

十島村地域公共交通総合連携計画 (案)

平成 22 年 2 月

十島村・奄美市

目 次

第1章 十島村及び十島航路の現状	1
1-1 十島村の概況	1
1-1-1 十島村の位置	1
1-1-2 人口動態	2
1-1-3 高齢化の状況	3
1-1-4 産業の状況	4
1-1-5 医療の状況	5
1-1-6 観光の状況	6
1-1-7 港湾の状況	15
1-2 十島航路の概況	16
1-2-1 十島航路の位置	16
1-2-2 十島航路の現況	17
1-2-3 十島航路の就航状況	20
1-2-4 十島航路の輸送実績	21
1-2-5 十島航路の収支状況	23
1-2-6 名瀬港～宝島港間の輸送状況	24
1-3 ななしま2の概況	27
1-3-1 ななしま2の概況	27
第2章 十島航路の利用実態と名瀬便等に関するニーズ	28
2-1 十島村民アンケート調査結果の概要	28
2-1-1 調査概要	28
2-1-2 十島村民の利用実態及び名瀬便等に関するニーズの整理	29
2-1-3 調査結果	34
2-2 十島航路利用者アンケート調査	47
2-2-1 調査概要	47
2-2-2 調査結果	48
2-3 皆既日食観測ツアー参加者アンケート調査	56
2-3-1 調査概要	56
2-3-2 調査結果	57
2-4 奄美大島事業所アンケート調査	72
2-4-1 調査概要	72
2-4-2 調査結果	73

第3章	十島航路・ななしま2による試験運航及びモニターツアー	77
3-1	十島航路・ななしま2試験運航の概要	77
3-1-1	試験運航の実施概要	77
3-1-2	試験運航の実施結果	79
3-2	モニターツアーの概要	81
3-3	モニターツアーの実施結果	86
3-4	モニターツアー参加者向けアンケート調査	87
3-4-1	調査概要	87
3-4-2	調査結果	88
第4章	名瀬便増便による効果・影響	99
4-1	名瀬便増便による定量的な効果・影響	99
4-1-1	名瀬便増便による経済波及効果	99
4-1-2	名瀬便増便が村民の運賃負担に与える効果・影響	103
4-1-3	名瀬便増便が村民の車輛航送運賃に与える効果・影響	104
4-2	名瀬便増便による定性的な効果・影響	105
第5章	課題の整理	108
第6章	十島村地域公共交通総合連携計画	113
6-1	計画の位置づけ	113
6-2	計画の基本方針	114
6-3	計画の目標	115
6-4	対象区域	115
6-5	計画期間	115
6-6	目標を達成するために行う事業及び実施主体	116
6-7	事業効果の検証	131
資料		
1	十島村村民アンケート調査自由意見	資料 1
2	十島航路利用者アンケート調査自由意見	資料 7
3	皆既日食観測ツアー参加者アンケート調査自由意見	資料 8
4	モニターツアーアンケート調査自由意見	資料 21
5	奄美大島事業所アンケート調査自由意見	資料 23
6	十島村民ヒアリング調査結果	資料 24

第1章 十島村及び十島航路の現状

1-1 十島村の概況

1-1-1 十島村の位置

十島村は、鹿児島県本土から南南西方向へのびる琉球列島の北部に位置し、屋久島と奄美大島との間に点在する離島村である。村は、口之島、中之島、平島、諏訪之瀬島、悪石島、小宝島、宝島の7島の有人島と、臥蛇島、小臥蛇島、小島、上ノ根島、横当島の5島の無人島からなる。この間の距離は、北緯30度に位置する最北部の口之島から、北緯29度に位置する横当島付近まで南北160kmにわたり、日本で最も長い自治体となっている。



【島の面積・周囲・標高】

	島名	面積	周囲	最高点
有人島	口之島	13.33km ²	20.38km	628.3m
	中之島	34.47km ²	31.80km	979.0m
	平島	2.08km ²	7.23km	242.9m
	諏訪之瀬島	27.66km ²	27.15km	799.0m
	悪石島	7.49km ²	12.64km	584.0m
	小宝島	1.00km ²	4.74km	102.7m
	宝島	7.14km ²	13.77km	291.9m
無人島	臥蛇島	4.07km ²	11.66km	497.2m
	小臥蛇島	0.45km ²	2.89km	301.0m
	小島	0.36km ²	2.31km	56.0m
	横当島	2.76km ²	10.20km	409.8m
	上ノ根島	0.54km ²	3.76km	280.0m
	合計	101.35km ²	148.53km	-

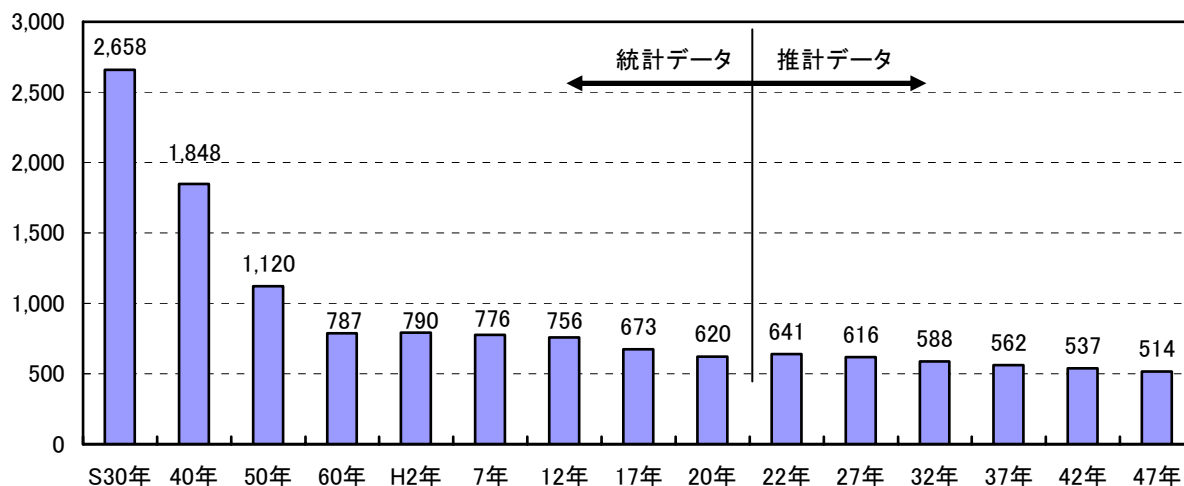
資料：十島村

1 - 1 - 2 人口動態

平成 20 年 10 月 30 日現在の十島村の人口は 620 人で、昭和 30 年当時の約 4 分の 1 に減少している。島別の人口では、中之島が 138 人で最も多く、次いで宝島が 117 人、口之島が 115 人となり、他は 100 人を下回っている。昭和 45 年に集団離島により無人島化した臥蛇島の例にみるように、今後、人口減少が更に進行し、島内での生活の維持が困難となる可能性もある。

【人口の推移】

(単位：人)



資料：平成 17 年以前 国勢調査
 平成 20 年 十島村住民基本台帳
 平成 22 年以降 国立社会保障・人口問題研究所 市町村別将来推計人口（平成 20 年 12 月推計）

【島別の人口・世帯数の推移】

(単位：人)

島名		S30年	40年	50年	60年	H2年	7年	12年	17年	20年
口之島	人口	548	432	291	174	183	177	173	125	115
	世帯数	108	111	109	95	92	92	97	83	79
中之島	人口	928	586	347	227	214	197	183	173	138
	世帯数	208	586	127	108	105	101	105	92	83
臥蛇島	人口	57	41	-	-	-	-	-	-	-
	世帯数	12	11	-	-	-	-	-	-	-
平島	人口	203	141	100	94	74	85	84	82	76
	世帯数	34	30	32	38	37	41	37	41	41
諏訪之瀬島	人口	90	56	65	58	59	71	74	49	49
	世帯数	18	12	23	23	25	36	33	28	27
悪石島	人口	182	158	98	60	67	71	80	94	74
	世帯数	37	33	32	27	34	42	44	47	37
小宝島	人口	90	51	24	20	46	48	43	48	51
	世帯数	18	13	11	11	23	25	31	26	30
宝島	人口	560	383	195	154	147	127	119	102	117
	世帯数	123	102	72	72	70	65	66	55	67

注：臥蛇島は昭和 45 年の集団離島により無人島となっている。

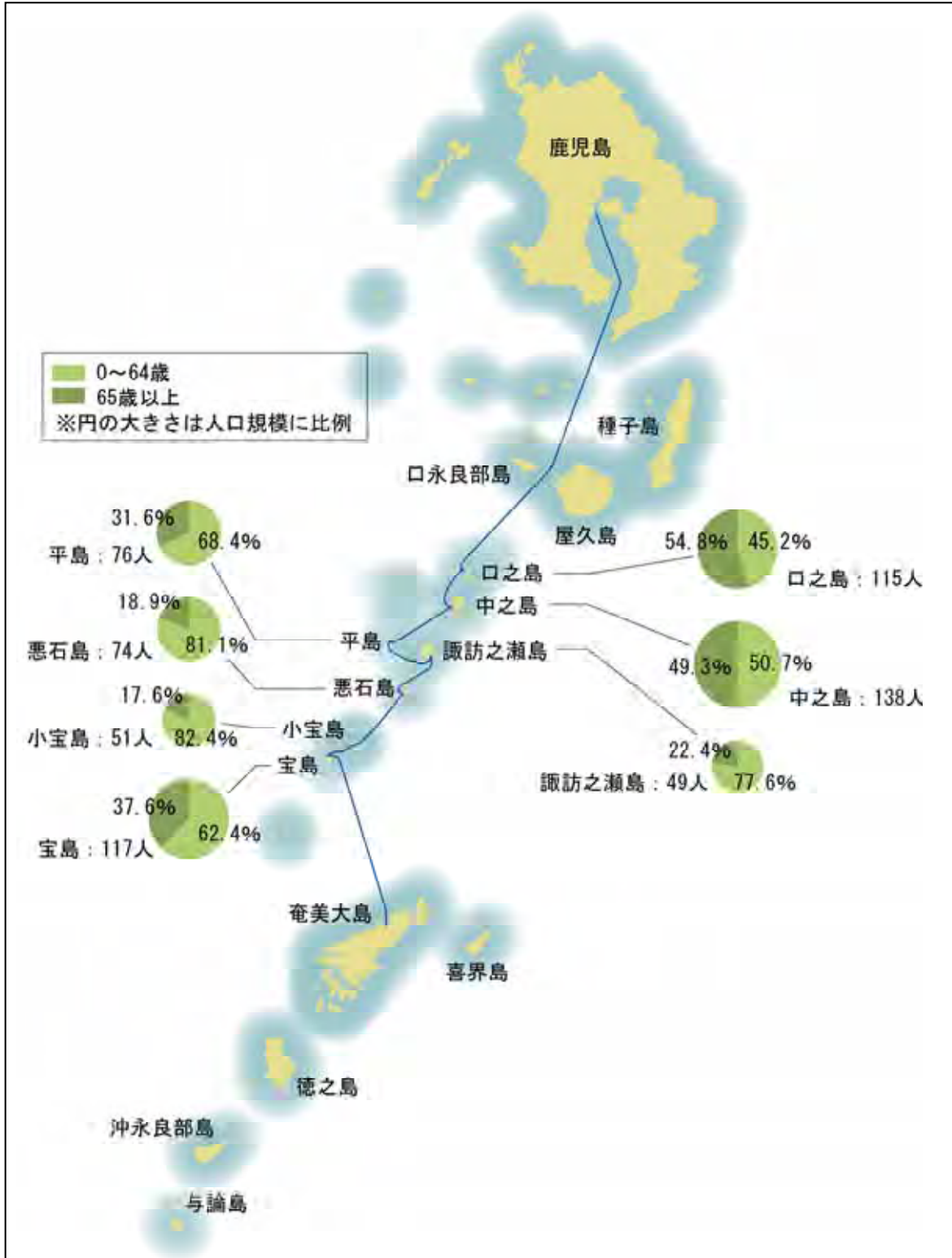
注：平成 20 年は住民基本台帳（平成 20 年 10 月 30 日現在）

資料：国勢調査、十島村住民基本台帳

1 - 1 - 3 高齢化の状況

平成 20 年 10 月 30 日現在の十島村の高齢化率（65 歳以上人口の割合）は 37.6% で、鹿児島県全体の高齢化率 26.0% を 11.6 ポイント上回っている。高齢化率を島別にみると、口之島が 54.8%、中之島が 49.3% となっており、高齢化が先行している。このため、第 1 次産業の担い手や港湾荷役等の作業員の確保が課題となっている。

【高齢化の状況】



資料：十島村住民基本台帳（平成 20 年 10 月 30 日現在）

1 - 1 - 4 産業の状況

平成18年度の十島村内総生産は3,598百万円で、業種別にみると建設業が1,610百万円(構成比44.7%)、政府サービス生産者を含むサービス業1,572百万円(同43.7%)となり、第一次産業は130百万円(同3.6%)。平成14年度と比較すると、全体はほぼ同程度ながら、港湾・道路整備などの公共工事が減少した建設業は大幅に減少する一方で、サービス業が増加している。また、第一次産業は僅かながら増加している。

産業別の就業人口は、平成17年、342人で、この10年間をみても17.2%(71人)減少している。全体には第3次産業(45.9%)の占める割合が高いが、この10年間でみると、第1次産業の割合が高まっている。

【十島村の産業構造】

(単位：百万円、%)

	平成18年度		平成14年度		14年度比	鹿児島県の平均構成比
	金額	構成比	金額	構成比		
第一次産業	130	3.6	113	3.2	17	4.0
農業	120	3.3	107	3.0	13	3.3
林業	4	0.1	1	0.0	3	0.2
水産業	6	0.2	6	0.2	0	0.5
第二次産業	1,621	45.1	2,264	63.9	▲643	19.4
鉱業	0	0.0	0	0.0	0	0.4
製造業	11	0.3	54	1.5	▲43	12.5
建設業	1,610	44.7	2,210	62.4	▲600	6.6
第三次産業	2,004	55.7	1,334	37.6	670	76.5
電気・ガス・水道業	37	1.0	52	1.5	▲15	3.1
卸小売業	17	0.5	11	0.3	6	10.3
金融・保険	0	0.0	0	0.0	0	6.0
不動産業	158	4.4	168	4.7	▲10	10.5
運輸・通信業	221	6.1	226	6.4	▲5	8.6
サービス業	1,572	43.7	877	24.7	695	38.0
その他(控除)	▲157	▲4.4	▲169	▲4.8	12	0.0
村内総生産	3,598	100.0	3,543	100.0	55	100.0

注：サービス業には、政府サービス生産者を含む

資料：鹿児島県 市町村民所得推計報告書

【十島村の産業別就業人口】

(単位：人、%)

区分	昭和53年	昭和40年	昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
総数	1,284	839	720	562	525	473	413	413	405	342
第1次産業 就業人口比率	88.8	82.2	66.5	33.8	28.6	40.2	34.1	21.3	26.9	29.5
第2次産業 就業人口比率	1.5	4.3	18.2	41.1	44.6	29.2	34.6	32.2	27.7	24.6
第3次産業 就業人口比率	9.7	13.5	15.3	25.1	26.8	30.6	31	46.5	45.2	45.9

資料：国勢調査

1 - 1 - 5 医療の状況

現在の医療の状況をみると、各島に村営の診療所が設置されているのみで、それ以外の保健・医療・福祉施設等はない。

平成 14 年度より口之島、中之島、平島、諏訪之瀬島の 4 島では、鹿児島赤十字病院より長期派遣医師（3 ヶ月交代）が配置され、無医地区の解消が図られている。一方、悪石島、小宝島、宝島の 3 島では、従来の派遣体制（2 回/月程度）により巡回診療が実施されている。

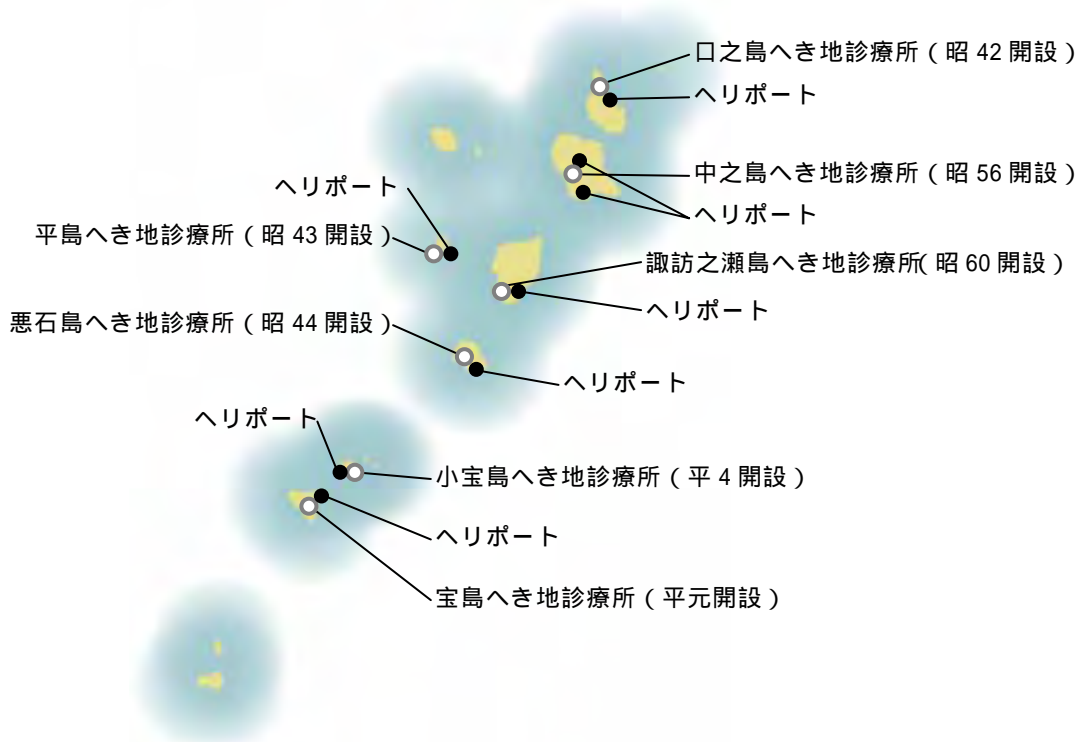
各島に常駐医師を配置し、患者に対して品質が保証された医療サービスの提供が望まれるが、村の財政負担及び人材確保の面から不可能な状況にある。

耳鼻咽喉科、眼科、皮膚科の診療については、鹿児島県特定診療科巡回診療の実施要綱に基づいて年 1 回実施されているが、診療日数、治療機器等の持ち込みが制限されているため、健診が主な事業となっている。

歯科診療については、平成 14 年度より鹿児島県歯科医師会口腔保健センターの受託事業として、年 2 回の保険診療を実施されてきたが、平成 16 年度より巡回及び診療日数が増やされ、歯科医療に伴う住民の精神的、経済的負担の軽減が図られている。

小児科診療については、平成 7 年度から鹿児島こども病院のボランティア診療が年に 2~3 回実施されている。

【十島村内の医療施設の状況】



資料：十島村

1 - 1 - 6 観光の状況

(1) 観光客の動向

十島村は、海・山・森林等の無垢の自然が豊富にあることから、キャンプやダイビング、釣り等を目的とした観光客の入込みが多い。また、十島村には民俗学的に貴重な祭祀が数多く残っており、悪石島において盆踊りの最終日(旧暦の7月16日)に開催される「ボゼ祭り」には、毎年多くの観光客が訪れている。

平成18年から20年の3年間における十島村の観光入込客数をみると、9400人～9700人程度で推移している。また、月別の入込客数の推移をみると、十島航路が比較的安定的に運航されている5月～8月にかけて入込客数が増加しており、月によっては1,000人を超える入込客がある。

現金収入が乏しい島において、観光産業は今後の有望な分野であることから、域外からの観光客の集客を図るためのイベントを積極的に開催している。その中でも平成18年度に開始した「トカラ列島島めぐりマラソン大会」は、全国各地からマラソンファンが駆けつける人気のイベントになりつつある。また、21年7月22日には皆既日食という世紀の天体ショーを旅行商品化したイベントを開催し、多くの観光客を受け入れた。今後、住民と行政が更に連携し、観光客の受入体制づくり等、持続的な観光の推進に向けた取り組みが必要となっている。

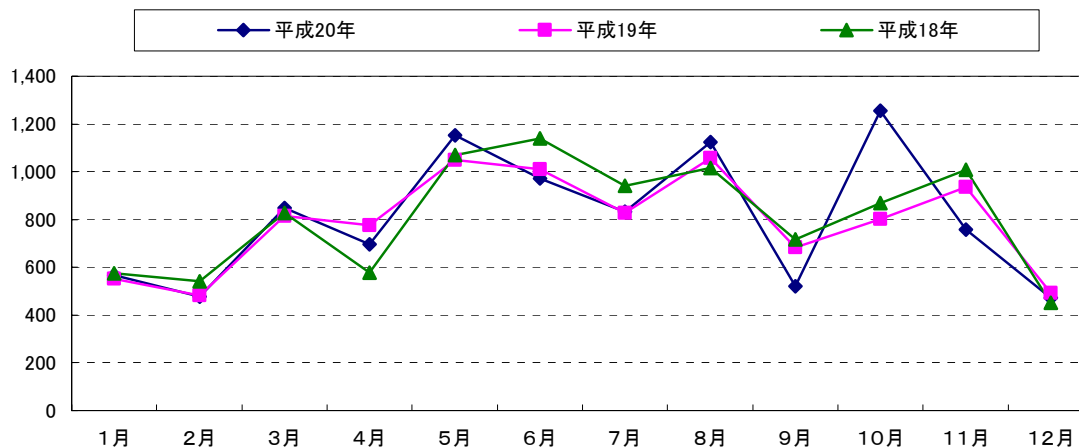
【十島村イベント開催状況】

年	イベント・事業名	開催場所
平成元年	第1回文化の祭典「セブン・アイランド89」	中之島
平成2年	セブン・アイランドクルーズ観光促進事業の開始	
平成3年	第2回文化の祭典「セブン・アイランド91」	中之島
平成6年	第1回国際水中映像祭	中之島
平成7年	第2回国際水中映像祭	中之島
平成8年	トカラマリンフェスタ	宝島
平成11年	島外交流イベント「パラダイストカラinAKUSEKI」	悪石島
平成12年	島外交流イベント「パラダイストカラinAKUSEKI II」	悪石島
平成14年	全国小さな村の教育サミット	口之島、中之島
	夏休みアドベンチャー「冒険宝島」	宝島
	交流イベント「パラダイストカラinTAIRA」	平島
平成15年	「トカラの学校を見に行こう」ツアー	全ての島
	夏休みアドベンチャー「2003冒険宝島」	宝島
平成17年	スローライフ「トカラへの旅」	中之島
平成18年	2009年トカラ列島皆既日食カウントダウン2006inSUWANOSE	諏訪之瀬島
	第1回トカラ列島島めぐりマラソン	全ての島
平成19年	村政100周年記念シンポジウム「翔けトカラ・産業まつり～チャレンジ、トカライフ～」	口之島、中之島

