湯湾～宇検）	地域間幹線	本村と奄美市新村をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（湯湾～屋鈍）	支線	湯湾でしまバス（新村～湯湾～宇検系統）と接続しており、屋鈍方面の支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
マジンスローカー	支線	湯湾でしまバス（新村～湯湾～宇検系統）と接続しており、湯湾地区で移動する際の支線としての役割を担っている。	運行範囲の拡大や観光面での活用を検討し、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
しまバス（新村～湯湾～宇検）	新村	湯湾	宇検	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※(株)しまバスにより運行	地方公共交通特別対策事業補助金
しまバス（湯湾～屋鈍）	湯湾	名柄	屋鈍	4条乗合	区域運行	廃止代替 ※(株)しまバスにより運行	地方公共交通特別対策事業補助金
マジンスローカー	—			79条（自家用有償旅客運送）	区域運行	宇検村 ※運行は（一社）巡めぐる恵めぐるに委託	フィーダー補助（見込み）

第4章 | 公共交通の運行状況



2 マジンスローカーの運行状況

(1) 運行概要

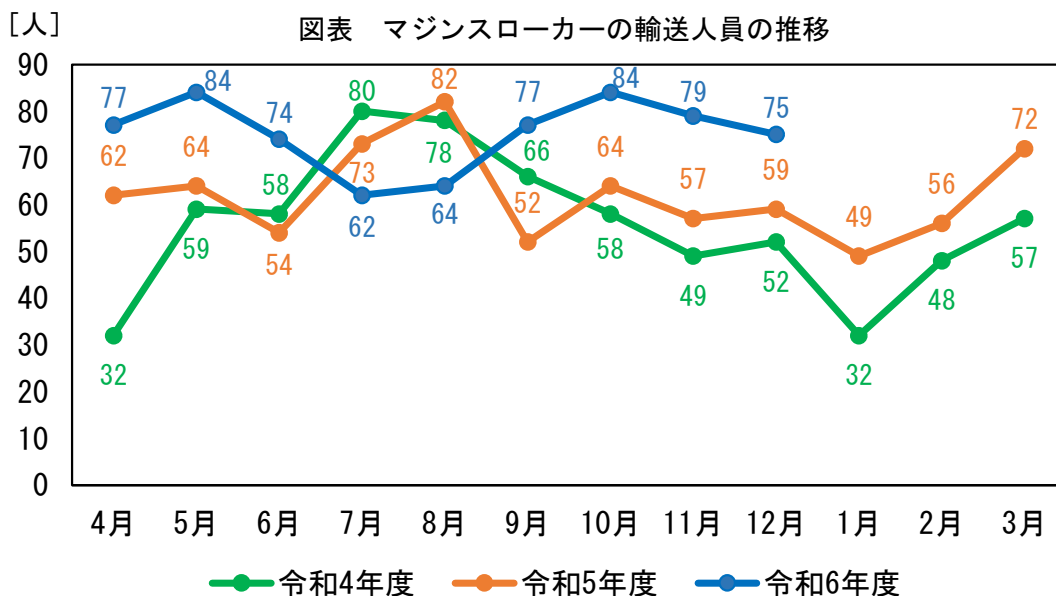
本村では廃止路線代替バスに接続する二次交通としてマジンスローカーが運行している。マジンスローカーはグリーンスローモビリティ（低速で運行する電気自動車）となっており、環境負荷が少ないという特徴がある。

9時30分から17時まで運行しており、朝1便目（9時30分ケンムンの館発、9時50分ケンムンの館着）のみダイヤ及び経路を定めている。1便目の運行後は、予約があった場合のみ、利用者が希望する区間（虹の園、農協、ケンムンの館、役場、湯湾バス停、診療所、漁協）で運行する。

村内では他に廃止路線代替バスが運行しているものの、運行経路、ダイヤが固定されているため、自由度の高い移動が可能なマジンスローカーが湯湾地区での有用な移動手段となっている。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

マジンスローカーの輸送人員の推移をみると、令和6年度では多くの月で過去2年度の同月を上回っている。令和4年度のサービス開始以来、利用者数は増加傾向にあると言える。観光面での活用に向けた実証実験も実施しており、今後さらなる利用者の増加が期待される。



第4章 | 公共交通の運行状況



3 廃止路線代替バスの運行状況

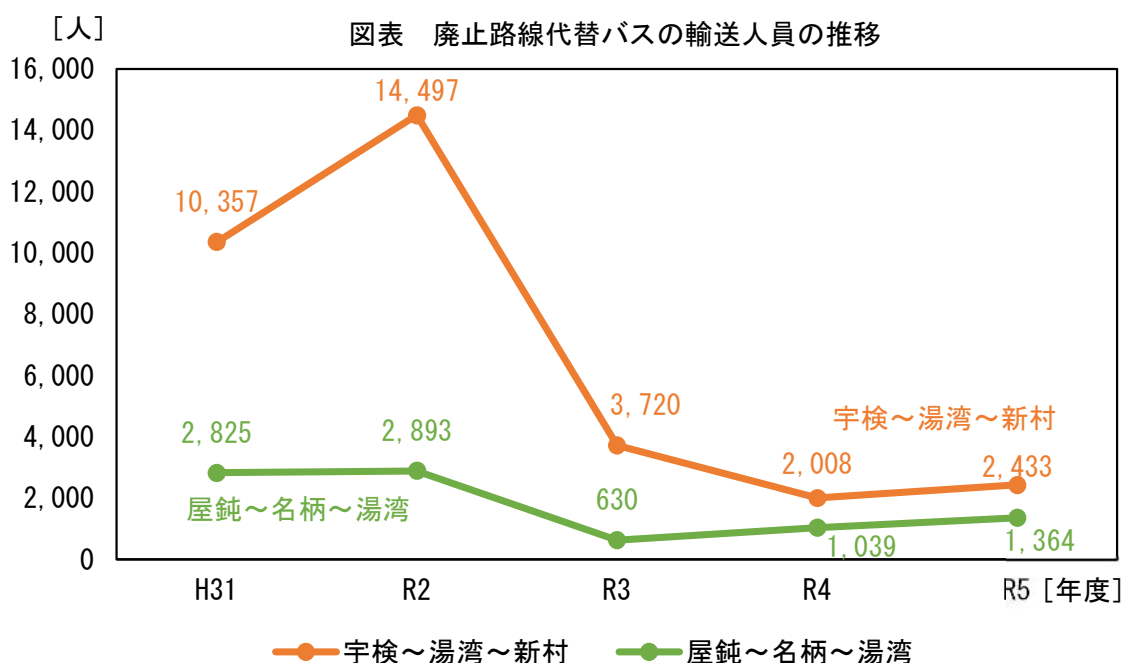
(1) 運行概要

しまバスの新村～湯湾～宇検系統は奄美市新村と本村をつなぐ地域間幹線系統となっている。また、新村において奄美市名瀬方面のバスと接続しており、乗り換えることで名瀬中心部に行くことが可能となっている。

湯湾～屋鈍系統は湯湾から屋鈍方面への支線となっている。新村～湯湾～宇検系統と湯湾で接続しており、乗り換えることで奄美市新村、また名瀬中心部まで行くことが可能となっている。なお、湯湾発屋鈍行きの最終便及び屋鈍発湯湾行きの始発便は予約が必要となっている。

(2) 利用状況

廃止路線代替バスの輸送人員の推移をみると、宇検～湯湾～新村は平成31年度、令和2年度の輸送人員が10,000人を超えているが、令和3年度以降急激に減少し、令和5年度には2,433人となっている。屋鈍～名柄～湯湾は宇検～湯湾～新村と比較して低い水準で推移しており、令和5年度で1,364人となっている。





1 アンケート概要

(1) 調査期間

令和6年8月15日～9月27日

(2) 目的

本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

878世帯（回答数323件、回収率36.8%）

(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

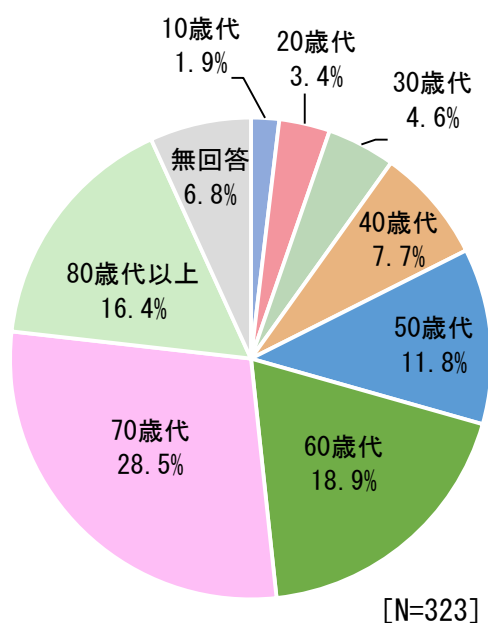


2 アンケート結果

(1) 基本項目

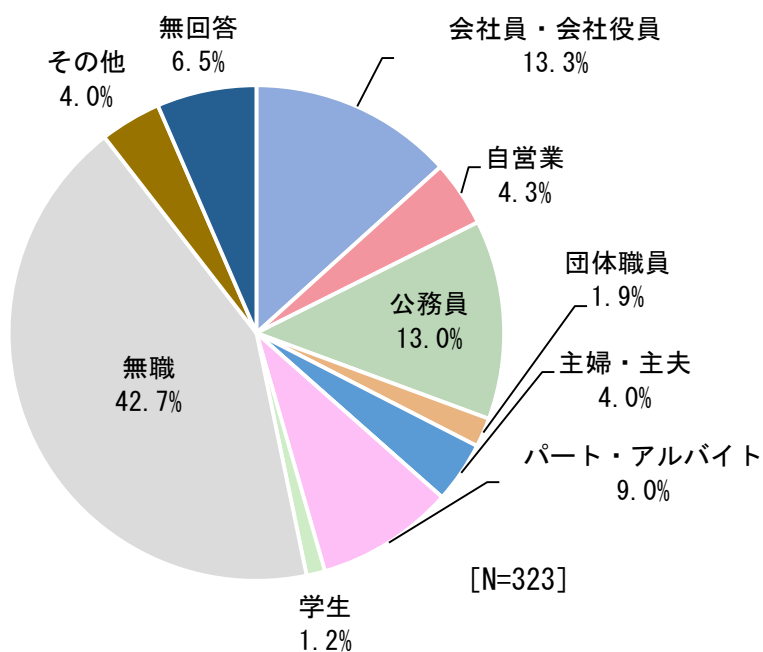
① 年代

年代について、「70 歳代」が 28.5%と最も多く、次いで「60 歳代」が 18.9%、「80 歳代以上」が 16.4%と多くなっている。



② 職業

職業について、「無職」が 42.7%と最も多く、次いで「会社員・会社役員」が 13.3%、「公務員」が 13.0%と多くなっている。

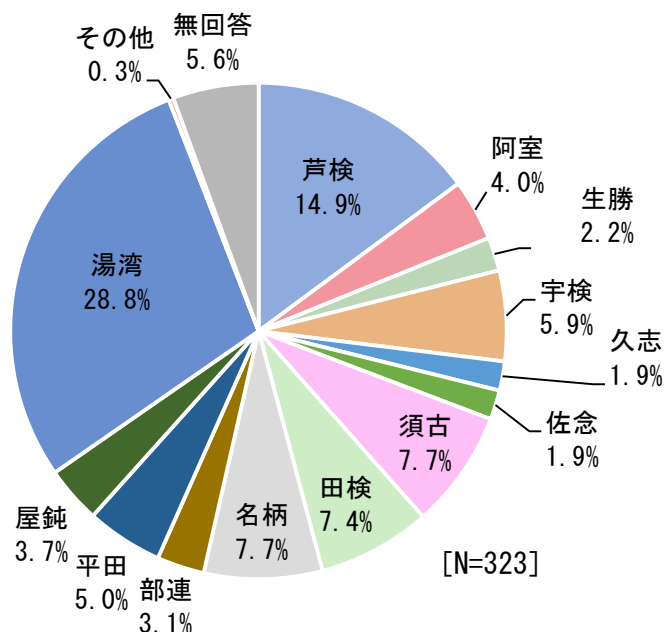


第5章 | 住民アンケート



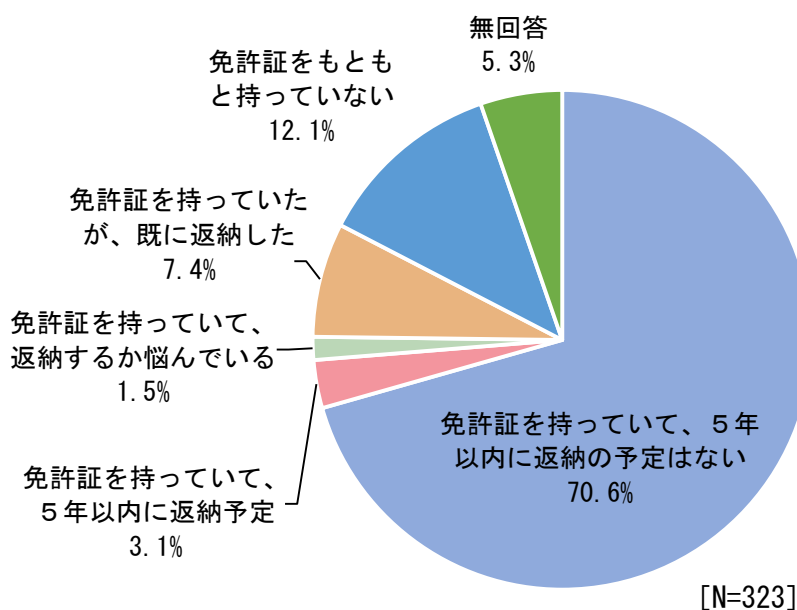
③ 居住地

居住地について、「湯湾」が 28.8%と最も多く、次いで「芦検」が 14.9%、「須古」、「名柄」が 7.7%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 70.6%と最も多く、次いで「免許証をもともと持っていない」が 12.1%、「免許証を持っていたが、既に返納した」が 7.4%と多くなっている。

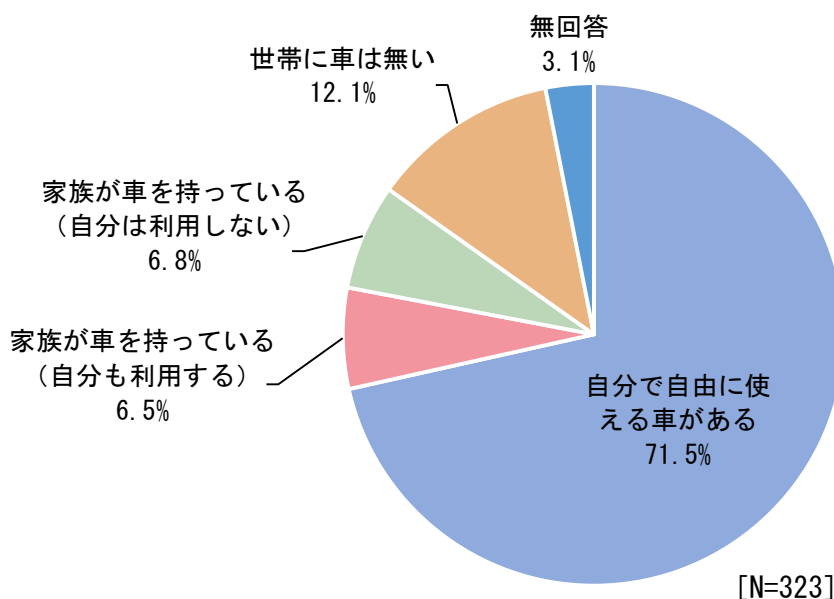


第5章 | 住民アンケート



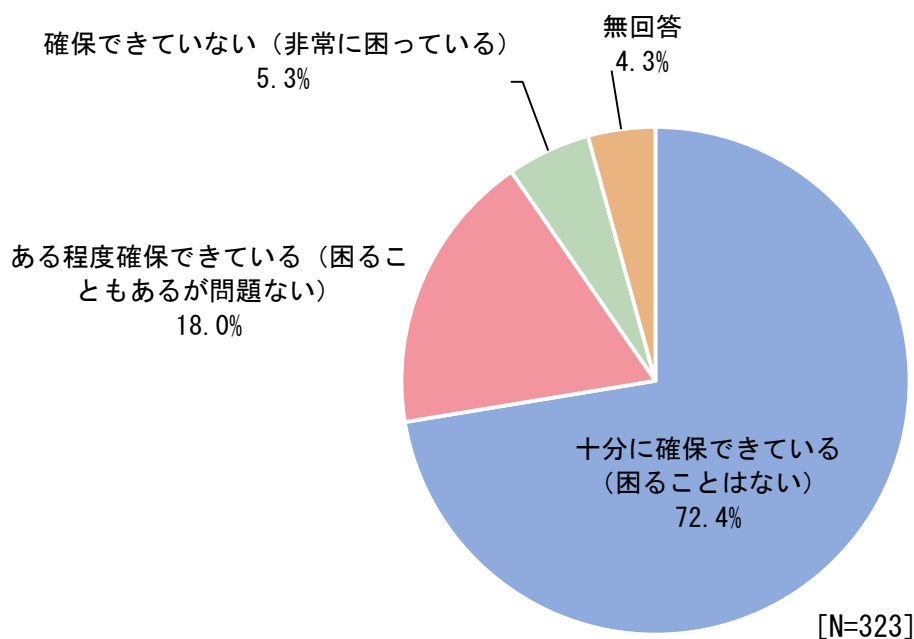
⑤ 車の保有状況

車の保有状況について、「自分で自由に使える車がある」が 71.5%と最も多く、次いで「世帯に車は無い」が 12.1%、「家族が車を持っている（自分は利用しない）」が 6.8%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 72.4%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 18.0%、「確保できていない（非常に困っている）」が 5.3%となっている。

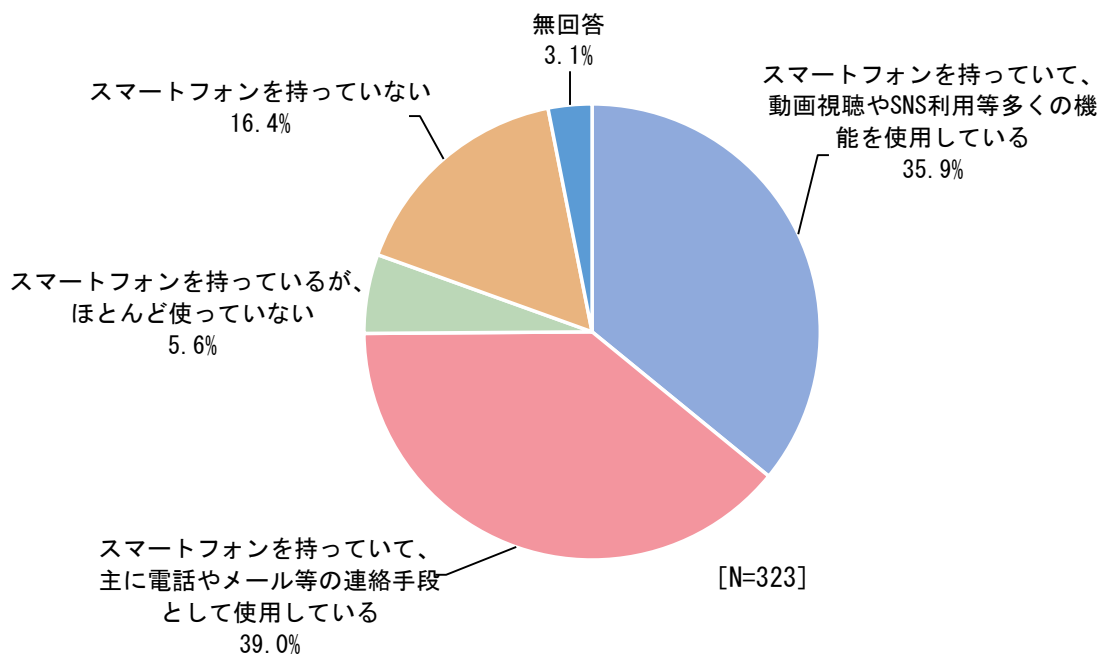


第5章 | 住民アンケート



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、主に電話やメール等の連絡手段として使用している」が 39.0%と最も多く、次いで「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 35.9%、「スマートフォンを持っていない」が 16.4%と多くなっている。



