

喜界町地域公共交通計画 概要（案）

1 計画策定の背景と目的

少子高齢化や人口減少に加え物価高騰や人手不足等の社会問題より、自治体の財政負担増加や、フェリーの減便、喜界島唯一の路線バスが事業者撤退になる等、本町における地域公共交通を取り巻く環境は厳しい状況である。本町では、住民生活の確保・維持のために、町民の日常生活を営む上での島内移動や買い物等に考慮した利便性が高い持続可能な公共交通網の構築は喫緊の課題となっている。

上記の背景を踏まえ、喜界町における地域公共交通の諸課題に対して、公共交通のあり方を検討し、住民にとって利用しやすく、将来にわたり持続可能な公共交通体系を目指した「喜界町地域公共交通計画」を策定する。



2 計画の区域と期間

本計画の区域は「喜界町全域」、期間は「令和8年度から令和12年度までの5年間」とする。

3 喜界町の現状・調査結果等のポイント

本町の公共交通等の現状と各調査等により得られた主なポイントを整理した。

地域特性に関するポイント

- ポイント① 人口減少、高齢化が進行している。
- ポイント② 人口は県道の沿線に集積しており、特に喜界島北西部に集積している。
- ポイント③ 主な施設は喜界島北西部に集積している。

バス事業者の撤退に関するポイント

- ポイント④ 路線バスが廃止となっている。
- ポイント⑤ 80歳以上の住民の2割程度が月1回以上バスを利用している。
- ポイント⑥ 交通弱者の7割程度が、喜界バスを外出のために利用している。

運行の効率性に関するポイント

- ポイント⑦ 交通に対する財政負担が増加している。
- ポイント⑧ スクールバスの利用者が定員と比較し少なくなっている。

担い手不足（ドライバー）に関するポイント

- ポイント⑨ 島内のドライバーが分散し、高齢化が進行している。
- ポイント⑩ タクシーのドライバーが不足している。
- ポイント⑪ ドライバー不足により交通サービスの低下が発生している。

住民の特性やニーズに関するポイント

- ポイント⑫ 8割超の住民が喜界バスを利用していない。
- ポイント⑬ 買い物や通院の移動手段については自家用車が主となっている。
- ポイント⑭ 免許返納意向が低い。
- ポイント⑮ 通学において公共交通はほとんど利用されていない。
- ポイント⑯ 交通弱者がバスを利用しない理由として「目的地との時間帯が合わない」、「バス停まで歩けない」が挙げられている。
- ポイント⑰ バスの1便あたりの運行時間が長くなっている。

4 基本方針

本町は喜界町総合振興計画にて「子や孫の世代が住んでよかったと思える「元気な島」」を将来像として掲げており、その実現のためには、島内の地域公共交通の確保と維持、活性化が必要である。

本計画では、町の現状や調査結果等のポイントを踏まえ、島内の地域公共交通の確保と維持、活性化の実現のために、以下の3つの基本方針を設定する。

喜界町の現状・調査結果等の主なポイント

ポイントを踏まえ、島内の地域公共交通の確保と維持、活性化のため基本方針を設定

基本方針Ⅰ 町の資源を最大限に活用し未来に残す公共交通

島内に様々な移動に関する資源を有している特色を生かし、それぞれが担う役割の統合や棲み分けの明確化、運行内容の効率化を図り、限られた人員や輸送資源を効率的に活用して未来に残していける公共交通網を構築する。

基本方針Ⅱ 多様な交通に関わる関係者が連携し自分ごととする公共交通

町内交通に関して島内交通事業者のみでなく、島外交通事業者や教育関係者、福祉関係者等、多様な関係者が関わっている特色を生かし、それぞれが交通を自分事として捉えスムーズに協働できるための連携体制を構築する。

基本方針Ⅲ 住民の利用意識が高い公共交通

交通の利用方法に対する学習の機会を有することや、主な施設が集積していること、サンゴ礁、ジオパーク認定といった観光資源を有する特色を生かし、住民の公共交通への利用意識を向上する。

ポイントと基本方針の関係

	基本方針Ⅰ	基本方針Ⅱ	基本方針Ⅲ
地域特性に関するポイント	●		●
バス事業者の撤退に関するポイント	●	●	
運行の効率性に関するポイント	●	●	
担い手不足（ドライバー）に関するポイント	●	●	
住民の特性やニーズに関するポイント	●		●

5 事業

本町における公共交通に課題や上位計画を踏まえて定めたという3つの基本方針の達成に向けて、その達成状況を評価するための評価指標、達成に向けた事業を以下のように設定する。

