

## 業務概要説明書

事業名 種子島地域公共交通計画策定支援業務

地域公共交通調査事業の実施に関する計画

## 1. 当該地域の公共交通の概況・問題点

種子島地域は、九州本土の最南端佐多岬から、南東方向約 40 km にあります。

この地域は、南西に弧を描いて連なる日本列島約 3,000 km の南西 3 分の 1 を形成する琉球弧（南西諸島）の最東北部に当たります。

種子島は、北北東から南南西の方向に細長く伸びた中くびれの紡錘型の島で長さ 58 km、最大幅 12 km、の島です。基本的には海岸段丘の島で、およそ 8 km にわたるくびれ部を境にして、北東部及び南西部は、海拔 200m 前後の丘陵性の山地が連なり、最高点は 282m という平坦な島です。

種子島地域の総面積は 453.20k m<sup>2</sup> で、離島関係特別法が適用される我が国の有人離島※のうち、架橋により本土との往来ができる淡路島、天草下島を除くと、種子島は、第 5 位の広さを有しています。

土地利用状況でみると、種子島地域は林野面積が 53.3% と半分以上を占め、次いで耕地面積が 19.2% となっています。

島内の河川は、数は多いですが島の形状からいずれも矮小で水量も少なくなっています。これらの小川沿いに平地が細長く発達し、島の南部海岸付近では沖積低地がかなり広がっています。

海岸は磯海岸の発達が見られ、小規模な海岸砂丘も存在します。南部では、海岸線の砂浜から急に絶壁となっている所が多く、熊野、竹崎、門倉岬などは景勝の地となっています。

本土最南端佐多岬からの洋上最短距離は、40km であり、鹿児島市（鹿児島港）からの航路距離は西之表港まで 118 km（ジェットfoil 1 時間 35 分、フェリー 3 時間 30 分～3 時間 40 分）となっています。

種子島の南西に位置する屋久島宮之浦港と西之表港は、航路距離は 55km あり、ジェットfoil で 50 分、フェリーで 2 時間です。

西之表港と屋久島安房港とは、航路距離は 57km あり、ジェットfoil で 50 分、フェリーで 2 時間です。

島間港と宮之浦港は、航路距離は 30km であり、フェリーで 1 時間 5 分です。

種子島は南九州の中核都市である県都鹿児島市への定期便による時間距離が最も短い便利な島で、空港、港湾、道路の整備が年々進められています。

航路については、貨客フェリー等が運航しているほか、高速船ジェットfoil が現在 6 隻運航しており、高速船ジェットfoil は、平成元年 7 月に初めて就航してから令和元年に 30 周年を迎えました。

小型ジェット機の運航が可能な種子島空港は、平成 28 年 3 月 16 日に開港 10 年を迎えました。近

年は、ジェットチャーター便による種子島・屋久島の周遊ツアーが好調で、交流人口の増加による地域活性化が期待されています。

種子島地域の人口は、昭和 35 年国勢調査の 88,542 人をピークに減少を続け、令和 2 年国勢調査では 27,692 人となった。1 市 2 町ともに過疎化が進む中で高齢化も進みつつあり、高齢化率は 38% を超えています。

種子島地域の市町村内総生産額（平成 28 年度）は 94,148（百万円）です。種子島地域の基幹産業は第一次産業で、就業者構成比（平成 28 年度）で 28.7%、総生産額構成比で 10.4% を占めています。

第二次産業は、就業者構成比で 12.0%、総生産額構成比で 11.4% を占めています。

第三次産業は、就業者構成比で 59.3%、総生産額構成比で 77.7% を占める最大の産業です。

地域住民 1 人当たりの所得（平成 28 年度）は、2,362 千円で県民 1 人当たり所得（2,414 千円）の 97.8% となっています。

#### 種子島の海の交通

船は、島民にとって身近な交通手段であり、令和 3 年 3 月末現在高速船ジェットfoil 6 隻と貨客定期フェリー 2 隻、貨物定期フェリー 2 隻が就航しています。

高速船ジェットfoil は平成元年 7 月から鹿児島港・指宿港・西之表港（種子島）・宮之浦港（屋久島）間に就航し、著しく時間距離が短縮されました。

貨物定期フェリーは、鹿児島港と西之表港の間を 2 隻運航しています。

#### 種子島の空の交通

航空路線は、種子島に地方管理空港があり、令和 3 年 3 月現在種子島・鹿児島間に 1 日 3 往復しています。（種子島・大阪（伊丹）間は夏季・年末年始に運航）

#### 種子島屋久島間の交通

種子島屋久島間の交通については、現在 6 隻が運航しており、利便性が格段に向上しています。

高速船ジェットfoil は種子島の西之表港と、屋久島の宮之浦港または安房港との間を往復しています。また、フェリーは、西之表港と宮之浦港を 1 日 1 往復しています。