資料：十島村

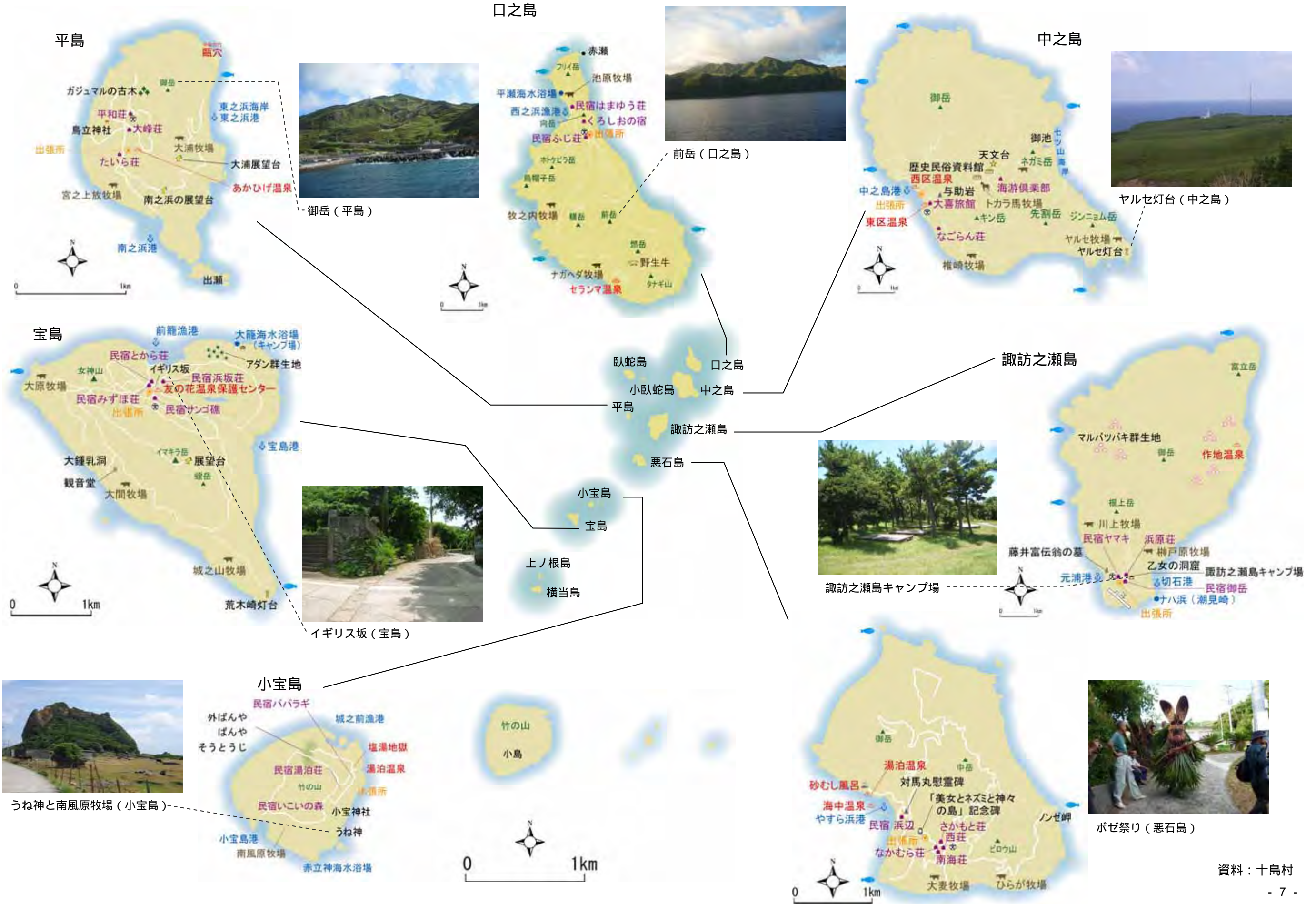
【十島村の観光入込客数の推移】

(単位：人)



資料：十島村

【各島の観光施設の概況】



資料：十島村

(2) 2009 トカラ皆既日食観測ツアーの概況

ツアー参加者の状況

「2009 トカラ皆既日食ツアー」の参加者数は 1,085 人であり、その内訳をみると、「島内滞在コース」の参加者が 678 人、「一時上陸コース(「にっぽん丸」から諏訪之瀬島へ上陸する)」の参加者が 407 人であった。「島内滞在コース」の滞在日数は、1泊2日の短期日程(滞在島は悪石島) 7泊8日の長期日程(滞在島は口之島)など、多様な日程が設定されていた。

【2009 トカラ皆既日食観測ツアーの参加状況】

コース名	行先	発地	着地	ツアー日数	移動方法	宿泊先	島滞在期間	島滞在日数	最終参加者人数
A-1	口之島	鹿児島	鹿児島	9	—	民宿	7/18(土)~7/24(金)	6泊7日	9
A-2		鹿児島	奄美⇒那覇	10	奄美乗継(復路)	民宿	7/18(土)~7/25(土)	7泊8日	6
A-3		鹿児島⇒奄美	鹿児島	10	奄美乗継(往路)	民宿	7/19(日)~7/26(日)	7泊8日	11
B-1	中之島	鹿児島	鹿児島	9	—	民宿	7/18(土)~7/24(金)	6泊7日	7
B-2		鹿児島	鹿児島	9	—	民宿	7/18(土)~7/24(金)	6泊7日	10
B-3		鹿児島	奄美⇒那覇	8	奄美乗継(復路)	開発センター	7/20(月)~7/25(土)	5泊6日	27
B-4		那覇⇒奄美	鹿児島	6	奄美乗継(往路)	開発センター	7/21(火)~7/24(金)	3泊4日	10
B-5		那覇⇒奄美	鹿児島	8	奄美乗継(往路)	開発センター	7/21(火)~7/26(日)	5泊6日	13
C-1	平島	鹿児島	奄美⇒那覇	10	奄美乗継(復路)	民宿	7/18(土)~7/25(土)	7泊8日	10
C-2		鹿児島⇒奄美	奄美⇒那覇	9	奄美乗継	民宿	7/19(日)~7/25(土)	6泊7日	7
C-3		那覇⇒奄美	鹿児島	6	奄美乗継(往路)	体育館	7/21(火)~7/24(金)	3泊4日	21
D-1	諏訪之瀬島	那覇⇒奄美	奄美⇒那覇	6	奄美乗継(にっぽん丸利用)	民宿	7/20(月)~7/23(木)	3泊4日	28
D-2		那覇⇒奄美	奄美⇒那覇	6	奄美乗継(にっぽん丸利用)	キャンプ場 体育館	7/20(月)~7/23(木)	3泊4日	97
E-1	悪石島	鹿児島⇒奄美	奄美⇒鹿児島	7	奄美乗継	民宿	7/19(日)~7/23(木)	4泊5日	32
E-2		鹿児島	奄美⇒鹿児島	6	奄美乗継(復路)	民宿	7/20(月)~7/23(木)	3泊4日	22
E-3		那覇⇒奄美	奄美⇒那覇	6	奄美乗継(にっぽん丸利用)	体育館 校庭	7/20(月)~7/23(木)	3泊4日	114
E-4		那覇⇒奄美	奄美⇒鹿児島	4	奄美乗継	校庭	7/21(火)~7/22(水)	1泊2日	52
F-1	小宝島	鹿児島⇒奄美	奄美⇒鹿児島	7	奄美乗継	民宿	7/19(日)~7/23(木)	4泊5日	16
F-2		那覇⇒奄美	奄美⇒鹿児島	4	奄美乗継	校庭	7/21(火)~7/22(水)	1泊2日	24
G-1	宝島	鹿児島⇒奄美	奄美⇒那覇	9	奄美乗継	民宿	7/19(日)~7/25(土)	6泊7日	27
G-2		鹿児島⇒奄美	奄美⇒鹿児島	5	奄美乗継	キャンプ場	7/20(月)~7/22(水)	2泊3日	59
G-3		鹿児島⇒奄美	奄美⇒鹿児島	6	奄美乗継	体育館	7/20(月)~7/23(木)	3泊4日	49
G-4		那覇⇒奄美	奄美⇒鹿児島	5	奄美乗継	キャンプ場	7/21(火)~7/23(木)	2泊3日	27
								合計	678名

【一時上陸コース】

コース名	行先	発地	着地	ツアー日数	移動方法	宿泊先	期間	島滞在日数	最終参加者人数
N	諏訪之瀬島	鹿児島	鹿児島	3	—	船中	7/21(火)~7/23(木)	2泊3日	407

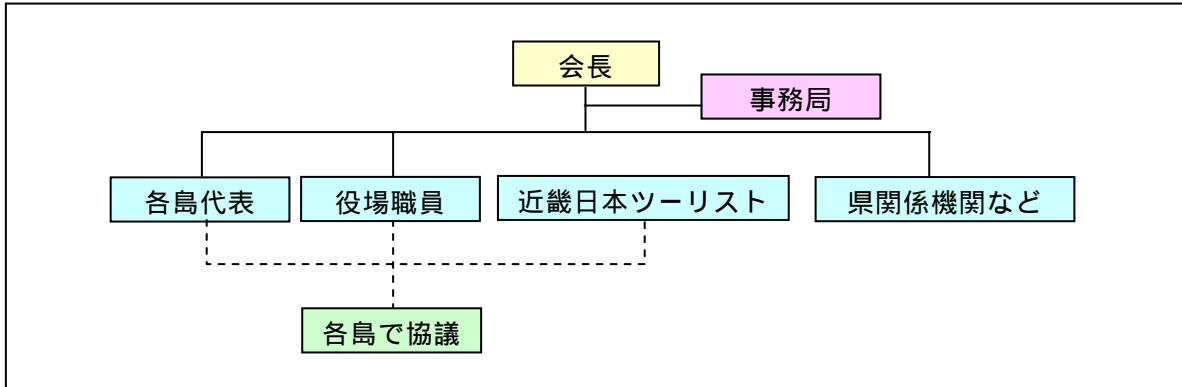
資料：近畿日本ツーリスト

ツアー客の受入体制

「2009トカラ皆既日食観測ツアー」では、村民の生活と自然環境を守りながら、観測者が島で安全に滞在することができるように、十島村役場（副村長が会長）が主体となり、「2009年トカラ皆既日食受入準備委員会」を平成20年3月に発足させ、準備を行った。

また、島内での観測者の受入準備については、村民の協力や連携が重要であるとして、各島において窓口となる代表者を1~2名決め、役場の各島担当者及び近畿日本ツーリストと連絡を取り合って準備を行った。

【2009年トカラ皆既日食受入準備委員会 組織図】



資料：近畿日本ツーリスト

オプションツアーの状況

「2009トカラ皆既日食観測ツアー」では、村民が主体となり、島の自然や素材等を活用したオプションツアーを多く実施した。オプションツアーは、村民に過度の負荷がかからないものが多く、今後、島で積極的に観光客の受入を行っていく中でも、継続的に実施できるものと考えられる。

【2009トカラ皆既日食観測ツアー内オプションツアーの概要】

島名	項目	申込人数 (7/14状況)	最終人数	単価
口之島	719①島一周とセラマ温泉入浴		7	2,000
	720①島一周とセラマ温泉入浴	4	8	2,000
	725①島一周とセラマ温泉入浴		7	2,000
	719②サンセットと天文観測	2	6	1,500
	723②サンセットと天文観測 ※悪天候の為、キャンセル	2	0	1,500
	723③アラの穴釣り	3	5	2,000
	724③アラの穴釣り	7	8	2,000
	723④海中温泉掘り	2	8	2,500
	719⑤竹細工体験と島のおばあちゃんと懇談	1	0	2,000
	721⑤竹細工体験と島のおばあちゃんと懇談	1	4	2,000
	723⑥畜産体験	2	5	500
	721⑦海上遊覧 ※悪天候の為、キャンセル	4	0	3,500
中之島	719①御池コース	3	4	2,000
	720②灯台コース	10	15	2,000
	721③たてぼし ※高波により催行中止	4	0	2,000
	723④御岳登山	24	26	2,000
	724⑤トカラ馬とのふれあい(午前)	16	25	500
	724⑥トカラ馬とのふれあい(午後)	5	3	500
	725⑦トレッキング	6	6	2,000
	726⑧楠コース	5	5	1,500
	723⑨ダイビング	3	3	16,800
	723⑨DVLレンタル機材	1	1	6,300
	723⑨DVLレンタル機材	1	1	4,200
	719⑩島一周コース ※高波により催行中止	3	0	6,300
	720⑩島一周コース ※高波により催行中止	4	0	6,300
	723⑩島一周コース	5	6	6,300
	718⑪星空観測	5	14	200
	720⑪星空観測	9	16	200
	722⑪星空観測 ※高波により催行中止	15	0	200
723⑪星空観測 ※高波により催行中止	11	0	200	
724⑪星空観測	5	29	200	
平島	719①竹竿手作り	1	4	1,500
	723①竹竿手作り	0	1	1,500
	719②トレッキング	2	3	1,000
	720②トレッキング	3	6	1,000
	723②トレッキング	3	8	1,000
	723③リーフ探索	5	12	1,000
	724③リーフ探索	2	4	1,000
諏訪之瀬島	721星空鑑賞会	20	39	1,000
	723トレッキング		23	1,000
悪石島	島内観光		107	1,000
	星空鑑賞会		33	1,000
小宝島	720①磯釣り体験	2	2	3,000
	721①磯釣り体験	3	4	3,000
	720②竹ん山トレッキング	4	7	1,200
	721②竹ん山トレッキング	2	5	1,200
	720③シューケーリング	3	6	2,000
宝島	722④夕日を鑑賞しながら釣り体験と竹竿仕掛け作り ※天候により中止	8	0	2,000
	723①朝日を鑑賞しながら釣り体験と竹竿仕掛け作り	7	10	2,000
	720②島内一周観光	11	15	1,000
	721②島内一周観光	21	23	1,000
	722②島内一周観光	13	19	1,000
723③ヘーハーライダー手作り体験	7	11	1,000	

資料：近畿日本ツーリスト

2009 トカラ皆既日食観測ツアー実施結果の整理

2009 トカラ皆既日食観測ツアーについて、近畿日本ツーリストの各島担当者の視点から、a) 受入にあたって苦労した点、b) スタッフの視点からみたツアーの評価、c) ツアー客の反応、d) 地域住民の反応、e) 島内の観光化を促進するための今後のポイントの5つの視点から評価を行った。以下、その概要を整理した。

【各島別の2009 トカラ皆既日食観測ツアー実施結果の整理】

	口之島	中之島	平島	諏訪之瀬島	悪石島	小宝島	宝島
a) 受入にあたって苦労した点	ツアー滞在期間が最も長かった。オプションツアーの参加希望者が多く、用意した車では各オプションツアーのに参加できる人数が限られた。その為、ツアー客は自力で遠い場所まで歩く必要に迫られ、熱中症にならないかが、大きな心配事であった。	住民説明会を開始した2年前の当初は、島が3地区に分かれ、まとめるのが大変だったが、最終的には住民が一つになってこのイベントを乗り切った。島が広く、観測、オプションツアー、民宿送迎、温泉送迎、港への送迎等、ツアー客の足を確保することが困難であった。また、スタッフの移動にも時間を要した。	ツアー客の受入に際して、水不足の心配があった。事前に再三水量調査並びに電力の調査などを行った。7島の中でも、フェリーとしまの抜港の可能性が高かったため、ツアー客の受入について、様々なシミュレーションを、住民と一緒に検討した。	当初、一時上陸を含めて、合計で780名の受入れを計画していたため、住民が受入に対して、難色を示した。そのため、住民の不安を払拭するための説得に労力を要した。元々、7島で最少の人口のため、水の確保が不十分であった。そのため、水対策についての対処方法の策定に迫られた点。	電力、水などのインフラ整備。	当初、民宿3軒の内、2軒の民宿が受入れに難色を示した点(最終的に2軒の民宿がツアー受入れを行った)。小宝島はイベント等を独自に催すことがほとんどなく、受入れを不安視していた。また、フェリー島民枠への関心が高く、ツアー客のために自由に出入りできないことへの抵抗感があった。ハブ対策。	宿泊ポイントがキャンプ場、体育館、民宿の3ヶ所に別れた。食事、温泉、オプションツアーなどのスケジュールが複雑化した事。宿泊環境はリスクが高く(熱中症、ハブ対策、遊泳場所及び遊泳時間の設定など) 規制が多かった事。
b) スタッフの視点からみたツアーの評価	最初から参加人数の少ないコースだったが、実際のツアー客は予定の半分まで減った為、結果として無駄な物資が多くなった。他の島と違い、参加者が少ない上に、全員民宿泊だった為、普通の国内旅行気分でも過ごすことができた。	区長、婦人会、荷役、消防団、役場職員、等が積極的な協力により、ツアー客からのクレームや、大きなトラブルは無かった。開発センターの冷房設備が整っていたため、宿泊施設に対するツアー客の満足度は高かったと考えられる。	住民の協力体制が非常によくできている。住民の意向としても、平島をツアー客に満喫してもらうことを第一の目標として取り組んでいた。この点において、十分に目標が達成できた。	一時上陸者が上陸も予定していたため、スタッフを多く配置していたため、他島に比べて順調に対処できた。通常外の業務として、ごみ処理・清掃等もあり、離島ならではのツアーということを実感した。	一番多くのツアー客を受け入れたことにより、想定外の水不足が発生した。それ以外は、住民が自発的に交流会、手作りの土産品の作成、おもてなしなどを行い、今後の振興のきっかけになったと思う。	小宝島港はフェリーの接岸が厳しく、実際にそのときを迎えないと本当に「人が降りられるのか」「車や食材は降ろせるのか」といった不確定要素があった。今回も、ジャンボタクシーは無理して降ろしてもらった。前夜祭でもてなしに、ツアー客・近畿日本ツーリストスタッフは、ともに感動した。	観測者の健康と安全を重要視したために一部の参加者から規制が多すぎるので自由な環境が全く無いなどの厳しい意見がでた。
c) ツアー客の反応	「厳しい環境」と言う言葉を鵜呑みにしていた為、口之島がインフラ的に恵まれていることに驚いた様子。日食ツアーというより国内旅行気分でも過ごし、事務局をホテルのコンシェルジュかのように尋ね、くつろいでいた。期待のダイヤモンドリングは観測できなかったが、口之島観光を十分に楽しめたため、涙を流して帰る人が多かった。	他の島より、比較的インフラが整備されていたため、ツアー客の宿泊施設に関するクレームは一切なかった。広い島内を自ら積極的に歩いて観光するお客様が多かった。食事に関しても、ツアー客の想像以上であった様子で、満足度は高かった。皆既日食観測はできなかったが、日食観測のベテランの方も、初心者の方ツアーをそれぞれ楽しんでいた様子。	皆既日食が見られなかったが、ツアー客は、オプションツアーへの参加や、平島の周遊など、島内観光を満喫していた。交流会についても満足していた様子であった。	皆既日食観測はできなかったが、ツアー客の多くは、島の手付かずの自然を十二分に体感した様子であった。当初は予定されていなかった交流会等の実施に、ツアー客は満足していた様子。	皆既日食観測はできなかったが、暗闇、気温の変化などを充分楽しんでいた。島の手付かずの自然、島民の温かい歓迎に満足していた。	民宿組に3泊した16名のツアー客は、1ヵ月近く経った今でも親交を深めている様子。露天の湯泊温泉、入れ食いの釣り、透明度の高いシュノーケルなど小宝島の自然を満喫されていた様子。	滞在時間が短い中で規制が多く、ゆっくりする時間が少なかった。限られた時間の中でオプションツアーや交流会等に参加することで、ツアー客の多くは、島の魅力を感じていただいたと思う。
d) 地域住民の反応	予定していた人数から大幅に減った為、当初より受入意欲を無くした様子の住民もいた。交流会やゴミ拾いには多くの住民が集まり、日食観測者よりも、積極的に取りく様子。ツアーの後半では、何人もの住民が小人数の方が楽しめてよかったと言って、帰る観測者に涙を流し、帰った後も寂しいと語ってくれた。	ツアー運営に関して、婦人会の協力に大変助けられた。「くわはら館」の方の指示によく従い、配膳など大変スムーズだった。交流会や清掃活動も、多くの住民の参加により、盛り上がった。復路のフェリーが出航する際、多くの住民で見送ってくれたことが、ツアー客の最高の思い出になった。	ツアー客の受入について、今回の経験により、定員の50名の倍以上の受入れができると自信を持ったようだった。今後、ツアー客への接し方や事前準備方法などについて勉強する、良い機会になったとの意見があった。	当初の予定していた受入数よりも実際のツアー客が減ったこともあり、住民は安心した様子であった。住民の方の配慮で、急遽交流会を企画していただき、住民と観測者が一緒になって、交流できた。	皆既日食の観測時間が長いということで、注目度が高かったため、十島村の代表という気持ちで準備をしていた。手作りのお土産も完売できた。交流会をツアー客に喜んでもらえて、島民にとっても貴重な体験が出来たと喜んでた。	当初、ツアー客の受入意向が高くなかったが、準備が進むにつれて、多くの方が協力した。特にツアー期間中は、日常生活のかたわらで、最大限ツアーのことを配慮してくれた。	住民説明会を重ねる毎に、協力体制も充実した。住民の方の意見としてもこの経験を一過性の事として終わらせるのではなく、今後の地域振興に結びつけていきたいとの前向きな意見が多かった。
e) 島内の観光化を促進するための今後のポイント	口之島は観光スポットが多く、観光化促進に適している。クラブツーリズムの観光コースにも入っている。観測者の為に住民が考えたオプションツアーに住民がガイドとして協力を頂いたが定期的にツアーが組めると住民も協力頂けると思う。	中之島は観光ポイントが沢山あるため、観光化促進には一番適している。但し、島が広い為、足の確保が必要。例えば、ツアーガイドを乗せて7~8人乗りワゴンなどが観光用で用意できると便利。ガイドができる住民が数名いれば、今後、本格的にツアー客の受け入れが可能になる。	今回新たにトレッキングコースとして奥山を整備した。ツアー客を受入れのための基盤整備が必要。また、海を中心とした観光開発も必要。大浦展望台でのキャンプなどの受入れ及びその環境整備。交流会の様に、ツアー客と住民が、触れ合える機会を多く創ることが重要。	観光資源の開発。ガイド担い手の育成。丸入島手段の多便化実現。Iターン者等による若手の積極的受入ができる仕組みの実践。	安定した交通機関の確立。観光ポイントは多いが、夏場に観光客を誘致する上では、暑さをしのげる観光スポットが必要(海水浴場、シュノーケリングなど)。宿泊施設、温泉施設などの清掃、清潔化(虫の死骸撤去)。	キャンプ施設が無い為、民宿の協力が不可欠。観光促進する上で意見集約を一緒に行えると良い。島の不便さは島の魅力であるため、住民が望む整備にだけでも、十分に観光客をもてなせる。「子宝」「塩」「温泉」「体験」などを浸透させれば、観光客が増えると思う。小島の有効活用。	交通手段の充実。十島村七島で連携を取り、観光協会等の組織の結成及び観光ガイドの育成を行う。今回のOPツアー等を参考に住民と観光客とのふれあい型、継続型のツアーを再度作り上げる。ハート型をした宝島をハネムーンの人気観光地として売り出す。島全体でお祝いをする等のイベントをいれる。一度に多くのお客を運べないことを武器に希少価値を高める。

