

屋久島町地域公共交通計画

令和5年3月

屋久島町

屋久島町地域公共交通活性化協議会

目次

第1章 計画策定の背景及び目的	1
(1)背景と目的	1
(2)対象区域	1
(3)計画期間	1
第2章 屋久島町の現状	2
(1)位置及び地勢	2
(2)人口・世帯数	3
(3)交通利用特性	6
(4)施設立地・生活圏	8
(5)観光動向	12
第3章 地域公共交通の現状	13
(1)屋久島町の公共交通網	13
(2)広域交通	14
(3)路線バス	16
(4)一般タクシー	16
(5)民間送迎バス	16
(6)交通政策に掛かる事業費	17
(7)地域公共交通活性化再生法の改正	18
第4章 上位・関連計画	19
(1)屋久島町第二次振興計画[第1版]	19
(2)屋久島町観光基本計画	20
(3)屋久島地域離島振興計画	20
第5章 意向調査	21
(1)町民アンケート調査	21
(2)路線バス利用者調査	36
(3)観光ニーズ調査	39
(4)交通事業者・関連事業者アンケート調査	40
(5)地域別意見交換会	43
第6章 地域公共交通の課題	46
(1)公共交通の現状と課題の抽出	46
(2)課題の整理	47
第7章 屋久島町公共交通計画策定に係る基本方針	48
(1)基本理念および方針	48
(2)公共交通の機能分担	49
第8章 計画の目標と評価指標	51
(1)目標の設定	51
(2)評価指標	51

第9章 実施事業及び実施主体	52
(1)計画目標を踏まえた実施事業	52
(2)実施事業	53
第10章 計画の達成状況の評価	61
(1)計画の実施及び進行管理の体制	61
(2)PDCA サイクルによる推進	62
(3)評価方法及びスケジュール	63

第Ⅰ章 計画策定の背景及び目的

(1) 背景と目的

全国的に、自家用車への依存の高まりや人口減少が進む中、バス等の公共交通機関の利用者が減少し、民間事業者や自治体の財政負担が増加するとともに、路線の減便、廃止等、公共交通事業をとりまく環境が年々厳しさを増している。

本町においても例外ではなく、町民生活の確保・維持のために町民の通勤・通学・買物・通院等に考慮した利便性の高い持続可能な公共交通網の構築が喫緊の課題となっている。

そこで、公共交通システムの検討を行い、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、地域公共交通のマスタープランとなる「屋久島町地域公共交通計画」(以下、本計画という。)を策定した。

(2) 対象区域

対象区域は、口永良部島を含む屋久島町全域とする。

(3) 計画期間

本計画の期間は令和5年度から令和9年度までの5年間とする。

第2章 屋久島の現状

(1) 位置及び地勢

屋久島町は、鹿児島県の南方約 135 km、県本土の南方約 60 kmの海上にあり、屋久島とその西北西 12 kmにある口永良部島の2島からなっている。総面積は 540. 48 km²で、内 93.0%を占める屋久島は周囲 132 kmの円形の島で、気候は亜熱帯に位置しているが、九州最高峰の宮之浦岳(1,936m)を筆頭に標高 1,000 m以上の山が 45 座以上あり、その標高差により冬季には積雪もみられる。樹齢数千年の屋久杉をはじめとする特殊な森林植生や、亜熱帯から冷温帯に及ぶ植生の垂直分布などがみられ、屋久島の貴重な自然環境・自然資源は世界自然遺産に登録されている。口永良部島は長径 12 km、最大幅5kmの火山島となっており、今も噴煙をたなびかせる新岳(626m)がそびえる。

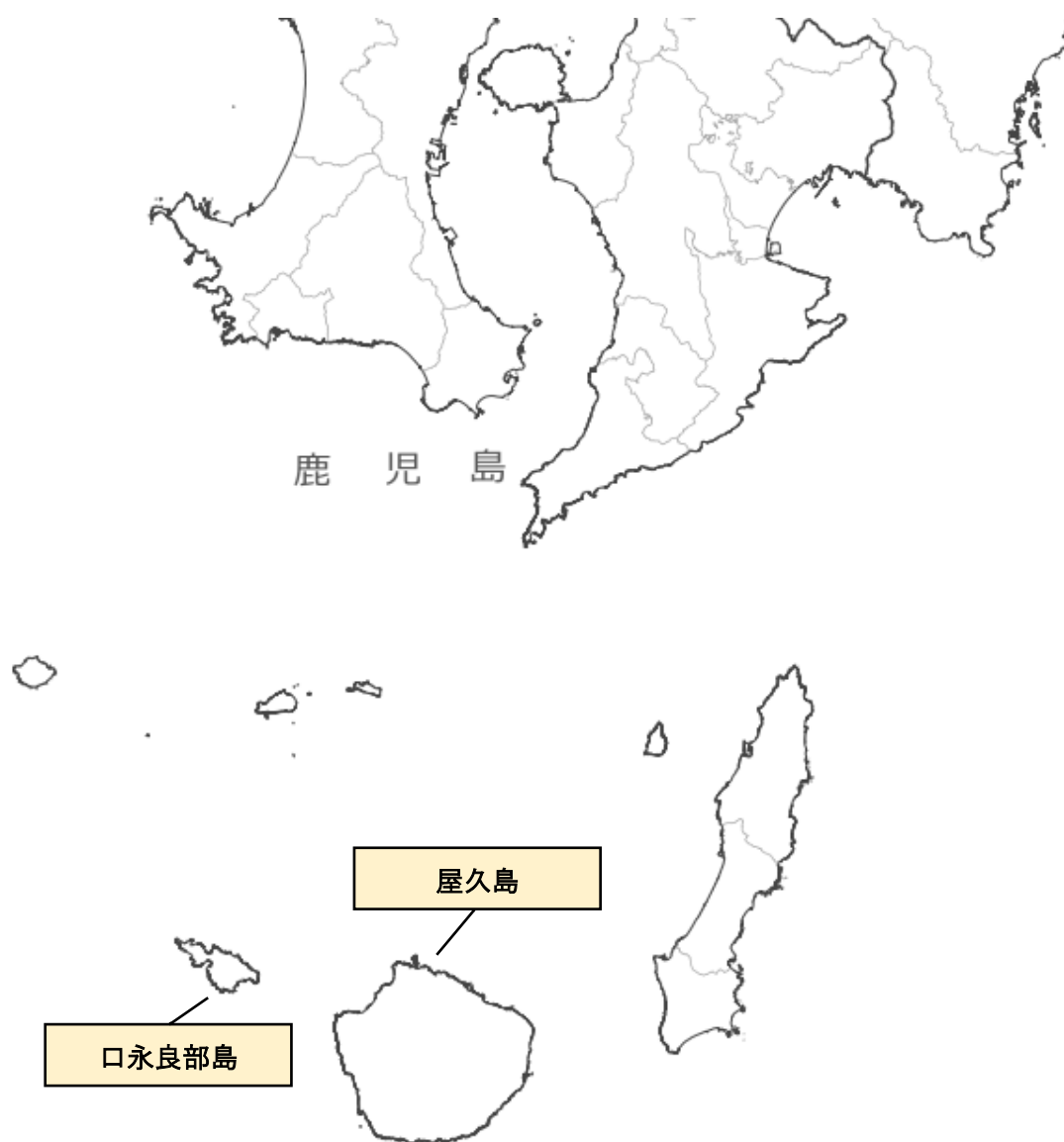


図 屋久島の位置(国土地理院)

(2) 人口・世帯数

①人口・世帯数

令和4年時点で人口 11,698 人、世帯数は 6,431 戸となっている。平成 30 年から比較すると、人口は 847 人、世帯数は 186 戸の減少となっている。

人口3区分別人口割合の推移を見ると、老年人口が増加しているのに対し、年少人口及び生産年齢人口は減少している。

小学校区別の人口推移を見ると、人口減少が進行する校区が多い一方、小瀬田校区や金岳校区では近年増加している校区もある。

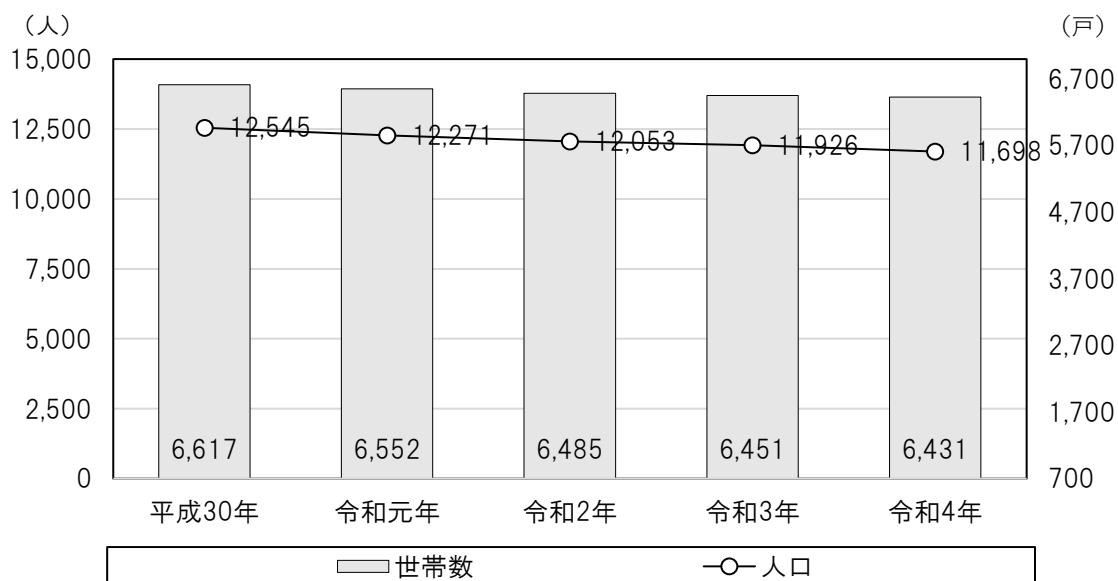


図 人口・世帯数の推移（屋久島町資料）

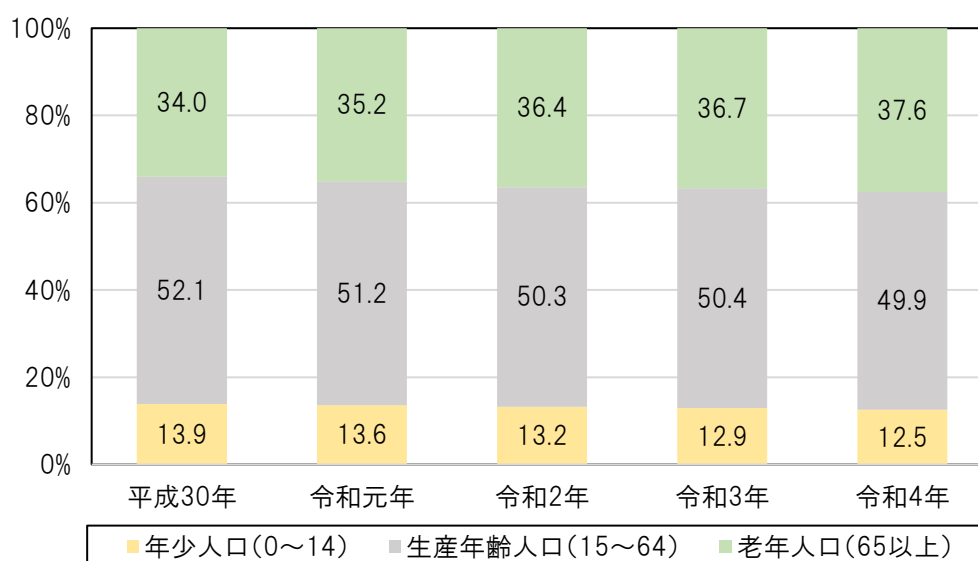


図 人口3区分別人口割合の推移（屋久島町資料）

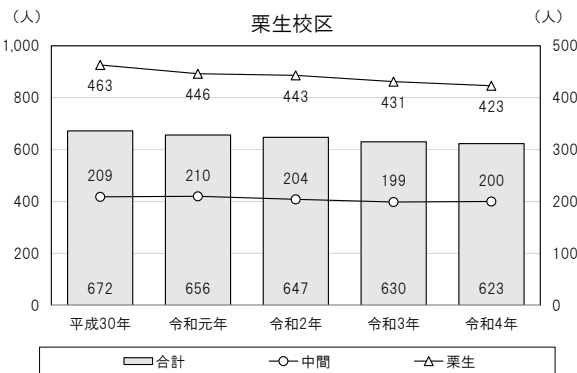
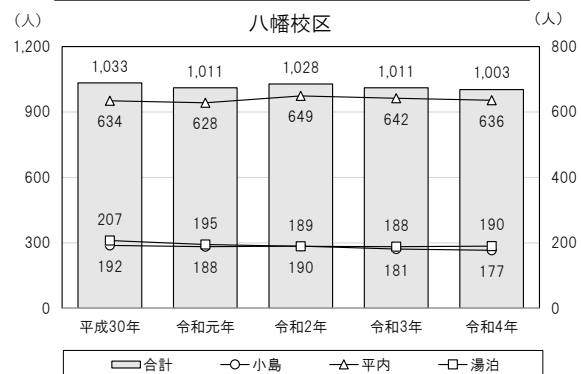
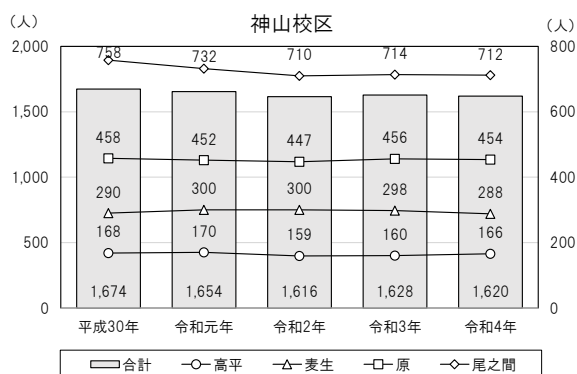
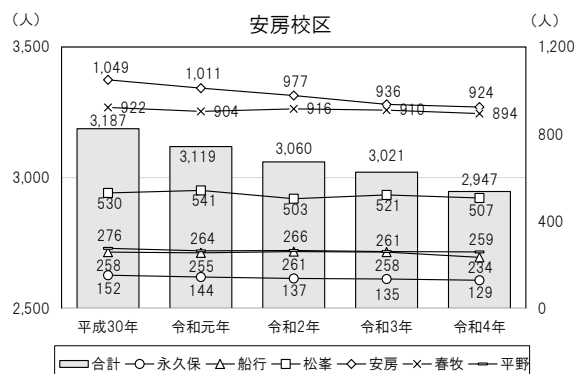
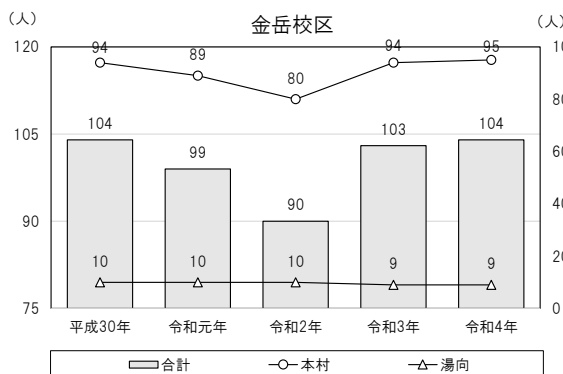
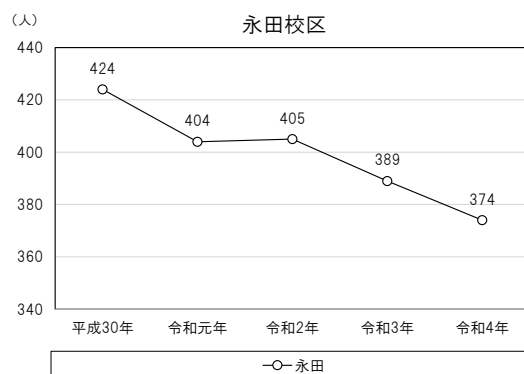
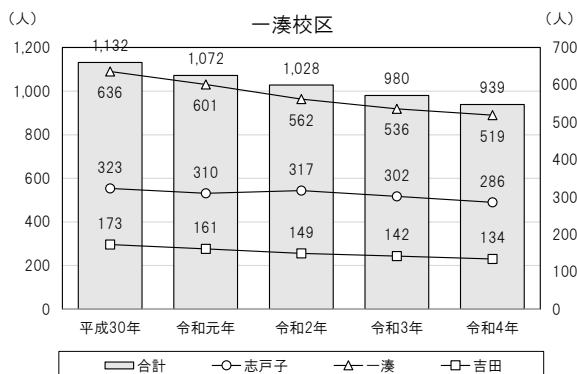
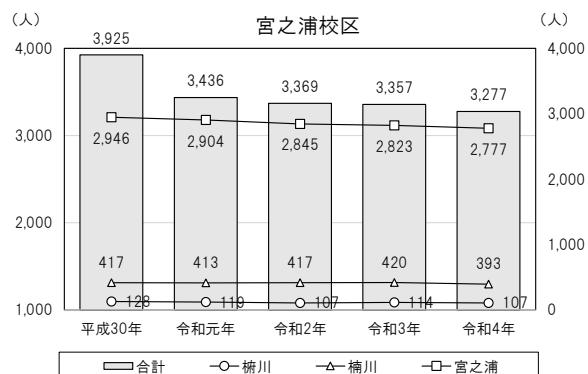
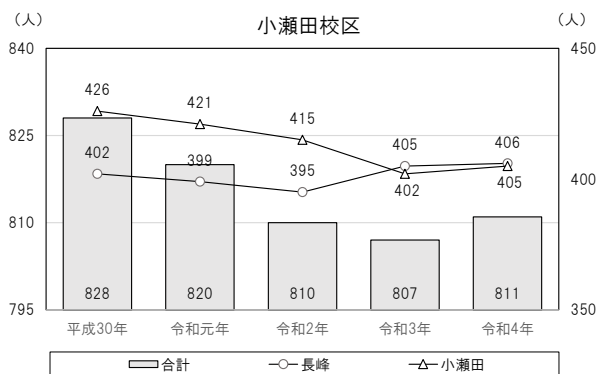


図 小学校区別人口の推移(屋久島町資料)

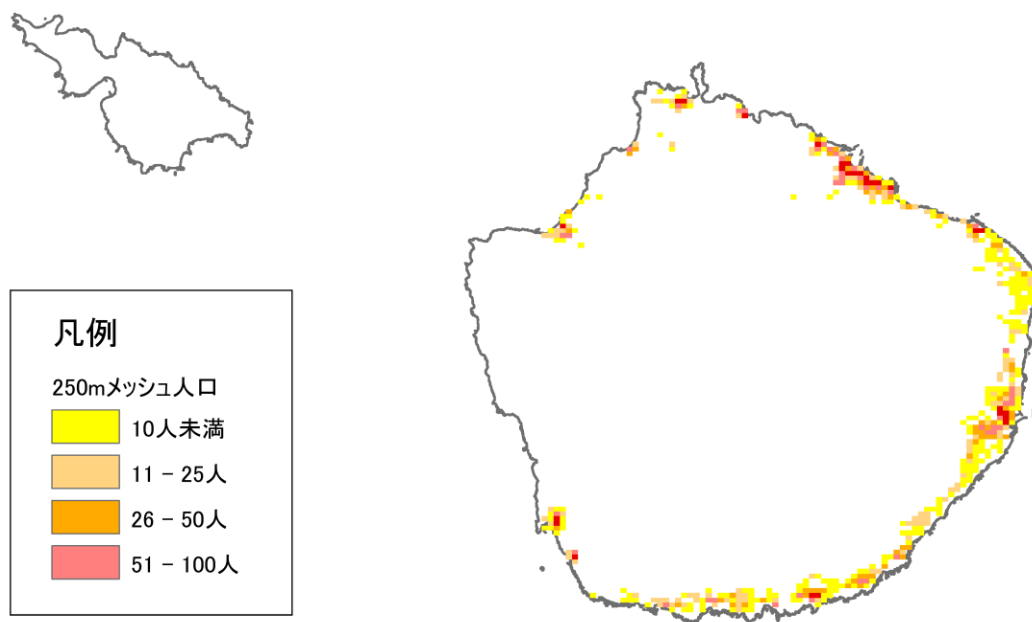


図 人口分布状況

②高齢化率の進行

屋久島町における高齢化率は、鹿児島県や国と比較してその割合が高くなっており、令和3年度で36.7%(県比較:3.4pt 高、国比較:7.8pt 高)となっている。

平成30年度と比較して、3.6pt 高くなっており、今後も高齢化の進行や若年層の流出等により、状況の深刻化が懸念される。

高齢者独居世帯数は、校区别に見ると宮之浦校区 244 戸と最も多く、次いで安房校区が 242 戸、神山校区が 117 戸の順になっている。

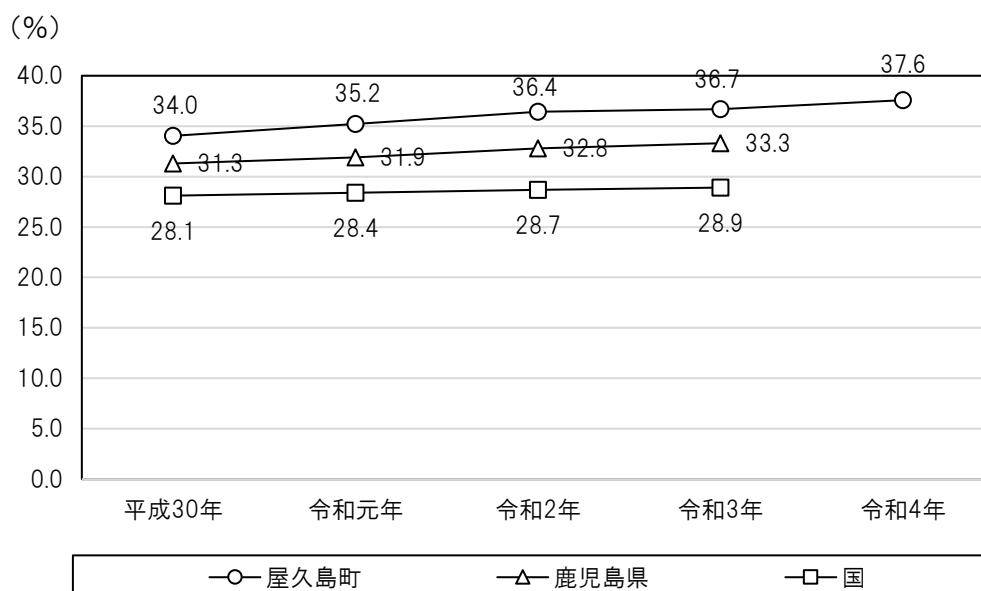


図 高齢化率の推移(屋久島町資料、鹿児島県資料、総務省統計局)

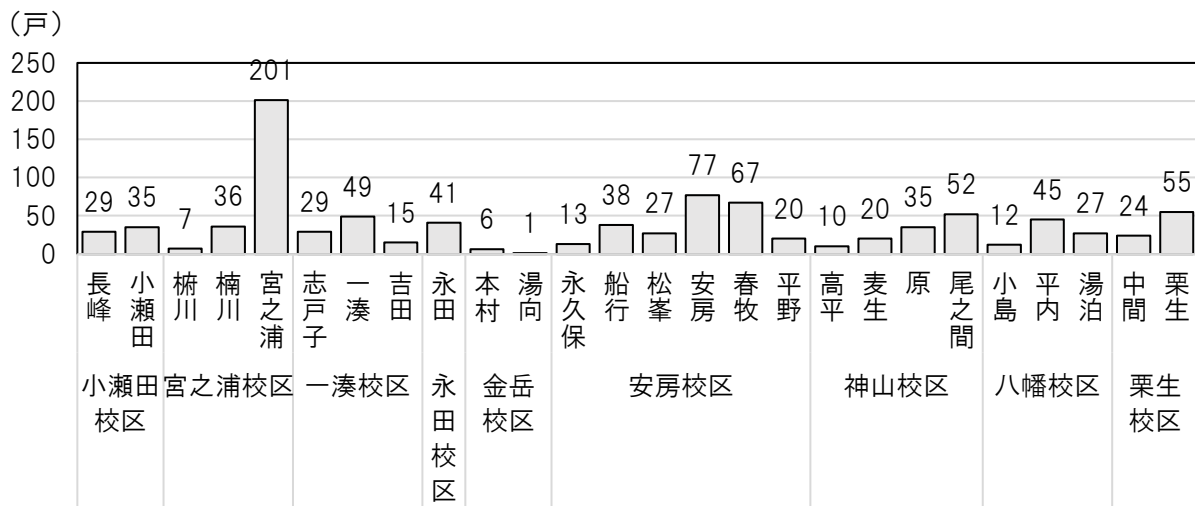


図 R4集落別高齢者独居世帯数(屋久島町資料)

(3) 交通利用特性

①通勤通学流動

令和2年の通勤通学流動の状況は、町内の就業者数 6,167 人の内、6,099 人が屋久島町常住者となっており、約 95.0%が町内での就業となっている。

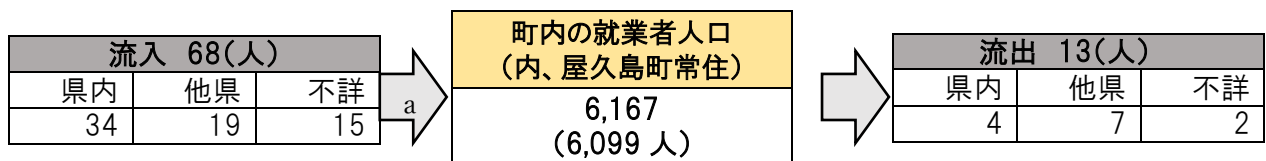


図 通勤通学流動の状況(令和2年国勢調査)

②交通機関分担率

屋久島町は、76.9%を自家用車利用が占めており、次いで徒歩の 11.9%、勤め先、学校のバス 3.2%となっている。自家用車利用は鹿児島県全体と比較して、8.6pt 高くなっている。また、屋久島町は鉄道・電車などの交通手段がないため、鹿児島県全体に比べて徒歩での移動が多くなっており、高齢者等の負担軽減のためにも公共交通の充実が必要と考えられる。

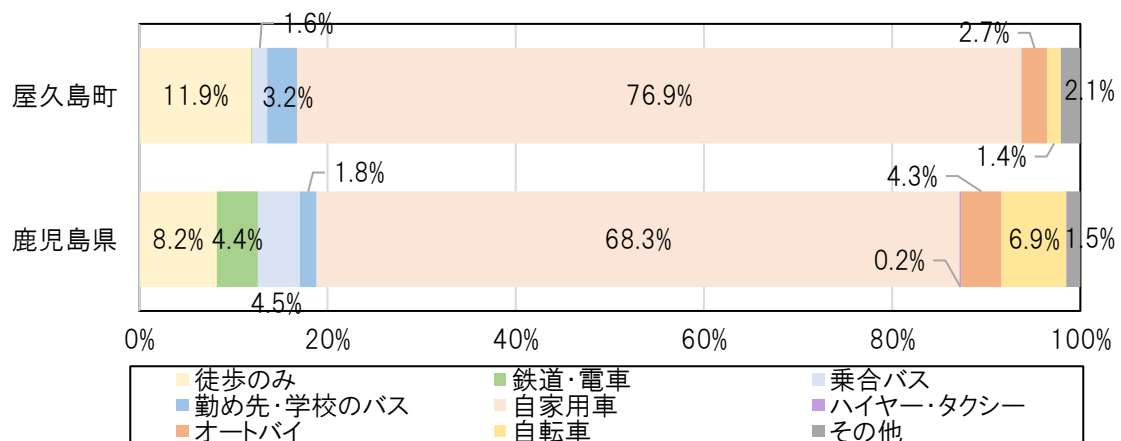


図 交通機関分担率(令和2年国勢調査)

