

多良間村地域公共交通計画

令和 7 年 4 月
多良間村役場

目次

第 1 章	基本的な方針	1
1-1	計画策定の背景と目的.....	1
1-2	計画の位置付け.....	1
1-3	上位・関連計画.....	2
1-4	多良間村の現状.....	7
1-5	住民アンケートに見る公共交通への今後の意向.....	22
1-6	公共交通の役割、将来像.....	25
1-7	取組の方向性.....	26
第 2 章	計画の区域と期間	27
2-1	計画の区域と期間.....	27
第 3 章	計画の目標.....	28
3-1	計画の目標.....	28
第 4 章	事業及びその実施主体	29
4-1	目標を達成するために行う取組の概要.....	29
4-2	各種取組について	31
第 5 章	計画達成状況の評価.....	39
5-1	マネジメント推進体制.....	39
5-2	マネジメントの進め方.....	39
5-3	目標達成に向けたマネジメント	40

第1章 基本的な方針

1-1 計画策定の背景と目的

多良間村の地域公共交通を取り巻く情勢は、燃料費高騰や、少子高齢化、人口減少、人手不足問題等に端を発する各種問題等から厳しい状況にあります。

本村では、ほとんどの年代が移動手段を自家用車に依存しており、高齢者の移動も含まれていません。このまま公共交通が衰退してしまうと、将来高齢者による交通事故の増加や、移動が出来なくなる人の発生も予想されます。

全国では、モータリゼーションの進展やそれに伴う公共交通機関の利用減少、運転手不足問題等から、交通事業者による運行が一層厳しくなるなどを受け、持続可能な公共交通体系を民間、地域、行政が一体となり構築していくための法律（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律：以下「再生法」）が令和2年に改正されました。

この改正では、地域の輸送資源を総動員して持続可能な運送サービスの提供の確保を推進するため、自治体を中心に事業者、住民、関係者が協議しながら「地域公共交通計画」を策定することが「努力義務化」されました。

こうした状況を踏まえ、本村は「多良間村地域公共交通計画」（R7～R12）を作成しました。

本計画では、陸上、航路、航空路からなる本村の持続可能な生活を目指し、公共交通体系を総合的に構築していくための具体的な施策、事業等からなる地域公共交通計画を策定するものです。

1-2 計画の位置付け

本計画は令和3年度に策定された「第5次多良間村総合計画」を最上位の計画とし、関連する計画と整合を図り、本村の公共交通のマスタープランとして位置づけます。

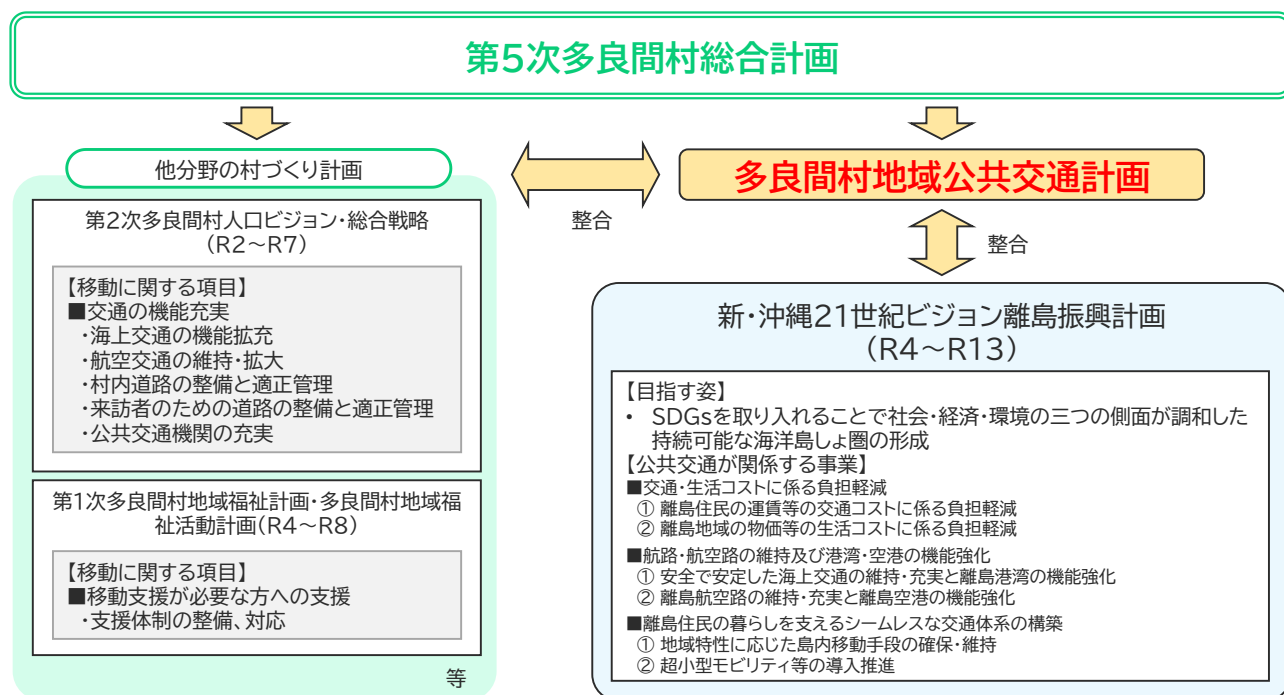


図 1-1 本計画の位置付け

1-3 上位・関連計画

第5次多良間村総合計画（前期基本計画）	
計画概要等	○計画期間 令和3年度（2021）～12年度（2030）（10年間） ○基本目標 1 豊かな生活の基礎となる産業づくり 2 島を支える生活の基盤づくり 3 人・地球にやさしい持続的な環境づくり 4 明るく安らぎに満ちた暮らしづくり 5 島の未来を支える人づくり 6 健全な村経営の仕組みづくり
移動に関する記述内容	【基本目標1 豊かな生活の基礎となる産業づくり】 1－5 交通体系の拡充 ・ 離島にとって、海上交通、航空交通は生命線の一つである。今後とも現状維持の状態は確保するとともに、来島者数の増加に向けて、交通の利便性を追求する。 ①海上交通の機能拡充 ②航空交通の維持・拡大 ③村内道路の整備と適正管理 ④公共交通機関の拡充
関連項目	1－3 商工業・独自産業の醸成 ③中心地区の賑わいづくり（飲食サービス施設、歩道、休憩施設等の環境整備） 2－2 生活環境の整備 ②中心地区の整備 （道路、建物、公共施設、公園等のバリアフリー、ユニバーサルデザイン化） 4－1 地域福祉・地域包括ケアシステムの構築 ②福祉のむらづくりの構築（地域福祉の各種サービスのハード、ソフト面の整備強化） 4－3 高齢者支援・高齢者福祉の推進 ②健康づくり・介護予防の推進、日常生活の支援（各種活動を気軽に参加できるよう活動支援、環境整備等の推進）

出典：第5次多良間村総合計画

第2次多良間村人口ビジョン・総合戦略	
計画概要等	○計画期間 総合戦略：令和3年度（2021）～令和7年度（2025）（5年間） 人口ビジョン：～2060年 ○施策体系 雇用の安定に向けた産業の振興 移住推進による人の流れ 定住環境の整備・充実 地域に根差したまちづくり
移動に関する記述内容	【雇用の安定に向けた産業の振興】 宮古島との連携及び日帰り観光 【地域に根差したまちづくり】 ①海上交通の機能拡充 ②航空交通の維持・拡大 ③村内道路の整備と適正管理 ④来訪者のための道路の整備と適正管理 ⑤公共交通機関の拡充

出典：第2次多良間村人口ビジョン・総合戦略

第1次多良間村地域福祉計画・多良間村地域福祉活動計画	
計画概要等	○計画期間 令和4年度（2022）～令和8年度（2026）（5年間） ○基本目標 1 支えあい、安心して暮らせる地域づくり 2 地域自立を支え、ともに創る地域福祉の環境づくり 3 一人ひとりに寄り添った包括的な支援体制の構築
移動に関する記述内容	【1 支えあい、安心して暮らせる地域づくり】 取組（2） 移動支援が必要な方への支援 ・住民同士の互助を大切にし、専門的な支援が必要とされる方への支援体制の整備を行う。 住民福祉課 ◆診療所、社会福祉協議会と連携をとり、休日・夜間問わず迅速に対応する。 社会福祉協議会 ◆診療所、行政、住民の必要なニーズに対応する。
	<pre> graph TD A[多良間村総合計画] --> B[多良間村地域福祉計画] B <--> C[その他の関連計画 防災・教育・スポーツ・住宅・まちづくり・交通・保健] B <--> D[多良間村地域福祉活動計画 多良間村社会福祉協議会] B --> E[多良間村子ども・子育て支援事業計画] B --> F[多良間村障がい福祉計画・障がい児福祉計画] B --> G[多良間村高齢者福祉計画・介護保険事業計画] </pre>

出典：第1次多良間村地域福祉計画・多良間村地域福祉活動計画

新・沖縄 21 世紀ビジョン離島振興計画	
計画概要等	○計画期間 令和 4 年度（2022）～令和 13 年度（2031）（10 年間） ○基本施策の方向性 1. 持続可能な離島コミュニティの形成 2. 時代を拓くフロンティア施策の展開
移動に関する記述内容	【1. 持続可能な離島コミュニティの形成】 1－（3）住民の生活コストに係る負担軽減及び離島を結び、支える安全・安心でシームレスな交通体系の構築 ア 交通・生活コストに係る負担軽減 ①離島住民の運賃等の交通コストに係る負担軽減 ②離島地域の物価等の生活コストに係る負担軽減 イ 航路・航空路の維持及び港湾・空港の機能強化 ①安全で安定した海上交通の維持・充実と離島港湾の機能強化 ②離島航空路の維持・充実と離島空港の機能強化 ウ 離島住民の暮らしを支えるシームレスな交通体系の構築 ①地域特性に応じた島内移動手段の確保・維持 ②超小型モビリティ等の導入推進 【2. 時代を拓くフロンティア施策の展開】 2－（1） 持続可能で質の高い観光の推進 ア 多彩かつ質の高い離島観光の推進 ①持続可能な観光受入体制の構築 2－（5） 先進技術の活用による産業の活性化と次世代型地域づくりの推進 ア 離島における戦略的かつ先進的なビジネス展開の促進 ①各種先進技術の積極的導入及び実証事業等の推進
	離島振興の基本方向 SDGs を取り入れ社会・経済・環境が調和する 持続可能な海洋島しょ圏の形成 持続可能な離島コミュニティの形成 生活基盤の整備と不利性の克服、 多様な関係人口の創出等 次代を拓くフロンティア施策の展開 島の資源や魅力を生かした 産業振興と地域経済の活性化 人材の育成・確保 公平な教育機会の確保、 環境人材等の多様な人材の 育成と確保 人・モノ・情報・平和・文化等の交流 多角的かつ活発な連携 生活基盤と産業の高度化 情報通信基盤強化・DX促進 ・ICT／先進技術の活用

出典：新・沖縄 21 世紀ビジョン離島振興計画（沖縄県）

沖縄県総合交通体系基本計画

計画概要等

○計画期間

令和4年度（2022）～令和23年度（2041）（20年間）

○目標

1. 強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立
2. 誰一人取り残すことのない優しい社会の形成を支える交通体系の確立
3. 持続可能な海洋島しょ圏の形成を支える交通体系の確立

【2. 誰一人取り残すことのない優しい社会の形成を支える交通体系の確立】

(2) 離島・過疎地域でも不利性を感じない生活が送れ、定住化や観光振興が進みます

離島における航路、航空路の確保・維持や新技術等を活用した域内移動手段の拡充、安定的な物流輸送システム等の基盤整備が拡充されるなど、離島・過疎地域の定住条件が整備され、観光客などの多様な人々が訪れ、地域の活性化が図られる。



【3. 持続可能な海洋島しょ圏の形成を支える交通体系の確立】

(1) 脱炭素社会に向けた都市づくりと次世代インフラの利用が進みます

取組

脱炭素島しょ社会に向け、水素ステーションやEV充電器等の次世代自動車の普及拡大に向けた環境整備や交通インフラにおける省エネルギー化が進み、資源循環型の社会生活、人と環境に優しいまちづくりが進んでいる。県内の交通網は、自家用車・路線バス等が電気自動車（EV）など次世代自動車に転換が進むとともに、モノレールや基幹バスシステム及び鉄軌道を含む新たな公共交通システムが県民や観光客の足として定着するなど、地球環境に優しい交通体系が確立されている。



出典：沖縄県総合交通体系基本計画（沖縄県）

1-4 多良間村の現状

1-4-1 地勢・沿革

本村は、宮古島と石垣島とのほぼ中間に位置する、面積 19.75km² の楕円形をした多良間島と、約 8km 離れた面積 2.153km² の水納島の 2 島からなります。行政区は、仲筋、塩川、水納の 3 つの字（あざ）に分かれています。

多良間島は、北側に島で最も標高の高い約 34m の八重山遠見台があり、全体的には平坦な地形を成しています。高台の麓には約 1km 四方の集落が形成されており、集落はほぼ一つに集約されています。

