

### 第3節 奄美群島が抱える条件不利性の改善

#### 1 運賃・輸送コストの軽減

群島住民の交通運賃については、平成26年度から奄美群島振興交付金を活用した奄美群島航空・航路運賃軽減事業が実施され、住民負担の軽減が図られているところである。

一方、運賃軽減の拡充について要望等もなされており、今後、国や事業者等と連携の上、検討する必要がある。

また、農林水産物の島外移出に係る海上輸送費等についても、同交付金を活用した奄美群島農林水産物輸送コスト支援事業により輸送コストの軽減を図っている。本事業を活用している地元出荷団体においては、自らが策定する生産振興計画に基づき、生産資材等購入等の生産基盤の強化や市場開拓等の流通の効率化に向けた様々な取組を進めているところであり、農林水産物の生産額や所得の向上を図っている。

一方、奄美群島内においては本事業を活用していない出荷団体等もあることから、事業の利用促進のため、事業の活用方法等の周知を行う必要がある。

また、本事業においては、農林水産物の一次産品の輸送のみを対象としているため、加工品の移出や生産資材等の移入に係る費用については、本土の生産者と比較して不利性を有している。

#### 2 生活又は事業活動に必要な物資の費用負担

##### (1) 物価の軽減

奄美群島においては、生活関連物資の多くを本土からの移入に依存せざるを得ず、海上運賃や荷役料等の輸送費の負担がかかることに加え、市場規模や個々の小売店の経営規模が概して小さいことから流通販売経費が割高になるなどのコス

ト上昇要因を抱えており、物価水準は品目別にバラツキはあるものの本土に比べて高い水準にある。

このため、生活関連物資の価格調査・監視、流通実態調査等を行い、特に本土との価格差の大きい生活関連物資については、関係業界に対して価格差縮小に向けての協力要請を行ってきている。

さらに、消費者と事業者が意見交換を行う離島物価問題懇談会の開催や物価情報の提供を行うなど、生活関連物資の価格の安定や円滑な供給等に努めてきた。

しかし、奄美地域の主な生活関連物資18品目について鹿児島地域との比較で見ると、平成29年7月現在、納豆の価格は本土の1.46倍、キャベツが1.51倍、きゅうりが1.43倍等となっている。また、平成28年度地域差指数は鹿児島地域を100とした場合、奄美地域は総合で115.2となっており、品目ごとでは特に加工食品、飲料が高くなっている。

また、ガソリン価格は、平成29年7月現在で1L当たり10円から35円の補助があるものの、鹿児島地域138円/Lに対し1.12倍の154円/Lと、本土に比べて高く、群島民の生活の負担となっていることから、揮発油税等の軽減等による価格引き下げを図る必要がある。

このように、奄美地域全体の物価は、本土地域と比べ依然として高い水準が続いており、今後とも本土との格差の縮小に努める必要がある。

なお、こうした格差は次に掲げるような要因が絡み合って発生しているものと考えられる。

##### ア 本土からの移入物資への依存

生活関連物資の多くを本土からの移入に依存しているため、輸送に伴う海上運賃や荷役料等の負担がかかること。

##### イ 流通形態による経費の割高

限られた商圈の中で小規模の店舗に

よる多品目少量販売が中心であるため、仕入れ規模が小さく、仕入価格が割高となっていること。

ウ 海上輸送の途絶に伴う一時的な物価上昇

台風等により海上輸送が途絶することがあり、生鮮食品を中心に品不足から一時的に価格の上昇がみられる場合があること。

物価情報（平成29年7月）

単位：円

区 分	鹿児島地域 (A)	奄美地域 (B)	(B)/(A)
家庭用プロパンガス	6,991円	8,205円	1.17
灯 油	1,426円	1,960円	1.37
レギュラーガソリン	138円	154円	1.12
軽 油	116円	139円	1.20
トイレットペーパー	465円	480円	1.03
乾 電 池	378円	470円	1.24
う る ち 米	2,019円	2,314円	1.15
即 席 め ん	158円	163円	1.03
牛 乳	225円	278円	1.24
牛 肉	698円	537円	0.77
豚 肉	259円	269円	1.04
鶏 肉	126円	134円	1.06
鶏 卵	227円	215円	0.95
ま ぐ ろ	402円	402円	1.00
納 豆	85円	124円	1.46
ミネラルウォーター	123円	119円	0.97
キ ャ ベ ツ	134円	202円	1.51
き ゅ う り	415円	592円	1.43

資料：県消費者行政推進室（物価安定対策事業及び離島物価対策事業による調査結果）

（注） 鹿児島地域：鹿児島市，日置市，いちき串木野市，鹿児島郡  
奄美地域：奄美市，大島郡

離島地域別地域差指数（平成28年度）

鹿児島地域＝100

区 分	総 合	石 油 製 品	日用品	穀 類	生 鮮 食 品	加 工 食 品	飲 料
奄美地域	115.2	122.9	105.0	105.9	110.2	146.1	129.0
熊毛地域	109.2	119.6	100.3	108.5	99.6	121.0	146.8
本土地域	97.8	100.4	98.9	99.1	95.0	100.3	101.5

資料：県消費者行政推進室（物価安定対策事業及び離島物価対策事業による調査結果）

(2) 島外車検に伴う車両航送費の負担の軽減

加計呂麻島、請島、与路島については、島内に自動車整備工場がなく、車両を島

外に輸送しなければ車検を受けられない状況になっており、住民にとって島外への車両航送費が大きな負担となっている。

島外車検に伴う車両航送費の負担状況

島内で車検を実施できない離島	車検の実施場所	年間車検台数 (単位:台)		車両航送費 (往復, 単位:円)	
		普通車	軽自動車	普通車	軽自動車
加計呂麻島	奄美大島(奄美市外)	0	263	8,970	5,950
請島	奄美大島(奄美市外)	0	16	18,144	12,960
与路島	奄美大島(奄美市外)	0	22	20,736	15,552

