

鳥羽市営定期航路と路線バスとの連携促進

三重県＞鳥羽市



プロフィール

鳥羽市では、少子高齢化の進展に加え、路線バスと市営定期航路との競合や異なる交通機関の接続など課題を抱えており、公共交通利用者数は減少傾向にあった。そこで、利用者数維持を目標とした地域公共交通総合連携計画を策定し、様々な事業に取り組んでいる。

人口：	23,067 人
面積：	107.93 km ²
人口密度：	213.7 人/km ²
運営主体：	鳥羽市

モード バス・旅客船	ステイタス 実験	実施年 平成 20 年
---------------	-------------	----------------

効果

- ・ 市営定期航路において、離島間を交流する循環便運航や増便を行うことで、地域住民の島間交流だけでなく、観光客の離島間周遊観光が可能になるなど利便性が向上している。また、高速船導入により乗船時間の短縮が図られている。
- ・ 市営航路のダイヤと連携した路線バスの運行により、船とバスの両方を利用する際の乗り継ぎの利便性が向上している。

ここに注目！

- 本土側の桟橋を集約し、寄港数を合理化することで、運営費の削減とともに航路利用者の利便性向上も目指している。
- 集約された桟橋をターミナルとして、フィーダー機能を持つコミュニティバスを接続させた交通体系が構築されている。

【背景】

- ・ 鳥羽市は三重県の南東部に位置しており、4つの有人離島（神島、菅島、答志島、坂手島）と本土を連絡する市営の定期航路があるが、地域の少子高齢化の影響を受け、旅客等の減少による航路収益の減収から、運航経営が非常に厳しくなっている。このような状況の中、市では民間の監査法人に依頼して経営診断を受けることとなった。
- ・ 経営診断の結果、老朽化した船の減船等により航路運営の効率化を図れば、採算性改善が見込めるとの結論が得られた。同じ頃に行われた市長選挙において市営航路運営の効率化を公約した市長が当選し、効率化に合わせて高速船の導入等も行うことで、航路の再編を行うこととなった。
- ・ 既に鳥羽市において検討されていたコミュニティバスの運行についても、航路の再編と合わせて検討されることとなった。

【事業内容】

- ・ 鳥羽市では、平成 21 年 3 月に、地域公共交通活性化・再生法に基づく「鳥羽市地域公共交通総合連携計画」を策定した。計画期間は平成 20 年度～23 年度の 4 年間である。数値目標として、鳥羽市の公共交通（路線バスおよび市営定期航路）の利用者数を、平成 23 年度時点においても、平成 19 年度時点の年間 1,228 千人で維持できることと設定した。
- ・ 総合連携計画の全体目標は以下の 5 つであり、目標達成に向けて様々な施策が実施されている。
 - 路線バス・市営定期航路が一体となった「鳥羽市コミュニティ交通システム」の確立
 - 経営の健全化に向けた運行（運航）の効率化
 - 効果的な情報発信による公共交通の認知度の向上
 - 鳥羽市の特性に見合った、分かりやすい料金体系の構築
 - 観光振興に寄与する交通体系

(路線バス)

- ・ 路線バスに関しては、路線再編とゾーン制運賃の導入が事業の柱となっている。バス不便地域の解消のみならず、学校や観光拠点へのバス停新設なども計画されている。また、ゾーン制運賃によってわかりやすい運賃体系とするだけでなく、店舗や宿泊施設へバスを利用した客に回数券をプレゼントするという形での企業協賛制度の導入も予定されている。

(市営定期航路)

- ・ 計画初年度の平成 20 年度には、国の補助を受け、バリアフリー対応など高機能設備を完備した高速船「かがやき」の建造が行われた（平成 19 年度建造の「きらめき」と合わせて、計 2 隻）。
- ・ これと前後して、市営定期航路のダイヤ策定調査を実施した。高速船による所要時間短縮効果を活かし、新たに市内の離島を結ぶ循環航路を設定したり増便を行ったりするダイヤを編成する一方で、6 隻による運航を 5 隻による運航に集約することを目指している。
- ・ 平成 21 年度からは、国による地域公共交通活性化・再生総合事業の補助を受け、再編されたダイヤに基づく運航の実証実験が行われている（補助は循環便に適用）。循環限定の周遊乗船券など、新チケットの導入実験も行われている。

(路線バス・市営定期航路共通)

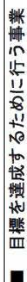
- ・ 鳥羽駅一帯の連携機能向上事業として、現在計画中の佐田浜マリンターミナルビルにおける結節機能の充実や、案内情報の改善が行われている。定期船航路からバスへの乗り継ぎ時に割引運賃を設定し、料金の低減を図った実証実験も行われている。
- ・ 本土側には、佐田浜、中之郷、赤崎と 3 つの棧橋がある。今後は、佐田浜を主基地として中之郷や赤崎への寄港数を合理化することで、航路利用者の利便性向上を目指している。
 - 佐田浜には貨物を捌けるスペースがなく、積み下ろしは中之郷で行われている。マリンターミナルビル供用後は佐田浜で対応できるようにして、中之郷の機能を佐田浜に集約する予定である。
 - 赤崎には、近隣の中学校へ離島から通う中学生の通学需要があるが、ターミナルビル供用後は、佐田浜でのバスへの乗り継ぎで対応することとし、赤崎の機能は佐田浜に集約される予定である。

【知見・教訓】

- ・ 鳥羽市の定期航路は全て市営であり、運航ダイヤの編成や運賃の設定などは、基本的には市の裁量により調整を進めることができる。それに対して、路線バスは民間バス事業者による運営であるため、ダイヤ等も必ずしも市の希望通りに設定してもらうことはできない。定期航路とバスの乗り継ぎダイヤ作成時には、民間バス事業者と様々な面での調整が必要であった。
- ・ 市営定期航路のダイヤ・運賃は、これまでの長い年月、離島住民と市の担当者により調整されてきた経緯がある。今回の策定時にも離島の全町内会と市の担当者が会合を持つなど調整を必要とした。今後、路線バスと同様に航路にもゾーン制運賃を導入していくとなると、国の補助航路であるため、現時点では難しい状況にある。

