

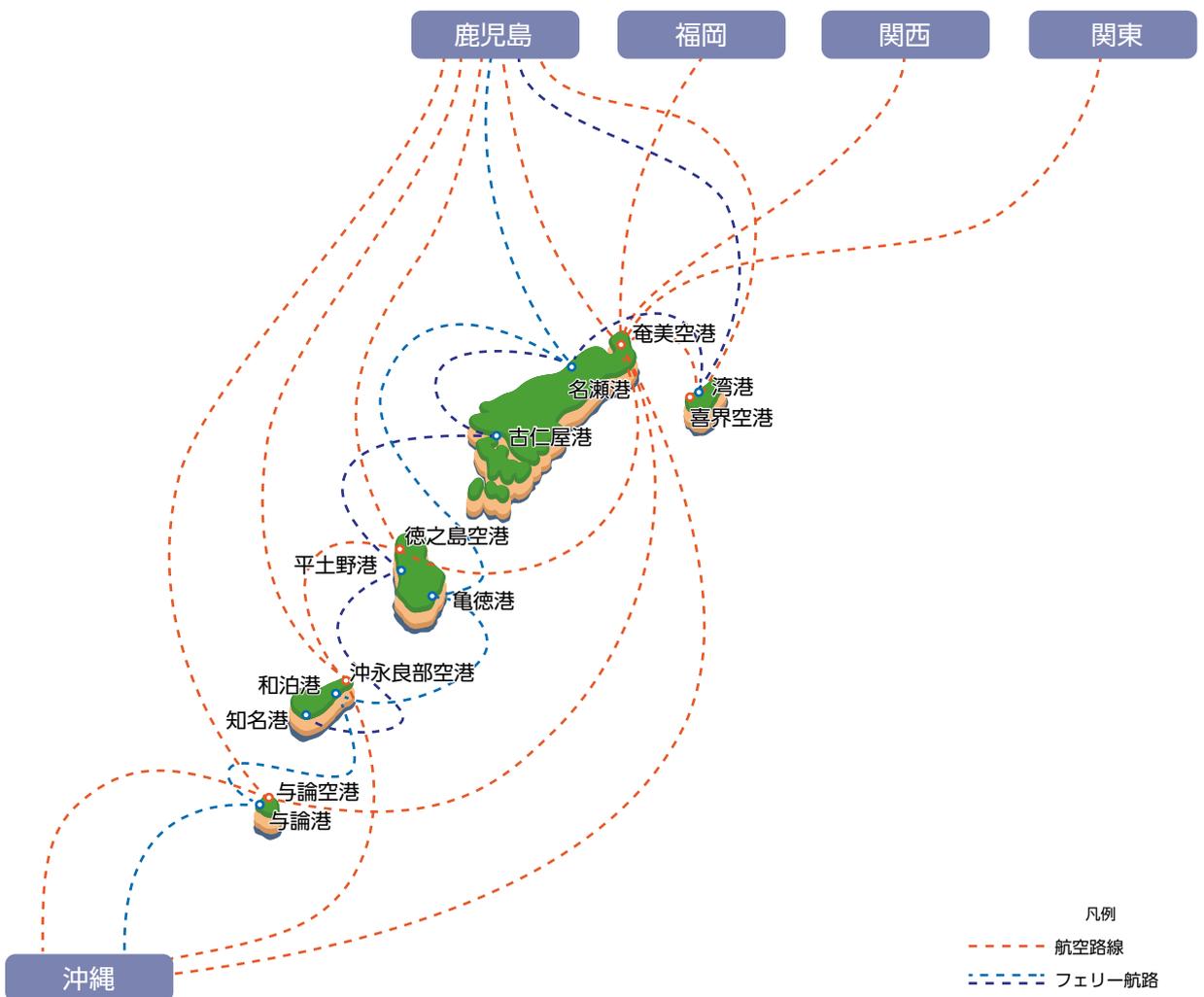
### 視点3 奄美群島への移動と群島内での移動

#### 奄美群島内外と島間の移動

奄美群島への航空路線は、鹿児島空港から5島にアクセス可能となっています。奄美空港は、羽田空港、成田空港、伊丹空港、関西空港、福岡空港、那覇空港といった国内の主要空港との直行便が運行されています。

フェリーについては、鹿児島港を拠点として喜界島以外を経由して沖縄に向かう航路と、与論島以外を経由する航路の2路線が運行されています。屋久島とのフェリー航路については、2~3本/月、不定期に運行されています。

奄美群島への航空路線とフェリー航路図



#### 策定委員会・分科会等でいただいた主なご意見

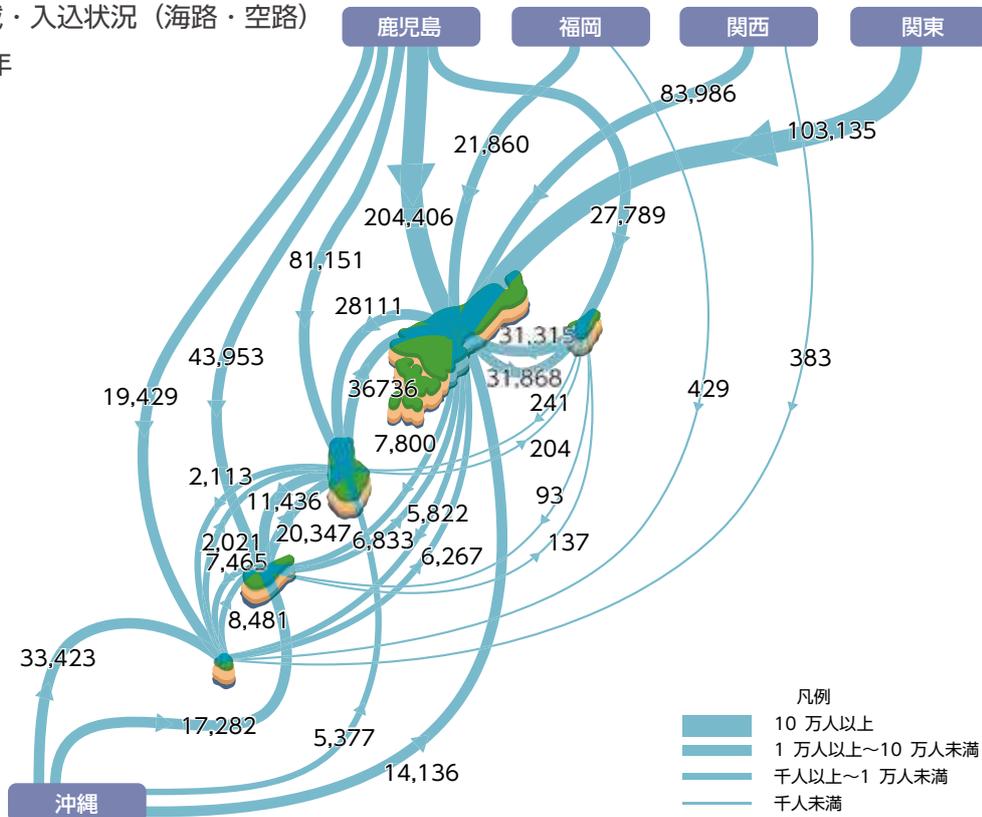
- ・奄美群島内の他の島との連携が必要
- ・交通の利便性も含めて沖縄の存在は大きい
- ・他の島に行ってみたくても、移動しづらかったり、自分で調べづらいので情報発信が必要



