

壱岐市

地域公共交通計画

素案

令和8年3月

壱岐市

目次

序章 はじめに	1
1 計画の位置付け	1
2 策定の流れ	2
第1章 本市の現状	3
1 地勢・居住地分布状況	3
2 人口動態・将来人口	4
3 通院の状況	5
4 買物の状況	6
5 通学の状況	7
6 自家用車保有の状況	9
7 観光の状況	10
第2章 本市の公共交通ネットワークの現状	11
1 公共交通ネットワークの概況	11
2 路線バスの現状	12
3 乗合タクシーの現状	23
4 スクールバスの現状	24
5 タクシーの現状	25
6 その他の移動手段	25
7 空路・航路の現状	26
第3章 利用者ニーズの把握	28
1 調査概要	28
2 市民アンケート調査結果	29
3 高校生アンケート調査結果	31
4 まちづくり協議会等アンケート調査結果	32
5 タクシー事業者ヒアリング調査結果	32
第4章 課題分析	33
1 路線バスの課題分析	33
2 乗合タクシーの課題分析	34
3 一般タクシーの課題分析	34
4 市営航路の課題分析	34
5 広域交通の課題分析	34
第5章 路線バスのあり方検討	35
1 基本的な考え方	35
2 再編イメージ	36
第6章 地域公共交通計画	41
1 計画の基本理念	41
2 計画区域・計画期間	41
3 計画の基本方針	42
4 評価指標と達成目標	43
5 実施事業及び実施主体・スケジュール	44
6 進行管理及び推進体制	52
参考資料（アンケート調査結果）	54

序章 はじめに

1 計画の位置づけ

壱岐市（以下「本市」という）では、第4次壱岐市総合計画（2025年度～2029年度）において、「一緒に前へ、壱岐新時代へ。」を合言葉に「『幸せ実感』ともに創る新たな未来」を将来像としたまちづくりをスタートしました。

総合計画では5つの基本目標を定めていますが、その一つ「持続可能な社会基盤が整い安全な暮らしを守る島」の中で、“路線バスや乗合タクシー、ライドシェアなどの多様な移動手段があり、便利に移動できる”という施策の方向性を示しています。

本市の公共交通機関は、路線バスや乗合タクシー、タクシーなどの陸上交通の他に、三島や福岡、唐津を繋ぐ航路、空路により構成され、市民や観光客、ビジネス客の移動手段として、また生活物資や車両などの移送手段として日々、利用されています。

しかし、公共交通機関を取り巻く環境は、人口減少や少子高齢化の影響を背景とした利用者の減少とともに、燃料代や物資の高騰、車両や船舶の老朽化、ドライバー不足などの様々な課題を抱えています。

本計画は、こうした課題を詳細に分析し、市民ニーズに応じた持続可能な公共交通機関の維持・活性化を図るための具体的な施策を整理し、実現化に向けた推進体制を構築し、具体的な行動に移すためのマスターplanとして策定するものです。

第4次壱岐市総合計画

第4次壱岐市総合計画



基本目標 5

持続可能な社会基盤が整い安全な暮らしを守る島

様々なテクノロジーが浸透し、便利な暮らしが実現している。

様々なインフラが時代に合わせて長寿命化し、持続可能な生活の基盤が整備されている。



実現のための分野別計画

福祉、観光などの
分野別計画

整合

壱岐市地域公共交通計画

公共交通機関の維持・活性化のための具体的な施策・達成目標等を整理

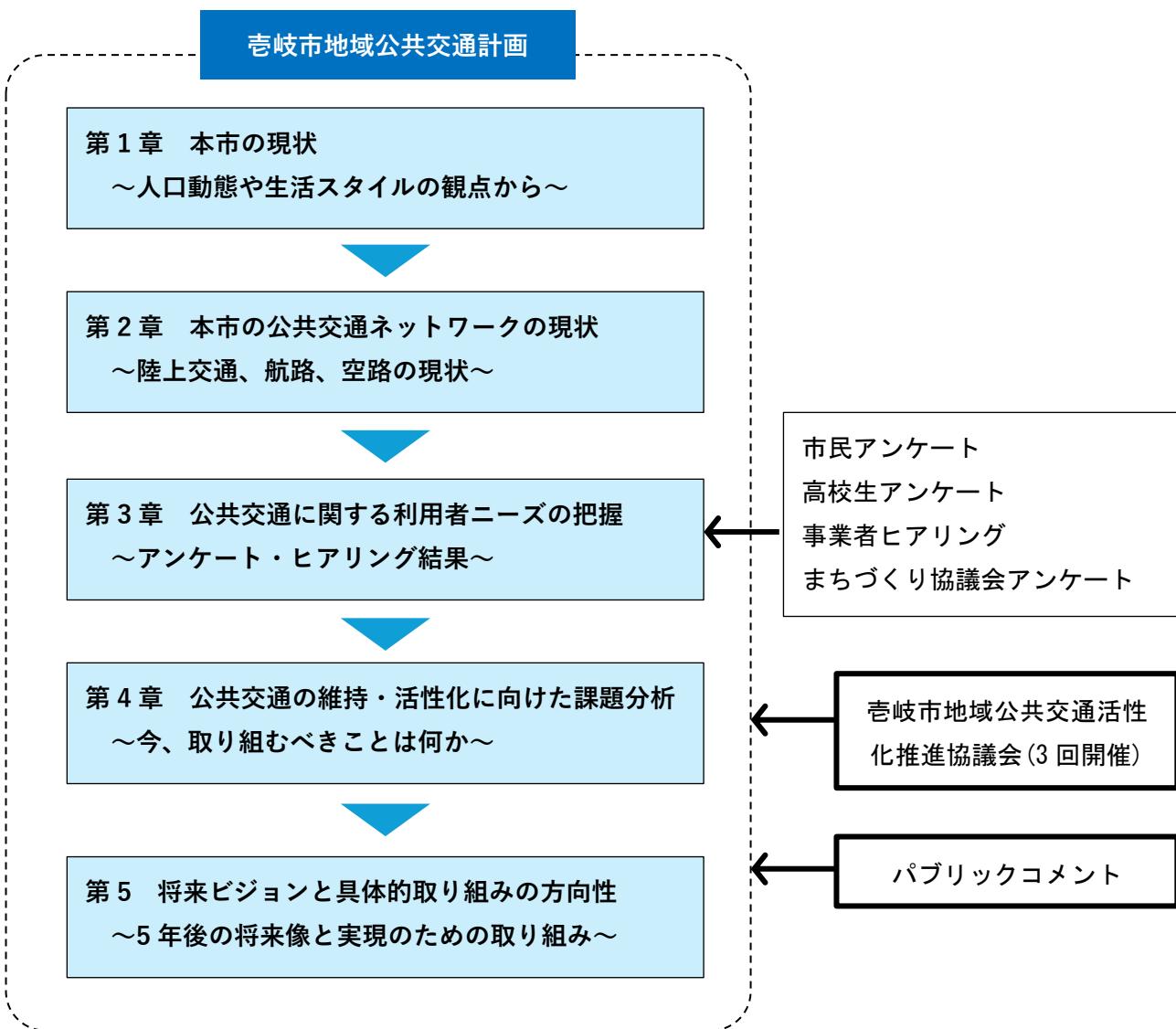
【計画期間：令和8年～令和13年(6年間)】

2 策定の流れ

本計画は、第1章で本市の人口動態や生活スタイルなど本市の現状を把握した上で、第2章で公共交通の現状、第3章で市民ニーズと事業者の声を整理します。これらを踏まえ、第4章で地域公共交通の維持・活性化のための課題を分析し、最終の第5章では課題を解決するための方向性と具体的な取り組みを整理します。

なお、計画策定にあたっては、出来るだけ市民の皆さまの声を計画に反映させるため、市民アンケート調査、高校生アンケート調査、まちづくり協議会アンケート調査、交通事業者アンケート・ヒアリング調査を実施しました。

また、専門的な観点からの議論を行うため、地域の代表の方々等からなる地域公共交通活性化推進協議会を3回開催し計画内容を検討したほか、パブリックコメントで市民の皆さまからの多様な意見を頂き、それを反映したものとして策定しました。



第1章 本市の現状

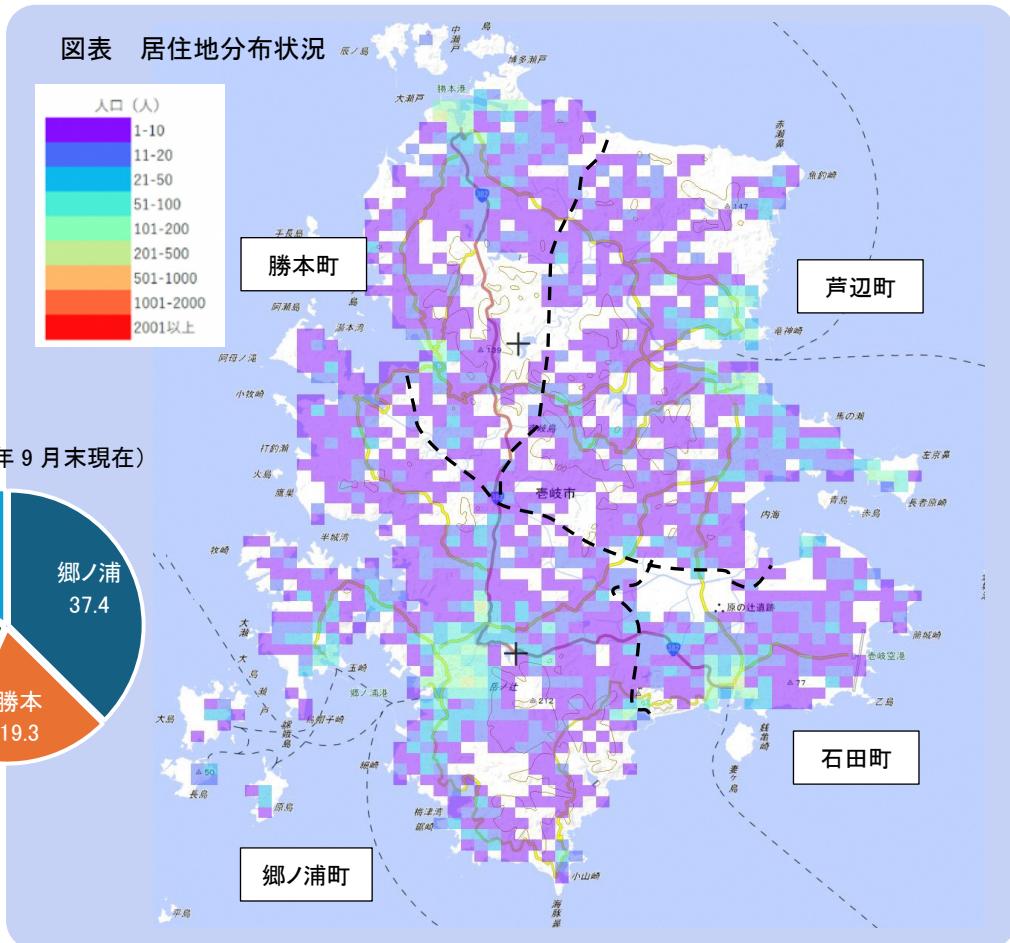
1 地勢・居住地分布状況

居住地が市内全域に浅く・広く分布。陸上交通網も市内全域を広くカバーする必要性

本市は、福岡県と対馬市の中間地点で玄界灘に面し、福岡市博多港から郷ノ浦港まで西北 76 km、佐賀県唐津東港から印通寺港まで北 41 km に位置します。

本市は、南北約 17 km、東西約 15 km のやや南北に長い形状で、総面積は 139.42 km²。本島と 23 の属島（有人島 4、無人島 19）からなる全国で 20 番目（沖縄本土を除く）に大きな島です。

居住地分布状況を 500m メッシュでみると、公共公益施設が集積している旧町中心部を中心に 1 メッシュあたり 500 人以上の人口集積エリアが見られますが、大部分が 1 メッシュあたり 50 人未満のエリアであり、更にその分布が市内全域に広がっていることが特徴と言えます。つまり、路線バスなどの陸上交通の利便性を高めるには、特定のエリアだけでなく、市内全域を広くカバーする必要があるといえます。



資料) 地理院地図 250m メッシュ (人口は令和 2 年国勢調査)

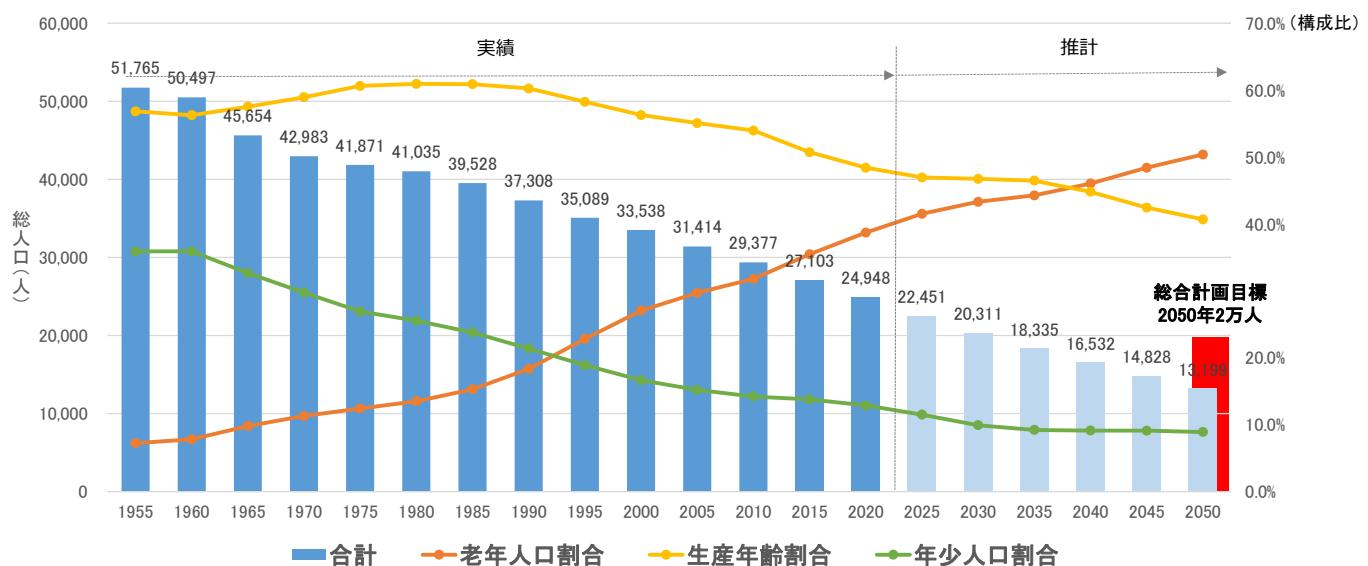
2 人口動態・将来人口

人口減少・少子高齢化で持続できる公共交通のあり方の検討が必要

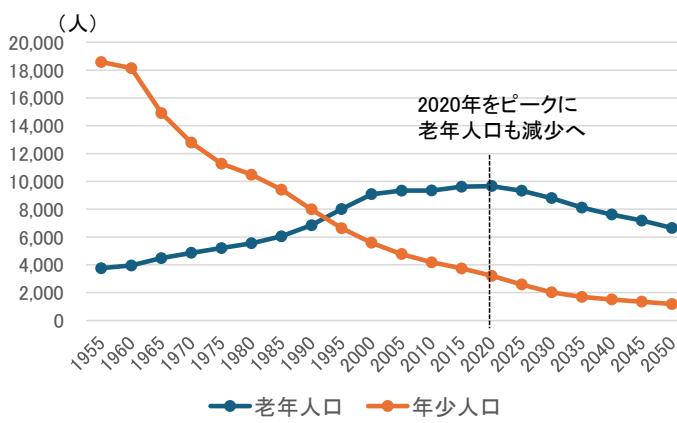
本市では人口減少と少子高齢化が急速に進行しています。2020年国勢調査では人口は24,948人と10年前に比べ4400人以上減少しました。国立社会保障人口問題研究所の試算でも2050年には1.3万人程度まで減少すると予想されています。

