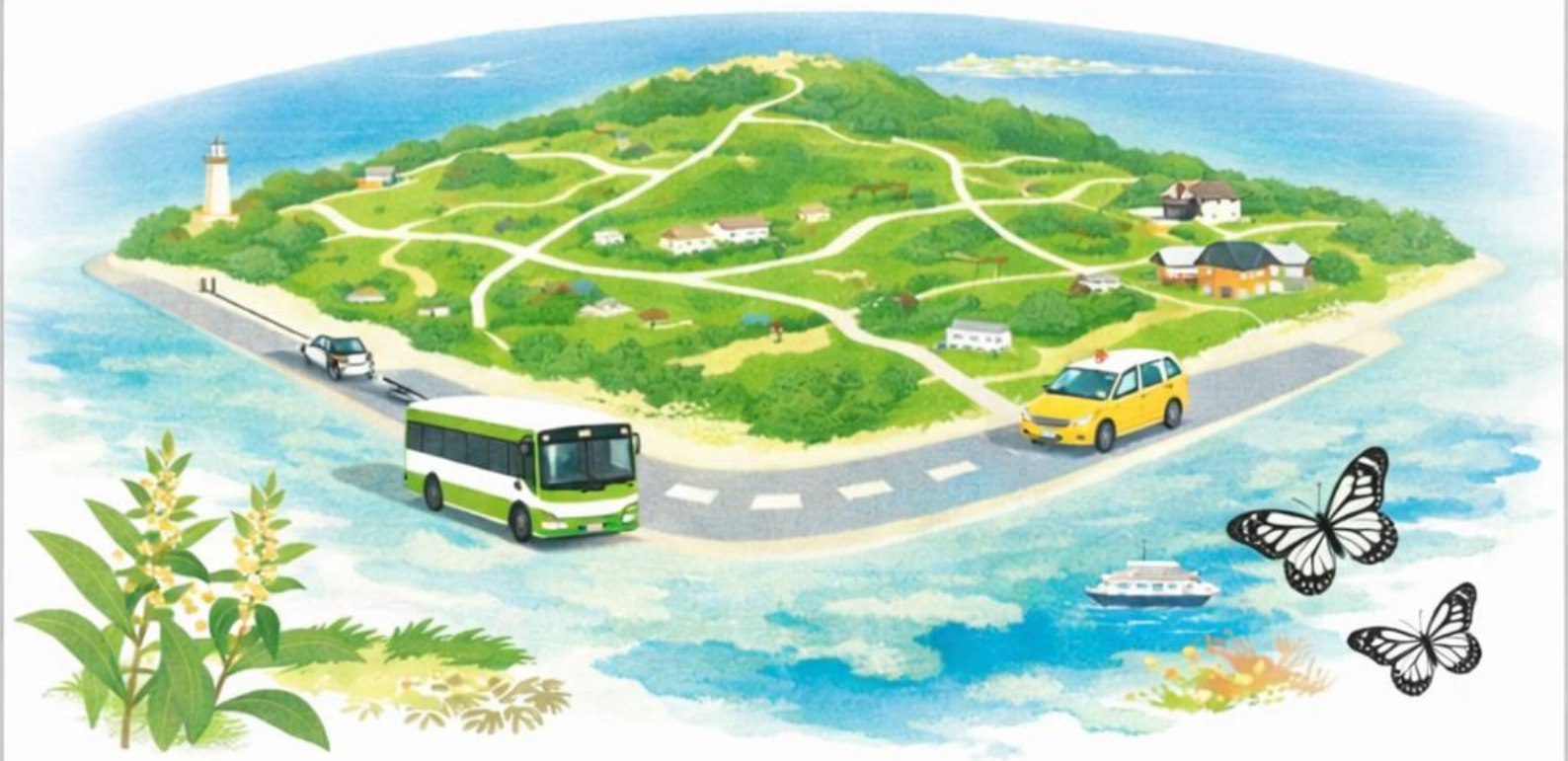


喜界町

地域公共交通計画



令和8年3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..... - 1 -

第1章 喜界町の概況および公共交通の現状

- 1 地勢・自然 - 2 -
- 2 気候と産業 - 2 -
- 3 人口特性 - 3 -
- 4 施設の立地状況..... - 5 -
- 5 公共交通の現状..... - 6 -

第2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..... - 10 -

第3章 喜界町地域公共交通計画

- 1 基本方針 - 19 -
- 2 交通種別ごとの位置づけ - 20 -
- 3 事業..... - 22 -
- 4 事業スケジュール..... - 30 -
- 5 評価指標 - 31 -
- 6 計画の実施体制と持続的な改善..... - 34 -

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

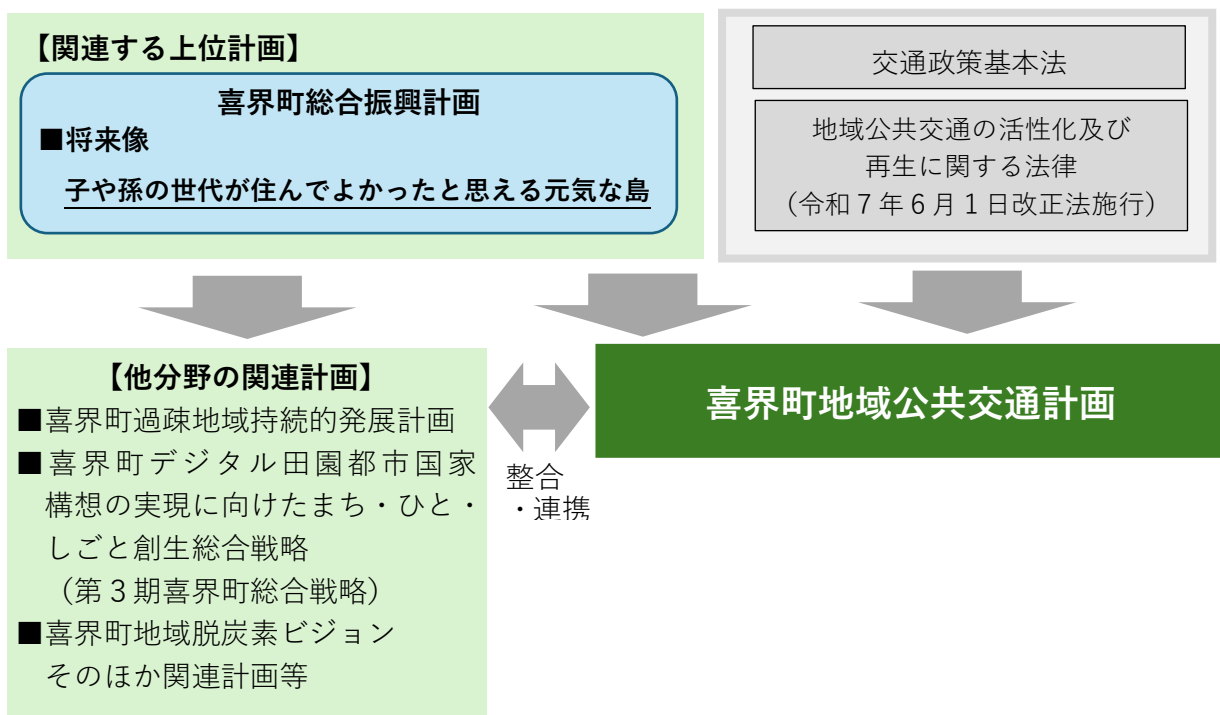
3 計画期間

令和 8 年度から令和 12 年度まで（5 年間）

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



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 km²(平成 28 年国土地理院発表)で約 40%にあたる 22.5 km²が耕地、約 19%の 10.76 km²が林野面積である。

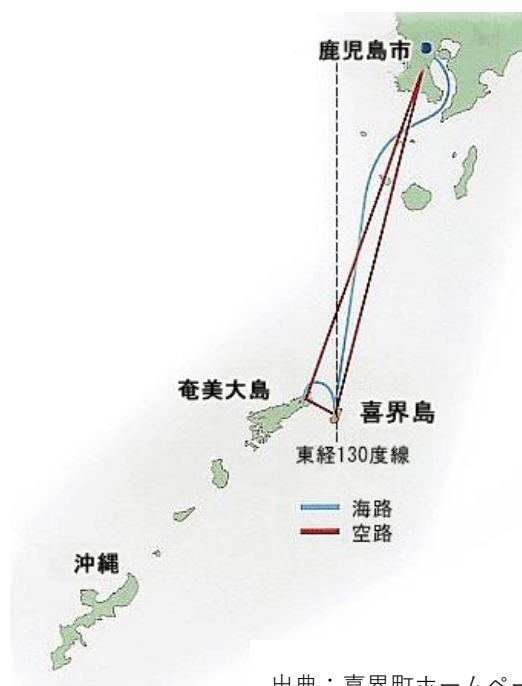
本島は南南西から北東に長く 14km、東西の最長 7.75km、周囲 48.6km であり、島の大半は隆起サンゴ礁である。島の東南から南北に百之台丘陵が連なり、百之台の南端にある七島鼻展望台付近の標高は 211.96m で島内の最高地点となっている。島全体の地形は平坦で、本州のような大型の河川は存在しない。