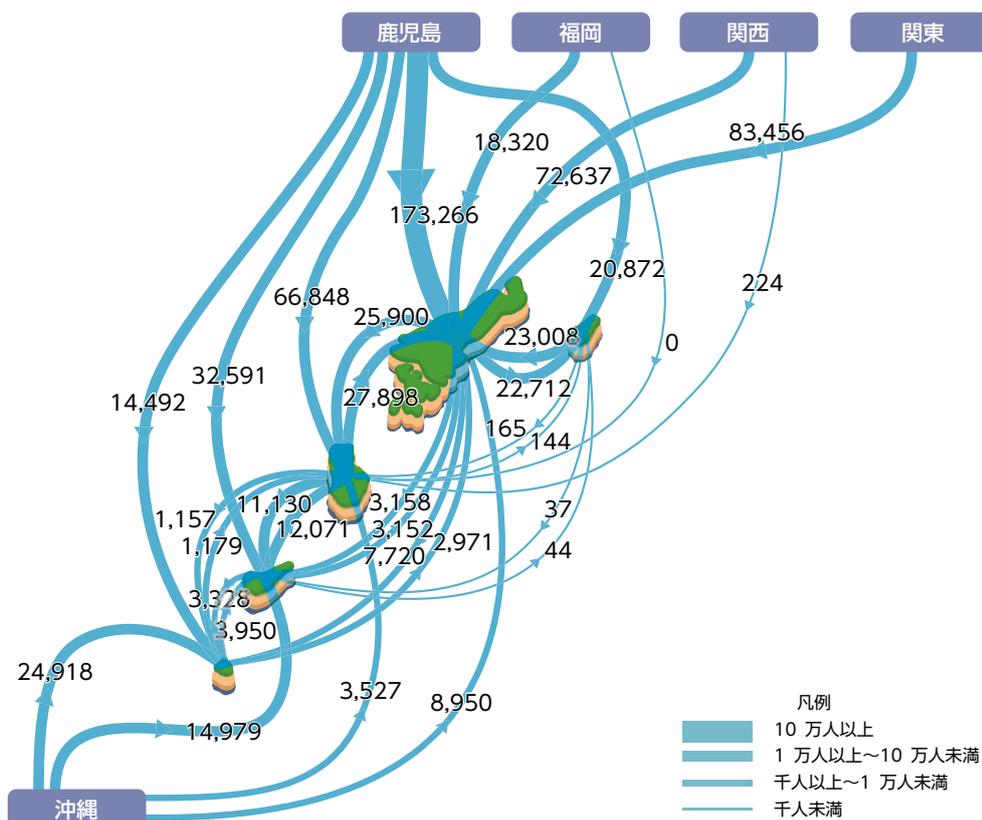
奄美群島への入域・入込の状況は、コロナ禍前は鹿児島と関東からの入域客数が多くありましたが、コロナ禍以後は関東からの利用者が減っています。

また、鹿児島からのアクセスと比較すると、奄美大島から各島への移動は少なく、奄美大島よりも鹿児島が奄美群島の交通拠点となっています。

コロナ禍前後の入域・入込状況（海路・空路）  
平成30（2018）年



令和4（2022）年



資料：奄美群島観光の動向

## 空路

航空路線については、コロナ禍により特に鹿児島空港～奄美空港間の夏期（8月）、那覇空港～与論空港間の冬季（2月）の運行本数が大きく減少しています。

平成30（2018）年には奄美空港から沖永良部空港への直行便が廃止され、徳之島空港経由で移動しなければならなくなりました。また、令和4（2022）年度の夏季には伊丹空港から徳之島空港への路線が設定されています。

コロナ禍前後の航空路線の運行数 (便)

路線	H30		R4		
	2月	8月	2月	8月	
奄美群島外・奄美群島	羽田～奄美大島	2	2	2	2
	成田～奄美大島	2	2	2	2
	伊丹～奄美大島	2	4	2	4
	関空～奄美大島	2	2	2	2
	伊丹～徳之島	0	0	0	2
	福岡～奄美大島	2	2	2	2
	鹿児島～喜界島	4	4	4	4
	鹿児島～奄美大島	18	26	20	20
	鹿児島～徳之島	12	12	10	12
	鹿児島～沖永良部	6	8	6	8
	鹿児島～与論	4	4	2	2
	那覇～奄美大島	2	2	2	3
	那覇～与論	10	4	2	5
	那覇～沖永良部	0	2	2	2
奄美群島内	奄美大島～喜界島	6	6	6	4
	奄美大島～徳之島	4	4	4	4
	奄美大島～沖永良部	2	0	0	0
	奄美大島～与論	2	2	2	2
	沖永良部～与論	2	0	0	0
	沖永良部～徳之島	0	2	2	2

資料：JTB時刻表

### 策定委員会・分科会等でいただいた主なご意見

- ・今までマナーの良いお客様が来てくれていたのは高い交通費というハードルがあるからだと思う。しかし、航空運賃が高いままだと奄美大島以外の島にお客様が来てくれないのではないか
- ・旅行会社が企画するツアーは奄美大島以外の島にも行くが、個人客は奄美大島をメインにしている人が多い。航空運賃が問題だと思う。屋久島や沖縄も一緒に訪れる人も少ない
- ・他の島に気軽に観光に行くための交通手段が課題。島民割引があっても家族で移動すると金額が高くなる



航空路線の利用状況は、鹿児島空港～奄美大島間の旅客数が最も多く、次いで鹿児島空港～徳之島空港間となっています。奄美群島内では、奄美空港～喜界空港は運行本数も多く離島割引・準住民の運賃を利用している割合が高いことから、島民の利用が高い路線と見られます。

全体的にコロナ禍により旅客数は減少しましたが、令和4（2022）年度には多くが回復傾向にあります。

#### コロナ禍前後の航空路線ごとの運賃別の割合の推移と旅客数

路線	H30 年度		R1 年度		R2 年度		R3 年度		R4 年度		旅客数 (人)	
	運賃別構成比		運賃別構成比		運賃別構成比		運賃別構成比		運賃別構成比			
	離島割引・準住民	その他										
鹿児島・奄美群島	鹿児島～奄美大島	37.0%	63.0%	38.8%	61.2%	25.5%	74.5%	25.3%	74.7%	24.9%	75.1%	174,312
	鹿児島～喜界島	43.4%	56.6%	45.5%	54.5%	45.1%	54.9%	43.6%	56.4%	41.4%	58.6%	37,627
	鹿児島～徳之島	41.6%	58.4%	42.4%	57.6%	39.8%	60.2%	40.4%	59.6%	3.8%	60.2%	132,768
	鹿児島～沖永良部	39.4%	60.6%	41.2%	58.8%	37.3%	62.7%	37.1%	62.9%	38.9%	61.1%	65,592
	鹿児島～与論	22.3%	77.7%	23.5%	76.5%	24.2%	75.8%	22.8%	77.2%	25.8%	74.2%	26,809
奄美群島内	奄美大島～喜界島	53.5%	46.5%	55.1%	44.9%	59.8%	40.2%	58.8%	41.2%	59.0%	41.0%	35,722
	奄美大島～徳之島	46.8%	53.2%	46.8%	53.2%	45.6%	54.4%	44.2%	55.8%	47.7%	52.3%	37,904
	徳之島～沖永良部	9.3%	90.7%	12.9%	87.1%	11.1%	88.9%	10.7%	89.3%	13.3%	86.7%	14,273
	奄美大島～与論	47.6%	52.4%	50.6%	49.4%	39.2%	60.8%	39.8%	60.2%	41.5%	60.9%	9,605
那覇・奄美群島	奄美大島～那覇	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,861
	那覇～沖永良部	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,151
	那覇～与論	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37,398

