壱岐市地域公共交通再編実施計画

【 概 要 版 】

平成31年3月

壱 岐 市

目　次

第1章　再編実施計画策定の趣旨と位置づけ
１　背景 1
２　再編実施計画策定の目的 1
３　住民意向の把握及び関係者との調整 3

第2章　上位計画の考え方と実施区域
１　上位関連計画 4
２　実施区域 5

第3章　地元住民等のニーズ把握 6

第4章　再編事業の内容
１　事業の全体像と将来展開イメージ 7
２　事業内容 8
３　予約制乗合タクシー等の実現化に向けた検討 17

第１章　再編実施計画策定の趣旨と位置づけ

１　背景

壱岐市（以下、「本市」という）の公共交通は、島内全域をカバーする路線バスを中心に、定期航路、タクシー等により構成され、長年に渡り市民の身近な移動手段として活用されています。しかし、モータリゼーションの進行や人口減少、少子高齢化の影響により公共交通の利用者は減少を続けるとともに、車輌の老朽化やドライバー不足なども重なり、経営環境は非常に厳しいものとなっています。

こうした中、持続可能で利便性の高い公共交通体系としての維持・活性化を図ることを目的に、平成 29 年度、壱岐市地域公共交通網形成計画（以下、「網計画」という）を策定し、各種交通施策を実施していくものとしています。

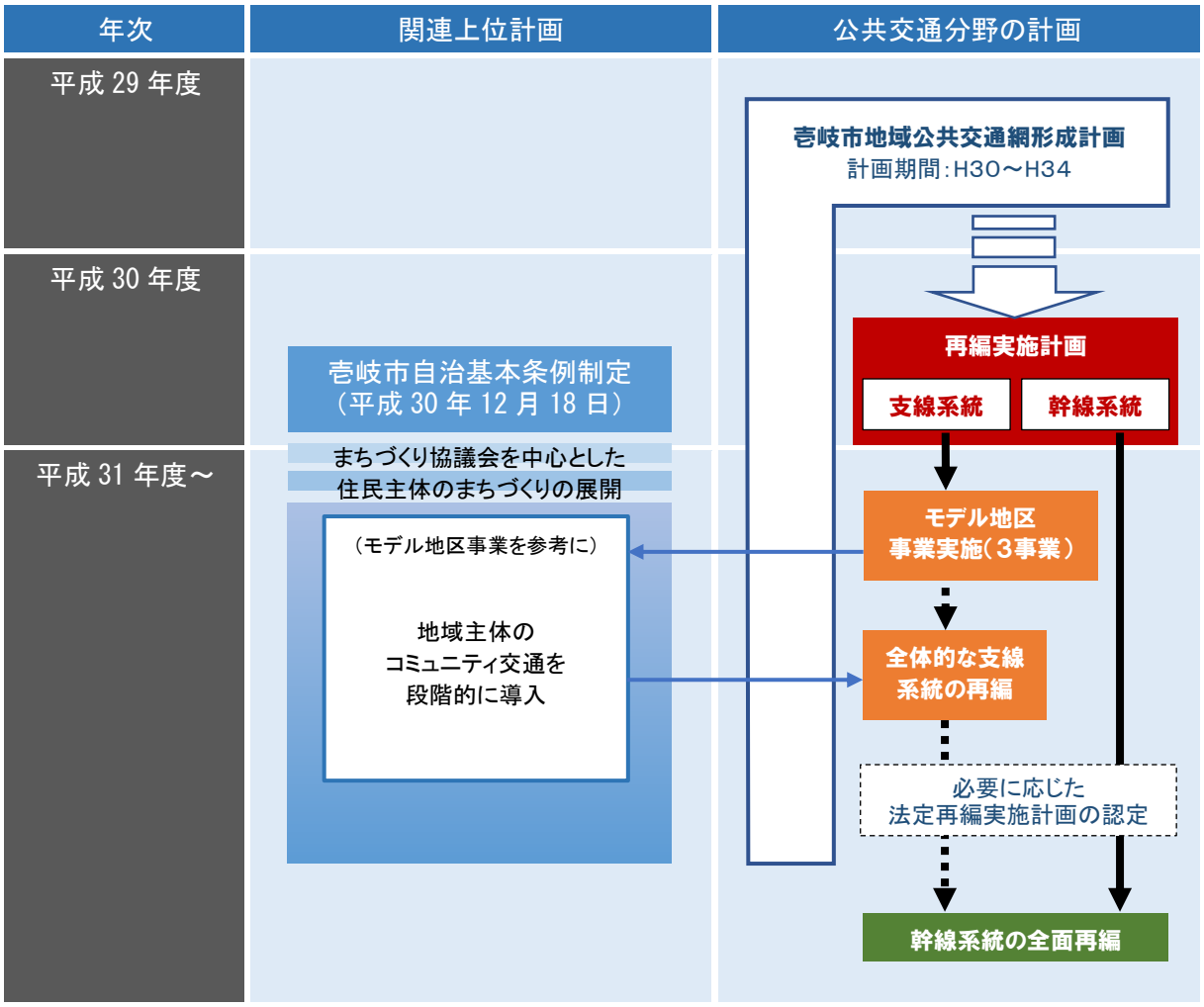
２　再編実施計画策定の目的

壱岐市地域公共交通再編実施計画（以下、「本計画」という）は、網計画に定める施策に基づき、主に路線バスの再編と公共交通空白地区対策を実施するために、具体的な路線や運行の詳細を示した計画として策定するものです。

なお、本計画は、改正地域公共交通活性化再生法に基づく国の認定計画としての策定も可能ですが、認定要件である「単体の路線見直しにとどまらず、一定のまとまりを持った面的な再編であること」に至るには、交通事業者、地域及び関係機関との協議・調整に更に多くの時間を要すること、また、平成 30 年 12 月 18 日に施行された壱岐市自治基本条例に伴い、平成 31 年度より、将来的な地域主体コミュニティ交通を担うまちづくり協議会等の活動が本格的に開始されるなどの環境変化もあり、現時点では、市独自の計画として策定することとしました。

以上のことから、本市では、本計画において定めた地域主体のコミュニティ交通のモデル事業を平成 31 年度より具体的に着手しつつ、自治基本条例に基づくまちづくり協議会の活動の熟度に応じ、多様な地域における展開を推進し、その状況を踏まえつつ幹線系統を含めた面的な再編を目指すこととします。