注1 年間車検台数は、H26.4.1時点の車両数に基づき、2年に1回の頻度として試算

注2 車両航送費は、普通車は4m以上5m未満、軽自動車は3m以上4m未満の料金を適用

資料: 県離島振興課

3 交通基盤の整備

(1) 航空交通

ア 空港の整備

奄美群島の空港は、昭和39年から昭和51年にかけて、各島にYS-11型機が就航する空港として相次いで開設された。隔絶性の高い同地域の地理的条件から、航空交通への依存度は高く、また、奄美空港を中心とした群島内の地域航空ネットワークも確立され、群島民の重要な交通手段となっている。

奄美群島内で最初にジェット化を実現したのは徳之島空港であり、昭和55年6月に供用開始され、次いで、群島の中核的役割を果たしている奄美空港が昭和63年7月にジェット化された。また、沖永

良部空港及び与論空港については、YS-11型機の後継機であるDHC-8-400（ダッシュエイト400）型機の対策として、滑走路舗装強化及びエプロン等の整備が平成17年度までに完成した。

今後は、航空機の安全運航の確保及び航空輸送需要に対応した空港施設の更新・改良に努める必要がある。

また、喜界・沖永良部・与論空港については、旅客・貨物制限の解消に努める必要がある。

なお、奄美の世界自然遺産登録を見据え、今後、観光客等の利用増加が見込まれる奄美空港旅客ターミナルの機能強化を図るため、施設の拡張工事が行われている。

空港の現況(平成29年11月現在)

単位:m

空港名	供用開始年月日 ※)	滑走路	エプロン
奄美空港	S63.7.10	2,000×45	7バース(中型ジェット機用-1,小型ジェット機用-2,プロペラ機用-3,大型ヘリ用-1)
喜界空港	S43.5.1	1,200×30	1バース(プロペラ機用)
徳之島空港	S55.6.1	2,000×45	4バース(小型ジェット機用-2,プロペラ機用-2)
沖永良部空港	H17.5.12	1,350×45	3バース(プロペラ機用)
与論空港	S51.5.1	1,200×30	2バース(プロペラ機用)

※) 現滑走路長に対する供用開始年月日

資料: 県港湾空港課

## イ 航空路線の整備

奄美群島と本土を結ぶ路線については、昭和39年7月の奄美・鹿児島線の開設以来、奄美空港と、鹿児島や羽田、大阪(伊丹)、福岡、成田、関西の各空港とを結ぶ路線が開設され、本土との交流や観光客の誘致、貨物物資の輸送に大きな役割を果たしている。

奄美空港と徳之島空港には、76人乗りのジェット機E-170が就航しているほか、各空港には、48人乗りのATR42-600型機や74人乗りのDHC-8-400型機、36人乗りのサブ機等が就航している。

今後とも需要の動向を勘案しながら、県管理空港の着陸料軽減等により、鹿児島、東京、大阪等の各空港との路線の維持・充実を図り、地域経済の発展を図っていく必要がある。

群島間を結ぶ路線については、現在、奄美空港と喜界、徳之島、沖永良部、与論の各空港間及び沖永良部空港と与論空港の間においてサブ機とATR42-600型機が運航されており、各島間の人及び物資を運搬する生活路線並びに観光客等の利用する交通手段として、重要な役割を果たしていることから、今後とも県管理空港の着陸料軽減や運航費補助等により維持・充実を図っていく必要がある。

このほか、奄美空港と那覇空港間には、DHC-8-400型機(50人乗り)が、与論空港と那覇空港間には、DHC-8-300型機(50人乗り)が就航しており、平成30年度には、新たに徳之島・沖永良部・那覇路線が開設される予定である。

航空運賃については、東京や大阪と奄美の間は、他の路線との比較において、普通運賃は必ずしも割高な設定とはなっていない。しかし、沖縄と比較した場合、航空機燃料税の軽減措置に差があること、また、利用者数、使用機材の大きさ、宿泊施設数に大きな差があることなどから、一部の割引運賃を除き、ツアー料金等において、奄美路線が割高となっている。

このため、航空会社においては、平成8年の県管理空港における着陸料の軽減措置拡充を受け、離島住民を対象にした割引運賃制度を設けたほか、本県離島の住民生活や産業振興等に配慮した運賃の設定を行った。また、平成26年度からは「奄美群島振興交付金」を活用した航空運賃の軽減が実施され、住民負担の軽減等が図られているところであり、引き続き群島住民の条件不利性解消の観点から、運賃軽減を継続するとともに、運賃軽減の拡充について検討する。

航空路線の運航状況（平成29年11月現在）

区 分	1日便数	距離(km)	時間(分)	会 社 名	備 考
鹿児島-奄美	14	467	55	日本航空, 日本エアコミューター	エンブラエル170, ATR42-600, DHC8-Q400, サープ
〃 -喜界	4	467	70	日本エアコミューター	ATR42-600, サープ
〃 -徳之島	8	560	65	日本航空, 日本エアコミューター	エンブラエル170, DHC8-Q400
〃 -沖永良部	6	579	90	日本エアコミューター	ATR42-600, DHC8-Q400
〃 -与論	2	627	80	〃	DHC8-Q400
奄美-東京	2	1,436	140	日本航空	ボーイング737-800
〃 -成田	2	1,542	175	バニラエア	エアバスA320
〃 -大阪	2	989	110	〃	ボーイング737-800
〃 -関西	2	946	105	バニラエア	エアバスA320
〃 -福岡	2	672	80	日本航空	エンブラエル170
〃 -喜界	6	81	20	日本エアコミューター	ATR42-600, サープ
〃 -徳之島	4	181	35	〃	サーブ
〃 -沖永良部	1	204	40	〃	〃
〃 -与論	1	256	45	〃	〃
沖永良部-与論	1	100	25	〃	〃
奄美-沖縄	2	390	70	琉球エアコミューター	DHC8-Q400
与論-沖縄	2	231	40	〃	DHC8-Q300