#### 種子島島内の交通

島内交通については、定期路線バスとして種子島 3 系統、タクシー・レンタカーがあります。

西之表市では、デマンド型乗合タクシーが、市街地周辺校区と市街地を結ぶ 5 路線の区域型運行を行い、市街地の主要施設を回る巡回バスとの組み合わせにより、交通弱者等に優しい交通体系の構築を図っています。

中種子町では、コミュニティバス 4 路線、予約型乗り合いタクシー 5 路線を運行し、交通手段のない方にとって重要なものとなっています。

南種子町では、コミュニティバス 5 路線を運行しており、日常生活を送るなかで、必要不可欠な公共交通として機能しています。

## 〔計画の区域内における公共交通の概要〕（調査時点）

西之表市	路線バス		デマンド(バス・タクシー)事業者数	その他
	事業者数	路線数		
全体	2	4	2	全体路線数のうち、2路線は、有限会社和人組の運行する幹線バス、空港バス(西之表線)を計上している。
うち公営・コミバス等	1	2	2	

中種子町	路線バス		デマンド(バス・タクシー)事業者数	その他
	事業者数	路線数		
全体	1	7	2	全体路線数のうち、3路線は、有限会社和人組の運行する幹線バス、空港バス(西之表線)、空港バス(南種子線)を計上している。
うち公営・コミバス等	1	4	2	

南種子町	路線バス		デマンド(バス・タクシー)事業者数	その他
	事業者数	路線数		
全体	2	7	0	全体路線数のうち、2路線は、有限会社和人組の運行する幹線バス、空港バス(南種子線)を計上している。
うち公営・コミバス等	2	5	0	

種子島地域	路線バス		デマンド(バス・タクシー)事業者数	その他
	事業者数	路線数		
全体	2	14	2	全体路線数のうち、3路線は、有限会社和人組の運行する幹線バス、空港バス(西之表線)、空港バス(南種子線)を計上している。
うち公営・コミバス等	2	11	2	

## 2. 目指す交通計画と策定調査の必要性

種子島は、1市2町で構成され、市町をまたぐ幹線系統として種子島を縦断する幹線バス、種子島空港と西之表、南種子を結ぶ空港バスが運行されている。しかしながら、同路線には、各市町のコミュニティバス、スクールバスなどが重複して運行している現状から、利用者は少なく、国の幹線系統補助要件を満たす基準に至っていない。効率化が課題となっている幹線系統については、運行計画(案)を検討し、収支の予測を行う。

各市町では市街地巡回バス、コミュニティバス、乗合タクシーなどのコミュニティ交通が運行されている。これら公共交通に加えスクールバス、病院、介護施設、NPO法人等の送迎バスも運行されており、路線が重複するなど地域全体の公共交通ネットワークの統合が図られていないところがある。また、島外と連絡する航空路、航路と幹線バス等との接続改善や、少子高齢化、交通事業者の人手不足が進む中での交通弱者の移動手段の確保など公共交通に関する課題がある。

また、これまで、1市2町それぞれで公共交通を運行してきているため、種子島全域を対象とした包括的な調査は実施できていない。今後の種子島地域の交通を考えるうえで、全体としての取組み

を行っていくため、今回調査及び計画の策定が必要である。

一方で、種子島では、「スマートエコアイランド種子島」を目指し、1市2町で、再生可能エネルギーの活用に取り組んでおり、再生可能エネルギーを有効活用した公共交通の在り方についても導入の可能性を探る。

このような状況を背景に、本業務ではこれら課題解消に向け、種子島全域における地域公共交通のあり方を検討し、あり方実現のための施策をとりまとめた地域公共交通計画の策定を目的に実施するものである。