図表　再編実施計画の展開イメージ



3 住民意向の把握及び関係者との調整

本計画策定にあたっては、交通事業者、地元自治会、教育委員会、観光連盟、宿泊関係団体等との協議を以下のとおり実施し、意向把握と各種事業の調整を行いました。

図表　交通事業者及び地元意見交換会の開催概要（■交通事業者、■地元、■関係機関）

日程	会議	内容
平成 30 年 8 月 23 日(木)	壱岐交通協議	再編方針の検討
平成 30 年 8 月 23 日(木)	タクシー事業者協議	新交通システム事業への参入可能性
平成 30 年 8 月 24 日(木)	壱岐市観光連盟協議	観光交通の実施方針
平成 30 年 9 月 10 日(月)	石田地区民宿組合協議	観光交通の実施方針
平成 30 年 9 月 11 日(火)	タクシー事業者協議	新交通システム事業への参入可能性
平成 30 年 9 月 11 日(火)	教育委員会協議	スクールバス混乗可能性
平成 30 年 10 月 31 日(水)	4 町公民館長会議	各地域の現状把握、重点地区の設定
平成 30 年 11 月 1 日(木)	壱岐交通協議	幹線系統再編方針
平成 30 年 11 月 1 日(木)	教育委員会協議	スクールバス混乗可能性(回答)
平成 30 年 11 月 12 日(月)	石田地区地元協議	地域の現状把握、重点地区の設定
平成 30 年 11 月 14 日(水)	勝本地区地元協議	地域の現状把握、重点地区の設定
平成 30 年 12 月 3 日(月)	郷ノ浦地区地元協議	地域の現状把握、重点地区の設定
平成 30 年 12 月 4 日(火)	芦辺地区地元協議	地域の現状把握、重点地区の設定
平成 30 年 12 月 17 日(月)	壱岐交通協議	幹線系統の再編方針 支線系統(初山線)等の影響
平成 31 年 1 月 15 日(火)	初山地区地元協議	既存路線バスの再編方針
平成 31 年 2 月 12 日(火)	芦辺地区地元協議	予約制乗合タクシー導入に向けて
平成 31 年 2 月 13 日(水)	初山地区地元協議	予約制乗合タクシー導入に向けて
平成 31 年 3 月 5 日(火)	タクシー事業者協議	再編実施計画策定について
平成 31 年 3 月 5 日(火)	壱岐交通協議	再編実施計画策定について

第2章　上位計画の考え方と実施区域

1　上位関連計画

本計画は、上位計画である「壱岐市地域公共交通網形成計画（以下「網計画」という。）」を踏まえ策定します。網計画に示された5つの基本方針、13施策のうち、本計画で詳細を検討する施策は、既存路線バスの再編や公共交通空白地区対策など次の4施策とします。

図表　網計画における再編事業対象施策

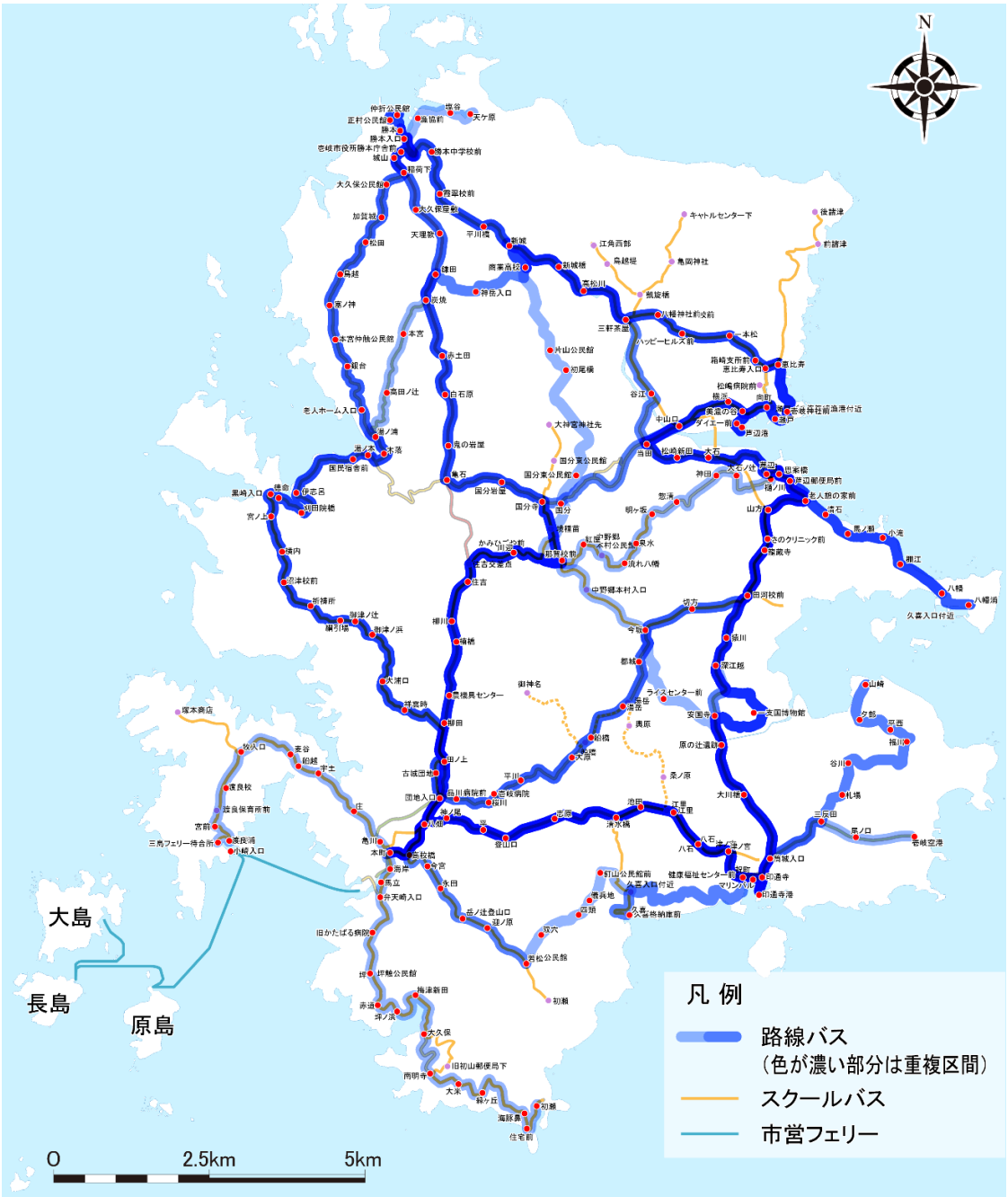
施策	施策内容
①バス系統・ルート再編による持続可能な路線体系の構築	・市内の路線バス全系統に対し、幹線、支線の役割分担を明らかにした上で、実態やニーズに即して路線の統廃合並びに新設を行う。 ・特に採算性が低い印通寺経由線や初瀬線などについては再編事業の適用やスクール混乗、コミュニティバス導入などの新交通システムの導入可能性を含め検討を行う。
②二次交通との乗り継ぎ利便性の強化	・郷ノ浦―壱岐病院線とその他路線について、相互のダイヤ調整により乗り継ぎ利便性の改善を図る。 ・特に壱岐病院への直行便がない石田地区との路線については、同一車輌利用による直接乗り入れ（別系統）の検討の他、現行ダイヤの調整により乗り継ぎ改善を図る。
③予約制乗合タクシーやスクール混乗などの新交通システムの導入検討	・利用者が極端に少ない低需要路線やスクールバスと重複するバス路線などについて、地域特性に応じた予約制乗合タクシーやスクール混乗、コミュニティバスの導入などの新交通システムの導入を図り効率的で利便性の高い運行を行う。 ・実施場所は、郷ノ浦、芦辺、勝本、石田地区などを想定し、緊急性やまちづくりの熟度にあわせ今後決定する。 ・導入にあたっては住民参加での検討を基本に、実証実験などにより導入の可能性を検討する。
④観光客向け移動サービスの導入検討	・観光関連事業者、交通事業者、観光施設等が連携し、夏季など多客期における港－宿泊施設間のシャトルバスなど観光客向け移動サービスを導入する。