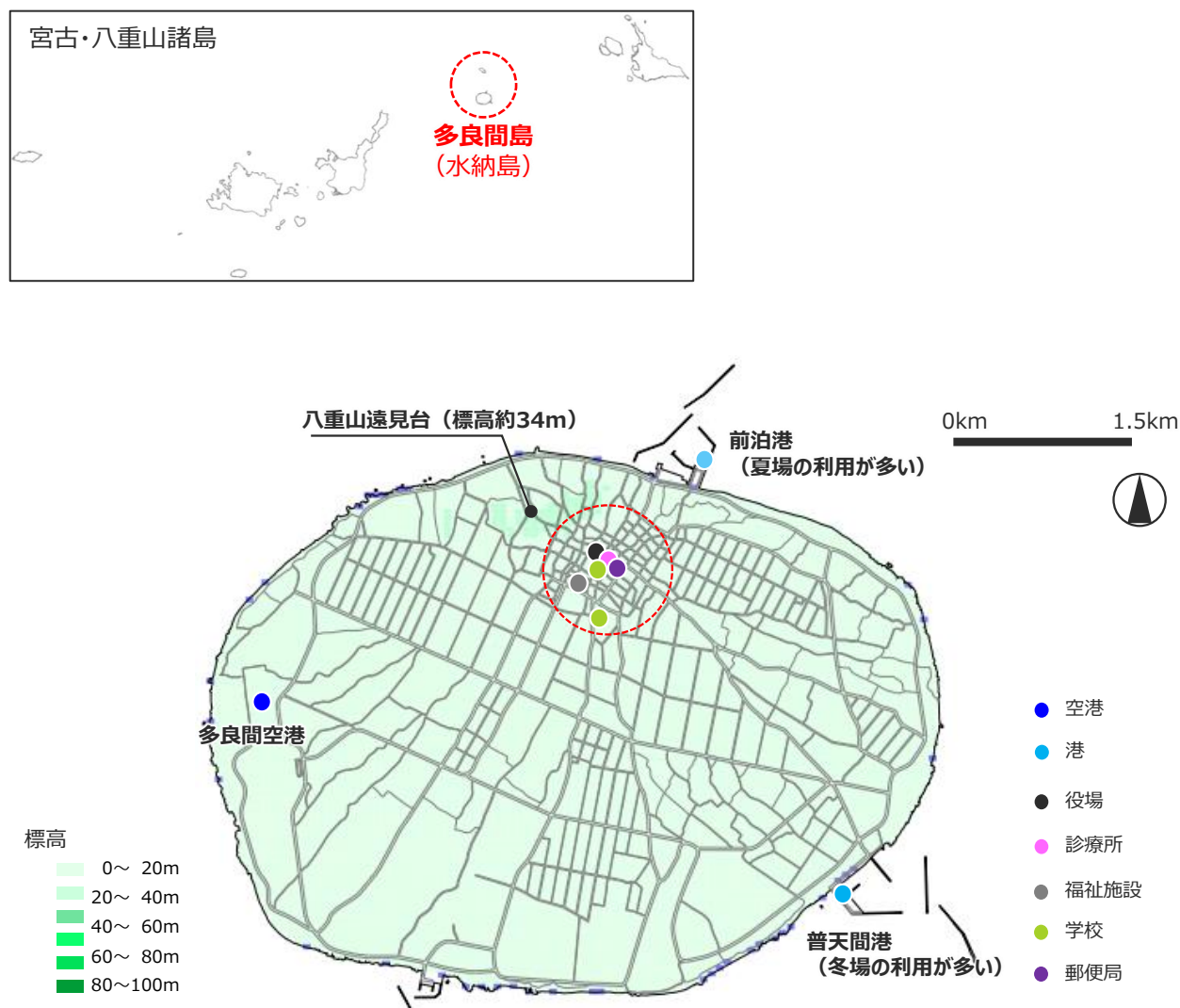


図 1-2 多良間島位置図

1-4-2 総人口・世帯数の推移

本村の人口推移は1970年から減少傾向が続いており、2020年では5割減少の1,058人となっています。世帯数も減少傾向であり、466世帯、現在では2人暮らしが平均的な世帯構成となっています。

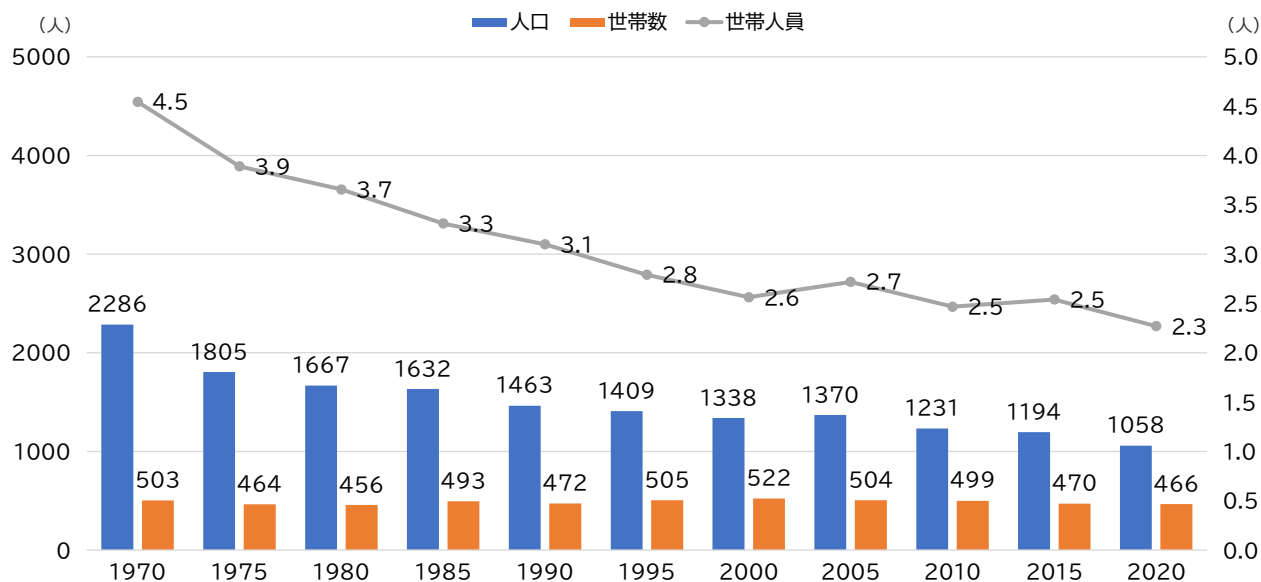


図 1-3 多良間村の総人口・世帯数の推移（出典：国勢調査 1970～2020）

1-4-3 年齢別人口・将来人口の推移

国立社会保障・人口研究所の将来人口推移では、2025年から2045年にかけて現役世代がおおよそ半分程度まで減少となっています。

少子高齢化を見据え、島を支える生産年齢人口の維持・増加に向けた取組が課題となっています。

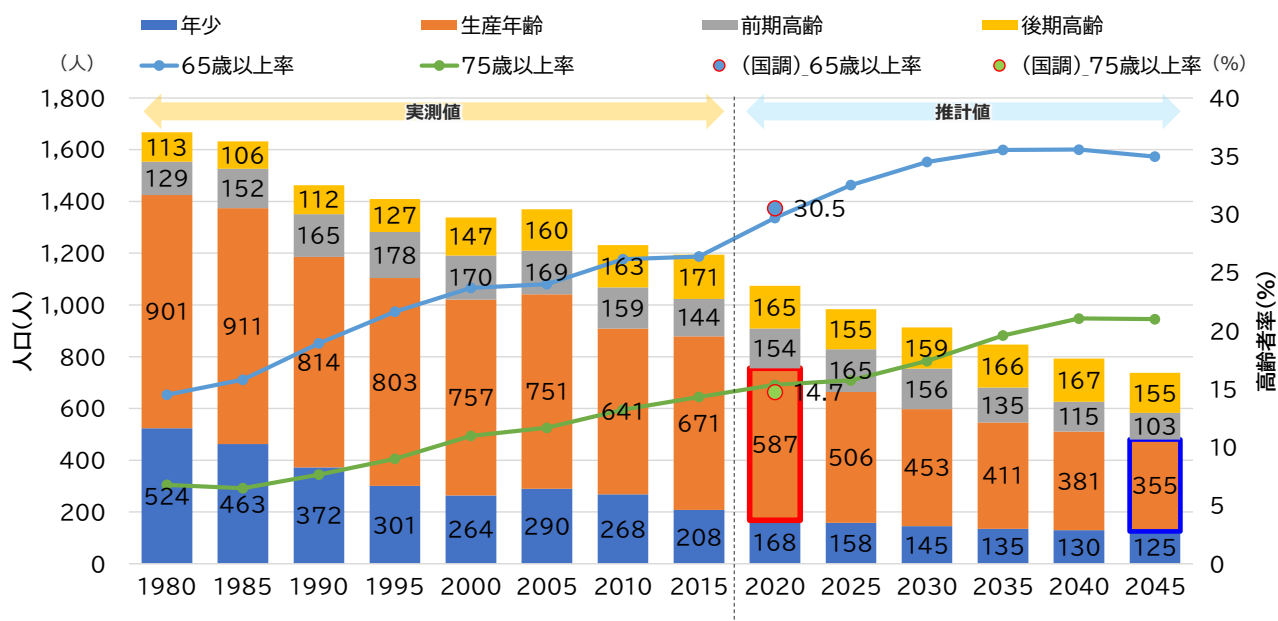


図 1-4 多良間島の年齢別人口・将来人口の推移（出典：国立社会保障・人口研究所、令和2年度国勢調査）

1-4-4 将来人口の目標

第2次多良間村人口ビジョン・総合戦略では、人口対策を実施することで、「2060年に1,000人程度の人口を確保する」としています。

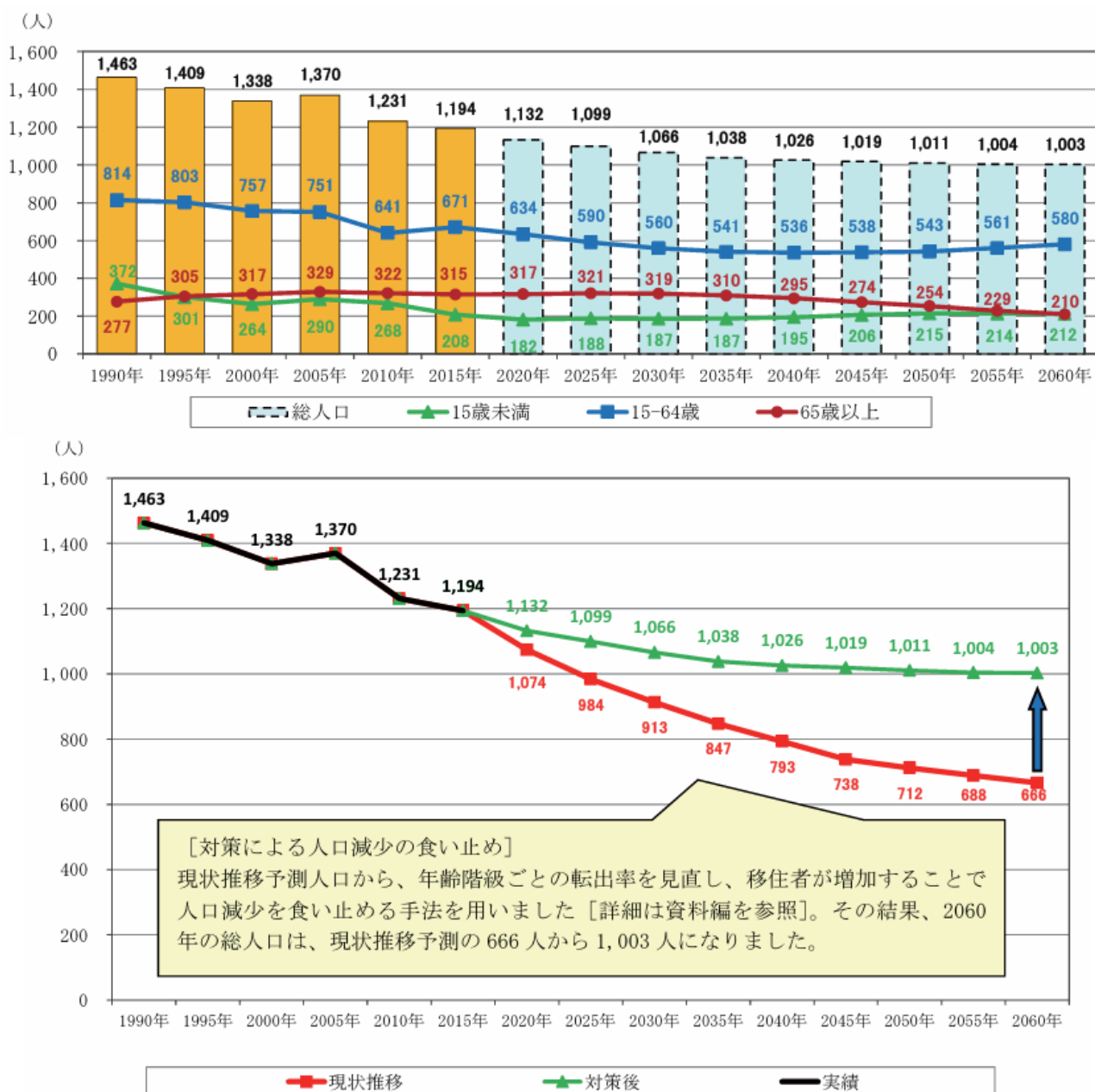


図 1-5 将来人口の目標推移 (出典：第2次多良間村人口ビジョン・総合戦略)