人口減少と公共交通の関係は密接です。全ての市民が公共交通を利用するものではありませんが、人口=顧客市場とみると、当然ながら市場が縮小することは公共交通機関にとってのマイナス面は多く、特に少子化の影響による路線バスを多く利用する高校生の減少は経営にとっても大きな影響があります。今後は、人口減少社会において持続できる公共交通手段のあり方をこれまで以上に真剣に考える時であると言えます。

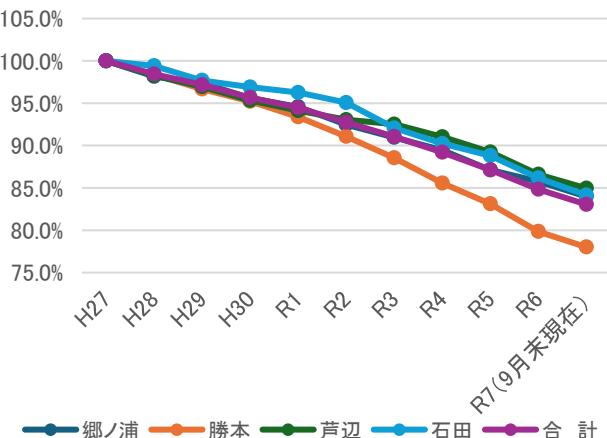
図表 人口動態・将来人口



図表 老年人口・年少人口の将来推計



図表 町別人口推移 (H27=100)



資料) 1955年～2020年は国勢調査。2025年以降は国立社会保障 人口問題研究所 (令和5年推計)

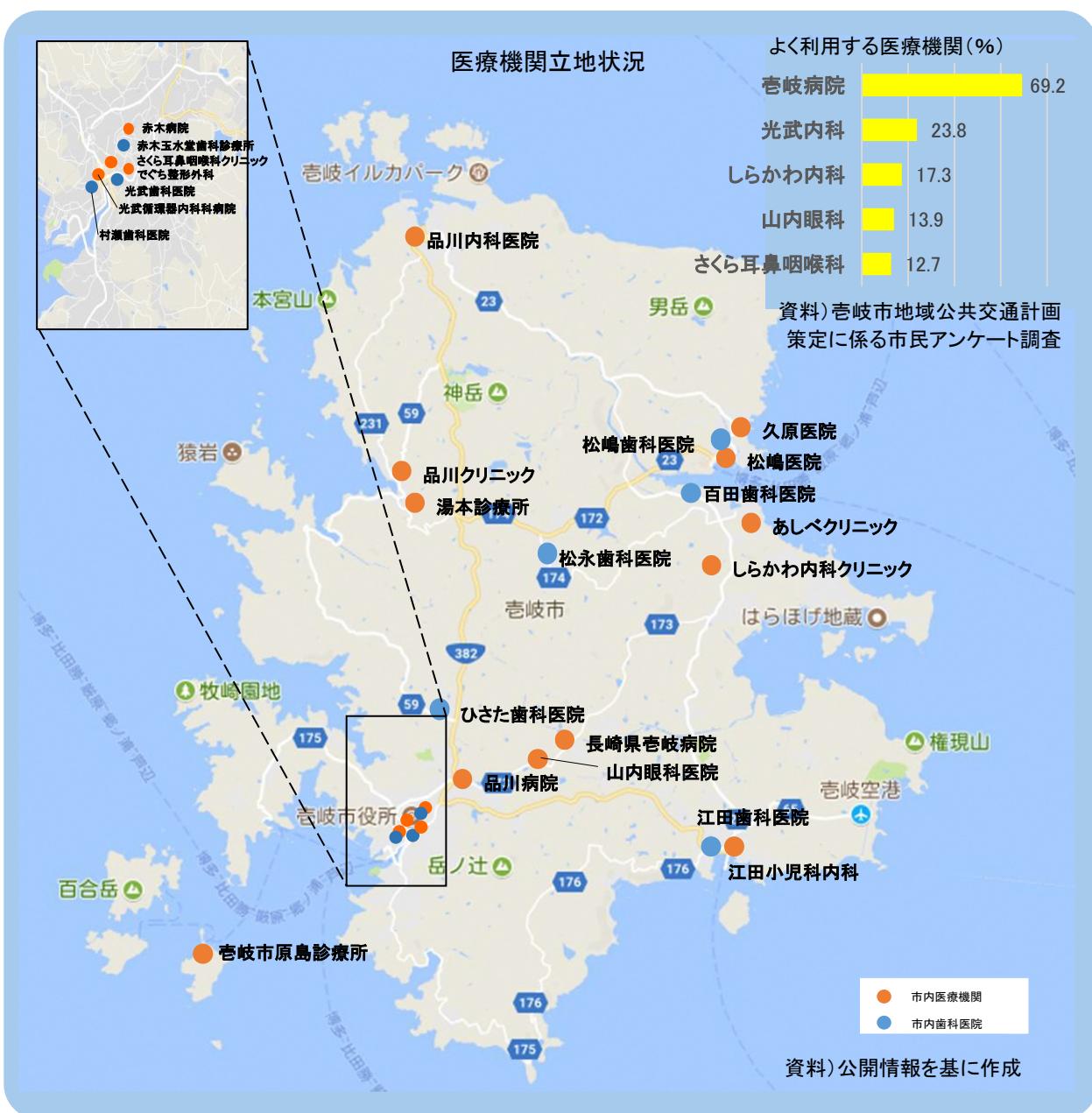
3 通院の状況

壱岐病院を中心に専門医院などの利用が多い。通院手段の確保が重要

本市の医療機関数は、病院が4件、診療所が15件、歯科が8件であり、病床数は388床となっています。医療機関は勝本町勝本浦付近、芦辺町芦辺浦付近及び郷ノ浦町本村触付近に特に集中していますが、当該エリア外の内陸部にも一部分布しています。

市民アンケート調査結果によると、利用頻度が高い病院は「壱岐病院」ですが、高齢者ほど循環器系病院など専門病院への通院割合も高くなっています。

公共交通は交通弱者の通院手段として重要な役割を担っています。特に午前中を中心とした通院ニーズを踏まえた路線やダイヤ編成が重要です。



買い物の状況

郷ノ浦町の店舗を中心に利用が多い。町外での買い物を支える移動手段の確保が必要

商業施設は、人口が多い地域を中心に立地しており、特に郷ノ浦町に集中しています。市民アンケート調査結果によると、「エレナ壱岐郷ノ浦店」や「スーパーバリューアイチヤマ」など、郷ノ浦町内の店舗がよく利用されている買物先として上位に挙げられました。地域別にみると、芦辺町では「イオン壱岐店」、石田町では「マリンパル壱岐」が最も多く利用されており、それぞれの地域の主要な買物拠点となっています。一方、勝本町には町内に主要な買物施設が少ないため、「イオン壱岐店」「エレナ壱岐郷ノ浦店」「ダイレックス壱岐店」など、他地域の店舗を利用する傾向があります。



通学の状況

通学は保護者送迎の割合が極めて高い。路線バスには利便性の向上が期待される

本市には小学校が18校、中学校が4校、高校が2校の計24校があり、島内全域に分散して立地しています。

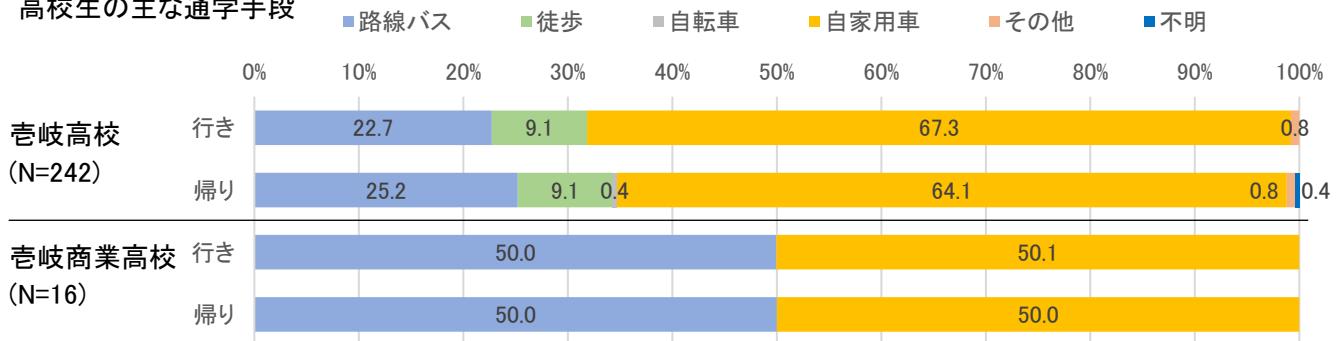
市民アンケート及び高校生アンケートの調査結果によると、通学にあたっては自家用車による保護者からの送迎の割合が極めて高く、路線バスの利用は全般的に低い状況です。



中学生用スクールバス路線図



高校生の主な通学手段



※サンプル数が少ないため参考値

資料)壱岐市地域公共交通計画策定に係る市民アンケート調査

自家用車保有の状況

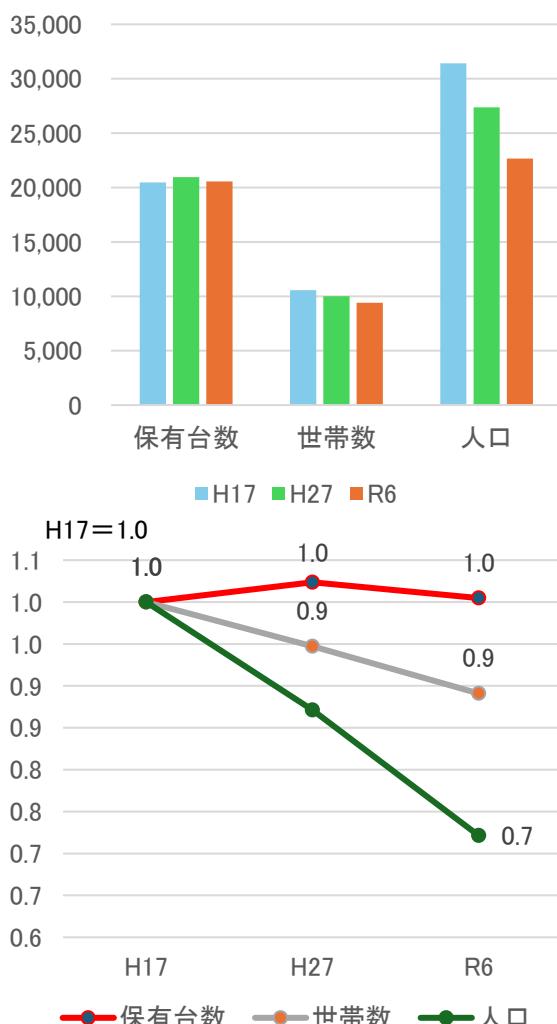
20~60代の9割がマイカー利用。路線バスは高校生や高齢者の移動手段として期待

本市のマイカー普及率は世帯あたり2.20台と長崎県下で2番目に高い水準です。本市は居住地域や生活機能が広範囲に分散している関係上、自動車が生活上、欠かせない移動手段であることが窺えます。市民アンケート調査でも20~60代の9割以上が通勤や買物でマイカーを利用する結果が示されており、この高いマイカー利用率が路線バス利用が少ない主たる要因となっています。

こうした中路線バスには、運転免許を持たない高校生や移動手段が限られる高齢者等の生活交通としての役割が求められています。

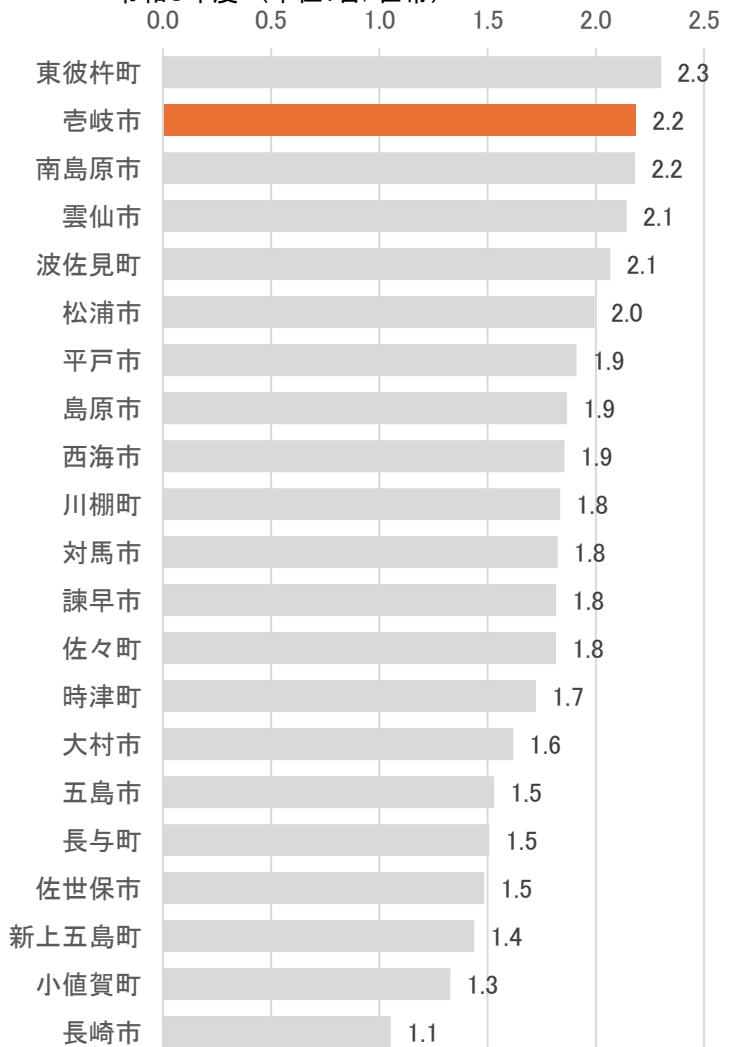
自動車保有台数と人口・世帯数の推移

(台、人、世帯)