資料)「壱岐市地域公共交通網形成計画」より抜粋

2 実施区域

本計画の実施区域は、壱岐市全体とします。

図表　実施区域

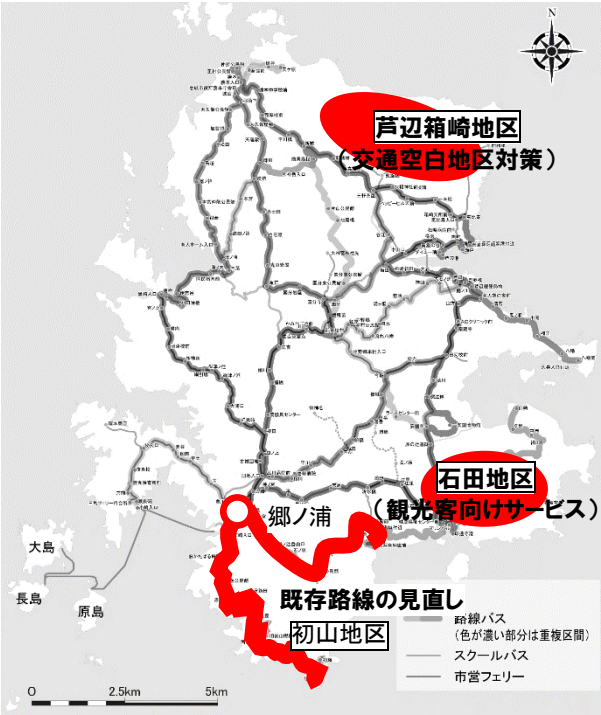


資料）平成 29 年 1 月現在実績を基に作成

第3章　地元住民等のニーズ把握

本市では、幹線系統及び支線系統の再編や公共交通空白地区対策の詳細を検討するにあたり、地元住民や交通事業者の理解を得つつ段階的に実施することが重要であると考え、その第一弾となる重点地区を絞り込むこととしました。

そこで、地元住民の意見を集約するために、4 地区公民館長会議（1 回）及び各地区での意見交換会（全 4 回）を開催しました。ここでの協議の結果、生活交通としての重点地区を芦辺町「箱崎地区」と郷ノ浦町「初山地区」の 2 地区、観光交通としての重点地区を「石田地区」と定め詳細を検討することとしました。



（意見交換会の様子）

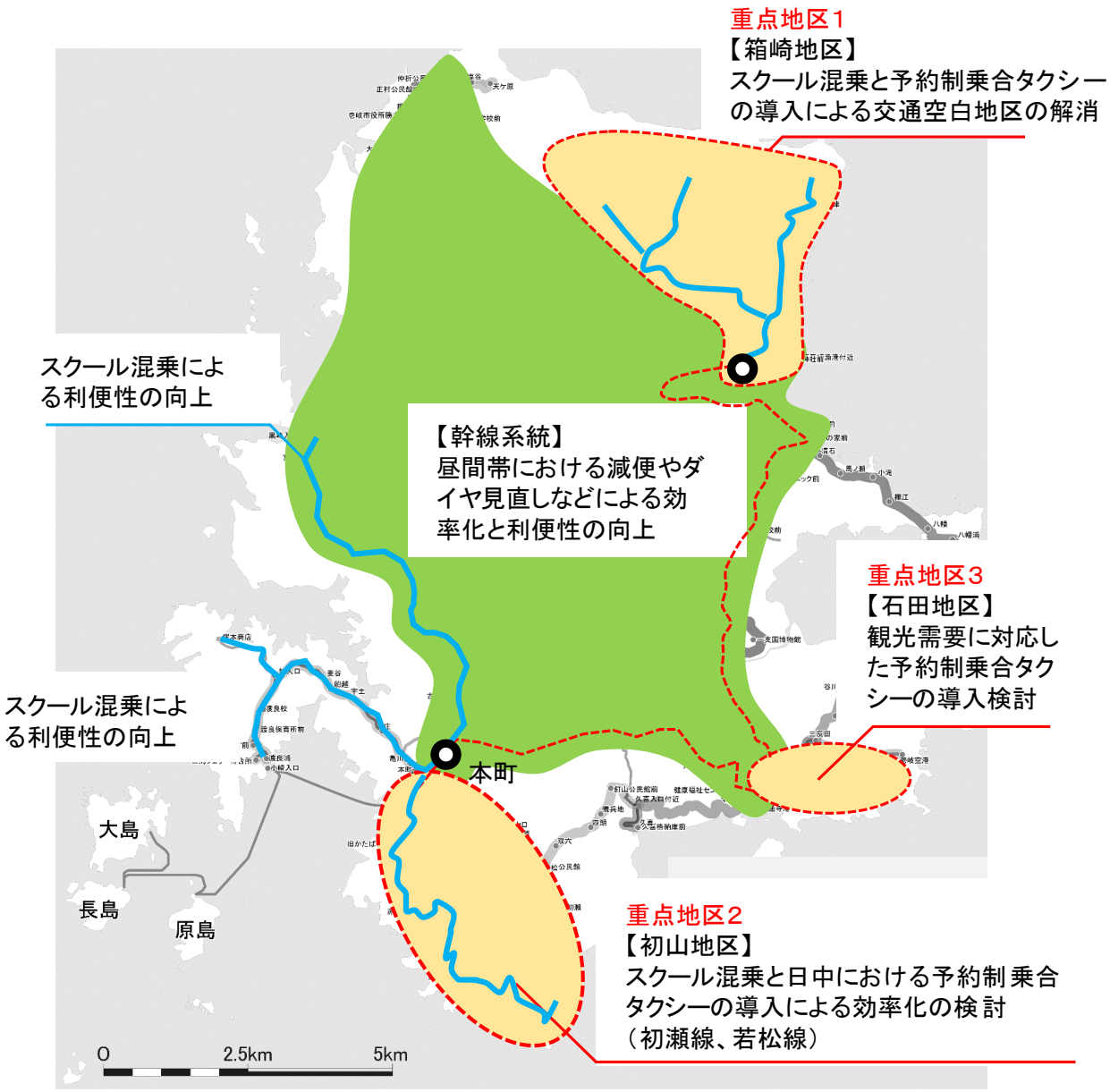
第4章　再編事業の内容

1　事業の全体像と将来展開イメージ

平成 31 年度から平成 32 年度にかけての短期的事業として、次の事業に取り組みます。

なお、幹線系統の再編については、支線系統の実証運行結果やまちづくり協議会の活動等を踏まえながら壱岐交通（株）との協議を継続的に行い、実施可能なものから段階的に着手するものとします。

