

徳之島地域公共交通計画

令和7年3月

徳之島地域公共交通活性化協議会

目次

第1章 計画の策定にあたって	1
1. 計画策定の背景・目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 上位・関連計画の整理	3
第2章 徳之島の概況	10
1. 地勢・自然	10
2. 気候	11
3. 交通	11
4. 人口特性	12
5. 島内移動の整理	17
第3章 地域公共交通の現状	18
1. 路線バスの現状	18
2. デマンドバスの現状	24
3. 空路	26
4. 海路	27
5. 入込客数	28
6. その他の地域資源の現状	29
7. 地域公共交通関係者ヒアリング調査	31
第4章 住民の移動実態及びニーズの把握	32
1. 住民アンケート	32
2. 路線バス利用者アンケート	42
3. デマンドバス利用者アンケート	48
4. 交通結節点アンケート	54
5. 地域コミュニティバス利用者アンケート	61
第5章 徳之島公共交通の課題	66
1. 現状と課題の整理	66
2. 課題解決に向けた対応方針の設定	73

第6章 徳之島地域公共交通計画 74

1. 基本理念	74
2. 基本方針	74
3. 目指すべき公共交通の将来像.....	75
4. 計画の区域	76
5. 計画の期間	76
6. 計画の目標	76
7. 目標を達成するための事業と取組	79
8. 事業のスケジュール.....	91
9. 計画の達成状況の評価	92
10. 計画の持続的な改善（PDCA サイクルによる改善）	97

第1章 計画の策定にあたって

1. 計画策定の背景・目的

徳之島地域の人口は、昭和30年国勢調査の50,932人をピークに減少を続け、令和2年国勢調査では21,803人となった。

地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりのためには「移動」は欠かせない存在であるが、人口減少による公共交通利用者の減少や全国的な運転手不足の深刻化等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきている。

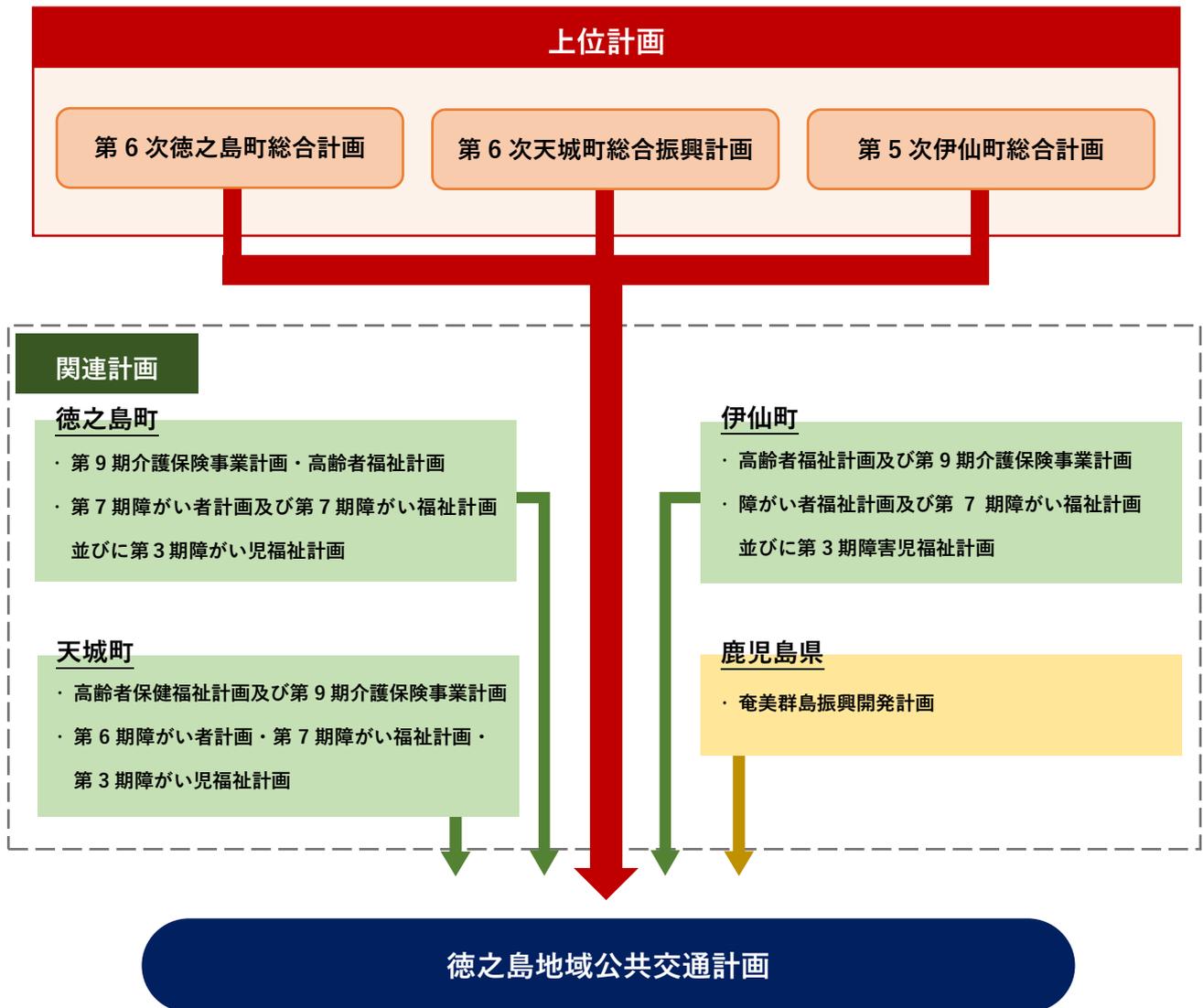
このことから、公共交通に頼らざるを得ない高齢者などの交通手段の確保や、公共交通機関の空白地域などでの交通手段の確保は、今後さらに深刻な問題となっていくことが予想される。また、離島という特性において、観光客やビジネス客の二次交通の確保も重要な課題であり、島内の移動を全体として考慮し、行政区域ごとではなく、徳之島広域での課題解決に向けた取組が必要である。

一方で、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらす。

こうした状況を踏まえ、徳之島地域の交通政策に関わる課題の解決に向け、地域公共交通のマスタープランとなる「徳之島地域公共交通計画」（以下、「本計画」という）を策定し、この計画を基にまちづくり・観光と連動した持続可能な運送サービスの提供に取り組んでいく。

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り、徳之島町、天城町、伊仙町の基本的な施策の方向性を示す「第6次徳之島町総合計画」、「第6次天城町総合振興計画」、「第5次伊仙町総合計画」を上位計画とし、鹿児島県の「奄美群島振興開発計画」、3町の福祉関連等の各種関連計画を踏まえて策定する。



3. 上位・関連計画の整理

徳之島町の上位計画・関連計画

◆第6次徳之島町総合計画

	内 容
計画期間	策 定：令和4年（2022年）9月 計画期間：令和4年度（2022年度）～令和13年度（2031年度）
基本理念	「人・自然・みらい輝く」新たな時代へのまちづくり！
徳之島町の目指す将来像	We're OPEN ～みらい輝く、とくのしま町～
施策の大綱 (基本目標)	基本目標1 未来を担う子どもを育み、活力を生み出すまちづくり 基本目標2 支え合いで、だれもが幸せ感じるまちづくり 基本目標3 豊かな自然を守り、快適で魅力あるまちづくり 基本目標4 学び合い、育て合い、笑顔きらめく社会づくり 基本目標5 安全・安心で持続可能なまちづくり 基本目標6 絆を育み、ともに考え行動するまちづくり

◆第9期徳之島町介護保険事業計画・高齢者福祉計画

		内 容
計画期間		策 定：令和6年（2024年）3月 計画期間：令和6年度（2024年度）～令和8年度（2026年度）
基本理念		誰もがいきいきと元気に、地域でつながりあい、 助けあえる 笑顔と共生のまち
基本目標		基本目標1 健康長寿で地域に貢献できる元気高齢者のまち 基本目標2 誰もが居場所があり共に支えあうまち 基本目標3 住み慣れた場所で、笑顔で暮らせる共生のまち 基本目標4 自らの選択のもとに、最期まで自分らしく暮らせるまち 基本目標5 介護サービス基盤が充実した自立支援を図るまち
主な 取り 組み の 方向 性	（公共交通に関する内容）	基本目標3 住み慣れた場所で、笑顔で暮らせる共生のまち 第2節 住まいや生活環境等の整備 1 安心・安全な暮らしの確保 （4）高齢者等が移動しやすい交通機関の整備 平成26年度より、75歳以上の高齢者にバス乗車賃の全額助成を行っています。 高齢者の安全で快適な移動の手段を確保し、外出しやすい環境を整備することが、高齢者の生活の拡大や健康維持に寄与するものと期待されます。今後も、高齢者の社会参加が図られるよう継続していきます。

◆徳之島町障がい者計画及び第7期障がい福祉計画並びに第3期障がい児福祉計画

		内 容
計画期間		策 定：令和6年（2024年）3月 計画期間：令和6年度（2024年度）～令和8年度（2026年度）
基本理念		障がいのある人もない人も共に生きる島づくり
基本目標		基本目標1 安心して生活できる支援体制づくり 基本目標2 自立と社会参加の促進 基本目標3 人にやさしい地域社会づくり
主な 取り 組み の 方向 性	（公共交通に関する内容）	第3 人にやさしい地域社会づくり （2）移動、交通対策の推進 ②移動・交通手段の確保・整備 ◆障がいのある人の移動支援を進めるため、公共交通機関のバリアフリー化に努めます。

天城町の上位計画・関連計画

◆第6次天城町総合振興計画

		内 容
計画期間		策 定：令和3年（2021年）6月 計画期間：令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）
基本理念		ユイの心で命つむぐまち あまぎ
基本目標 (施策の大綱)		基本目標① 活力ある産業、未来へとつながるまち 基本目標② 子どもから高齢者まで、みんなが健康のまち 基本目標③ ユイの心を持ち、世界雄飛と島担う人づくりのまち 基本目標④ 自然と共生し安心して暮らすことのできるまち 基本目標⑤ みんなが主役。ユイの心で助け合う安心・安全のまち 基本目標⑥ みんなで築きあう健全で安定したまち
主な 取り組みの 方向性	(公共交通に関する 内容)	基本目標② 子どもから高齢者まで、みんなが健康のまち （3）高齢者福祉の充実 高齢者福祉サービスの充実 ○高齢者が、生きがいのある余生を送ることができるよう配慮するため、町内全域を利用区間とし、バスの無料乗車証を交付します。 基本目標④ 自然と共生し安心して暮らすことのできるまち （7）公共交通 路線バスの運行維持 ○住民のニーズを踏まえ、民間事業者と連携して利便性の向上に取り組みます。 ○生活交通だけでなく、観光客にとっても利用しやすい路線確保に努めます。 デマンドバスの推進 ○利用促進の普及啓発を進め、通院や通学等の常時利用者の増加を図ります。 ○交通空白地帯対策として、路線バスまたは隣町デマンドバスとの接続の効率化と、新規路線設定を進めます。

◆天城町第 6 期障がい者計画、第 7 期障がい者福祉計画、第 3 期障がい児福祉計画

		内 容
計画期間		策 定：令和 6 年（2024 年）3 月 計画期間：令和 6 年度（2024 年度）～令和 8 年度（2026 年度）
基本理念		障がいのある人もない人も共に生きる島づくり －「ユイの心で命つむぐまちあまぎ」をめざして－
基本目標		基本目標 1 安心して生活できる支援体制づくり 基本目標 2 自立と社会参加の促進 基本目標 3 人にやさしい地域社会づくり
主な 取り 組み の 方向 性	（ 公 共 交 通 に 関 す る 内 容 ）	II 天城町障がい者計画 基本目標 3 人にやさしい地域社会づくり 3 生活環境 （2）移動，交通対策の推進 ②移動・交通手段の確保・整備 ◆障がいのある人の移動支援を進めるため，公共交通機関のバリアフリー化に努めます。

◆天城町高齢者保健福祉計画及び第 9 期介護保険事業計画

		内 容
計画期間		策 定：令和 6 年（2024 年）3 月 計画期間：令和 6 年度（2024 年度）～令和 8 年度（2026 年度）
基本理念		日本一幸せな天城町 ～自助・互助・共助・公助～ 自分でできる幸せ 思いやりつながる幸せ 支え合う幸せ 安心できる町
基本指針		基本指針① 健康で生きがいをもって、すこやかに暮らせるまちづくり 基本指針② 地域全体で支えあう、心ふれあうまちづくり 基本指針③ 高齢者の安心・快適な暮らしの確保

伊仙町の上位計画・関連計画

◆第5次伊仙町総合計画

		内 容
計画期間	策 定：平成27年（2015年）3月 計画期間：平成27年度（2015年度）～令和6年度（2024年度）	
10年後の 将来像	<ul style="list-style-type: none"> ○ 保健医療・福祉が充実し、赤ちゃんからお年寄りまで健康に暮らせるまち ○ 農業の振興を中心に産業が立ち上がるまち ○ 世界自然遺産登録・定住促進に取り組み、交流人口を増やすまち 	
重点 プロジェクト	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「長寿・子宝」先進モデルプロジェクト 2. 人口増加・定住促進プロジェクト 3. 世界自然遺産及び歴史・文化を活かしたまちづくりプロジェクト 4. 農業・第6次産業振興プロジェクト 5. 観光/交流・情報発信プロジェクト 	
主な 取り組みの 方向性	（公共交通に関する内容）	<p>II. 「第5次伊仙町総合計画」重点プロジェクト</p> <p>5. 観光/交流・情報発信プロジェクト</p> <p>（3）交流（ほーらい館）</p> <p>【施策の概要】</p> <p>・支出面では、（～中略～）運賃無料でバスの燃料代や運転手の人件費等で確実にマイナスとなるので、これらを徹底的に見直し、支出を減らす最善策を講じます。</p> <p>IV. 分野別構想</p> <p>5. 保健福祉の推進</p> <p>（5）地域福祉 ③ ボランティア</p> <p>【基本方針】</p> <p>・公共の福祉を確保する観点から、NPO等に対して自家用自動車による有償運送の例外許可を行い、福祉輸送サービスの確保を図ります。</p>

◆伊仙町高齢者福祉計画及び第9期介護保険事業計画

		内 容
計画期間	策 定：令和6年（2024年）3月 計画期間：令和6年度（2024年度）～令和8年度（2026年度）	
基本理念	活力と潤いがある健康・長寿の福祉のまちづくり	
基本目標	基本目標1 元気で生きがいをもって暮らせるまち 基本目標2 高齢者が敬愛され、誇りを持って暮らせるまち 基本目標3 住み慣れたまちで、自立して生活できるまち 基本目標4 介護サービス基盤の充実した自立支援を図るまち	

◆伊仙町障がい者計画及び第7期障がい福祉計画並びに第3期障がい児福祉計画

		内 容
計画期間	策 定：令和6年（2024年）3月 計画期間：令和6年度（2024年度）～令和8年度（2026年度）	
基本理念	障がいのある人もない人も共に生きる島づくり	
基本指針	基本目標1 安心して生活できる支援体制づくり 基本目標2 自立と社会参加の促進 基本目標3 人にやさしい地域社会づくり	
主な取り組みの方向性	（公共交通に関する内容）	第3 人にやさしい地域社会づくり 3 生活環境 （2）移動，交通対策の推進 ②移動・交通手段の確保・整備 ◆障がい者の移動支援を進めるため，公共交通機関のバリアフリー化に努めます。

鹿児島県の関連計画

◆奄美群島振興開発計画

		内 容
計画期間		策 定：令和 6 年（2024 年）7 月 計画期間：令和 6 年度（2024 年度）～令和 10 年度（2028 年度）
計画の目的		本計画に基づく事業を推進することにより，奄美群島の基礎条件の改善や地理的及び自然的特性に応じた奄美群島の振興開発を図り，奄美群島の自立的発展，地域住民の生活の安定及び福祉向上，奄美群島への移住及び奄美群島における定住促進を図ることを目的とする
基本指針		<ol style="list-style-type: none"> 1 移住及び定住を促進するための方策 2 世界自然遺産登録等を契機とした自然環境の保全と利用の両立及び文化の継承を図るための方策 3 稼ぐ力の向上に向けた方策 4 奄美群島が抱える条件不利性の改善 5 奄美群島の生活基盤の確保・充実 6 地域主体の取組の促進
主な取組みの方向性	（公共交通に関する内容）	第 3 振興開発の方策 2 奄美大島の振興方策 (2) 施策の展開 エ 奄美群島が抱える条件不利性の改善 (イ) 交通基盤の整備 C 陸上交通 ○ 廃止路線代替バス※については，引き続き，必要な路線の維持を図るとともに，コミュニティバス※やデマンド型交通※など，地域の実情に合わせた多様な運行形態への転換を促進する。

第2章 徳之島の概況

1. 地勢・自然

徳之島は鹿児島市から南南西 468 km にある奄美群島のほぼ中央に位置する島。鹿児島県の大島郡に属している島であり、奄美群島内では奄美大島に次ぐ大きな島となる。島の周囲は約 89 km、面積は約 247.77 km² となり、徳之島町、天城町、伊仙町の 3 町により一島を形成している。

主要な産業はサトウキビ、ジャガイモ、果樹などの農業、黒毛和牛などの畜産、キハダマグロ、ソデイカなどの近海漁業、黒糖を原料とした菓子、黒糖焼酎製造などとなる。

島の中央には井之川岳（標高 645m）、北部には天城岳（標高 533m）があり、石灰岩性の島となっている。海蝕洞や海蝕台等の独特な景観を持ち、また多くの希少固有種も生息している。2021 年 7 月 26 日には奄美大島、沖縄島北部及び西表島と共に世界自然遺産に登録された。500 年の歴史があるといわれる「闘牛の島」としても有名であり、1、5、10 月に本場所が行なわれるほか、多くの大会が島内の各地で開催されている。



2. 気候

徳之島は亜熱帯性気候に属し、一年を通じて温暖な気候が特徴の島である。夏は平均気温が 25～30℃に達し湿度も高く、冬も温暖で平均気温は 15～20℃前後となる。年間降水量は 1,900～2,000mm と、本土と比べるとやや多い。特に梅雨（5月下旬～6月下旬）や台風シーズン（8月～10月）には降水量が多くなっている。年間を通じて湿度が高いのが特徴で、豊かな植生が島全体を覆っている。この気候により、サトウキビやパッションフルーツといった熱帯・亜熱帯作物の栽培に適しており、自然豊かな環境も加わり徳之島特有の生態系が育まれている。

3. 交通

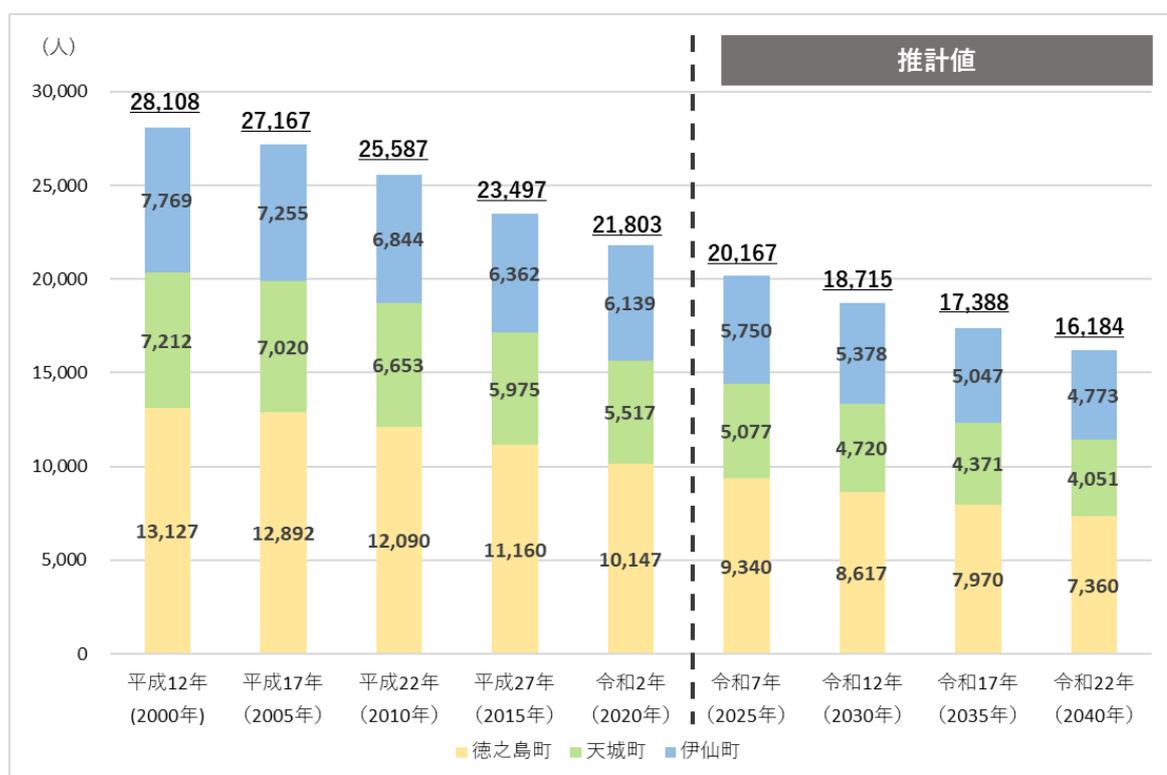
鹿児島市から南南西 468 km に位置する徳之島。島へは空路と海路が結ばれている。空路は「徳之島空港（徳之島子宝空港）」と「鹿児島空港」を結ぶ便が 1 日 4 往復（需要に伴う季節運航の増便として特定時期は 1 日 5 往復）、「奄美空港」を結ぶ便が 1 日 2 往復、「沖永良部空港」と結ぶ便が 1 日 1 往復運航されている。また、お盆などの限定された期間には「大阪国際空港（伊丹空港）」と結ぶ便も運航されている。海路は「亀徳港」へ鹿児島を起点、那覇を終点とし、亀徳に寄港する鹿児島航路が運航されており、「平土野港」へは鹿児島を起点、平土野又は知名を終点とする喜界航路が運航されている。

島内は徳之島空港から天城町の中央を通り、島の東部海岸沿いを徳之島町、伊仙町までを結ぶ「県道 80 号」や、島の西部を天城町から伊仙町まで結ぶ「県道 83 号」が通っており、主要な幹線道路となっている。幹線道路沿いやその周辺には徳之島町、天城町、伊仙町のそれぞれの役場や医療施設、スーパー等の買い物施設、飲食店などが多く隣接されている。その他、島の北部を通り天城町と徳之島町を結ぶ「県道 628 号」、島南部の内陸を通り亀津と糸木名を結ぶ「県道 617 号」、島北部の轟木通り県道 80 号と 629 号を結ぶ「県道 618 号」、亀徳を通る「県道 625 号」が、それぞれ島内の各地域を結んでいる。

4. 人口特性

(1) 人口

徳之島の人口は、年々減少する傾向となっており令和2年には、21,803人となっている。徳之島町、天城町、伊仙町、それぞれを町別に確認した場合も人口は減少傾向にあり、徳之島町10,147人、天城町5,517人、伊仙町6,139人となっている。さらに国立社会保障・人口問題研究所の推計値によると、令和22年には島全体で16,184人となり、令和2年と比較すると25%ほど減少する推計となっている。



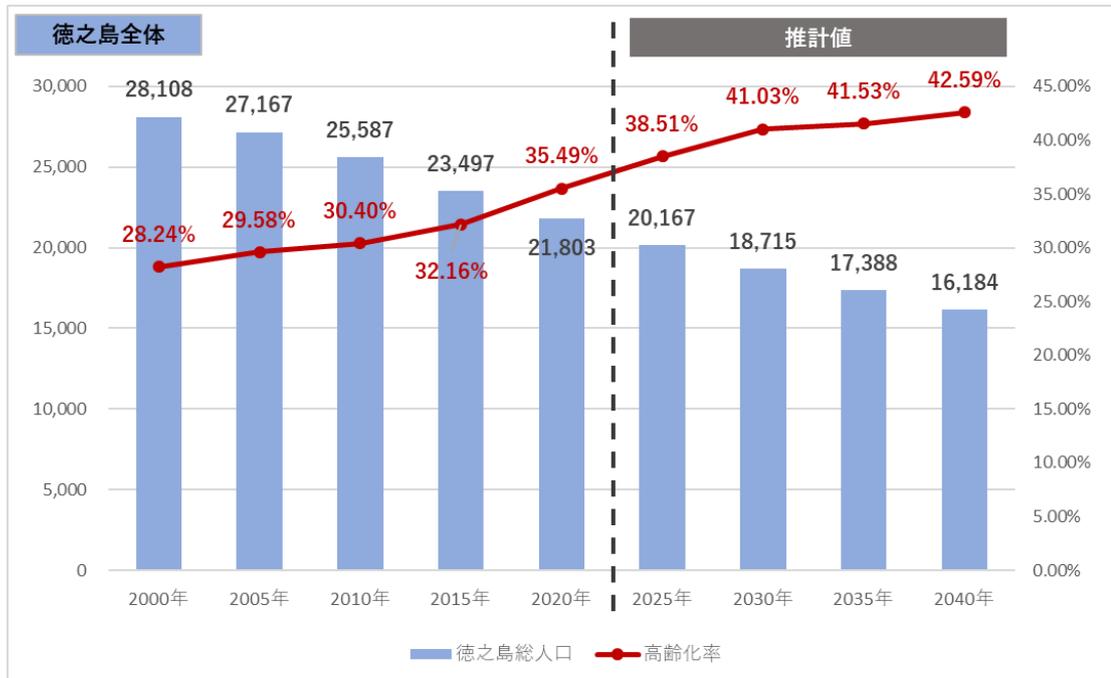
徳之島における人口の推移

出典：令和2年国勢調査

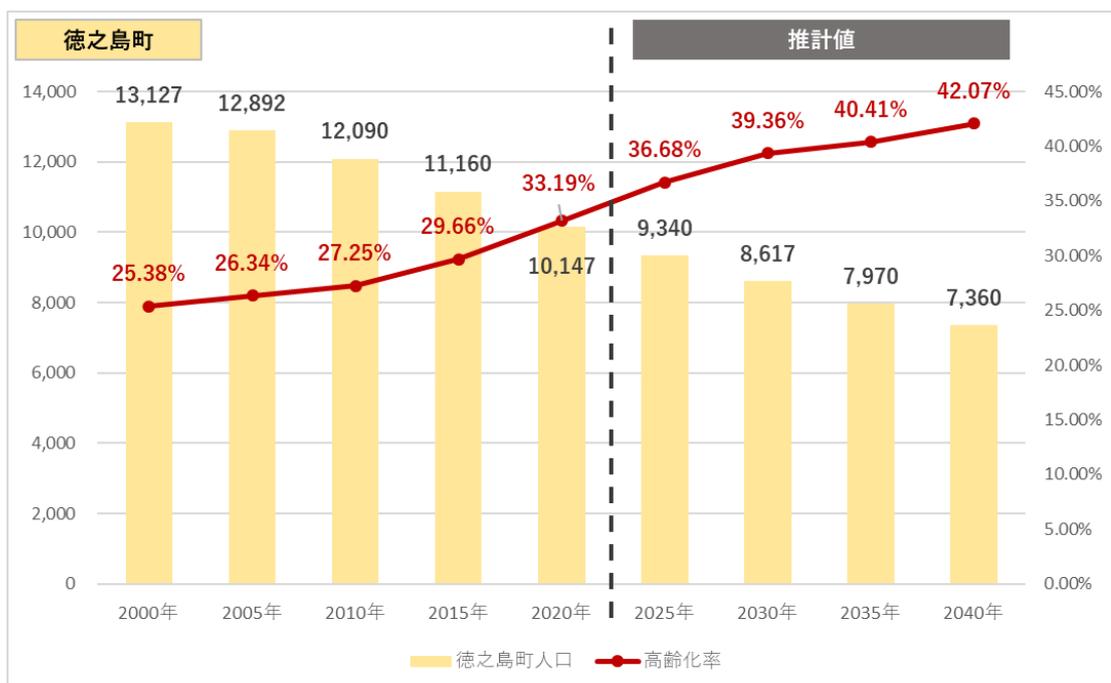
令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所

(2) 高齢化率

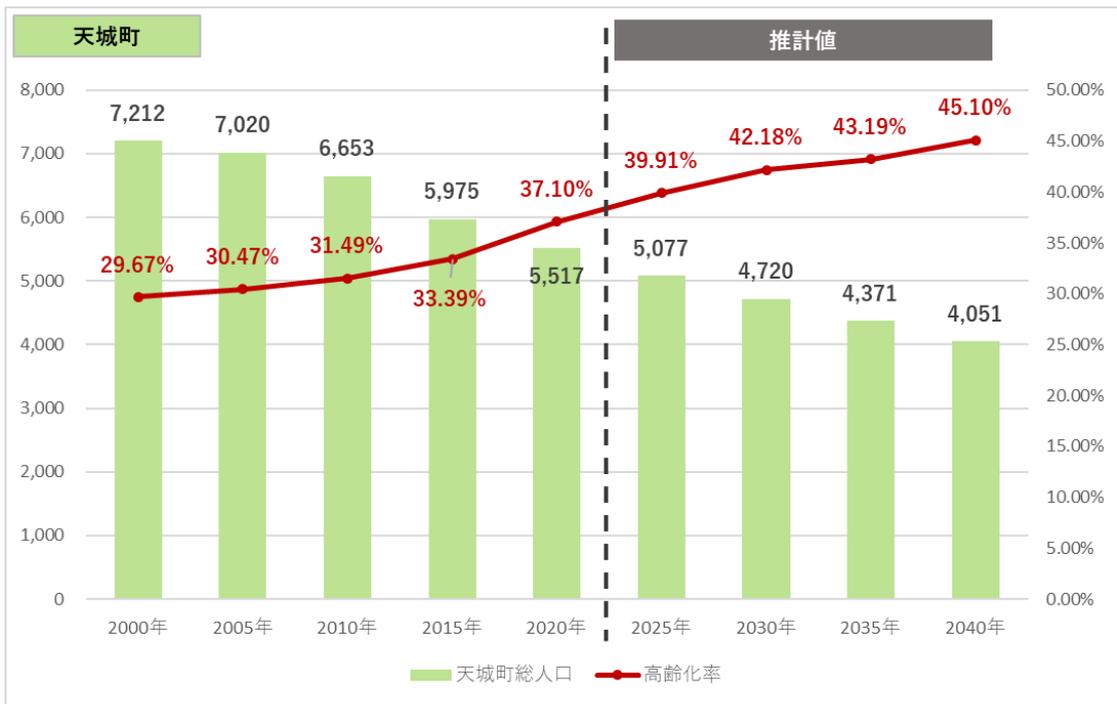
徳之島の高齢化率は、人口減少とは逆に年々増加する傾向となっており、令和 2 年には、35.49%となっている。徳之島町、天城町、伊仙町、それぞれを町別に確認した場合も増加傾向にあり、徳之島町 33.19%、天城町 37.10%、伊仙町 37.84%となっている。国立社会保障・人口問題研究所の推計値によると、島全体では 2030 年には 40%を超えることが予測されている。