1-4-5 総人口の分布状況

総人口の分布（小地域別）を見ると、前泊港近くのエリアにまとまって分布しています。

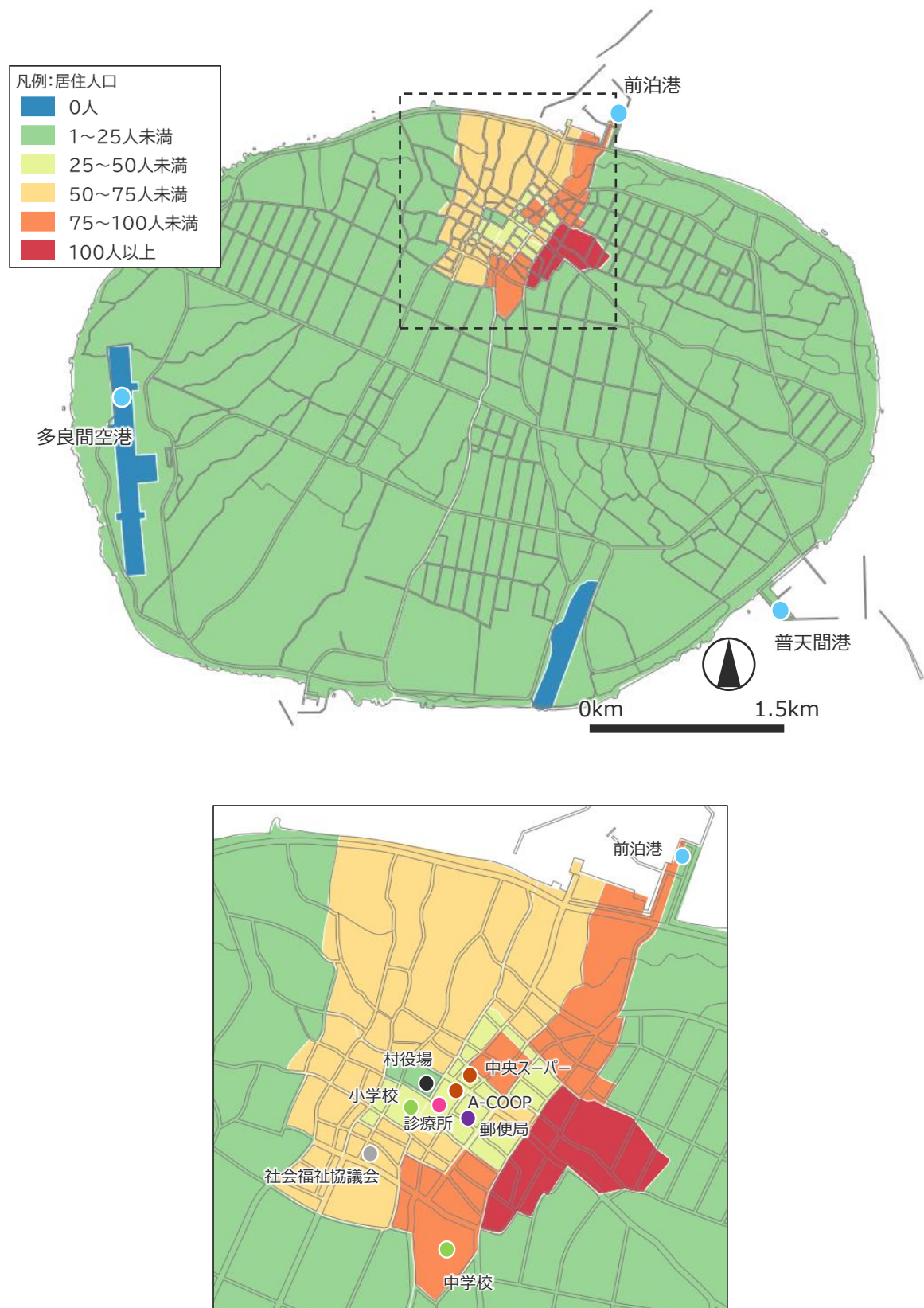


図 1-6 多良間島の人口分布図（※小地域）（出典：令和2年度国勢調査（e-stat）より作成）

1-4-6 土地利用状況

都市集落は1箇所に集中しています。また、集落外はサトウキビ畑、牧場牧草地での利用となっています。

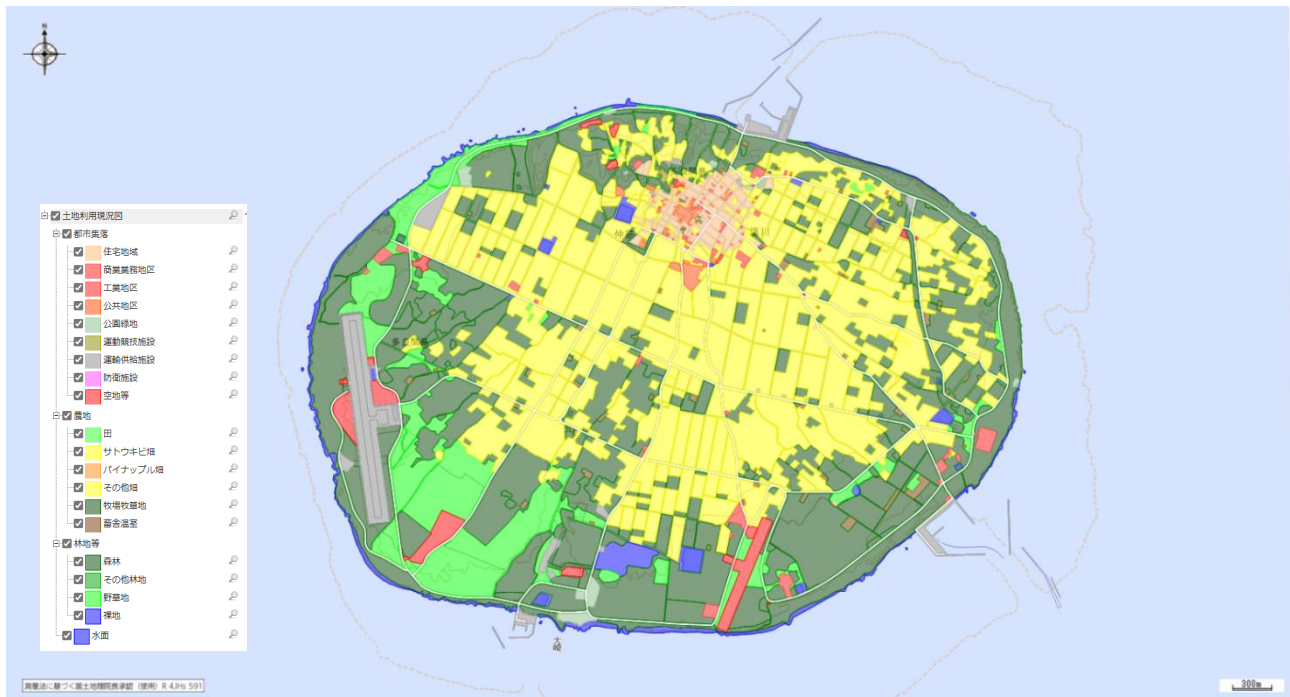


図 1-7 土地利用状況図 (出典：沖縄県地図情報システム)

1-4-7 日常生活の外出指向

住民の日常の移動先として、主に「畑・畜産」、「職場」、「商店」となっています。

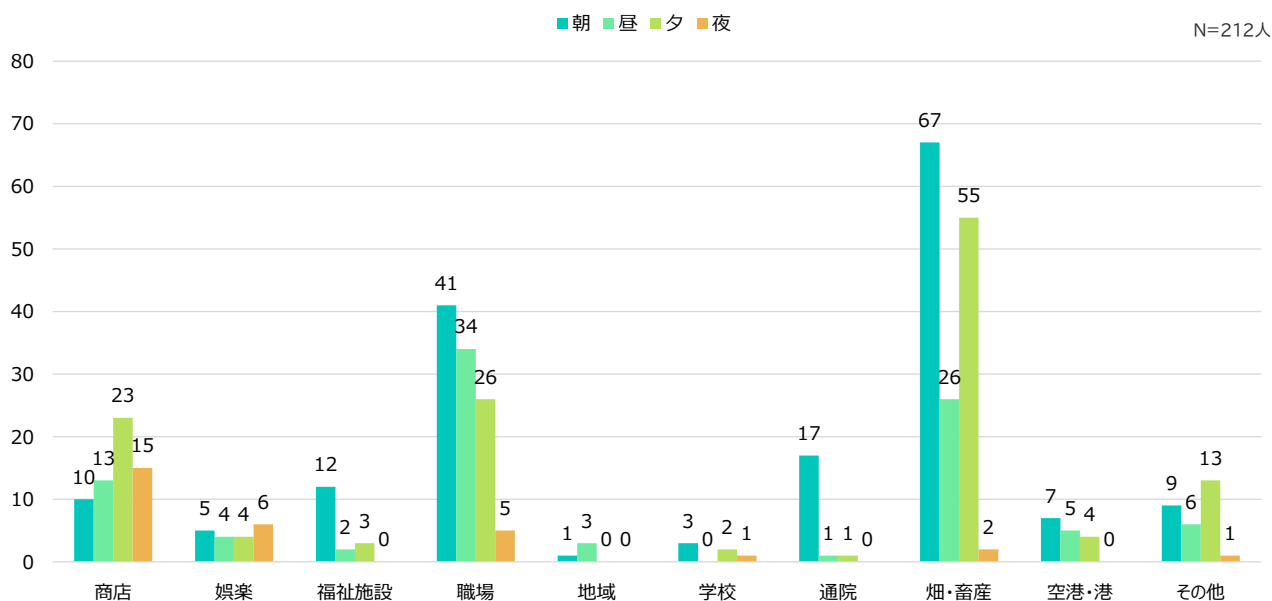


図 1-8 多良間村民の外出先（出典：アンケート調査結果より作成）

1-4-8 外出先への移動手段

住民の外出先への主な移動手段として、「車（自分で運転）」が多くみられます。

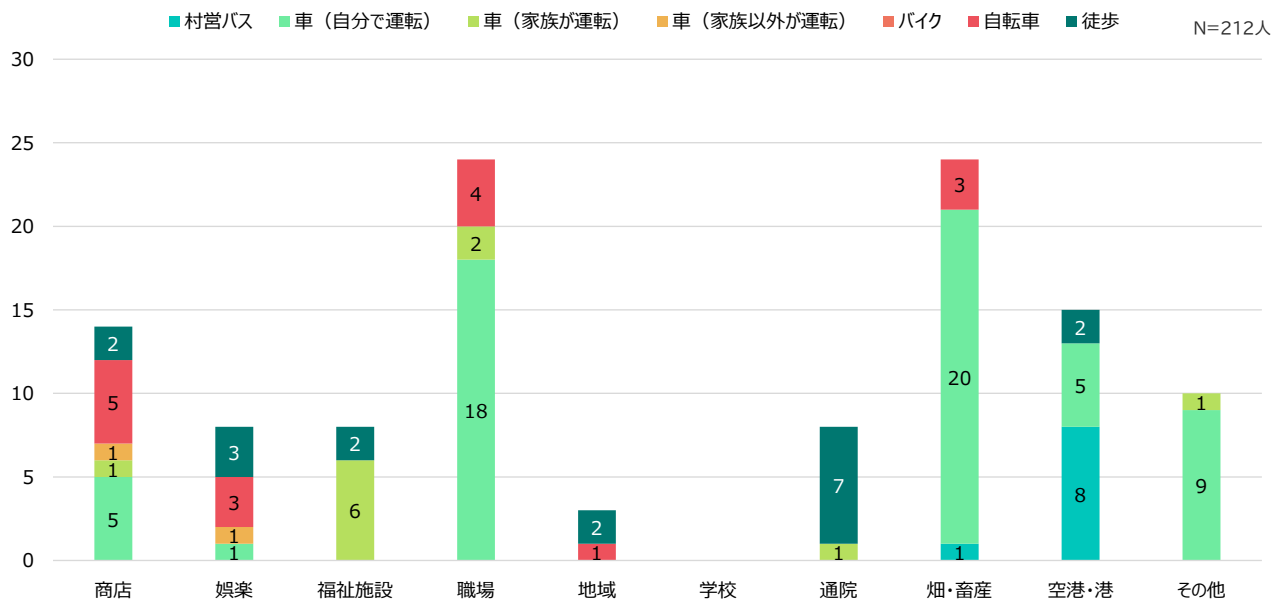


図 1-9 多良間村民の移動手段（出典：アンケート調査結果より作成）

1-4-9 外出先への移動頻度

住民の頻度の高い外出先としては、「畑・畜産」、「職場」、「商店」となっています。

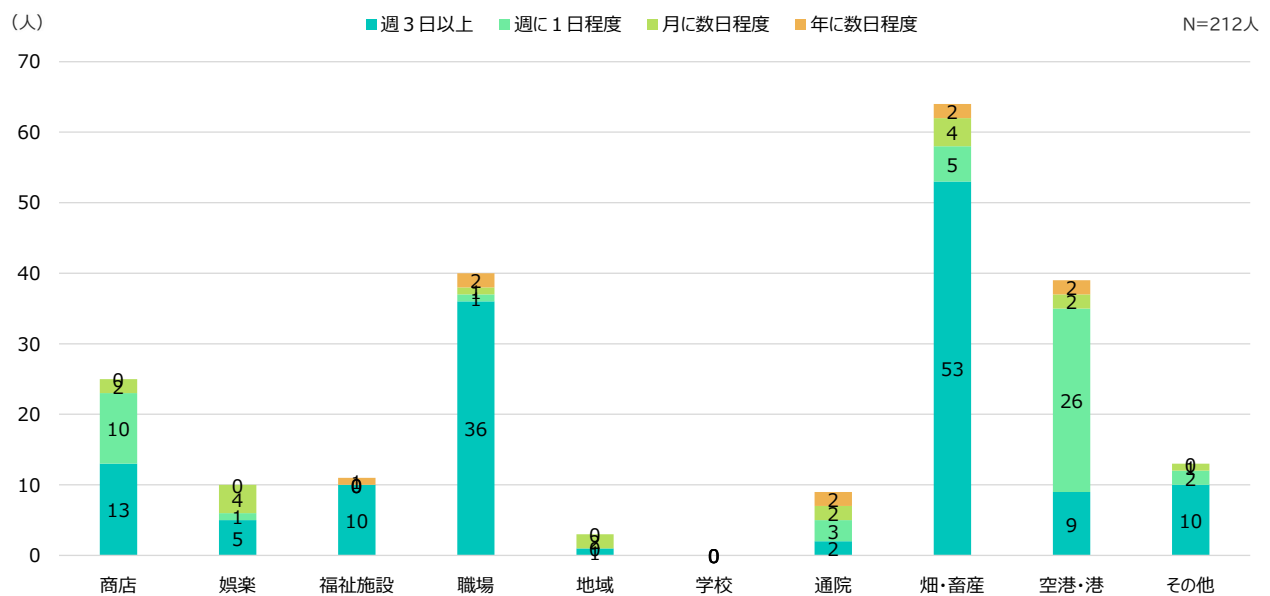


図 1-10 多良間村民の移動頻度（出典：アンケート調査結果より作成）

1-4-10 観光

(1) 入域観光客数

本村の入域観光客数は、2017年頃から増加し、2019年には約8,000を超えていますが、コロナ感染症の影響により2020年には約5,000人へ減少していますが、2021年では回復傾向が見られます。