図表　再編事業の全体像



2 事業内容

（１）箱崎地区

①基本方針

運行目的	路線バスの交通空白地区における移動手段の確保
事業内容	・スクールバス一般混乗 ・予約制乗合タクシー（区域運行）

②事業内容

ア）スクールバス一般混乗（平成 30 年 8 月現在）

対象路線	箱崎・瀬戸ルート 1	定員 29 名	空き定員 4 名
	箱崎・瀬戸ルート 2	定員 29 名	空き定員 9 名
	箱崎・瀬戸ルート 3	定員 29 名	空き定員 7 名
ルート	各地区～芦辺中学校までの区間		

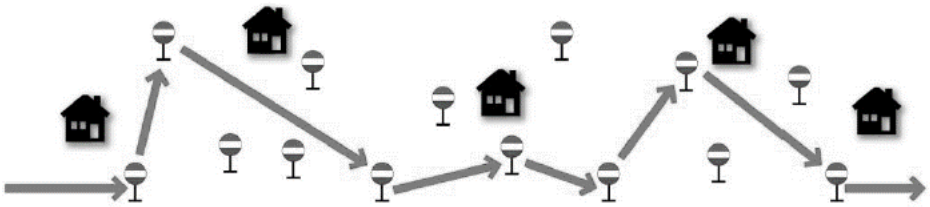
便数	片道１便
利用者	・箱崎地区に住所又は居住を有する方（要登録） ・ご自分でバスの乗降が可能な方
登録方法 ・利用方法	①申請書提出（事前申請） ②利用登録書の受取 ③乗車時に運転手に利用登録証を提示し降車場所を伝える 座席は車内に「一般優先席」を設置。一般利用者は原則同席を利用 （一般優先席→空席→補助席の順に利用） ※児童・生徒の座席が満席となった場合は利用ができない。

イ)予約制乗合タクシー

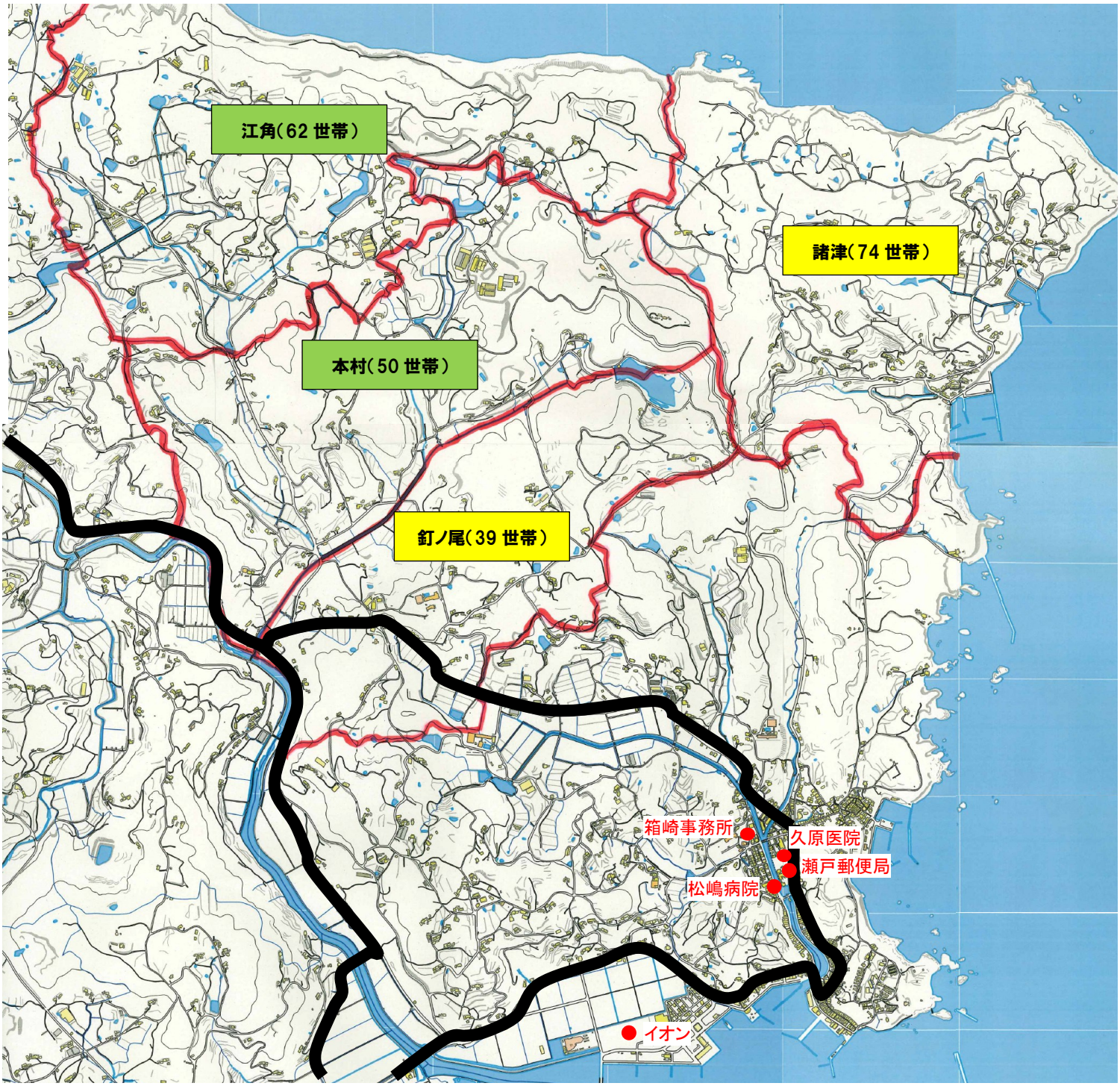
運行形態	不定期・区域運行（ミーティングスポット型※）	
乗降場所	※詳細は平成 31 年度に地元住民と検討し決定 以下、アンケート調査で要望が上がった地点 （店舗）イオン、JA 芦辺、川添ストア、浜崎商店、スーパーマルダイなど （病院）松嶋病院、久原病院、松永歯科など （その他）各地区公民館、支所、郵便局、旧バス停、芦辺港など	
運行区域	A ゾーン：釘ノ尾・諸津～芦辺中心部 B ゾーン：本村・江角～芦辺中心部	
運行日	各ゾーン週 2 回程度 （A ゾーン、B ゾーンの運行日を分けるかどうかは今後検討）	
運行便数・ダイヤ	1 日 1 往復程度 （朝 9 時（又は 10 時）ごろ芦辺着、12 時ごろ地元戻り）	
運賃	ゾーン制で分かりやすい料金設定（200～500 円程度を想定）	
運行事業者	地元協議会又はタクシー事業者	
運行根拠	地元協議会の場合	道路運送法 78 条：公共交通空白地有償運送又は市町村有償運送（交通空白輸送）
	タクシー事業者の場合	道路運送法 4 条：一般乗合旅客自動運送事業 （実証運行時は 21 条）
実証運行期間	平成 31 年 9 月頃～平成 32 年 3 月頃（約 7 か月） （2～3 月にかけて本格運行の必要性検討）	