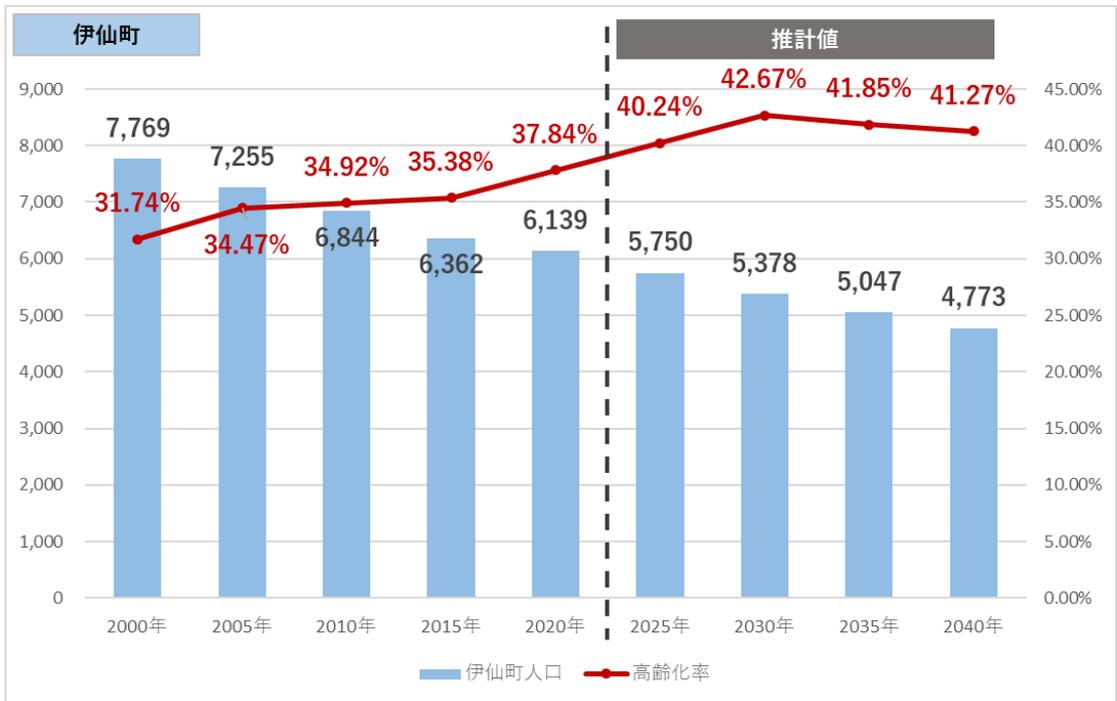
徳之島全体の人口と高齢化率の推移



徳之島町の人口と高齢化率の推移



天城町の人口と高齢化率の推移



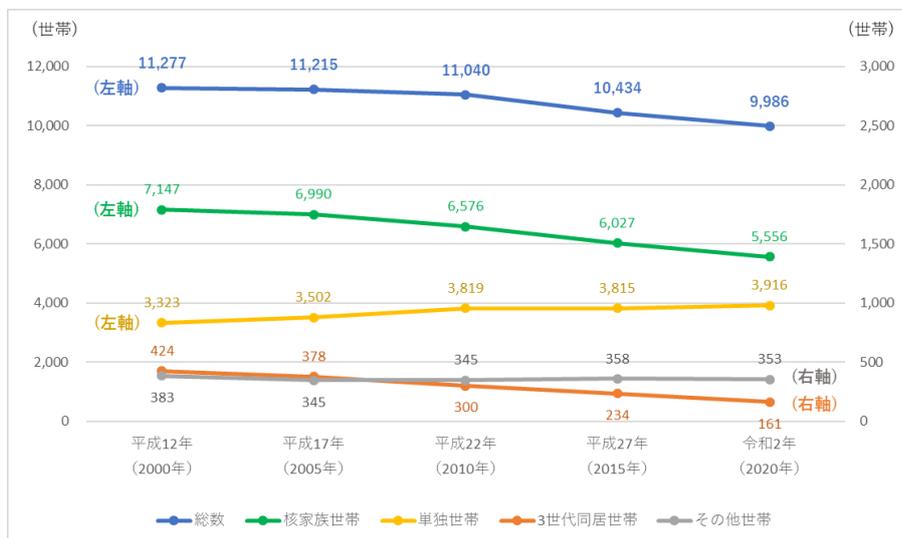
伊仙町の人口と高齢化率の推移

出典：令和2年国勢調査

令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所

(3) 世帯数

徳之島の総世帯数は、年々減少する傾向となっており令和2年には、9,986世帯となっている。家族類型別の世帯数については総世帯数が減少と同じく核家族世帯や3世代同居世帯が減少する中、単独世帯については僅かながら増加傾向にある。

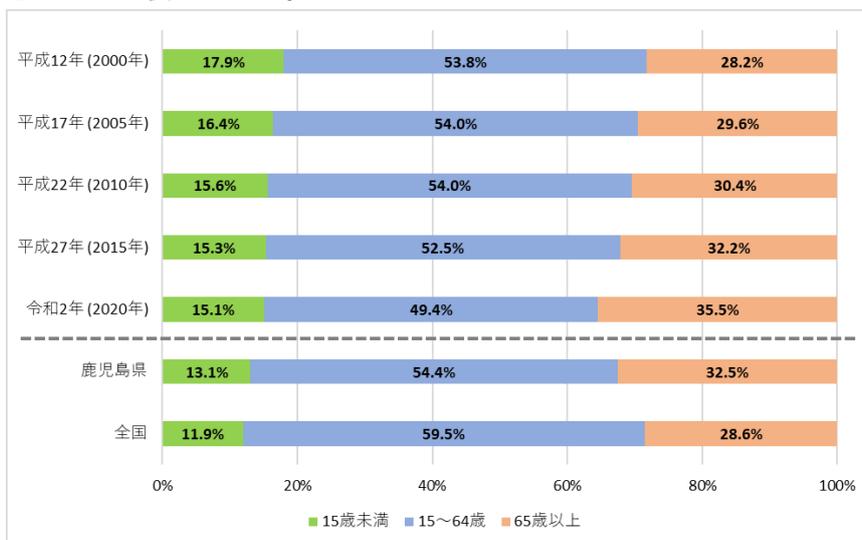


家族類型別世帯数の推移

出典：令和2年国勢調査

(4) 人口構成

徳之島の年齢3区分別人口構成の推移をみると、65歳以上の人口の占める割合は年々増加しており、令和2年には35.5%となっている。鹿児島県、全国の人口構成と比較すると、15歳未満の人口割合はわずかに高いが、65歳以上の人口の割合はさらに高く、鹿児島県、全国よりも高齢化が進んでいる状況にある。



年齢3区分別人口構成の推移

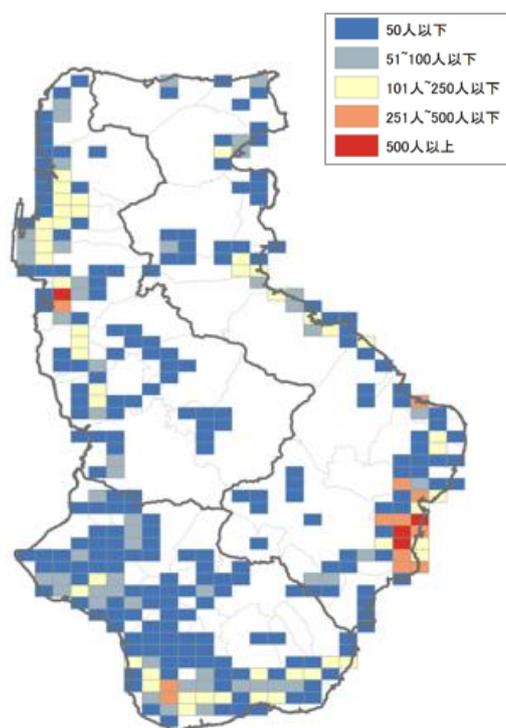
出典：国勢調査（平成12年、平成17年、平成22年、平成27年、令和2年）

(5) 人口分布

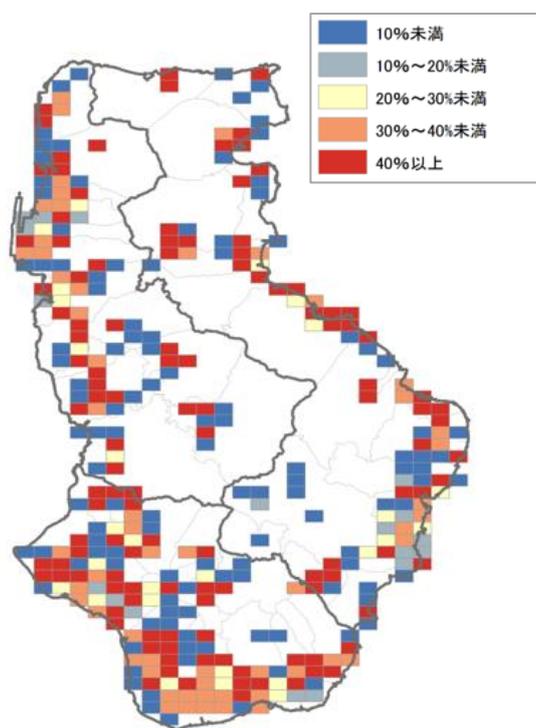
徳之島の人口分布を500mメッシュで確認すると、徳之島町、天城町、伊仙町の役場周辺に集中している状態となっている。役場周辺以外では、3町を結ぶ「県道80号」や天城町と伊仙町を結ぶ「県道83号」などの各県道の沿線に人口が分布している。さらに天城町や伊仙町では主要な県道以外にも、内陸部や海岸沿いに集落があり広く人口が分布している状況にある。

島の北部の天城岳や、中央に位置する井之川岳周辺では比較的人口の分布が少ない状況となっている。

高齢化率の分布について確認すると、島内全域の広範囲で高齢化が進行している状況が確認できる。各集落においては高齢化率が10%未満となっている個所もあり高齢化が進行している地域と比較的高齢化が進んでいない地域が混在している状況が確認できる。



人口分布 (500m メッシュ)



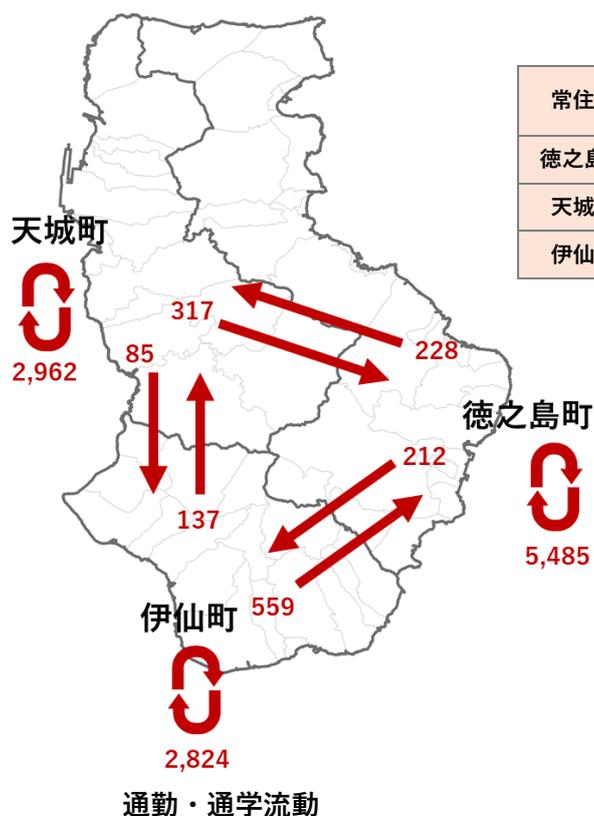
高齢化率 (500m メッシュ)

出典：令和2年国勢調査

5. 島内移動の整理

徳之島島内における通勤・通学者の移動状況を確認すると、町内での移動が、徳之島町(92.57%)、天城町(88.05%)、伊仙町(80.23%)と3町とも80%以上が町内の移動となっている。

町外への移動について見ると、徳之島町からは、天城町へは228人、伊仙町へは212人とほぼ同数の移動が確認できる。天城町からは、徳之島町へは317人、伊仙町へは85人という移動状況が確認できる。伊仙町からは徳之島町へ559人、天城町へは137人という移動状況が確認できる。天城町、伊仙町ともに町外への移動は徳之島町への移動が多いことが確認できる。



常住地	通勤者数 (就業者数)	通学者数	合計
徳之島町	4,795	1,193	5,988
天城町	2,773	634	3,407
伊仙町	2,762	792	3,554

出典：令和2年国勢調査

常住地	通勤・通学先			町内移動	町外移動
	徳之島町へ移動	天城町へ移動	伊仙町へ移動		
徳之島町	5,485	228	212	92.57%	7.43%
天城町	317	2,962	85	88.05%	11.95%
伊仙町	559	137	2,824	80.23%	19.77%

第3章 地域公共交通の現状

1. 路線バスの現状

(1) 運行概要

路線バスは、大船住宅を起点とし亀徳、平土野を經由、空港を終点とする「1号線（大船住宅～亀徳・平土野～空港）」、同じく大船住宅を起点とし亀徳、平土野を經由、与名間を終点とする「2号線（大船住宅～亀徳・平土野～与名間）」、犬田布を起点とし西阿木名を經由、平土野を終点とする「3号線（犬田布～西阿木名～平土野）」、亀津を起点とし伊仙を經由、犬田布を終点とする「4号線（亀津～伊仙～犬田布）」の4系統が運行されている。バス利用の乗降については停留所以外でも乗降できる運行形態（フリー乗降）での運行を行っている。

なお、路線バスは廃止代替バスによる自治体主導の運行に切り替えが行われ、運行は徳之島総合陸運株式会社へ委託する形態をとっている。

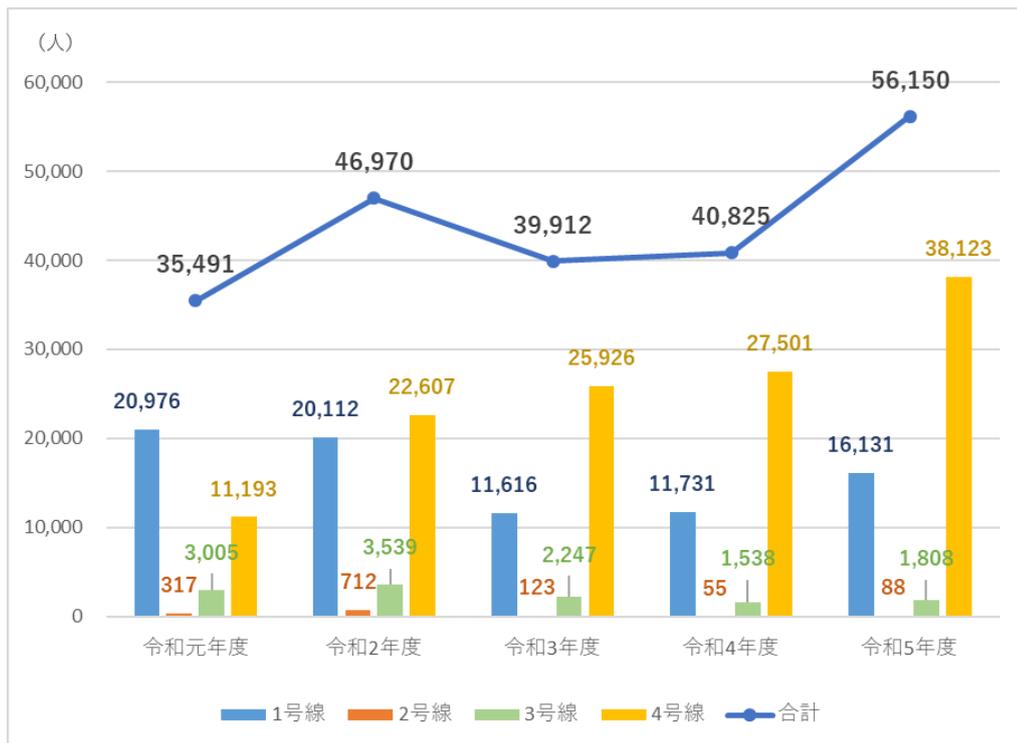
平日の運行回数は下表の通りとなる。土曜、日曜、祝日（元旦を除く）や島内の高校が長期間の休みとなる、春休み、夏休み、冬休みの期間は運行本数を減らして運行を行っている。

路線（系統）	主な 経過地	系統距離 (km)	運行回数 (回/日)
1号線（大船住宅～空港）	亀徳・平土野	30.2	8
2号線（大船住宅～与名間）	亀徳・平土野	34.5	1
3号線（犬田布～平土野）	西阿木名	14.0	4
4号線（亀津～犬田布）	伊仙	21.9	6

(2) 利用状況

路線バスの利用状況を整理すると、路線バス全体の利用者数は令和3年度に減少しているがこれは、新型コロナウイルス感染症の影響と考えられ、その後令和4年度からは増加しており、令和5年度は新型コロナウイルス感染症の流行前の令和2年度を上回る56,150人と大きく増加している。

路線別に利用状況を確認すると、「1号線（大船住宅～空港）」は令和3年度に大きく減少しているが、新型コロナウイルス感染症の影響によるものと考えられ、その後令和4年度からは増加しており、令和5年度は16,131人となっている。「2号線（大船住宅～与名間）」については令和2年度をピークに減少傾向となっているが令和5年度においては若干増加し88人となっている。「3号線（犬田布～平土野）」についても令和2年度をピークに減少傾向となっているが、令和5年度においては若干増加し1,808人となっている。「4号線（亀津～犬田布）」については利用者が年々増加している傾向にある。令和4年度から令和5年度にかけては3割以上増え、令和5年度は38,123人となっている。



路線バスの利用状況の推移

出典：徳之島総合陸運提供データ

(年度は10月から翌年9月末までの集計範囲で集計)

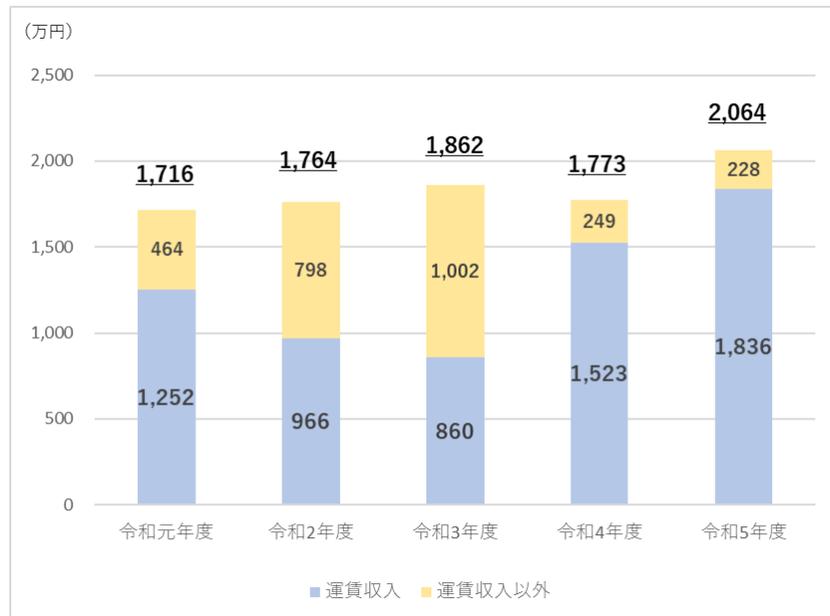
(3) 運送収入

路線バスの運送収入の推移を確認すると、「運賃収入」と「運賃収入以外」（補助等を含む）の合計の収入は、令和4年度まではほぼ横ばいとなっているが、令和5年度はやや増加し、約2,064万円となっている。路線ごとに確認すると、1号線は令和4年度から増加しており令和5年度は8,620,398円となっている。2号線は令和4年度まで減少しており、令和5年度は若干増加し46,691円となっている。3号線も令和4年まで減少しており、令和5年度は若干増加し779,338円となっている。4号線は令和4年度に一度減少しているものの、増加傾向となっており令和5年度は11,197,513円となっている。

	1号線 (大船住宅～空港)	2号線 (大船住宅～与名間)	3号線 (犬田布～平土野)	4号線 (亀津～犬田布)	合計
令和元年度	10,685,361	110,779	1,075,394	5,286,916	17,158,450
令和2年度	8,872,673	274,231	1,064,865	7,423,994	17,635,763
令和3年度	7,832,303	84,913	1,078,498	9,626,346	18,622,060
令和4年度	8,058,870	37,762	771,813	8,857,871	17,726,316
令和5年度	8,620,398	46,691	779,338	11,197,513	20,643,940

路線毎の運送収入と運賃収入以外の合計推移

※年度は10月から翌年9月末までの集計範囲で集計

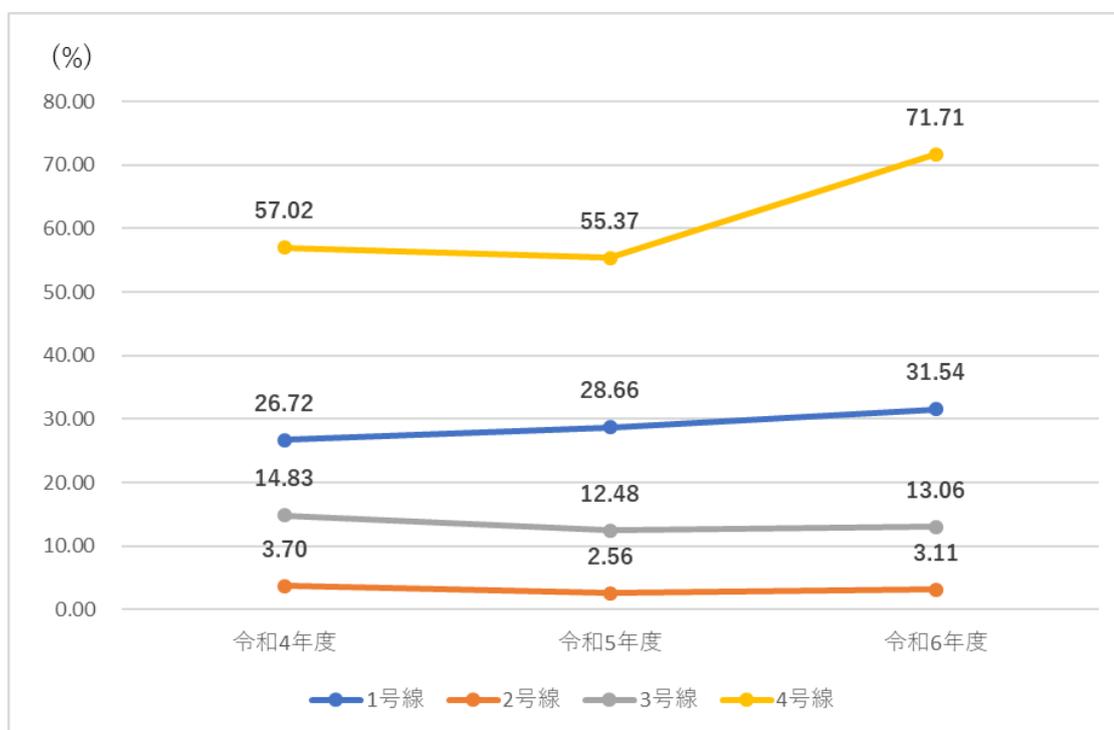


運送収入における運賃収入と運賃収入以外の推移

(4) 路線毎の収支率

路線バスの路線毎の収支率を確認すると、1号線は令和4年度より令和6年度まで年々改善上昇しており、令和6年度は31.54%となっている。2号線、3号線は令和5年度に一度減少し、令和6年度はそれぞれ上昇し改善しているものの、令和4年度の状態までは回復できていない状況となっている。4号線も同様に令和5年度に一度減少しているが、令和6年度は令和4年度を上回る71.71%まで上昇している。令和6年度の全路線を合計した収支率は39.91%となっている。

	令和4年度			令和5年度			令和6年度		
	費用	収益	収支率(%)	費用	収益	収支率(%)	費用	収益	収支率(%)
1号線 (大船住宅～空港)	29,856,208	7,978,132	26.72	29,183,180	8,366,272	28.66	28,429,193	8,966,572	31.54
2号線 (大船住宅～与名間)	2,636,848	97,792	3.70	2,501,727	64,114	2.56	2,456,863	76,608	3.11
3号線 (犬田布～平土野)	7,502,683	1,112,946	14.83	6,749,741	842,912	12.48	6,577,147	859,426	13.06
4号線 (亀津～犬田布)	17,026,854	9,709,511	57.02	16,307,765	9,029,650	55.37	15,882,834	11,390,915	71.71



路線毎の収支率の推移

※年度は10月から翌年9月末までの集計範囲で集計

(5) 行政による財政負担

路線バスの運営に関する徳之島町、天城町、伊仙町の負担割合は路線毎に各町内の走行キロ程を元に右の表のように定められている。

町毎の負担割合に応じた負担状況を確認すると、いずれの町も年々負担額は減少している状況となっている。

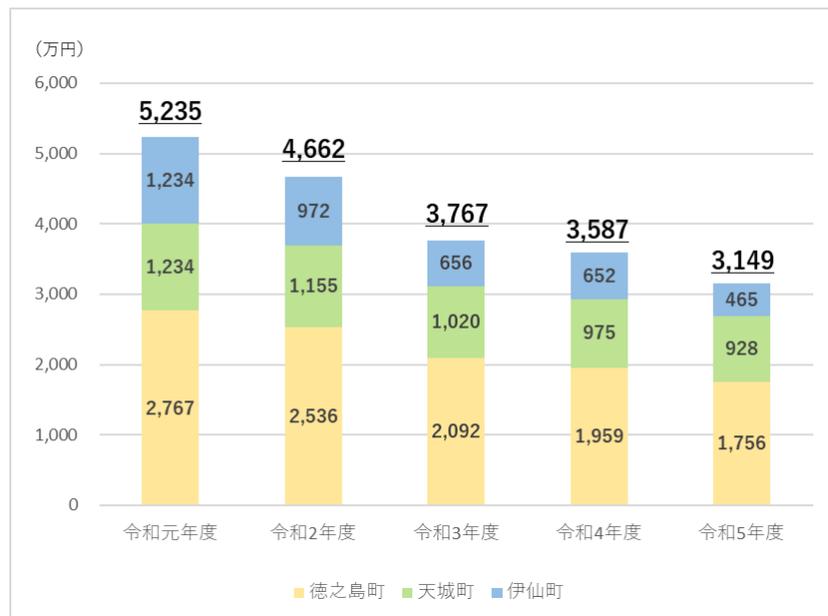
徳之島町の場合、令和元年度は約

2,767 万であったが、令和 5 年度は約 1,756 万円となっている。天城町の場合、令和元年度は約 1,234 万円であったが令和 5 年度は 928 万円となっている。伊仙町の場合、令和元年度は約 1,234 万円であったが、令和 5 年度は 465 万円となっている。3 町を合計した負担額も同様に減少しており、令和元年度は 3 町合わせ約 5,235 万円であったが、令和 5 年度においては約 3,149 万円となっている。

	徳之島町		天城町		伊仙町	
	キロ程	負担割合	キロ程	負担割合	キロ程	負担割合
1号線 (大船住宅～空港)	22.6	76.4	7.0	23.6	0.0	0.0
2号線 (大船住宅～与名間)	22.6	65.5	11.9	34.5	0.0	0.0
3号線 (犬田布～平土野)	0.0	0.0	9.8	70.0	4.2	30.0
4号線 (亀津～犬田布)	7.6	34.7	0.0	0.0	14.3	65.3

路線毎の各町負担割合

	徳之島町	天城町	伊仙町	3町合計
令和元年度	27,665,754	12,342,889	12,338,904	52,347,547
令和2年度	25,356,763	11,549,846	9,716,134	46,622,743
令和3年度	20,917,050	10,197,016	6,560,146	37,674,212
令和4年度	19,587,603	9,753,045	6,524,658	35,865,306
令和5年度	17,560,296	9,284,899	4,648,539	31,493,734