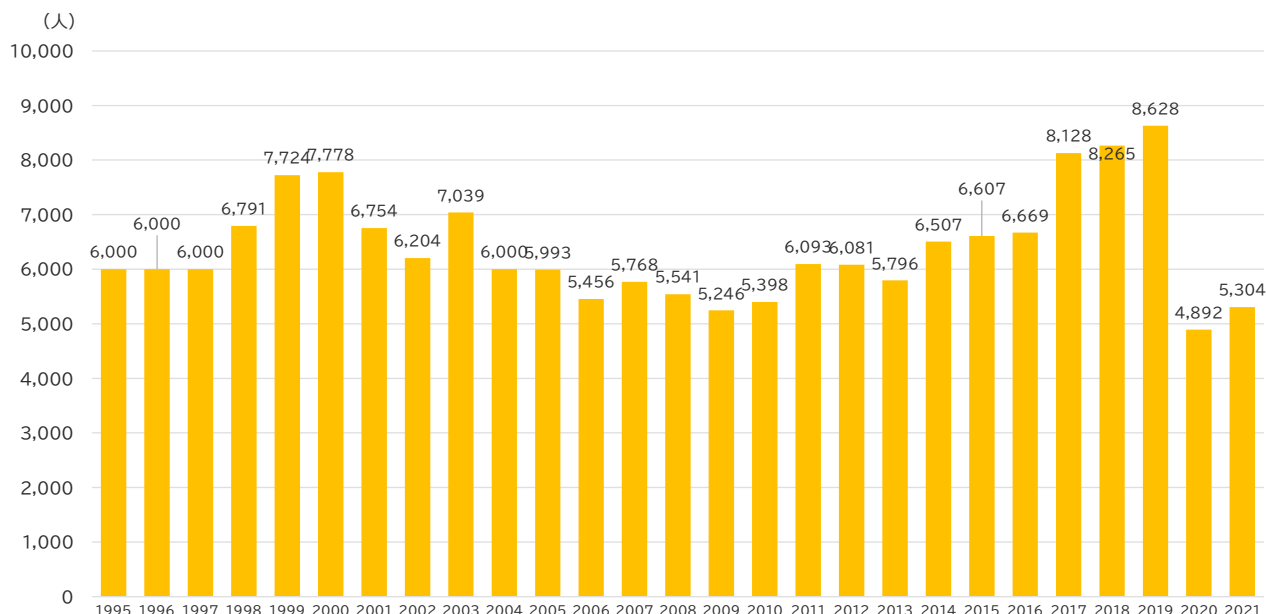
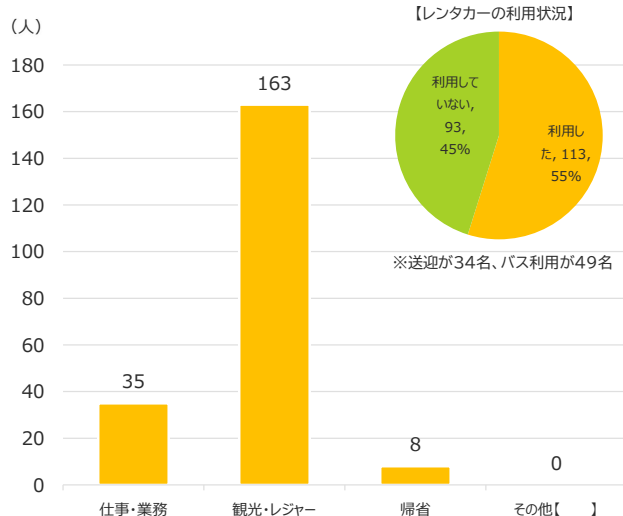


図 1-11 多良間島への入域観光客の推移（出典：沖縄離島関係資料 1995～2021 年）

(2) 目的及び来訪場所

本村への来訪目的として、「観光・レジャー」が最も多く、次いで「仕事・業務」となっています。レンタカー利用は55%と半数が利用、来訪場所は「海岸」、「八重山遠見台」、「海」となっています。

【来訪目的】



【来訪場所】

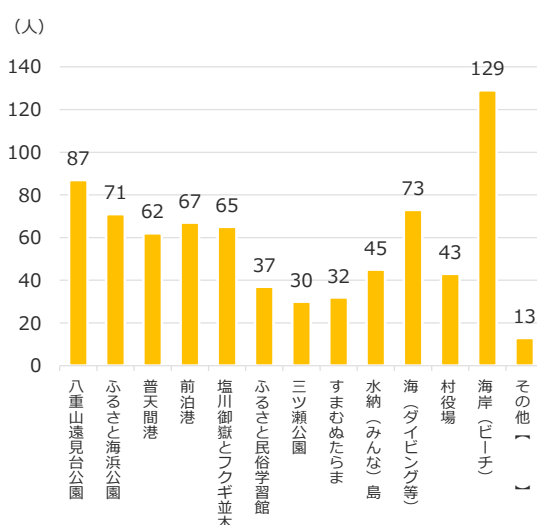


図 1-12 来訪目的、レンタカー利用状況、来訪場所（出典：アンケート調査結果より作成）

1-4-11 多良間村の公共交通体系

本村には多良間空港の他、2つの港があります。

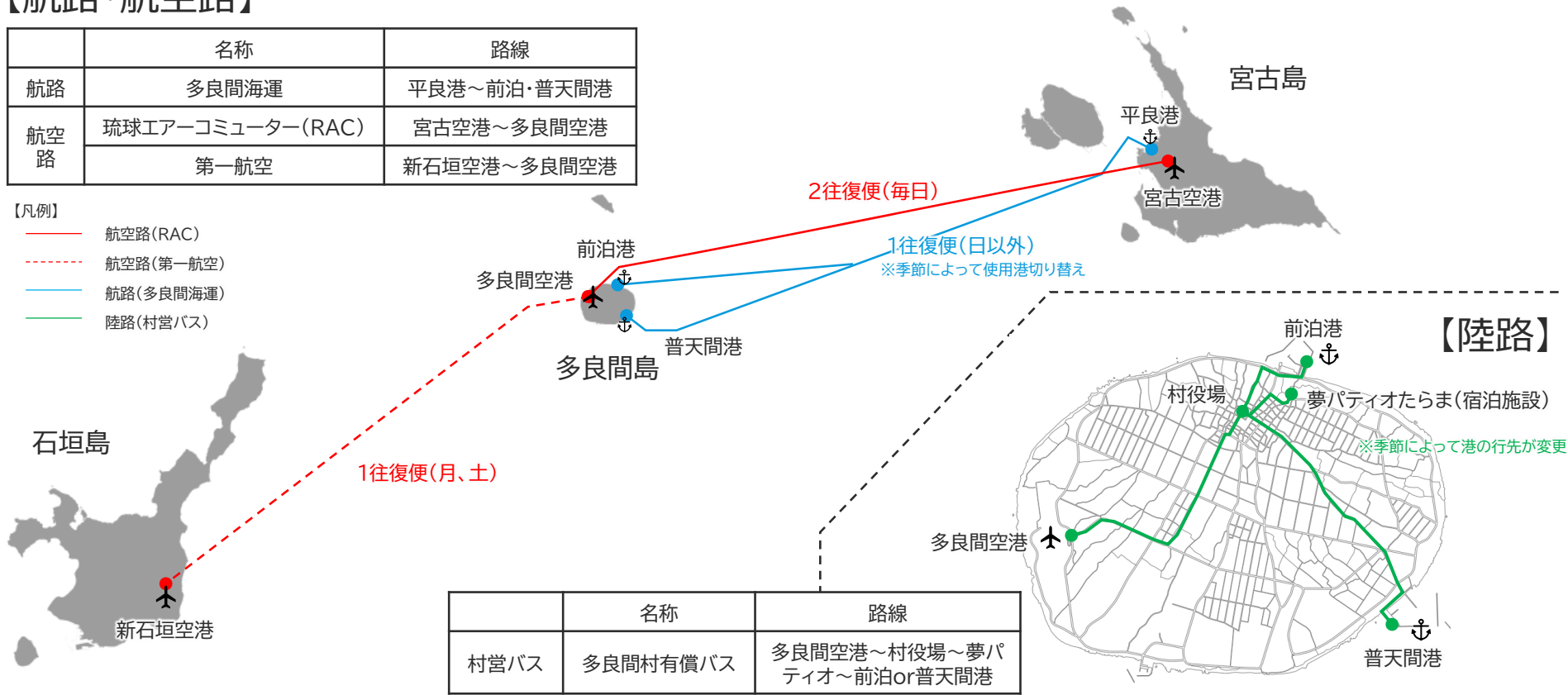
公共交通体系としては、多良間村有償バス（以下、村営バス）、定期航路（多良間海運）、航空路（琉球エアークommューター（RAC）、第一航空）により構成されています。

【航路・航空路】

	名称	路線
航路	多良間海運	平良港～前泊・普天間港
航空路	琉球エアークommューター(RAC)	宮古空港～多良間空港
	第一航空	新石垣空港～多良間空港

【凡例】

- 航空路(RAC)
- - - 航空路(第一航空)
- 航路(多良間海運)
- 陸路(村営バス)



1-4-12 村営バス

本村を運行する村営バスの概要は以下の通りです。

村営バスは島内の移動を支える重要な路線となっていますが、村の財政のみで運行している系統であり、国庫補助対象の手続きは行われていません。

【村営バス】

- 1日2往復便
- 飛行機、フェリーの到着、出発に合わせて運行



有償バス運行時刻表

空港行

片道400円

夢パティオたらま行

片道400円

下り（夢パティオたらま→役場前→空港）					上り（空港→役場前→夢パティオたらま）				
夢パティオたらま	時間	役場前	時間	空港	空港	時間	役場前	時間	夢パティオたらま
9:00	5分	9:05	20分	9:25	10:20	20分	10:40	5分	10:45
15:00	5分	15:05	20分	15:25	16:20	20分	16:50	5分	16:55

港行

片道400円（前泊港は片道200円）

夢パティオたらま行

片道400円（前泊港は片道200円）

下り（夢パティオたらま→役場前→前泊港（普天間港））					上り（前泊港（普天間港）→役場前→夢パティオたらま）				
夢パティオたらま	時間	役場前	時間	前泊港、普天間港	前泊港、普天間港	時間	役場前	時間	夢パティオたらま
12:00	5分	12:05	30分	12:35	11:20	30分	11:50	5分	11:55

* 運行時刻は、飛行機及び船に運行に左右されることがあります。

* 船（フェリーたらまゆうについては、季節によって到着する港が違います。）

例：春～秋（4月～11月までは前泊港、12月～3月までは普天間港）



問合せ先

多良間村役場 総務財政課
0980-79-2011

村営バスの利用者は、コロナ感染症の影響のあった 2021 年が 1,116 人と最も低く、2024 年では約 2.5 倍の 2,806 人にまで回復しています。

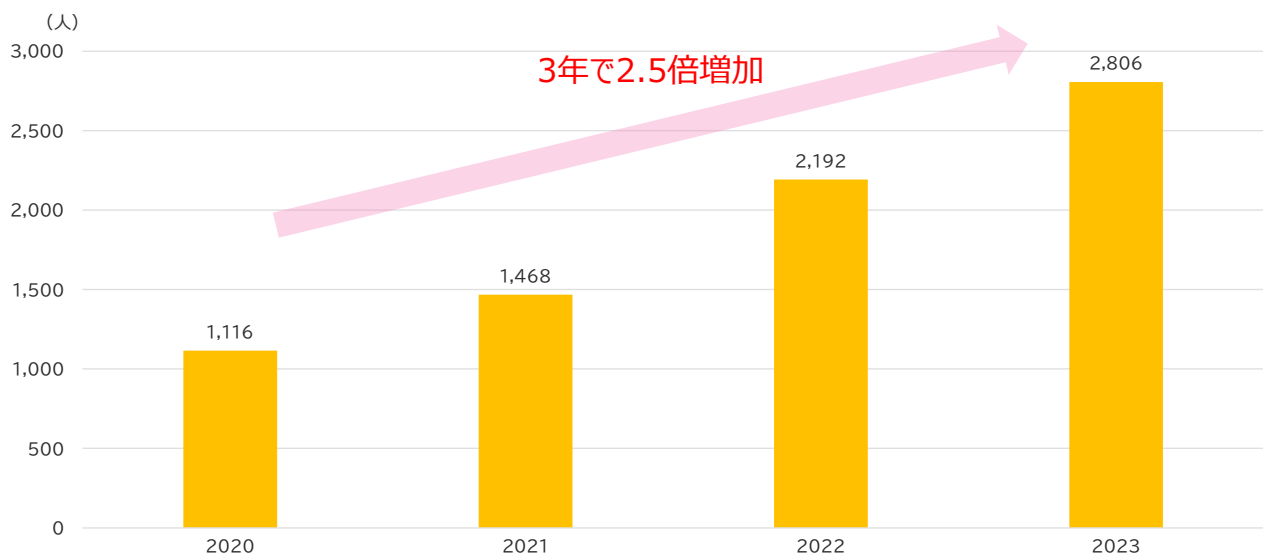


図 1-13 利用者数の推移（出典：多良間村資料より作成）

村営バスの経営状況は、2021 年から 2024 年で約 2.0 倍の売上となっています。

村営バスの運営では、毎年約 200 万円の支出（人件費、車両の維持管理等）が発生しています。令和 5 年度では、その内の約 50%を運送収入、残りを村の財政で賄っている状況です。