（※ミーティングスポット型）

運行ルートは決めず、バス停等（ミーティングスポット）だけを決めておいて、予約があったバス停等を最短距離で運行するパターン



図表　ゾーン区分図（案）



（２）初山地区

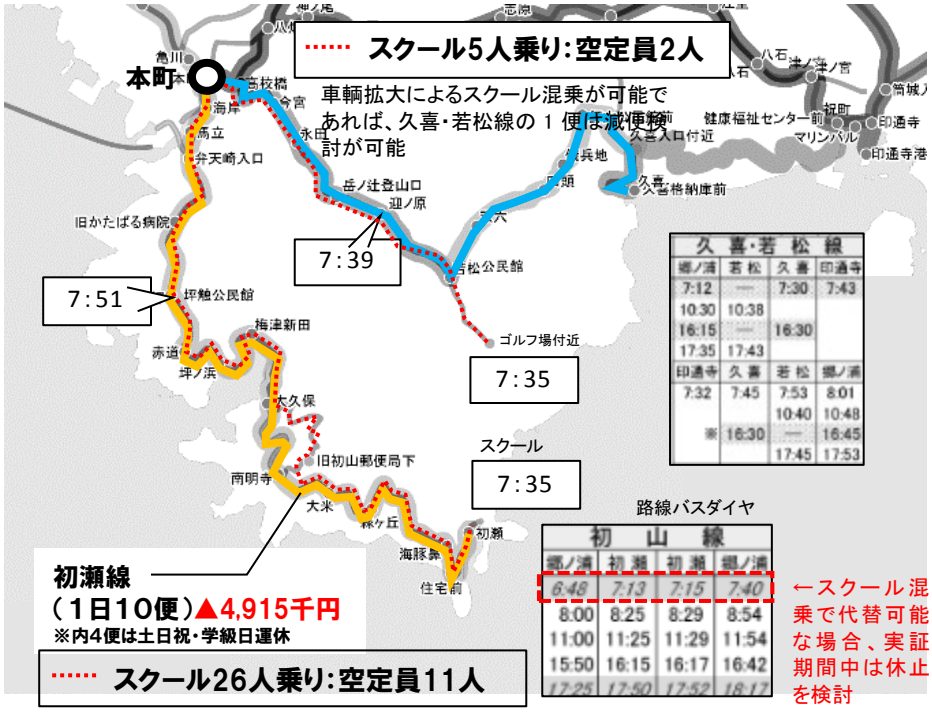
①基本方針

運行目的	効率的で便利な移動手段の確保
事業内容	・スクールバス一般混乗 ・予約制乗合タクシー（区域運行）

②事業内容

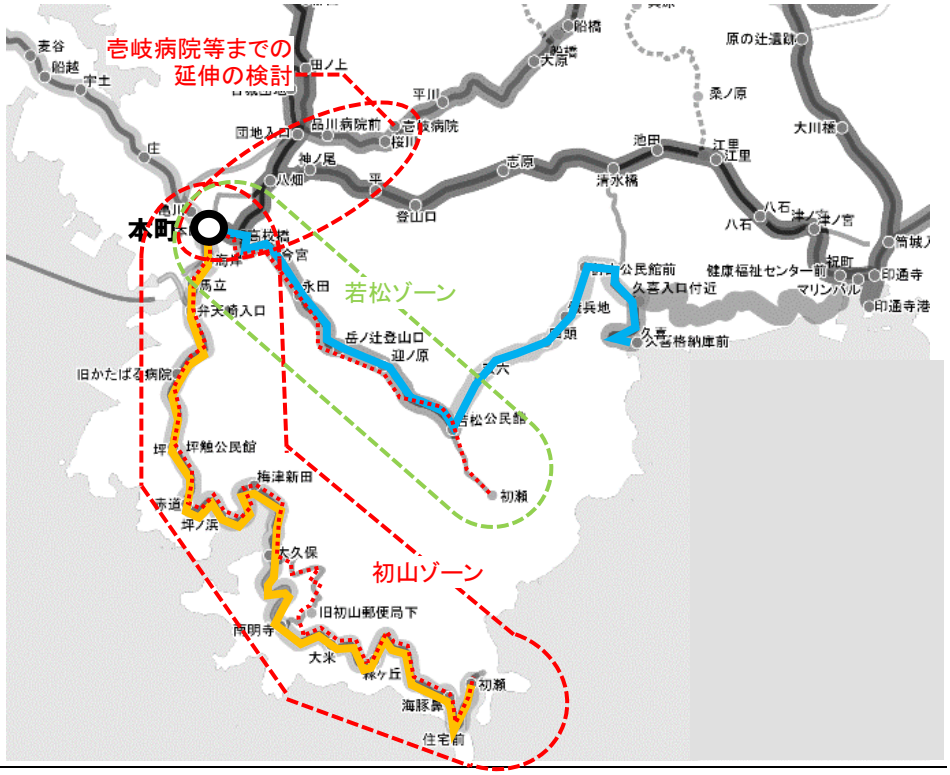
ア）スクールバス一般混乗（平成 30 年 8 月現在）

対象路線	初山ルート 2	定員 26 名	空き定員 9 名
	（初山ルート 1）	定員 4 名	空き定員 2 名 ※一般混乗の場合は車両変更が必要
ルート	初山―郷ノ浦		

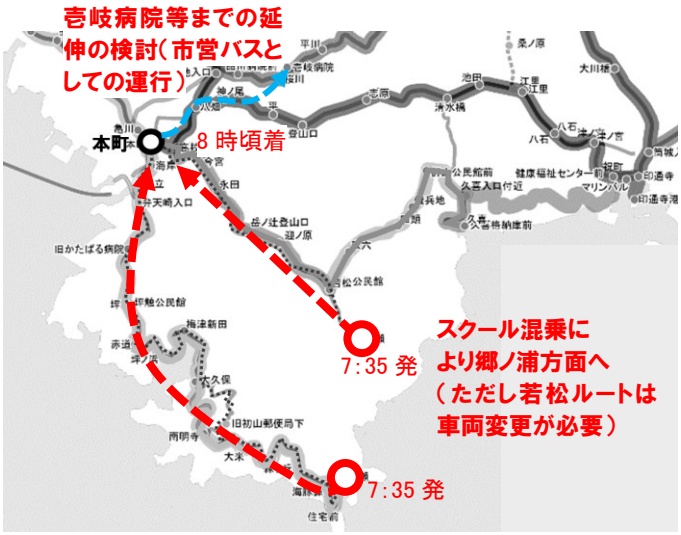


便数	片道１便 （※実証期間中は路線バス１便目（初瀬７：15 発）の休止を検討）
利用者	・初山・若松地区に住所又は居住を有する方（要登録） ・ご自分でバスの乗降が可能な方
登録方法 ・利用方法	①申請書提出（事前申請） ②利用登録書の受取 ③乗車時に運転手に利用登録証を提示し降車場所を伝える 座席は車内に「一般優先席」を設置。一般利用者は原則同席を利用 （一般優先席→空席→補助席の順に利用） ※児童・生徒の座席が満席となった場合は利用ができない。