基本方針Ⅰ 町の資源を最大限に活用し未来に残す公共交通

事業① 地域内交通の拡充

住民が日常生活で使用できる移動手段確保のため、定時制かつ大量輸送できる公的な交通サービスを確保・維持する。

- 現在の暫定的な路線バスの運行を、スクールバスを活用し実施する。 …（取組①）
- 路線バスの持続可能性が高まるよう、運行内容の見直しを実施する。 …（取組②）

事業② タクシー不足への対応

住民ドライバーを活用できる新しい制度を利用し、交通事業者と住民ドライバーとの協働にて町内の利便性の高い高付加価値な交通サービスを維持する。

事業③ フェリーへ接続する公共交通の維持

夜間や早朝に寄港するフェリーへ接続する公共交通を体制の改善と 官民連携にて維持する。

基本方針Ⅱ 多様な交通に関わる関係者が連携し自分ごととする公共交通

事業④ 担い手確保支援

島内の公共交通の担い手が減少していることに対し、現在や将来の公共交通の担い手確保のために、担い手確保支援を実施する。

- 定期的な大臣認定講習の開催と、その受講者情報の蓄積、提供を行うドライバーバンク機能の設置。 …（取組①）
- 安全・安心な運行サービスができる人材を増やすための二種免許取得支援制度の創設。 …（取組②）
- 喜界町よろこ Biz 協同組合等と連携し、運転手募集活動や仕事内容に関する情報発信。 …（取組③）

事業⑤ スムーズな連携に向けた体制の構築

交通事業者や関係者が実践的な連携をスムーズに図れるように、関係者全員が関与し、交通をフックとした新たな体制（組織体）を構築する。

図表 想定される組織体の概要

関係者	自治体、交通事業者、交通関係者
役割	① 交通事業者間や、交通事業者と自治体間、関係者との 実践的な連携を図るための調整 ② 喜界町内の 将来の交通の担い手 （運送の主体） ③ 喜界町の、 交通以外の課題解決に向けたプレイヤー ④ 喜界町の 将来に向けた人材育成

事業⑥ ICT等の活用

ICT等を活用し、自治体や交通事業者といった関係者間の連携の改善や、公共交通の利用向上を行う。

- カレンダーやMAPといった簡易な機能を関係者間で共有することにより、運行管理情報等を共有し、スムーズな連携を可能にする。 …（取組①）
- フェリーの待合所への予約用タブレットの設置や、衛星通信の活用によるフェリー乗船中の公共交通の予約が可能な時間帯の拡充等、公共交通を利用しやすい環境を構築する。 …（取組②）

基本方針Ⅲ 住民の利用意識が高い公共交通

事業⑧ モビリティ・マネジメントの実施

公共交通の利用向上のため、モビリティ・マネジメントの実施を通じて、利用するきっかけづくりするとともに、公共交通を維持していくことの必要性や重要性について周知を図る。

- 割引券や回数券のプレゼント等、免許返納者への特典を設け、高齢者の交通を使用する機運の醸成と、島内の安全な交通環境を確保するために、免許返納者に対する公共交通利用を促進する。 …（取組①）
- 児童や生徒に向けて、公共交通をテーマとした特別活動を実施することにより、若年層の公共交通利用促進を図るとともに、「交通」が職業選択の候補の1つとして意識されることが期待される。 …（取組②）
- 地域でのイベントの際に、公共交通を利用した会場へのアクセス方法を示すことで、普段公共交通を利用していない住民の利用促進を図る。 …（取組③）
- 企画乗車券を作成することで、住民のみでなく、来訪者が公共交通を使用する機会の増加を図る。 …（取組④）

基本方針の達成状況を評価するための指標

評価指標	指標	目標値
評価指標 1	路線バスの延べ利用者数	27,860人/年
評価指標 2	喜界町内の交通手段の数	2種類
評価指標 3	路線バスの収支率	17.00%
評価指標 4	喜界町における町内の公共交通への財政負担額	9,000万円/年
評価指標 5	公共交通サービスの利用者満足度	50%
評価指標 6	交通関係者が協働する体制の構築数	1団体
評価指標 7	新しい制度や仕組みの導入協議回数	15回/5年
評価指標 8	モビリティ・マネジメントの実施回数	10回/5年
評価指標 9	企画乗車券の企画件数	3件/5年
評価指標 10	住民の公共交通サービスへの理解度	80%
評価指標 11	公共交通サービスを利用した住民の割合	25%