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。

2 気候と産業

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。



出典：喜界町ホームページ

第1章

喜界町の概況および公共交通の現状

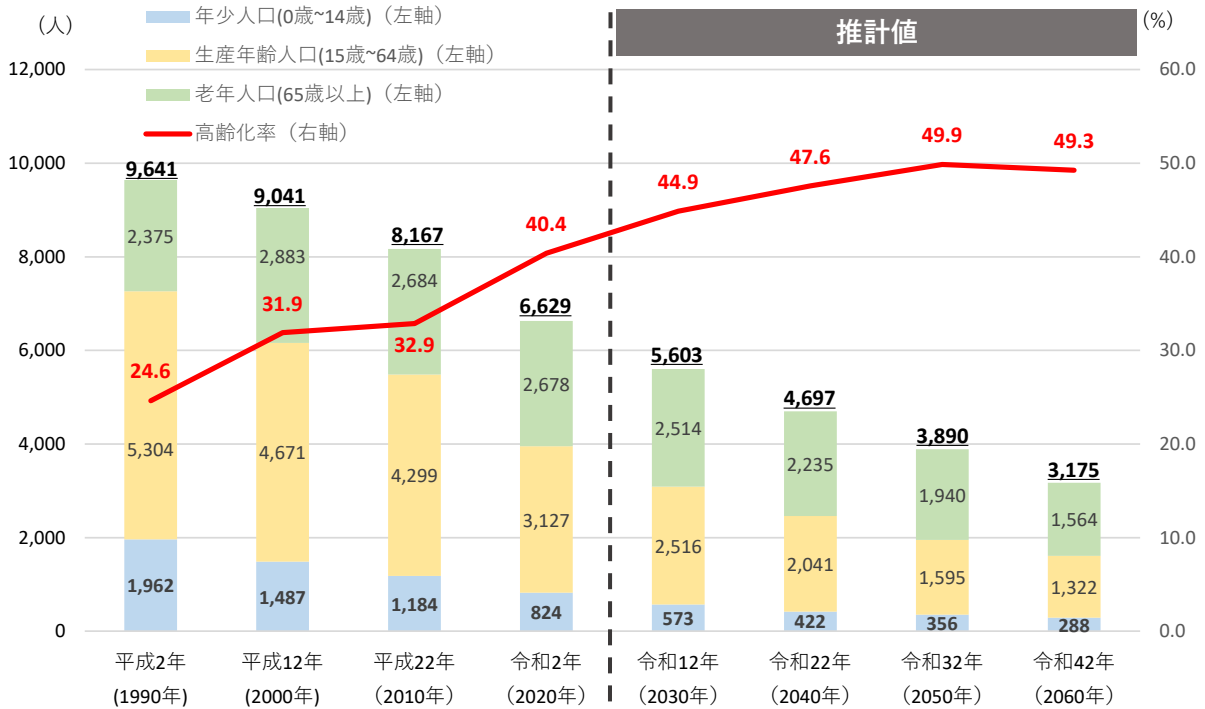
3 人口特性

(1) 人口と高齢化率

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になると予測されている。

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 喜界町の人口の推移と高齢化率の推移



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所より作成

第1章

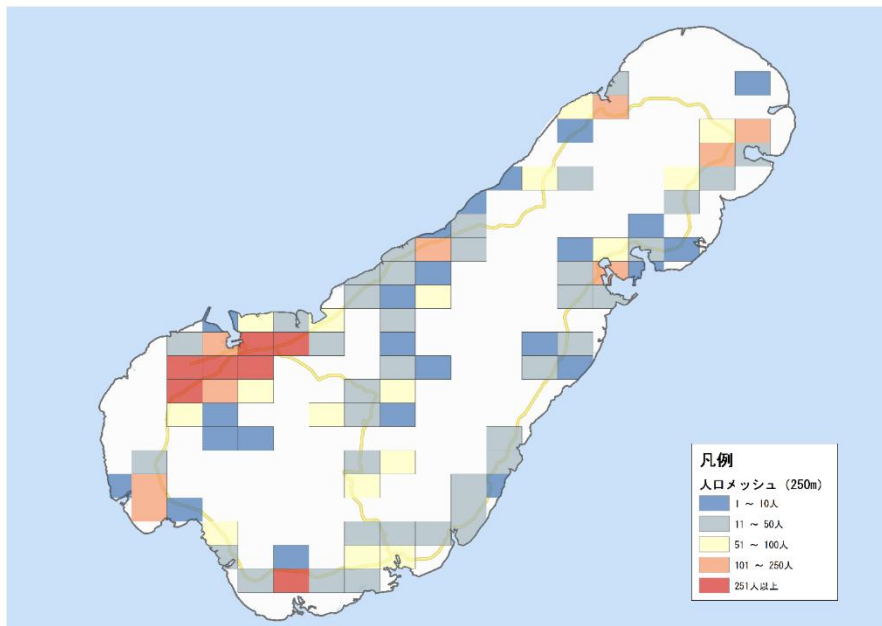
喜界町の概況および公共交通の現状

(2) 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。

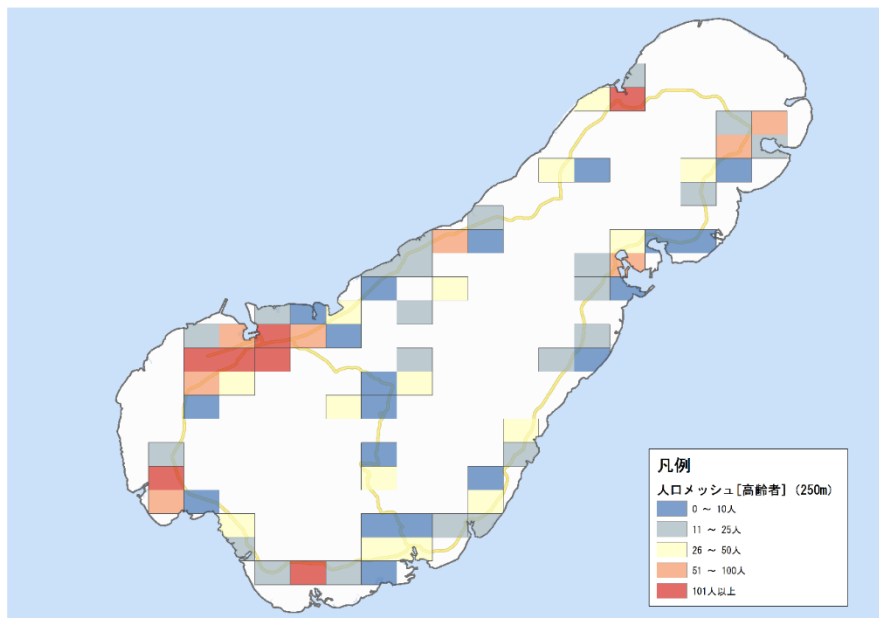
高齢者の人口メッシュも全体の人口メッシュと同様に、人口が集積しているエリアで多くなっている。中里、湾、赤連、荒木、上嘉鉄、小野津では、高齢者が101人以上となるメッシュも分布している。

図表 人口メッシュ (250m)



出典：国勢調査（2020年）より作成

図表 人口メッシュ (250m) [高齢者]



出典：国勢調査（2020年）より作成

第1章

喜界町の概況および公共交通の現状

4 施設の立地状況

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。

本町の医療施設は、島の北西部に集中して立地している。

本町の教育施設は、保育園が2園、幼稚園（町立）が2園、小学校が2校、中学校が1校、高校が1校となり、湾、赤連に保育園、小学校、中学校、高校がそれぞれ立地している他、塩道に小学校と保育園、上嘉鉄と志戸桶に幼稚園が立地している。