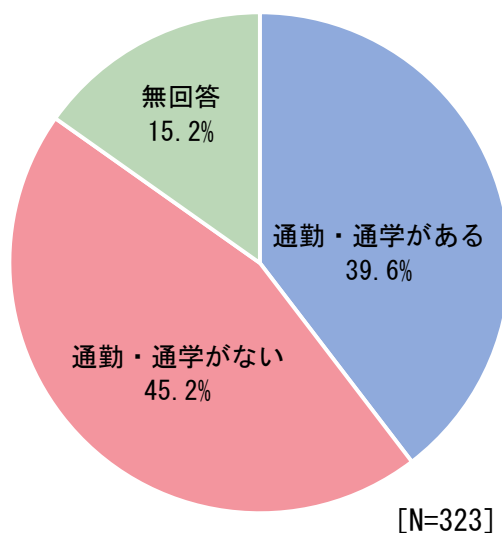
第5章 | 住民アンケート



(2) 通勤・通学時の移動について

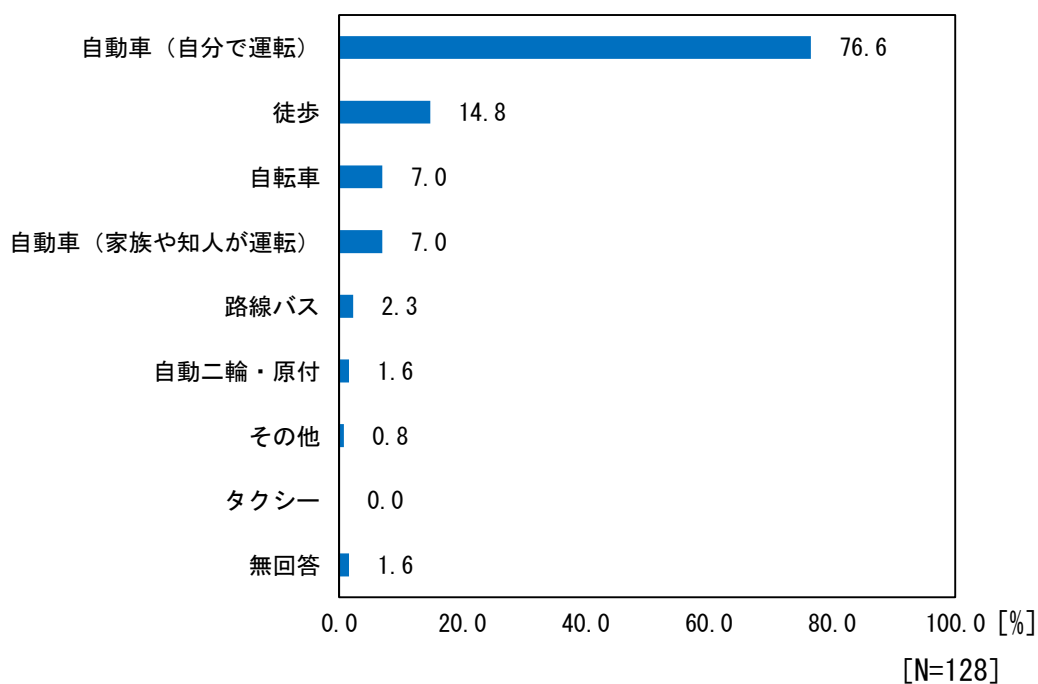
① 通勤・通学の有無

通勤・通学の有無について、「通勤・通学がある」が 39.6%、「通勤・通学がない」が 45.2%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 76.6%と最も多く、次いで「徒歩」が 14.8%、「自転車」及び「自動車（家族や知人が運転）」が 7.0%と多くなっている。

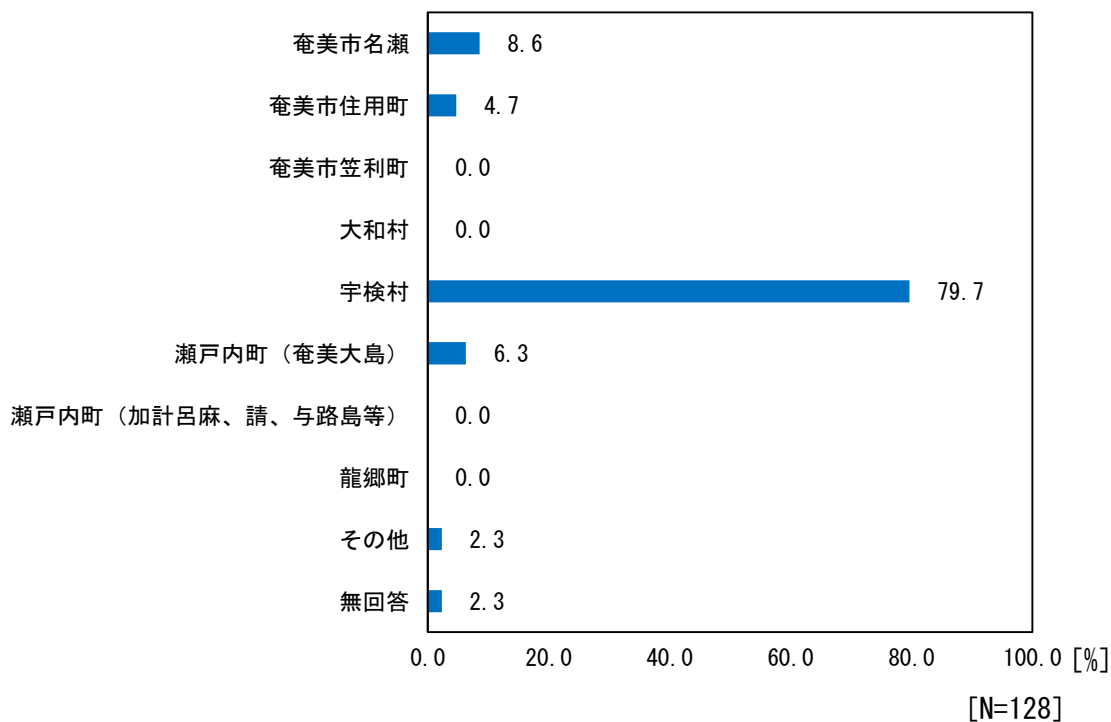


第5章 | 住民アンケート



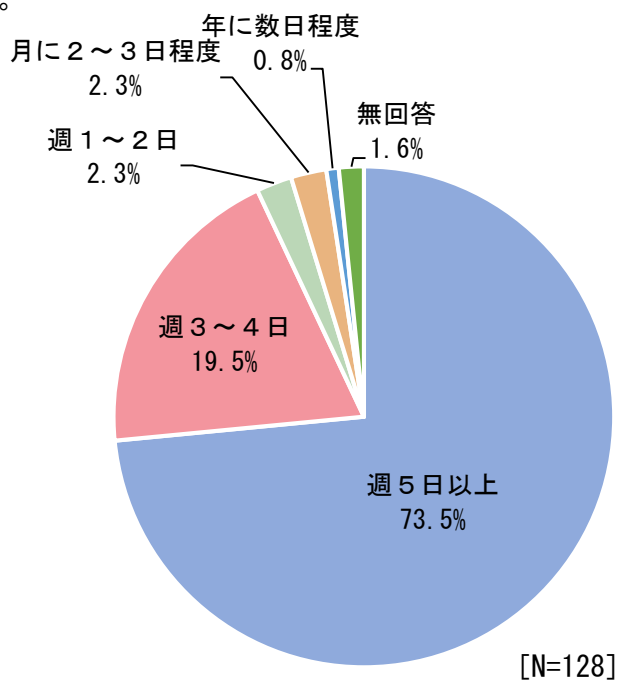
③ 通勤・通学先（複数回答）

通勤・通学先について、「宇検村」が 79.7%と最も多く、次いで「奄美市名瀬」が 8.6%、「瀬戸内町（奄美大島）」が 6.3%と多くなっている。

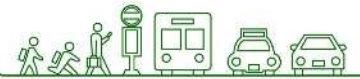


④ 通勤・通学の頻度

通勤・通学時の頻度について、「週5日以上」が 73.5%と最も多く、次いで「週3～4日」が 19.5%、「週1～2日」及び「月2～3日程度」が 2.3%と多くなっている。

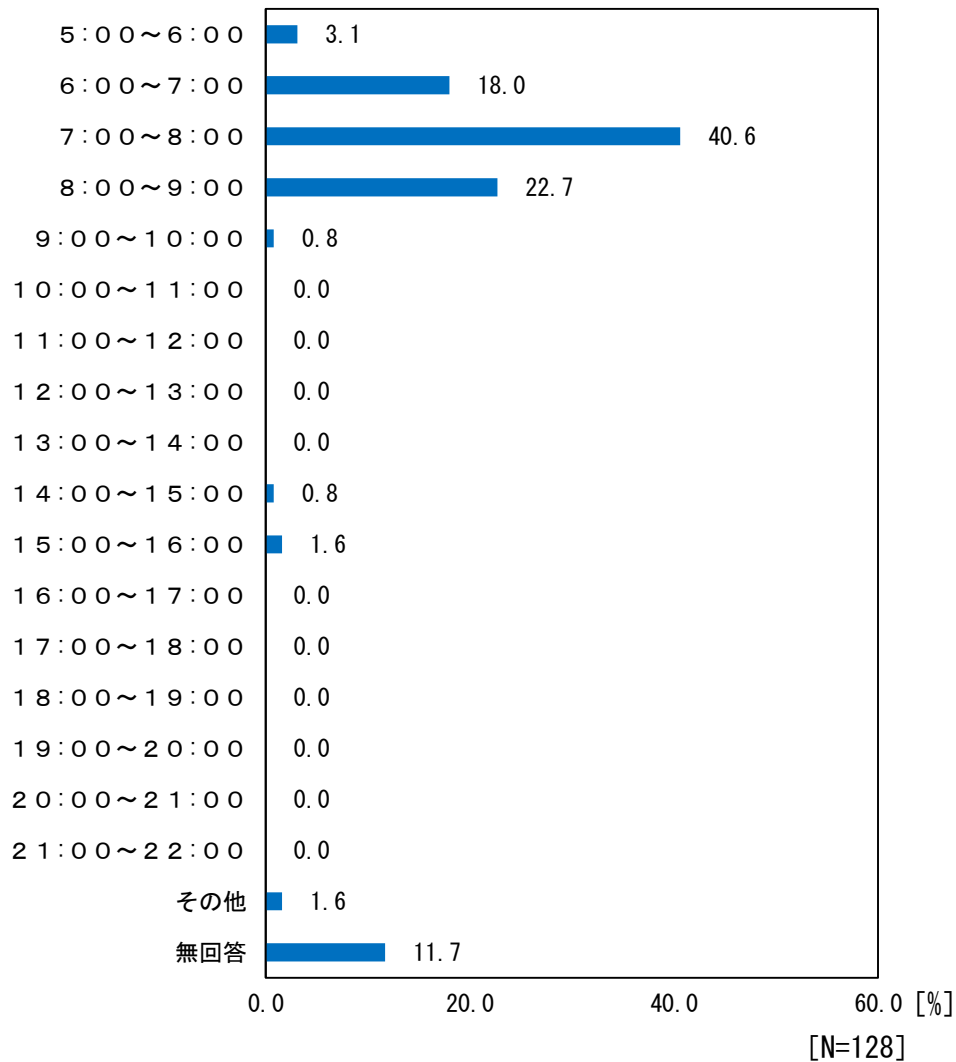


第5章 | 住民アンケート

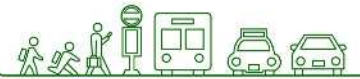


⑤ 通勤・通学時の出発時間（複数回答）

通勤・通学時の出発時間について、「7:00～8:00」が40.6%と最も多く、次いで「8:00～9:00」が22.7%、「6:00～7:00」が18.0%と多くなっている。

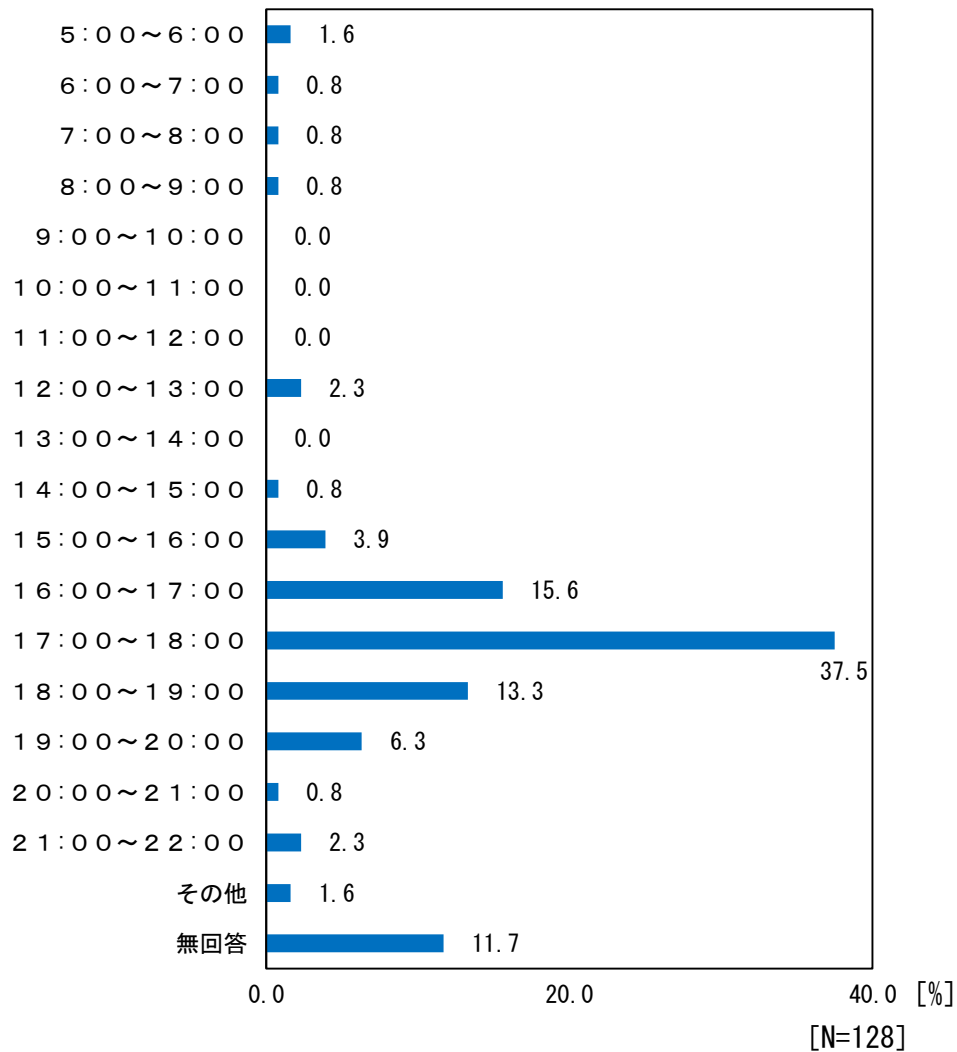


第5章 | 住民アンケート

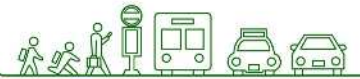


⑥ 通勤・通学時の帰宅開始時間（複数回答）

通勤・通学時の帰宅開始時間について、「17:00～18:00」が37.5%と最も多く、次いで「16:00～17:00」が15.6%、「18:00～19:00」が13.3%と多くなっている。

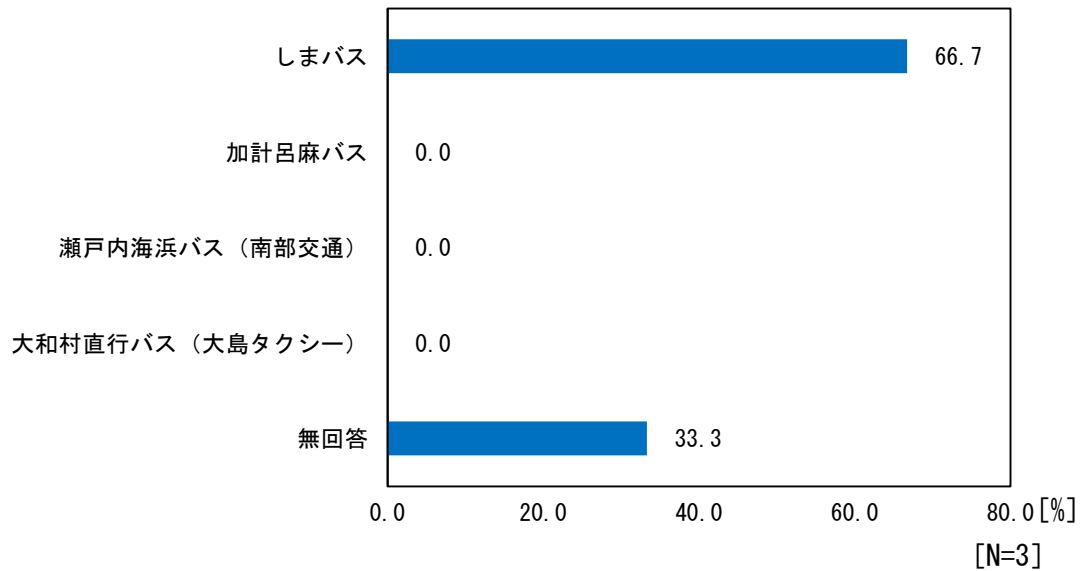


第5章 | 住民アンケート



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、「しまバス」が66.7%となっている。



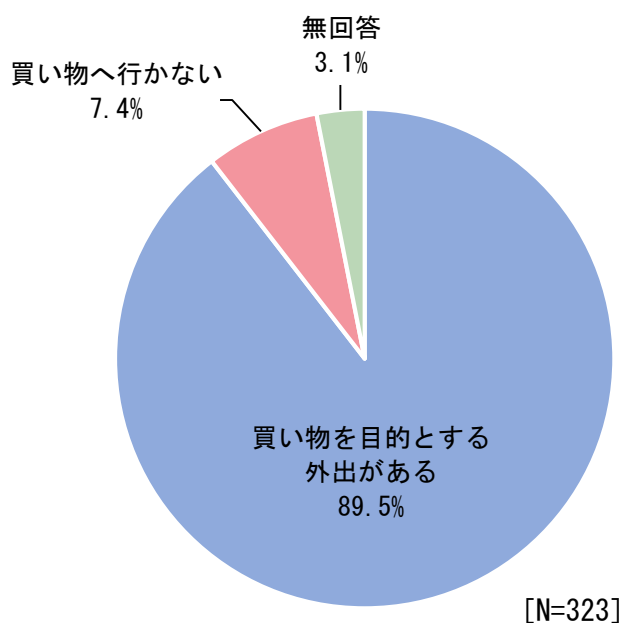
第5章 | 住民アンケート



(3) 買い物時の移動について

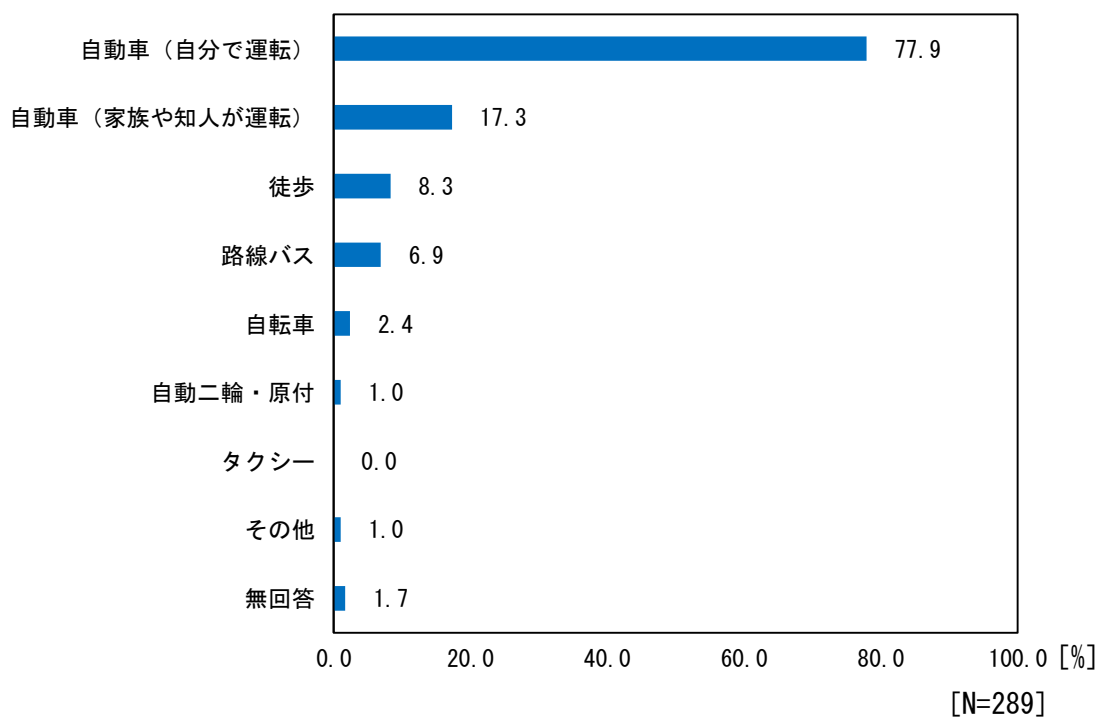
① 買い物を目的とする外出の有無

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89.5%、「買い物へ行かない」が7.4%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77.9%と最も多く、次いで「自動車（家族や知人が運転）」が17.3%、「徒歩」が8.3%と多くなっている。