世帯あたりの自動車保有台数(乗用車+軽自動車)

令和6年度 (単位:台/世帯)



資料)長崎県統計要覧、長崎県移動人口調査

観光の状況

観光客の移動はレンタカー中心。相互連携による移動利便性の確保が必要

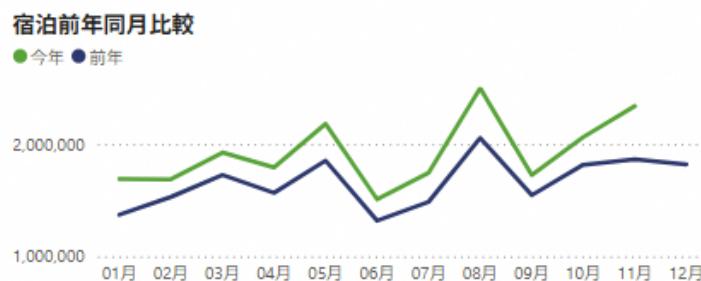
本市には、国指定特別史跡「原の辻遺跡」や約270基の古墳群などの歴史的資源をはじめ、「日本の渚百選」、「快水浴場百選」に選ばれた海水浴場、本市発祥の麦焼酎の酒蔵など、多様な観光資源が各地に点在しています。加えて、玄界灘が育む海産物や壱岐牛といった「食」のブランド力も強く、歴史・自然・食が融合した魅力ある観光地として、多くの人々を惹きつけています。

一方で、こうした観光客の周遊・移動は主にレンタカーが担っている状況です。今後は、路線バスと観光バス、レンタカーの役割分担を明確化しながら、相互連携による利便性向上が求められます。

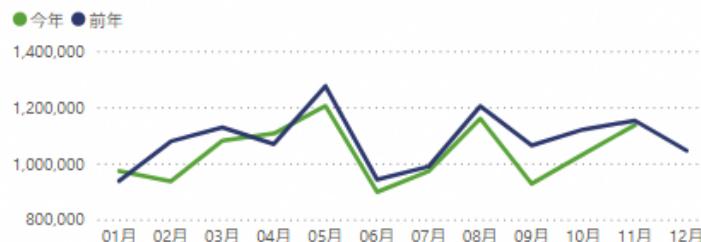
壱岐市の観光概況



2024年—2025年月別訪問者数



日帰り前年同月比較



資料)長崎県観光統計

第2章 本市の公共交通ネットワークの現状

1 公共交通ネットワークの概況

路線バスを中心に乗合タクシーやタクシー市営航路などで構成

本市の公共交通手段は、高校生の通学や高齢者の通院・買い物などで幅広く利用されている路線バスを中心に、乗合タクシー、スクールバス、タクシー、市営航路などで構築されています。

分 類		概 况	
島内交通	路線バス		市民生活の基幹的な公共交通機関として、壱岐交通株式会社により 25 系統で運行
	乗合タクシー		初山地区、箱崎地区の 2 地域で運行。市の自家用車両を利用し、地元協議会が運行。公共ライドシェアとして運行
	スクールバス		郷ノ浦中学校、勝本中学校、芦辺中学校、石田小学校の通学スクールバス。壱岐交通（株）、（株）玄海交通による委託運行
	タクシー		壱岐交通タクシー（株）、（有）玄海タクシー、（株）壱岐観光タクシー、（有）勝本タクシー、文化バス・タクシー（株）の 5 社
	市営航路		本土（郷ノ浦、渡良浦）と大島、長島、原島を結ぶ国庫補助航路として 1 日 4 便、フェリーみしまで運航
島外交通	空路	壱岐—長崎	オリエンタルエアブリッジ株式会社により、壱岐空港—長崎空港を 1 日 2 便で運航
	航路	壱岐—博多 (壱岐—厳原)	九州郵船株式会社により、ジェットフォイル 4 便、フェリー 3 便で運航
		壱岐—唐津東	九州郵船株式会社によりフェリー 5 便で運航
その他	貸切事業者		壱岐交通（株）、（株）玄海交通の 2 社が運行
	レンタカー (長崎県レンタカー協会加盟事業者)		東和レンタカー、玄海交通レンタカー、（有）壱岐レンタカー、（株）芦辺レンタカー、空港レンタカー、みなとレンタカー、クロスレンタカー、（株）森谷商会、ベアーレンタカー、壱岐ファミリーレンタカーの 10 社

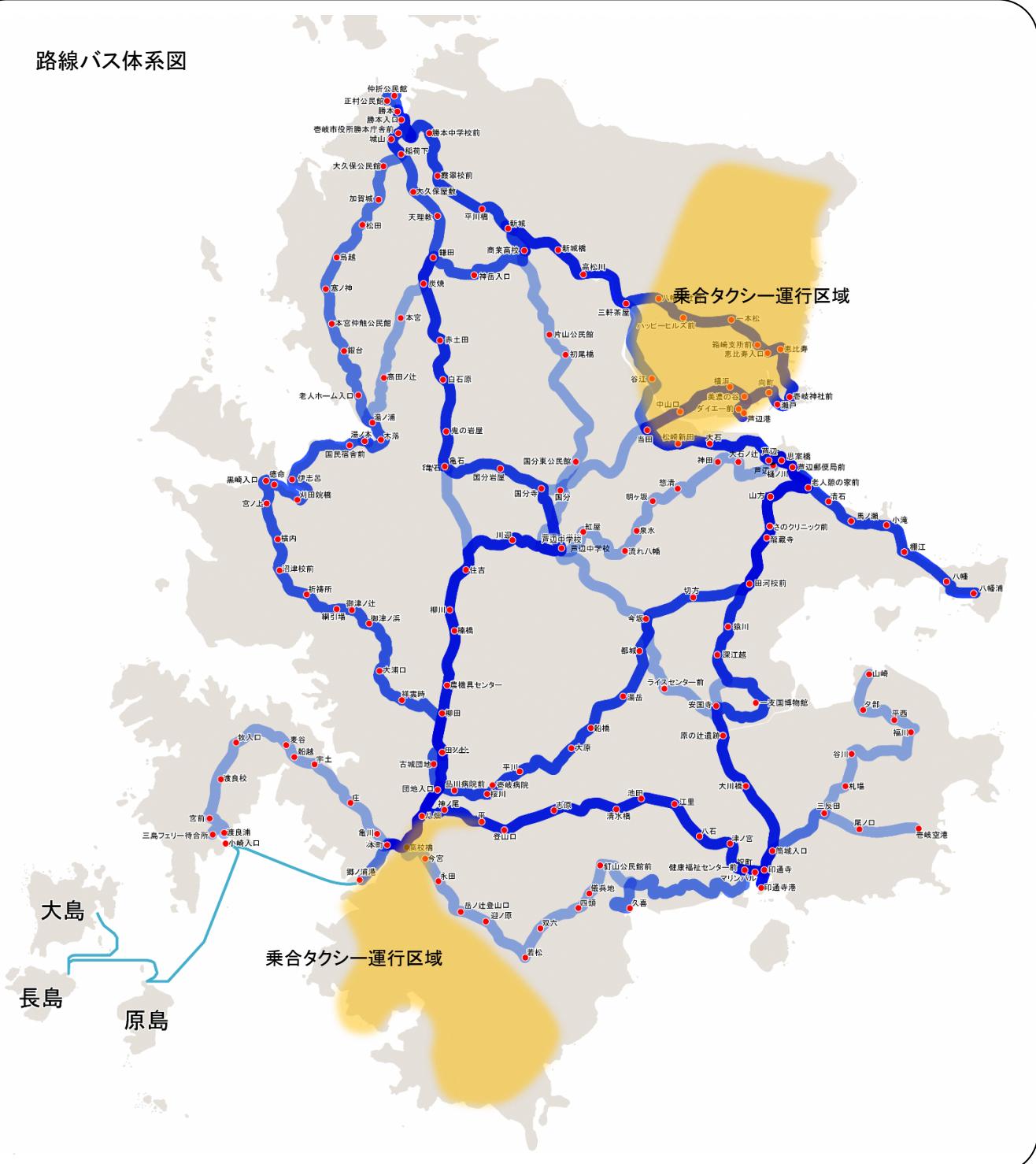
2 路線バスの現状

①路線体系

市内全域を対象に 25 系統で構成

路線バスは幹線系統として国庫補助路線 2 系統、県単補助路線 1 系統を中心に全 25 系統で構成されています。

路線バス体系図

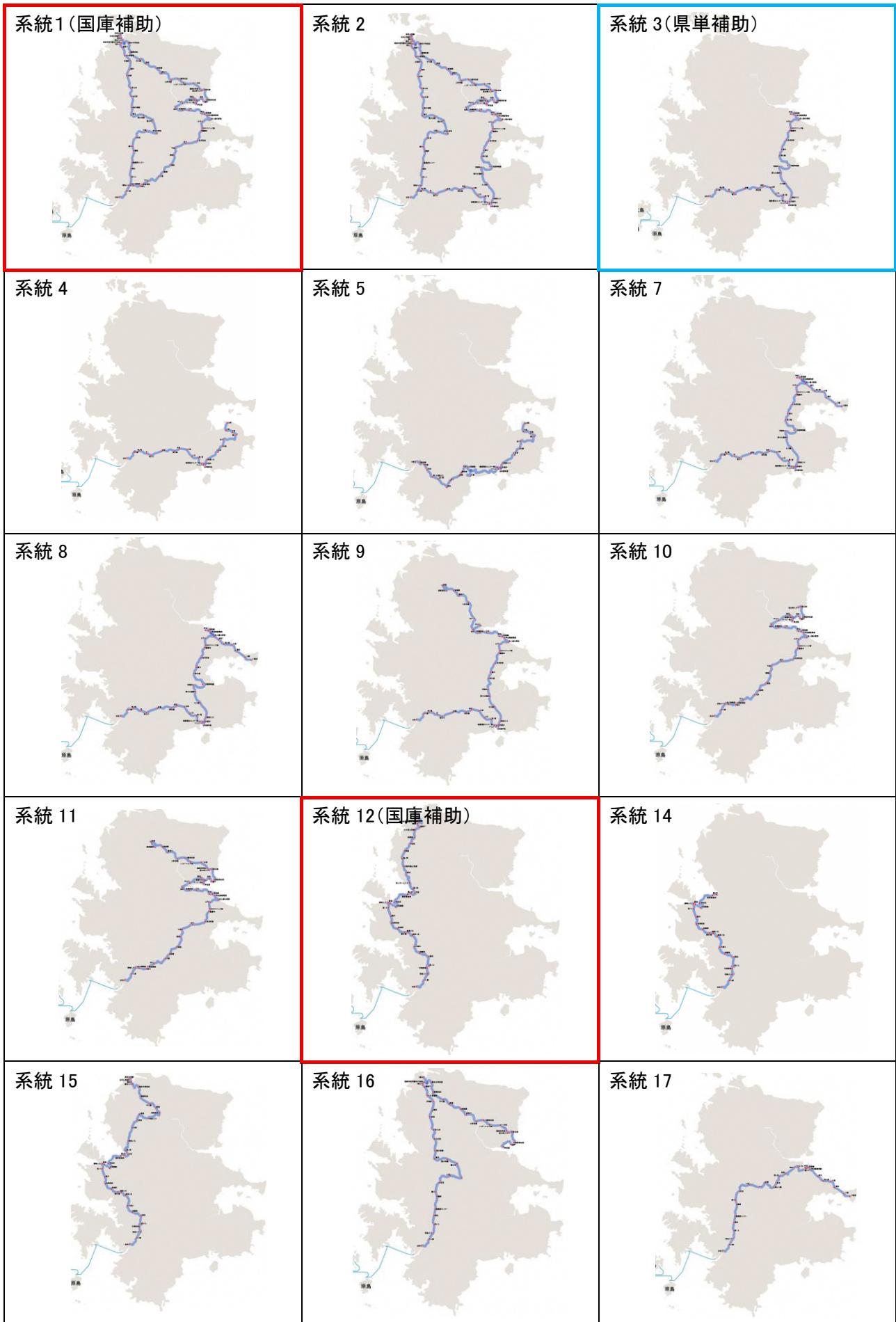


系統別運行区間・総運行キロ数

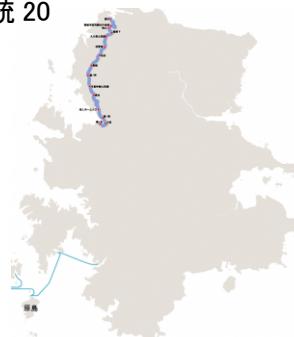
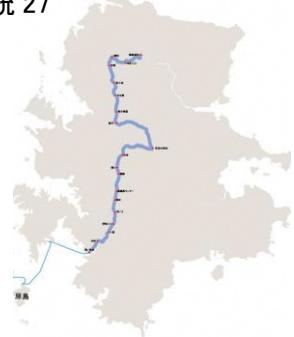
番号	補助※	起点	経由地	終点	キロ程	回数	総キロ	(総走行キロ)
1	国	郷ノ浦	国分・勝本・芦辺	郷ノ浦	46.0	10	168,713.3	
2		"	国分・勝本・印通寺	"	49.9	3	58,579.8	
3	県	"	印通寺	芦辺	16.1	3.5	56,282.4	
4		"	印通寺	山崎	13.5	1	10,483.2	
5		"	印通寺・山崎・久喜・若松	印通寺	19.3	1	10,753.2	
7		"	印通寺・芦辺	八幡	22.1	1.5	42,094.8	
8		"	印通寺・芦辺・八幡	芦辺	26.5	1	9,522.8	
9		"	印通寺・芦辺・谷江	新城	25.4	1	18,168.8	
10		"	芦辺	瀬戸	19.0	1.5	24,357.6	
11		"	芦辺・瀬戸	新城	24.4	0.5	5,591.3	
12	国	"	湯ノ本	勝本	21.7	7.5	116,395.9	
14		"		湯ノ本	11.8	0.5	4,910.2	
15		"	湯ノ本・商業高校	勝本	22.2	1	16,653.6	
16		"	国分・勝本	瀬戸	29.1	1	15,925.0	
17		"	那賀校・芦辺	八幡	17.4	2	24,604.3	
18		"		渡良	5.7	5	25,559.7	
19		郷ノ浦		芦辺	12.1	0.5	4,768.4	
20		湯ノ本		勝本	7.9	0.5	5,513.2	
21		郷ノ浦		郷浦港	0.8	3	3,873.4	
23		"	印通寺	空港	10.8	2	15,841.8	
24		"	印通寺・芦辺中	商高校	17.2	1	13,735.2	
25		"	国分	芦辺港	12.6	3	17,712.0	
26		郷浦港	亀石	商高校	13.3	0.5	5,551.2	
27		"	国分	"	16.5	0.5	10,430.0	
28		新城	谷江	八幡	12.1	0.5	2,674.1	
合計					616.2	72.5	688,695.2	