③自動車登録台数及び運転免許保有状況

自動車保有について、令和2年時点で9,103 台となっており、平成 28 年より減少傾向にある。

自動運転免許保有者は平成 29 年から令和3年までの5年間で 319 人減少している。

免許返納者数は例年 80～89 歳が最も多いが、令和3年は 70～79 歳が最も多く、次いで 80～89 歳となっている。

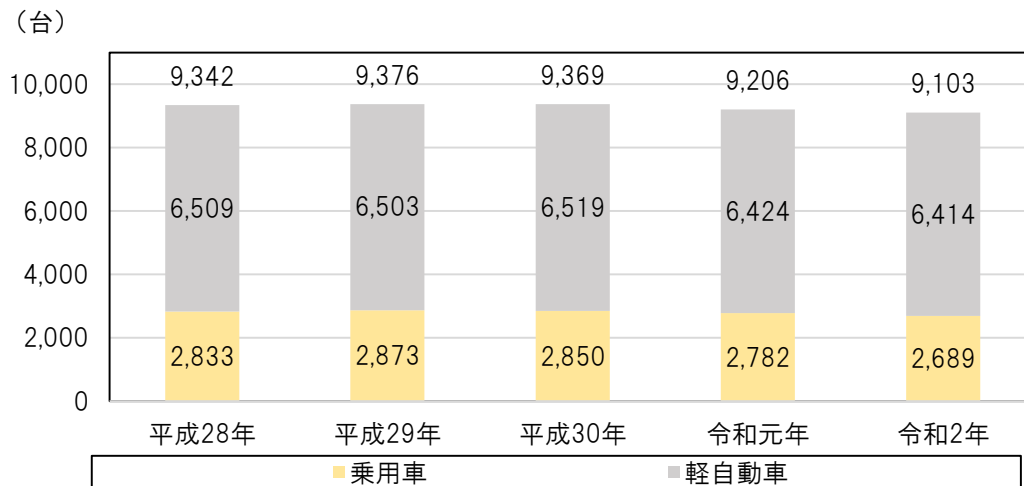


図 自動車登録台数の推移(屋久島町資料)

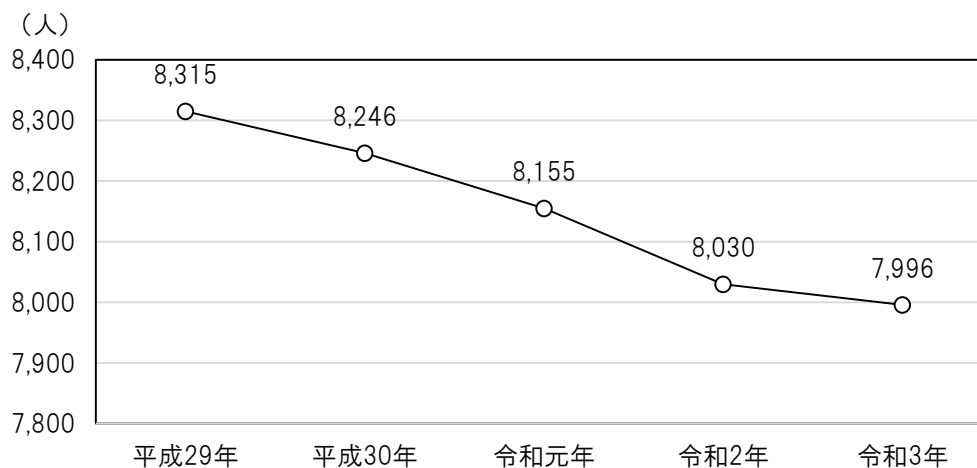


図 自動車運転免許保有者の推移(屋久島町資料、各年5月末日時点)

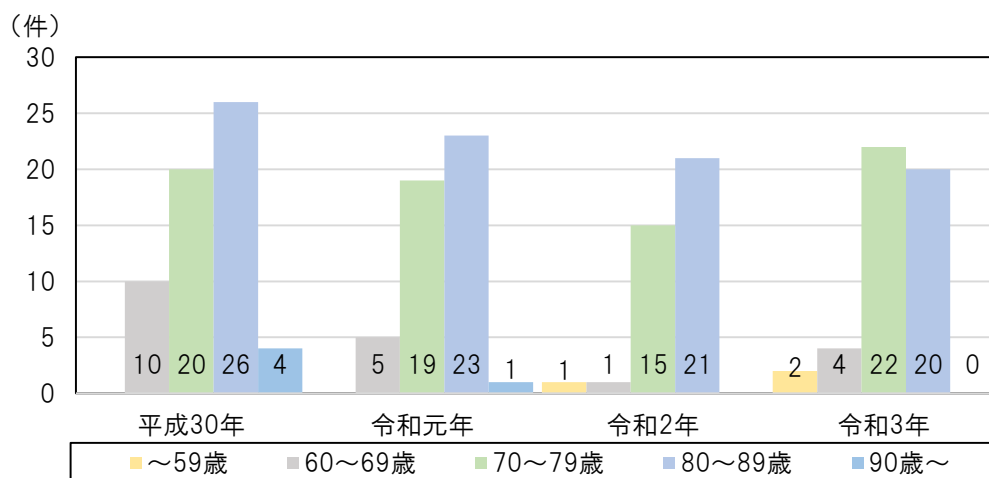
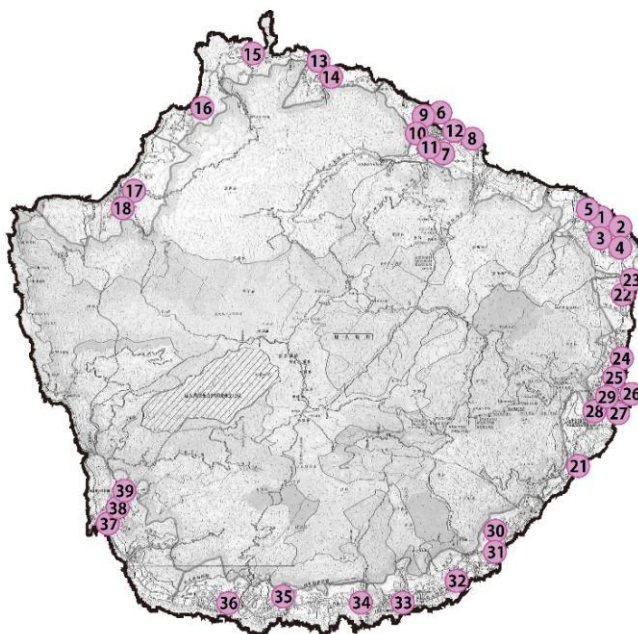


図 自動車運転免許返納数の推移(屋久島警察署管内、各年 12 月 31 日時点)

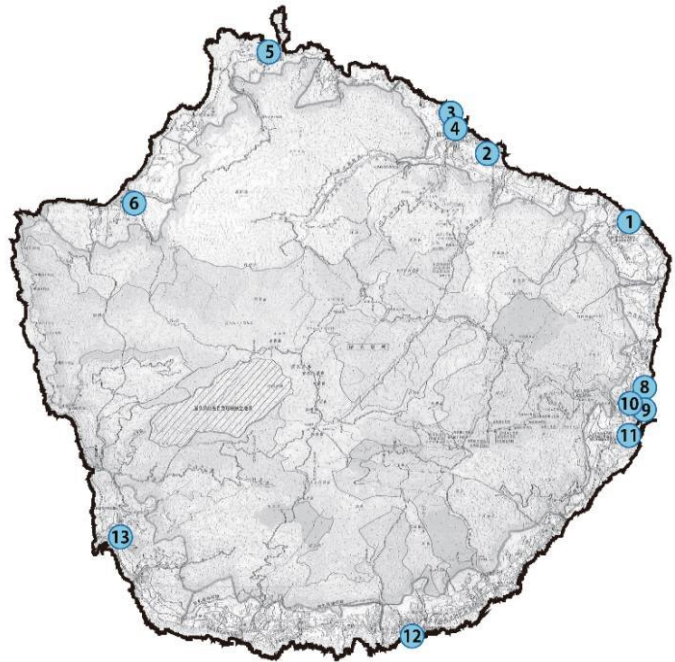
(4) 施設立地・生活圏

① 商業施設



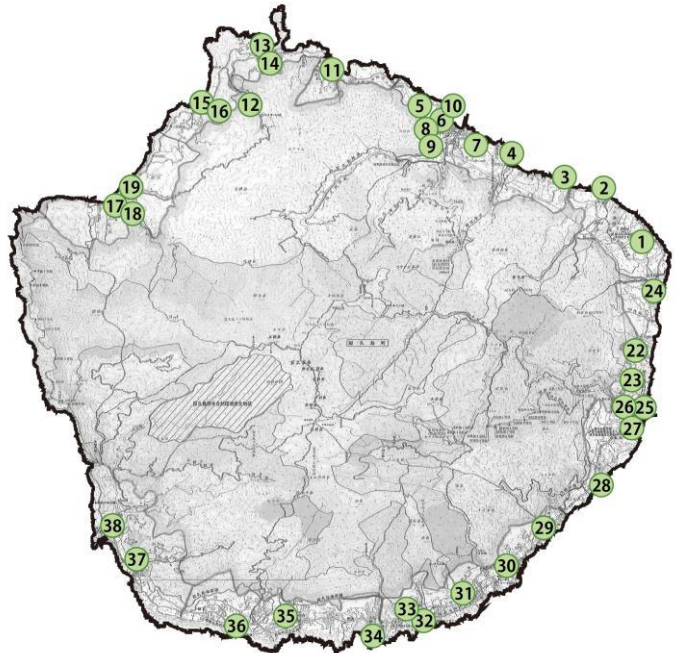
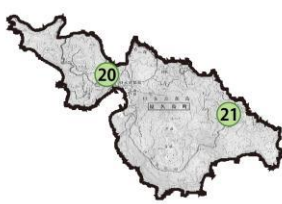
小瀬田校区	①	ドラッグイレブン屋久島店	安房校区	②①	菊永商店
	②	ドラッグストアモリ屋久島店		②②	くらしの店ながくぼ
	③	SOMES屋久島店		②③	西田商店
	④	ドラッグストアコスモス屋久島店		②④	松田商店
	⑤	寺田商店エムマート愛子		②⑤	たなか屋
宮之浦校区	⑥	ライフセンターヤクデン	神山校区	②⑥	Aコープ鹿児島安房店
	⑦	Aコープ鹿児島宮之浦店		②⑦	マルショウストアー
	⑧	わいわいランド屋久島店		②⑧	はるた屋
	⑨	塚田商店		②⑨	しいば
	⑩	辻商店		③⑩	鎌田商店
一湊校区	⑪	荒木商店	八幡校区	③①	岩田屋
	⑫	肥後商店		③②	井尻商店
	⑬	リカーショップちゅうまん		③③	Aコープ鹿児島尾之間店
	⑭	真辺商店		③④	岩川篤商店
永田校区	⑮	かねなか商店	栗生校区	③⑤	渡辺商店
	⑯	田中商店		③⑥	中木原商店
金岳校区	⑰	岩川商店		③⑦	山下商店
	⑱	マルハチ商店		③⑧	月野商店
金岳校区 (口永良部島)	⑲	渡辺商店		③⑨	大迫商店
	⑳	くちのえらぶ商店			

②医療施設



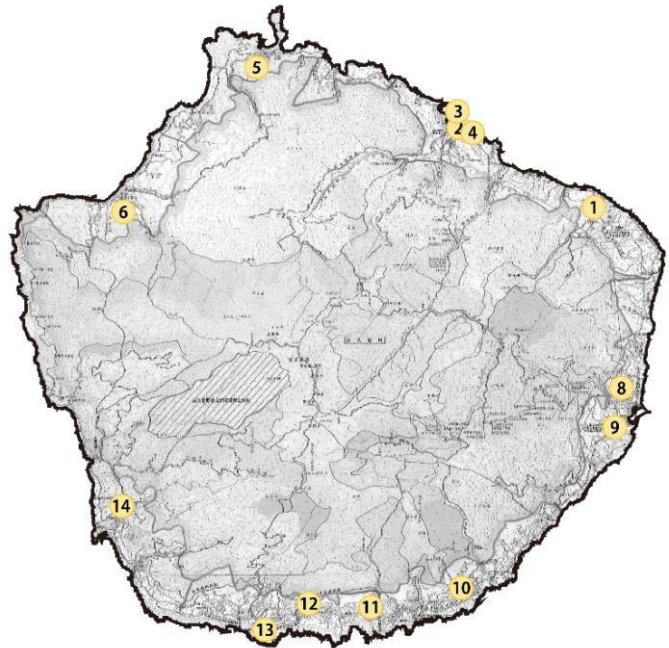
小瀬田校区	①	小瀬田みんなの診療所	金岳校区 (口永良部島)	⑦	町立口永良部島へき地出張診療所
宮之浦校区	②	屋久島徳洲会病院	安房校区	⑧	小脇歯科医院
	③	和田医院		⑨	仲医院
一湊校区	④	あらき歯科医院		⑩	渡邊歯科医院
永田校区	⑤	町立一湊出張診療所	神山校区	⑪	やくしま森の診療所
	⑥	町立永田へき地診療所	栗生校区	⑫	屋久島尾之間診療所
				⑬	町立栗生診療所

③市民文化系施設



小瀬田校区	①	長峰生活館	金岳校区	⑳	口永良部島僻地保健福祉館
	②	小瀬田公民館	(口永良部島)	㉑	口永良部島湯向公民館
宮之浦校区	③	榑川生活館	安房校区	㉒	船行公民館
	④	楠川公民館		㉓	松峯生活館
	⑤	宮之浦児童館		㉔	永久保生活館
	⑥	老人憩いの家		㉕	安房地区公民館
	⑦	宮之浦多目的集会施設		㉖	屋久島町総合センター
	⑧	宮之浦公民館		㉗	春牧僻地保健福祉館
	⑨	屋久島離島開発総合センター		㉘	平野公民館
一湊校区	⑩	屋久島環境文化村センター	神山校区	㉙	高平公民館
	⑪	志戸子公民館		㉚	麦生観光農林漁業経営管理施設
	⑫	一湊白川地区避難所		㉛	原公民館
	⑬	漁村センター		㉜	尾之間中央公民館
	⑭	一湊公民館		㉝	尾之間自然休養村管理センター
	⑮	吉田コミュニティセンター		㉞	小島観光農林漁業経営管理施設
永田校区	⑯	吉田生活館	八幡校区	㉟	平内生活館
	㉑	ふるさと創生会館		㊱	湯泊生活館
	㉒	永田果樹会館	栗生校区	㊲	中間生活館
	㉓	永田公民館		㊳	栗生生活館

④教育施設



小瀬田校区	①	町立小瀬田小学校	安房校区	⑧	町立安房小学校
宮之浦校区	②	町立宮浦小学校	神山校区	⑨	町立安房中学校
	③	町立中央中学校		⑩	町立神山小学校
一湊校区	④	県立屋久島高等学校	八幡校区	⑪	町立岳南中学校
	⑤	町立一湊小学校		⑫	町立八幡小学校
永田校区	⑥	町立永田小学校		⑬	学校法人 KTC 学園 屋久島おおぞら高等学校
金岳校区 (口永良部島)	⑦	町立金岳小・中学校	栗生校区	⑭	町立栗生小学校

(5) 観光動向

①屋久島町の観光資源

屋久島町は九州最高峰の宮之浦岳をはじめ、樹齢千年を超える屋久杉の原生林、大川の滝等の水観、希少な動植物等の自然資源を中心として、多くの観光資源を有している。



図 観光マップ(屋久島町観光パンフレット)

②観光入込客数の推移

令和2年の観光入込客数は新型コロナウイルスの影響で大きく減少している。平成 23 年から令和元年まで増減を繰り返しているが、過去 10 年間で最も観光入込客数が多かったのは平成 23 年の 320,000 人であり、全体としては減少傾向にある。

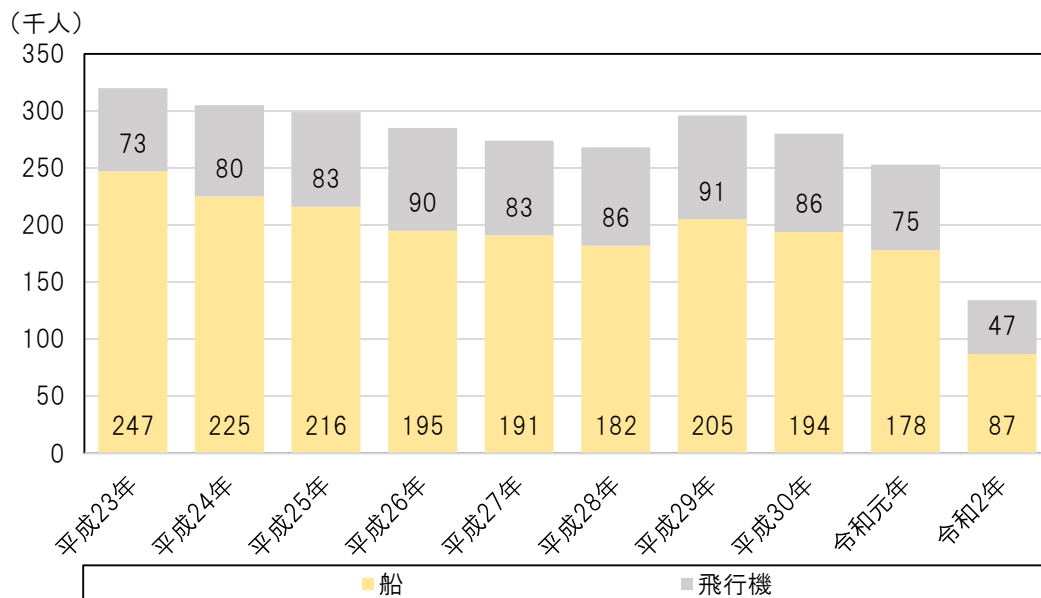


図 観光客数の推移(屋久島町資料)

第3章 地域公共交通の現状

(1) 屋久島町の公共交通網

広域交通は、屋久島空港、宮之浦港及び安房港を基点に、フェリー、高速船、飛行機があり、町内の幹線交通として、路線バスが運行している。

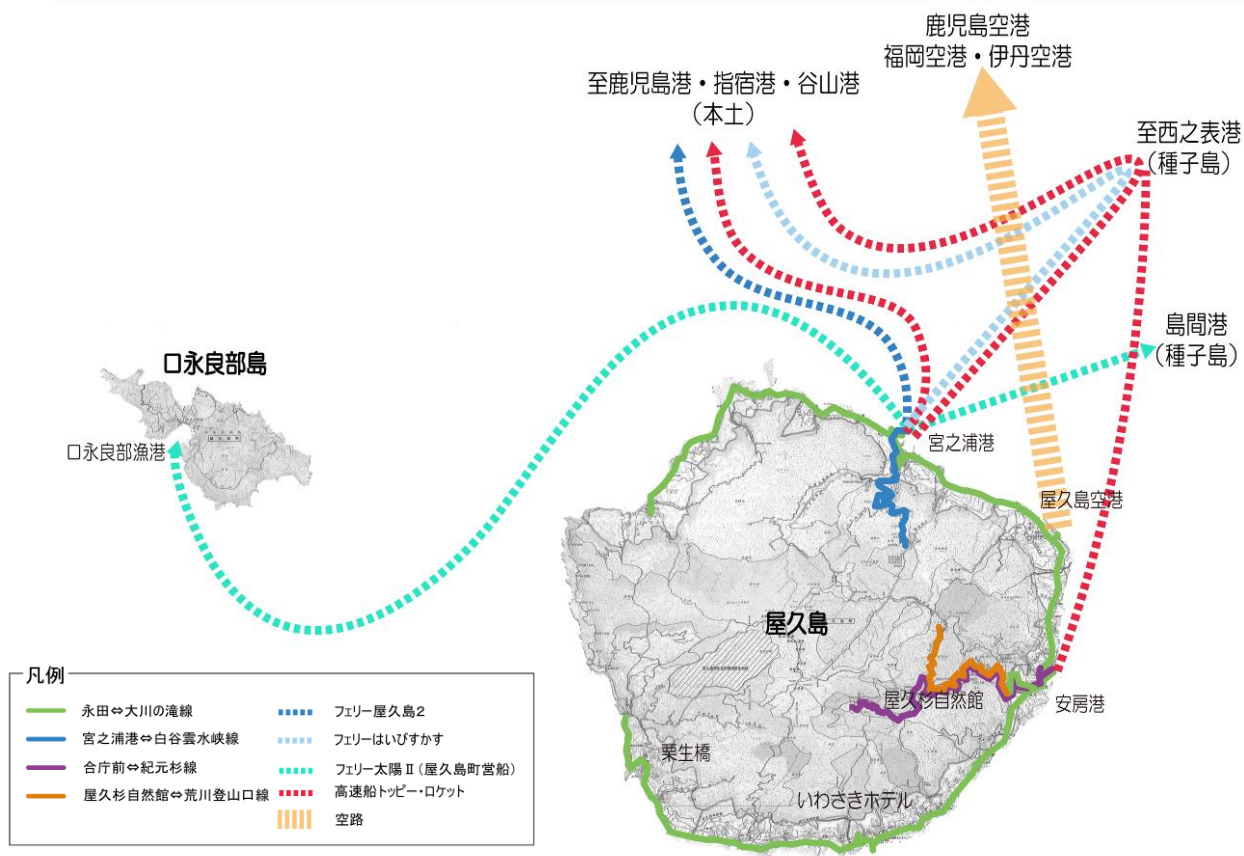


図 交通網
表 運行状況

交通機関	運行区間	運行事業者	便数
フェリー	フェリー太陽Ⅱ (口永良部島本村港⇄宮之浦港⇄種子島島間港)	屋久島町	1往復
	フェリーはいびすかす (鹿児島谷山港⇄西之表港⇄宮之浦港)	鹿商海運	1往復
	フェリー屋久島2(鹿児島本港⇄宮之浦港)	折田汽船	1往復
高速船	トッピー・ロケット (鹿児島本港⇄指宿港⇄西之表港⇄宮之浦港・安房港)	種子屋久高速船	6往復
飛行機	屋久島空港⇄鹿児島空港、福岡空港、伊丹空港	日本エアコミューター	1～5往復
路線バス	永田⇄大川の滝線	種子島・屋久島交通	13～17 往復
	宮之浦港⇄白谷雲水峡線	種子島・屋久島交通	4往復
	合庁前⇄紀元杉線	種子島・屋久島交通	2往復
	屋久島自然館⇄荒川登山口線	種子島・屋久島交通	3～5往復
	宮之浦港⇄白谷雲水峡線	まつばんだ交通	2往復
	宮之浦港⇄屋久杉自然館線	まつばんだ交通	3往復

(2) 広域交通

①フェリー

屋久島町ではフェリーが3航路運航しており、全ての航路で令和2年度に新型コロナウイルスの影響で大幅に減少した利用者は令和3年度に若干回復傾向が見られるが、全体としては減少傾向にある。

フェリー太陽Ⅱは、口永良部島と屋久島、種子島間を結んでおり、平成29年度から令和3年度まで4割弱の利用者が減少している。

フェリーはいびすかすは、宮之浦港と種子島、鹿児島本土を結んでおり、平成29年度から令和3年度まで4割弱の利用者が減少している。

フェリー屋久島2は宮之浦港と鹿児島本土を結んでおり、平成29年度から令和3年度までで半数近く利用者が減少している。

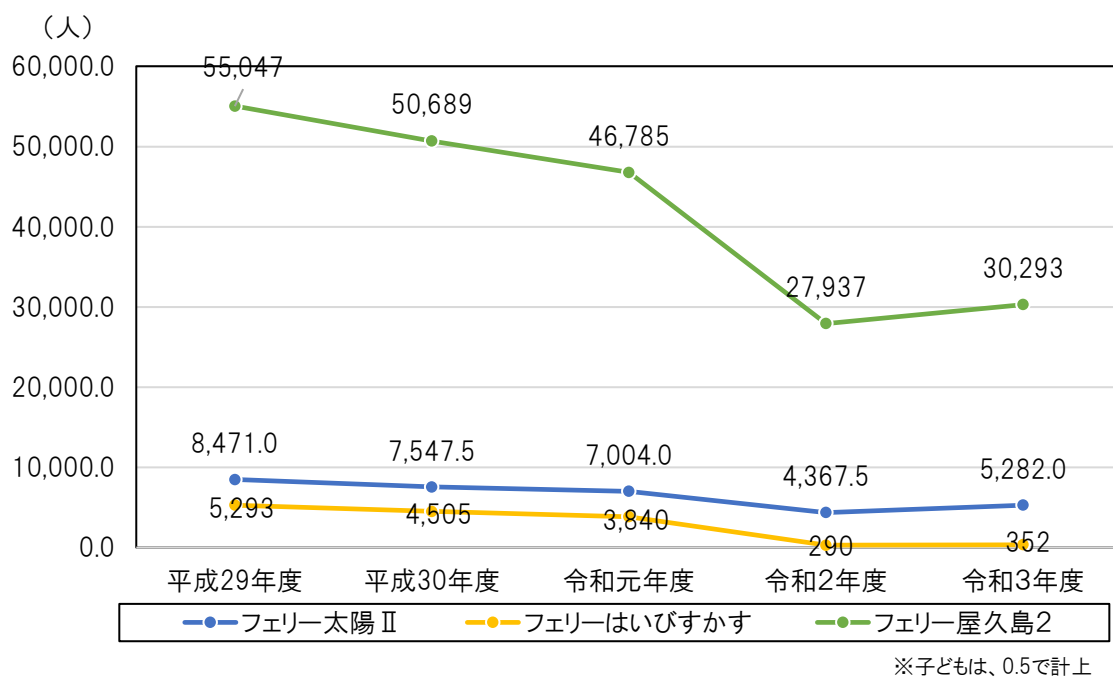


図 フェリーの旅客数推移(事業者資料)

②高速船

屋久島町では、高速船トッピー・ロケットが、宮之浦港及び安房港から、鹿児島本土と種子島を結んでいる。利用者数は令和2年に新型コロナウイルスの影響で大幅に減少し、その後も減少が続いている。

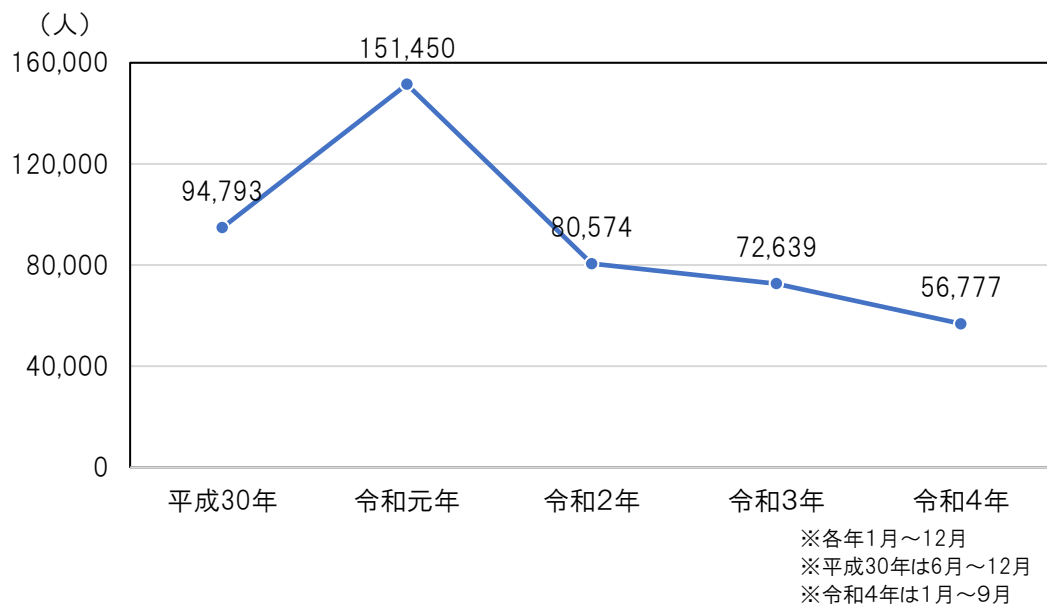


図 高速船利用者数推移(事業者資料)

③航空路

航空路は、屋久島空港から鹿児島空港、福岡空港、伊丹空港間をそれぞれ運行しており、運行回数の多い屋久島⇄鹿児島間の利用者数が最も多い。福岡、伊丹空港間を結ぶ路線の利用者は、平成29年度から右肩下がり傾向となっている。

