令和７年度第４回喜界町地域公共交通活性化協議会

日時：令和８年１月 29 日（木）10 時～
場所：喜界町役場　１階多目的室

会　次　第

１．開会

２．会長あいさつ

３．協議事項
（１）公共交通計画（案）について
（２）自家用有償旅客運送（公共ライドシェアバス）の経緯及び状況について
（３）地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定等に係る事業）について
（４）鹿児島運輸局からの情報提供について
（５）その他

４．閉会

＜配付資料＞
・会次第
・出席者名簿

・第１号議案関係
資料１　喜界町公共交通計画（案）について
・第２号議案関係
資料２　自家用有償旅客運送（公共ライドシェアバス）の経緯及び状況について
・第３号議案関係
資料３　地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定等に係る事業）について
・第４号議案関係
資料４　鹿児島運輸局からの情報提供について

令和7年度第4回喜界町地域公共交通活性化協議会　出席者名簿

	委員所属・役職	氏名	備考
1	喜界町長	隈崎　悦男	
2	喜界町総務課政策調整管理官	永井　昌徳	
3	喜界町企画観光課長	中村　幸雄	
4	喜界町保健福祉課長	平馬　尚樹	
5	喜界町教育委員会総務課長	廣　清太	
6	喜界町議会総務文教常任委員長	土岐　和貴	
7	株式会社喜界総合企画　管理課長	萩原　勤	
8	株式会社喜界総合企画　運転手代表	久保　秀樹	欠席
9	有限会社日の出タクシー　代表取締役	實田　照野	代理:運行管理者　實田　江利子
10	奄美海運株式会社　代表取締役	上村　聡	欠席
11	一般社団法人奄美自動車連合会　専務理事	山﨑　望	
12	喜界町区長会連絡協議会　会長	三山　八十三	
13	喜界町長寿会連合会　会長	積山　泰夫	
14	九州運輸局鹿児島運輸支局　首席運輸企画専門官	榊　登志幸	
15	九州運輸局鹿児島運輸支局　首席運輸企画専門官	谷口　誠一	
16	鹿児島県大島支庁喜界事務所　所長	寺地　良知	
17	喜界町まちづくり課長	英　憲仁	
18	鹿児島県奄美警察署喜界幹部派出所　所長	徳永　信之	代理:係長　石原　大嗣
19	鹿児島県総合政策部交通政策課長	鈴木　圭祐	WEB参加
20	鹿児島県総合政策部交通政策課　主幹	竹下　真佳	WEB参加
21	認可地縁団体コミュニティ喜界協議会　代表	園田　直樹	
22	医療法人徳洲会喜界徳洲会病院　総務課事務長	都　一成	
23	喜界島観光物産協会　会長	宮本　一徹	
24	喜界町地域公共交通活性化協議会　代表社員	西尾　勝幸	
25	社会福祉法人喜界町社会福祉協議会　会長	界田　満仁	
26	合同会社孝心　代表社員	徳　成寿	

関係者	氏名	備考
株式会社　九州経済研究所	黒木　伸一	
株式会社　九州経済研究所	松尾　大悟	
株式会社　九州経済研究所	新入　智哉	

事務局	氏名	備考
喜界町役場企画観光課　企画調整チーム　補佐	八木　敏文	

資料1

喜界町地域公共交通計画

令和８年●月

喜界町

目　　　　　　次

はじめに　計画の策定にあたって

1　計画策定の背景・目的 .... - 1 -

2　計画対象区域 .... - 1 -

3　計画期間 .... - 1 -

4　計画の位置づけ .... - 2 -

第１章　喜界町の概況

1　地勢・自然 .... - 3 -

2　気候 .... - 4 -

3　交通 .... - 4 -

4　人口特性 .... - 5 -

5　施設の立地状況 .... - 10 -

第２章　公共交通の現状

1　路線バス .... - 13 -

2　タクシー .... - 22 -

3　自家用有償旅客運送 .... - 23 -

4　空路 .... - 24 -

5　海路 .... - 25 -

6　スクールバス .... - 26 -

第３章　住民移動の実態及びニーズの把握

1　区長アンケート調査 .... - 27 -

2　住民アンケート調査 .... - 30 -

3　交通事業者等へのヒアリング調査 .... - 44 -

4　喜界バス乗降調査 .... - 46 -

第４章　現状・調査結果等の主なポイント

1　現状・調査結果等の主なポイント .... - 48 -

第５章　喜界町地域公共交通計画

1　基本方針 .... - 61 -

2　交通種別ごとの位置づけ .... - 62 -

3　事業 .... - 63 -

4　事業スケジュール .... - 76 -

5　評価指標 .... - 77 -

はじめに　計画の策定にあたって

1　計画策定の背景・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廃止になる等、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　計画対象区域

喜界町全域

3　計画期間

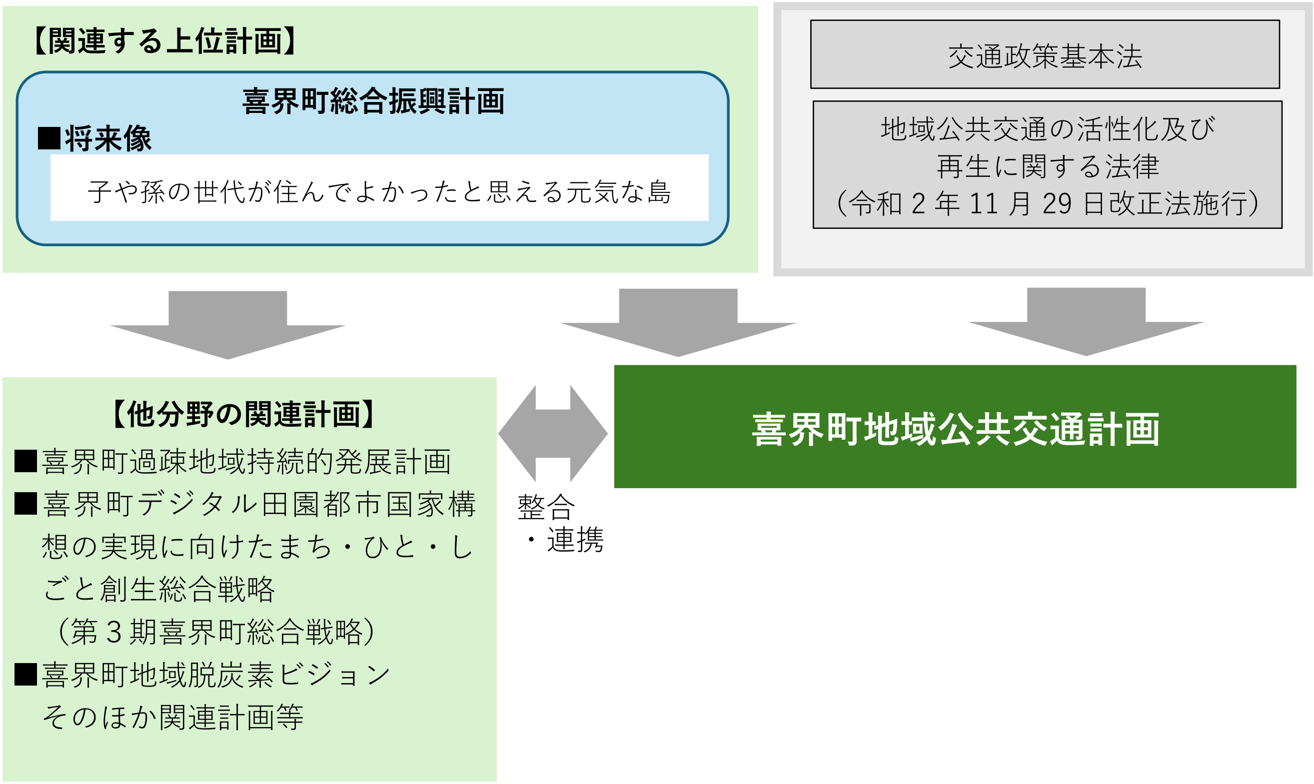
令和８年度から令和１２年度まで（５年間）

はじめに　計画の策定にあたって

4　計画の位置づけ

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、町の基本的な施策の方向性を示す「喜界町総合振興計画」を上位計画とし、他分野の各種関連計画を踏まえて策定する。

図表　喜界町地域公共交通計画の位置づけ



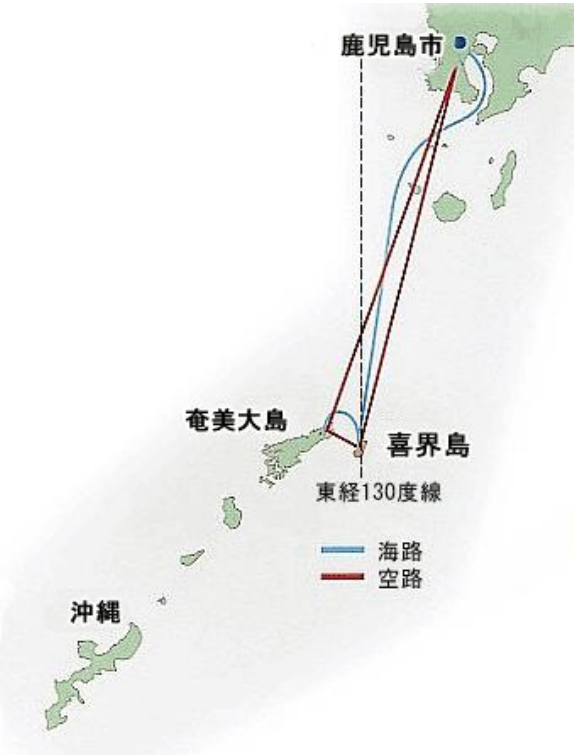
第１章　喜界町の概況

1　地勢・自然

本町を擁する喜界島は奄美群島の東北端、北緯 28 度 20 分、東経 130 度 00 分の地点にあり、鹿児島から南に 380km、奄美市から 69km の洋上にある。総面積 56.82 ㎢(平成 28 年国土地理院発表)で約 40％にあたる 22.5 ㎢が耕地、約 19％の 10.76 ㎢が林野面積である。

本島は南南西から北東に長く 14km、東西の最長 7.75km、周囲 48.6km であり、島の大半は隆起サンゴ礁である。島の東南から南北に百之台丘陵が連なり、百之台の南端にある七島鼻展望台付近の標高は 211.96ｍで島内の最高地点となっている。島全体の地形は平坦で、本州のような大型の河川は存在しない。

集落は海岸線に沿って展開し各集落の背部は農耕地となり、東南から南北に走る百之台丘陵に連なっている。



出典：喜界町ホームページ

第１章　喜界町の概況

2　気候

喜界町の気候は他の奄美群島の島と同様、亜熱帯性気候に属し平均気温は 21.9℃、年間降水量の平均は 1,920.7mm で、日本の平均年降水量の 1,718mm を上回っており、年間を通じ温暖で降水量が多い。

本町は亜熱帯海洋性気候の豊かな自然に恵まれ、整備された耕地を生かして古くからサトウキビ生産を主軸とした第１次産業を中心に発展してきた。また白ゴマの生産量は国内一のシェアを誇る。畜産も盛んで島の畜産物産出額の 98％以上を肉用牛が占めている。最近では園芸作目も生産量を伸ばしながら産地の確立をめざしており、畜産と合わせた農業が産業振興の柱となっている。

3　交通

喜界町における島内の公共交通は、島内全域を巡回する２系統の定期路線バス、タクシー、自家用有償旅客運送がある。

路線バスの２系統は、「南中央線」と「北中央線」であり、いずれも喜界空港、湾港等の主要な交通拠点や中心部、公共施設等と各集落を結んでいる。

一方、喜界町と島外を結ぶ交通手段は、空路と海路の２種類があり、それぞれ定期便が就航している。

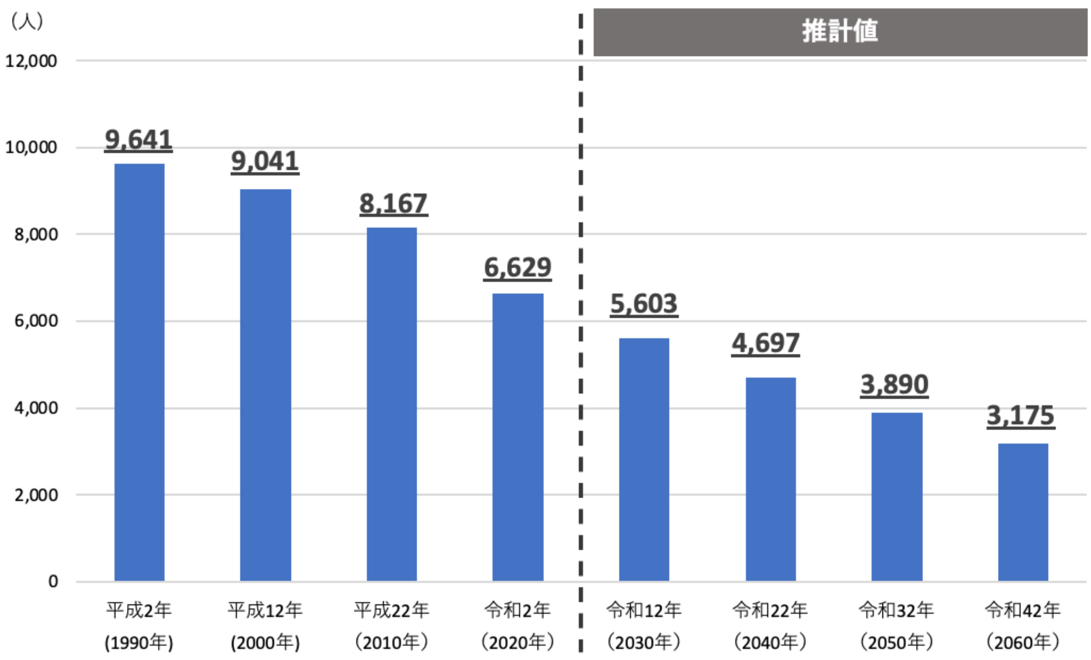
空路は喜界島～鹿児島が 1 日 2 往復で約 1 時間 10 分、喜界島～奄美大島が 1 日２往復で約 15 分、海路は貨客定期フェリーが週４便運航しており、喜界島～鹿児島間を所要時間約 12 時間、喜界島～奄美大島間を約 2 時間、1 日 1 往復している。島の主要な交通拠点は、空路が喜界空港、海路が湾港もしくは早町港となっている。

4　人口特性

（1）人口

　喜界町の人口は、年々減少傾向にあり、令和２年には、６,629 人となっている。さらに国立社会保障･人口問題研究所の推計値によると、今後本町の人口は減少していき、令和 42 年には現在の人口の半数以下の 3,175 人になると予測されている。

図表　人口の推移

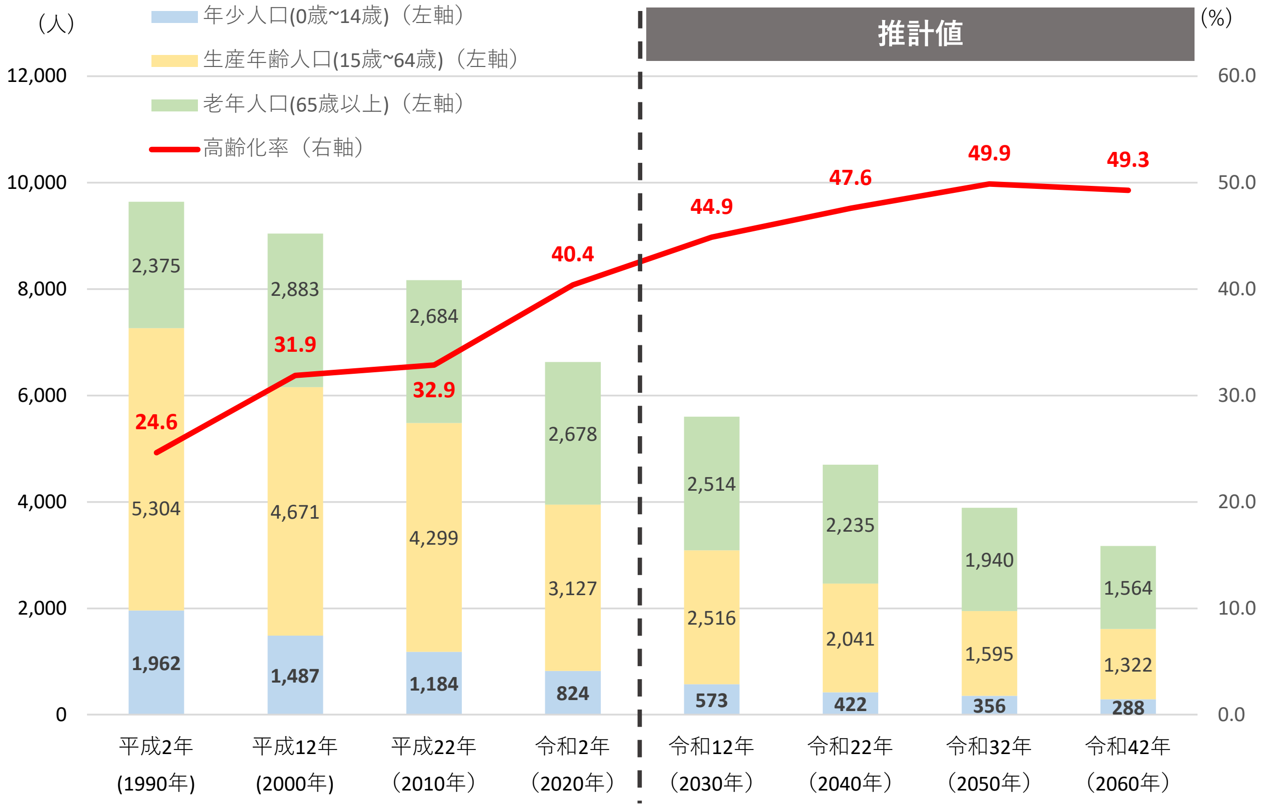


出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所より作成

（２）人口構成と高齢化率

喜界町の年代３ 区分別人口構成の推移をみると、65 歳以上の人口の占める割合（高齢化率）は年々増加しており、令和２年には人口の 40%を超えている。国立社会保障・人口問題研究所の推計値によると、令和 32 年には 49.９%と人口の約半分が 65 歳以上になることが予測されている。

図表　喜界町の人口と高齢化率の推移

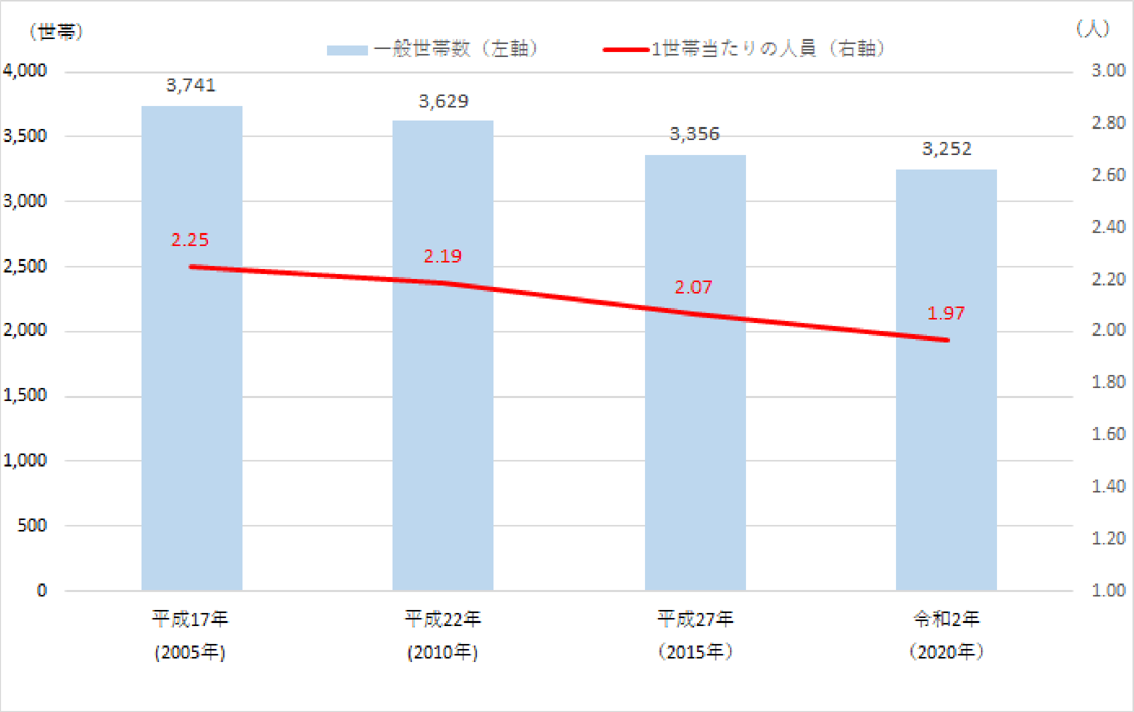


出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所より作成

（3）世帯数

一般世帯数は令和２年時点で 3,252 世帯となっており、平成 17 年から 489 世帯減少している。また、１世帯あたりの人員も減少傾向にあり、令和２年には 1.97 人となっている。

図表　世帯数及び１世帯あたり人員の推移

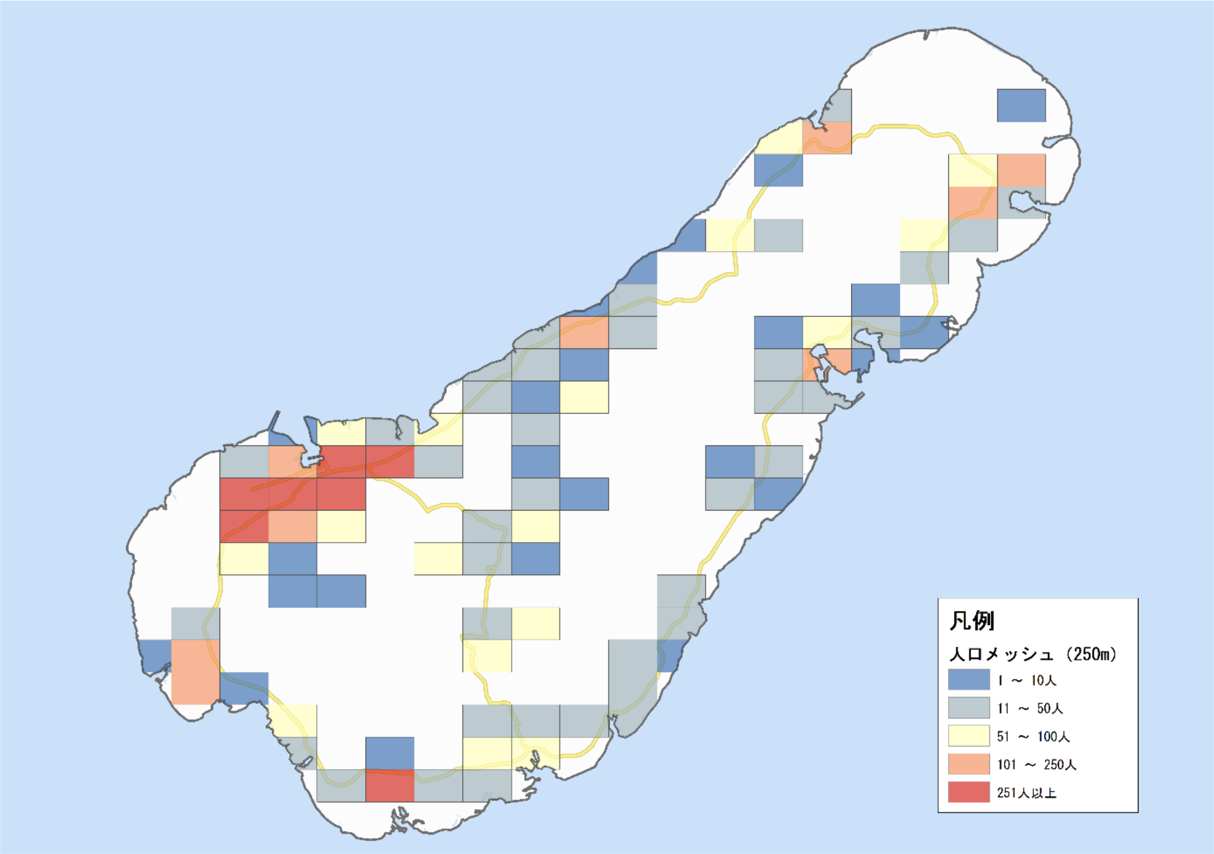


出典：国勢調査

（４）人口分布

喜界町の人口は、喜界町役場や喜界空港が位置する喜界島北西部の中里、湾、赤連に人口が集積している。その他では、県道 619 号の沿線を中心に人口集積しており、荒木、上嘉鉄、志戸桶、小野津、坂嶺は、人口の集積が見られる。

図表　人口メッシュ（250m）

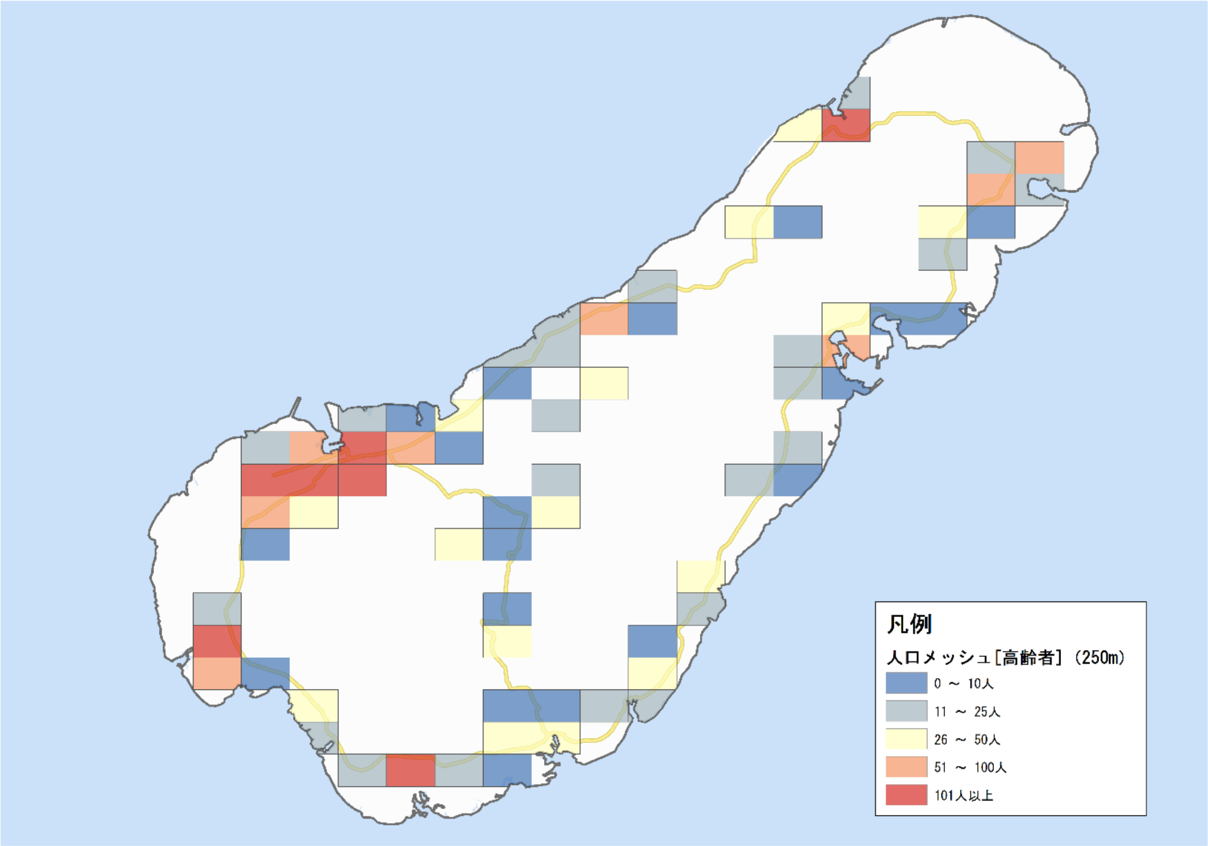


出典：国勢調査（2020 年）より作成

第１章　喜界町の概況

高齢者の人口メッシュも全体の人口メッシュと同様に、人口が集積しているエリアで多くなっている。中里、湾、赤連、荒木、上嘉鉄、小野津では、高齢者が 101 人以上となるメッシュも分布している。

図表　人口メッシュ（250m）[高齢者]



出典：国勢調査（2020 年）より作成

5　施設の立地状況

（１）商業施設

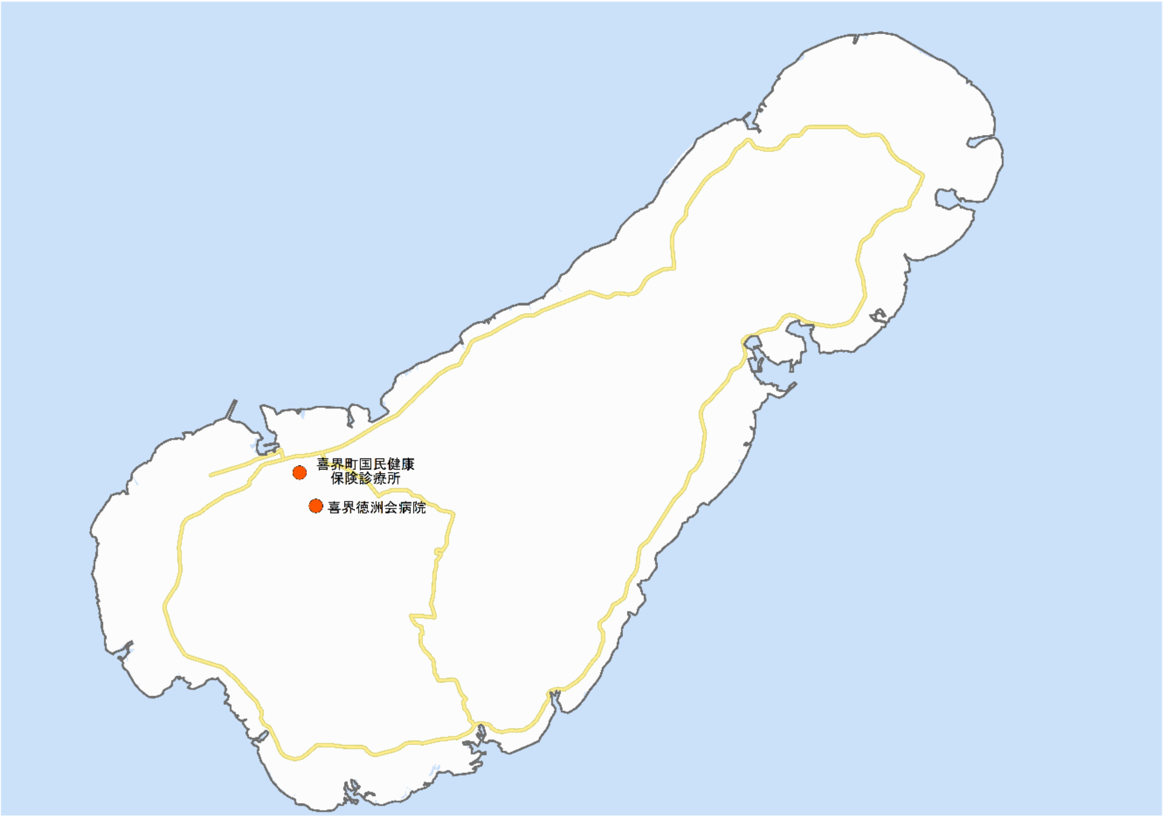
本町の商業施設は、県道沿いを中心に立地している。特に、島の北西部に集中しており、ほとんどの集落には、商店等の商業施設は立地していない状況となっている。