※国：国庫補助路線、県：長崎県単独補助路線

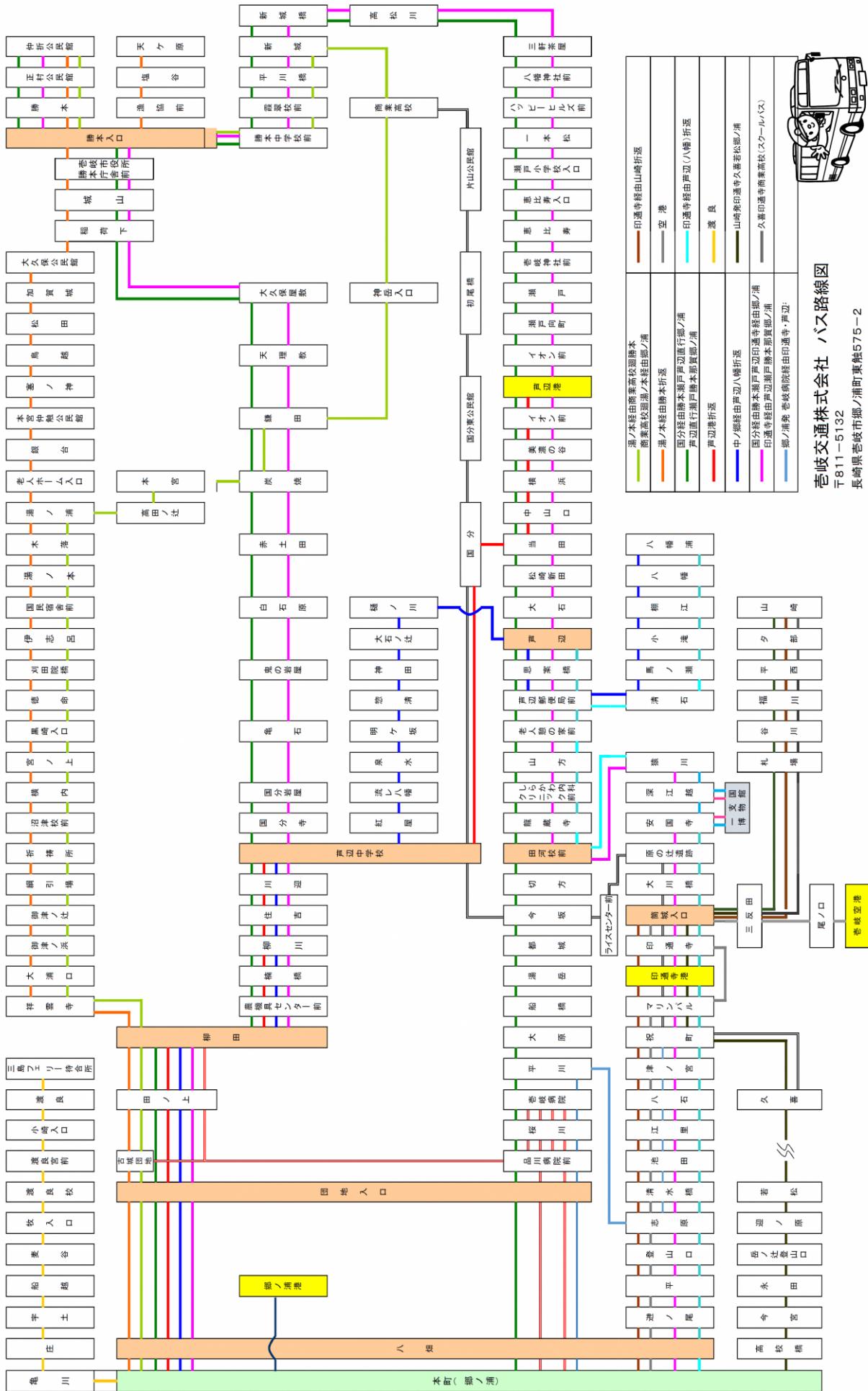
(路線概況) 1/2



(路線概況) 2/2

系統 18	系統 19	系統 20
		
系統 21	系統 23	系統 24
		
系統 25	系統 26	系統 27
		
系統 28		
		

路線圖



資料) 壱岐交通株式会社

更新日: R6.3.5 UY2U-4/-1233 FAX 0920-4/-3390

TEI 0930-17-1255 EA

長崎市郷ノ浦町車両575-2

=811-5132

圖 線路八 交通株式會社岐阜

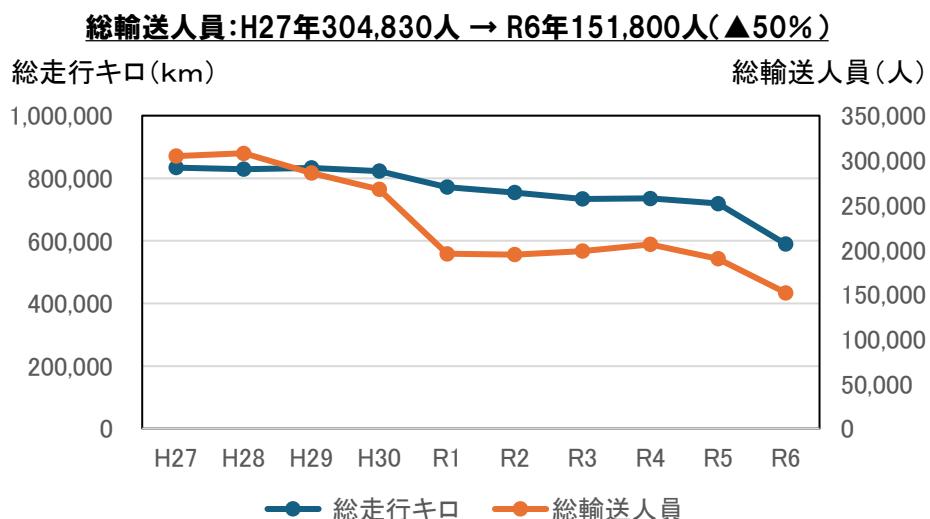


②経営状況

(1)事業収支分析

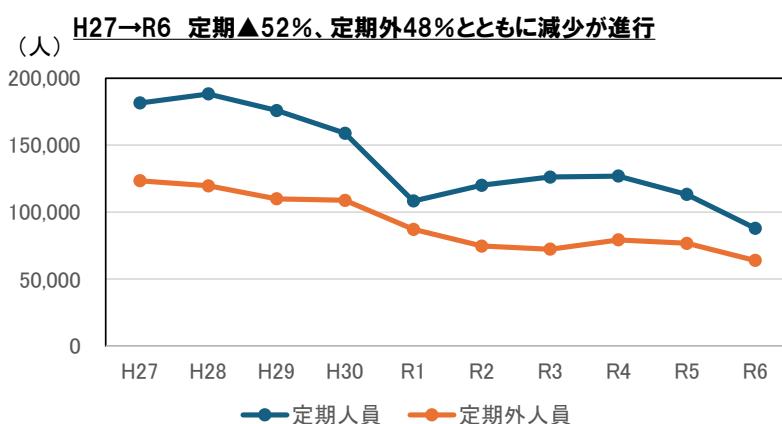
1)総走行キロ・総輸送人員

総輸送人員は、コロナ禍により令和元年度に大きく減少し、その後横ばいを維持していましたが、令和5年度より減少に転じました。



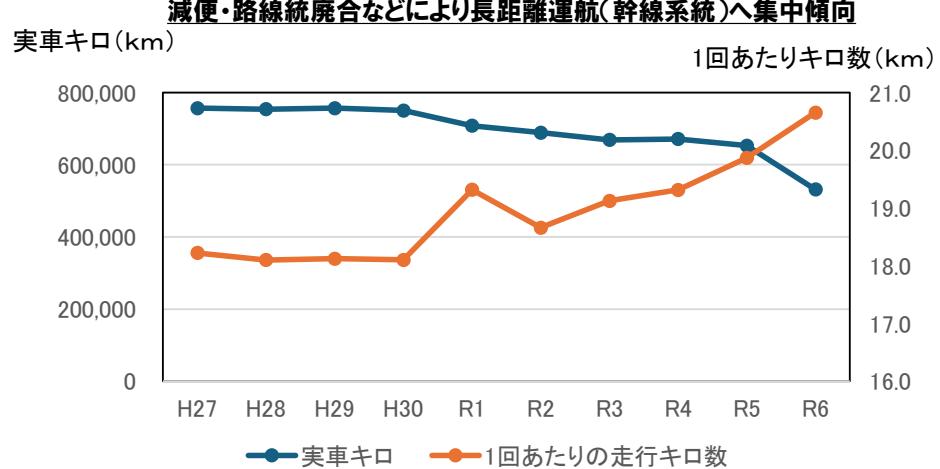
2)定期・定期外利用者数

高校生を中心とした定期券利用者は令和元年から4年にかけて横ばいを維持していましたが、令和5年度から2年連続での減少となっています。



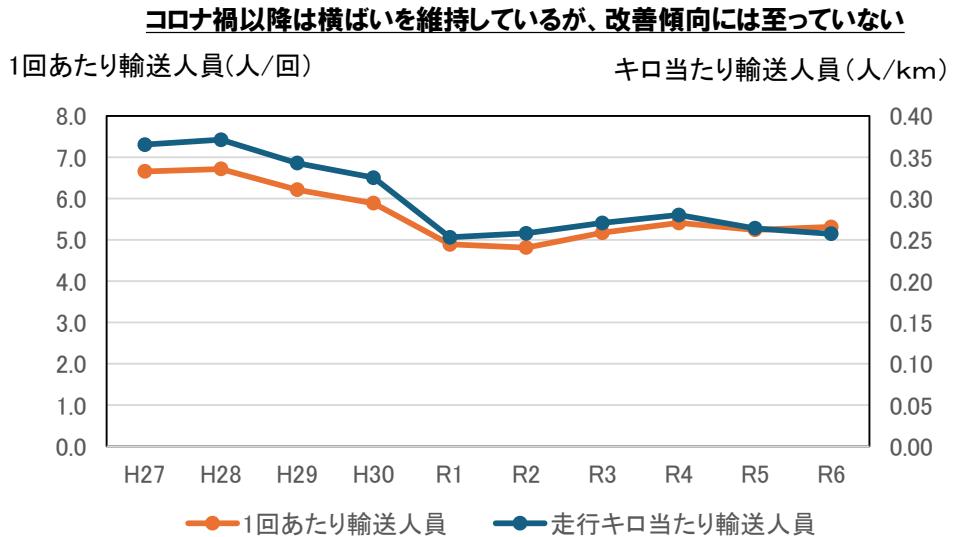
3)実車キロ数・1回あたり運行キロ数

令和元年以降の経営効率化により短距離路線の統廃合が進み、運行1回あたりの実車走行キロ数は増加傾向にあります。



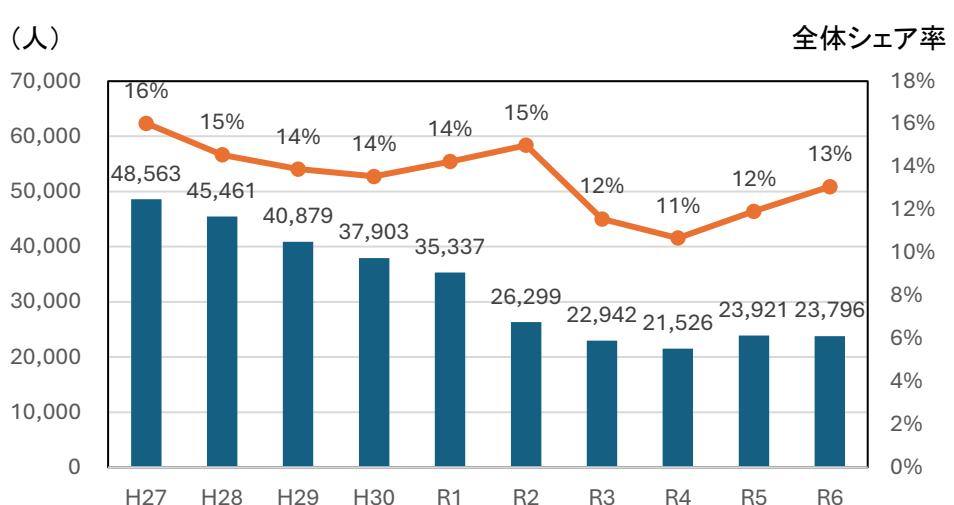
4)1回あたり輸送人員・走行キロ当たり輸送人員

コロナ禍以降、経営効率化により輸送効率は維持しているものの、大きな改善には至っていません。



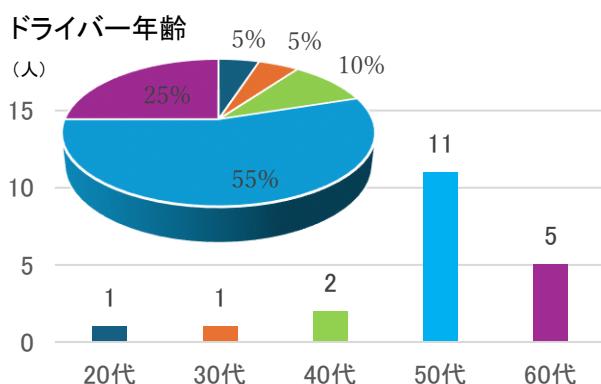
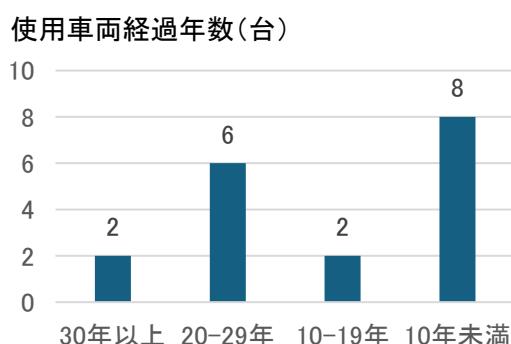
5)75才以上利用者数