(注) 1 便数は片道を1便とした。

2 上り下りで所要時間の異なる路線については、所要時間の長い方の時間を記載した。  
また、複数の機材が運航されている路線については、主たる機材による所要時間を記載した。

3 季節により変動がある。

資料：県交通政策課

離島航空路線は、離島住民の生活や産業活動にとって極めて重要な交通手段となっているが、一般的に運航距離が短く、需要が少ないため、採算性の面等で大きな課題を抱えている。

このようなことから、離島航空路線に対しては、国と協調して、離島航空路線に係る運航費補助や機体購入費補助等を行うとともに、県管理空港における着陸料の軽減措置等の支援策を講じてきてお

り、引き続き、離島航空路線の維持・充実に努めていく必要がある。

また、国に対しても、運航費や機体購入費に係る財政支援措置の拡充や航空機燃料税をはじめとした公租公課の減免措置の継続拡充など、離島航空路線の安定的な運航を確保するための支援策や本県離島の振興に配慮した制度の維持・充実に努めるよう、引き続き、働きかけていく必要がある。

航空乗降客数の推移

単位：千人，%

区分	乗降客数				伸び率		
	H13年度	H18年度	H23年度	H28年度	H28/H13	H28/H18	H28/H23
奄美	626	598	541	704	112.5	117.7	130.1
喜界	85	78	70	82	96.5	105.1	117.1
徳之島	165	161	150	170	103.0	105.6	113.3
沖永良部	94	90	81	99	105.3	110.0	122.2
与論	73	65	59	86	117.8	132.3	145.8
計	1,043	992	901	1,141	109.4	115.0	126.6

資料：空港管理状況調書（国土交通省航空局）

航空路貨物取扱量の推移

単位：t，%

区分	貨物取扱量				伸び率		
	H13年度	H18年度	H23年度	H28年度	H28/H13	H28/H18	H28/H23
奄美	1,820	1,666	1,472	1,002	55.1	60.1	68.1
喜界	268	218	234	179	66.8	82.1	76.5
徳之島	234	155	219	191	81.6	123.2	87.2
沖永良部	149	91	146	125	83.9	137.4	85.6
与論	75	50	61	49	65.3	98.0	80.3
計	2,546	2,180	2,132	1,546	60.7	70.9	72.5

資料：空港管理状況調書（国土交通省航空局）

各航空路線の利用状況（H28年度）

単位：人，%

区分	利用人員	利用率
鹿児島－奄美	222,768	65.1
〃－喜界	34,871	71.1
〃－徳之島	128,320	59.3
〃－沖永良部	74,138	55.4
〃－与論	32,064	62.5
奄美－羽田	73,360	61.3
〃－成田	117,161	82.8
〃－伊丹	82,284	61.3
〃－関西	1,577	73.0
〃－福岡	37,702	70.2
〃－喜界	43,846	57.6
〃－徳之島	28,971	57.1
〃－沖永良部	8,969	70.6
〃－与論	7,895	65.6
沖永良部－与論	7,557	64.3
奄美－沖縄	17,664	49.7
与論－沖縄	34,512	81.9

資料：航空輸送統計年報（国土交通省総合政策局編）

## (2) 海上交通

### ア 港湾等の整備

奄美群島には、重要港湾1港、地方港湾30港、避難港1港の計32の港湾のほか、第4種漁港5港、第1種漁港30港の計35の漁港があり、このうち漁港においては、第4種漁港3港が本土や群島を結ぶ定期船や物資の輸送及び水産業の基地等として利用されている。

日本復帰後、名瀬港や亀徳港等において、定期船の接岸と大型化への対応に重点を置いて整備を進め、昭和55年度与論港（供利地区）の岸壁完成によって、すべての島に5千トン級の定期船の接岸が可能となり、群島の生活、産業、経済の全般にわたり極めて重要な役割を果たしてきている。

併せて地形的に港湾の適地に恵まれていない奄美大島以外の各島の定期船対策として、季節風に対応するために主要港と補完港を配置し、各々の港湾に岸壁や泊地等を整備して就航率の向上を図ってきた。

しかし、主要な海上輸送を大型定期船やRoRo船（※）が担うようになり、荷役効率化のためにコンテナが多用されているが、季節風への対応等による主要港から補完港への寄港変更に伴い、その度に利用者や荷役機械等の移動にコスト等がかかっている。

このため、各島の主要港における就航率及び港内静穏度の向上のための防波堤等の整備が必要である。また、建設から相当年数を経過し、老朽化が進む港湾施設について、適確な維持管理が求められている。

また、近年、クルーズ船の寄港が増加しており、奄美群島においてもより多くのクルーズ船を受け入れられるように既存施設の有効活用も含めた受入環境の整備が必要である。

※RoRo船：Roll on Roll off 船の略。コンテナ、機械等の貨物をトレーラーやフォークリフトで荷役する船を指す。

港湾一覧表(平成29年4月現在)

島名	港格	港数	港名
奄美大島 (加計呂麻島, 請島, 与路島 を含む)	重要港湾	1	【県管理】 名瀬
	避難港	1	【県管理】 古仁屋
	地方港湾	18	【市町村管理】 知名瀬, 大和港, 湯湾, 名柄, 加計呂麻, 請島, 与路, 篠川, 管鈍, 山間, 戸口, 龍郷, 円, 芦徳, 赤木名, 大笠利, 屋仁, 和野
喜界島	地方港湾	2	【県管理】 湾 【町管理】 喜界島
徳之島	地方港湾	5	【県管理】 亀徳, 平土野 【町管理】 母間, 鹿浦, 面縄
沖永良部島	地方港湾	3	【県管理】 和泊 【町管理】 伊延, 住吉
与論島	地方港湾	2	【県管理】 与論 【町管理】 百合ヶ浜
合計	重要港湾	1	【県管理】 1港
	避難港	1	【県管理】 1港
	地方港湾	30	【県管理】 5港 【市町村管理】 25港
	計	32	【県管理】 7港 【市町村管理】 25港