資料：鹿児島県・航空輸送統計

## 海路

鹿児島からのフェリーの旅客数は、奄美大島が最も多く、次いで徳之島、喜界島となっています。群島住民割引を利用した割合は鹿児島～奄美大島が最も多くなっています。

奄美群島内の利用状況を見ると、奄美大島～徳之島間が最も多く、次いで奄美大島～喜界島間となっています。

鹿児島～与論島間では、群島住民割引の利用者の割合が低いことから、他の路線に比べて島外の利用者の割合が高く、観光需要が高いと考えられます。

### コロナ禍前後の港間ごとの旅客数の推移

路線	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度		R4年度		旅客数 (人)	
	運賃別構成比		運賃別構成比		運賃別構成比		運賃別構成比		運賃別構成比			
	群島住民割引	群島間割引・その他	群島住民割引	群島間割引・その他	群島住民割引	群島間割引・その他	群島住民割引	群島間割引・その他	群島住民割引	群島間割引・その他		
鹿児島・奄美群島	鹿児島～奄美大島	60.9%	39.1%	60.1%	39.9%	57.2%	42.8%	64.9%	35.1%	67.7%	32.3%	51,951
	鹿児島～喜界島	54.5%	45.5%	57.6%	42.4%	52.4%	47.6%	57.3%	42.7%	56.8%	43.2%	9,263
	鹿児島～徳之島	53.7%	46.3%	54.5%	45.5%	52.5%	47.5%	57.4%	42.6%	54.6%	45.4%	13,711
	鹿児島～沖永良部島	43.7%	56.3%	48.3%	51.7%	48.7%	51.3%	52.3%	47.7%	50.0%	50.0%	5,104
	鹿児島～与論島	32.4%	67.6%	33.8%	66.2%	38.7%	61.4%	41.6%	58.4%	32.8%	67.2%	2,093
奄美群島内	奄美大島～喜界島	88.1%	11.9%	88.9%	11.1%	77.4%	22.6%	77.4%	22.6%	75.0%	25.0%	12,884
	奄美大島～徳之島	47.6%	52.4%	50.8%	49.2%	52.0%	48.0%	53.4%	46.6%	53.0%	47.0%	20,143
	奄美大島～沖永良部	46.2%	53.8%	48.8%	51.2%	48.9%	51.1%	46.2%	53.8%	48.4%	51.6%	6,727
	奄美大島～与論島	35.1%	64.9%	36.1%	63.9%	34.6%	65.4%	29.4%	70.6%	39.8%	60.2%	1,844
	喜界島～徳之島	27.0%	73.0%	36.9%	63.1%	29.4%	70.6%	15.2%	84.8%	36.5%	63.5%	340
	喜界島～沖永良部島	45.6%	54.4%	41.9%	58.1%	47.5%	52.5%	40.3%	59.7%	34.4%	65.6%	90
	徳之島～沖永良部島	53.6%	46.4%	55.8%	44.2%	57.7%	42.3%	57.3%	42.7%	61.9%	38.1%	9,307
	徳之島～与論島	46.8%	53.2%	54.0%	46.0%	65.8%	34.3%	69.9%	30.1%	67.1%	32.9%	2,394
	沖永良部島～与論島	50.3%	49.7%	50.0%	50.0%	48.6%	51.4%	45.2%	54.8%	52.5%	47.5%	6,908

資料：鹿児島県

### 策定委員会・分科会等でいただいた主なご意見

・奄美群島を1つの地域として売っていくためにはフェリーが重要になるが、フェリーの情報を伝えることが難しい。そういった情報を知ってもらうことが必要

・フェリーは安価で時間はかかるが海の生物を楽しめる乗り物でもあるので、交通手段としてだけではなくアミューズメントとして考えては



## 島内の移動

観光客の主な交通手段となる各島内のタクシーとレンタカーについてコロナ禍前後の推移を見ると、タクシーの車両数は徳之島では増加、与論島は変化しておらず、それ以外の3つの島では減少しています。タクシー運転手の高齢化も進んでいます。

レンタカーの事業者数については、事業者数が奄美大島と与論島でコロナ禍にもかかわらず毎年増加しています。ただし、車両数はコロナ禍の影響で減少しましたが、コロナ禍以後に回復できていません。

コロナ禍前後のタクシーの車両数とレンタカーの事業者数・車両数の推移

島・地域	タクシー					レンタカー									
	車両数 (台)					事業者数 (者)					車両数 (台)				
	H30	R1	R2	R3	R4	H30	R1	R2	R3	R4	H30	R1	R2	R3	R4
奄美群島	309	291	265	253	252	84	90	94	96	100	1,693	2,152	2,194	1,337	1,444
奄美大島	197	180	160	154	150	45	48	50	51	52	1,241	1,577	1,608	980	1,058
喜界島	11	11	11	6	6	5	5	5	5	6	149	189	193	118	127
徳之島	59	58	59	58	63	6	8	10	10	10	130	166	169	103	111
沖永良部島	31	31	24	24	22	12	12	12	12	12	107	136	138	84	91
与論島	11	11	11	11	11	16	17	17	18	20	66	84	86	52	56

注：各島のレンタカーの車両数は、奄美群島の車両数より推計

資料：奄美群島の概況等

## 策定委員会・分科会等でいただいた主なご意見

- ・国際運転免許を取得していないインバウンドだと、レンタカーで移動ができない
- ・旅行者が増えると、お客さまからはレンタカーの予約ができない、住民からはレンタカーの運転が荒い、という苦情がでる
- ・人手不足のため、2次交通を維持するのが難しい
- ・他の地域では、観光客がバスを利用することで地域の公共バスを維持しているところもある

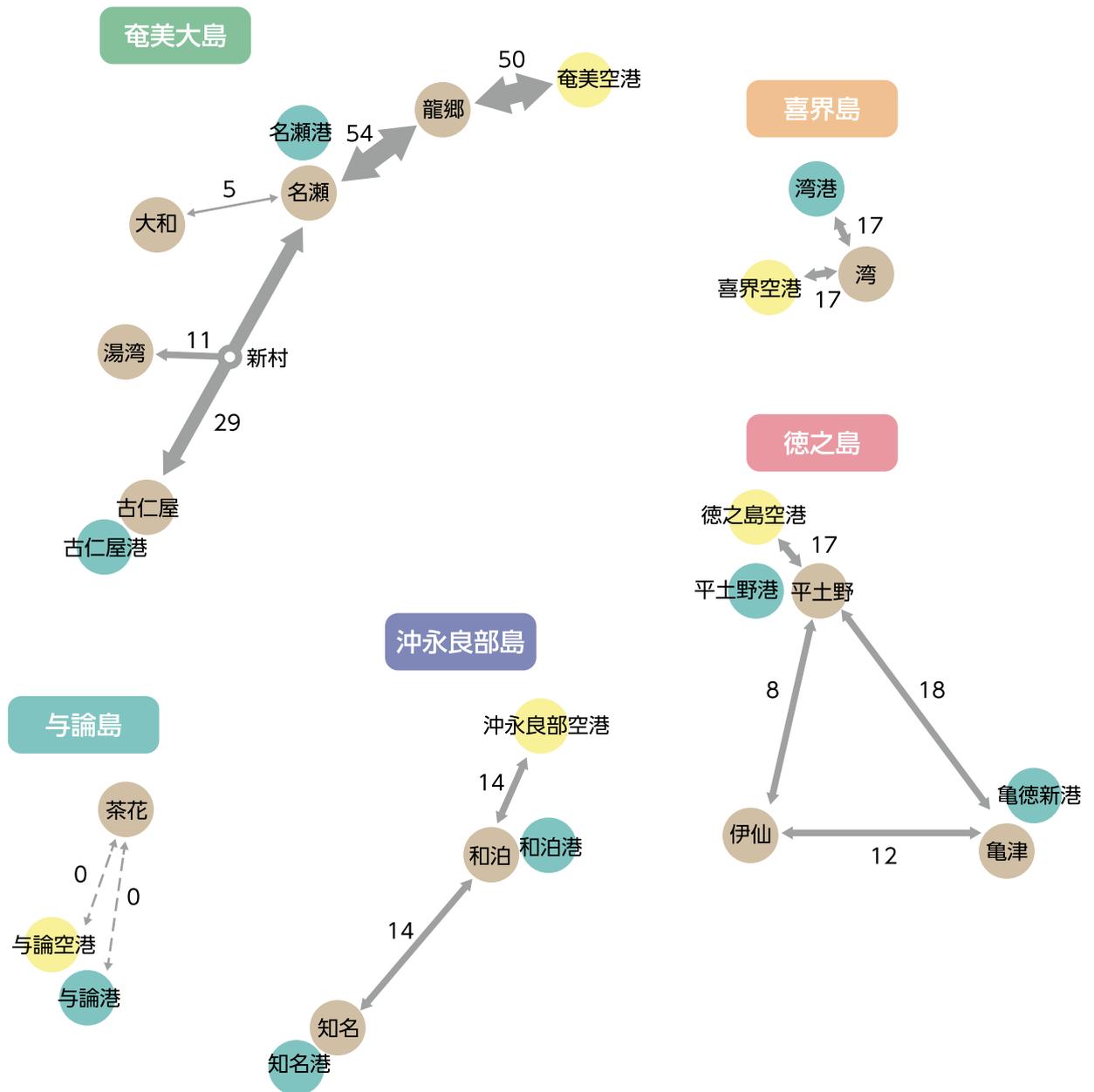


空港や港と主な市街地を結ぶ公共バスの運行状況は、奄美大島の奄美空港～名瀬間では約50本／日、名瀬～古仁屋間では約30本／日のバスが運行されています。しかし、奄美群島内でも大和村や宇検村との運行本数は少なく利便性はあまり良くありません。