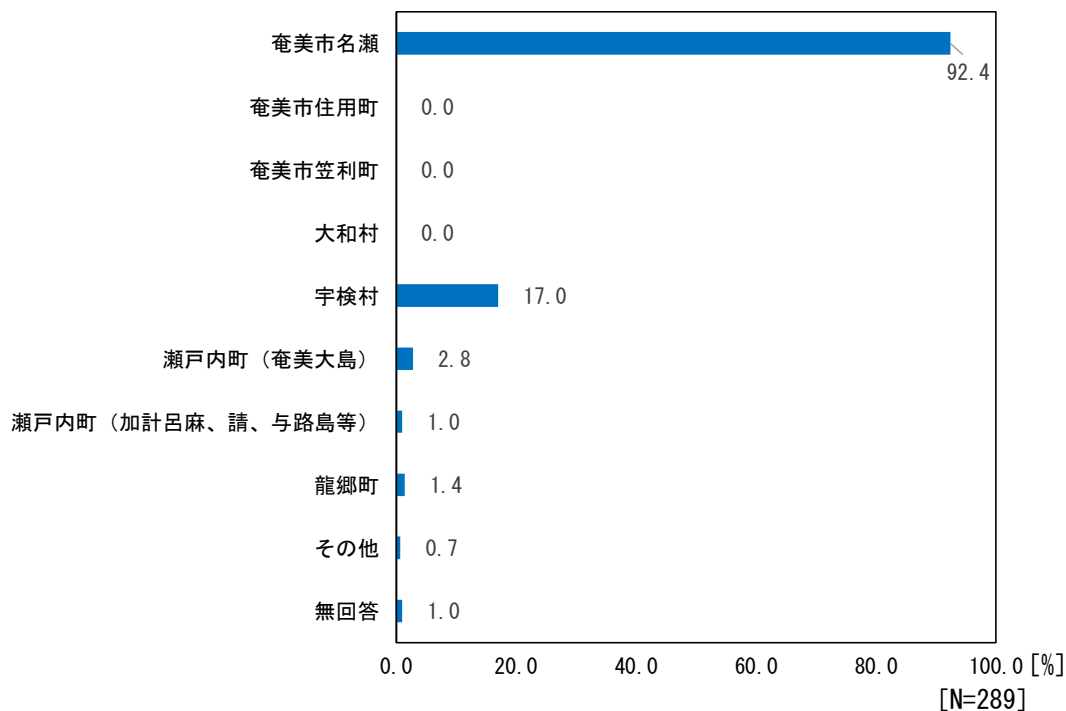


第5章 | 住民アンケート



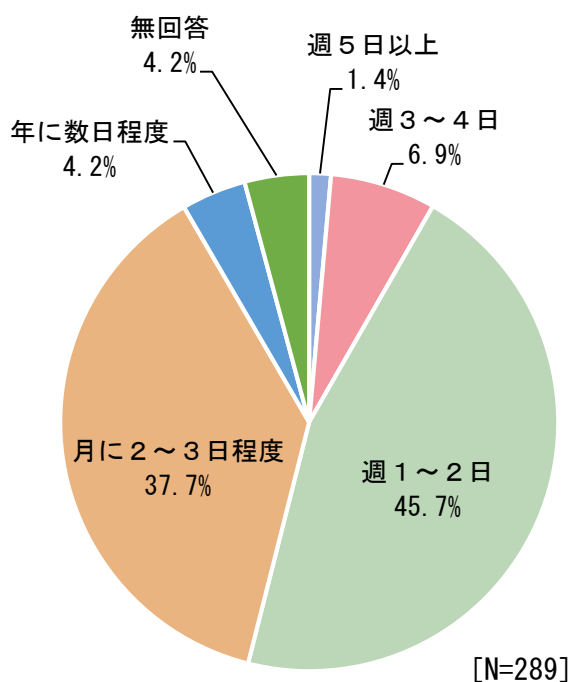
③ 買い物時の主な移動先（複数回答）

買い物時の主な移動先について、「奄美市名瀬」が 92.4%と最も多く、次いで「宇検村」が 17.0%と多くなっている。

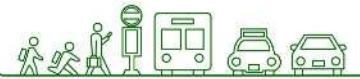


④ 買い物の頻度

買い物の頻度について、「週 1～2 日」が 45.7%と最も多く、次いで「月 2～3 日程度」が 37.7%、「週 3～4 日」が 6.9%と多くなっている。

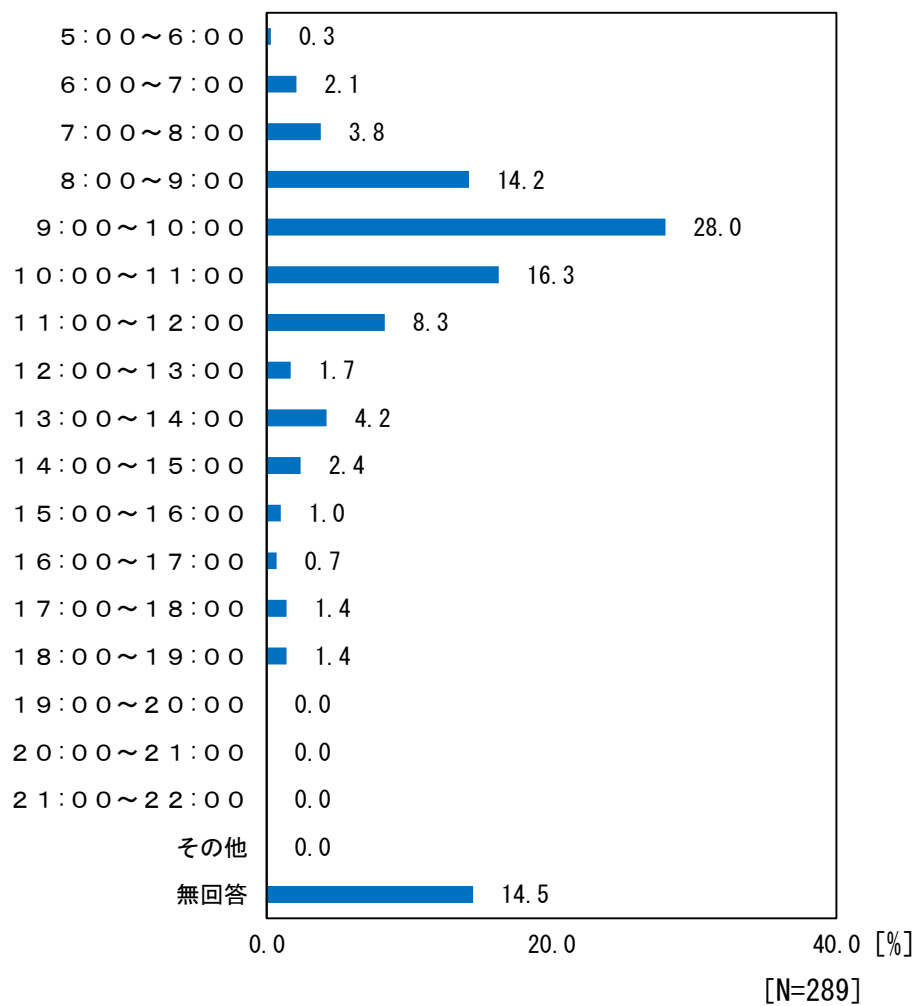


第5章 | 住民アンケート

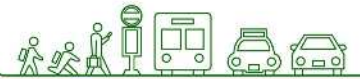


⑤ 買い物時の出発時間（複数回答）

買い物時の出発時間について、「9:00～10:00」が28.0%と最も多く、次いで「10:00～11:00」が16.3%、「8:00～9:00」が14.2%と多くなっている。

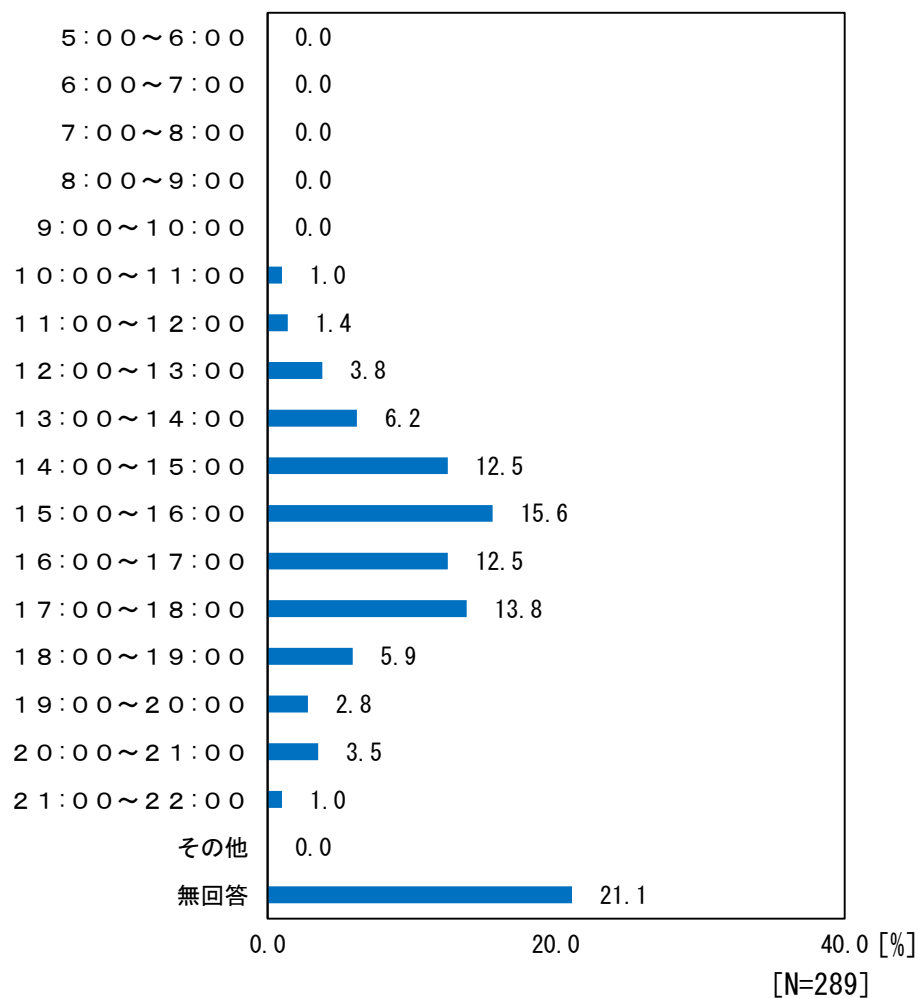


第5章 | 住民アンケート

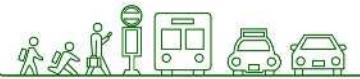


⑥ 買い物時の帰宅開始時間（複数回答）

買い物時の帰宅開始時間について、「15:00～16:00」が15.6%と最も多く、次いで「17:00～18:00」が13.8%、「14:00～15:00」及び「16:00～17:00」が12.5%と多くなっている。

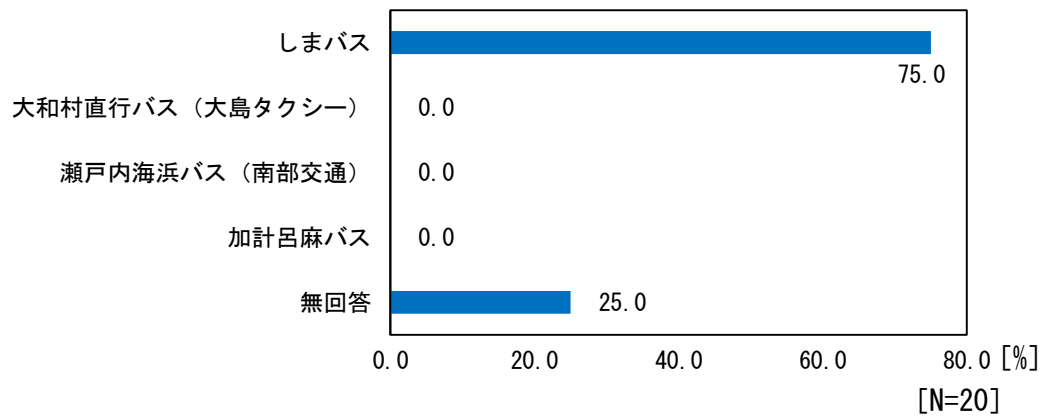


第5章 | 住民アンケート



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、「しまバス」が75.0%となっている。



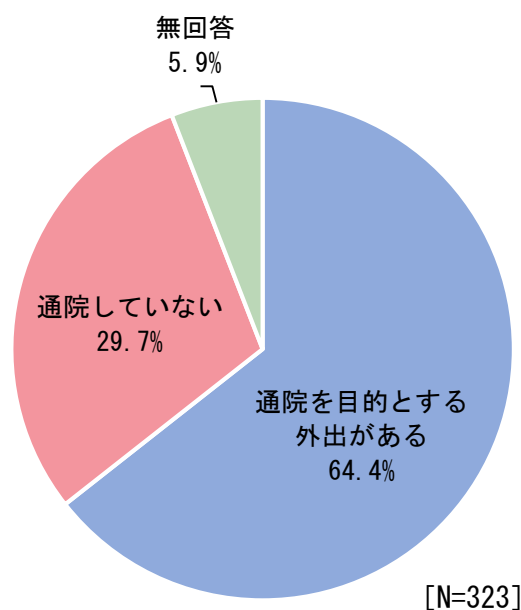
第5章 | 住民アンケート



(4) 通院時の移動について

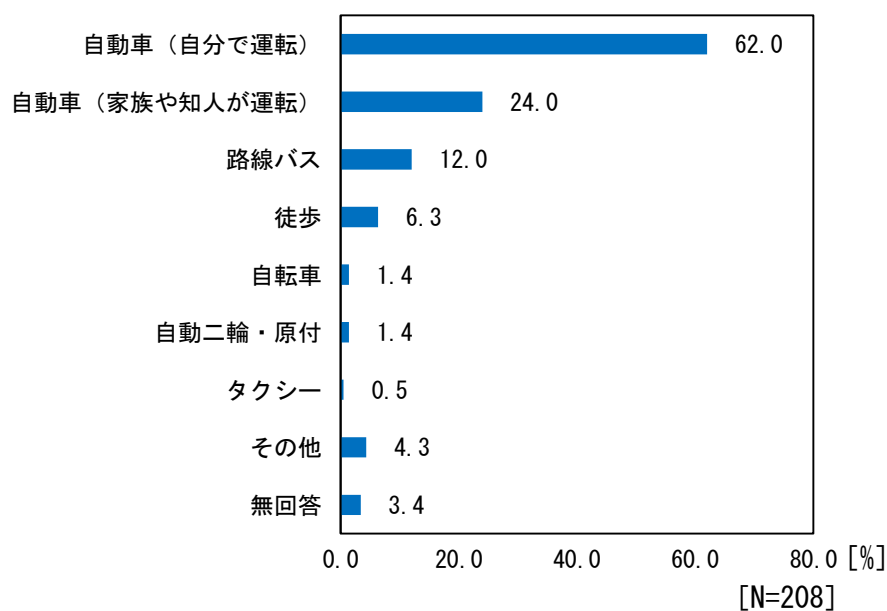
① 通院を目的とする外出の有無

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64.4%、「通院していない」が29.7%となっている。



② 通院時の移動手段（複数回答）

通院時の移動手段について、「自動車（自分で運転）」が62.0%と最も多く、次いで「自動車（家族や知人が運転）」が24.0%、「路線バス」が12.0%と多くなっている。

