

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和6年12月19日

協議会名:鹿児島県奄美地域離島航空路線協議会

評価対象事業名:地域公共交通確保維持改善事業(離島航空路運航費補助)

| ①補助対象事業者等 | ②事業概要 | ③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況 | ④事業実施の適切性 | ⑤目標・効果達成状況 | ⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む) |
|---------------|--|---------------------------|--------------------------|---|---|
| 日本エアコミューター(株) | 喜界ー鹿児島線 人及び物資を運搬するため、喜界～鹿児島間を1日2便運航。 | 引き続き路線の維持確保に必要な取組を実施している。 | A 計画どおり事業は適切に実施されている。 | A ①運航便数は1日2便(ATR42-600(48人乗)),令和6年4月から同年10月までの就航率は94.5%であった。 ②収支率の目標が71.3%(R2～R4年度平均)に対して、令和6年4月から同年9月までは80.9%であった。 | 島の過疎、高齢化等により利用者が減少している中で、当該航空路線を引き続き維持するために、きめ細やかな事業運営や業務の効率化、コスト削減等に努める。 |
| | 徳之島ー奄美線 人及び物資を運搬するため、徳之島～奄美間を1日2便運航。 | 引き続き路線の維持確保に必要な取組を実施している。 | A 計画どおり事業は適切に実施されている。 | B ①運航便数は1日2便(ATR42-600(48人乗)),令和6年4月から同年10月までの就航率は96.1%であった。 ②収支率の目標が69.0%(R2～R4年度平均)に対して、令和6年4月から同年9月までは67.1%であった。 | 島の過疎、高齢化等により利用者が減少している中で、当該航空路線を引き続き維持するために、きめ細やかな事業運営や業務の効率化、コスト削減等に努める。 |
| | 沖永良部ー鹿児島線 人及び物資を運搬するため、沖永良部～鹿児島間を1日3便運航。 | 引き続き路線の維持確保に必要な取組を実施している。 | A 計画どおり事業は適切に実施されている。 | B ①運航便数は1日3便(ATR42-600(48人乗),ATR72-600(70人乗)),令和6年4月から同年10月までの就航率は94.3%であった。 ②収支率の目標が84.1%(R2～R4年度平均)に対して、令和6年4月から同年9月までは75.3%であった。 | 島の過疎、高齢化等により利用者が減少している中で、当該航空路線を引き続き維持するために、きめ細やかな事業運営や業務の効率化、コスト削減等に努める。 |
| | 与論ー奄美線 人及び物資を運搬するため、与論～奄美を1日1便(与論ー那覇ー奄美間を三角運航)運航。 | 引き続き路線の維持確保に必要な取組を実施している。 | A 計画どおり事業は適切に実施されている。 | A ①運航便数は1日1便(与論ー那覇ー奄美間を三角運航)(ATR42-600(48人乗)),令和6年4月から同年10月までの就航率は96.3%であった。 ②収支率の目標が43.2%(R2～R4年度平均)に対して、令和6年4月から同年9月までは74.6%であった。 | 島の過疎、高齢化等により利用者が減少している中で、当該航空路線を引き続き維持するために、きめ細やかな事業運営や業務の効率化、コスト削減等に努める。 |

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和6年12月19日

| | |
|-----------------------------|--|
| 協議会名: | 鹿児島県奄美地域離島航空路線協議会 |
| 評価対象事業名: | 地域公共交通確保維持改善事業(離島航空路運航費補助) |
| 地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性) | <p>奄美群島は、奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町、喜界町、徳之島町、天城町、伊仙町、和泊町、知名町、与論町の12市町村から成っており、人口は10万4,281人(令和2年国勢調査)で、鹿児島県人口の6.6%を占めている。奄美群島は、本土から航路距離で377km~592km離れた外海離島で南北約220kmの海域に広く点在しているため、物価や人及びモノの移動に係る経費、リサイクルに係る搬出経費、高等教育に要する費用等の本土との格差の大きな要因となっている。</p> <p>奄美群島内の航空ネットワークは、①本土の鹿児島空港と奄美群島各島を発着する路線と、②奄美群島から県外への路線、③奄美大島にある奄美空港を中心とした離島間路線があり、それぞれ人及び物資を運搬する生活路線、並びに観光客の利用する交通手段として重要な役割を果たしている。</p> <p>① 鹿児島-奄美(9)、喜界(2)、徳之島(4)、沖永良部(3)、与論(1) ② 奄美-羽田(1)、成田(0~1)、伊丹(1)、関西(0~1)、福岡(1)、那覇(0.5)、沖永良部-沖縄(1)、与論-那覇(1.5) ③ 奄美-喜界(2)、徳之島(2)、与論(0.5)、沖永良部-徳之島(1) ()内は往復便数、令和6年冬ダイヤ現在</p> <p>上記のうち、特に③離島間路線については、運航距離が短い路線であることや、島の人口減少及び少子高齢化に伴い需要が少ない路線であることから、一部路線が運航費補助対象路線となっているなど、採算面で課題を抱えている。</p> <p>外海離島である奄美群島にとって、離島航空路の確保維持が主たる目的であり、人口減少及び少子高齢化に伴う利用者の減少が予想される中、交通弱者対策を含め島民や島外住民の利用促進を図り、島民の生活路線を継続的に確保していく必要がある。</p> |