もっと詳しく・・・

- ・ 鳥羽市地域公共交通会議HP：<http://www.city.toba.mie.jp/kakuka/teikisen/koutsuukaigi/html/index.htm>



出典：鳥羽市地域公共交通総合連携計画

図 鳥羽市地域公共交通総合連携計画における施策の概要

(平成21年5月1日改正予定)

※平成21年度は国の補助事業（地域公共交通活性化・再

※印は、学校休校日は赤崎に寄港しません。

★印は日曜日・祝日のみ運航します。●印は土曜日のみ運航します。

※印は、学校休校日は赤崎に寄港しません。

1. 各拠点の拠点時間です。

● 3月1日から10月15日まで運航 ▲ 10月16日から2月末日まで運航

なお各港行きの最終到着港については到着時刻となります。

2. 荒天時及び船舶検査等により運航ダイヤを変更する場合があります。

※印は、学校休業日は赤崎に寄港しません。

● 3月1日から10月15日まで運航
▲ 10月16日から2月末日まで運航

出典：鳥羽市定期船課資料

ターミナル機能強化とイベント開催による松山市離島航路の活性化

愛媛県＞松山市



旅客フェリー「じんわ」
(バリアフリー対応)

プロフィール

平成 17 年に旧中島町および旧北条市と合併し、9 つの有人離島を持つ松山市では、島嶼部を対象とした地域公共交通活性化・再生総合事業を平成 20 年度より実施するとともに、平成 22 年度には島民の主導により松山島博覧会「しまはく」を開催し、離島航路の維持・活性化に効果をもたらせた。

人口:	514,937 人
面積:	428.89 km ²
人口密度:	1200.63 人/km ²
運営主体:	松山市、中島汽船、 松山島博覧会実行委員会

モード	ステイタス	実施年
旅客船・バス	実運用	平成 22 年

効果

- ・地域公共交通活性化・再生連携計画により平成 21 年度に IC カードシステムが導入された結果、現在は旅客の約 3 割が IC カードを利用。IC カード利用で運賃 5%割引としたこともあり、スムーズに普及が進んだ。松山市のアンケート調査によれば、乗船券としての使いやすさ、鉄道・バスとの乗継利便性、事業者への安心・信頼感、料金の割安感などから約 8 割の利用者がよくなったと評価。
- ・連携計画により平成 20 年度に中島港旅客待合所の窓口、トイレ、交流の場などが改修された。上記アンケート調査結果によれば、出入りのしやすさ、待合空間の快適さ、買い物や交流のしやすさなどから約 7 割の利用者がよくなったと評価。
- ・平成 22 年 10 月末現在、松山島博覧会「しまはく」による誘発旅客数は、有人 9 離島での約 100 件のイベントに対し、島民人口の約 4 倍の約 2 万人となった。
- ・「しまはく」は松山市民が忽那諸島へ来る契機となっただけでなく、島民が島の良さを再認識する機会となった。「しまはく」の行事として実施した忽那諸島クルージングは、博覧会終了後も民間の航路事業者や旅行事業者によって継続される予定。

ここに注目！

- 離島航路利用者の多くが本土側のバス・鉄道と乗り継ぐこと、島民、訪問者の交流機会が不十分なことなどを考慮し、連携計画によりバス・鉄道と航路の共通規格 IC カードの採用、割引運賃の設定、老朽化した旅客船ターミナルビルの改修を行って、利用者の利便性向上、負担感の軽減を図ったこと。
- 「しまはく」は、島民の松山市への提案から始められ、島民が組織した「松山島博覧会実行委員会」が中心となった島民の主体的な参加、松山市や中島汽船(株)等の官民一体の支援による連携事業として実施されたこと。

【背景】

- ・松山市と中島町との合併を契機とした中島町営航路および島内バスの民営化が、平成 16 年度になされて以降、中島汽船（株）の輸送人員は徐々に増加し、平成 19 年度には年間 53 万人（平成 16 年度は 50.5 万人）を数えた。しかし、その後、リーマンショックや急激な燃油高騰による景気悪化等がある、中島航路の利用者は 19 年度以降年々減少するとともに、平成 20 年度には、中島汽船（株）の離島航路運営は赤字を計上した。
- ・こうした中、市では「誰もが使いやすく安全な公共交通の実現」と「地域の魅力を高める公共交通の活性化」の 2 つを基本方針として、平成 20 年 6 月に「松山市地域公共交通総合連携計画」が策定され、港湾ターミナル機能強化等の取組みが開始された。
- ・また、松山市は、平成 17 年度に市のワークショップ事業「みんなのまつやま夢工房」で離島振興を主要テーマとして取り上げ、島民より博覧会開催が提案された。島民は、平成 18 年 4 月に「松山離島振興協会」を組織し、島民主体の博覧会「しまはく」の準備に向けた取組みが開始され、平成 20 年 12 月に「松山島博覧会実行委員会」が組織された。