イ)予約制乗合タクシー

運行形態	不定期・区域運行（ミーティングスポット型）	
乗降場所	既存のバス停及び地域内の主要地点 ※詳細は平成 31 年度に地元住民と検討し決定	
運行区域	●初山ゾーン ●若松ゾーン （スクールバス変更などの動向を加味しつつ将来的な取込みを検討）  	
運行日	毎日	
運行便数・ダイヤ	1 日 2 便程度　（郷ノ浦着 8 時半ごろ、初山着 12 時ごろを目安に設定） ※2 便目復路を郷ノ浦―初瀬―若松経由の循環線とすることで若松ゾーンをカバー	
運賃	ゾーン制で分かりやすい料金設定（200～500 円程度を想定）	
運行事業者	地元協議会又はタクシー事業者	
運行根拠	地元協議会の場合	道路運送法 78 条：公共交通空白地有償運送又は市町村有償運送（交通空白輸送）
	タクシー事業者の場合	道路運送法 4 条：一般乗合旅客自動運送事業（実証運行時は 21 条）
実証運行期間	平成 31 年 9 月頃～平成 32 年 3 月頃（約 7 か月） ※実証運行期間中は、路線バス 2 便目（郷ノ浦発 8:00）及び 3 便目は休止を検討 （2～3 月にかけて本格運行の必要性検討）	

（運行イメージ）

１便目：スクール混乗 （早めの通院往路）	
２便目：予約制乗合タクシー （通院往路）	
３便目：予約制乗合タクシー （通院復路）	

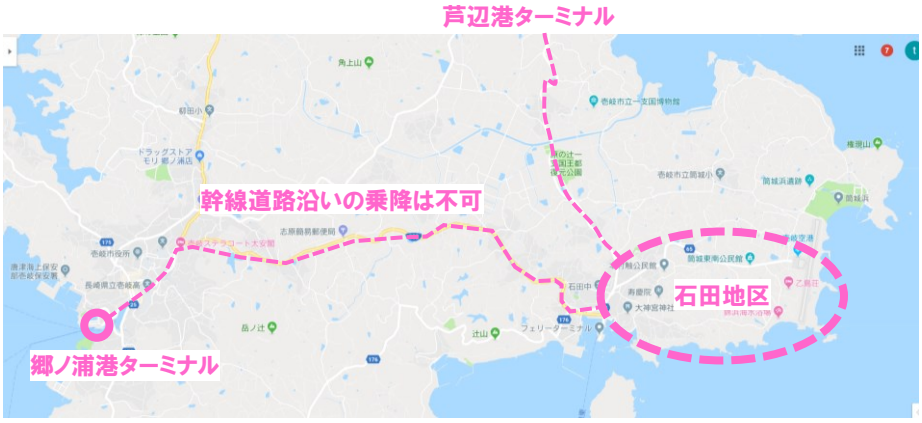
（3）石田地区

①基本方針

運行目的	夏場多客期における観光客向け移動サービスの提供
事業内容	予約制乗合タクシー（区域運行）

②事業内容

ア）予約制乗合タクシー

運行形態	不定期・区域運行（ミーティングスポット型）
乗降場所	石田地区内の宿泊施設等
運行区域	郷ノ浦港ターミナル又は芦辺港ターミナル　⇔　石田地区 
運行日	夏季多客期の毎日
運行便数・ダイヤ	・郷ノ浦港の場合、筒城浜行き路線バスが空白時間となる午後（ジェットフォイルと接続） ・芦辺港の場合、利用者が多いジェットフォイル又はフェリーと接続 ・1 日 2 往復程度
運賃	片道 500 円～1000 円程度で検討中
運行事業者	タクシー事業者
運行根拠	道路運送法 4 条：一般乗合旅客自動運送事業 （実証運行時は 21 条）
実証運行期間	平成 31 年 7 月～8 月（約 2 か月） ※実証結果を踏まえ次年度以降の本格運行を検討

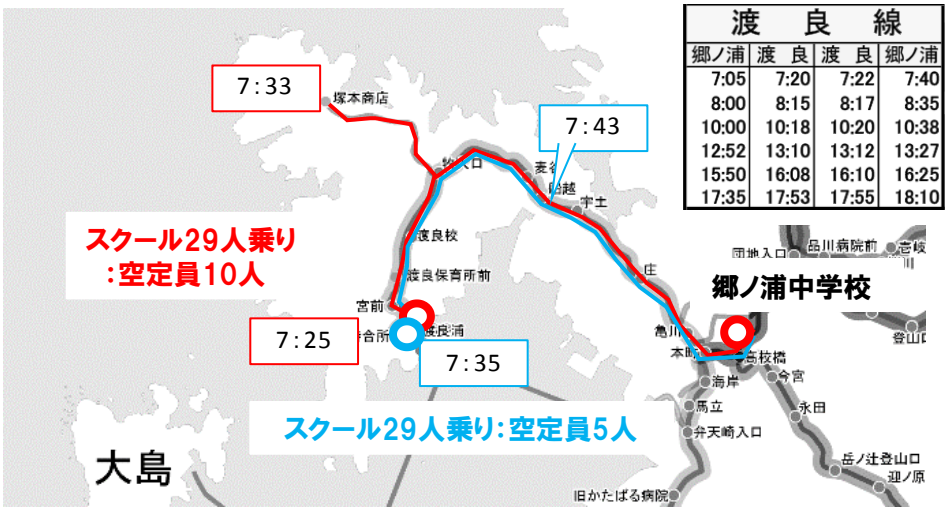
（４）渡良地区

①基本方針

運行目的	交通空白地区の解消と実質的な便数増による移動利便性の向上
事業内容	スクールバス一般混乗

②事業内容

ア）スクールバス一般混乗（平成 30 年 8 月現在）

対象路線	渡良ルート１	定員 26 名	空き定員 5 名
	渡良ルート２	定員 26 名	空き定員 10 名
ルート	各地区～郷ノ浦中学校までの区間  **路線バスダイヤ** 渡　良　線 郷ノ浦 渡 良 渡 良 郷ノ浦 7:05 7:20 7:22 7:40 8:00 8:15 8:17 8:35 10:00 10:18 10:20 10:38 12:52 13:10 13:12 13:27 15:50 16:08 16:10 16:25 17:35 17:53 17:55 18:10		
便数	片道１便		
利用者	・渡良地区に住所又は居住を有する方（要登録） ・ご自分でバスの乗降が可能な方		
登録方法 ・利用方法	①申請書提出（事前申請） ②利用登録書の受取 ③乗車時に運転手に利用登録証を提示し降車場所を伝える 座席は車内に「一般優先席」を設置。一般利用者は原則同席を利用 （一般優先席→空席→補助席の順に利用） ※児童・生徒の座席が満席となった場合は利用ができない。		