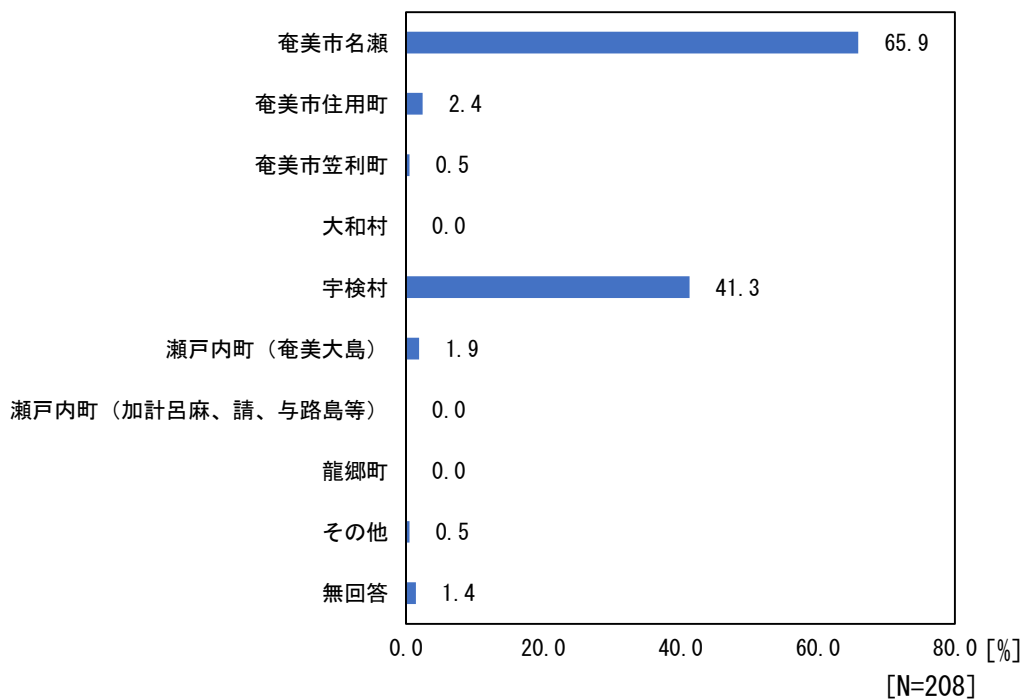


第5章 | 住民アンケート



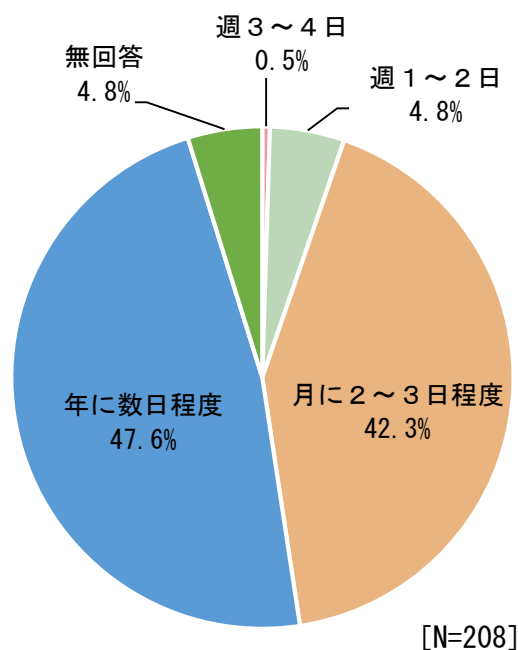
③ 通院時の主な移動先（複数回答）

通院時の主な移動先について、「奄美市名瀬」が 65.9%と最も多く、次いで「宇検村」が 41.3%、「奄美市住用町」が 2.4%と多くなっている。

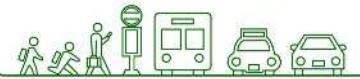


④ 通院の頻度

通院の頻度について、「年に数日程度」が 47.6%と最も多く、次いで「月 2 ～ 3 日程度」が 42.3%、「週 1 ～ 2 日」が 4.8%と多くなっている。

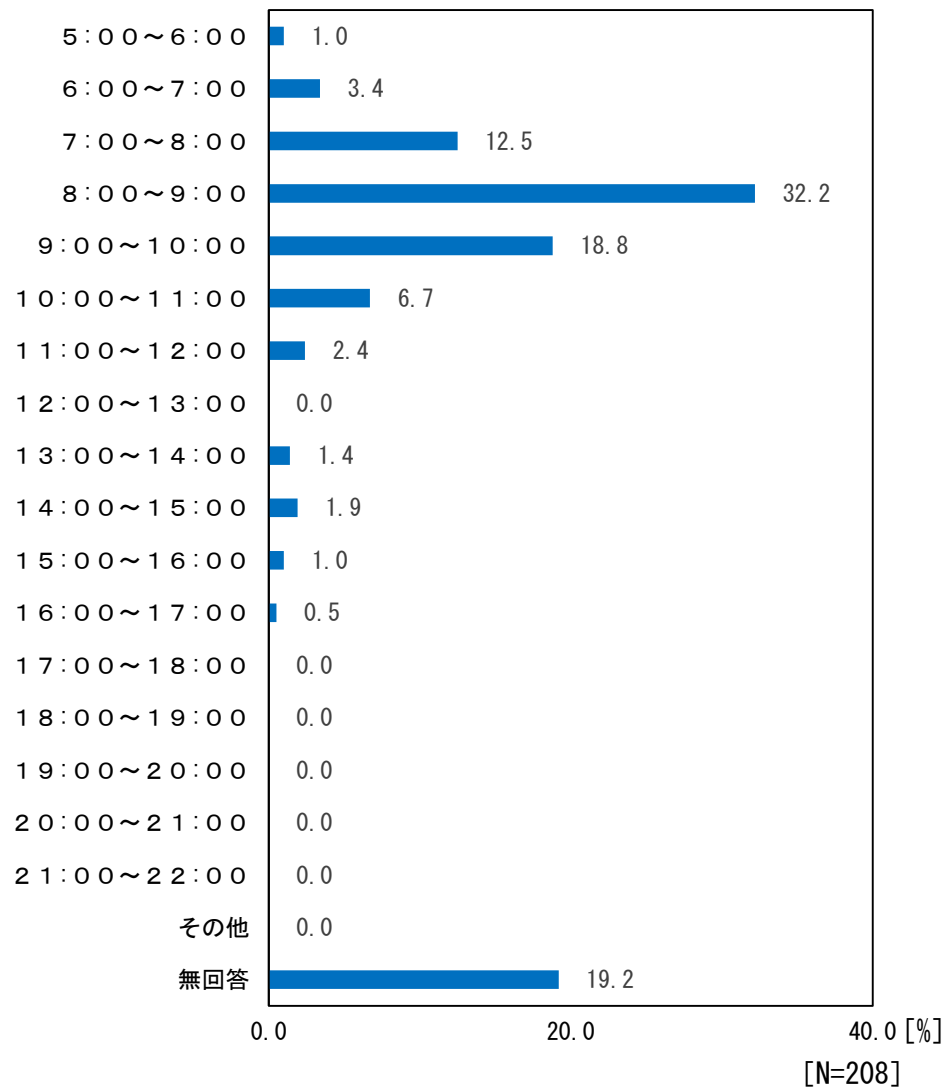


第5章 | 住民アンケート



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 32.2%と最も多く、次いで「9:00～10:00」が 18.8%、「7:00～8:00」が 12.5%と多くなっている。

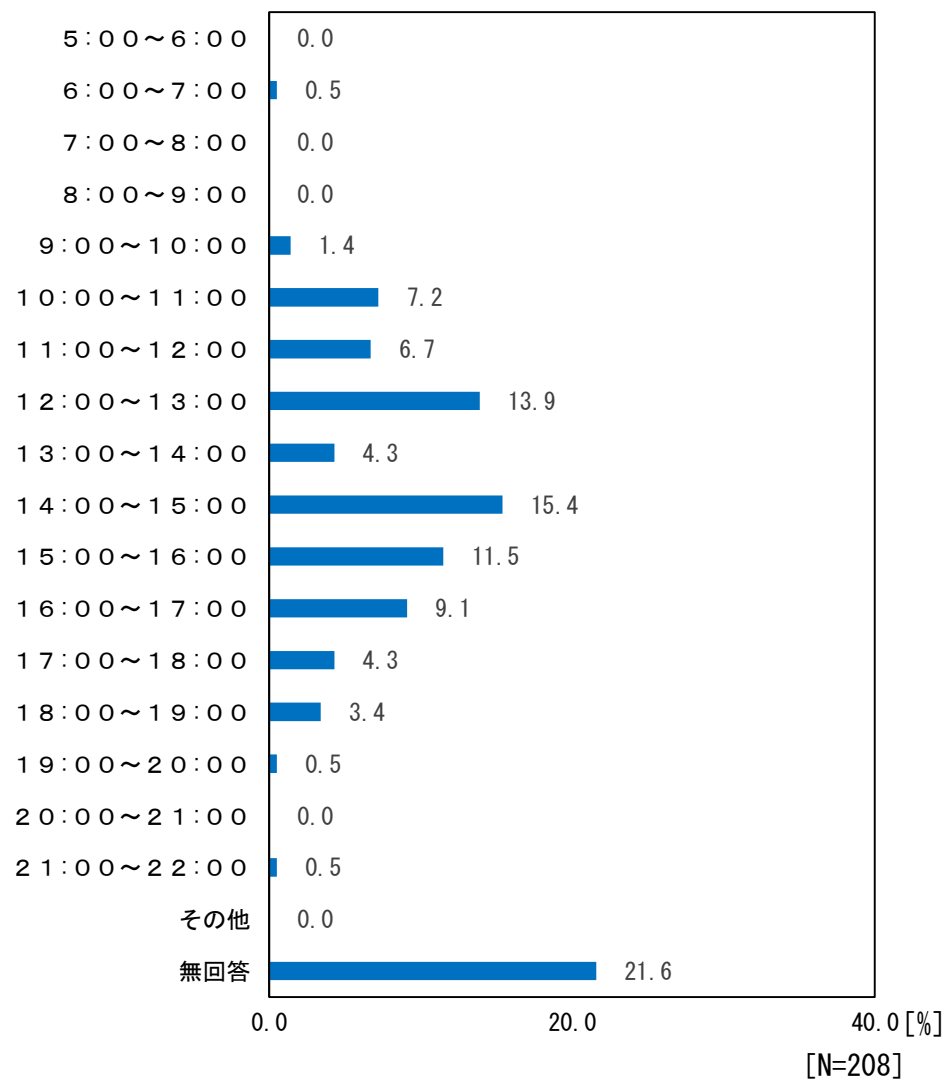


第5章 | 住民アンケート

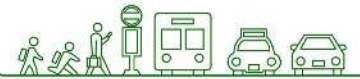


⑥ 通院時の帰宅開始時間（複数回答）

通院時の帰宅開始時間について、「14:00～15:00」が15.4%と最も多く、次いで「12:00～13:00」が13.9%、「15:00～16:00」が11.5%と多くなっている。

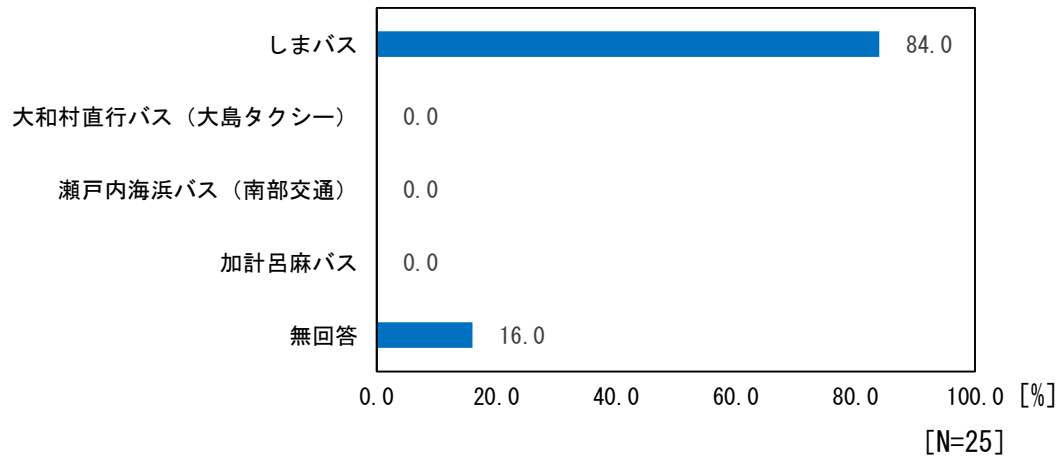


第5章 | 住民アンケート



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、「しまバス」が84.0%となっている。



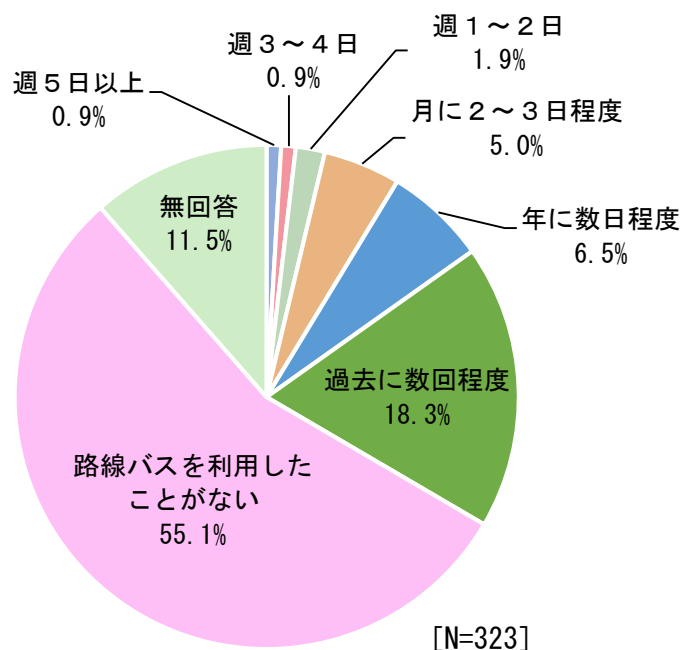
第5章 | 住民アンケート



(5) 路線バスについて

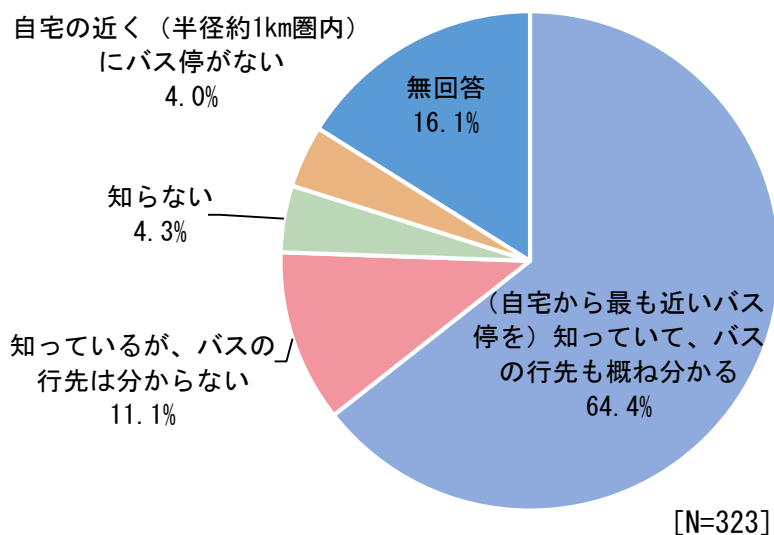
① 路線バスの利用頻度

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 55.1%と最も多く、次いで「過去に数回程度」が 18.3%、「年に数日程度」が 6.5%となっている。



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 64.4%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 11.1%、「知らない」が 4.3%と多くなっている。

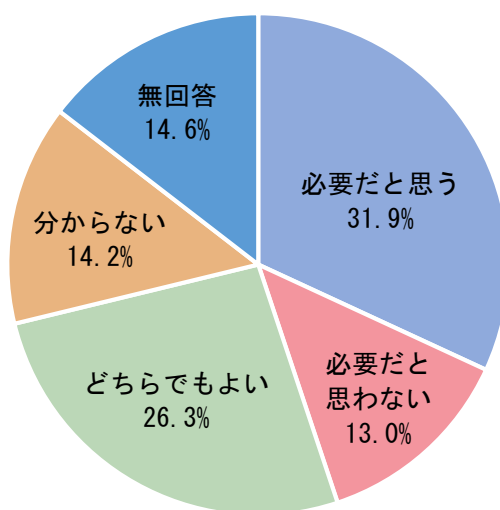


第5章 | 住民アンケート



③ キャッシュレス決済について

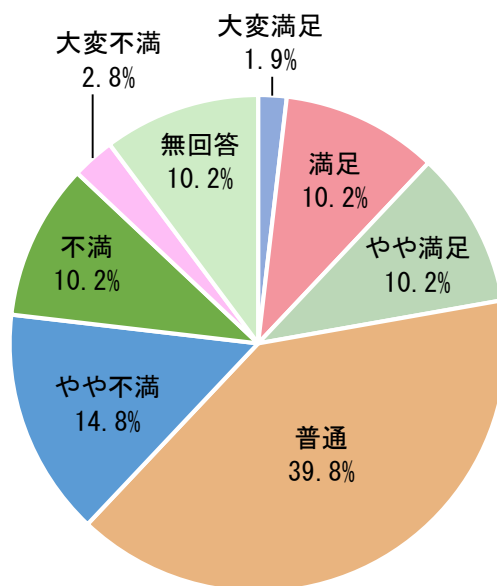
キャッシュレス決済について、「必要だと思う」が 31.9%と最も多く、次いで「どちらでもよい」が 26.3%、「分からない」が 14.2%と多くなっている。



[N=323]

④ 路線バスの満足度

路線バスの満足度について、「普通」が 39.8%と最も多く、次いで「やや不満」が 14.8%、「満足」、「やや満足」及び「不満」が 10.2%と多くなっている。



[N=108]

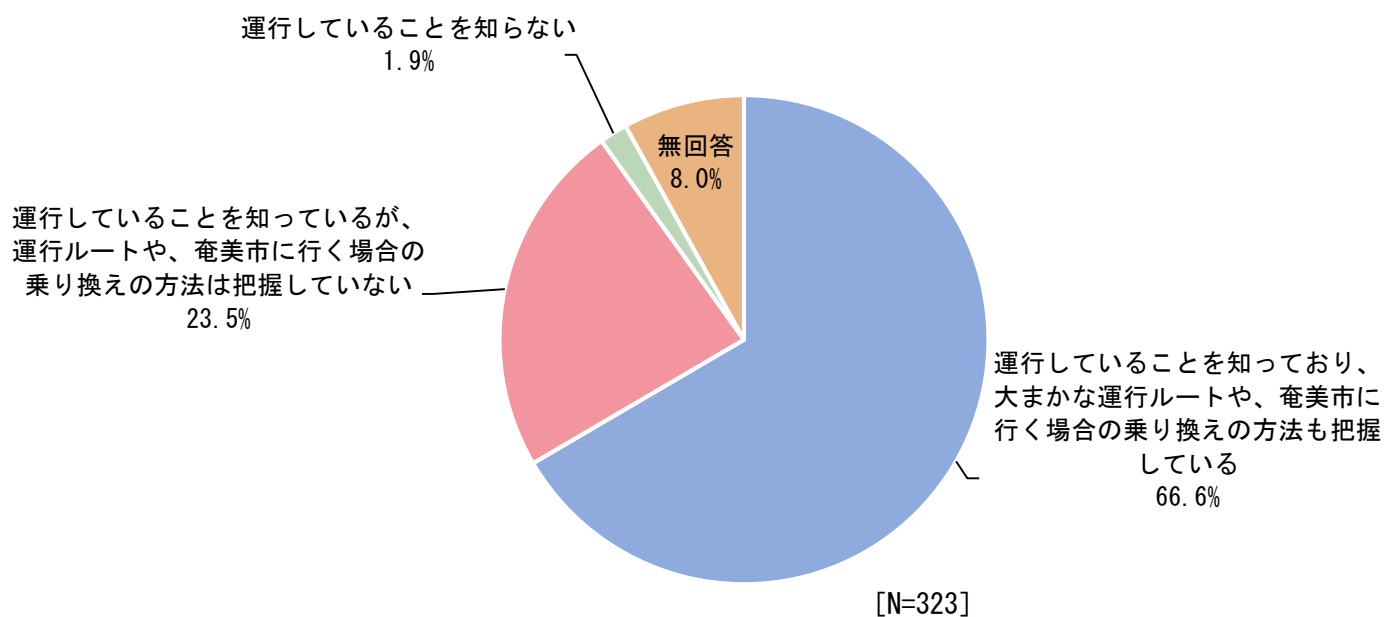
第5章 | 住民アンケート



(6) 本村の公共交通について

① 路線バス（しまバス）の運行ルートについて

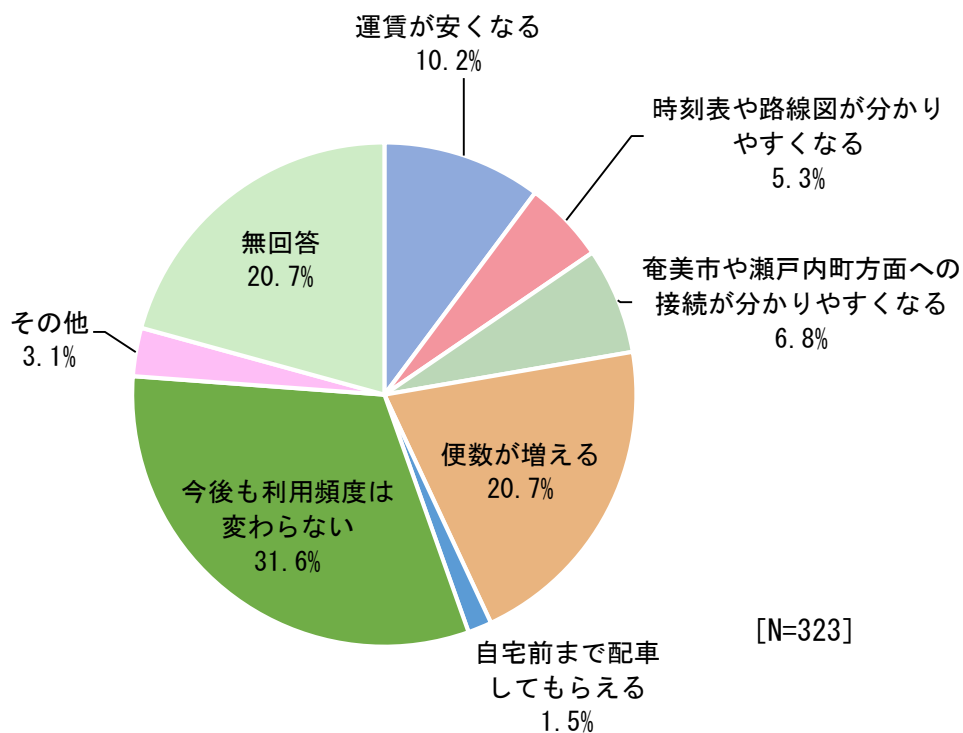
路線バス（しまバス）の運行ルートについて、「運行していることを知っており、大まかな運行ルートや、奄美市に行く場合の乗り換えの方法も把握している」が 66.6%と最も多く、次いで「運行していることを知っているが、運行ルートや、奄美市に行く場合の乗り換えの方法は把握していない」が 23.5%と多くなっている。