【事業の内容】

（１）旅客船ターミナル機能の強化等による離島航路維持・活性化

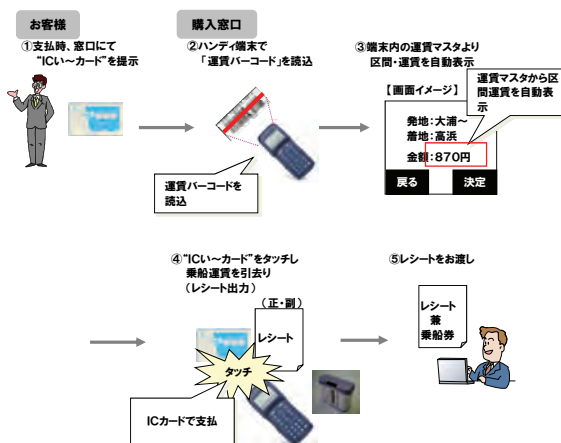
- ・設置後 30 年余りが経過し、島民や訪問客の買い物ニーズ、交流ニーズに対応しえなかった中島港（大浦港）ターミナルビルを改修し、旅客動線や滞留空間の整理とバリアフリー化を実現。
- ・平成 21 年度、離島航路の運賃支払いシステムとして、伊予鉄道（株）の鉄道・バスと共通利用が可能な IC カードシステムを導入した。IC カード利用時の運賃は、島民の負担感軽減を考慮し 5%引きとした。その効果もあって、現在は旅客の約 3 割が IC カードを利用。



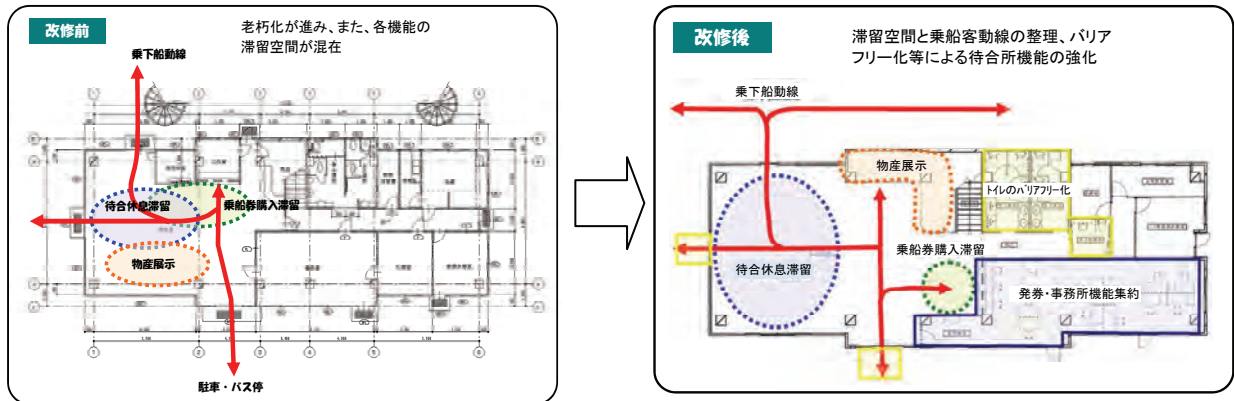
<中島港での IC カードシステムの利用風景>

ターミナル窓口での支払い【バーコード入力】

※船内発売の場合も同じ



<IC カードでの支払いイメージ>



＜待合所の機能強化（中島港）＞



＜中島港旅客ターミナルビルと岸壁＞



＜島民と訪問者との交流の場となる交流スペース＞

（２）島民主体の博覧会開催による離島航路維持・活性化

- ・愛媛県松山市が瀬戸内海の中島、興居島、睦月島など9つの有人島を含む30島からなる忽那(くつな)諸島を活性化させるため、島博覧会「しまはく」を平成22年4月から10月末まで開催。各島の隠れた資源を掘り起こし、多くの人に島の良さを知ってもらおうという企画。
- ・全部で約100のプログラムが用意され、その中には「海を眺めながらのミカン狩り」や「1日漁師」「夫婦岩クルージング」などがあり、盛りだくさんの内容。7か月の期間中にプログラムは隙間なく割り振っており、ほぼ毎週末何らかのイベントを楽しむことができた。中島では自分で釣った魚を干物にする方法を学ぶ「干物づくり体験」や、島内に宿泊する観光客を対象にした「ホテル観察」などがある。
- ・離島の魅力に多くの人たちに接していただくための離島航路交通費の負担軽減策として、事業者と行政の連携による「しまはく」開催期間中の体験型プログラムの参加者に対して復路運賃無料化を実施。

【知見・教訓】

(1) 旅客船ターミナル機能の強化等による離島航路維持・活性化

1) IC カードシステムの導入

- ・島内に松山市役所中島支所、松山北高校中島分校があり、島から松山本土だけでなく、松山本土側から島へ通勤通学する流動もあることなどから、松山市内のバスや鉄道と中島航路に共通して利用できる IC カードシステム導入が松山市本土側と離島との交通接続性や利便性の向上につながっていると考えられる。
- ・課題としては、現在は島民と外部からの訪問者の間で割引率などに差異がないが、島民より島民利便性の強化を求める声があり、現在、運航事業者は、車両利用者の IC カード割引（現在は旅客のみ）や島民割引など制度の拡充の可能性について検討しているところ。

2) 中島港ターミナルビルの改修

- ・中島の物産の販売コーナーは、島を訪れる人たちに好評であるばかりでなく、地元の人たちと外部の方との交流の場となって、アットホームな雰囲気を醸成していた。

3) 離島航路と島内バスの連携

- ・島内バス事業の収支状況は大変厳しく、現在は県や市による運行費補助や航路事業の黒字によってバス事業の赤字を埋めている状態。現在、21 年度の松山市地域公共交通総合連携計画策定作業の中で、島民に対する公共交通維持確保にかかるアンケート調査を行い、平成 22 年度には、そのアンケート結果を基に住民・行政・事業者の協働によるワークショップを開催するなど、利用促進に向けた地域住民の気運醸成を図っている。
- ・中島汽船（株）は、離島航路に加え島内バスを運営しており、中島島内他地区の船着場と中島中心部や島全域との公共交通手段の確保、交通利便性の充実に取り組んでいる。同一の事業者が離島航路と島内公共交通の両方の運営を担い、離島航路と島内バスの連携に努めることは、島民など離島航路利用者の利便性向上に有効と考えられる。