資料：県港湾空港課

定期船就航の漁港一覧表(平成29年3月現在)

区 分	港 格	港数	港 名
奄美大島	第4種	1	【県管理】古仁屋
喜界島	第4種	1	【県管理】早町
沖永良部島	第4種	1	【県管理】知名
合 計		3	

資料: 県漁港漁場課

## イ 航路の整備

現在、鹿児島～奄美群島～沖縄を結ぶ基幹航路をはじめ、鹿児島～喜界～沖永良部等を結ぶ航路、加計呂麻島、請島、与路島と古仁屋とを結ぶ島間航路等があり、本土及び各島間との交流、日常生活物資及び産業資材の搬入、島内の生産品の搬出等のための大動脈となっている。

鹿児島～奄美群島～沖縄を結ぶ基幹航路については、昭和47年7月以降2社による日発体制が確立し、船舶の高速化とともに車両航送が可能となり、平成20年度以降は、バリアフリーに対応した新船が就航するなど、輸送能力及び利便性、快適性が順次改善されてきている。

また、国庫補助航路である鹿児島～喜界～沖永良部等を結ぶ航路については、国及び県の補助制度を活用して、バリアフリーに対応した旅客船が就航しているほか、運営費補助等が実施されている。

両航路では、「奄美群島振興交付金」を活用した航路運賃の軽減が実施され、平

成26年度から住民負担の軽減が、また平成27年度から交流人口の拡大が図られているところである。引き続き群島住民の条件不利性解消の観点から、運賃軽減の拡充を検討する必要がある。

そのほか、加計呂麻島、請島、与路島と古仁屋とを結ぶ航路については、国及び県又は県単独の補助を受けて、運営費補助等が行われているほか、バリアフリーに対応した町営フェリーや民営の小型定期船が運航されており、通院や買物など日常の住民生活を支える交通手段として重要な役割を果たしているほか、観光客にも利用されている。

航路は、奄美群島の生活や産業活動にとって極めて重要な交通手段となっていることから、引き続き、不採算航路に対する補助を行うなど、国や航路事業者と連携しながら、その維持・充実を図り、運賃軽減を継続するとともに、運賃軽減の拡充を検討する。



船舶乗降人員の推移

単位:千人

区分	S50	S55	S60	H1	H5	H10	H15	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
大島本島	710	418	559	489	557	562	590	567	524	527	490	465	388	388	397
喜界島	45	55	53	56	51	44	34	40	39	37	36	32	33	28	29
徳之島	144	153	139	136	130	117	121	114	111	106	100	107	104	95	99
沖永良部島	97	96	98	107	88	91	90	75	76	76	71	72	79	71	74
与論島	132	167	138	99	78	77	66	52	55	51	49	47	47	47	52
計	1128	889	987	887	904	891	901	848	805	797	746	723	651	629	651

資料: 港湾統計(国土交通省総合政策局)

港湾貨物量の推移

単位:万トン

区分	S50	S55	S60	H1	H5	H10	H15	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
群島全体	110	174	265	250	402	502	444	347	477	333	330	305	292	280	278

資料: 港湾統計(国土交通省総合政策局)

本土との連絡航路(平成29年10月)

項目		航路	鹿兒島～ 奄美群島～ 那覇	鹿兒島～ 喜界～ 沖永良部	鹿兒島～ 十島～ 名瀬
		事業者	民間2社	民間1社	十島村
使 用 船 舶	船種	フェリー	フェリー	フェリー	
	船舶数	4隻	2隻	1隻	
	大きさ	4,945 ～8,083ト	2,551 ～2,942	1,391	
	航海速力	21～22ノット	19.7～20.5	19	
	旅客定員	678～800人	196～243	200	
	車両	乗用車44～76 トラック27～50	乗用車11～24 トラック18	乗用車7 トラック3	
運 航 状 況	運航回数	週7便	週5便	週2便	
	区間	鹿兒島～名瀬	鹿兒島～喜界	鹿兒島～名瀬	
	所要時間	11:00	11:00	16:30	
奄美群島の 寄港地	名瀬・亀徳 和泊・与論	喜界・名瀬・ 古仁屋 平土野・知名	名瀬		
備考		国・県補助	国・県補助		

資料: 県交通政策課

瀬戸内町内航路の運航状況（平成29年10月）

航路		古仁屋～加計呂麻島		古仁屋 ～請島 ～与路島
		古仁屋～加計呂麻島	瀬戸内町	瀬戸内町
区分		民間(1事業者)	瀬戸内町	瀬戸内町
事業者		民間(1事業者)	瀬戸内町	瀬戸内町
航路数		1	1	1
使用船舶	船舶数及び船種	客船	フェリー	客船
	大きさ	5t未満	197t	85t
	旅客定員	18名	140名	60名
	車両積載量	————	乗用車4 ハース2	————
就航回数		週3便	1日7便	1日1便
備考		県単補助	国・県補助	国・県補助

資料：県交通政策課

### (3) 陸上交通

#### ア 道路の整備

##### (ア) 国道・県道の整備

奄美群島の道路網は、鹿児島市を起点とし、種子島、大島本島を経て沖縄に至る国道58号を骨格として、各島内を縦貫・循環する主要地方道7路線、一般県道21路線からなっている。国県道改良率は81.7%であり、本県水準78.9%、全国水準76.7%に比べ上回っている状況にある。

しかし、大島本島の地形は急峻で海岸線が入り組み、隔絶された狭い平野ごとに小集落が点在し、各集落を結ぶ道路は生命線となっており、これまで、緊急性の高い箇所への道路整備を進めてきたが、法面崩壊等による交通途絶が度々発生しており、今後とも道路改良や防災対策を計画的に進める必要がある。