徳之島町・天城町・伊仙町による財政負担額の推移

※年度は10月から翌年9月末までの集計範囲で集計
※1万円未満は四捨五入

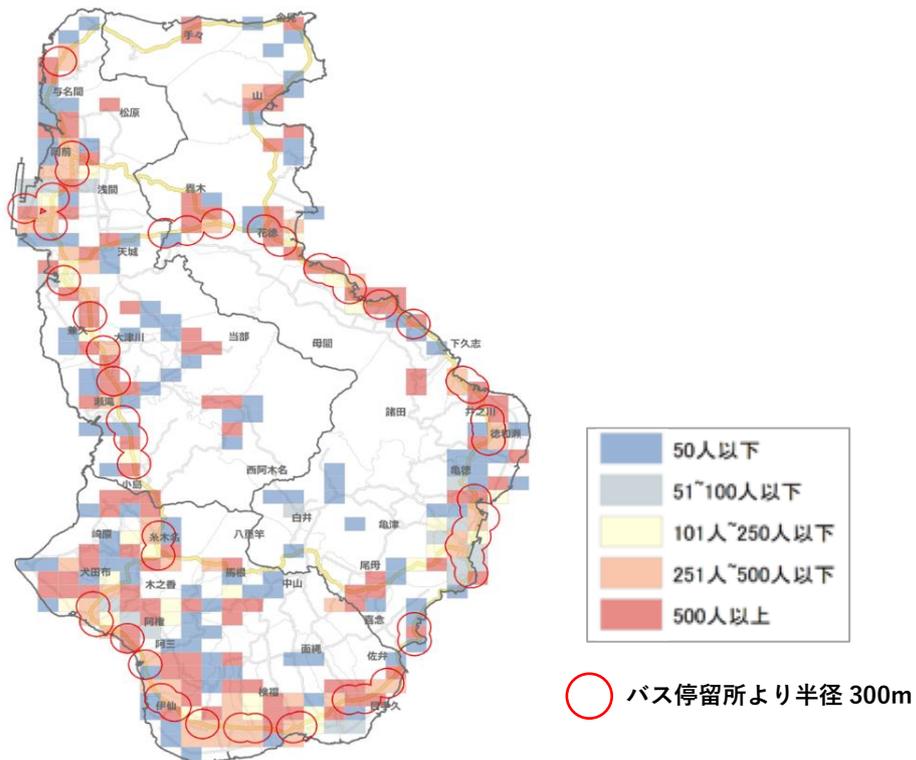
(6) 路線バス車両の老朽化について

路線バスの運行は5台の車両で行っている。各車両の車齢を確認すると、令和5年3月に購入された車両以外はいずれも20年以上経過した車両となっている。20年以上経過した車両においては、故障等が多く発生している状況にあり、また利用者の乗車時の快適性にも大きく影響を与えている状況にある。

登録番号	初年度登録	定員	メーカー	車齢 (2025年3月時点)
奄美210あ0014	平成13年11月	29人	日野	23年4カ月
奄美210あ0016	平成15年1月	29人	日野	22年2カ月
奄美210あ0017	平成15年12月	55人	日野	21年3カ月
奄美210あ0045	平成9年12月	29人	日野	27年3カ月
奄美200あ0053	令和5年3月	27人	日野	2年0カ月

(7) バス停の位置と人口分布について

徳之島島内の人口分布と路線バスの停留所の位置関係を地図上で確認すると、路線バスが走行している県道沿いの集落については、近隣に停留所がある状態ではあるが、県道から離れた内陸の集落や、一部の海岸沿いの集落においては近隣に停留所が無い地域が多く存在することが分かる。路線バスについては停留所以外での乗降も可能となる、フリー乗降の仕組みを採用しているため、路線バスが運行する県道沿いにおいては停留所が設置されていない集落においても、路線バスを利用することが可能となっている。



2. デマンドバスの現状

(1) 運行概要

デマンドバスは、徳之島町内で「徳之島町北部地区デマンド」、「徳之島町尾母地区デマンド」の2系統、天城町内で「天城町北部地区デマンド」、「天城町南部地区デマンド」の2系統の合計4系統が運行されている。いずれのデマンドも予約に応じて運行する定路線固定ダイヤ型の運行を行っている。

利用者は利用の2時間前（早朝便は前日）までに電話による予約を行い利用する。利用料金は「徳之島町北部地区デマンド」、「徳之島町尾母地区デマンド」は300円の均一運賃、「天城町北部地区デマンド」、「天城町南部地区デマンド」は200円の均一運賃となっている。

運行の便数は下記の表の通りとなる。

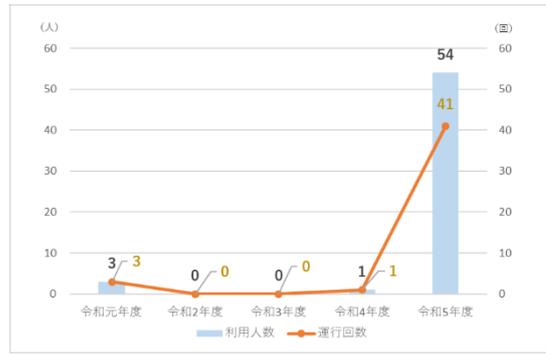
路線(系統)	経路	便数 (往復)
徳之島町北部地区デマンド	手々地区～花徳三叉路～南風園前	6
徳之島町尾母地区デマンド	亀津～徳之島町役場前～亀徳新港	2
天城町北部地区デマンド	総合陸運停留所（平土野）～ 演歌の花道入口	7
天城町南部地区デマンド	西阿木名～当部～三京～ 天城町役場前～総合陸運停留所（平土野）	4

(2) 利用状況

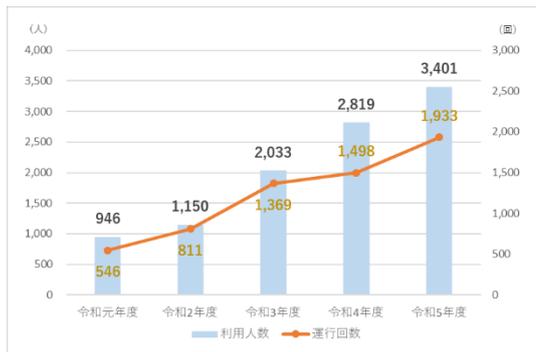
路線別にデマンドバスの利用状況を整理すると、「徳之島町北部地区デマンド」は令和4年度まで減少傾向が続いていたが、令和5年度には利用がわずかながら増え利用者が948人、運行回数613回となっている。平均の乗合率は1.55人となっている。「徳之島町尾母地区デマンド」は令和4年度まで利用者がほとんどいない状況であった、これは該当路線の住民の認知度が低かったことによるものと考えられ、路線の周知等がはかられた令和5年度は利用者が54人、運行回数41回と大幅に増加している。平均の乗合率は1.32人となっている。「天城町北部地区デマンド」は年々利用者が増加している傾向にあり、令和5年度は利用者が3,401人、運行回数1,933回となっている。平均の乗合率は1.76人となっている。「天城町南部地区デマンド」も年々利用者が増加している傾向にあり、令和5年度は利用者が471人、運行回数395回となっている。平均の乗合率は1.19人となっている。



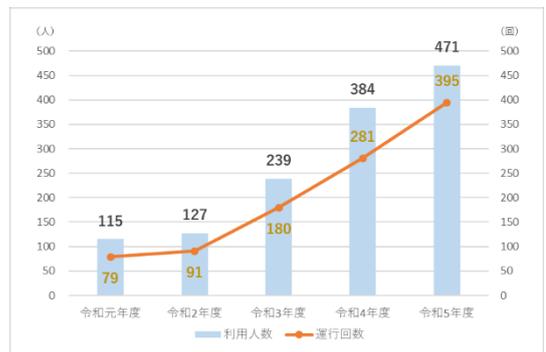
徳之島町北部地区デマンド



徳之島町尾母地区デマンド



天城町北部地区デマンド



天城町南部地区デマンド

デマンドバス利用人数・運行回数の推移

出典：徳之島総合陸運提供データ

(3) 行政による財政負担

デマンドバスの運行にかかる徳之島町の財政負担については、令和元年度は約 421 万円であったが、令和5年度は約 248 万円となっている。令和4年度までは利用者数、運行回数の減少により減少している。令和5年度も負担額は前年度より減少しているが、利用人数は増加している状況にある。これは乗合率の高い運行が行われ、運賃収入等が増加したことにより負担額自体は減少していることによるものである。

天城町の財政負担については、令和元年度は約 203 万円であったが、令和5年度は約 602 万円となっている。利用者数、運行回数の増加に伴い負担額が増加している状況となっている。

	徳之島町		
	運行費等	運賃収入等	合計
令和元年度	4,391,720	186,100	4,205,620
令和2年度	3,709,260	140,400	3,568,860
令和3年度	2,770,560	135,600	2,634,960
令和4年度	2,608,010	118,500	2,489,510
令和5年度	2,610,760	134,700	2,476,060

徳之島町負担額

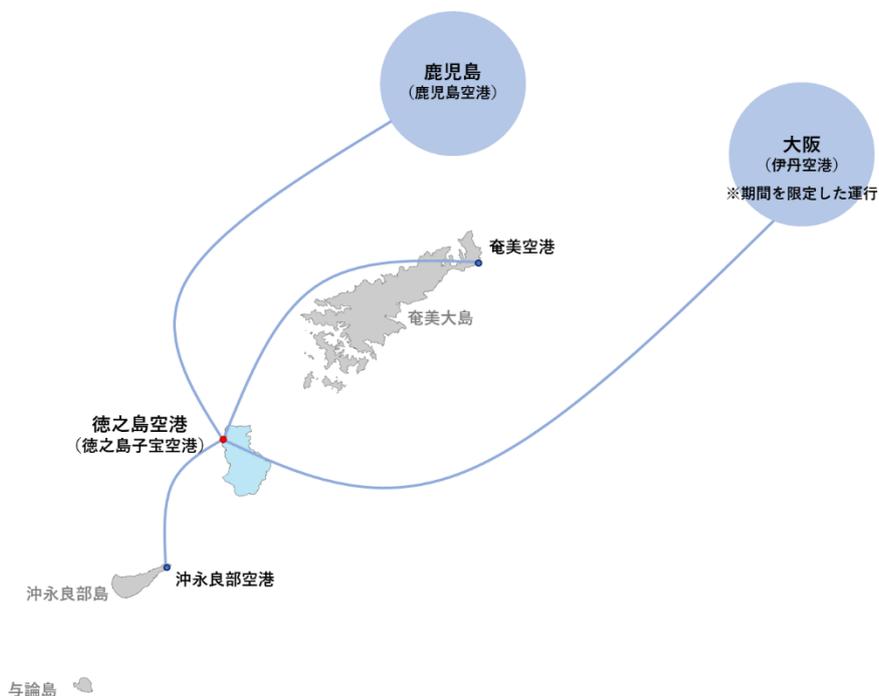
	天城町		
	運行費等	運賃収入等	合計
令和元年度	2,182,710	156,400	2,026,310
令和2年度	2,901,600	135,300	2,766,300
令和3年度	4,280,040	196,800	4,083,240
令和4年度	5,111,640	324,200	4,787,440
令和5年度	6,495,120	475,400	6,019,720

天城町負担額

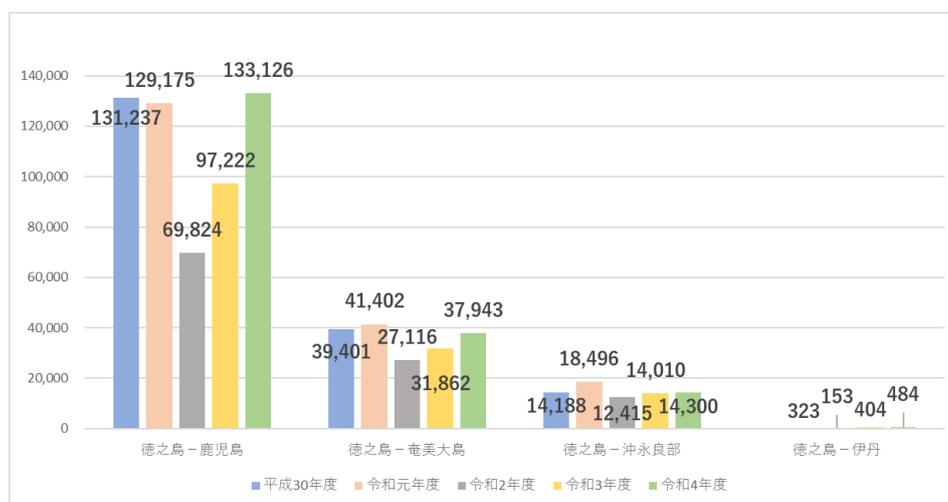
3. 空路

徳之島は島の北西部に、滑走路 2,000m の徳之島空港（徳之島子宝空港）を有しており、徳之島空港からは、徳之島－鹿児島間を 1 日 4 往復（需要に伴う季節運航の増便として特定時期は 1 日 5 往復）、徳之島－奄美大島間を 1 日 2 往復、徳之島－沖永良部島間を 1 日 1 往復の運航を行っている。また、年末年始・お盆期間等期間を限定して大阪国際空港（伊丹空港）へも運航も行っている。それぞれの便は JAL グループとなるジェイエア、日本エアークミューターによる運航が行われている。

乗客数については、令和 2 年に新型コロナウイルス感染症による影響を大きく受け減少していたが、現在は新型コロナウイルス感染症の流行以前の水準まで回復している状況となっている。



徳之島における空路の運航状況



航空路線毎の乗客数の推移

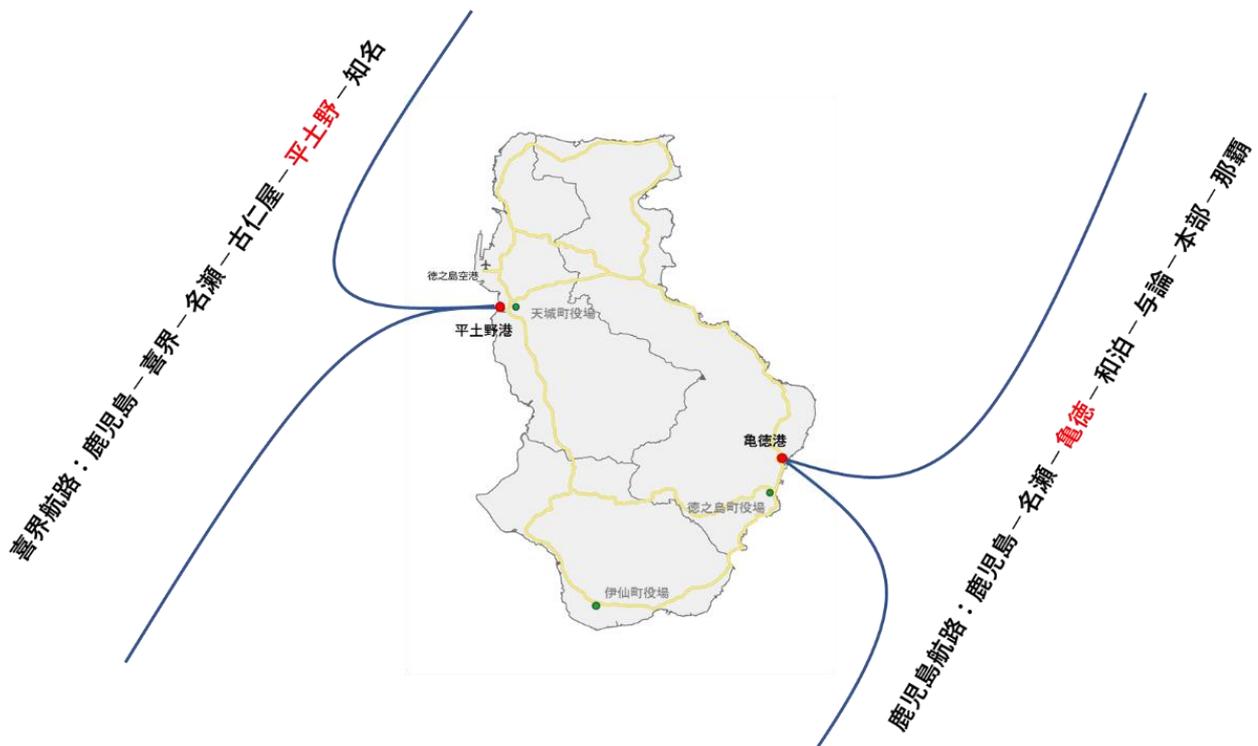
出典：令和 5 年度奄美群島の概況

4. 海路

徳之島では、徳之島町に亀徳港、天城町に平土野港の2つの港に接岸されるフェリーが運航されている。それぞれの港は天候不良等によって接岸できない場合は亀徳港から平土野港へ、平土野港から亀徳港へと寄港先変更している。またいずれの港も接岸が困難な場合は抜港することとなる。

亀徳港へは鹿児島を起点、那覇を終点とする鹿児島航路が運航されている。同航路はマリックスラインとマルエーフェリーがそれぞれ、約5,000トン～8,000トンクラスのフェリーにて上り航路、下り航路を両社が1日単位で交互に運航している。

平土野港へは鹿児島を起点とし、平土野を終点とするフェリーあまみ、知名を終点とするフェリーきかが運航されている。同航路は奄美海運が約2,500～2,900トンのフェリーで合わせて週5便運航している。



徳之島における海路の運航状況

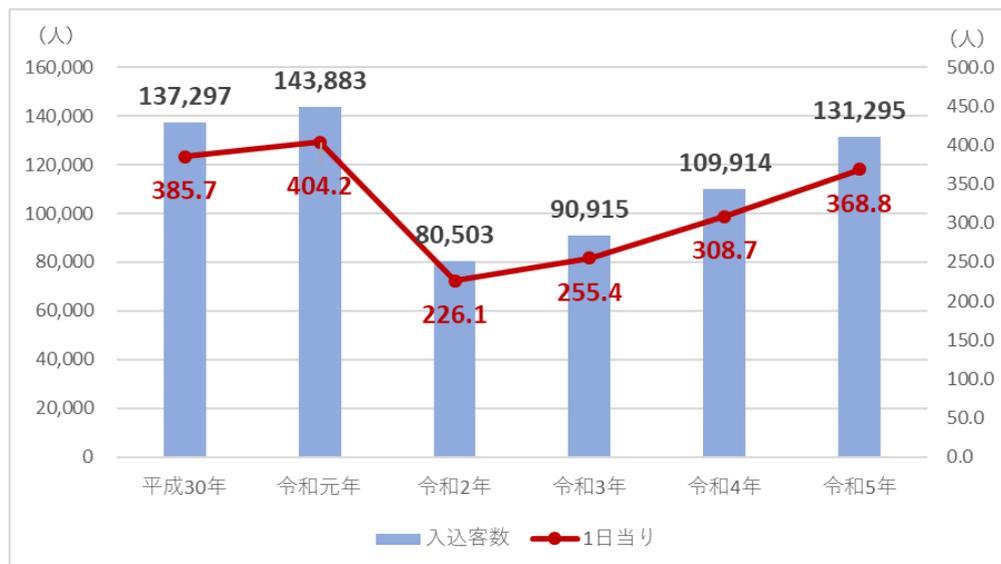
	事業者	船舶名	旅客定員	積載車両	トン数	運行回数
鹿児島～名瀬 ～ 亀徳 ～和泊 ～与論～本部 ～那覇	マリックス ライン	クイーンコーラルプラス	604人	大型 26台 乗用車 44台	5,910	15/月
		クイーンコーラルクロス	653人	トラック 30台 乗用車 44台	7,914	
	マルエー フェリー	フェリー波之上	707人	トラック 48台 乗用車 72台	8,072	15/月
		フェリーあけぼの	678人	トラック 50台 乗用車 76台	8,083	
鹿児島～湾 ～名瀬～古仁屋 ～ 平土野	奄美海運	フェリーあまみ	243人	トラック 18台 乗用車 24台	2,942	3/週
鹿児島～湾 ～名瀬～古仁屋 ～ 平土野 ～知名	奄美海運	フェリーきかい	196人	トラック 18台 乗用車 11台	2,551	2/週

海路の運航フェリーの詳細

出典：令和5年度奄美群島の概況

5. 入込客数

徳之島の入込客数の推移を確認すると令和元年までは上昇傾向となっていたが、令和2年は新型コロナウイルス感染症による影響を受け大幅に減少している。その後令和3年から令和5年までは年々増加している状況にあり、新型コロナウイルス感染症の流行前の9割強まで回復している状況となっている。



徳之島の入込客数の推移

出典：奄美群島の概況（令和5年度～令和元年度）

6. その他の地域資源の現状

(1) 医療施設の無料送迎

島内の医療施設 16 施設にアンケートまたはヒアリング等による無料送迎状況を確認したところ、7 施設で無料送迎を実施している結果となった。無料送迎を実施している医療施設の多くは、サービスの対象者として「高齢者」、「移動手段を持たれていない方」、「自宅付近にバス停等が無く公共交通を利用することが出来ない方」等といった条件にて無料の送迎を実施している状況が確認された。

	医療施設名	無料送迎の有無
徳之島町	いなだ整形・内科クリニック	○ ※送迎はマリン薬局で実施
	宮上病院	○
	徳之島診療所	○
	ふとり歯科医院	
	くらもと眼科医院	
	徳之島病院	○
	西田歯科医院	
	徳之島徳洲会病院	○
	マリン薬局 徳之島店	○
天城町	あまぎユイの里医療センター	
	天城歯科診療所	○
	YUI Dental Clinic	
	天城診療所	
伊仙町	伊仙クリニック	
	上木歯科（伊仙歯科診療所）	
	大山歯科クリニック	

7. 地域公共交通関係者ヒアリング調査

島内の交通事業者に対して利用上の実態や、利用者のニーズを把握するためヒアリングを実施。ヒアリングは対面によるヒアリング及び電話によるヒアリングにて実施。

対象	ヒアリング内容
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の利用が多い、買い物や通院での利用が多い。 ・ 早朝便は高校生の通学による利用が多い。高校生の利用は1年生が主となり2年生、3年生の利用は少ない。 ・ 車両の老朽化が進んでおり、メンテナンスをしながら運行しているが故障等のリスクが高い状態にある。 ・ 2号線の路線は利用者が少ない状況が続いているが令和5年は若干増えた状況となっている。 ・ 運転手の高齢化が進んでおり、担い手確保に苦労している。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用客は以前よりも減少している。 ・ 利用者は高齢者が多い。 ・ 利用客は買い物客や通院客が多い。 ・ 空港や港からの利用者も少ないがいる。 ・ 運転手の高齢化により、運転手の確保が困難になってきている。 ・ 流しによる営業は行っておらず、予約による営業がほとんどである。 ・ タクシーの営業を現在は行っていない。
地域コミュニティバス (伊仙町)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 伊仙町 ほーらい館の利用者による利用が多い。 ・ 高齢者の利用が多く、朝の便でほーらい館等へ行き、午後の便で自宅へ帰るといった利用の仕方が多い。 ・ 住民の中にはほーらい館利用者のみ利用できるバスと認識している方も多い。 ・ 無料であることで利用している利用者も多い。

第4章 住民の移動実態及びニーズの把握

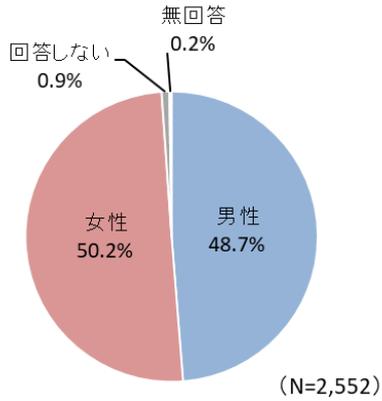
1. 住民アンケート

(1) 調査概要

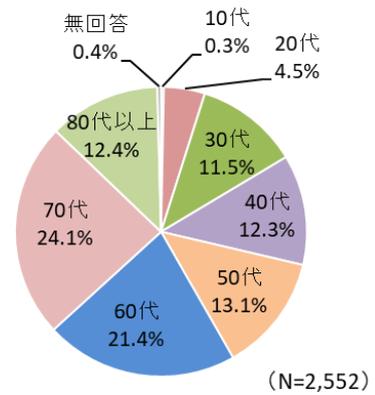
調査の目的	徳之島町、天城町、伊仙町に居住する町民に対しアンケートを実施し、地域住民等の普段の移動状況等を調査。町民の方の日常生活における移動状況を把握することに加えて、公共交通を現在利用していない町民の方も含めて利用状況などを調査することを目的に実施。			
調査対象	徳之島町、天城町、伊仙町に居住する島民			
調査方法	各町区長会にて各集落に配布し郵送による回収、または調査票記載のQRコードによるオンライン回答			
実施期間	令和5年10月～令和5年11月30日（木）			
配布数	11,400票	徳之島町	天城町	伊仙町
		5,470票	2,760票	3,170票
回収数	2,526票	徳之島町	天城町	伊仙町
		1,168票	578票	780票
回収率	22.2%	徳之島町	天城町	伊仙町
		21.4%	20.9%	24.6%
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ○ 回答者の属性について <ul style="list-style-type: none"> ・ 性別、家族の人数、年齢（年代）、居住地 ・ 運転免許の保有状況 ・ 自動車の保有状況 ○ お出かけについて（頻度・移動手段） ○ よく利用する公共交通について ○ 公共交通を利用しない理由について ○ 公共交通に見直してほしいこと ○ 公共交通を維持する為に協力できること 等 			

(2) 調査結果

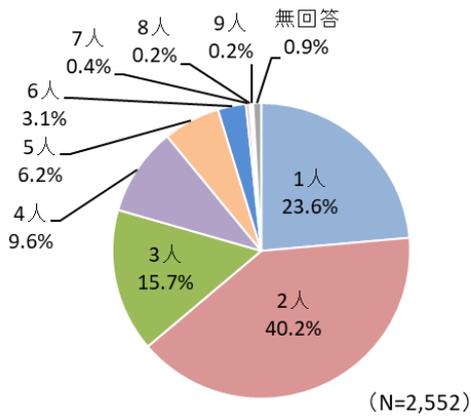
問1 性別



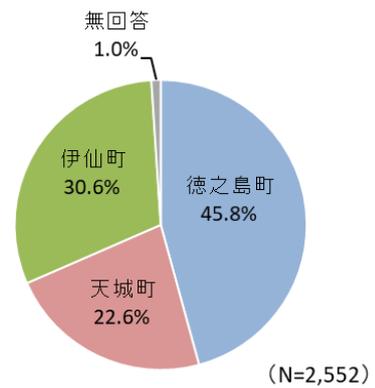
問2 年齢



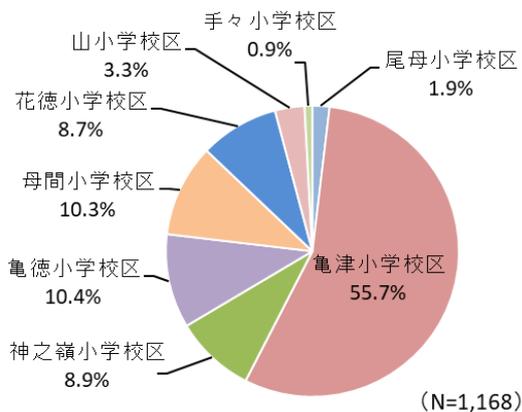
問3 家族の人数



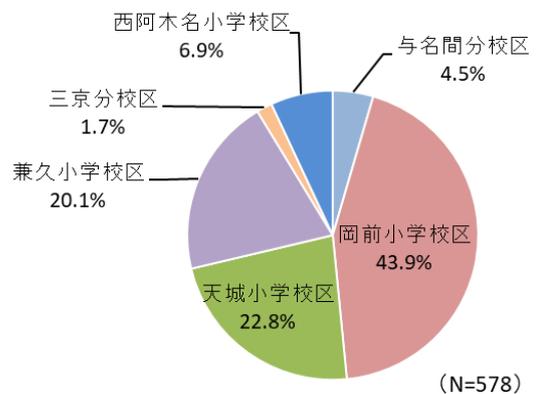
問4 居住地 (町名)



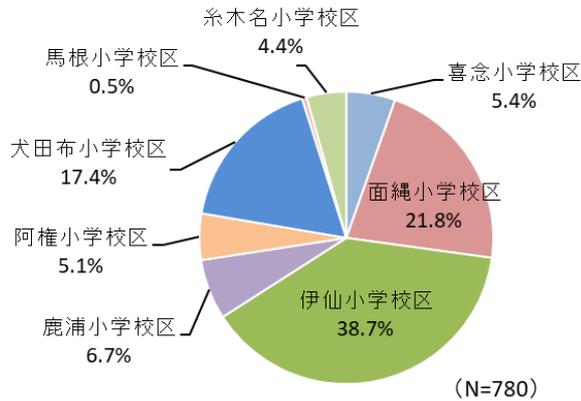
問4-① 居住地域 (徳之島町)



問4-② 居住地域 (天城町)

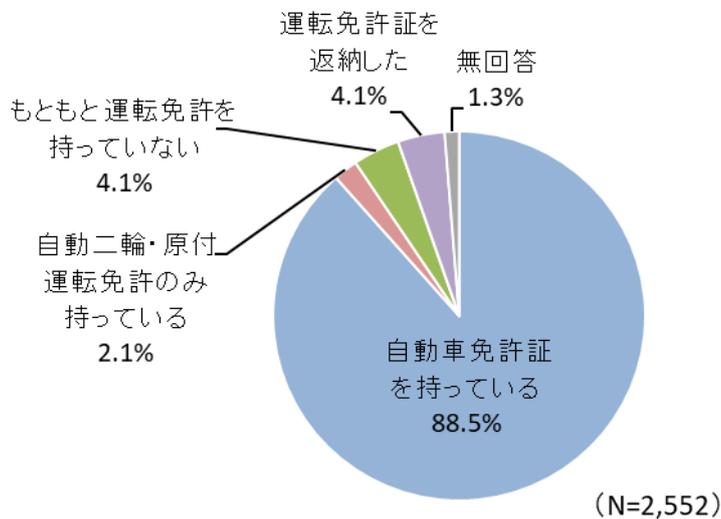


問4 - ③ 居住地域（伊仙町）



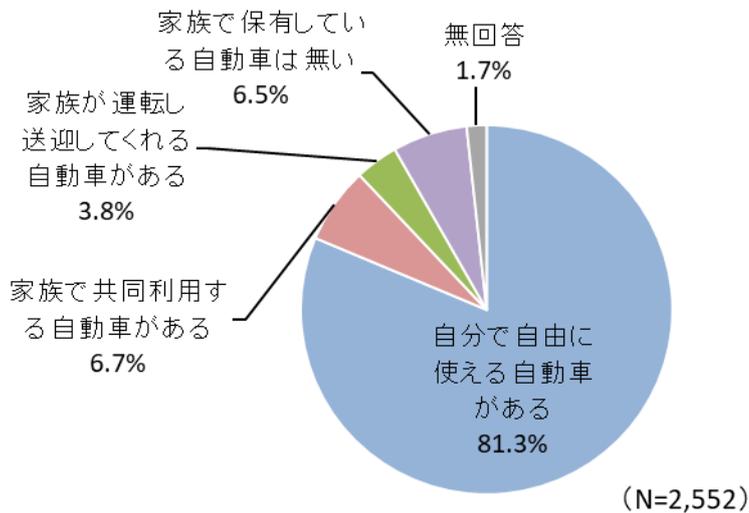
問5 免許の保有について

運転免許の保有状況については「自動車免許証を持っている」が88.5%、「自動二輪・原付運転免許のみ持っている」が2.1%となり、合わせた免許保有率は90%以上と高い免許保有率が分かる。一方「運転免許を返納した」との回答は4.1%となった。