4) 高齢化への対応

- ・高齢化が顕著な各島にあって、高齢者は車両駐車スペースの 1 階から旅客用の 2 階への階段昇降に四苦八苦している状況。中には、旅客用の 2 階に上がらずに 1 階の階段付近に腰掛けて移動時間を過ごす人もいる。例えば 1 階の車両駐車スペースに高齢者用の休憩室を設置するなど、簡易なバリアフリー対策を推進するための支援施策に対するニーズが高い。
- ・2006 年進水の「じんわ」はバリアフリー化したが、他の 2 隻のフェリーは未対応。近い将来、古い船舶の置換時にはバリアフリー対応が必要となるが、運航事業者では民営化後に建造したバリアフリー対応船「じんわ」の建造費が 7 億円程度であったので簡単にはいかない状況。市が船舶を整備して民間に運航委託するスキームの可能性や、離島航路の賃率が鉄道や高速道路と比較し高いことを考慮したバリアフリーの船舶建造に係る国の施策への期待が大きい。

(2) 島民主体の博覧会開催による離島航路維持・活性化

1) 島民主体の取り組み

- ・島をよくしたいという思いにあふれた方々によって「松山離島振興協会」が設立され、博覧会の準備を進めたことが、島民の積極的な参加を促す成果をもたらせた。加えて、松山市長の強いリーダーシップの元に行行政が全面的にバックアップし、松山市の予算確保にも努め、イベント時の復路運賃の無料化など、住民の意向を踏まえて対応した。

2) 持続可能な取り組み

- ・島の人たちの手作りによる各種イベントの企画、準備、実施がなされたことにより、島民自らも島の魅力を再発見することとなった。このことが、イベントを一過性のものにせず継続可能なものに高め、今後の地域振興に効果をあげ、ひいては離島航路維持・活性化につながるることとなるであろう。
- ・「しまはく」本番の前年に「プレしまはく」を行い、来客がイベントを楽しむ姿を島民が見ることによって、島民自らが離島の魅力を再認識する契機となった。島民・行政一体となって、その魅力を島内外に広く伝える役割を担い、その魅力を楽しく体験できる多彩なイベントとして充実させるように努めたことが、博覧会の活況、離島航路の輸送量減少を抑えることにつながったと考えられる。



<中島汽船(株)船舶による夫婦岩クルージングの様子>

<「しまはく」のマスコットキャラクター「しまぼう」>

<博覧会「しまはく」のパンフレット>

もっと詳しく..