資料：近畿日本ツーリスト

1 - 1 - 7 港湾の状況

十島村には港湾が8ヶ所、漁港が3ヶ所あり、その内、中之島港（中之島）、西之浜漁港（口之島）、前籠漁港（宝島）の3港は鹿児島県の管理港となっている。

南之浜港（平島）や小宝島港（小宝島）では、港湾整備が途中であるため、台風や時化等の潮流の影響を受け易く、他港と比較して十島航路の接岸が困難な状況となっている。

【港湾の状況】

島別	港名	管理主体	防波堤(m)	護岸(m)	漁船数	大型船係留保施設	定期船接岸開始時期
中之島	中之島港	鹿児島県	1,144	666	19	岸壁 65m	昭和45年4月から
平島	南之浜港	十島村	591	257	11		昭和55年6月から
	東之浜港	十島村	160	110	-		不可
諏訪之瀬島	切石港	十島村	614	260	14		昭和58年3月から
	元浦港	十島村	381	23			平成8年5月から
悪石島	やすら浜港	十島村	508	350	12		昭和52年6月から
小宝島	小宝島港	十島村	387	-	-		平成2年4月から
宝島	宝島港	十島村	259	-	-		平成2年4月から

資料：十島村

【漁港の状況】

島別	港名	管理主体	防波堤(m)	護岸(m)	漁船数	大型船係留保施設	定期船接岸開始時期
口之島	西之浜漁港	鹿児島県	992	343	11	岸壁 180m	昭和51年10月から
小宝島	城之前漁港	十島村	248	-	6		
宝島	前籠漁港	鹿児島県	885	168	5	岸壁 180m	昭和51年7月から

資料：十島村

【港湾関連写真】

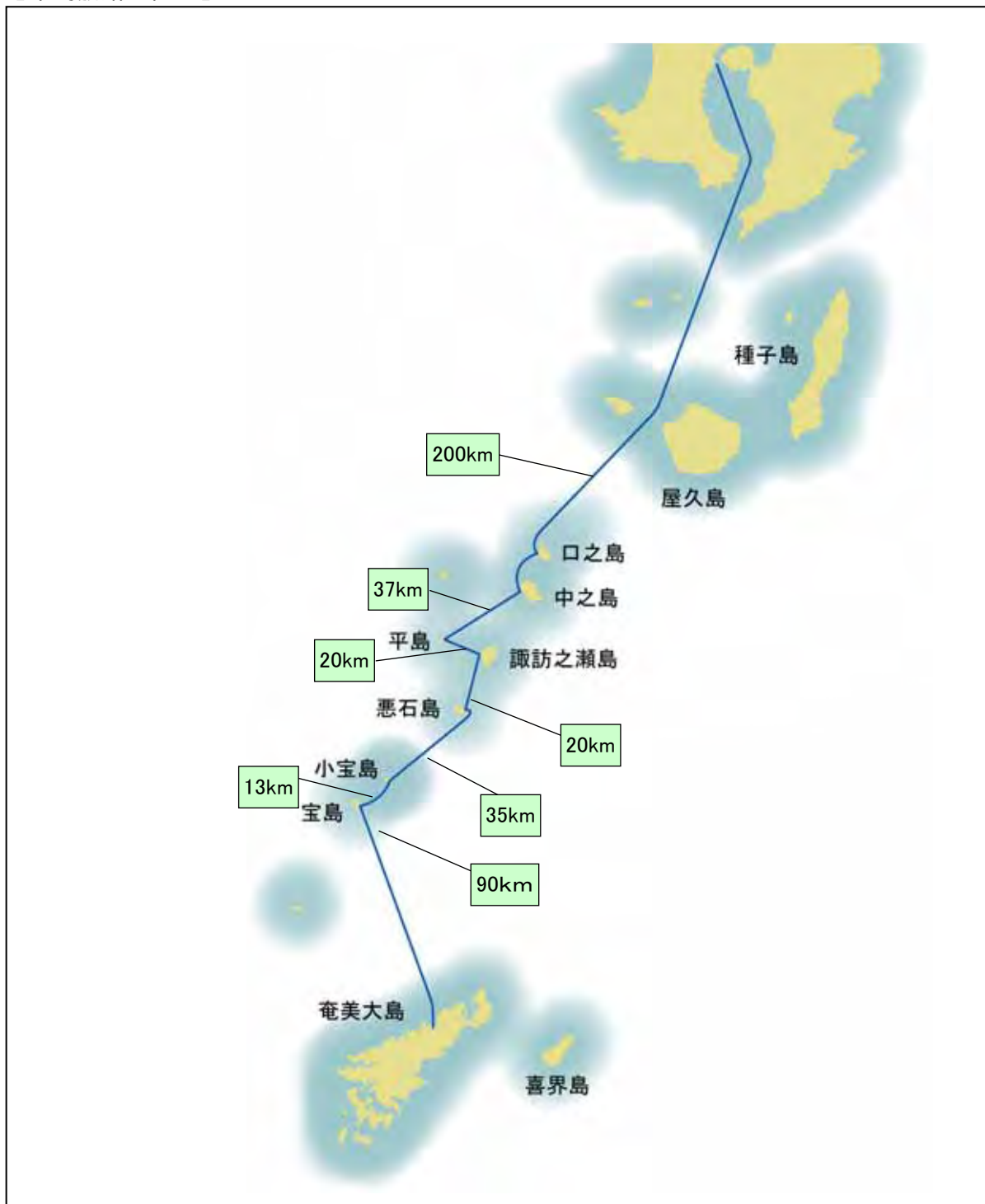


1 - 2 十島航路の概況

1 - 2 - 1 十島航路の位置

十島航路は鹿児島県の中心地である鹿児島市と十島村、奄美市をつなぐ全長約 415 km に及ぶ長大航路となっている。

【十島航路の位置】



資料：十島村

1 - 2 - 2 十島航路の現況

(1) 就航船

平成 12 年より十島航路における初めてのフェリー船であるフェリーとしまが就航している。概要は以下の通り。

【フェリーとしま概要】

就航年度	平成 12 年
全長	85.80m
全幅	14.60m
総トン数	1,391 トン
速力	19 ノット
旅客定員	200 名

資料：十島村



フェリーとしま

(2) 運賃

旅客運賃は、一等、二等、指定寝台の 3 種類があり、航路距離によって運賃が設定されている。運賃割引は、15 名以上の団体旅客を対象とした団体割引、小中学生を対象とした学生割引、村民割引などがある。村民割引は、村民が各島から鹿児島島に行く場合を対象としており、村民が各島～鹿児島島間の乗船券を往復で購入した場合に、片道分の旅客運賃が 4 割引となる。

【フェリーとしま旅客運賃表】

	鹿児島										
一等	12,020	口之島									
指定寝台	8,510										
二等	6,010										
一等	12,020	2,840	中之島								
指定寝台	8,510	1,920									
二等	6,010	1,420									
一等	13,640	6,120	2,840	平島							
指定寝台	9,320	3,930	2,170								
二等	6,820	3,060	1,420								
一等	13,640	6,120	6,120	2,840	諏訪之瀬島						
指定寝台	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	悪石島					
指定寝台	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	小宝島				
指定寝台	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	宝島			
指定寝台	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	名瀬		
指定寝台	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			

※子供は大人料金の半額(小数点以下切り上げ)となる。

※二等料金は、学生割引がある。

資料：十島村

(3) 運航時刻

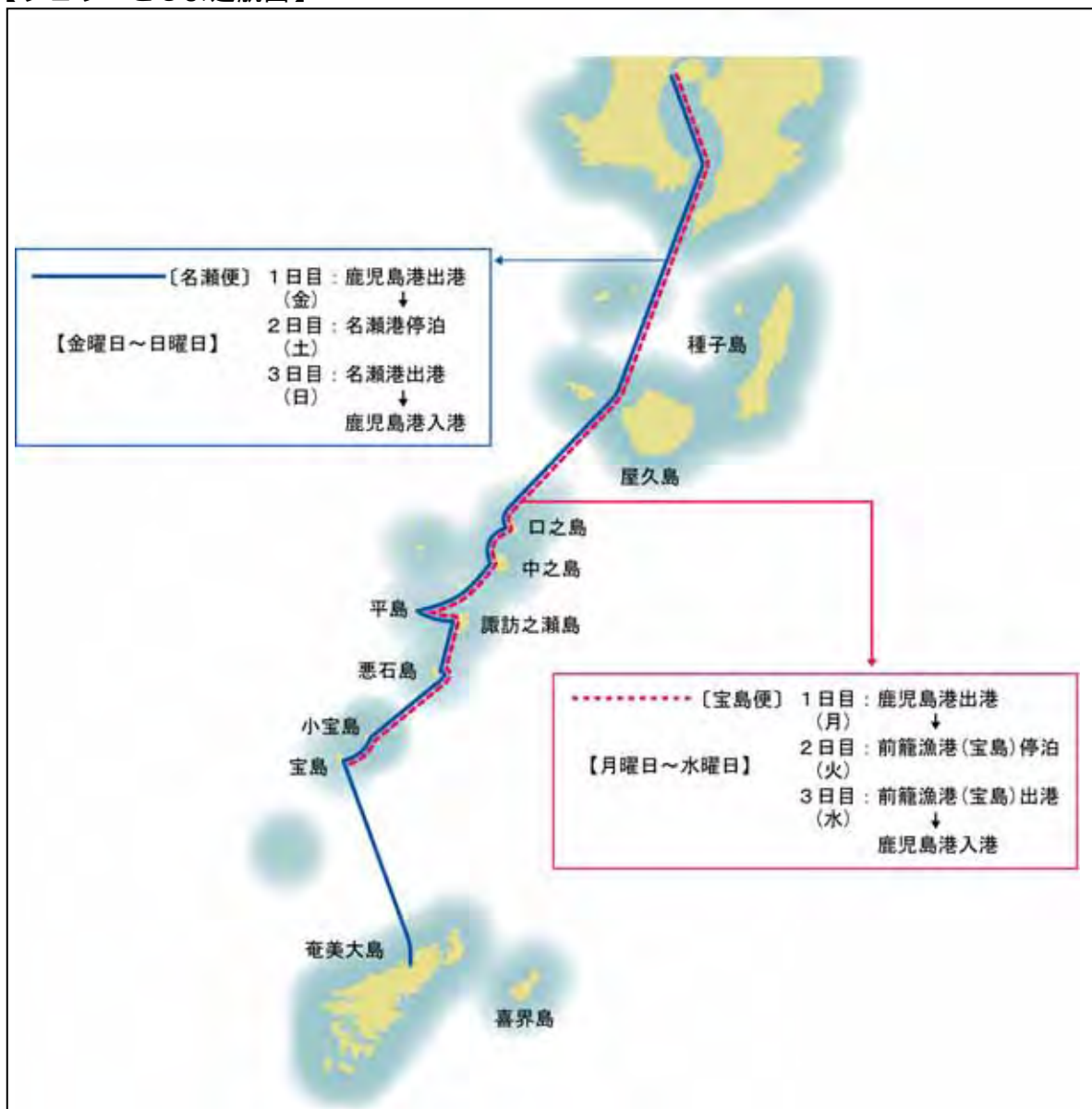
フェリーとしまの運航時刻は以下の通りである。基本的な運航は週2便運航であり、月曜日～水曜日の運航が宝島便、金曜日～日曜日の運航が名瀬便となっている。

【フェリーとしま運航時刻】

日付	着	発	所要時間	島名	発	着	所要時間	日付
1日目	—	23:50	—	鹿児島	—	20:30	16:30	3日目
2日目	6:05	6:20	6:15	口之島	14:15	14:00	10:00	
	7:10	7:30	7:20	中之島	13:10	12:55	8:55	
	8:50	9:00	9:00	平島	11:35	11:25	7:25	
	9:50	10:00	10:00	諏訪之瀬島	10:35	10:25	6:25	
	10:50	11:00	11:00	悪石島	9:30	9:20	5:20	
	12:20	12:30	12:30	小宝島	8:00	7:50	3:50	
	13:05	13:20	13:15	宝島	7:15	7:00	3:00	
16:20	—	16:30	名瀬	4:00	—	—		

資料：十島村

【フェリーとしま運航図】

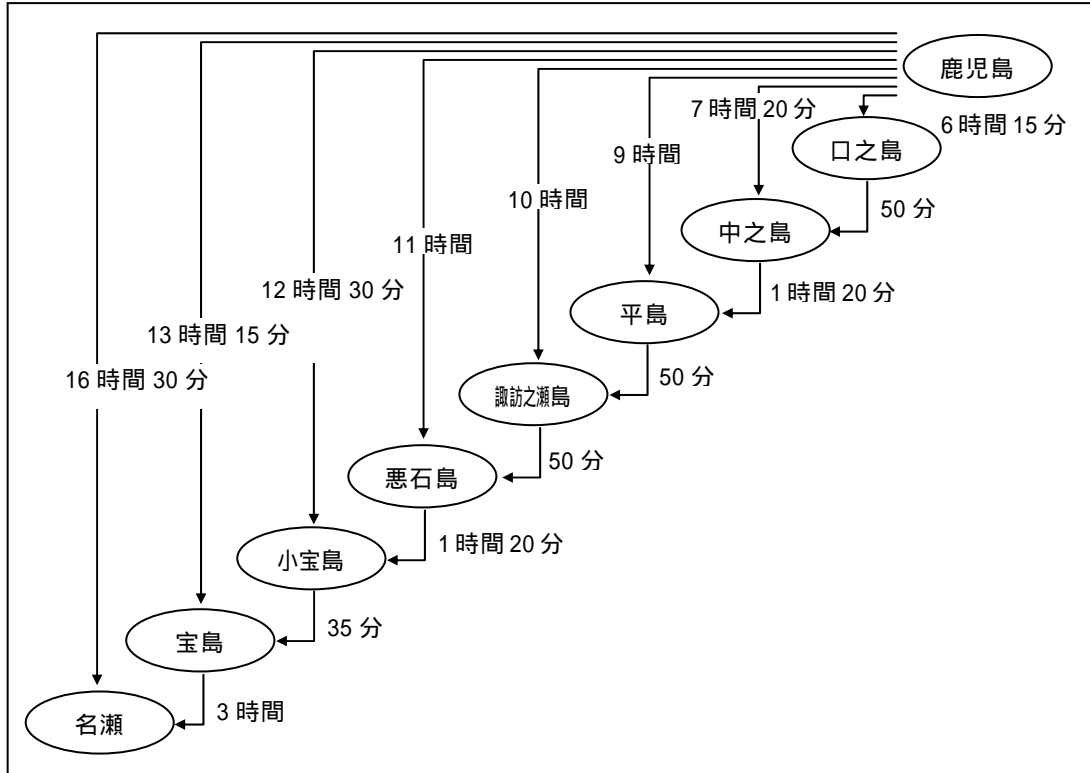


資料：十島村

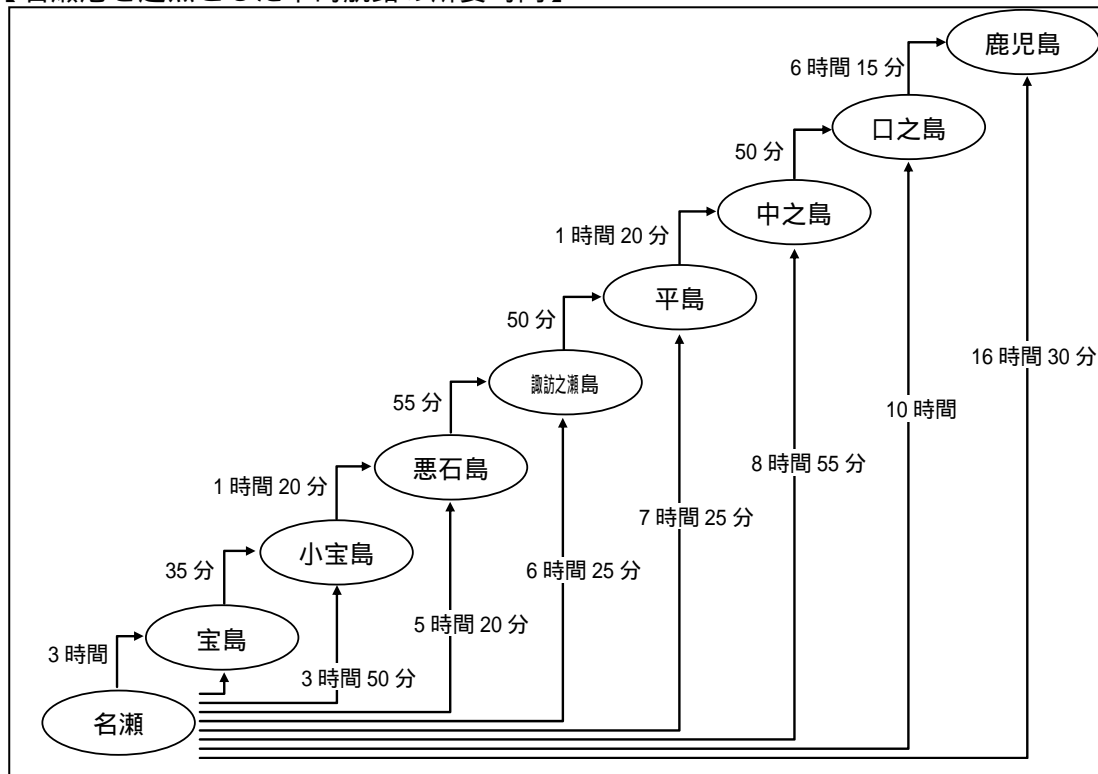
鹿児島港を起点とした十島航路の所要時間をみると、鹿児島港に最も近い口之島までは 6 時間 15 分、7 島の中で最後に到着する宝島までは 13 時間 15 分となっている。

また、名瀬港を起点とした十島航路の所要時間をみると、名瀬港に最も近い宝島までは 3 時間、次に名瀬港に近い小宝島までは 3 時間 50 分となっている。

【鹿児島港を起点とした十島航路の所要時間】



【名瀬港を起点とした十島航路の所要時間】



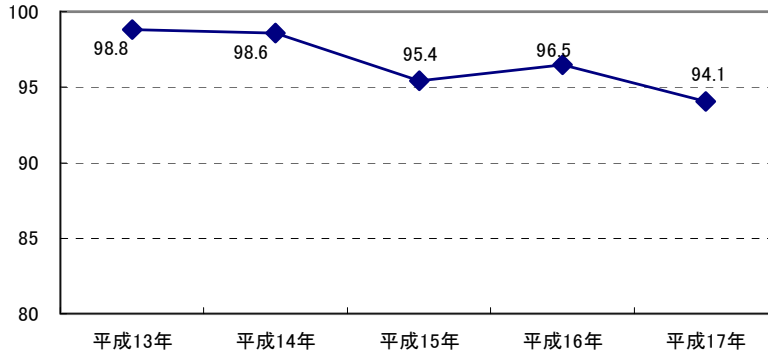
資料：十島村

1 - 2 - 3 十島航路の就航状況

平成 17 年の十島航路の就航率は 94.1% であり、平成 13 年と比較すると低下傾向にある。

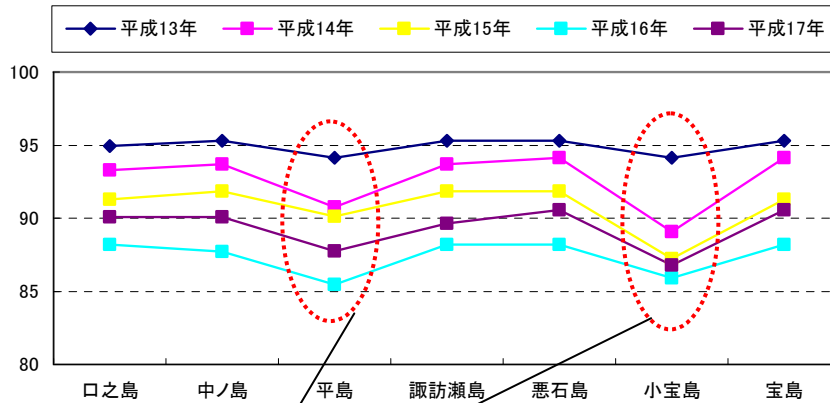
島別の十島航路の就航率をみると、平島、小宝島の 2 島では、港湾整備が他の島より遅れていることから、就航率が低くなっている。

【十島航路の就航率（平成 13 年～平成 17 年）】（単位：％）



資料：十島村

【島別にみた十島航路の就航率（平成 13 年～平成 17 年）】（単位：％）



資料：十島村

平島と小宝島の就航率は他港と比較して低い。

1 - 2 - 4 十島航路の輸送実績

平成9年から平成19年までの輸送実績をみると、旅客輸送については、平成15年の22,672人をピークに減少しており、ここ数年は2万人前後で横ばい傾向となっている。一方、貨物輸送については、平成15年の12,880トンを経験して一時は約1割減少したが、ここ数年は、皆既日食観測ツアーに伴う施設整備用貨物が増えた影響により、増加している。

月別の旅客輸送をみると、安定的に運航が可能な5月～8月にかけての旅客数が多い。一方、台風の接近が多い9月～10月、冬場の時化が多い11月～2月にかけては、欠航や折返し便が増えるため、旅客数は少ない。

平成19年度の旅客の利用状況を区間別にみると、鹿児島港からの利用状況については、口之島、中之島など、鹿児島港に近い島ほど多い。現在の運航形態が、鹿児島港を起点とした運航であり、鹿児島港から遠い南の島ほど島内の滞在時間が短くなる。そのため、観光客の多くは、鹿児島港から近い口之島、中之島などの北の島への訪問が多く、南の島に行くほど少なくなる傾向となっている。一方、名瀬港からの利用状況については、名瀬港から近い宝島、小宝島が中心となっている。

また、平成19年度の旅客を居住地別にみると、「鹿児島市」が35.3%で最も多く、次いで「十島村」が33.0%となっている。さらに、利用目的別にみると、「業務」など仕事による利用が38.2%で最も多く、次いで「村民」の利用が32.4%、「観光」が23.0%となっている。

【年別の貨客輸送実績】

	運航回数	乗降客数(人)	輸送貨物(トン)	自動車輸送台数
H9年	94	17,066	11,260	-
10年	96	19,370	12,537	-
11年	92	18,033	11,623	-
12年	131	21,826	11,148	1,087
13年	116	21,696	11,143	1,337
14年	109	22,392	9,820	1,456
15年	110	22,672	12,880	1,942
16年	98	17,923	9,834	1,443
17年	106	19,393	9,777	1,555
18年	109	19,761	10,888	1,476
19年	107	19,777	11,785	1,984