本市では 75 歳以上の高齢者に対し 1 回 100 円で利用できる施策を展開しています。利用者は平成 27 年以降、減少傾向にありましたが、令和 4 年度以降は横ばいを維持しています。



6)経営資源(利用車両・ドライバ一年齢)

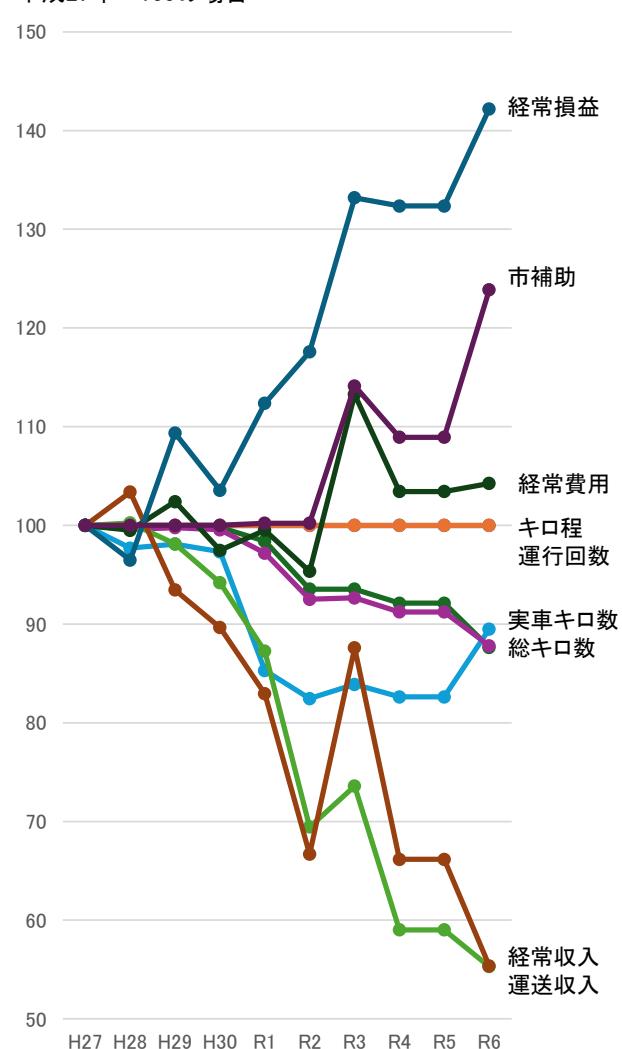
利用車両は全体の約 4 割 (8 台) が 10 年未満で、この 5~7 年の間に集中的な更新が実施されています。一方で 20 年以上が 44% と老朽化車両も存在しており二極化傾向にあります。また、ドライバーは 50 代が 55% とベテランドライバー中心の安定期にあるといえますが、中長期的視点に立つと若年ドライバーの確保も必要です。



経営状況総括・市補助額

- 運行規模（総走行キロ）は10年間で約12%減少し、減便や路線統合により供給を縮小しています。
- 運送収入は約45%減少しており、利用者減少と運賃収入の減退が経営悪化の主因となっています。一方で経常費用はほぼ横ばい（やや増加）で、燃料費・人件費・整備費など固定費が高止まりしています。
- 結果として経常損益は10年間で約1.4倍の赤字拡大（▲8,800万円 → ▲1億2,000万円）に至っています。
- 補助金額は年々増加し、市の補助無しでは経営が困難な状況にあります。ただし補助増加にもかかわらず、赤字幅の拡大スピードが補助を上回っており、構造的赤字体质が固定化しています。
- 1kmあたりの収入は約80円から50円へ減少し、輸送効率が低下している一方、費用は約200円から240円へ上昇しています。
- 減便を行っても費用削減効果が限定的であり、運行縮小では根本的な改善に結びついていない状況です。営外収益（委託収入・雑収入など）も減少傾向にあり、他事業による補填余力も低下しています。
- 経営構造の特徴は、固定費主導型（人件費・整備費中心）で、変動費比率が低い点にあります。結果として小規模・低需要路線でも高コスト構造が維持されるため、減便＝赤字縮小には至らない状況です。

平成27年=100の場合



経営状況・市補助額の推移



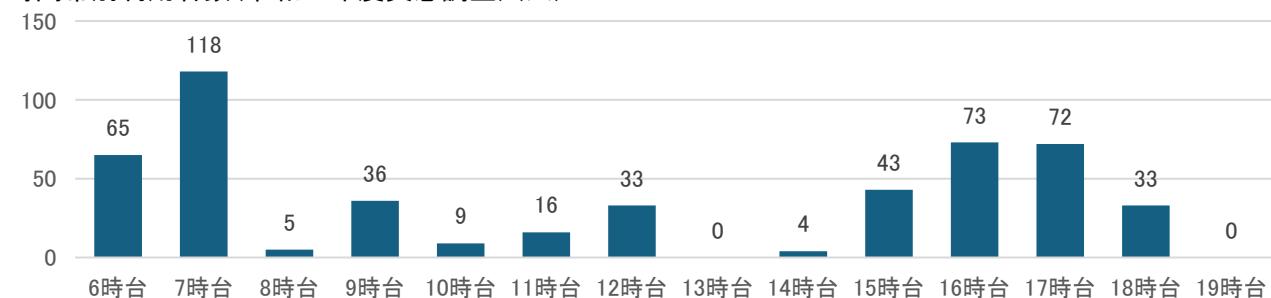
(2)路線別分析

1)対象路線の概要

壱岐交通（株）が運営する路線バス 25 系統について経営状況の分析を行います。現状の路線バスは、主に高校生の通学を支える 6 時から 7 時台の路線と 16 時以降の路線。また、高齢者の通院などを主目的に 8 時から日中の時間帯を運行する路線で構成されています。

系統番号	補助	運行系統			キロ程	運行回数	走行キロ	空車走行率	経常収入	経常費用	経常損益	収支率
		起点	経由地	終点								
1	国	郷ノ浦	国分・勝本・芦辺	郷ノ浦	46.0	10	168,713.3	4%	13,073	42,230	-29,157	31.0%
2		"	国分・勝本・印通寺	"	49.9	3	58,579.8	4%	842	14,723	-13,881	5.7%
3	県	"	印通寺	芦辺	16.1	3.5	56,282.4	13%	4,897	12,703	-7,806	38.5%
4		"	印通寺	山崎	13.5	1	10,483.2	7%	88	2,552	-2,464	3.4%
5		"	印通寺・山崎・久喜・若松	印通寺	19.3	1	10,753.2	21%	72	2,213	-2,141	3.3%
7		"	印通寺・芦辺	八幡	22.1	1.5	42,094.8	6%	787	10,362	-9,575	7.6%
8		"	印通寺・芦辺・八幡	芦辺	26.5	1	9,522.8	4%	333	2,388	-2,055	13.9%
9		"	印通寺・芦辺・谷江	新城	25.4	1	18,168.8	20%	709	3,809	-3,100	18.6%
10		"	芦辺	瀬戸	19.0	1.5	24,357.6	5%	1,195	6,051	-4,856	19.7%
11		"	芦辺・瀬戸	新城	24.4	0.5	5,591.3	4%	45	1,405	-1,360	3.2%
12	国	"	湯ノ本	勝本	21.7	7.5	116,395.9	4%	10,706	28,983	-18,277	36.9%
14		"		湯ノ本	11.8	0.5	4,910.2	42%	85	745	-660	11.4%
15		"	湯ノ本・商業高校	勝本	22.2	1	16,653.6	4%	455	4,161	-3,706	10.9%
16		"	国分・勝本	瀬戸	29.1	1	15,925.0	17%	652	3,454	-2,802	18.9%
17		"	那賀校・芦辺	八幡	17.4	2	24,604.3	14%	548	5,539	-4,991	9.9%
18		"		渡良	5.7	5	25,559.7	12%	631	5,851	-5,220	10.8%
19		郷ノ浦		芦辺	12.1	0.5	4,768.4	8%	78	1,148	-1,070	6.8%
20		湯ノ本		勝本	7.9	0.5	5,513.2	49%	57	737	-680	7.7%
21		郷ノ浦		郷浦港	0.8	3	3,873.4	31%	75	696	-621	10.8%
23		"	印通寺	空港	10.8	2	15,841.8	8%	525	3,793	-3,268	13.8%
24		"	印通寺・芦辺中	商高校	17.2	1	13,735.2	51%	724	1,739	-1,015	41.6%
25		"	国分	芦辺港	12.6	3	17,712.0	7%	230	4,291	-4,061	5.4%
26		郷浦港	亀石	商高校	13.3	0.5	5,551.2	48%	557	749	-192	74.4%
27		"	国分	"	16.5	0.5	10,430.0	45%	320	1,505	-1,185	21.3%
28		新城	谷江	八幡	12.1	0.5	2,674.1	0%	30	697	-667	4.3%
合計					616.2	72.5	688,695.2		37,714	162,524	-124,810	23.2%

時間帯別利用者数(令和 6 年度実態調査)(人)



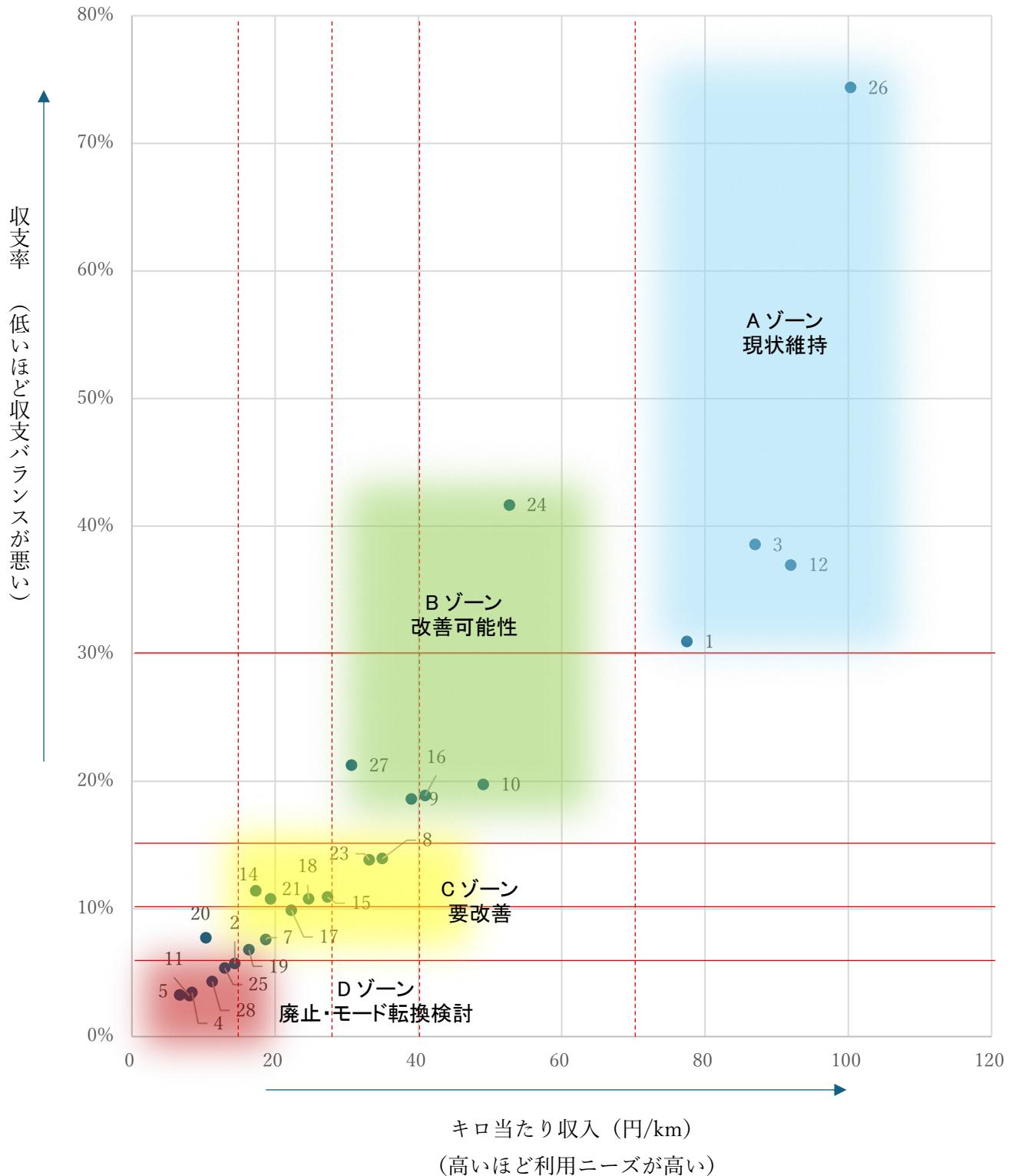
2)路線別経営評価

全 25 路線について①収支率（費用に対して収入をどの程度回収できているか）と、②走行キロあたり収支額（1kmあたりの損益）の2軸を用いて経営状況を評価します。この二軸により、路線ごとの「需要の強さ」と「運行効率」を総合的に把握し、A（維持・強化が必要な路線）から D（再構築や代替交通の検討が必要な路線）まで 4 つの区分に分類します。