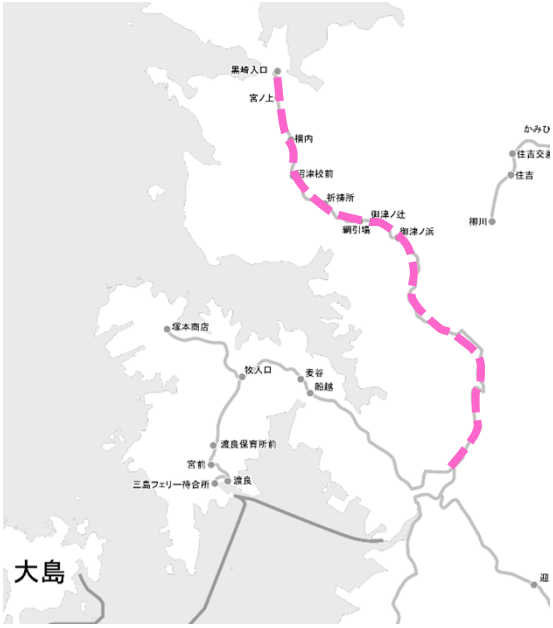
（５）沼津地区

①基本方針

運行目的	移動利便性の向上
事業内容	スクールバス一般混乗

②事業内容

ア）スクールバス一般混乗（平成 30 年 8 月現在）

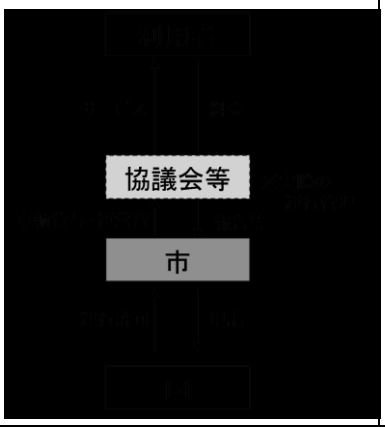
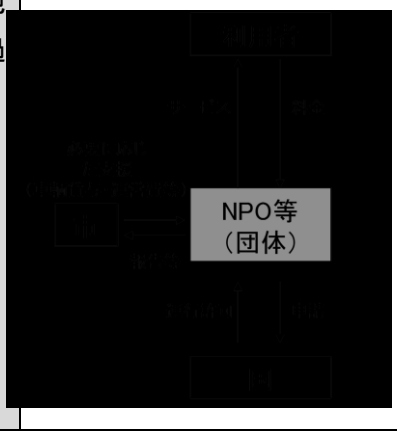
対象路線	沼津ルート１	定員 26 名	空き定員 15 名
ルート	各地区～郷ノ浦中学校までの区間  		
便数	片道１便		
利用者	・沼津地区に住所又は居住を有する方（要登録） ・ご自分でバスの乗降が可能な方		
登録方法 ・利用方法	①申請書提出（事前申請） ②利用登録書の受取 ③乗車時に運転手に利用登録証を提示し降車場所を伝える 座席は車内に「一般優先席」を設置。一般利用者は原則同席を利用 （一般優先席→空席→補助席の順に利用） ※児童・生徒の座席が満席となった場合は利用ができない。		

3 予約制乗合タクシー等の実現化に向けた検討

（1）実施主体の検討

予約制乗合タクシー等の運営方法としては、①タクシー会社等による運行、②市町村有償運送（交通空白輸送）、③公共交通空白地区有償運送（旧過疎地有償運送）の 3 パターンが想定されます。決定にあたっては、地元の意向や運行特性に応じた検討が必要です。それぞれのメリット・課題等は以下のとおりです。

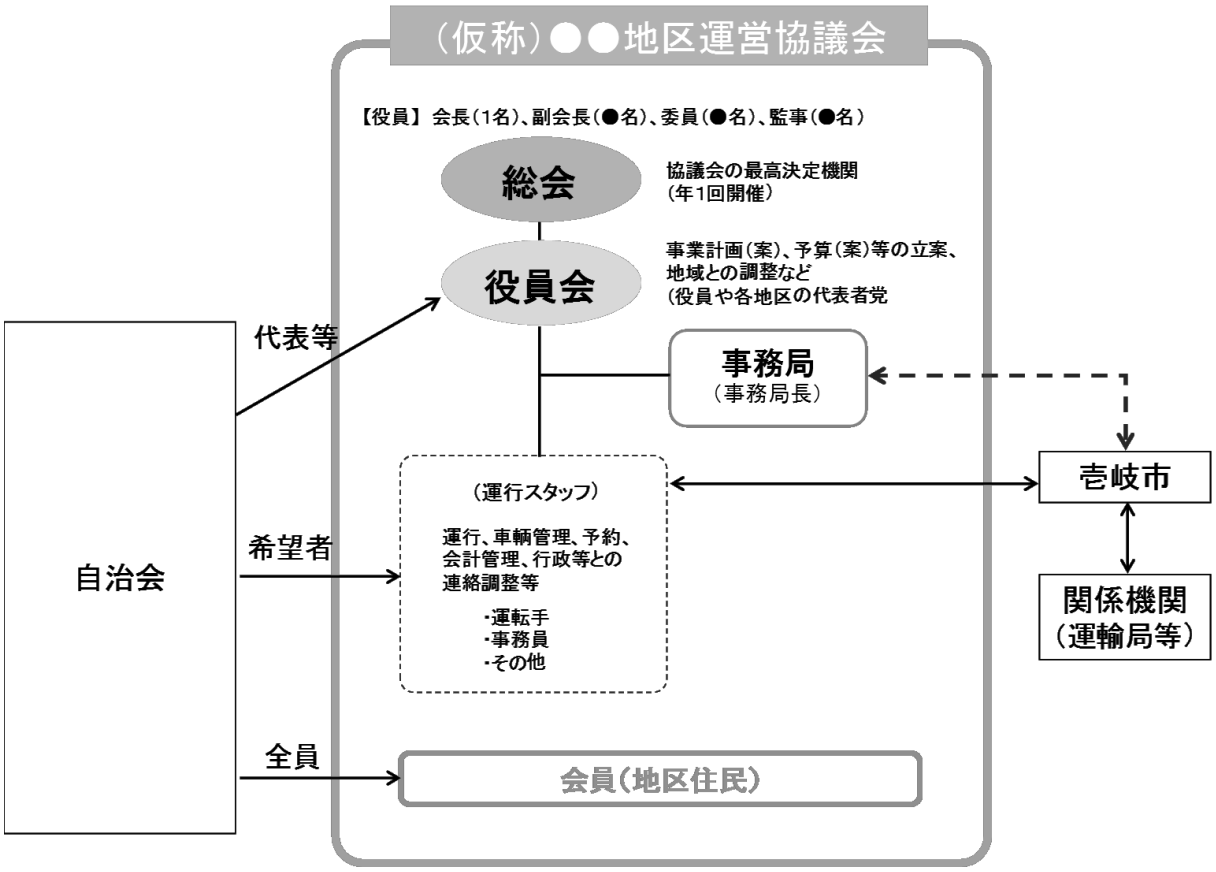
図表 コミュニティ交通の運行パターン・メリット・課題

パターン	事業スキーム	メリット	課題
①タクシー会社等による運行 （緑ナンバー）		・タクシー会社等のプロの運行による安心感 ・地元負担の軽減	・地域の“足”として住民が守り育てていくという意識の醸成 ・地域のニーズに応じた柔軟な運行
②市町村有償運送 （交通空白輸送） （白ナンバー）		・地域のニーズに応じた自由度の高い運行 ・地域の“足”として住民が守り育てていくという意識の醸成	・地域主体の運営体制の構築
③公共交通空白地区有償運送（旧過疎地有償運送） （白ナンバー）		・地域のニーズに応じた自由度の高い運行 ・地域の“足”として住民が守り育てていくという意識の醸成	・地域主体の運営体制の構築