資料：十島村

【月別の旅客輸送実績】

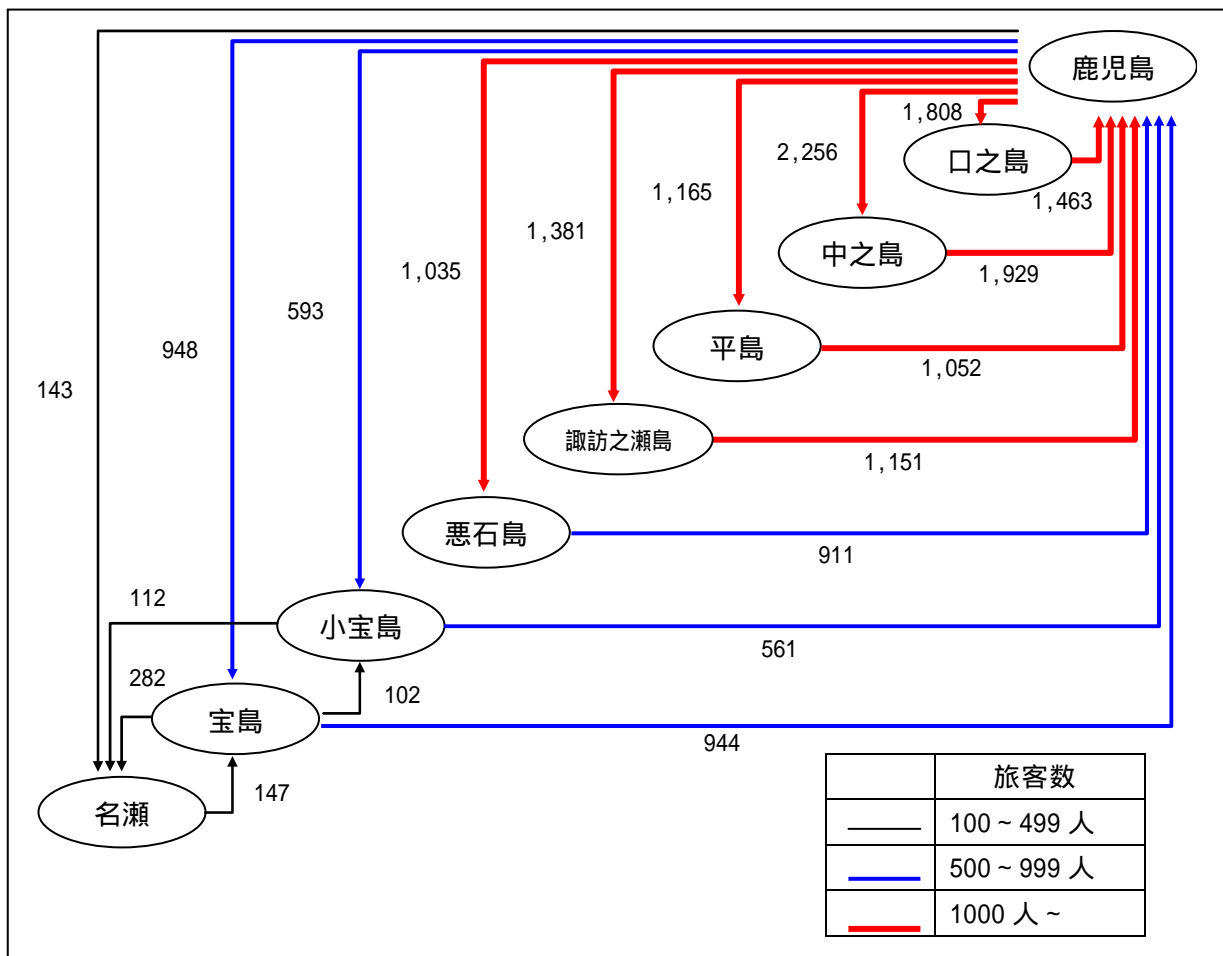
区分	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間
平成12年度	1,508.0	2,320.0	1,744.0	1,918.0	2,194.0	1,444.0	1,579.0	1,550.0	1,354.0	1,355.0	867.0	1,929.0	19,762.0
平成13年度	1,845.0	2,551.0	2,171.0	2,090.0	2,786.0	1,367.0	1,620.0	1,644.0	1,416.0	1,171.0	1,185.0	1,850.0	21,696.0
平成14年度	1,699.0	2,784.0	1,939.0	1,337.0	3,183.0	1,808.0	1,990.0	2,119.0	1,352.0	1,228.0	1,116.0	1,837.0	22,392.0
平成15年度	1,575.0	2,329.0	2,081.0	2,279.0	3,170.0	1,429.0	1,798.0	1,581.0	1,892.0	1,436.0	1,217.0	1,885.0	22,672.0
平成16年度	1,827.5	1,868.0	1,255.5	2,029.5	1,818.0	1,146.5	1,394.5	1,601.5	680.0	1,449.5	1,315.5	1,536.5	17,922.5
平成17年度	1,587.0	2,394.0	1,398.5	1,939.5	2,535.5	1,260.0	1,775.0	1,318.0	1,315.5	1,104.0	1,090.0	1,675.5	19,392.5
平成18年度	1,472.0	2,257.0	2,085.5	1,767.5	2,068.5	1,311.0	1,754.0	1,774.0	1,343.5	1,139.0	1,058.5	1,730.5	19,761.0
比較(18-17)	▲115.0	▲137.0	687.0	▲172.0	▲467.0	51.0	▲21.0	456.0	28.0	35.0	▲31.5	55.0	368.5

資料：十島村

年間を通じて5月～8月の旅客数が多い。

【区間別の旅客利用状況（平成19年度）】

（単位：人）



資料：十島村

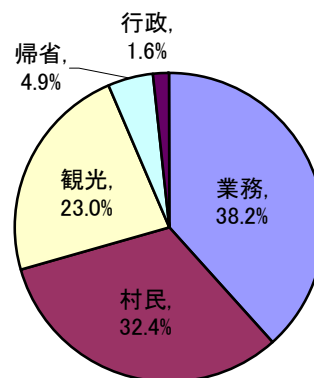
【居住地別にみた旅客数】

（単位：人）

居住地	旅客数	割合
鹿児島市	6,863	35.3%
十島村	6,415	33.0%
県内市町村（鹿児島市及び十島村を除く）	1,800	9.3%
九州	1,746	9.0%
関東	1,329	6.8%
関西・近畿	499	2.6%
奄美・沖縄	346	1.8%
中国・四国	184	0.9%
中部・北陸	162	0.8%
東北	67	0.3%
北海道	34	0.2%
国外	8	0.0%
総計	19,453	100.0%

注：居住地为無回答の項目を除く
資料：十島村（平成19年度）

【目的別にみた旅客数 N = 19,453】



資料：十島村（平成19年度）

1 - 2 - 5 十島航路の収支状況

平成 17 年度から平成 19 年度までの十島航路の収支状況を見ると、平均で約 4 億 9,000 万円の欠損が発生しており、欠損額は横ばい傾向となっている。

平成 19 年度は、運航収益、営業収益が、前期比でそれぞれ約 2,000 万円増加した。そのため、収益全体では 3 億 1369 万円と、前期比で約 4,000 万円増加している。

一方、運航費用は、原油価格の高騰により 1 航海当りの燃料費が約 240 万円と、前期比で約 31 万円増加したため、運航費用は 6 億 3660 万円と、前期比で約 2,500 万円増加している。最終的に、平成 19 年度の欠損額は 4 億 8,236 万円となっており、前期比で約 1,400 万円欠損額が減少しているものの、航路運営を取り巻く環境は厳しい状況にある。

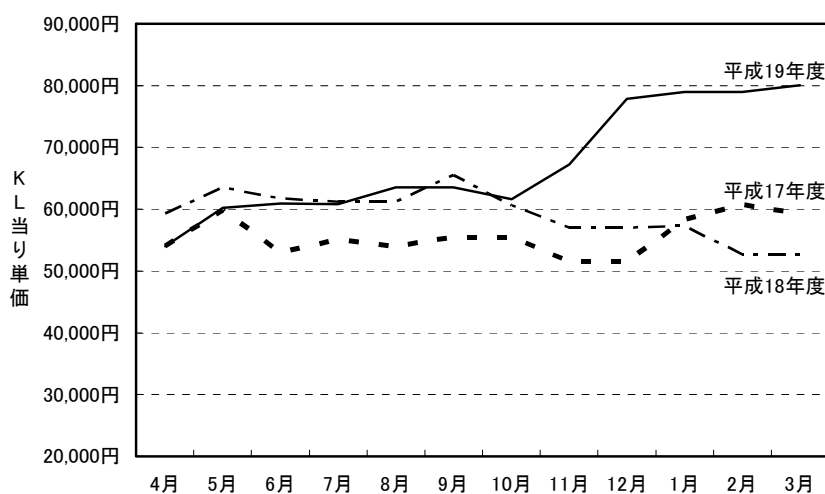
【十島航路の収益状況】

(単位：円)

	平成17年度	平成18年度	平成19年度
航海数	106航海	109航海	107航海
運航収益	230,683,100	239,059,414	256,742,200
営業収益	8,260,377	1,182,763	24,897,466
営業外収益	9,618,477	1,711,700	1,611,617
繰入金	29,119,000	30,594,000	30,434,000
収益計 A	277,680,954	272,547,877	313,685,283
運航費用	609,139,505	611,443,518	636,599,950
営業費用	159,502,256	157,420,532	159,447,673
費用計 B	768,641,761	768,864,050	796,047,623
欠損額 (A - B)	490,960,807	496,316,173	482,362,340
収支率 (A/B)	36.13%	35.45%	39.41%
1航海当収益	2,619,631	2,500,439	2,931,638
1航海当費用	7,251,337	7,053,798	7,439,697
1航海当燃料費	2,003,220	2,088,740	2,397,538

資料：十島村

【参考：燃料費単価の推移】



平成 19 年度 3 月期のキロリットルあたりの A 重油単価は、前期及び前々期と比較して 30% 以上上昇

資料：十島村

1 - 2 - 6 名瀬港～各島間の輸送状況

(1) 名瀬港～各島間の全体の輸送状況

名瀬港～各島間の輸送状況をみると、平成19年度の欠損額は1,657万円で、増加傾向となっている。欠損額増加の主な要因は、原油価格の高騰による、燃料費増加の影響が大きい。

平成19年度の名瀬港～宝島間の燃料費は2,179万円であり、平成15年度の燃料費973万円の約2倍となっている。また、名瀬港～宝島間の1航海当りの欠損額について、平成15年度は8万円であったが、平成19年度は31万円と約4倍になっている。

【名瀬港～各島間の全体の輸送状況】

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
名瀬便運航回数	54航海	53航海	51航海	54航海	53航海
運航収益 (A)	8,982,071円	7,268,842円	7,937,784円	8,531,248円	8,447,276円
旅客運賃収入	6,398,680円	5,422,810円	5,756,800円	6,020,470円	5,910,060円
輸送人員	1,209人	1,043人	1,171人	1,235人	1,135人
手・小荷物運賃収入	210,020円	229,840円	431,530円	419,760円	306,600円
輸送個数	401個	434個	803個	780個	591個
航送車両運賃収入	1,642,650円	1,209,450円	1,240,220円	1,365,210円	1,268,680円
輸送台数	137台	115台	126台	136台	125台
貨物運賃収入	730,721円	406,742円	509,234円	725,808円	961,936円
輸送トン数	143トン	80トン	100トン	145トン	187トン
運航費用 (B)	13,096,831円	15,216,245円	20,722,106円	23,501,058円	25,013,939円
燃料費(宝と名の差)	9,730,876円	12,061,230円	17,663,581円	20,256,776円	21,794,184円
旅客歩金	83,735円	66,697円	81,230円	86,229円	74,282円
自動車航送歩金	34,189円	23,881円	26,069円	35,202円	30,546円
貨物歩金	40,484円	20,625円	25,537円	36,264円	46,824円
郵便委託料	113,400円	111,300円	107,100円	113,400円	113,400円
網取・放し委託料	850,500円	834,750円	803,250円	850,500円	850,500円
代理店委託料	1,701,000円	1,669,500円	1,606,500円	1,701,000円	1,701,000円
名瀬港係船料	112,840円	101,200円	98,680円	103,600円	99,900円
名瀬港給水料	429,807円	327,062円	310,159円	318,087円	303,303円
収支(A-B)	▲ 4,114,760円	▲ 7,947,403円	▲ 12,784,322円	▲ 14,969,810円	▲ 16,566,663円
収支率(A/B) %	68.6%	47.8%	38.3%	36.3%	33.8%
1航海平均収支	▲ 76,199円	▲ 149,951円	▲ 250,673円	▲ 277,219円	▲ 312,579円

注：運航費用は、名瀬に運航することによる経費のみを計上している

注：船員の深夜労働関係の時間外手当等は計上していない

注：歩金関係は、名瀬代理店取扱のみを計上している（貨物・自動車等の後払いに係る歩金は中川運輸で計上）

注：平成16年度、平成17年度は代替船「ゆり丸」が運航している

資料：十島村

(2) 名瀬港～各島間の旅客輸送実績

名瀬港～各島間の旅客の輸送実績をみると、往航（鹿児島 十島村 名瀬）は765人となっており、復航（名瀬 十島村 鹿児島）は393人となっている。

名瀬港～各島間の目的別の輸送実績をみると、観光等が46.8%で最も多く、次いで住民（十島村民）は34.6%となっている。

【名瀬港～各島間 旅客輸送実績（全体）】

（単位：人）

		平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	5ヵ年平均
往航	輸送人員	764	711	757	814	781	765
	運賃収入	4,629,880	4,072,960	3,996,770	4,191,810	4,328,570	4,243,998
復航	輸送人員	445	332	414	421	355	393
	運賃収入	1,768,800	1,349,850	1,760,030	1,828,660	1,581,490	1,657,766
合計	輸送人員	1,209	1,043	1,171	1,235	1,135	1,159
	運賃収入	6,398,680	5,422,810	5,756,800	6,020,470	5,910,060	5,901,764

資料：十島村

【名瀬港～各島間 目的別輸送実績】

（単位：人）

		平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	5ヵ年平均
住民	輸送人員	442	358	456	388	363	401
	輸送割合	36.6%	34.3%	38.9%	31.4%	31.9%	34.6%
	運賃収入	1,740,240	1,330,730	1,689,690	1,507,090	1,345,100	1,522,570
観光等	輸送人員	528	428	502	656	607	544
	輸送割合	43.7%	41.0%	42.9%	53.1%	53.4%	46.8%
	運賃収入	2,833,780	2,109,330	2,564,100	3,128,740	3,274,610	2,782,112
業務等	輸送人員	239	257	213	191	166	213
	輸送割合	19.8%	24.6%	18.2%	15.4%	14.6%	18.5%
	運賃収入	1,824,660	1,982,750	1,503,010	1,384,640	1,290,350	1,597,082

資料：十島村

(3) 名瀬港～各島間の旅客の輸送状況

村民の名瀬港～各島間の旅客輸送について、平成15年度から平成19年度までの5年間の平均をみると、「宝島～名瀬」間が237人で最も多く、次いで「小宝島～名瀬」間が73人、「悪石島～名瀬」間が44人となっている。

観光客の名瀬港～各島間の旅客輸送について、平成15年度から平成19年度までの5年間の平均をみると、「宝島～名瀬」間が228人で最も多く、次いで「小宝島～名瀬」間が64人、「悪石島～名瀬」間が58人となっている。

【村民の名瀬港～各島間の輸送状況（平成15年度～平成19年度）】 (単位：人)

		平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	5カ年平均
口之島 ⇄ 名瀬	輸送人員	4	7	13	10	3	7
	輸送割合	0.9%	2.0%	2.7%	2.6%	0.8%	1.8%
	運賃収入	33,140	49,870	80,130	73,320	19,360	51,164
中之島 ⇄ 名瀬	輸送人員	19	17	8	15	5	13
	輸送割合	4.3%	4.7%	1.8%	3.9%	1.4%	3.2%
	運賃収入	126,090	107,570	44,880	92,240	32,050	80,566
平島 ⇄ 名瀬	輸送人員	30	6	16	17	8	15
	輸送割合	6.8%	1.7%	3.5%	4.3%	2.2%	3.7%
	運賃収入	166,810	31,960	73,150	86,910	36,060	78,978
諏訪之瀬島 ⇄ 名瀬	輸送人員	15	5	6	27	2	11
	輸送割合	3.4%	1.4%	1.3%	7.0%	0.6%	2.7%
	運賃収入	85,650	27,550	33,060	139,650	11,020	59,386
悪石島 ⇄ 名瀬	輸送人員	34	43	61	37	48	44
	輸送割合	7.7%	12.0%	13.3%	9.5%		10.6%
	運賃収入	158,240	200,900	275,820	163,680	199,650	199,658
小宝島 ⇄ 名瀬	輸送人員	89	45	73	59	99	73
	輸送割合	20.1%	12.6%	16.0%	15.2%	27.3%	18.2%
	運賃収入	410,350	205,150	336,560	268,910	442,610	332,716
宝島 ⇄ 名瀬	輸送人員	251	235	280	224	198	237
	輸送割合	56.7%	65.6%	61.4%	57.6%	54.6%	59.2%
	運賃収入	759,960	707,730	846,090	682,380	604,350	720,102

資料：十島村

【観光客の名瀬港～各島間の輸送状況（平成15年度～平成19年度）】 (単位：人)

		平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	5カ年平均
鹿児島 ⇄ 名瀬	輸送人員	98	43	75	63	114	79
	輸送割合	18.6%	10.0%	14.9%	9.6%	18.7%	14.4%
	運賃収入	1,181,210	606,680	831,900	668,030	1,225,740	902,712
口之島 ⇄ 名瀬	輸送人員	16	7	11	13	20	13
	輸送割合	3.0%	1.5%	2.2%	2.0%	3.3%	2.4%
	運賃収入	107,560	41,670	63,400	79,490	124,290	83,282
中之島 ⇄ 名瀬	輸送人員	24	49	35	98	35	48
	輸送割合	4.5%	11.4%	7.0%	14.9%	5.8%	8.7%
	運賃収入	157,560	303,150	223,720	572,790	201,030	291,650
平島 ⇄ 名瀬	輸送人員	16	9	13	16	25	16
	輸送割合	3.0%	2.0%	2.6%	2.4%	4.1%	2.8%
	運賃収入	83,770	47,240	63,610	87,060	126,980	81,732
諏訪之瀬島 ⇄ 名瀬	輸送人員	17	15	49	48	61	38
	輸送割合	3.2%	3.5%	9.8%	7.3%	10.1%	6.8%
	運賃収入	93,670	84,400	271,490	262,280	332,100	208,788
悪石島 ⇄ 名瀬	輸送人員	40	44	45	93	68	58
	輸送割合	7.6%	10.3%	8.9%	14.2%	11.2%	10.4%
	運賃収入	176,130	196,410	190,910	393,850	299,200	251,300
小宝島 ⇄ 名瀬	輸送人員	64	47	62	73	76	64
	輸送割合	12.0%	10.9%	12.3%	11.1%	12.4%	11.7%
	運賃収入	281,270	196,900	273,860	300,240	333,380	277,130
宝島 ⇄ 名瀬	輸送人員	253	215	213	252	209	228
	輸送割合	47.9%	50.2%	42.4%	38.4%	34.4%	42.7%
	運賃収入	752,610	632,880	645,210	765,000	631,890	685,518

資料：十島村

1 - 3 ななしま 2 の概況

1 - 3 - 1 ななしま 2 の概況

高速観光船ななしま 2 は村所有のチャーター船である。行政の連絡体制の効率化や、緊急時の対応や巡回診療への活用など、多様な目的に活用されている。

ななしま 2 の借上料金は距離に比例しており、最も距離が短い小宝島～宝島間の借上げ料金は 35,800 円であるが、最も距離が長い屋久島～名瀬間の借上げ料金は 421,200 円となっている。

【ななしま 2 の概要】

就航年度	平成 10 年
全幅	4.40m
全長	22.4m
総トン数	28 トン
速力	19 ノット
旅客定員	12 名

資料：十島村



高速観光船ななしま 2

【ななしま 2 の借上げ料金】

屋久島										
264,400	口之島									
281,300	122,700	中之島								
309,300	150,800	125,000	平島							
302,100	147,600	119,400	90,900	諏訪之瀬島						
308,600	165,200	137,700	88,800	90,900	悪石島					
354,500	195,600	168,300	114,500	124,500	86,200	小宝島				
370,200	204,700	179,700	123,400	135,900	98,200	35,800	宝島			
421,200	263,300	235,000	212,100	206,500	191,200	169,600	167,300	名瀬		

注：本料金には、食料費および船舶電話料は含まれていない

注：本料金は片道料金であり、往復利用の場合は本料金の 5 割増となる

注：待機料金は 1 時間当たり 5,000 円

資料：十島村

【ななしま 2 による目的地までの所要時間】

運航区間	所要時間
名瀬（奄美大島） - 宝島 間	2 時間 10 分
名瀬（奄美大島） - 中之島間	3 時間 40 分
口之島 - 屋久島 間	2 時間 15 分
宝島 - 小宝島 間	20 分
小宝島 - 悪石島 間	55 分
悪石島 - 諏訪之瀬島 間	30 分
諏訪之瀬島 - 平島 間	30 分
平島 - 中之島 間	55 分
中之島 - 口之島 間	30 分
口之島 - 宝島 間（直行）	2 時間 50 分

資料：十島村

第2章 十島航路の利用実態と名瀬便等に関するニーズ

2-1 十島村民アンケート調査結果の概要

2-1-1 調査概要

十島村民の十島航路の利用実態や航路に対するニーズ等を把握するため、アンケート調査を行った。アンケート調査の概要は以下の通り。

【調査概要】

	内 容																																
調査対象	・ 16 歳以上の全村民																																
調査方法	・ 各島の出張所職員による配布・回収																																
調査期間	・ 平成 21 年 8 月 13 日（木）～平成 21 年 9 月 11 日（金）																																
実施結果	<p>・ 配布枚数：507 件</p> <p>・ 回収枚数：280 件（回収率 55.2%）</p> <p>[居住地別配布・回収状況]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>口之島</th> <th>中之島</th> <th>平島</th> <th>諏訪之瀬島</th> <th>悪石島</th> <th>小宝島</th> <th>宝島</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>配布枚数</td> <td>91 件</td> <td>117 件</td> <td>65 件</td> <td>40 件</td> <td>55 件</td> <td>43 件</td> <td>96 件</td> </tr> <tr> <td>回収枚数</td> <td>17 件</td> <td>81 件</td> <td>31 件</td> <td>29 件</td> <td>18 件</td> <td>27 件</td> <td>74 件</td> </tr> <tr> <td>回収率</td> <td>18.7%</td> <td>69.2%</td> <td>47.7%</td> <td>72.5%</td> <td>32.7%</td> <td>62.8%</td> <td>77.1%</td> </tr> </tbody> </table>		口之島	中之島	平島	諏訪之瀬島	悪石島	小宝島	宝島	配布枚数	91 件	117 件	65 件	40 件	55 件	43 件	96 件	回収枚数	17 件	81 件	31 件	29 件	18 件	27 件	74 件	回収率	18.7%	69.2%	47.7%	72.5%	32.7%	62.8%	77.1%
	口之島	中之島	平島	諏訪之瀬島	悪石島	小宝島	宝島																										
配布枚数	91 件	117 件	65 件	40 件	55 件	43 件	96 件																										
回収枚数	17 件	81 件	31 件	29 件	18 件	27 件	74 件																										
回収率	18.7%	69.2%	47.7%	72.5%	32.7%	62.8%	77.1%																										
調査項目	<p>(1)属性 （年齢、居住地、職業、I・Uターンの別）</p> <p>(2)自家用車及び船舶の所有状況</p> <p>(3)(4)(5)鹿児島方面に出かける頻度・目的・滞在期間</p> <p>(6)(7)(8)奄美方面に出かける頻度・目的・滞在期間</p> <p>(9)鹿児島港から目的地までの移動手段</p> <p>(10)名瀬港から目的地までの移動手段</p> <p>(11)村民の視点からみた十島航路のあり方</p> <p>(12)村民の視点からみた十島航路等の利用促進を図るために必要な事業</p> <p>(13)今後の十島村の観光振興</p> <p> 皆既日食ツアー観光客との交流機会の有無</p> <p> 皆既日食観測ツアー客の受入体制に対する評価</p> <p> 今後の観光客の受入意向</p> <p> 今後の十島村の観光振興において重要なもの</p> <p>・ 自由意見</p>																																