喜界島や徳之島、沖永良部島では空港や港と市街地の間に10～20本／日程度の運行がありますが、与論島では市街地と空港や港を結ぶ公共交通が運行されていません。

各島の主要路線の公共バスの平日の運行本数

(本)



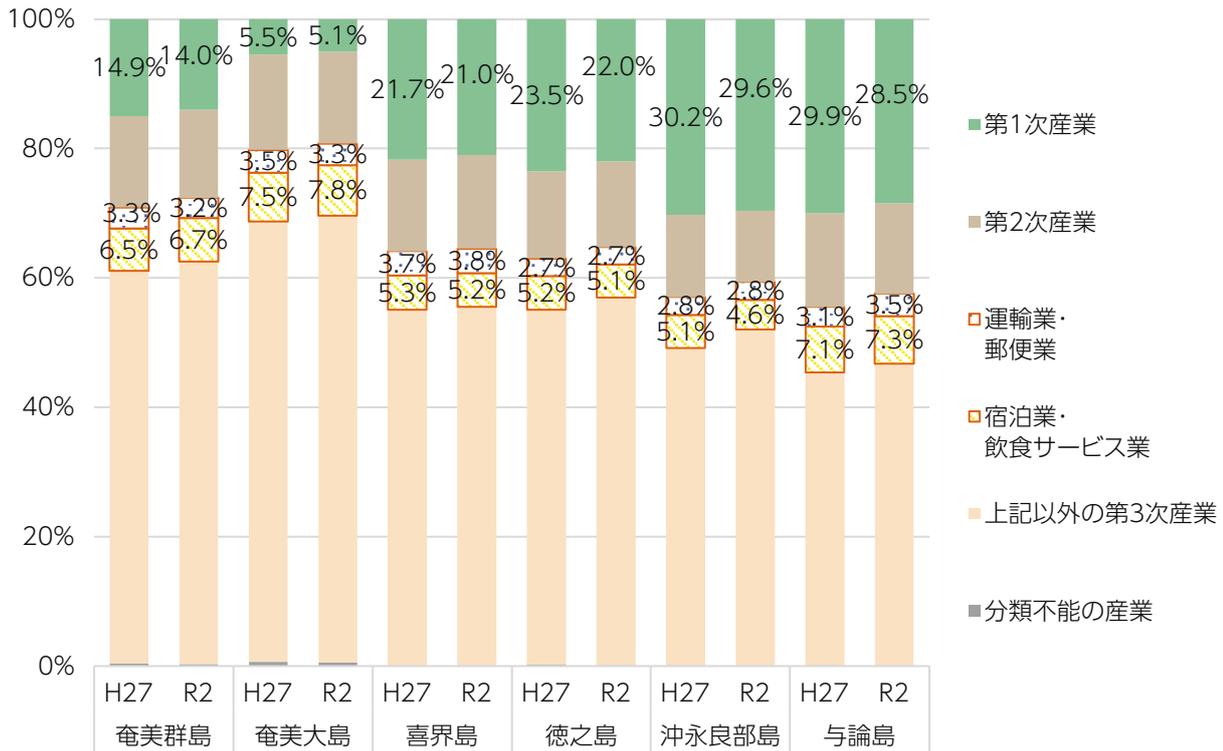
資料：各バス会社時刻表

## 視点4 奄美群島で観光に携わる人々

### 観光産業で働く人

奄美群島及び各島で観光に関わる産業（運輸業・郵便業、宿泊業・飲食サービス業）で働く就業人口を見ると、奄美大島と与論島では「宿泊業・飲食サービス業」の割合が他の島と比べて高くなっています。

島・年別産業別就業人口の割合



資料：国勢調査

### 策定委員会・分科会等でいただいた主なご意見

- ・観光産業が地域を支えることが必要。様々な関係者が手を組むことが必要
- ・観光客に多く来ていただいて各島の事業者が儲かるようになると、地域が活性化して経済がまわり、各島で人口減少を抑制することができる
- ・観光は様々な産業につながるので、奄美群島内で情報を共有する仕組みができると良い
- ・観光産業に携わる人が安心して仕事できれば、働く人がもっと増えるだろう
- ・リゾート施設のオープンを予定しているが、リネンサービスやレストランのホールスタッフを地域で雇用したくても、人手が見つからない
- ・観光産業として収入を増やすことは切実な願い
- ・観光は農作物の自給なども含めてトータルでとらえた方が良いのでは



## 奄美群島の観光推進組織

奄美群島内には、複数の観光振興を目的とする組織が存在します。それらの組織は、奄美群島全体から各島、各地域等のエリアを対象に観光振興に係る実際の業務を担っています。

奄美群島の主要な観光推進組織を以下に示します。

### 奄美群島内の観光推進組織

島・地域	組織団体	備考
奄美群島	(一社) 奄美群島観光物産協会 (ぐーんと奄美)	
奄美大島	(一社) あまみ大島観光物産連盟	観光庁 登録観光地域づくり法人 (地域連携 DMO <sup>*2</sup> )
	奄美大島観光協会	
	宇検村観光物産協会	
	(一社) 奄美せとうち観光協会 大和村集落まるごと体験協議会	
喜界島	喜界島観光物産協会	
徳之島	(一社) 徳之島観光連盟	
沖永良部島	(一社) おきのえらぶ島観光協会	
与論島	(一社) ヨロン島観光協会	

資料：令和4年度奄美群島の概況

### 策定委員会・分科会等でいただいた主なご意見

- ・どの観光協会も仕事に追われている。オンラインセミナーの案内がきても参加できない。仕事内容を精査し、人材育成の時間が確保できると良い
- ・給料が安いので辞めてしまう人も多い
- ・SNSを使った情報発信は若いスタッフが入って、やっとできている状況。研修は必要
- ・島コーディネーター同士のつながりがあると、情報を共有できる
- ・役場の観光担当部署で情報を共有できる場がほとんどない。毎年の持ち回りでも良いので、各自自治体で交流できると良い
- ・全体的な集まりで、先進的に取組んでいるDMOの関係者の講演や勉強会ができると良い。島ごとに状況が違うので、テーマをあまり固めずに情報を共有できたら
- ・ガイドが多すぎて、初めて奄美に来る人は誰に頼んだら良いのかが分からない

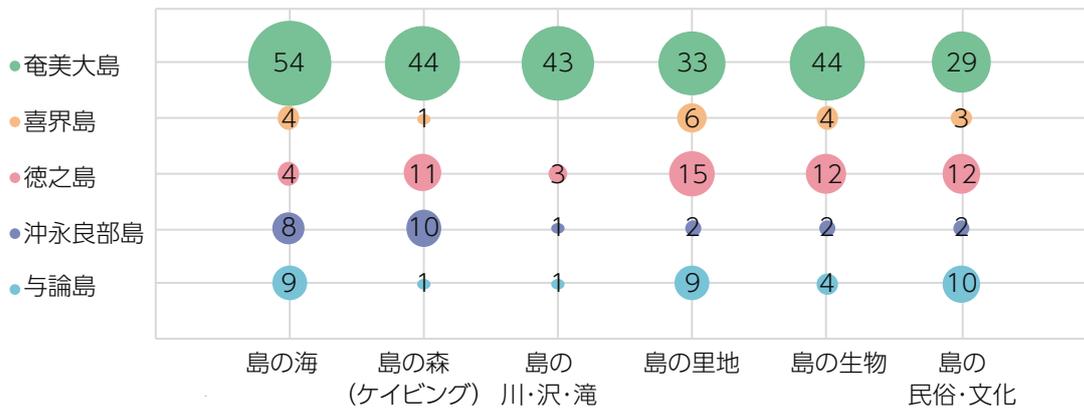


<sup>\*2</sup>Destination Management / Marketing Organization の略称。地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに地域経営の視点に立って観光地域づくりの戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人