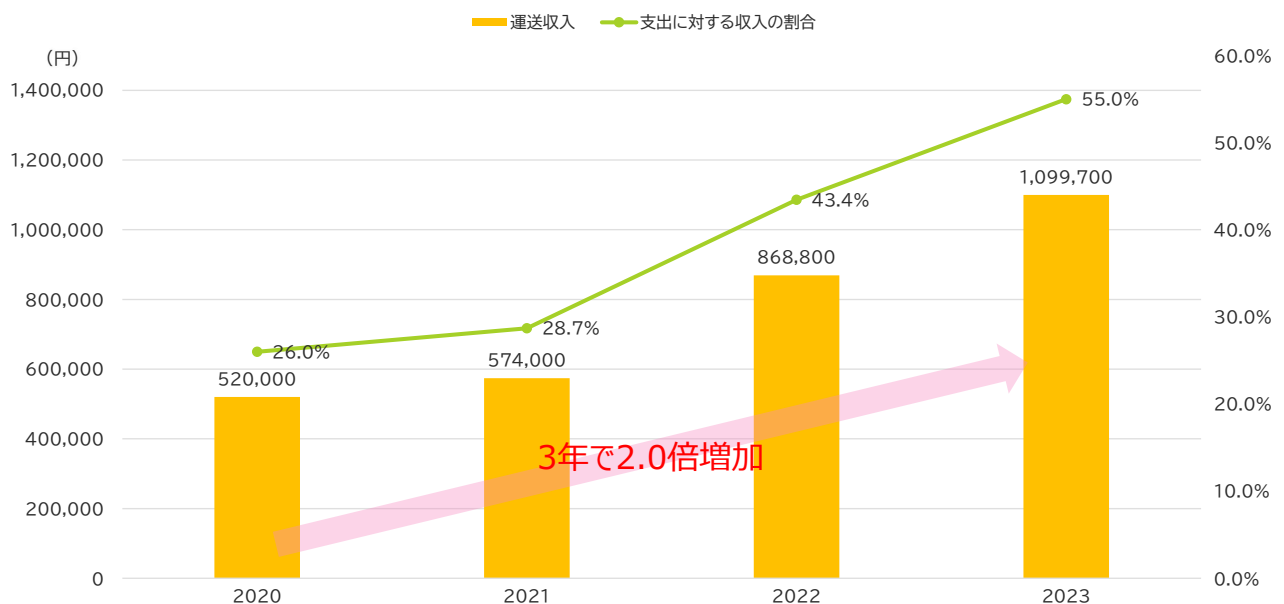


図 1-14 運送収入及び支出に対する収入の割合（多良間村資料より作成）

村営バスは 1 台のみであり、車両として登録されてから 24 年を経過した老朽車両となっています。

運転手の高齢化に伴う担い手不足の他、車両の高齢化も考慮する必要があります。

	登録 年月日	車検日	乗車 定員	長さ	幅	高さ	重量
村営 バス	平成 12 年 11 月	令和 5 年 12 月	26 人	625cm	202cm	258cm	4,530kg



図 1-15 村営バス車両

1-4-13 航路（多良間海運）

本村の海上公共交通としては、宮古島市平良港と多良間村前泊・普天間港を結ぶ航路が運行されています。

事業者名	航行予定航路	船名	船種	旅客定員 (人)	便数（往復/日）		
					平日	土曜日	日曜日
多良間海運	平良港～ 前泊・普天間港	フェリー たらまⅢ	旅客船兼 自動車渡船	150	1	1	0



区分	種類	運賃
大人	片道	2,510円
	往復	4,770円
	障がい者割引	1,260円
子ども	片道	1,260円
	往復	2,390円

※大人運賃 12 歳以上

※子ども運賃 6 歳以上 12 歳未満

※往復割引運賃の有効期限は乗船日を含めて 14 日以内

※団体割引 15 名以上

※障がい者割引は、第 1 種身体障がい者、第 1 種知的障がい者、精神障がい者の方が適用されます。※障がい者 1 名と当社において介護能力があると認めた介護者 1 名は、乗船券の種類・乗船区間・有効期間が同一のものを購入する場合に限って、割引運賃を適用します。

フェリーの利用者は、2012 年から 2019 年にかけては、4,000 人から 6,000 人の間で推移しています。

コロナ後の 2023 年では 5,315 人と増加しており、回復傾向が見られます。

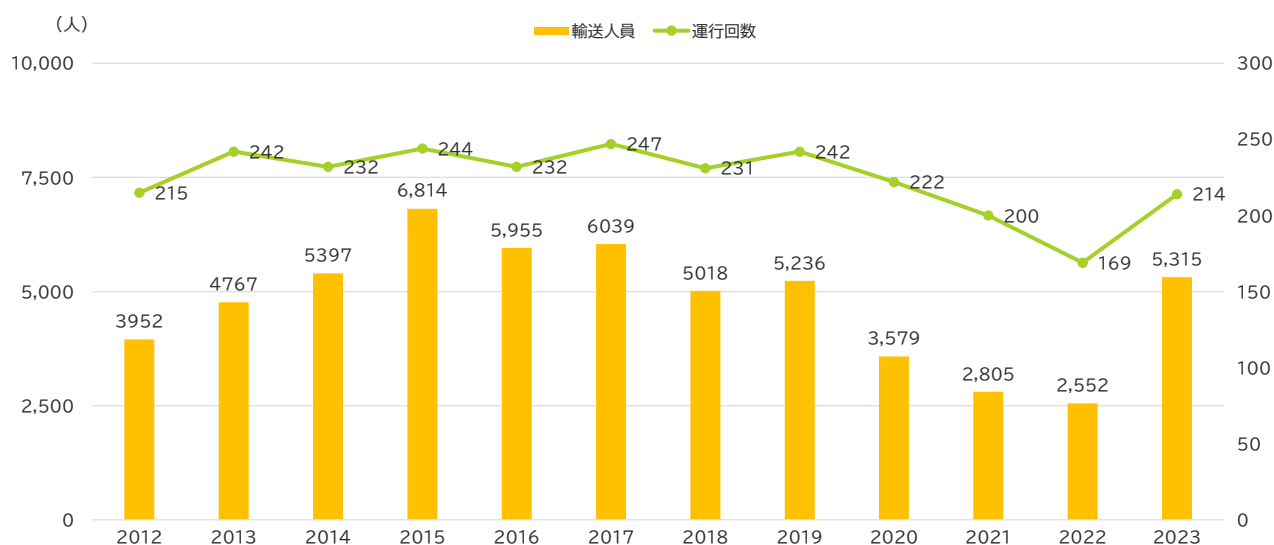


図 1-16 フェリーによる輸送人員の推移（出典：運輸要覧（沖縄総合事務局））

本航路は国庫補助（離島航路運営費等補助）を受けています。

令和 3・4 年度は黒字のため受けていませんが、令和 5 年度では 2020 年の 2 倍以上となっています。新船建造（フェリーたらまⅢは 2023 年 1 月就航）、物価高騰等の影響が想定されます。

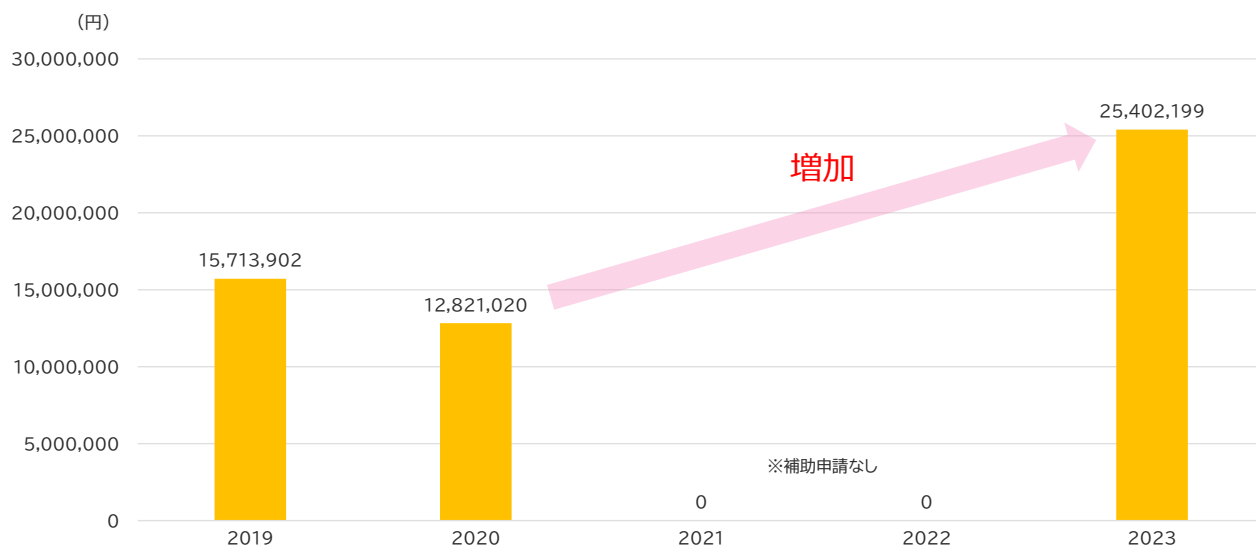


図 1-17 国庫補助の推移（出典：多良間海運提供資料を基に作成）

1-4-14 航空路（RAC、第一航空）

航空路は琉球エアコミューター（RAC）と第一航空により、宮古島～多良間島、石垣島～多良間島を結ぶ便が運航されています。

事業者名	航空路	便数
琉球エアコミューター（RAC）	宮古島市～多良間島	2 往復/日
第一航空	石垣市～多良間島	1 往復/（月、土）

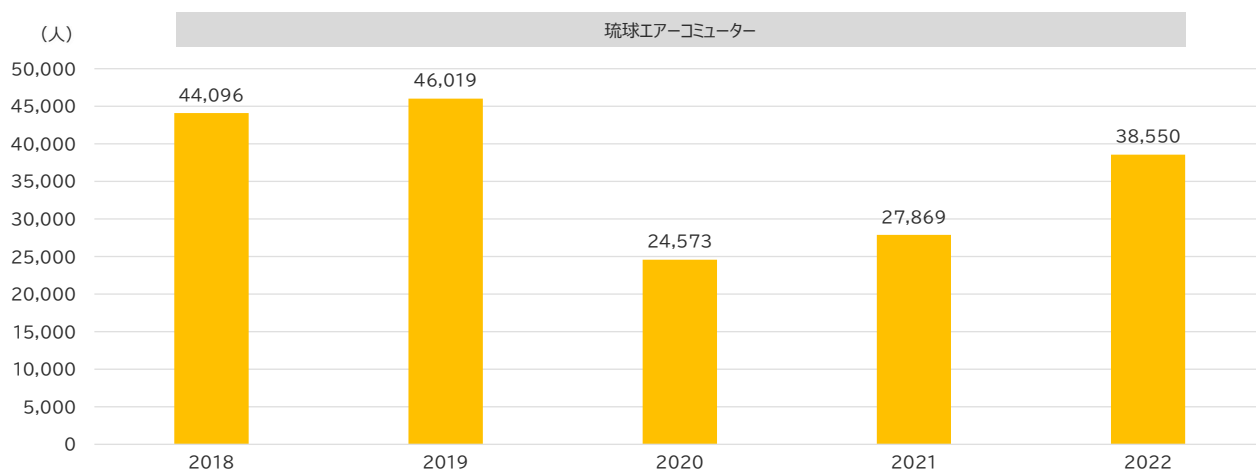


図 1-18 飛行機による輸送人員の推移（出典：沖縄離島関係資料（沖縄県）より作製）
運行費補助金補助事業、離島航空路チャーター運行支援事業補助金より支出しています。