図表 本町における施設の立地状況



5 公共交通の現状

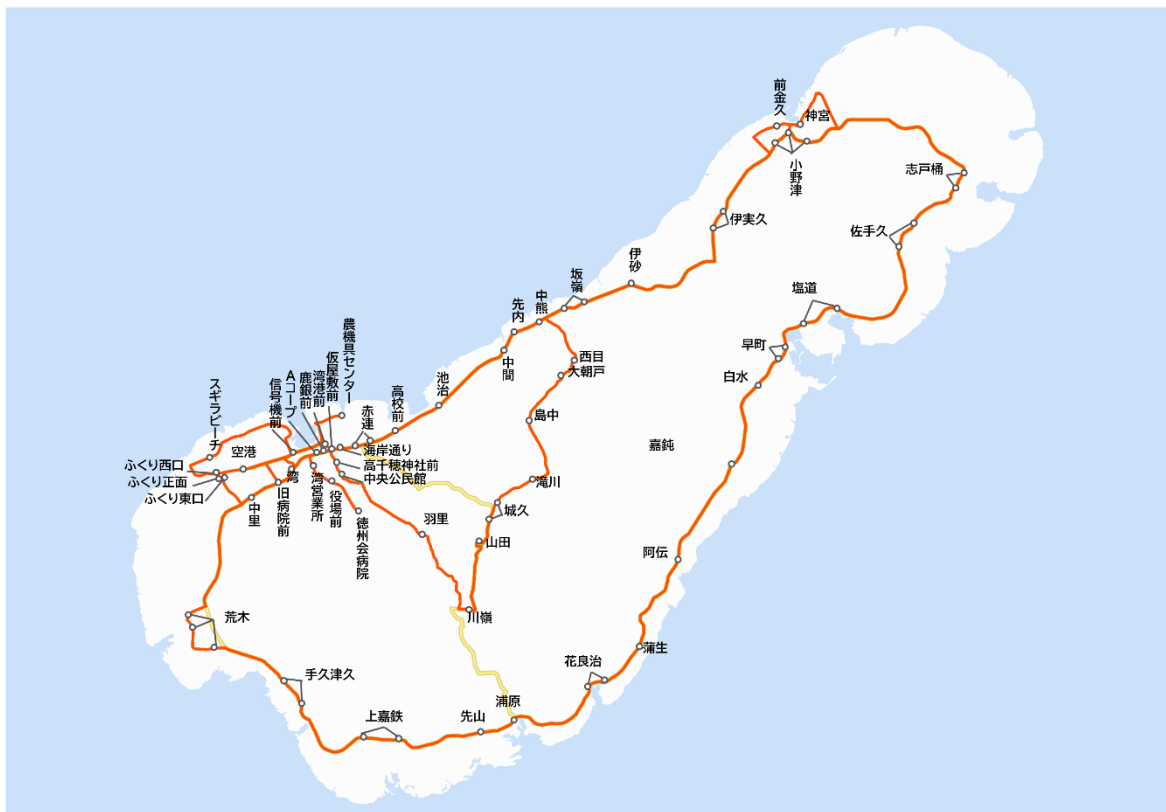
本町の公共交通は、島内を循環する路線バスその他、1社の事業者によるタクシーと、認可地縁団体による自家用有償旅客運送がある。路線バスは株式会社奄美航空が運行を行っていたが、令和7年12月より人員不足を理由に撤退したため、暫定的に町営での運行を行っている。その他、スクールバスが運行しており、小学校や中学校、幼稚園への登下校や学校行事での移動に利用されている。また、島外への交通として空路と海路があり、それぞれ鹿児島市や奄美大島と結んでいる。

(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、伊実久の順で経路する「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、荒木の順で経路する「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路する区間が異なり、本町の北部である中熊から赤連を経路する便と、本町の中心にある山間部である大朝戸、城久、川嶺、羽里を経路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自家用有償旅客運送により代替運行している。

図表 喜界バスの運行ルート



第 1 章

喜界町の概況および公共交通の現状

(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



第1章 喜界町の概況および公共交通の現状

(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。

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 ①タクシー事業者が運行していない時間帯 ②タクシー事業者からの運行指示に基づく運行
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

第1章

喜界町の概況および公共交通の現状

(4) 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		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	株式会社 喜界総合企画 へ委託	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		