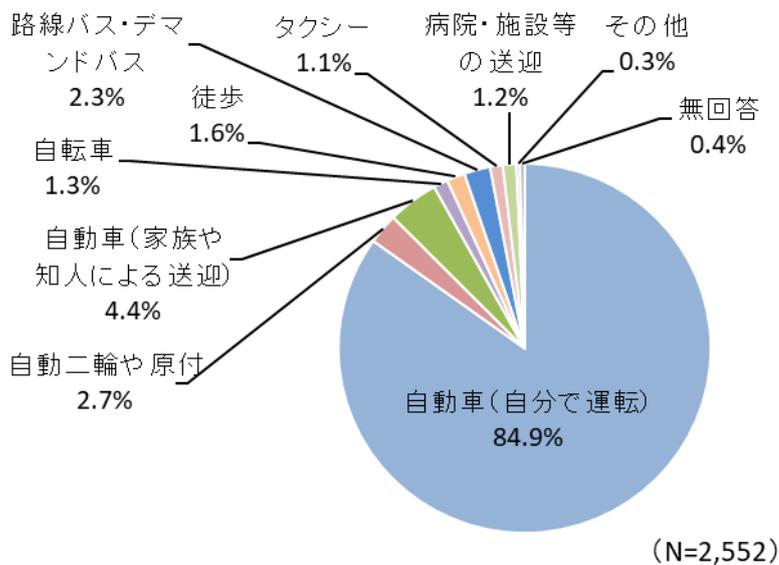
問6 自動車の保有について

自動車の保有状況については「自分で自由に使える自動車がある」が81.3%、「家族で共同利用する自動車がある」が6.7%、「家族が運転し送迎してくれる自動車がある」が3.8%となり、合わせた自動車の保有率は90%以上と高い自動車の保有率が分かる。



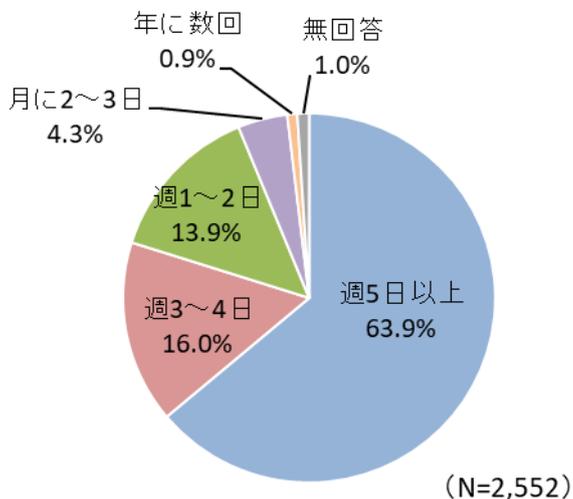
問7 日常生活において、よく利用する移動手段

日常生活における移動手段については、「自動車（自分で運転）」が84.9%と最も多く、次いで「自動車（家族や知人による送迎）」が4.4%、「自動二輪や原付」が2.7%となった。「路線バス・デマンドバス」、「タクシー」などの公共交通機関の合計は3.4%となった。



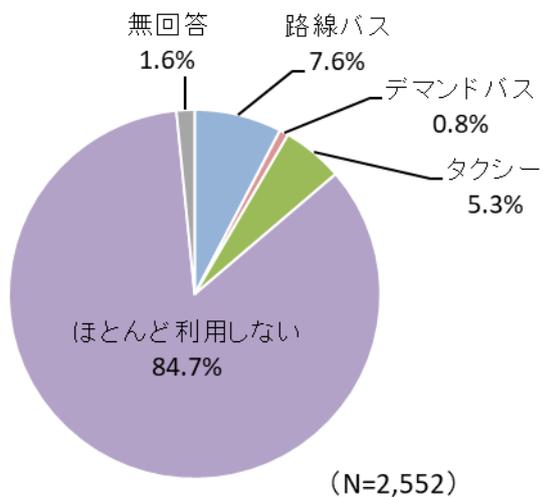
問8 お出かけの頻度

日常生活におけるお出かけの頻度については、「週5日以上」が63.9%と最も多く、次いで「週3～4日」が16.0%、「週1～2日」が13.9%となった。



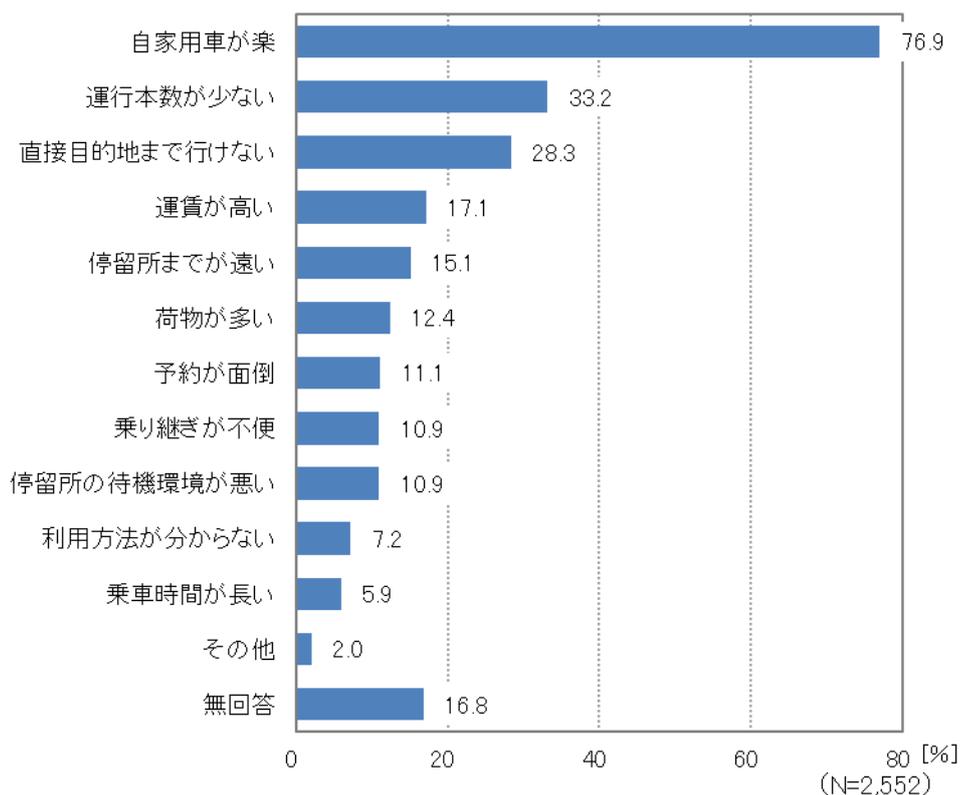
問9 地域公共交通でよく利用するもの

地域公共交通でよく利用するものについては、「ほとんど利用しない」が84.7%と最も多い結果となった。利用される公共交通で最も多いものは「路線バス」で7.6%、次いで「タクシー」が5.3%、「デマンドバス」が0.8%となった。徳之島島内では地域公共交通の利用が進んでいない状況となった。



問 10 地域公共交通を利用しない理由（問 9 で「ほとんど利用しない」と回答した方）

地域公共交通を利用しない理由については、「自家用車が楽」が 76.9%と最も多く、次いで「運行本数が少ない」が 33.2%、「直接目的地まで行けない」が 28.3%となった。その他「停留所までが遠い」、「予約が面倒」、「乗り継ぎが不便」などの回答も 10%以上回答となり、地域公共交通の利便性に対する回答が多い結果となった。

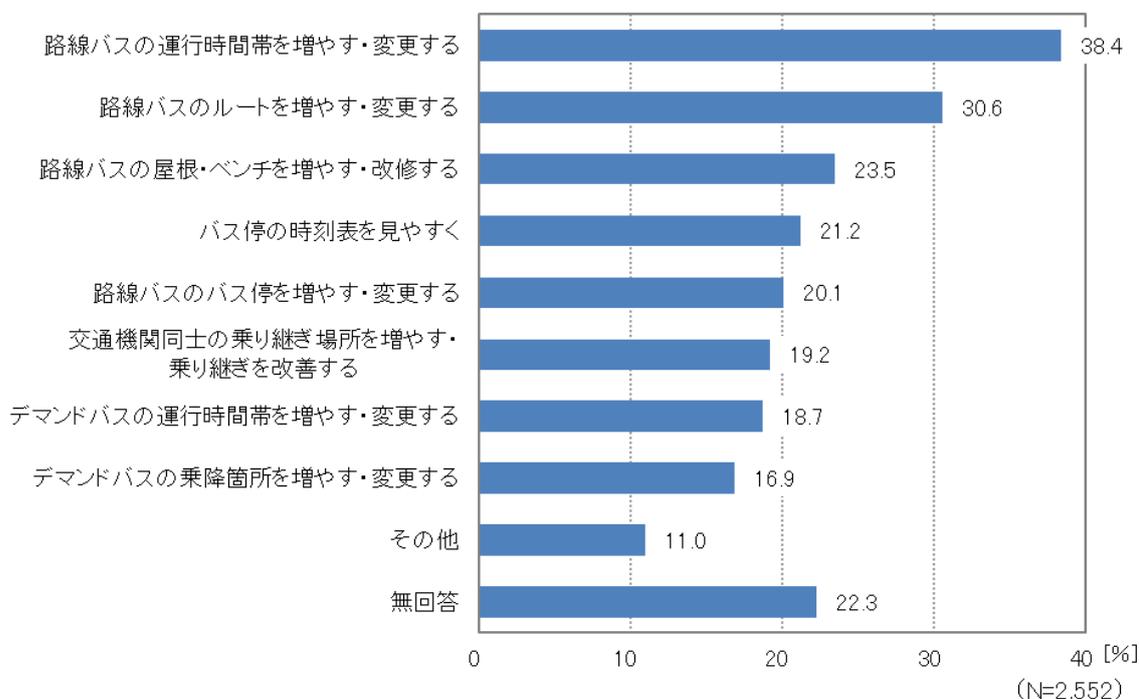


■その他意見

- ・ 家の近くに停留所がない、歩いて 15 分、目的地に行っても、帰ってこれない
- ・ 徳之島町にデマンドバスがあると知らなかった。
- ・ 現在は必要と思ってない為
- ・ バス路線の方向、時刻表、停留所の場所が分かりにくい
- ・ 利用したい時間は予約できない
- ・ 自分が行きたい時間にバスが動いているのか分からない。
- ・ 足が悪いので歩くのは無理。バスに乗るとしても上の階段が高くて乗れない。バス停に着いても目的地まで無理。
- ・ 大原地区です。公共交通の利用が出来ない
- ・ 手々から花徳まで路線バスがない

問 11 地域公共交通に見直してほしいこと

地域公共交通に見直してほしいことについては、「路線バスの運行時間帯を増やす・変更する」が38.4%と最も多く、次いで「路線バスのルートを増やす・変更する」が30.6%、「路線バスの屋根・ベンチを増やす・改修する」が23.5%となった。



■その他意見

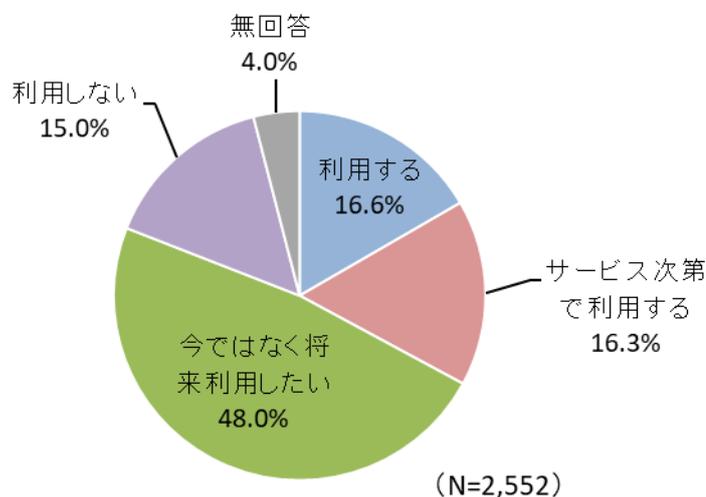
- ・ あまり利用しないのでわかりません。
- ・ スクールバスを運行してほしい。
- ・ そもそも、地域公共交通の状況がわからない。
- ・ タクシーの利用券等があればいい。敬老バス無料乗車券があるように、タクシーを安く利用できる支援等必要だと思う。
- ・ タクシー会社を充実させてほしい
- ・ デマンドバスのことを良く知らない。
- ・ デマンドバスの利用方法やバス路線、時刻表など住民だけでなく観光客にもわかるように提示する。紙ベースもオンラインでも。
- ・ デマンドバス予約方法の簡素化（番号等で1回答で完了するなど）
- ・ バスとタクシーが連携したらいいと思う。免許証を返納した後が心配。
- ・ バスの大きさを小さくして細い道も入って利用したい人が家の前で乗り降り出来るようにしてほしい。
- ・ 移動手段のない人にとってはそこまでして欲しい。
- ・ バスは利便性がない

- ・ バス乗り場での行き先が分かりにくい。
- ・ バス停が片側にしかない為、バスが来るか不安になる
- ・ バス停までいけない。
- ・ バス停まで遠く大変です。
- ・ バス停以外でも乗降できるようにする
- ・ ほとんど自家用車利用
- ・ まだ年齢的に分からない。
- ・ 一度も利用したことがないので分からない。
- ・ 運行がわかるアプリを導入
- ・ 空港に行く時に利用することがあるが時間がギリギリなのでもう少し早く着いてほしい
- ・ 現在の路線バスのルートでは利用出来ない地域がある。
- ・ 現在自分で運転してますので利用しないのでわかりません
- ・ 現在全く利用してないので見直し部分がピンと来ない。
- ・ 行動範囲が広くないので考えた事がなかった。
- ・ 今の所必要性がなく、免許返納後は路線バスを利用する事になると思います。
- ・ 今の所利用する事がない。
- ・ 今は自分で出来るから。
- ・ 深夜のタクシーが少なく感じる
- ・ 足が悪いので、歩くのが.....
- ・ 代行を増やしてほしい。
- ・ 大通りばかりではなく細部へは出来ないのか
- ・ 値段が高い
- ・ 中央線にバスが通ってほしい
- ・ 二人とも高齢でバス停までも歩行出来ない。
- ・ 平土野港にも亀徳新港のように、バス停を設置してほしい。
- ・ 未利用の為分からない。
- ・ 免許証等の返納時に判断する。
- ・ 夜間バスがあれば利用することもあるかもしれない
- ・ 予約運行
- ・ 欲しいことはありません。
- ・ 利用したことがないのでわかりません。
- ・ 利用者が増えるための取組（バス停スタンプラリー等）

問 12 地域公共交通のサービス等が改善されれば利用しますか

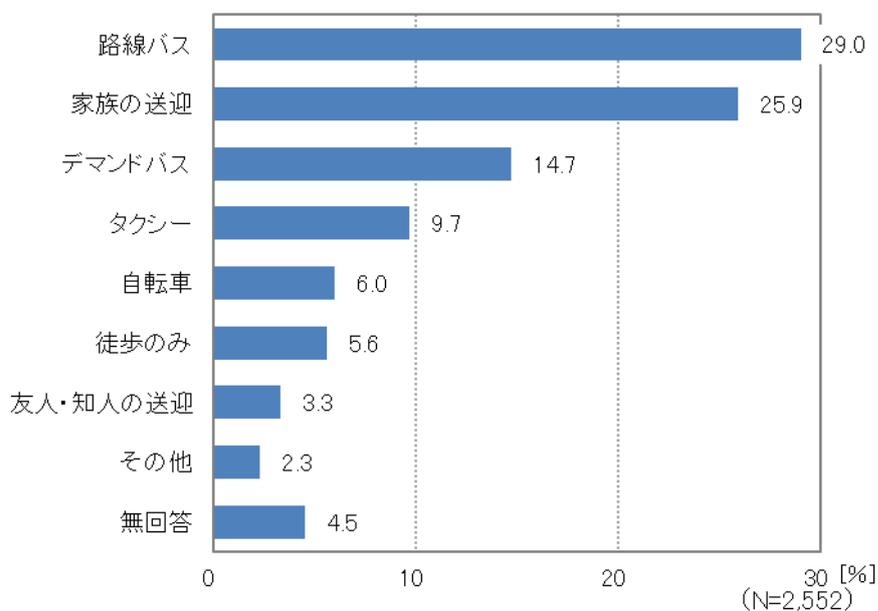
地域公共交通のサービス等が改善された場合に使用するかの設問については、「今ではなく将来

「利用したい」が 48.0%と最も多く、次いで「利用する」が 16.6%、「サービス次第で利用する」が 16.3%となった。いずれかのサービスが改善された場合に利用が想定される「利用する」、「サービス次第で利用する」を合わせると 32.9%となった。さらに、将来的な利用意向の「今ではなく将来利用したい」を合わせると 80.9%となった。一方「利用しない」との回答は 15.0%となった。



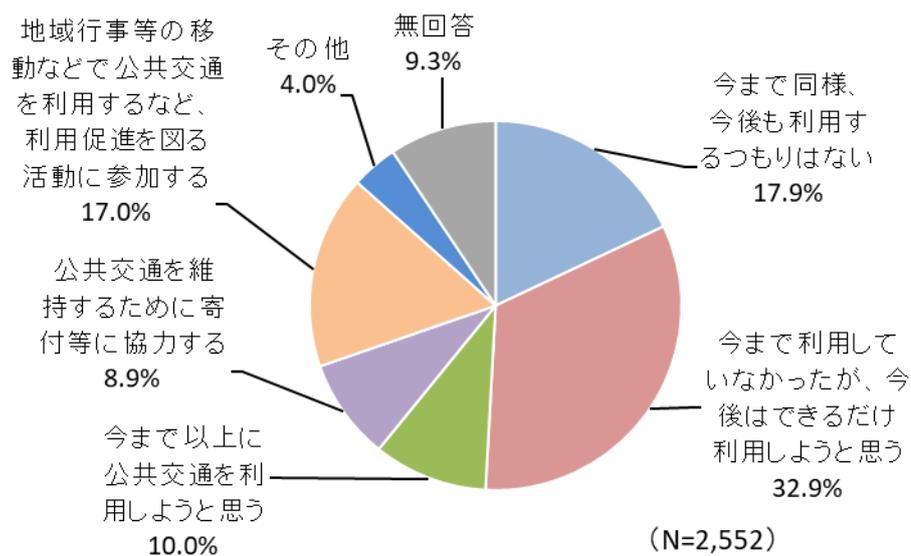
問 13 自動車やバイク等を運転することができなくなった場合の移動手段

運転をすることが出来なくなった場合の移動手段については「路線バス」が 29.0%と最も多く、次いで「家族の送迎」が 25.9%、「デマンドバス」が 14.7%となった。



問 14 地域公共交通を維持するために、協力できること

地域公共交通を維持する為に協力できることの設問については、「今まで利用していなかったが、今後はできるだけ利用しようと思う」が32.9%と最も多く、次いで「今まで同様、今後も利用するつもりはない」が17.9%、「地域行事等の移動などで公共交通を利用するなど、利用促進を図る活動に参加する」が17.0%となった。



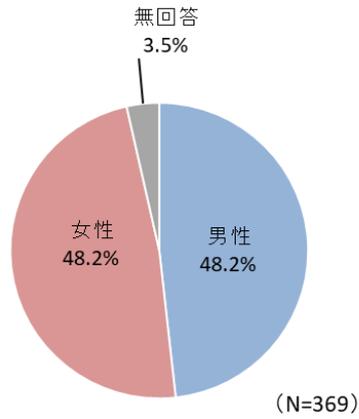
2. 路線バス利用者アンケート

(1) 調査概要

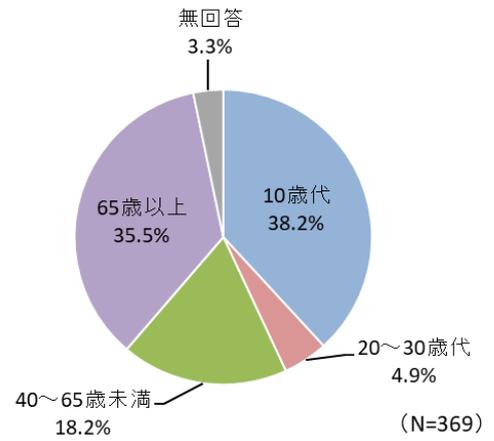
調査の目的	徳之島島内を運行中の路線バスの利用者に対してアンケートを実施し、路線バスに関する利用目的や、利用頻度などの利用状況や、利用者のニーズ等の把握を行うことを目的に実施。
調査対象	徳之島島内を運行している全路線バスの利用者
調査方法	【調査方法 ①】 路線バスに調査員が乗り込み利用者にアンケートを実施。 【調査方法 ②】 路線バス車内にスマートフォン等で回答可能な Web アンケートの案内を掲示。
実施期間	令和6年10月10日（木）～令和6年10月13日（日）
回収数	369票
調査項目	<ul style="list-style-type: none">○ 回答者の属性について<ul style="list-style-type: none">・ 性別、年齢（年代）、居住地○ 乗車路線（乗車、降車停留所）について○ 外出目的について○ 本日の移動手段について○ 路線バスを利用した理由について○ 路線バスの利用頻度 等

(2) 調査結果

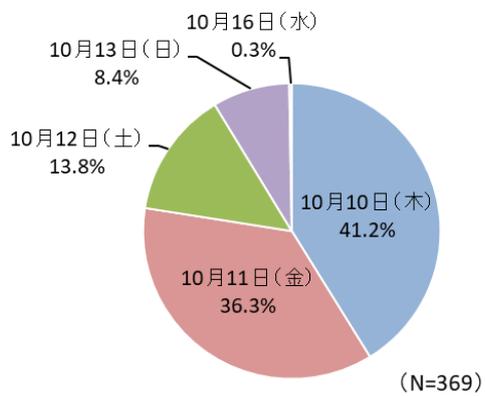
性別



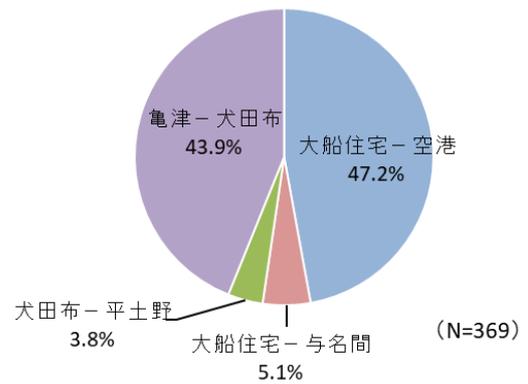
年齢 (年代)



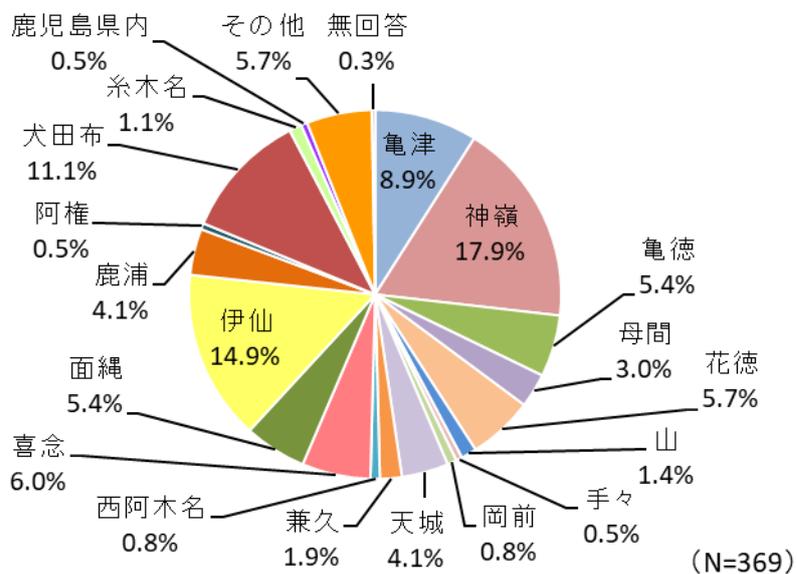
乗車日 (調査日)



路線

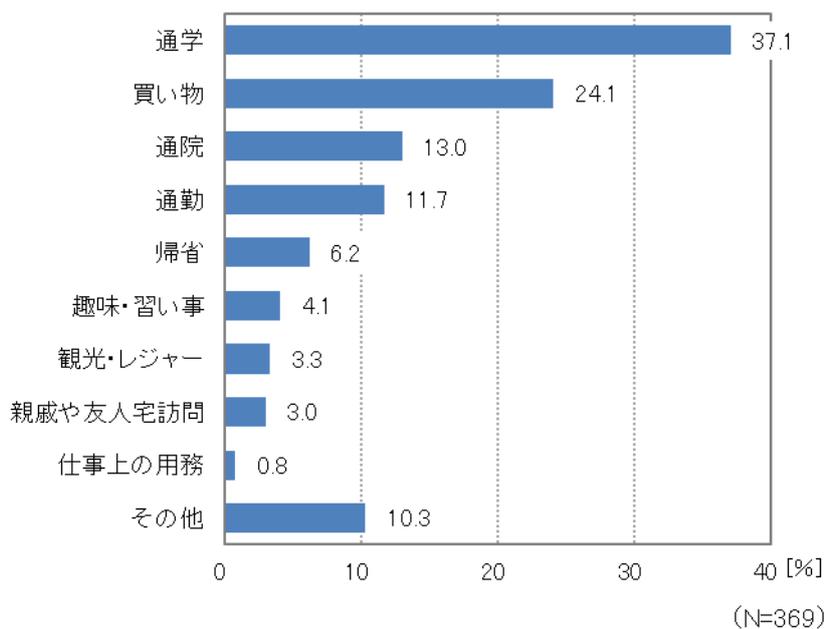


居住地域



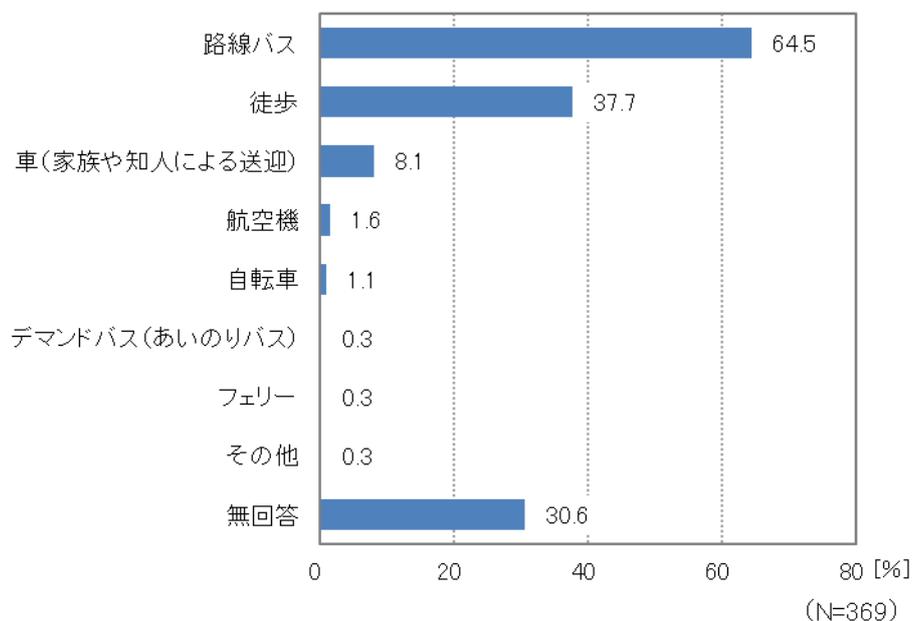
外出目的

外出目的については、「通学」が37.1%と最も多く、次いで「買い物」が24.1%、「通院」が13.0%となった。



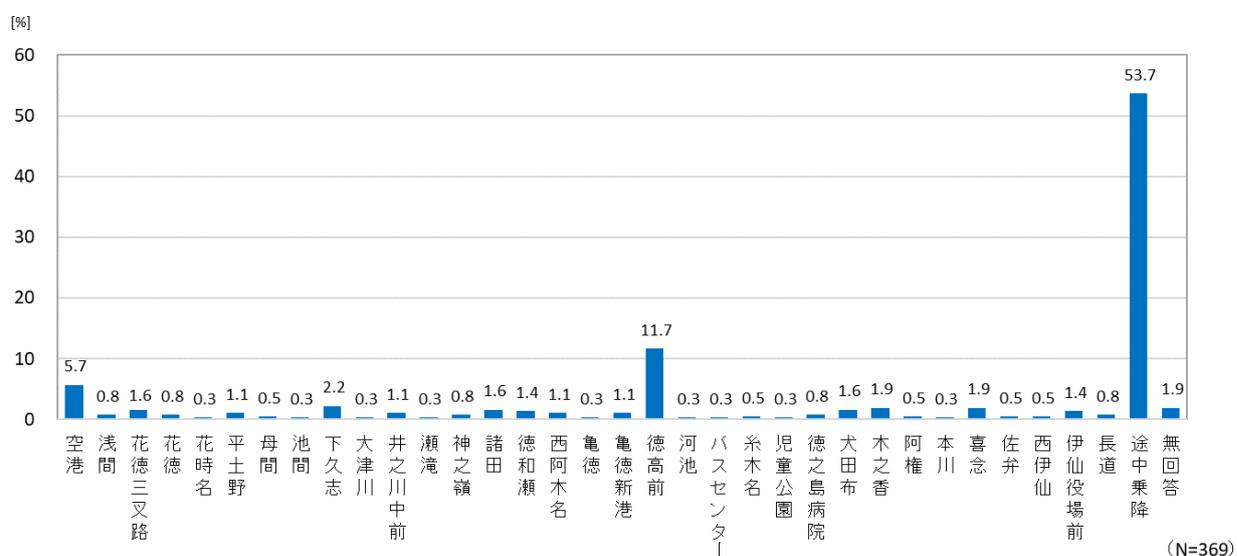
目的地までの移動手段

当日の目的地までの移動手段についての設問では「路線バス」が64.5%と最も多く、次いで「徒歩」が37.7%、「車（家族や知人による送迎）」が8.1%となった。路線バス利用者については、他の交通モードへ乗り換えて利用する傾向が少ない状況が確認できる。