（２）地元運営体制の構築

地域コミュニティ交通の運営にあたっては、地域住民が主体となった運営協議会を立ち上げることが望まれます。組織イメージは次のとおりで、地元が運行管理を担う場合は、ドライバーや人員などのスタッフも同協議会の構成員となります。

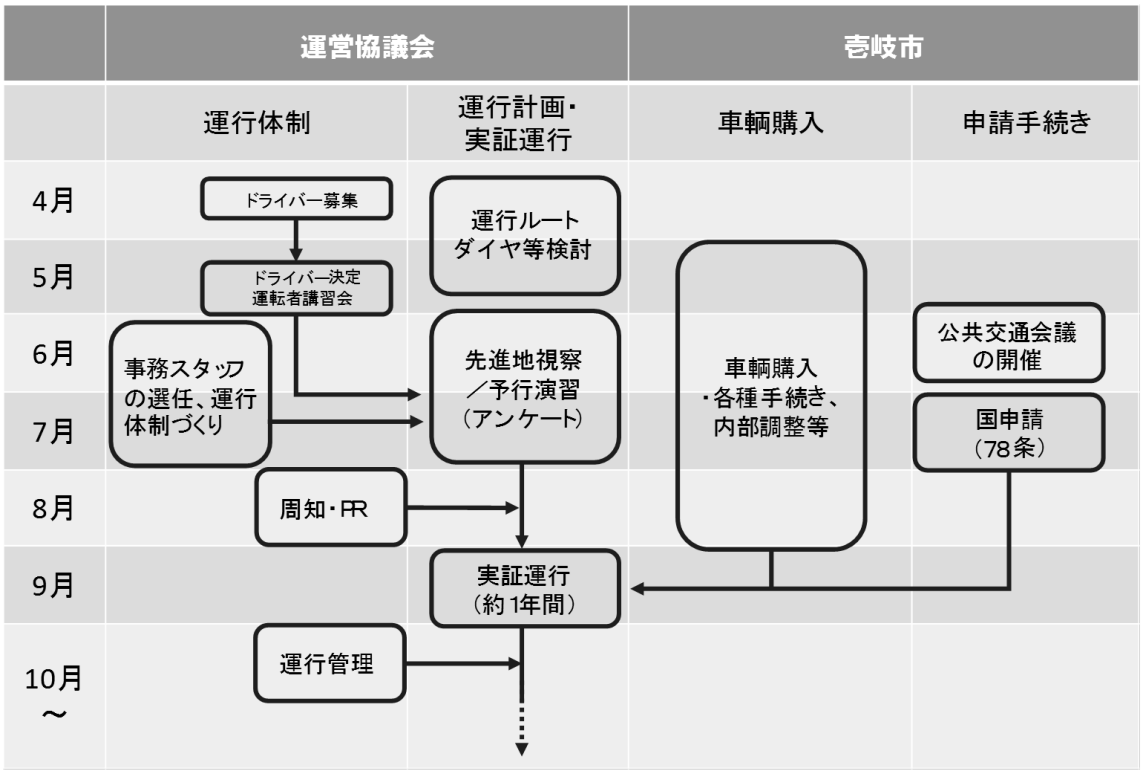
図表　運営協議会の組織体制イメージ



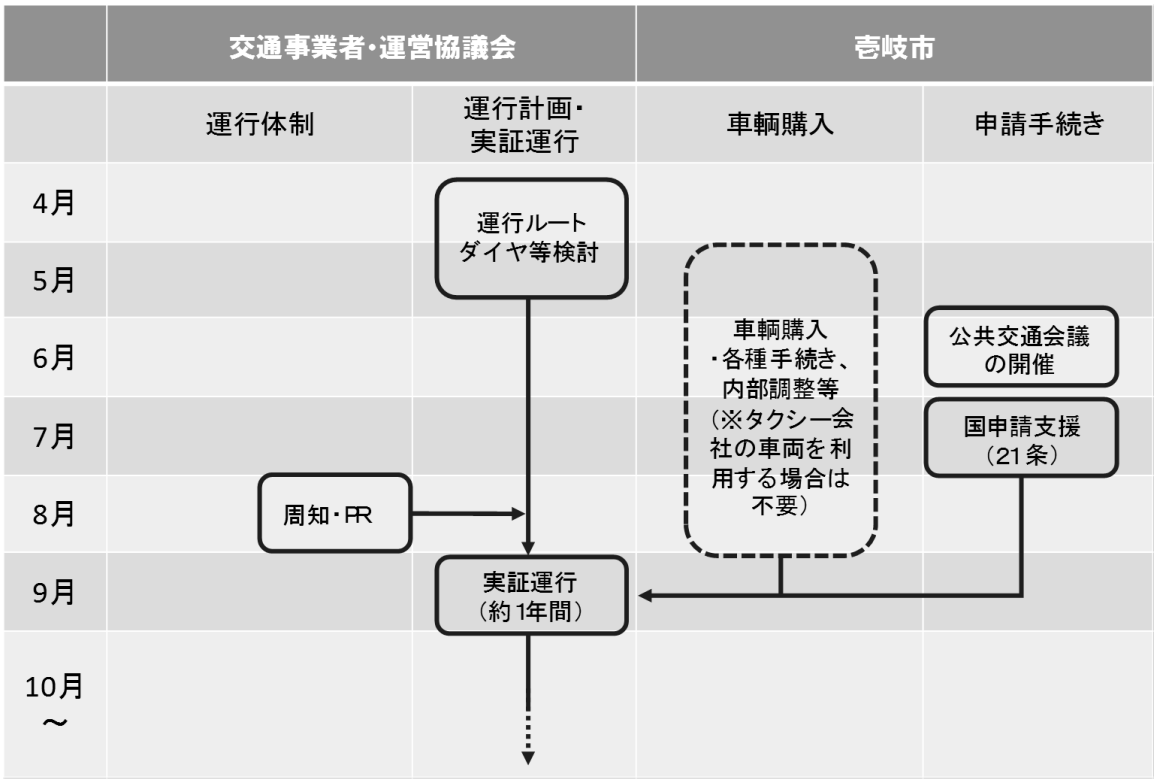
（３）実証運行に向けたスケジュール

実証運行に向けたスケジュールは様々ですが、一般的には運行開始まで概ね６か月程度の期間を目安としておくことが理想的です。

＜地元協議会の場合＞　道路運送法78条（公共交通空白地有償運送又は市町村有償運送（交通空白輸送）



＜タクシー事業者の場合＞　道路運送法 21 条（本格運行時は 4 条）



壱岐市地域公共交通再編実施計画
（概要版）

平成３１年３月

壱　岐　市