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。

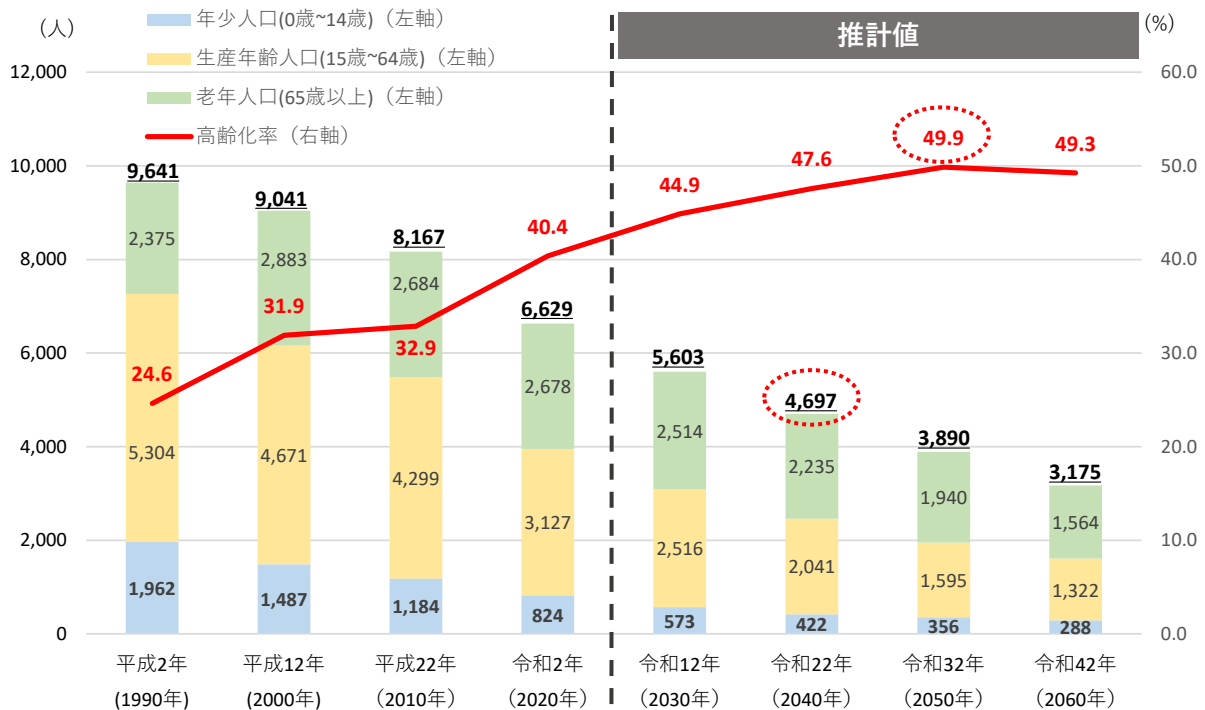
(1) 地域特性に関するポイント

ポイント① 人口減少、高齢化が進行している。

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

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2章

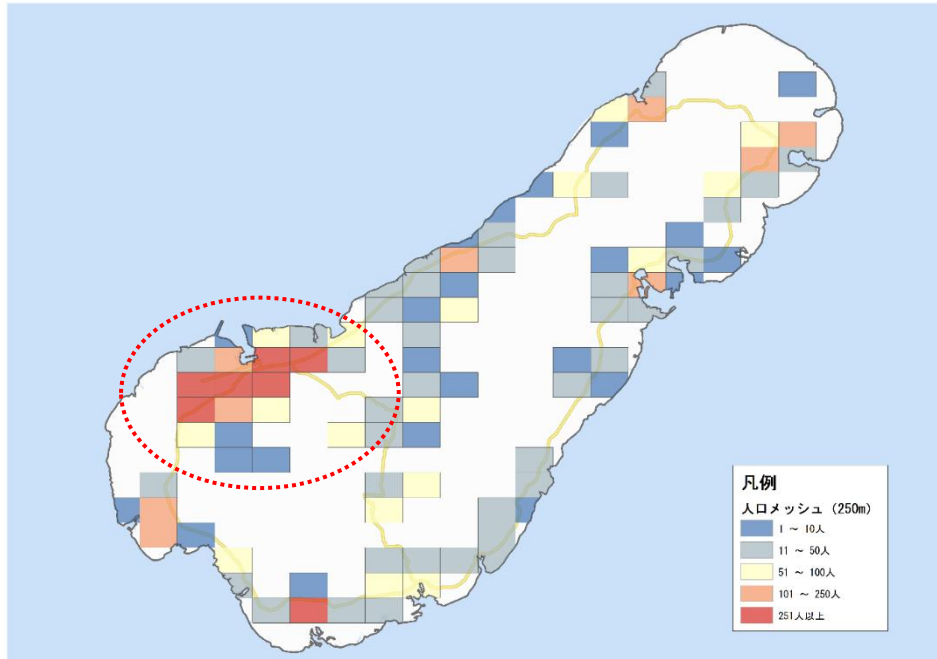
現状・調査結果等の主なポイント

ポイント② 人口も主な施設も喜界島北西部に集積している。

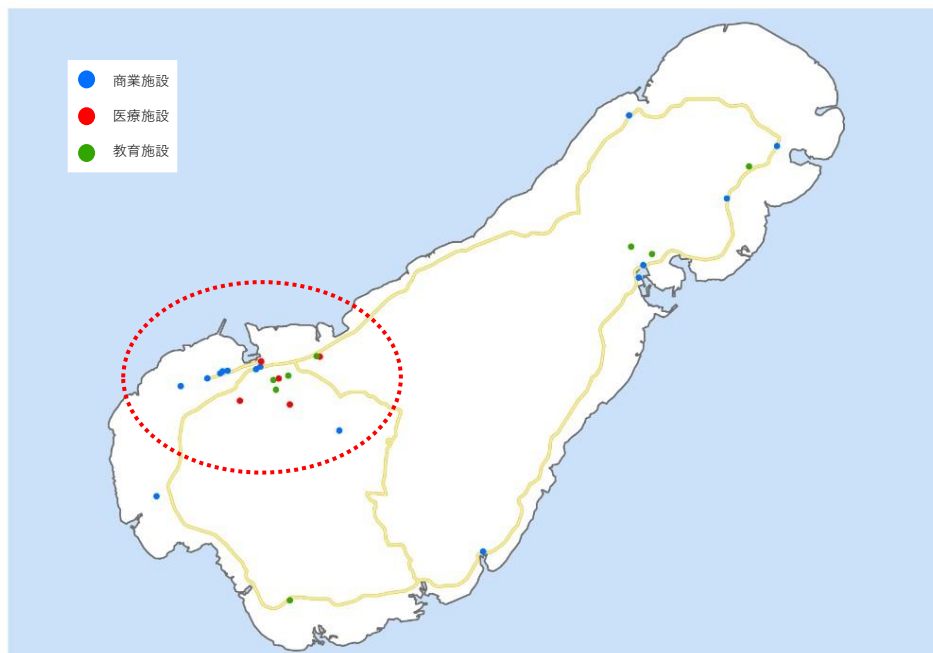
本町の人口は、県道 619 号の沿線を中心に人口集積しており、特に喜界町役場や喜界空港が位置する喜界島北西部の中里、湾、赤連に人口が集積している。その他では、荒木、上嘉鉄、志戸桶、小野津、坂嶺は、人口の集積が見られる。

また、主な商業施設や医療施設、教育施設も、喜界島北西部に集積している。

図表 人口メッシュ (250m)



図表 本町における施設の立地状況



第2章

現状・調査結果等の主なポイント

(2) バス事業者の撤退に関するポイント

ポイント③ 路線バスが廃止となっている。

本町では株式会社奄美航空が路線バス事業から撤退したため、島内の持続可能な移動手段の確保が必要となっている。

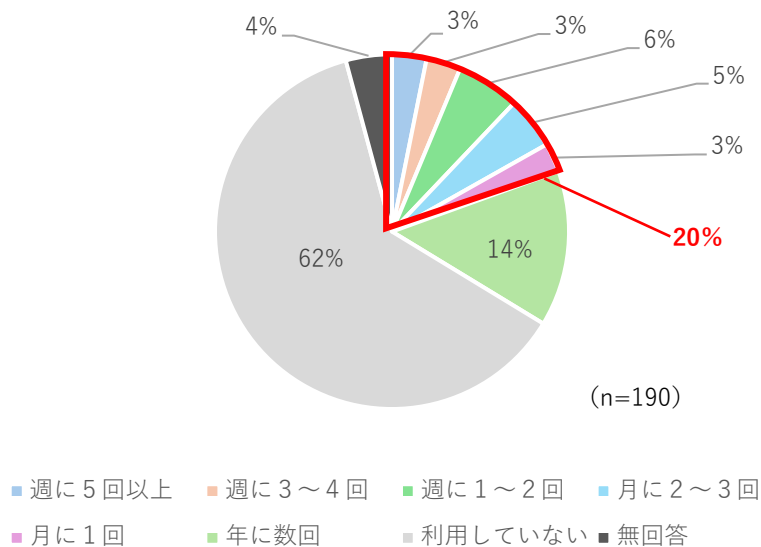
(暫定的に、本町が自家用有償旅客運送により代替運行を行っている。)

ポイント④ 路線バスの主な利用者は80歳以上の住民や交通弱者の住民である。

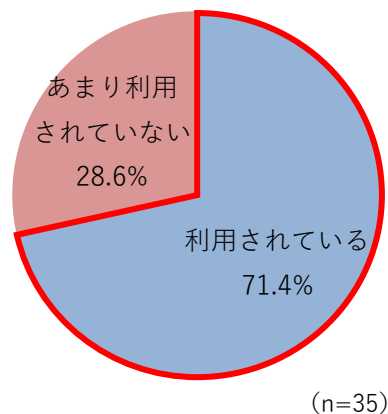
喜界バスの利用頻度について年代別にみると、80歳以上の住民の2割程度が月に1回以上、喜界バスを利用している。

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

図表 80歳以上の住民の喜界バスの利用頻度



図表 交通弱者の喜界バスの利用状況



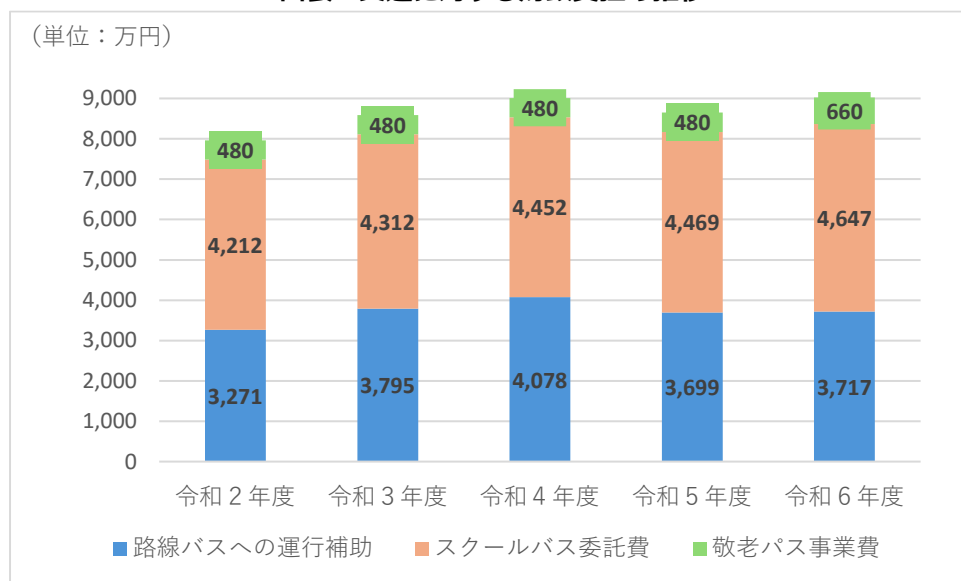
第2章 現状・調査結果等の主なポイント

(3) 運行の効率性に関するポイント

ポイント⑤ 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



ポイント⑥ 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
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

第2章 現状・調査結果等の主なポイント

(4) 担い手（ドライバー）に関するポイント

ポイント⑦ 島内のドライバーの分散と高齢化が進行しており、交通サービスの低下が生じている。

島内には複数の交通事業者が存在し、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などが交通の担い手として活躍している。しかし、ドライバーが分散していることに加え、ドライバーの50%以上が60代以上と高齢化が進行している。これにより、既存のドライバー数では対応が難しい事例も発生しており、交通サービスの低下が懸念される。

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

図表 ドライバー不足により対応が難しかった事例

事業者	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
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