また、橋梁・トンネルなどの道路施設の老朽化と安全性が課題とされており、点検・修繕等を行い、安全で快適な道路空間の確保が必要である。

国道58号線については、奄美大島の骨格道路として、奄美空港や名瀬港、奄美市名瀬及び瀬戸内町古仁屋等とのアクセ

ス改善を更に図るため、今後も引き続き、奄美市名瀬周辺の交通混雑の緩和や、残されたあい路区間の解消を図る整備を鋭意進める必要がある。

主要地方道については、群島全体で7路線あり、平成28年4月現在での改良率は88.4%で、県平均85.3%、全国水準78.8%を上回っている。

しかし、奄美群島内における主要地方道は、各集落間や空港・港湾等とを結ぶ幹線道路の役割を果たしており、更なる整備が必要である。特に、大島本島南部地域においては字図混乱地域が多く残されていることなどから、瀬戸内町の平成28年4月現在での改良率は73.1%で、本県平均と比べると低く、現在、名瀬瀬戸内線の根瀬部国直工区等において整備を進めているが、今後も引き続き整備を進める必要がある。また、県道名瀬瀬戸内線においては、近年の集中豪雨により通行規制が発生していることから国道58号の代替道路としての機能強化を図るためトンネルを含む道路整備を進める必要がある。

さらに、徳之島や沖永良部島において

は、伊仙天城線犬田布工区等の整備を進めているが、各集落間や空港・港湾等へのアクセス改善を更に図るため、今後も引き続き、あい路区間の整備を進める必要がある。

一般県道については、各島のバス路線としての機能確保を図るとともに、域内の生活道路としてあい路区間の解消を図るため、鋭意拡幅等の整備を進めている。

主要地方道及び一般県道については、今後とも島内を循環する道路や、空港・港湾など交通結節点へのアクセス改善により、各島間や本土との近接性の確保に努める。

また、活力ある地域づくり及び国道58号の代替道路の整備や災害時の集落孤立化を防止する道路の整備など、災害に強い道づくりに向けて整備を進める。

これらのことから、地域住民の利便性・安全性・快適性の向上を図るため、自然環境とも調和を図りながら、国道・県道の整備及び老朽化対策を計画的に進める必要がある。

#### (イ) 市町村道の整備

市町村道は、日常生活を支える上で重要な生活路線であり、地域におけるコミュニティ相互を結びつけるものとなっており、これまでも、幹線市町村道を中心に公共公益施設等を結ぶ路線として整備を進めてきた。

この結果、平成28年4月現在、奄美群島の市町村道は、改良率61.8%、舗装率73.0%となっており、県平均の改良率67.8%、舗装率89.4%と比較すると、依然として整備は遅れており、集落間の連絡にも支障をきたしている。

また、橋梁などの道路施設の老朽化が進んでいることから、点検・修繕等を行い、安全で快適な道路空間の確保が必要である。

このため、引き続きあい路区間の解消や、住民の日常生活に不可欠な生活道路等の整備、防災を意識した幹線道路どうしを接続するための道路整備並びに老朽化対策を進める必要がある。

道路の整備状況

単位:%

区 分	奄美群島	本 県	沖 縄 県	全 国	
改良率	国 道	99.0	96.4	98.9	92.6
	主要地方道	88.4	85.3	92.5	78.8
	一般県道	70.0	62.4	89.0	62.8
	県 道 計	79.0	72.6	90.4	69.9
	国 県 道 計	81.7	78.9	93.1	76.7
	市 町 村 道	61.8	67.8	64.1	58.6
	合 計	67.1	71.1	69.7	61.3
舗装率	国 道	100.0	100.0	99.7	99.4
	主要地方道	100.0	100.0	98.6	98.2
	一般県道	100.0	99.9	99.9	95.6
	県 道 計	100.0	99.9	99.4	96.8
	国 県 道 計	100.0	99.9	99.5	97.6
	市 町 村 道	73.0	89.4	84.4	78.7
	合 計	77.4	91.3	87.3	81.6

- (注) 1 沖縄県及び全国は道路統計年報2016(平成27年4月1日現在)の数値である。  
 2 奄美群島及び本県は道路現況調査(平成28年4月1日現在)の数値である。  
 3 国道とは高速自動車道を除く指定区間及び指定区間外の合計で算出。  
 4 改良率は県道以上は車道幅員5.5m以上で算出。  
 5 舗装率は簡易舗装を含む。

資料: 県道路維持課

イ 路線バス

奄美地域における路線バスは、島民とりわけ学生や高齢者等のいわゆる交通弱者にとって、必要不可欠な交通手段となっており、現在7事業者(うち民間6事業者)によって、請島、与路島を除く各島のほぼ全域にわたって運行されている。

しかし、近年、バス事業者各社は、過疎化の進行やモータリゼーションの進展等による利用者の減少などにより、極め

て厳しい経営状況に置かれている。

今後、地元市町村と連携して、バス事業者の生産性向上の取組等を促進するとともに、地域公共交通確保維持改善事業等の活用により、地域間幹線系統や廃止路線代替バスの路線維持を図る必要がある。また、コミュニティバスやデマンド型交通など、各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必要がある。

バス路線の概況

平成28年3月31日現在

島 名	事業者名	系統数
奄美大島	(株)しまバス	49
	(資)瀬戸内タクシー	7
加計呂麻島	加計呂麻バス(有)	8
喜界島	(株)奄美航空	3
徳之島	徳之島総合陸運(株)	4
沖永良部島	沖永良部バス企業団	5
	(有)えらぶ観光タクシー※	2
与論島	南陸運(株)	島内一周線

※ (有)えらぶ観光タクシーは、乗合タクシーとして運行

資料: 九州運輸局鹿児島運輸支局

## 4 防災及び国土保全

### (1) 消防防災の充実

#### ア 消防

奄美群島は急峻な地形等により集落が点在しているが、市街地では人家が密集していることなどから、火災による被害が大きくなっている。

平成24年から平成28年までの過去5年間の火災による被害は、死者24人、り災世帯225世帯、被害額約7億3,153万円となっている。

消防体制については、全市町村で常備化されているが、奄美大島から離れた加計呂麻島、請島、与路島では常備消防による活動が困難であることや、平成22年の奄美豪雨災害時には集落の孤立化が発