図表　商業施設の立地状況

（２）医療施設

本町の医療施設は、喜界徳州会病院、喜界町国民健康保険診療所ともに島の北西部に立地している。

図表　医療施設の立地状況



第１章　喜界町の概況

（３）教育施設

本町の教育施設は、幼稚園（町立）が２園、小学校が２校、中学校がⅠ校、高校がⅠ校となり、湾、赤連に小学校、中学校、高校がそれぞれ立地している他、早町に小学校、上嘉鉄と志戸桶に幼稚園が立地している。

図表　教育施設の立地状況

第２章　公共交通の現状

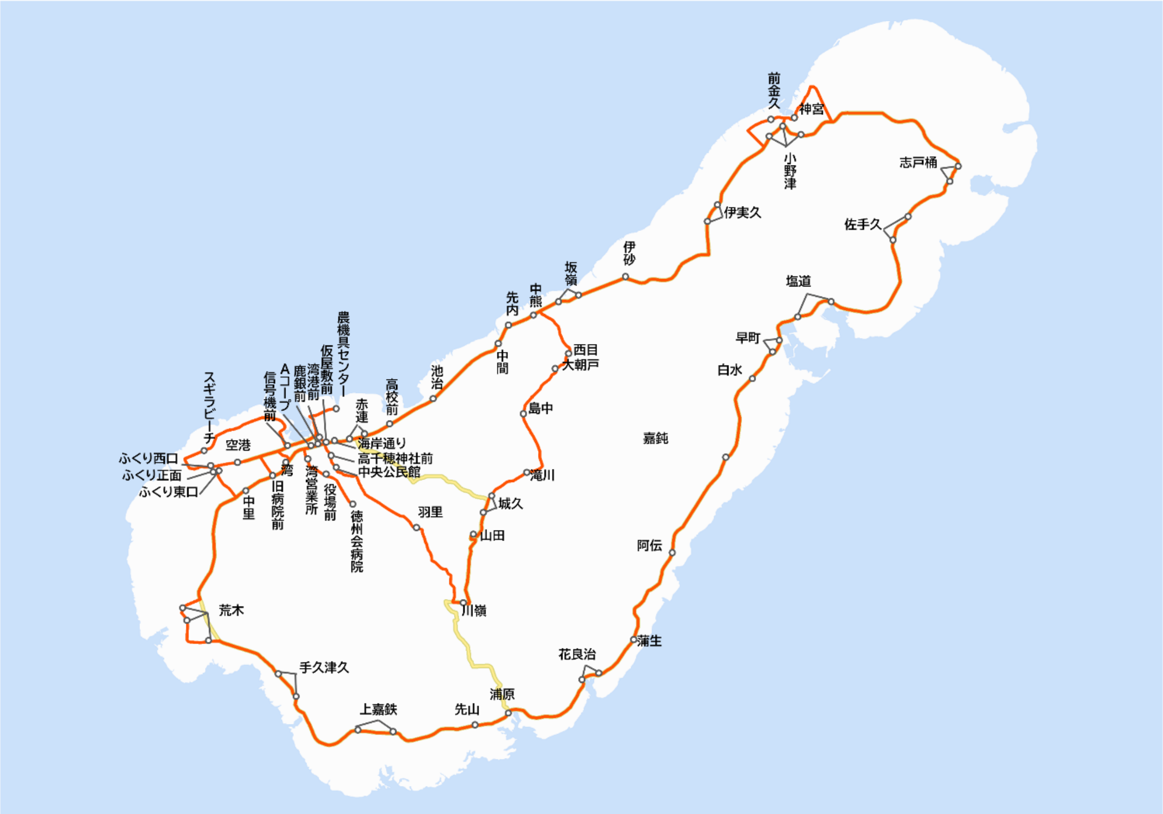
本町の公共交通は、島内を循環する路線バスの他、１社の事業者によるタクシーと、認可地縁団体による自家用有償旅客運送がある。路線バスは株式会社奄美航空が運行を行っていたが、令和７年 12 月より人員不足による廃線となったため、暫定的に町営での運行を行っている。その他、島外への交通として空路と海路があり、それぞれ鹿児島市や奄美大島と結んでいる。また、スクールバスが運行しており、小学校や中学校、幼稚園への登下校や学校行事での移動に利用されている。

1　路線バス

路線バスは「喜界バス」の名称にて島内を循環しており、湾営業所を起点とし荒木、上嘉鉄、志戸桶、伊実久の順で経由する「南中央線」と、同じく湾営業所を起点とし伊実久、志戸桶、上嘉鉄、荒木の順で経由する「北中央線」の２系統が運行されている。

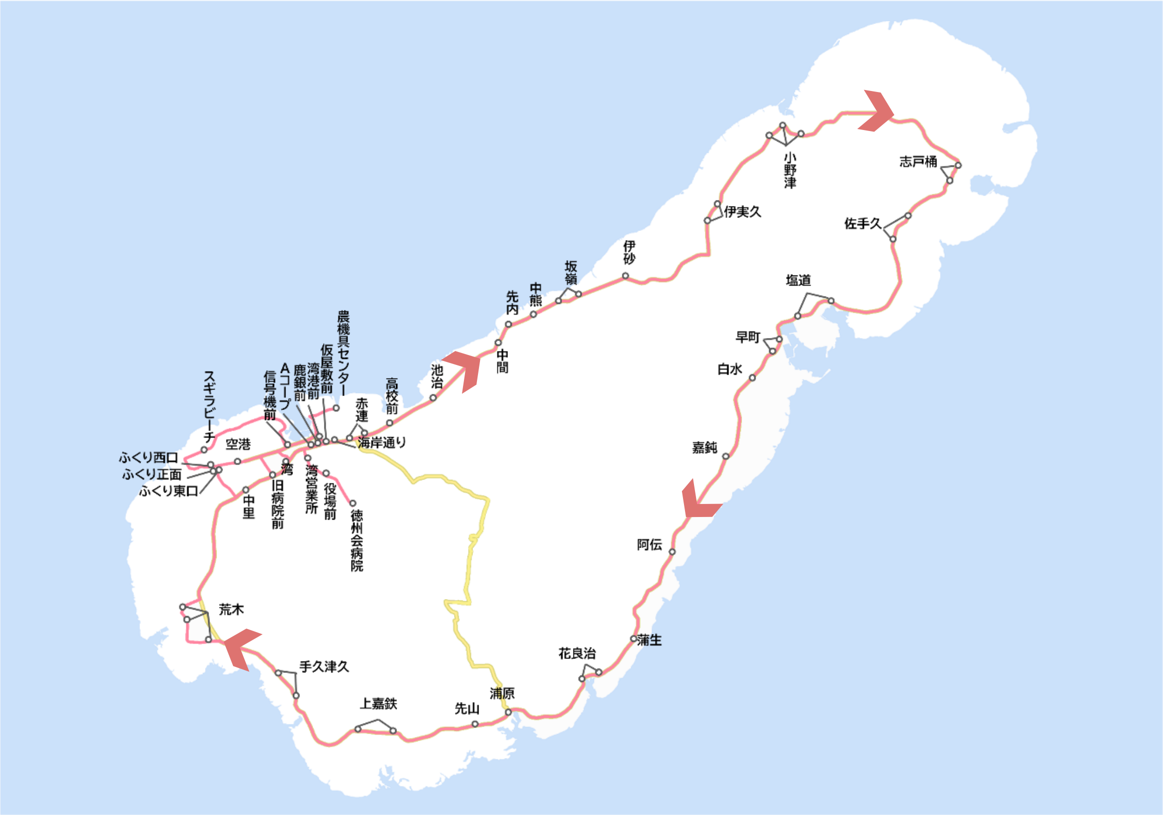
各系統はそれぞれ便によって経由する区間が異なり、本町の北部である中熊から赤連を経由する便と、本町の中心にある山間部である大朝戸、城久、川嶺、羽里を経由する便が運行されている。バス利用の乗降については、停留所以外でも乗降できる運行形態（フリー乗降）での運行を行っている。なお、路線バスの運行を行っていた株式会社奄美航空が人員不足により、路線バス事業を廃止したことを受け、令和７年 12 月より暫定的に本町が事業主体となって代替運行している。

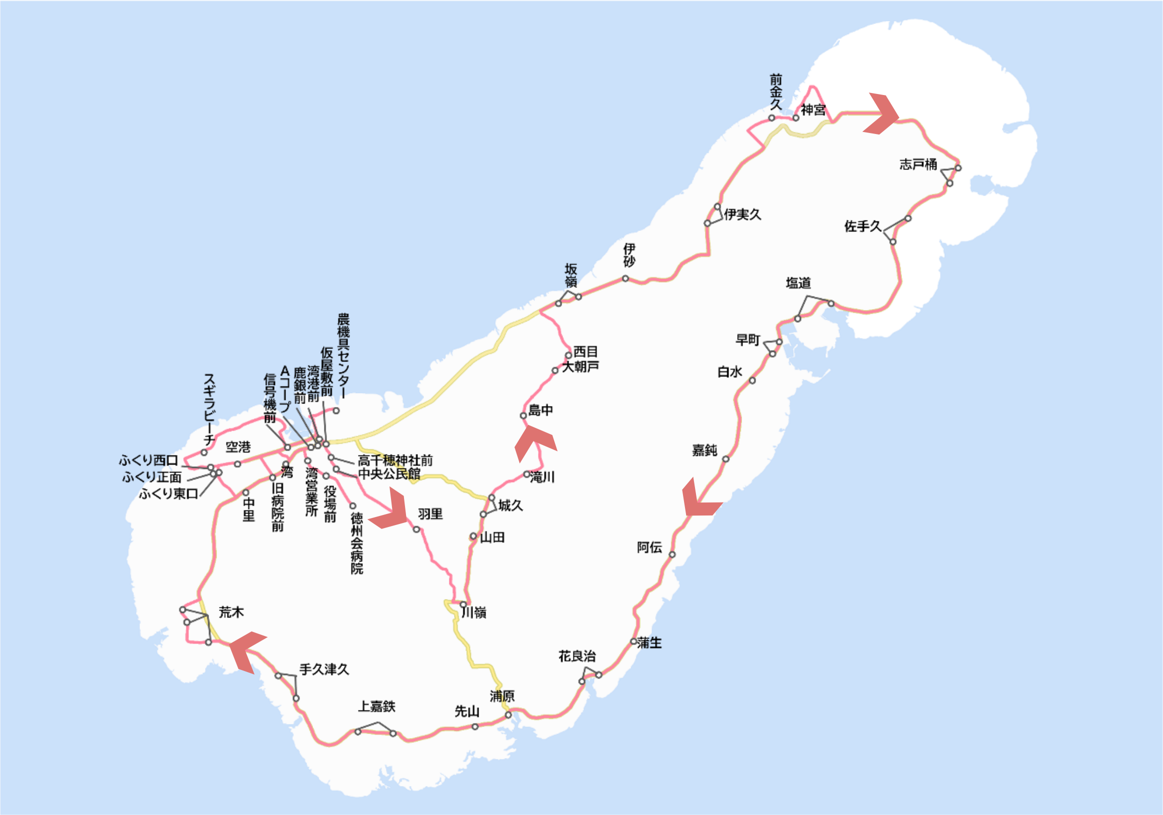
図表　喜界バスの運行ルート



第２章　公共交通の現状

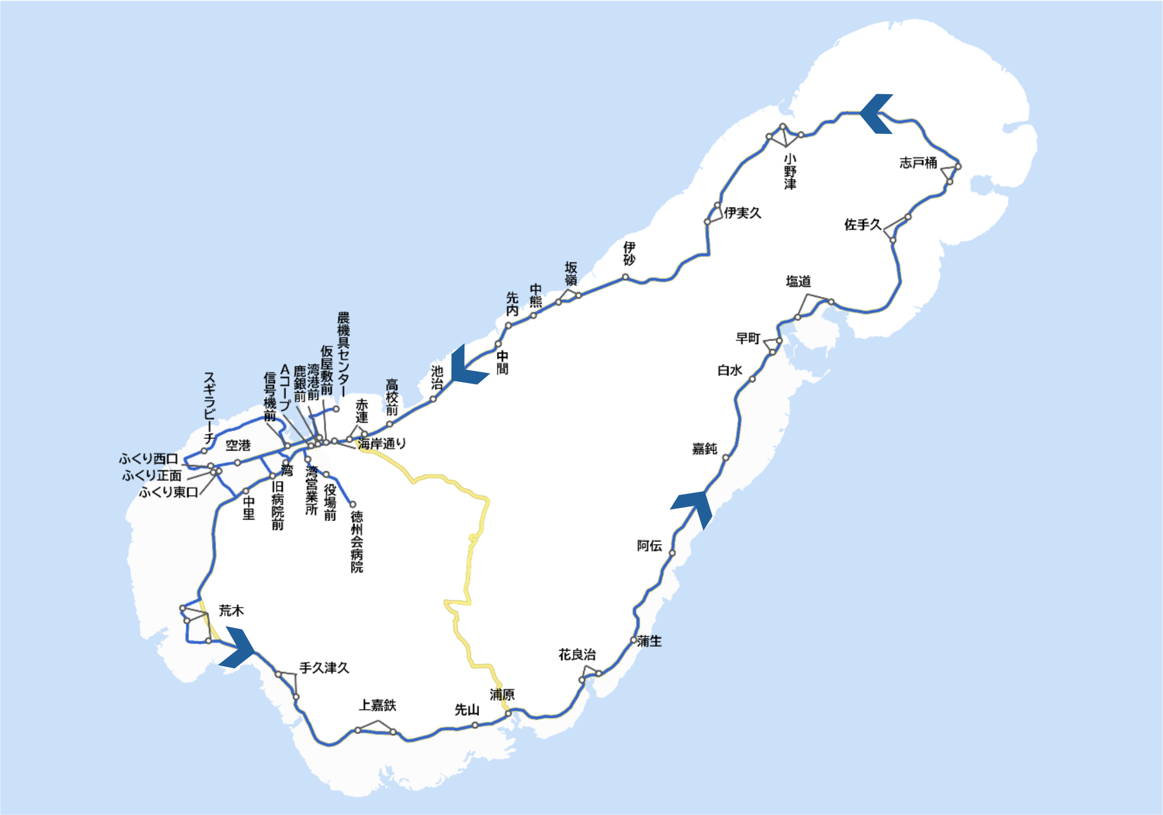
図表　喜界バス南中央線の運行ルート
<北部経由ルート（上段）・山間部経由ルート（下段）>





第２章　公共交通の現状

図表　喜界バス北中央線の運行ルート
<北部経由ルート（上段）・山間部経由ルート（下段）>



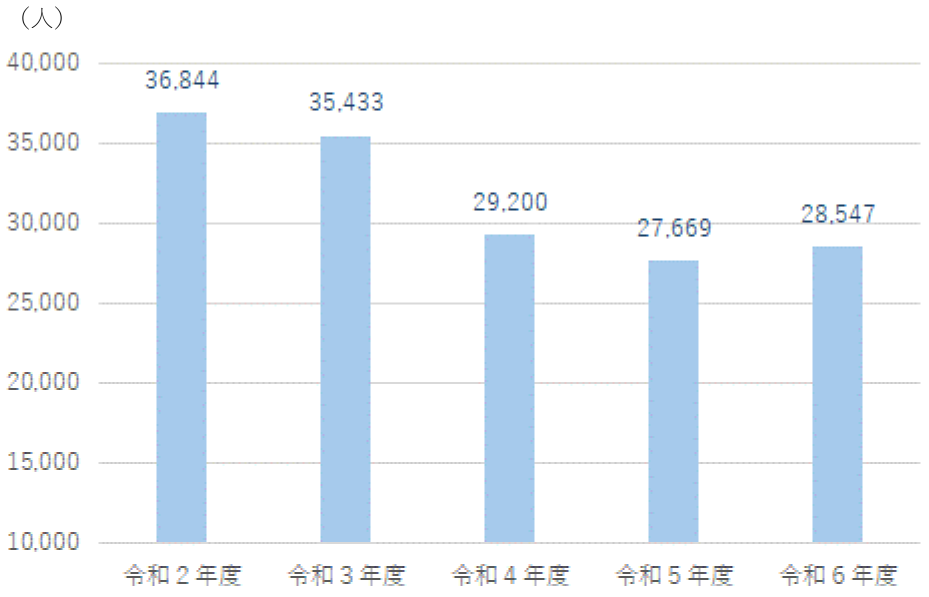
第２章　公共交通の現状

（1）利用状況

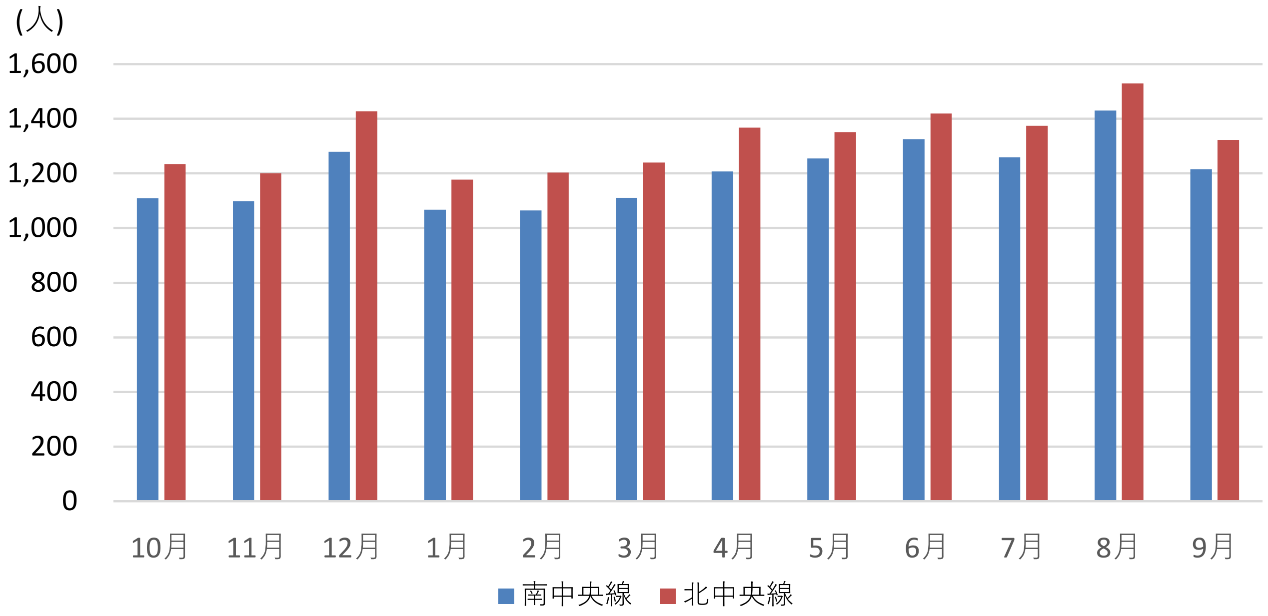
路線バスの利用者数は、令和 2 年度以降、減少傾向にあるが、令和 5 年度から令和 6 年度にかけては若干の増加となり、令和 6 年度の利用者数は、約 2.9 万人となっている。

系統別の利用者数に関しては、年間を通して、北中央線の利用者数の方が南中央線よりも多い。また、月別の利用動向として、8 月と 12 月の利用者数が多くなっている。

図表　路線バスの利用者数の推移



図表　路線バスの系統・月別利用者数の推移

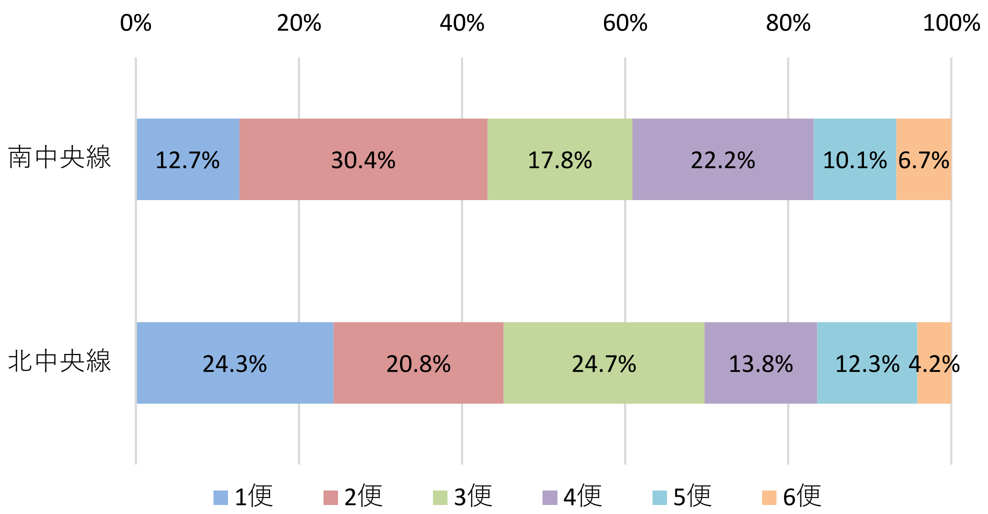


※令和 6 年度 10 月から令和 7 年度 9 月で集計

各系統の便毎の利用状況は、南中央線では、2 便（8:40 発）が約 30％で最も多く、次いで 4 便（12:00 発）（約 22％）、3 便（10:30 発）（約 18％）となり、午前中の便の利用が多く、約 7 割を占めている。

北中央線では、3 便（11:00 発）が約 25％で最も多く、次いで 1 便（7:20 発）（約 24％）、2 便（9:50 発）（約 21％）となり、北中央線でも午前中の便の利用が約 7 割を占めている。

図表　路線バスの便毎の利用割合

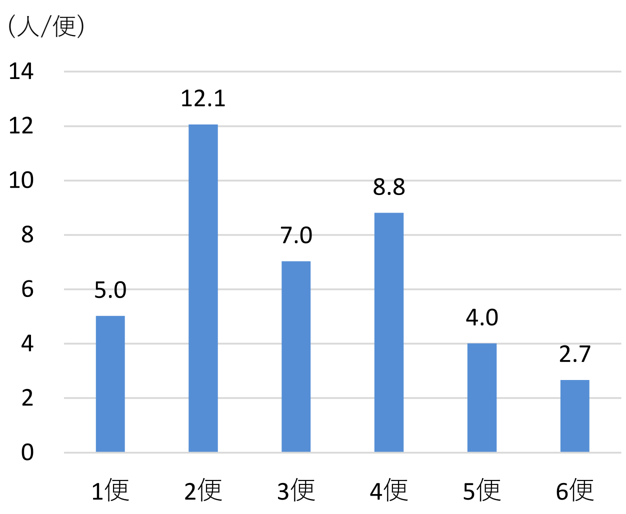


※令和 6 年度 10 月から令和 7 年度 9 月で集計

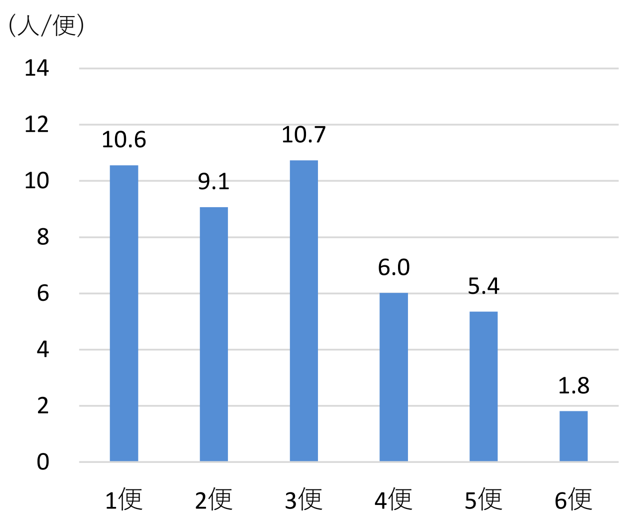
各系統の 1 便あたりの利用者数では、南中央線では、2 便が 12.1 人で最も多い一方で、6 便の 2.7 人が最も少ない。北中央線では、1 便（10.6 人）と 3 便（10.7 人）が 1 便あたり 10 人以上となり、6 便の 1.8 人が最も少なくなった。

図表　路線バスの便毎の利用者数

【南中央線】



【北中央線】



図表　路線バスの時刻表

喜界バス時刻表（令和６年12月１日～）

南中央線						
湾営業所	7:00	8:40	10:30	12:00	14:30	16:50
徳洲会病院		8:42	10:32	12:02	14:32	16:52
役場前		8:44	10:34	12:04	14:34	16:54
湾営業所		8:46	10:36	12:06	14:36	16:56
Aコープ		↓	10:37	12:07	14:37	16:57
鹿銀前		8:47	10:38	12:08	14:38	16:58
湾港前		8:48	10:39	12:09	14:39	16:59
農機具センター		8:50	10:41	12:11	14:41	17:01
信号機前		8:53	10:44	12:14	14:44	17:04
スギラビーチ		8:57		12:18		17:08
ふくり西口		8:59		12:20		17:10
空港	↓	9:00	↓	12:21	↓	17:11
湾	7:01	9:02	10:45	12:23	14:45	17:13
旧病院前	7:02	9:03	10:46	12:24	14:46	17:14
空港			10:48		14:48	
ふくり東口	↓	↓	10:49	↓	14:49	↓
中里	7:03	9:04	↓	12:25	↓	17:15
荒木	7:07	9:08	10:54	12:29	14:54	17:19
手久津久	7:10	9:11	10:57	12:32	14:57	17:22
上嘉鉄	7:13	9:14	11:00	12:35	15:00	17:25
先山	7:16	9:17	11:03	12:38	15:03	17:28
浦原	7:17	9:18	11:04	12:39	15:04	17:29
花良治	7:19	9:20	11:06	12:41	15:06	17:31
蒲生	7:20	9:21	11:07	12:42	15:07	17:32
阿伝	7:23	9:24	11:10	12:45	15:10	17:35
嘉鈍	7:26	9:27	11:13	12:48	15:13	17:38
白水	7:29	9:30	11:16	12:51	15:16	17:41
早町	7:30	9:31	11:17	12:52	15:17	17:42
塩道	7:31	9:32	11:18	12:53	15:18	17:43
佐手久	7:35	9:36	11:22	12:57	15:22	17:47
志戸桶	7:37	9:38	11:24	12:59	15:24	17:49
小野津	7:42	↓	11:29	↓	15:29	↓
神宮		9:45		13:06		17:56
前金久	↓	9:47	↓	13:08	↓	17:58
伊実久	7:45	9:51	11:32	13:11	15:32	18:01
伊砂	7:49	9:55	11:36	13:15	15:36	18:05
坂嶺	7:51	9:57	11:38	13:17	15:38	18:07
西目		10:00		13:20		18:10
大朝戸		10:01		13:21		18:11
島中		10:03		13:23		18:13
滝川		10:05		13:25		18:15
城久		10:07		13:27		18:17
山田		10:09		13:29		18:19
川嶺		10:11		13:31		18:21
羽里	↓	10:14	↓	13:34	↓	18:24
中熊	7:52		11:39		15:39	
先内	7:53		11:40		15:40	
中間	7:54		11:41		15:41	
池治	7:56		11:43		15:43	
高校前	7:58		11:45		15:45	
赤連	7:59		11:46		15:46	
海岸通り	8:00	↓	11:47	↓	15:47	↓
中央公民館		10:18		13:38		18:28
高千穂神社前	↓	10:19	↓	13:39	↓	18:29
仮屋跡前	8:01	10:20	11:48	13:40	15:48	18:30
湾港前	8:02	10:21	11:49	13:41	15:49	18:31
農機具センター	8:04	10:23	11:51	13:43	15:51	18:33
信号機前	8:07	10:26	11:54	13:46	15:54	18:36
空港		↓	11:56	↓	15:56	↓
スギラビーチ		10:30		13:50		18:40
ふくり西口	↓	10:32	↓	13:52	↓	18:42
ふくり東口	8:09		11:57		15:57	
中里	8:10	↓	11:58	↓	15:58	
空港	↓	10:33	↓	13:53	↓	↓
旧病院前	8:11	10:35	11:59	13:55	15:59	18:45
湾	8:12	10:36	12:00	13:56	16:00	18:46
Aコープ	↓	10:37	12:01	13:57	16:01	18:47
湾営業所	8:13	10:38	12:02	13:58	16:02	18:48
徳洲会病院	8:15	10:40	12:04	14:00	16:04	
役場前	8:17	10:42	12:06	14:02	16:06	
湾営業所	8:19	10:44	12:08	14:04	16:08	