② 路線バス（しまバス）の今後の利用頻度について

どのような取組みが実施されれば、路線バス（しまバス）の利用頻度が増加するかという問いについて、「今後も利用頻度は変わらない」が 31.6%と最も多く、次いで「便数が増える」が 20.7%、「運賃が安くなる」が 10.2%と多くなっている。

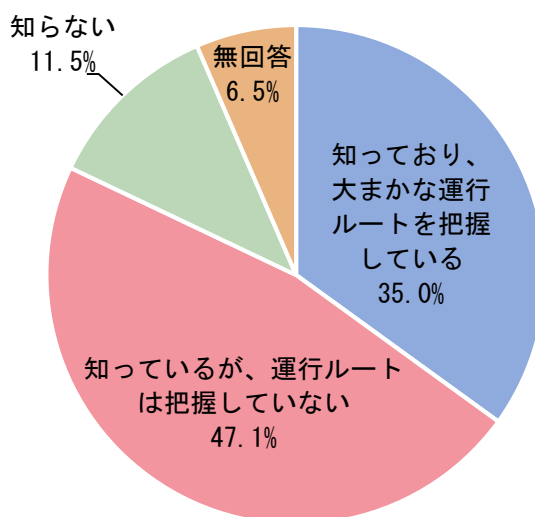


第5章 | 住民アンケート



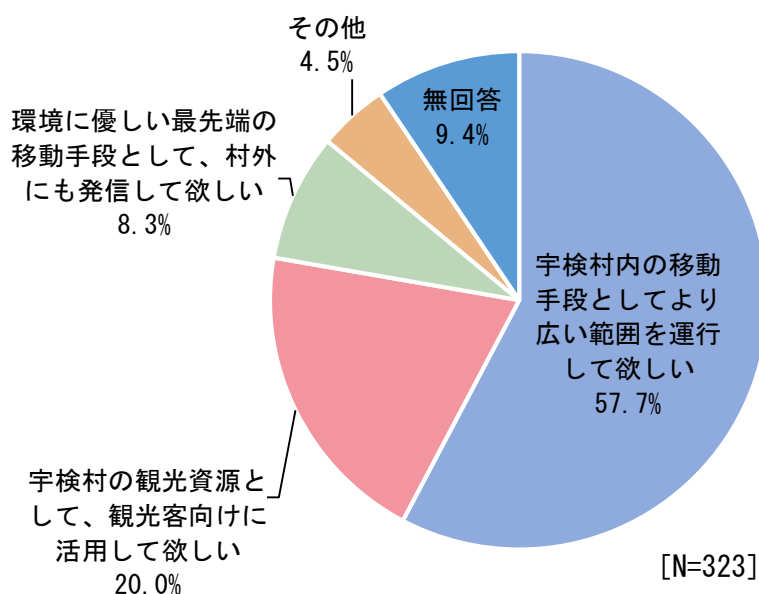
③ マジンスローカーについて

マジンスローカーについて、「知っているが、運行ルートは把握していない」が 47.1%と最も多く、次いで「知っており、大まかな運行ルートを把握している」が 35.0%と多くなっている。



④ マジンスローカーに期待すること

マジンスローカーに期待することについて、「宇検村内の移動手段としてより広い範囲を運行して欲しい」が 57.7%と最も多く、次いで「宇検村の観光資源として、観光客向けに活用して欲しい」が 20.0%と多くなっている。

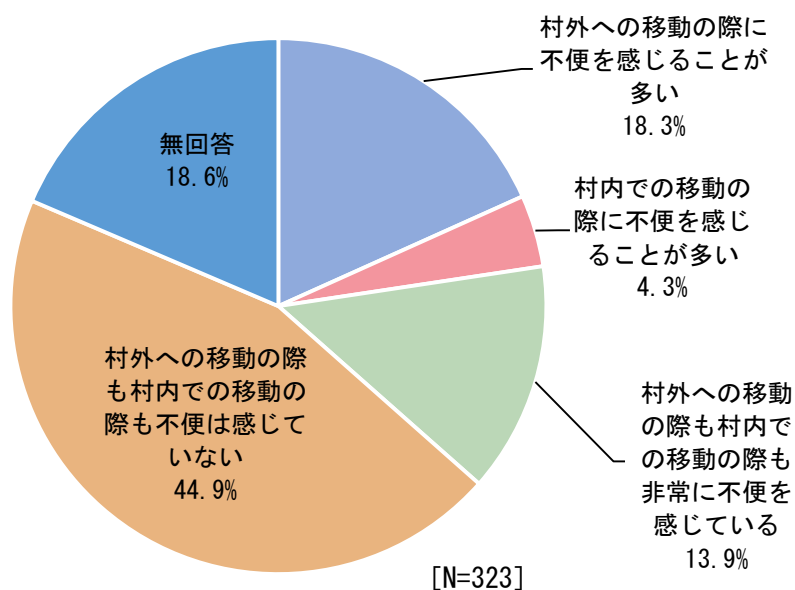


第5章 | 住民アンケート



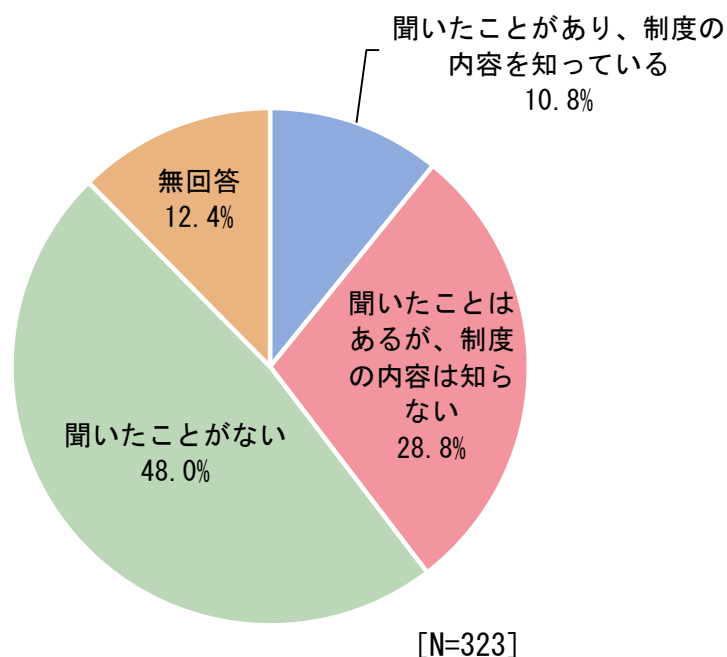
⑤ 移動の利便性

移動の利便性について、「村外への移動の際も村内での移動の際も不便は感じていない」が 44.9%と最も多く、次いで「村外への移動の際に不便を感じる人が多い」が 18.3%、「村外への移動の際も村内での移動の際も非常に不便を感じている」が 13.9%と多くなっている。



⑥ 自家用有償旅客運送について

自家用有償旅客運送について、「聞いたことがない」が 48.0%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 28.8%と多くなっている。

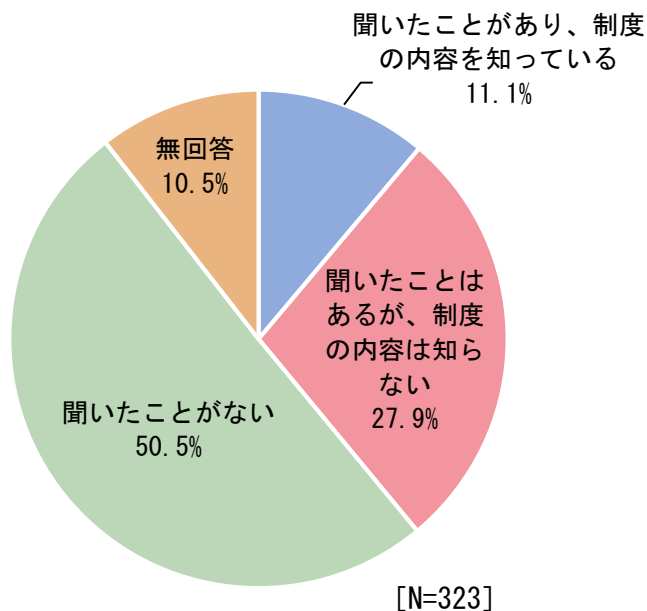


第5章 | 住民アンケート



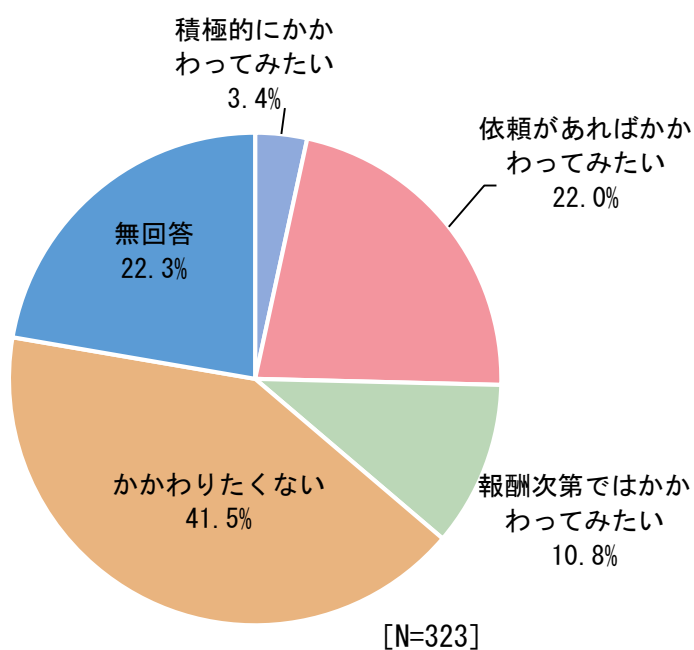
⑦ 日本版ライドシェアについて

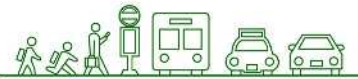
日本版ライドシェアについて、「聞いたことがない」が 50.5%と最も多く、次いで「聞いたことはあるが、制度の内容は知らない」が 27.9%と多くなっている。



⑧ 地域住民が運行する運送サービスへの参画意向

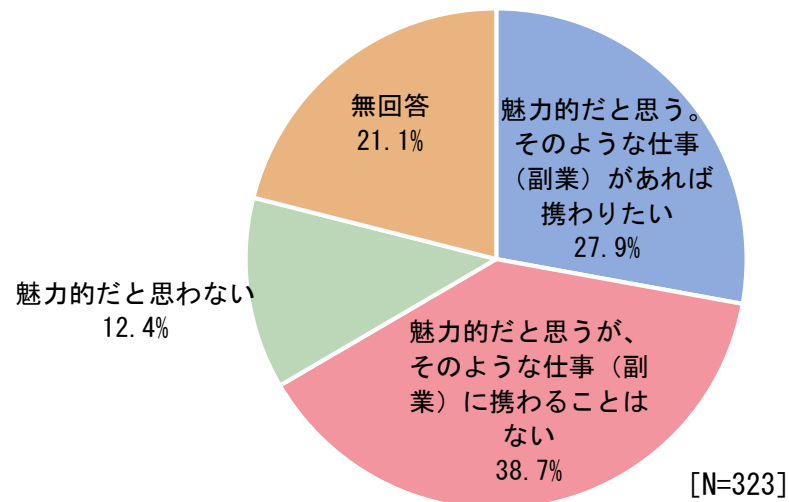
地域住民が運行する運送サービスへの参画意向について、「かかわりたくない」が 41.5%と最も多く、次いで「依頼があればかかわってみたい」が 22.0%、「報酬次第ではかかわってみたい」が 10.8%と多くなっている。





⑨ 副業について

空き時間で従事可能な副業について、「魅力的だと思うが、そのような仕事（副業）に携わることはない」が 38.7%と最も多く、次いで「魅力的だと思う。そのような仕事（副業）があれば携わりたい」が 27.9%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

土日は予約しないとバスが来ない為、連絡しても急な学校の予定に対応してもらえない。

バスの本数が少ない。

本数が少なく、不便ではあります。田舎だからなのか、みんな席の横に荷物を置いていて席が埋まっている為、最小限の人しか座れない。1時間以上通学する為、朝から立つのは疲れるので何とかして欲しい。

車を1台しか家に停めることが出来ないなので、今後勤務先が変わったら公共交通の利用も考えたいが、今はバスの時間が中途半端で合わないので利用出来ないかもしれない。

空席に荷物を置いてる乗客がいて、座れない。

バスの時間が不便。利用者目線で事業計画してほしい。

車が故障した時。移動手段がない。

買い物時の移動について

宇検村の店で全部買いたい品物が揃わないので、病院へ行くついでに店から配送している。

村内にもう少し食料品、日用品等がそろっているスーパーがあれば、名瀬まで行く回数が減らせる。名瀬まで行くのもきつくなってきた。

歳と共に名瀬で買い物に行くのも、品物を持って歩くこともきつく、一人で行く気持ちになれなくなった（腰痛持ち）。

名瀬行きの定期バスが週に2日でもあれば良いと思う。

名瀬で買い物をすると品物を選べて良いのが買えるが、移動が大変。子供に月2回くらい頼んで行っている。

バスの本数が少ない。

しまバスで湯湾を6:41発、8:10頃名瀬郵便局着の便があるが、10:00頃から開店の店が多い。宇検村に向かう午前中のバスを利用すると、40分ほどしか買い物の時間がない。乗り換えを考えると、最終のバスの間にもう1便、13時頃に名瀬発・宇検村行きのバスがあると嬉しい。

8:50 屋鈍発で 16:50 名瀬しまバス本社着だと遅くなるので、新村から屋鈍間にあと1~2本バスがあれば助かりますが、利用者が少ないのでお願いするのが申し訳ない。

第5章 | 住民アンケート



通院時の移動について
車を持っていない人への対応が全くないのは何故か（特に宇検村の湯湾以外の住民）。
病院の送迎バスを利用しています。
名瀬市に、通院と同時に買い物もできるような場所があれば良いと思う。
バスはいつもガラガラで空席がいっぱいなので、運転手さんに申し訳なく思う。
しまバス以外に、徳洲会病院の通院バスを利用する事が多い。
鹿児島県立大島病院に行く時は屋鈍から朝5:55しか利用できない。冬などは朝が早いので、前日にホテルに行くしかないと思います。病院の乗合の車があると助かります。
高齢化で運転が出来なくなった時に、交通手段がしまバスになることを考えると不安です。宇検診療所は充実している（機械化）。
名瀬徳洲会病院に行く時は送迎バスを利用している。
公共交通は目的地（病院）に着かないので、公共交通を降りてさらに他のバスやタクシーを利用しなければならず、時間とお金がかかる。
鹿児島県立大島病院や名瀬徳洲会病院にも行くことがあるが、妻が無免許で自分しか運転ができないので入院の時に不便を感じる。
知人をお願いして行くのでとても気を遣う
午後の帰りのしまバスは13時～14時台に運行があるととても助かります（鹿児島県立大島病院からは特に）。
運行の時間が朝は早く帰りが遅い。
現在は自分で車を運転して出かけられるが、それが出来なくなった時はどうすればよいか不安です。
土曜日にしか受診出来ないなので、朝早くに家を出ないといけない。遠いので子供の受診は平日にはできない。
胃カメラ検査後、運転しては行けないらしく、帰宅手段に困っています。
病院までが遠い

第5章 | 住民アンケート



路線バスについて

宇検から名瀬への乗り継ぎが不便

名柄から名瀬まで乗り換えなしで行きたい。

バスの本数が少ないので、増やしてほしい。

屋鈍から湯湾までの夕方のバスは火・木曜日も運行して欲しい。

今のところ、車がないので路線バスに感謝しています。名瀬で買い物をして、出来るだけ配送するようにしています。宇検村と大和村の間が便利になると、もっと助かると思います。村内は今のままでも良いと思いますが、名瀬方面は予約制でも運行してもらえると助かります。宇検村・屋鈍の場合、阿室に行くより湯湾の方がバスがあるので便利です。

村内のバスの運行は空車のバスが多々見受けられる。もったいない。

宇検集落と今里集落（大和村）の相互乗り入れはできないだろうか。屋鈍と西古見もつながれば東まわり1周コースができる。

湯湾と新村で乗り換えする事がとても不満です。

名瀬市内までの直行便を運行して欲しい。

とにかく座れない。運転手から「席を空けて欲しい」と何度も伝えて欲しい。それが無理なら本数を増やすか、乗り換えの場合は運賃を半額にして欲しい。始発（瀬戸内）から乗ってくる人が席をほぼ荷物で占領している為、本当に困る。都会じゃありえない。

鹿児島県立大島病院に入院した時、妻が検査の結果を聞いたり手術の立ち合いの為バスを利用して病院に来たが、朝1番のバスの次は夕方のバスしかないので病院の用事が終わっても帰宅することができず大変だった。

バスの時刻表などもう少しわかりやすくしてほしい

古仁屋から名瀬行きのバスは昇降口の段差が高くて大変です。降りる時は特に荷物を持っているので転びそうになります。

宇検～今里間にバスが運行してもらえると助かります。

運行本数など改善して欲しいと思うことがあるが、利用者が減少している中では無理なのも分かる。現状で良いので続けて欲しい。

通勤に使えたらいいが使えるダイヤが無い。利用する時は小銭がないといけないのでキャッシュレス決済はとても良いと思う。運賃がどこからどこまでがいくらなのか分からないので、バスを利用する時は不安しかない。

時刻表をネットで見られると利用しやすい 湯湾から屋鈍まで約何分とか書かれていると子どもだけで利用させやすい

第5章 | 住民アンケート



その他

移動するのも、荷物を運ぶのもその度にお礼をしなくてはならないので大変困っています。親戚やお友達もみんな高齢者ばかりで、昔みたいに人に頼めない生活が大変しんどいです。