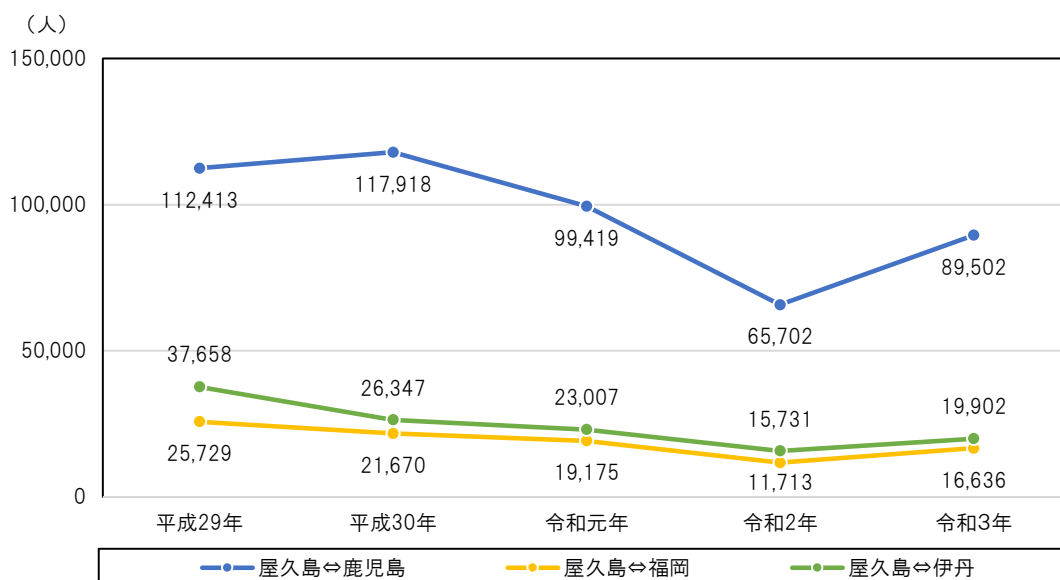


図 航空機旅客数推移(事業者資料)

(3) 路線バス

路線バスは、種子島・屋久島交通とまつばんだ交通の2社が運行している。

種子島・屋久島交通は、永田⇄大川の滝線、宮之浦港⇄白谷雲水峡線、合庁前⇄紀元杉線、屋久杉自然館⇄荒川登山口線の全ての路線において、利用者数が年々減少傾向となっている。

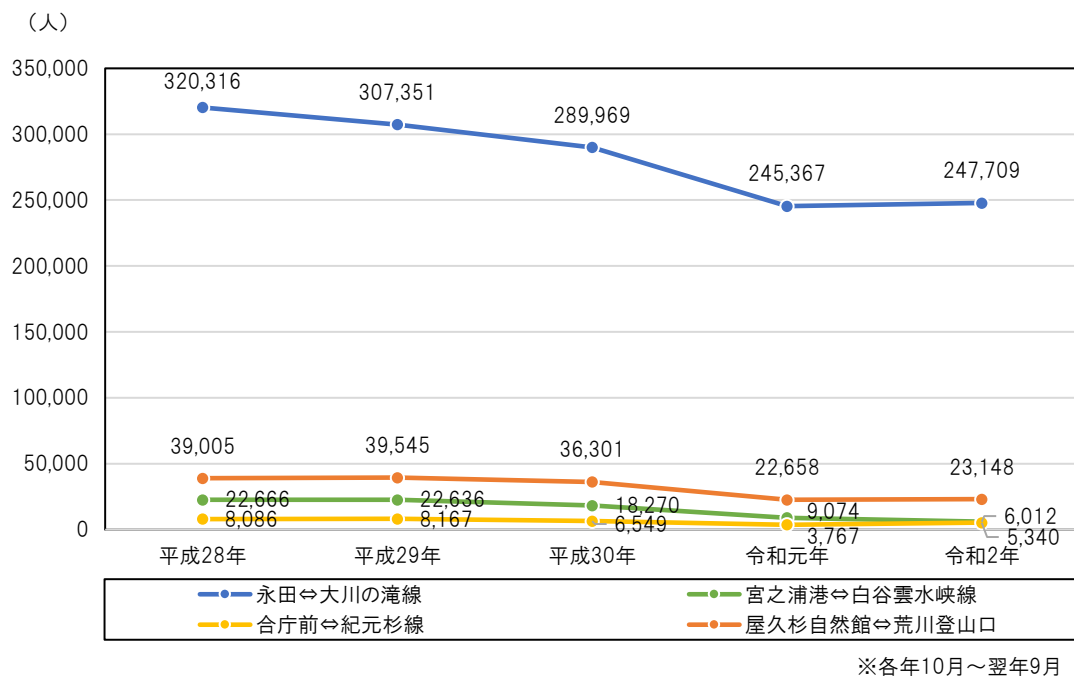


図 路線バス利用者推移(事業者資料)

(4) 一般タクシー

町内で運行するタクシー事業者は3社ある。

表 町内を運行しているタクシー会社

事業者名	所在地	登録台数
安房タクシー	本社(安房)	8台
まつばんだ交通タクシー	空港営業所、宮之浦営業所、安房営業所	12台
(株)錦江石油 屋久島交通タクシー	本社(宮之浦)、安房乗り場	24台

(5) 民間送迎バス

医療施設や宿泊施設における独自の送迎車両の運行が2件行われている。

表 町内を運行民間送迎バス

分類	施設名	保有台数	運転手
医療施設	屋久島徳洲会病院	3台	自社職員
宿泊施設	田代別館	1台	自社職員

(6) 交通政策に掛かる事業費

町内での交通政策に係る事業費は年々歳入が減少、歳出が増加傾向となっている。

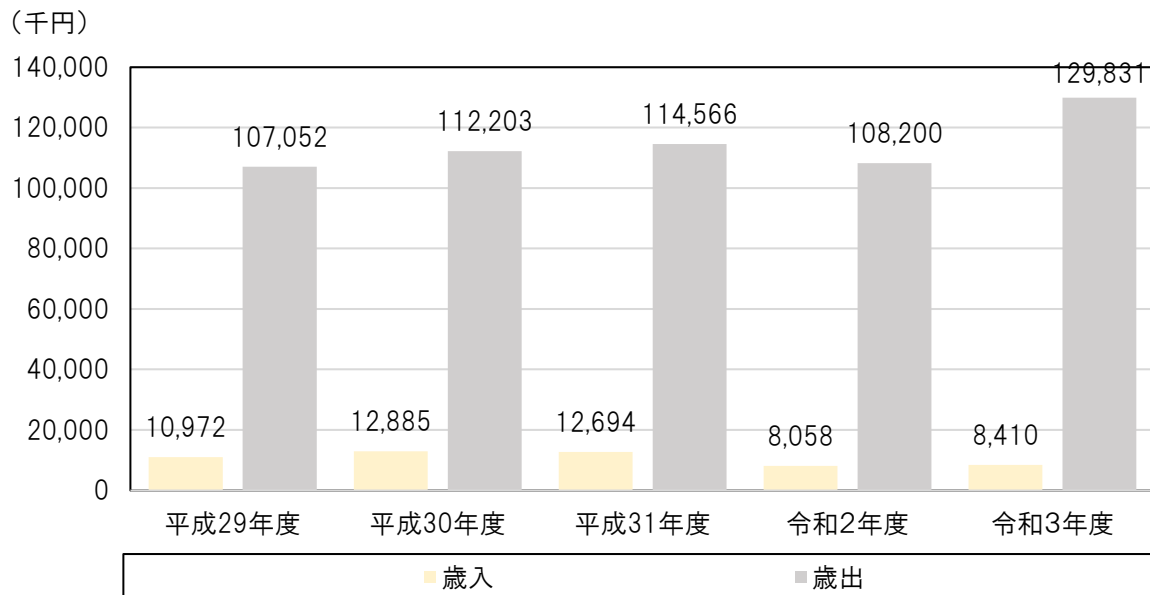


図 交通政策に係る歳入と歳出の推移(屋久島町資料)

表 交通政策に係る事業費一覧(屋久島町資料)

(円)	平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度	令和3年度
【歳入】					
高齢者バス利用特例制度徴収金	0	1,764,000	2,016,000	1,952,000	1,904,000
高校通学バス分担金	10,972,400	11,121,200	10,678,252	6,105,700	6,506,100
計	10,972,400	12,885,200	12,694,252	8,057,700	8,410,100
世界自然遺産屋久島山岳部環境保全基金	59,656,287	58,719,808	52,003,676	20,071,595	18,491,580
【歳出】					
地域間幹線系統確保維持費補助金	0	431,000	0	0	11,000
高齢者路線バス利用費補助金(H30.6.1～)	0	4,400,000	5,040,000	4,880,000	3,590,000
高校通学バス運行委託	33,415,200	34,236,000	33,900,083	34,210,000	34,540,000
スクールバス運行業務委託	43,308,000	43,308,000	43,709,000	44,110,000	63,690,000
屋久島山岳部保全利用協議会運営負担金	30,329,000	29,828,000	31,917,000	25,000,000	28,000,000
計	107,052,200	112,203,000	114,566,083	108,200,000	129,831,000

(7) 地域公共交通活性化再生法の改正

令和2年 11 月にこれまでの地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定された。

「地域旅客運送サービス継続事業」や「地域公共交通利便増進事業」等が創設され、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度が整備された。

表 地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

平成19年 制定	○地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置 ○「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備
平成26年 改正	○「まちづくりと連携(コンパクト・プラスネット・ワーク)」、「面的な公共交通ネットワークを再構築」を図るため、地域公共交通網形成計画を法定計画として規定 ○バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備
令和2年 改正	○「地域公共交通計画」へ法改正

■計画策定のポイント

- まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保、観光振興施策との連携等
- 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)を最大限活用
 - ・MaaSの導入検討等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- 住民の協力を含む関係者の連携
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- 利用者数、収入、行政負担額などの定量的な目標の設定と
毎年度の評価・分析等の努力義務化⇒データに基づくPDCAを強化

第4章 上位・関連計画

(1) 屋久島町第二次振興計画[第1版]

【計画期間】2019 年度(令和元年度)から 2028 年度(令和 10 年度)(令和元年9月策定)

【基本構想】

(1) 基本理念

悠久の流れの中で、自然と共に生きる知恵と多様な集落の文化がとけあい、人々の営みが循環・持続していくまちを目指す

(2) 10 年間の重点目標

「加速する人口減少・少子高齢化に備え、限られた財源で最大の効果を発揮し、住民、集落、行政が協働する人情豊かなまちづくり」に重点的に取り組む

【まちづくり7つのテーマ】

- 1 住民の結びつきを強くする
- 2 出生から老後まで安心して暮らせる仕組みをつくる
- 3 町の魅力を引き出し、働き甲斐をつくる**
- 4 安全で快適な暮らしを守る
- 5 一生学び、切磋琢磨する環境づくり
- 6 水と緑を大切に、人と自然が触れ合う環境づくり
- 7 復興と振興、魅力ある口永良部島の持続可能なしまづくり

➤ 観光しやすい交通アクセスの充実を図る

本町の玄関口である空港や港の機能を拡充し、住民及び観光客が利用しやすい交通アクセスの整備を進めることで、観光満足度の向上を図る

- ・ 空港機能拡充による新たな需要開拓に取り組む
- ・ 大型クルーズ船受入れに向けたインフラ整備を図る
- ・ 観光交通アクセスの充実・強化に取り組む
- ・ 屋久島空港滑走路延伸による新たな路線開設・大型クルーズ船の寄港回数増

(2) 屋久島町観光基本計画

【計画期間】平成 28 年度から令和 7 年度までの 10 年間(平成 27 年 12 月策定)

【基本理念】エコツーリズムによる世界自然遺産『屋久島』の価値創造と観光立町

【基本方針】

1 エコツーリズムの島「屋久島」から世界に誇れるワンランク上の観光まちづくり

2 地域資源(ヒト・モノ・カネ)の融合による循環する仕組みづくり

3 満足度向上につながる受入基盤・環境の整備と情報発信

4 「島いところ」の精神によるおもてなし

5 協働による広域的・横断的ネットワーク体制づくり

6 自然の鼓動を体感する火の島「口永良部島」の活用

➤ 満足度向上につながる受入基盤・環境の整備と情報発信

観光客が安心・安全に登山や滞在型観光ができるインフラ整備を図り、快適に過ごせる里地での施設や交通等の基盤環境の充実を図る。また、屋久島の魅力や地域性の情報発信・プロモーションの充実を図る。

→住民及び観光客が利用しやすい交通アクセス環境を整備する

(具体的事業)

- ・乗り継ぎを考慮したダイヤや路線の検討
- ・新たな交通基盤の整備検討(空港拡張、大型船寄港に向けた整備) など

➤ 口永良部島との連携強化

従来の行政や事業者の枠を越えた関係者が連携しながら効果的に観光計画(事業)を推進できる体制を構築。また、種子島や奄美、県本土等と有機的に連携しながら観光客の誘客や情報発信を行う。

→口永良部島の復旧・再生がすすみ、今後火山とともに生きる魅力を発信することで、更なる魅力向上を図り滞在時間の延長や新たな客層の誘客など屋久島観光の可能性を高める。

(具体的事業)

- ・利便性の高い交通インフラの検討(チャーター船、ダイヤ変更等)など

(3) 屋久島地域離島振興計画

【計画期間】(平成 25 年度～平成 34 年度)(平成 25 年 4 月策定)【基本構想】

➤ 交通体系の整備

- ・県本土・種子島・口永良部島を結ぶ定期航路の維持・改善
- ・宮之浦港・安房港・口永良部島漁港の整備
- ・口永良部島航路に就航するフェリーの更新
- ・定期航空路線の維持・充実
- ・航空輸送需要の動向に対応した空港施設の整備及び機能保持
- ・屋久島らしさに配慮した街路の整備
- ・バス運行の維持・確保

第5章 意向調査

(1) 町民アンケート調査

対象者	・15 歳以上の町民 2,000 人(無作為抽出)						
主な調査項目	・利用者属性(居住集落、性別、年齢、職業、家族構成、自動運転免許、自動車所有状況、外出について、最寄りバス停までの所要時間) ・日常生活の移動実態(主な行先、外出頻度、利用交通手段、曜日、時刻) ・公共交通の利用実態と意識・要望(利用頻度、利用区間、交通手段、運行サービスに対する満足度) ・公共交通の維持・確保意向(効果的な公共交通の利用促進策)						
調査方法	・郵送による配布・回収						
調査期間	・令和4年8月 17 日(水)～9月5日(月)						
回答数	n=996(回収率 49.8%)						
項目	性別	属性	実数	割合	属性	実数	割合
		男性	394	39.6%	女性	455	45.7%
		無回答	147	14.8%			
	職業	10 歳代	10	1.0%	20 歳代	24	2.4%
		30 歳代	64	6.4%	40 歳代	76	7.6%
		50 歳代	97	9.7%	60～64 歳	80	8.0%
		65～69 歳	249	25.0%	70 歳代	366	36.7%
		80 歳以上	19	1.9%	無回答	11	1.1%
	校区	八幡校区	130	13.1%	神山校区	149	15.0%
		安房校区	140	14.1%	金岳校区	21	2.1%
		一湊校区	119	11.9%	宮浦校区	118	11.8%
		小瀬田校区	116	11.6%	栗生校区	110	11.0%
		永田校区	85	8.5%	無回答	8	0.8%
	職業	会社員・公務員	221	22.2%	自営業	130	13.1%
		農林水産業	75	7.5%	学生	9	0.9%
		専業主婦(夫)	64	6.4%	パート・アルバイト	143	14.4%
		無職	321	32.2%	その他	28	2.8%
		無回答	5	0.5%			

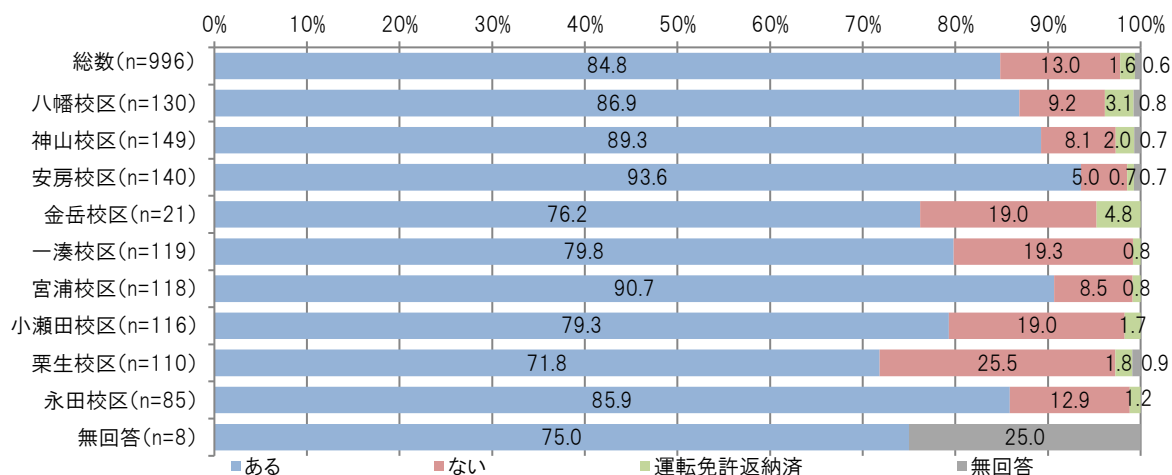
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計地が 100%とならない場合がある。

①自動車運転免許保有状況

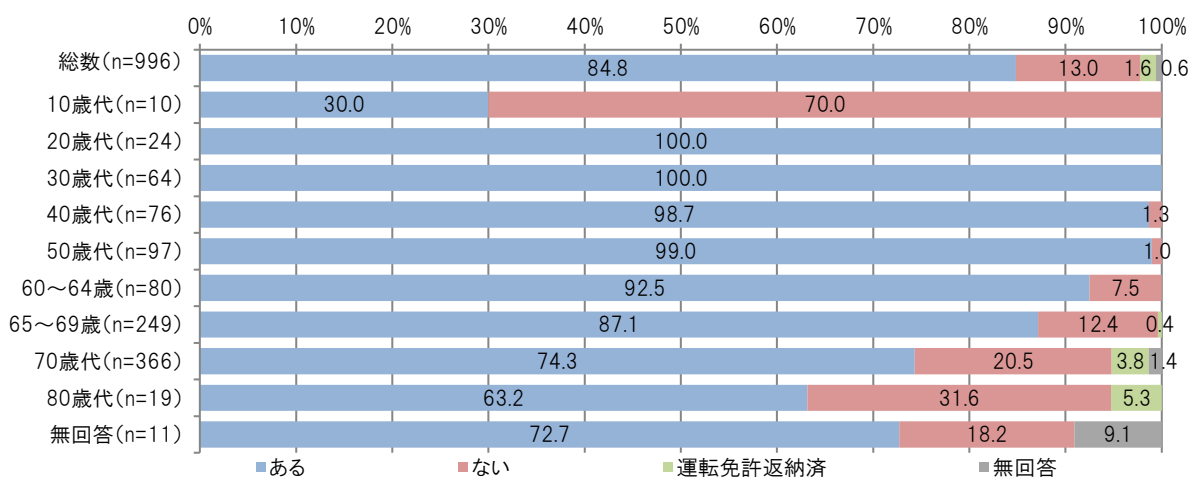
○全体で8割以上が運転免許を保有しており、65～69歳でも9割近くの保有率となっているが、70歳代以上の高齢者では免許返納の割合も増え、保有率は6～7割程度となっている。

○自動車の所有状況は、「家族共有の自動車がある」を含めると約9割となっている。

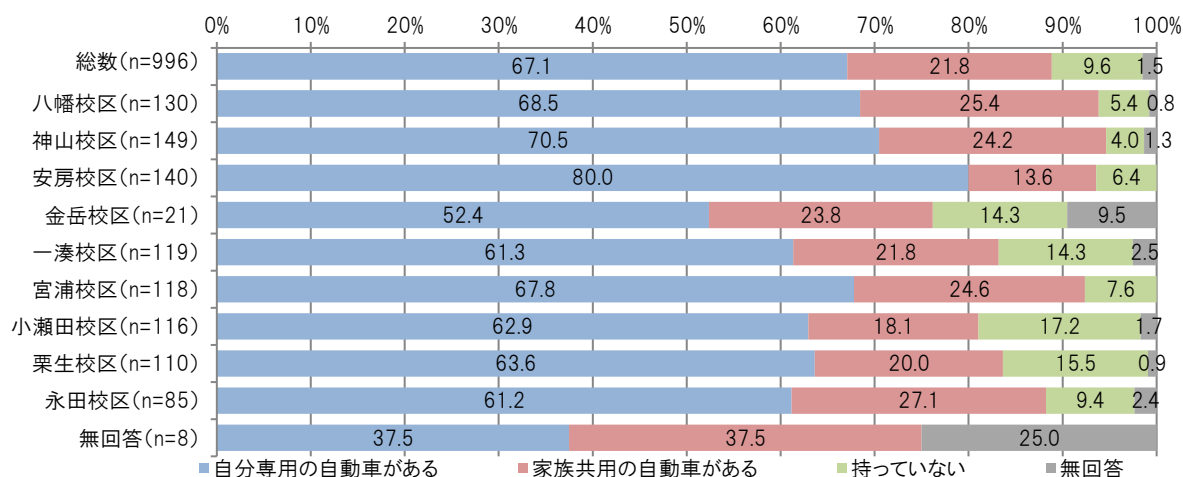
■自動車運転免許保有率(校区別)



■自動車運転免許保有率(年齢別)



■自動車所有状況(校区別)



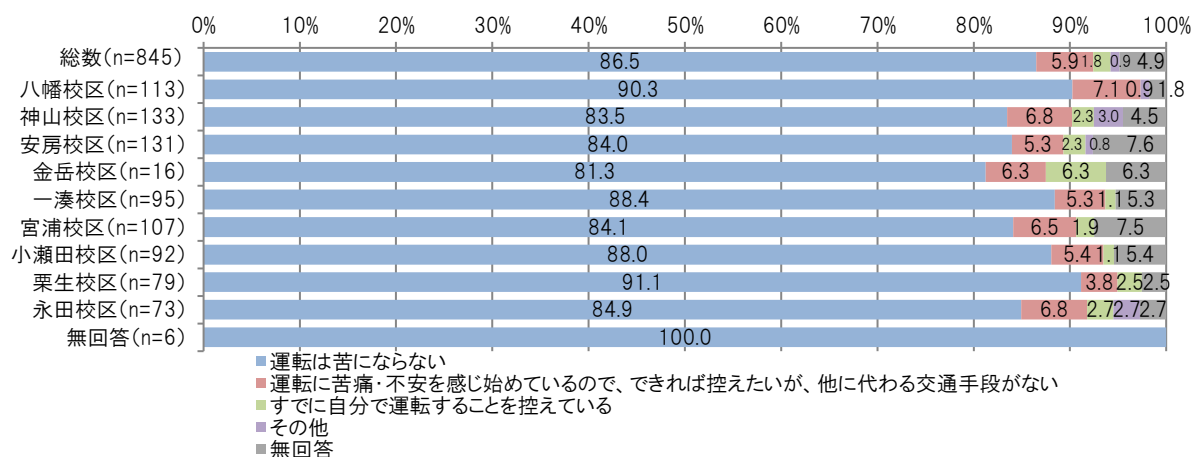
②運転免許に対する負担感、免許返納意向

○運転に対する負担感は、「苦痛・不安を感じ始めているので、できれば控えたいが、他に代わる交通手段がない」との回答が1割未満となっており、比較的八幡校区・神山校区・永田校区に多く見られる。

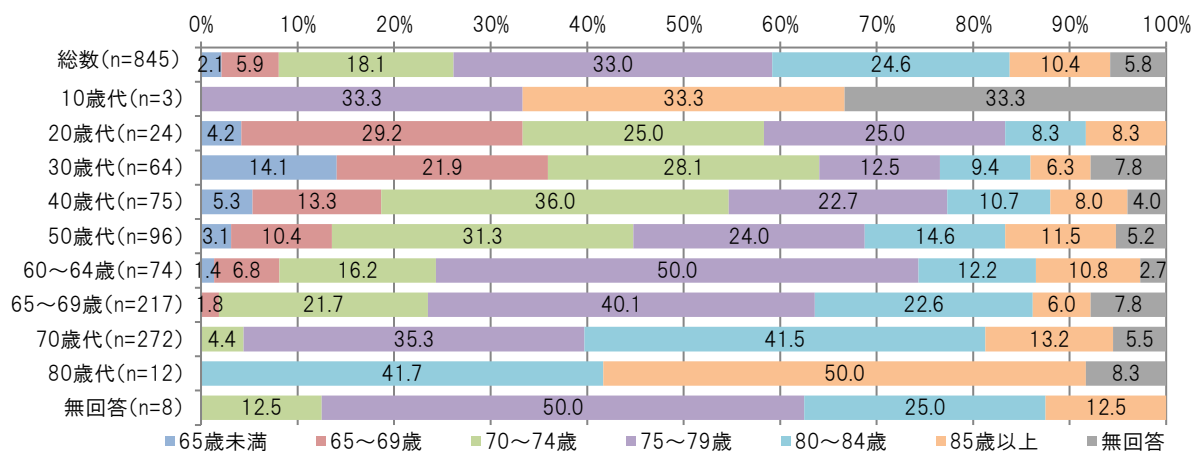
○運転可能年齢については、高齢になるにつれ「80～84 歳」「85 歳以上」の割合が増える傾向にあり、まだまだ運転できるという意識が高くなっている。

○免許返納意向についても、高齢になるにつれて「免許を返納するつもりはない」の割合が増えている。

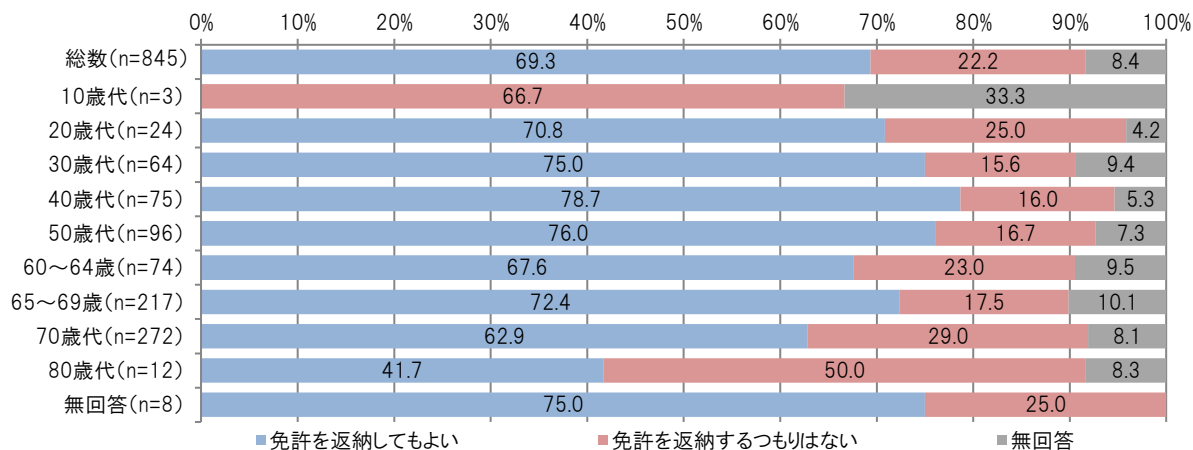
■運転に対する負担感(校区別)



■運転可能年齢(年齢別)



■免許返納意向(年齢別)

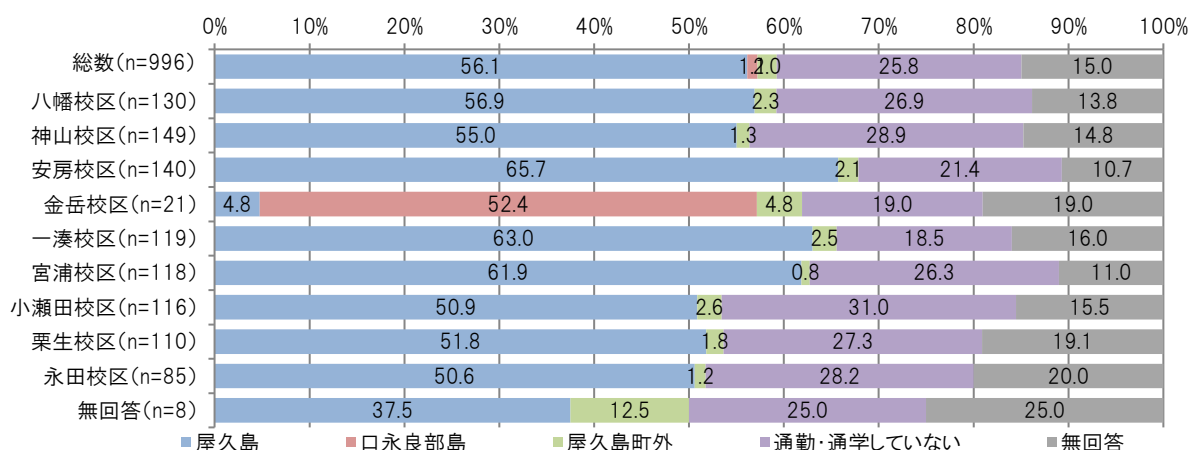


③日常の外出行動

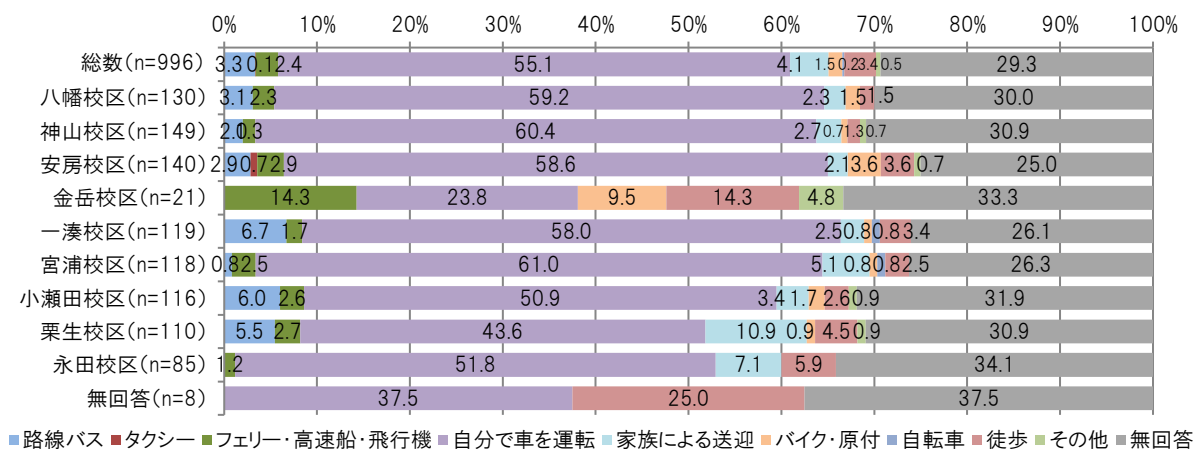
○外出先については、全体的に「屋久島町内」の割合が高くなっているが、「通院」や「遊び・趣味・習い事」を目的とした外出では約1割「屋久島町外」への外出が見られる。