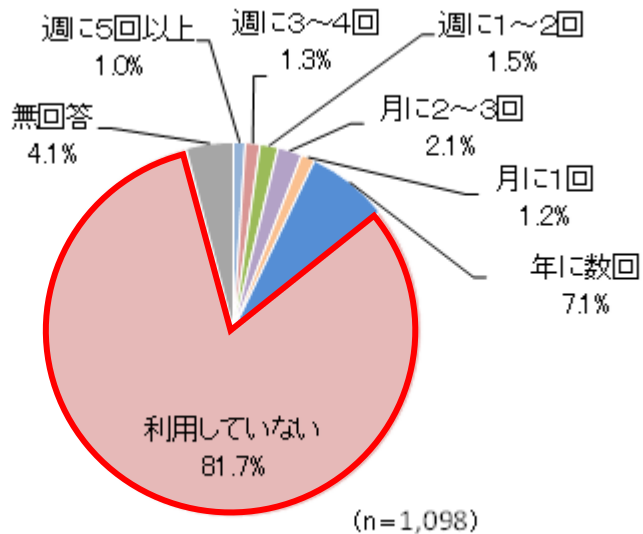
第2章 現状・調査結果等の主なポイント

(5) 住民の特性やニーズに関するポイント

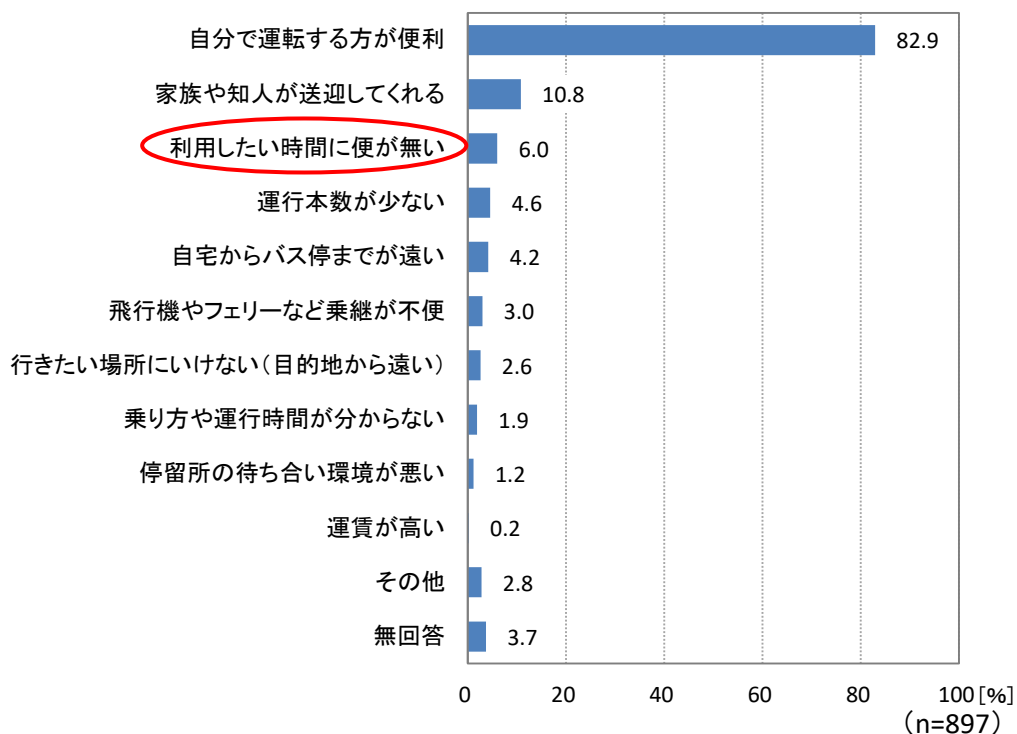
ポイント⑧ 8割超の住民が喜界バスを利用していない。

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2章 現状・調査結果等の主なポイント

ポイント⑨ 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%

第2章 現状・調査結果等の主なポイント

ポイント⑩ 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⑪ 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。

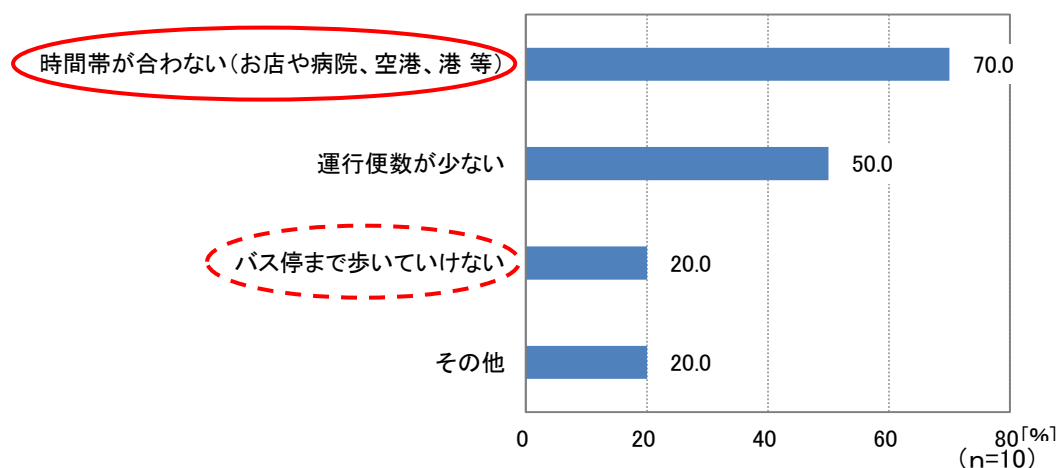
また高校生のうち、主な通学手段として喜界バスを選択している生徒は0人である。なお、雨天時等の通学手段が変わる場面において、徒歩や自転車等にて通学している生徒の主な通学手段は家族等の送迎が主となっている。

第2章 現状・調査結果等の主なポイント

ポイント⑫ 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



ポイント⑬ 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

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

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 人口も主な施設も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③ 路線バスが廃止となっている。
- ポイント④ 路線バスの主な利用者は80歳以上の住民や交通弱者の住民である。

運行の効率性に関するポイント

- ポイント⑤ 交通に対する財政負担が増加している。
- ポイント⑥ 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⑦ 島内のドライバーの分散と高齢化が進行しており、交通サービスの低下が生じている。

住民の特性やニーズに関するポイント

- ポイント⑧ 8割超の住民が喜界バスを利用していない。
- ポイント⑨ 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⑩ 免許返納意向が低い。
- ポイント⑪ 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⑫ 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⑬ 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棲み分けや明確化、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。

【対応するポイント】
地域特性、バス事業者の撤退、運行の効率性、担い手不足、住民の特性やニーズ

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、商業施設や医療施設等、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。

【対応するポイント】
バス事業者の撤退、運行の効率性、担い手不足

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、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。