歳をとって免許証も返納したため、移動手段は子ども頼みです。以前はマジンスローカーを利用して買い物や受診ができました。その時は運転手の方の厚意だったのか自宅まで迎えに来て下さり、目的地まで送っていただけました。それが現在は難しくなったとのことで、県道まで歩けないので利用できなくなりました。今は移動する時は子どもの休みに合わせるしかありません。タクシーがない本村は、高齢者の移動手段は足が不自由になると何もありません。それが現実です。困ってはいますが自分はどうにか生活できているので、次世代のために本村に適した公共交通が整備されるよう望みます。

近くに商店が1つしかないが自宅から店から離れているので、多目に買い物をした時などの持ち運びが歳と共に負担がかかっている。時々自転車を使っているが急な時の反応が鈍っているので、不安を感じながら自転車を使っている現状です。

公共交通は現在人口減とか高齢化が進み大変だと思う。現在の村内をみると、高齢者が不自由しているのは遠距離の乗合移動ではなく、村内の移動のように思う。隣村などにちょっと近くの用事に行きたいのに、足が疲れるなどと耳にする。マジンスローカーをもっと有意義に運行するように望む。村民に説明して、利用拡大に務めて欲しい。今の宇検村があるのは高齢者がいたからです。もっと高齢者対策を考えてほしい。

子供が月に2回位買い物に連れて行ってくれる。やはり、名瀬で買う野菜、肉は品物が良いと思う。芦検も色々と考えてくださっているが、人口が少ないので品物もそんなに整えられない。高齢者だが今のところ不自由なく過ごせているので、芦検が好きです。

運転手として関わりたくても、免許を返納したので関われない。

名瀬から宇検村へ買いだめをしにいった時、バスの足元に荷物を置きたいが少し狭かった。荷物を少なくしても、幅（座席と座席の前後の間隔）が狭く感じる車両もある。座席2人掛の時も狭い場合がある。大型バスだとゆったりして心地よい。掃除しきれないのか、汚れが落ちないのか？カビが目立つ時がある。また、カビ臭い時がある。バス車内に路線図が貼ってあると嬉しい。タクシーが宇検村内を1台くらい走っていても良いかもしれないと思う。

第5章 | 住民アンケート



しまバスには助かってはいます。要望として、港町の待合所に荷物のサービスカウンターがあり、バスの乗客が少ない時はスーパーみたいに配送までしてくれると、料金の支払いだけで済むので身軽に旅行等が出来ると思います。いつもしまバスを利用していますが、バスを利用してゆっくりと旅行が出来ないものかと淋しく思います。また、地元の私たちは湯湾でももう少し便利に買い物が出来ないものかと思っています。例えば、新村に大きなスーパーがあり、その隣には子供たちの遊び場等があると、若い人達も名瀬に行く回数が少なくなり宇検村で楽しく過ごせるのではないのでしょうか。いつも思うことなのですが、奄美に大学が欲しいです。理由として、高校を卒業後は皆島を出て、本土で教育を受けると島に帰らなくなり、親たちは教育費を出しても子供たちは都会生活になるので、老後が心配になるという繰り返しです。名瀬市内などは発達していますが南部大島、例えば宇検村赤土山など（しの川辺り）に若い人を呼び寄せる様な学校が欲しいです。生きて行くにはやはり教育が必要だと思います。島でリーダーになって、次の世代の若い人達を育ててくれる人々が増えると良いです（教育費は出来る限り国が出してもらおう様にする）。若い人達は自分の力で仕事をして、家庭が持てる様に頑張っ欲しいです。私達は自分の力で仕事をして家も作り親も面倒を見ましたが、今の人達は無理だと思います。若い人達も自分の力で家庭生活が持てるような努力も必要だと思います。

自家用有償旅客運送、日本型ライドシェアについて、今知りました。

現在は村外への買物等を自家用車で行っているが、年を重ねるごとに不安である。

現在は車の運転が出来るのですが、将来に不安があります。お店や病院が近くにない事、村営の店や村営の車等で無料で送迎してくれたら良いと思っています。

習い事などの場所へ行けるバスがあれば有難いと感じます。宇検村では、送迎という物理的な事情で習い事をあきらめることが多いです。

車のない世帯は不便を感じているので、是非「自家用有償旅客運送」「日本型ライドシェア」を取り入れて欲しい。

私は現在はバスを利用しませんが、そのうちお世話になると思います。つきましては、宇検～住用間にトンネルが必要ではないかと常々考えています。現在のルートは長距離移動により時間や燃料のロス、心身の疲労、カーブも多いため神経を摩耗します。宇検村の発展のためにも是非トンネル開通を要望します。よろしくお願いします。

近い将来、高齢や病気などで自家用車を運転出来なくなった時、気兼ねなく買い物や通院ができる手段がないため不安です。また、地域でお酒を飲んだ時に送迎をお願いできるサービスがあると便利です。（お手頃なタクシーの様なものがあると助かります。）

物を運ぶ事に関して、台風や冬の荒天でフェリーが欠航した時に、輸送手段がなくなるのをなんとかして欲しい。



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

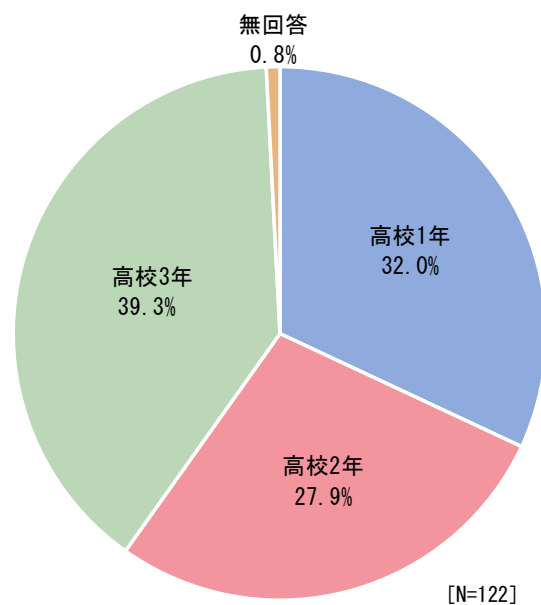


2 アンケート結果

(1) 基本項目

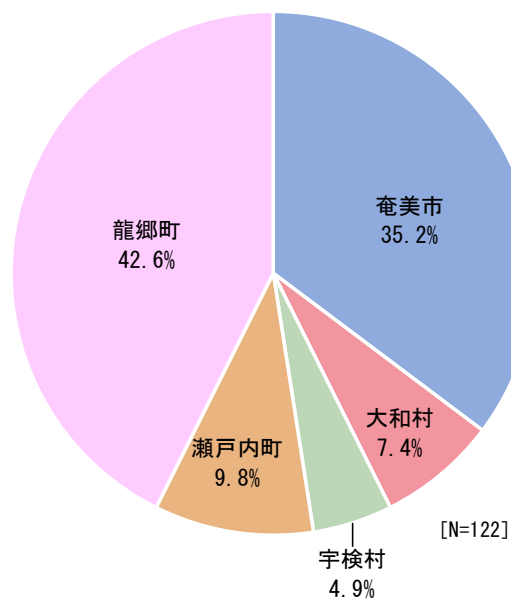
① 学年

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。

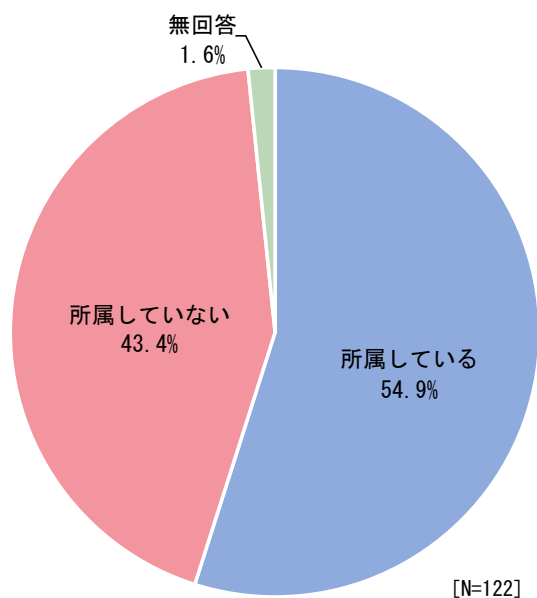


第6章 | 学生アンケート



③ 部活動への所属状況

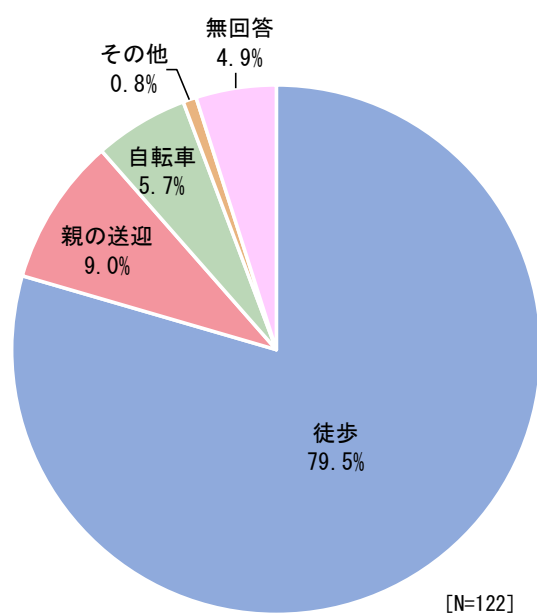
部活動への所属状況について、「所属している」が 54.9%、「所属していない」が 43.4%となっている。



(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。

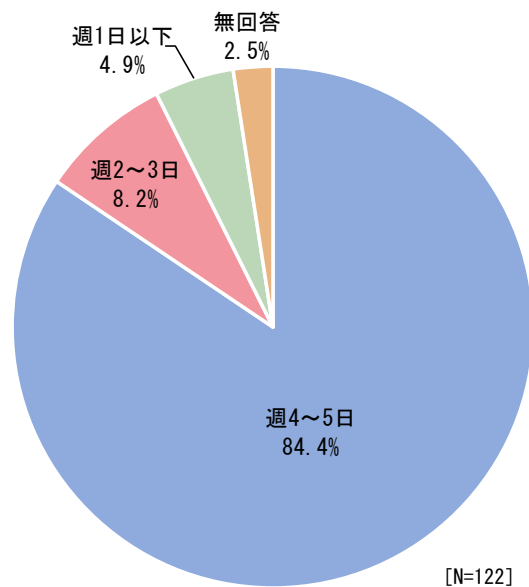


第6章 | 学生アンケート



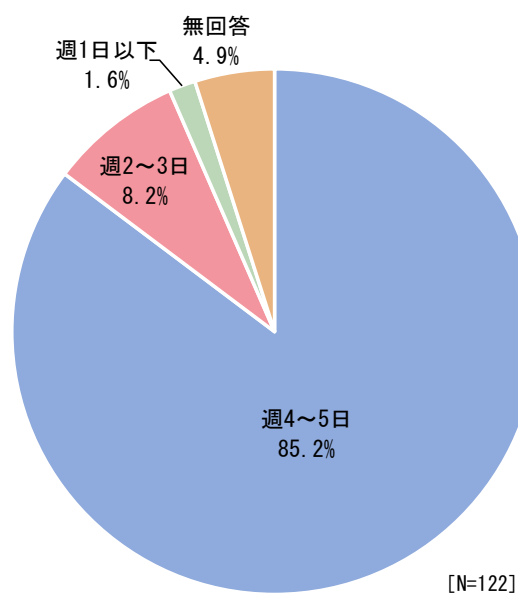
② 路線バスの利用頻度（登校時）

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。

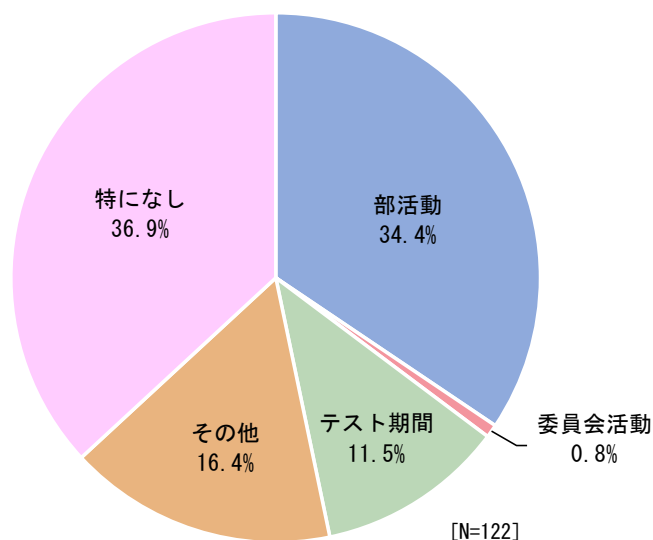


第6章 | 学生アンケート



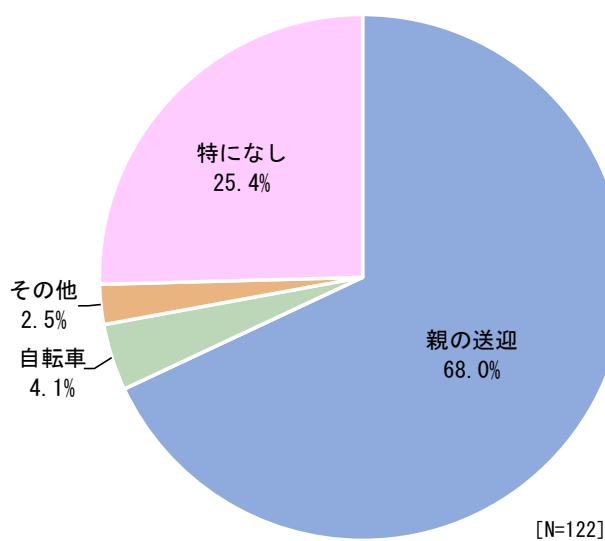
④ 路線バス以外での登下校が発生する場合の要因

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。

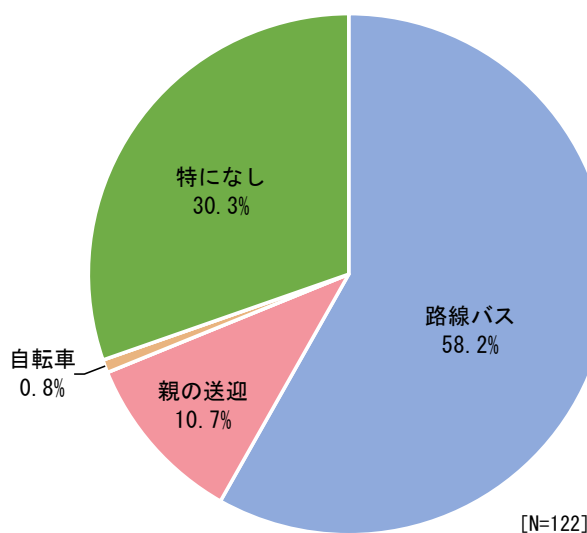


第6章 | 学生アンケート



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

マジンスローカー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

マジンスローカーの利用者（17名）

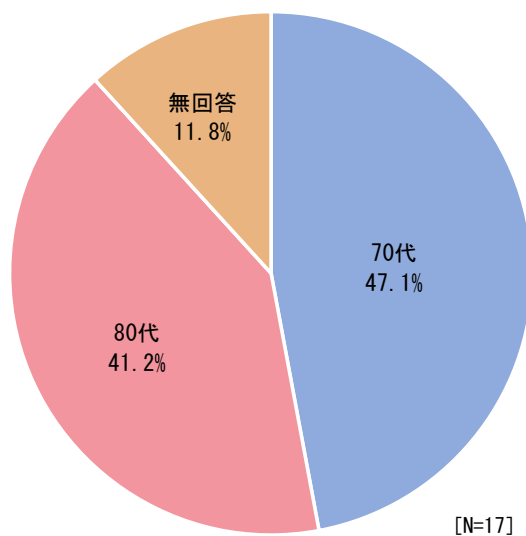
(4) 調査方法

マジンスローカー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、「70代」が47.1%と最も多く、次いで「80代」が41.2%、となっている。

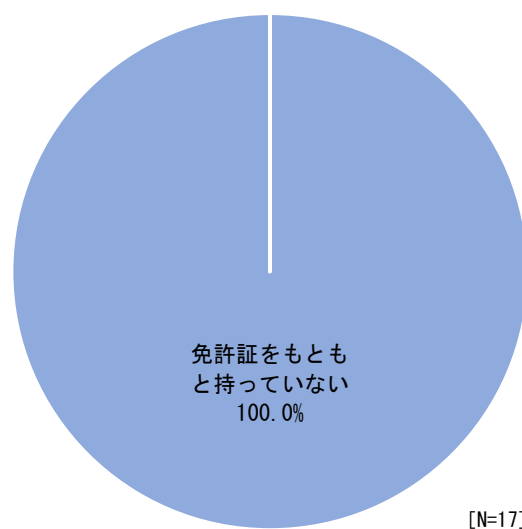


第7章 | マジンスローカー利用者アンケート



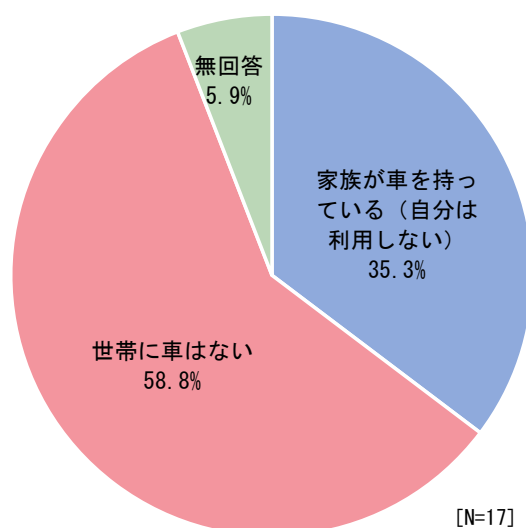
(2) 免許証の保有状況

免許証の保有状況について、「免許証をもともと持っていない」が 100.0%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 35.3%、「世帯に車はない」が 58.8%となっている。

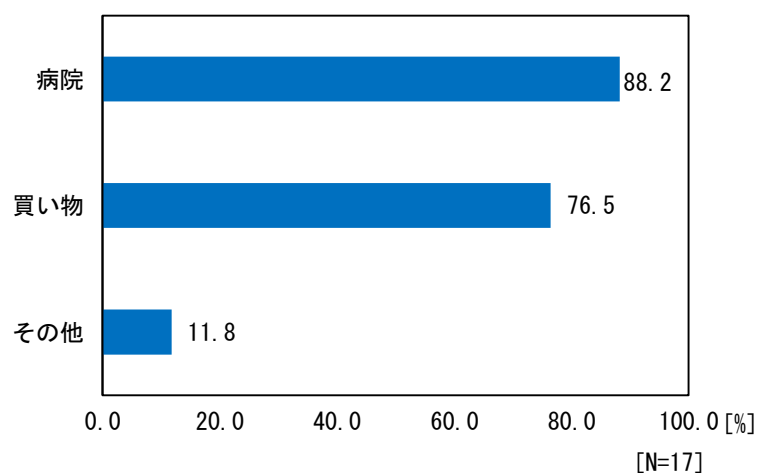


第7章 | マジンスローカー利用者アンケート



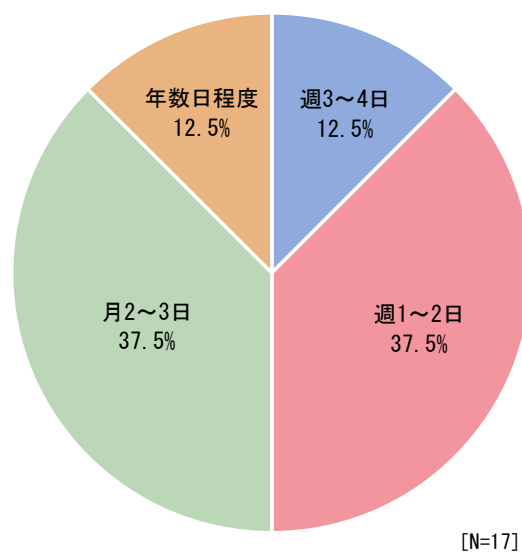
(4) マジンスローカーの利用目的（複数回答）

マジンスローカーの利用目的について、「病院」が 88.2%、「買い物」が 76.5%、「その他」が 11.8%となっている。「その他」としては「役場」や「農協」等の回答が挙げられた。