松山市地域公共交通総合連携計画 : http://www.city.matsuyama.ehime.jp/koutuu/1199152_1005.html

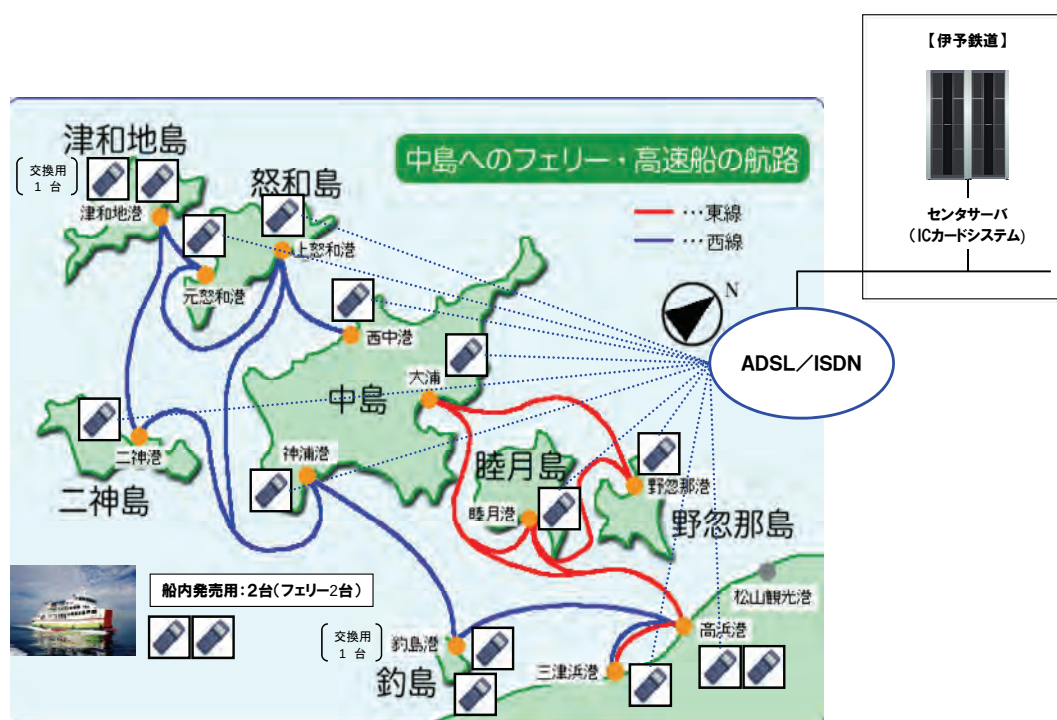
松山市島博覧会「しまはく」: <http://shimahaku.com/>

松山離島振興協会 : <http://iland-matsuyama-hp.web.infoseek.co.jp/>

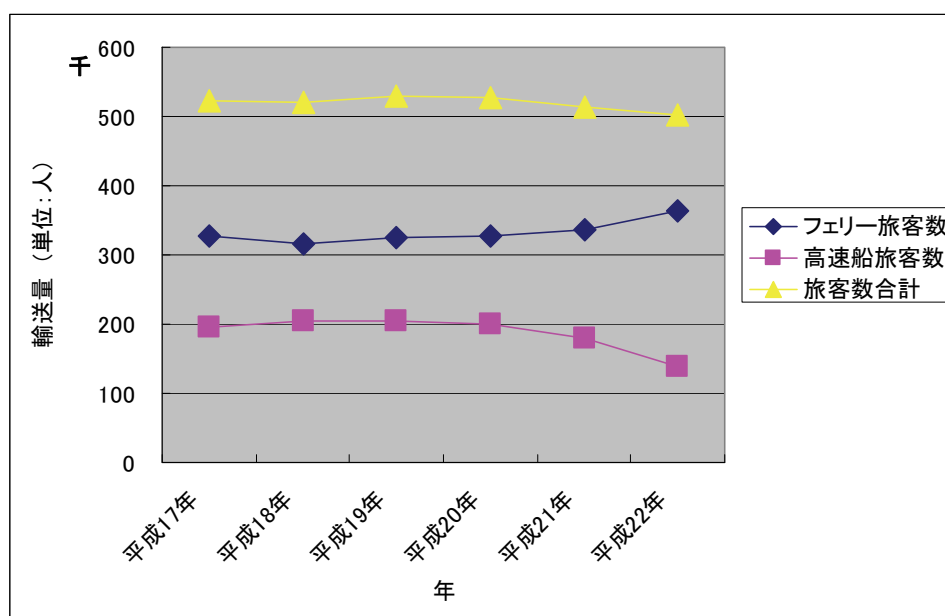
中島汽船(株)(中島航路を運航) : <http://www.nakajimakisen.co.jp/index.shtml>

愛媛県の航路(四国運輸局「総合交通観光サイト」):

<http://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/sougousaito/index.html#05>



＜松山市離島航路と航路における IC カードシステムの概要＞



注: 各年の輸送量は、その前年 10 月から当該年の 9 月末までの実績値

＜中島航路における近年の輸送実績データ＞

出典: 中島汽船 (株) 資料

五島市航路の活性化

長崎県＞五島市



プロフィール

五島市は、11 の有人島と 52 の無人島で構成されており、2 つの市外航路と 8 つの市内航路が運航されている。急速な人口減少や原油高騰などの影響で利用者減少、運航コスト増大が進んでおり、効率的な運航のため航路再編などが計画されている。

人口：	44,765 人
面積：	420.73 km ²
人口密度：	106.4 人/km ²
運営主体：	五島市

モード 旅客船	ステイタス 計画	実施年 平成 21 年度
------------	-------------	-----------------

効果

- ・ 航路再編により、基幹航路である福江－長崎航路と、その他の航路やバス路線との接続が改善され、福江港ターミナルをハブとして、有人島を含む市内各地と長崎とのアクセスが改善される予定である。
- ・ 総合案内所の設置や総合アナウンス、誘導サインの改善等により、初めて五島を訪れた観光客も安心して旅行ができるような、ターミナル機能の充実とサービス向上を図り、交流人口の増加が期待できる。

ここに注目！

- 本土と連絡する基幹航路と、各離島への航路となるフィーダー的な航路の接続を改善し、効率的な運航と利用者利便性の向上が図られている。
- 併せて、各航路についても民間委譲・委託、他航路との共同運航、デマンド運航、陸上交通への転換といった見直しが行われている。

【背景】

- ・ 五島市は長崎県の西部に位置し、11 の有人島と 52 の無人島で構成されている。市内の移動手段は島内のバス及び船舶航路によるもので、航路は 2 つの市外航路と 8 つの市内航路の計 10 航路が運航されている。市営 3 航路の他、民間事業者の 7 航路がある。
- ・ 近年は、急速な人口減少や原油高騰など経済情勢の悪化などを背景に、利用者の減少と運行コストの増大が進むなど悪循環に陥っており、航路の維持に対して国・県・市から毎年 4 億円以上の赤字補填が行われる状況にあった。今後も人口減少や経済情勢の悪化が更に進むと予想され、市民生活の利便性確保、市全体の持続的な発展のためには、一刻も早い経営赤字の解消、航路の再生・活性化が重要な課題となっていた。

【検討経緯】

- ・ 航路の再生・活性化策は、地域公共交通総合連携計画を策定した上で進めることとし、航路事業者やその他民間事業者、各種団体、行政等からなる「五島市地域公共交通活性化再生協議会」が設立された。協議会では、市民アンケート調査や各種事業所ヒアリング等を実施した上で、現状の航路等に対する問題・課題等を総合的に整理し、今後の基本方針や取り組むべき施策・事業を体系的かつ具体的に整理した。

【財政負担】

- ・ 2つの市外航路、8つの市内航路の計10航路で、利用者数は約23万人、補助金総額は約4億2千5百万円であった（平成18年度）。今後は、航路再編等で負担額が軽減される予定である。

【事業内容】

- ・ 総合連携計画では、集中改革期間の3年間（平成21～23年度）に続いて、熟成期間の2年間（平成24～25年度）が確保されている。リプレイスなどのハード系事業や事業者の経営統合などは、比較的長期の対応期間を要する施策であり、集中改革期間の取り組み評価・改善などとともに、熟成期間においても継続して取り組むものとした。
- ・ 連携計画は「航路再編」「利用拡大・利便性向上」「経営効率化」の3つの基本方針で進められる。
- ・ 航路再編においては、以下のような取り組みが進められる予定である。
 - 島外・島内航路の接続を重視した一体的なダイヤ編成、わかりやすい年間ダイヤの編成
 - 民間移譲・委託の検討、他航路との共同運航の検討
 - 海上タクシー等を利用したデマンド運航の検討、陸上交通への転換による航路廃止の検討
- ・ 利用拡大・利便性向上においては、高齢者・障害者等への割引商品や通し乗船券の導入、老朽船舶のリプレイス、ターミナル機能・サービス強化と情報発信の仕組みづくり等が進められる予定である。福江港では、乗下船場所からバス停までの距離が長いという指摘があり、従来のバス停とは別の臨時バス停を乗下船場所の近くに設置して、利用者の乗継利便性を向上した。
- ・ 経営効率化においては、買物代行サービスなど新たなサービスの実施、島内航路事業者の経営統合などが進められる予定である。