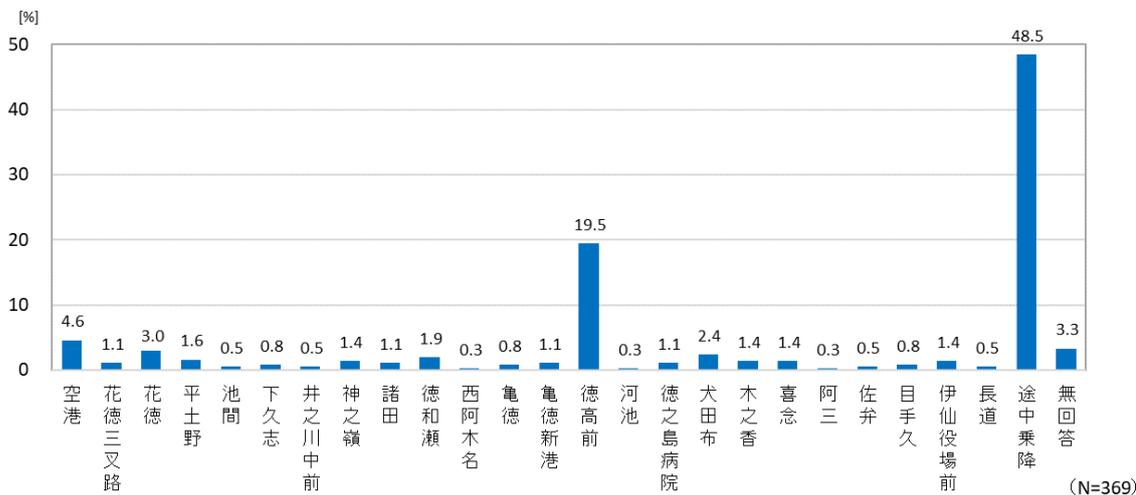
乗車バス停

乗車バス停については、「途中乗降」が53.7%と最も多く、利用者の多くが、バス停留所以外から乗車している状況が確認できる。その他、通学で利用する「徳之島高校前」からの乗車が多い結果となった。



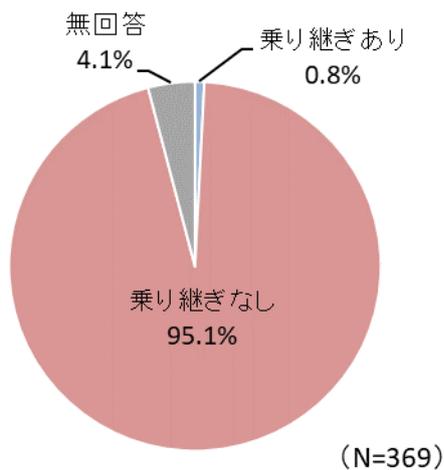
降車バス停

降車バス停については、「途中乗降」が48.5%と最も多く、利用者の多くが、バス停留所以外で降車している状況が確認できる。その他、乗車バス停と同様に通学で利用する「徳之島高校前」での降車が多い結果となった。



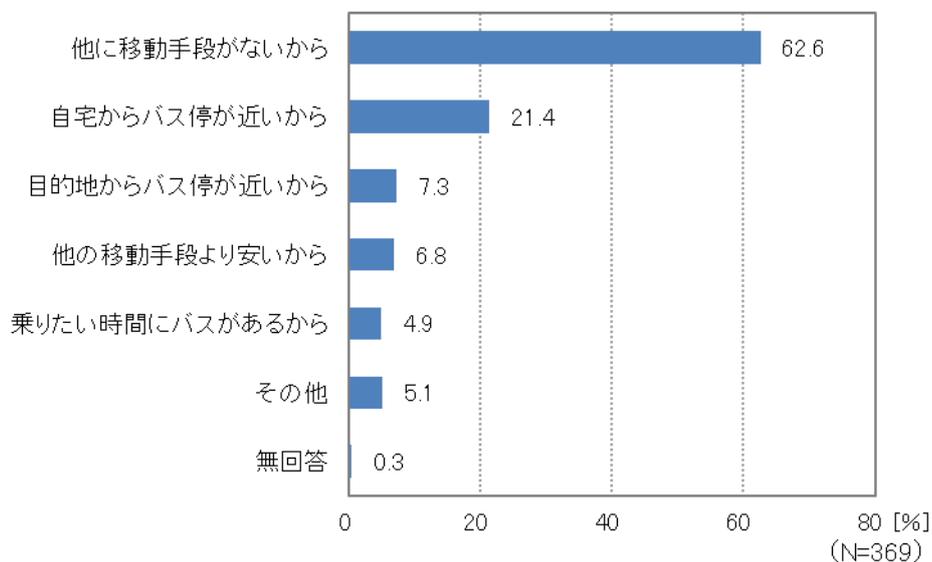
乗り継ぎの有無

路線バスからの乗り継ぎ、または路線バスへの乗り継ぎの設問では「乗り継ぎあり」は0.8%、「乗り継ぎなし」が95.1%となった。路線バスの利用者の多くが乗り継ぎはなく路線バスのみでの移動を行っている状況が確認できる。



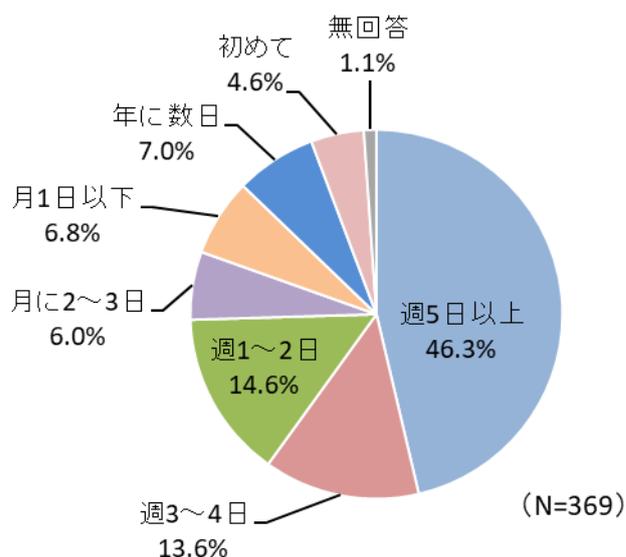
路線バスを利用した理由

路線バスを利用した理由については、「他に移動手段がないから」が 62.6%と最も多く、次いで「自宅からバス停が近いから」が 21.4%、「目的地からバス停が近いから」が 7.3%となった。



路線バスの利用頻度

路線バスの利用頻度については、「週 5 日以上」が 46.3%、次いで「週 1~2 日」が 14.6%、「週 3~4 日」が 13.6%となった。



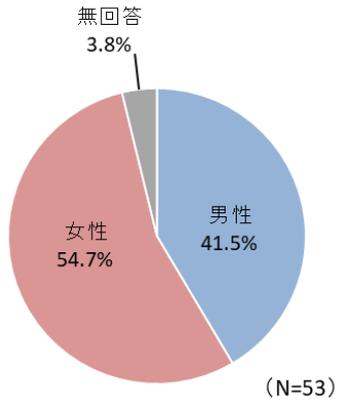
3. デマンドバス利用者アンケート

(1) 調査概要

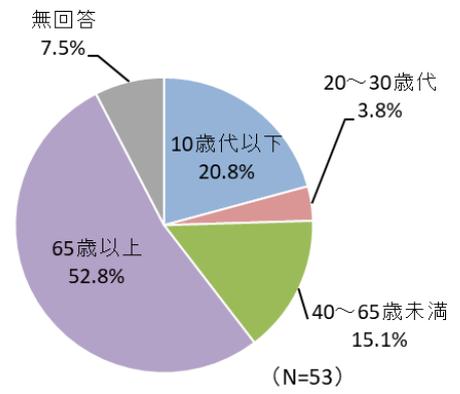
調査の目的	徳之島島内を運行中のデマンドバスの利用者に対してアンケートを実施し、デマンドバスに関する利用目的や、利用頻度などの利用状況や、利用者のニーズ等の把握を行うことを目的に実施。
調査対象	徳之島島内を運行している全デマンドバスの利用者
調査方法	運転手より利用者へ調査票を配布、その場で記入もしくは後日記入したものを、返信用封筒または再度乗車した際に回収。
実施期間	令和6年10月10日（木）～令和6年11月11日（月）
回収数	53票
調査項目	<ul style="list-style-type: none">○ 回答者の属性について<ul style="list-style-type: none">・ 性別、年齢（年代）、居住地・ 運転免許の保有状況・ 自動車の保有状況○ デマンドバスの利用頻度について○ デマンドバスの利用目的について○ 乗り継ぎの有無について○ デマンドバスを利用する理由について○ デマンドバスがより使いやすくなるために必要なこと

(2) 調査結果

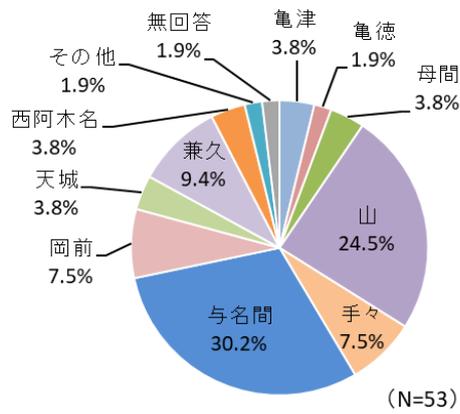
性別



年齢 (年代)

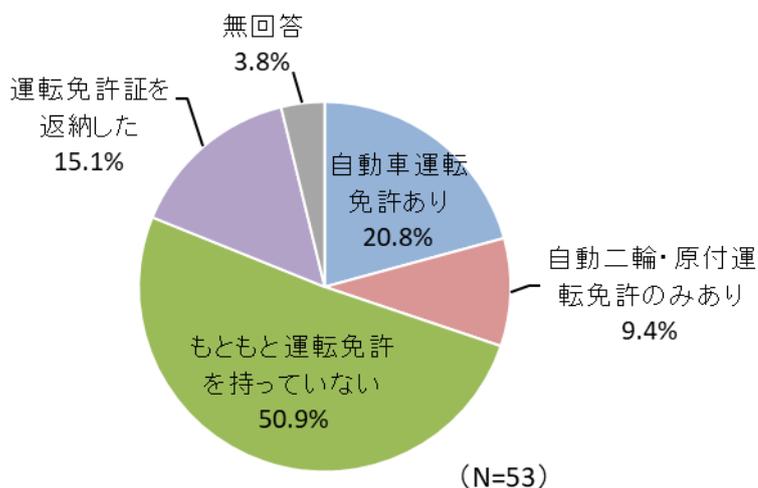


居住地域



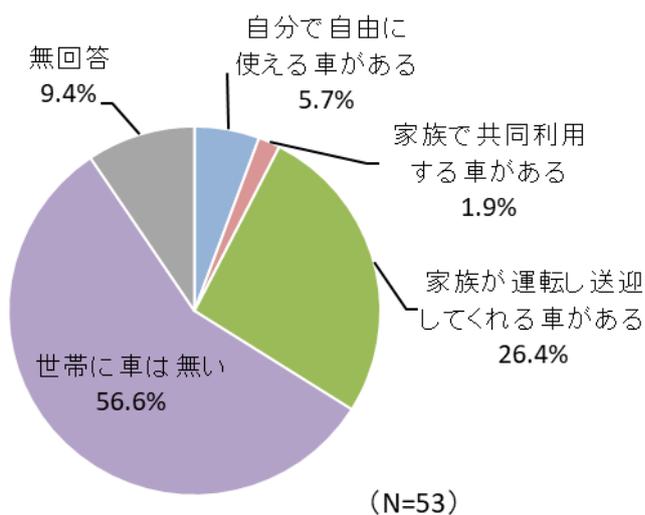
運転免許の保有状況

運転免許の保有状況については、「もともと運転免許を持っていない」が50.9%と最も多く、次いで「自動車運転免許あり」が20.8%、「運転免許証を返納した」が15.1%となった。運転免許を持たれていない住民の利用が多い状況が確認できる。



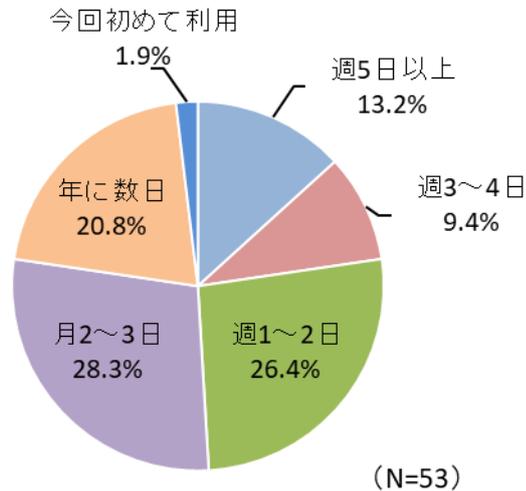
自動車の保有状況

自動車の保有状況については、「世帯に車は無い」が56.6%と最も多く、次いで「家族が運転し送迎してくれる車がある」が26.4%となった。自動車を保有していない世帯での利用が多い状況が確認できる。



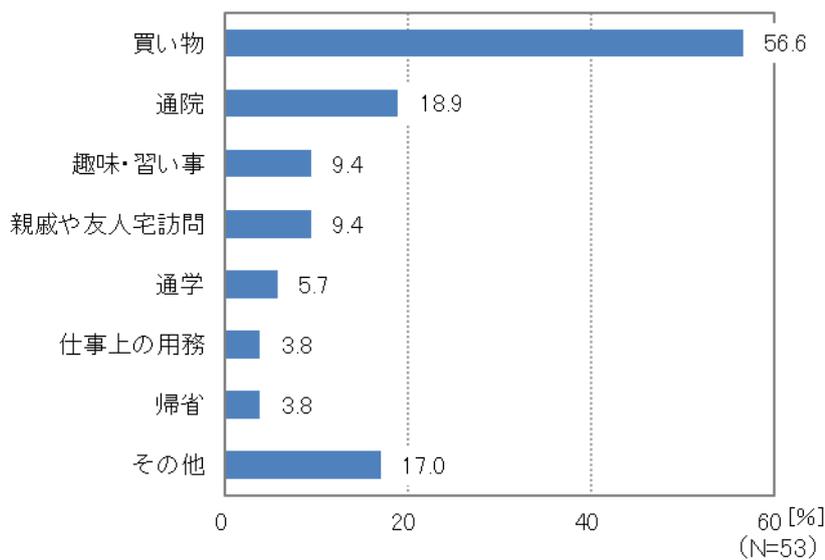
デマンドバスの利用頻度

デマンドバスの利用頻度については、「月2～3日」が28.3%と最も多く、次いで「週1～2日」が26.4%、「週5日以上」が13.2%となった。定期的にご利用する利用者多い一方、ほぼ毎日利用している利用者も1割以上いることが確認できる。



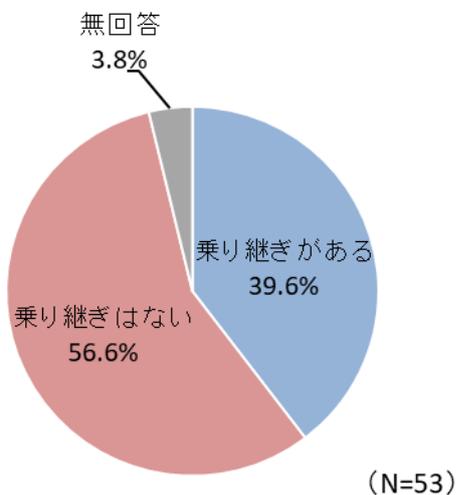
デマンドバスの利用目的

デマンドバスの利用目的については、「買い物」が56.6%と最も多く、次いで「通院」が18.9%、「趣味・習い事」と「親戚や友人宅訪問」が9.4%となった。



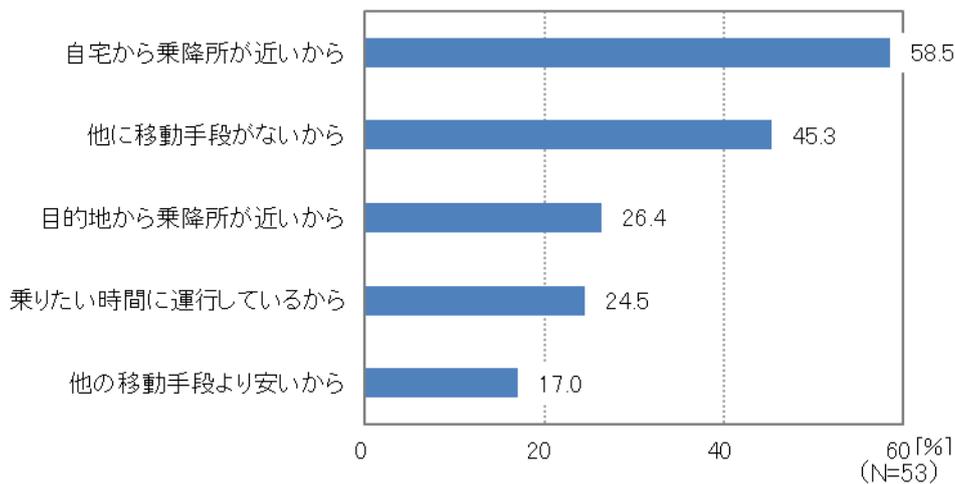
デマンドバスから他の交通機関への乗り継ぎについて

デマンドバスから他の公共交通機関への乗り継ぎについては、「乗り継ぎがある」が39.6%、「乗り継ぎはない」が56.6%となった。4割弱の利用者がデマンドバスから乗り継ぎがある状況が確認できる。



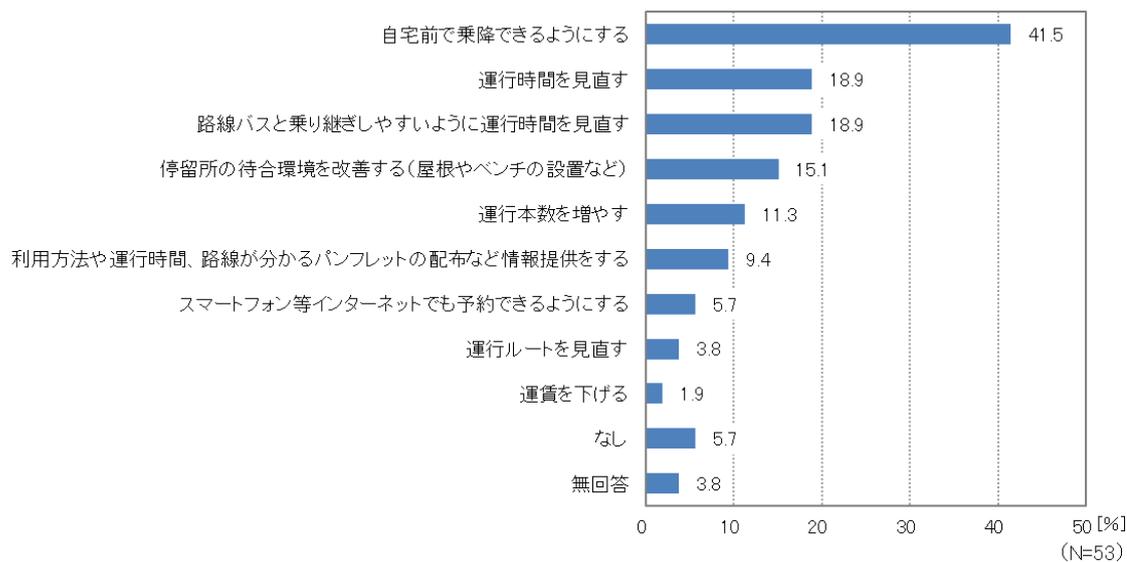
デマンドバスを利用する理由

デマンドバスを利用する理由については、「自宅から乗降所が近いから」が58.5%と最も多く、次いで「他に移動手段がないから」が45.3%、「目的地から乗降所が近いから」が26.4%となった。



デマンドバスがより使いやすくなるために必要なこと

デマンドバスがより使いやすくなるために必要なことについては、「自宅前で乗降できるようにする」が41.5%と最も多く、次いで「運行時間を見直す」と、「路線バスと乗り継ぎしやすいように運行時間を見直す」が18.9%となった。



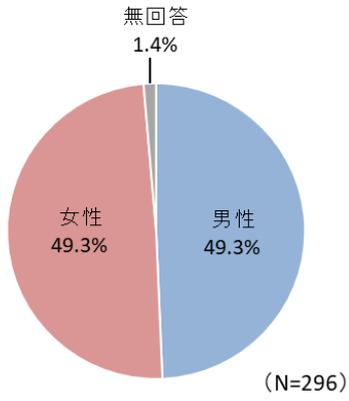
4. 交通結節点アンケート

(1) 調査概要

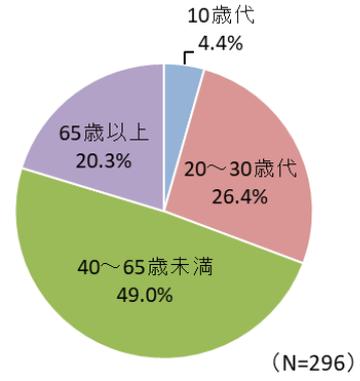
調査の目的	徳之島島内を交通結節点の利用者に対してアンケートを実施し、交通結節点における利用目的や島内の移動に関する状況、利用者のニーズ等の把握を行うことを目的に実施。
調査対象	「徳之島空港」、「亀徳新港」、「平土野港」の利用者
調査方法	【調査方法 ①】 交通結節点利用者に対し調査員の聞き取りによるアンケートを実施。 【調査方法 ②】 交通結節点にスマートフォン等で回答可能な Web アンケートの案内を掲示。
実施期間	令和6年10月10日（木）～令和6年11月11日（月）
回収数	徳之島空港：222件 亀徳新港：57件 平土野港：17件
調査項目	<ul style="list-style-type: none">○ 回答者の属性について<ul style="list-style-type: none">・ 性別、年齢（年代）、居住地○ 交通結節点の利用目的について○ 交通結節点までの移動手段について○ 公共交通を利用した理由、しなかった理由について○ 空港や港まで公共交通で移動した場合の料金について○ 港や空港への移動を公共交通で考えた場合の改善点について

(2) 調査結果

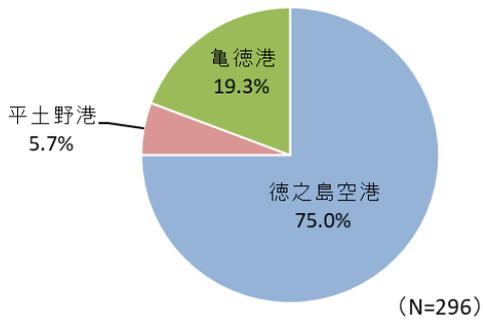
性別



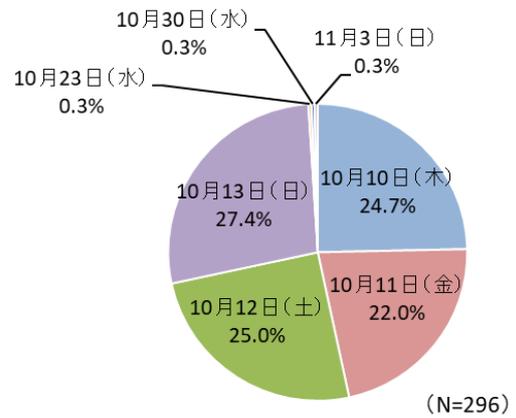
年齢 (年代)