2 - 1 - 2 十島村民の利用実態及び名瀬便等に関するニーズの整理

(1) 鹿児島方面に行く場合の十島航路の利用実態

鹿児島方面へ行く場合の村民の十島航路の利用実態をみると、利用頻度は「半年に1~2回程度」、利用目的は「診察・通院」、「仕事・商用」、滞在期間は「3泊4日以上」となっている。特に、悪石島、小宝島、宝島の南の3島の住民は、一度鹿児島方面に行った場合、「4泊以上」と、鹿児島市内に長期間滞在している。そのため、鹿児島への所要時間や乗船代金の負担が北の島より大きく、北の島と比較して、頻繁に鹿児島方面に行くことは困難な状況にあることが推測される。

【鹿児島方面に出かける際の村民の十島航路の利用実態】

居住地	利用頻度	利用目的	滞在期間
口之島	半年に1~2回程度	診察・通院、仕事・商用	3泊4日以上
中之島	半年に1~2回程度	診察・通院、仕事・商用	3泊4日以上
平島	半年に1~2回程度	診察・通院、仕事・商用	3泊4日以上
諏訪之瀬島	半年に1~2回程度	仕事・商用、診察・通院	3泊4日以上
悪石島	半年に1~2回程度	仕事・商用、帰省	4泊以上
小宝島	半年に1~2回程度	診察・通院、帰省	4泊以上
宝島	半年に1~2回程度	診察・通院、仕事・商用	4泊以上

注：利用頻度・滞在期間はアンケート調査において最も多かった項目を、利用目的は最も多かった項目と次いで多かった項目の2つを整理している。

(2) 奄美方面に出かける際の村民の十島航路の利用実態

奄美方面へ行く場合の村民の十島航路の利用実態をみると、悪石島、小宝島、宝島の3島の住民が中心となっている。また、利用頻度は「年に1~2回程度」、利用目的は「買物」、「診察・通院」、「帰省」、滞在期間は「1泊2日」となっている。口之島、中之島、平島、諏訪之瀬島では、奄美方面に「行くことはない」という回答が多かったものの、奄美大島空港から航空機を利用するために奄美方面に行くという意見が多数見られた。

【奄美方面に出かける際の村民の十島航路の利用実態】

居住地	利用頻度	利用目的	滞在期間
口之島	行くことはない	-	-
中之島	行くことはない	-	-
平島	行くことはない	-	-
諏訪之瀬島	行くことはない	帰省、娯楽（観光）	1泊2日、3泊4日
悪石島	年に1~2回程度	買物、帰省、娯楽（観光）	1泊2日
小宝島	年に1~2回程度	買物、診察・通院	1泊2日
宝島	年に1~2回程度	買物、診察・通院	1泊2日

注：利用頻度・滞在期間はアンケート調査において最も多かった項目を、利用目的は最も多かった項目と次いで多かった項目の2つを整理している。

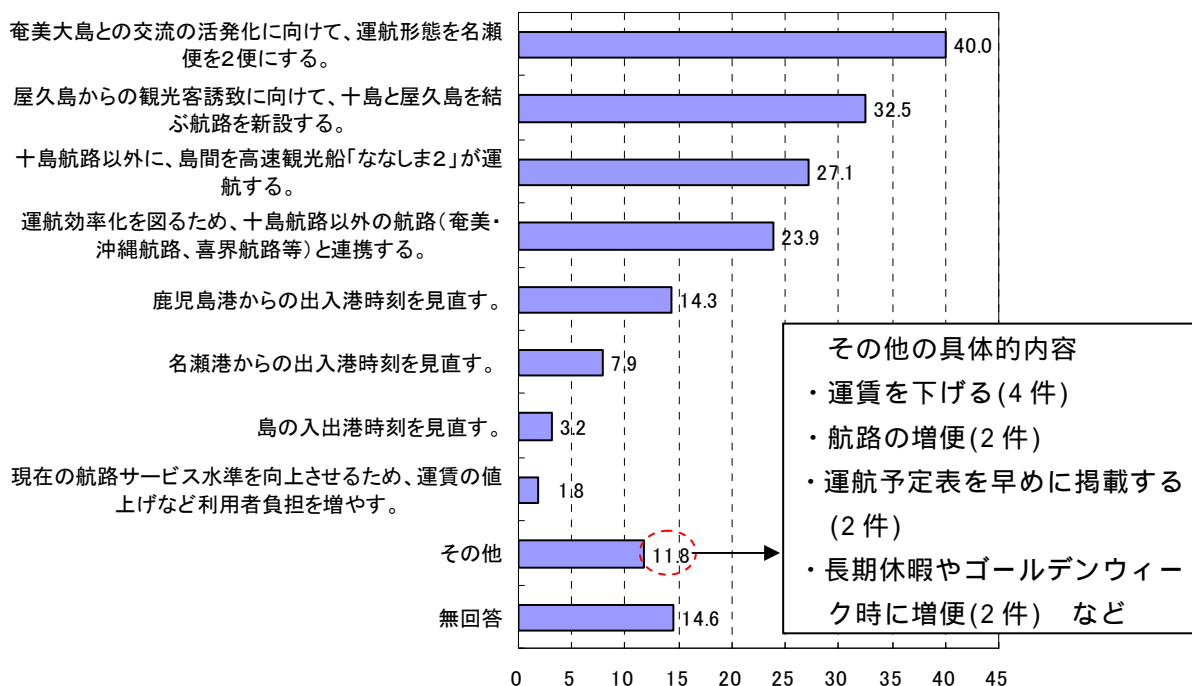
(3) 村民の視点からみた十島航路等のあり方

～「奄美大島との交流の活発化に向けて、運航形態を名瀬便2便にする」が最も多い～

村民の視点からみた十島航路等のあり方については、「奄美大島との交流の活発化に向けて、運航形態を名瀬便2便にする」が40.0%と最も多く、次いで「屋久島からの観光客誘致に向けて、十島と屋久島を結ぶ航路を新設する」が32.5%となっている。

これを居住地別にみると、「小宝島」、「宝島」では「奄美大島との交流の活発化に向けて、運航形態を名瀬便2便にする」が約8割で最も多くなっている。一方、「口之島」、「中之島」、「諏訪之瀬島」の3島では、「屋久島からの観光客誘致に向けて、十島と屋久島を結ぶ航路を新設する」が5割以上で最も多く、また、「平島」、「悪石島」の2島では、「十島航路以外に、島間を高速観光船「ななしま2」が運航する」が4割以上で最も多くなっている。

【村民の視点からみた十島航路等のあり方・複数回答 N = 280】 (単位: %)



【居住地別にみた村民の視点からみた十島航路等のあり方・複数回答】

居住地	1位	2位	3位
口之島(N=13)	屋久島からの観光客誘致に向けて、十島と屋久島を結ぶ航路を新設する。 69.2%	十島航路以外に、島間を高速観光船「ななしま2」が運航する。 46.2%	運航効率化を図るため、十島航路以外の航路(奄美・沖縄航路、喜界航路等)と連携する。 30.8%
中之島(N=69)	屋久島からの観光客誘致に向けて、十島と屋久島を結ぶ航路を新設する。 52.2%	運航効率化を図るため、十島航路以外の航路(奄美・沖縄航路、喜界航路等)と連携する。 29.0%	十島航路以外に、島間を高速観光船「ななしま2」が運航する。 24.6%
平島(N=30)	十島航路以外に、島間を高速観光船「ななしま2」が運航する。 53.3%	奄美大島との交流の活発化に向けて、運航形態を名瀬便2便にする。 40.0%	運航効率化を図るため、十島航路以外の航路(奄美・沖縄航路、喜界航路等)と連携する。 23.3%
諏訪之瀬島(N=24)	屋久島からの観光客誘致に向けて、十島と屋久島を結ぶ航路を新設する。 58.3%	運航効率化を図るため、十島航路以外の航路(奄美・沖縄航路、喜界航路等)と連携する。 41.7%	奄美大島との交流の活発化に向けて、運航形態を名瀬便2便にする。 33.3%
悪石島(N=14)	十島航路以外に、島間を高速観光船「ななしま2」が運航する。 42.9%	奄美大島との交流の活発化に向けて、運航形態を名瀬便2便にする。 35.7%	運航効率化を図るため、十島航路以外の航路(奄美・沖縄航路、喜界航路等)と連携する。 28.6%
小宝島(N=26)	奄美大島との交流の活発化に向けて、運航形態を名瀬便2便にする。 76.9%	屋久島からの観光客誘致に向けて、十島と屋久島を結ぶ航路を新設する。 34.6%	十島航路以外に、島間を高速観光船「ななしま2」が運航する。 30.8%
宝島(N=62)	奄美大島との交流の活発化に向けて、運航形態を名瀬便2便にする。 83.9%	十島航路以外に、島間を高速観光船「ななしま2」が運航する。 30.6%	運航効率化を図るため、十島航路以外の航路(奄美・沖縄航路、喜界航路等)と連携する。 22.6%

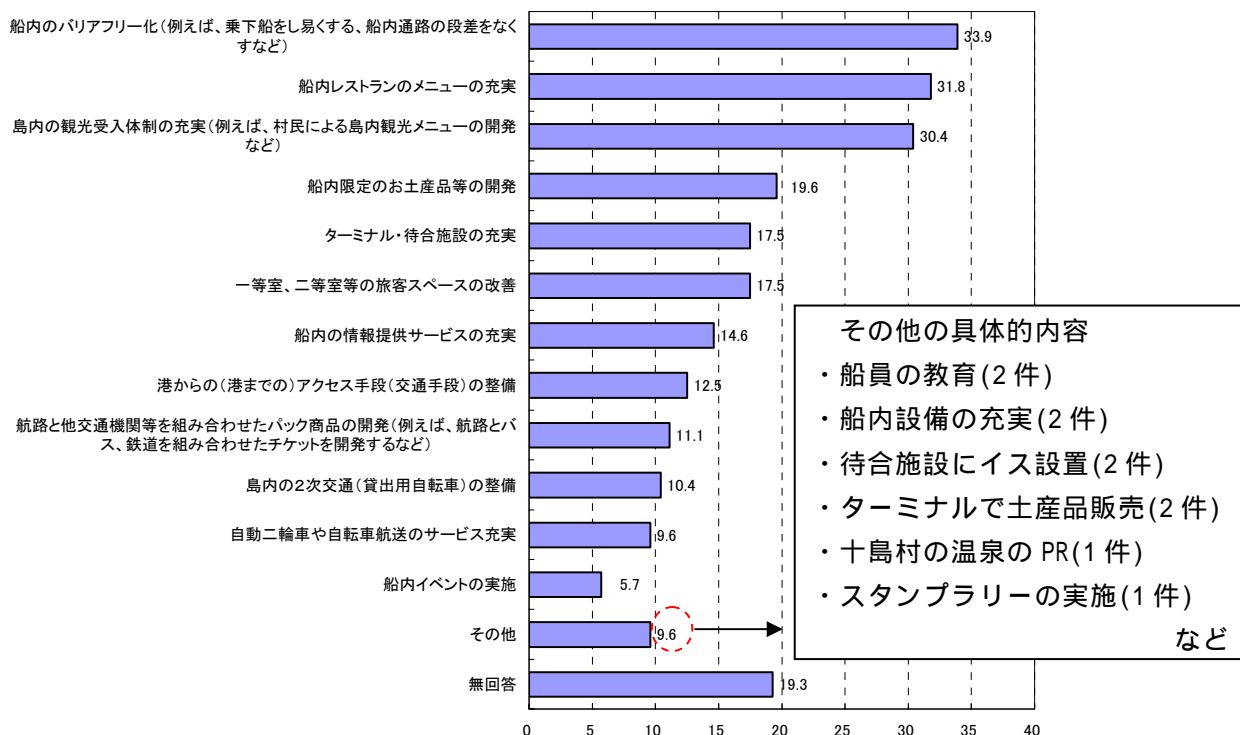
注: ■ は全体1位、■ は同2位、■ は同3位。以下も同様。

(4) 村民の視点からみた十島航路等の利用促進を図るために必要な事業

～「船内のバリアフリー化」、「船内レストランのメニューの充実」、「島内の観光受入体制の充実」が多い～

十島航路の利用促進に必要な事業としては、「船内のバリアフリー化」が33.9%で最も多く、次いで「船内レストランのメニューの充実」が31.8%となっている。
これを居住地別にみると、「口之島」、「中之島」、「平島」の3島では「船内のバリアフリー化」が、「諏訪之瀬島」、「悪石島」、「小宝島」の3島では、「船内レストランメニューの充実」が、「宝島」では「島内の観光受入体制の充実」が最も多くなっている。

【村民の視点からみた十島航路等の利用促進に必要な事業・複数回答N = 280】(単位：%)



【居住地別にみた村民の視点からみた十島航路等の利用促進を図るために必要な事業・複数回答】

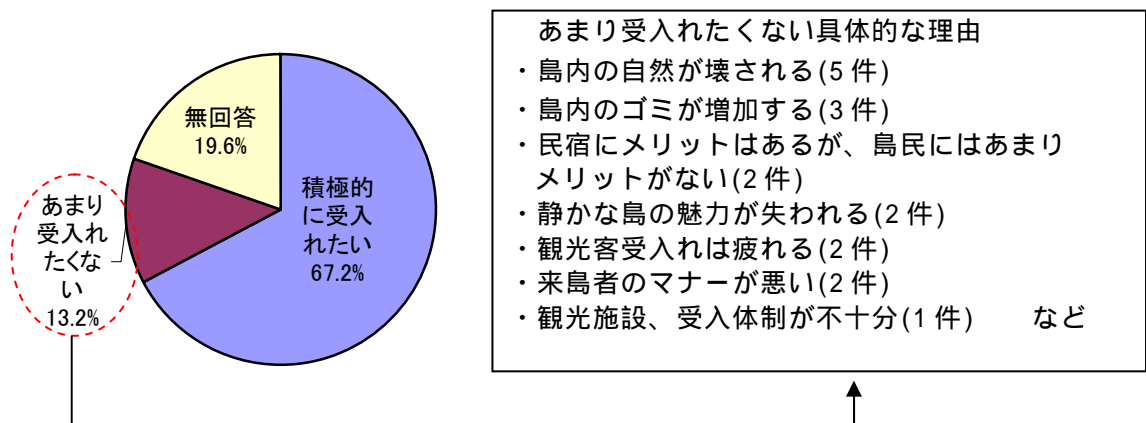
居住地	1位	2位	3位
口之島(N=14)	船内のバリアフリー化(例えば、乗下船をし易くする、船内通路の段差をなくすなど) 53.8%	船内の情報提供サービスの充実 46.2%	船内限定のお土産等の開発 38.5%
中之島(N=72)	船内のバリアフリー化(例えば、乗下船をし易くする、船内通路の段差をなくすなど) 49.3%	船内レストランのメニューの充実 36.6%	島内の観光受入態勢の充実(例えば、村民による島内観光メニューの開発など) 36.6%
平島(N=30)	船内のバリアフリー化(例えば、乗下船をし易くする、船内通路の段差をなくすなど) 75.9%	島内の観光受入態勢の充実(例えば、村民による島内観光メニューの開発など) 51.7%	船内限定のお土産等の開発 48.3%
諏訪之瀬島(N=24)	船内レストランのメニューの充実 56.5%	ターミナル・待合施設の充実 34.8%	船内のバリアフリー化(例えば、乗下船をし易くする、船内通路の段差をなくすなど) その他 26.1%
悪石島(N=14)	船内レストランのメニューの充実 46.2%	島内の観光受入態勢の充実(例えば、村民による島内観光メニューの開発など) 38.5%	航路と他交通機関等を組み合わせたパック商品の開発(例えば、航路とバス、鉄道を組み合わせたチケットを開発するなど) 船内限定のお土産等の開発 30.8%
小宝島(N=25)	船内レストランのメニューの充実 50.0%	一等室、二等室等の旅客スペースの改善 41.7%	島内の観光受入態勢の充実(例えば、村民による島内観光メニューの開発など) 37.5%
宝島(N=52)	島内の観光受入態勢の充実(例えば、村民による島内観光メニューの開発など) 45.1%	船内レストランのメニューの充実 39.2%	船内のバリアフリー化(例えば、乗下船をし易くする、船内通路の段差をなくすなど) 29.4%

注： は全体1位、 は同2位、 は同3位。以下も同様。

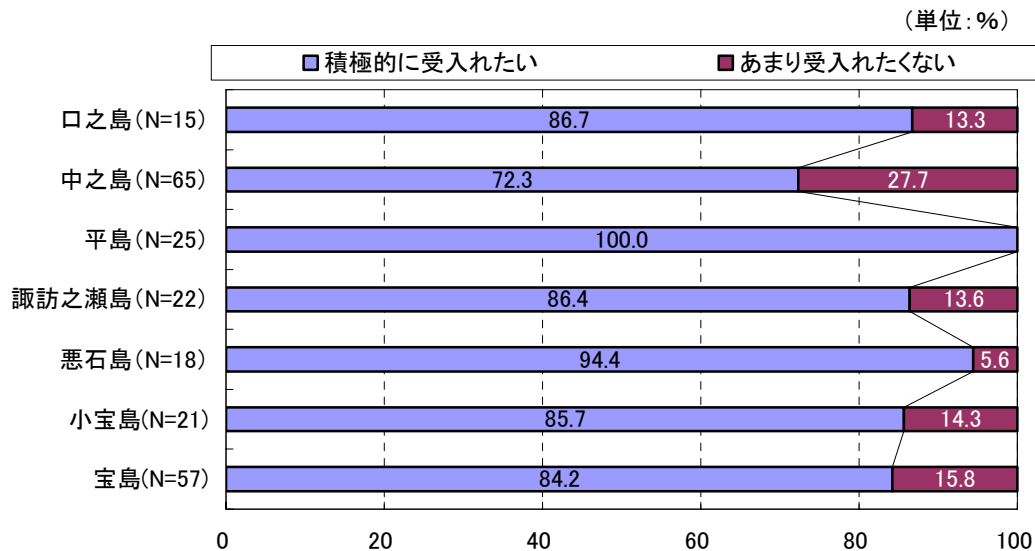
(5) 今後の観光客の受入意向 ~ 「積極的に受入れたい」が約7割を占める~

今後の観光客の受入意向は、「積極的に受入れたい」が67.2%となっており、「あまり受入れたくない」の13.2%を54ポイント大幅に上回った。「あまり受入れたくない」と回答した具体的な理由としては、「島内の自然が壊される」、「島内のゴミが増加する」などが多い。
これを居住地別にみると、全島共通で「積極的に受入れたい」が7割以上を占めていることから、今回の皆既日食観測ツアー客の受入れをきっかけに、積極的に観光客を受入れていきたいという意向をもつ住民が増加していると推測される。

【今後の観光客の受入意向 N = 280】



【居住地別にみた観光客の受入意向 N = 223】



注：無回答は除く

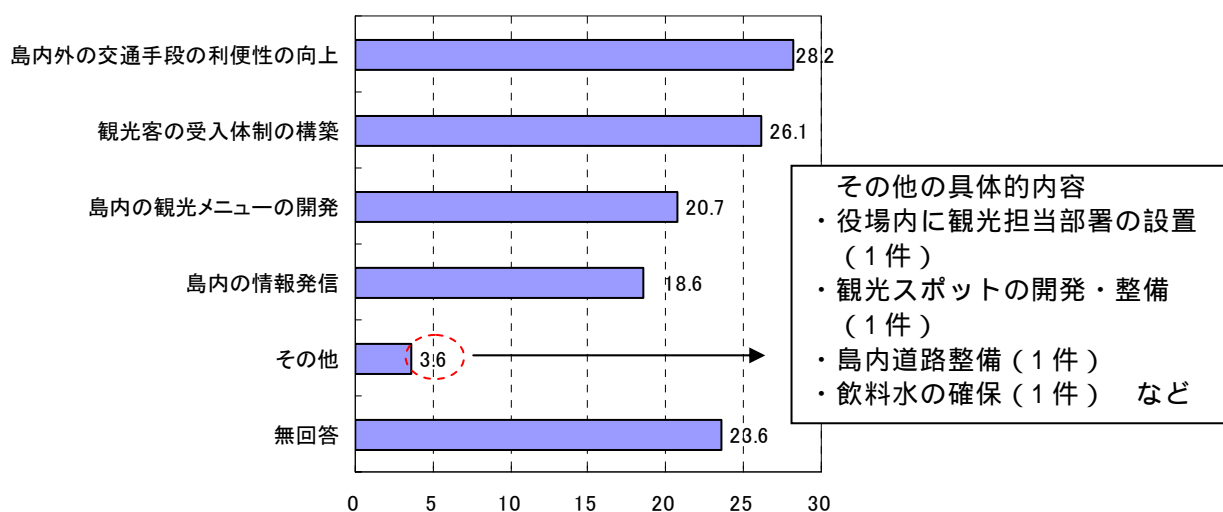
(6) 今後の十島村の観光振興において重要なもの

～「島内外の交通手段の利便性の向上」、「観光客の受入体制の構築」が多い～

今後の十島村の観光振興において重要なものとしては、「島内外の交通手段の利便性の向上」が28.2%で最も多く、次いで「観光客の受入体制の構築」が26.1%、「島内の観光メニューの開発」が20.7%となっている。

これを居住地別にみると、「口之島」、「中之島」、「小宝島」、「宝島」の4島では、「島内外の交通手段の利便性の向上」が約4割で最も多く、「諏訪之瀬島」、「悪石島」の2島では、「観光客の受入体制の構築」が4割以上を占めている。

【今後十島村の観光振興において重要なもの・複数回答 N = 280】(単位：%)