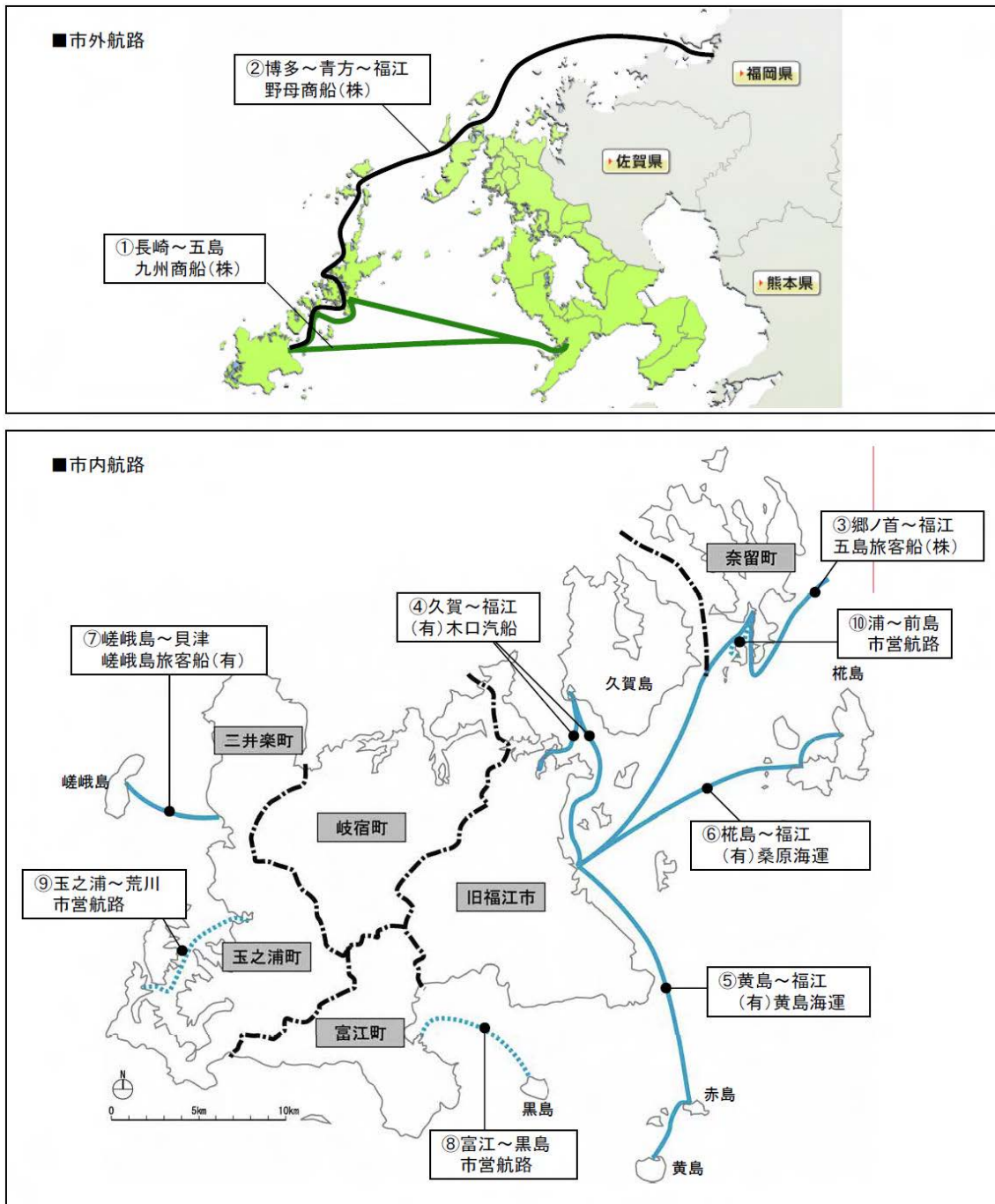
【知見・教訓】

- ・ 老朽船のリプレイス時には、自己負担が少ないこともあり、事業者はできるだけ大きな船を作りたいという傾向があったが、非効率な運航の原因ともなっていた。今後は、なるべく19トン以下の船を導入することが予定されている。19トン以下（20トン未満）の船は、小型船舶操縦士免許で運航できるため船員の確保も容易で、燃料費や検査等の点で経費や時間を節減することも可能となる（外海となる嵯峨島の航路では、19トン以下の船でも運航可能か安全性を検証予定）。
- ・ 福江港発着の航路が多く、往路と復路での便数が異なっているケースが多い。早朝の行商や通勤・通学などには不便であるという利用者からの意見があるが、夜間停泊場所や船員のスケジュール確保など、ダイヤ改善に向けた課題は多い。
- ・ 一部航路では、日照時間の影響により、季節に応じたダイヤが編成されている。利用者の利便性や安全上の観点からも、年間を通じて変わらないダイヤへの変更は難しい状況にある。