## 奄美群島認定エコツアーガイド

奄美群島エコツーリズム推進協議会が認定しているエコツアーガイドは、奄美大島の認定者数が最も多くなっています。また、ガイドが可能な分野としては沖永良部島では「島の森（ケイビング）」が最も多く島ごとの特徴が見られます。

島・ガイドエリア別奄美群島認定エコツアーガイド数 (R5) (人)



注：ガイドエリアが重複している場合も含まれる

資料：奄美群島広域事務組合

## 奄美群島地域通訳案内士

奄美群島地域通訳案内士が扱う言語は、英語が最も多くなっています。また、奄美群島地域通訳案内士の約6割が奄美大島での登録となっています。

島・言語別奄美群島地域通訳案内士数 (R5) (人)



注：複数の言語を登録している場合も含まれる

資料：奄美群島広域事務組合

## 奄美群島内の地域の人々の活動

奄美群島では、地域に住む人たちが中心となって、集落を案内したり、海岸等のゴミ拾いといった環境美化の取組を行ったり、集落行事や伝統文化を維持継承するための活動に参加するといった活動が見られます。

様々な目的のもとで、地域の多くの人たちが参加し行われている活動は、奄美群島らしい観光を推進するために不可欠なものといえます。



よんよ〜り喜界島のシマあるき [喜界島]



海謝美（うんじゃみ）の清掃活動 [与論島]



花徳（けどく）闘牛組合 [徳之島]



獅子舞 [沖永良部島]

出典：（公社）鹿児島県観光連盟、鹿児島県、花徳闘牛組合、知名町

### 策定委員会・分科会等でいただいた主なご意見

- ・島では観光に関わりのない人も多い。エコツアーガイドが観光客に知識を教えて住民に対する距離感をコントロールすべき
- ・集落の観光客受入れは、大和村のように協議会があるとやりやすいと思うが、組織がない集落は難しい
- ・次に中高校生を育てたい。将来、子どもたちが戻って来ると地域の担い手になる
- ・観光産業は総合産業になっている。特別な人材の育成だけでなく、おばあさんや子どもなど様々な人が関わるようにすることが大切
- ・偶然のような必然で観光客が地域と繋がれるような体験を作りたい



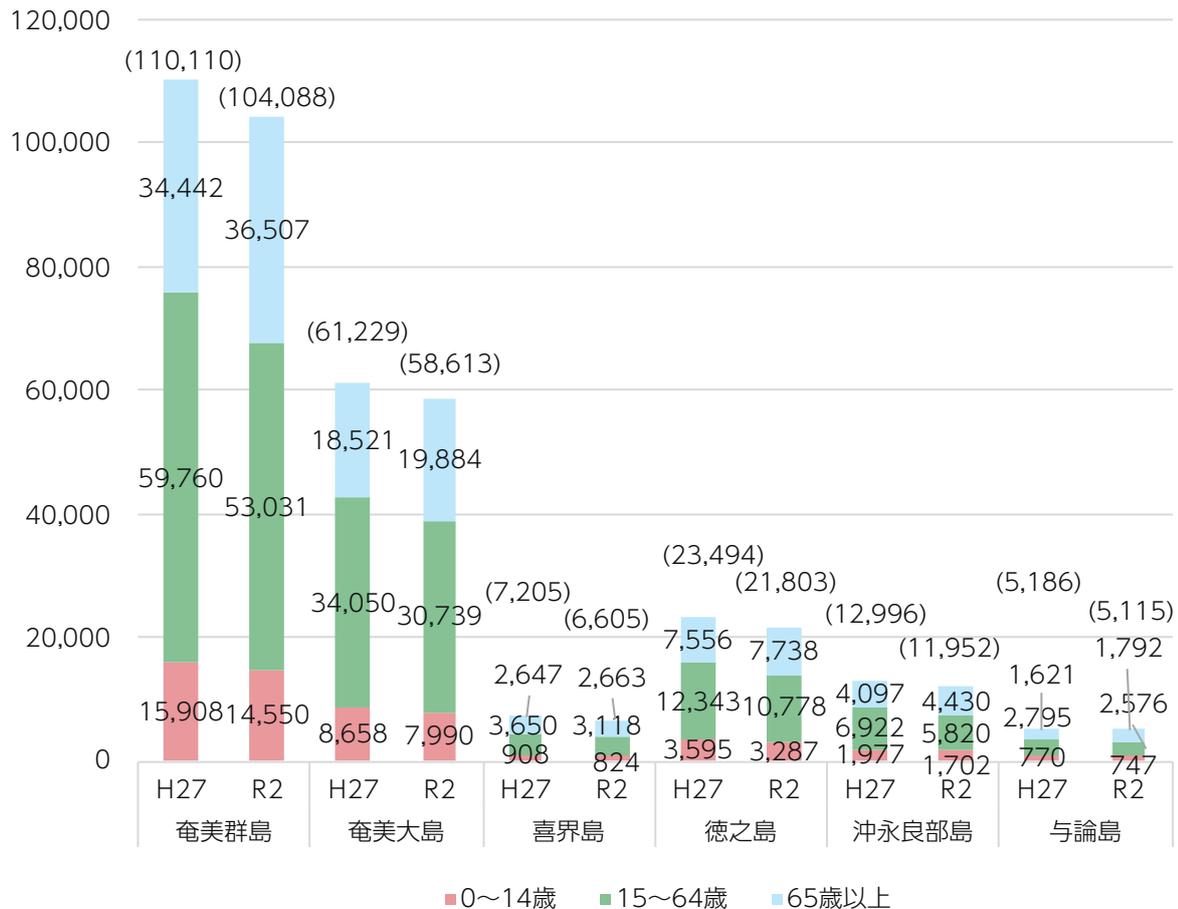
視点5 観光と島民の暮らし

島民人口と来訪者

奄美群島の総人口は約10万人強で、奄美群島全体で人口減少と高齢化が進んでいます。特に沖永良部島において、産業の担い手である生産労働人口（15～65歳）の減少率が他の島よりも大きくなっています。

コロナ禍前後の島別3区分別人口

(人)



資料：国勢調査

策定委員会・分科会等でいただいた主なご意見

- ・龍郷町以外の市町村では人口減少にある
- ・観光客に対して地元の人の抵抗感はまだ生じていない。オーバーツーリズムにはなっていない。今のキャパでは現状に対してもう少し増えてほしい
- ・もう少し観光客が増加してほしいが、大量に増加するのはどうかと思う

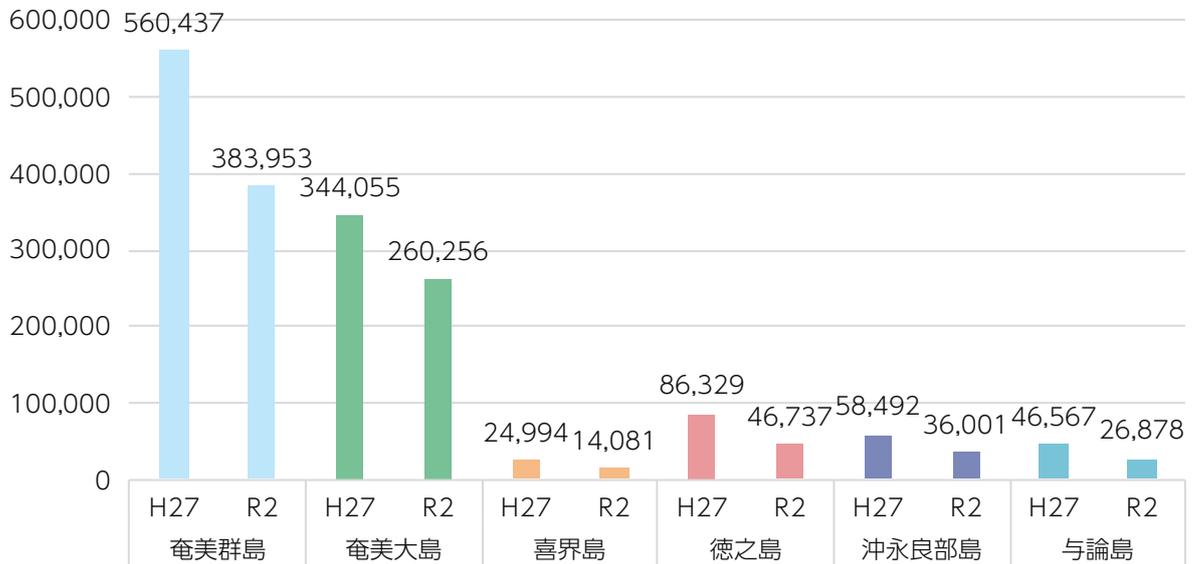
- ・今がちょうど良い。コロナ禍が少し落ち着いて今後増える可能性がありそうだが、旅行者が多いシーズンはそれを懸念している。観光客数に対して、受け入れキャパがオーバー気味と感じる