(5) 路線バスの利用頻度

マジンスローカー利用者の路線バスの利用頻度について、「週 1～2 日」及び「月 2～3 日」が 37.5%、次いで「週 3～4 日」及び「年数日程度」が 12.5%となっている。

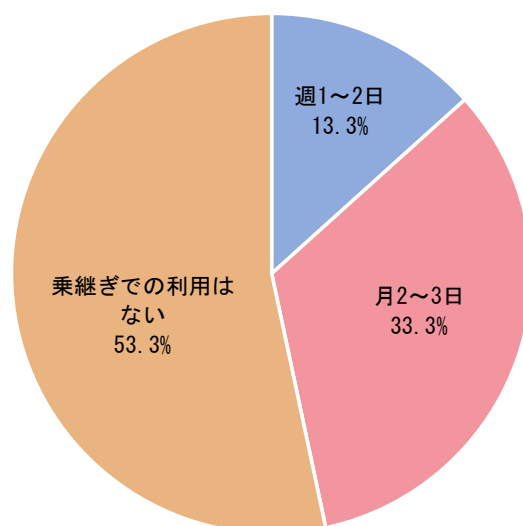


第7章 | マジンスローカー利用者アンケート



(6) マジンスローカーと路線バスの乗継ぎ利用頻度

マジンスローカーと路線バスの乗継ぎ利用頻度について、「乗継ぎでの利用はしない」が53.3%と最も多く、次いで「月2～3日」が33.3%、「週1～2日」が13.3%となっている。



[N=17]

(7) その他のヒアリング内容

- ・買い物に行くために利用ができて便利である。
- ・役場や郵便局、市場等、要望に合わせて運行してもらえてありがたい。このサービスをなくさないで欲しい。
- ・月に何回か市場に行くために利用している。ありがとうございます。
- ・市場に買い物に行くことが楽しみ。荷物を持って歩けないので助かっている。
- ・とても便利。荷物を持って歩けないので、ずっとこのサービスを続けて欲しい。
- ・湯湾まで買い物に行くのに便利である。無くなると困る。
- ・足が悪いので助かる。
- ・荷物も運べるので便利である。
- ・脚が悪いので助かっている。
- ・土曜日も運行してもらえると助かる。
- ・脚が悪いので、農協に行く際に助かっている。



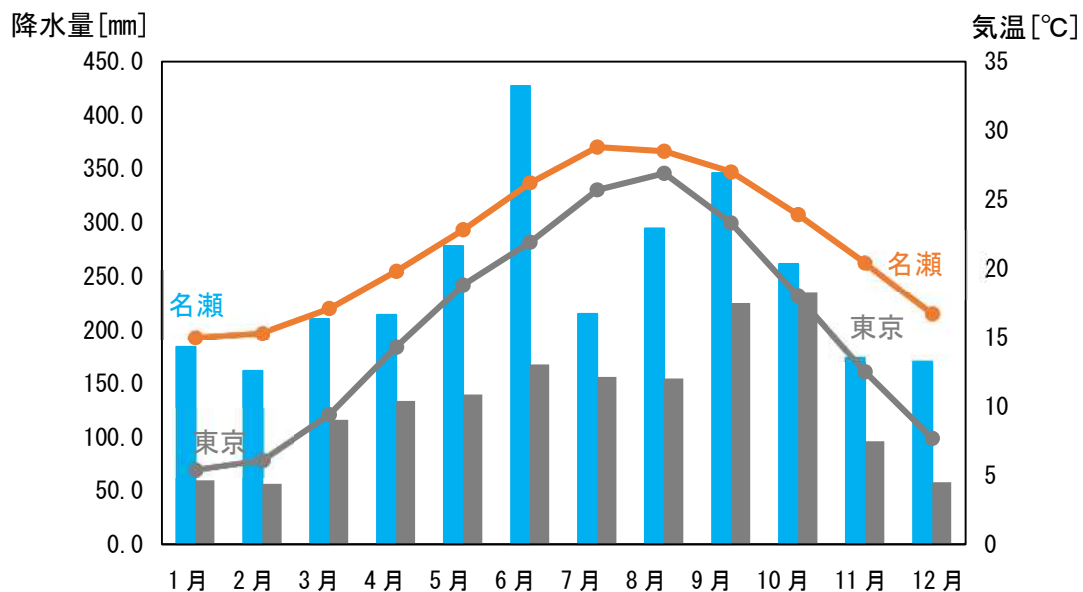
1 調査結果のポイント整理

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

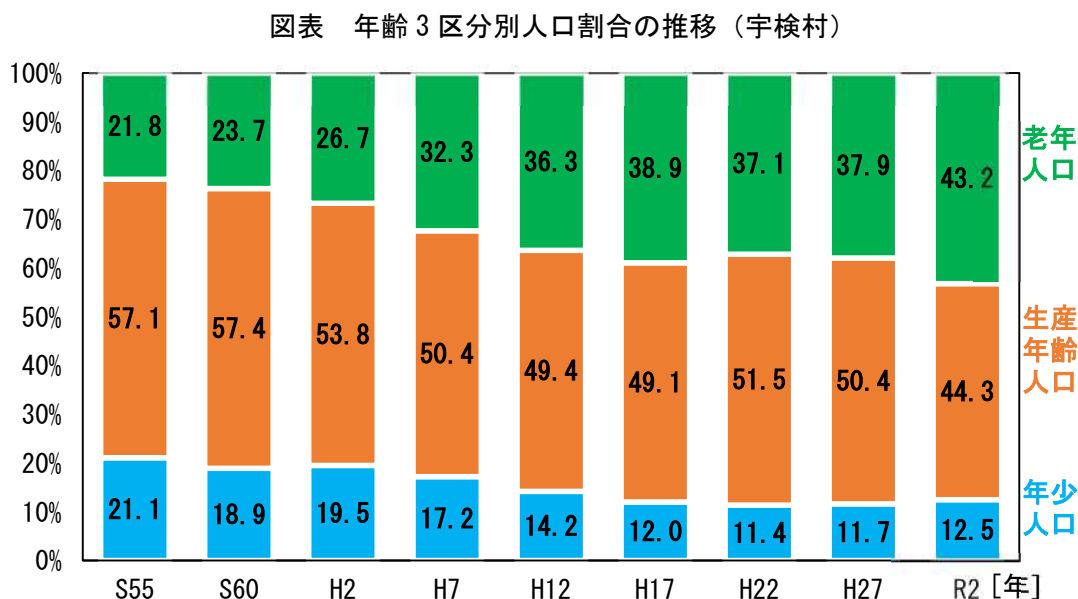
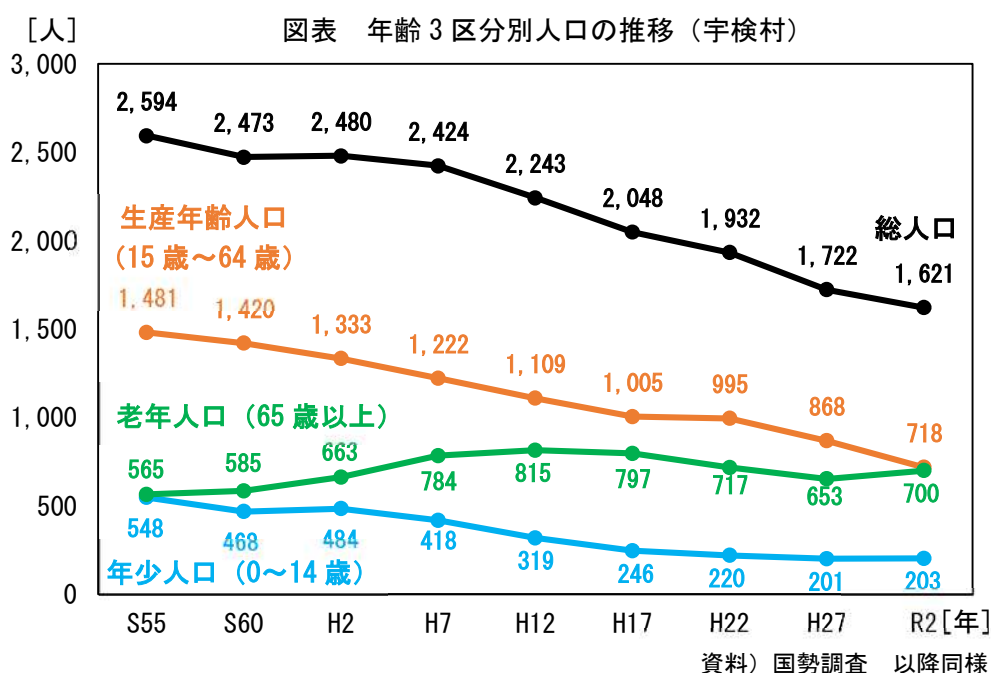
第8章 | ポイントの整理



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（2,594 人）から令和 2 年（1,621 人）までの間に 30%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減少傾向にあるが、65 歳以上の老年人口は全体として横ばいであり、直近の平成 27 年（653 人）から令和 2 年（700 人）では増加している。

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



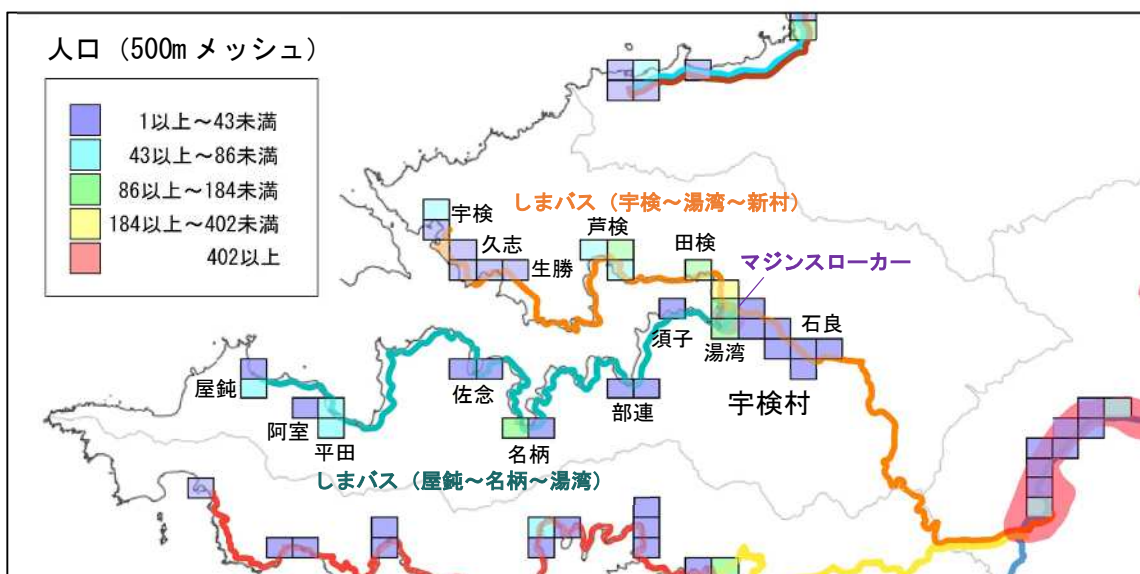
第8章 | ポイントの整理



ポイント③ 時間的な交通空白が生じている。

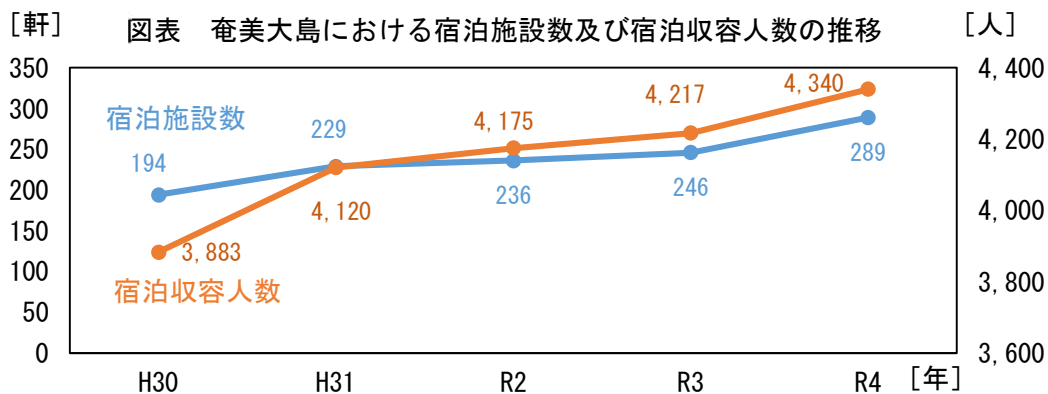
本村を通る公共交通と人口分布を併せて確認すると、しまバスも焼内湾沿いを運行しており、集落の分布と運行経路が重なっている。しかし、宇検方面、屋鈍方面の両系統とも、平日 8 便（4 往復）、土日 6 便（3 往復）と運行便数が限られており、時間的な交通空白が発生していると言える。その他の公共交通としてマジンスローカーが運行しているものの、運行区域は湯湾地区に限られており、しまバスの補完的な機能は有していない。

図表 人口分布と公共交通（宇検村）



ポイント④ 宿泊施設及び宿泊収容人数が増加している。

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



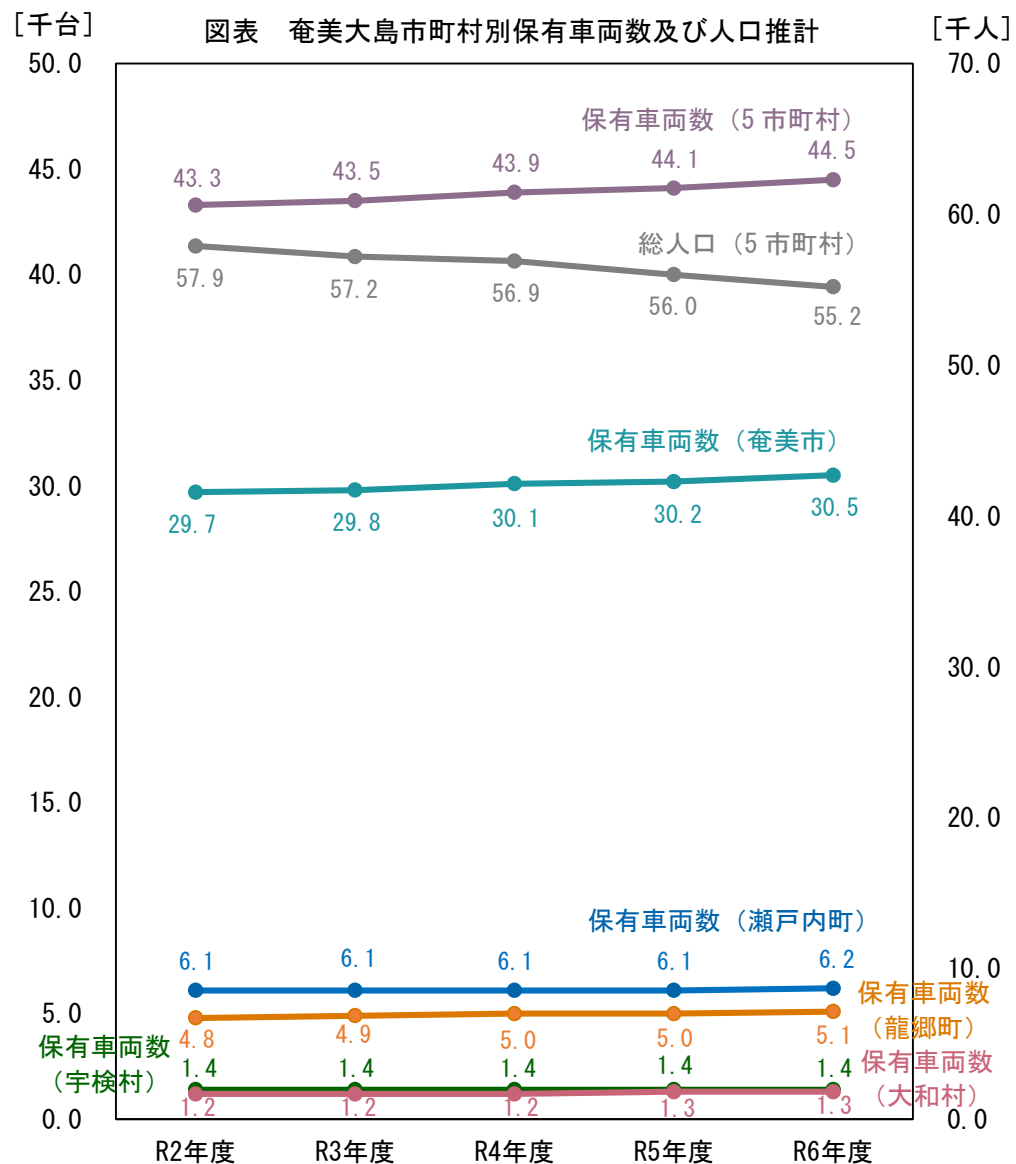
資料) 奄美群島観光の動向 (鹿児島県大島支庁)

第8章 | ポイントの整理



ポイント⑤ 人口が減少する一方で、保有車両台数が増加している。

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



資料) 一般社団法人 奄美自動車連合会より提供

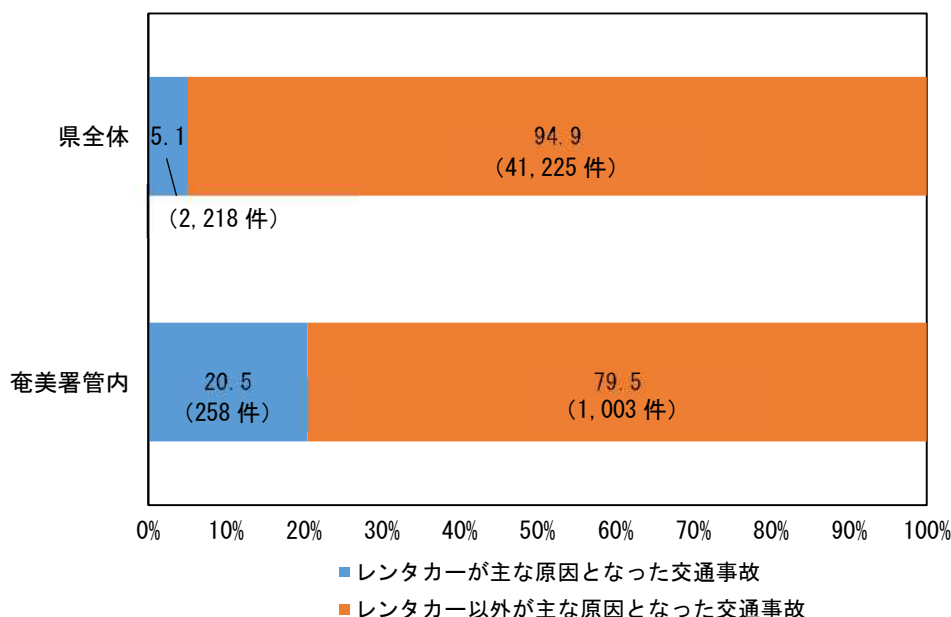
第8章 | ポイントの整理



ポイント⑥ レンタカー事故の割合が高くなっている。

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

図表 令和 5 年度における交通事故に占めるレンタカー事故の割合



資料) 南海日日新聞による統計

ポイント⑦ 第 6 次宇検村総合振興計画において交流と安全を支える交通基盤の整備を掲げている。

「基本方針 2 快適な生活を支えるむらづくり」において、「施策 2-2 交流と安全を支える交通基盤の整備」を定めている。本施策の具体的な取組みとして「公共交通機関の維持と利便性の向上」を挙げており、グリーンスローモビリティや路線バスの利便性向上、観光分野での活用等に努めるとしている。