もっと詳しく…

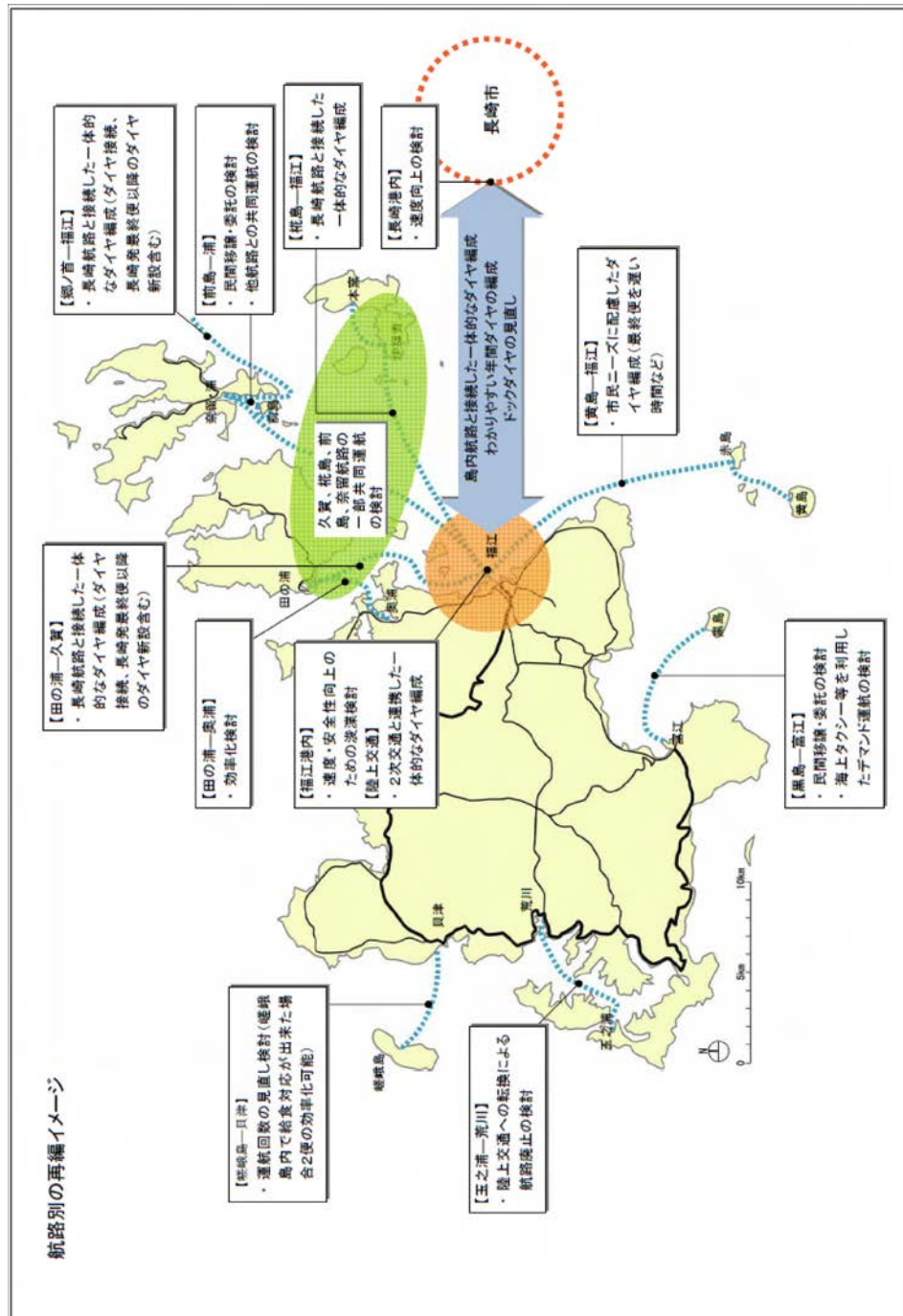
- ・ 五島市地域公共交通総合連携計画：

http://www.city.goto.nagasaki.jp/pc/policy/pdf/renkei_plan.pdf



出典：五島市地域公共交通総合連携計画

図 五島市地域公共交通総合連携計画で対象とする航路



出典：五島市地域公共交通総合連携計画

図 航路別の再編イメージ



プロフィール

十島村は、鹿児島市から十島村を経由し、奄美大島を結ぶ村営フェリーを運航しているが、毎年多額の欠損が生じている。また、奄美大島へは週1便と、非常に利便性が低い状況にある。このため、住民の利便性向上と観光客の増加のために、奄美大島への便（名瀬便）を増便させる試験運航を行う。

人口：	614 人
面積：	101.35 km ²
人口密度：	6.05 人/km ²
運営主体：十島村	

モード 旅客船	ステイタス 実験	実施年 平成 21 年
------------	-------------	----------------

効果

- ・住民生活の面では、これまで週1便の運航であったことから、有意義な滞在ができず、仮に滞在した場合は、長期になり、経済的な負担も大きかった。増便によって滞在期間が短縮され、奄美大島に行く際の利便性が向上し、住民の時間的・金銭的負担が軽減する。
- ・利用者増の面では、鹿児島市～十島村～奄美大島までの観光ルートが充実することで、これまで少なかった奄美大島から十島村への観光客の増加による航路利用者増により、航路運営の安定化が期待される。

ここに注目！

- 住民の利便性向上と観光振興の必要性から、村営航路の名瀬便増便を検討
- 効率的で利便性の高い計画の策定が求められるため、公共交通機関として今後のあり方に関する調査を実施
- 名瀬便（奄美大島への航路）が増便した場合を想定した、住民以外の利用可能性に関するニーズ調査を実施
- 名瀬便増便についての季節的要因等を勘案した運航形態を検討