○交通手段では「自分で車を運転」が8割以上を占めているが、「小瀬田校区」「栗生校区」「一湊校区」においては、他校区と比較して公共交通の利用率が比較的高い傾向にある。

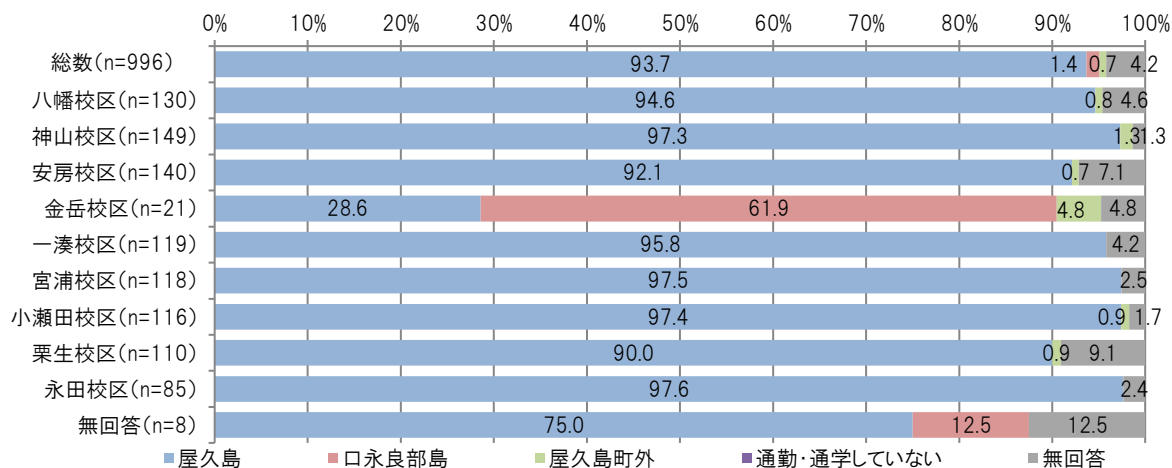
■通勤通学時の行先(校区別)



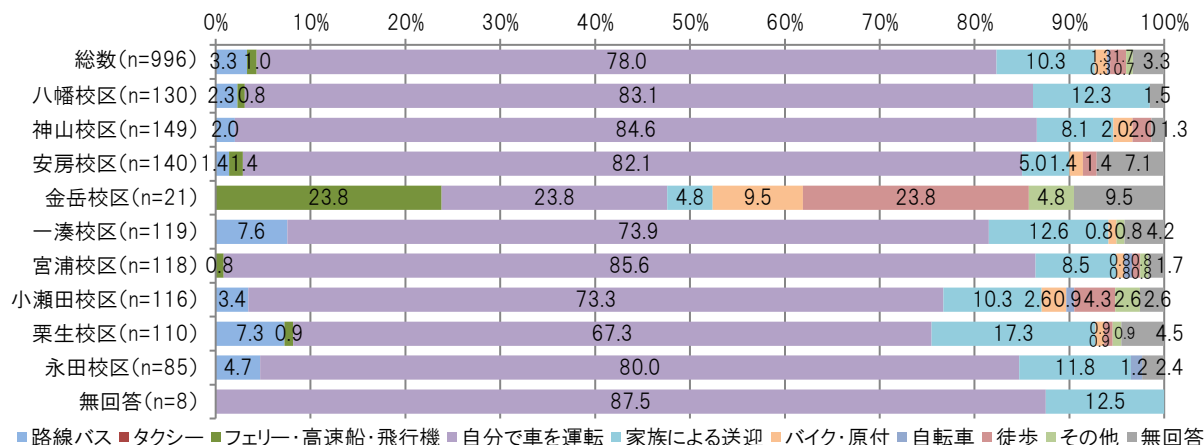
■通勤通学時の交通手段(校区別)



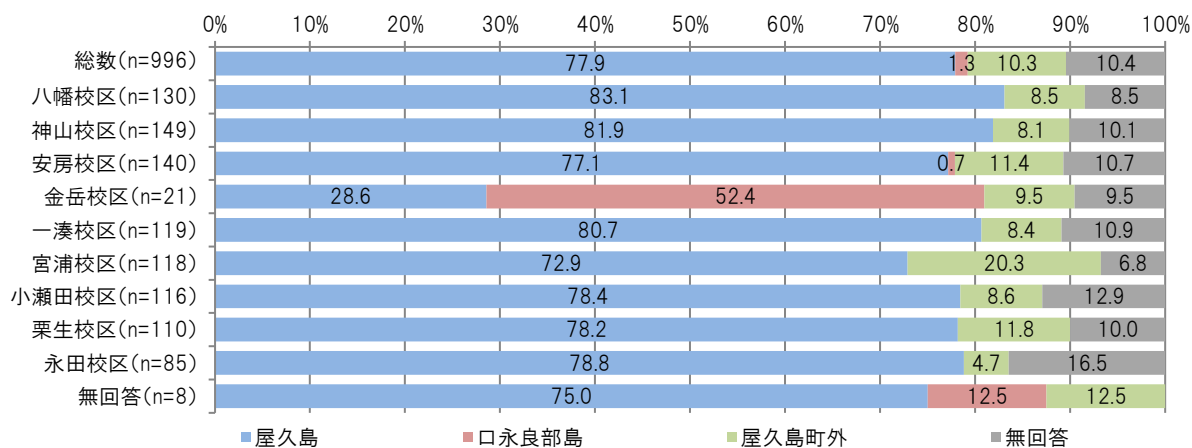
■買い物時の行先(校区別)



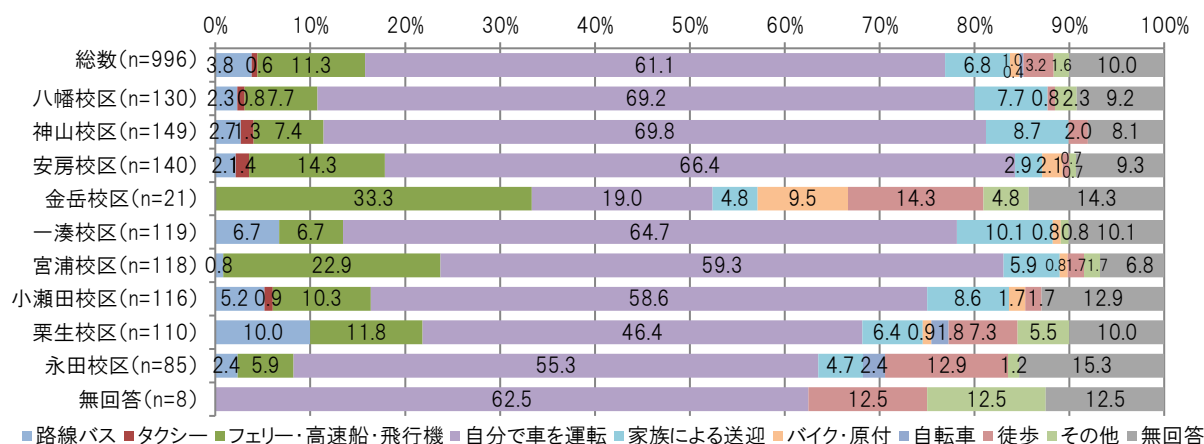
■買い物時の交通手段(校区別)



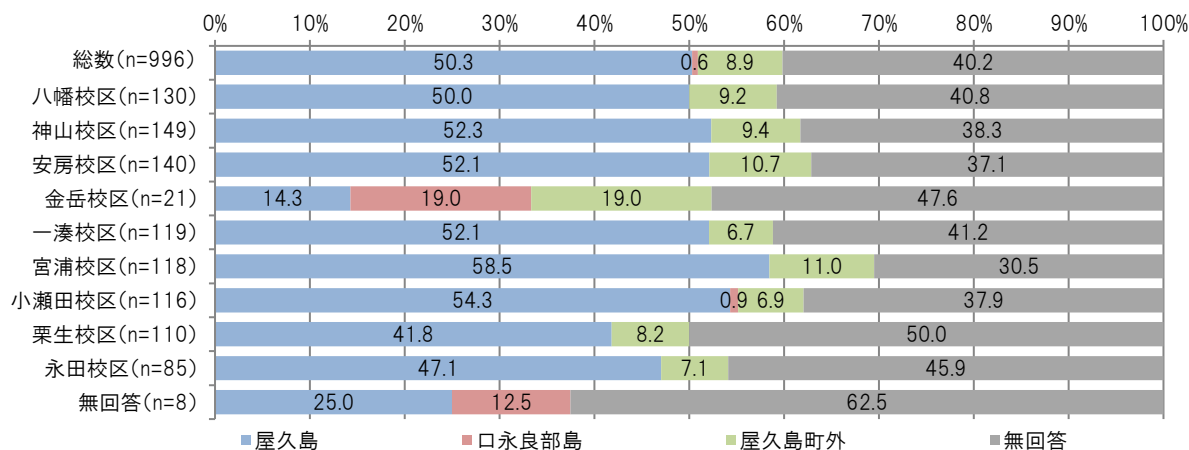
■通院時の行先(校区別)



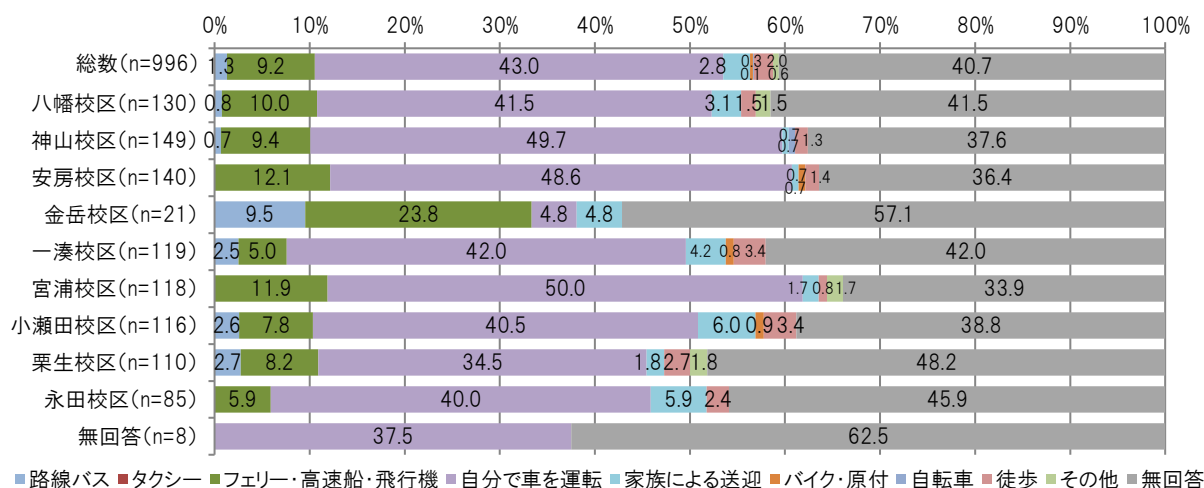
■通院時の交通手段(校区別)



■遊び・趣味・習い事時の行先(校区別)



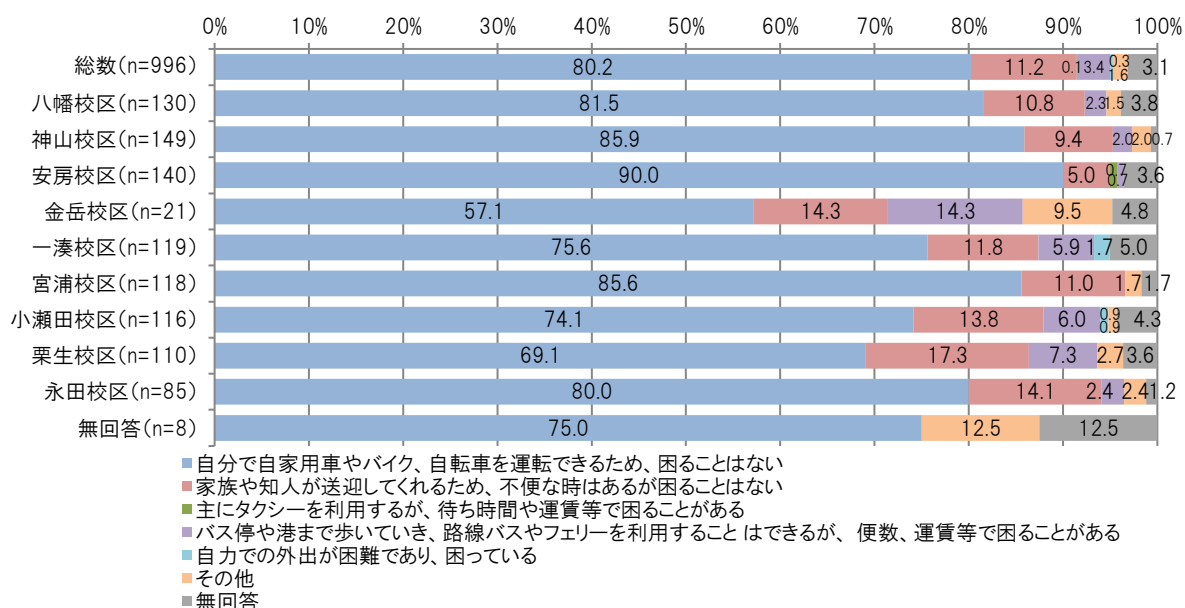
■遊び・趣味・習い事時の交通手段(校区別)



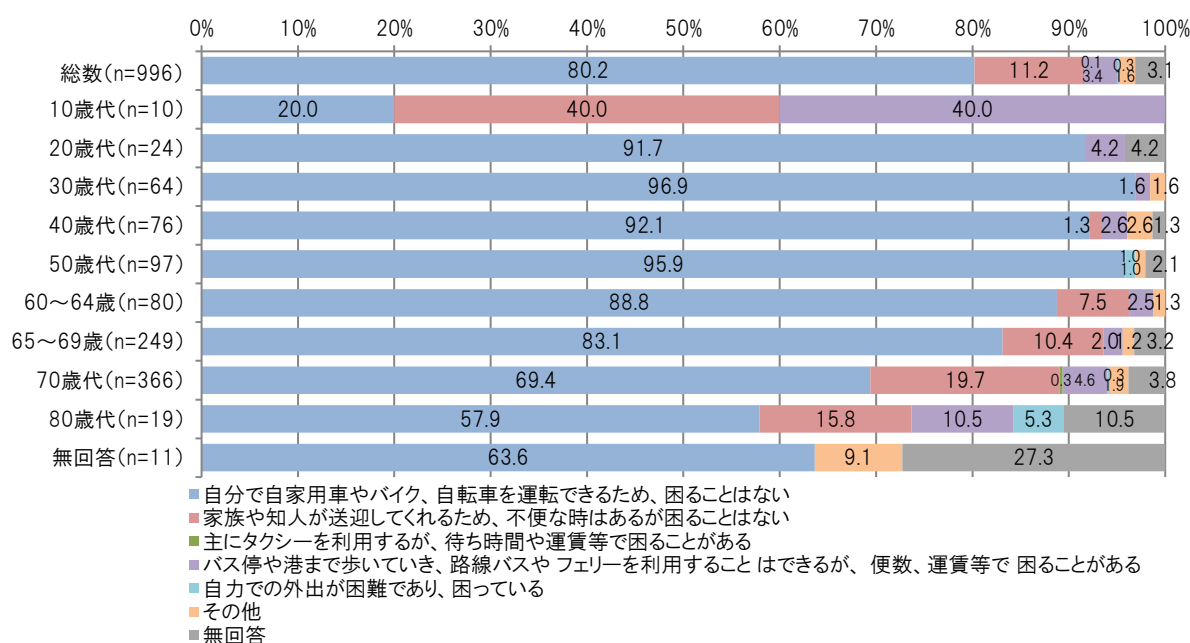
④外出における困りごと

- 「外出時に困ることがある」とする人の割合は、「金岳校区」で14.3%と他校区と比較して高い傾向にある。年齢別に見ると、「10歳代」で「便数や運賃で困る」が4割を占めており、また高齢になるにつれて、「困ることがある」とする人の割合が高くなる傾向となっている。
- 困ることがある外出目的は、「通院」が47.4%、「買い物」が44.7%と多い。
- 困る時の対処法として、「路線バスを利用する」、「家族・友人等に送迎してもらう」が約5割程度となっているが、「外出するのをあきらめる」方も26.3%存在している。

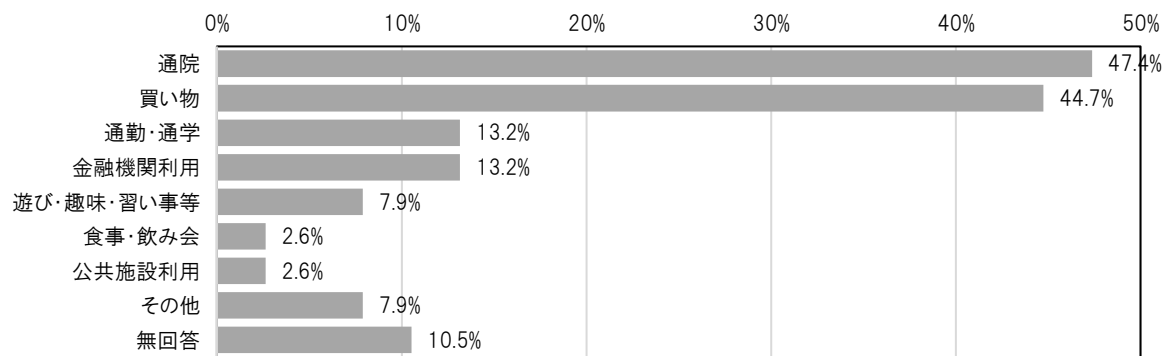
■外出時の困りごと(校区別)



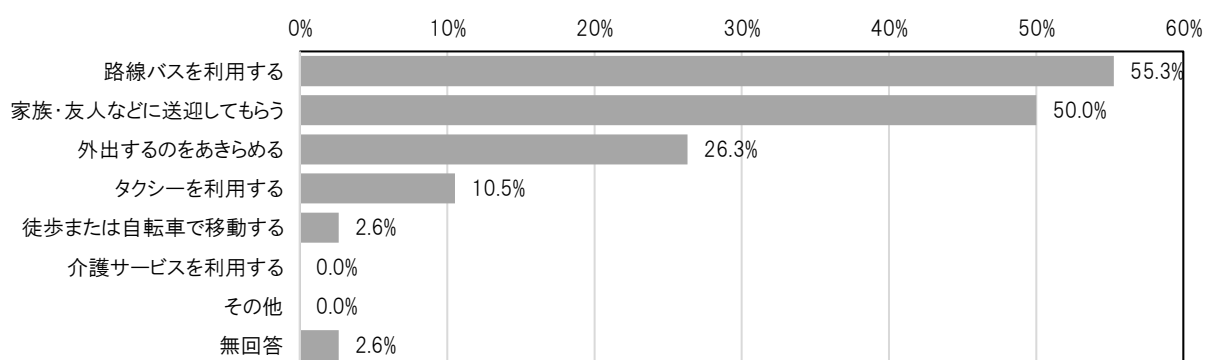
■外出時の困りごと(年齢別)



■ 困る時の外出目的 (n=38)



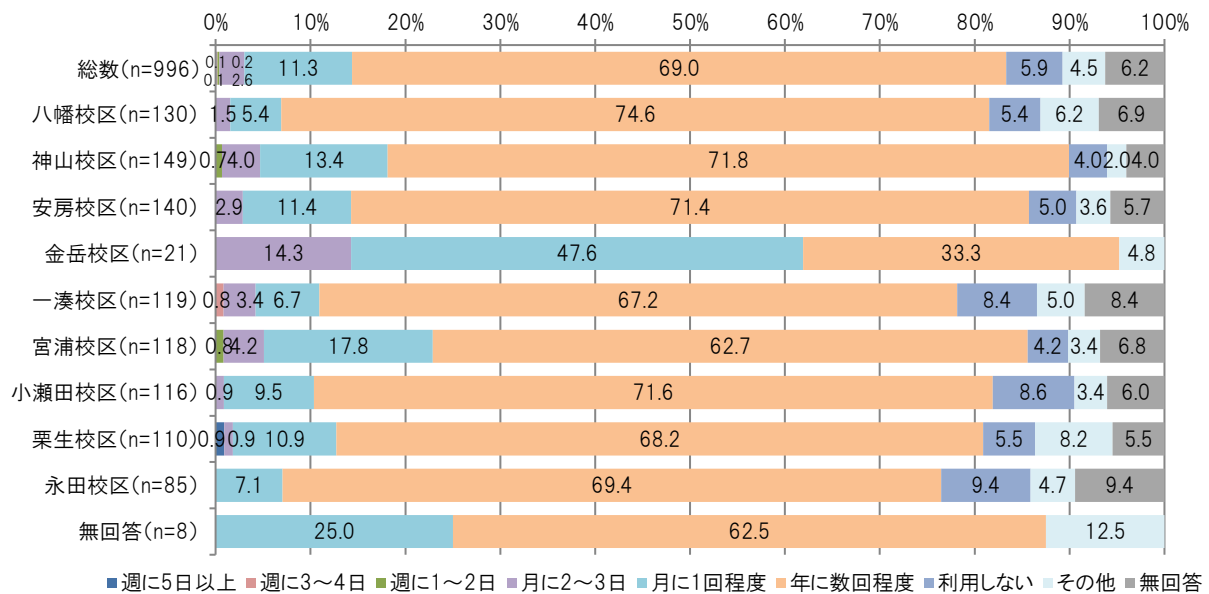
■ 困る時の対処法 (n=38)



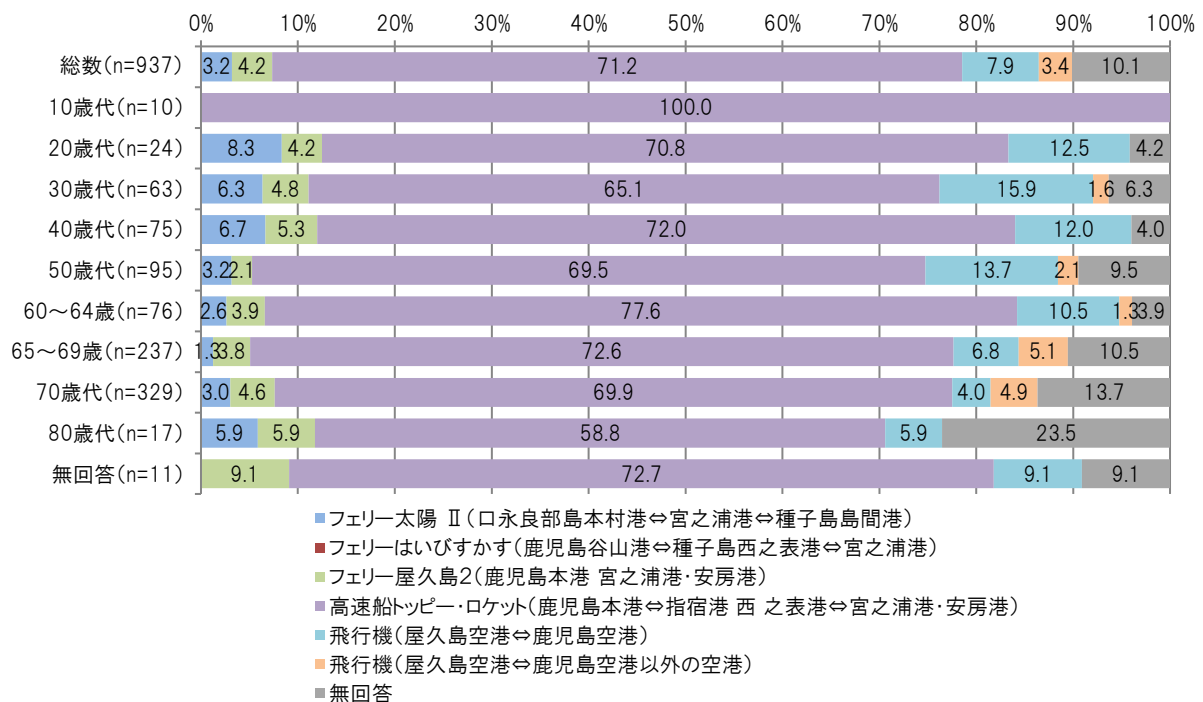
⑤フェリー・高速船・飛行機の利用状況

- 全体の利用頻度は、約7割の方が「年に数回程度」と回答しており、金岳校区を除き、高速船トッピー・ロケットの利用が最も多い。
- 港や空港までの移動手段としては、「自分で車を運転」が66.1%と最も多く、次いで「家族等による送迎」が20.6%、路線バスが3.2%となっている。
- 利用しない理由としては、「利用する用事がないから」が71.2%と多い。
- 全体的な満足度(平均)は、満足度は22.3%となっており、項目別の不満足度を見ると、「運賃」58.2%、「駐車場の確保のしやすさ」39.7%、「運行本数・運行時間帯」33.8%が高い。