区分	評価	見方	対象路線
A 系統	幹線路線	収支率「高」 × km 収入「高」 → 会社の主力。維持・強化・増便候補	1, 3, 12, 26
B 系統	準幹線路線。改善可能性あり	収支率「中～高」 × km 収入「中」 → 改善で収支改善が期待できる路線	9, 10, 16, 24, 27
C 系統	社会的必要路線。改善可能性あり	収支率「低」 × km 収入「低～中」 → 一定のニーズはあるが採算性が低い	7, 8, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 23
D 系統	再構築・代替交通検討路線	収支率「極めて低」 × km 収入「極めて低」 → 地域交通としての“最低限需要”以外はほぼない	2, 4, 5, 11

系統番号	補助	運行系統			キロ程	収支率	走行キロ当たり経常収入	走行キロ当たり経常費用	走行キロ当たり経常損益	備考	最大乗車	評価	
		起点	経由地	終点									
1	国	郷ノ浦	国分・勝本・芦辺	郷ノ浦	46.0	31.0%	77	250	-173	学生	33	A	収支率高め・km収入高い
2		"	国分・勝本・印通寺	"	49.9	5.7%	14	251	-237		3	D	需要極めて弱い・構造赤字
3	県	"	印通寺	芦辺	16.1	38.5%	87	226	-139	学生	26	A	収支率高・生産性高い
4		"	印通寺	山崎	13.5	3.4%	8	243	-235		2	D	収入ほぼ無し
5		"	印通寺・山崎・久喜・若松	印通寺	19.3	3.3%	7	206	-199	学生	1	D	需要極小
7		"	印通寺・芦辺	八幡	22.1	7.6%	19	246	-227		8	C	収支低・需要弱いがゼロではない
8		"	印通寺・芦辺・八幡	芦辺	26.5	13.9%	35	251	-216	学生	8	C	低採算だが一定需要あり
9		"	印通寺・芦辺・谷江	新城	25.4	18.6%	39	210	-171	学生	9	B	中程度の需要・改善余地大
10		"	芦辺	瀬戸	19.0	19.7%	49	248	-199	学生	14	B	km収入中・改善で黒字化可能
11		"	芦辺・瀬戸	新城	24.4	3.2%	8	251	-243	学生	1	D	需要ほぼ無し
12	国	"	湯ノ本	勝本	21.7	36.9%	92	249	-157	学生	28	A	幹線級、高採算
14		"		湯ノ本	11.8	11.4%	17	152	-134	学生	2	C	低採算だが生活需要か
15		"	湯ノ本・商業高校	勝本	22.2	10.9%	27	250	-223	学生	21	C	収入低め・改善余地あり
16		"	国分・勝本	瀬戸	29.1	18.9%	41	217	-176	学生	7	B	収支中・需要中
17		"	那賀校・芦辺	八幡	17.4	9.9%	22	225	-203	学生	9	C	需要弱い・改善必要
18		"		渡良	5.7	10.8%	25	229	-204		2	C	短距離固定需要
19		郷ノ浦		芦辺	12.1	6.8%	16	241	-224		1	C	やや需要あるが低採算
20		湯ノ本		勝本	7.9	7.7%	10	134	-123		2	C	単距離 × 低需要で構造悪い
21		郷ノ浦		郷浦港	0.8	10.8%	19	180	-160		2	C	用途限定の可能性
23		"	印通寺	空港	10.8	13.8%	33	239	-206	空港	2	C	中需要だが高コスト
24		"	印通寺・芦辺中	商高校	17.2	41.6%	53	127	-74	学生	16	B	収支高いが回送多い
25		"	国分	芦辺港	12.6	5.4%	13	242	-229		1	C	Dに近いが需要わずかに残る
26		郷浦港	亀石	商高校	13.3	74.4%	100	135	-35	学生	11	A	最優良路線
27		"	国分	"	16.5	21.3%	31	144	-114	学生	2	B	安定需要・改善余地大
28		新城	谷江	八幡	12.1	4.3%	11	261	-249		1	C	需要極弱(D寄り)
合計					616.2	23.2%	55	236	-181				

路線経営状態

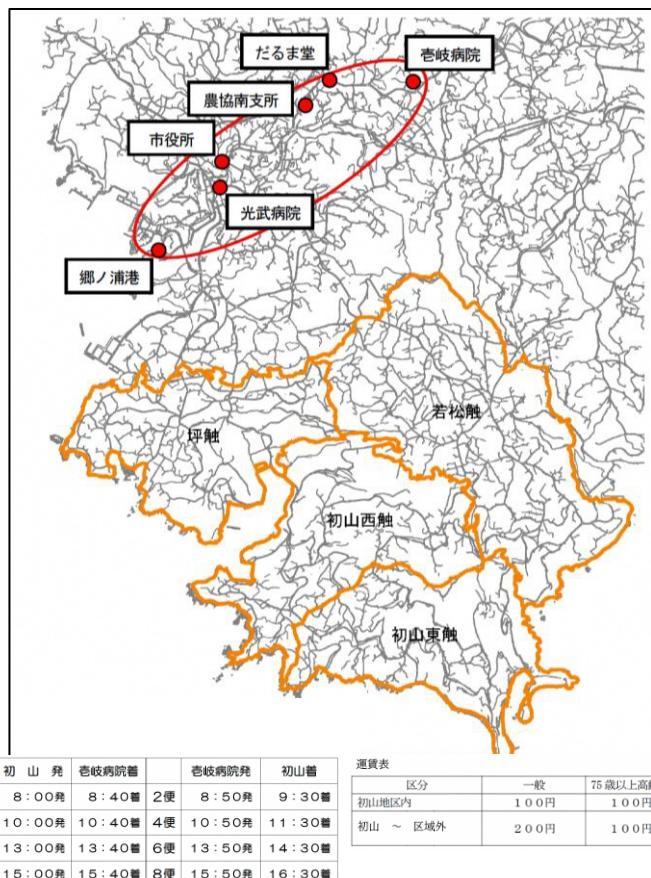


3 乗合タクシーの現状

公共ライドシェア方式 2 地区で運行中

本市では交通空白地区対策として、初山地区、箱崎地区の2地区において公共ライドシェア（市町村有償運送）方式による乗合タクシーの運行が行われています。ドライバーや予約などは地元まちづくり協議会が担っています。

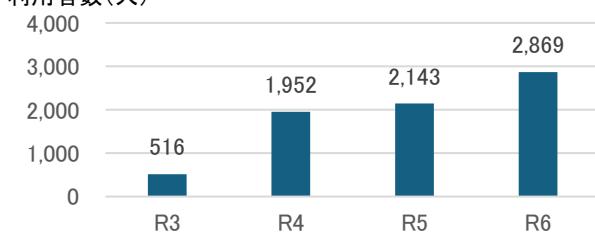
【初山エリア】



【箱崎エリア】



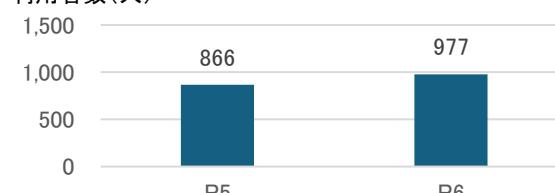
利用者数(人)



収支(千円)



利用者数(人)



収支(千円)



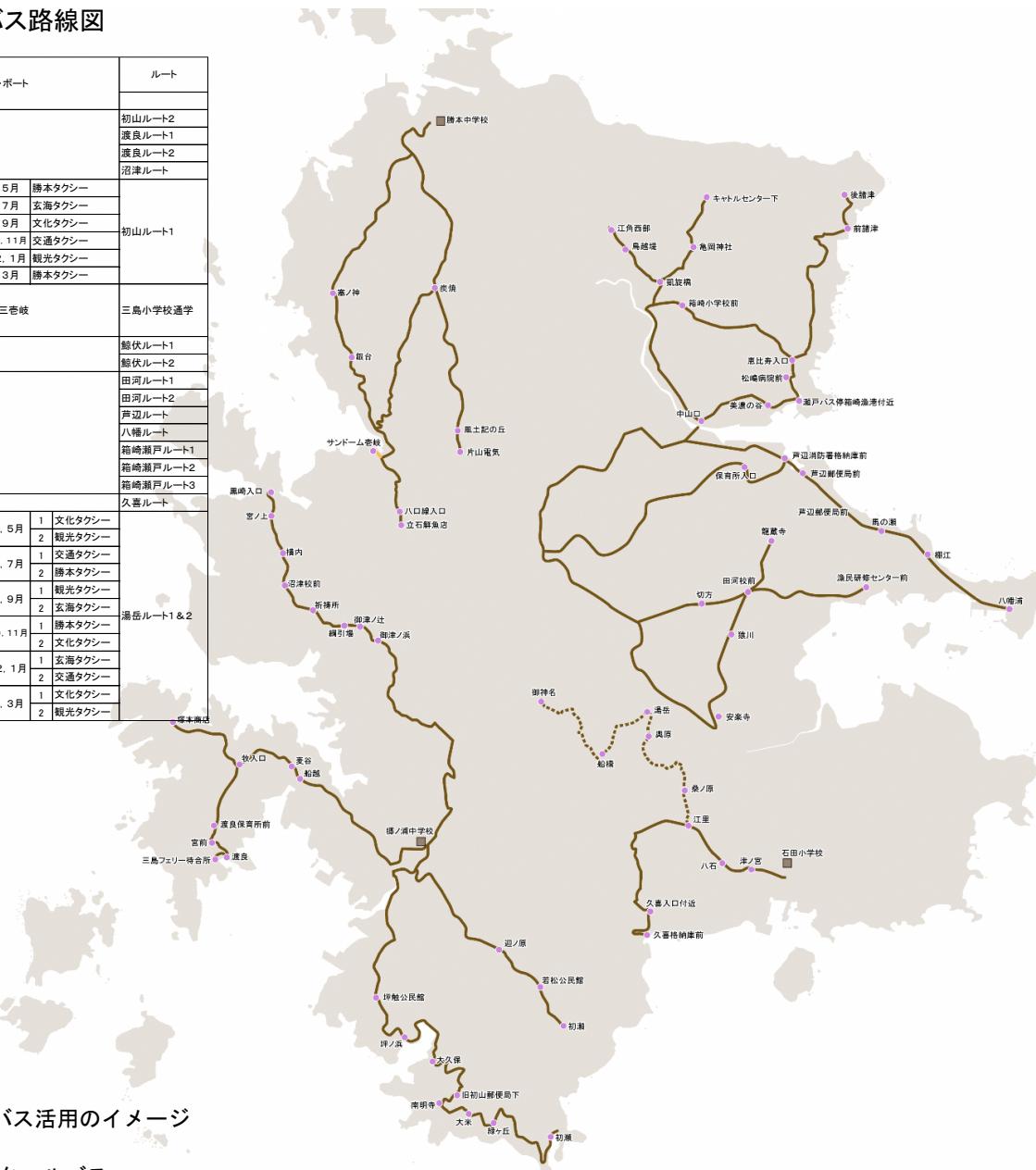
スクールバスの現状

郷ノ浦・勝本・芦辺中学校と石田小学校のスクールバスが市内全域で運行

本市では、郷ノ浦中学校、勝本中学校、芦辺中学校、石田小学校の4校に対しスクールバスが運行されています。運行は民間事業者への業務委託であり、令和7年度は壱岐交通、タクシー協会、玄海交通が担っています。なお、スクールバスについては、生徒の送迎が終了した後、コミュニティバスとして利用する可能性もあります。

スクールバス路線図

R7 スクールバス・ポート			ルート
郷ノ浦中学校	バス 壱岐交通	初山ルート2	
		渡良ルート1	
		渡良ルート2	
		沼津ルート	
	タクシー 壱岐地 区タク シー協会	4. 5月 勝本タクシー	
		6. 7月 玄海タクシー	
		8. 9月 文化タクシー	
		10. 11月 交通タクシー	
		12. 1月 観光タクシー	
		2. 3月 勝本タクシー	
勝本中学校	バス 壱岐交通	第三壱岐	三島小学校通学
		鰐伏ルート1	
芦辺中学校	バス 玄海交通	鰐伏ルート2	
		田河ルート1	
		田河ルート2	
		芦辺ルート	
		八幡ルート	
		箱崎瀬戸ルート1	
		箱崎瀬戸ルート2	
		箱崎瀬戸ルート3	
		久喜ルート	
		4. 5月 1 文化タクシー 2 観光タクシー	
石田小学校	バス 壱岐交通	6. 7月 1 交通タクシー 2 勝本タクシー	
		8. 9月 1 観光タクシー 2 玄海タクシー	
		10. 11月 1 勝本タクシー 2 文化タクシー	
		12. 1月 1 玄海タクシー 2 交通タクシー	
		2. 3月 1 文化タクシー 2 観光タクシー	
		湯岳ルート1 & 2	
		湯岳入口	
		宮ノ上	
		横内	
		湯津校前	



スクールバス活用のイメージ

スクールバス
(25名専用車両)



降車



スクールバスとして運用

同車両・同ドライバー



コミュニティバスとして運用

タクシーの現状

市内 5 事業者によるサービス提供

市内ではタクシー事業者 5 社があり、主に高齢者等の通院や買物、ビジネスや観光客の利用を支えています。

◎壱岐交通タクシー

- ・壱岐観光タクシー（壱岐交通タクシー子会社）

◎玄海タクシー

- ・文化タクシー（玄海タクシー子会社）
- ・勝本タクシー（玄海タクシー子会社）

その他の移動手段

病院や店舗の送迎サービスが実施

民間事業者や医療機関、まちづくり協議会により、通院や買物の送迎サービスが行われています。また、社会福祉協議会による福祉有償運送も行われています。

図表 まちづくり協議会や民間医療機関による主な移動サービス

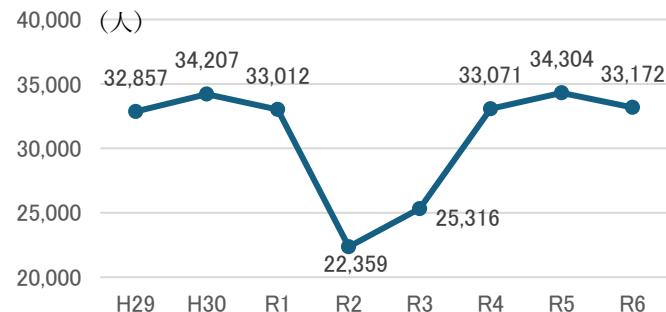
買物支援	イオン壱岐店	
	三島まちづくり協議会	各島週 1 回（月・木・金）
	筒城まちづくり協議会	週 1 回（月）
	渡良まちづくり協議会	月 2 回を上限に交通費を支援
通院・通所支援	でぐち整形外科医院	
	山内眼科医院	
	品川内科医院	週 2 回（木 PM・金 AM）
	壱岐市社会福祉協議会	