【対応するポイント】
地域特性、住民の特性やニーズ

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	●		●

第3章 喜界町地域公共交通計画

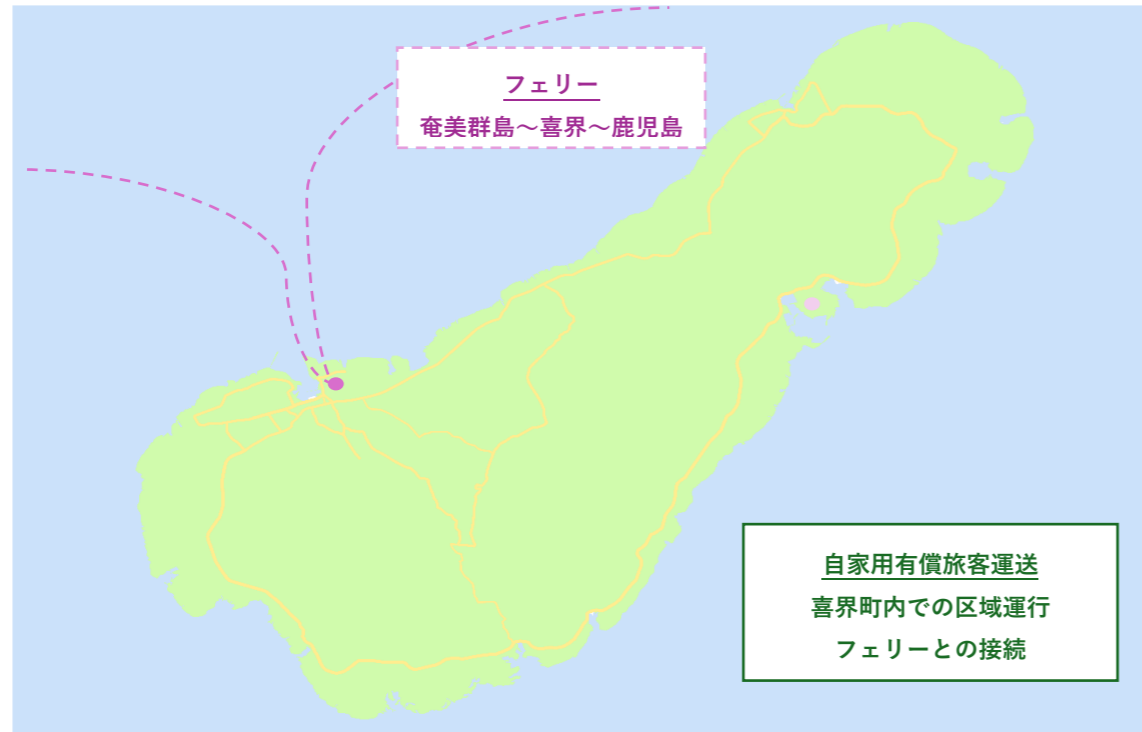
2 交通種別ごとの位置づけ

(1) 喜界町における将来の公共交通ネットワークイメージ

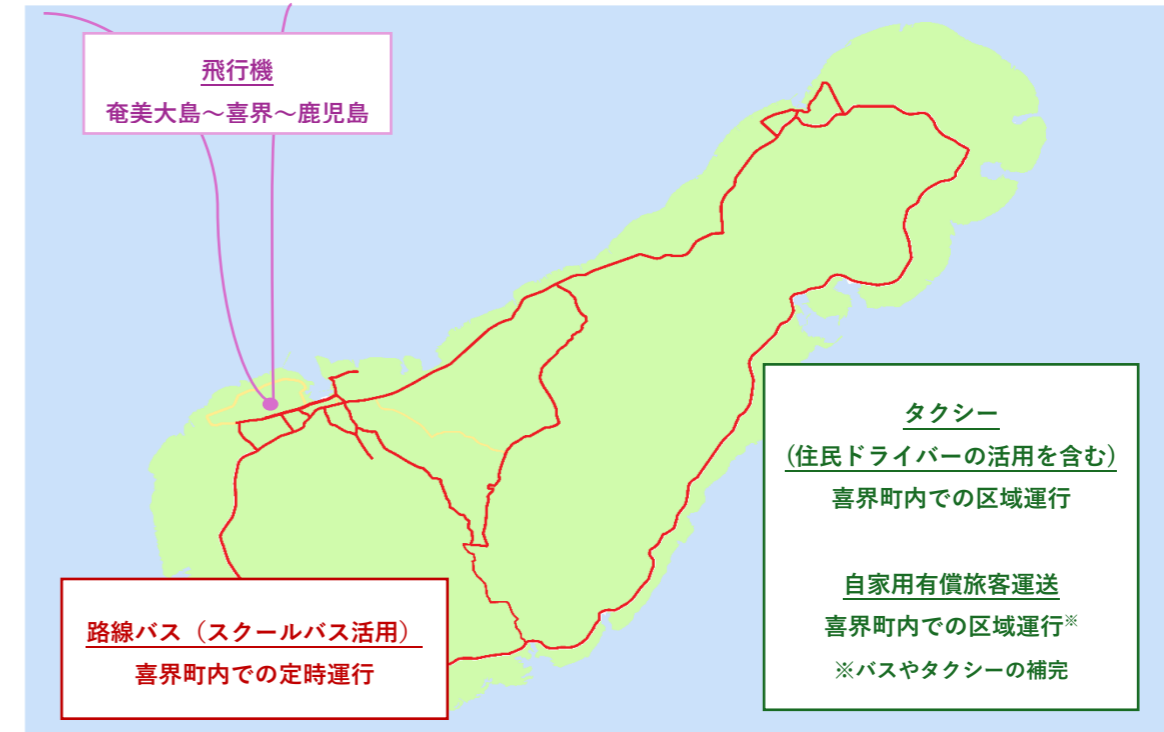
本町における公共交通ネットワークは、今後、各主体が役割を担いながら他の公共交通と連動し構築する。

■ 時間帯ごとの公共交通ネットワークイメージ

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



第3章 喜界町地域公共交通計画

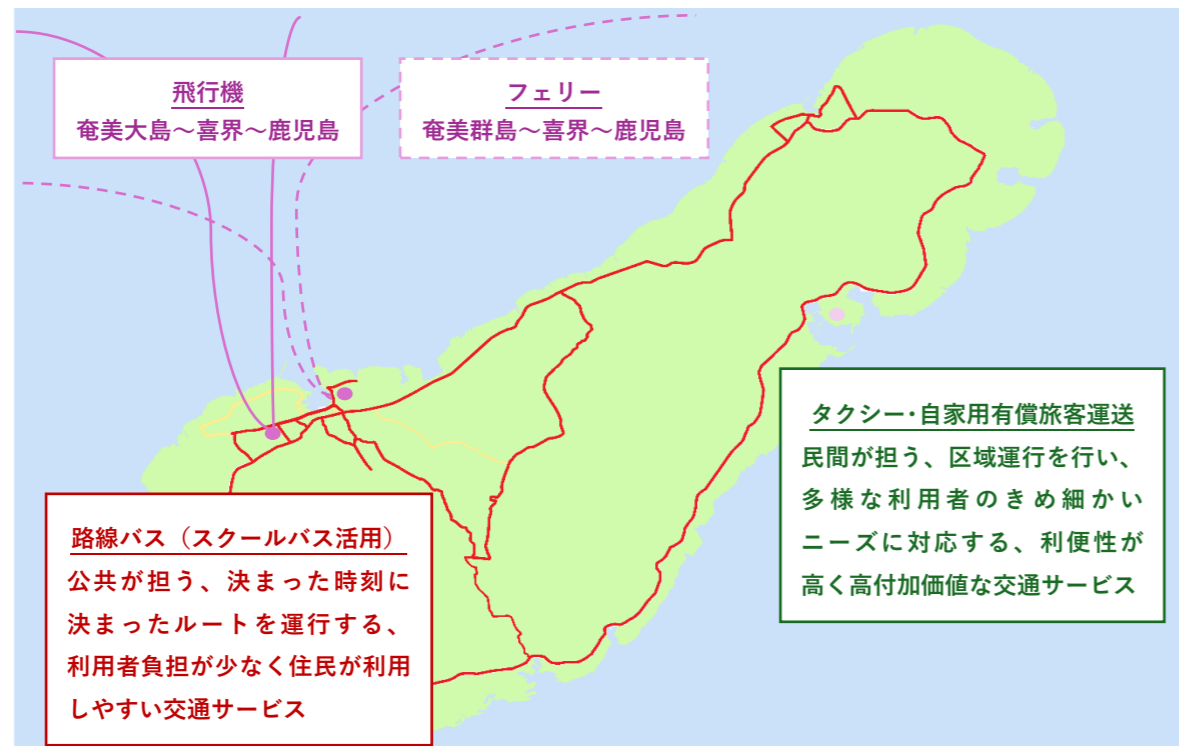
■ 島内交通の担い手に対する考え方

本町における島内交通は、「**公共が担う**、決まった時刻に決まったルートを実行する、**利用者負担が少なく住民が利用しやすい交通サービス**」と、「**民間が担う**、多様な利用者のきめ細かいニーズに対応する、**利便性が高く高付加価値な交通サービス**」の2種類のサービスにより、島内を自由に移動できる環境を構築する。

島内交通を構築するサービスの担い手と特徴

担い手	公共	民間
運行内容	・決まった時刻に決まったルートを実行	・利用者のきめ細かいニーズに対応
特徴	・ 利用者負担が少ない ・民間提供と比較し利便性は低い	・ 利便性が高い ・公共提供と比較し利用者負担が高い

■ 島内交通の担い手に対する考え方を踏まえた将来の公共交通ネットワークイメージ



注) あくまでイメージであり、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。

(2) 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	<ul style="list-style-type: none"> 住民の町内での買い物、通院、通学、島外交通への接続等における移動手段や、来島者の島内移動の手段としての役割を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 鹿児島県地方公共交通特別対策事業を活用。 地域公共交通確保維持事業を活用。
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者のきめ細かいニーズに合わせた対応。 新しい制度の活用検討によりドライバーを確保。
	自家用有償旅客運送	<ul style="list-style-type: none"> 早朝の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。 	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容の周知啓発により、需要を喚起。 地域公共交通確保維持事業を活用。
島外交通	飛行機	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 航路・航空路運賃軽減事業負担金を活用。
	フェリー	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 生活支援の送迎部分としての役割を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> 生活に支援を必要とする方々のニーズに合わせた対応。
	スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> 児童、生徒の通学における移動手段としての役割を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。

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

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棲み分けや明確化、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 路線バスの延べ利用者数
- 評価指標 2 路線バスの収支率
- 評価指標 3 喜界町における町内の公共交通への財政負担額
- 評価指標 4 公共交通サービスの利用者満足度

- 計画事業① 路線バスの確保・維持
 - ・スクールバスの活用
 - ・運行内容の見直し
- 計画事業② タクシー不足への対応
- 計画事業③ フェリーへ接続する公共交通の維持

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、商業施設や医療施設等、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。

- 評価指標 5 交通関係者が協働する体制の構築数
- 評価指標 6 町内の地域公共交通の維持や改善のための協議回数

- 計画事業④ 担い手確保支援
 - ・ドライバーバンクの整備
 - ・二種免許取得支援
 - ・喜界町よろこ Biz との連携
- 計画事業⑤ スムーズな連携に向けた体制の構築
- 計画事業⑥ ICT 等の活用
 - ・自治体や交通事業者等での情報共有
 - ・予約手法や予約時間の拡充
 - ・経路検索への対応

基本方針Ⅲ 住民とともに利用を育てる公共交通

交通の利用方法に対する学習の機会を有することや、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、住民とともに公共交通への利用意識を向上する。

- 評価指標 7 モビリティ・マネジメントの実施回数
- 評価指標 8 企画乗車券の企画件数
- 評価指標 9 住民の公共交通サービスへの理解度
- 評価指標 10 公共交通サービスを利用した住民の割合

- 計画事業⑦ モビリティ・マネジメントの実施
 - ・免許返納者に対する利用促進
 - ・児童や生徒向けの特別活動
 - ・地域イベントでの公共交通利用
 - ・企画乗車券の作成