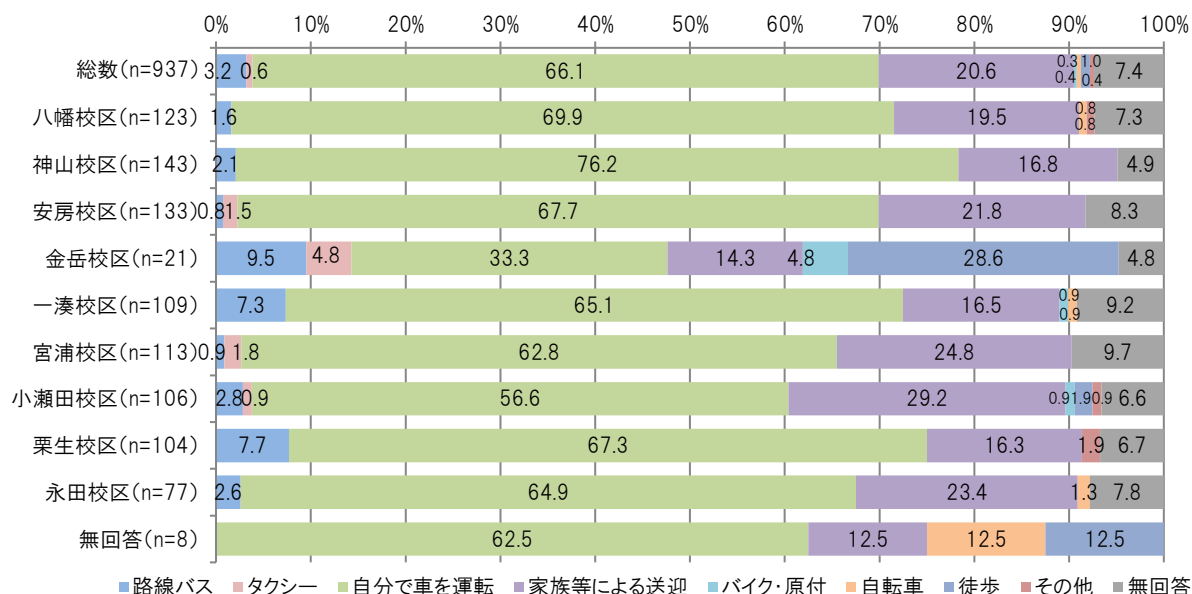
■利用頻度



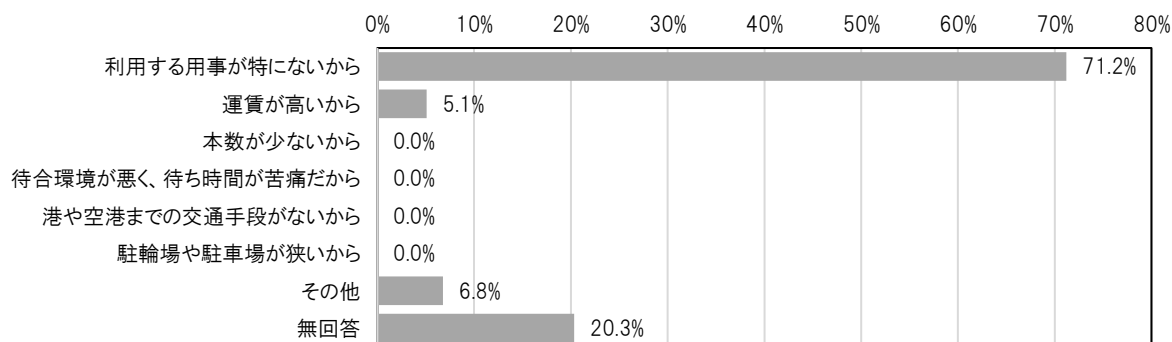
■最も多く利用する区間



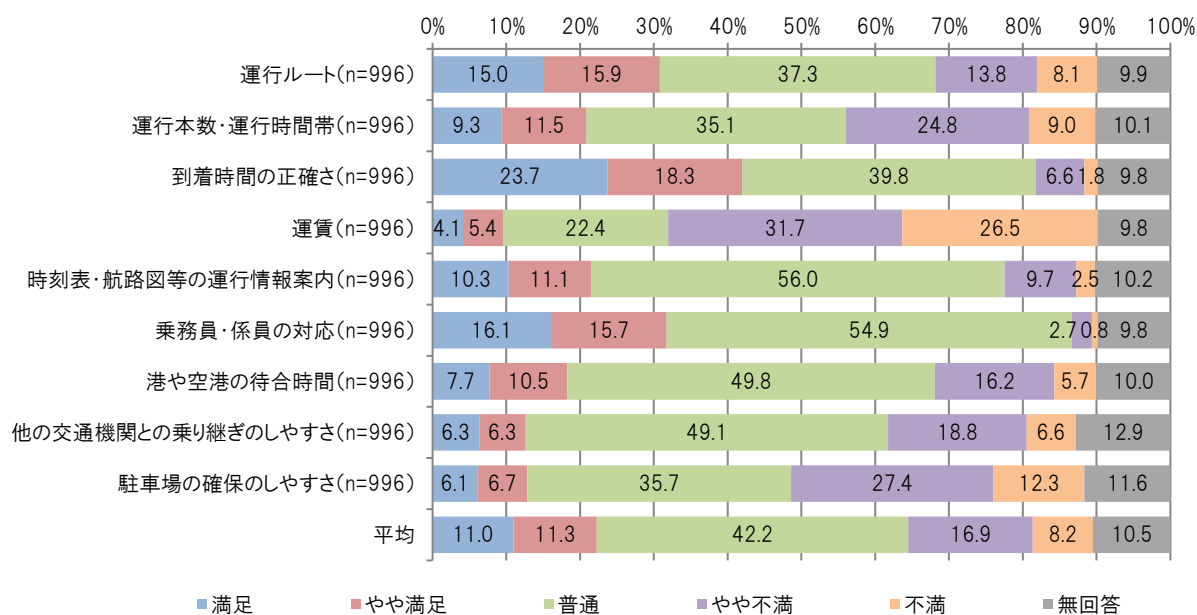
■ 港や空港までの利用交通手段



■ 利用しない理由 (n=59)



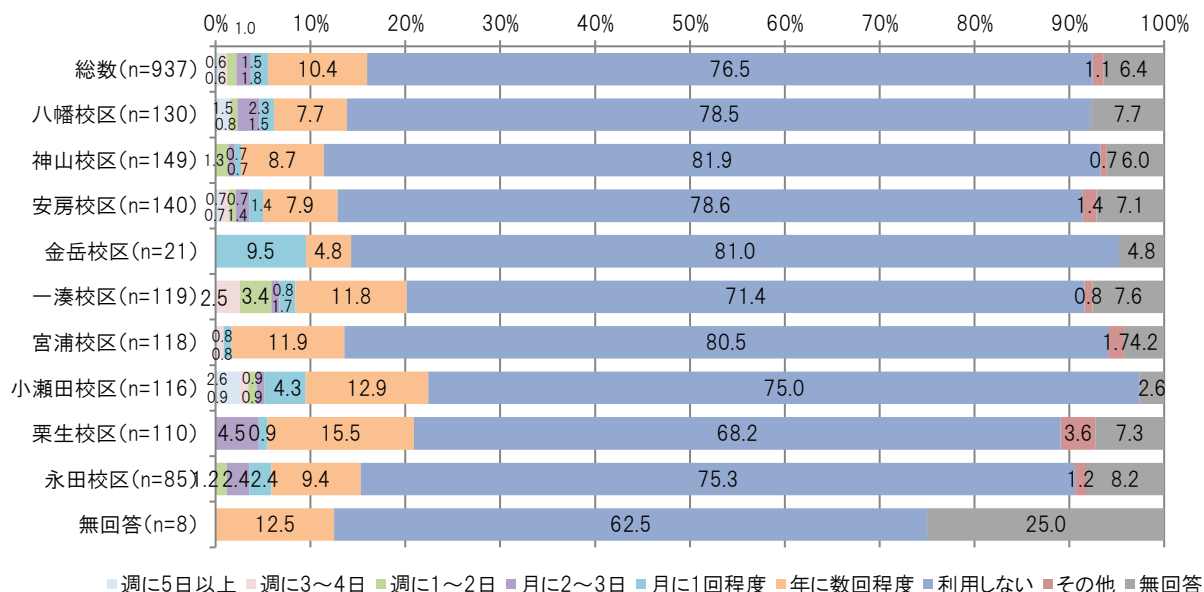
■ 満足度



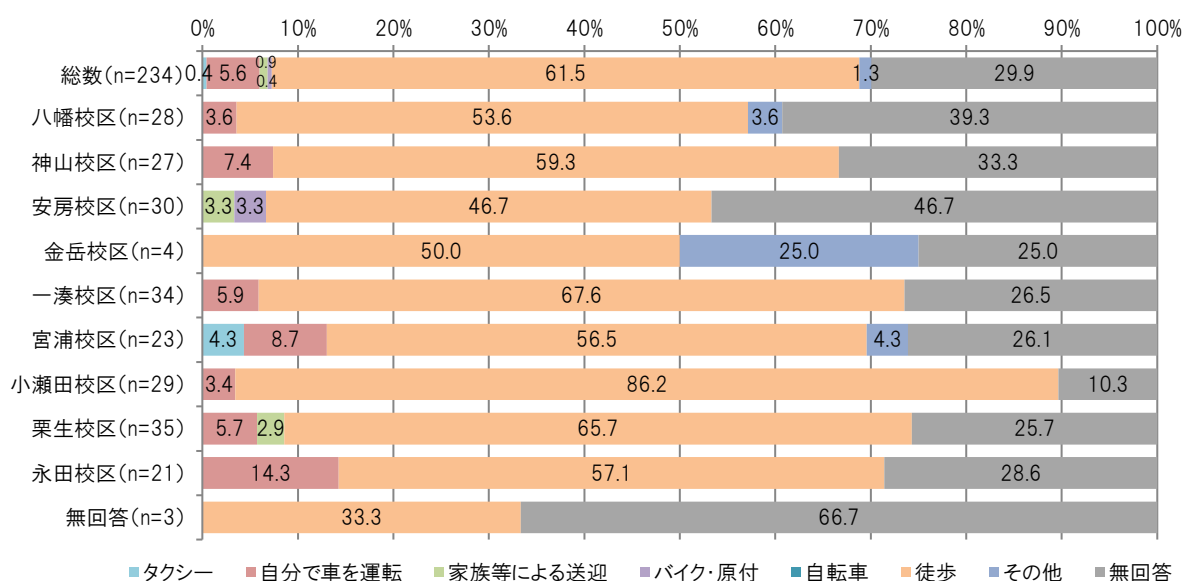
⑤路線バスの利用状況

- 全体の利用頻度は、76.5%が「利用しない」と回答しており、校区別に見ると「小瀬田校区」「栗生校区」「一湊校区」が比較的利用が多い地域となっている。
- バス停までの移動手段としては、「徒歩」が61.5%と最も多く、次いで「自分で車を運転」10.4%、「家族等による送迎」0.9%となっている。
- 利用しない理由としては、「自動車の方が便利だから」が65.2%、「利用する用事がないから」が38.2%と多く、利用するための条件として「運転ができなくなったら」が75.1%と高い。
- 全体的な満足度(平均)は、満足度は 8.5%と低くなっており、項目別の不満足度を見ると、「運賃」40.4%、「バス停留所の待合空間」38.8%、「運行本数」37.3%が高い。

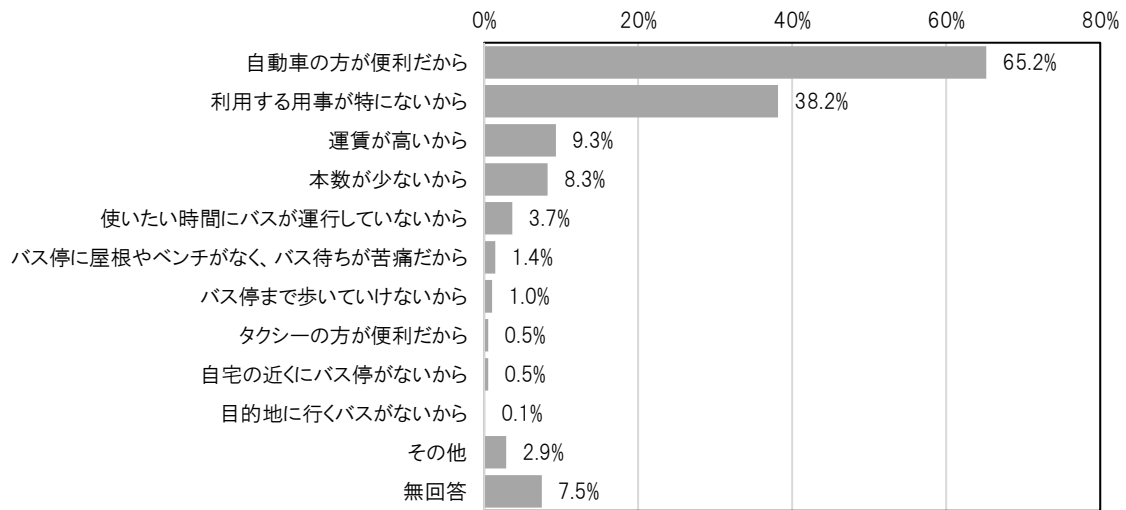
■頻度



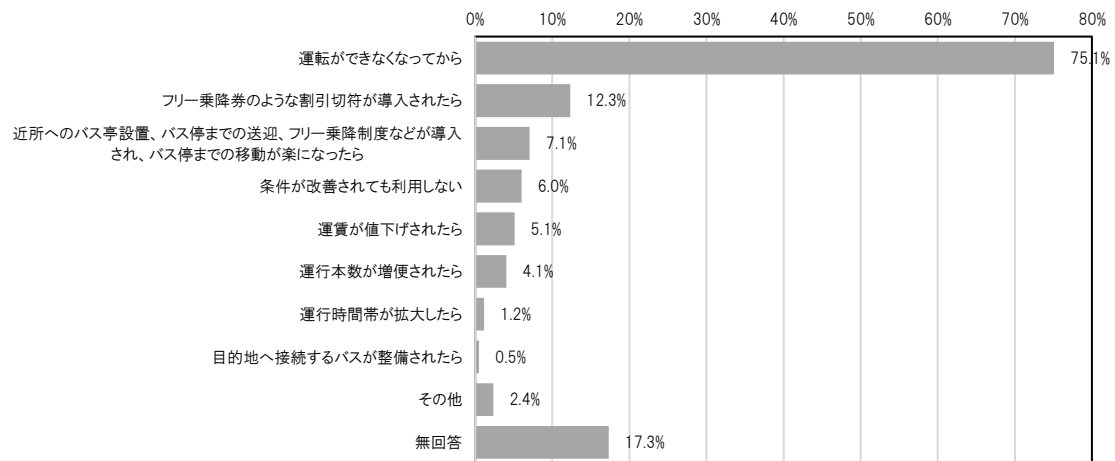
■バス停までの利用交通手段



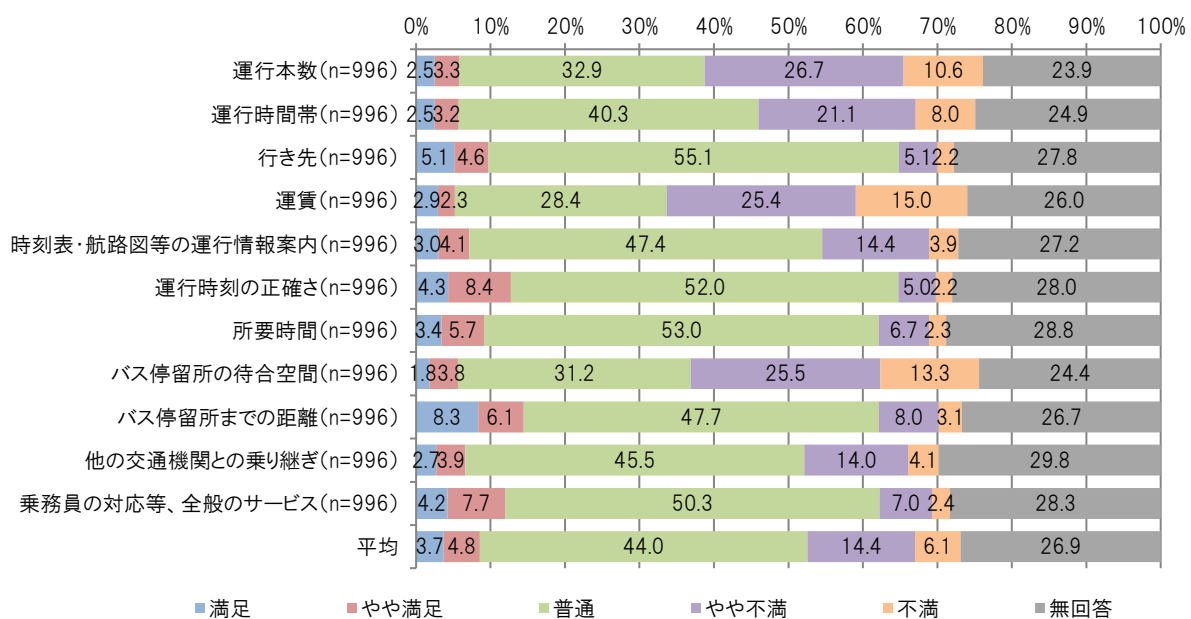
■ 利用しない理由 (n=762)



■ バスを利用するための条件 (n=762)



■ 満足度



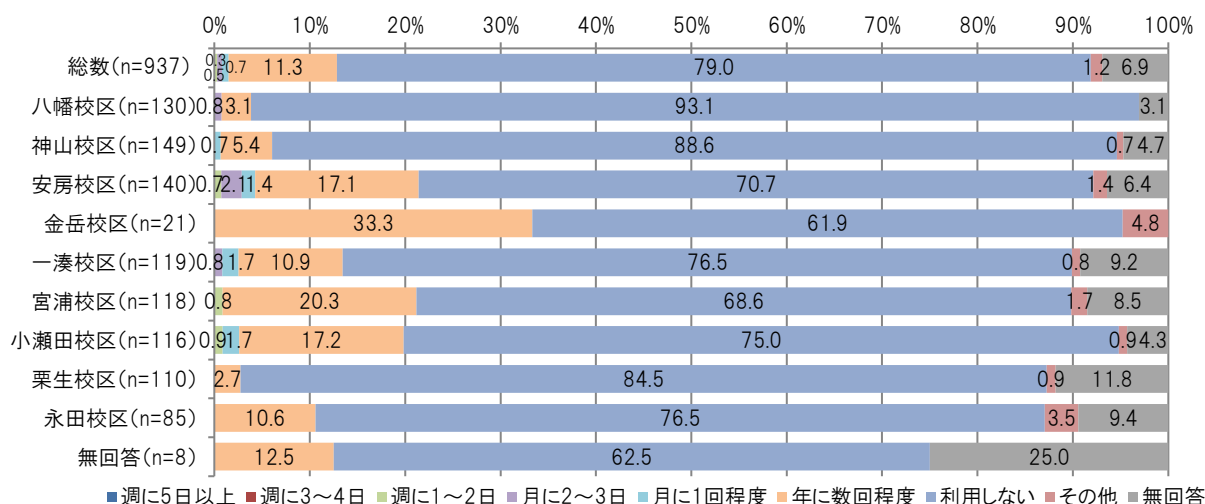
⑥タクシーの利用状況

○全体の利用頻度は、79.0%が「利用しない」と回答しており、校区別に見ると「金岳校区」「安房校区」「宮浦校区」が比較的利用が多い地域となっている。

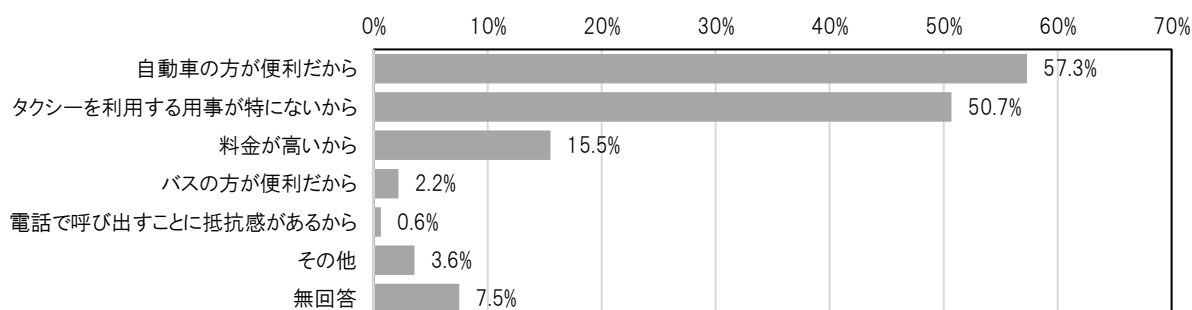
○利用しない理由では、「自動車の方が便利だから」が57.3%、「利用する用事がないから」が50.7%と高い。

○項目別の不満足度では「運賃」27.7%、「営業時間」24.9%、「配車依頼時の迅速さ」13.8%が高い。

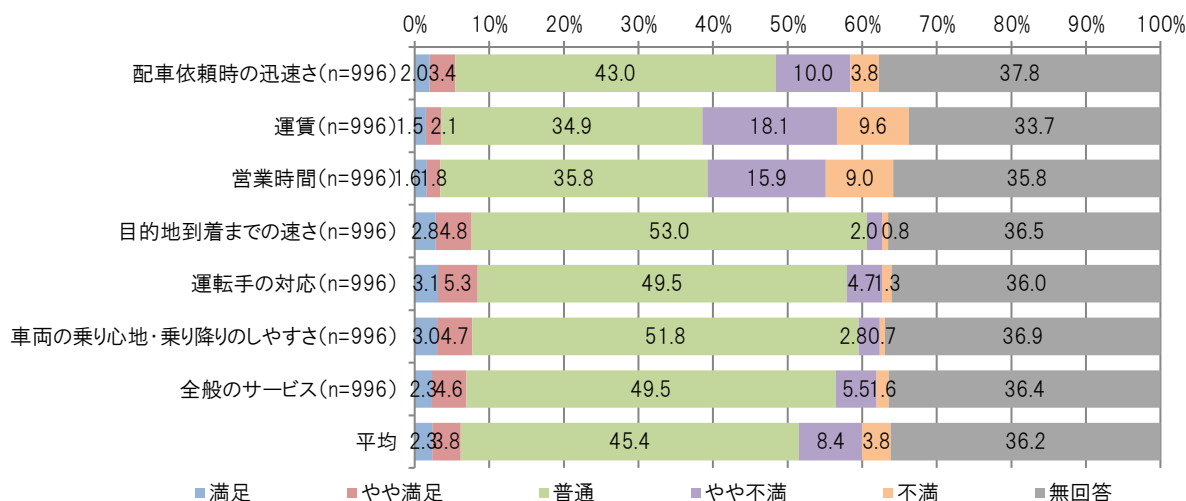
■頻度



■利用しない理由(n=787)



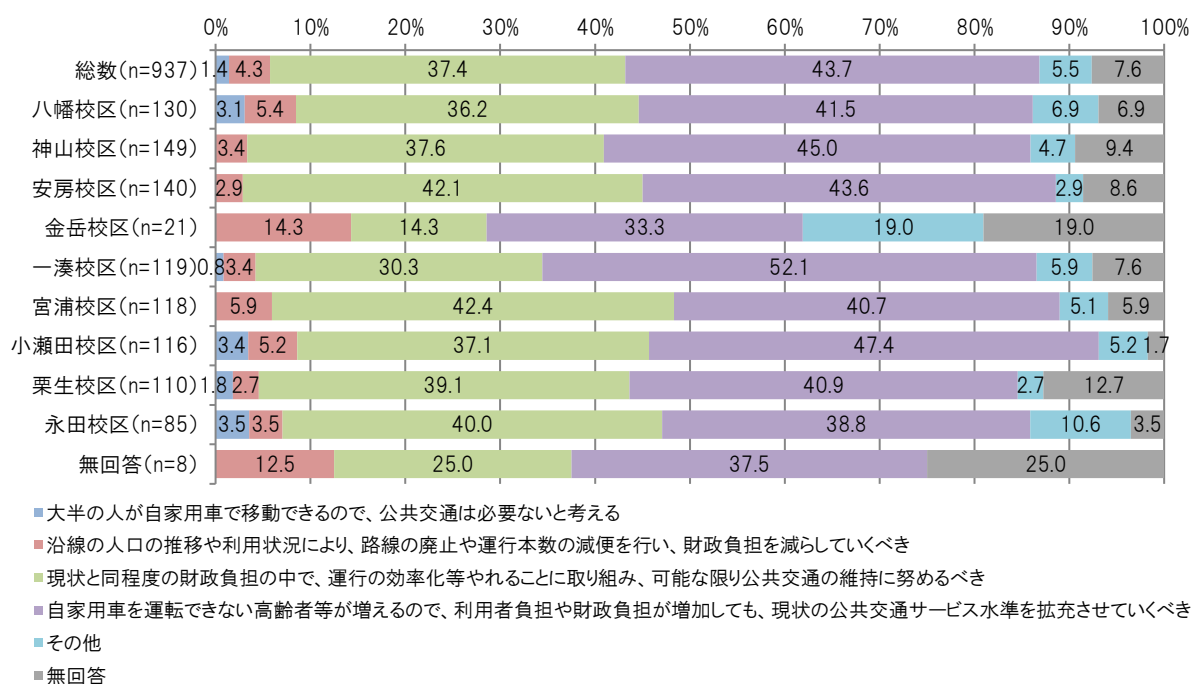
■満足度



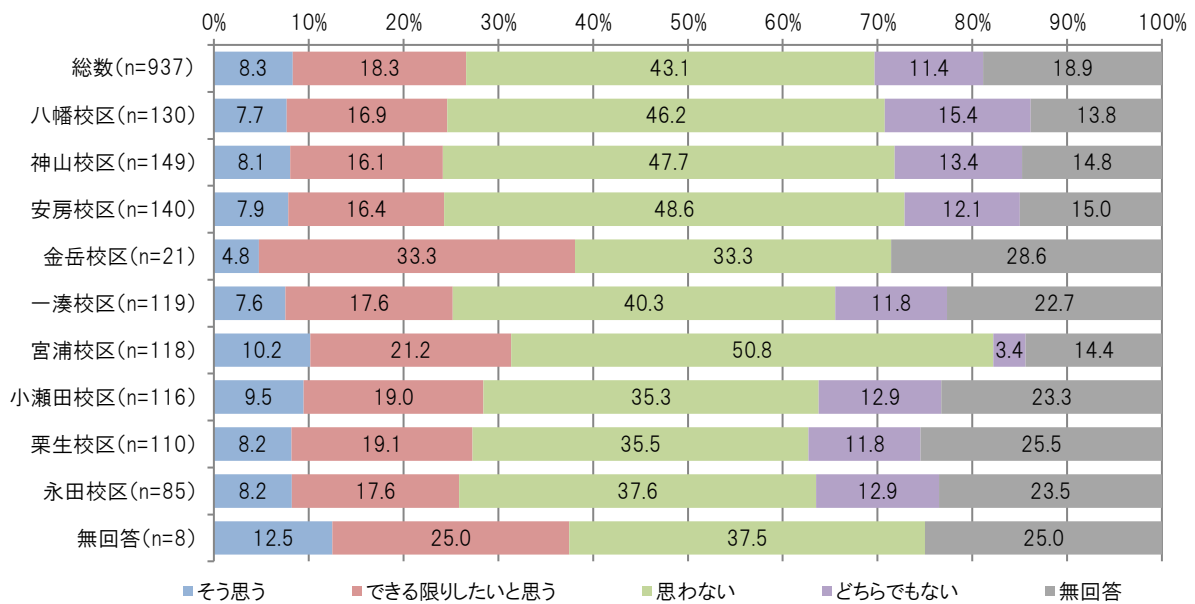
⑦公共交通の今後の在り方

- 今後の方向性として、「利用者負担や財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき」が43.7%と最も多く、次いで「現状と同程度の財政負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき」が37.4%となっている。
- 今後自家用車に頼らない生活をしたいかについては、「思わない」が43.1%と多く、次いで「できる限りしたいと思う。」が18.3%、「どちらでもない」が11.4%となっている。
- 公共交通の利用促進のために自身が取り組めることとしては、「買い物や通院などの際、たまには公共交通機関を使う」が58.1%と高い。
- 効果的な利用促進策としては、「車両のバリアフリー化や小型化」が35.8%、「細い道を巡回できる小型車両の導入」は32.5%、「増便や運行時間帯の拡大」が24.8%となっている。

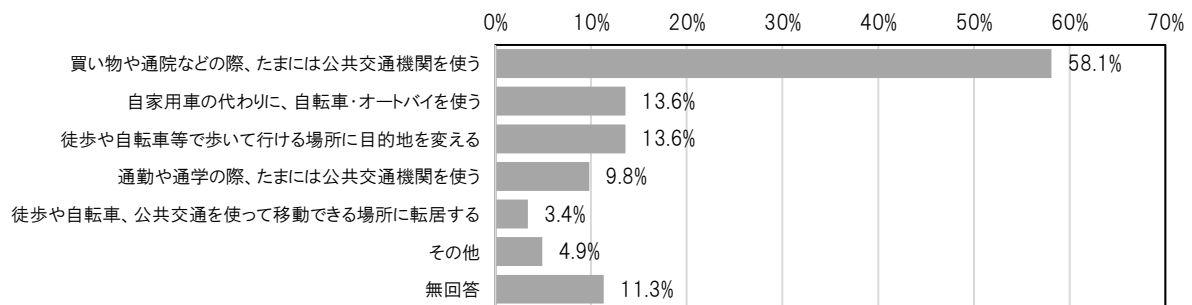
■今後の方向性



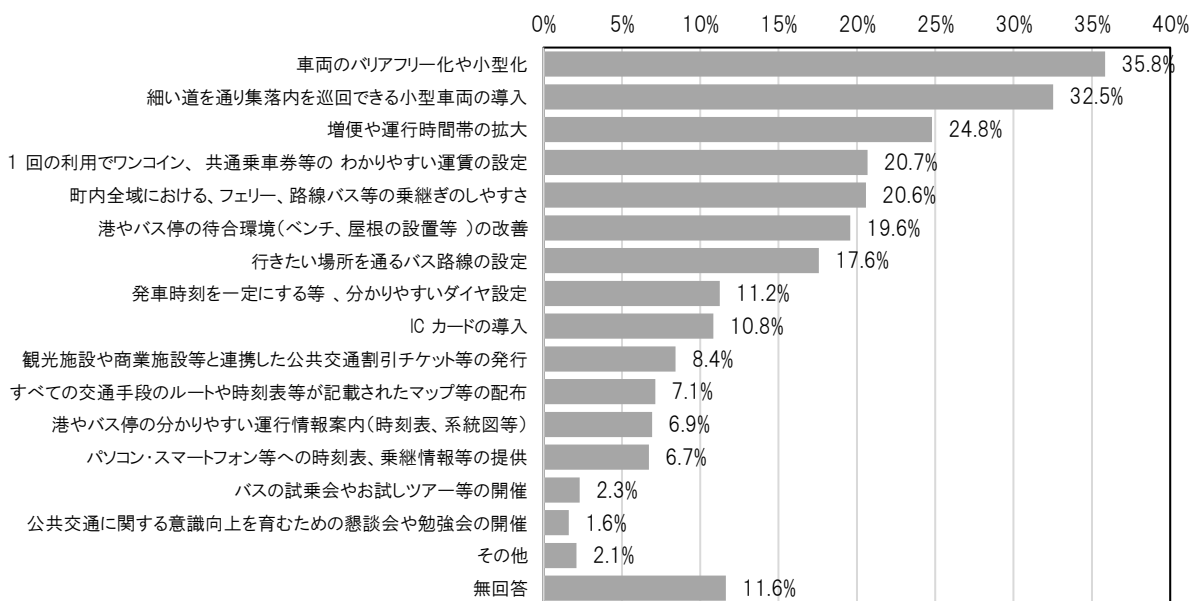
■ 今後自家用車に頼らない生活をしたいか



■ 利用促進のために自身に取り組めること(n=265)