【居住地別にみた今後の十島村の観光振興において重要なもの】

居住地	1位	2位	3位
口之島(N=14)	島内外の交通手段の利便性の向上 42.9%	観光客の受入態勢の構築 35.7%	島内の観光メニューの開発 28.6%
中之島(N=59)	島内外の交通手段の利便性の向上 39.0%	観光客の受入態勢の構築 33.9%	島内の観光メニューの開発 32.2%
平島(N=24)	島内の情報発信 58.3%	島内の観光メニューの開発 観光客の受入態勢の構築 島内外の交通手段の利便性の向上 37.5%	その他 8.3%
諏訪之瀬島(N=22)	観光客の受入態勢の構築 40.9%	島内の観光メニューの開発 31.8%	島内の情報発信 島内外の交通手段の利便性の向上 27.3%
悪石島(N=17)	観光客の受入態勢の構築 58.8%	島内外の交通手段の利便性の向上 35.3%	島内の観光メニューの開発 23.5%
小宝島(N=23)	島内外の交通手段の利便性の向上 39.1%	島内の情報発信 26.1%	観光客の受入態勢の構築 17.4%
宝島(N=54)	島内外の交通手段の利便性の向上 37.0%	観光客の受入態勢の構築 29.6%	島内の観光メニューの開発 24.1%

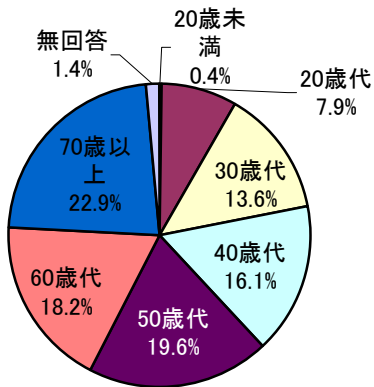
注：■ は全体1位、■ は同2位、■ は同3位。以下も同様。

2 - 1 - 3 調査結果

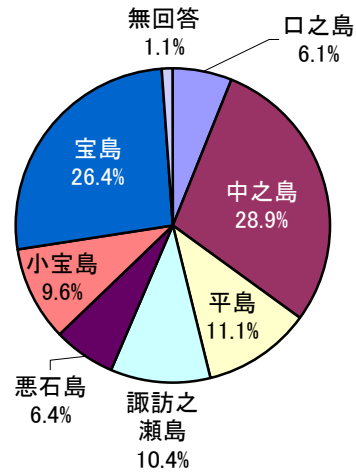
(1) 属性

回答者の年齢は「50歳代」以上が半数以上を占め、居住地は「中之島」が28.9%で最も多く、次いで「宝島」(26.4%)となっている。また、I・Uターン者の割合については、Uターン者が34.6%、Iターン者が19.3%と約半数を占めている。

【年齢 N = 280】

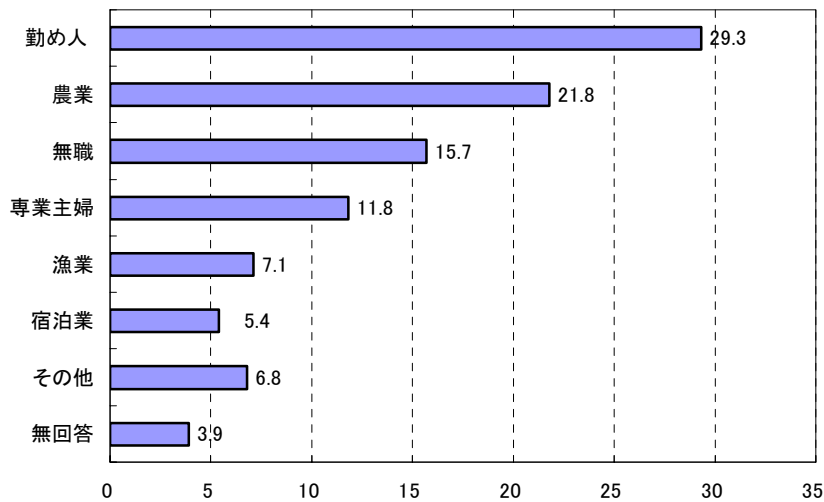


【居住地 N = 280】

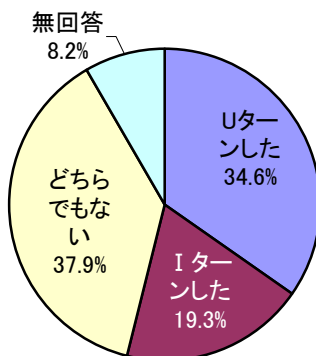


【職業 N = 280・複数回答】

(単位：%)



【I・Uターン者の割合 N = 280】



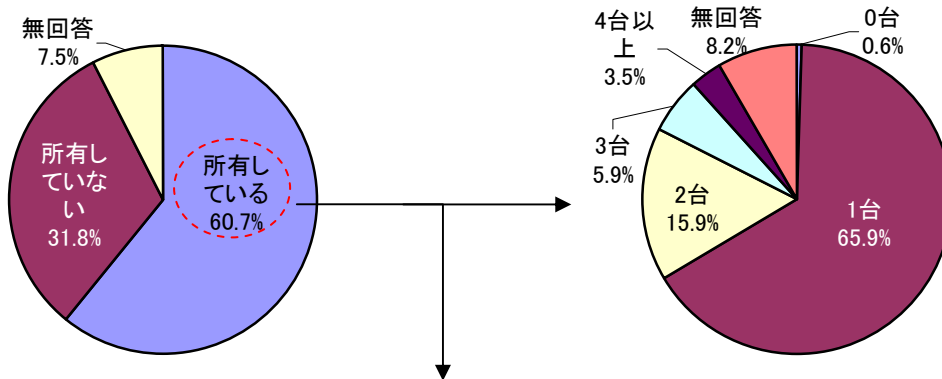
(2) 自家用車及び船舶の所有状況 ~自家用車の所有は約6割、「1台」が約7割~

村民の自家用車の所有状況については、「所有している」が60.7%となっており、その所有台数は「1台」が65.9%と最も多かった。一方、「2台」以上自家用車を所有しているという回答も約3割あったが、これは、旅客の送迎に複数台の自家用車を使用する民宿業者や、自家用車以外に軽トラックを使用する農業者等の回答によると推測される。

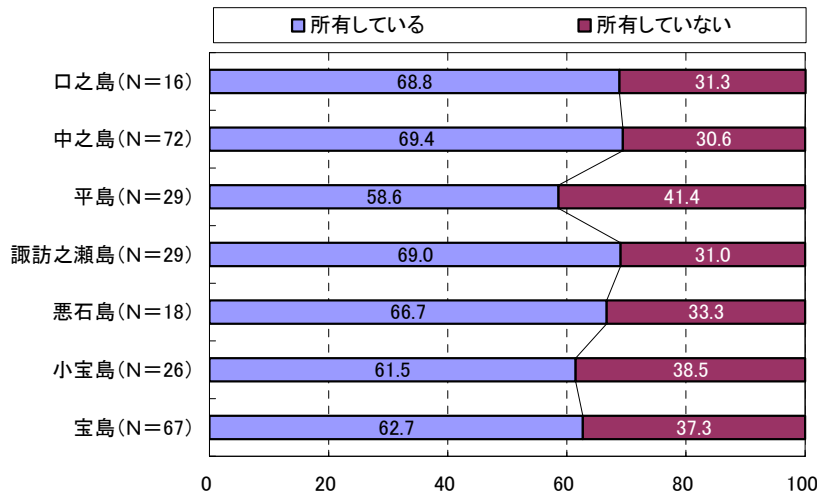
また、船舶の所有状況については、船舶を「所有している」のは19.3%となっている。

【村民全体の自家用車の所有 N = 280】

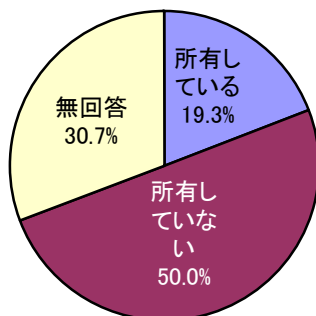
【村民全体の自家用車の所有台数 N = 170】



【居住地別にみた自家用車の所有状況 N = 280】 (単位: %)



【村民全体の船舶の所有 N = 280】



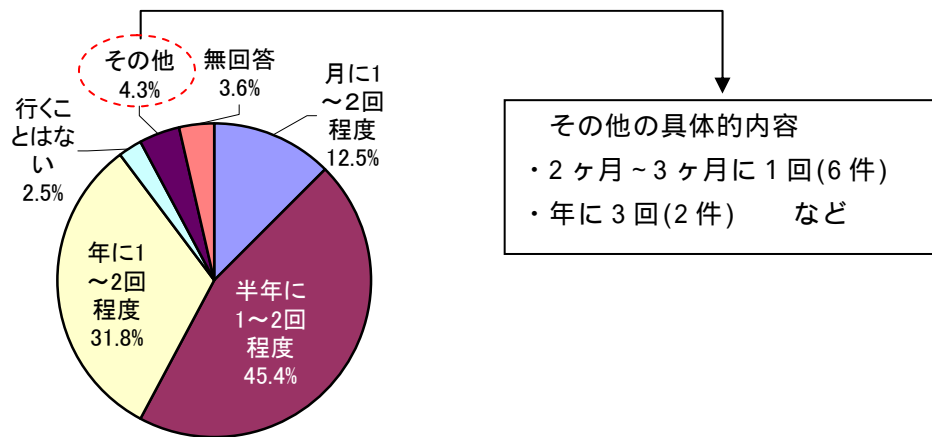
(3) 鹿児島方面に出かける頻度 ~半年に1~2回程度が約5割で最多~

鹿児島方面に出かける際の頻度については、「半年に1~2回程度」が45.4%で最も多く、次いで「年に1~2回程度」が31.8%となっている。そのため、住民全体の傾向としては、おおむね3ヶ月に1回程度、鹿児島方面に行く際に航路を利用していると推測される。

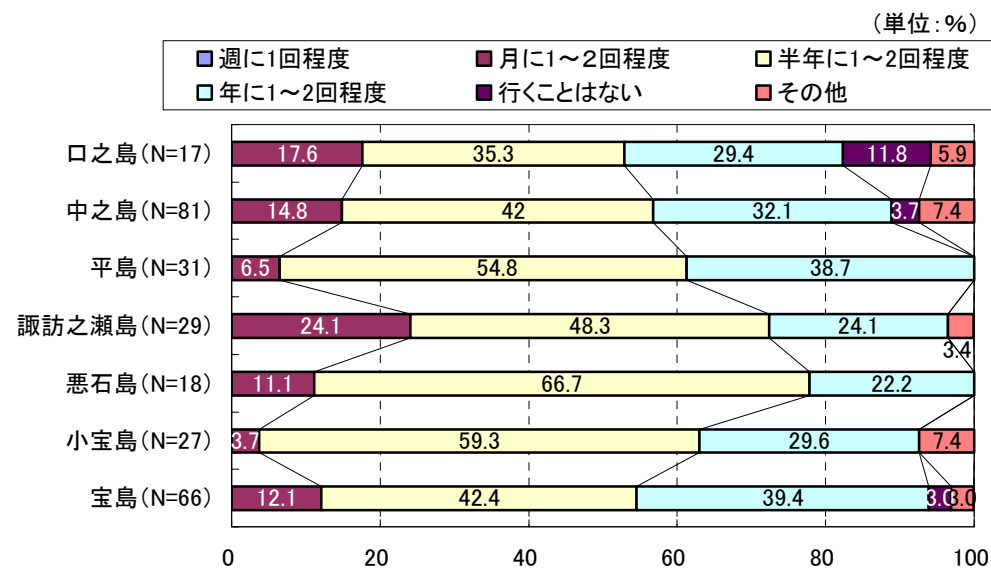
これを居住地別にみると、各島共通で「半年に1~2回程度」が最も多かったが、中でも「平島」、「悪石島」、「小宝島」では、「半年に1~2回程度」が5割以上を占めている。また、「口之島」、「諏訪之瀬島」では、「月に1~2回程度」が約2割となっており、他島と比較して、鹿児島方面に出かける頻度が高いと推測される。

なお、「平島」、「小宝島」では、「月に1~2回程度」が1割未満と他島と比較して少ないが、これは、上記2島の港湾整備がまだ途中段階にあり、時化や台風接近時の接岸条件が厳しいことから、他島より接岸機会自体が少ない影響もあるものと推測される。

【鹿児島方面に出かける際の航路の利用頻度 N = 280】



【居住地別にみた鹿児島方面に出かける際の航路の利用頻度 N = 269】



注：無回答は除く

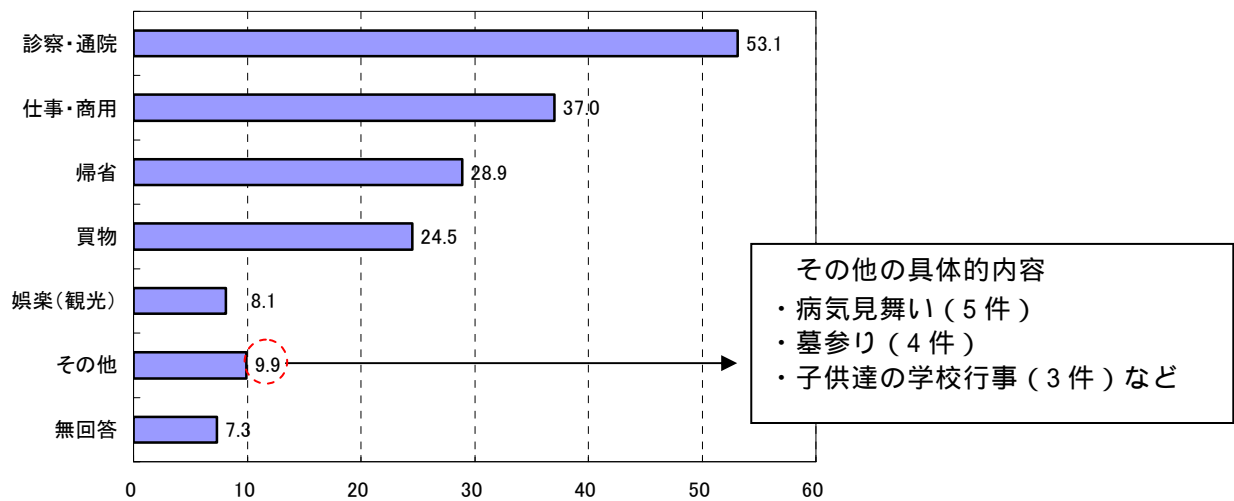
(4) 鹿児島方面に出かける目的 ~ 「診察・通院」が約5割で最も多い~

鹿児島方面に出かける目的をみると、「診察・通院」が53.1%で最も多く、次いで「仕事・商用」が37.0%、「帰省」が28.9%となっている。その他の具体的な内容としては、「病気見舞い」、「墓参り」などが見られた。

鹿児島方面に出かける目的を居住地別にみると、「口之島」、「中之島」、「平島」、「宝島」の4島では、「診察・通院」が最も多く、次いで「仕事・商用」となっている。一方、「諏訪之瀬島」、「悪石島」では、「仕事・商用」が最も多くなっている。

また、居住地別にみた鹿児島方面の具体的な行き先は、「病院」、「自宅等」、「十島村役場」などが多くなっている。

【鹿児島方面に出かける目的・複数回答 N = 273】 (単位：%)



【居住地別にみた鹿児島方面に出かける目的・複数回答】

居住地	1位	2位	3位
口之島 (N=15)	診察・通院	仕事・商用	買物
	66.7%	33.3%	娯楽(観光) 20.0%
中之島 (N=74)	診察・通院	仕事・商用	買物
	62.2%	33.8%	帰省 27.0%
平島 (N=30)	診察・通院	仕事・商用	帰省
	66.7%	40.0%	30.0%
諏訪之瀬島 (N=28)	仕事・商用	診察・通院	帰省
	53.6%	46.4%	42.9%
悪石島 (N=17)	仕事・商用	帰省	買物
	58.8%	52.9%	23.5%
小宝島 (N=27)	診察・通院	帰省	仕事・商用
	51.9%	44.4%	33.3%
宝島 (N=60)	診察・通院	仕事・商用	買物
	63.3%	40.0%	33.3%

注：■ は全体1位、■ は同2位、■ は同3位。以下も同様。

【居住地別にみた鹿児島方面の具体的な行き先】

居住地	鹿児島方面に出かける際の具体的な行き先
口之島	5件：病院（今村病院、鹿児島市立病院、中央病院、南風病院など）
中之島	14件：病院（今給黎病院、今村病院、日赤病院、天保山内科など） 7件：自宅等（実家、子供の家） 5件：十島村役場 3件：イオン、山形屋 2件：ニシムタ、家畜市場、美容室
平島	5件：病院（中央病院、鹿児島医師会病院、南風病院、高田病院、生駒外科医院） 3件：自宅等（実家など） 2件：十島村役場
諏訪之瀬島	6件：病院（鹿児島市立病院、鹿児島大学病院、南風病院、宮田眼科、七波クリニックなど） 4件：ニシムタ 2件：十島村役場
悪石島	4件：実家 2件：十島村役場、鹿児島県庁、アミュプラザ
小宝島	12件：病院（鹿児島市立病院、鹿児島大学病院、日赤病院など） 5件：自宅等（実家、子供の家）、十島村役場 3件：山形屋 2件：イオン
宝島	17件：病院（今給黎病院、今村病院、相良クリニック、さめしま眼科、下田平歯科、徳重耳鼻科、南風病院、日赤病院、米坂歯科など） 5件：自宅等（実家、子供の家） 3件：天文館、十島村役場 2件：山形屋

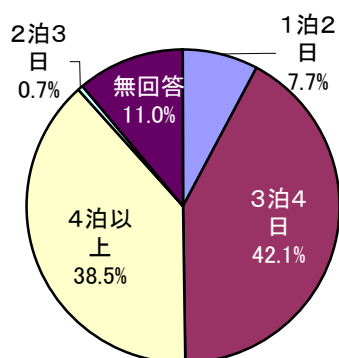
注：上記「具体的な行き先」は、2件以上記載されているものを抽出している。

(5) 鹿児島方面での滞在期間 ~ 「3泊4日」が約4割で最も多い~

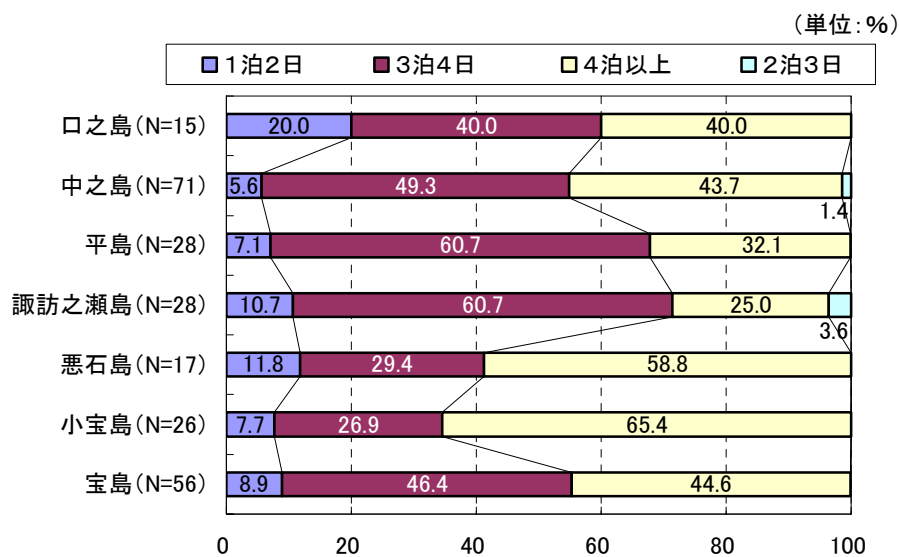
鹿児島方面での滞在期間をみると、「3泊4日」が42.1%で最も多く、次いで「4泊以上」が38.5%となっている。

これを居住地別にみると、「中之島」、「平島」、「諏訪之瀬島」、「宝島」の4島では、「3泊4日」が最も多くなっている。一方、「悪石島」、「小宝島」の2島では、「4泊以上」が5割以上を占め、最も多くなっている。

【鹿児島方面での滞在期間 N = 273】



【居住地別にみた鹿児島方面での滞在期間 N = 241】



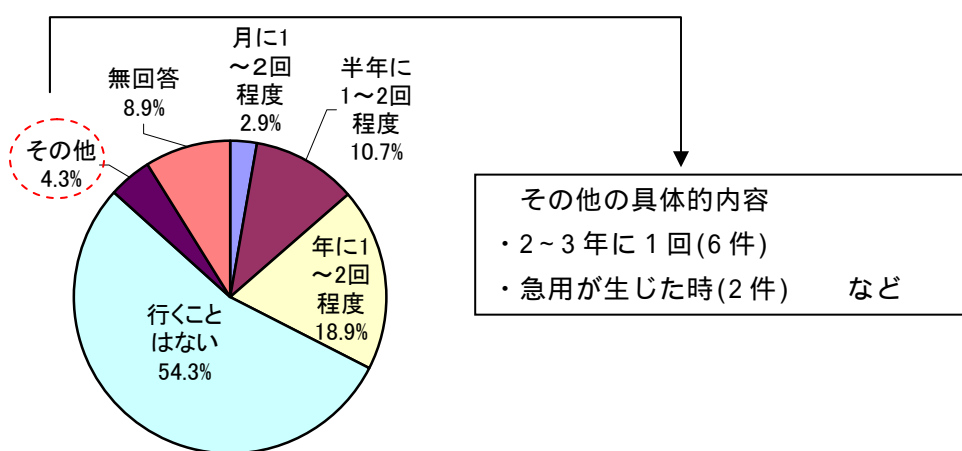
注：無回答は除く

(6) 奄美方面に出かける頻度 ~ 「行くことはない」が約5割で最も多い~

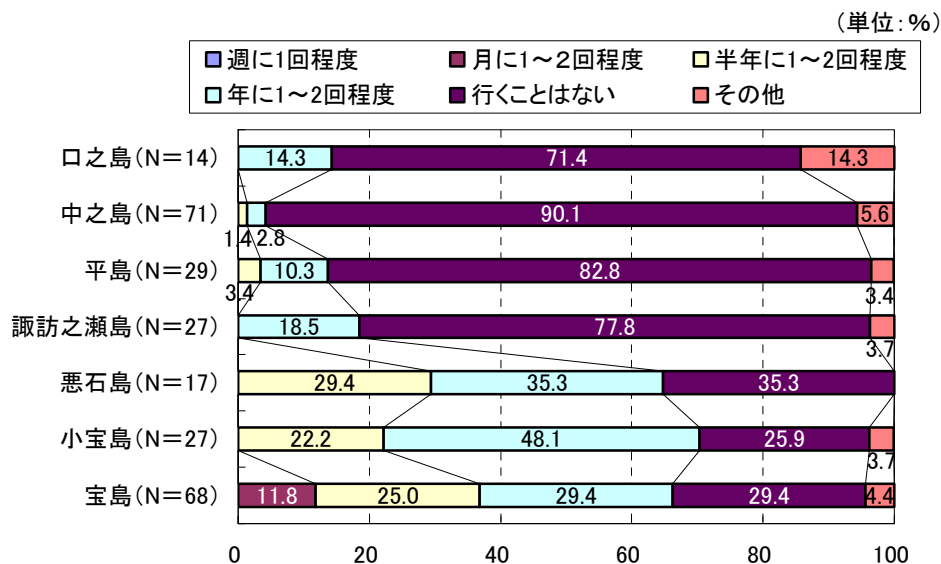
奄美方面に出かける頻度をみると、「行くことはない」が54.3%で最も多く、次いで「年に1~2回程度」が18.9%となっている。