奄美群島及び各島の人口と入域客数の関係を見ると、与論島では人口に対して入域客数の割合が高くなっていることが分かります。

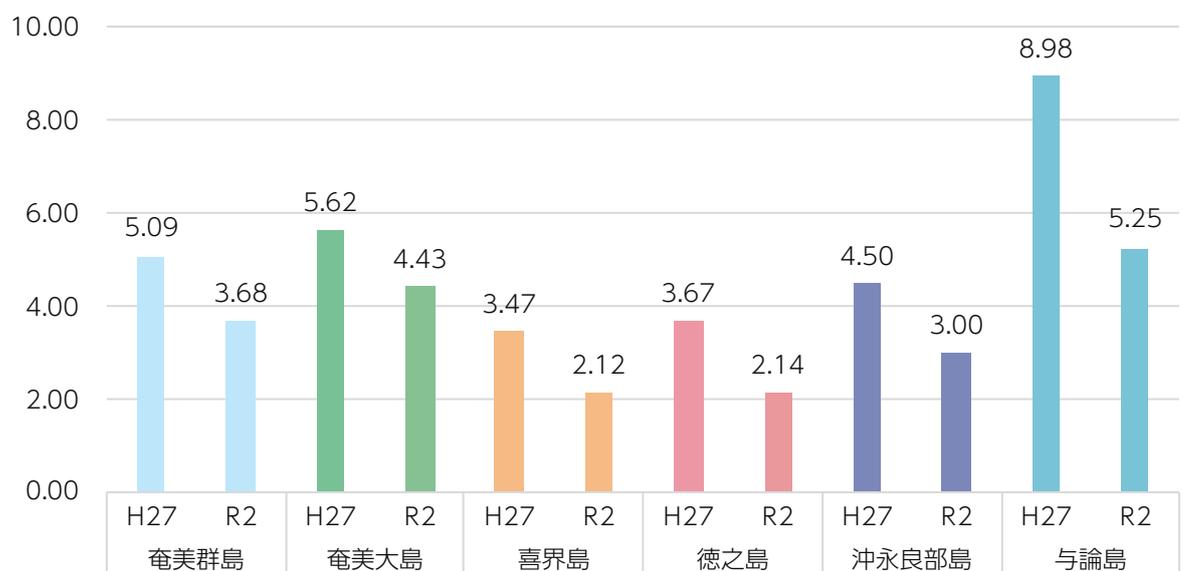
コロナ禍前後の入域客数の比較

(人)



資料：奄美群島の概況、国勢調査

コロナ禍前後の島別人口に対する入域客数の比率



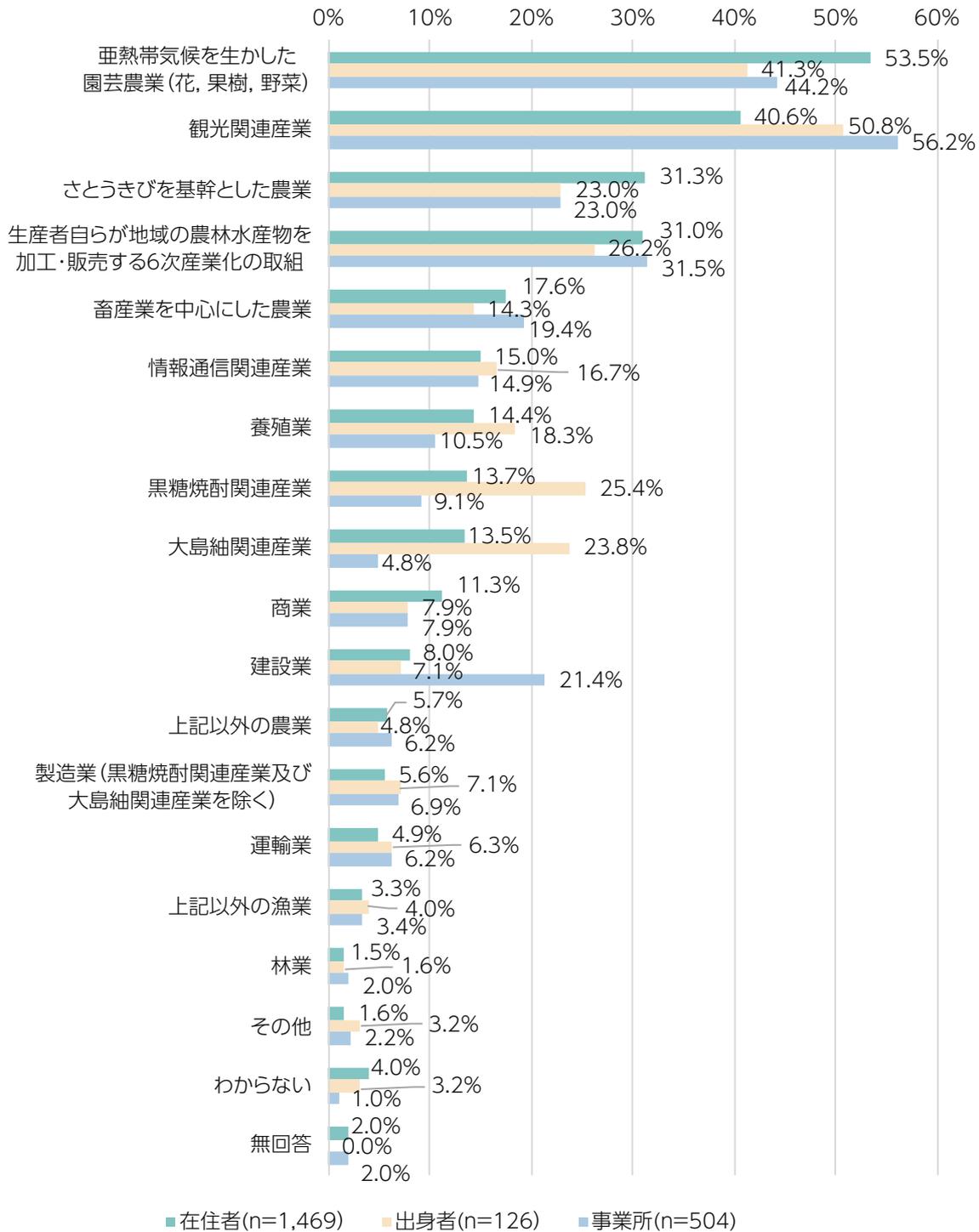
注：比率の算出にあたっては年齢不詳も含めている

資料：奄美群島の概況、国勢調査

## 島民の観光産業への意識

奄美群島の在住者及び出身者、高校生等、事業所を対象としたアンケート調査で、今後力を入れた方がよい産業について尋ねたところ、出身者及び高校生等、事業所にとって「観光関連産業」への回答が最も多く、今後の観光産業への期待が見られます。