※色付き縦ライン・・・中央経由・スギラビーチ行きです。

北中央線						
湾営業所	7:20	9:50	11:00	13:30	15:20	18:00
徳洲会病院		9:52	11:02	13:32	15:22	18:02
役場前		9:54	11:04	13:34	15:24	18:04
湾営業所		9:56	11:06	13:36	15:26	18:06
Aコープ		9:57	11:07	13:37	15:27	18:07
湾		9:59		13:39		18:09
旧病院前		10:00		13:40		18:10
中里		10:01	↓	13:41	↓	18:11
スギラビーチ			11:13		15:33	
ふくり西口		↓	11:15	↓	15:35	↓
ふくり東口		10:02	↓	13:42	↓	18:12
空港		10:03	11:16	13:43	15:36	
ふくり正面			11:17		15:37	
中里			11:18		15:38	
旧病院前		↓	11:19	↓	15:39	↓
信号機前		10:05	11:21	13:45	15:41	18:14
農機具センター	↓	10:08	11:24	13:48	15:44	18:17
鹿銀前	7:21	↓	↓	↓	↓	↓
湾港前	↓	10:10	11:26	13:50	15:46	18:19
仮屋跡前	7:22	10:11	11:27	13:51	15:47	18:20
高千穂神社前	7:23		11:28		15:48	
中央公民館	7:24	↓	11:29	↓	15:49	↓
海岸通り		10:12		13:52		18:21
赤連		10:13		13:53		18:22
高校前		10:14		13:54		18:23
池治		10:16		13:56		18:25
中間		10:18		13:58		18:27
先内		10:19		13:59		18:28
中熊	↓	10:20	↓	14:00	↓	18:29
羽里	7:28		11:33		15:53	
川嶺	7:31		11:36		15:56	
山田	7:33		11:38		15:58	
城久	7:35		11:40		16:00	
滝川	7:37		11:42		16:02	
島中	7:39		11:44		16:04	
大朝戸	7:41		11:46		16:06	
西目	7:42	↓	11:47	↓	16:07	↓
坂嶺	7:45	10:21	11:50	14:01	16:10	18:30
伊砂	7:47	10:23	11:52	14:03	16:12	18:32
伊実久	7:51	10:27	11:56	14:07	16:16	18:36
小野津	↓	10:30	↓	14:10	↓	18:39
前金久	7:55		12:00		16:20	
神宮	7:57	↓	12:02	↓	16:22	↓
志戸桶	8:04	10:35	12:09	14:15	16:29	18:44
佐手久	8:06	10:37	12:11	14:17	16:31	18:46
塩道	8:10	10:41	12:15	14:21	16:35	18:50
早町	8:11	10:42	12:16	14:22	16:36	18:51
白水	8:12	10:43	12:17	14:23	16:37	18:52
嘉鈍	8:15	10:46	12:20	14:26	16:40	18:55
阿伝	8:18	10:49	12:23	14:29	16:43	18:58
蒲生	8:21	10:52	12:26	14:32	16:46	19:01
花良治	8:22	10:53	12:27	14:33	16:47	19:02
浦原	8:24	10:55	12:29	14:35	16:49	19:04
先山	8:25	10:56	12:30	14:36	16:50	19:05
上嘉鉄	8:28	10:59	12:33	14:39	16:53	19:08
手久津久	8:31	11:02	12:36	14:42	16:56	19:11
荒木	8:34	11:05	12:39	14:45	16:59	19:14
中里	8:38		12:43		17:03	19:18
旧病院前	8:39		12:44		17:04	19:19
湾	8:40		12:45		17:05	19:20
空港	8:42	↓	12:47	↓	17:07	
ふくり東口	↓	11:10	↓	14:50	↓	
ふくり西口	8:43	↓	12:48	↓	17:08	
空港	↓	11:11	↓	14:51	↓	
スギラビーチ	8:45	↓	12:50	↓	17:10	
旧病院前		11:13		14:53		
湾	↓	11:14	↓	14:54	↓	
信号機前	8:49	11:15	12:54	14:55	17:14	
農機具センター	8:52	11:18	12:57	14:58	17:17	
湾港前	8:54	11:20	12:59	15:00	17:19	
鹿銀前	8:55	11:21	13:00	15:01	17:20	↓
Aコープ	8:56	11:22	13:01	15:02	17:21	19:21
湾営業所	8:57	11:23	13:02	15:03	17:22	19:22
徳洲会病院	8:59	11:25	13:04	15:05	17:24	
役場前	9:01	11:27	13:06	15:07	17:26	
湾営業所	9:03	11:29	13:08	15:09	17:28	

（2）運営状況

路線バスの運送収入については、直近 5 年間では運賃収入が減少傾向にあり、令和 2 年度は約 173 万円であったが、令和 6 年度には約 87 万円まで減少している。

また、70 歳以上の町民を対象とした敬老パス乗車券による利用に対して、令和 5 年度までは 480 万円、令和 6 年度は 660 万円の収入（敬老パス事業委託費）がある。

図　運賃収入の推移

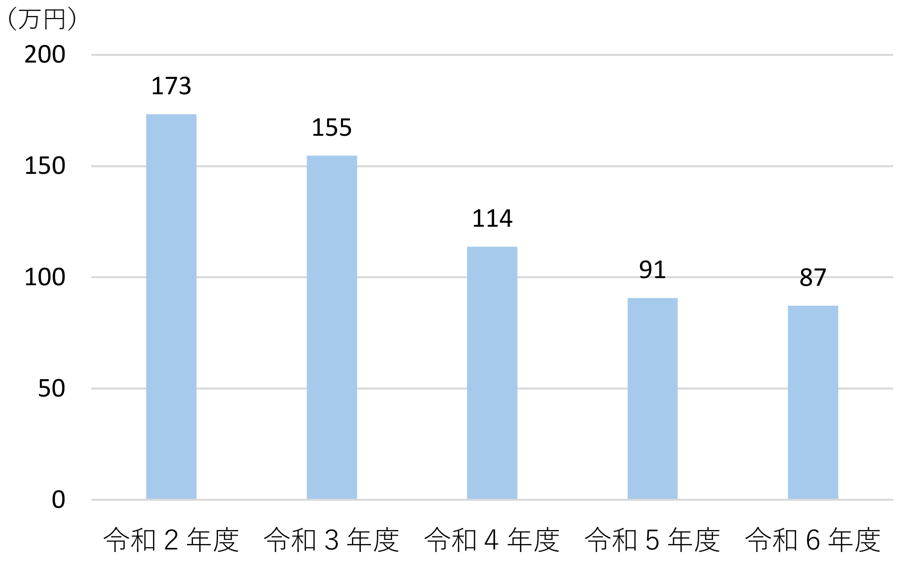
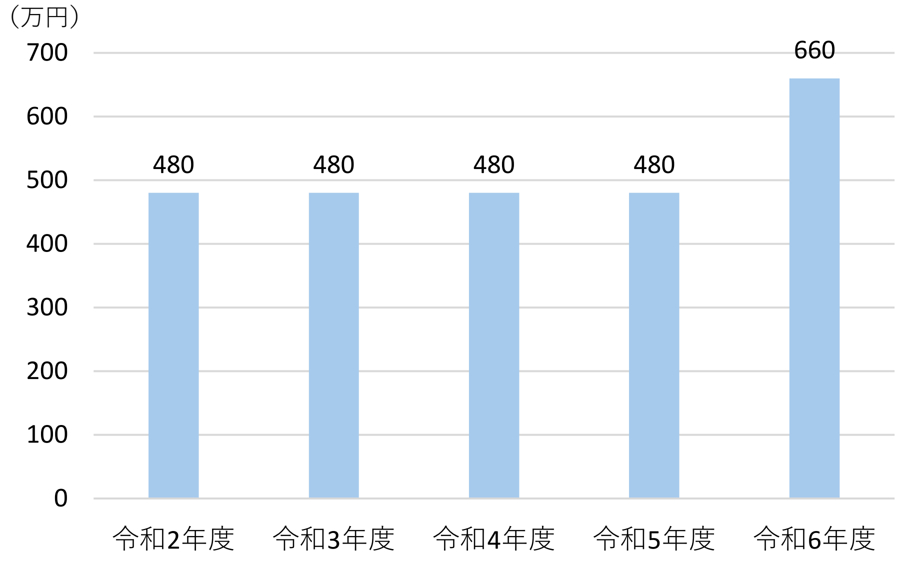


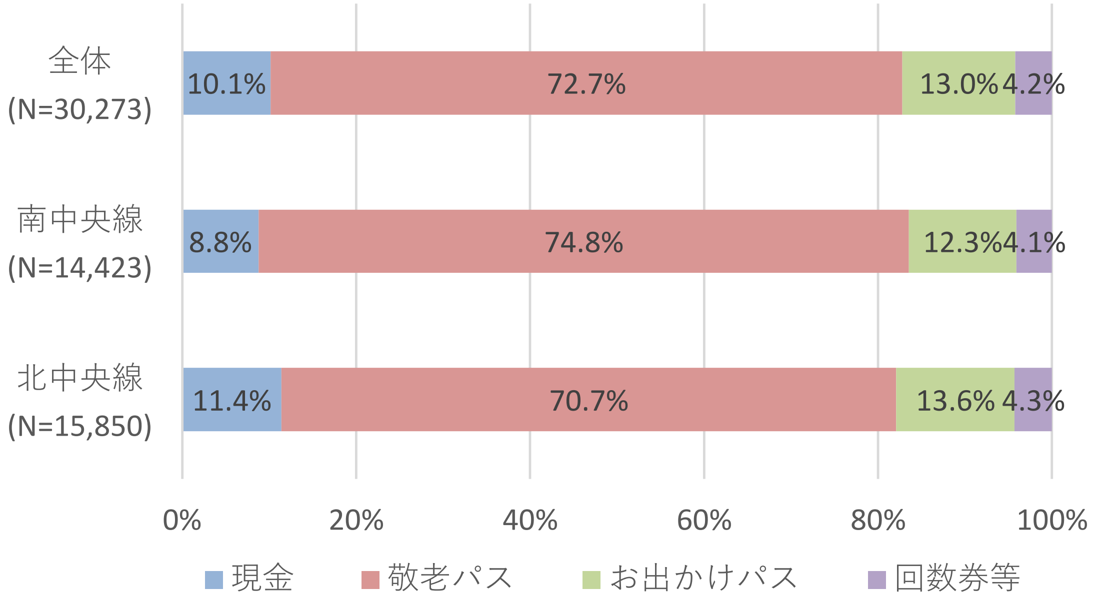
図　敬老パス事業委託費の推移



第２章　公共交通の現状

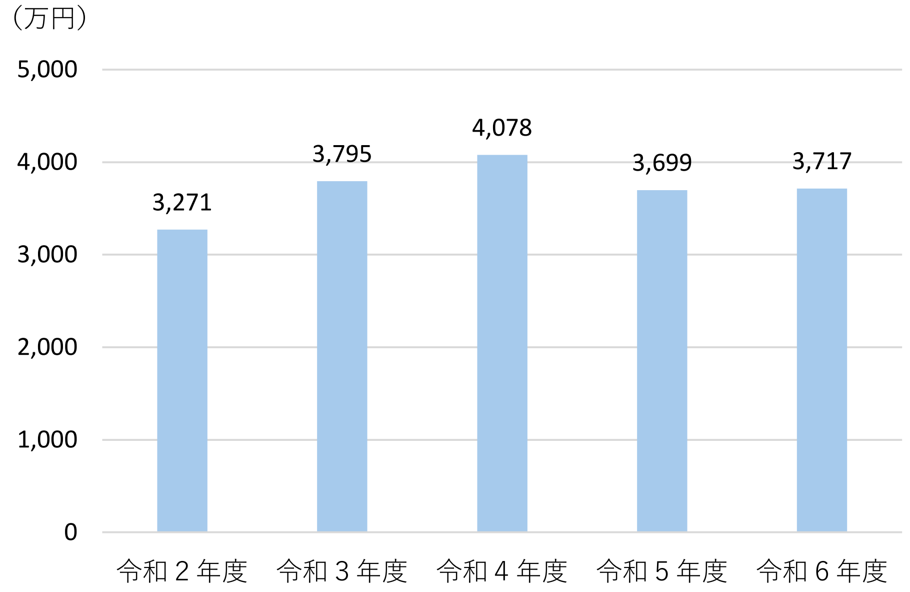
路線バス利用者の利用形態に関しては、全体の 7 割以上が敬老パスによる利用（70 歳以上の町民）となっている。次いでおでかけパスによる利用となり、現金による一般の利用は 1 割程度となっている。

図表　令和 6 年度の路線バスの利用形態



路線バスの収支状況は、運送収入にて費用を賄えていない状態である。不足する費用は本町や県からの運行補助にて賄われており、敬老パス委託料を除いた収支率は 2.44％である。本町・県による運行補助額は増加傾向にあり、令和 2 年度は約 3,271 万円であったが、令和 6 年度には 3,717 万円まで増加している。

図表　喜界町・県による運行補助の推移



図表　令和６年度（令和５年１０月から令和６年９月）における路線バスの損益状況

項目	金額
運送収入	**7,693,680**
（運賃収入）	913,880
（敬老パス委託料）	6,600,000
（雑収入）	179,800
経費	**44,861,000**
損益	**-37,167,320**
敬老パス委託料を除いた収支率	**2.44%**

令和 6 年度における路線バスに対する補助金額 3,717 万円のうち本町の財政負担額は、2,576 万円となっている。また、利用者 1 人あたりに対する財政負担額では、南中央線で 986 円/人、北中央線で 853 円/人となり、全体で 915 円/人となっている。

図表　本町による財政負担額（令和 6 年度）

	利用者数	補助金額	本町による財政負担額	利用者 1 人あたり財政負担額
南中央線	13,075 人	18,605 千円	12,890 千円	986 円/人
北中央線	15,077 人	18,563 千円	12,867 千円	853 円/人
合計	28,152 人	37,168 千円	25,757 千円	915 円/人

第２章　公共交通の現状

２　タクシー

本町におけるタクシー事業者は有限会社日の出タクシー１社である。ドライバー４名（日中２名、夜間２名）、受付１名の体制にて８時から２５時の運行を行っているため、恒常的にドライバー不足の状態であり、事前予約の受付は行っていない。

基本的に湾にある営業所からの無線配車であり、喜界空港に飛行機が到着する時間に運行が無い場合のみ、空港に付け待ちを行っている。

またドライバーの平均年代は７０歳台であり高齢化が進んでいる。

図表　タクシー事業者運営体制

事 業 主 体	有限会社日の出タクシー
利用対象者	地域住民、来島者
区　　　域	喜界町全域
運 行 時 間	８時から２５時
予 約 方 法	電話連絡のみ
人　　　員	ドライバー：４名（日中２名、夜間２名） 受　　　付：１名
そ　の　他	・事前予約の受付は行っていない ・ドライバーの平均年代は７０歳台

図　タクシー事業者の営業所

3　自家用有償旅客運送

本町では令和４年度よりフェリーの入出港時間に連動する交通手段の検討を行っており、令和６年１０月より、認可地縁団体による自家用有償旅客運送を導入している。毎月の利用はあるものの、利用回数、利用人数、利用金額それぞれ低調に推移している。

図表　自家用有償旅客運送の概要

事業主体	認可地縁団体　コミュニティ喜界協議会
種　別	交通空白地有償運送
利用対象者	地域住民、来島者
区　域	喜界町全域 ②　タクシー事業者が運行していない時間帯における町内全域 ②タクシー事業者が運行している時間帯において、タクシー事業者からの運行指示に基づいて実施する町内における運行
予約方法	電話連絡のみ ①25:00～08:00　コミュニティ喜界協議会への電話連絡 ②08:00～25:00　日の出タクシーへの電話連絡※ ※タクシーの配車ができない時に、日の出タクシーよりコミュニティ喜界協議会に配車依頼されるもの
運　賃	タクシー料金設定に準じた設定
運転者	３人
車　両	普通自動車２台、軽自動車１台（すべて持ち込み車両）
その他	・早朝フェリーへの接続に利用したい場合は前日予約が必要 ・観光地を周遊する際は時間帯に関わらずコミュニティ喜界協議会への電話連絡が可能（貸切料金での対応）

図表　利用状況

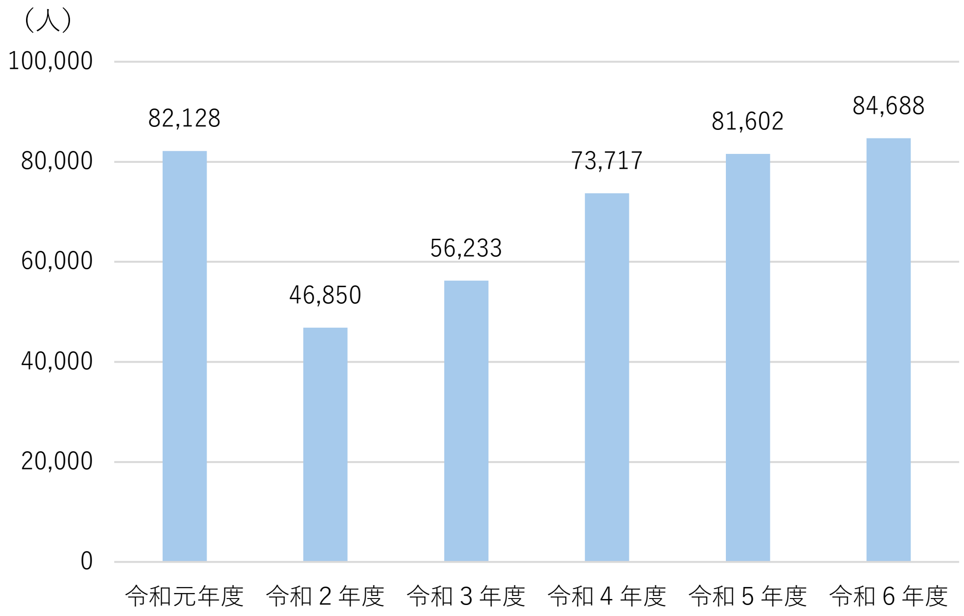
	令和６年			令和７年		
	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月
運行日数	5 回	7 回	6 回	5 回	6 回	3 回
運行回数	7 回	8 回	8 回	5 回	8 回	5 回
利用人数	13 人	10 人	15 人	8 人	11 人	20 人
利用金額	¥12,380	¥44,680	¥14,280	¥35,120	¥18,240	¥6,480

４　空路

本町は島の西海岸沿いに滑走路1,200ｍの喜界空港を有している。喜界空港からは、喜界と鹿児島間を１日２往復、喜界と奄美大島間を１日２往復の運航を行っている。それぞれJALグループである日本エアコミューター株式会社により運航されている。

乗客数については、令和２年に新型コロナウィルス感染症による影響を受け大きく減少したが､年々復調し､令和６年度は令和元年度を超える84,688人の利用となっている。

図表　喜界町における航空路線利用者の推移



５　海路

本町は島の北西岸に湾港を有し、鹿児島や奄美各島とを結ぶ定期フェリーが奄美海運株式会社によって運航している。また、補完港として島の東側に早町漁港を有しており、天候不良等によって接岸出来ない場合は湾港から早町漁港へ寄港先変更をしている。なお、いずれの港も接岸が困難な場合は抜港することとなる。

以前は、鹿児島を起点、知名を終点とする週５便の運航であったが、令和７年６月より平土野（徳之島）を終点とする週４便の運航へ変更している。下り便は明け方、上り便は夜遅くに喜界町へ寄港をするため、いずれの時間も路線バスは運行していない。

図表　喜界町におけるフェリーの時刻表および運航曜日

下り便（平土野行き）				
鹿児島	喜界	名瀬	古仁屋	平土野
	(翌日 2日目)			
出　17:30 →	入　04:30 出　05:00 →	入　07:00 出　07:30 →	入　09:40 出　10:00 →	入　12:20
月・火・木・金	火・水・金・土			

上り便（鹿児島行き）				
平土野	古仁屋	名瀬	喜界	鹿児島
				(翌日 2日目)
出　12:50 →	入　15:10 出　15:30 →	入　17:50 出　18:20 →	入　20:30 出　21:00 →	入　08:30
火・水・金・土				水・木・土・日

6　スクールバス

本町では、町内の 3 小中学校、2 幼稚園に対して、18 路線のスクールバスを運行している。

図表　スクールバスの運行概要

路線名	運行内容			利用対象
	運行ルート	運行便数	運行形態	
喜界小学校 喜界中学校	**■登校便** ①手久津久→荒木→喜界小・喜界中 ②早町→塩満→佐手久→志戸桶南部→志戸桶東部→小野津→坂嶺（中）→中熊（中）→中間（中）→喜界中 ③伊実久→伊砂→坂嶺（小）→中熊（小）→中間（小）→喜界小・喜界中 ④大朝戸・西目→島中→城久→羽里→川嶺→喜界小・喜界中 ⑤白水→嘉純→阿伝→蒲生→花良治→浦原→先山→上嘉鉄→喜界小・喜界中 **■下校便（喜界小学校）** ①喜界小→荒木→手久津久→上嘉鉄→先山→浦原 ②喜界小→川嶺→羽里→城久→島中→大朝戸・西目 ③喜界小→中間→中熊→坂嶺→伊砂 **■下校便（喜界中学校）** ①喜界中→中間→中熊→坂嶺→伊砂→伊実久→小野津→志戸桶東部→佐手久 ②喜界中→荒木→手久津久→上嘉鉄→先山→浦原→花良治→蒲生→阿伝→嘉純→白水→早町→塩道 ③喜界中→川嶺→羽里→城久→島中→大朝戸・西目	朝１便・夕２便 月～金運行 ※部活対応のため土・日・祝日運行あり	株式会社喜界総合企画へ委託	小･中学生 ※登校便は小中学生が混乗
早町小学校	**■登校便** ①伊実久→佐手久→早町小 ②小野津→志戸桶東部→志戸桶南部→早町小 ③花良治→阿伝→嘉純→早町小 **■下校便** ①早町小→佐手久→志戸桶南部→志戸桶東部→小野津→伊実久 ②早町小→嘉純→阿伝→花良治	朝１便・夕２便 月～金運行		小学生
あゆみ幼稚園	**■登園便** ①湾→中里→荒木→あゆみ幼稚園 ②坂嶺→羽里→浦原→あゆみ幼稚園 ③池治→赤連→あゆみ幼稚園 **■降園便** ①あゆみ幼稚園→荒木→中里→湾 ②あゆみ幼稚園→浦原→羽里→坂嶺 ③　あゆみ幼稚園→赤連→池治 ④あゆみ幼稚園→湾（預かり保育）	朝１便・夕１便 月～金運行		幼稚園児
のぞみ幼稚園	**■登園便** ①阿伝→塩道→小野津→のぞみ幼稚園 **■降園便** ①のぞみ幼稚園→小野津→塩道→阿伝	朝１便・夕１便 月～金運行		

第３章　住民移動の実態及びニーズの把握

1　区長アンケート調査

（1）調査概要

調査概要は以下の通りとなる。

図表　調査概要

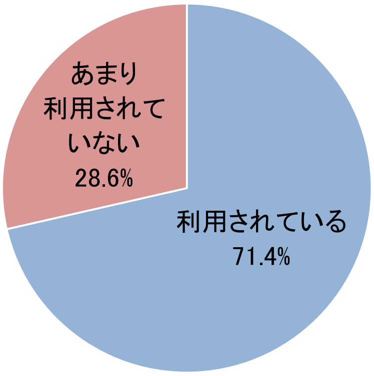
調 査 目 的	「地域公共交通計画」の策定に向けて、行政区（集落）ごとの交通弱者※の実態や公共交通に対する意向等を把握する。
調査方法	郵送による配布、回収
調査対象者	区長 37 人
調 査 項 目	・交通弱者の喜界バス、タクシーの利用状況 ・交通弱者の買い物や通院等の移動状況 ・交通弱者の地域や喜界町の行事に参加する際の移動状況 ・困りごとに関する相談 ・自由意見　　　　等
回収数	35 票（回収率：94.6%）

※交通弱者…「介助が不要で、１人で外出できる方々」における「公共交通を必要とされている方々」

（2）調査結果

①交通弱者の喜界バスの利用状況

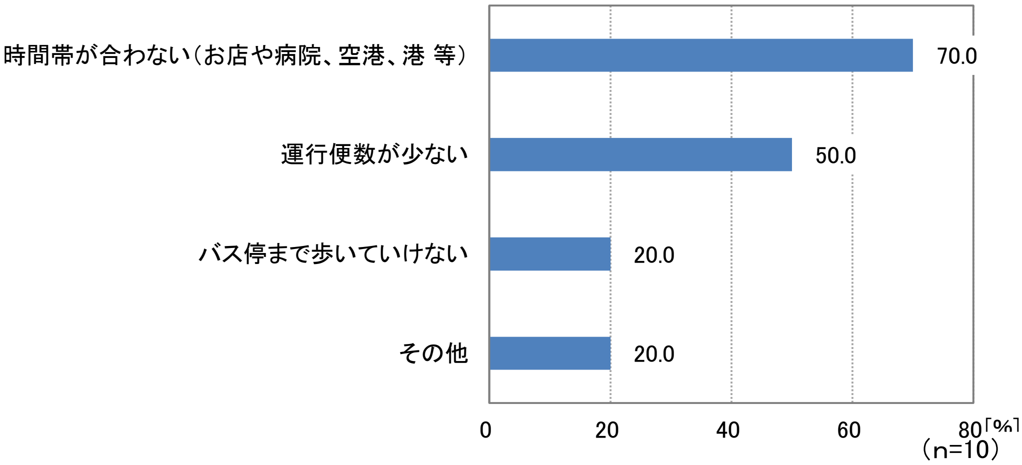
・　喜界バスを外出のために利用されているかについては「利用されている」が約71%、「利用されていない」が約29%であった。



(n=35)

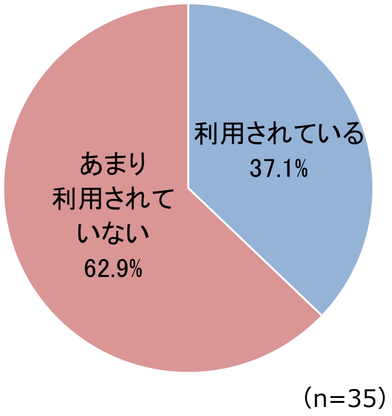
②喜界バスが利用されていない理由

・　利用されていない理由は「時間帯が合わない（お店や病院、空港、港等）」の割合が 70%と最も高く、次いで「運行便数が少ない」（50%）、「バス停まで歩いていけない」（20%）の順となっている。
・　「その他」は、「バスの利用が少ない」との意見があった。



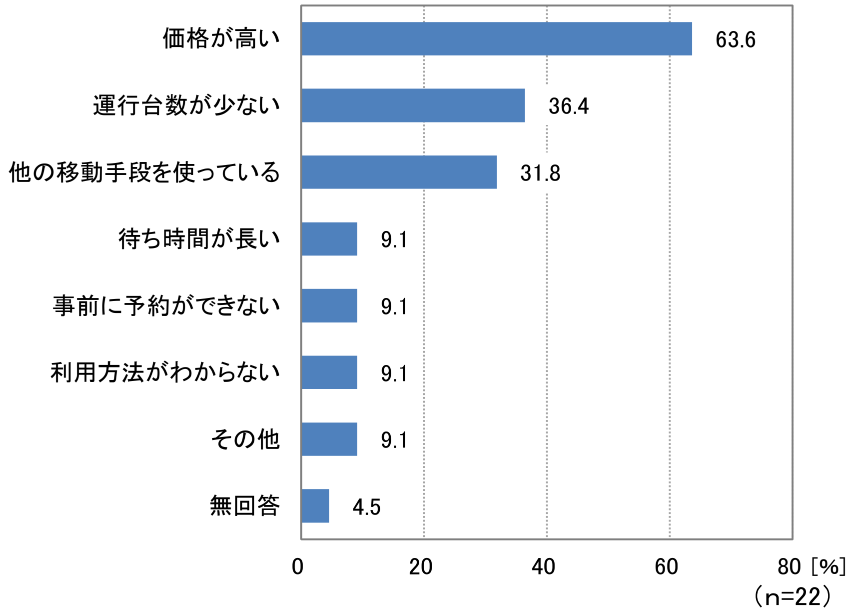
④　交通弱者のタクシーの利用状況

・　タクシーを外出のために利用されているかについては「利用されている」が約 37%、「利用されていない」が約 63%であった。



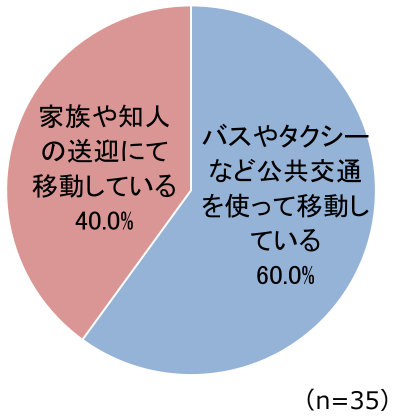
⑤　タクシーが利用されていない理由

・　利用されていない理由は「価格が高い」の割合が約 64％で最も高く、次いで「運行台数が少ない」（約 36％）、「他の移動手段を使っている」（約 32％）の順となっている。



⑥　交通弱者の買い物、通院等での移動手段

・　買い物や通院等のために、どのように移動しているかについては「バスやタクシーなど公共交通を使って移動している」が 60％、「家族や知人の送迎にて移動している」が 40％であった。