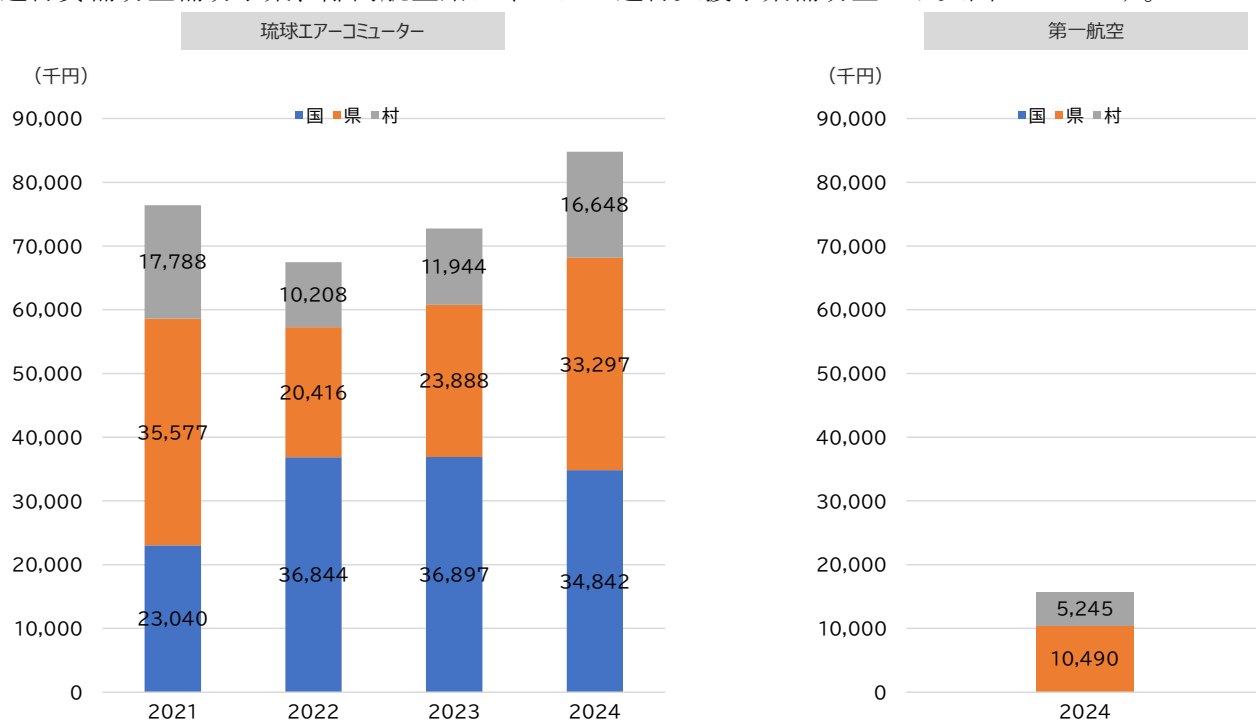


図 1-19 国庫補助の推移（出典：多良間村資料より作成）

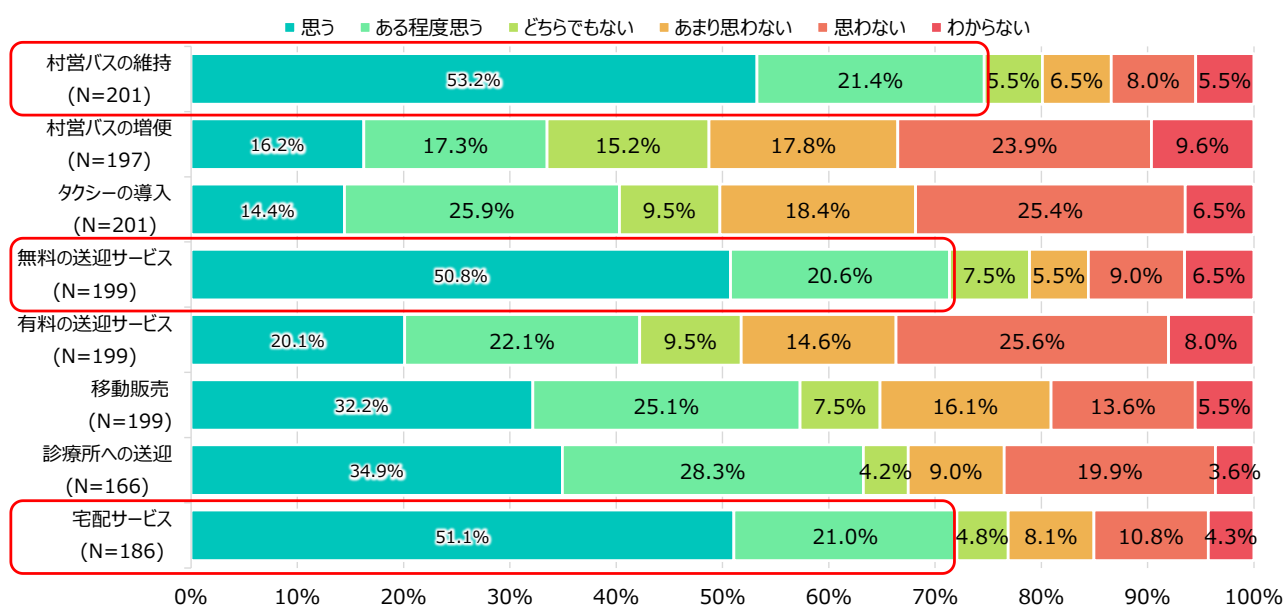
1-5 住民アンケートに見る公共交通への今後の意向

(1) 各取組への意向

移動手段の確保・維持に向け必要な取組を見ると、思う、ある程度思うが多いのは、「村営バスの維持」、「宅配サービス」、「無料の送迎サービス」の順となっている。

世帯の属性別で、「思う」、「ある程度思う」と回答した人の取り組みを見ると、「65歳未満で高齢者を持つ世帯」が特に「村営バスの維持」、「診療所への送迎」、「宅配サービス」の回答割合が高くなっている。

【アンケート質問】：
多良間島に必要なと思う取組について、各項目ごとに、当てはまるものをお選びください。（ひとつだけ）



	村営バスの維持	村営バスの増便	タクシーの導入	無料の送迎サービス	有料の送迎サービス	移動販売	診療所への送迎	宅配サービス (空港・港の荷物を持つてくるサービス)
65歳未満のみの世帯 (N=70)	81.4%	32.9%	37.1%	67.1%	52.9%	58.6%	60.0%	65.7%
65歳未満で高齢者を持つ世帯 (N=28)	92.9%	21.4%	25.0%	75.0%	25.0%	35.7%	64.3%	82.1%
前期高齢者単身世帯 (N=27)	85.2%	14.8%	40.7%	77.8%	40.7%	55.6%	59.3%	55.6%
後期高齢者単身世帯 (N=36)	77.8%	19.4%	30.6%	77.8%	30.6%	38.9%	52.8%	52.8%
高齢者のみ (2人世帯) (N=40)	77.5%	15.0%	30.0%	67.5%	37.5%	55.0%	55.0%	67.5%
高齢者のみ (3人以上世帯) (N=6)	100.0%	50.0%	50.0%	83.3%	66.7%	83.3%	83.3%	100.0%

図 1-20 各取組への意向（出典：アンケート調査結果より作成）

(2) 主な移動手段

一方で、主な移動手段を見ると、「車（自分で運転）」が最も多く、さらに、村営バスに過去1年以内に乘ったことのある人は20%程度となっている。

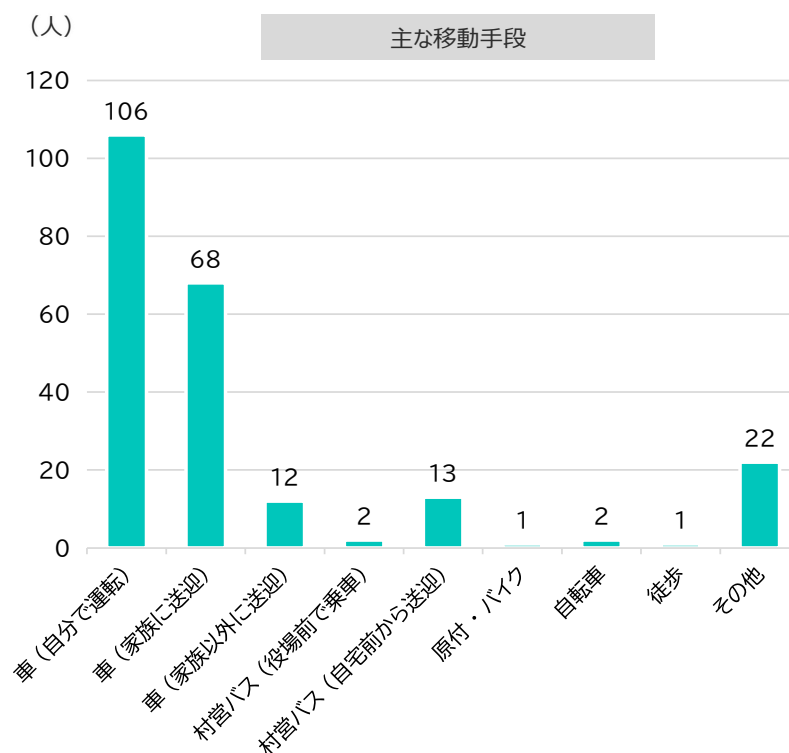


図 1-21 主な移動手段（出典：アンケート調査結果より作成）

(3) 村営バスの利用回数

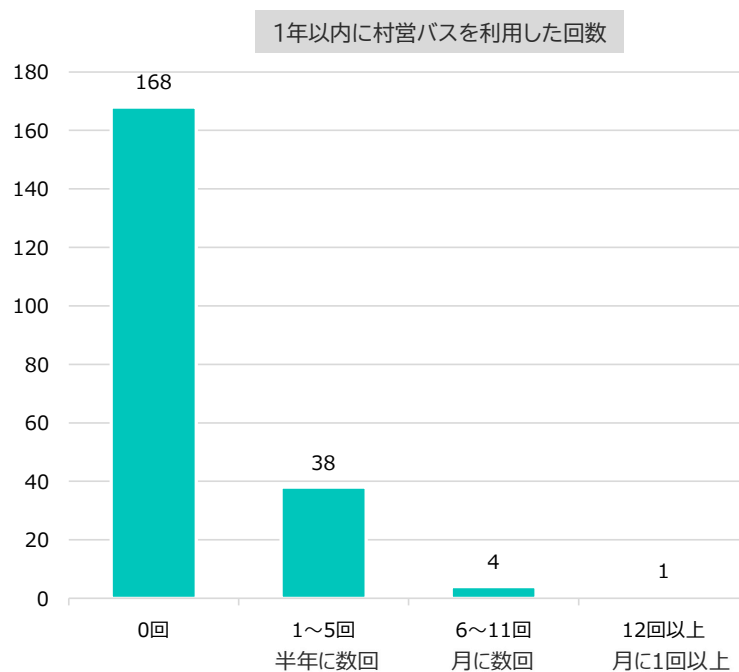


図 1-22 過去1年以内での村営バスの利用回数（出典：アンケート調査結果より作成）

(4) 免許返納の意向

免許返納の意向について、65歳未満世帯では約9割が10～20年後でも運転の意向を示しています。

前期高齢者単身世帯では、約6割が運転意向を示しています。一方で、運転しない意向を示している方も一定数みられるため、運転しない意向を持つ方の移動を支援するための取組が必要です。