図表 第 6 次宇検村総合振興計画

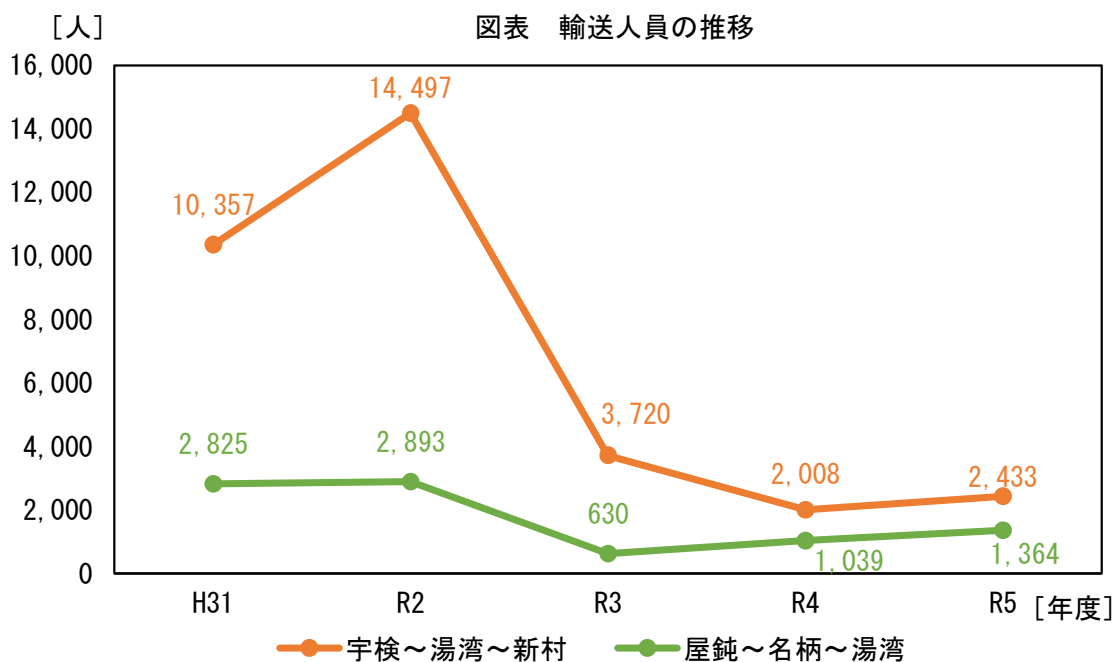


第8章 | ポイントの整理



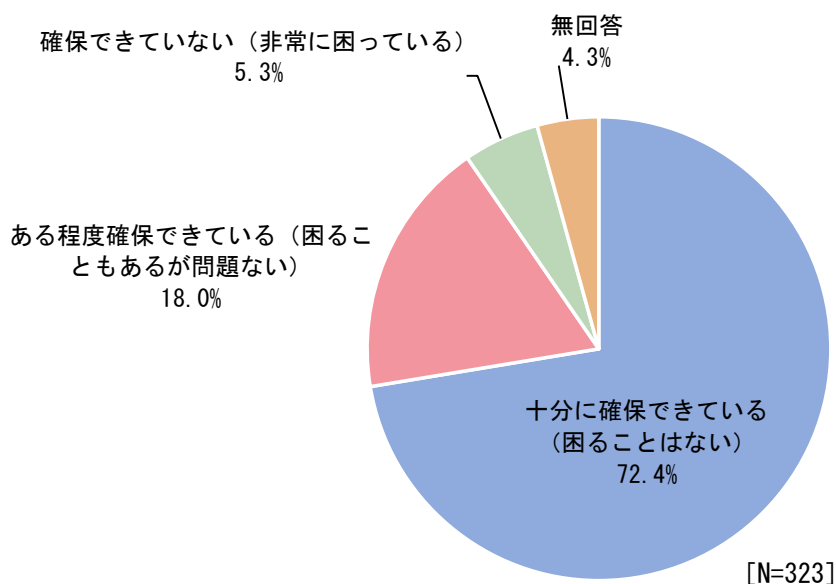
ポイント⑧ 廃止路線代替バスの輸送人員の減少が進んでいる。

廃止路線代替バスで輸送人員の減少が進んでいる。特に、宇検～湯湾～新村について、令和2年度から令和3年度にかけて急激に輸送人員が減少した。



ポイント⑨ 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72.4%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18.0%、「確保できていない（非常に困っている）」が5.3%と多くなっている。



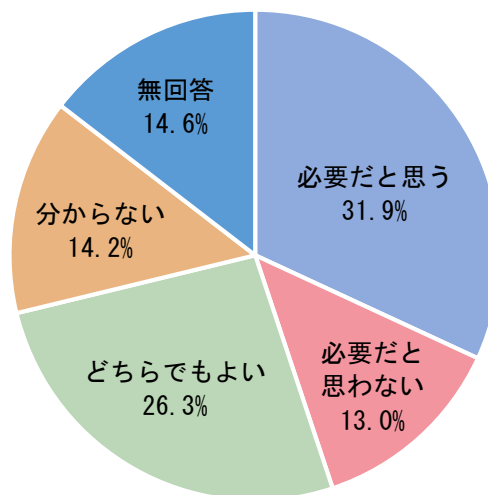
第8章 | ポイントの整理



ポイント⑩ 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。

路線バスにおけるキャッシュレス決済について、「必要だと思う」という回答が 31.9%と最も多く、次いで「どちらでもよい」が 26.3%、「分からない」が 14.2%と多くなっている。

図表 路線バスにおけるキャッシュレス決済について



[N=323]

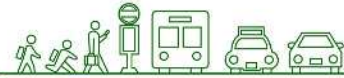
ポイント⑪ 公共交通の便数、ダイヤの改善を求める意見が多くみられた。

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。特に、学生を対象としたアンケートにおいて、奄美市から本村、瀬戸内町方面の路線バスの夕方のダイヤに関する要望が多くあった。

ポイント⑫ 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 時間的な交通空白が生じている。

ポイント④ 宿泊施設及び宿泊収容人数が増加している。

ポイント⑤ 人口が減少する一方で、保有車両台数が増加している。

ポイント⑥ レンタカー事故の割合が高くなっている。

ポイント⑦ 第6次宇検村総合振興計画において交流と安全を支える交通基盤の整備を掲げている。

ポイント⑧ 廃止路線代替バスの輸送人員の減少が進んでいる。

ポイント⑨ 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⑩ 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⑪ 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⑫ 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 地域交通を担う拠点を新たに設置し、公共交通の利便性を向上させる。

本村では路線バス（しまバス）が運行しているものの、それ以外の公共交通は湯湾地区のマジンスローカーのみであり、地域交通が十分に整備されているとはいえない状況にある。また、本村は焼内湾を囲むようにして広がっており、その面積に反して集落間の移動に時間を要するため、人口減少、高齢化が進むなかで本村全域をカバーする地域交通を整備することは容易ではない。そこで、村内にある既存の組織、団体等を地域交通の新たな拠点として活用し、自家用有償旅客運送等を実施することで、公共交通の利便性を向上させる。

方向性Ⅱ 本村が有する自然や文化、歴史を守り、活かすための交通施策と観光施策を推進する。

令和3年に本村を含む「奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島」が世界自然遺産に登録されたことに加え、本村としてゼロカーボンシティ宣言を行っており、環境保護に向けた取組みの重要性が増している。一方、本村の自然、文化、歴史は他の地域にはない魅力を有しており、観光資源としてもポテンシャルを秘めている。このような背景を踏まえ、本村が有する自然、文化、歴史を将来に残しながらも、有効に活用するための交通施策、観光施策を推進する。

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

地域のにぎわい創出につながる交通拠点の構築

村内にある既存の組織、団体等を地域交通の新たな拠点として複数箇所設置し、本村全域をカバーする移動サービスを提供する。また、移動サービスの運行にあたっては、自家用有償旅客運送の制度を活用し、二種免許を持たないドライバーも含めて十分な数の人員を確保する。将来的には、各拠点で公共交通と他の分野の連携による事業（観光案内、貨客混載等）にも取り組み、小さな拠点を核とした地域全体のにぎわい創出につなげる。

基本方針Ⅱ

「宇検村らしさ全開！」の取組み推進

本村は世界自然遺産として美しい自然を持つだけでなく、伝統的な漁業や渡し船による対岸への移動等、独特な文化、歴史を有している。一方、人口減少や社会情勢の変化が進み、これらの自然や文化、歴史を将来に引き継いでいくことの難しさも増してきている。そこで、環境負荷の少ないモビリティの導入や、観光コンテンツとしての文化、歴史の発信等、「宇検村らしさ全開！」の交通施策、観光施策を推進するなかで、自然保護や文化、歴史の保存に取り組む。

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 | 宇検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、第6次宇検村総合振興計画で定める将来像「奄美の自然・歴史・文化がきらめく 焼内湾を包む結いのところでつながるむら うけん」を実現する。

基本方針

基本方針Ⅰ 地域のにぎわい創出につながる交通拠点の構築

基本方針Ⅱ 「宇検村らしさ全開！」の取組み推進

基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上

基本方針に基づく事業推進

課題の解決

- ポイント① 1年を通して降水量が多く、公共交通に影響を与えている。
- ポイント② 人口減少及び高齢化が進行している。
- ポイント③ 時間的な交通空白が生じている。
- ポイント④ 宿泊施設及び宿泊収容人数が増加している。
- ポイント⑤ 人口が減少する一方で、保有車両台数が増加している。
- ポイント⑥ レンタカー事故の割合が高くなっている。
- ポイント⑦ 第6次宇検村総合振興計画において交流と安全を支える交通基盤の整備を掲げている。
- ポイント⑧ 廃止路線代替バスの輸送人員の減少が進んでいる。
- ポイント⑨ 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⑩ 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⑪ 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⑫ 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

奄美の自然・歴史・文化がきらめく
焼内湾を包む結いのところでつながるむら うけん

第9章 | 宇検村地域公共交通計画



3 計画の区域

本計画の区域は「宇検村全域」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 地域のにぎわい創出につながる交通拠点の構築	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
	目標3 公共交通の利用者数の増加
基本方針Ⅱ 「宇検村らしさ全開！」の取組み推進	目標1 本村の自然、文化、歴史を活用した公共交通の取組み推進
	目標2 公共交通運営への住民の参画促進
	目標3 5市町村広域による地域公共交通活性化協議会の開催
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市町村の連携による情報発信の取組み推進
	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 | 宇検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		地域のにぎわい創出につながる交通拠点の構築	
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)	23,512（千円/年）	目標値 (R10 年度)	23,512 以内（千円/年）
目標値の考え方			
今後、人件費や燃料費が高騰する可能性も考えられるが、村内交通の整備に伴う廃止路線代替バスの運行効率化により、現状の財政負担以内での公共交通維持を目指す。なお、本村の財政負担として、廃止路線代替バスの維持に必要な費用を計上している。			

目標 2	公共交通の収支率改善		
評価指標	廃止路線代替バス（しまバス）の収支率		
現状値 (R5 年度)	9.8（%）	目標値 (R10 年度)	9.8（%）
目標値の考え方			
村内交通を新たに整備したうえで、公共交通間の接続強化や情報発信、モビリティ・マネジメントによって公共交通の利用者数を増やし、現状値以上の収支率を目指す。			

第9章 | 宇検村地域公共交通計画



目標3	公共交通の利用者数の増加		
評価指標	マジンスローカーの利用者数 廃止路線代替バスの利用者数		
現状値 (R5 年度)	マジンスローカー 744 (人/年) 廃止路線代替バス 8,198 (人/年)	目標値 (R10 年度)	マジンスローカー 781 (人/年) 廃止路線代替バス 8,607 (人/年)
目標値の考え方			
情報発信の取組みや観光面での活用により、5%の利用者数増加を目指す。			

第9章 | 宇検村地域公共交通計画



基本方針Ⅱ 「宇検らしさ全開！」の取組み推進			
目標 1	本村の自然、文化、歴史を活用した公共交通の取組み推進		
評価指標	本村の自然、文化、歴史を活用した公共交通の取組み件数		
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			
自然保護や文化、歴史の保存と同時に本村の活性化を目指し、令和11年度までに評価指標を満たす2件の取組みを目指す。			

目標 2	公共交通運営への住民の参画促進		
評価指標	住民が参画する公共交通会議、座談会等の開催数		
現状値 (R6 年度)	1 (回/年)	目標値 (R11 年度)	2 (回/年)
目標値の考え方			
住民、事業者、自治体が1体となって公共交通を支える体制を構築するため、住民が参画する公共交通会議、座談会等を年2回開催することを目指す。			

第9章 | 宇検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 | 宇検村地域公共交通計画



7 目標を達成するための事業（宇検村単独での検討・実施）

事業 01

マジンスローカーの運行見直し

関連する基本方針	基本方針Ⅰ 地域のにぎわい創出につながる交通拠点の構築
内容	現在村内で運行しているマジンスローカーについて、運行区域が湯湾地区の一部のみに限られるため、村内交通の在り方とともにマジンスローカーの運行方法を再検討する。 図表 マジンスローカーの運行区域 
事業のポイント	・ <u>本村における地域交通の在り方とマジンスローカーの位置づけを明確にしたうえで</u>、「事業案 02 地域交通の運営体制構築」、「事業案 03 観光施策と連動した公共交通の取組み推進」と一体的に取り組む。
実施主体	地元事業者、宇検村 等
開始時期	令和8年度

第9章 | 宇検村地域公共交通計画



事業 02

地域交通の運営体制構築

関連する基本方針	基本方針Ⅰ 地域のにぎわい創出につながる交通拠点の構築
内容	本村では路線バス（しまバス）が運行しているものの、村内にバス事業者やタクシー事業者がなく、その他の移動手段はケンムンの館（一般社団法人巡めぐる恵めぐる）が運行するマジンスローカーのみとなっている。 今後、屋鈍地区、宇検地区を含めた広い範囲で公共交通を運行するため、村内の事業者やその他の団体、地域住民等と連携し、<u>地域交通の新たな運営体制（拠点）を構築する。</u> 図表 地域交通の新たな運営体制構築 <u>多様な主体の連携により広域での移動手段を確保</u>
事業のポイント	・ <u>本村における地域交通の在り方とマジンスローカーの位置づけを明確にしたうえで、「事業案 01 マジンスローカーの運行見直し」、「事業案 03 観光施策と連動した公共交通の取り組み推進」と一体的に取り組む。</u> ・ 公共交通の情報発信や予約受付に携わってもらう等、多くの人に様々な形で公共交通との接点を持ってもらい、<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	地元事業者・その他の団体等、住民、宇検村 等
開始時期	令和8年度

第9章 | 宇検村地域公共交通計画



事業 03

観光施策と連動した公共交通の取組み推進

関連する基本方針	基本方針Ⅱ 「宇検村らしさ全開！」の取組み推進
内容	本村が運行するマジンスローカーは低速で公道を走る電動車（グリーンスローモビリティ）で、環境負荷が少ないだけでなく、開放感のある座席で本村の自然をより身近に感じることができる。また、本村は焼内湾を囲むように広がっており、湾を挟んだ対岸へ船による移動が盛んに行われていた歴史がある。このような<u>本村ならではの移動資源を観光施策のなかで活用する。</u> 図表 観光客向けのマジンスローカー運行（実証実験中） 
事業のポイント	・ <u>本村における地域交通の在り方とマジンスローカーの位置づけを明確にしたうえで</u>、「事業案 01 マジンスローカーの運行見直し」、「事業案 02 地域交通の運営体制構築」と一体的に取り組む。
実施主体	地元事業者、宇検村 等
開始時期	令和8年度

第9章 | 宇検村地域公共交通計画



事業 04

地元メディアとの連携による情報発信

関連する基本方針	基本方針Ⅱ 「宇検村らしさ全開！」の取組み推進
内容	本村にある特定非営利活動法人エフエムうけんは、村によって設置された公設民営のラジオ局で、防災無線の役割も兼ねた公共性の高いメディアとなっている。エフエムうけんと連携した情報発信により、<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> 図表 公設民営のラジオ局「エフエムうけん」 
事業のポイント	・ エフエムうけんの特徴である「地域との強い結びつき」を活かし、日常で公共交通を利用しない人が公共交通に対する愛着や親しみを感じられるような情報発信を目指す。
実施主体	地元メディア、宇検村 等
開始時期	令和7年度

第9章 | 宇検村地域公共交通計画



事業 05

貨客混載の実施検討

関連する基本方針	基本方針Ⅱ 「宇検村らしさ全開！」の取組み推進
内容	様々な業種で人手不足が課題となっている現状を踏まえ、公共交通によって人だけでなくモノも運ぶ貨客混載の導入を検討する。 図表 路線バスを活用した貨客混載の取組み（沖永良部島） 
事業のポイント	・住民にとっての生活利便性向上だけでなく、 <u>地域の事業者の販売促進、活性化にもつながる取組みとする。</u>
実施主体	交通事業者、その他の事業者 等
開始時期	令和9年度

第9章 | 宇検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 | 宇検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Ⅱ 「宇検村らしさ全開！」の取組み推進 基本方針Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上
内容	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 | 宇検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 | 宇検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 等
開始時期	令和7年度

第9章 | 宇検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Ⅲ 自治体圏を越えた広域連携による地域力の向上
内容	公共交通における DX を推進し、関連業務の省力化、省人化を図るとともに、利用者にとっての利便性を向上させる。特に、AI オンデマンド交通の導入、乗合タクシーの運行管理システムの導入、キャッシュレス決済の導入について検討する。 なお、DX 推進の検討にあたっては、5 市町村で共通の AI オンデマンド交通システムを導入し、利用者にとっての使いやすさと費用対効果を高める等、<u>広域連携ならではの視点</u>を重視する。 図表 システムによる乗合タクシーの運行管理（さつま町） 
事業のポイント	乗合タクシーの運行管理システムや AI オンデマンド交通のシステムを共通化することで、自治体間、また事業者間でドライバーや車両の融通が可能な環境が構築され、<u>ドライバー不足の課題解決</u>につながることも期待される。
実施主体	交通事業者、奄美大島 5 市町村 等
開始時期	令和 7 年度（検討）

第9章 | 宇検村地域公共交通計画



事業 11

環境に配慮したモビリティの普及に向けた取組み推進

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

第9章 | 宇検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
■ 宇検村単独での検討・実施							
01	マジンスローカーの運行見直し	地元事業者、宇検村等	■	▶	⇒	⇒	⇒
02	地域交通の運営体制構築	地元事業者・その他の団体等、住民、宇検村等	■	▶	⇒	⇒	▶
03	観光施策と連動した公共交通の取り組み推進	地元事業者、宇検村等	■	▶	⇒	⇒	⇒
04	地元メディアとの連携による情報発信	地元メディア、宇検村等	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
05	貨客混載の実施検討	交通事業者、その他の事業者等	■	■	▶	⇒	⇒
■ 5市町村広域での検討・実施							
06	奄美大島5市町村協働による地域交通運営	地域公共交通活性化協議会	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
07	地域活性化に資する情報発信の取り組み推進	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り組み推進	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り組み推進	住民、交通事業者、その他の事業者、奄美大島5市町村等	■	■	■	■	■