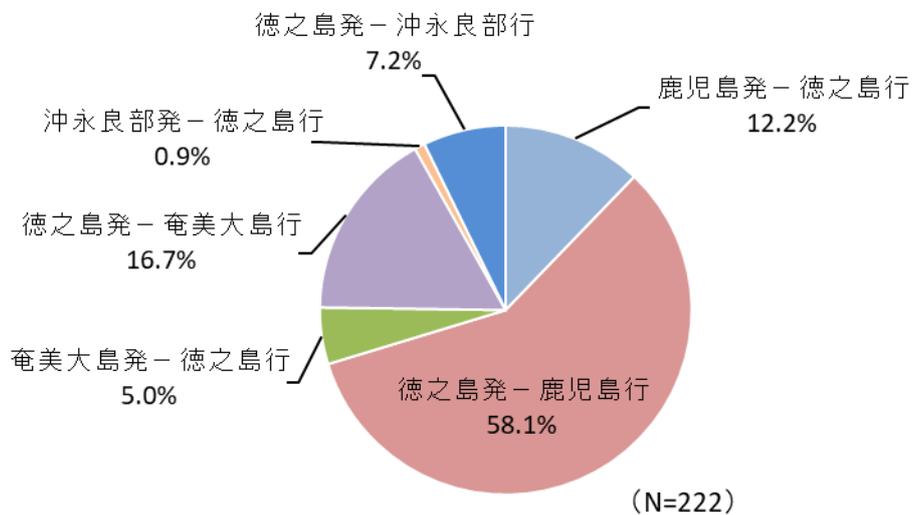
利用交通結節点



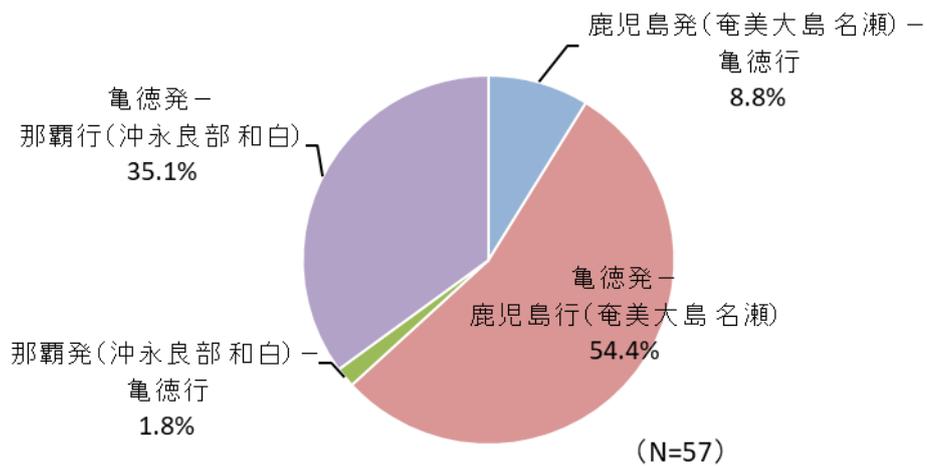
調査日



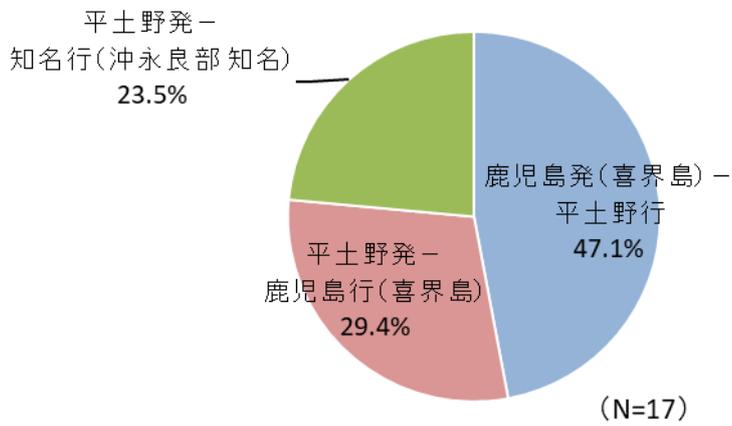
徳之島空港利用便



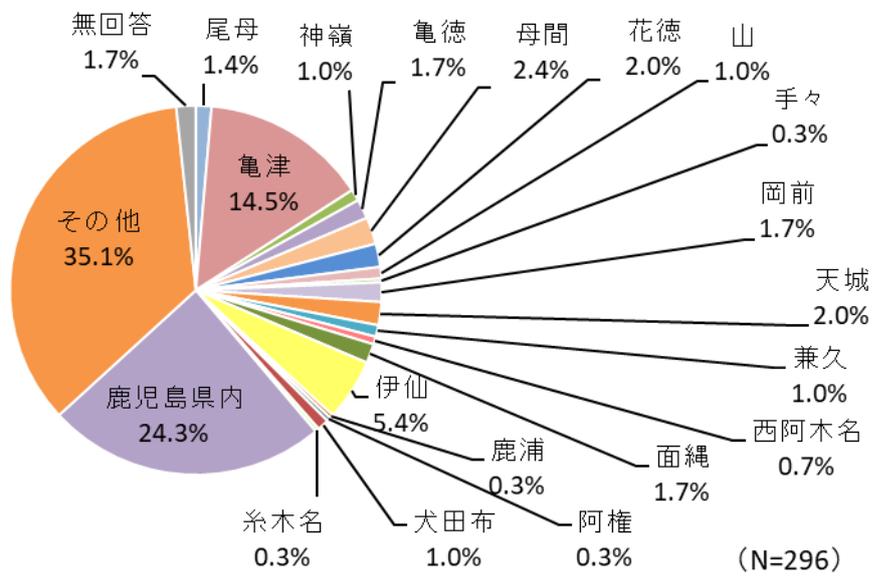
亀徳新港利用便



平土野利用便

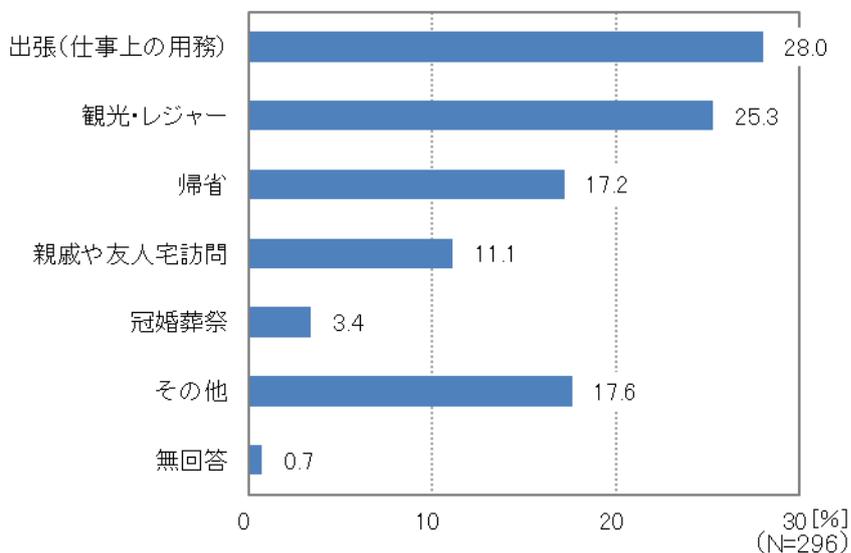


居住地域



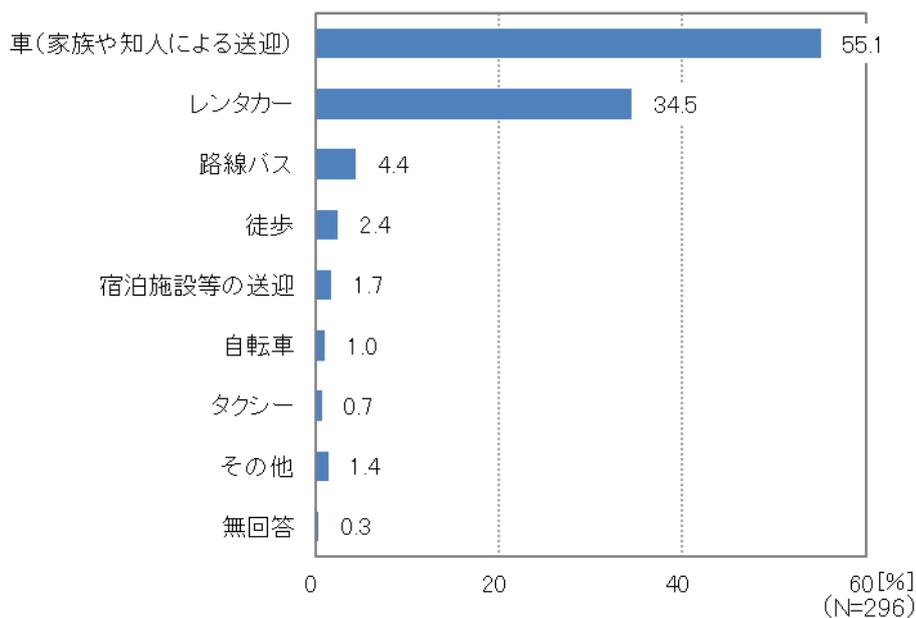
利用目的

交通結節点の利用目的については、「出張（仕事上の用務）」が28.0%と最も多く、次いで「観光・レジャー」が25.3%、「帰省」が17.2%となった。



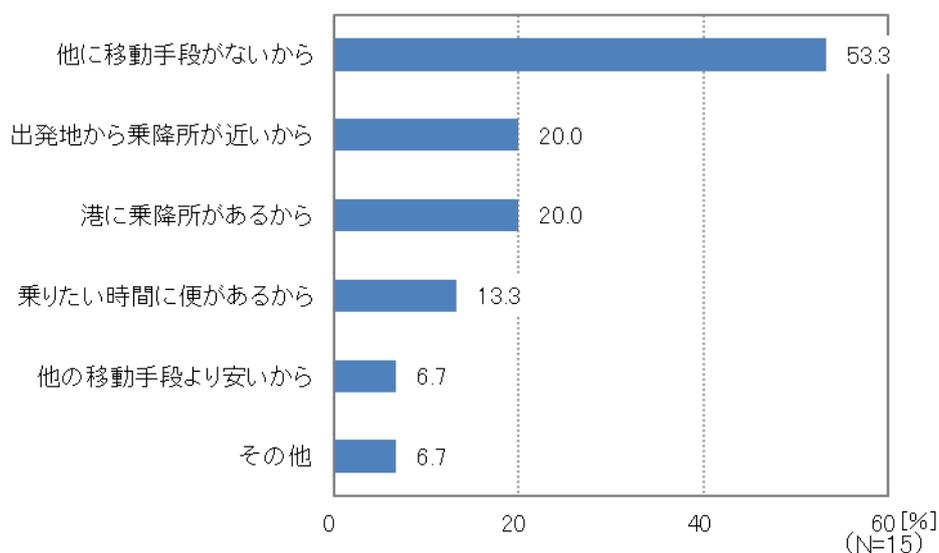
交通結節点まで、または交通結節点からの移動手段

交通結節点まで、または交通結節点からの移動手段については、「車（家族や友人による送迎）」が55.1%と最も多く、次いで「レンタカー」が34.5%となった。地域公共交通である「路線バス」は4.4%となった。



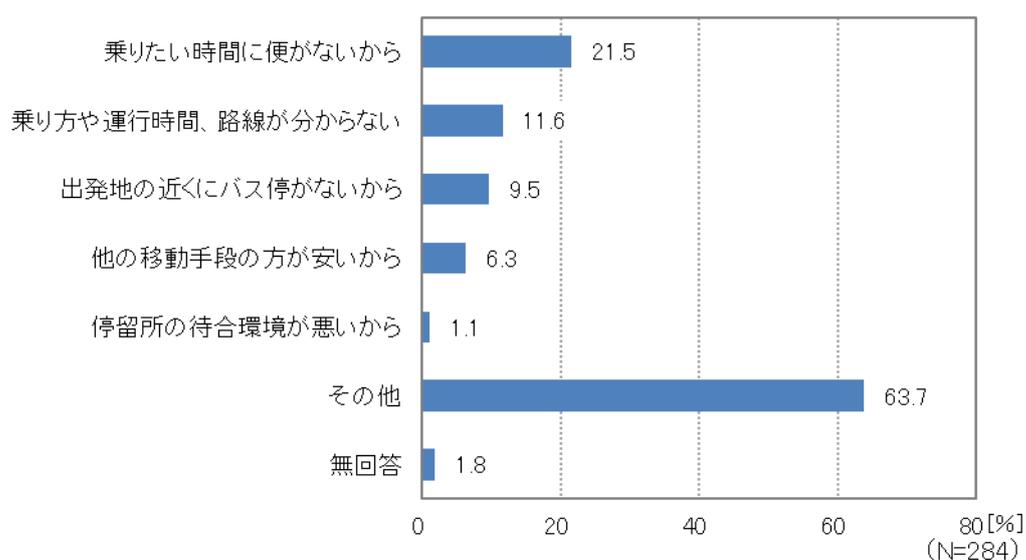
公共交通を利用した理由（公共交通での移動と回答の方のみ）

交通結節点まで公共交通を利用した方に、利用した理由を聞いたところ、「他に移動手段がないから」が53.3%と最も多く、次いで「出発地から乗降所が近いから」、「港に乗降所があるから」が20.0%となった。



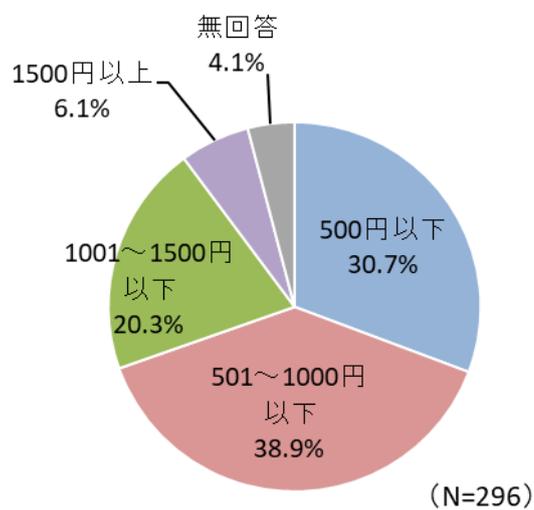
公共交通を利用しなかった理由（公共交通以外での移動を回答した方のみ）

交通結節点まで公共交通以外で移動された方に、公共交通を利用しなかった理由を聞いたところ、「乗りたい時間に便がないから」が21.5%と最も多く、次いで「乗り方や運行時間、経路がわからない」が11.6%、「出発地の近くにバス停がないから」が9.5%となった。



港や空港へ公共交通を利用して移動とした場合の支払える料金

港や空港へ公共交通を利用して移動とした場合の支払える料金の設問については、「501～1000円以下」が38.9%と最も多く、次いで「500円以下」が30.7%、「1001～1500円以下」が20.3%となった。



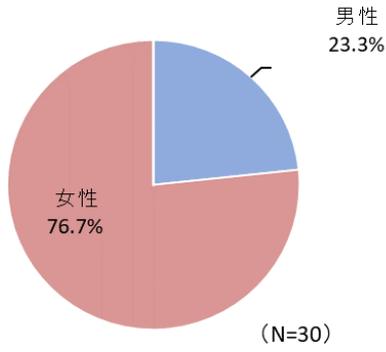
5. 地域コミュニティバス利用者アンケート

(1) 調査概要

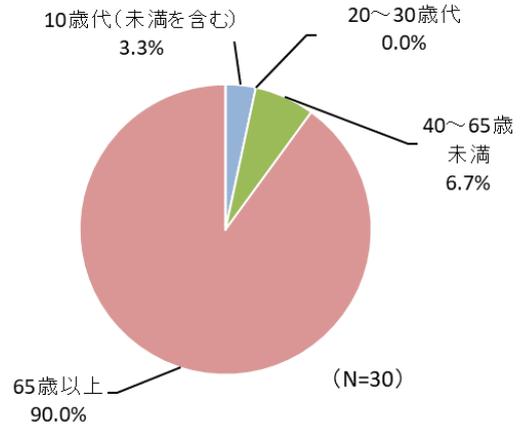
調査の目的	伊仙町ほーらい館を起点に運行している無料の地域コミュニティバスの利用者に対してアンケートを実施し、地域コミュニティバスに関する利用目的や、利用頻度などの利用状況、利用者のニーズ等の把握を行うことを目的に実施。
調査対象	地域コミュニティバス利用者
調査方法	起点となるほーらい館バス停留所にて乗車、降車する利用者に対して調査員がアンケートを実施。
実施期間	令和6年12月17日（火）
回収数	30件
調査項目	<ul style="list-style-type: none">○ 回答者の属性について<ul style="list-style-type: none">・ 性別、年齢（年代）、居住地○ 対象路線○ 地域コミュニティバスを利用した理由について○ 地域コミュニティバスの利用頻度について○ 地域コミュニティバスの運賃が有料となった場合の利用頻度について○ 有料になった場合、運賃として適切だと思う金額（片道料金）について○ 地域コミュニティバスの改善してほしい点

(2) 調査結果

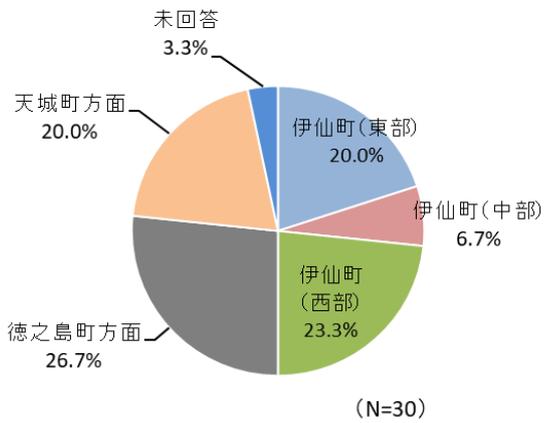
性別



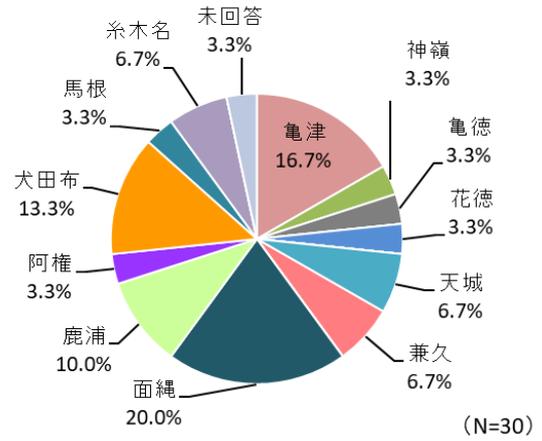
年齢 (年代)



利用路線

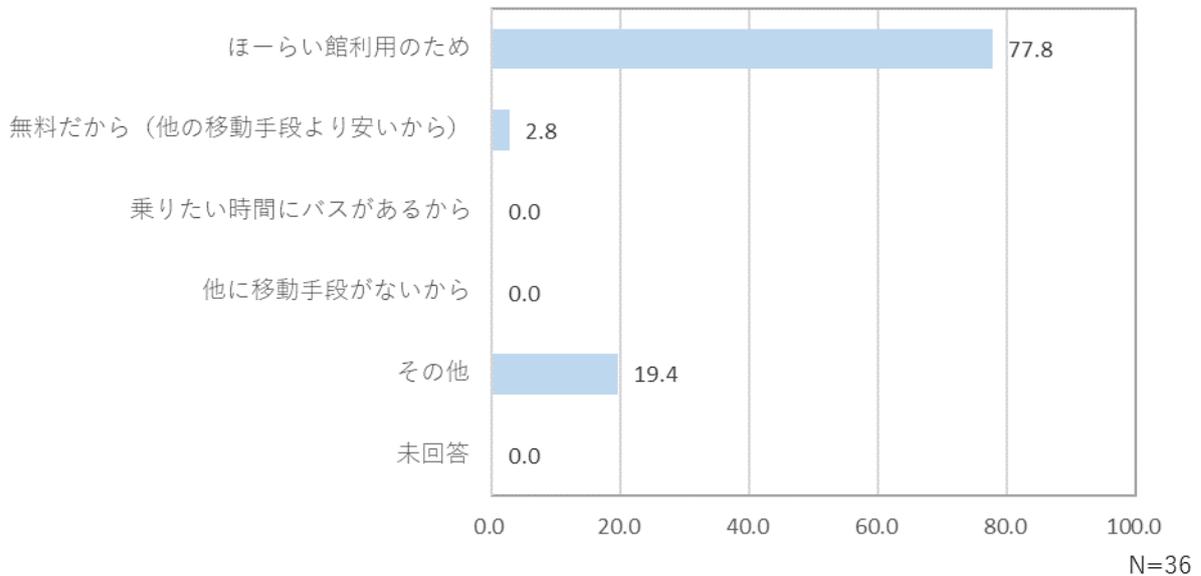


居住地域



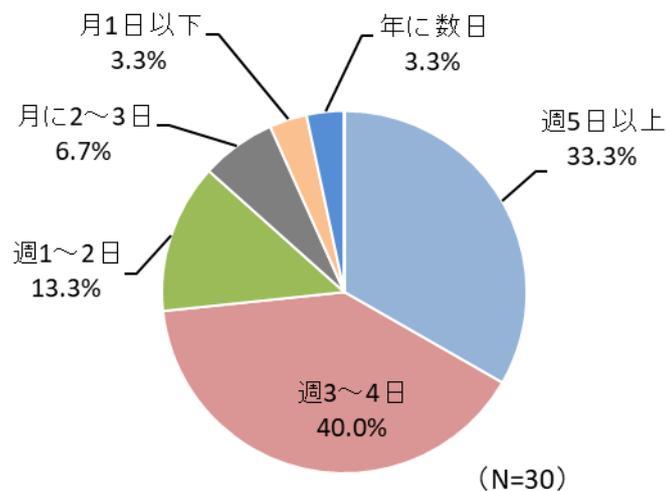
地域コミュニティバスを利用した理由

地域コミュニティバスを利用した理由については、「ほーらい館利用のため」が 77.8%と最も多く、次いで「無料だから（他の移動手段よりも安いから）」が 2.8%となった。その他の意見では「買い物」との意見が多くみられた。



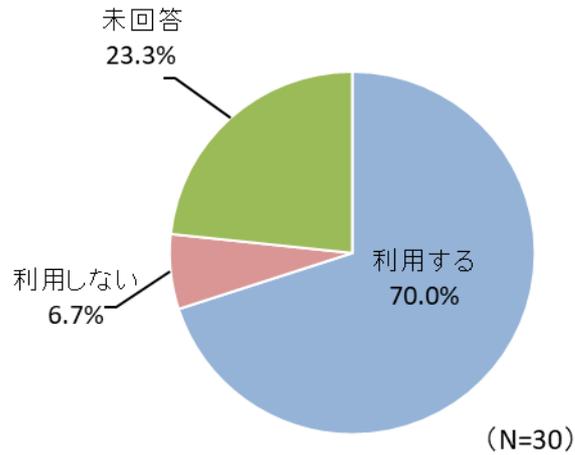
地域コミュニティバスの利用頻度

地域コミュニティバスの利用頻度については、「週3～4日」が 40.0%と最も多く、次いで「週5日以上」が 33.3%、「週1～2日」が 13.3%となった。



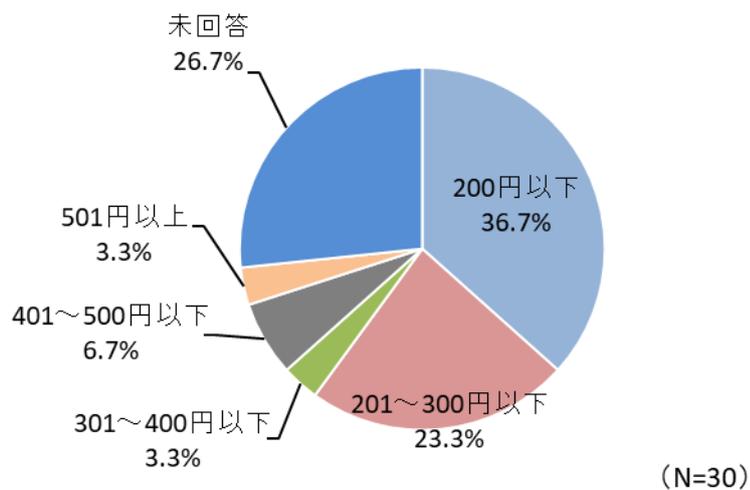
地域コミュニティバスの運賃が有料となった場合の利用頻度

地域コミュニティバスの運賃が有料となった場合の利用頻度については、「利用する」が 70.0% となり、「利用しない」は 6.7% となった。有料化された場合でも継続して利用する利用者が多いことが確認できる。



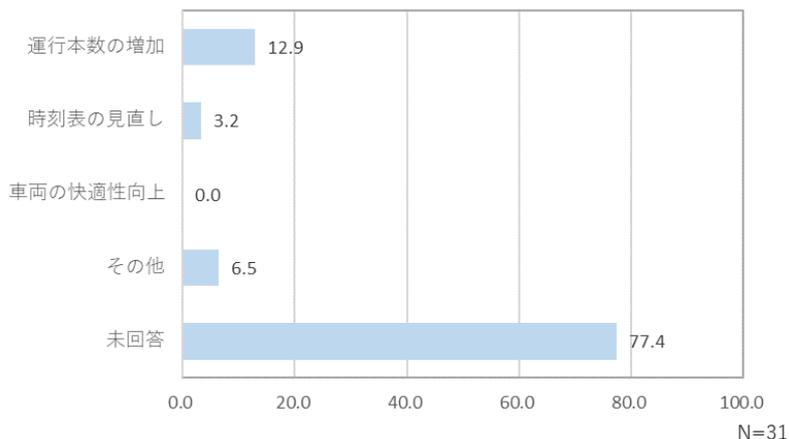
有料になった場合、運賃として適切だと思う金額（片道料金）

有料となった場合、運賃として適切だと思う金額の設問においては、「200 円以下」が 36.7% と最も多く、次いで「201～300 円以下」が 23.3%、「401～500 円以下」が 6.7% となった。



地域コミュニティバスの改善してほしい点

地域コミュニティバスの改善してほしい点については、「運行本数の増加」が12.9%と最も多く、次いで、「時刻表の見直し」が3.2%となった。その他の意見には「効率的な運行をしてほしい」、「車両を小さくしてほしい」などの意見が確認できた。



地域コミュニティバスに関するご意見・ご要望

- ・ 車が無いから助かっている。島外から移住しているため料金は元々地元に住んでいる方が決めた方がよい
- ・ とても助かっている
- ・ 現状のままがよい
- ・ 助かっています。ありがたい。
- ・ 今のままがよい。有料の金額のイメージがつかない
- ・ 税金を使用して運行しているのであれば、しっかりとして使ってほしい
- ・ このまま続けてほしい
- ・ 助かっています。
- ・ 天城の便を残してほしい
- ・ 助かっている。無くなると困るので続けてほしい
- ・ 健康の為に利用しているので継続してほしい
- ・ 家のそばまできてほしい
- ・ 施設の料金も値上がりしているのでバスの料金としてこれ以上支出はできない。運転手の方は慣れていて楽。
- ・ 運転手の方がよくしてくれる
- ・ 来てくれてありがたい
- ・ 車内がたばこのにおいがすることがある。運転が荒いことがあるので改善を

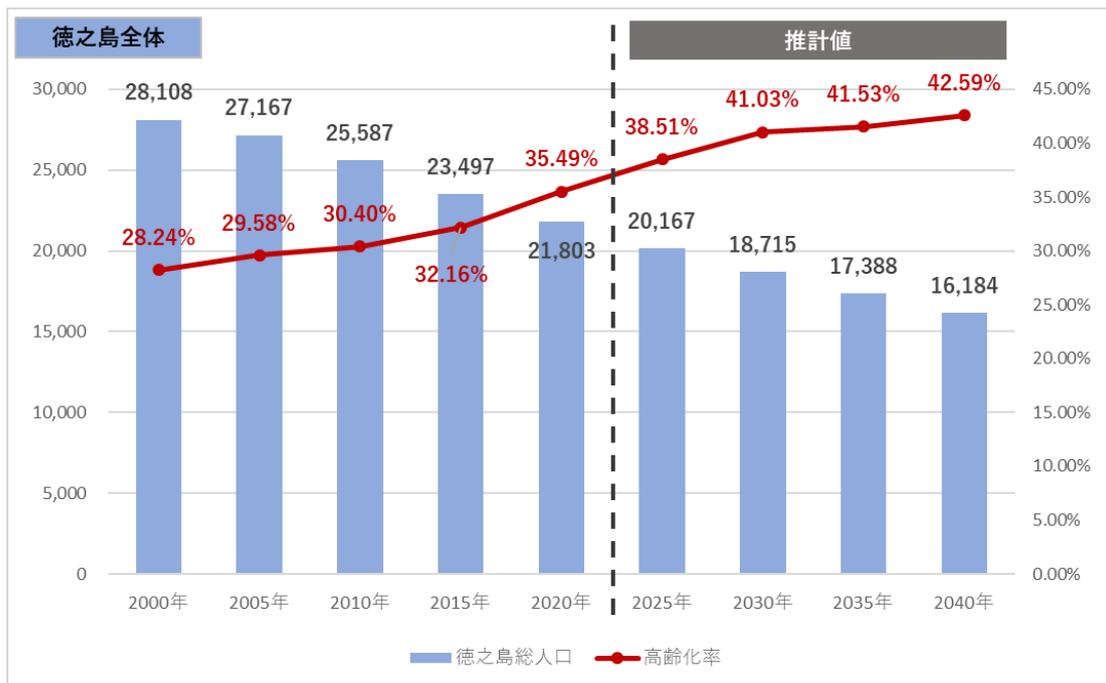
第5章 徳之島公共交通の課題

1. 現状と課題の整理

徳之島における公共交通の現状と課題の整理を行い、以下11のポイントとしてまとめた。

ポイント① 人口減少と高齢化の進行

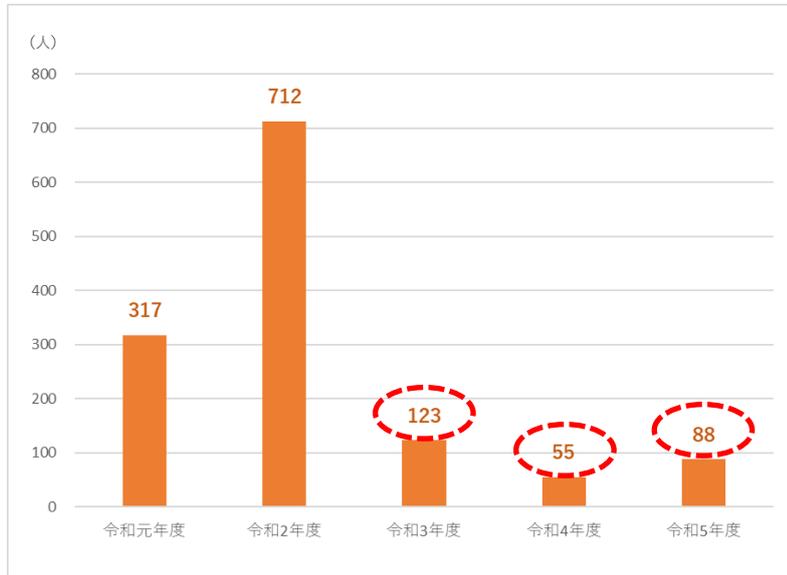
徳之島では、年々人口減少とともに高齢化が進んでおり、令和2年には、島民の35.49%が65歳以上の高齢者という状況にある。高齢化は、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後さらに進むと考えられ、令和12年（2030年）には40%を超えていくと予想されている。高齢化の進行に伴い、運転免許の返納の増加や、自家用車での移動を行わない世帯が増加し、日常生活における移動が困難となる交通難民のさらなる増加が考えられる。



再掲：徳之島全体の人口と高齢化率の推移

ポイント② 利用者の少ない路線の存在

路線バスの「2号線（大船住宅～与名間）」の利用状況を確認すると年々利用者は減少しており、空バスの状態での運行も多い状態がつづいている。



「2号線（大船住宅～与名間）」の利用状況の推移

ポイント③ デマンドバスの今後の需要増加

徳之島町のデマンドバスについては、令和3年度まで利用者数、運行回数ともに減少傾向が続いていたが、令和3年度以降は一定の利用数で推移しており、令和5年度においては若干増加している状況にある。天城町のデマンドバスについては、利用者数、運行回数ともに年々増加している状況にある。今後も利用者数が増加することが予想される。



徳之島町デマンドバス（2路線合算）の利用者数・運行回数の推移

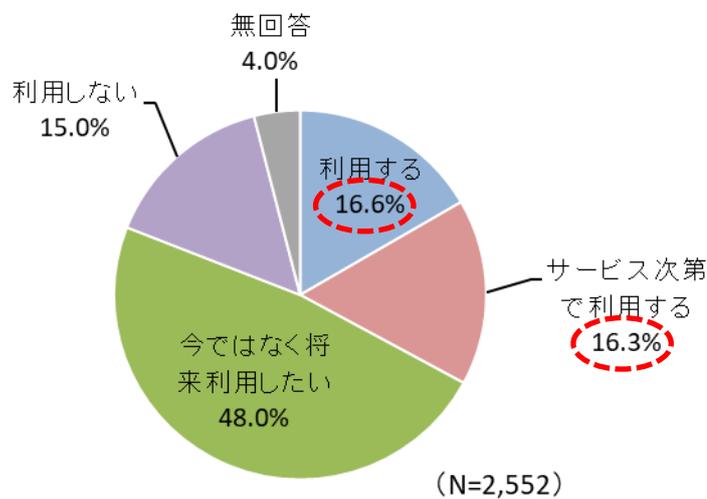


天城町デマンドバス（2路線合算）の利用者数・運行回数の推移

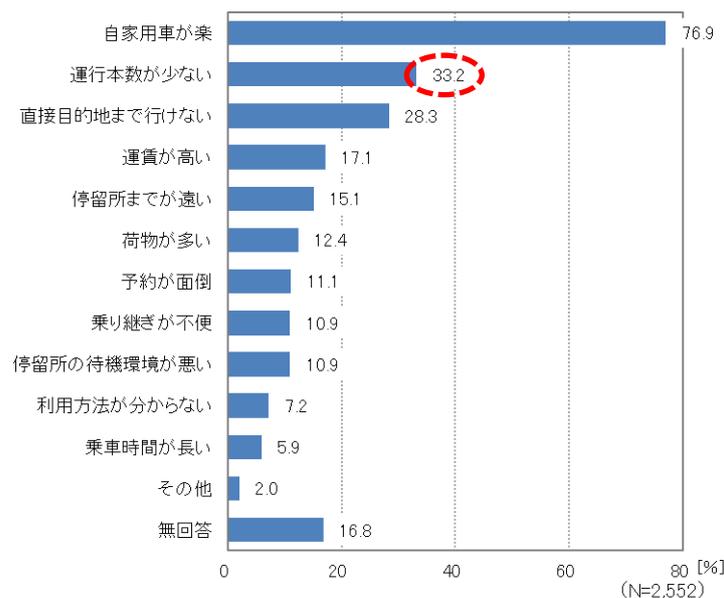
ポイント④ 住民のニーズに応じた地域公共交通の検討

住民アンケートの「地域公共交通のサービス等が改善されれば利用しますか」の設問において、「利用する」、「サービス次第で利用する」との回答の合計が32.9%となっており、地域公共交通のサービスが改善された場合に利用の可能性があることが分かる。