第３章　住民移動の実態及びニーズの把握

2　住民アンケート調査

（1）調査概要

調査概要は、以下の通りとなる。

図表　調査概要

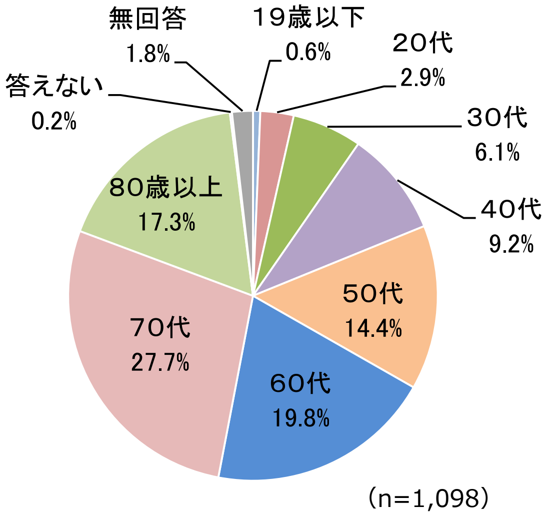
調 査 目 的	「地域公共交通計画」の策定に向けて、町民の移動実態や公共交通に対する意見等を把握する。
調査期間	令和７年９月１２日～令和７年１０月１０日
調査対象者	喜界町全世帯　3,629 世帯
調 査 項 目	・買い物の移動実態 ・通院（病気やケガの治療、お薬の処方等）の移動実態 ・通勤や通学の移動実態 ・喜界町内の公共交通の利用状況 ・喜界町と町外との公共交通の利用状況 ・「フェリー」の運航体制変更の影響 ・喜界町の公共交通のあり方 ・自由意見　　　　等
回収数	1,098 票（回収率：30.3%）

（２）調査結果

①年代・居住地

- 年代は、70 代が約 28%で最も多く、次いで 60 代（約 20%）、80 歳以上（約 17%）となった。
- 居住地は、回答が多かった集落として、湾（約 19%）、赤連（約 13%）、中里（約 9%）の順であった。

図表　年代

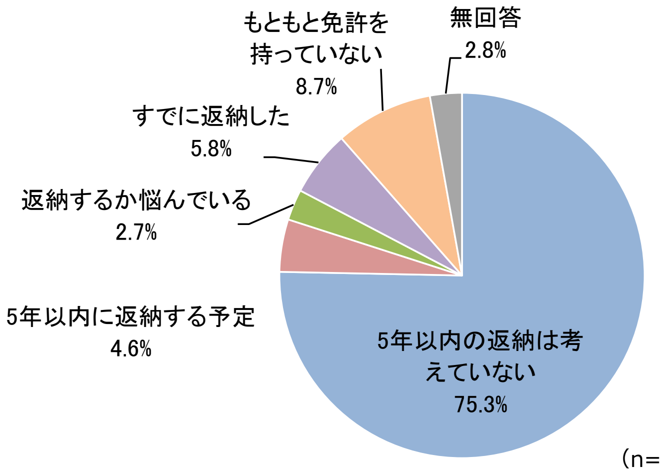


図表　居住地

集落名	件数	割合	集落名	件数	割合
湾	211	19.2%	大朝戸	9	0.8%
赤連	146	13.3%	西目	3	0.3%
中里	98	8.9%	坂嶺	27	2.5%
荒木	71	6.5%	伊砂	8	0.7%
手久津久	25	2.3%	伊実久	12	1.1%
上西	16	1.5%	前金久	14	1.3%
上中	18	1.6%	神宮	25	2.3%
上東	20	1.8%	志東	42	3.8%
先山	10	0.9%	志南	39	3.6%
浦原	13	1.2%	佐手久	25	2.3%
川嶺	29	2.6%	塩道	26	2.4%
羽里	12	1.1%	早町	28	2.6%
山田	2	0.2%	白水	12	1.1%
城久	12	1.1%	嘉鈍	18	1.6%
滝川	11	1.0%	阿伝	12	1.1%
島中	17	1.5%	蒲生	8	0.7%
池治	16	1.5%	花良治	17	1.5%
中間	8	0.7%	その他	1	0.1%
先内	2	0.2%	無回答	29	2.6%

②運転免許証返納の意向

- 「5 年以内の返納は考えていない」が約 75%で最も多く、次いで「もともと免許を持っていない」（約 9%）、「すでに返納した」（約 6%）となった。
- 年代別にみると、70 代では「5 年以内の返納は考えていない」が約 78%となり、80 歳以上でも約 25%となっている。
- 70 代では、「すでに返納した」が約 5%である一方で、80 歳以上では約 24%まで増加している結果となっている。



（n=1,098）

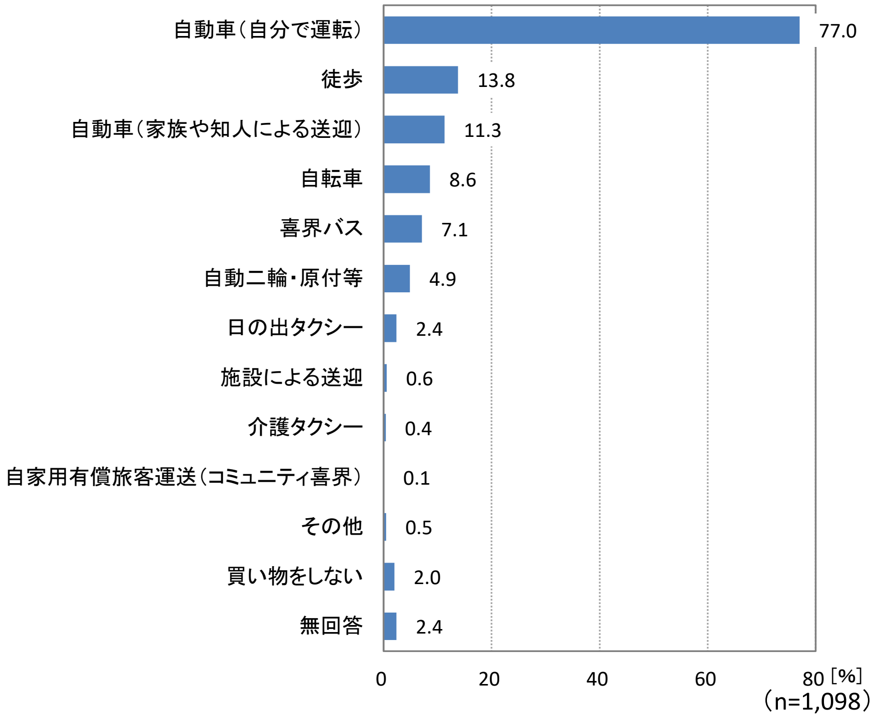
（年代別）

	5 年以内の返納は考えていない	5 年以内に返納する予定である	返納するか悩んでいる	すでに返納した	もともと免許を持っていない	無回答
19歳以下（N=7）	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
20代（N=32）	87.5%	0.0%	0.0%	0.0%	9.4%	3.1%
30代（N=67）	97.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%	0.0%
40代（N=101）	94.1%	0.0%	0.0%	2.0%	4.0%	0.0%
50代（N=158）	95.6%	0.0%	0.0%	0.0%	3.8%	0.6%
60代（N=217）	92.2%	0.9%	1.4%	1.4%	3.2%	0.9%
70代（N=304）	78.3%	7.2%	4.3%	4.6%	5.3%	0.3%
80歳以上（N=190）	25.3%	14.2%	7.4%	23.7%	26.3%	3.2%

③買い物の移動について

■買い物の移動手段

- 買い物の際に利用する移動手段は「自動車（自分で運転）」の割合が約 77％と最も多く、次いで「徒歩」（約 14％）、「自動車（家族や知人による送迎）」（約 11％）の順となっている。
- 公共交通に関しては、喜界バスが約 7%で最も多い。
- 年代別にみると、80 歳以上では「喜界バス」が約 22％、「日の出タクシー」が約 8％で全体の割合に比べても高くなっているが、70 代では、「喜界バス」が約 7％、「日の出タクシー」が約 3％にとどまっている。



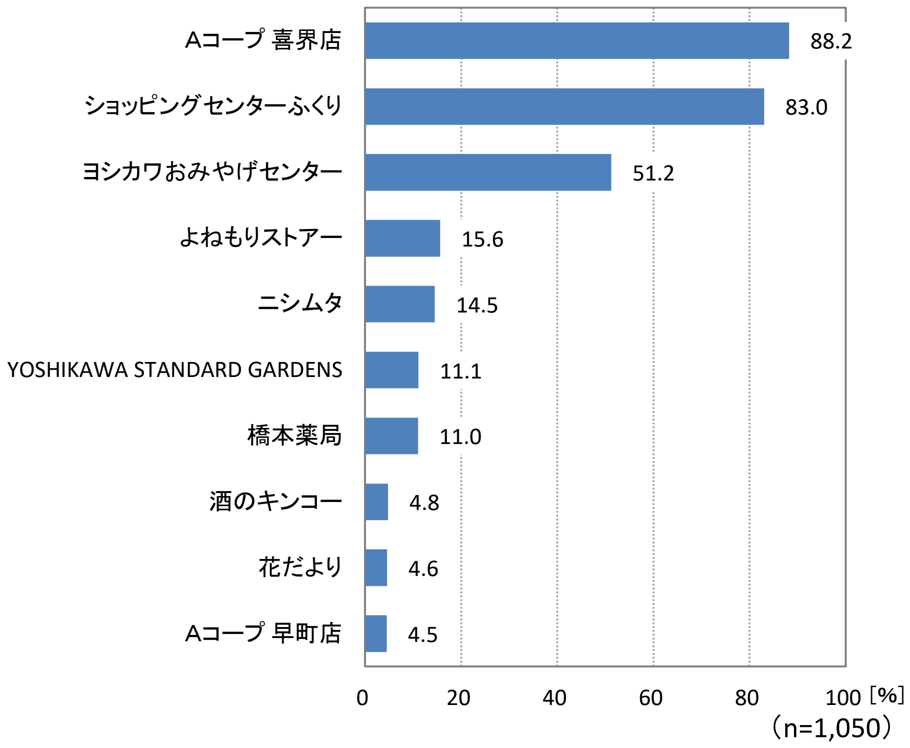
（年代別）

	喜界バス	日の出タクシー	介護タクシー	徒歩	自転車	自家用有償旅客運送	自動車（自分で運転）	自動車（家族や知人による送迎）	自動二輪・原付等	施設による送迎	その他	買い物をしない
19歳以下（N=7）	0.0%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
20代（N=32）	3.1%	0.0%	0.0%	31.3%	12.5%	0.0%	78.1%	12.5%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%
30代（N=67）	0.0%	0.0%	0.0%	23.9%	10.4%	0.0%	95.5%	20.9%	6.0%	0.0%	0.0%	0.0%
40代（N=101）	3.0%	0.0%	0.0%	20.8%	10.9%	0.0%	88.1%	12.9%	8.9%	2.0%	0.0%	0.0%
50代（N=158）	1.9%	0.6%	0.0%	20.9%	13.9%	0.0%	91.1%	8.2%	5.7%	1.9%	0.0%	0.0%
60代（N=217）	3.7%	0.5%	0.0%	7.8%	6.5%	0.0%	87.6%	6.5%	5.5%	0.9%	0.5%	0.0%
70代（N=304）	6.9%	3.0%	1.0%	8.9%	7.2%	0.3%	83.2%	8.6%	3.9%	0.0%	0.7%	0.7%
80歳以上（N=190）	22.1%	7.9%	0.5%	11.6%	3.7%	0.0%	40.5%	20.5%	3.7%	0.0%	1.6%	10.5%

第３章　住民移動の実態及びニーズの把握

■買い物の目的地

・　よく利用する目的地は「A コープ喜界店」の割合が約 88%と最も高く、次いで「ショッピングセンターふくり」（約 83%）、「ヨシカワおみやげセンター」（約 51%）の順となっている。



※4.5%以上の施設のみ記載

■公共交通によるアクセスを強化してほしい施設

・　公共交通のルートや目的地に入れてほしい買い物施設は「ショッピングセンターふくり」が 26 件で最も多く、次いで「A コープ」「A コープ喜界店」「ヨシカワおみやげセンター」（ともに 15 件）となっている。

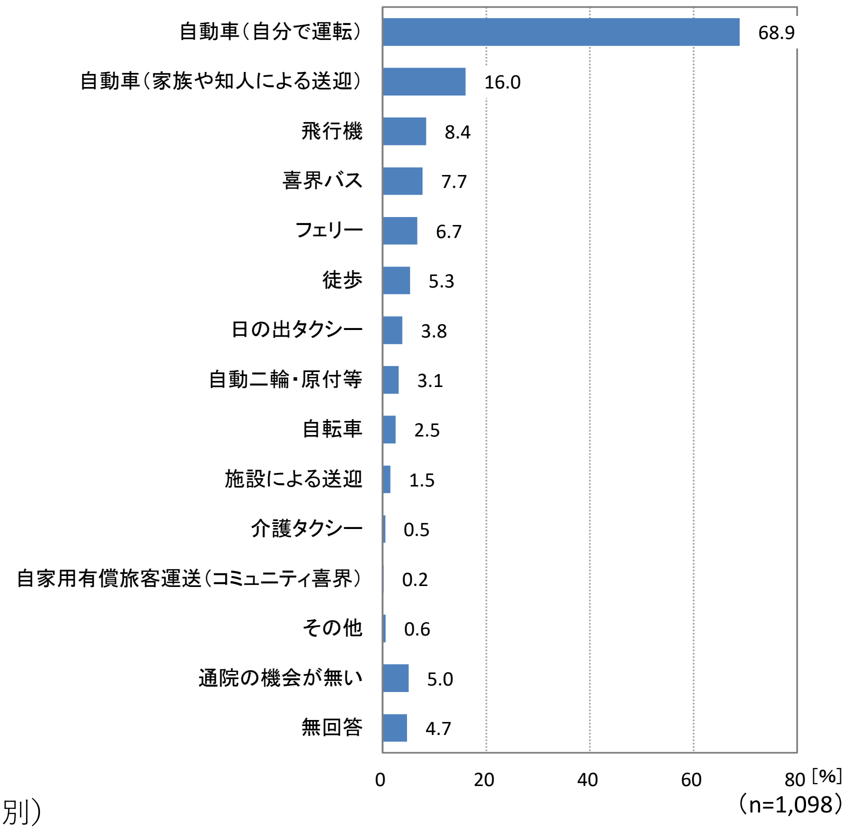
買い物施設名	件数
ショッピングセンターふくり	26
Aコープ	15
Aコープ喜界店	15
ヨシカワおみやげセンター	15
コンビニ	11
ニシムタ	10
橋本薬局	8
花だより	7
YOSHIKAWA　STANDARD　GARDENS	6

※６件以上の意見のみ掲載

④通院の移動について

■通院の移動手段

- 通院の際に利用する移動手段は「自動車（自分で運転）の割合が約 69％と最も多く、次いで「自動車（家族や知人による送迎）」（約 16％）、「飛行機」（約 8％）の順となっている。
- 島内の公共交通に関しては、喜界バスが約 8%で最も多い。
- 島内の公共交通に関して年代別にみると、80 歳以上では「喜界バス」が約 23%、「日の出タクシー」が約 12％で全体の割合に比べても高くなっているが、70 代では、「喜界バス」が約 7%、「日の出タクシー」が約 4％にとどまっている。

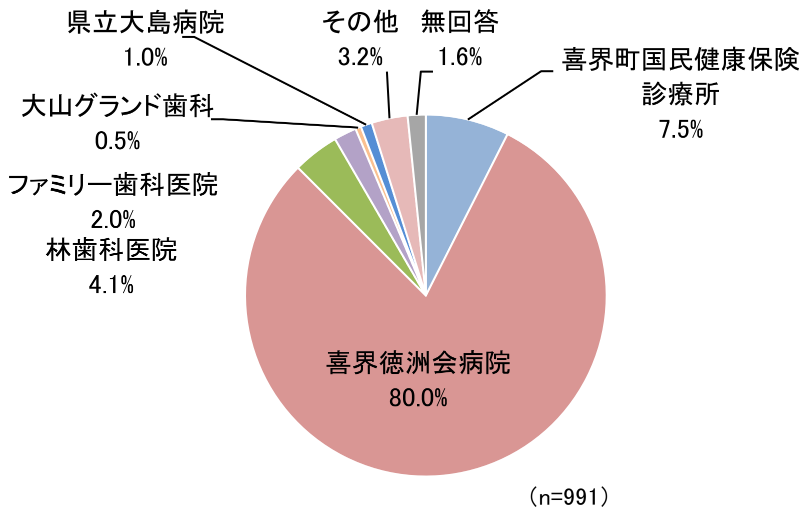


（年代別）

	喜界バス	日の出タクシー	介護タクシー	徒歩	自転車	自家用有償旅客運送	自動車（自分で運転）	自動車（家族や知人による送迎）	自動二輪・原付等	施設による送迎	フェリー	飛行機	その他	通院の機会が無い
19歳以下（N=7）	0.0%	0.0%	0.0%	42.9%	57.1%	0.0%	0.0%	42.9%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	28.6%
20代（N=32	0.0%	0.0%	0.0%	15.6%	3.1%	0.0%	62.5%	15.6%	0.0%	0.0%	9.4%	9.4%	3.1%	9.4%
30代（N=67	0.0%	1.5%	0.0%	9.0%	1.5%	0.0%	70.1%	16.4%	4.5%	0.0%	13.4%	14.9%	1.5%	20.9%
40代（N=101	4.0%	1.0%	0.0%	9.9%	4.0%	0.0%	74.3%	10.9%	5.9%	2.0%	4.0%	5.9%	0.0%	13.9%
50代（N=158	3.8%	1.9%	0.0%	6.3%	5.1%	0.0%	79.1%	10.1%	4.4%	1.9%	8.2%	5.7%	0.6%	6.3%
60代（N=217	3.2%	0.9%	0.9%	1.8%	1.8%	0.5%	81.6%	14.3%	1.4%	0.9%	6.9%	12.4%	0.0%	2.8%
70代（N=304	7.2%	3.6%	1.0%	3.6%	1.0%	0.3%	77.0%	12.8%	3.0%	0.7%	7.6%	9.2%	0.7%	1.3%
80歳以上（N=190	22.6%	11.6%	0.5%	4.2%	1.1%	0.0%	35.8%	29.5%	2.6%	3.7%	3.2%	4.2%	1.1%	0.5%

■通院の目的地

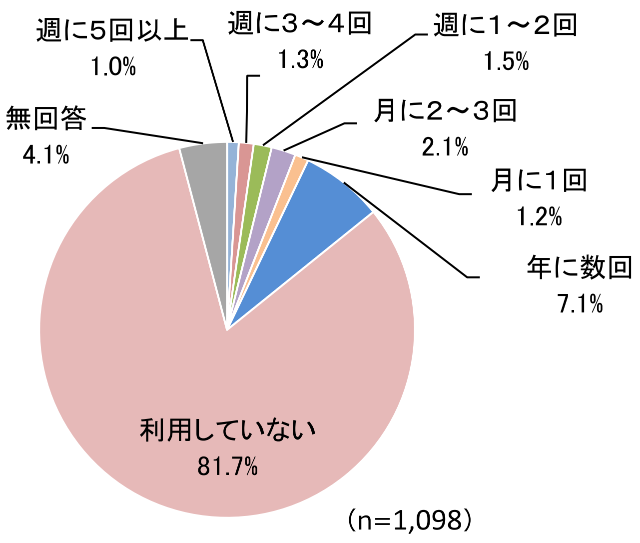
・　最も利用する通院先は「喜界徳洲会病院」が 80.0％と最も多く、次いで「喜界町国民健康保険診療所」（7.5％）、「林歯科医院」（4.1％）の順となっている。



⑤喜界町内の公共交通の利用状況について

■喜界バスの利用頻度

・　直近１年間の利用頻度は「利用していない」が約 82％で最も多く、次いで「年に数回」（約 7％）、「月に２～３回」（約 2％）の順となっている。
・　年代別にみると、80 歳以上では月１回以上の利用が２割程度となる一方、20 代から 70 代までは年間を通して利用していない町民が８割以上となっている。

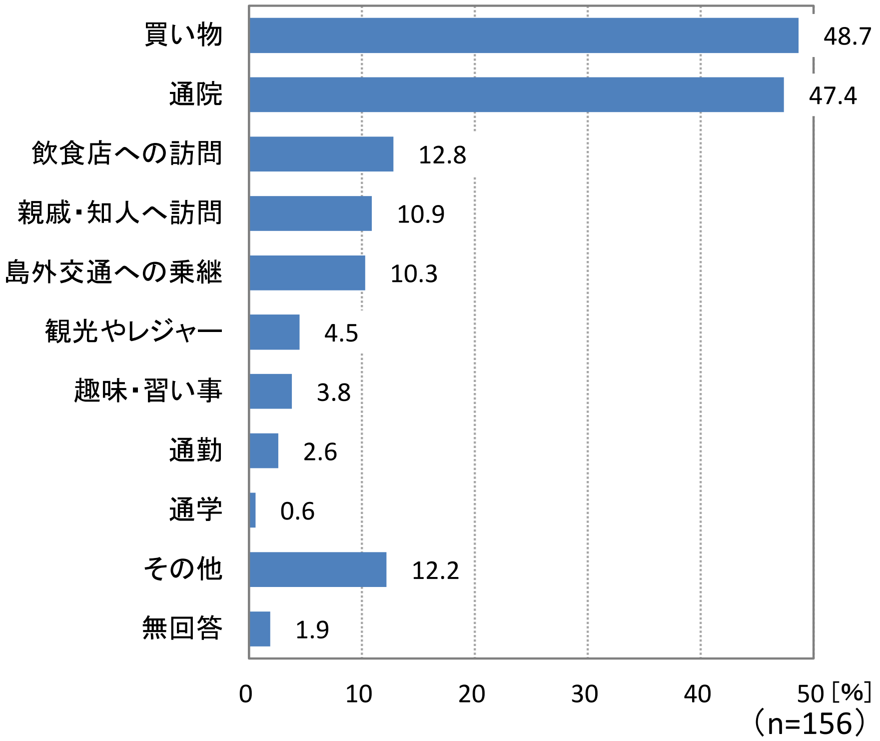


（年代別）

	週に５回以上	週に３～４回	週に１～２回	月に２～３回	月に１回	年に数回	利用していない	無回答
19歳以下（N=7）	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	28.6%	57.1%	0.0%
20代（N=32）	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	3.1%	0.0%	90.6%	3.1%
30代（N=67）	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%	91.0%	6.0%
40代（N=101）	0.0%	2.0%	1.0%	1.0%	0.0%	7.9%	83.2%	5.0%
50代（N=158）	1.3%	0.0%	0.0%	1.3%	0.6%	5.7%	86.7%	4.4%
60代（N=217）	0.9%	0.5%	0.5%	0.0%	1.8%	6.5%	86.6%	3.2%
70代（N=304）	0.3%	1.6%	1.0%	2.3%	0.3%	5.3%	85.5%	3.6%
80歳以上（N=190）	3.2%	3.2%	5.8%	4.7%	2.6%	14.2%	62.1%	4.2%

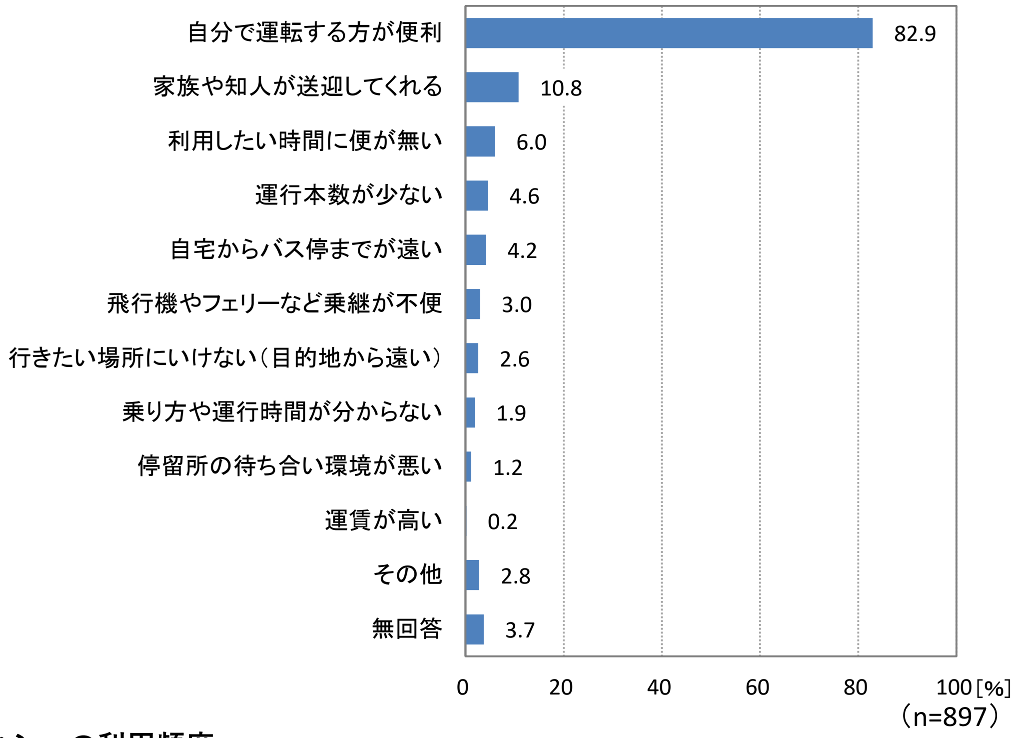
■喜界バスの利用目的

・ 利用目的は「買い物」の割合が約 49％で最も多く、次いで「通院」（約 47％）、「飲食店への訪問」（約 13％）の順となっている。



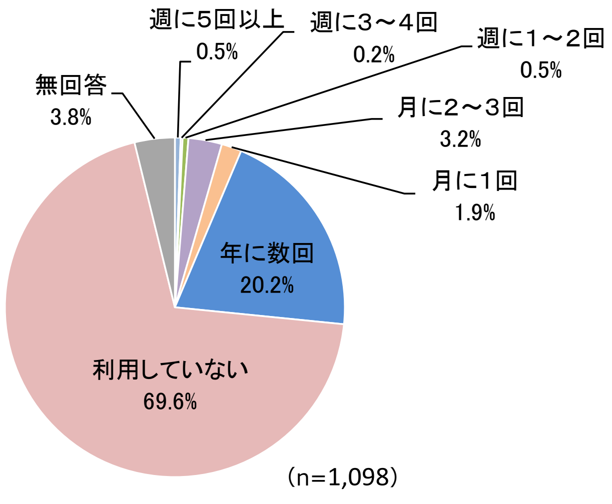
■喜界バスを利用しない理由

- 利用していない理由は「自分で運転する方が便利」の割合が約 83％と最も高く、次いで「家族や知人が送迎してくれる」（約 11％）、「利用したい時間に便がない」（約 6％）の順となっている。
- 年代別にみても、どの年代においても「自分で運転する方が便利」が多くなっている。



■タクシーの利用頻度

- 直近 1 年間の利用頻度は「利用していない」が約 70％と最も多く、次いで「年に数回」（約 20％）、「月に 2～3 回程度」（約 3％）の順となっている。
- 年代別にみると、30 代、80 歳以上で月 1 回以上の利用が 1 割以上となり、他の年代に比べて利用が多くなっている。

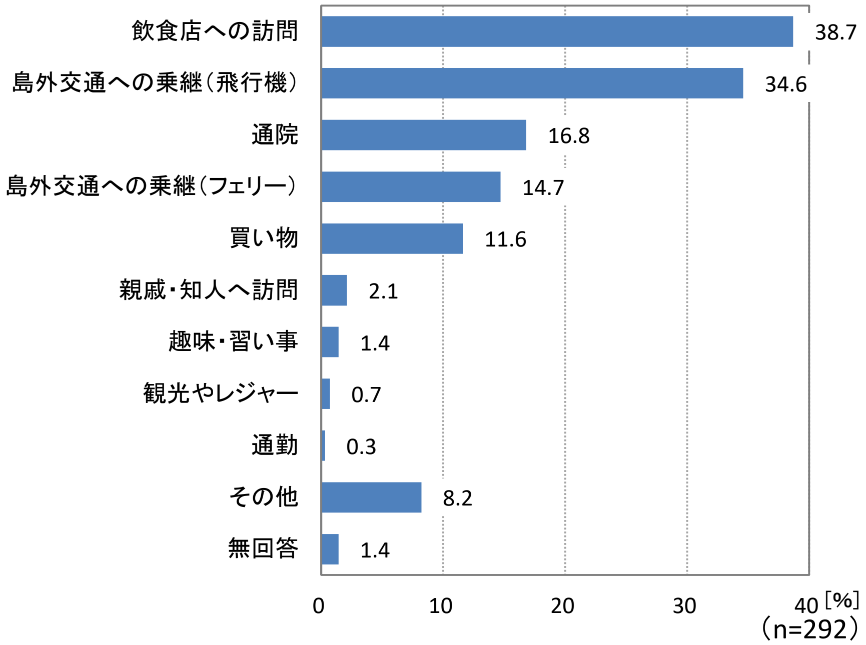


（年代別）

	週に５回以上	週に３～４回	週に１～２回	月に２～３回	月に１回	年に数回	利用していない	無回答
19歳以下（N=7）	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	28.6%	71.4%	0.0%
20代（N=32）	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	15.6%	78.1%	6.3%
30代（N=67）	0.0%	0.0%	0.0%	6.0%	4.5%	25.4%	59.7%	4.5%
40代（N=101）	0.0%	0.0%	0.0%	5.9%	0.0%	23.8%	67.3%	3.0%
50代（N=158）	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%	3.8%	22.2%	70.9%	0.6%
60代（N=217）	0.5%	0.0%	0.9%	1.8%	2.3%	16.6%	75.6%	2.3%
70代（N=304）	0.3%	0.0%	0.3%	1.3%	1.0%	23.7%	69.4%	3.9%
80歳以上（N=190）	1.6%	1.1%	1.6%	6.8%	2.1%	13.7%	65.3%	7.9%

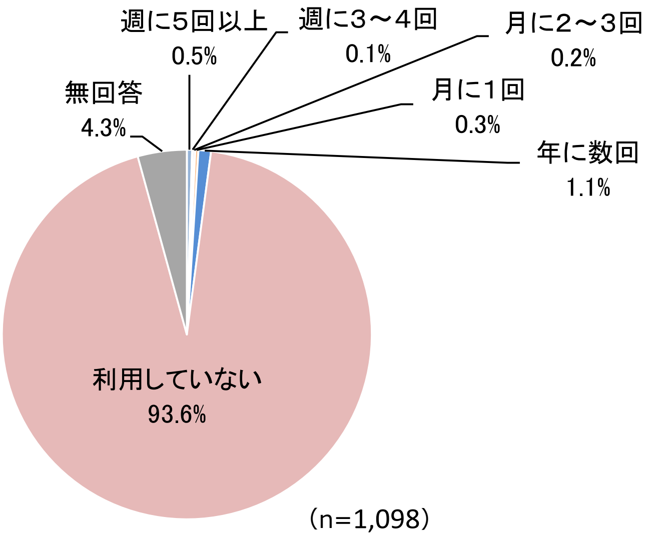
■タクシーの利用目的

- タクシーの利用目的は「飲食店への訪問」の割合が約 39％と最も多く、次いで「島外交通への乗継（飛行機）」（約 35％）、「通院」（約 17％）の順となっている。
- 「その他」では、「飲酒時の帰宅」の意見が多くあった。



