

3. 議事

第1号議事【承認事項】

与論空港・与論港～町中心地の交通について

なぜこの路線を協議するのか

ヨロン島観光協会等から「旅館業者の送迎が負担になっており、空港・港～町中心地までの公共交通を整備してほしい。」との声が上がっている。

しかし、当該区間については、過去に乗合バス路線として運行していた実績があり、空港や港からの利用者がほとんどいなかったため、廃止となった経緯がある。現在はレンタカー業者も増え交通手段が多様化している中、この路線に公共交通が必要かどうか協議しているところ。

前回会議の協議内容（前回会議資料抜粋）

【提案内容】

自家用有償旅客運送による「与論空港・与論港～町中心部（茶花地区（役場前））」間の運送の実施について

【提案理由】

当町内での町民又は来町者の移動手段については、現在のところ、町内循環バス、タクシー又はレンタカーに限られていますが、今回、一般社団法人ヨロン島観光協会が自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送）の登録を受けることにより、登録を受けた同協会所属の町内宿泊施設の保有する自家用バス若しくは自家用乗用車も利用可能となります。

自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送）については、当面の間、「町内宿泊施設～百合ヶ浜」間、「与論空港・与論港～町内宿泊施設」間での運送になりますが、時期は未定であるものの、将来的には利便性の向上を目的に、主要交通結節点となっている与論空港及び与論港と町中心部（茶花地区（役場前））を結ぶ運送の実施を検討しています。

自家用有償旅客運送を提案した理由等

ヨロン島観光協会から以下のような意見を伺っている。

「跡地をバスターミナル・タクシー乗り場にして、バスに変わる交通手段の起点にしたい。各宿がそれぞれの便の時間に迎えにいらっているが、そうすれば1本にできる。」

（※庁舎跡地利用検討委員会にて）

このことから、前回会議ではヨロン島観光協会が運行主体となり、利用客から料金を徴収することができる「自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送）」という運送を同協会に提案した。これは、同協会が各旅館への送迎をまとめて担うことで各旅館業者の送迎負担を軽減し、送迎に係る費用の財源も確保できるというもの。

しかし、この運送の実施に同協会が難色を示したため、前回会議では運行実施に至りませんでした。会長からは「この路線の問題解決策について、事務局並びに観光協会がそれぞれ次回会議までに検討しておくこと」との指示があり引き続きの協議事項となったところ。

ヨロン島観光協会の検討結果

与論空港・与論港～町中心地の交通に対する検討結果について

- 来島される観光客の利便性を最優先すべきである。
- これまで長年、サービスとして無償で行っていたのを有償にすることは、特に常連のリピーターのお客様などへの説明が難しい。
- 宿泊施設によっては島内の交通の現状を考えると、送迎サービスはやむをえないと考えている。
- 旅館業者の送迎負担については、宿泊業者も近年、様々な規模やスタイルがあり送迎負担について施設によって温度差があるため、現時点では有効な対策は取れていない。

自家用有償旅客運送の導入についての理事会における検討結果

- 自家用有償旅客運送の登録の申請において、運行管理・整備管理の責任者や実務者、運転者の確保および使用車両など十分に検討して対応しなければならない事項がいくつもあり、現時点での登録申請には無理がある。
- 来年の東京オリンピックなどで国内の交通事情が大きく変化することが予想される為、来年以降にその状況を踏まえて申請を考えるようにした方が良い
- タクシー・バス会社としては了承し難い。
- 現在の観光協会の人員では運行管理や運行の為に人を充てるには収益面を考えても無理がある。
- 登録申請内容から推測すると業務負担と収益のバランスが現時点で見通しが立たない。

以上の理由から、理事会において自家用有償旅客運送の導入については**否決**となった。

旧庁舎跡地のバスターミナル構想について、なぜ必要と考えるのか

- 観光客や島民の利便性を考えると路線バスやタクシー乗り場としての拠点や、街の賑わいを創出するためにも必要である。また与論空港・与論港～町中心地間の交通拠点としても必要である。

事務局（本町）の検討結果

実証実験の実施について

1. 過去に利用が乏しく廃止となった経緯がある路線のため、本町としても当該路線に需要があるかどうかの調査が必要と判断。

→実証実験の実施 ○

どのような実証実験にするか

1. 航空機や定期船の発着時間以外は空港・港からの需要が見込めない（実績に基づく）ため、現在の町内循環バスの路線に含めることは難しい。

また、現在の町内循環バスには年間約630万円の赤字を町が補てんしており、これ以上の財政負担は避けたい。仮にこの路線を整備するのであれば町内循環バスの減便等により財源を確保した上で整備したい。

→路線定期運行 ×

→町内循環バスの運行の見直し等により当該路線に係る財源の確保が必要。

2. 上記1に対して、路線不定期運行であれば、事前の予約がある場合のみ定められたルートを運行するため、路線定期運行と比べればコストの抑制が図られるのではないか。

路線定期運行と路線不定期運行

路線定期運行(町内循環バス)

特徴：予め定められた時間に定められたルートを運行する（利用者がいなくても運行する）



発着時間帯が限られる本町の空港・港の場合、定期運行は不向きではないか。（実績がある）

不定期運行であればコストの抑制が図れる。

路線不定期運行

特徴：利用者がある場合にのみ予め定められたルートを運行する



このことから、本町としては路線不定期運行による実証実験を検討しています。

実証実験概要（案）

路線不定期運行による実証実験を以下のような条件で検討中。

区 間：与論空港から町中心部（役場前）

実験期間：1ヶ月間（実証実験前の1ヶ月間は周知期間をおく）

運行内容：路線不定期運行のため事前予約制とし、航空機の着陸時間に併せた運行を想定。

詳細を南陸運（株）と協議し、決定次第文書にて各委員には通知予定。

第1号議事 与論空港・与論港～町中心地の交通について

以上のことから、観光協会と本町のそれぞれの協議の結果を踏まえ、第1号議事については

- ①与論空港～町中心地（役場前）の路線不定期運行の実証実験の実施
- ②その詳細について本町と南陸運（株）の協議に一任する

以上2点について承認頂きたい。