■ 効果的な利用促進策(n=996)

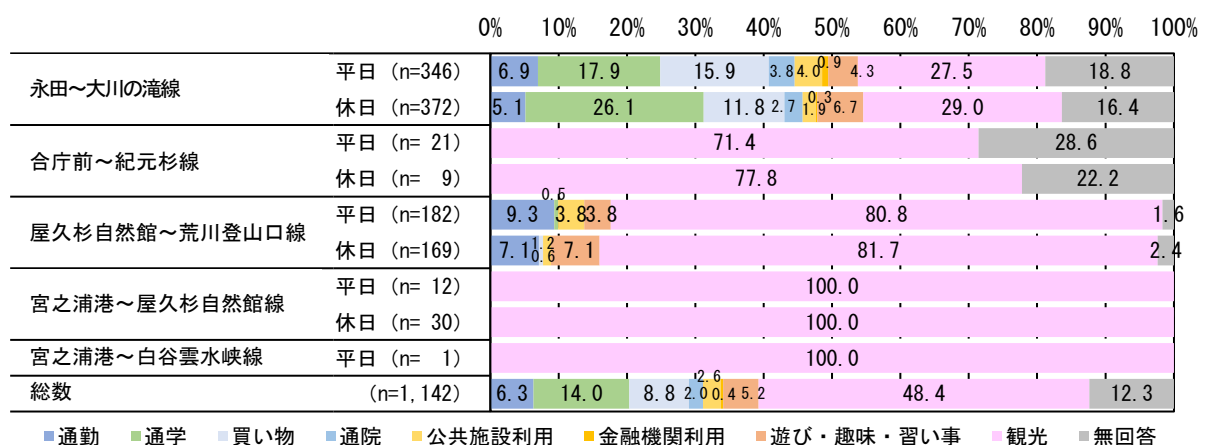


(2) 路線バス利用者調査

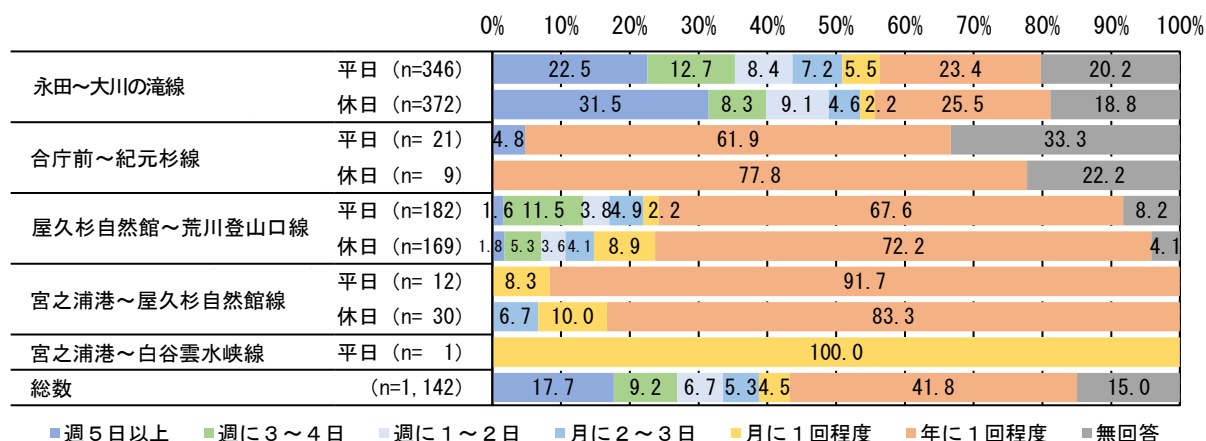
対象者	・路線バスの利用者
主な調査項目	・利用者属性(性別、年齢、お住まい) ・利用特性(利用目的、利用のしかた) ・運行サービスの満足度 ・改善してほしいサービス
調査方法	・調査員が利用者に直接ヒアリング(始発～終発)
調査期間	・令和4年9月2日(金)～9月3日(土)
回答数	n=1,142 ①永田⇄大川の滝線(平日) n=346 ②永田⇄大川の滝線(休日) n=372 ③合庁前⇄紀元杉線(平日) n=21 ④合庁前⇄紀元杉線(休日) n=9 ⑤屋久杉自然観～荒川登山口線(平日) n=182 ⑥屋久杉自然観～荒川登山口線(平日) n=169 ⑦屋久杉自然館⇄荒川登山口線(平日) n=12 ⑧屋久杉自然館⇄荒川登山口線(休日) n=30 ⑨宮之浦港⇄白谷雲水峡線(平日) n=1

- 利用目的として永田～大川の滝線を除き、「観光」利用が主となっている。永田～大川の滝線においては、「通勤・通学」が最も多く、次いで「買い物」の利用が多い。また、屋久杉自然館～荒川登山口線においては、観光客以外の利用が一定数見られる。
- 利用頻度としては、全ての路線で「年に1回程度」が最も多いが、永田～大川の滝線においては「月に2～3日」「週に3～4日」と回答する方が一定数いる。
- サービスの満足度については63.1%と比較的高いが、路線バスへの要望として、「運行本数」「運行時間帯」「待合環境」への改善を求める声が上がっている。

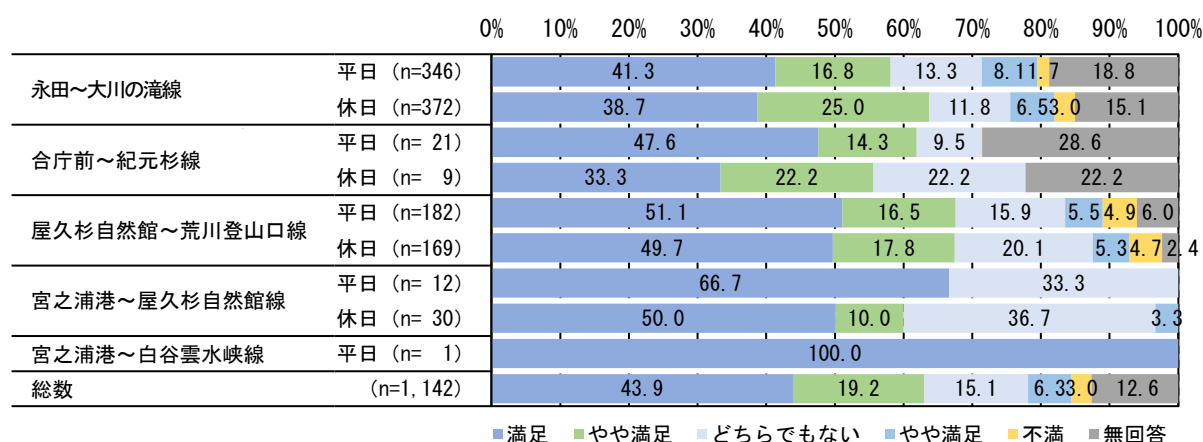
■利用目的



■利用頻度

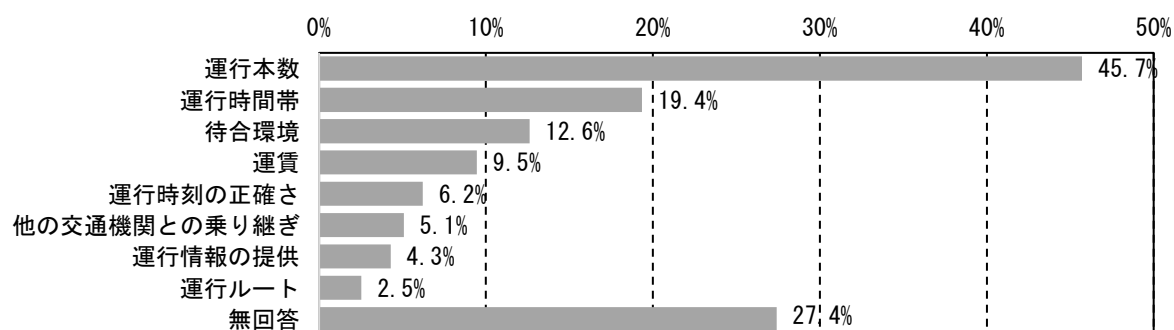


■サービスの満足度

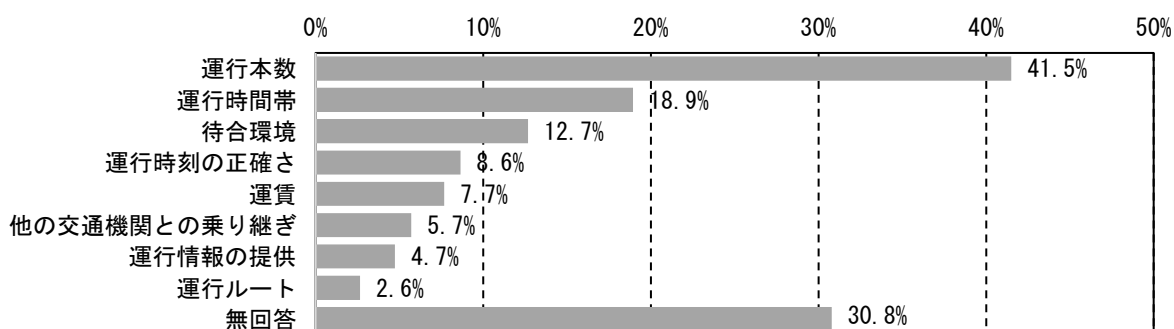


■路線バスへの要望

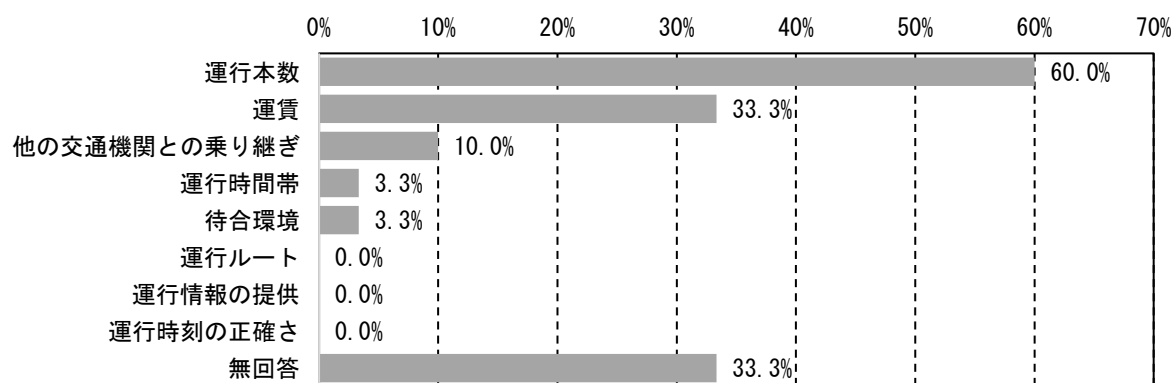
(合計、n=1,142)



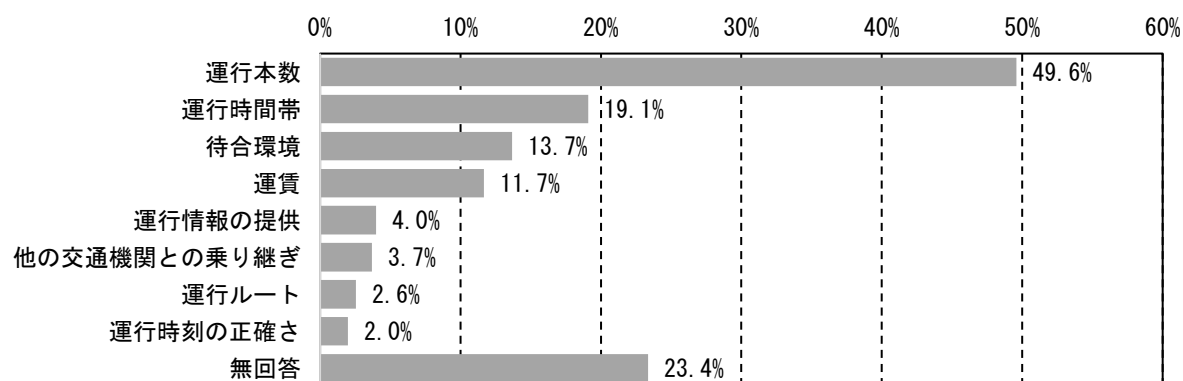
(永田～大川の滝線、n=718)



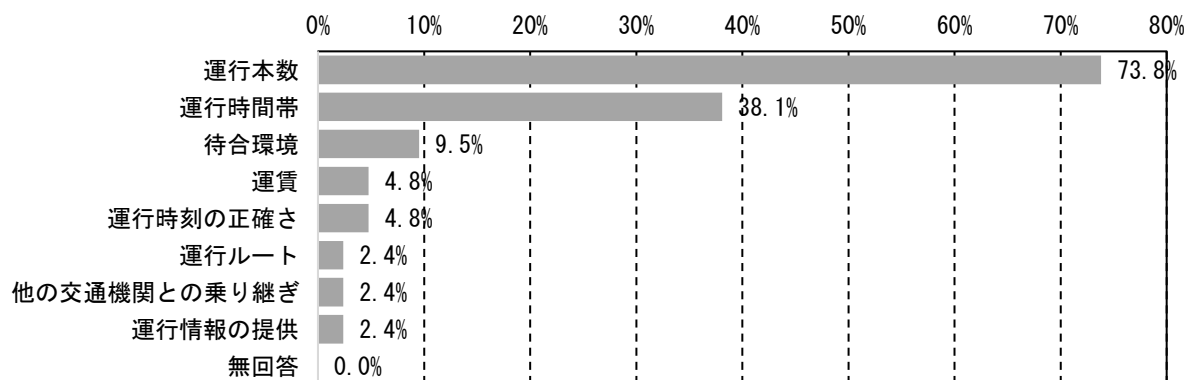
(合庁前～紀元杉線、n=30)



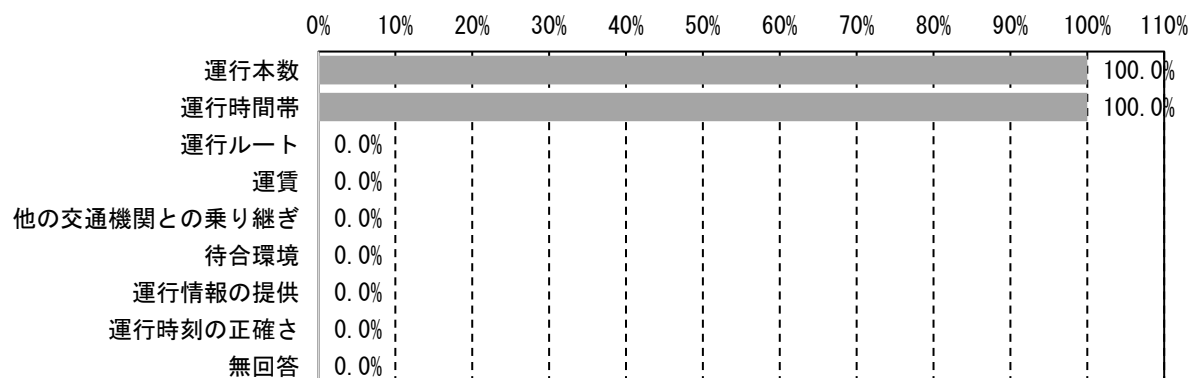
(屋久杉自然館～荒川登山口線、n=351)



(宮之浦港～屋久杉自然館線、n=42)



(宮之浦港～白谷雲水峡線、n=1)

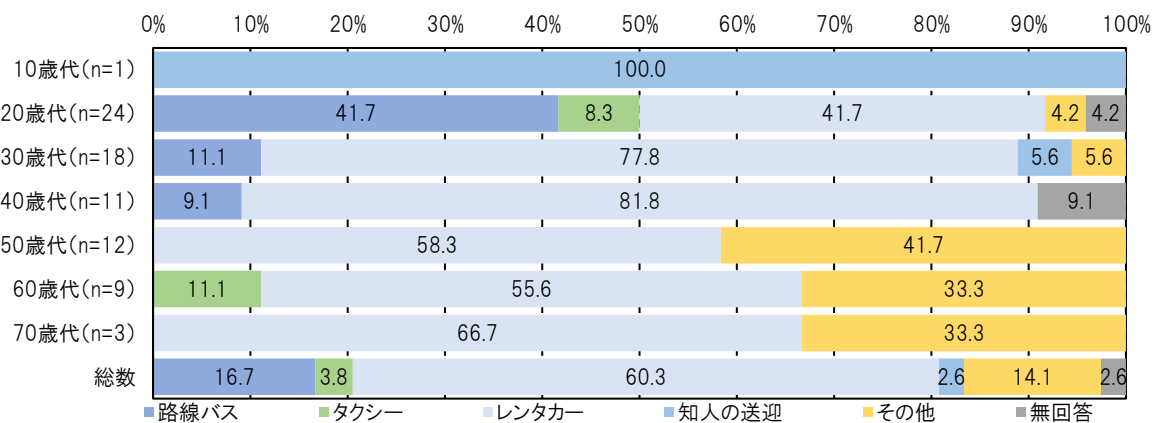


(3) 観光ニーズ調査

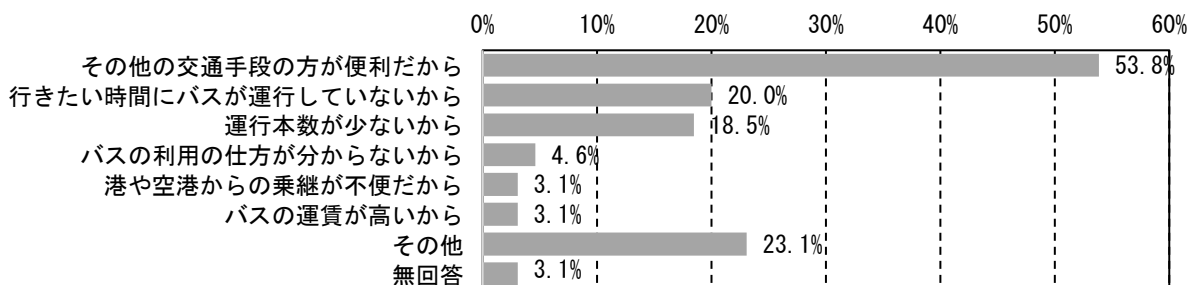
対象者	・施設(屋久島空港、宮之浦港)を利用している方
主な調査項目	・利用者属性(性別、年齢、お住まい、来訪人数、同行者、宿泊先) ・交通手段、路線バスを利用しない理由、利用するための条件
調査方法	・調査員による直接ヒアリング
調査期間	・令和4年9月2日(金)～9月3日(土)
回答数	n=78(屋久島空港 49、宮之浦港 29)

- 町内での利用交通手段は、全体では「レンタカー」が6割を占めているが、20歳代では4割が路線バスを利用している。
- 公共交通を利用しない理由としては、「その他の交通手段の方が便利だから」が 53.8%、「行きたい時間にバスが運行していないから」が 20.0%となっている。
- 公共交通を利用するための条件は「運行本数が増えたら」が 37.2%、次いで「観光地を結ぶ周遊バスの運行」33.3%、「目的地へバスが運行されたら」「空港や港からの乗継改善」11.5%となっている。

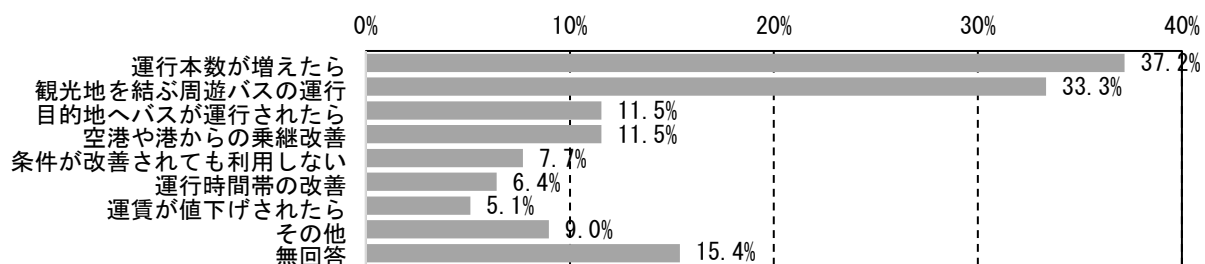
■町内での利用交通手段(年齢別)



■公共交通を利用しない理由(n=65)



■公共交通を利用するための条件(n=78)



(4) 交通事業者・関連事業者アンケート調査

主な調査項目	■ 交通事業者 ・利用の状況、経営上の課題、利用者からの声、町への意見・要望 等 ■ 関連事業者 ・事業の取り組み状況、移動・公共交通における課題、利用者からの声、交通事業との連携の可能性、町への意見・要望 等
調査方法	・郵送による配布・回収
調査期間	・令和4年9月 22 日(木)～10 月5日(水)

■ 交通事業者

事業者名	内容
航空路事業者	＜現状と課題＞ ・特に週末や連休、繁忙期(ゴールデンウィークや夏休み等)を中心に、観光目的での利用が多い。 ・繁忙期以外には、工事関係や島民利用が多い。 ・2020 年秋に実施された GoTo トラベルの際は高需要となった。コロナ禍では、海外旅行から国内旅行への富裕層の転移も見られた。 ・外国人観光客の増加が見られる。 ・燃料油の高騰による経営圧迫。船員の確保。 ＜利用促進・経営改善のための取り組み＞ ・新型コロナウイルスの影響により、財務状況が悪化したことから、経費の削減に努めながら、需要動向に応じた便数計画や、効果的な販売施策を講じている。 ・新造船を計画中。 ＜他の交通事業者との連携について＞ ・航空便の出発・到着に合わせた、路線バスダイヤの設定要望。 ＜町の施策や計画に提言・期待すること＞ ・世界自然遺産登録から 30 周年にあたり、官民一体となった販促や露出を実施し、コロナ禍からの V 字回復につながればと考える。 ・宮之浦港の整備改修工事等に意見を反映させて頂きたい。
路線バス事業者	＜現状と課題＞ ・高齢者ならびに観光客の利用が大半を占めている。高齢者は、平日午前中の通院や買い物を目的とした利用が多く、観光客については高速船接続便や屋久島空港での利用が多い。 ・利用者からは、永田～宮之浦間の利便性の向上という声が寄せられている。 ・運転手不足ならびに高齢化により、現在のバス事業規模を維持していくことが困難となりつつある。新型コロナウイルスの影響により、収入が大幅に減少している中、人件費や車両修繕費、燃油費が上昇を続けており、経営を圧迫している。そのため車両更新の見通しがたたない状況。 ＜利用促進・経営改善のための取り組み＞ ・町との施策で高齢者カード(個人負担 4,000 円)で利用できるようにし、利用促進・利便性の向上を図っている。 ・フリー乗車券(1日 2,000 円、3日 3,000 円、4日 4,000 円)の販売を行い、観光客の利便性向上を図っている。 ＜町の施策や計画に提言・期待すること＞ ・現在の運行規模維持のため、欠損金額や新規車両導入にかかる補助の検討。
貸し切りバス事業者	＜現状と課題＞ ・島外利用が大半を占めており、島内は学校の遠足や課外活動等で利用がある。 ・企画団体は 50 代以上が大半であり、20 代・30 代の利用が見られない。修学旅行で 10 代の利用が見られる程度である。少子高齢化により、減少が予想される。

	・運転手不足ならびに高齢化により、現在のバス事業規模を維持していくことが困難となりつつある。新型コロナウイルスの影響により、収入が大幅に減少している中、人件費や車両修繕費、燃油費が上昇を続けており、経営を圧迫している。そのため車両更新の見通しがたたない状況。
タクシー事業者	《現状と課題》 ・高齢者の女性で、平日午前中に病院やスーパーへの利用が多い。 ・利用者からは台数が少なく、予約に対応できないといった声が寄せられている。 《利用促進・経営改善のための取り組み》 ・夜の利用者が少なく、時短を検討中。 ・免許返納者、身体障害者を対象とした割引を行う。 《町の施策や計画に提言・期待すること》 ・観光客増加につながる PR や観光施設の充実。
レンタカー事業者	《現状と課題》 ・若い年齢(特に2人組)での利用が増えた。 《町の施策や計画に提言・期待すること》 ・西部林道で携帯電話の利用が出来ず、何かあった時に観光客が不安に感じている。

■関連事業者

観光関連事業者	《各施設(観光施設、商業施設、宿泊施設)への送迎サービスの必要性》 ・観光客の利便性を考えれば必要だが、宿の状況、立地により難しい場合がある。 ・路線バスやタクシーの時間帯、本数が少なく、動きたくても動けない観光客がいるため、必要。 《路線バスを活用した観光客向け周遊バス等の必要性》 ・都会では車離れが進んでおり免許を保持していない若者も多く、年配者やインバウンド客なども使いやすいサービスが必要。 ・周遊によるバスにより、観光客の分散が図られる。また、そういった要望もある。 ・バス2社による周遊観光バスがある。(当日予約があれば良い。) 《公共交通に関する問題点・観光客から寄せられている声》 ・18:30 着の飛行機で到着されたお客様は安房方面への路線バスが無い。タクシーの数も限られている。 ・一湊海水浴場や田舎浜など宮之浦以北方面のバスが極端に少ない。 ・宮之浦～永田の増便。紀元杉線の時間帯、本数の見直し。 ・航空便と路線バスとの接続。 ・レンタカーがないと移動に困る。 ・レンタカー会社に行くための交通手段。 ・宮之浦岳から縄文杉など縦走ルートで利用できるバスがない。 ・IC カード等の導入によるキャッシュレス化の促進。高額紙幣が使えない。 ・料金やバス停の位置を事前に調べられると良い。 《案内に苦慮する施設》 ・西部林道、一湊海水浴場(夏場バスが通るが本数が少ない)、屋久島自然館、屋久杉ランド、淀川登山口、永田灯台、いなか浜、千尋の滝、白谷雲水峡、紀元杉 《公共交通に関する意見要望》 ・全バス会社共通フリー券 ・中型バスによる島内一周バス、もしくは西部林道(永田＝栗生橋間)接続バス
福祉事業者	《サービスを実施する際の問題点》 ・介護や支援が必要な方への身体介護(おむつ交換、入浴介助等)と生活援助(調理・掃除・選択等)。買物は生活援助サービスを提供する中で一体的に行う。 ・利用者宅への移動に片道 30 分以上かかるような場合(宮之浦～永田等)もあり、交通費や移動給の負担が大きい。 ・買物支援では、地元商店にない生鮮食品を頼まれた場合、ヘルパーは1日3～5

	件訪問するため、生鮮食品を買って車に乗せたまま移動できないことと、サービス提供時間中に買物に行くのはガソリン代の問題があり難しい。 《公共交通に関する課題・高齢者や子育て世代からの声》 ・路線バスについて、永田方面への便が少なく利用しづらい。永田行の昼前後の便は早急な対応を望む。⇒路線バスの便数増。 ・雨除けのないバス停、ステップの段差が大きい。⇒ノンステップバスの導入。 ・タクシーは近距離が敬遠される。必要な時に来てくれない。⇒タクシーによる買物代行(商品お届け)、買物付添いなどの高齢者向けサービスの導入。 ・無人運転バスの実現。 ・自宅からバス停までの移動が難しい。 《町の施策や計画に提言・期待すること》 ・集落内を走れる中型のバスやオンデマンドタクシー導入などの検討。 ・補助金は永田行の増便やバス停の整備など、住民の為に使って頂きたい。
医療機関	《送迎サービスについて》 ・医療送迎を行っている事業者はアンケートに回答のあった3事業者の内、1事業者で、ルートと時刻を定めて、無料で送迎を行っている。 ・サービスの今後の展開としては、現状維持としており、他の医療機関との連携や通院目的以外での混乗化については難しいと考えている。 《公共交通に関する課題・利用者からの声》 ・便数が少ない。