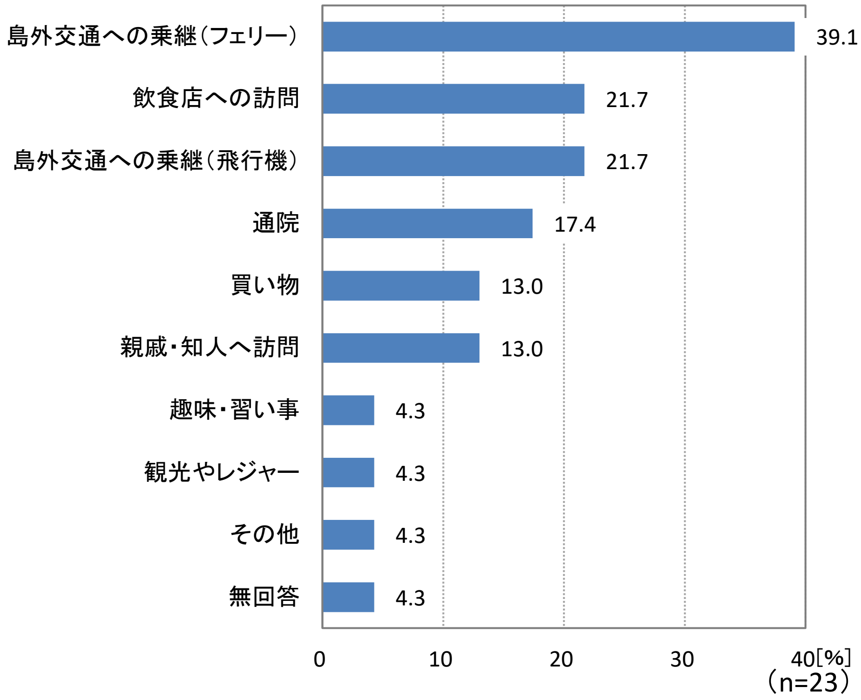
■自家用有償旅客運送（コミュニティ喜界）の利用頻度

・　自家用有償旅客運送の利用頻度は「利用していない」が約 94％と最も多く、次いで「年に数回」（約 1％）の順となっている。



■自家用有償旅客運送（コミュニティ喜界）の利用目的

・　利用目的は「島外交通への乗継（フェリー）」の割合が約 39％で最も多く、次いで「飲食店への訪問」、「島外交通への乗継（飛行機）」（ともに約 22％）の順となっている。

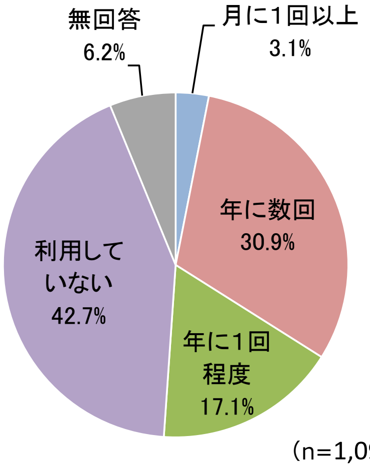


⑥島外への移動における公共交通の利用について

■フェリーの利用頻度

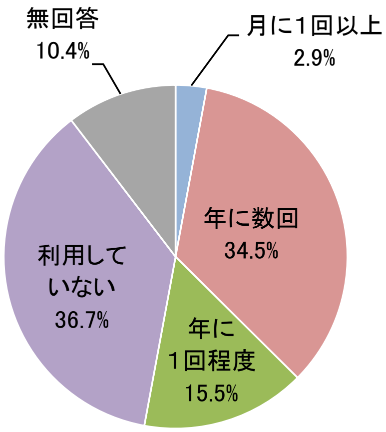
- 鹿児島発着便の利用頻度（直近 1 年間）は、「利用していない」が約 43％で最も多く、次いで「年に数回」（約 31％）、「年に１回程度」（約 17％）の順となっている。
- 名瀬発着便の利用頻度（直近 1 年間）は、「利用していない」が約 37％で最も多く、次いで「年に数回」（約 35％）、「年に１回程度」（約 16％）の順となっている。

図表　鹿児島発着便の利用頻度



（n=1,098）

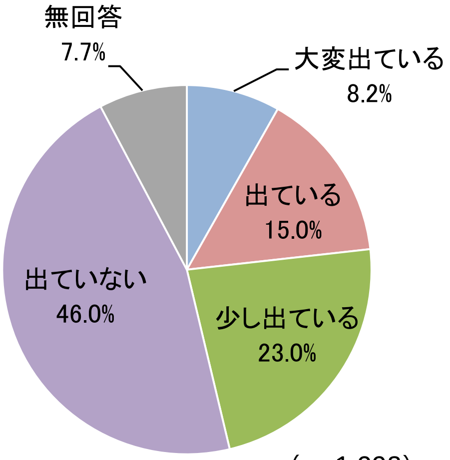
図表　名瀬発着便の利用頻度



（n=1,098）

■フェリーの運航体制変更による影響

- フェリーの運航体制変更による影響は、「出ていない」が 46.0％と最も多く、次いで「少し出ている」（23.0％）、「出ている」（15.0％）の順となっている。
- 具体的な影響としては「移動の制約・日程調整の困難」「経済負担の増加（飛行機利用や宿泊の増加）」「医療・通院への影響」「学校行事・大会・受験等への影響」に関する意見が多くみられた。

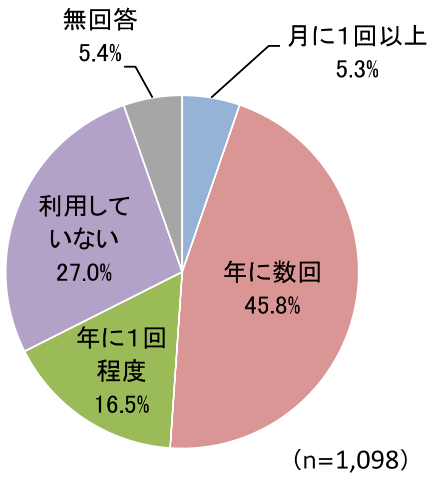


（n=1,098）

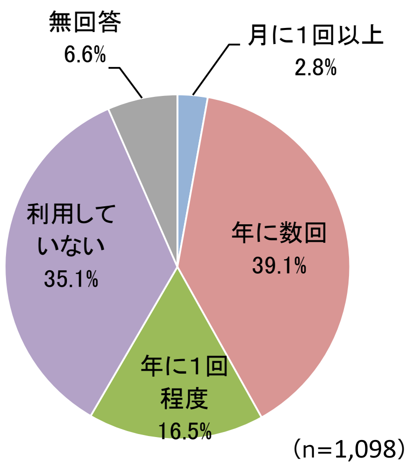
■飛行機の利用頻度

- 鹿児島発着便の利用頻度（直近 1 年間）は、「年に数回」が約 46％で最も多く、次いで「利用していない」（約 27％）、「年に１回程度」（約 17％）の順となっている。
- 奄美発着の利用頻度（直近 1 年間）は、「年に数回」が約 39％で最も多く、次いで「利用していない」（約 35％）、「年に１回程度」（約 17％）の順となっている。

図表　鹿児島発着便の利用頻度



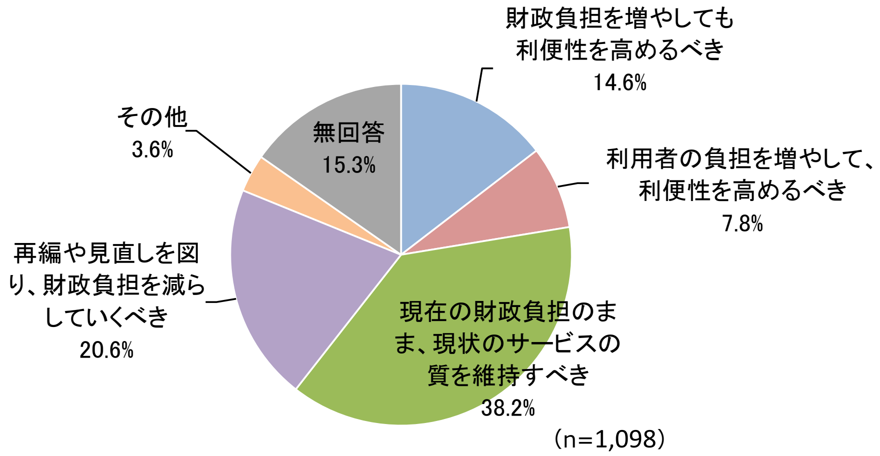
図表　奄美発着便の利用頻度



⑦喜界町の公共交通のあり方について

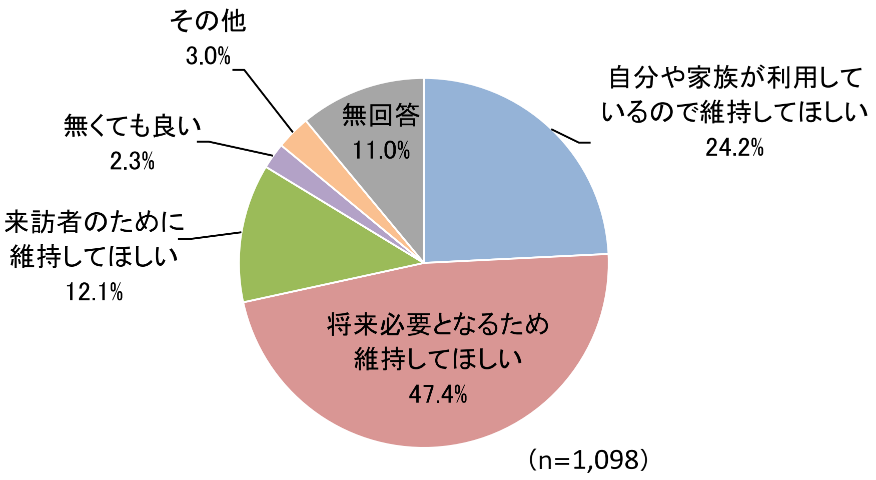
■公共交通に対する財政負担のあり方

- 「現在の財政負担のまま、現状のサービスの質を維持すべき」が約 38％と最も多く、次いで「再編や見直しを図り、財政負担を減らしていくべき」（約 21％）、「財政負担を増やしても、今まで以上に公共交通サービスの質を充実させ利便性を高めるべき」（15％）の順となっている。



■公共交通の今後の運行に対する意向

・　今後の運行については「将来必要となるため維持してほしい」が 47.4％と最も多く、次いで「自分や家族が利用しているので維持してほしい」（24.2％）、「来訪者のために維持してほしい」（12.1％）の順となっている。



3　交通事業者等へのヒアリング調査

（1）調査概要

持続可能な公共交通体系の構築に向けて、町内の交通事業者や関係機関等に対して、ヒアリング調査を実施した。

図表　ヒアリング調査の概要

<table>
<tr><th>調査</th><th>目的</th><th>調査対象</th><th>調査方法</th></tr>
<tr><td>交通事業者
ヒアリング
調査</td><td>公共交通利用者の特徴や公共交通に対する意向等を把握</td><td>・ 株式会社奄美航空
・ 有限会社日の出タクシー
・ 認可地縁団体コミュニティ喜界協議会</td><td rowspan="2">直接面談方式</td></tr>
<tr><td>関係機関
ヒアリング
調査</td><td>通学の際の移動手段や公共交通に対する意向等を把握</td><td>・ 喜界高校</td></tr>
</table>

（2）調査結果

①交通事業者ヒアリング調査

■利用者の特徴

対象	調査結果
路線バス	・高齢者の利用がほとんどで、買い物や通院で利用されている。 ・目的地としては A コープ喜界店と喜界徳洲会病院である。 ・利用が多い便として、1 便あたり 20 人以上の利用者がいる場合もある。
タクシー	・利用者として、日中は高齢者が多く、夜間は飲食店利用者の利用が多い。 ・件数としては、1 日あたり 15 から 20 件程度となっている。 ・町民の移動への対応のみで手一杯のため、観光客による貸切利用等に関しては、認可地縁団体を紹介している。
自家用有償旅客運送	・利用者数は月に数人程度となっている。 ・ドライバーへの直接連絡を希望する利用者もいる。

第３章	住民移動の実態及びニーズの把握

■本町の公共交通の問題点、見直しの際の留意点、町への要望等

対象	調査結果
路線バス	・現状の便数を確保するためには、一定の従業員を雇う必要がある。また、ドライバーが少ない中では、今後、ドライバーの就業時間を考慮したルート設定等も検討する必要がある。
タクシー	・ドライバーの高齢化が進んでおり、今後、ドライバーの確保が課題となる。 ・使用している車両も老朽化しており、修理や買い替え等のコストによっては、運行する車両も少なくなる可能性も想定される。
自家用有償旅客運送	・利用者数がそれほど多くなく、自家用有償旅客運送の周知が十分でないと感じている。 ・福祉用車両も保有しているが、十分に活用できていない。

②関係機関等ヒアリング調査

対象	調査結果
喜界高校	・生徒の主な通学手段は、自転車が過半数を占め、その他、バイク・原付、徒歩等であり、路線バスで通学する生徒はいない。 ・雨の日の通学は、ほとんどが家族による送迎となっている。 ・バスによる通学がいないのは、登校時には利用できるものの、下校時の時間が合わないためだと考えている。 ・特別支援学校生にはバスで通学する生徒がおり、バスの廃線後は、家族の送迎で対応している。

第３章　住民移動の実態及びニーズの把握

4　喜界バス乗降調査

（１）調査概要

住民の路線バスの利用実態の把握に向けて、路線バスの乗降調査を実施した。

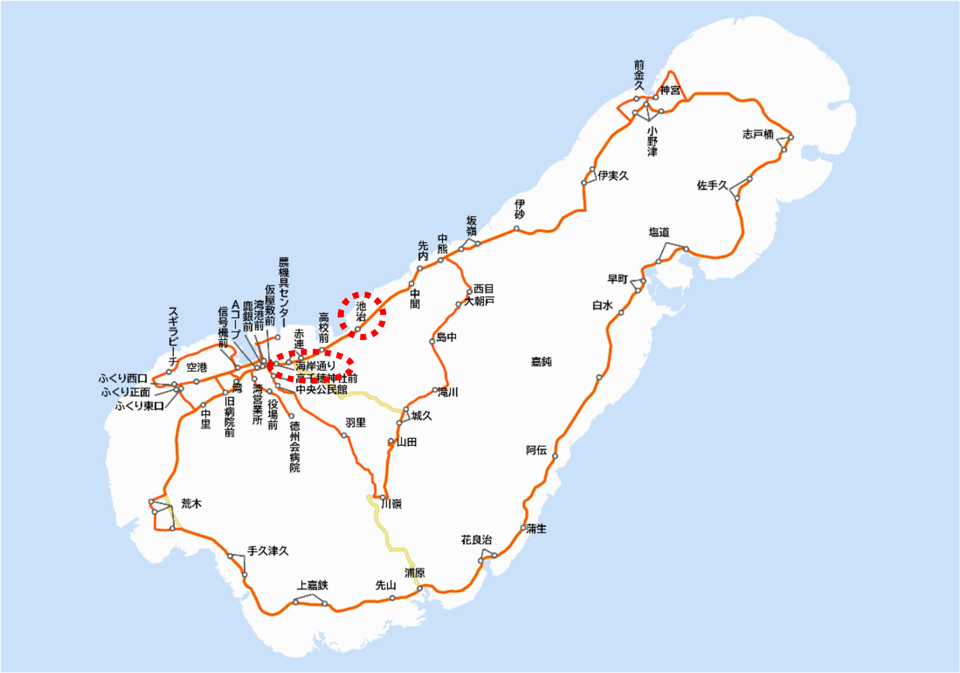
図表　調査概要

調 査 期 間	令和７年１２月１７日～令和７年１２月２５日
調査対象者	路線バス利用者
調 査 方 法	・ 路線バスのドライバーの目視による、バス停および区間ごとの乗降者数カウント ・ 喜界バスはフリー乗降のため、バス停間での乗降は乗降場所の次のバス停にて集計

（２）調査結果

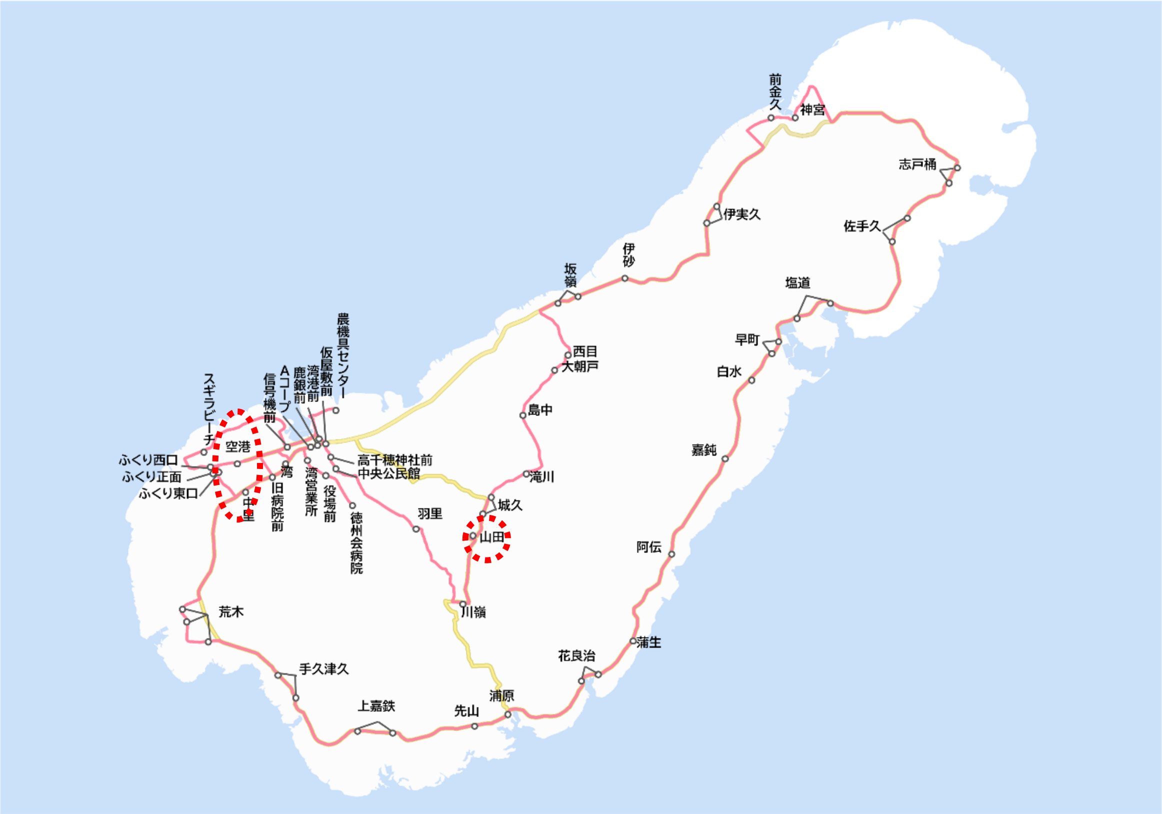
- 南中央線、北中央線ともに「池治」、「海岸通り」のバス停（および区間）では乗降が０件であった。
- 南中央線では、「山田」や、終着点前の「中里」、「空港」などのバス停（および区間）で乗降が０件であった。
- 北中央線では、「スギラビーチ」や「中間」、始発点後や終着点前の「湾」、「旧病院前」などのバス停（および区間）で乗降が０件であった。
- 便毎にみると、乗降がないバス停（および区間）や、乗降が無い地域が発生している。

図表　乗降が０件であったバス停

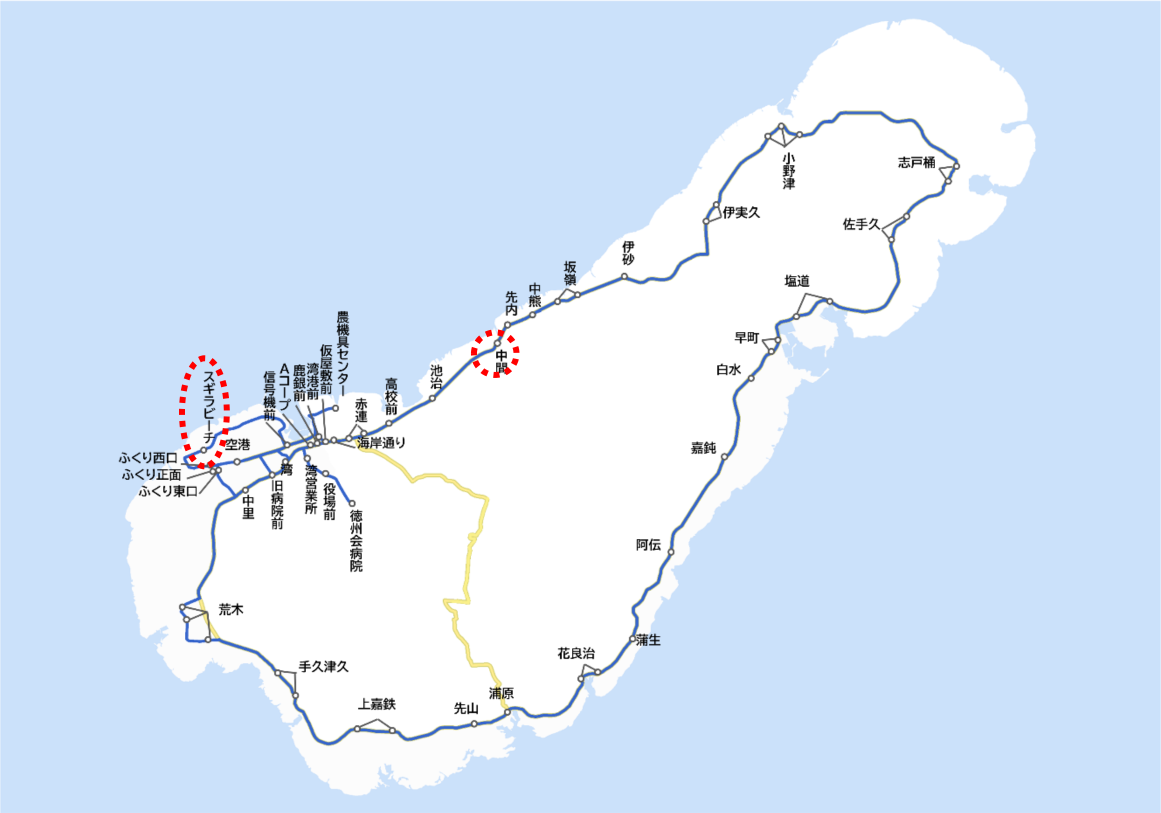


図表　乗降が０件であったバス停

【南中央線】



【北中央線】



第４章　現状・調査結果等の主なポイント

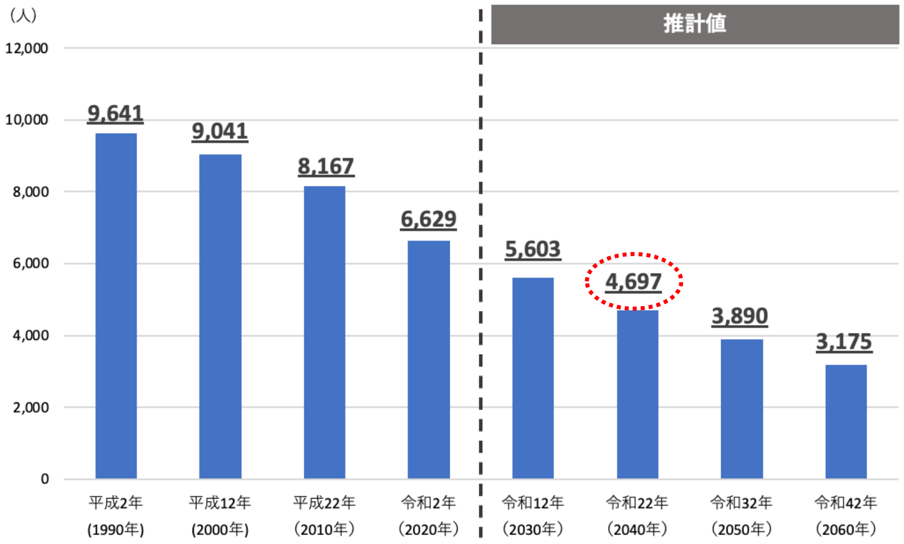
1　現状・調査結果等の主なポイント

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。

ポイント①　人口減少、高齢化が進行している。

本町では人口減少が進行しており、令和 22 年には 5,000 万人を下回ると予測されている。

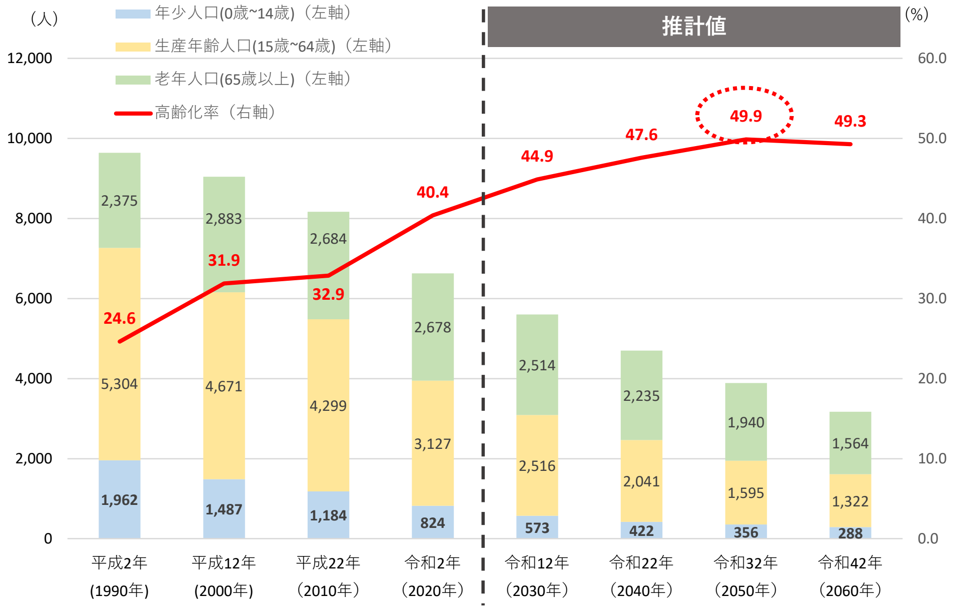
図表　人口の推移



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所より作成

また、高齢化も進行しており、令和 32 年には人口の約半分が 65 歳以上になると予測されている。

図表　喜界町の人口と高齢化率の推移

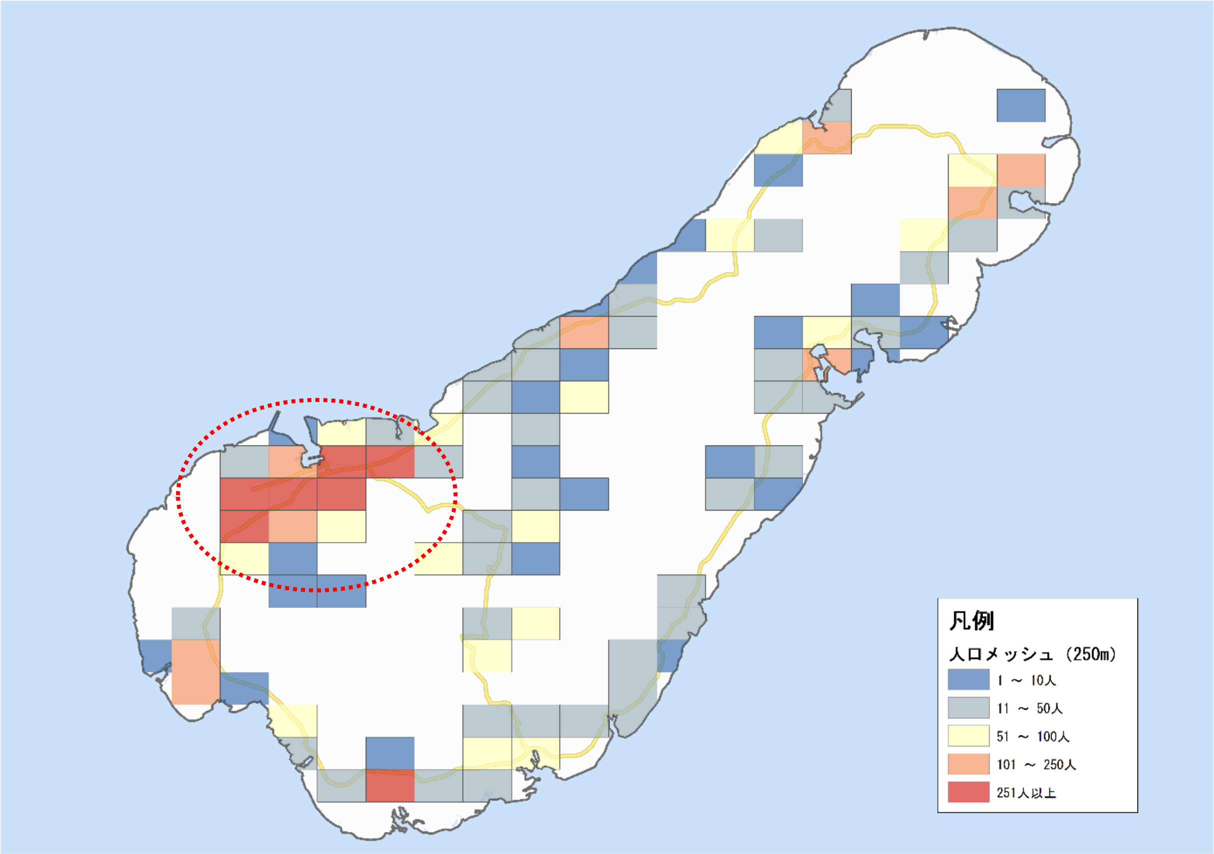


第４章　現状・調査結果等の主なポイント

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。

本町の人口は、県道 619 号の沿線を中心に人口集積しており、特に喜界町役場や喜界空港が位置する喜界島北西部の中里、湾、赤連に人口が集積している。その他では、荒木、上嘉鉄、志戸桶、小野津、坂嶺は、人口の集積が見られる。