空路・航路の現状

広域交通はコロナ禍で利用者が減少するも回復傾向へ。市営船は減少が続く

①空路（長崎一壱岐）

長崎一壱岐間を結ぶ空路（1日2往復）はコロナ禍により利用者が減少しましたが、令和3年度から回復基調にあり、令和6年度はほぼコロナ前の水準となっています。



②壱岐一博多／壱岐一唐津航路

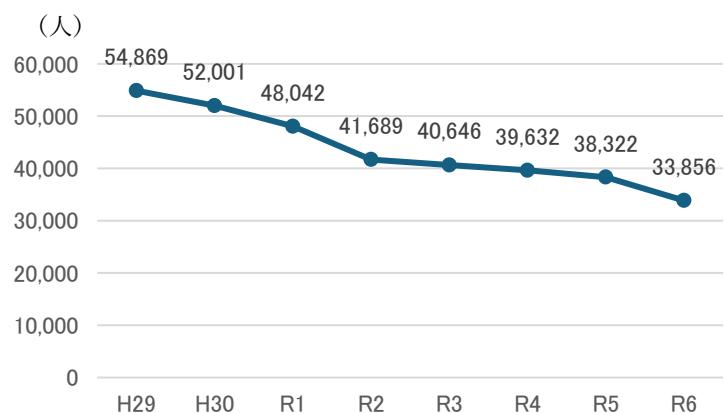
福岡と唐津を結ぶ基幹航路は、コロナ禍により利用者が減少その後、回復基調にはあるものの、コロナ前の水準までは回復していない状況です。



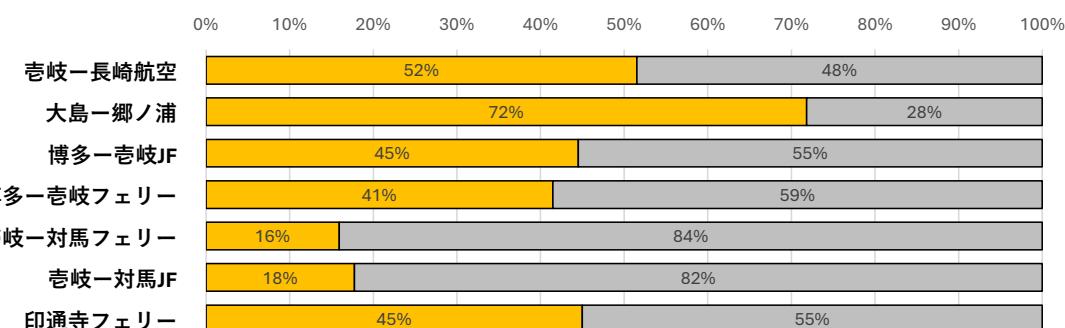
③大島一郷ノ浦航路

三島と郷ノ浦を結ぶ市営航路は島民の減少や高齢化により利用者数が年々減少しています。

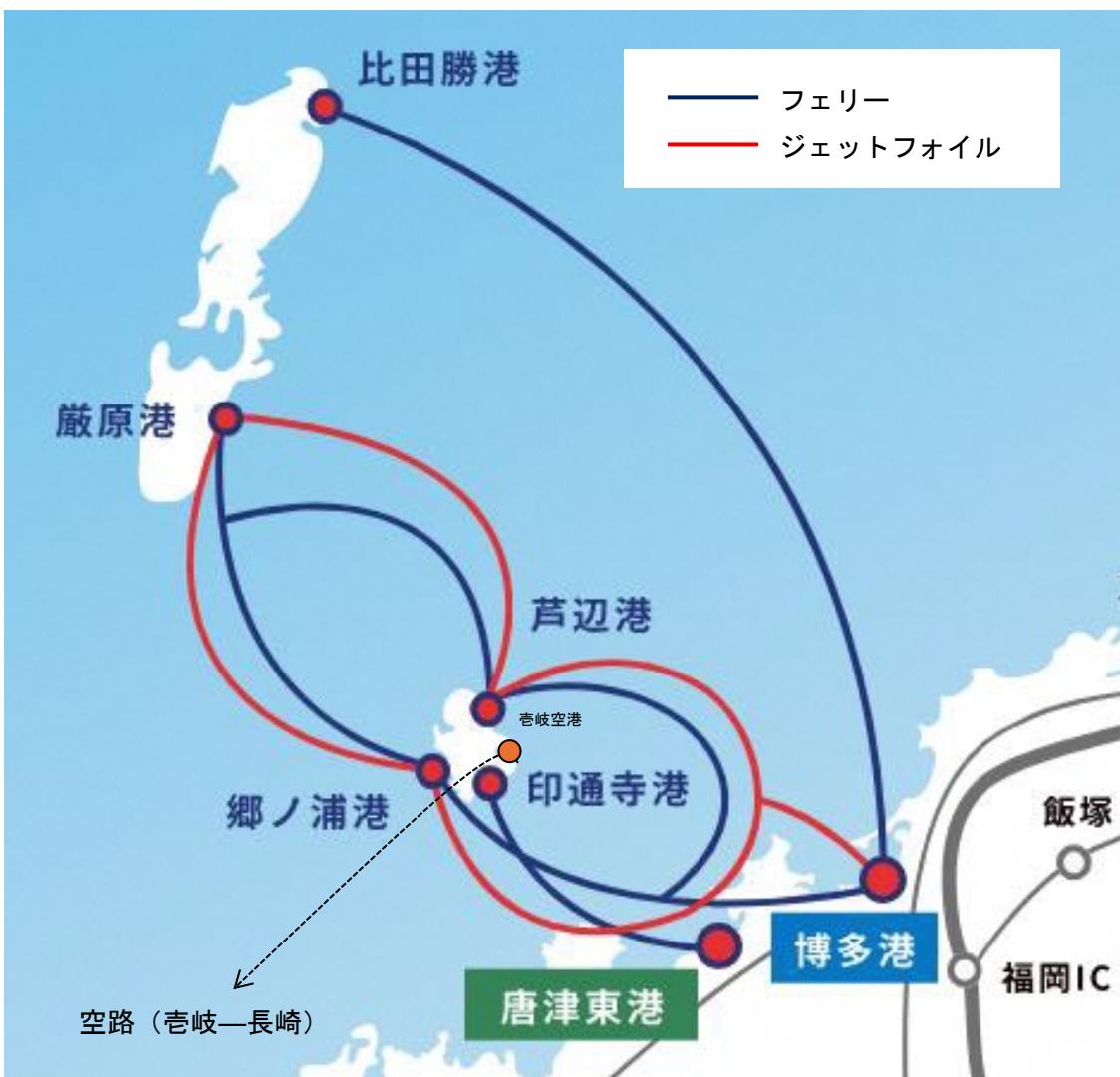
使用船舶の老朽化も進行しており、今後の維持・活性化方策が求められています。



(令和6年度分担率：■島民 ■島外)



島外広域交通ネットワーク図



資料)九州郵船(株)ホームページより作成

市営航路 (大島～郷ノ浦)



第3章 利用者ニーズの把握

1 調査概要

市民、高校生、まちづくり協議会等の3つの調査を実施

利用者ニーズを把握するため、市民、高校生、まちづくり協議会等の皆さんにアンケート調査を実施しました。調査概要は以下のとおりです。

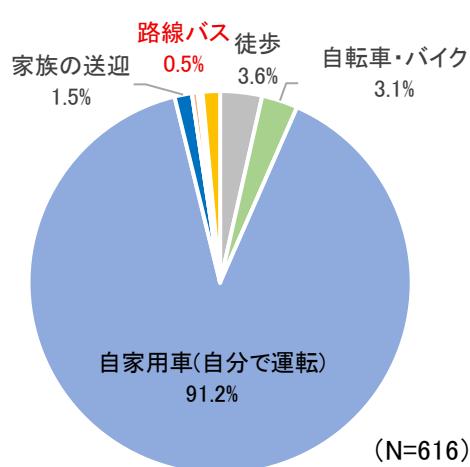
	市民	高校生	まちづくり協議会等
調査対象	壱岐市在住の2000世帯(調査票を各世帯2部配布し、18歳以上の家族にも回答を依頼)	壱岐高校、壱岐商業高校の1~2年生368名	壱岐市内のまちづくり協議会・地区公民館 18地区 ※ 盈科、柳田、石田地区は地区公民館又は公民館連絡協議会
調査時期	令和7年10月	令和7年10月	令和7年10月
調査方法	郵送による配布、郵送・Webによる回収	学校を通じて配布・回収、WEBによる回収	郵送による配布、FAX・WEBによる回収
回収数	有効回答数1,697票 (世帯数ベース) 1,082(54.1%)	有効回答数258票 (回答率70.1%)	有効回答数16票 (回答率88.9%)
調査項目	<ul style="list-style-type: none">よく利用する医療機関、商業施設路線バスの利用頻度・利用目的・利用時間帯路線バスの利便性路線バスの改善点路線バスの維持に関する考え方乗合タクシーへのニーズ	<ul style="list-style-type: none">現在の主な通学手段通学時間帯通学の所要時間通学以外でのバス利用路線バスを利用しない理由どのような取り組みがあれば路線バスを利用するか路線バスの総合満足度等	<ul style="list-style-type: none">公共交通に対する不便な点など把握状況必要な改善点乗合タクシーの導入について乗合タクシーの運営可能性について自由意見

2 市民アンケート結果

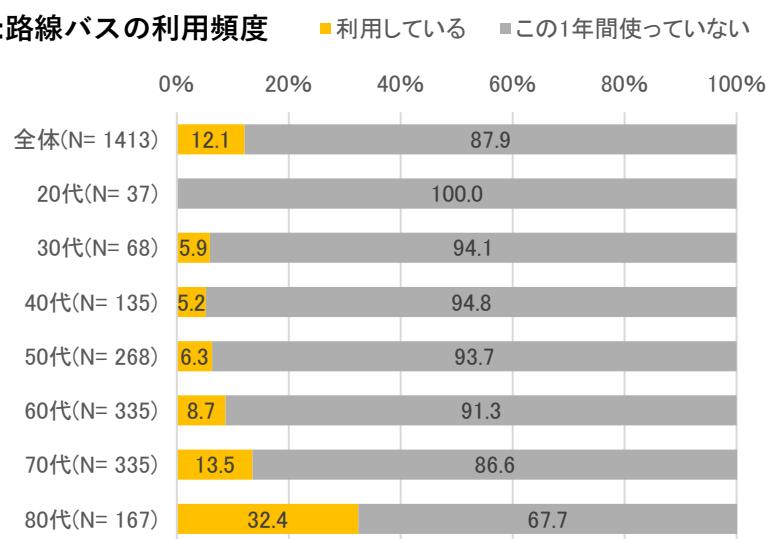
①路線バスの利用について

- 通勤・通学の移動手段は「自家用車（自分で運転）」が91.2%で最多となっており、路線バスの利用者は全体の0.5%と自家用車依存が極めて強く、路線バスは通勤・通学の移動手段としてほとんど選択されていません。
- 路線バスを「この1年間使っていない」と87.9%が回答しており、利用者層は70～80代が中心です。利用目的は「通院」と「買い物」が全体の6割を占めています。
- 利用のピークは往路が8時台、復路が12時台と、通院に合わせて出発し、昼食に合わせて帰宅する行動パターンが確立されていることが窺えます。

Q:通勤・通学手段



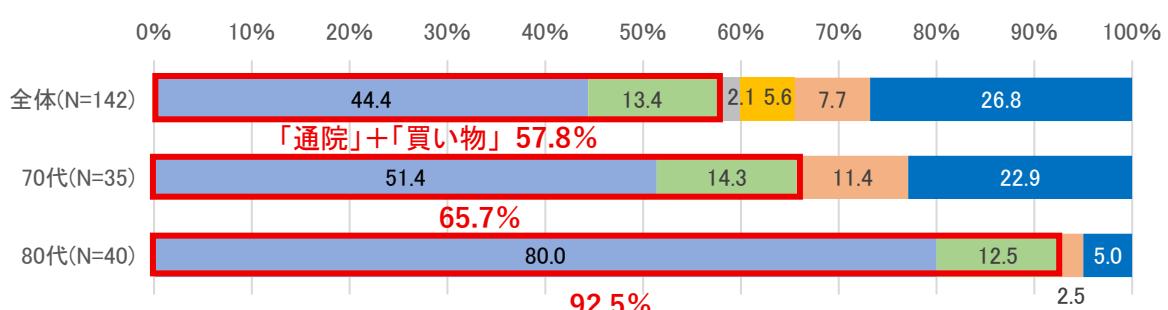
Q:路線バスの利用頻度



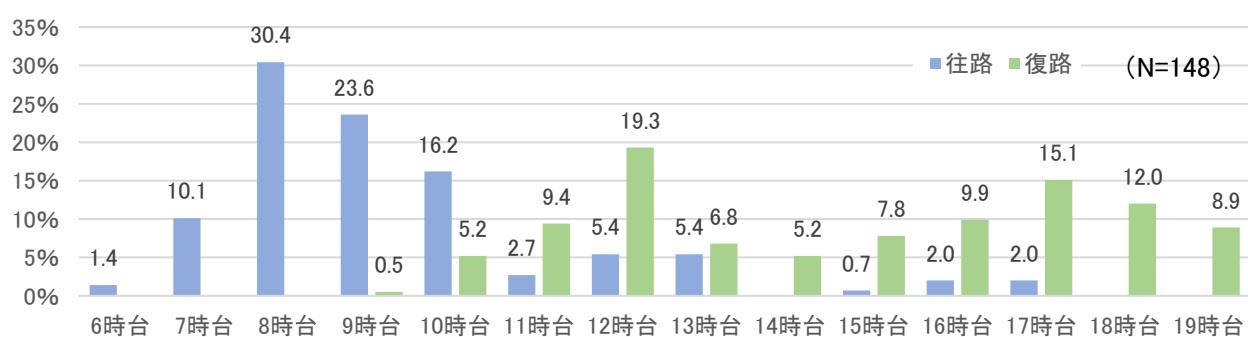
Q:路線バスを利用する主な目的

(全体・年齢別)