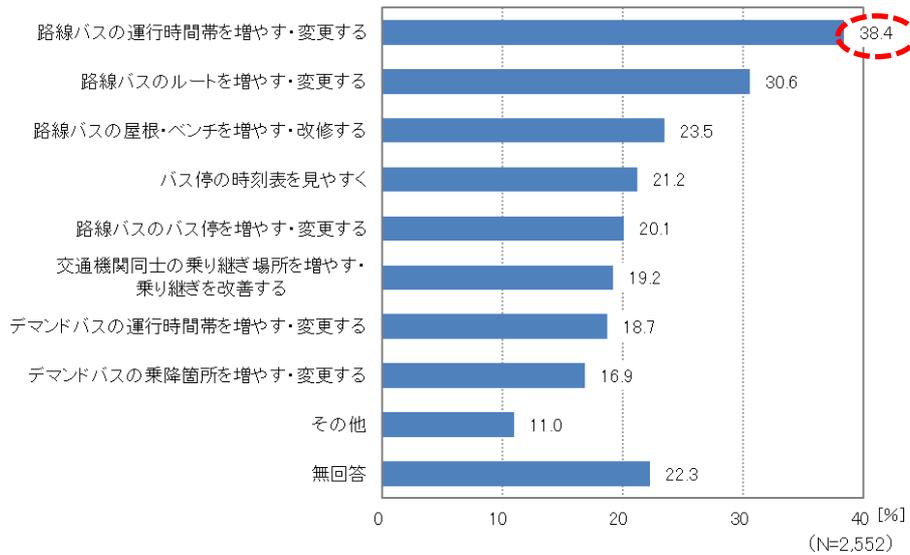
一方、「地域公共交通を利用しない理由」の設問においては、「運行本数が少ない」との回答が33.2%となり、「地域公共交通に見直してほしいこと」の設問においても「路線バスの運行時間帯を増やす・変更する」との回答が38.4%となった。運行本数の増加の意見については、住民の移動需要のタイミングで運行されている公共交通の需要という意見ととらえることができる。



再掲：住民アンケート「地域公共交通のサービス等が改善されれば利用しますか」



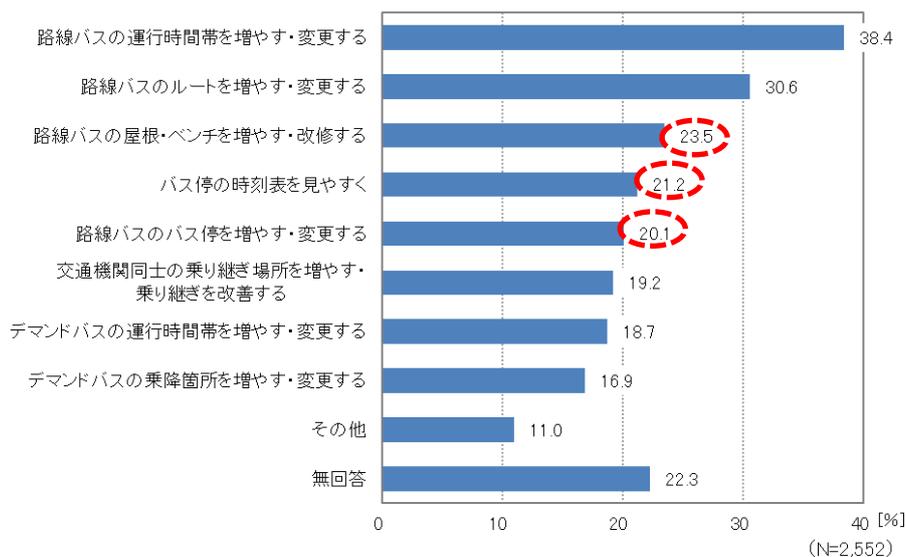
再掲：住民アンケート「地域公共交通を利用しない理由」



再掲：住民アンケート「地域公共交通に見直してほしいこと」

ポイント⑤ 停留所（乗り継ぎ地点）の環境整備

住民アンケートの「地域公共交通に見直してほしいこと」の設問において、「路線バスの屋根・ベンチを増やす・改修する」が23.5%、「バス停の時刻表を見やすくする」が21.2%、「路線バスのバス停を増やす・変更する」が20.1%と路線バスの停留所の環境について住民が不便に感じている状況が確認できる。



再掲：住民アンケート「地域公共交通に見直してほしいこと」

ポイント⑥ 地域の輸送資源の再編

伊仙町内で運行している地域コミュニティバスは、現在運行費用を行政によって負担し、無料での運行を行っている。行政の負担により地域の移動を支える視点においては重要であるものの、運行費用をすべて行政で負担し続けた場合、将来的にサービスの縮小や維持が困難な状況になる可能性も考えられる。また、路線バス等と、その他の地域移動の役割分担、地域公共交通の最適化を検討する上で、その在り方を現在の住民ニーズに合わせて見直す必要があると考えられる。

異なる交通サービスへの再編や有償化等を検討し、持続可能な公共交通の検討が必要である。



ポイント⑦ 路線バス車両の老朽化

運行中の路線バスの5台中4台の車齢が20年以上となっており、車両の故障の増加や、利用者の乗車における快適性に影響を与えている状況にある。複数同時に故障してしまうリスクも高い状態にあり、路線バスの運行へ影響を与える可能性も高まっている。新しい車両等への更新等を早急に検討する必要がある。

登録番号	初年度登録	車齢 (2025年3月時点)
奄美210あ0014	平成13年11月	23年4カ月
奄美210あ0016	平成15年1月	22年2カ月
奄美210あ0017	平成15年12月	21年3カ月
奄美210あ0045	平成9年12月	27年3カ月
奄美200あ0053	令和5年3月	2年0カ月

再掲：路線バスの車齢

ポイント⑧ 地域公共交通の担い手、ドライバー不足

交通事業者へのヒアリングにおいて、公共交通におけるドライバーの高齢化や、担い手不足が課題となっている。今後2種免許保有者の確保がさらに難しくなることから、2種免許を保有していないドライバーによる輸送手段や公共交通の検討が必要である。

	路線バス運転手	タクシー運転手
50歳台	2人	0人
60歳台以上	8人	3人

徳之島総合陸運株式会社における年齢高齢状況の事例

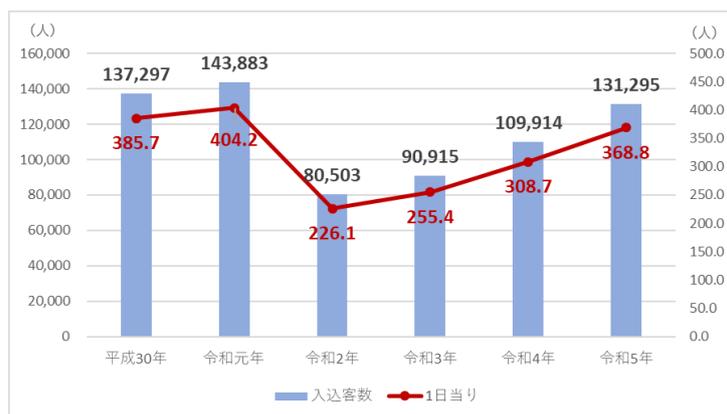
ポイント⑨ 利便性の向上、運行の効率化に向けた DX の検討

島内の公共交通においては IT 技術の導入や DX への取り組みが進んでいない状況となっている。効率的な運行や、利用者の利便性向上に向けて、IT 技術の導入や DX の検討が必要である。

また、全国的な公共交通の動向として MaaS 等の動きも進んでおり、九州においても九州 MaaS などの取組が進んでいる。

ポイント⑩ 来島者に対する公共交通の利用促進

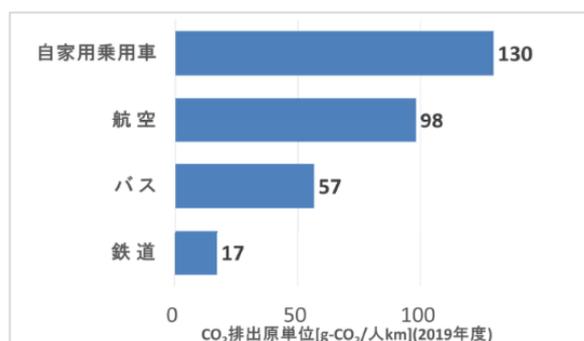
徳之島の入込客数は、令和 2 年に新型コロナウイルスの影響を受けて大幅に減少しているが、その後は年々増加しており、令和 5 年には、新型コロナウイルス感染症の流行前の 9 割強まで回復している状況にある。また、2021 年に世界自然遺産に登録されたことから、今後も観光客を含め多くの来島者が訪れることが考えられる。そのような中で、島内の移動手段としての公共交通の正しい情報を効果的に来島者に発信し、利用を促す必要がある。



再掲：徳之島の入込客数の推移

ポイント⑪ 世界自然遺産の島としての公共交通

2021 年 7 月 26 日に奄美大島、沖縄島北部及び西表島と共に世界自然遺産に登録された徳之島において、環境負荷の低減を目指した取組を進めていく必要がある。自家用車よりも温室効果ガスの排出量が少なくなる公共交通の利用を促進するとともに、公共交通に対する住民の理解を深めることが重要となる。また、環境負荷の少ない EV 化の検討や、路線の利用者数に応じた車両の小型化の検討を行い、島の豊かな自然と調和した公共交通を目指していく必要がある。



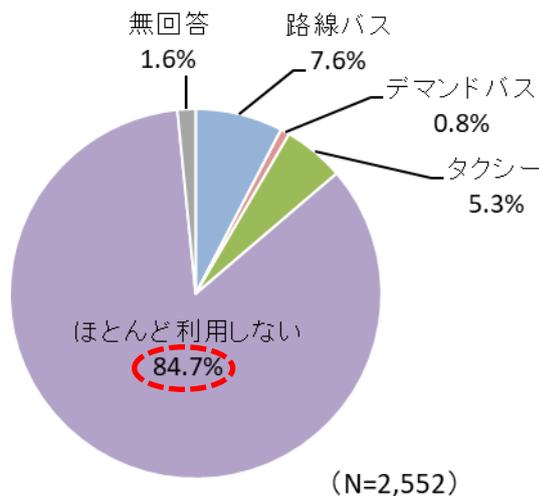
輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）

出典：国土交通省ウェブサイト

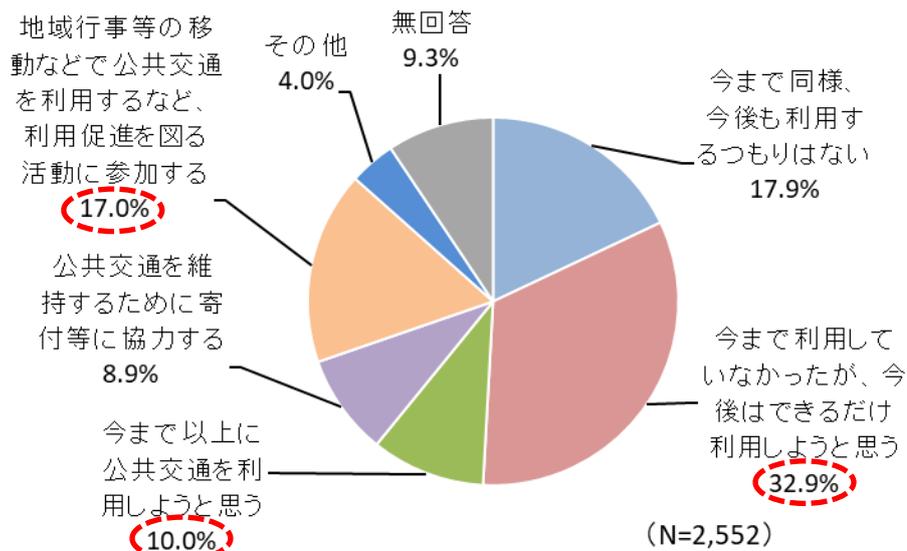
(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)

ポイント⑫ 地域公共交通の低い利用頻度

住民アンケートの「地域公共交通でよく利用するもの」の設問では、「ほとんど利用していない」が84.7%となり、地域公共交通の利用率が低い状況にあることが分かる。一方、「地域公共交通を維持するために、協力できること」の設問では、「今まで利用していなかったが、今後はできるだけ利用しようと思う」が32.9%、「今まで以上に公共交通を利用しようと思う」が10.0%、「地域行事等の移動などで公共交通を利用するなど、利用促進を図る活動に参加する」が17.0%と地域公共交通の維持について、いずれかの協力を考えている住民が多いことも確認できる。



再掲：住民アンケート「地域公共交通でよく利用するもの」



再掲：住民アンケート「地域公共交通を維持するために、協力できること」

2. 課題解決に向けた対応方針の設定

「現状と課題の整理」でまとめた 11 のポイントに基づき、関連する項目をまとめ課題をさらに整理し以下のように対応方針を定めた。

課題	ポイント① 人口減少と高齢化の進行
	ポイント② 利用者の少ない路線の存在
	ポイント④ 住民のニーズに応じた地域公共交通の検討
	ポイント⑤ 停留所（乗り継ぎ地点）の環境整備
	ポイント⑫ 地域公共交通の低い利用頻度
対応方針	地域住民の新たなニーズや現在の地域住民の移動実態に合わせて、現在運行中の公共交通の見直しを行う。見直しにより利便性の向上や地域の交通資源の有効活用や運行効率の向上を図り、未来を見据えた持続可能性の高い地域公共交通を形成する。
課題	ポイント③ デマンドバスの今後の需要増加
	ポイント④ 住民のニーズに応じた地域公共交通の検討
	ポイント⑥ 地域の輸送資源の再編
	ポイント⑦ 路線バス車両の老朽化
	ポイント⑧ 地域公共交通の担い手、ドライバー不足
	ポイント⑨ 利便性の向上、運行の効率化に向けた DX の検討
	ポイント⑪ 世界自然遺産の島としての公共交通
	ポイント⑫ 地域公共交通の低い利用頻度
対応方針	地域住民のニーズに応じた新たな公共交通サービスの検討を行う。IT 技術や、DX の導入による運行効率の向上や、利便性の向上などを進め、利用しやすい公共交通を形成する。さらに、世界自然遺産の島としての公共交通の在り方を考慮した車両の EV 化などを検討していく。
課題	ポイント⑩ 来島者に対する公共交通の利用促進
	ポイント⑪ 世界自然遺産の島としての公共交通
	ポイント⑫ 地域公共交通の低い利用頻度
対応方針	地域住民による公共交通の利用促進や、地域住民で支える公共交通の意識醸成を推進する。地域住民の公共交通への理解を促進し親しみやすい公共交通を目指し、公共交通のイメージの変化を目指す。また、来島者に対しても島内の公共交通の情報を適切に発信していく。

第6章 徳之島地域公共交通計画

1. 基本理念

第6次徳之島町総合計画、第6次天城町総合振興計画、第5次伊仙町総合計画において、掲げているそれぞれのまちの将来像やビジョン、関連する各種計画や島内で抱えるさまざまな移動の課題、公共交通の役割等を踏まえ、徳之島における公共交通に関する基本理念を以下のとおりとする。

みんなで支え安心して利用できる移動の架け橋

2. 基本方針

基本理念を踏まえ、徳之島が抱える地域公共交通の課題解決に向けた、本計画の基本方針を以下のとおりとする。

基本方針Ⅰ 移動実態と住民ニーズに合わせた公共交通の構築

利用者数の少ない路線バスの運行路線の見直しを行うとともに、住民ニーズや現在の住民の移動実態に合わせて、公共交通の改善を検討、構築する事により利便性の向上及び効率の良い公共交通を形成する。

基本方針Ⅱ 効率的な公共交通と利便性のステップアップ

新たな公共交通サービスの検討を進めるとともに、島内の路線網における接続や、島外からの移動との接続を整理し、効率的かつ利便性の高い公共交通を目指す。また、デジタル技術等の活用も検討し、運行の効率化や利便性の向上を進める。

基本方針Ⅲ 地域で支える公共交通と利用の促進

持続可能な公共交通を目指すため、地域住民の理解や協力が必要であるという地域で支える公共交通の意識醸成を推進するとともに、地域の住民にとって身近な親しみやすい公共交通を目指す。また、来島者へも適切な情報発信等を行い、分かりやすく利用しやすい公共交通を目指す。

3. 目指すべき公共交通の将来像

公共交通は、地域社会の基盤を支える重要なインフラであり、誰もが安心して利用できる「移動の機会」を提供する存在である。徳之島における公共交通の果たす役割は住民の生活を支え、島内の交流を促す事とともに、島外からの来訪者の移動や交流を支えるものとなる。この重要なインフラを将来にむけて安定的かつ持続可能なものとして構築を目指していく。

安定的かつ持続可能な公共交通として構築するには、年々進行する高齢化や人口減少といった社会課題に対して、変化する住民の移動ニーズの把握や、地域における資源の有効活用を図り、柔軟なサービスを提供し支えていく必要がある。

また、徳之島は 2021 年に世界自然遺産の島として登録されている。徳之島の豊かな自然が、世界的規模の視点においても重要な自然環境であり固有の生態系を持っていることを示している。その様な中で、環境負荷の低減を図る取組を進めるとともに、公共交通を含めた住民の生活と島の豊かな自然が無理なく共生できるまちづくりを目指していく必要がある。

これらの取組を進める上では、公共交通のプレイヤーとなる交通事業者や行政による取組だけではなく、島民の協力や、公共交通に対する深い理解も必要となる。島民全体で支え、利用しやすい公共交通を構築し、“人”と“まち”を結び、誰もが過ごしやすい訪れやすいまちが徳之島における目指すべき将来像となる。



4. 計画の区域

本計画の区域は、「徳之島全域」とする。

5. 計画の期間

本計画の期間は「令和7年度（2025年度）から令和11年度（2030年度）までの5年間」とする。

6. 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とおり設定する。

基本方針Ⅰ 移動実態と住民ニーズに合わせた公共交通の構築

目標1	路線バス利用者数の増加		
評価項目	路線バスの年間利用者数		
目標値	70,000人／年	現況値	56,150人／年 (令和5年度)
目標値の考え方	令和4年度および令和5年度の実績より目標値を設定。 年間の路線バス利用者数の集計値により評価を行う。		

目標2	停留所（乗り継ぎ地点）の整備		
評価項目	停留所（乗り継ぎ地点）の整備件数		
目標値	5箇所		
目標値の考え方	比較的用户の多い停留所、乗り継ぎ地点を中心に環境整備を行う。 環境整備においては、待合環境の整備（ベンチ等）、時刻表や乗り継ぎ等に関する情報の掲示等の検討を行う。		

基本方針Ⅱ 効率的な公共交通と利便性のステップアップ

目標 3	新たなサービス導入後の利用者の満足度
評価項目	新たなサービス導入後の利用者の満足度
目標値	80%以上
目標値の考え方	新たなサービスに対する、利用者の満足度の評価を行う。 利用者アンケート等により、サービス導入前と導入後の満足度の変化（満足度に変化なしを含む）を集計しその割合より評価を行う。

目標 4	路線バス収支率の改善			
評価項目	路線バスにおける路線毎の収支率			
目標値	1号線	現況値以上	現況値	31.54%
	2号線	現況値以上	現況値	3.11%
	3号線	現況値以上	現況値	13.06%
	4号線	現況値以上	現況値	71.71%
目標値の考え方	路線バスの路線ごとの収支率により評価を行う。 目標値は現況値（令和6年度）より改善されていることとして設定。			

目標 5	行政による財政負担改善		
評価項目	路線バスにおける3町の財政負担額		
目標値	28,000千円以下	現況値	31,493千円 (令和5年度)
目標値の考え方	路線バスの運行に対する3町の財政負担額により評価を行う。		

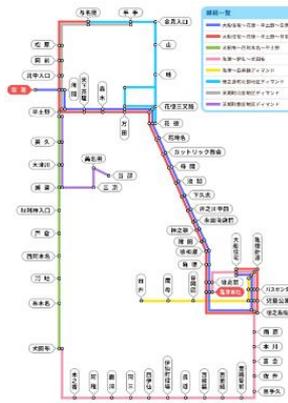
基本方針Ⅲ 地域で支える公共交通と利用の促進

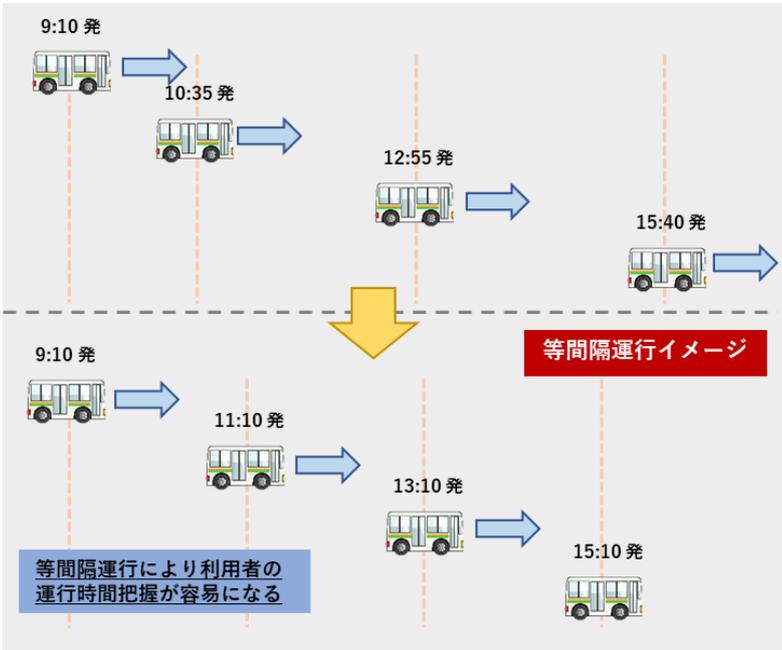
目標 6	直近 1 年間で公共交通を利用したことがある住民の割合		
評価項目	直近 1 年間で公共交通を利用したことがある割合		
目標値	20.0%	現況値	13.7% (住民アンケート)
目標値の考え方	住民アンケート等による直近 1 年間で公共交通を利用した割合の集計値により評価を行う。 ※ 現況値は住民アンケートにおける「地域公共交通でよく利用するもの」から		

目標 7	公共交通に対する理解度の向上		
評価項目	公共交通に関する、交通モード、運行時間、路線 等に関する認知度		
目標値	30.0%		
目標値の考え方	島内で運行されている公共交通に対する認知度に関して、住民アンケート等による評価を行う。 交通モードや、運行時間、路線、利用方法等に関する認知度を計測する。		

7. 目標を達成するための事業と取組

目標を達成するための事業と取組を以下にまとめた。

事業1	路線バスの路線見直し																																																																																																																																																																																																		
基本方針	基本方針Ⅰ 移動実態と住民ニーズに合わせた公共交通の構築																																																																																																																																																																																																		
事業内容	<p>現在、運行中の路線バスの各路線について、利用状況に応じて路線の見直しを行う。現在の住民の利用ニーズをもとに、地域における移動資源の効率的な活用を目指し、路線のルートの変更、短縮、廃止等も含めた見直しを行う。路線の見直しにおいて、現在利用している住民へ影響が出る路線については、「デマンドバス」等の代替となる新たな移動手段の導入の検討も並行して進めるとともに、徳之島空港、亀徳新港、平土野港などの交通結節点における他の交通モードとのスムーズな接続についても併せて検討を行う。</p>  <table border="1" data-bbox="813 1086 1101 1444"> <caption>亀津 ～ 平土野 ～ 空港 線</caption> <thead> <tr> <th>新港</th> <th>亀津</th> <th>井之川</th> <th>母瀬</th> <th>花巻</th> <th>平土野</th> <th>空港</th> <th>与名間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7:53</td> <td>8:00</td> <td>8:14</td> <td>8:23</td> <td>8:28</td> <td>8:41</td> <td>8:47</td> <td></td> </tr> <tr> <td>8:53</td> <td>9:00</td> <td>9:14</td> <td>9:23</td> <td>9:28</td> <td>9:41</td> <td>9:47</td> <td></td> </tr> <tr> <td>9:53</td> <td>10:00</td> <td>10:14</td> <td>10:23</td> <td>10:28</td> <td>10:41</td> <td>10:47</td> <td></td> </tr> <tr> <td>11:43</td> <td>11:50</td> <td>12:04</td> <td>12:13</td> <td>12:18</td> <td>12:31</td> <td>12:37</td> <td></td> </tr> <tr> <td>13:33</td> <td>13:40</td> <td>13:54</td> <td>14:03</td> <td>14:08</td> <td>14:21</td> <td>14:27</td> <td></td> </tr> <tr> <td>15:23</td> <td>15:30</td> <td>15:44</td> <td>15:53</td> <td>15:58</td> <td>16:11</td> <td>16:17</td> <td></td> </tr> <tr> <td>16:13</td> <td>16:20</td> <td>16:34</td> <td>16:43</td> <td>16:48</td> <td>17:01</td> <td>17:07</td> <td></td> </tr> <tr> <td>17:33</td> <td>17:40</td> <td>17:54</td> <td>18:03</td> <td>18:08</td> <td>18:21</td> <td>18:27</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="8">◆夏期間 4月1日から10月31日まで</td> </tr> <tr> <td>19:03</td> <td>19:10</td> <td>19:24</td> <td>19:33</td> <td>19:38</td> <td>19:51</td> <td>20:01</td> <td>20:06</td> </tr> <tr> <td colspan="8">◆冬期間 11月1日から3月31日まで</td> </tr> <tr> <td>18:33</td> <td>18:40</td> <td>18:54</td> <td>19:03</td> <td>19:08</td> <td>19:21</td> <td>19:31</td> <td>19:36</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="1109 1086 1404 1444"> <caption>空港 ～ 平土野 ～ 亀津 線</caption> <thead> <tr> <th>与名間</th> <th>松原</th> <th>空港</th> <th>平土野</th> <th>花巻</th> <th>母瀬</th> <th>井之川</th> <th>新港</th> <th>亀津</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6:26</td> <td>6:31</td> <td></td> <td>6:41</td> <td>6:54</td> <td>6:59</td> <td>7:08</td> <td>7:19</td> <td>7:29</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>7:05</td> <td>7:11</td> <td>7:24</td> <td>7:29</td> <td>7:38</td> <td>7:49</td> <td>7:59</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>8:00</td> <td>8:06</td> <td>8:19</td> <td>8:24</td> <td>8:33</td> <td>8:44</td> <td>8:54</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>9:15</td> <td>9:21</td> <td>9:34</td> <td>9:39</td> <td>9:48</td> <td>9:59</td> <td>10:09</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>10:10</td> <td>10:16</td> <td>10:29</td> <td>10:34</td> <td>10:43</td> <td>10:54</td> <td>11:04</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>11:20</td> <td>11:26</td> <td>11:39</td> <td>11:44</td> <td>11:53</td> <td>12:04</td> <td>12:14</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>13:00</td> <td>13:06</td> <td>13:19</td> <td>13:24</td> <td>13:33</td> <td>13:44</td> <td>13:54</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>15:00</td> <td>15:06</td> <td>15:19</td> <td>15:24</td> <td>15:33</td> <td>15:44</td> <td>15:54</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>17:25</td> <td>17:31</td> <td>17:44</td> <td>17:49</td> <td>17:58</td> <td>18:09</td> <td>18:19</td> </tr> </tbody> </table> <p>◆青文字は、土日祝運休です。 ◆赤文字は、土日祝日春休み夏休み冬休みの時運休となります。</p>	新港	亀津	井之川	母瀬	花巻	平土野	空港	与名間	7:53	8:00	8:14	8:23	8:28	8:41	8:47		8:53	9:00	9:14	9:23	9:28	9:41	9:47		9:53	10:00	10:14	10:23	10:28	10:41	10:47		11:43	11:50	12:04	12:13	12:18	12:31	12:37		13:33	13:40	13:54	14:03	14:08	14:21	14:27		15:23	15:30	15:44	15:53	15:58	16:11	16:17		16:13	16:20	16:34	16:43	16:48	17:01	17:07		17:33	17:40	17:54	18:03	18:08	18:21	18:27		◆夏期間 4月1日から10月31日まで								19:03	19:10	19:24	19:33	19:38	19:51	20:01	20:06	◆冬期間 11月1日から3月31日まで								18:33	18:40	18:54	19:03	19:08	19:21	19:31	19:36	与名間	松原	空港	平土野	花巻	母瀬	井之川	新港	亀津	6:26	6:31		6:41	6:54	6:59	7:08	7:19	7:29			7:05	7:11	7:24	7:29	7:38	7:49	7:59			8:00	8:06	8:19	8:24	8:33	8:44	8:54			9:15	9:21	9:34	9:39	9:48	9:59	10:09			10:10	10:16	10:29	10:34	10:43	10:54	11:04			11:20	11:26	11:39	11:44	11:53	12:04	12:14			13:00	13:06	13:19	13:24	13:33	13:44	13:54			15:00	15:06	15:19	15:24	15:33	15:44	15:54			17:25	17:31	17:44	17:49	17:58	18:09	18:19
新港	亀津	井之川	母瀬	花巻	平土野	空港	与名間																																																																																																																																																																																												
7:53	8:00	8:14	8:23	8:28	8:41	8:47																																																																																																																																																																																													
8:53	9:00	9:14	9:23	9:28	9:41	9:47																																																																																																																																																																																													
9:53	10:00	10:14	10:23	10:28	10:41	10:47																																																																																																																																																																																													
11:43	11:50	12:04	12:13	12:18	12:31	12:37																																																																																																																																																																																													
13:33	13:40	13:54	14:03	14:08	14:21	14:27																																																																																																																																																																																													
15:23	15:30	15:44	15:53	15:58	16:11	16:17																																																																																																																																																																																													
16:13	16:20	16:34	16:43	16:48	17:01	17:07																																																																																																																																																																																													
17:33	17:40	17:54	18:03	18:08	18:21	18:27																																																																																																																																																																																													
◆夏期間 4月1日から10月31日まで																																																																																																																																																																																																			
19:03	19:10	19:24	19:33	19:38	19:51	20:01	20:06																																																																																																																																																																																												
◆冬期間 11月1日から3月31日まで																																																																																																																																																																																																			
18:33	18:40	18:54	19:03	19:08	19:21	19:31	19:36																																																																																																																																																																																												
与名間	松原	空港	平土野	花巻	母瀬	井之川	新港	亀津																																																																																																																																																																																											
6:26	6:31		6:41	6:54	6:59	7:08	7:19	7:29																																																																																																																																																																																											
		7:05	7:11	7:24	7:29	7:38	7:49	7:59																																																																																																																																																																																											
		8:00	8:06	8:19	8:24	8:33	8:44	8:54																																																																																																																																																																																											
		9:15	9:21	9:34	9:39	9:48	9:59	10:09																																																																																																																																																																																											
		10:10	10:16	10:29	10:34	10:43	10:54	11:04																																																																																																																																																																																											
		11:20	11:26	11:39	11:44	11:53	12:04	12:14																																																																																																																																																																																											
		13:00	13:06	13:19	13:24	13:33	13:44	13:54																																																																																																																																																																																											
		15:00	15:06	15:19	15:24	15:33	15:44	15:54																																																																																																																																																																																											
		17:25	17:31	17:44	17:49	17:58	18:09	18:19																																																																																																																																																																																											
事業のポイント	<p>利用者の少ない路線の見直しを行いつつ、住民のニーズに合わせた路線のルート等の検討を行う。ルートの変更、短縮、廃止等により、現在の利用者への影響が考えられる場合は、代替の移動手段の確保についても併せて検討を進める。</p>																																																																																																																																																																																																		
関連事業	<p>事業2 路線バス 運行ダイヤの見直し 事業3 路線バス 停留所（乗り継ぎ地点）の整備</p>																																																																																																																																																																																																		
実施主体	徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者																																																																																																																																																																																																		