生したことなどから、消防団活動の活性化や県消防・防災ヘリコプターと関係機関との相互応援など、消防体制の充実強化を促進する必要がある。

消防施設等については、引き続き消防ポンプ自動車等の消防資機材や消防水利施設等の整備を進めるとともに、災害時における集落の孤立化に備えるため、救助資機材等の一層の整備促進が必要である。

また、救急業務については、大島地域救急業務高度化協議会を設置し、救命率の向上と救急救命士の養成等に努めているが、今後更に医療機関等と連携して救急救命士の資質向上及び処置範囲の拡大に努める必要がある。

過去5年間の火災による被害状況(平成24年～平成28年)

区 分		奄美群島(A)	本土(B)	(A)/(B)	
件	数	334 件	3,466 件	9.64	
被害状況	死 者	24 人	169 人	14.20	
	負 傷 者	28 人	436 人	6.42	
	り災世帯	全 損	99 世帯	652 世帯	15.18
		半 損	8 世帯	73 世帯	10.96
		小 損	118 世帯	1,053 世帯	11.21
		計	225 世帯	1,778 世帯	12.65
	損見積額	建 物 火 災	668,759 千円	6,458,675 千円	10.35
林 野 そ の 他		62,769 千円	436,064 千円	14.39	
計		731,528 千円	6,894,739 千円	10.61	
人 口 (平成27年国調)		110,147 人	1,648,177 人	6.68	
人口1万人当たり損害見積額(年間)		4,085 円	2,158 円	189.36	
人口1万人当たり火災発生率(年間)		6.06	4.21	143.94	

資料: 県消防保安課

消防組合の構成市町村

消防組合名	発足年月	構成市町村
大島地区消防組合	平成元年4月	奄美市, 大和村, 宇検村, 瀬戸内町, 龍郷町, 喜界町
徳之島地区消防組合	昭和59年4月	徳之島町, 天城町, 伊仙町
沖永良部与論地区広域事務組合	昭和58年4月	和泊町, 知名町, 与論町

資料: 県消防保安課

## イ 防災

奄美群島は台風の常襲地帯に位置し、毎年のように来襲する台風は、住宅や公共土木施設、農作物等に大きな影響を与えている。

また、奄美大島近海においては地震活動が活発で、県が行った地震被害予測調査においても、明治44年に同海域で発生したマグニチュード8クラスの地震が起きた場合、甚大な人的・物的被害が出る事が予想されている。

平成24年から平成28年までの5年間の自然災害による被害額は、約100億円で、人口1人当たりの被害額は、県平均の約1.3倍に当たる9.3万円となっている。

このような自然災害等に備えるため、県防災行政情報ネットワークシステム、震度情報ネットワークシステム及びヘリコプターテレビ電送システム等の防災情報システムを整備し、災害等の迅速な情報収集・伝達に努めているほか、平成22年10月の奄美豪雨災害で課題となった通信網の途絶、避難行動要支援者の避難、孤立化等について、「奄美大島情報通信体制検証委員会」の検証結果を踏まえ、災

害に強い情報通信体制の整備や防災関連施設の機能を強化する必要がある。

市町村の防災行政無線については、平成29年3月末現在、12市町村中11市町村で整備され、8町村で全世界帯に戸別受信機が設置されている。

今後は、既設市町村の更新整備を含めた無線システムの高度化やデジタル化を進めるとともに、緊急時における災害情報の収集・連絡に携帯電話が有効であることから、民間の携帯無線基地局の設置による不感地帯の解消を進める必要がある。

また、奄美群島住民の生命・安全確保と避難時の良好な生活環境の確保を図るため、避難施設の機能強化や市町村防災行政無線等の通信設備の拡充等に加え、地震津波の観測・研究体制の強化、自主防災組織の育成等に努めるなど、ハード・ソフト両面から防災対策を充実・強化していく必要がある。

なお、奄美豪雨災害の際に情報収集・伝達において果たした役割が大きかったコミュニティ放送についても活用を検討する。

台風接近回数（300km以内）

期 間	奄美地域（A）	九州南部（B）	A／B
S26年～H13年	199	191	1.04
H14年～H18年	25	22	1.14
H19年～H23年	14	12	1.17
H24年～H28年	27	20	1.35
合 計	238	225	1.06

資料：気象庁ホームページ(気象統計情報>台風の統計>台風の接近数)

過去5年間の台風・大雨等被害状況（平成24年～平成28年）

単位：千円，人，%

区 分		奄美群島（A）	本県（B）	A/B
人的被害	死 者	1	2	50.0
	負 傷 者	重 傷	17	23.5
		軽 傷	16	58
被害総額	農 林 水 産 施 設	1,752,222	28,726,888	6.1
	公 共 土 木 施 設	2,970,426	26,756,091	11.1
	農 作 物	3,803,170	45,338,643	8.4
	そ の 他	1,518,887	12,517,416	12.1
	計	10,044,705	113,339,038	8.9
被害額一人当たり	農 林 水 産 施 設	16	17	94.1
	公 共 土 木 施 設	27	16	168.8
	農 作 物	35	28	125.0
	そ の 他	14	8	175.0
	計	92	69	133.3
平成27年国勢調査人口		110,147	1,648,177	6.7

資料：災害の記録，奄美群島の概況

## (2) 治山対策の推進

### ア 山地治山

奄美群島は，台風の常襲に加え，梅雨時期の集中豪雨，冬季の季節風など厳しい自然条件下にあり，自然災害の発生しやすい状況に置かれている。

このため，これまでも復旧治山事業や予防治山事業等の山地治山事業を積極的に推進し，荒廃山地の早期復旧と山地災害の未然防止に努めてきた。

しかし，山地災害危険地区395箇所のうち着手済は181箇所，着手率45.8%と県平均59.5%を大きく下回っている。

今後は，自然環境及び生態系等にも配慮しながら，未着手箇所の早急な整備や既存施設の老朽化対策を推進する必要がある。

また，治山施設の整備等に加え，危険地区の地元住民への周知など，ハード・ソフトが連係した防災対策を推進する必要がある。

### イ 海岸防災林の造成

奄美群島は，毎年，海岸地帯の人家を

はじめ農地や公共施設等が台風の来襲，冬季の季節風に伴う高潮や潮風等により多大の被害を受けており，そのため，海岸防災林のもつ役割がますます重要となっている。一方，一部の海岸防災林では，林帯幅が狭小であることや台風等による植栽木の枯損などから，その効果を十分に発揮できない箇所も見受けられる。