### 3. 事業の実施内容

実施項目	実施内容
(1) 計画準備	本業務実施の背景、目的を把握し、業務計画書を作成する。
(2) 法改正、関連事業等の整理	「地域公共交通計画」を検討する上での、改正ポイント、計画策定後に活用できる補助事業メニューを整理し、種子島地域で活用する事業内容を確認する上での基礎資料とする。また、全国で行われている最新モビリティサービス導入事例、最新技術、公共交通における再生可能エネルギーの活用可能性、脱炭素社会の実現に向けた取組との関連性などについての整理を行う。
(3) 地域の現状整理	人口や、施設の分布等の人の移動に関するデータを既存資料より収集整理する。また、各市町の総合計画などの上位関連計画より、地域の将来像や公共交通に関する方針、施策など地域公共交通計画検討に関する資料を収集整理する。
(4) 地域交通に関する実態、ニーズ把握調査	<p>①公共交通利用者アンケート調査・乗り込み調査</p> <p>各市町が運行しているコミュニティバス、乗り合いタクシー等、幹線バス等について、利用実態等を把握するとともに、利用者ニーズ等を把握することを目的にアンケート調査を実施する。各市町からの提供データを参考に利用実態を整理する。幹線バス及び空港バスについては、利用実態を把握するため、乗り込み調査を実施する。調査は平日の1日間実施する。</p> <p>②住民アンケート調査・ヒアリング調査</p> <p>地域住民の日常の移動実態や、公共交通を利用する・しない理由、公共交通の利用条件、公共交通への要望、将来の移動に対する不安などを把握するため、地域住民へのアンケート調査を実施する。</p> <p>地域の実態・ニーズ把握のため、地域代表者等へのヒアリング調査を行う。また、高校生の公共交通利用に関する実態及びニーズを把握するため、生徒、学校、保護者等へアンケート調査を実施する。</p> <p>③交通事業者及び関係機関ヒアリング調査</p> <p>公共交通の利用状況や、利用者から寄せられる要望、交通事業者から</p>

	<p>みた種子島の問題点を把握するため、交通事業者を対象にヒアリング調査を実施する。</p> <p>公共交通を利用した施設への立ち寄り状況や、公共交通に関する要望、次世代モビリティへのニーズ、施設が行っている送迎サービスの実態等を把握するため、主要な医療施設、商業施設、観光施設等へのヒアリング調査を実施する。</p>
<p>(5) 公共交通の現状・問題点・課題・解決の方向性の整理</p>	<p>既存資料やヒアリング結果をもとに、種子島地域内の公共交通ネットワークや移動サービスの現状を整理する。</p> <p>地域における移動ニーズと、公共交通ネットワークの現状を照らし合わせながら、種子島地域における公共交通の問題点・課題を整理する。</p>
<p>(6) 地域公共交通計画(案)の作成</p>	<p>①基本方針の検討</p> <p>(5)で整理した種子島地域における公共交通の問題点・課題を踏まえ、「幹線とフィーダーの考え方」、「島外との連絡の考え方」、「輸送資源の総動員の考え方」、「次世代モビリティ活用の考え方」等の基本方針を検討する。</p> <p>②目標の設定</p> <p>①で検討した基本方針を踏まえ、地域公共交通計画の評価項目の検討と、現状値の整理、目標値の設定を行う。</p> <p>③施策の検討</p> <p>②で検討した目標達成に向けた施策を、上位関連計画に示された施策の方向性や施策メニューを参考に検討する。</p> <p>④重要評価指標の検討</p> <p>施策の進捗管理のため、継続的なモニタリングを行う必要があることから、種子島地域の特性を踏まえた重要評価指標（KPI）等及び検証方法を検討する。</p> <p>⑤計画素案の作成</p> <p>①～④を種子島地域公共交通計画(素案)としてとりまとめる。</p> <p>⑥パブリックコメントの実施支援</p> <p>⑤で作成した素案をもとに、パブリックコメント用の資料(概要版)作成などを行う。</p> <p>⑦計画案の作成</p> <p>パブリックコメントの結果を受け、意見への対応を検討するとともに、必要に応じてパブリックコメントでの意見を計画案に反映し、種子島地域公共交通計画(案)としてとりまとめる。</p>

(参考資料)

(7) 活性化協議会等の運営	種子島地域公共交通活性化協議会において、公共交通計画を策定するにあたり、会議資料の作成、議事概要のとりまとめなど、円滑な会議運営を行う。
(8) 幹線系統運行計画の作成	幹線系統である幹線バス、空港バスについては、運行計画の見直し案を検討するとともに、見直し案における収支及び補助金の試算を行う。

#### 4. 計画の策定スケジュール (案)

実施項目	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
(1) 計画準備		↔									
(2) 法改正, 関連事業等の整理		↔									
(3) 地域の現状整理		↔									
(4) 地域交通に関する実態、ニーズ把握調査			↔								
(5) 公共交通の現状・問題点・課題・解決の方向性の整理					↔						
(6) 地域公共交通計画(案)の作成								↔			
(7) 活性化協議会等の運営						↔			↔	↔	
(8) 幹線系統運行計画の作成								↔			