第3章

喜界町地域公共交通計画

(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	路線バスの確保・維持
対応する基本方針	方針Ⅰ 町の資源を最大限に活用し未来に残す公共交通
事業内容	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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、路線の見直しや等間隔運行の導入等を実施する。… (取組②)
事業のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ■ スクールバスの活用、運行内容の見直しとともに人繰りや財政負担と提供サービスとのバランスに留意する。 ■ 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種類により以下の内容を検討する。 <ul style="list-style-type: none"> (i) スクールバスの乗合化 <ul style="list-style-type: none"> …バスが有償化するため、定期券等措置を検討する (ii) スクールバスの空き時間の活用 <ul style="list-style-type: none"> …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 (iii) スクールバスへの混乗 <ul style="list-style-type: none"> …運賃が発生しないため財政負担について検討する ■ 路線の見直しにより、運行効率の向上が図れる。 ■ 等間隔運行の導入により利用者の利便性向上が図れる。
関連事業	事業④：担い手確保支援 事業⑤：スムーズな連携に向けた体制の構築
事業主体	喜界町、交通事業者、スクールバス関係者

取組① スクールバスの活用イメージ 朝・夕/通学時間帯



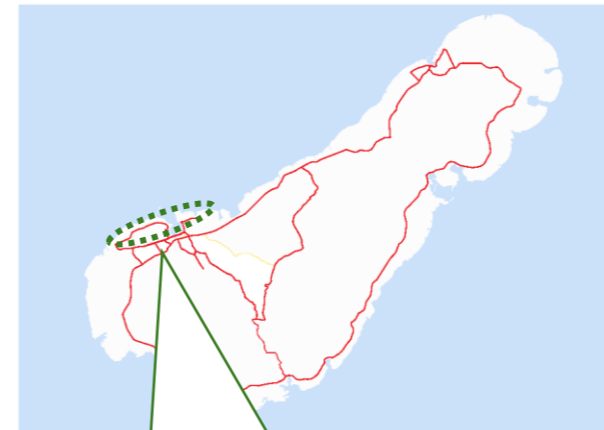
スクールバスの乗合化、
もしくはスクールバスに一般住民が混乗

日中/児童、生徒の送迎が無い時間帯



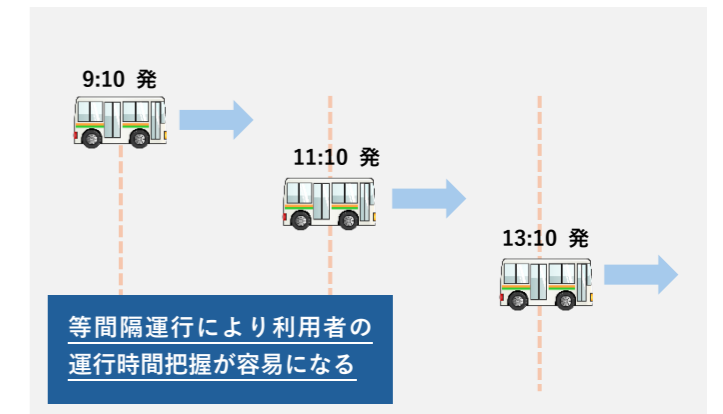
スクールバス車両が乗合バスとして運行

取組② 運行内容の見直しのイメージ 路線の見直し



一般住民の利用は少ない場所を運行ルートから除く。ただし、本町の観光スポット等はタクシー等で接続を確保する。

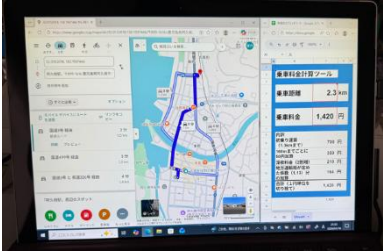
等間隔運行のイメージ



※イメージのため時刻は仮のもの

第3章

喜界町地域公共交通計画

事業②	タクシー不足への対応
対応する基本方針	方針Ⅰ 町の資源を最大限に活用し未来に残す公共交通
事業内容	住民ドライバーを活用できる制度を利用し、交通事業者と住民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。
事業のポイント	<p>■ 公共ライドシェア等の制度を利用することで、交通事業者と連携して、住民ドライバーによる交通サービスの提供を検討する。</p> <p style="text-align: center;">図表 実施体制イメージ</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="background-color: #c8e6c9; padding: 10px; border: 1px solid #ccc;"> <p>交通事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 利便性の高い交通サービスの運行 ■ 地域住民の雇用 ■ 車両の管理・整備 </div> <div style="text-align: center;"> <p>▼</p> <p>雇 用</p> </div> <div style="background-color: #c8e6c9; padding: 10px; border: 1px solid #ccc;"> <p>地域住民</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 利便性の高い交通サービスの運行 </div> </div> <p>■ 制度導入を検討するにあたり、ICT 等を活用する場合、扱いやすいシステムの導入を検討する。</p> <p style="text-align: center;">写真 扱いやすいシステムで対応できるように 運用内容を工夫したライドシェアの事例（阿久根市）</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="border: 2px dashed #8bc34a; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-left: 20px;"> <p style="text-align: center;">Google Map と エクセルの活用にて 受付業務を運用。</p> </div> </div>
関連事業	事業⑤：スムーズな連携に向けた体制の構築 事業⑥：ICT 等の活用
事業主体	交通事業者、地域住民、喜界町

第3章

喜界町地域公共交通計画

事業③	フェリーへ接続する公共交通の維持						
対応する基本方針	方針Ⅰ 町の資源を最大限に活用し未来に残す公共交通						
事業内容	夜間や早朝に寄港するフェリーへ接続する公共交通の運行体制を官民連携にて維持する。						
事業のポイント	<p>■ タクシーの補完として運行をしている認可地縁団体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となる可能性があるため、官民連携により運行体制の改善を図る。</p> <p style="text-align: center;">図表 官民連携のイメージ</p> <table border="1" data-bbox="432 857 1350 1341"> <thead> <tr> <th data-bbox="432 857 892 913">官</th> <th data-bbox="892 857 1350 913">民</th> </tr> <tr> <th data-bbox="432 913 892 969">喜界町</th> <th data-bbox="892 913 1350 969">交通事業者（認可地縁団体）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="432 969 892 1341"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 持続性を高めたための支援を実施する 例) <ul style="list-style-type: none"> ・ ドライバーバンクを活用した人材情報の提供 ・ 住民へのフェリーへ接続する交通手段の周知 等 </td> <td data-bbox="892 969 1350 1341"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行の主体としてフェリーとの接続を担う ・ スムーズな運行や住民が利用し易くなる体制を構築する </td> </tr> </tbody> </table> <p>■ 「事業⑥ICT 等の活用」と関連し既存の予約時間や予約手法を拡充することで、住民が二次交通を利用しやすくなる体制や環境も併せて構築する。</p> <p>例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 衛星通信を活用した、航海中の寄港地変更に対応できる環境整備 ・ フェリー待合所への二次交通予約用タブレットの設置 等 	官	民	喜界町	交通事業者（認可地縁団体）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 持続性を高めたための支援を実施する 例) <ul style="list-style-type: none"> ・ ドライバーバンクを活用した人材情報の提供 ・ 住民へのフェリーへ接続する交通手段の周知 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行の主体としてフェリーとの接続を担う ・ スムーズな運行や住民が利用し易くなる体制を構築する
官	民						
喜界町	交通事業者（認可地縁団体）						
<ul style="list-style-type: none"> ・ 持続性を高めたための支援を実施する 例) <ul style="list-style-type: none"> ・ ドライバーバンクを活用した人材情報の提供 ・ 住民へのフェリーへ接続する交通手段の周知 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行の主体としてフェリーとの接続を担う ・ スムーズな運行や住民が利用し易くなる体制を構築する 						
関連事業	事業④：担い手確保支援 事業⑤：スムーズな連携に向けた体制の構築 事業⑥：ICT 等の活用 事業⑦：モビリティ・マネジメントの実施						
事業主体	交通事業者、地域住民、喜界町						

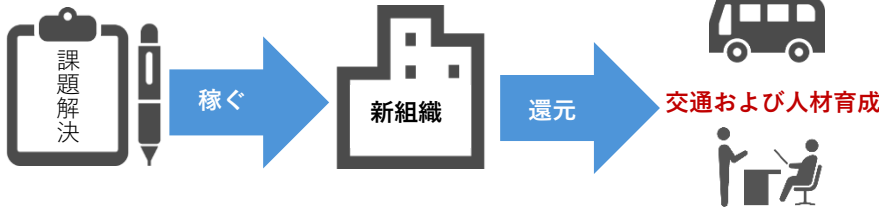
第3章

喜界町地域公共交通計画

事業④	担い手確保支援
対応する基本方針	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
事業内容	<p>島内の公共交通の担い手が減少していることから、現在や将来の公共交通の担い手確保支援を検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 ■ 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。 ■ 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。 <p style="text-align: center;">参考 喜界町よろこ Biz 協同組合</p> 
事業のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通事業者と自治体が連携し、交通を担うプレイヤー確保のための支援を自治体が行うことで、交通事業者の人材確保のための負担を軽減できる。
関連事業	<p>事業①：路線バスの確保・維持</p> <p>事業②：住民ドライバーの活用</p> <p>事業③：フェリーへ接続する公共交通の維持</p>
事業主体	喜界町

