

6.実施事業

		スケジュール				
目 標	事 業	R5	R6	R7	R8	R9
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	実施				
	【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	実施				
	永田～大川の滝線の見直し検討	協議			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	検討・協議		実証運行・見直し		運行
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	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	検討・協議				実施
	【事業6】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	検討・協議				実施
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	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					
	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	
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	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					
	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			
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導入のための研究	実施				
	電気自動車の普及	実施				

【問い合わせ先】

屋久島町地域公共交通活性化協議会
(事務局：屋久島町役場 政策推進課)
TEL：0997-43-5900



屋久島町 地域公共交通計画

概要版

1.計画策定の背景と目的

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おり、本町においても町民生活の確保・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」を策定した。

2.地域公共交通の課題

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

運転免許をもっていない10代や高齢者の買い物や通院、通学等の日常生活における移動手段を確保していくことが必要である。また、車両のバリアフリー化や待合環境の整備等、誰もが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

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ことから、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

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ため、観光産業との連携や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

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、町内の校区ごとの課題やニーズに応じた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、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。

3.基本理念および基本方針

【基本理念】

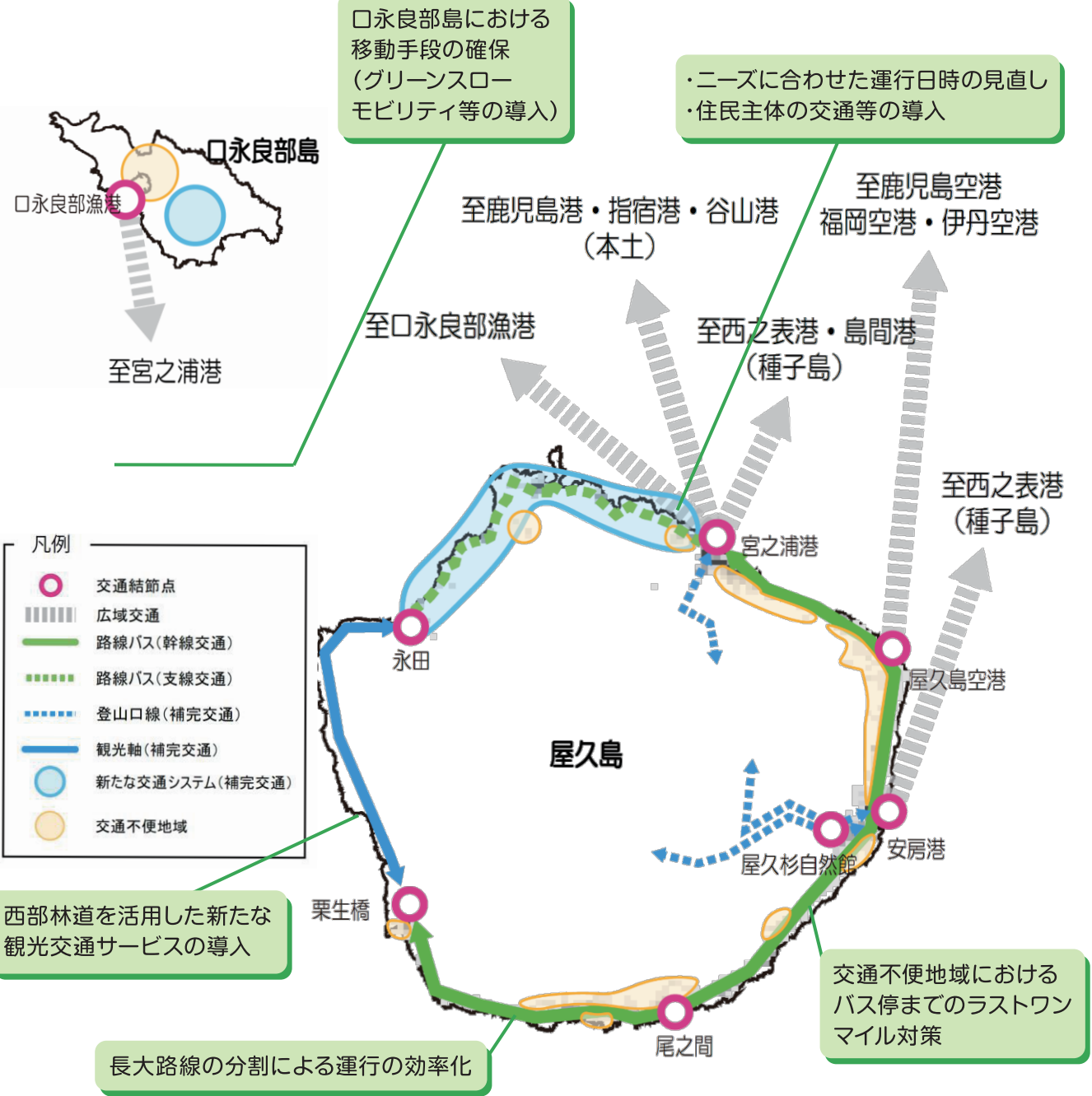
自然と共に生きる島を
支える持続可能な
地域公共交通の実現

基本方針1 生活と観光の両輪による利用ニーズに適した交通体系を目指す

基本方針2 地域毎の実情に即した利便性の高い交通体系を目指す

基本方針3 脱炭素型地域の実現に向けた環境に優しい交通体系を目指す

4. 将来ネットワークイメージと機能分担



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。

5. 計画の目標と評価指標

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。

- 基本方針1**

生活と観光の両輪による
利用ニーズに適した
交通体系を目指す
- 基本方針2**

地域毎の実情に即した
利便性の高い交通体系を目指す
- 基本方針3**

脱炭素型地域の実現に向けた
環境に優しい交通体系を目指す

- 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
- 誰もが利用しやすい交通環境の整備
- 他分野、他産業との連携による
町全体の活性化
- 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
- 環境負荷の少ない交通環境の創出

【評価指標】

評価指標	定義	現状値(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