【アンケート質問】：
車を運転される方にお聞きます。将来（概ね10～20年後）も車を運転し続けたいと思いますか。

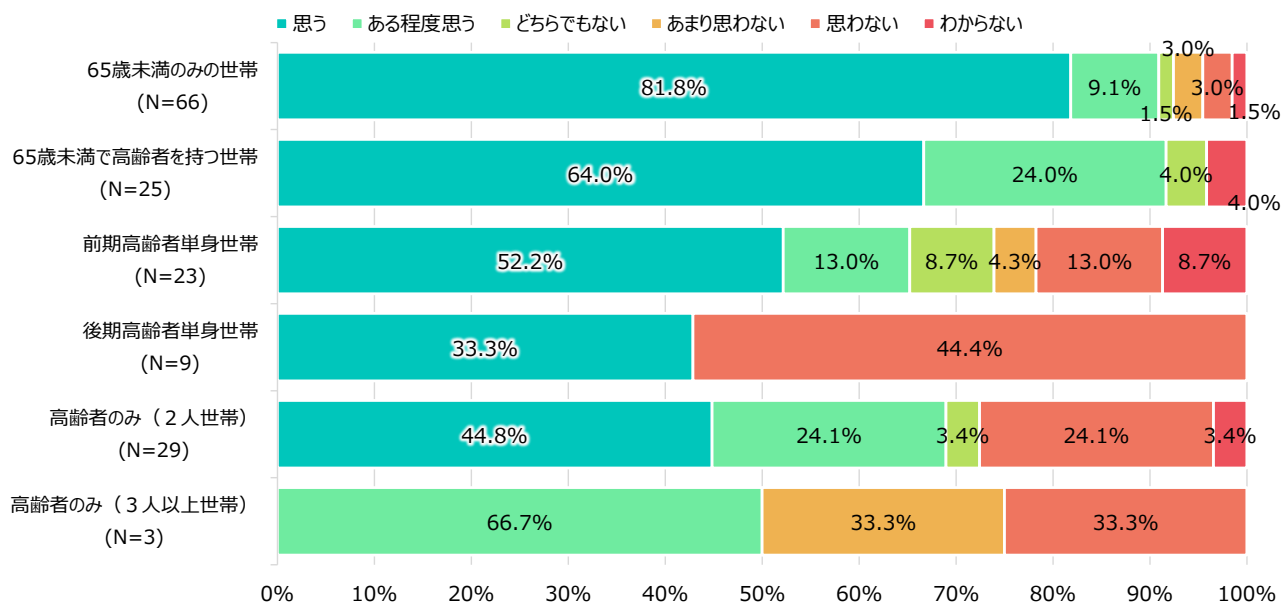


図 1-23 世帯別の免許返納に関する意向（出典：アンケート調査結果より作成）

1-6 公共交通の役割、将来像

「住民、来訪者の輸送」、「移動の統合化」により島内の移動を支え、生産性の向上や、持続可能な生活の実現を目指します。

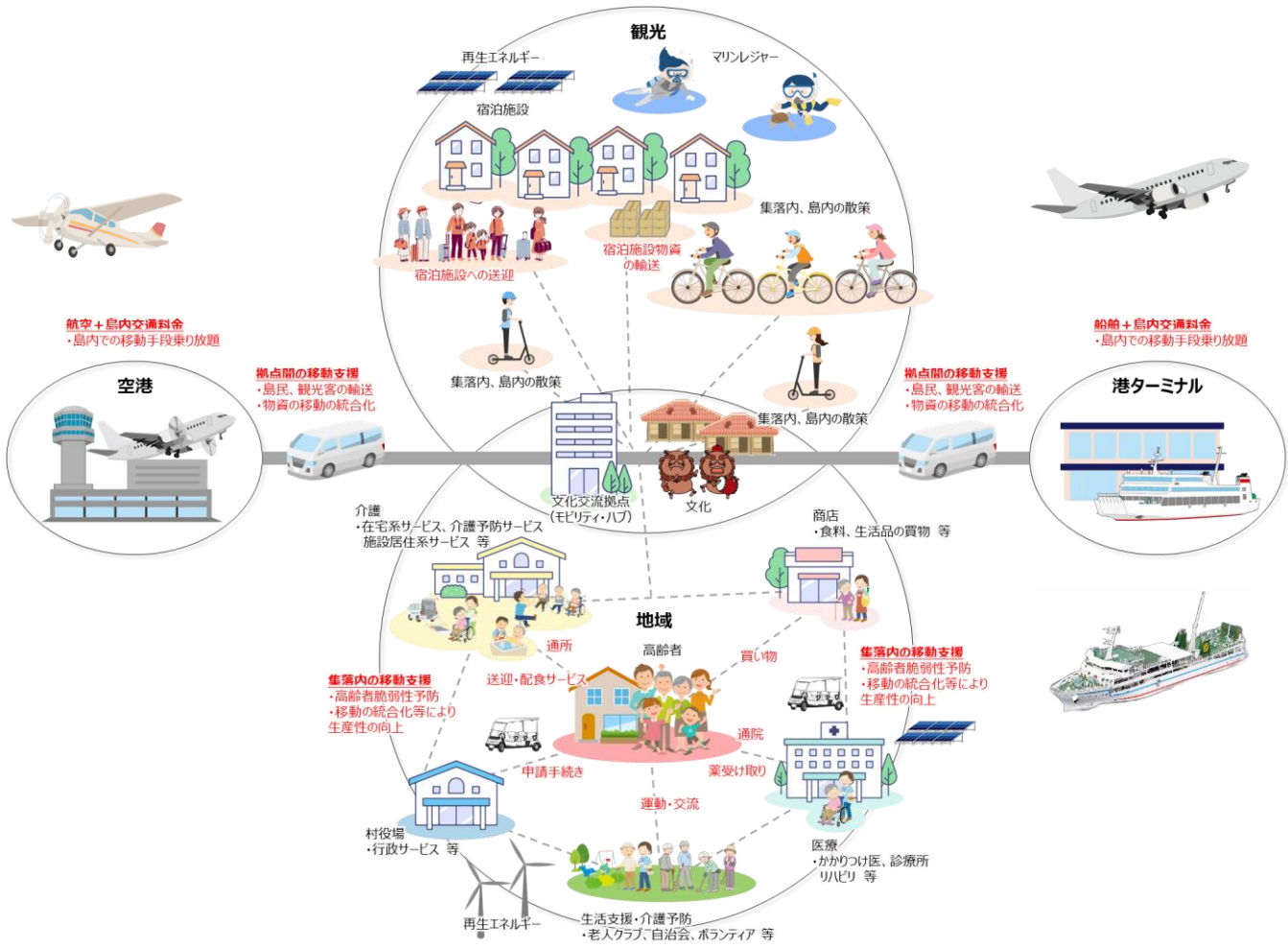


図 1-24 将来像

1-7 取組の方向性

住民の日常生活や、社会生活、都市活動、観光交流に伴う需要を適切に充足し、脱炭素社会に向けた環境負荷軽減を図ります。

多様な主体（福祉、教育等）と共創、地域経営における連携強化等を行いながら、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めます。

全体方針（案）	住み慣れた地域で、できるだけ長く、幸せに生活できる島の実現
基本方針 1	<u>島に安全で安心して暮らせる環境の構築</u> ・ 自家用車を持たなくても自由に行動できる移動支援 ・ 時代や技術の変化に対応した、柔軟性を持った移動支援
基本方針 2	<u>島で持続可能な公共交通等移動支援の構築</u> ・ 島の財政、維持管理を考慮した移動支援 ・ 持続可能なサービスによる移動支援
基本方針 3	<u>社会環境の変化に対応する柔軟な環境の構築</u> ・ 多様な主体（観光、福祉、物流等）との共創による移動支援 ・ 公共交通を利用しやすい環境の構築
基本方針 4	<u>地域で一体となって支える環境の構築</u> ・ 住民が一体となって支えることが出来る、島内の移動支援 ・ 住民の公共交通に対する意識醸成

第2章 計画の区域と期間

2-1 計画の区域と期間

計画期間：令和7年4月～令和12年9月

対象地域：多良間村（※水納島を除く）



図 2-1 計画区域

第3章 計画の目標

3-1 計画の目標

本村における地域公共交通の基本理念や基本方針の実現に向け、以下の計画目標を設定します。

目標		現況値	目標値（R11）
公共交通に関する意識醸成と、地域・行政が連携した利用促進策の展開	村営バス利用者数の維持	2,806 名 (2023 年実績)	3,000 名以上
	村民一人当たりの財政負担額 (赤字÷人口数)	851 円/人 (2023 年実績)	500 円/人
	集落内移動支援利用者数の増加	なし	※今後検討
	フェリー利用者数の増加	5,315 名 (2023 年実績)	5,500 名以上
	飛行機利用者数（RAC）の増加	38,550 名 (2022 年実績)	40,000 名以上
	飛行機利用者数（第一航空）の増加	なし	※今後検討
	公共交通に関する意識醸成の取組数	なし	2 回/年以上
効率性と利便性のバランスに配慮した、持続可能な公共交通ネットワークの形成	予定運行日数通りの運行	365 日 (※台風等の場合は除く)	365 日 (※台風等の場合は除く)
その他			
基本方針に則った本計画記載事業の着実な実施	年次別の事業着手の度合い	—	100%

第4章 事業及びその実施主体

4-1 目標を達成するために行う取組の概要

各取組の実施時期と実施主体は次の通りです。

表 4-1 取組と方針の関係

取組	基本方針との関係			
	方針 ①	方針 ②	方針 ③	方針 ④
①村営バスの維持	★	☆	☆	☆
②自動運転による集落内の移動支援（カート）の実施及び利用促進	★	★	☆	☆
③自動運転による村営バスの移動支援の実施及び利用促進	★	★	☆	☆
④村営バスと集落内移動支援との連携	★	★	☆	☆
⑤バス・カートの持続性を担保するための料金体系の検討	★	★	☆	☆
⑥交通空白地域対策の推進	★	☆	☆	☆
⑦他分野（福祉、医療、物流）と連携した移動サービスの実施			★	☆
⑧自家用有償運行による運送サービス（村営バス、集落内移動支援）の実施	☆	★		
⑨航路・航空路の維持・効率化・利便性向上	☆	★	☆	☆
⑩待合環境の整備			★	☆
⑪運転手の確保			☆	★
⑫公共交通利用促進に向けた情報発信			☆	★
⑬バリアフリーへの対応			★	☆
⑭陸・海・空のアクセスの利便性向上にかかるMaaS等の検討	★		☆	
⑮公共交通に関する意識醸成の取組	☆	☆	☆	★
⑯村内の体制づくり				★

★：強い関係 ☆：補助的な関係

表 4-2 実施予定時期及び実施主体

取組	実施予定時期	実施主体			
		村	県	国	住民
①村営バスの維持	R7～R11	◎	○	○	○
②自動運転による集落内の移動支援（カート）の実施及び利用促進	R7：導入 R8：無人化	◎	◎	○	○
③自動運転による村営バスの移動支援の実施及び利用促進	R7：導入 R9：無人化	◎	◎	○	○
④村営バスと集落内移動支援との連携	R7	◎	◎	○	○
⑤バス・カートの持続性を担保するための料金体系の検討	R7～R11	◎	◎	◎	○
⑥交通空白地域対策の推進	R7～R11	◎	◎	○	○
⑦他分野（福祉、医療、物流）と連携した移動サービスの実施	R7～R11	◎	◎	○	○
⑧自家用有償運行による運送サービス（村営バス、集落内移動支援）の実施	R7～R11	◎	○	○	○
⑨航路・航空路の維持・効率化・利便性向上	R7～R11	◎	◎	◎	○
⑩待合環境の整備	R7～R11	◎	◎	○	○
⑪運転手の確保	R7～R11	◎	○	○	○
⑫公共交通利用促進に向けた情報発信	R7～R11	◎	○	○	◎
⑬バリアフリーへの対応	R7～R11	◎	○	○	○
⑭陸・海・空のアクセスの利便性向上にかかる MaaS 等の検討	R7～R11	◎	◎	○	○
⑮公共交通に関する意識醸成の取組	R7～R11	◎	○	○	◎
⑯村内の体制づくり	R7～R11	◎	○	○	◎

◎：中心的な立場で実施 ○：積極的な協力

4-2 各種取組について

4-2-1 村営バスの維持

村営バスは、村内の拠点と集落間を結ぶ重要な路線として、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」等を活用し、より便利な路線となるよう維持発展を図ります。

路線維持のため、運転手確保に向けて、自家用有償旅客運送の制度を活用し、運転免許証の規制緩和を行います。

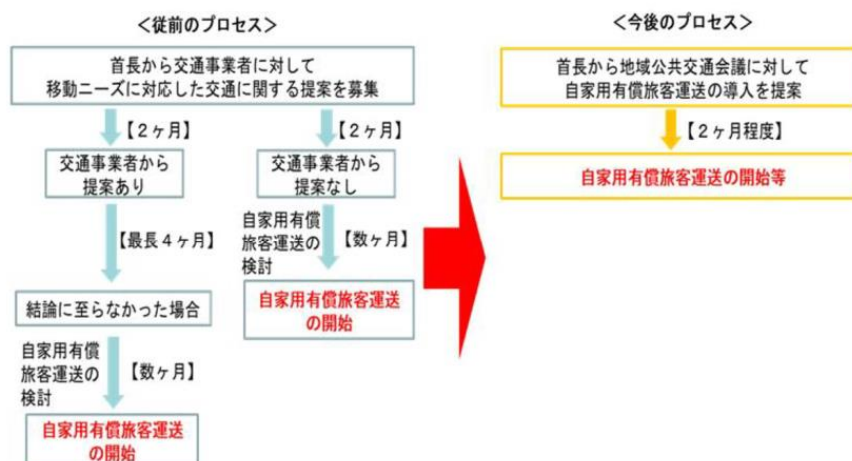
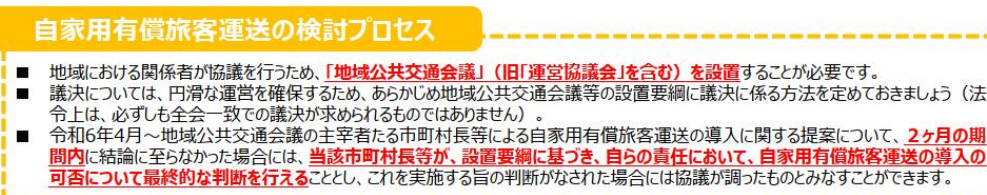
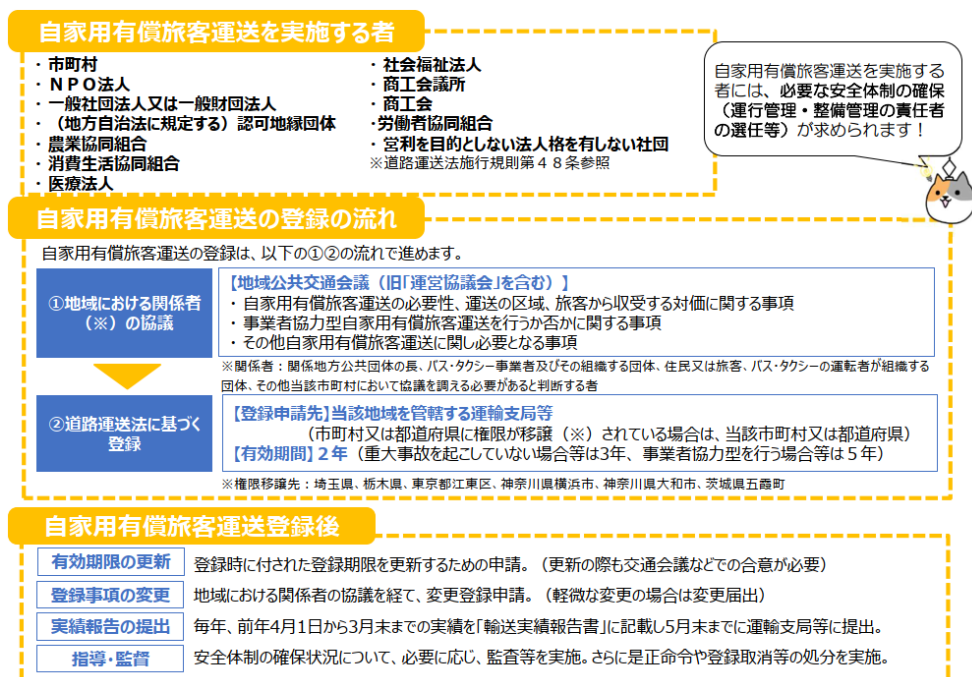


図 4-1 自家用有償制度の活用（出典：国土交通省 HP）

4-2-2 自動運転による集落内の移動支援（カート）の実施及び利用促進

新たなフィーダー路線として、集落内の移動支援に向けて、沖縄県が実施している自動運転導入プロジェクトと連携し、カートによる集落内の移動支援を実施します。

運転手確保に向けて、自家用有償旅客運送の制度を活用し、運転免許証の規制緩和を行います。

■自動運転カートのサービス内容

■自動運転車両カートタイプ

車両台数:1台～

最高速度:10キロ程度(集落内自動運転時)

乗車人員:3名(運転席除く)



避ける機能が無い、止まるだけ！

■サービス内容(案)

走行距離:約3.5km

便数:30分に1本(乗り降り、一時停止の時間含む)

走行ルート:各区公民館や拠点施設近く、停留所17箇所、八の字走行※

走行時間帯:朝8～18時

※一方向or双方向は、多良間島の道路環境を詳細に調査し、離隔距離など役場と相談の上、設定する予定

■協力内容(案)

○ 走行ルート上では、歩行者や一般車両は自動運転車両の走行を優先し、一般車両は駐車をしない。

図 4-2 集落内移動支援（自動運転プロジェクトと連携）

4-2-3 自動運転による村営バスの移動支援の実施及び利用促進

沖縄県が実施している自動運転導入プロジェクトと連携し、村営バスの自動運転化を実施します。

■自動運転バスのサービス内容

■自動運転車両バスタイプ

車両台数:1台

最高速度:40キロ程度(自動運転時)

乗車人員:15~17名(運転席除く)、荷物置きスペース有



避ける機能が無い、止まるだけ！

■サービス内容(案)

走行距離:往復約13.0km

走行ルート・便数・走行時間帯:

現在の村営バスと同じ状態
から始める

空港行						夢バティオたらま行					
下り (夢バティオたらまー集落内ー空港)						上り (空港ー集落内ー夢バティオたらま)					
夢バティオたらま	時間	集落内	時間	空港		空港	時間	集落内	時間	夢バティオたらま	
	9:00	5分	9:05	20分	9:25	10:20	20分	10:40	5分	10:45	
	15:00	5分	15:05	20分	15:25	16:20	20分	16:50	5分	16:55	