【背景】

- ・十島村は、有人島7島・無人島5島の計12の島で構成され、南北約160kmに及ぶ日本で最も長い自治体であり、鹿児島県本土と奄美大島の間に位置している。
- ・人口は、昭和25年には約3,000人いたが、平成20年現在では620人となっており、高齢化率も約38%と高くなっている。
- ・十島村への交通手段は、鹿児島県本土と十島村全ての有人島並びに奄美大島を結ぶ村営の十島航路のみであるが、採算が取れず、国・県の補助航路として運航しているが、運航本数が少なく、鹿児島～十島村は週に2便、鹿児島～十島村～奄美大島は週1便である。
- ・十島村は奄美大島との結びつきも強いことから、奄美大島への需要も高くなっている。（特に十島村の南部3島は奄美市の経済圏に属しているため、需要が高い）
- ・これまで、住民が奄美大島に行く場合、船が名瀬港（奄美市）へ入港する夕方から出港の翌早朝までに所要を済ませるか、それ以外で早朝の帰宅を図る場合は、空路利用にて、県本土を経由する必要があった。また、観光客等にとっても、名瀬港経由で入り、名瀬港経由で戻る旅行計画は容易に立てられない状況であった。
- ・このため、住民にとって非常に不便であるだけでなく、奄美大島の住民・観光客を十島村に呼び込む上でも大きな障害となっていた。

【事業内容】

- ・フェリーとしまの運航状況は以下の通りである。

運航エリア：鹿児島港～十島村の有人島7島（口之島～中之島～平島～諏訪之瀬島～悪石島～小宝島～宝島）～名瀬港

運航本数：週2便

※地域公共交通総合連携計画の策定にあたり、現在、週に1便のみの運航となっている「宝島～奄美大島」間を1便増やす試験運航を行うことにより、「鹿児島～十島村各有人島～奄美大島」の全区間を週2便とする。

- ・十島航路は、地域公共交通連携計画策定以前からも、医療検診船としての運航や、イベントへの活用など、有効活用を図ってきた。

①医療検診船の実施

- ・十島村には、人口が最も多い中之島以外には医師がいないため、鹿児島市の日赤病院の医師と検診車が船に乗り込み、7つの島を巡りながら検診を行う「医療検診船」を実施し、船が各有人島に停泊している間に検診を行っている。

②イベントへの活用（シップホテルの実施）

- ・観光客の多い「悪石島のボゼ」の際には、島内の宿泊施設のキャパシティが3～40人程度と少ないことから、フェリー内に宿泊できる「シップホテル」を実施している。
- ・また、平成18年からは、フェリーで全ての島に立ち寄ってもらい、船が停泊している間に島内をマラソンしてもらう「トカラ列島島めぐりマラソン大会」を実施している。

【検討経緯】

- ・十島航路は、毎年多額の欠損を生じているが、住民の利便性の向上及び観光客誘致による航路経営の安定化が必要であることから、平成21年3月に「十島村地域交通活性化協議会」を設立し、地域公共交通総合連携計画の策定に向け、協議を開始した。
- ・また、平成21年9月からは、宝島～奄美大島への増便の試験運航を開始し、今後の地域公共交通総合連携計画の策定にあたって、以下の①～⑤に示すような各調査・検討を行うこととなっている。

（今後実施予定の各調査・検討）

- ①十島村の概況及び十島航路の運航状況等の現況分析
- ②十島航路の利用者属性分析と名瀬便に関するニーズ調査（アンケート）の実施
- ③名瀬便が増便した場合の住民以外の利用可能性調査（アンケート）の実施
- ④名瀬便増便による経済効果・コストの分析
- ⑤名瀬便増便についての季節的要因等を勘案した運航形態の検討

もっと詳しく…

- ・「十島村ホームページ」：<http://www.tokara.jp/>

327

○フェリーとしま時刻表

日 付	着時間	発時間	港 名	発時間	着時間	日 付
第 1 日	—	23 : 50	鹿 児 島	—	20 : 30	第 3 日
第 2 日	6 : 05	6 : 20	口 之 島	14 : 15	14 : 00	
	7 : 10	7 : 30	中 之 島	13 : 10	12 : 55	
	8 : 50	9 : 00	平 島	11 : 35	11 : 25	
	9 : 50	10 : 00	諏訪之瀬島	10 : 35	10 : 25	
	10 : 50	11 : 00	悪 石 島	9 : 30	9 : 20	
	12 : 20	12 : 30	小 宝 島	8 : 00	7 : 50	
	13 : 05	13 : 20	宝 島	7 : 15	7 : 00	
	16 : 20	—	名 瀬	4 : 00	—	

出典：十島村役場ホームページ

○フェリーとしま運賃表

区間	鹿児島									
区分	鹿児島									
一 等	12,020									
指定乗台	8,510									
二 等	6,010									
一 等	12,020	2,840								
指定乗台	8,510	1,920								
二 等	6,010	1,420								
一 等	13,640	6,120	2,840							
指定乗台	9,320	3,930	2,170							
二 等	6,820	3,060	1,420							
一 等	13,640	6,120	6,120	2,840						
指定乗台	9,320	3,930	3,930	1,920						
二 等	6,820	3,060	3,060	1,420						
一 等	13,640	6,120	6,120	2,840	2,840					
指定乗台	9,320	4,560	3,930	2,170	1,920					
二 等	6,820	3,060	3,060	1,420	1,420					
一 等	15,600	9,220	9,220	6,120	6,120	2,840				
指定乗台	10,300	6,110	6,110	3,930	3,930	2,170				
二 等	7,800	4,610	4,610	3,060	3,060	1,420				
一 等	15,600	9,220	9,220	6,120	6,120	2,840	2,840			
指定乗台	10,300	6,110	6,110	3,930	3,930	2,170	1,920			
二 等	7,800	4,610	4,610	3,060	3,060	1,420	1,420			
一 等	23,240	12,820	12,820	11,020	11,020	9,220	9,220	6,120		
指定乗台	15,870	8,910	8,910	7,010	7,010	6,110	6,110	3,930		
二 等	11,620	6,410	6,410	5,510	5,510	4,610	4,610	3,060		

出典：十島村役場ホームページ