これを居住地別にみると、「口之島」、「中之島」、「平島」、「諏訪之瀬島」の4島では、「行くことはない」が7割以上占をめている。一方、「悪石島」、「小宝島」、「宝島」の3島では、「行くことはない」を除いて「年に1~2回程度」が最も多く、次いで「半年に1~2回程度」となっており、奄美方面に出かける住民としては、「悪石島」、「小宝島」、「宝島」の3島が中心となっていることが推測される。また、「宝島」では、「月に1~2回程度」が1割となっており、奄美方面に頻繁に訪問する宝島住民がいることが推測される。

【奄美方面に出かける頻度 N = 280】



【居住地別にみた奄美方面に出かける頻度 N = 253】



注：無回答は除く

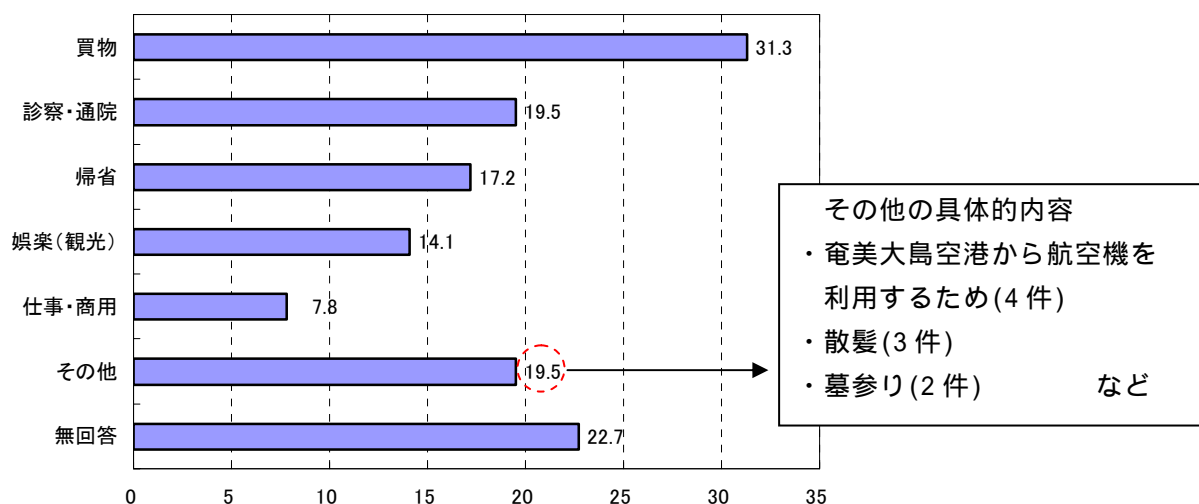
(7) 奄美方面に出かける目的 ~ 「診察・通院」が約5割で最多 ~

奄美方面に出かける目的をみると、「買物」が31.3%で最も多く、次いで「診察・通院」が19.5%となっている。その他としては、「奄美大島空港から航空機を利用するため」、「散髪」、「墓参り」などが見られた。

奄美方面に出かける目的を居住地別にみると、「悪石島」、「小宝島」、「宝島」の3島では、「買物」が4割以上を占めて最も多くなっており、加えて、「小宝島」、「宝島」では、「買物」に次いで「診察・通院」となっている。また、「諏訪之瀬島」では、「帰省」が約6割で最も多くなっている。

また、居住地別にみた奄美方面の具体的な行き先は、「ダイエー」、「奄美大島空港」、「病院」などが多くなっている。

【奄美方面に出かける際の目的・複数回答 N = 128】 (単位：%)



【居住地別にみた奄美方面に出かける際の目的・複数回答】

諏訪之瀬島(N=8)	帰省	娯楽(観光)	仕事・商用
	57.1%	42.9%	14.3%
悪石島(N=13)	買物	帰省	その他
	41.7%	娯楽(観光)	
小宝島(N=21)	買物	診察・通院	帰省
	45.0%	その他	
宝島(N=47)	買物	診察・通院	その他
	52.2%	41.3%	

注：■は全体1位、■は同2位、■は同3位。以下も同様。

注：口之島、中之島、平島ではサンプル数が少なかったため省略した

【居住地別にみた奄美方面の具体的な行き先】

居住地	奄美方面に出かける際の具体的な行き先
中之島	1件：ダイエー、奄美大島空港（最終目的地は東京）、知人宅
平島	1件：奄美大島空港、名瀬港、友人宅
諏訪之瀬島	1件：奄美大島空港、笠利町
悪石島	2件：奄美大島空港、ダイエー 1件：ニシムタ、ベスト電器、名瀬港周辺の商店街
小宝島	4件：ダイエー 3件：病院（徳洲会病院、中央病院など）、名瀬港（最終目的地は鹿児島又は沖縄） 2件：奄美大島空港、奄美市内商店街 1件：ニシムタ、タイヨー、ビッグ、ダイソー
宝島	9件：病院（鹿児島県立病院など） 7件：ダイエー 6件：奄美大島空港 5件：美容室 3件：自宅等（友人・親戚宅を含む） 2件：奄美市内商店街、名瀬港（最終目的地は鹿児島） 1件：タイヨー、ビッグ、ヤマダ電機、学校、TSUTAYA

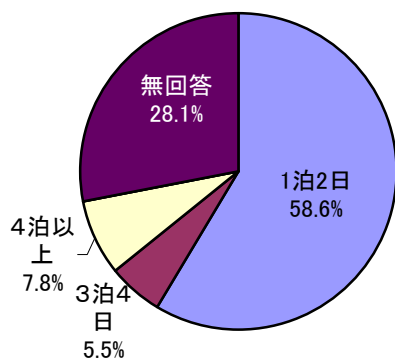
注：「口之島」では回答がないため掲載していない

(8) 奄美方面での滞在期間 ~ 「1泊2日」が約5割で最も多い~

奄美方面での滞在期間をみると、「1泊2日」が58.6%で最も多く、次いで「4泊以上」が7.8%となっている。

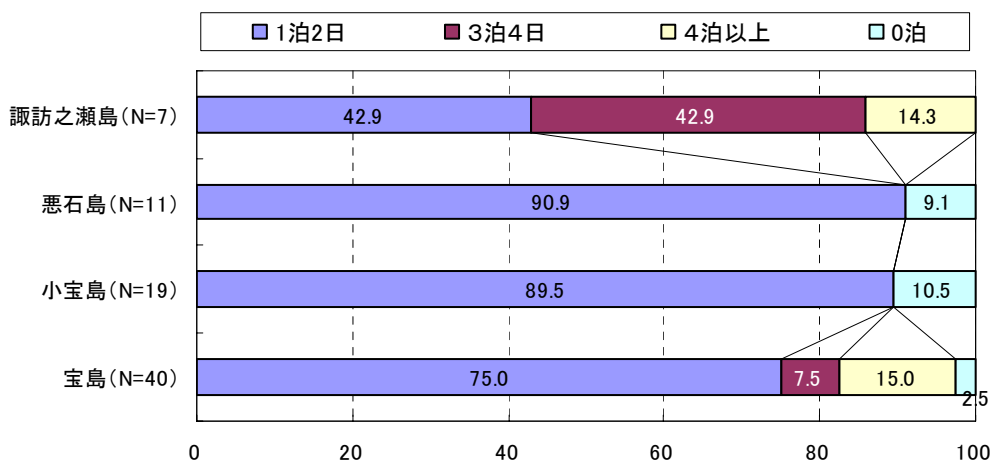
これを居住地別にみると、「悪石島」、「小宝島」、「宝島」の3島では、「1泊2日」が7割以上を占め最も多くなっている。一方、「諏訪之瀬島」では、奄美方面に帰省する住民が多いことから(41ページ参照)「3泊4日」が42.9%と他島と比較して多くなっている。

【奄美方面での滞在期間 N = 128】



【居住地別にみた奄美方面での滞在期間 N = 90】

(単位: %)



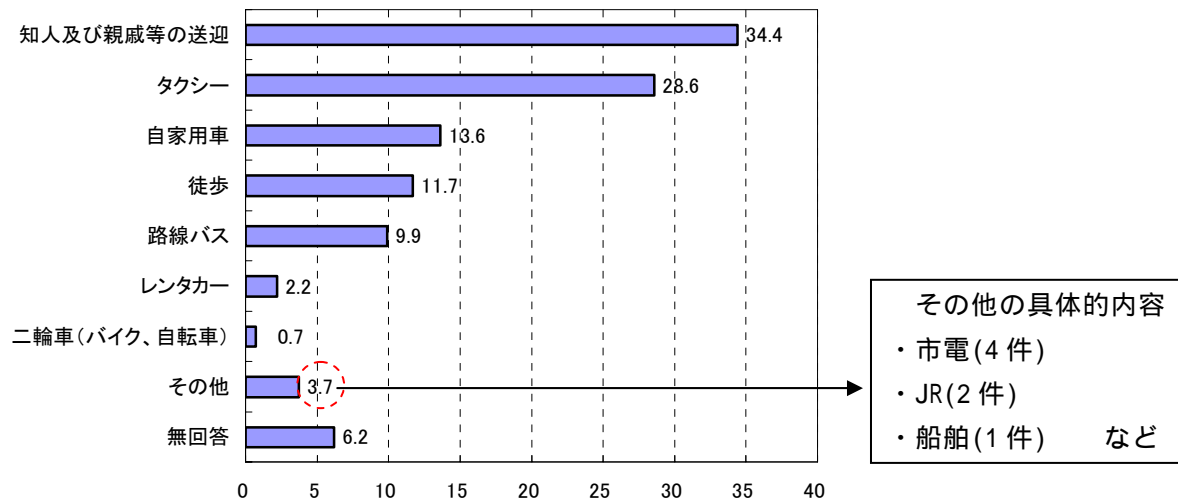
注：無回答は除く

注：口之島、中之島、平島ではサンプル数が少なかったため省略した

(9) 鹿児島港から目的地までの移動手段 ～「知人及び親戚等の送迎」が約 3 割で最多～

鹿児島港からの移動手段をみると、「知人及び親戚等の送迎」が 34.4%で最も多く、次いで「タクシー」が 28.6%となっている。これは、鹿児島港からの出港時刻が 23 時 50 分であることから、「路線バス」等の公共交通機関が利用しづらいことが影響していると推測される。

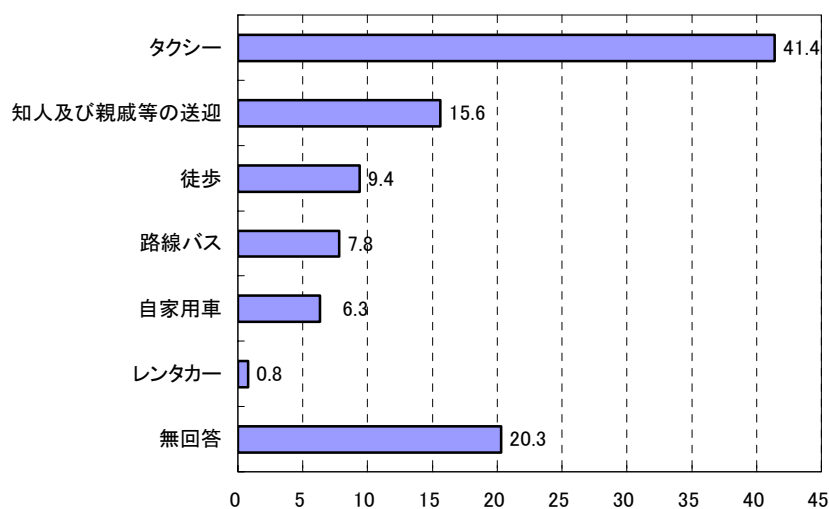
【鹿児島港からの移動手段・複数回答 N = 273】 (単位：%)



(10) 名瀬港からの目的地までの移動手段 ～「タクシー」が約 4 割で最も多い～

名瀬港からの移動手段をみると、「タクシー」が 41.4%で最も多く、次いで「知人及び親戚等の送迎」が 15.6%となっている。これは、名瀬港における旅客の乗船時間が、出港日前日は 21 時まで、出港日当日は 3 時からと制限されていることや、接岸バースが、名瀬新港(日曜日出港の場合)、佐大熊港(日曜日出港以外の場合)と分かれていることから、「路線バス」等の公共交通機関を利用しづらいことが影響していると推測される。

【名瀬港からの移動手段・複数回答 N = 128】 (単位：%)



(1 1) 今後の十島村の観光振興

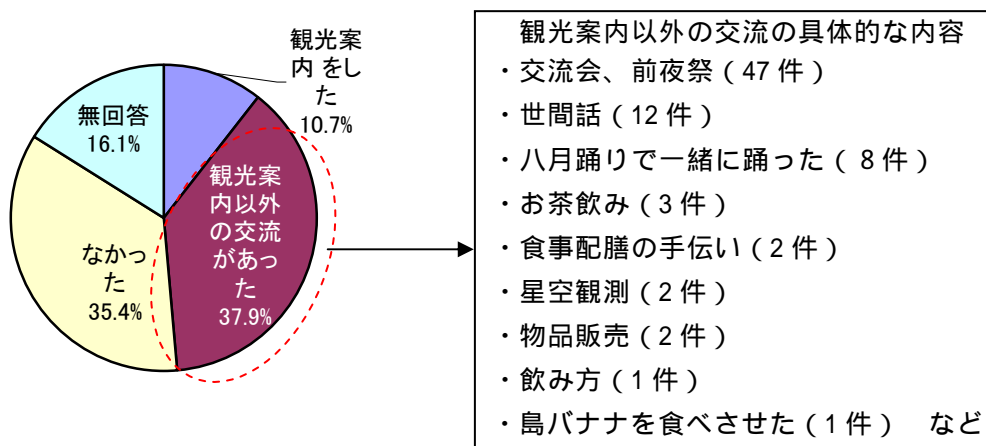
皆既日食ツアー観光客との交流機会の有無 ~ 村民の約 5 割は交流機会あり ~

皆既日食観測ツアー客との交流機会は、「観光案内をした」が 10.7%、「観光案内以外の交流があった」が 37.9%となっており、村民の約 5 割はツアー客との交流機会があったものと推測される。「観光案内以外の交流」の具体的な内容としては、「交流会、前夜祭」、「世間話」、「八月踊りで一緒に踊った」などが見られた。

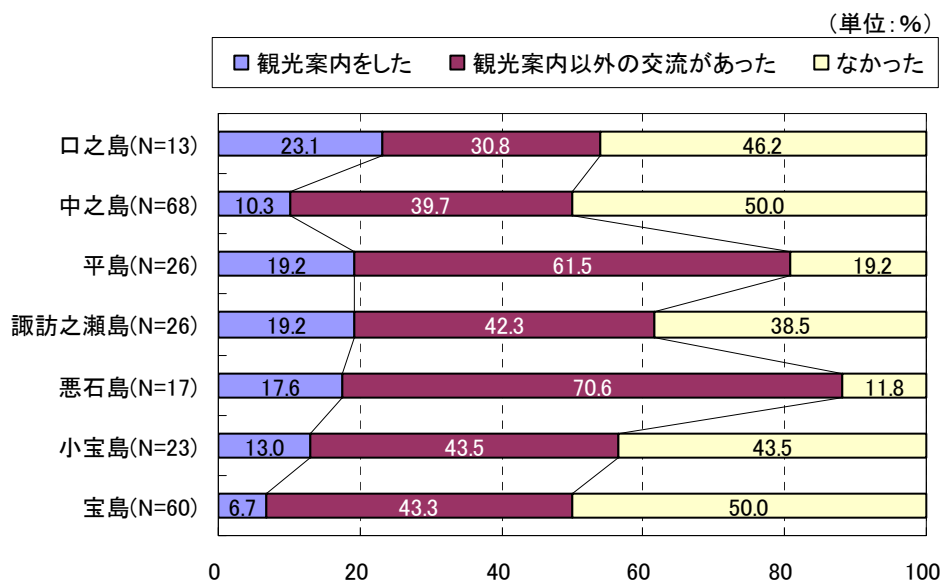
これを居住地別にみると、各島共通で「観光案内をした」、「観光案内以外の交流があった」の合計が 5 割以上を占めている。特に、「平島」、「悪石島」では、「観光案内をした」、「観光案内以外の交流があった」の合計が 8 割以上と他島より多くなっている。

以上より、皆既日食観測ツアー客に対して、観光案内やオプションツアー、交流会などを実施し、半数以上の住民がツアー客の受入に対して協力を行ったことが推測される。

【皆既日食観測ツアー客との交流機会の有無 N = 280】



【居住地別の皆既日食観測ツアー客との交流機会の有無 N = 233】



注：無回答は除く

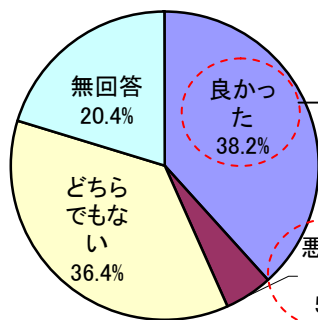
皆既日食観測ツアー客の受入体制に対する評価

～皆既日食観測ツアー客の受入体制が「良かった」は約4割～

皆既日食観測ツアー客の受入体制は、「良かった」が38.2%となっているが、その具体的な内容としては、「日食前夜祭などの交流会の実施」、「島内の受入体制を上手く構築できた」などが見られた。また、「悪かった」は5.0%であったが、その具体的な内容としては、「前夜祭でコミュニケーションがなかった」などが見られた。

これを居住地別にみると、「平島」、「悪石島」の2島では、「良かった」が8割以上を占めている。一方、皆既日食当日が荒天でツアー客が上陸できず、当初受入を予定していたツアー客が減少した「諏訪之瀬島」では、「どちらでもない」という回答が約6割となっている。

【皆既日食観測ツアー客の受入体制に対する評価 N = 280】

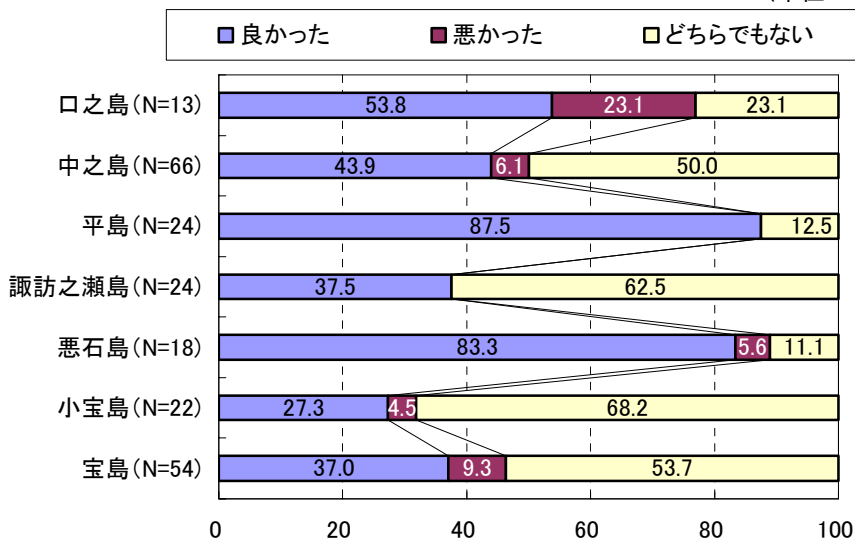


- 具体的に良かった点
- ・日食前夜祭などの交流会の実施(13件)
 - ・ツアー客が満足した(6件)
 - ・島内の受入体制を上手く構築できた(4件)
 - ・島のPRができた(3件)
 - ・近畿日本ツーリストのスタッフとの連携(3件)
 - ・会話、コミュニケーションが不十分(3件)
 - ・治安が悪化しなかった(2件)
 - ・トラブルがなかった(2件)
 - ・島民全員が協力し受入できた(1件) など

- 具体的に悪かった点
- ・前夜祭でコミュニケーションがなかった(4件)
 - ・交流会のプログラムについて島民との話合いが不十分だった(2件)
 - ・受入が島民まかせだった(2件)
 - ・ツアー客以外の来島者への対応が不十分だった(1件)
 - ・宿泊環境、食事が不十分だった(1件)
 - ・島内清掃が不十分だった(1件) など

【居住地別にみた皆既日食観測ツアー客に対する評価 N = 221】

(単位: %)



注：無回答は除く

2 - 2 十島航路利用者アンケート調査

2 - 2 - 1 調査概要

十島航路利用者に十島航路の利用実態や航路に対するニーズ等を把握するため、アンケート調査を行った。アンケート調査の概要は以下の通り。

【調査概要】

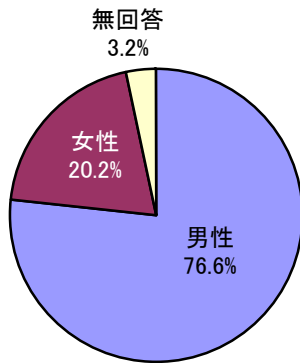
	内 容
調査対象	・ 十島村民を除く航路利用者
調査方法	・ 乗船券講入と同時に配布 ・ 鹿児島港南ふ頭ターミナル乗船券売り場での配布は、中川運輸(株)の協力を得て実施
調査期間	・ 平成 21 年 8 月 12 日 (水) ~ 平成 21 年 9 月 13 日 (日)
実施場所	・ 鹿児島港南ふ頭ターミナル乗船券売り場、フェリーとしま船内
実施結果	・ 配布枚数 : 190 件 ・ 回収枚数 : 94 件 (回収率 49.5%)
調査項目	(1) 属性 (性別、年齢、居住地) (2) 同伴者及び航送車両の状況 (3) 航路の乗船港及び下船港 (4) (5) 航路の利用頻度・目的 (6) 航路に関する情報の入手手段 (7) 観光客の島内での滞在日数 (8) 観光客の島内での過ごし方 (9) 今回の十島航路利用の直前・直後の旅行の有無 (10) 各港までの交通手段 (11) 航路利用者の視点からみた十島航路のあり方 (12) 航路利用者の視点からみた十島航路の利用促進に必要な事業 ・ 自由意見

2 - 2 - 2 調査結果

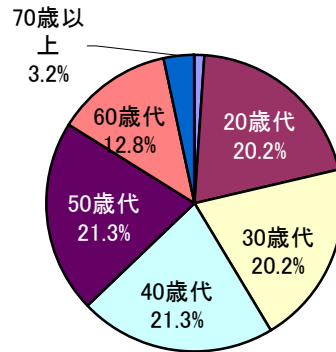
(1) 属性 ~ 鹿児島県内は「鹿児島市」、鹿児島県外は関東・関西など広域的～

回答者の年齢は「50歳代」、「40歳代」が各21.3%で最も多く、次いで「20歳代」、「30歳代」が各20.2%となっている。居住地は「鹿児島県内」が67.0%と多く、その内訳は、「鹿児島市」が最も多くなっている。一方、「鹿児島県外」は30.9%で、その内訳は、「東京都」、「長崎県」、「福岡県」、「兵庫県」など、関東・関西など広域的地域からの旅客が見られる。