図表　人口メッシュ（250m）

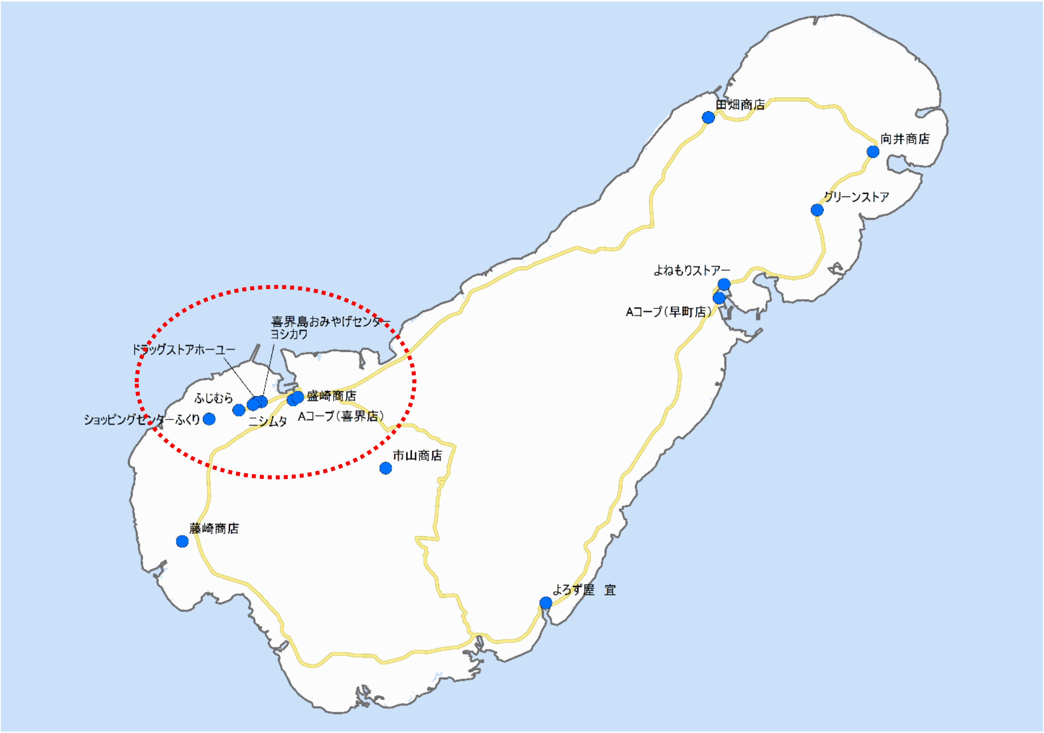


第４章　現状・調査結果等の主なポイント

ポイント③　商業施設や医療施設は喜界島北西部に集積している。

主な商業施設や医療施設は、喜界島北西部に集積している。

図表　商業施設の立地状況



図表　医療施設の立地状況

ポイント④　路線バスが廃止となっている。

本町では喜界バスの運営事業者が路線バス事業から撤退したため、島民の重要な移動手段であった、定時制かつ大量輸送できる島内の移動手段が無くなっている。

（暫定的に、自家用有償旅客運送により代替手段を確保している。）

暫定的な代替手段での運行では、ドライバー不足により、既存の便数と比較し一部運行をしたいない時間帯がある。

図表　路線バスの運行内容

（南中央線）

発時刻	着時刻	所要時間	ルート	備考	代替手段における運行の有無
7:00	8:19	1:19	北部	湾、中里は帰りのみ	○
8:40	10:44	2:04	山間部	-	○
10:30	12:08	1:38	北部	-	○
12:00	14:04	2:04	山間部	-	×
14:30	16:08	1:38	北部	-	○
16:50	18:48	1:58	山間部	湾、中里は行きのみ	×

（北中央線）

発時刻	着時刻	所要時間	ルート	備考	代替手段における運行の有無
7:20	9:03	1:43	山間部	湾、中里は帰りのみ	○
9:50	11:29	1:39	北部	-	○
11:00	13:08	2:08	山間部	-	×
13:30	15:09	1:39	北部	-	○
15:20	17:28	2:08	山間部	-	○
18:00	19:22	1:22	北部	湾、中里は行きのみ	×

第４章　現状・調査結果等の主なポイント

ポイント⑤　タクシーのドライバーが不足している。

島内にタクシー事業者はあるものの、ドライバー不足かつドライバーの高齢化が進行しており、同時運行は２台での体制であるため、恒常的に配車に時間を要する状態である。

図表　タクシー事業者運営体制

事 業 主 体	有限会社日の出タクシー
利用対象者	地域住民、来島者
区　　　域	喜界町全域
運 行 時 間	８時から２５時
予 約 方 法	電話連絡のみ
人　　　員	ドライバー：４名（日中２名、夜間２名） 受　　　付：１名
そ　の　他	・事前予約の受付は行っていない ・ドライバーの平均年代は７０歳台

図表　タクシー事業者へのヒアリング内容

■利用者の特徴

調査結果
・利用者として、日中は高齢者が多く、夜間は飲食店利用者の利用が多い。 ・件数としては、1 日あたり 15 から 20 件程度となっている。 ・町民の移動への対応のみで手一杯のため、観光客による貸切利用等に関しては、認可地縁団体を紹介している。

■本町の公共交通の問題点、見直しの際の留意点、町への要望等

調査結果
・ドライバーの高齢化が進んでおり、今後、ドライバーの確保が課題となる。
・使用している車両も老朽化しており、修理や買い替え等のコストによっては、運行する車両も少なくなる可能性も想定される。

第４章　現状・調査結果等の主なポイント

ポイント⑥　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。

　喜界バスの利用頻度について年代別にみると、80 歳以上の住民の２割程度が月に１回以上、喜界バスを利用している。

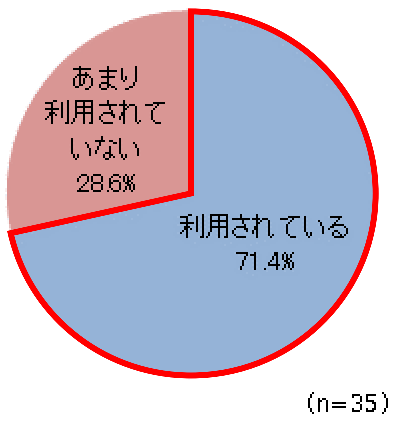
図表　年代別の喜界バスの利用頻度

	週に５回以上	週に３～４回	週に１～２回	月に２～３回	月に１回	年に数回	利用していない	無回答
19歳以下（N=7）	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	28.6%	57.1%	0.0%
20代（N=32）	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	3.1%	0.0%	90.6%	3.1%
30代（N=67）	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%	91.0%	6.0%
40代（N=101）	0.0%	2.0%	1.0%	1.0%	0.0%	7.9%	83.2%	5.0%
50代（N=158）	1.3%	0.0%	0.0%	1.3%	0.6%	5.7%	86.7%	4.4%
60代（N=217）	0.9%	0.5%	0.5%	0.0%	1.8%	6.5%	86.6%	3.2%
70代（N=304）	0.3%	1.6%	1.0%	2.3%	0.3%	5.3%	85.5%	3.6%
80歳以上（N=190）	3.2%	3.2%	5.8%	4.7%	2.6%	14.2%	62.1%	4.2%

ポイント⑦　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。

　交通弱者における喜界バスの利用状況をみてみると、「利用されている」が約 71%であった。

図表　交通弱者の喜界バスの利用状況



第４章　現状・調査結果等の主なポイント

ポイント⑧　島内のドライバーが分散し、高齢化が進行している。

島内にはタクシー事業者や認可地縁団体、スクールバス運行の受託事業者等、複数の交通事業者が交通の担い手として活躍しているため、ドライバーが分散している。

またドライバーの高齢化も進行しており、ドライバーの 50%超が 60 代以上である。

図表　各交通事業者の概要

	事業	役割	ドライバー（２種保有者）	６０代以上のドライバー
奄美航空	路線バス	・住民の定時定路線での移動を支援	・７名（７名）	・２名
喜界総合企画	スクールバス	・児童や学生の登下校および校外活動の移動を支援	・１０名（４名）	・５名
日の出タクシー	タクシー	・住民の自由な移動を支援	・４名（４名）	・４名
コミュニティ喜界	自家用有償旅客運送	・早朝のフェリーへの移動を支援 ・タクシーが不足する際の、住民の自由な移動を支援	・３名（３名）	・２名

ポイント⑨　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。

本町の各交通事業者は、既存のドライバーの人数にて交通サービスの提供を行っていますが、ドライバー不足により対応が難しかった事例も発生している。

図表　ドライバー不足により対応が難しかった事例

	事業	事例
奄美航空	路線バス	・ドライバー不足により、路線バス事業の撤退
喜界総合企画	スクールバス	・撤退した路線バス事業の代替対応は現在の人員数では対応不可
日の出タクシー	タクシー	・早朝のフェリー時刻に合わせた運行時間の延長 ・予約受付

第４章　現状・調査結果等の主なポイント

ポイント⑩　バスの１便あたりの運行時間が長くなっている。

路線バスの１回あたりの運行時間について、島内循環をベースとしているため２時間を超える便が発生し、ドライバーの人繰りを逼迫している。また住民の中には休憩無しの長時間乗車を避けたい意見もある。

図表　路線バスにおける各便の運行時間

	便	始点停留所の発車時間	終点停留所の到着時間	運行時間
南中央線	1便	7:00	8:19	1:19
	2便	8:40	10:44	2:04
	3便	10:30	12:08	1:38
	4便	12:00	14:04	2:04
	5便	14:30	16:08	1:38
	6便	16:50	18:48	1:58

	便	始点停留所の発車時間	終点停留所の到着時間	運行時間
北中央線	1便	7:20	9:03	1:43
	2便	9:50	11:29	1:39
	3便	11:00	13:08	2:08
	4便	13:30	15:09	1:39
	5便	15:20	17:28	2:08
	6便	18:00	19:22	1:22

ポイント⑪　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。

スクールバスの利用者と、スクールバスの運行に使用されている車両の定員数を比較すると、ほぼ全ての車両において利用者数が定員数を下回っており、輸送の余力がある。

図表　スクールバスにおける車両ごとの利用者数と定員数

号車	利用者数	定員数
1号車	14人	46人
2号車	35人	46人
3号車	22人	29人
4号車	5人	15人

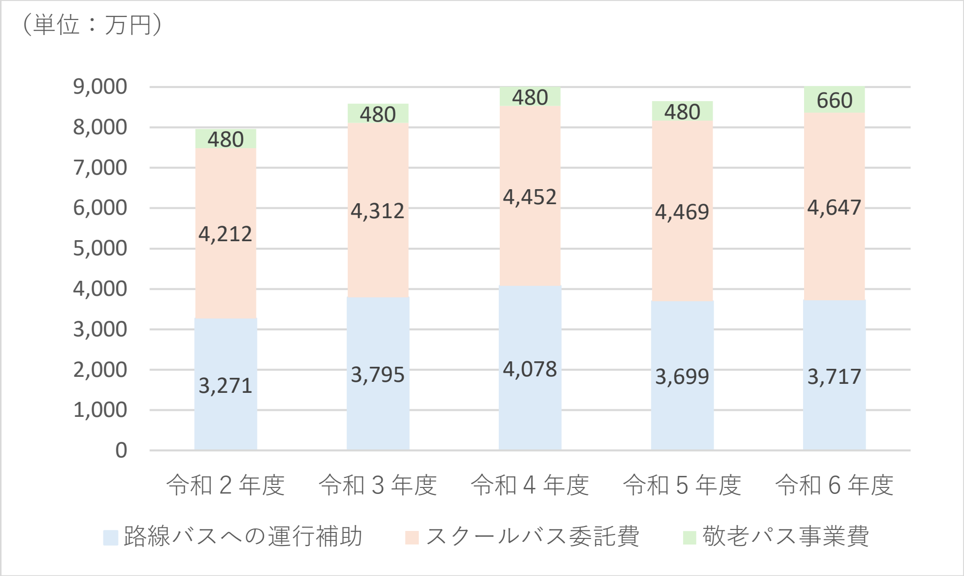
号車	利用者数	定員数
5号車	24人	46人
6号車	31人	46人
7号車	9人	29人
8号車	4人	15人

※複数便運行している号車は、最大の利用人数を記載

ポイント⑫　交通に対する財政負担が増加している。

物価の高騰等の要因もあるものの、複数事業者にて町の交通を担っているため、財政負担が増加している。

図表　交通に対する財政負担の推移

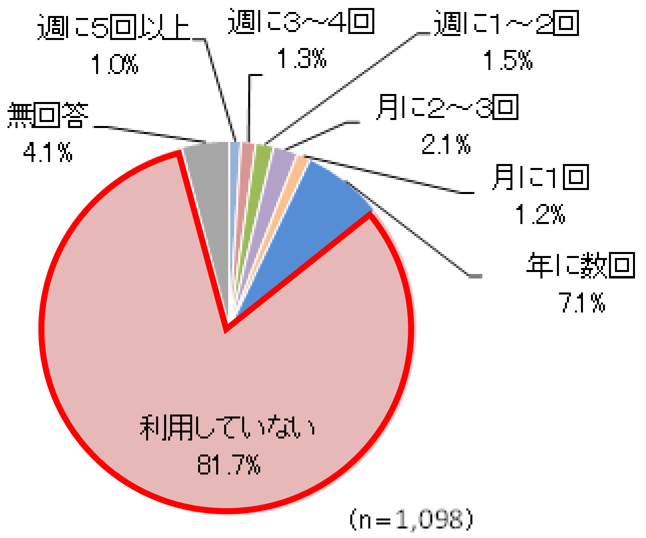


第４章　現状・調査結果等の主なポイント

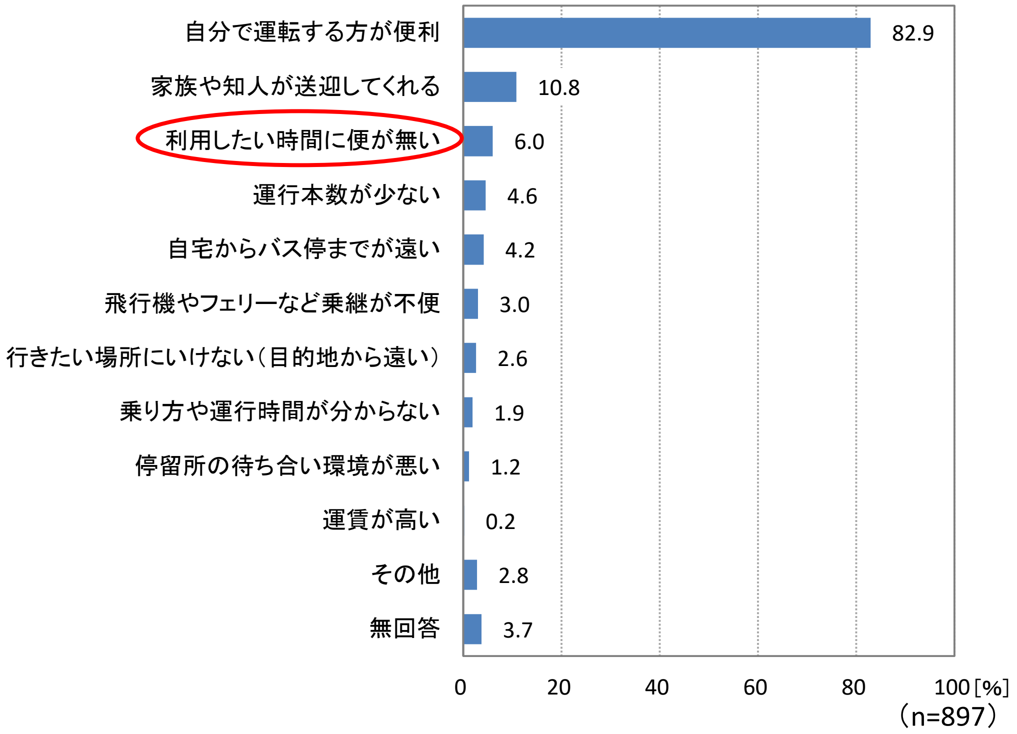
ポイント⑬　８割超の住民が喜界バスを利用していない。

　住民の喜界バスの利用頻度をみると、８割超の住民が喜界バスを利用しておらず、「利用したい時間に便が無い」ことが理由の１つとして挙げられている。

図表　住民の喜界バス利用頻度



図表　住民の喜界バスを利用していない理由

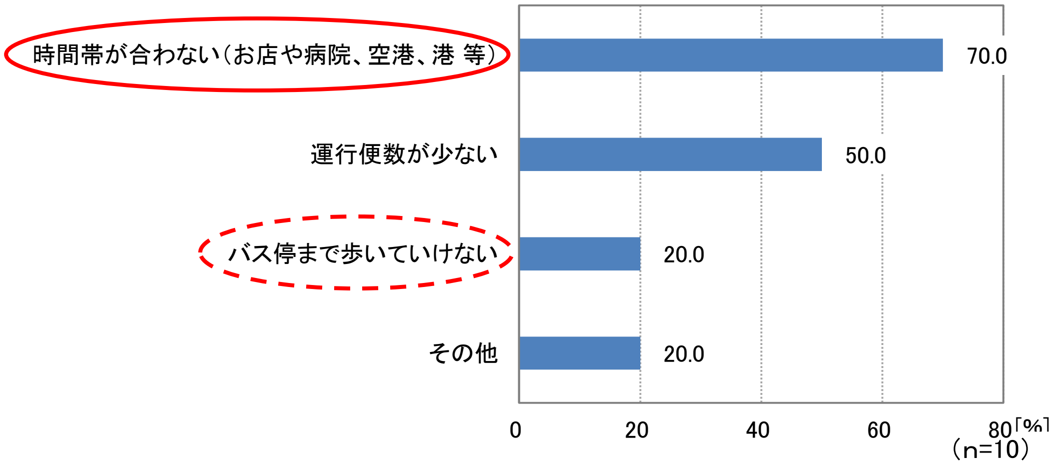


第４章　現状・調査結果等の主なポイント

ポイント⑭　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」、「バス停まで歩いていけない」が挙げられている。

交通弱者の方が喜界バスを利用していない理由として、「目的地との時間帯が合わない」が 70%となっている。また「バス停まで歩いていけない」も理由の１つとして挙げられている。

図表　交通弱者の喜界バスを利用していない理由



第４章　現状・調査結果等の主なポイント

ポイント⑮　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。

　買い物や通院の移動手段をみると、10 代を除く全ての年代において６割超が自身の運転や知人等の送迎により目的地まで移動しており、喜界バスの利用は、80 代で 20%程度、他の年代は 10%未満となっている。

図表　年代ごとの買い物の移動手段

	喜界バス	日の出タクシー	介護タクシー	徒歩	自転車	自家用有償旅客運送	自動車（自分で運転）	自動車（家族や知人による送迎）	自動二輪・原付等	施設による送迎	その他	買い物をしない
19歳以下（N=7）	0.0%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
20代（N=32）	3.1%	0.0%	0.0%	31.3%	12.5%	0.0%	78.1%	12.5%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%
30代（N=67）	0.0%	0.0%	0.0%	23.9%	10.4%	0.0%	95.5%	20.9%	6.0%	0.0%	0.0%	0.0%
40代（N=101）	3.0%	0.0%	0.0%	20.8%	10.9%	0.0%	88.1%	12.9%	8.9%	2.0%	0.0%	0.0%
50代（N=158）	1.9%	0.6%	0.0%	20.9%	13.9%	0.0%	91.1%	8.2%	5.7%	1.9%	0.0%	0.0%
60代（N=217）	3.7%	0.5%	0.0%	7.8%	6.5%	0.0%	87.6%	6.5%	5.5%	0.9%	0.5%	0.0%
70代（N=304）	6.9%	3.0%	1.0%	8.9%	7.2%	0.3%	83.2%	8.6%	3.9%	0.0%	0.7%	0.7%
80歳以上（N=190）	22.1%	7.9%	0.5%	11.6%	3.7%	0.0%	40.5%	20.5%	3.7%	0.0%	1.6%	10.5%

図表　年代ごとの通院の移動手段

	喜界バス	日の出タクシー	介護タクシー	徒歩	自転車	自家用有償旅客運送	自動車（自分で運転）	自動車（家族や知人による送迎）	自動二輪・原付等	施設による送迎	フェリー	飛行機	その他	通院の機会が無い
19歳以下（N=7）	0.0%	0.0%	0.0%	42.9%	57.1%	0.0%	0.0%	42.9%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	28.6%
20代（N=32	0.0%	0.0%	0.0%	15.6%	3.1%	0.0%	62.5%	15.6%	0.0%	0.0%	9.4%	9.4%	3.1%	9.4%
30代（N=67	0.0%	1.5%	0.0%	9.0%	1.5%	0.0%	70.1%	16.4%	4.5%	0.0%	13.4%	14.9%	1.5%	20.9%
40代（N=101	4.0%	1.0%	0.0%	9.9%	4.0%	0.0%	74.3%	10.9%	5.9%	2.0%	4.0%	5.9%	0.0%	13.9%
50代（N=158	3.8%	1.9%	0.0%	6.3%	5.1%	0.0%	79.1%	10.1%	4.4%	1.9%	8.2%	5.7%	0.6%	6.3%
60代（N=217	3.2%	0.9%	0.9%	1.8%	1.8%	0.5%	81.6%	14.3%	1.4%	0.9%	6.9%	12.4%	0.0%	2.8%
70代（N=304	7.2%	3.6%	1.0%	3.6%	1.0%	0.3%	77.0%	12.8%	3.0%	0.7%	7.6%	9.2%	0.7%	1.3%
80歳以上（N=190	22.6%	11.6%	0.5%	4.2%	1.1%	0.0%	35.8%	29.5%	2.6%	3.7%	3.2%	4.2%	1.1%	0.5%

ポイント⑯　免許返納意向が低い

年代別の町民の免許返納意向をみると 70 代の 80%程度、80 代以上の 25%以上が５年以内の免許返納を考えていない。

図表　年代別の免許返納に対する意向

	５年以内の返納は考えていない	５年以内に返納する予定である	返納するか悩んでいる	すでに返納した	もともと免許を持っていない	無回答
19歳以下（N=7）	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
20代（N=32）	87.5%	0.0%	0.0%	0.0%	9.4%	3.1%
30代（N=67）	97.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%	0.0%
40代（N=101）	94.1%	0.0%	0.0%	2.0%	4.0%	0.0%
50代（N=158）	95.6%	0.0%	0.0%	0.0%	3.8%	0.6%
60代（N=217）	92.2%	0.9%	1.4%	1.4%	3.2%	0.9%
70代（N=304）	78.3%	7.2%	4.3%	4.6%	5.3%	0.3%
80歳以上（N=190）	25.3%	14.2%	7.4%	23.7%	26.3%	3.2%

ポイント⑰　通学において公共交通はほとんど利用されていない。

本町の通学実態をみると、幼稚園児や小学生、中学生にはスクールバスが提供されている。

また高校生のうち、主な通学手段として喜界バスを選択している生徒は０人である。なお、雨天時等の通学手段が変わる場面において、徒歩や自転車等にて通学している生徒の主な通学手段は家族等の送迎が主となっている。

第５章　喜界町地域公共交通計画

1　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　商業施設や医療施設は喜界島北西部に集積している。**
- **ポイント④　路線バスが廃止となっている。**
- **ポイント⑤　タクシーのドライバーが不足している。**
- **ポイント⑥　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⑦　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。**
- **ポイント⑧　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⑨　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。**
- **ポイント⑩　バスの１便あたりの運行時間が長くなっている。**
- **ポイント⑪　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。**
- **ポイント⑫　交通に対する財政負担が増加している。**
- **ポイント⑬　８割超の住民が喜界バスを利用していない。**
- **ポイント⑭　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」、「バス停まで歩いていけない」が挙げられている。**
- **ポイント⑮　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⑯　免許返納意向が低い**
- **ポイント⑰　通学において公共交通はほとんど利用されていない。**

島内の地域公共交通の確保と維持、活性化の実現に向けた基本方針

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

「路線バスが廃止となっている」、「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」、「交通に対する財政負担が増加している」等のポイントを踏まえ、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、それぞれの移動に関する資源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

「島内のドライバーが分散し、高齢化が進行している」、「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」等のポイントを踏まえ、本町の地域内交通には島内の交通事業者のみでなく教育機関や福祉機関、島外の交通事業者が関わっている特色を生かし、それぞれの交通に関わる関係者がスムーズに協働できるよう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

「８割超の住民が喜界バスを利用していない」、「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」、「免許返納意向が低い」等のポイントを踏まえ、交通の利用方法に対する学習の機会を有することや、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。

2　交通種別ごとの位置づけ

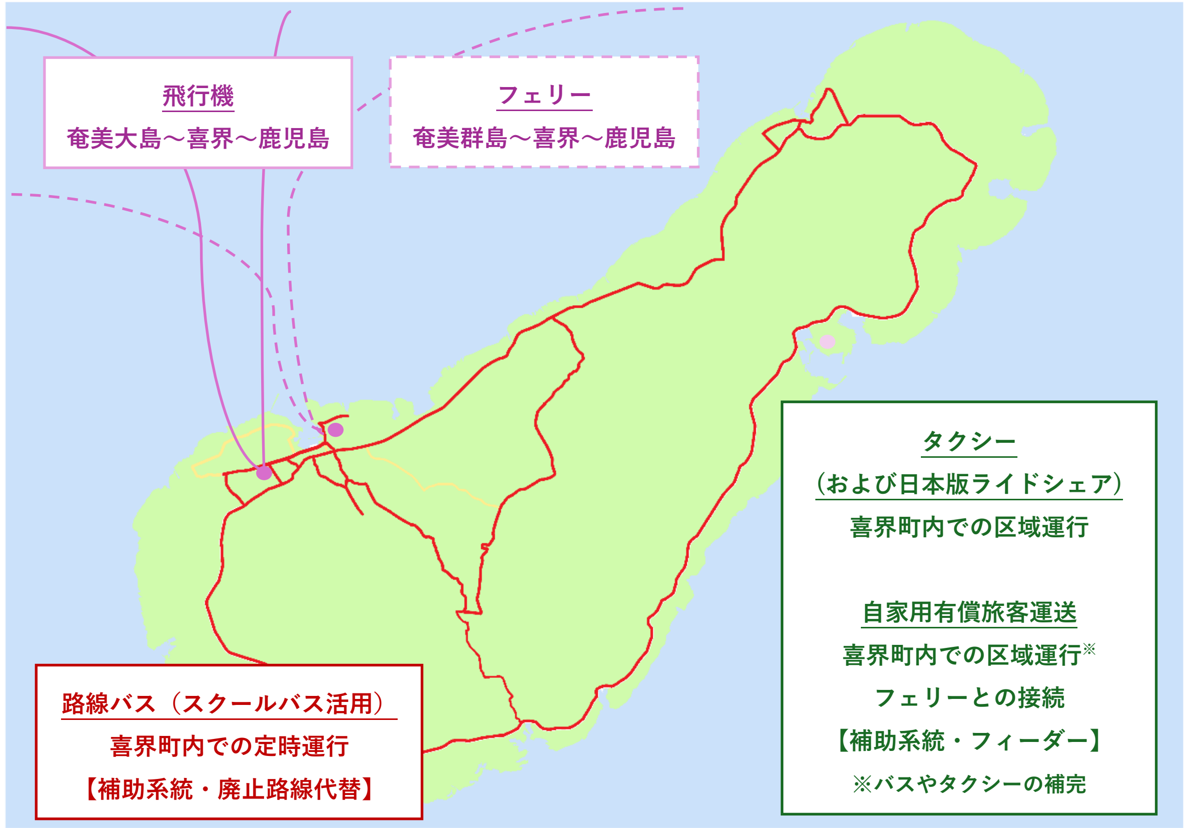
（1）公共交通の役割と位置づけ

本町の各公共交通の担う役割と、それぞれの確保・維持策を整理する。

交通モード		役割	確保・維持策
島内交通	路線バス	● 町内の買い物、通院、通学、島外交通への接続等における移動手段としての役割を担う。	● 公共ライドシェアの活用等によりドライバーを確保。 ● スクールバスの活用により交通資源を効率的に運用。 ● 住民の公共交通への利用意識改善により需要を喚起。 ● 廃止路線代替補助を活用。
島内交通	タクシー	● 高齢者、障がい者、子育て世代、観光客等の多様な利用者のきめ細かいニーズに対応する役割を担う。	● 日本版ライドシェアの活用検討によりドライバーを確保。
島内交通	自家用有償旅客運送	● フェリーへ接続する移動手段としての役割を担う。 ● バスやタクシーの対応が困難な場合等における、住民の移動ニーズに対応する役割。	● 運行内容の周知啓発により、需要を喚起。 ● 地域公共交通確保事業を活用。
島外交通	飛行機	● 定時制、速達性を備えた島外への移動手段としての役割を担う。	● 航路・航空路運賃軽減事業負担金を活用。
島外交通	フェリー	● 定時制、自家用車を伴える機能を備えた島外への移動手段としての役割を担う。	● 鹿児島・喜界・知名航路協議会負担金を活用。 ● 航路・航空路運賃軽減事業負担金を活用。
その他	移動支援	● 生活支援の送迎部分としての役割を担う。	● 生活に支援を必要とする方々のニーズに合わせた対応。
その他	スクールバス	● 児童、生徒の通学における移動手段としての役割を担う。	● 通学以外での学校現場のニーズに合わせた利用への対応。