港行						夢バティオたらま行					
下り (夢バティオたらまー集落内ー前泊港 (普天間港))						上り (前泊港 (普天間港)ー集落内ー夢バティオたらま)					
夢バティオたらま	時間	集落内	時間	前泊港、普天間港		前泊港、普天間港	時間	集落内	時間	夢バティオたらま	
	12:00	5分	12:05	30分	12:35	11:20	30分	11:50	5分	11:55	

■協力内容(案)

- 走行ルート上では、歩行者や一般車両は自動運転車両の走行を優先し、一般車両は駐停車をしない。

図 4-3 自動運転導入の取組 (自動運転プロジェクトと連携)

4-2-4 村営バスと集落内移動支援との連携

自動運転の導入に伴い、村営バスと集落内移動支援との連携について検討します。

新たな車両が導入された場合、集落内を走行することが難しくなる可能性が有ることから、集落内移動支援との乗り継ぎについて検討します。

③新しいバスは集落内の狭い道路を走れなくなります。

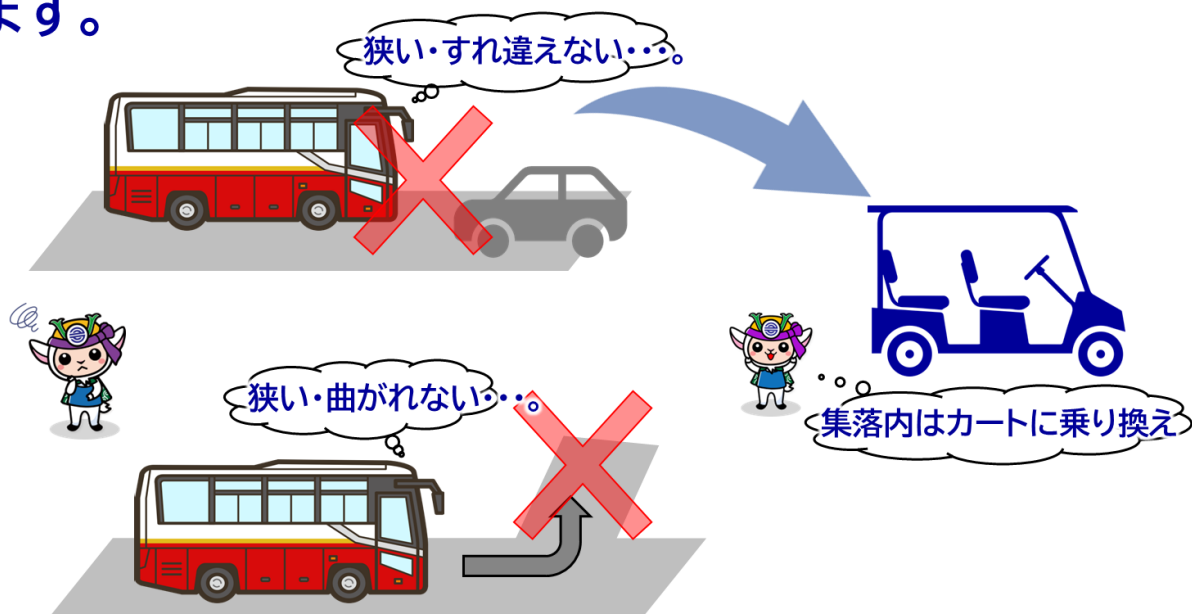


図 4-4 村営バス、集落内移動支援の連携

4-2-5 バス・カートの持続性を担保するための料金体系の検討

村営バス、集落内移動支援（カート）等による輸送サービスの持続性を担保するため、料金体系について検討します。

4-2-6 交通空白地域対策の推進

道路運送法に基づき、路線バス事業を行う場合は、国へ申請したルート以外で料金を収受して運行してはいけないため、空白地域の住民の移動支援が課題でした。

集落内移動支援を中心に、地域ニーズを踏まえながら公共交通空白地対策を推進します。

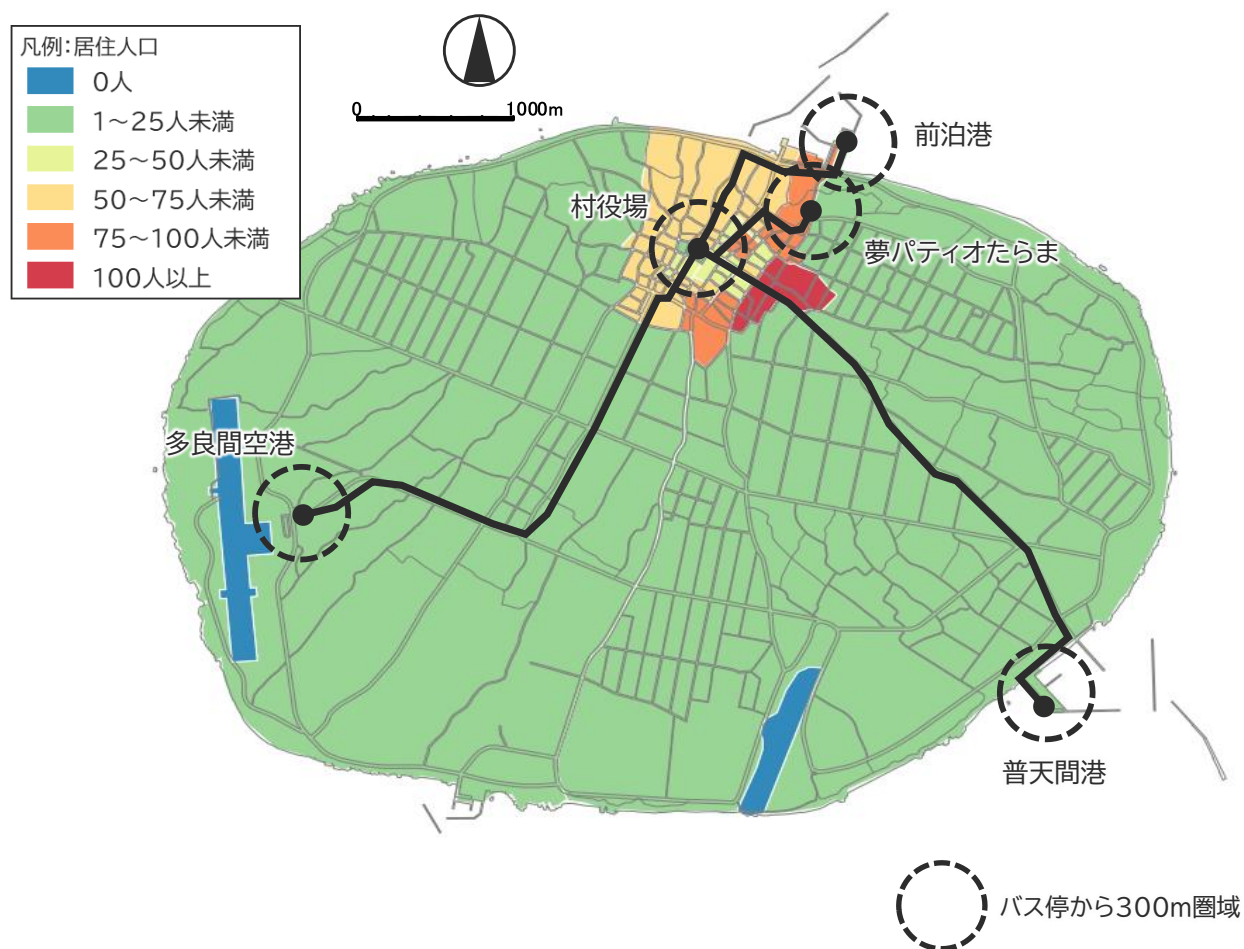


図 4-5 公共交通空白地域

4-2-7 他分野（福祉、医療、物流）と連携した移動サービスの実施

他分野（福祉、医療、物流）と連携した移動サービスを実施を検討します。

他分野と連携することで、職員や住民の送迎・受け取りに関する負担を軽減し、生産性の向上を目指します。



荷物をご自宅まで届けます！（置き配）



図 4-6 取組イメージ

4-2-8 自家用有償運行による運送サービス（村営バス、集落内移動支援）の実施

村営バスは運転手 1 人での運行であり、運転手が不在の日は、村職員の送迎（無償）のみとなります。また、それ以外の移動サービスでは、福祉分野の移動サービス、各種施設・法人が実施する送迎サービス、宅配サービスのみであり、拠点から集落への輸送資源としては容量が不足しています。

これらを踏まえ、村営バス及び集落内移動支援を自家用有償運行としたサービスを目指します。

4-2-9 航路・航空路の維持・効率化・利便性向上

利用者の増加に関する取組を実施します。（例：飛行機、フェリー、バスのダイヤ合わせ等）

多良間海運、琉球エアコミューター、第一航空への支援により、住民や観光客等の貴重な航路・航空路の維持・効率化・利便性向上を目指します。

4-2-10 待合環境の整備

今後導入を予定している集落内移動支援の利用促進を図るため、待合環境（上屋、ベンチ等）の整備を検討します。

4-2-11 運転手の確保

村営バス、集落内移動支援の運転手の確保に向けた取組を実施します。

4-2-12 公共交通利用促進に向けた情報発信

島外への情報発信について、那覇・宮古空港での情報発信、機内での周知、SNS の活用等、効果的な情報発信方法についても検討し、来訪者が公共交通を利用できるよう取組を実施します。

多良間空港、前泊港、普天間港へ情報案内版を設置等、公共交通の情報を分かりやすく発信することを目指します。

4-2-13 バリアフリーへの対応

バリアフリーな環境を拡大することで、多くの人に快適で利用しやすい公共交通となることを目指します。

4-2-14 陸・海・空のアクセスの利便性向上にかかる MaaS 等の検討

村営バス、集落内移動支援、航路、航空路等との連携を高める、MaaS 等の検討を行います。検討にあたっては、「新モビリティサービス事業計画」について検討を行います。

4-2-15 公共交通に関する意識醸成の取組

住民を対象に、公共交通や移動の重要性に関する講演会や、ワークショップ、チラシの配布等、情報共有の機会の創出を行います。

4-2-16 村内の体制づくり

多様な分野との連携が必要であるため、他の取組を踏まえ、効率的な体制づくりの検討を行います。

第5章 計画達成状況の評価

5-1 マネジメント推進体制

本計画のマネジメントは、「多良間村地域公共交通会議」で実施します。年に1回以上の開催を目指します。

5-2 マネジメントの進め方

数値目標の達成状況について「PDCA サイクル」を踏まえ評価を行います。

「PDCA サイクル」では、計画期間全体を対象としたPDCA サイクルと、取組毎のPDCA サイクルを組み合わせます。

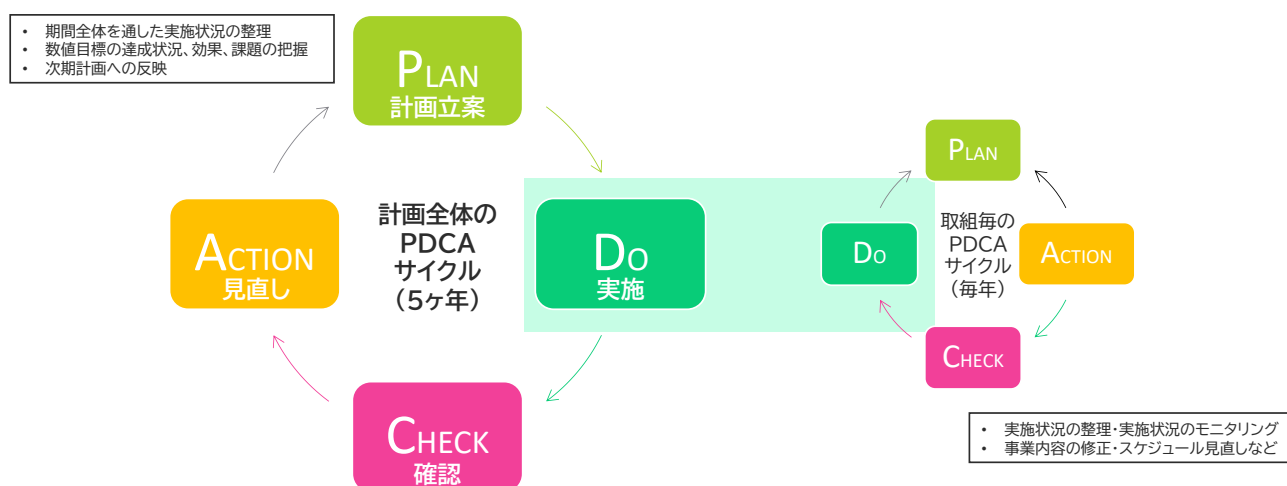


図 5-1 PDCA サイクル

5-3 目標達成に向けたマネジメント

数値目標に対するモニタリングの実施時期は以下の通りとします。

目標		実施 時期	データの入手方法（案）
公共交通に関する意識醸成と、地域・行政が連携した利用促進策の展開	村営バス利用者数の維持	毎年	多良間村による運輸への報告
	村民一人当たりの財政負担額	毎年	多良間村による運輸への報告 住民数（国勢調査、住民基本台帳等）
	集落内移動支援利用者数の増加	毎年	多良間村による運輸への報告
	フェリー利用者数の増加	毎年	多良間村による運輸への報告 多良間海運より入手 運輸要覧（沖縄総合事務局）等
	飛行機利用者数（RAC）の増加	毎年	多良間村による運輸への報告
	飛行機利用者数（第一航空）の増加	毎年	RAC、第一航空より入手 離島関係資料（沖縄県）等
	公共交通に関する意識醸成の取組数	毎年	取組状況の整理
効率性と利便性のバランスに配慮した、持続可能な公共交通ネットワークの形成	予定運行日数通りの運行	毎年	運行日数（※台風等の影響除く）
その他			
基本方針に則った本計画記載事業の着実な実施	年次別の事業着手の度合い	毎年	着手状況の整理