(5) 地域別意見交換会

① 栗生校区、八幡校区、神山校区

日時	12月14日(水)18:00～20:00
会場	屋久島町役場尾之間出張所会議室(尾之間保健センター)
参加者数	19名(栗生校区6名、八幡校区5名、神山校区8名)
内容	《栗生校区》 ・バス停が管理されていない。トイレが不安。建物がなく雨の日に利用できない。 ・バスの運行本数が少ない。 ・免許返納後の移動が不安。 ・買物専用バスを週に1度運行。 ・バス停までが遠いため、集落内を通れる小型バスの導入。 ・町で住民を雇い、ボランティア輸送を行う。 《八幡校区》 ・バス停から家までが遠い。特に県道までの坂道。バス停から家までの乗り物として、小回りの利く小型のコミュニティバスの運行。 ・買物後の待ち時間が長い。 ・仲医院の前にバス停がない。時間が合わず病院に行きづらい。 ・バス停に屋根がないため、雨風をしのげるバス停の設置。 ・バス車両のバリアフリー化。 ・自動運転システムや再生エネルギーを活用した新たな交通手段の導入。 ・地域内での買物代行の継続を行う。 《神山校区》 ・路線バスの本数が少ないため、高齢者が利用する時間帯に増便。 ・バスの運賃が高いため、島民割引の導入や免許返納者に対するタクシーの格安利用ができるとうい。 ・家からバス停までが遠い。町民がよく利用するAコープの駐車場にバス停を設置する。 ・雨の日に濡れてしまうので、屋根付きのバス停を設置してほしい。 ・路線バス車両のバリアフリー化。 ・バスのダイヤを高齢者にも分かりやすくしてほしい。 ・地域内でコミュニティバスを運行する。 ・既存の路線バス維持のため、町民のバス利用を促進する。



②永田校区、一湊校区、宮之浦校区

日時	12月15日(木)10:00～11:30
会場	屋久島町離島開発総合センター2階会議室
参加者数	18名(永田校区3名、一湊校区9名、宮之浦校区6名)
内容	《永田校区》 ・バス停までの移動が困難。バス停に屋根がない。 ・路線バスのバリアフリー化が必要。 ・最終バスの時間が早い。港での乗り継ぎが不便。 ・集落内を循環する小型のバス車両の導入。 ・宮之浦まで、商業施設を巡る買い物ツアーバスの運行。地域内の人で空いた時間に運行。 ・西部林道のバス運行。(栗生診療所の利用) 《一湊校区》 ・信号が少ない。集落内のトラック等危険な運転が多数。 ・バス停が遠い。 ・バスの本数が少なく、利用したい時間がない。 ・バスの段差が乗降時に危険。バス車両のバリアフリー化。 ・時刻表の全戸配布。 ・バスを利用するための特典をつくる。 ・家の前まで来てくれる小型バスの導入。 ・曜日を決めた地域主体の運行。予約制。 《宮之浦校区》 ・バス停の整備。(屋根・イス等)バス停までの移動が大変。 ・集落内を巡回するマイクロバスの運行。 ・高齢ドライバーが増加していて不安。 ・路線バスのバリアフリー化。 ・観光客用と住民用で区別したバス運行。 ・曜日を定めた地域内でのボランティア送迎。 ・スクールバスも一般客が利用できるようにする。



③金岳校区

日時	12月15日(木)16:00~17:30
会場	口永良部島へき地保健福祉館
参加者数	4名
内容	《金岳校区》 ・船と船や、飛行機と船等の乗継利便性の向上。 ・バス停や港等の待合空間の整備。島にきた人が落ち着ける拠点整備。 ・一目で分かるような、分かりやすいバスの時刻表や乗り継ぎ案内。 ・バス車両の小型化によって、燃料費を削減し、困りが利くようになる。 ・恵文号(町民のボランティア運送)を仕事として成り立つような持続可能な仕組み作り。  

④安房校区、小瀬田校区

日時	12月16日(金)14:00~15:30
会場	屋久島町役場安房出張所1階会議室
参加者数	12名(安房校区6名、小瀬田校区6名)
内容	《安房校区》 ・高齢者同士で送迎している。将来的に送迎できる人がいなくなった時が不安。 ・タクシーの台数が少ない。料金が安い、夜間にない。 ・家からバス停までが遠い。 ・曜日を決めた集落内を循環する小型のコミュニティバスの運行。 ・交通事業者と調整をしながら、地域主体での移動手段の運行。 《小瀬田校区》 ・バス停が遠い。 ・よく利用するスーパー等のバス停の整備(ベンチ等)。 ・バス車両のバリアフリー化。 ・バスのフリー乗降制度。 ・曜日を決めて集落内を循環する小型バスの運行。 ・地域の車をもち、ドライバーを登録制にする。 ・高齢者の移動ニーズを聞き、地域で話し合いの場を設ける。  

第6章 地域公共交通の課題

(1) 公共交通の現状と課題の抽出

第2章のまとめ（屋久島町の現状）	第3章のまとめ（地域公共交通の現状）	第4章のまとめ（上位・関連計画）
○人口は過去5年間で年々減少傾向にあるが、小瀬田校区や金岳校区等の一部では、過去3年間で微増が見られる地域がある。 ○年齢3区分では、老年人口は増加しているが、年少人口及び生産年齢人口は年々減少傾向にあり、鹿児島県や国と比較して、高齢化率が高い。 ○主な交通手段として自家用車が選択されており、使用率は8割弱である。 ○免許返納者は毎年一定数おり、70～80歳代が大半を占めている。 ○世界自然遺産に登録される豊富な自然資源を有し、毎年多くの観光客が訪れている。	○フェリー、高速船、飛行機によって本土と繋がる。また、口永良部島については、屋久島町のフェリー太陽によって、1日1便屋久島と接続している。 ○路線バスは2社によって、永田から大川の滝を結ぶ路線の他、港から登山口を結ぶ路線が運行している。 ○路線バスの利用者は全ての路線において年々減少傾向となっている。 ○屋久島町内を運行するタクシーは3事業者あり、宮之浦や安房を中心に営業所を構えている。	■屋久島町第二次振興計画[第1版] 悠久の流れの中で、自然と共に生きる知恵と多様な集落の文化がとけあい、人々の営みが循環・持続していくまち ■屋久島町観光基本計画 エコツーリズムによる世界自然遺産『屋久島』の価値創造と観光立町 ■屋久島地域離島振興計画 交通体系の整備（航路、航空路、島内道路等）
第5章のまとめ（地域公共交通に関する実態・ニーズ調査）		
■町民アンケート調査 ○自動車の所有状況は全体で7割程度、日常の外出行動でも自家用車での移動が主となっている。 ○外出時の困りごととして、高齢になるにつれて「困りごとがある」とする人の割合が高い傾向にあり、校区別では特に金岳校区が他校区と比較して高い。 ○外出時に困る際の対応として、「外出をあきらめる」方は26.3％存在しており、公共交通で救うための見直しや施策を講じることが求められる。 ○フェリー・高速船・飛行機は7割が「年に数回程度」の利用としており、高速船の利用が最も多い。また、港や空港までの移動として、路線バスの利用は3.0％程度となっている。 ○路線バスの利用は、8割程度が「利用しない」としているが、小瀬田校区、栗生校区、一湊校区は他校区と比較して利用が多い。 ○効果的な利用促進策として、「車両のバリアフリー化や小型化」「細い道を通り集落を巡回できる小型車両の導入」「増便や運行時間帯の拡大」等が多くあがった。 ■路線バス利用者調査 ○路線バスの利用目的は「永田～大川の滝線」を除き、「観光」利用が主となっており、永田～大川の滝線においては、「通勤・通学」や「買い物」が多い。 ○路線バスへの要望として、「運行本数」「運行時間帯」「待合環境」への改善が上がっている。	■観光ニーズ調査 ○利用交通手段は、全体では「レンタカー」が6割を占めているが、20歳代では4割が路線バスを利用している。 ○公共交通を利用しない理由は、「その他の交通手段の方が便利だから」「行きたい時間にバスが運行していないから」等があり、利用するための条件は「運行本数が増えたら」「観光地を結ぶ周遊バスの運行」「目的地へバスが運行されたら」「空港や港からの乗継改善」等がある。 ■交通事業者及び関連事業者アンケート調査 ○新型コロナウイルス感染症の影響に伴う利用者の減少や燃油の高騰による財務状況の悪化、乗務員不足。 ○交通事業者単体の利用促進策は講じているが、事業者間で連携した取組は行われておらず、特に航空便や路線バスの接続強化が必要。 ○ICカード等の導入によるキャッシュレス化や、公共交通の情報発信が必要。	■地域別意見交換会 ○高齢化の進行により、免許返納後の移動に対する不安。 ○バス停の環境整備。（主要な施設のバス停設置、ベンチや屋根の設置） ○高齢者に対応したバス車両のバリアフリー化。 ○バス停までの移動が大変であるため、集落内を巡回できる小型バスの導入。 ○空いた時間を活用した地域主体での集落内の移動手段の確保と、持続可能な仕組みの検討。 ○船、飛行機、路線バス等の乗継利便性の向上。 ○バスやタクシーにおける島民割引制度の導入や、運転免許証返納者に対する助成の強化。 ○分かりやすいバス時刻表の作成や乗り継ぎ案内の強化。 ○利用ニーズに合わせたダイヤの設定。



(2) 課題の整理

課題① 高齢者や通学者等の日常生活における移動手段の確保

町民アンケート調査によると、運転免許をもっていない10代や高齢者層において、「移動における困りごとがある」とする方の割合が高く、高齢者や通学者の買い物や通院、通学等の日常生活における移動手段を確保していく必要がある。

また、本町の老年人口は増加傾向にあり、高齢になっても自家用車を手放せず将来の移動に不安を抱える高齢者が増える可能性があることから、車両のバリアフリー化や待合環境の整備等、利用しやすい交通環境の整備が必要である。

課題② 地域公共交通の連携による利便性の向上

屋久島町内では、飛行機、フェリー、高速船、路線バス、タクシー等が運行しているが、観光ニーズ調査や関連事業者アンケート調査からは、空港や港から路線バスの乗継改善の声が多く上がっている。

交通機関同士の連携を行うことで、乗継利便性の強化や情報の一元化等を通じ、利用しやすい公共交通体系の構築が求められる。

課題③ 観光施策と連携した公共交通の利用促進

公共交通に対する財政負担額は増加傾向となっており、人口減少が進む中、生活交通のみで地域の公共交通を維持していくことは困難であると考えられる。

屋久島町では、例年多くの観光客が訪れる一方、島内での移動手段として路線バスの利用は2割弱となっている。交流人口を増やす観光イベントや集客施設等と連携、分かりやすい運行情報の提供、ICカードの導入等、利便性の向上を図ることで、新たな需要を取り込み、公共交通の利用促進を図ることが求められる。

課題④ 地域の特性に応じた交通サービスの提供

町内の各校区において、人口規模や高齢化率等の特性が異なることから、地域ごとの利用特性や課題を考慮し、ニーズ把握を行った上で、最適な公共交通サービスを見極めることが重要である。

既存路線を基本としつつ、利用ニーズと合っていない地域に対してはオンデマンド交通の導入や地域輸送資源の総動員等の検討、また既存路線をもたない口永良部島での移動手段の確保等、あらゆる手段を検討していく必要がある。

課題⑤ 環境負荷の少ない交通環境の創出

世界自然遺産に登録される本町においては、多くの自然が残されていることから、環境面や健康面への影響が大きい自家用車利用の抑制を行うとともに、EVバスや電気自動車タクシーの普及、グリーンスローモビリティの導入等の検討を行うことで、環境負荷の少ない交通環境の創出が求められる。

第7章 屋久島町公共交通計画策定に係る基本方針

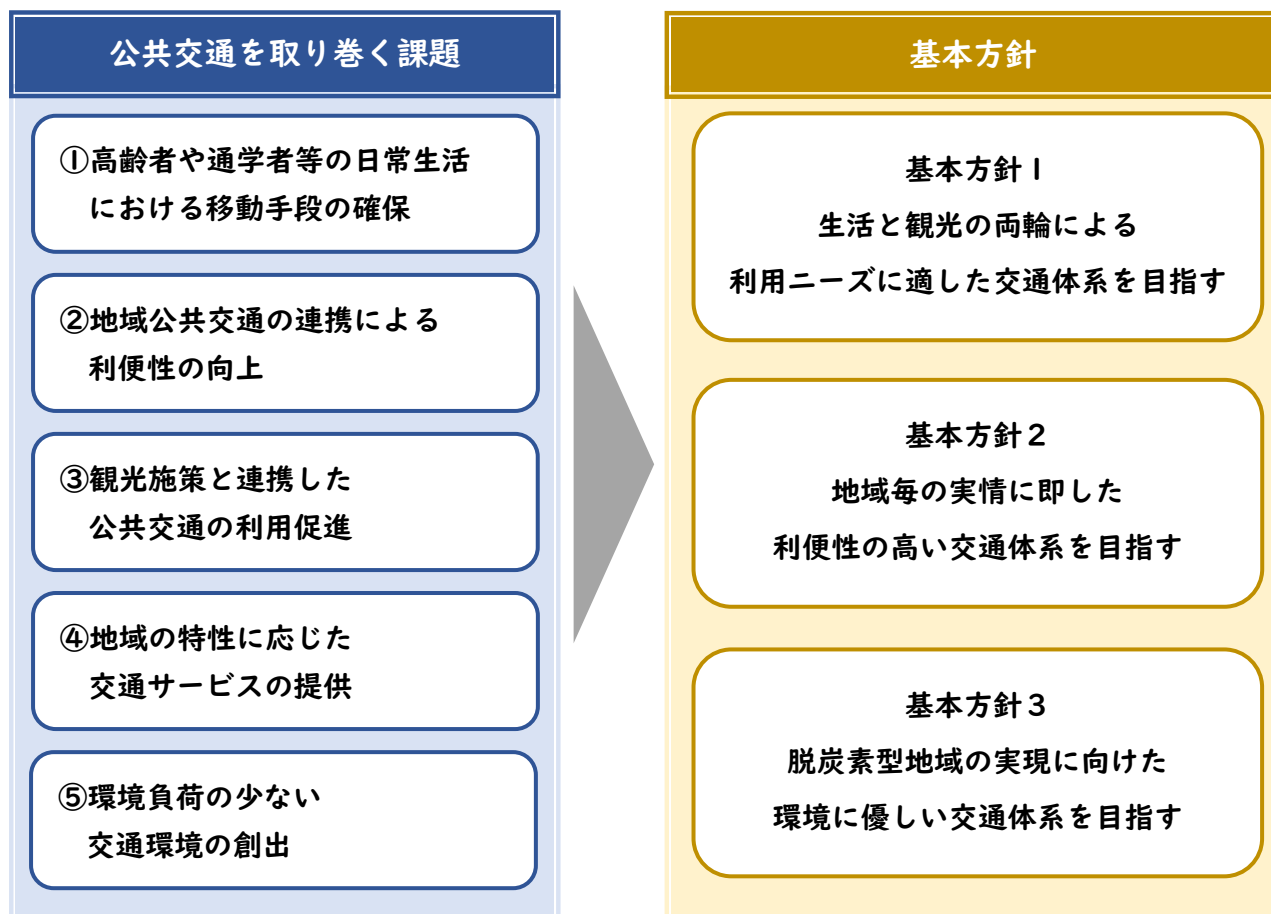
(1) 基本理念および方針

地域公共交通の課題に対応するため、本計画の基本理念と基本方針を設定する。

【基本理念】

自然と共に生きる島を支える 持続可能な地域公共交通の実現

【基本方針】



(2) 公共交通の機能分担

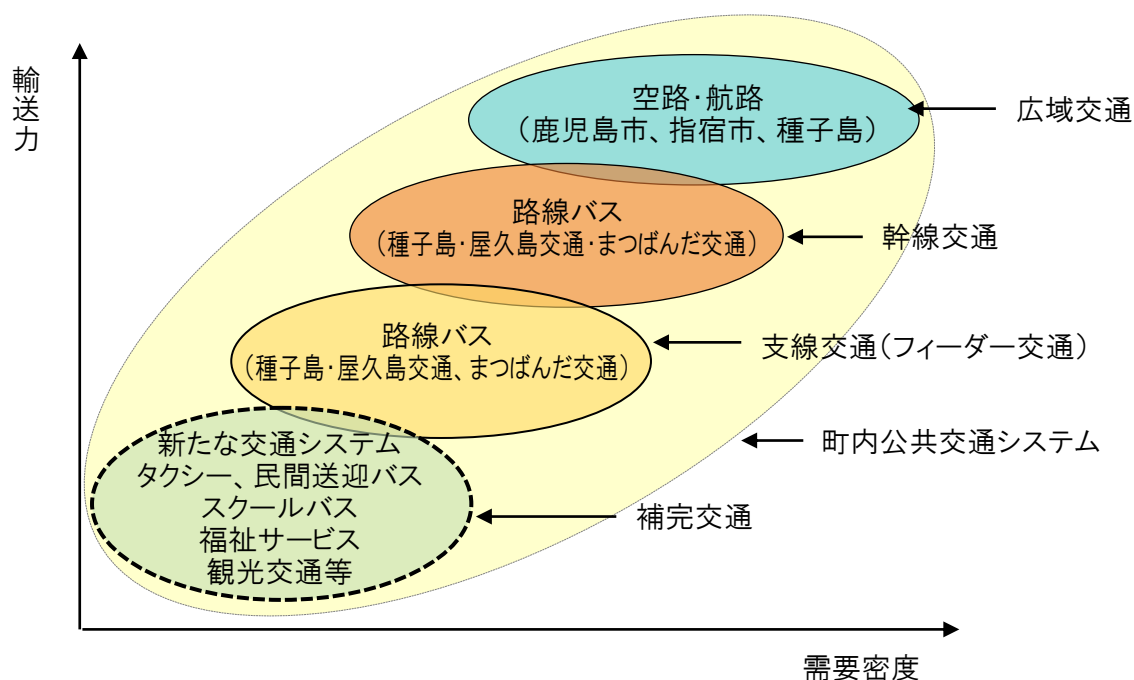
本町の公共交通ネットワークの方向性は、以下の通り4段階に機能分担を図る。

これらの交通結節点としては、空港、港、主要観光施設、主要なバス停等を位置付け、既存の公共交通ネットワークを基本としながら、これらを補完する新たな交通システムの導入を検討し、公共交通機関の相互連携により、町民の生活交通や観光客の目的地までの交通手段としても機能させることで、利便性の向上と効率的な運行を目指す。

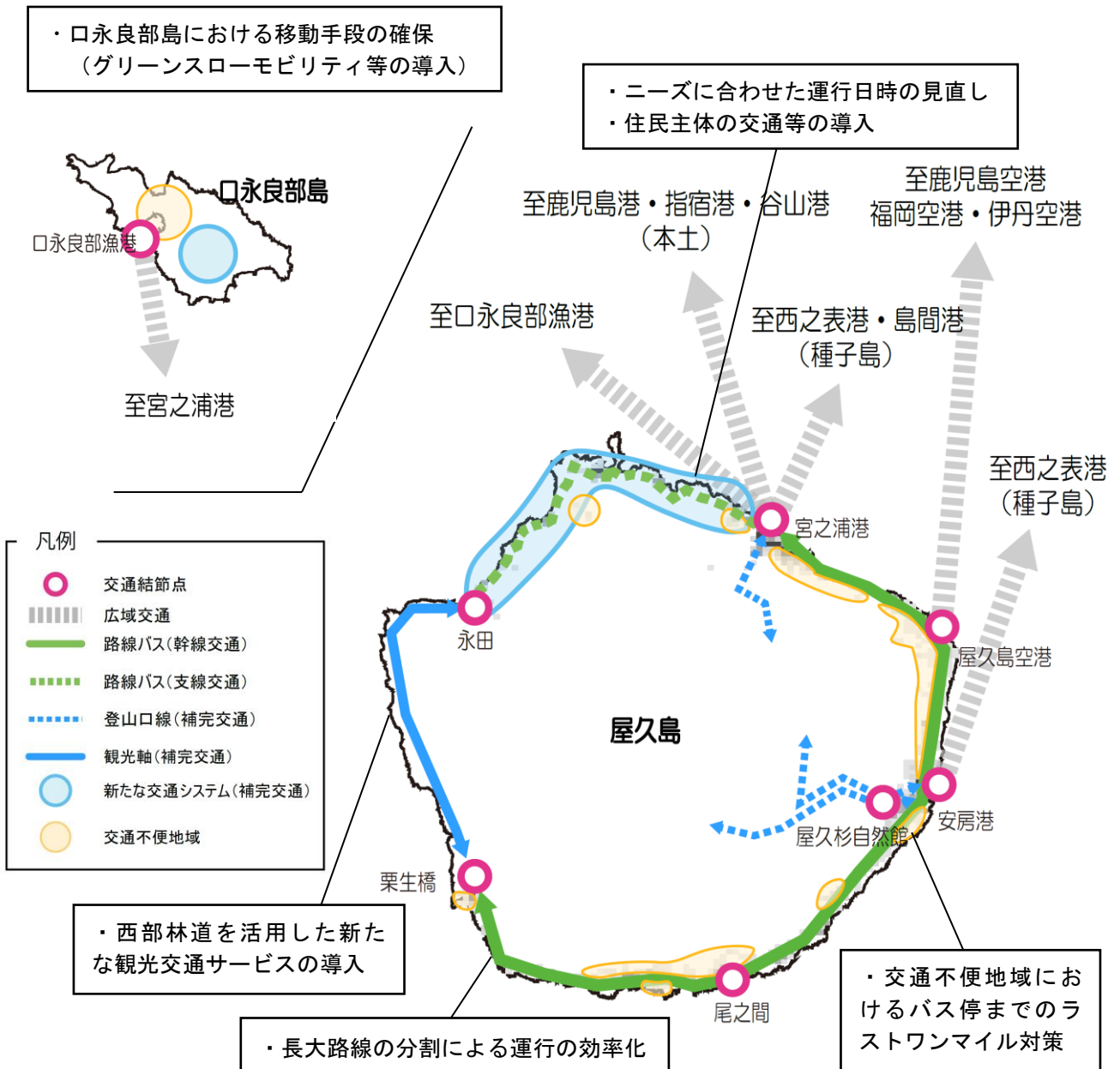
■公共交通システムの役割分担の考え方

区 分	役割分担	対応公共交通システム
広域交通	○鹿児島本土、種子島へ連絡し、地域の骨格形成軸の路線	日本エアコミューター 高速船トッピー&ロケット(種子屋久高速船) フェリー屋久島2(折田汽船) フェリーはいびすかす(鹿商海運) フェリー太陽Ⅱ(屋久島町)
幹線交通	○町内の骨格となる路線 ○広域交通に接続	路線バス (種子島・屋久島交通、まつばんだ交通)
支線交通 (フィーダー)	○町内の骨格となる路線に連絡し、中央地域との連携強化・一体化 ○観光ニーズにも対応する路線	路線バス (種子島・屋久島交通、まつばんだ交通)
補完交通	○上記公共交通を補完し、高齢者等の移動を支援するドア・ツー・ドアに近い機能を持つ少量個別輸送を担う移動手段	新たな交通システム、タクシー、民間送迎バス、スクールバス、グリーンスローモビリティ、高齢者外出支援サービス、地縁交通(地域の共助)、観光交通 等
交通結節点	○地域の各交通システムの拠点における乗継ぎ環境機能を強化	屋久島空港、宮之浦港、安房港、口永良部漁港、屋久杉自然館、栗生橋 等

■輸送力と需要密度との関係による町内各公共交通の位置付け



■将来ネットワークイメージ



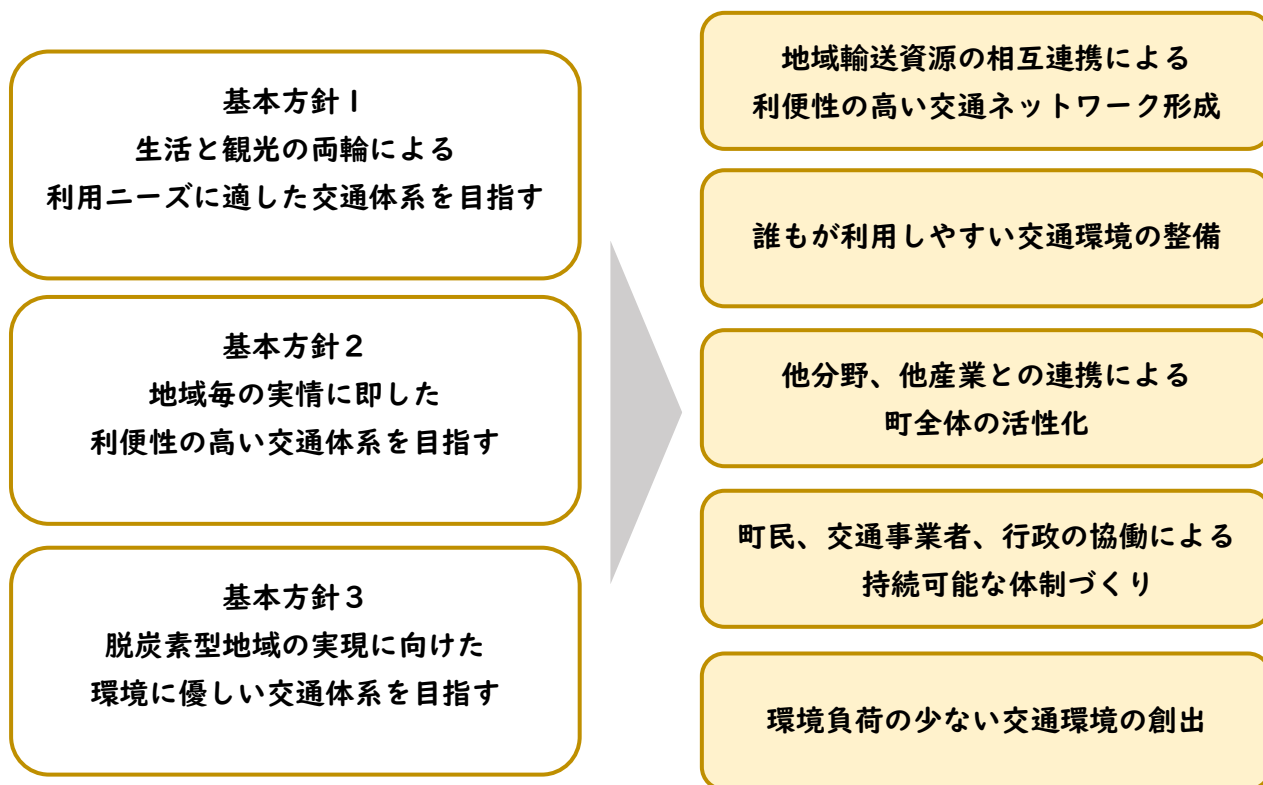
■位置づけ、役割等の整理

区分	系統	役割	確保・維持策
広域交通	航空路	鹿児島本土、種子島へ連絡し、地域の骨格形成軸の路線	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
幹線交通	路線バス	町内の骨格となる路線 広域交通に接続	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)や県市町村補助を活用し持続可能な運行を目指す。
支線交通	路線バス	幹線交通に連絡し、中央地域との連携強化・一体化 観光ニーズにも対応する路線	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保。
補完交通	新たな交通システム、タクシー、民間送迎バス、スクールバス、福祉サービス、観光交通等	上記を補完し、高齢者等の少量個別輸送を担う移動手段	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保。