喜界町における将来の公共交通ネットワークイメージ

本町における公共交通ネットワークは、今後、各公共交通が役割を担いながら他の公共交通と連動し構築する。下記に将来の公共交通ネットワークを標記する。



注）あくまでイメージであり、再編に向けた詳細な検討については、利用者の利便性や事業の持続性に細心の注意を払うとともに、各関係者との協議や調整を綿密に行い、実証運行等を通じて実現化を目指す等、実行、実現に際し慎重を期すものとする。

補助系統に係る事業及び実施主体の整理

公共交通	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
自家用有償旅客運送	喜界町町内			78条	区域運行	喜界町（運行は町内の事業者へ委託）	フィーダー補助

3　事業

（1）事業体系

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「町の資源を最大限に活用し未来に残す公共交通」、「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」、「住民の利用意識が高い公共交通」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、達成に向けた計画事業を以下のように設定する。

基本方針	評価指標	計画事業
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 「路線バスが廃止となっている」、「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」、「交通に対する財政負担が増加している」等のポイントを踏まえ、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、それぞれの移動に関する資源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。	評価指標１　喜界町が実施している公共交通サービスの延べ利用者数 評価指標２　喜界町内の交通手段の数 評価指標３　廃止路線代替バスの収支率 評価指標４　喜界町の公共交通への財政負担額 評価指標５　喜界町が実施している公共交通サービスの利用者の満足度	計画事業①　住民が使いやすい公的な移動手段の確保 計画事業②　バス路線の見直し 計画事業③　フェリーへ接続する公共交通の確保 計画事業④　タクシー不足に対応する日本版ライドシェア導入の検討 計画事業⑤　将来の交通関連への担い手確保支援の検討
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 「島内のドライバーが分散し、高齢化が進行している」、「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」等のポイントを踏まえ、本町の地域内交通には島内の交通事業者のみでなく教育機関や福祉機関、島外の交通事業者が関わっている特色を生かし、それぞれの交通に関わる関係者がスムーズに協働できるよう連携体制を構築する。	評価指標６　交通関係者が協働する体制の構築数 評価指標７　新しい制度や仕組みの導入協議回数 評価指標８　新車両の導入台数および協議回数 評価指標９　企画乗車券の企画件数	計画事業⑥　交通事業者のスムーズな連携に向けた体制の構築 計画事業⑦　ICT 等を活用した離島特有の事象に対応できる体制の構築 計画事業⑧　企画乗車券の作成
基本方針Ⅲ　住民の利用意識が高い公共交通 「８割超の住民が喜界バスを利用していない」、「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」、「免許返納意向が低い」等のポイントを踏まえ、交通の利用方法に対する学習の機会を有することや、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。	評価指標 10　モビリティ・マネジメントの実施回数 評価指標 11　喜界町が実施している公共交通サービスへの住民の理解度 評価指標 12　喜界町が実施している公共交通サービスを利用した住民の割合	計画事業⑨　モビリティ・マネジメントの実施 計画事業⑩　免許返納者に対する公共交通利用の促進 計画事業⑪　集落単位での県道までの移動手段の検討

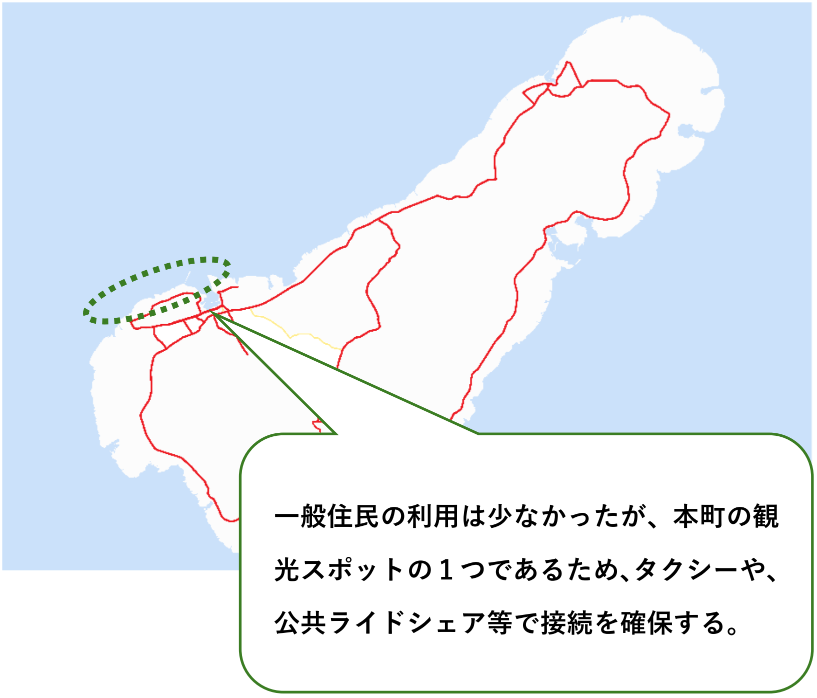
（２）計画事業

本町における公共交通の課題を解決する基本方針の実現に向けた計画事業の内容を示す。

事業	①　住民が使いやすい公的な移動手段の確保
目的	島内の定時制かつ大量輸送できる移動手段の確保のため、喜界バスの路線を参考に島内を廉価にて移動できる公的な交通サービスを導入する。 なお、導入にあたり、町の移動資源の１つであるスクールバスを活用することで効率的な運行を目指す。
概要	■　住民が島内にて生活を送るために、廉価にて移動できる公的な交通サービスを導入する。その際は、住民が慣れ親しんでいる令和７年１２月まで運行していた喜界バスの路線を参考に導入検討を行う。 ■　新たに導入するサービスが未来にて維持、確保できるよう、島内の交通資源であるスクールバスを最大限活用するよう検討する。 ■　スクールバスの活用を検討する際は、既存のスクールバス利用者である児童や生徒の快適性と安全性を念頭に、十分な協議を重ね慎重に行う。 **＜スクールバスの活用例＞** ①スクールバスへの混乗 ・現在スクールバスを利用している児童、生徒とともに、一般の住民もスクールバスを利用できるように行う。 **ポイント：運賃が発生しないため財政負担について検討する** ②スクールバスの乗合化 ・スクールバスを乗合とし、乗合バスを児童や生徒が利用するように行う。 **ポイント：バスが有償化するため、定期券等措置を検討する** ③スクールバスの空き時間の活用 ・児童、生徒の送迎が無い時間に、スクールバスを乗合バスとして運行する。 **ポイント：学校行事等、特別な対応が必要な際の運用内容を検討する**
事業主体	喜界町、交通事業者、関係事業者、教育関係者

公的な移動手段確保に向けたスクールバス活用のイメージ	
	朝・夕/通学時間帯 活用内容：スクールバスへの混乗もしくはスクールバスの乗合化 ・　湾方面のスクールバスに一般住民も乗車を可能にすることで、朝の時間帯における住民の移動手段を確保。

	日中/児童、生徒の送迎が無い時間帯 活用内容：スクールバス車両を乗合バスとして運行 ・　送迎が無い時間帯は乗合バスとして既往の循環するバス路線を運行し、日中の時間帯における住民の移動手段を確保。

事業	②　バス路線の見直し
目的	効率的な公共交通の運行や、運行内容と住民ニーズとの乖離の解消のため、事業①にて確保する公的移動手段の路線の見直しを行う。 また見直しを行うことにより、バスのドライバーの就労環境の改善も図る。
概要	■　住民の利用状況に合わせて、路線バスのルートの再検討を行う。 検討の際には、町民の利用を優先的考え、観光客等来訪者の利用がメインで想定される乗降場所は他の交通手段との連携にて対応する。 また、検討の際には住民ニーズ、特に公共交通を必要としている交通弱者のニーズへの対応を念頭に、店や病院、空港や港の利用時間帯も考慮し検討する。 ■　ドライバーや車両の目途がたつ場合は、循環している路線の変更の検討し、湾～早町、早町～湾と繋ぐような運行内容も検討する。 **ポイント：利用が少ないエリアであっても本町にとって重要なエリアである場合は、他の交通にて接続出来るようにする。** 
事業主体	喜界町、交通事業者、関係事業者

事業	③　フェリーへ接続する公共交通の確保
目的	運行内容と住民ニーズとの乖離の解消のため、夜間や早朝に寄港するフェリーへ接続する公共交通を導入する。
概要	■ 現在、タクシーの補完として認可地縁団体が運行をしているコミュニティ喜界が夜間や早朝に寄港するフェリーへの接続を担っているが、現在の体制では事業の継続が困難である。他の交通事業者が担えない、夜間や早朝に寄港するフェリーへの接続について、公共ライドシェア制度を活用し、官民連携にて移動手段を確保する。 ■ フェリーの寄港については、島特有の気候に左右される場合が多いため、事業⑦と関連し、スムーズな運行や、住民の利用が出来る体制も併せて構築する。

図表　喜界町におけるフェリーの時刻表および運航曜日

下り便（平土野行き）				
鹿児島	喜界	名瀬	古仁屋	平土野
出　17:30	（翌日　2日目） 入　04:30 出　05:00	入　07:00 出　07:30	入　09:40 出　10:00	入　12:20
月・火・木・金	火・水・金・土			

上り便（鹿児島行き）				
平土野	古仁屋	名瀬	喜界	鹿児島
出　12:50	入　15:10 出　15:30	入　17:50 出　18:20	入　20:30 出　21:00	（翌日　2日目） 入　08:30
火・水・金・土				水・木・土・日

事業主体	喜界町、交通事業者、関係事業者、町民

<table>
<tr><th>事業</th><th>④　タクシー不足に対応する新しい制度活用の検討</th></tr>
<tr><td>目的</td><td>島内におけるドライバー減少による、タクシー不足に対応するため、住民ドライバーにて補うことが出来るよう日本版ライドシェアの導入について検討する。</td></tr>
<tr><td>概要</td><td>■　自島内におけるドライバー減少による、タクシー不足に対応するため、不足するドライバーおよび車両を補えるように日本版ライドシェアの導入を検討する。

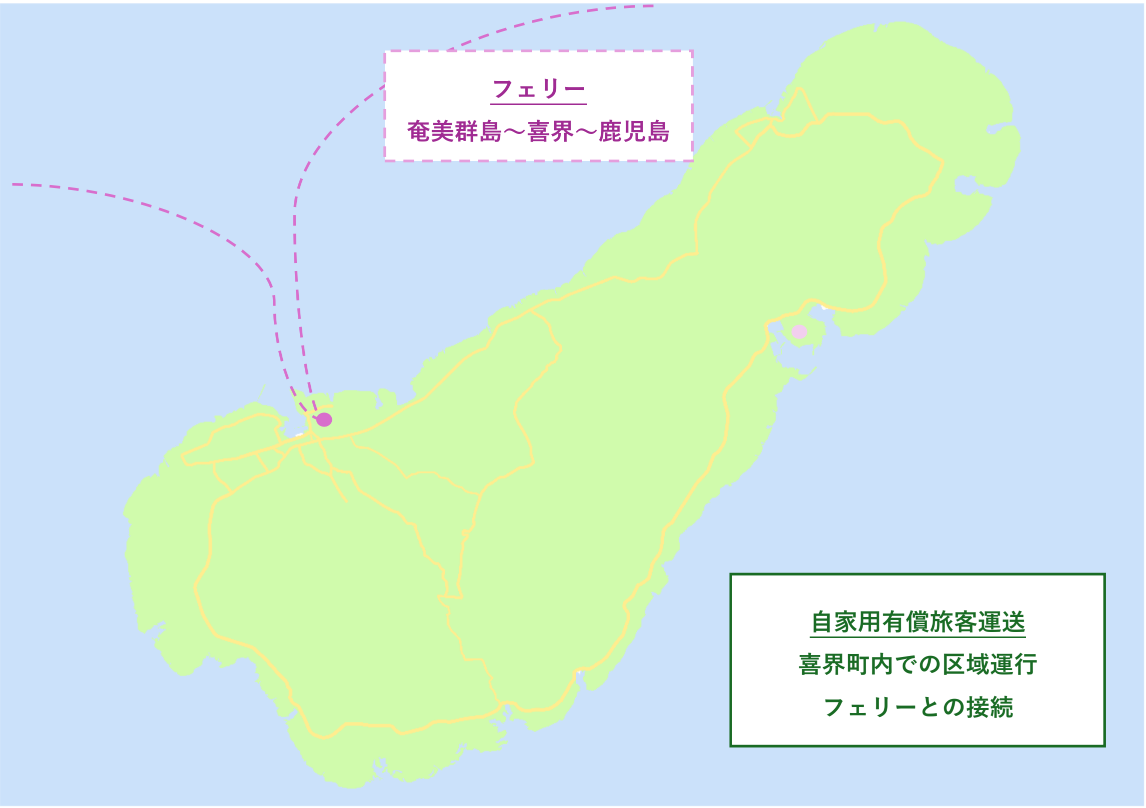
ポイント：制度導入を検討するにあたり、ドライバーや利用が想定される住民の中には、スマートフォンなど ICT 機器の扱いに不慣れな利用者も多いと想定されるため、アナログな手法でも対応できる運用内容も検討する。

写真　日本版ライドシェア導入の事例（阿久根市）

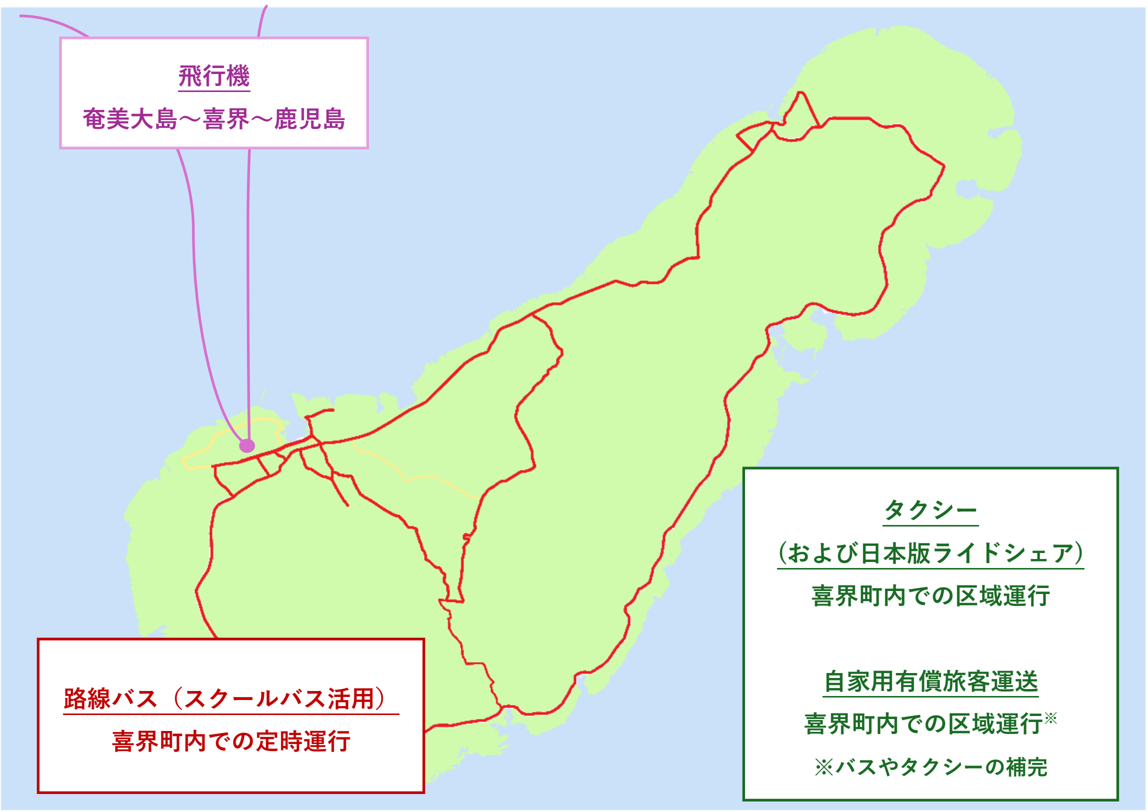
</td></tr>
<tr><td>事業主体</td><td>喜界町、交通事業者、関係事業者、町民</td></tr>
</table>

参考：事業①～④実施後の路線イメージ

イメージ　深夜～早朝時間帯（フェリー接続時間帯）

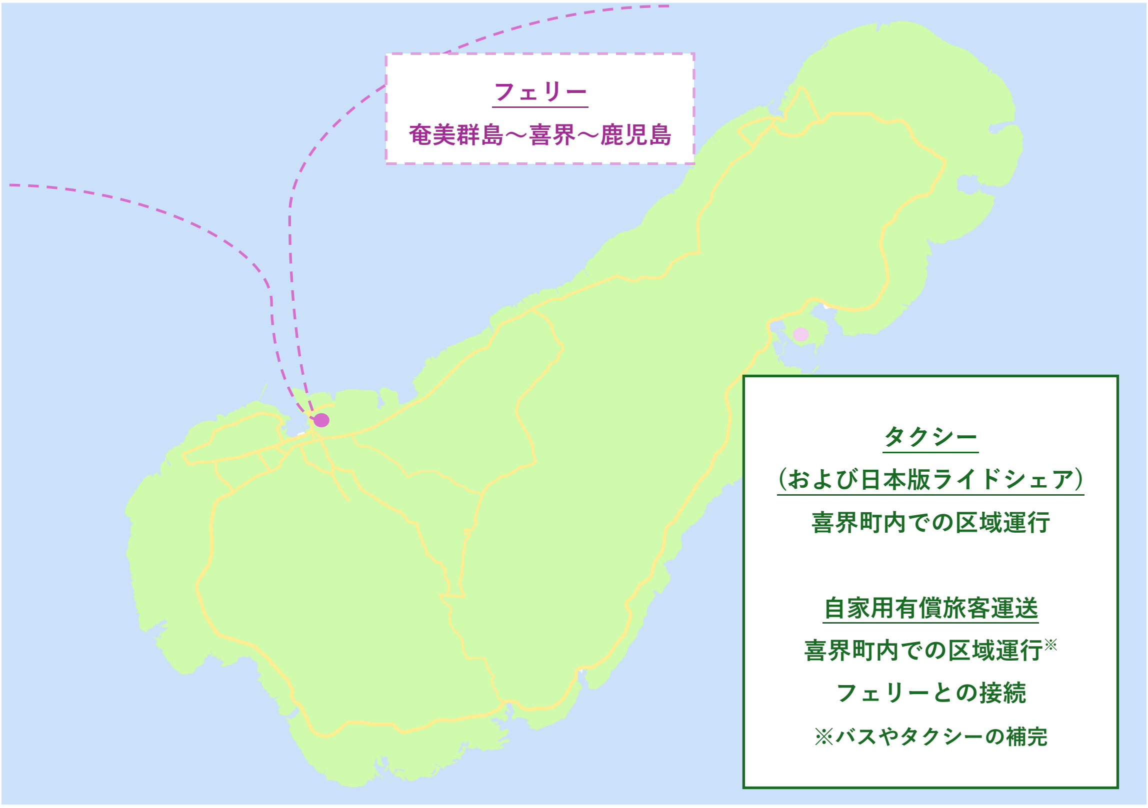


イメージ　日中時間帯



イメージ　朝・夕時間帯（通学時間帯）

イメージ　夜間時間帯



事業	⑤　将来の交通関連への担い手確保支援の検討
目的	島内のドライバーをはじめとする、公共交通の担い手が減少していることに対し、将来の公共交通の担い手確保のために、担い手確保支援を検討する。
概要	■　ハローワークや喜界町よろこ 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を行う。 ■　働く先の候補として交通が選ばれるよう、交通事業者や庁内の関係部署および関係機関と連携して、地域のイベントや学校行事等にて運転業務に興味・関心を持ってもらう場としての運転体験会の開催や、就職相談会の開催を検討する。 ■　人材確保および公共交通の維持確保を図るため、町内を運行する交通事業者やそこへ就業を希望する方を対象とした支援策を検討する。 ■　将来、喜界町で公共交通の担い手として働く人材に向けて奨学金制度を検討する。 **写真　公共交通担い手確保の参考事例** **（バスタクシードライバー魅力 PR イベント・体験会）**
事業主体	喜界町、交通事業者、関係事業者、町民

<table>
<tr><th>事業</th><th>⑥　交通事業者のスムーズな連携に向けた体制の構築</th></tr>
<tr><td>目的</td><td>島内の移動手段の確保や、ドライバーを含めた交通資源の分散、効率的な運行が、島の資源を総動員にて行い、未来にわたり地域公共交通を維持・確保するために、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新たな体制を構築する。</td></tr>
<tr><td>概要</td><td>

■　様々な交通に関係する事業者が役割を担い活躍している一方、交通事業者同士や関係者、自治体等など、他団体とは組織の壁があり実践的な連携が取りづらくなっているため、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

<table>
<tr><td>関係者</td><td>自治体、交通事業者、交通関係者</td></tr>
<tr><td>役割</td><td>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</td></tr>
<tr><td>メリット</td><td>・各団体同士の実践的な連携を図るための調整を行うため、施策の推進がスムーズになる
・１つの団体では解決が出来なかった課題に対し、島内の資源を総動員し解決策を模索できる
・課題解決のプレイヤーや将来の交通の担い手を確保できる</td></tr>
<tr><td>ポイント</td><td>・公共交通の担い手や、団体同士の調整のみでは事業の継続性が乏しいため、喜界町の課題解決のプレイヤーとしての役割を持つことで、組織体の継続性を強くすることが出来る
現状で想定される課題例）来訪者の宿泊施設の不足　等</td></tr>
</table>

</td></tr>
<tr><td>事業主体</td><td>喜界町、交通事業者、関係事業者、町民</td></tr>
</table>

事業	⑦　ICT 等を活用した離島特有の事象に対応できる体制の構築
目的	公共交通の利用向上のため、ＩＣＴを活用して町民や来訪者が、便利で快適に公共交通を利用でき、目的へ向けて移動できる環境を目指す。
概要	■　公共交通活用の利便性向上に向け、オンラインや LINE 等を活用した予約システムや情報提供に取り組む。 例）フェリー利用中に、フェリーと接続する公共交通を予約できる体制 ■　交通の拠点となる施設において、リアルタイムの運行情報、周辺の観光情報等を分かりやすく伝えるデジタルサイネージ等の導入を検討する。 例）観光地とバス路線の位置の把握や、バスの運行状況がわかる情報を発信するデジタルサイネージを空港に設置 ■　移動の目的となる商業・医療・観光分野との連携による MaaS※の導入について調査・検討します。 ※交通やサービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス **図表　連携による MaaS イメージ**
事業主体	喜界町、交通事業者、関係事業者

<table>
<tr><th>事業</th><th>⑧　企画乗車券の作成</th></tr>
<tr><td>目的</td><td>公共交通を使用する機運の醸成のため、観光や買い物、食事といったコンテンツを組み合わせた企画乗車券を作成する。</td></tr>
<tr><td>概要</td><td>

■ 町内の事業者や、住民、喜界町に接続する交通事業者が主体的に企画、プロモーションに取り組める環境を構築し、喜界町全体の発信を行う。

■ ジオパーク認定を受けたトピックを生かし、公共交通を活用して喜界町内を観光するモデルプランを検討する。

写真　地域の観光資源を活用した企画乗車券の参考事例

</td></tr>
<tr><td>事業主体</td><td>喜界町、交通事業者、関係事業者、町民</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>事業</th><th>⑨　モビリティ・マネジメントの実施</th></tr>
<tr><td>目的</td><td>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とするとともに、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。</td></tr>
<tr><td>概要</td><td>
■　各ターゲット層（児童・生徒、高齢者、転入者等）に合わせた効果的な利用促進を図ります。

<実施イメージ>
<table>
<tr><td>・　地域住民</td><td>・イベント時に公共交通の利用を促す情報案内・誘導
・イベント時に町有地等を活用したパーク&ライド
・　・公共交通について理解を深めるためのワークショップ開催</td></tr>
<tr><td>児童・生徒向け</td><td>・　・公共交通をテーマとした学校教育
・　（多言語対応案内の作成、出前授業、総合的な学習や社会科での乗車体験等）
・　・進学先検討の際や入学時期に合わせた公共交通マップ等の配布
・　・公共交通利用教室の開催</td></tr>
<tr><td>高齢者向け</td><td>・　・高齢者講習等に合わせた情報提供
・　・運転免許証の返納を検討している高齢者やその家族に対する公共交通や制度の案内、周知
・　・自治協議会と連携した乗車体験を含めた買い物ツアー</td></tr>
<tr><td>転入者向け</td><td>・　・転入届提出時に公共交通の案内やマップ配布</td></tr>
</table>

写真　生徒による多言語対応案内作成の参考事例（南さつま市生活 BOOK）

</td></tr>
<tr><td>事業主体</td><td>喜界町、交通事業者、関係事業者、町民</td></tr>
</table>

事業	⑩　免許返納者に対する公共交通利用の促進
目的	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。
概要	■　現在行われていない免許返納者への公共交通利用を促す特典等の検討し、高齢者の公共交通を利用する機運の醸成と、早期の免許返納を促すことによる島内の安全な交通環境を確保する。 ■　検討にあたり、現在実施している敬老パスの料金の見直しも併せて検討することにより、高齢者が便利に島内を移動できる環境と財政支出のバランスを図る。 **＜免許返納者への特定事例＞** ・　バスやタクシーの割引や回数券のプレゼント ・　記念品のプレゼント ・　買い物代行や通院付き添いのサービスの提供 ・　カタログギフトの提供 ・　飲食店での割引 ・　等 **ポイント：免許返納に対するインセンティブの準備のみでなく、自家用車を運転している方へ「公共交通は意外と便利だ」と思えるような体制や、利用促進を合わせて図ることでスムーズな事業実施が可能。**
事業主体	喜界町、町民

事業	⑪　集落単位での県道までの移動手段の検討
目的	バス停までの移動が難しく公共交通が利用できていない住民ニーズへの対応のため、集落単位で県道（路線バスへ乗降できる場所）への移動手段の導入を検討する。 この際、新しいモビリティを体感することにより、公共交通を利用する機運の向上も期待される。
概要	■　電気自動車やグリーンスローモビリティ、といった電動モビリティ等、仕様が容易で環境に配慮した新たなモビリティの導入を検討する。 **写真　新たなモビリティのイメージ**
事業主体	喜界町、交通事業者、関係事業者、町民

４　事業スケジュール

各計画事業は、本計画期間内に検討・実証を行い、事業開始します。各計画事業の実施スケジュールおよび実施主体を以下に示します。

■：検討、実証　▶：開始　⇒：実施

事業名	実施スケジュール					実施主体			
	R8	R9	R10	R11	R12	喜界町	交通事業者	関係事業者	町民
基本方針Ⅰ　町の資源を最大限に活用し未来に残す持続可能な公共交通									
住民が使いやすい公的な移動手段の確保	■	■	▶	⇒	⇒	●	●	●	
バス路線の見直し	■	■	■	▶	⇒	●	●		
フェリーへ接続する公共交通の確保	■	▶	⇒	⇒	⇒	●	●	●	
日本版ライドシェア導入の検討	■	■	■	■	■	●	●	●	●
将来の交通関連への担い手確保支援の検討	■	■	▶	⇒	⇒	●	●	●	●
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									
交通事業者のスムーズな連携に向けた体制の構築	■	■	▶	⇒	⇒	●	●	●	
ICT 等を活用した離島特有の事象に対応できる体制の構築	■	■	▶	⇒	⇒	●	●	●	
企画乗車券の作成	■	■	▶	⇒	⇒	●	●	●	
基本方針Ⅲ　住民の利用意識が高い公共交通									
モビリティ・マネジメントの実施	■	▶	⇒	⇒	⇒	●	●	●	●
免許返納者に対する公共交通利用の促進	■	▶	⇒	⇒	⇒	●	●	●	●
集落単位での県道までの移動手段の検討	■	■	■	▶	⇒	●	●	●	

5　評価指標

本町における、持続可能な公共交通の実現に向けた方針の達成状況を評価するための指標の数値目標、評価するデータ、モニタリング実施時期を以下に示す。

【「町の資源を最大限に活用し未来に残す公共交通」に向けた評価指標】

評価指標１　喜界町が実施している公共交通サービスの延べ利用者数	
現状値（令和７年度）	目標値（令和 12 年度）
28,547 人/年	27,860 人/年
令和 7 年度の実績に対して、令和 12 年度までの人口減少を勘案したうえで、10%の延べ利用者数増加を目標に設定。	
評価するためのデータ：町が所有するデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標２　喜界町内の交通手段の数	
現状値（令和７年度）	目標値（令和 12 年度）
3 種類	2 種類
住民の移動手段の確保のために、「決まった内容であるが廉価で移動ができる公的な移動サービス」と「利用者のニーズに合わせて自由に移動ができる民間の移動サービス」が島内の交通ネットワークとして維持されることを目標に設定。	
評価するためのデータ：町が所有するデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標３　廃止路線代替バスの収支率	
現状値（令和７年度）	目標値（令和 12 年度）
2.44%	2.5%
公共交通が維持されていくために、令和 7 年度の実績に対して、現状値より改善されていることを目標に設定。	
評価するためのデータ：町が所有するデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

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	
現状値（令和７年度）	目標値（令和 12 年度）
9,024 万円/年	9,000 万円/年
公共交通が維持されていくために、令和 7 年度の実績に対して、現状値より改善されていることを目標に設定。	
評価するためのデータ：町が所有するデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標５　喜界町が実施している公共交通サービスの利用者の満足度	
現状値（令和７年度）	目標値（令和 12 年度）
―	50%
喜界町が実施する公共交通サービスに対する利用者の満足度確認のため設定。 住民もしくは公共交通サービスの利用者に対する公共交通の満足度をはかる設問にて「大変満足､」「満足」と回答した人の割合を満足度とする。	
評価するためのデータ：住民もしくは公共交通サービスの利用者に対するアンケート	
モニタリング実施時期：評価最終年度に実施	

【「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」に向けた評価指標】

評価指標６　交通関係者が協働する体制の構築数	
現状値（令和７年度）	目標値（令和 12 年度）
―	１団体
交通事業者や自治体、移動に関係する事業者等がスムーズに協働するために体制を構築することを目標に設定。	
評価するためのデータ：町が所有するデータ	
モニタリング実施時期：評価最終年度に実施	