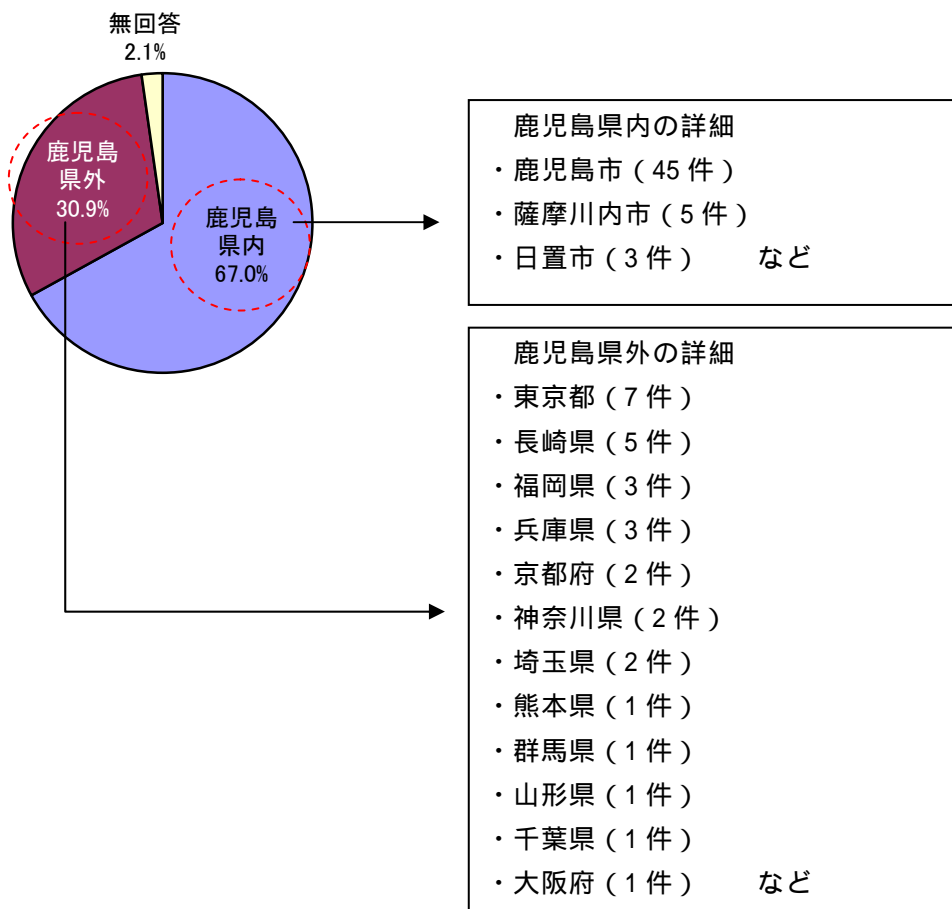
【性別 N = 94】



【年齢 N = 94】



【居住地 N = 94】



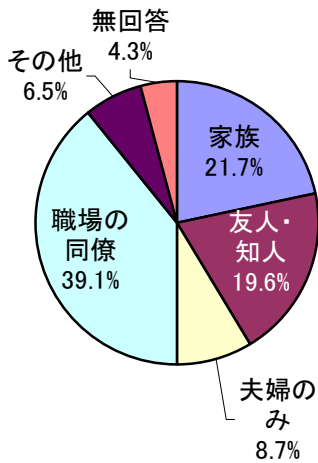
(2) 同伴者及び航送車輛の状況

～同伴者は「職場の同僚」が約4割で最も多い、同伴者数は1人が約5割を占める～

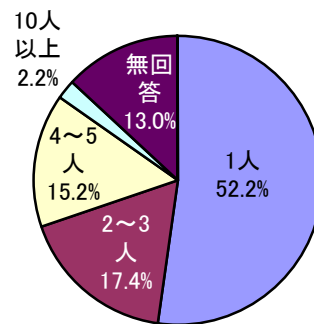
同伴者の状況は、「職場の同僚」が39.1%で最も多く、次いで「家族」(21.7%)となっている。同伴者の人数は「1人」が5割を占めていることから、少人数による十島航路の利用が多いと推測される。

また、航送車輛の有無については、航送車輛「あり」が17.0%となっている。

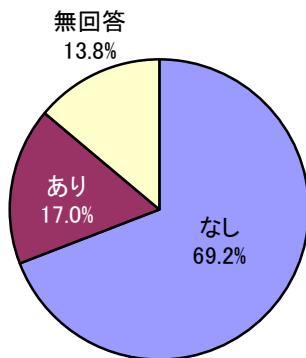
【同伴者の状況 N = 46】



【同伴者の人数 N = 46】



【航送車輛の有無 N = 94】



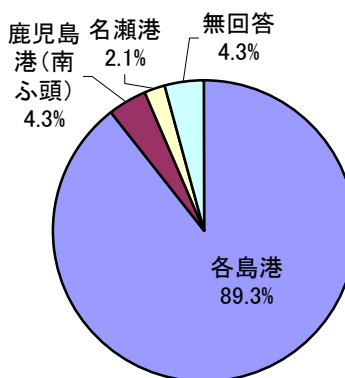
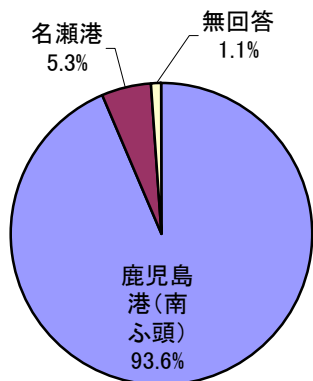
(3) 航路の乗船港及び下船港

～乗船港は「鹿児島港（南ふ頭）」、下船港は「各島港」が多い～

十島航路の乗船港は「鹿児島港（南ふ頭）」が 93.6%と最も多く、下船港は、「各島港」が 89.3%となっている。なお、航路利用者アンケート調査は、十島村民を除く航路利用者を対象に調査票の配布を行ったことから、これから「鹿児島港（南ふ頭）」から各島に行く旅客等による回答が多かったものと推測される。

【乗船港 N = 94】

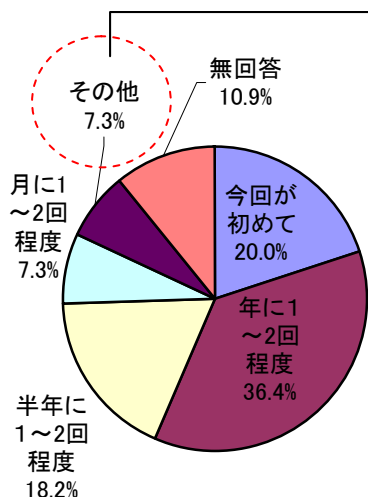
【下船港 N = 94】



(4) 航路の利用頻度 ～「年に1～2回程度」が約4割で最も多い～

十島航路の利用頻度をみると、「年に1～2回程度」が 36.4%で最も多く、次いで「今回が初めて」が 20.0%となっている。

【十島航路の利用頻度 N = 55】

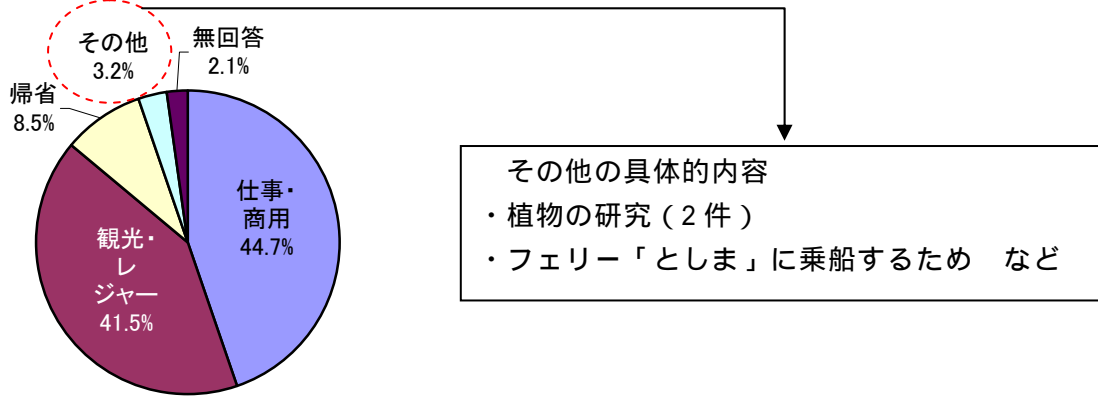


その他の具体的内容
 ・2ヶ月に1回(1件)
 ・7年ぶり など

(5) 航路の利用目的 ～「仕事・商用」、「観光・レジャー」が多い～

十島航路の利用目的は、「仕事・商用」が44.7%で最も多く、次いで「観光・レジャー」が41.5%となっている。また、その他の目的としては、「植物の研究」など島内で調査・研究を行うといった意見や、「フェリー「としま」に乗船するため」など船舶に乗船すること自体が目的といった意見が見られる。

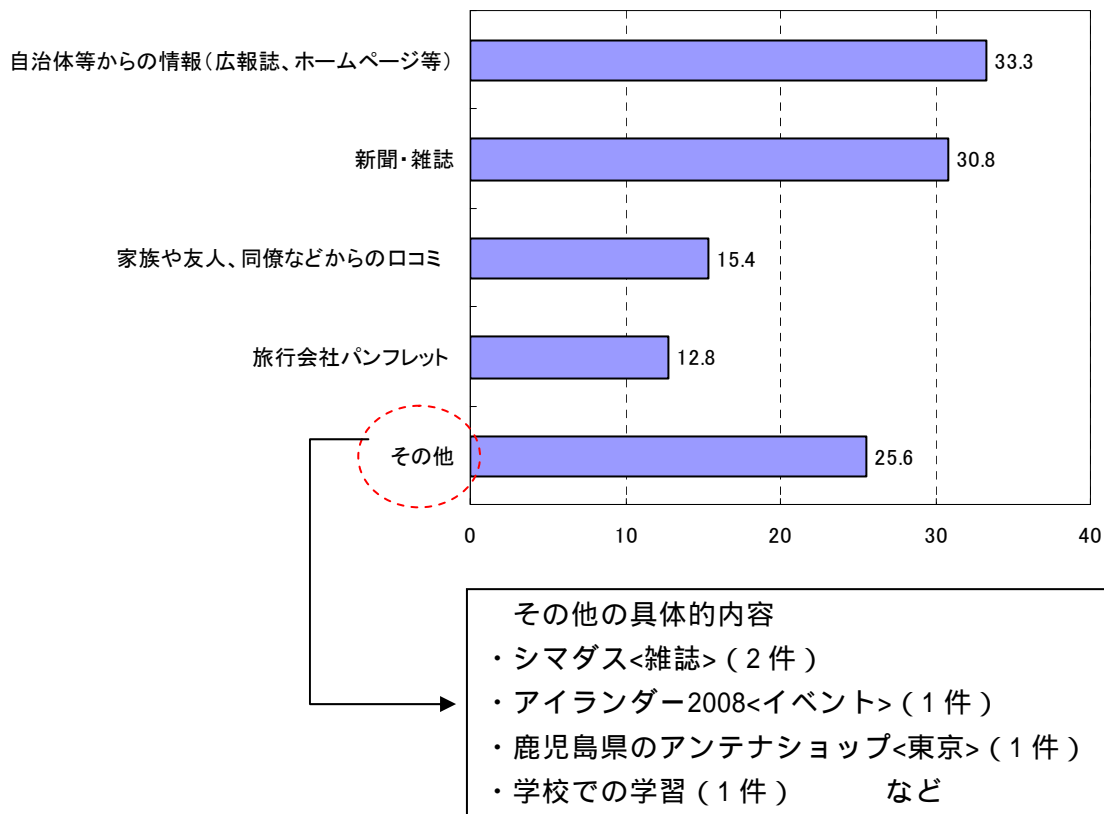
【十島航路の利用目的 N = 94】



(6) 観光客の航路に関する情報の入手手段～「自治体からの情報」が約3割で最も多い～

「観光・レジャー」を目的とする航路利用者の航路の情報入手手段は、「自治体等からの情報」が33.3%で最も多く、次いで「新聞・雑誌」が30.8%、「家族や友人、同僚などから」となっている。

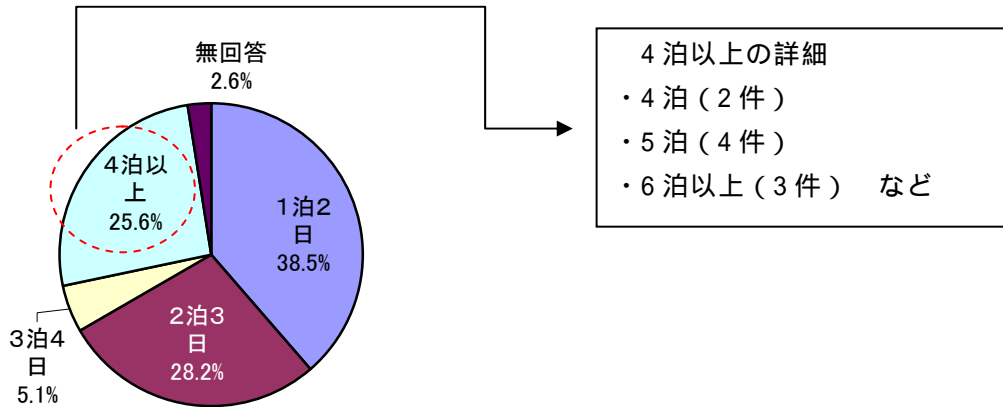
【観光客の航路に関する情報の入手手段・複数回答 N = 55】 (単位：%)



(7) 観光客の島内の滞在日数 ~ 「1泊2日」が約4割で最も多い~

「観光・レジャー」を目的とする航路利用者の島内の滞在日数は、「1泊2日」が38.5%で最も多く、次いで「2泊3日」が28.2%となっている。また、「4泊以上」は25.6%となっているが、その内訳をみると、「5泊」(4件)、「6泊以上」(3件)が多くなっている。

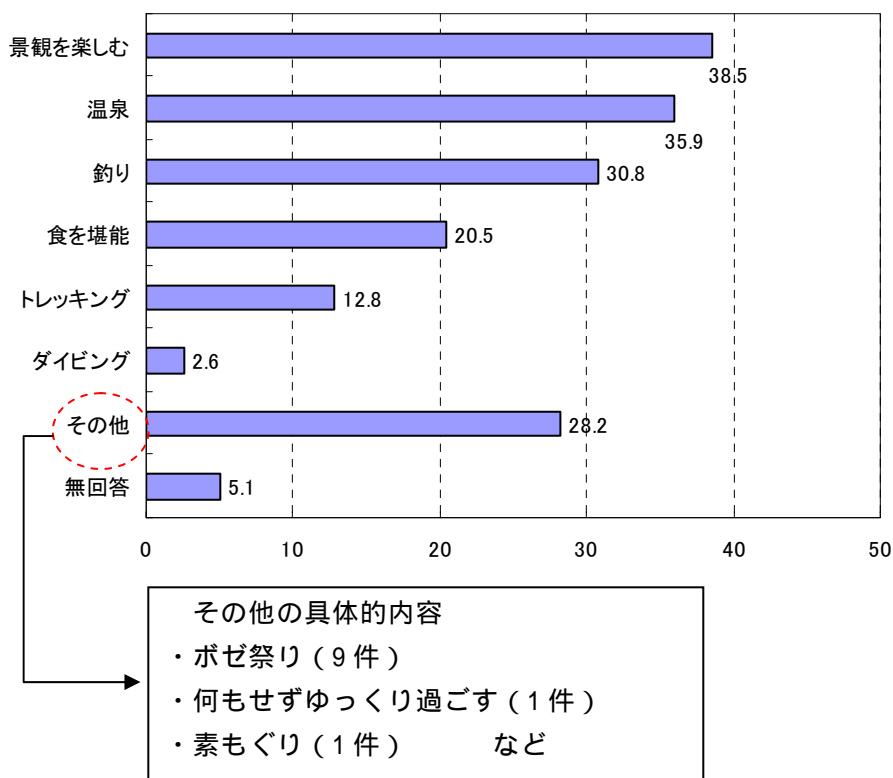
【観光客の島内の滞在日数 N = 39】



(8) 観光客の島内での過ごし方 ~ 「景観を楽しむ」が約4割で最も多い~

「観光・レジャー」を目的とする航路利用者の島内での過ごし方は、「景観を楽しむ」が38.5%で最も多く、次いで「温泉」が35.9%、「釣り」が30.8%となっている。なお、アンケート期間中の9月3日~5日に、中川運輸が主催する悪石島の「ボゼ祭り」ツアーが催行されたことから、その他の具体的内容に「ボゼ祭り」が多く見られる。

【観光客の島内での過ごし方・複数回答 N = 39】 (単位：%)

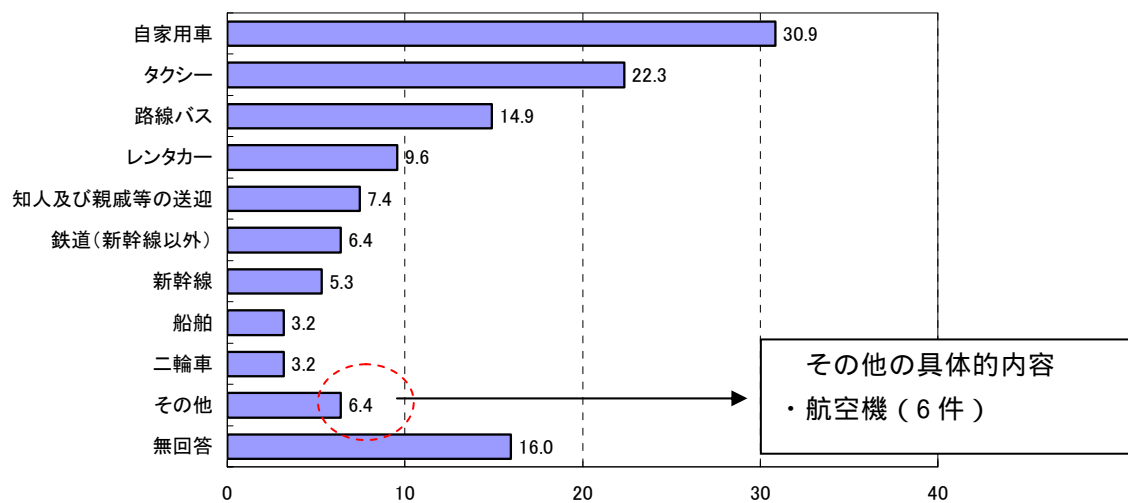


(1 0) 各港までの交通手段 ～ 「自家用車」が約3割で最多～

各港までの交通手段をみると、「自家用車」が30.9%で最も多く、次いで「タクシー」が22.3%、「路線バス」が14.9%となっている。

【各港までの交通手段・複数回答 N = 94】

(単位 : %)



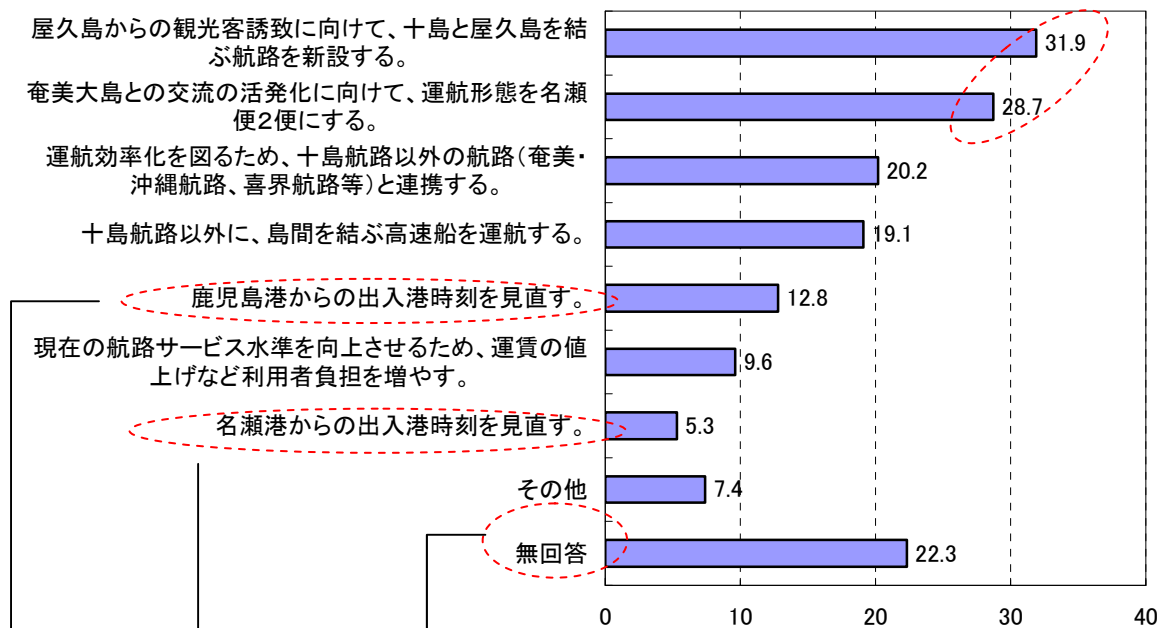
(1 1) 航路利用者の視点からみた十島航路等のあり方

～「屋久島からの観光客誘致に向けて、十島と屋久島を結ぶ航路を新設する」、「奄美大島との交流の活発化に向けて、運航形態を名瀬便 2 便にする。」が多い～

航路利用者の視点からみた十島航路等のあり方については、「屋久島からの観光客誘致に向けて、航路を新設する。」が 31.9%で最も多く、「奄美大島との交流の活発化に向けて、運航形態を名瀬便 2 便にする。」が 28.7%となっている。

また、その他の具体的内容としては、「1 日で複数の島を渡ることができる運航」などの意見も見られる。

【十島航路利用者の視点からみた十島航路のあり方・複数回答 N = 94】 (単位 : %)



その他の具体的内容

- ・ 1 日で複数の島を渡ることができる運航 (1 件)
- ・ 島民以外の利用者に対する運賃の引き上げ (1 件)
- ・ フェリーみしまとの連携 (1 件)
- ・ 十島航路の週 3 便化 (1 件) など

名瀬港からの出入港時刻への要望

- ・ 名瀬港の出港時刻を午前 6 時以降に (2 件)
- ・ 乗船時間を午後 9 時 ~ 午後 11 時まで (1 件)

鹿児島港からの出入港時刻への要望

ア) 鹿児島港の出港時刻について

- ・ 午後 11 時 (1 件)
- ・ 午後 10 時 (1 件)

イ) 鹿児島港の入港時刻について

- ・ 午後 6 時 (2 件)
- ・ 午後 7 時 30 分 (2 件)