これまで，地元住民の要望を踏まえ，年次的に海岸防災林の造成等に努めてきたが，今後も，自然環境及び生態系等にも配慮して，計画的かつ効果的な海岸防災林造成事業を推進するとともに，既存施設の老朽化対策を推進する必要がある。

### ウ 保安林の整備

保安林は，自然災害を防止するとともに，飲料水や農業用水等の水資源を確保するなど，地元住民の生活に極めて重要な役割を果たしている。

このため，これらの役割が期待される森林を積極的に保安林に指定し，その保全と適切な森林施業を推進する必要がある。

また、度重なる台風の来襲や冬季の季節風など厳しい自然条件の下で、保安林機能の低下した森林があることから、荒廃の著しい保安林について保安林改良事業や保育事業を重点的に実施することに

より、その機能強化に努めてきている。今後とも、自然環境及び生態系等にも配慮して、計画的かつ効果的な保安林の整備を推進する必要がある。

山地災害危険地区状況(平成28年度末現在)

単位:箇所

区分	大島本島	喜界島	徳之島	沖永良部島	与論島	計
着手済	153	6	19	3	0	181
未着手	176	15	9	10	4	214
計	329	21	28	13	4	395

単位:箇所, %

区分	箇所数	着手数	着手率	着手率 (本県)
山地崩壊	174	88	50.6	60.3
地すべり	1	0	0.0	22.2
土砂流出	220	93	42.3	57.7
計	395	181	45.8	59.5

資料: 県森づくり推進課

民有林の保安林現況(平成28年度末現在)

単位:ha, %

区分	総数	水源かん養	潮害防備	飛砂防備	防風	その他	保安林率
奄美群島	10,188	9,233	210	85	99	561	13.9
本県	62,260	48,173	675	602	634	12,177	14.3

注) 四捨五入の関係で総数と内訳は一致しない場合もある。

資料: 県森づくり推進課

### (3) 治水対策の推進

#### ア 河川

奄美群島の二級河川は、51河川、総延長142kmで、そのほとんどが流路延長の短い急流河川となっている。河川流域には、リュウキュウアユ等の絶滅危惧種など、南西諸島特有の動植物が多く生息していることから、河川の改修や維持管理に当たっては、奄美の美しい自然環境及び生態系等に配慮した多自然川づくりを推進する必要がある。

また、平成22、23年度の豪雨により島内全域で浸水被害が発生したことから、人的被害や甚大な家屋浸水被害が発生した河川について、計画的に整備を推進する必要がある。

準用河川についても、引き続き整備を促進する必要がある。

今後、建設から相当年数を経過し、老朽化が進む既存防災施設等について、適確な維持管理に向けた取組を行う必要がある。



河川整備状況（平成29年3月31日現在）

単位：km，%

区分	水系名	河川数	延長	要改修延長A	改修済		備考	
					延長B	率B/A		
奄美群島	大島本島	28	33	89.8	78.4	42.0	53.6%	県管理河川（2級）
	徳之島	14	15	43.7	26.0	15.0	57.7%	
	沖永良部島	3	3	8.7	7.9	5.9	74.7%	
	計	43	51	142.2	112.3	62.9	56.0%	
本 県		160	310	1,780.4	1,336.7	617.3	46.2%	

（注）改修済とは、一定計画に基づき施設の完備しているものである。

資料：県河川課

イ 通常砂防

大島本島及び徳之島の地形は、山地が非常に急峻な上、河川は急流で、かつ、流路延長が短く、深い溪流となっており、谷の出口の狭あいな土地に集落が形成されている。

地質は、主として中・古生代に属する砂岩、頁岩、粘板岩等からなっており、いずれも深層風化が著しいため小降雨によっても土石流の発生の恐れのある溪流が多く、毎年のように来襲する台風に加え近海の活発な地震活動ともあいまって、狭あい地の集落は、常に土砂災害の危険にさらされている。

また、土砂災害による犠牲者に占める高齢者等の割合も非常に高いことから、氾濫予想区域内に要配慮者利用施設（※）を含む土石流危険溪流を、重点的かつ短期に整備することが重要である。

しかし、奄美群島の土石流危険溪流312溪流のうち、現在100溪流が概成している

にすぎず、整備率は32.1%と低くなっている。

特に、平成22年、23年の奄美豪雨災害をはじめとした近年の豪雨災害に見られるように、土砂災害においては、人命や財産が多大な被害を被っていることから、今後とも土砂災害防止を図るため、未整備箇所について、奄美独特の美しい自然環境や生態系等にも配慮しながら砂防事業を推進する必要がある。また、土砂災害防止法に基づく警戒避難体制の整備等のソフト対策を推進する必要がある。

さらに、今後、建設から相当年数を経過し、老朽化が進む既存防災施設等について、適確な維持管理に向けた取組を行う必要がある。

**※要配慮者利用施設：**社会福祉施設、学校、医療施設その他の主として防災上の配慮を要する者が利用する施設

砂防指定地及び土石流危険溪流整備状況（平成29年3月末現在）

区分	砂防指定地	土石流危険溪流（A）	整備済溪流数（B）	整備率（%）（B）/（A）	
奄美群島	大島本島	179	292	88	30.1
	徳之島	47	20	12	60.0
	計	226	312	100	32.1
本 県	2,356	2,160	733	33.9	