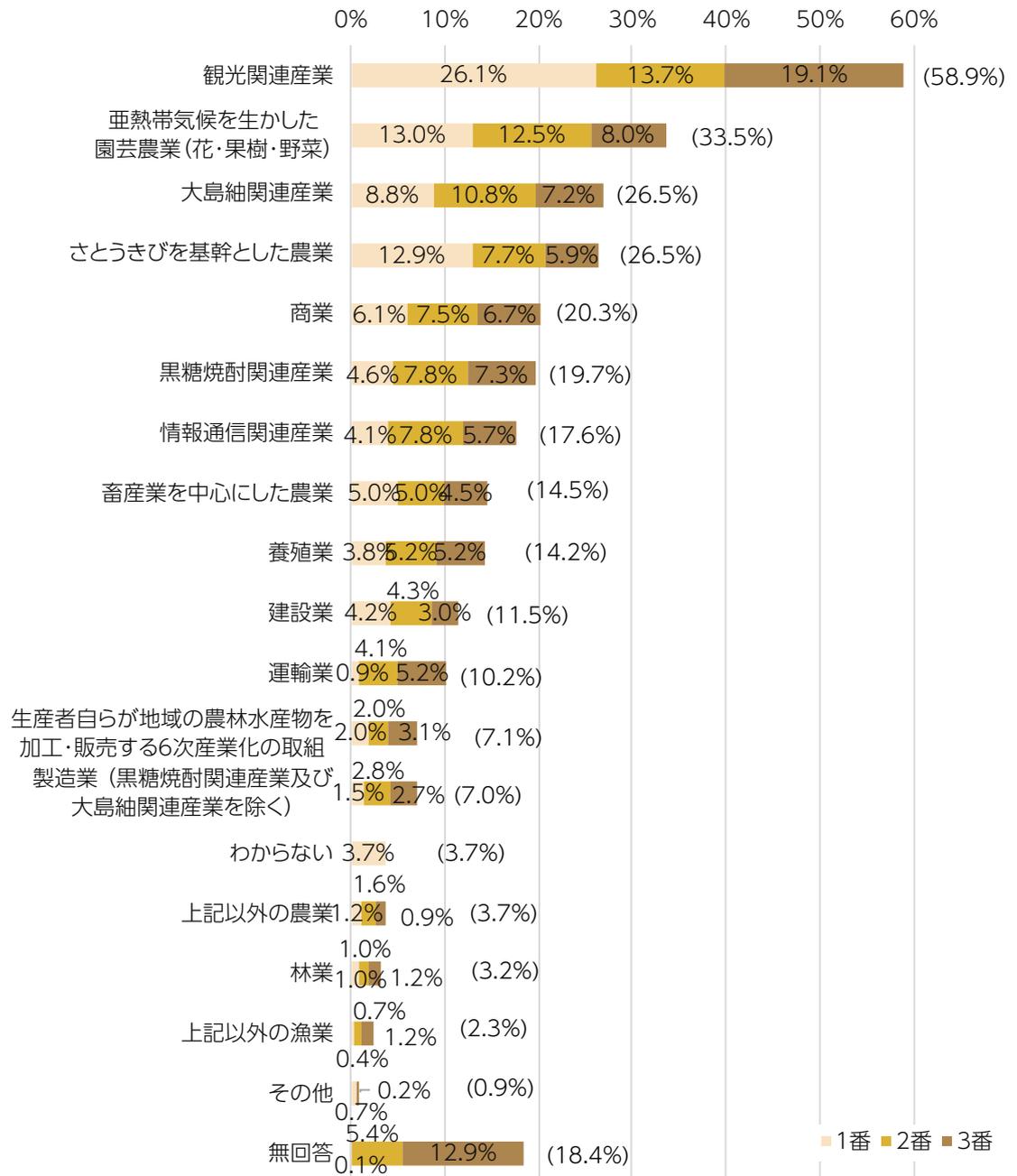
今後力を入れたらよい産業（在住者・出身者・事業所）



出典：令和4年度奄美群島振興開発アンケート調査

今後力を入れたらよい産業（高校生等）

(n = 808)



資料：令和4年度奄美群島振興開発アンケート調査

策定委員会・分科会等でいただいた主なご意見

- ・奄美群島の観光の強みは「人」だが、人口減少の中で、観光が魅力のある産業になれば人がついてこない。いかに高付加価値化するのか？価格が高ければ良いだけでなくそれがどう地域に還元されるのか？だと思ふ
- ・来る人にやっては困るということを伝える人が

必要。伝えるための仕組みや場所が必要

- ・子どもたちに島の魅力を伝えて、将来は島外に出たとしても、島の魅力を発信してもらえるようになると良い



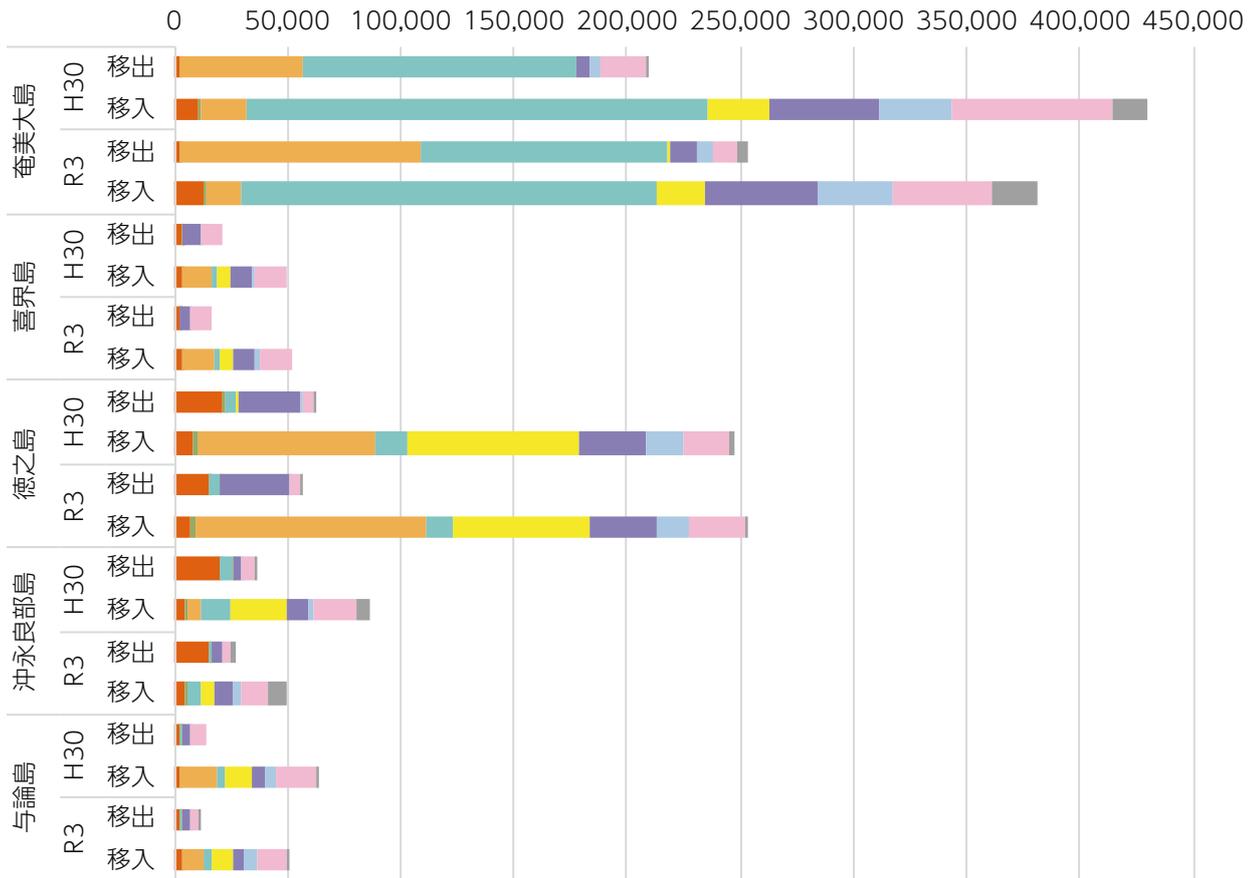
## 奄美群島の物流

物流の状況について、奄美大島はコロナ禍以降に移出貨物量が増加していますが、他の島はいずれも移出貨物量が減少しています。

また、徳之島と沖永良部島ではコロナ禍前後いずれにおいても「農水産品」の移出貨物量が移入貨物量を上回っていて、農作物を島外に出荷していることが分かります。

コロナ禍前後の島・年別海上移出入貨物品別数量

(トン)