第3章

喜界町地域公共交通計画

事業⑤	スムーズな連携に向けた体制の構築				
対応する基本方針	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				
事業内容	<p>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。</p> <p style="text-align: center;">図表 想定される組織体の概要</p> <table border="1" data-bbox="480 651 1353 958"> <tr> <td data-bbox="480 651 627 701">関係者</td> <td data-bbox="627 651 1353 701">自治体、交通事業者、交通関係者</td> </tr> <tr> <td data-bbox="480 701 627 958">役割</td> <td data-bbox="627 701 1353 958"> 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> </table>	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
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				
事業のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ 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 <div style="text-align: center;">  <p>課題解決 → 稼ぐ → 新組織 → 還元 → 交通および人材育成</p> </div>				
関連事業	事業①：路線バスの確保・維持 事業②：住民ドライバーの活用 事業③：フェリーへ接続する公共交通の維持				
事業主体	喜界町、交通事業者、関係事業者				

第3章

喜界町地域公共交通計画

事業⑥	ICT等の活用
対応する基本方針	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
事業内容	<p>自治体や交通事業者といった関係者間の連携の改善や、公共交通利用者の利便性向上を図るため、ICT等の活用を検討する。</p> <p>例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Google カレンダーやスプレッドシート等を活用し、自治体や交通事業者等の関係者間で予約内容や利用者等のデータを共有する。 ■ フェリー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り、二次交通の予約手法や予約時間の拡充を図る。 ■ 島内交通が経路検索の検索結果として表示されるように、環境を整備する。
事業のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利便性の向上と財政負担とのバランスを考え、過大な投資を行わず、喜界町に合った設備投資とする。 ■ ICT 機器に不慣れな住民も簡単な操作で利用できるシンプルな内容とする。 ■ 自治体や交通事業者等の関係者間で予約内容や利用者等のデータ共有することで、運行管理情報等の共有が可能となり、スムーズな連携が期待される。 ■ 二次交通の予約手法や予約時間の拡充を図られることで、地域公共交通の利用促進も期待される。 ■ 島内交通が経路検索の検索結果として表示されるよう環境を整備することで、来島者の移動手段の選択肢に公共交通が浮かびやすくなることが期待される。
関連事業	<p>事業②：住民ドライバーの活用</p> <p>事業③：フェリーへ接続する公共交通の維持</p> <p>事業⑤：スムーズな連携に向けた体制の構築</p> <p>事業⑦：モビリティ・マネジメントの実施</p>
事業主体	喜界町、交通事業者、関係事業者

第3章

喜界町地域公共交通計画

事業⑦	モビリティ・マネジメントの実施
対応する基本方針	方針Ⅲ 住民とともに利用を育てる公共交通
事業内容	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者の免許返納の促進と公共交通利用の気運醸成のため、免許返納者に対して割引券や回数券等の配布等の特典創設を検討する。 ■ 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。 ■ 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。 ■ 企画乗車券を作成する。
事業のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通の、将来持続すべき生活インフラとしての重要性を深めてもらう。 ■ 各ターゲットにあった取組を実施する。 ■ 福祉や教育、地域、観光等と連携して取組を実施する。 ■ 若年層の公共交通利用促進は、「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。 ■ イベント時にモビリティ・マネジメント実施することで、普段公共交通を利用していない住民の利用促進を図る。 ■ 企画乗車券を作成することで、住民のみでなく、来島者が公共交通を使用する機会の増加を図る。
関連事業	事業④：担い手確保支援 事業⑤：スムーズな連携に向けた体制の構築
事業主体	喜界町、住民、交通事業者、関係事業者

第3章

喜界町地域公共交通計画

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									
路線バスの確保・維持	■	■	▶	⇒	⇒	●	●	●	
タクシー不足への対応	■	■	▶	⇒	⇒	●	●		●
フェリーへ接続する公共交通の確保	■	▶	⇒	⇒	⇒	●	●		●
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									
担い手確保支援	■	▶	⇒	⇒	⇒	●			
スムーズな連携に向けた体制の構築	■	■	▶	⇒	⇒	●	●	●	
ICT等を活用	■	■	▶	⇒	⇒	●	●	●	
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	■	▶	⇒	⇒	⇒	●	●	●	●

第3章

喜界町地域公共交通計画

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 路線バスの延べ利用者数	
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、目標に設定。 ※令和12年度の路線バス利用者推計値：25,321人＝28,547人×88.7%（R6/3からの人口減少を勘案） 令和12年度の路線バス利用者目標値：27,860人＝25,321人×110%	
評価するためのデータ：町が所有する路線バスの利用者数のデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標 2 路線バスの収支率	
現状値（令和7年度）	目標値（令和12年度）
16.99%	17.00%
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：町が所有する路線バスの収入と支出のデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標 3 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：町が所有する町内公共交通への財政支出額のデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標 4 公共交通サービスの利用者満足度	
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：令和8年度、10年度、12年度に実施	

第3章

喜界町地域公共交通計画

【「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 5 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：町が把握する交通関係者が協働する体制の数	
モニタリング実施時期：評価最終年度に実施	

評価指標 6 町内の地域公共交通の維持や改善のための協議回数	
現状値（令和7年度）	目標値（令和12年度）
4回	15回/5年
町内の地域公共交通の維持や改善ために、新しい制度や仕組みの導入検討を含めた協議を定期的に開催するように、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：町が関わった新しい制度や仕組みに対する協議の回数	
モニタリング実施時期：毎年実施	

第3章

喜界町地域公共交通計画

【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 7 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。なお、発信する内容はその都度見直しを行う。	
評価するためのデータ：町が実施したモビリティ・マネジメントの回数	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標 8 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：町が把握する企画乗車券の企画件数データ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標 9 住民の公共交通サービスへの理解度

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：交通サービスの見直しを実施した年度および評価最終年度に実施	

評価指標 10 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	

第3章

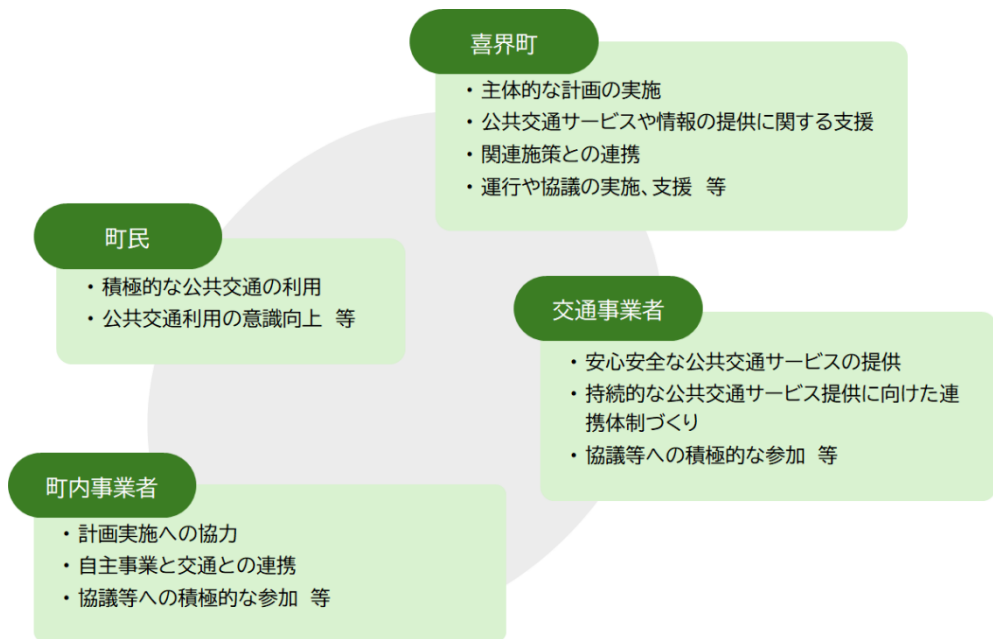
喜界町地域公共交通計画

6 計画の実施体制と持続的な改善

(1) 実施体制

本計画は、喜界町・交通事業者・関係事業者等団体・町民が役割を分担し、連携することで実施する。連携を通じた事業の実施により、地域公共交通の確保と維持、活性化の実現を目指す。

図 実施体制



(2) 持続的な改善 (PDCA サイクルによる改善)

各事業の効果を検証し改善を図っていくため、喜界町地域公共交通活性化協議会において、施策の進捗状況を管理するとともに、検証を実施し、必要に応じて事業の改善を図りながら計画を推進していく。

計画期間の最終年度においては、各事業に加え、計画全体に係る評価を行い、その結果を踏まえて後継計画の策定に反映できるよう取り組む。

図 PDCA サイクルイメージ