<p>事業2</p>	<p>路線バス 運行ダイヤの見直し</p>
<p>基本方針</p>	<p>基本方針Ⅰ 移動実態と住民ニーズに合わせた公共交通の構築</p>
<p>事業内容</p>	<p>現在、運行中の路線バスについて運行ダイヤの見直しを行い、住民の移動需要に合ったダイヤの検討を行う。ダイヤの見直しにおいては、交通結節点における他の交通モードとのスムーズな接続の検討も併せて行う。また、現在の運行ダイヤにおいても一部等間隔運行となっているが、これをさらに全ダイヤ、または午前ダイヤと午後ダイヤ等で等間隔運行のダイヤにするなど利便性の向上を目指す。</p> 
<p>事業のポイント</p>	<p>等間隔運行のダイヤとすることで、利用者の<u>運行ダイヤの把握が容易</u>となり、利便性の向上を図ることが可能となる。また、<u>バスの乗り継ぎ等に対する負担の軽減効果</u>も期待できる。 運行ダイヤの見直しにおいては、<u>路線バスの路線見直しによる影響も含めて検討</u>を行う。</p>
<p>関連事業</p>	<p>事業1 路線バスの路線見直し 事業3 路線バス 停留所（乗り継ぎ地点）の整備</p>
<p>実施主体</p>	<p>徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者</p>

事業 3	路線バス 停留所（乗り継ぎ地点）の整備
基本方針	基本方針Ⅰ 移動実態と住民ニーズに合わせた公共交通の構築
事業内容	<p>路線バスの停留所についての住民のニーズに合わせて停留所の整備の検討を行う。すごしやすい待合所、停留所とし利用者の負担軽減を行う。</p> <p>また、待合所や停留所に、分かりやすい地域公共交通の情報（バス時刻表、乗り換えの案内等）を掲載し地域公共交通の利用のしやすさ向上を目指す。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> 
事業のポイント	<p>路線バスの停留所の環境整備を行い、利用者の利用環境の改善を行う。</p> <p>待合所のスペース等を活用し、乗り継ぎ等に関する情報の掲示等による情報発信を行う。</p>
関連事業	<p>事業 1 路線バスの路線見直し</p> <p>事業 2 路線バス 運行ダイヤの見直し</p>
実施主体	<p>徳之島町、天城町、伊仙町</p> <p>徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者</p>

<p>事業4</p>	<p>徳之島町 デマンドバス利活用と自家用有償旅客運送導入の検討</p>
<p>基本方針</p>	<p>基本方針II 効率的な公共交通と利便性のステップアップ</p>
<p>事業内容</p>	<p>地域住民に対して、徳之島町で運行中のデマンドバスについての情報提供や利用促進の取組を進めるとともに、近い将来危惧される地域公共交通のドライバー不足（担い手不足）に対する対応を検討するため、デマンドバスの運行の最適化や、自家用有償旅客運送の導入の検討を行う。運行の見直しや自家用有償旅客運送の導入を検討するにあたっては、住民のニーズ等を考慮したエリア型の運行の検討も行い、エリア内に多数のミーティングポイントを設定し、ミーティングポイントでの乗降を行う運行などの検討も併せて行う。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p>事業のポイント</p>	<p>増加傾向にあるデマンドバスのさらなる利用促進を進め、地域公共交通の活性化を目指していく。併せて、需要の増加や将来的なドライバー不足への対応として、自家用有償旅客運送の導入を検討する。自家用有償旅客運送では、地域の多様な人材、関係者の協力をもとに地域公共交通の維持を目指すため、地域公共交通の持続性を高めるうえで有効な制度となる。さらに、地域住民の協力により地域公共交通が支えられることによって、地域が一体となって公共交通を支える意識醸成をはかることにも効果を期待できる。運営については地域の公共交通の現状や、運行管理に関するノウハウを多く保有している地元の交通事業者と協議、連携を進めながら、効率的な運行を目指す。</p>
<p>関連事業</p>	<p>事業5 天城町 デマンドバス利活用と自家用有償旅客運送導入の検討 事業6 伊仙町 地域コミュニティバスの見直し及び自家用有償旅客運送導入の検討</p>
<p>実施主体</p>	<p>徳之島町地域公共交通支部会議 徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者</p>

事業5	天城町 デマンドバス利活用と自家用有償旅客運送導入の検討																								
基本方針	基本方針Ⅱ 効率的な公共交通と利便性のステップアップ																								
事業内容	<p>天城町で運行中のデマンドバスにおいては、高い増加率で利用人数、運行回数ともに増えている状況にある。地域住民に対して、情報提供や利用促進の取組を進めるとともに、近い将来危惧される地域公共交通のドライバー不足（担い手不足）に対する対応を検討するため、デマンドバスの運行の最適化や、自家用有償旅客運送の導入の検討を行う。交通弱者、買物弱者への対応や住民のニーズ等を考慮して進め、自家用有償旅客運送の導入を検討するにあたっては、エリア型の運行の検討も行い、エリア内に多数のミーティングポイントを設定し、ミーティングポイントでの乗降を行う運行などの検討も併せて行う。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  <div style="text-align: center;">  <table border="1"> <caption>デマンドバス利用者数推移</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2016年度</td> <td>946</td> </tr> <tr> <td>2017年度</td> <td>1,150</td> </tr> <tr> <td>2018年度</td> <td>2,033</td> </tr> <tr> <td>2019年度</td> <td>2,819</td> </tr> <tr> <td>2020年度</td> <td>3,401</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="text-align: center;">  <table border="1"> <caption>自家用有償旅客運送車両数推移</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>車両数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2016年度</td> <td>115</td> </tr> <tr> <td>2017年度</td> <td>127</td> </tr> <tr> <td>2018年度</td> <td>239</td> </tr> <tr> <td>2019年度</td> <td>394</td> </tr> <tr> <td>2020年度</td> <td>471</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div>	年度	利用者数	2016年度	946	2017年度	1,150	2018年度	2,033	2019年度	2,819	2020年度	3,401	年度	車両数	2016年度	115	2017年度	127	2018年度	239	2019年度	394	2020年度	471
年度	利用者数																								
2016年度	946																								
2017年度	1,150																								
2018年度	2,033																								
2019年度	2,819																								
2020年度	3,401																								
年度	車両数																								
2016年度	115																								
2017年度	127																								
2018年度	239																								
2019年度	394																								
2020年度	471																								
事業のポイント	<p>年々増加しているデマンドバスのさらなる利用促進を進め、地域公共交通の活性化を目指していく。今後のさらなる需要増加や交通弱者、買物弱者への対応と将来的なドライバー不足への対応として、自家用有償旅客運送の導入の検討を行う。自家用有償旅客運送では、地域の多様な人材、関係者の協力をもとに地域公共交通の維持を目指せるため、地域公共交通の持続性を高めるうえで有効な制度となり、増加する需要へも広く対応が検討できるものとなる。さらに、地域住民の協力により地域公共交通が支えられることによって、地域が一体となって公共交通を支える意識醸成をはかることにも効果を期待できる。運営については地域の公共交通の現状や、運行管理に関するノウハウを多く保有している地元の交通事業者と協議、連携を進めながら、効率的な運行を目指す。</p>																								
関連事業	<p>事業4 徳之島町 デマンドバス利活用と自家用有償旅客運送導入の検討 事業6 伊仙町 地域コミュニティバスの見直し及び自家用有償旅客運送導入の検討</p>																								
実施主体	<p>天城町地域公共交通支部会議 徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者</p>																								

<p>事業6</p>	<p>伊仙町 地域コミュニティバスの見直し及び自家用有償旅客運送導入の検討</p>
<p>基本方針</p>	<p>基本方針II 効率的な公共交通と利便性のステップアップ</p>
<p>事業内容</p>	<p>伊仙町（一部路線は徳之島町、天城町まで運行）で無料の運行を行っている地域コミュニティバスの在り方について見直しを行うとともに、現在の住民ニーズ等への対応を行うため自家用有償旅客運送の導入検討を行う。自家用有償旅客運送の導入を検討するにあたっては、エリア型の運行の検討も行い、エリア内に多数のミーティングポイントを設定し、ミーティングポイントでの乗降を行う運行などの検討も併せて行う。</p> <div data-bbox="480 797 1399 1205" style="text-align: center;">  <p>地域コミュニティバスの見直し 自家用有償旅客運送の導入検討</p> </div>
<p>事業のポイント</p>	<p>地域コミュニティバスでは一部、利用者の少ない便や空バスが発生している状況にある。将来的な運行も含めて<u>地域コミュニティバスの在り方の検討</u>を進める。併せて、住民ニーズや効率的な運行、近い将来懸念されるドライバー不足への対応として、<u>自家用有償旅客運送の導入の検討</u>を行う。現在、地域コミュニティバスの乗車運賃は無料となっており、運行費用はすべて行政による負担となっている。自家用有償旅客運送の導入においては、<u>地域住民にも運賃負担による協力</u>を得ながら地域で支える公共交通を目指す。<u>運賃の負担が困難な住民に対しては自家用有償旅客運送の運賃補助</u>を行うなどの取組も併せて検討を行う。</p>
<p>関連事業</p>	<p>事業4 徳之島町 デマンドバス利活用と自家用有償旅客運送導入の検討 事業5 天城町 デマンドバス利活用と自家用有償旅客運送導入の検討</p>
<p>実施主体</p>	<p>伊仙町地域公共交通支部会議 徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者</p>

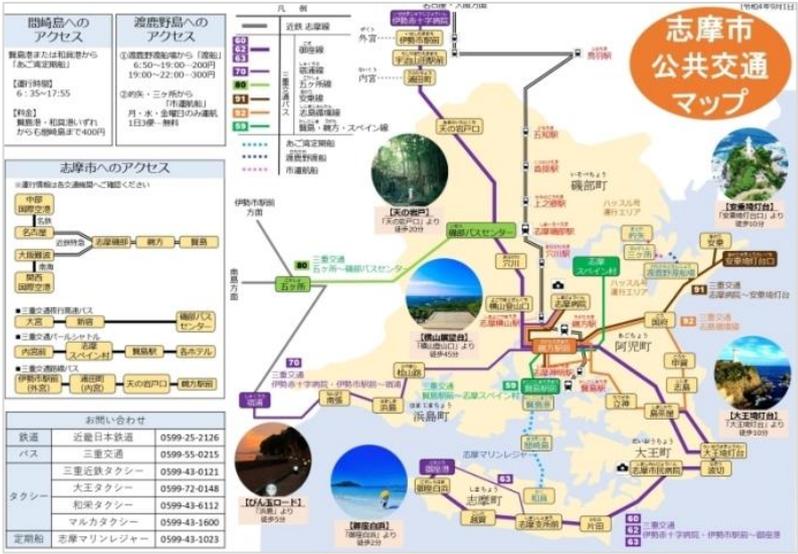
事業 7	公共交通における DX 推進の検討
基本方針	基本方針 II 効率的な公共交通と利便性のステップアップ
事業内容	<p>公共交通の運行の効率化や利便性の向上をはかるため、自動運転、MaaS、GTFS-JP データ整備、バスロケーションシステム、キャッシュレス決済等の導入検討を進め、島内の公共交通における DX の推進を進める。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>MaaS イメージ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>事例：茨城県境町 自動運転</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>事例：道南バス株式会社による QR コード決済導入</p> </div>
事業のポイント	<p>DX の検討、推進を行うことにより、運行の効率化や利便性を向上させ 住民の利用促進を目指す。</p> <p>キャッシュレス決済においては、住民だけでなく来島者も利用しやすい環境を整えることで、来島者による公共交通の利用促進も目指す。</p>
関連事業	<p>事業 1 路線バスの路線見直し</p> <p>事業 4 徳之島町 デマンドバス利活用と自家用有償旅客運送導入の検討</p> <p>事業 5 天城町 デマンドバス利活用と自家用有償旅客運送導入の検討</p> <p>事業 6 伊仙町地域コミュニティバスの見直し及び自家用有償旅客運送導入の検討</p>
実施主体	徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者

事業 8	路線バス老朽化車両の更新																		
基本方針	基本方針Ⅱ 効率的な公共交通と利便性のステップアップ																		
事業内容	<p>運行中の路線バス 5 台中 4 台が車齢 20 年以上経過しており、故障等の増加によって安定的な運行が困難な状況となっている。また、乗客の車内における快適性の向上を目指し、老朽化の進んでいる車両の更新について取り組む。</p> <p>車両の更新においては、路線の利用者の状況や、世界自然遺産の島として環境負荷の低減等も考慮し、車両の小型化等についても検討し進める。</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">  <table border="1" data-bbox="906 815 1385 1032"> <thead> <tr> <th>登録番号</th> <th>初年度登録</th> <th>車齢 (2025年3月時点)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>奄美210あ0014</td> <td>平成13年11月</td> <td>23年4カ月</td> </tr> <tr> <td>奄美210あ0016</td> <td>平成15年1月</td> <td>22年2カ月</td> </tr> <tr> <td>奄美210あ0017</td> <td>平成15年12月</td> <td>21年3カ月</td> </tr> <tr> <td>奄美210あ0045</td> <td>平成9年12月</td> <td>27年3カ月</td> </tr> <tr> <td>奄美200あ0053</td> <td>令和5年3月</td> <td>2年0カ月</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p style="text-align: center; margin: 10px 0;">  老朽化の進んでいる車両を 複数年にわたって更新 </p> <p style="text-align: center; color: red; font-weight: bold;">「新車両」による安定的な運行とイメージ改善による利用促進</p>	登録番号	初年度登録	車齢 (2025年3月時点)	奄美210あ0014	平成13年11月	23年4カ月	奄美210あ0016	平成15年1月	22年2カ月	奄美210あ0017	平成15年12月	21年3カ月	奄美210あ0045	平成9年12月	27年3カ月	奄美200あ0053	令和5年3月	2年0カ月
登録番号	初年度登録	車齢 (2025年3月時点)																	
奄美210あ0014	平成13年11月	23年4カ月																	
奄美210あ0016	平成15年1月	22年2カ月																	
奄美210あ0017	平成15年12月	21年3カ月																	
奄美210あ0045	平成9年12月	27年3カ月																	
奄美200あ0053	令和5年3月	2年0カ月																	
事業のポイント	<p>車齢が 20 年以上の車両について、路線バスの安定的な運行を目指し車両更新について取り組む。車両の購入は、県の廃止代替バス路線の車両購入費補助金等も活用し、複数年にわたって更新を進める。</p> <p>購入する車両については、その車両で運行する路線の利用状況等も踏まえ小型化等も検討する。さらに、世界自然遺産の島として、より環境負荷の低減へとつながる EV 車両等の導入の可能性も並行して検討を行う。</p> <p>新たな車両による、住民の利用意欲の向上や、小型化等も含めた環境負荷の低減による公共交通のイメージ向上等の効果も期待できる。</p>																		
関連事業	<p>事業 1 路線バスの路線見直し</p> <p>事業 9 地域住民へのモビリティ・マネジメントの実施</p> <p>事業 1 2 来島者へアプローチした効果的な情報発信</p>																		
実施主体	徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者																		

<p>事業 9</p>	<p>地域住民へのモビリティ・マネジメントの実施</p>
<p>基本方針</p>	<p>基本方針Ⅲ 地域で支える公共交通と利用の促進</p>
<p>事業内容</p>	<p>徳之島における持続可能な公共交通を目指すため、地域住民の公共交通への認識と理解を深めてもらい、住民一人ひとりがそれぞれの生活に合わせた公共交通の利用を考えられるよう、地域の高齢者サロンや地域のイベントなどでの情報発信や利用促進に資する啓発活動を行う。</p> <p>島内の公共交通に関する詳しい情報発信や公共交通に関する乗り方の案内等を行い利用の促進を図る。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;"> 高齢者サロン等で 公共交通の情報発信 </p> <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">事例：沖永良部島におけるイベントの様子</p>
<p>事業のポイント</p>	<p>島内で利用できる公共交通を正しく認識してもらい、日常生活での活用や将来持続すべき生活インフラとしての重要性の理解を深めてもらう。</p> <p>情報発信の中で、高齢者に対しては免許返納後の公共交通の具体的な利用イメージ、若年層に対しては通学等の日常生活での具体的な利用イメージを深めてもらう。</p> <p>公共交通を持続させるために、住民一人ひとりができることを考える機会やきっかけを作り、地域一体となって公共交通を支える意識の醸成を行う。</p> <p>また、地域で支える公共交通を考えることにより、それを通じてシビックプライドの醸成とさらに地域の活性化という相互作用、副次的作用も目指す。</p>
<p>関連事業</p>	<p>事業 10 地域の中高生を対象とした地域公共交通の意識醸成</p> <p>事業 11 公共交通の親しみやすさ・イメージの向上に向けた取り組み</p>
<p>実施主体</p>	<p>徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者、地域住民</p>

<p>事業10</p>	<p>地域の中高生を対象とした地域公共交通の意識醸成</p>
<p>基本方針</p>	<p>基本方針Ⅲ 地域で支える公共交通と利用の促進</p>
<p>事業内容</p>	<p>徳之島の将来を担う地域の中高生を対象に、地域公共交通に対する理解を深める課外授業やイベントを実施する。イベントにおいては公共交通の抱える課題や、課題を解決するための手段を楽しく学べる「公共交通のカードゲーム」等を使用して行う。</p> <div data-bbox="790 705 1117 884" data-label="Image"> </div> <p>公共交通をテーマにしたカードゲームのイメージ</p> <div data-bbox="510 992 1404 1310" data-label="Image"> </div> <p>志学館大学での公共交通に関するカードゲームの様子</p>
<p>事業のポイント</p>	<p>将来を担う若年層に、地域の公共交通に対する理解を深めてもらい、地域が抱える<u>移動の課題や公共交通を維持していくことについての重要性を知る機会を提供</u>する。 中高生等の若年層に対して理解を浸透させることにより、<u>その家族や周りの人へも公共交通の現状や課題などの情報を広めていく効果</u>も期待できる。</p>
<p>関連事業</p>	<p>事業9 地域住民へのモビリティ・マネジメントの実施 事業11 公共交通の親しみやすさ・イメージの向上に向けた取り組み</p>
<p>実施主体</p>	<p>徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者、地域住民</p>

事業 11	公共交通の親しみやすさ・イメージの向上に向けた取り組み
基本方針	基本方針Ⅲ 地域で支える公共交通と利用の促進
事業内容	<p>島内の公共交通の親しみやすさやイメージの向上を目指し、公共交通の車体のデコレーションやラッピングを行う。</p> <p>地域の小学生等によるデザインのラッピングや、徳之島の特色や観光資源をアピールするラッピングデザインを施し、公共交通のイメージ向上と利用促進を目指す。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> 
事業のポイント	<p>ラッピングデザインには、地域の自然景観、文化遺産などを取り入れ、地元住民と来島者に親しみやすいデザインとする。さらに、デザインに地元の学生やアーティストを参加させることで、地域との一体感の強化も目指す。</p>
関連事業	<p>事業 9 地域住民へのモビリティ・マネジメントの実施</p> <p>事業 11 来島者へアプローチした効果的な情報発信</p>
実施主体	徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者、地域住民

<p>事業 12</p>	<p>来島者へアプローチした効果的な情報発信</p>
<p>基本方針</p>	<p>基本方針Ⅲ 地域で支える公共交通と利用の促進</p>
<p>事業内容</p>	<p>徳之島空港や亀徳新港、平土野港、観光施設、宿泊施設等、来訪者が多く訪れる施設等と連携し、公共交通に関する分かりやすい情報の発信を行う。具体的な公共交通を利用した移動経路や目的地別の移動時間などがわかるバスマップのような掲示物名を掲載し、来島者が利用をイメージしやすい情報の発信を行う。</p> <p>同様の情報は Web ページ等での提供も検討し、来島者に効果的に情報が提供されるような仕組みの検討を行う。</p>  <p>The map includes sections for: <ul style="list-style-type: none"> 徳之島へのアクセス (Access to Tokushima Island) 瀬能野島へのアクセス (Access to Senonohjima) 志摩市へのアクセス (Access to Shima City) お問い合わせ (Contact Information) for train, bus, taxi, and ferry. </p>
<p>事業のポイント</p>	<p>来島者による公共交通の利用を促進し、<u>公共交通と観光施設等の相互作用</u>を高めていく。</p> <p><u>「離島にある公共交通に乗車する」ということを観光の二次目的</u>としてもらい、公共交通の利用を促していく。</p>
<p>関連事業</p>	<p>事業 8 路線バス老朽化車両の更新</p> <p>事業 11 公共交通の親しみやすさ・イメージの向上に向けた取り組み</p>
<p>実施主体</p>	<p>徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者</p>

8. 事業のスケジュール

■：検討 ▶：実施 ▷：検討及び実施

事業	実施主体	実施スケジュール（年度）				
		R7	R8	R9	R10	R11
移動実態と住民ニーズに合わせた公共交通の構築						
路線バスの路線見直し	徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者	■	■	▶	▶	▶
路線バス 運行ダイヤの見直し	徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者	■	▶	▶	▶	▶
路線バス 停留所（乗り継ぎ地点）の整備	徳之島町、天城町、伊仙町、徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者	▶	▶	▶	▶	▶
効率的な公共交通と利便性のステップアップ						
徳之島町 デマンドバス利活用と自家用有償旅客運送導入の検討	徳之島町地域公共交通支部会議、徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者	■	■	▶	▶	▶
天城町 デマンドバス利活用と自家用有償旅客運送導入の検討	天城町地域公共交通支部会議、徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者	■	■	▶	▶	▶
伊仙町 地域コミュニティバスの見直し及び自家用有償旅客運送導入の検討	伊仙町地域公共交通支部会議、徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者	■	■	▶	▶	▶
公共交通における DX 推進の検討	徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者	■	■	■	■	■
路線バス老朽化車両の更新	徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者	▷	▷	▷	▷	▷
地域で支える公共交通と利用の促進						
地域住民へのモビリティ・マネジメントの実施	徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者、地域住民	▶	▶	▶	▶	▶
地域の中高生を対象とした地域公共交通の意識醸成	徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者、地域住民	▶	▶	▶	▶	▶
公共交通の親しみやすさ・イメージの向上に向けた取り組み	徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者、地域住民	▶	▶	▶	▶	▶
来島者へアプローチした効果的な情報発信	徳之島地域公共交通活性化協議会、交通事業者	▶	▶	▶	▶	▶

9. 計画の達成状況の評価

基本方針Ⅰ 移動実態と住民ニーズに合わせた公共交通の構築

事業1	路線バスの路線見直し
評価指標	① 路線の見直し数
	② 路線バス利用者の路線に対する満足度
目標値	① 1路線以上（計画最終年度における目標値）
	② 80%以上（路線見直し前と見直し後と比較しての満足評価の割合）
評価指標の考え方	① 本計画の事業による路線見直し数。 ② 路線見直し前以上に満足（満足度に変化なしを含む）と回答した利用者の割合。

事業2	路線バス 運行ダイヤの見直し
評価指標	路線バス利用者の運行時間に対する満足度評価
目標値	80%以上（運行時間見直し前と見直し後と比較しての満足評価の割合）
評価指標の考え方	運行時間見直し前以上に満足（満足度に変化なしを含む）と回答した利用者の割合。

事業3	路線バス 停留所（乗り継ぎ地点）の整備
評価指標	環境整備された結節点またはバス停留所の件数
目標値	1件/年
評価指標の考え方	交通結節点またはバス停留所において環境整備、改善された場所の件数。 同一の場所における環境整備については、整備にかかる期間が異なる場合は別件数として計測する。

基本方針Ⅱ 効率的な公共交通と利便性のステップアップ

事業4	徳之島町 デマンドバス利活用と自家用有償旅客運送導入の検討
評価指標	① デマンドバスの利用者数（北部地区、尾母地区）
	② 自家用有償旅客運送の導入後の利用者の満足度
目標値	① 1500人／年以上（計画最終年度における目標値）
	② 80%以上（導入前と導入後を比較しての満足評価の割合）
評価指標の考え方	① デマンドバスの利活用については、利用者数によって評価を行う。
	② 自家用有償旅客運送の導入については、利用者に対して利用者アンケート等を利用した満足度によって評価を行う。

事業5	天城町 デマンドバス利活用と自家用有償旅客運送導入の検討
評価指標	① デマンドバスの利用者数（北部地区、南部地区）
	② 自家用有償旅客運送の導入後の利用者の満足度
目標値	① 5500人／年以上（計画最終年度における目標値）
	② 80%以上（導入前と導入後を比較しての満足評価の割合）
評価指標の考え方	① デマンドバスの利活用については、利用者数によって評価を行う。
	② 自家用有償旅客運送の導入については、利用者に対して利用者アンケート等を利用した満足度によって評価を行う。

事業6	伊仙町 地域コミュニティバスの見直し及び自家用有償旅客運送導入の検討
評価指標	① 自家用有償旅客運送の導入
	② 自家用有償旅客運送の導入後の利用者の満足度
目標値	① 自家用有償旅客運送の導入
	② 80%以上（導入前と導入後を比較しての満足評価の割合）
評価指標の考え方	① 地域コミュニティバスの自家用有償旅客運送への移行について評価を行う。
	② 利用者に対して利用者アンケート等を利用した満足度の評価を行う。

事業7	公共交通における DX 推進の検討
評価指標	公共交通におけるデジタル技術の導入に向けた協議回数
目標値	2回/年 以上
評価指標の考え方	公共交通におけるデジタル技術導入に向けた関係者との協議回数をもとに評価を行う。 ※他事業と同時の協議も可能

事業8	路線バス老朽化車両の更新
評価指標	① 車両の更新に係る協議回数
	② 新車両の購入台数及び購入計画の策定
目標値	① 3回/年 以上
	② 1台以上の購入と残る車両の購入計画の策定
評価指標の考え方	① 車両の更新に係る関係者との協議回数をもとに評価を行う。 ※他事業と同時の協議も可能
	② 1台以上の購入と残る車両の購入計画（対象車両、購入時期、車両定員等を定めた計画）の策定によって評価を行う。

基本方針Ⅲ 地域で支える公共交通と利用の促進

事業 9	地域住民へのモビリティ・マネジメントの実施
評価指標	公共交通の運行に対する理解度
目標値	30.0%（計画最終年度における目標値）
評価指標の考え方	住民アンケート等による運行路線、運行バスに対する理解度、認知度を集計し評価を行う。

事業 10	地域の中高生を対象とした地域公共交通の意識醸成
評価指標	中高生を対象に含めた地域公共交通啓発イベント等の開催
目標値	1回／年
評価指標の考え方	中高生等を対象とした地域公共交通の啓発イベントを開催。 ※他のモビリティ・マネジメント系のイベント等と同時に可能

事業 11	公共交通の親しみやすさ・イメージの向上に向けた取り組み
評価指標	公共交通に対するイメージ（親しみやすさ・利用したい意向等）
目標値	80%以上（計画最終年度における目標値）
評価指標の考え方	住民アンケート等により公共交通に対する親しみやすさや、利用したい意向等を集計し評価を行う。

事業12	来島者へアプローチした効果的な情報発信
評価指標	Web、交通結節点等での来島者への情報発信
目標値	現状以上
評価指標の考え方	Web や交通結節点や関連施設等での公共交通の情報揭示量 島内の公共交通の情報をまとめたパンフレット等の作成による情報発信等 も含む

10. 計画の持続的な改善（PDCA サイクルによる改善）

本計画では、各事業の効果を検証し改善を図っていくため、各目標において掲げた「目標値」に基づき、徳之島地域公共交通活性化協議会において、推進状況を客観的に検証し、必要に応じて事業の改善を図りながら、計画を推進していく。

なお、本計画の計画期間の最終年度においては、各事業に加え、計画全体に係る評価を行い、本計画の後継計画策定時にその評価等を反映できるよう取り組む。