- 農水産品
- 林産品
- 鉱産品  
(石炭、砂利、リン鉱石等)
- 金属機械工業品  
(金属製品、完成自動車等)
- 化学工業品  
(重油、化学肥料等)
- 軽工業品  
(砂糖、製造食品等)
- 雑工業品  
(衣服、家具等)
- 特殊品  
(動植物性製造飼肥料、廃棄物等)
- 分類不能のもの

資料：奄美群島の概況

### 策定委員会・分科会等でいただいた主なご意見

- ・ 物産を出荷する際の輸送費の問題が多い
- ・ 沖縄本島では観光客数が増え続けた結果、観光客の食材を県外から運ぶための片荷輸送となり、帰りのコンテナに載せるものがないと輸送費が

上乗せされ、島民の生活に影響を受けてしまう



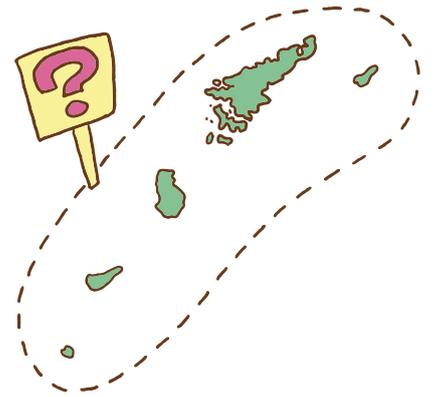
## (2) 奄美群島の観光の課題

奄美群島の観光を取り巻く状況を踏まえて、5つの視点で課題を整理しました。

### 視点1 奄美群島の魅力

#### 「奄美らしさ」が伝わりにくい

奄美群島の全ての島には豊かな自然に恵まれた環境があり、誰もが評価しているところです。一方で、それぞれの島ごとに独自の歴史や文化が育まれてきました。そのため、奄美群島全体で捉えた時の「奄美らしさ」が伝わりにくくなっています。沖縄との差別化も視野に入れながら、奄美群島全体としての「奄美らしさ」を分かりやすくすることが重要になります。



#### 各島の個性や魅力の情報発信が不足している

「奄美」といえば奄美大島を最初にイメージする人が多く、奄美大島以外の島について取り上げられることが少ないのが現状です。奄美群島全体だけでなく、各島の個性や魅力が伝わる情報を発信し、島ごとの知名度や認知度を上げていくことが求められています。



#### 沖縄等の隣接地域と連携した取組が進んでいない

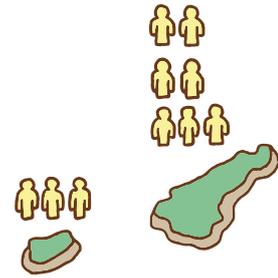
奄美群島は、国内有数のリゾート地である沖縄や世界自然遺産である屋久島など日本国内の人気の観光地に隣接しています。しかし、これらの地域と連携した観光の取組はあまり進んでいないのが現状です。島々を巡りたいと思わせる魅力的なストーリーの設定など、奄美群島の立地を生かした取組の展開が期待されます。



## 視点2 奄美群島の観光客

### 観光客の現状を正確に捉えることができていない

旅行者へのアンケート調査は継続的に行われていますが、観光目的の旅行者数や島間の移動状況など観光客の現状を詳細に把握することができていません。奄美群島共通で現状を正確に把握し、調査結果の分析や様々な活用が求められています。



### 奄美群島にふさわしい観光の受入規模の検討ができていない

コロナ禍が終息し、日本全体はもとより世界的にも旅行者の移動が活発化しています。コロナ禍で悪化した観光が回復傾向にある現状を踏まえて、オーバーツーリズムも想定しながら奄美群島として島ごとの方向性も踏まえ、適正な観光の受入規模（キャリングキャパシティ）を検討することが急がれます。



### インバウンド観光客への知識不足や外国語への苦手意識がある

奄美群島を訪れる観光客の主要な客層は国内客のため、インバウンド観光客や受入方法について知識や情報の不足、外国語への苦手意識が見られます。多様なインバウンド観光客について奄美群島全体で知識や情報を共有し、奄美群島に即したインバウンド観光の取組が求められています。



### 施設や人手が不足していて多様な宿泊ニーズに対応できていない

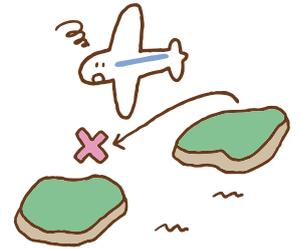
滞在スタイルの変化など宿泊ニーズが多様化し、それに対応する施設が求められています。しかし、高齢化等による人手不足で既存施設の経営維持が困難であったり、新たな施設整備が難しいところもあります。自然環境との共存や人手の確保など地域の実情を踏まえたうえで、多様な宿泊施設を確保する必要があります。



### 視点3 奄美群島内外への移動と群島内での移動

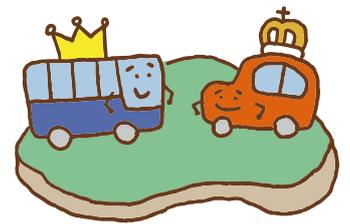
#### 島から島への移動がしづらい

奄美群島内の島の移動にもかかわらず、現状では鹿児島空港が拠点となっています。また、航空運賃が高いため、観光客が複数の島を移動することが難しく、住んでいる島以外を訪れたことのない島民も少なくありません。観光客や島民が奄美群島全体の魅力を体験できるように、島間の交通手段の確保が重要となります。



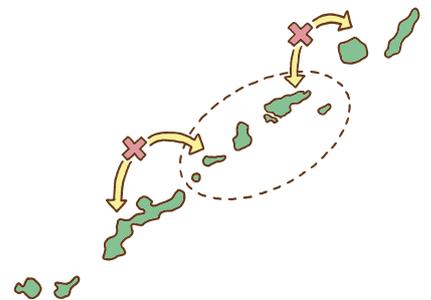
#### 島内での交通手段の選択肢が少ない

観光客が島内を移動する際、レンタカーの利用が多く見られます。その他の交通手段として、タクシーは運転手や車両が減少し、バスについても人手不足等により運行本数が少なく路線が複雑なため観光客にとっては利用しづらいものになっています。観光客だけでなく島民の日常生活の利便性を維持するためにも、島内の交通手段を維持・確保する必要があります。



#### 沖縄等の隣接地域と奄美群島をつなぐ交通手段が少ない

奄美群島と沖縄を移動するには飛行機とフェリーを利用することができますが、空路は運行路線や便数が少なく、海路は移動時間や天候の影響といった課題を抱えています。屋久島については、さらに直接移動することが困難な状況です。隣接地域との連携を進めるためにも、交通手段の確保は重要となります。



### 視点4 奄美群島で観光に携わる人々

#### 観光産業を総合産業として捉える必要がある

奄美群島では、観光産業が今後を担う産業として発展が期待されています。宿泊業や飲食サービス業のみを観光産業として捉えるのではなく、群島全体の経済発展を目指して農業や畜産業などの既存の主要産業も含めた総合産業として捉える必要があります。



## 観光産業に携わる人の暮らしを安定させる必要がある

観光従事者の収入が低い場合が多いことから、経営の効率化などにより従業員の十分な収入を確保することで雇用の安定を図り、人手不足を解消する必要があります。将来的には、奄美群島の人口減少の抑制にもつながります。



## 観光に関わる人々の連携が不足している

観光推進組織だけでなく、観光事業者や観光ガイド、自治体の観光担当といった日常的に観光に関わる人々の情報共有があまりされていない状況です。関係者間の連携に向けて、定期的な情報共有の場や仕組みづくりが求められています。



## 地域全体で観光の担い手になることが求められている

奄美群島の地域資源には、島民の人の魅力や集落の生活文化も含まれています。観光産業に関わる人だけでなく、子どもからお年寄りまで島民全員が島の魅力を伝える観光の担い手であるという意識を持つことが大切です。



## 視点5 観光と島民の暮らし

### 観光需要と島民の生活とのバランスを守る必要がある

奄美群島への注目度が高まっている中、コロナ禍の終息で、観光客のさらなる増加が予想されます。島民の日常生活が圧迫されないように、地域の受入能力をしっかりと見極め、観光需要と島民の生活のバランスを守る必要があります。