評価指標７　新しい制度や仕組みの導入協議回数	
現状値（令和７年度）	目標値（令和 12 年度）
４回	15 回/5 年
地域公共交通計画の適切に運用や、喜界町の移動手段の確保やサービスの向上に向けて新しい制度や仕組みの導入協議が活性化するために、概ね１年に３回以上の協議実施を想定し設定。	
評価するためのデータ：町が所有するデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標８　新車両の導入台数および協議回数	
現状値（令和７年度）	目標値（令和 12 年度）
―	新車両：２台/5 年 協議回数：５回/5 年
安全な移動環境の確保のために、新車両の導入台数とそれに向けての協議回数を目標に設定。 協議回数については、概ね１年に１回以上の実施を想定し設定。	
評価するためのデータ：町が所有するデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標９　企画乗車券の企画件数	
現状値（令和７年度）	目標値（令和 12 年度）
―	３件/5 年
本町において重要な分野の１つである観光分野と連携して、様々な方に地域公共交通が利用されることを目標に設定。概ね２年に１件以上の企画件数を想定し設定。	
評価するためのデータ：町が所有するデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

【「住民の利用意識が高い公共交通」に向けた評価指標】

評価指標 10　モビリティ・マネジメントの実施回数	
現状値（令和７年度）	目標値（令和 12 年度）
―	10 回/5 年
町民が公共交通について知り、利用するきっかけづくりとして、公共交通に関する情報を概ね１年に２件以上発信することを想定し設定。	
評価するためのデータ：町が所有するデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標 11　喜界町が実施している公共交通サービスへの住民の理解度	
現状値（令和７年度）	目標値（令和 12 年度）
―	80%
町民が公共交通について理解を深め、利用意識が向上することを目標に設定。喜界町が実施している公共交通サービスについて「よく知っている」、「知っている」と回答した人の割合を理解度とする。	
評価するためのデータ：住民に対するアンケート調査	
モニタリング実施時期：評価最終年度に実施	

評価指標 12　喜界町が実施している公共交通サービスを利用した住民の割合	
現状値（令和７年度）	目標値（令和 12 年度）
14.2%	25%
令和 7 年度の実績に対して、10%程度の利用者数増加を目標に設定。住民アンケートにて公共交通の利用頻度が「年に１回」以上の回答をした回答者の割合にて評価する。	
評価するためのデータ：住民に対するアンケート調査	
モニタリング実施時期：評価最終年度に実施	

資料2

自家用有償旅客運送（公共ライドシェアバス）の経緯及び状況について

R8.1.29

R7.10.20　（株）奄美航空から「バス事業廃止のご連絡」の通知

R7.11.13　奄美航空有村社長確認及び協議（出席者：有村社長・栄総務部長・町長・副町長）

R7.11.27　喜界町地域公共交通活性化協議会のバス運転手募集（1回目・12 月３日〆切）開始

R7.12.2　第3回喜界町地域公共交通活性化協議会で自家用有償旅客運送（公共ライドシェアバス事業）参入が承認

R7.12.4-5　喜界町地域公共交通活性化協議会のバス運転手採用試験の実施（３名採用）

R7.12.6　国土交通大臣認定講習の実施（7名（民間２名、役場職員５名））

R712.12　県交通政策課に自家用有償旅客運送（公共ライドシェアバス事業）者登録を申請

R7.12.19　県交通政策課が自家用有償旅客運送者登録済みの書類を発行

R7.12.19　車庫及び事務所の賃貸借契約を締結（（株）奄美航空）

R7.12.21　自家用有償旅客運送（公共ライドシェアバス事業）開始（運転手３名）

R7.12.22　一日 12 便運行を８便に減便（理由：運転手３名でシフトが組めない）

R7.12.23　バス運転手募集（2回目・随時募集）

R7.12.26　所有権移転と営業用（緑）ナンバーから自家用（白）ナンバーへ４台分の登録変更申請を奄美自動車連合会に提出

R8.1.5　奄美自動車連合会が九州運輸局鹿児島運輸支局 奄美自動車検査登録事務所でナンバー変更登録

R8.1.6　自家用（白）ナンバーが役場に配送済み。４台すべてにナンバーを取り付け、税務課による封印も完了済み

R8.1.29 現在　一日８便（午前４便・午後４便）で運行中。バス運転手は3名体制。大型１種免許保持者で国土交通大臣認定講習修了者のうち３名でバス運転教習中。

バスの売り上げは、一日 2,000 円から 7,000 円程度。（株）奄美航空運営時の減便前と町移管後の減便後を比較してあまり差がないどころか、微増となっている

資料３

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定等に係る事業）

令和8年1月30日

協議会名：喜界町地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名：喜界町地域公共交通計画策定業務

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③生活交通確保維持改善計画又は 地域公共交通計画等の 計画策定等に向けた方針
【事業内容】 ・地域概況及び公共交通の現況整理 　町の概況、人口流動、公共交通の状況整理、上位・関連計画等を整理。 ・移動実態や公共交通に対するニーズの把握 　住民の移動や公共交通の利用実態、現状のサービスに対する評価、今後の公共交通サービスに対する意向等を把握するための「住民アンケート」や、各地区の実情を熟知した区長を対象に、交通弱者を中心とした住民ニーズや移動に関する課題等を詳細に把握するための「区長アンケート」を実施。 また、住民の路線バスの利用実態を調査するための「喜界バス乗降調査」も実施。 　さらに、交通事業者や商業施設等にヒアリング調査を実施し、今後の事業展開、各種分野との連携の可能性について模索した。 【結果概要】 　調査の結果、本町公共交通の主な問題点等は以下５点。 　①乗合バス事業者の撤退により、定時的かつ大量輸送できる島内移動交通手段がなくなっている。 　②島内の限られた交通資源（ドライバ―）が分散、減少している。 　③効率的な運行ができていない 　④運行内容と住民ニーズが乖離している 　⑤公共交通へ触れる機会が少ない、公共交通を使用する機運が薄い 　計画の策定にあたっては、調査結果から整理した問題点や課題を踏まえて、計画の基本理念・基本方針、施策の目標等について協議会で議論を行い、喜界町にとって適正な交通体系、交通施策を盛り込んだ計画案を策定している。	A	・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施される見込み。 ・令和８年１月開催の協議会において、計画案を協議し、２月にパブリックコメントを実施。令和８年３月開催予定の協議会において最終調整を行い、計画策定をする。	【補助対象事業名】 喜界町地域公共交通計画策定業務 【事業内容（実施時期）】 ・計画の準備（令和7年6月） ・地域概況及び公共交通の現況整理 （令和7年6～令和8年1月） ・移動実態や公共交通に対するニーズの把握 （令和7年6～令和8年1月） ・喜界町地域公共交通の問題点及び課題の整理 （令和7年10～令和8年1月） ・喜界町地域公共交通計画（案）のとりまとめ （令和7年12月～令和8年2月予定） ・協議会の開催 （令和7年8月、12月、令和8年1月開催、令和8年3月開催予定） 【基本方針】 　これを踏まえた基本方針は以下3点。 　①町の資源を最大限に活用し未来に残す公共交通 　②多様な交通に係わる関係者が連携し自分ごととする公共交通 　③住民の利用意識が高い公共交通 　基本方針に基づく公共交通の取組推進により、本町の公共交通の課題を解決し、将来像の実現につなげる。 【将来像】 子や孫の世代が住んでよかったと思える「元気な島」 【計画事業】 ①住民が使いやすい公的な移動手段の確保 ②路線の見直し ③フェリーへ接続する公共交通の確保 ④タクシー不足に対応する新しい制度活用の検討 ⑤将来の交通関連への担い手確保支援の検討 ⑥交通事業者のスムーズな連携に向けた体制の構築 ⑦ICT等を活用した離島特有の事象に対応できる体制の構築 ⑧企画乗車券の作成 ⑨モビリティ・マネジメントの実施 ⑩免許返納者への特典検討 ⑪集落単位での県道までの移動手段の検討

資料４

鹿児島運輸支局からの情報提供

令和８年１月

国土交通省　九州運輸局　鹿児島運輸支局

１．「交通空白」解消に向けた国の動き

２．令和7年度補正予算・令和8年度概算要求

国土交通省「交通空白」解消本部について

国土交通省

石破内閣総理大臣所信表明演説
（令和６年10月４日・抜粋）

五　地方を守る　（地方創生）
「地方こそ成長の主役」です。地方創生をめぐる、これまでの成果と反省を活かし、地方創生2.0として再起動させます。
～略～
地域交通は地方創生の基盤です。全国で「交通空白」の解消に向け、移動の足の確保を強力に進めます。

国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）

取組内容

① 「地域の足対策」と「観光の足対策」

○ **地域の足対策**
全国の自治体において、**タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェア、公共ライドシェア等**（以下、タクシー等という）を**地域住民**が利用できる状態を目指す。

○ **観光の足対策**
主要交通結節点（主要駅、空港等）において、**タクシー等**を**来訪者**が利用できる状態を目指す。

② 「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

開催状況

R6.7.17	第１回「交通空白」解消本部
R6.8.7	第１回「交通空白」解消本部　幹事会
R6.9.4	第２回「交通空白」解消本部
R6.10.30	第２回「交通空白」解消本部　幹事会
R6.12.11	第３回「交通空白」解消本部
R7.2.25	第３回「交通空白」解消本部　幹事会
R7.4.24	第４回「交通空白」解消本部　幹事会
R7.5.30	第４回「交通空白」解消本部
R7.9.10	第５回「交通空白」解消本部　幹事会
R7.12.19	第５回「交通空白」解消本部

令和7～9年度を「交通空白解消・集中対策期間」に位置づけ

「取組方針2025」を策定し、交通空白解消に向けた取組を本部全体で推進することを決定

令和7年度補正予算も活用した交通空白解消の取組の加速を決定
また、新たな交通空白を把握するため改めて自治体調査を行った上で、「取組方針2026」の策定準備を進めることも決定

「交通空白」解消のツール（例）

- ローカル鉄道
- バス
- 乗用タクシー
- 日本版ライドシェア
- 公共ライドシェア
- 乗合タクシー
- AIオンデマンド
- 許可・登録を要しない輸送

「地域の足」「観光の足」確保に向けた取組状況（運輸局・運輸支局による伴走支援）

○　取組方針２０２５で定めた「交通空白」解消の目標に向け、全国10か所の運輸局・運輸支局による、**首長等訪問（伴走支援）を昨年より継続的に実施。**集中対策期間（令和７年度～令和９年度）の目標達成へ、さらなる取組の推進を行った。

【伴走支援】

○首長等訪問

第4回「交通空白」解消本部以降
（令和7年5月30日～12月15日）

４００自治体

▲石川県内灘町

▲宮城県山元町

【取組方針2025】

○「交通空白」地区・地点の目標

地域の足

（令和7年5月時点）
実施中　５４８
準備中　８５４
検討中　６５５

（令和9年度目標）
実施中　1,５００
準備中　５００
検討中　０

観光の足

（令和7年5月時点）
早急に要対策　２５２　→　**令和７年度中に着手**
要対策　２１０　→　**集中対策期間内に順次着手**

○要モニタリング地区・地点の目標

（令和7年5月時点）
要モニタリング地区
１,６３２
要モニタリング地点
１４６

（令和9年度目標）
先手先手で対応

「交通空白」に陥らないよう、地域公共交通計画へ位置づけや、関係者による協議の場の立ち上げ・伴走支援

令和8年「地域の足」に係る「交通空白」リストアップ調査について

国土交通省

令和７年の調査において把握した**全国約2,500地区の「交通空白」地区**等に関する**解消の取組の進捗を確認**するとともに、**調査後に新たに発生した「交通空白」地区等を把握**することを目的に、令和８年も「交通空白」リストアップ調査を**全市区町村に対して実施**。
（実施時期：令和８年２月２日（月）～２７日（金））

調査方針

令和8年度「交通空白」関連予算において、「交通空白」リストアップ調査との連動を強化する方向

＜調査対象＞

- **全市区町村を対象**

・令和7年調査と同様に全市区町村を対象とし、「交通空白」解消の進捗等を確認。

※回答結果は、都道府県における市区町村への支援体制構築を促進するため、管轄する都道府県に共有する。

＜実施時期＞

- **令和８年２月２日(月) ～ ２７日(金)**

＜調査方針＞

①令和７年のリストアップ調査における「交通空白」地区・要モニタリング地区の進捗状況

（例）「検討中」→「準備中」、「要モニタリング地区解消」など

②新規に「交通空白」地区・要モニタリング地区となった地区の把握

※①の場合はステータス変更の要因、予算措置による効果、今後の事業スケジュール等を詳細に記載することを求める。

※②の場合は令和７年度の調査からの変更理由を詳細に記載することを求める。
（例）令和７年にバス路線廃止の方針が打ち出され、それに伴い●●地区が新たに「交通空白」地区となる見込み

スケジュール

時期	内容
令和７年１２月１９日	**第５回「交通空白」解消本部において事前アナウンス**
令和８年２月２日～２月２７日	**調査実施**
３月２日～３月３１日	**フォローアップ及び内容の精査**
５月めど	**第６回「交通空白」解消本部で公表**

国土交通省

とりまとめ（案）の内容

1．共同化・協業化の推進

- 担い手不足をはじめ供給面の制約から地域旅客運送サービスの提供に課題が生じている状況に対応するためには、交通事業者、交通事業者以外の関係者（施設送迎）、地方公共団体の共同化・協業化を進めていくことが必要。
- 「交通空白」等について、**地域の輸送資源をフル活用**して解消するため、**運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が司令塔役として主体性を発揮して交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力を得る**等、地域の関係者が連携してその実情に応じた**適切な形態による運送サービスの提供を図る事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設**し、手続の特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じるべきである。
- 航路事業において、船舶の法定検査期間中の運休・減便回避のため、他の事業者から代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航を確保を図る事業を、地域交通法の地域公共特定事業として新たに創設するなどの制度的な対応を講じるべきである。
- これに加え、共同化・協業化に係る体制整備や設備投資のため財政投融資も含めた財政上の支援により、これらの取組を強力に推進すべきである。

2．地方公共団体を支援する外部組織の活用

- 地方公共団体が地域交通施策に取り組む上で、人員やノウハウの不足が大きな課題となっている。
- 関係者の連携・調整を図りながら地域交通施策の推進に貢献する外部組織**「連携促進団体（仮称）」**が、**地方公共団体を補完する存在として役割を果たせるよう**、法定協議会への参加や地域公共交通計画の検討・提案が行えるようにするなど、地域交通法において制度的な位置づけを規定すべきである。

3．公共ライドシェアの実施主体

- 広域での輸送ニーズに対応するため、一部事務組合、広域連合、都道府県等も公共ライドシェアの実施主体に追加することを検討すべきである。

4．データの利活用

- データの外部への共有やアクセス範囲などのプロセスをガイドラインで明確化しつつ、地方公共団体が交通事業者等にデータ提供を求めることができることを明確化する。
- 地方公共団体等のルール遵守を前提に、交通事業者等が、その必要性・重要性に鑑み、地方公共団体からの求めに協力し、**地方公共団体と交通事業者等の両者が緊密に連携して地域交通の持続可能性の確保に努めていく**ことが極めて重要である。
- こうした観点から、この**データ提供等の協力要請に関し、特にその必要性が高い一定の場合に限っては、地域交通法において、正当な理由がある場合を除き要請に応じることとすることを、規定することが望ましい**。その際、事業経営や競争に関わる事項の取扱いに留意するべきである。

とりまとめ（案）の内容

5．法定協議会の運営

- 交通事業者が路線等の休廃止に係る情報提供を事前に行うように努め、代替交通の確保に係る協議を行うこととすることを、地域交通法の基本方針において明確化するなどの措置を検討すべきである。
- 法定協議会の議決方法について、関係者の意見聴取の機会を確保したうえで、多数決も含めて協議会の議決を行うことが可能な旨を同基本方針において明確にし、迅速かつ効果的な意思決定ができるような協議会運営ができるように検討すべきである。

6．観光需要を踏まえた相乗効果の発揮

- 地域公共交通計画の策定に当たって、地域住民の移動とあわせて、観光客の移動のための需要を考慮することを、地域交通法の基本方針において明確化すべきである。

<スケジュール>

６月27日	第１回	地域公共交通の現状、本検討会での検討事項・論点、関係者ヒアリング
８月25日	第２回	検討事項・論点の整理、関係者ヒアリング
９月29日	第３回	とりまとめ（素案）、関係者ヒアリング
12月16日	第４回	とりまとめ（案）

委員・臨時委員

＜委員＞◎は部会長

池之谷　潤	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
大井　尚司	大分大学経済学部門教授
大串　葉子	同志社大学大学院ビジネス研究科教授
清水　希容子	島根大学材料エネルギー学部教授
須田　義大	東京工科大学片柳研究所教授未来モビリティ研究センター長
竹内　健蔵	東京女子大学現代教養学部教授
羽藤　英二	東京大学大学院工学系研究科教授
原田　文代	株式会社日本政策投資銀行常務執行役員
◎山内　弘隆	一橋大学名誉教授

＜臨時委員＞

阿部　守一	長野県知事
石田　東生	筑波大学名誉教授
加藤　博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
河合　優子	西村あさひ法律事務所弁護士
神田　佑亮	呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授
熊谷　雄一	青森県八戸市長
越　直美	三浦法律事務所弁護士
中村　文彦	東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授
松井　一實	広島県広島市長
吉田　樹	福島大学経済経営学類教授、前橋工科大学学術研究院特任教授

オブザーバー

渡邉　一陽	一般社団法人日本民営鉄道協会副会長・地方交通委員会委員長
伊藤　敦子	東日本旅客鉄道株式会社代表取締役副社長
金田　学	第三セクター鉄道等協議会会長
田端　英明	公益社団法人日本バス協会地方交通委員会委員長
田中　亮一郎	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会副会長・地域交通委員会委員長
有村　和晃	一般社団法人日本旅客船協会副会長
池上　明子	一般社団法人全国自治体ライドシェア連絡協議会理事

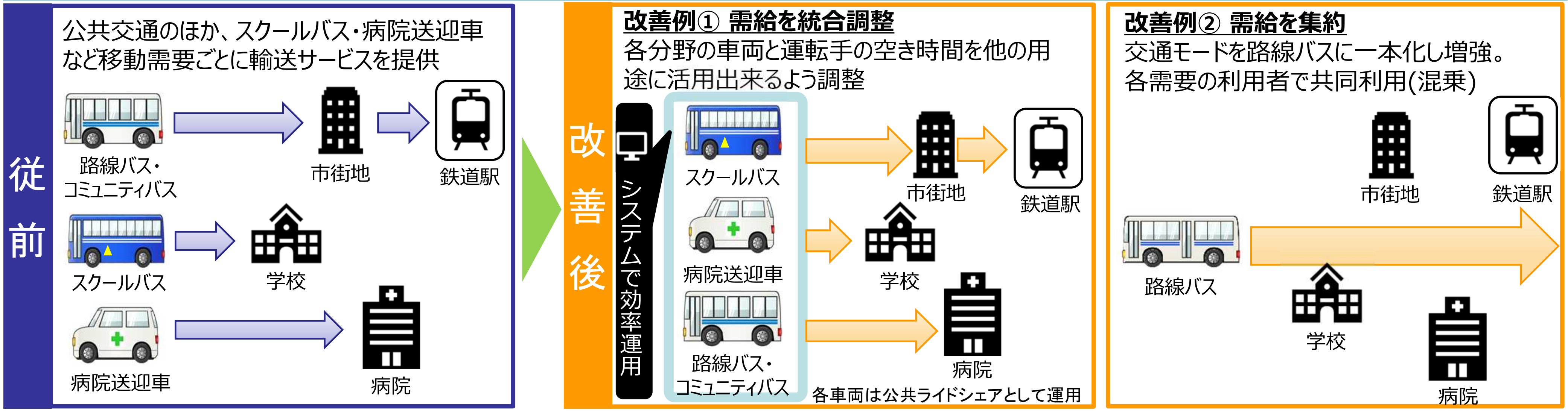
このほか、国土交通省関係部局及び関係省庁も参画

交通と医療・福祉・教育等他分野連携による地域輸送資源のフル活用について

国土交通省

- 人口減少・高齢化に伴い、**公共交通の担い手不足による供給制約**が強まる一方、医療・福祉・教育・買物等生活に不可欠な分野のサービスの持続性確保のため、**病院・学校等の統合・集約が急速に進展し、移動需要は増大**。
- 移動手段を確保して地域の暮らしを安定させるため、**交通とこれら分野の連携の一層の強化**が急務。
- **データ活用等によりこれら分野に係る移動の需給を集約化・統合調整**し、あらゆる**地域輸送資源**（交通事業者に加え、これら施設が保有する施設送迎に係る人員・車両等）**のフル活用**を推進。

「地域輸送資源のフル活用」のイメージ



「地域輸送資源のフル活用」を進めるための支援措置

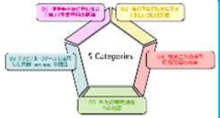
○ 新たな制度的枠組みの構築

交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会「とりまとめ」（R7.12.16）

『バス・タクシー・公共ライドシェアに係る「交通空白」等について、**地域の輸送資源をフル活用**して解消するため、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が主体性を発揮して**交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力**を得る等、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による**運送サービスの提供を図る事業**を、**地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設**し、手続の特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じる』

○ 先進的プロジェクト等に対する支援

- 「交通空白」解消パイロット・プロジェクト
- 地域交通DX「COMmmmONS」



COMmmmONS

⇒先進的なプロジェクト等に対し、国の積極的な関与により実現を後押し

本省において　**厚生労働省・文部科学省・スポーツ庁等と連携**し、取組や課題を共有しつつ、政府全体から現場まで**各階層にわたる他分野連携**を促進。

運輸局において　自治体の庁内連携も含めた地域における**他分野連携を促進**し、**好事例となる事業の創出**により地域の困りごとの解決に向けて伴走支援。

「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開

令和7年度補正予算額（令和7年11月28日閣議決定）
- **地域公共交通確保維持改善事業等：352億円**
- 社会資本整備総合交付金（地域交通関係）：27億円
- 鉄道施設総合安全対策事業費：50億円の内数
- 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業：78億円の内数

『総合経済対策の策定について（内閣総理大臣指示）』（令和７年10月21日）＜抜粋＞
三　経済対策の柱は、第一に、生活の安全保障・物価高への対応です。
　②　地方の伸び代を活かし、地方の暮らしの安定を図ります。・・・**地域交通**、小売りをはじめとする地域の基幹産業の活性化を図ります。

『「強い経済」を実現する総合経済対策』（令和７年11月21日閣議決定）＜抜粋＞
２．地方の伸び代の活用と暮らしの安定
（１）地域の生活環境を支える基幹産業の支援・活性化（地域交通の維持・物流体制維持への支援）
地方の生活と産業を支える地域交通については、その利便性、生産性、持続可能性を高めるための地域交通のリ・デザインを引き続き全面展開する。
「『交通空白』解消に向けた取組方針 2025」に基づき、集中対策期間における全国約 2,500 の「交通空白」解消に向けた、地方公共団体や公共交通事業者等による地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の取組を進める。具体的には、**デマンド交通や公共ライドシェア等の移動手段の導入、事業主体間の共同化・協業化も通じた地域の輸送資源の最大活用やシステム標準化等の地域交通ＤＸを総合的に推進する**。また、**自動運転の早期の社会実装・事業化**及び運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築等に向けた取組**を推進する**。

施策の内容

●集中対策期間における「交通空白」解消

- デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保
- 複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化
- 複数分野の輸送資源のフル活用の推進
- 自治体等を核とした地域交通の連携体制強化
- デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進

複数事業者による
共同化

公共ライドシェア

●地域公共交通計画・協議会のアップデート支援

●自動運転の事業化に向けた重点支援

自動運転バス

●地域交通DX（COMmmmONS等）による生産性等の向上

●訪日外国人旅行者受入環境整備

（観光地の二次交通の確保・充実、多言語対応、キャッシュレス決済の普及　等）

●ローカル鉄道の再構築方針策定等の後押し

●地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）

EV車両・自動運転車両などの先進車両導入支援

新造車両・ICカードの導入

●生活の基盤となる地域公共交通の維持確保

（離島航路、離島航空路の運行費等に対する支援
　バリアフリー対応車両等）

等

令和８年度当初予算においても必要な予算額を要求中

令和7年度補正予算を活用した「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開

国土交通省

１２月１６日に成立した令和７年度補正予算を活用し、**「交通空白」解消**に向けた地域の移動手段の確保等に対する支援のほか、**共同化・協業化**、**デジタル技術を活用した高度サービスの実装（地域交通DX）**、**地方公共団体の体制整備**等を幅広く支援し、持続的な地域公共交通の確立を推進。

※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの参加が要件※

１.「交通空白」解消タイプ

- **全国に約2,500存在する「交通空白」解消**に目処をつけるため、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から実証運行までトータルで支援**
- 補助率：**500万円まで定額**、500万円を超える部分は**２／３（上限１億円）**
  ※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は１／３（定額無し）

２.共同化・協業化促進タイプ

- **複数の地方公共団体や交通事業者、施設等への運送サービス提供者**による地域旅客運送サービスの**共同化・協業化等も通じた連携の取組**により、共同で路線バス・乗合タクシー・公共ライドシェア等の運送を実施する事業を**調査から実証運行までトータルで支援**
- 補助率：**1,000万円まで定額**、1,000万円を超える部分は**２／３（上限1億2,000万円）**

３.地域交通ＤＸ推進タイプ

- 事業者・事業種の連携・協働により**複数のモビリティデータの統合及び活用**や**国の定める標準仕様に基づくシステム統合**、**標準業務モデルの導入**など、**デジタル技術を活用した高度サービスの実装**を支援
- 補助率：地方公共団体の規模に応じて**１／２～２／３（上限１億円）**
  ※人口10万人未満の自治体は500万円まで定額

４．モビリティ人材・組織育成タイプ

- 地方公共団体が行う**「交通空白」を生み出さない持続可能な地域交通を実現するための体制整備**に必要な、企画・立案や交通事業者・地元住民等の関係者との調整等を行う**団体や人材の育成**等を支援
- 補助率：**定額（上限3,000万円）**

「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開
（令和８年度予算概算要求案）

令和８年度予算概算要求額
・地域公共交通確保維持改善事業等　２６９億円（２０９億円 1.29倍）
・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）　5,862億円の内数（4,874億円の内数）
・訪日外国人旅行者受入環境整備　9億円の内数　（7億円の内数）

○ 運転者等の担い手不足等に起因して、減便・廃線等が相次ぐ中、地域の実情に応じた形で移動手段を確保し、持続可能性を担保していくことは喫緊の課題。

○ 判明した全国約2,500の「交通空白」について、「取組方針2025」に基づき集中対策期間（R7～9）での解消を図るため、地域の実情に応じてデマンド交通や公共ライドシェア等の移動手段の導入に加え、新たな制度的枠組みの構築と併せて、複数の自治体や交通事業者等の共同化・協業化等の地域における体制強化を強力に推進し、地域交通の「リ・デザイン」を全国に展開することで、持続可能な地域交通の実現を図る。

共同化・協業化等の自治体・事業者の体制強化

■ **共同化・協業化による地域交通の持続可能性確保**

- 交通サービス提供に当たって**複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化を後押し**
  （運転者や車両等の輸送資源を共同化してサービスを提供する場合における調査、合意形成、団体の立ち上げ、車両・システム・運行費等への支援）
- **自治体等を核とした地域交通の連携体制強化**
  （地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、移動手段の提供等の自治体が担うべき機能を補完・強化する団体の立ち上げ、人材育成、運営等への支援）
- **事業者・他分野連携によるMaaS等の高度サービス実装支援**

複数事業者による共同化

■ **地域公共交通計画・協議会のアップデート等への支援**

- 「交通空白」解消に向けた**実態把握・モビリティデータの利活用**や、**共同化・協業化等に必要となる地域公共交通計画の策定・変更**　への支援
- **共同化してサービスを提供するための事業計画策定**　等への支援

■ **財政投融資（共同化・協業化、DX・GX投資への出融資）**

※ **新たな制度的枠組みの構築を併せて実施**

「取組方針2025」に基づいた「交通空白」の集中的解消

■ **集中対策期間における「交通空白」解消**

- **都道府県の先導、多様な主体の連携・協働**によるものも含め、**デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保を総合的に後押し**
  （調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援）
- **「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」パイロット・プロジェクト**推進
  （官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開）
- 交通分野における**人材確保支援**
  （2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援）

公共ライドシェア

訪日外国人旅行者6,000万人に向けた「観光の足」の確保

■ **訪日外国人旅行者受入環境整備**（観光庁予算）

- 公共/日本版ライドシェア等活用による**観光地の二次交通の高度化**
- 乗場・待合環境整備等の**二次交通へのアクセスの円滑化**
- **多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入**等の**公共交通機関における受入環境整備**

自動運転の事業化促進など地域交通の生産性向上等の推進

■ **自動運転の事業化に向けた重点支援**

■ **地域交通DXによる生産性等の向上**
（システム標準化の推進、キャッシュレス決済の導入等支援）

■ **EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援**

自動運転バス

■ **ローカル鉄道再構築**
（再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援）

■ **地域公共交通再構築**（社会資本整備総合交付金）
（地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援）

新造車両・ICカードの導入

地域公共交通の維持・確保等

■ **生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等**

- 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
- バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援
- 地域鉄道における安全対策
- 安全に問題があるバス停の移設等

ご清聴いただきまして誠にありがとうございました。

ご質問などがございましたら、鹿児島運輸支局までご連絡いただきますようお願いいたします。以下のどちらに連絡頂いても大丈夫です。

【連絡先】

<u>地域公共交通計画・補助に関すること</u>･･･鹿児島運輸支局本庁舎
（担当：企画調整部門）
TEL：099-222-5660

<u>道路運送法の手続きに関すること</u>･･･鹿児島運輸支局谷山港庁舎
（担当：輸送・監査部門）
TEL： 099-261-9192（音声ガイダンスで３番）
E-mail： qst-kagoshima-yusou@mlit.go.jp