資料：県砂防課

## ウ 地すべり対策

奄美群島の地すべり地帯は、中・古生代に属する砂岩、頁岩、チャートなど堆積岩で構成されており、地山の亀裂及び斜面の滑落段差等の地すべり現象がみられ、ひとたび大規模な地すべりが発生すれば、人家、公共施設、耕地等の被災や、また、多量の土砂が河川に流出した場合は、下流集落において甚大な被害を及ぼすことが懸念される。しかし、奄美の地形、地質上の特性から、対策工事の調査・検討に相当の時間を要するため、地すべり危険箇所18箇所のうち現在5箇所が概成しているにすぎず、整備率は27.8%と低くなっている。

特に、平成22年の奄美豪雨災害をはじめとした近年の豪雨災害に見られるように、地すべり災害においては、人命や財産が多大な被害を被っていることから、今後とも未整備区域については、土砂災害防止を図るため、地すべり対策事業を推進するとともに、自然環境や生態系等にも配慮した整備を行っていく必要がある。また、土砂災害防止法に基づく警戒避難体制の整備等のソフト対策を推進する必要がある。

さらに、今後、建設から相当年数を経過し、老朽化が進む既存防災施設等について、適確な維持管理に向けた取組を行う必要がある。

地すべり防止区域及び地すべり危険箇所整備状況（平成29年3月末現在）

区 分		地すべり防止区域	地すべり危険箇所 (A)	整備済箇所数 (B)	整備率 (%) (B) / (A)
奄美群島	大島本島	7	16	3	18.8
	徳之島	3	2	2	100.0
	計	10	18	5	27.8
本 県		45	85	24	28.2

資料：県砂防課

## エ 急傾斜地崩壊対策

奄美群島の地質は、主として中・古生層からなる急峻な山稜性の地形を有し、気候は、亜熱帯海洋性に属し降雨量が多く、台風常襲地帯でもある。

群島住民の生活拠点は、山裾に集中しており、これらの地形、地質、気象条件から土砂災害が起りやすく、その生活は土砂災害の危険にさらされていることから、がけ崩れ対策は緊急の課題となっているが、急傾斜地崩壊危険箇所要施工288箇所のうち117箇所が概成しているにすぎず、整備率は40.6%と低くなっている。

特に、平成22年の奄美豪雨災害をはじめ

めとした近年の豪雨災害に見られるように、がけ崩れ災害においては、人命や財産が多大な被害を被っていることから、今後とも、土砂災害防止を図るため自然環境や生態系等にも配慮しながら、要配慮者利用施設や避難関連施設を保全するための施設整備に重点を置いた急傾斜地崩壊対策事業を推進する必要がある。また、土砂災害防止法に基づく警戒避難体制の整備等のソフト対策を推進する必要がある。

さらに、今後、建設から相当年数を経過し、老朽化が進む既存防災施設等について、適確な維持管理に向けた取組を行う必要がある。

急傾斜地崩壊危険区域及び急傾斜地崩壊危険箇所整備状況（平成29年3月末現在）

区 分		急傾斜地崩壊 危険区域	要施工箇所 (A)	整備済箇所数 (B)	整備率 (%) (B) / (A)
奄美群島	大島本島	123	238	92	38.7
	徳之島	21	44	24	54.5
	喜界島	0	2	0	0.0
	沖永良部島	0	4	1	25.0
	計	144	288	117	40.6
本 県		1,142	2,707	1,013	37.4

資料：県砂防課

#### (4) 海岸保全の推進

奄美群島は、台風常襲地帯であり、地形上も急峻な山地が多く、ほとんどの集落が海岸線背後に密集しているため、これまで多くの越波・浸水等による被害が発生している。また、近年、地震活動も活発であり、平成13年及び平成18年には奄美大島近海で大規模地震が発生するなど、大変厳しい条件下にある。

海岸線は、総延長が870kmに及び、このうち、台風や冬季の季節風等の影響を受けやすい160kmについては、国土交通省の水管理・国土保全局及び港湾局並びに農林水産省の農村振興局及び水産庁の海岸

保全区域に指定されている。

これまで波浪等による被害の著しい海岸を重点に護岸等の海岸保全施設の整備を進めてきたが、海岸整備率としては59%と低い。

一方、近年、利用者の利便性や地域社会の生活環境に配慮した「親しまれる海岸の整備」と、それぞれの海岸が有する自然特性に応じた「自然豊かな海岸の整備」に対する施設整備が求められていることから、自然環境や生態系等にも配慮して、保全施設の整備及び既存防災施設の老朽化対策を推進する必要がある。

奄美群島の海岸整備状況(平成27年度末現在)

単位:箇所, m, %

区 分 (所管別)	海岸線延長	海岸保全区域指定		海岸要保全 区域	海岸保全施設 整備済	整備状況
		箇所数	延 長	延長(A)	延長(B)	(B)/(A)×100
港 湾 局	144,926	61	61,769	65,749	36,420	55.4
水 産 庁	86,866	28	37,828	38,776	16,067	41.4
農村振興局	21,909	33	21,909	21,909	15,746	71.9
水管理・国土保全局	616,616	52	38,993	38,993	29,103	74.6
奄美群島計	870,317	174	160,499	165,427	97,336	58.8
県 計	2,643,470	604	617,948	623,387	417,447	67.0
全 国	35,306,727	12,152	14,202,849	14,982,431	9,976,089	66.6

資料：県港湾空港課，県漁港漁場課，県農地保全課，県河川課，平成28年度版海岸統計(県計，全国)

※ 箇所数は地区海岸数

#### (5) 港湾整備の推進

奄美群島では、地震活動が活発であり、平成13年及び平成18年には奄美大島近海においてマグニチュード6規模の大規模地震（過去最大は明治44年のマグニチュード8）が発生しており、大規模地震発生後の海上交通ルートによる避難・救助・復旧活動等に対応するために、重要港湾の名瀬港では、防災拠点ともなる緑地等の整備が必要である。また、同港の既存岸壁など、奄美群島全体における港湾施設の老朽化対策が必要である。