第8章 計画の目標と評価指標

(1) 目標の設定

3つの基本方針を実現するため、達成すべき計画の目標を下記の通り定める。



(2) 評価指標

計画目標に応じた評価をするための指標と目標値を以下の通り定める。

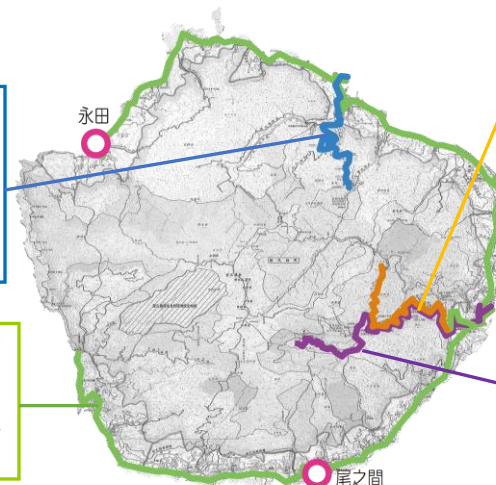
評価指標	定義	現況値 (R4)	目標値 (R10)
①公共交通利用者数	路線バス利用者数(人/年)	282,209 (R2)	300,000
②財政負担額	公共交通事業における町の負担額 (千円)	129,831 (R3)	120,000 以下
③交通結節点の機能整備	交通結節点の数(箇所)	—	7
④移動困難者の割合	町民アンケートにおける外出時に困 り事のある人の割合(%)	3.8	3.0 以下
⑤他の町づくり分野との連携	観光や福祉と連携した取組み(件)	—	1件以上
⑥利用促進策の取組み	モビリティマネジメント施策の取組み (件)	—	2
⑦新たな交通システムの導入	新たな交通システムの導入地域 (地域)	—	2

第9章 実施事業及び実施主体

(1)計画目標を踏まえた実施事業

計画目標	実施事業
目標① 地域輸送資源の相互連携による利便性の高い交通ネットワーク形成	(事業1)広域交通(航路・空路)の維持
	(事業2)幹線交通(路線バス)の維持・見直し ・幹線交通(路線バス)の維持 ・永田～大川の滝線の見直し
	(事業3)交通不便地域における移動手段の確保 ・ファースト・ラストワンマイル対策 ・口永良部島における交通システムの導入検討
目標② 誰もが利用しやすい交通環境の整備	(事業4)交通結節点及び待合空間の整備 ・交通結節点の整備 ・待合空間の整備
	(事業5)バリアフリー車両の導入促進
	(事業6)情報発信の強化
	(事業7)キャッシュレス決済システムの導入検討
目標③ 他分野、他産業との連携による町全体の活性化	(事業8)観光産業との連携 ・来訪客の足の確保 ・西部林道を活用した新たな観光交通の導入
	(事業9)福祉分野との連携 ・高齢者バス利用特例制度の継続・拡大 ・高齢者の買い物支援
目標④ 町民、交通事業者、行政の協働による持続可能な体制づくり	(事業10)利用促進策の実施
	(事業11)地域住民主体の取組による地域交通の導入 ・地域住民主体の取組みの検討 ・地域交通支援の取組手順の検討
目標⑤ 環境負荷の少ない交通環境の創出	(事業12)環境に優しい交通システムの導入のための研究 ・環境に優しい交通システムの導入のための研究 ・電気自動車の普及

(2) 実施事業

計画目標Ⅰ		地域輸送資源の相互連携による利便性の高い交通ネットワーク形成				
事業1		広域交通(航路・空路)の維持				
事業概要	○広域交通(航路・空路)の維持					
	鹿児島県本土や福岡、伊丹、種子島間を結ぶ航路及び空路は、町民生活と来訪客の重要な移動手段であることから、広域交通として位置付け、乗り継ぎ利便性を考慮し、適宜運航ダイヤの見直し等を行いながら、路線の維持・拡充に努める。					
						
		高速船トッピー＆ロケット				
実施主体	屋久島町、航空路事業者					
実施期間	項目	R5	R6	R7	R8	R9
	広域交通(航路・空路)の維持	実施				
事業2		幹線交通(路線バス)の維持・見直し				
事業概要	○幹線交通(路線バス)の維持					
	路線バスは島内の幹線交通として、利用者のニーズや広域交通との乗り継ぎ利便性を考慮した運行ダイヤの見直しや、生活交通と観光交通の役割分担を行いながら、路線の維持に努める。尚、永田～尾之間間については、引き続き地域公共交通確保維持事業(幹線補助)等を活用していく。					
	○永田～大川の滝線の見直し					
	永田～大川の滝線については、長大路線となっていることから、地域毎の利用ニーズを踏まえながら、採算性の低い宮之浦～永田間の路線を分割する等の見直しを行い、関係各社と協議の上、効率的な運行を検討していく。また、路線再編にあたっては、地域内フィーダー系統補助の活用も併せて検討する。					
						
		■路線の現状				
		【宮之浦港～白谷雲水峡線】 観光目的の利用が主で、利用者数は年々減少傾向。				
		【永田～大川の滝線】 通勤通学等の生活利用が多い。利用者数は年々減少傾向。				
		【屋久杉自然館～荒川登山口線】 観光目的の利用が主で、一部通勤や趣味等の生活利用あり。利用者は年々減少傾向。				
		【合庁前～紀元杉線】 観光目的の利用が主で、利用者数は年々減少傾向。				
実施主体	屋久島町、路線バス事業者					
実施期間	項目	R5	R6	R7	R8	R9
	幹線交通(路線バス)の維持	実施				
	永田～大川の滝線の見直し検討	協議				見直し

■地域間幹線補助系統に係る概要整理

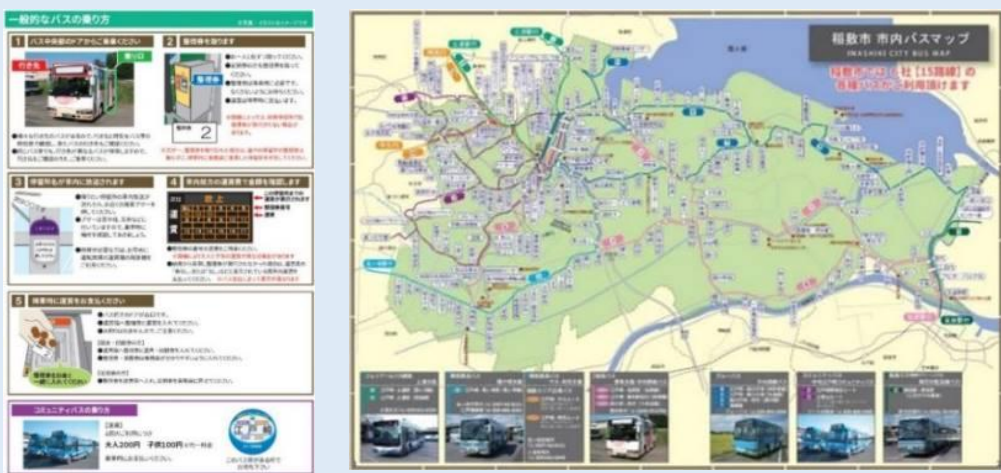
系統名	基点	経由地	終点	事業許可 区分	運行形態	実施主体	補助事業 の活用			
路線バス （永田～ 大川の滝 線）	シーサイド ホテル	空港 安房港	合庁前	4条乗合	路線定期 運行	種子島・ 屋久島 交通				
	宮之浦港	空港	安房港							
	永田	宮之浦港 空港 安房港	栗生橋							
	宮之浦港	空港 安房港	大川の滝							
	永田	宮之浦港 空港 安房港	いわさきホ テル							
	宮之浦港	空港 安房港	栗生橋							
	宮之浦港	空港 安房港	いわさきホ テル							
	屋久杉自 然館	—	いわさきホ テル							
	いわさきホ テル	—	安房港							
	安房港	空港	宮之浦港							
	栗生橋	安房港 空港 宮之浦港	永田							
	宮之浦港	—	永田							
	栗生橋	空港 安房港	宮之浦港							
	大川の滝	空港 安房港	宮之浦港							
	いわさきホ テル	宮之浦港 空港 安房港	永田							
	大川の滝	空港 安房港	宮之浦港							
	屋久杉自 然館	宮之浦港 空港 安房港	シーサイド ホテル							
路線バス （宮之浦 港～屋久 杉自然館 線）	宮之浦港	空港 安房港	屋久杉自 然館					まつばんだ 交通		
	宮之浦港	—	空港							
	空港	—	宮之浦港							

事業3		交通不便地域における移動手段の確保				
事業概要	○ファースト・ラストワンマイル対策 高齢化の進展に伴い、バス停までの移動が困難となることが多いため、自宅から最寄りのバス停までの移動手段を整備する。整備にあたっては、民間の送迎バスや自家用車有償運送等、あらゆる地域の輸送資源の活用や、新たな移動システムとしてグリーンスローモビリティ等の導入を検討することで持続可能な交通システムの実現を図る。					
	○口永良部島における交通システムの導入検討 既存の路線を持たない口永良部島において、コミュニティタクシーやグリーンスローモビリティの導入を検討し、島民と来訪客の移動手段を確保する。尚、導入にあたっては、利便増進計画の策定を検討する。					
		(事例)大分県姫島村 観光地兼住宅地におけるグリーンスローモビリティの導入 ・道は狭く坂が急な公共交通空白地域。 ・姫島村エコツーリズム協会がレンタカー事業として開始し、高齢者の移動手段や観光客向けのガイドモビリティとしても活用。				 出典：国土交通省
実施主体	屋久島町、交通事業者					
実施期間	項目	R5	R6	R7	R8	R9
	ファースト・ラストワンマイル対策	検討・協議		実証運行・見直し		運行
	口永良部島における交通システムの導入検討	検討・協議		実施運行・見直し		運行

計画目標 2		誰もが利用しやすい交通環境の整備				
--------	--	------------------	--	--	--	--

事業4		交通結節点及び待合空間の整備				
事業概要	○交通結節点の整備 町内を運行している各交通手段の結節点として空港や港の他、主要なバス停等を検討し、町民及び来訪客がストレスなくスムーズな移動が行えるような公共交通の利便性向上を図る。特に屋久島空港については、今後滑走路の延伸・空港整備が予定されており、利用者が增多することが予想されるため、人が集える空間づくりを推進し、更なる機能強化を図る。					
	○待合空間の整備 屋久島町は雨の多い地域であることから、利用しやすい環境づくりのため、バス停における屋根やベンチの設置を検討する。					
		 安房港	 宮之浦港			
実施主体	屋久島町、交通事業者、関連事業者					
実施期間	項目	R5	R6	R7	R8	R9
	交通結節点の整備	検討・協議				実施
	待合空間の整備	検討・協議				実施

事業5	バリアフリー車両の導入促進					
事業概要	○バリアフリー車両の導入促進 路線バスの車両について、各種補助制度を活用し、乗り降りが容易なノンステップバス等の利用しやすい車両の導入を促進することで、高齢者の路線バスの利用促進並びに外出を促す。					
						
	種子島・屋久島交通バス車両		まつばんだ交通バス車両			
実施主体	屋久島町、路線バス事業者					
実施期間	項目	R5	R6	R7	R8	R9
	バリアフリー車両の導入促進	検討・協議				実施

事業6	情報発信の強化					
事業概要	○情報発信の強化 公共交通網の情報を一元的に提供する媒体として、公共交通を日常的な交通手段の選択肢としてもらうために、公共交通の路線や時刻表を一つにまとめた公共交通ガイドブックや専用サイトの作成を検討する。 また、バス停の位置や乗車方法、乗継の割引情報、運賃の支払い方法等、初めての人でも不安にならないよう公共交通の利用促進につながるような情報発信の取組みを検討する。					
	(事例)茨城県稲敷市 市内バスマップ 					
実施主体	屋久島町、交通事業者					
実施期間	項目	R5	R6	R7	R8	R9
	情報発信の強化	検討	実施			

事業7		キャッシュレス決済システムの導入検討				
事業概要	○キャッシュレス決済システムの導入検討					
	現在一部島内路線では、鹿児島県内で普及する「いわさきICカード」「ラピカ」での決済が可能となっている。しかし、屋久島町は来訪客が多いことから、全国的に普及しているICカードや外国人観光客の利用にも配慮したQRコード決済、クレジットカードのタッチ決済といった支払い方法の導入を検討することで、運賃支払いのわずらわしさを解消し、利用者が気楽に利用できるようなとともに、多様なモードの共通運賃の設置も可能となる。					
(事例)福島交通 高速バス及び路線バスの一部路線において、車内に QR コード決済及び Visa のタッチ決済を導入。 【QRコード決済】  【カード決済（タッチ決済）】 						
実施主体	屋久島町、交通事業者、関連事業者					
実施期間	項目	R5	R6	R7	R8	R9
	キャッシュレス決済システムの導入検討	検討・協議				実施

計画目標3	他分野、他産業との連携による町全体の活性化
-------	-----------------------

事業8		観光産業との連携				
事業概要	○来訪客の足の確保 屋久島町は豊かな自然環境等多くの観光資源を有しており、年間多くの登山客や観光客が訪れている。バスが乗り放題となる「屋久島ゆったり満喫乗車券」の更なる周知や、登山路線への乗り継ぎに配慮した交通結節点の強化等、来訪客がストレスなく楽しく地域内を巡れるような環境整備を行い、スムーズな移動を確保する。					
	○西部林道を活用した新たな観光交通導入 来訪客の公共交通利用を促進する取組みとして、西部林道にグリーンスローモビリティ等の来訪客が楽しむことができる新たな観光交通サービスの導入を検討する。また、導入にあたっては、観光客の利用だけでなく、永田～栗生間の町民の生活移動にも配慮した運行体系となるよう検討を行う。					
実施主体	屋久島町、交通事業者、観光関連事業者					
実施期間	項目	R5	R6	R7	R8	R9
	来訪客の足の確保	検討・実施				
	西部林道を活用した新たな観光交通の導入の検討	検討・協議			実証運行・見直し	

事業9

福祉分野との連携

事業概要

○高齢者バス利用特例制度の継続・拡大

町では、高齢者の経済的負担の軽減を図り、積極的な社会参加の促進などを目的として、町内に住む70歳以上の方を対象に島内の路線バス利用の際に、1年間乗り放題となる「屋久島町高齢者バス利用カード」を交付している。高齢化の進展により、今後予想される移動困難者の増加に対応するため、引き続き事業の継続や対象者の拡大等を検討し、公共交通と福祉サービスの連携を図る。

■高齢者バス利用特例制度

対象者	町内に住む70歳以上の方で、バスの利用が可能な方 ※その年度内に70歳になる方を含む
利用範囲	町内の屋久島交通バス路線 (県道屋久杉ランド・白谷雲水峡線等の非生活路線は含まない。)
有効期間	毎年度、7月1日から6月30日までの1年間
個人負担額	4,000円

○高齢者の買い物支援

福祉事業者や高齢者支援団体等との連携を強化し、高齢者が抵抗なく安心して目的地に移動できるよう、公共交通を利用した外出行動のモデルルート之作成や、買い物ツアーの実施を検討する。

実施主体

屋久島町、交通事業者、福祉事業者

実施期間

項目	R5	R6	R7	R8	R9
高齢者バス利用特例制度の継続・拡大	検討・実施				
高齢者の買い物支援	検討	実証運行・見直し		実施	

計画目標4	町民、交通事業者、行政の協働による持続可能な体制づくり
-------	-----------------------------

事業10	利用促進策の実施					
事業概要	○利用促進策の実施 バスに普段乗らない方の公共交通の利用促進を図るため、「きっかけづくり」として、公共交通に親しんでもらうためのイベント開催や、乗車マナーやルール、車内における事故防止などを学習するバスの乗り方教室の開催等、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促す、モビリティマネジメント策を推進する。					
実施主体	屋久島町、交通事業者					
実施期間	項目	R5	R6	R7	R8	R9
	利用促進策の実施	検討		実施		

事業11

地域住民主体の取組による地域交通の導入

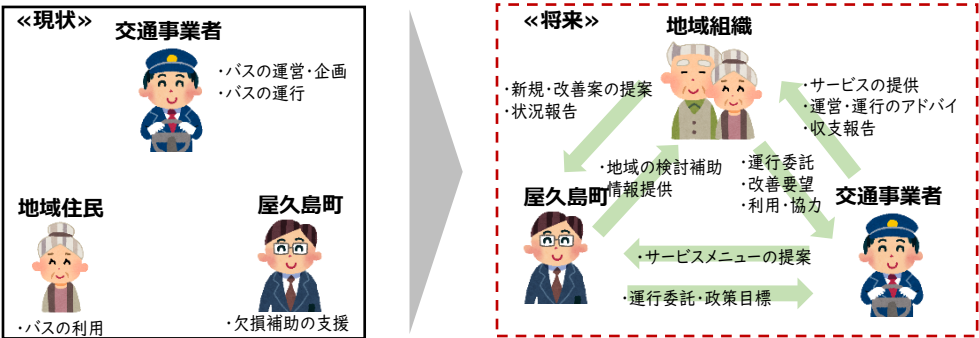
事業概要

○**地域住民主体の取組みの検討**

高齢化の進展に伴い、バス停まで歩くことが困難な移動困難者の増加が懸念されることから、新しい交通手段の導入検討に合わせて地域住民が主体となって運営する仕組みづくりを検討していく。

取組みを進めるにあたり、地域の共助による自家用有償運送事業等の検討に向け、地域住民が主体的に協議する組織づくりを推進し、地域住民組織および交通事業者と協議を重ねながら、望ましい運行形態について検討する。尚、取組みにあたっては、利便増進計画の策定を検討する。

■地域が主体となる地域交通の実現の取組イメージ

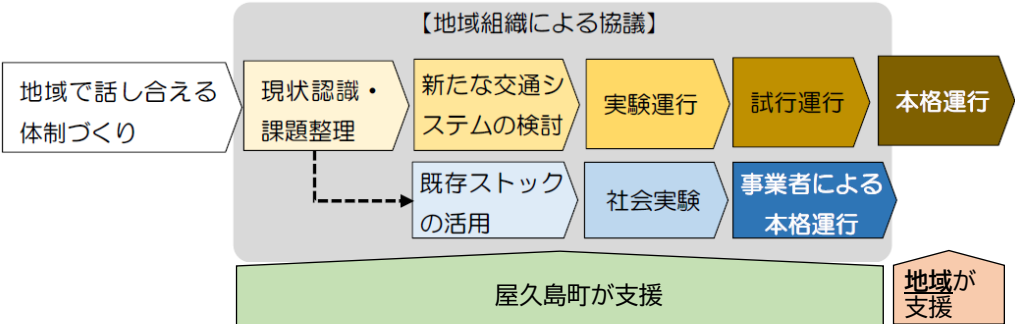


○**地域交通支援の取組手順の検討**

地域主体による新たな公共交通システムの導入については、地域住民の意識の醸成と主体的な役割分担が重要であり、行政の支援内容や検討の手順についてわかりやすくとりまとめた『手引書』を作成する。

また、全ての地域を一度に対応することは困難なため、優先的な地域をモデルとして取り組み、次に展開できるよう導入のステップごとに『進め方・考え方』を定める。

■新たな移動手段の導入を検討するための手順イメージ



(事例)神奈川県川崎市麻生地区
コミュニティバス協議会の取組
サポーター登録制度として年間 7,200 円を支払
うと1回の乗車につき 50 円の割引。
地域内の商業施設・信金・病院等が地域貢献と
して協賛金を提供。



実施主体	屋久島町、交通事業者、地域住民					
実施期間	項目	R5	R6	R7	R8	R9
	地域住民主体の取組みの検討	検討	実証運行・見直し	実施		
	地域交通支援の取組手順の検討	検討	実施			

計画目標 5	環境負荷の少ない交通環境の創出
--------	-----------------

事業12	環境に優しい交通システム導入のための研究
------	----------------------

事業概要

○環境に優しい交通システム導入のための研究

世界自然遺産である本町では、ほぼ100％水力発電によりエネルギー供給が行われている。先進的かつ持続可能な公共交通環境の創出を目的として、水素燃料バスや電気自動車タクシー等の導入検討のための研究を行う。

(事例)JR 東日本

燃料電池バス(JR 竹芝 水素シャトルバス)を、東京駅から竹芝周辺、日の出ふ頭を循環するシャトルバスの運行を行っている。



○電気自動車の普及

EV車の充電スポットの増設や、電気自動車の購入補助制度の導入によって町内の電気自動車の普及を図る。





小型EVバス

EVステーション（屋久島町役場）

実施主体

屋久島町

実施期間

項目		R6	R7	R8	R9
環境に優しい交通システム導入のための研究	実施				
電気自動車の普及	実施				

第10章 計画の達成状況の評価

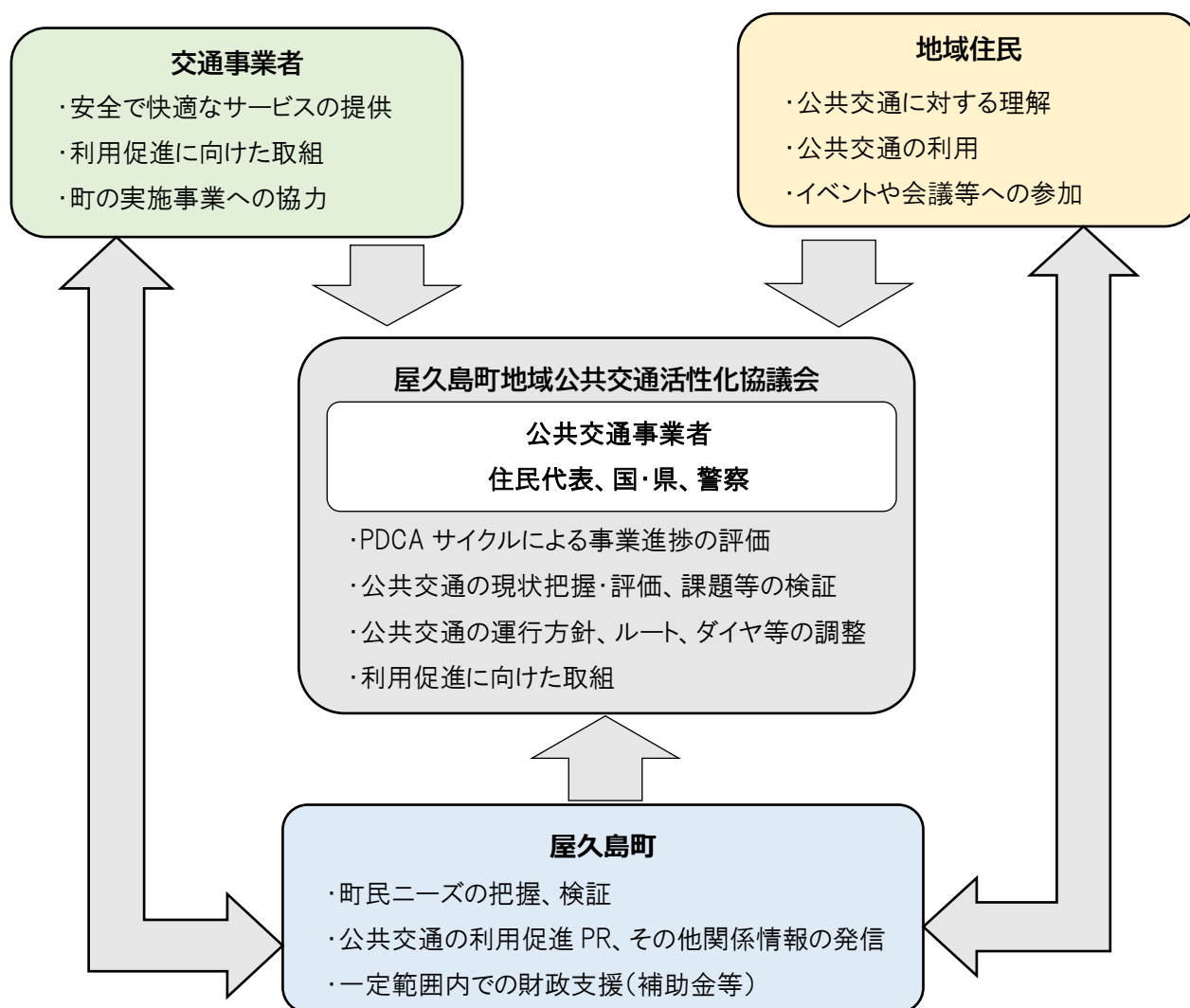
(1) 計画の実施及び進行管理の体制

町の財政負担に制約がある中で、誰もが移動しやすく、活力あるまちづくりの基盤となり、将来にわたり持続可能なネットワークを図るためには、交通事業者の自助努力や行政の支援だけでなく、町民自らが公共交通を「守っていく」という意識を持ち主体的に関ることが重要となる。

町民及び来訪客の移動を確保する公共交通を、魅力ある、利用しやすいものとしていくために、町民、交通事業者、行政それぞれが抱える課題について共通認識を持ち、一体となって取り組んでいくことが必要不可欠である。

地域の多様な主体との協働・連携を図りながら、次のような役割分担のもと、各事業に取り組むための体制づくりを進める。

■ 本計画推進のための地域住民・交通事業者・行政による共同・連携体制



(2) PDCA サイクルによる推進

「屋久島町地域公共交通計画」の推進にあたっては、地域の人口減少や自動運転をはじめとする技術革新等、公共交通を取り巻く環境の大きな変化を前提として、本計画に記載した事業等の評価・検証を綿密かつ継続的に行い、必要に応じて見直しを図る必要がある。

評価・検証については、「PDCAサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標達成の状況把握や事業の見直し・改善を行うこととする。

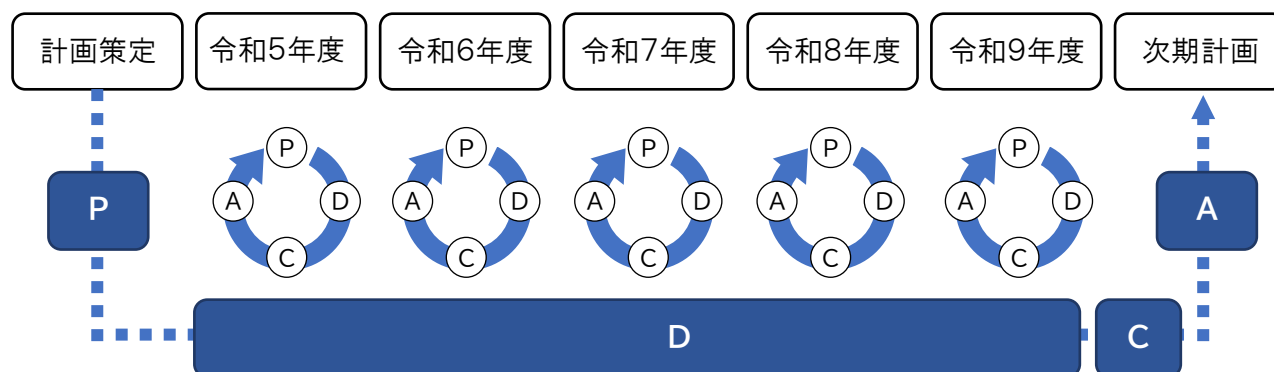
なお、PDCA サイクルの実施結果については「毎年実施する PDCA」と「計画の最終年度に実施する目標達成度に対する PDCA」を組み合わせる関係者全員で共有することとし、「屋久島町地域公共交通活性化協議会」にて調整を図りながら、よりよい公共交通ネットワークの構築を目指していく。

- **事業実施状況の評価(年に1回実施)**
当該年度に実施した事業の評価を検証する。
- **目標達成度の評価(計画期間最終年度に実施)**
計画に掲げる目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響されやすいため、利用状況やニーズ等を把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■PDCA サイクルの概要

項目		事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P	Plan/計画	各路線などの運行計画の策定 各種事業の検討	屋久島町地域公共交通計画の策定
D	Do/実行	地域公共交通の運行 各種事業の実施	計画に掲げる各種事業の実施
C	Check/評価	運行・利用状況の評価 事業実施効果の評価	各種事業の実行による効果(目標値の達成状況)の評価
A	Action/改善	運行・サービスの見直し 各種事業の見直し	屋久島町地域公共交通計画の見直しの検討

■PDCA サイクルの概念



(3) 評価方法及びスケジュール

計画最終年度においては、事業者から提供される利用実績データや町民アンケート調査等による町民の公共交通に関する満足度・移動行動等を踏まえ、計画全体及び公共交通体系の評価を実施し、施策の見直しや新たな施策を追加する等、次期計画に反映するものとする。

なお、事業による効果を評価するために、計画期間の中間年度に当たる令和7年度に計画全体及び公共交通体系の評価を行うものとする。

また、公共交通機関の利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度行うものとする。

■ 評価スケジュール

	R5	R6	R7	R8	R9
①公共交通利用者数の把握	●	●	●	●	●
②町民アンケート調査			●		●
③公共交通利用者アンケート調査			●		●
④実施事業の評価	●	●	●	●	●
⑤本計画の評価			○		●
⑥公共交通体系の評価			○		●
⑦公共交通体系の見直し	○	○	○	○	●
⑧屋久島町地域公共交通活性化協議会の開催	●	●	●	●	●

●実施 ○必要に応じて実施

屋久島町地域公共交通計画

発行年 令和5年3月

発 行 屋久島町地域公共交通活性化協議会

編 集 屋久島町役場 政策推進課