■通院 ■買物 ■通学 ■通勤・業務 ■公共施設 ■その他



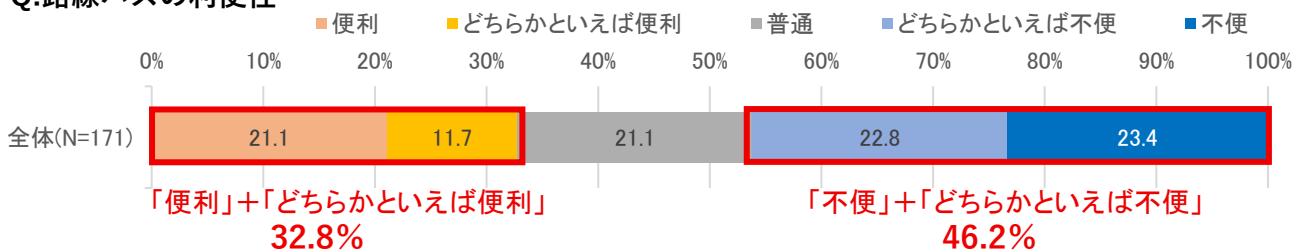
Q:主に利用するダイヤの時間帯



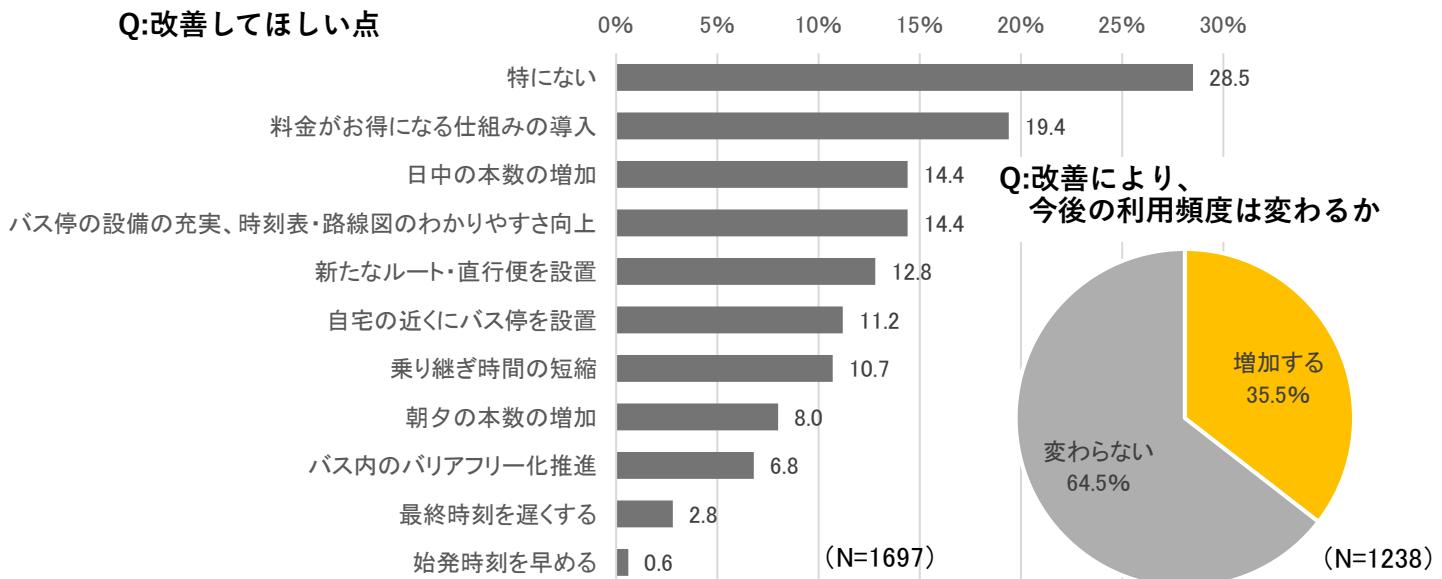
②路線バスの利便性や改善して欲しい点について

- 路線バスの利便性は「便利」「どちらかといえば便利」が32.8%、「不便」「どちらかといえば不便」が46.2%と「不便」の割合が上回る結果となりました。
- 改善点として「特ない」を除くと「料金がお得になる仕組みの導入」「日中の本数の増加」が多くなっています。これらの問題点が解消した場合、「利用頻度が増加する」と回答した方が35.5%存在します。

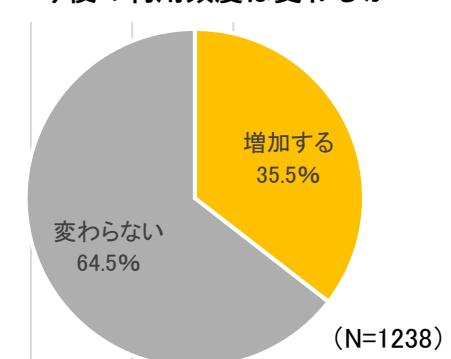
Q:路線バスの利便性



Q:改善してほしい点



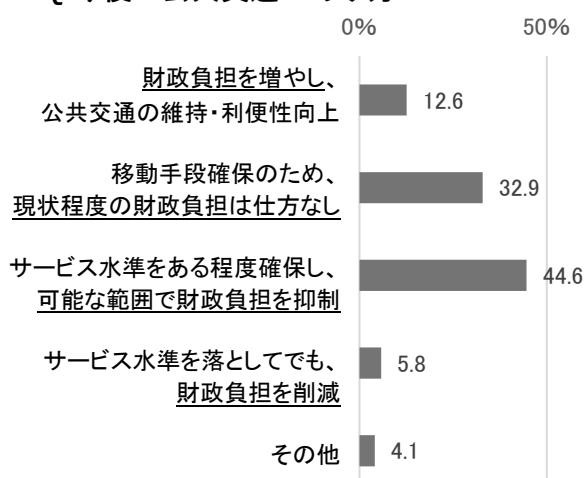
Q:改善により、今後の利用頻度は変わるか



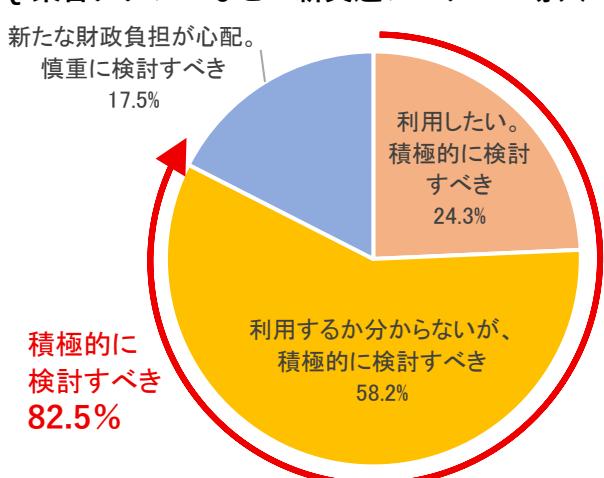
③今後の地域交通について

- 新交通システムの導入に対して約8割が肯定的な意向を示しており、24.3%が「利用したい」と回答しています。

Q:今後の公共交通のあり方



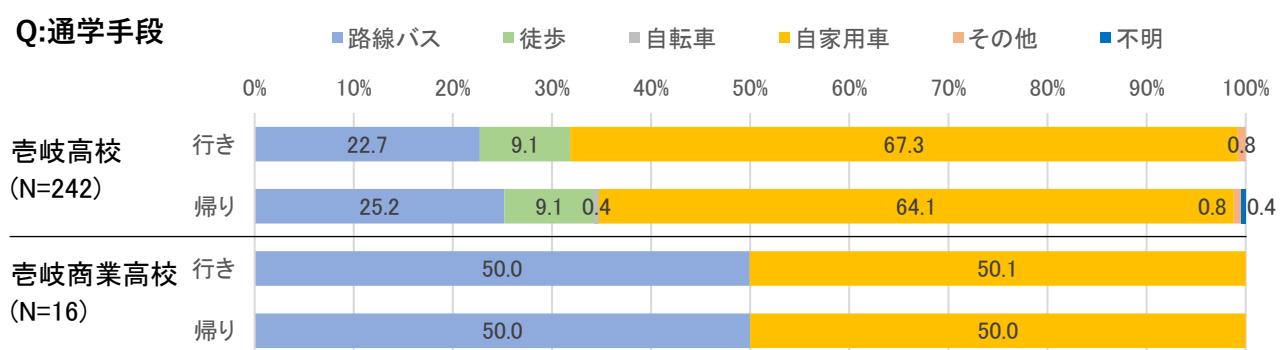
Q:乗合タクシーなどの新交通システムの導入



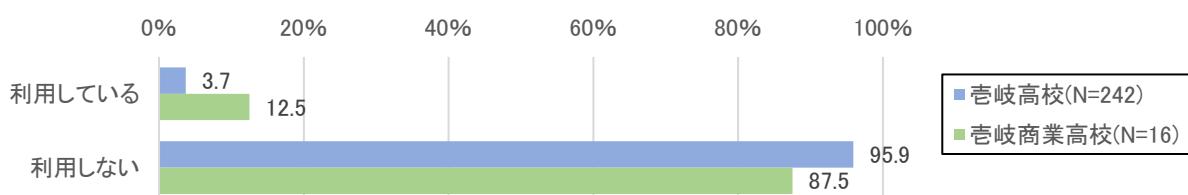
高校生アンケート結果

- ・壱岐高校への通学・帰宅手段はともに「自家用車」での送迎が最多となっており、路線バスの利用は全体の2割程度となっています。また、通学以外では95.9%が路線バスを「利用しない」と回答しており、ほとんど利用がなされていない状況です。
- ・自家用車での送迎が主となっていることや料金が高いことが路線バスの利用を妨げる要因となっています。
- ・一方、路線バスの満足度は「普通」が56.5%で最も多く、評価が定まっていない回答者が多い状況にあります。今後、利便性の向上により評価が変化する余地があると考えられます。

Q:通学手段

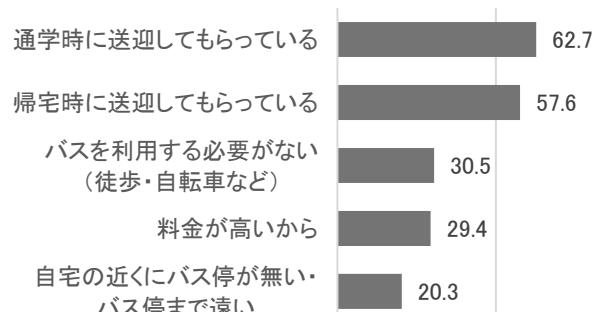


Q:通学以外での路線バス利用状況



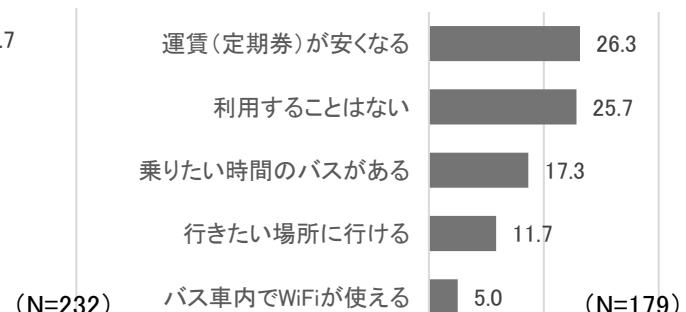
Q:路線バスを利用しない理由

(上位5項目)



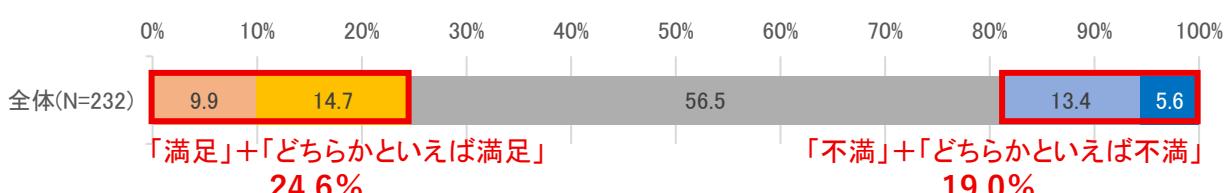
Q:路線バスを利用したくなる取組

(上位5項目)



Q:路線バスの満足度

■満足 ■やや満足 ■普通 ■やや不満 ■不満

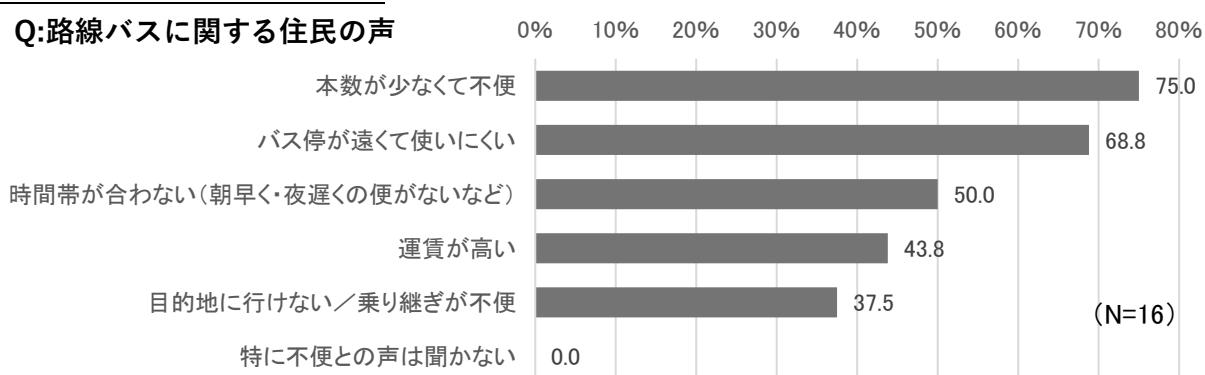


まちづくり協議会等アンケート結果

- 路線バスの不便な点として「本数」や「バス停までの距離」、「時間帯」に対する声が多く挙げられました。
- 回答地区すべてが乗合タクシーの導入の必要性を認識しており、56.3%が積極的な導入検討を望んでいます。一方、43.8%が「実施には課題もある」と回答しています。

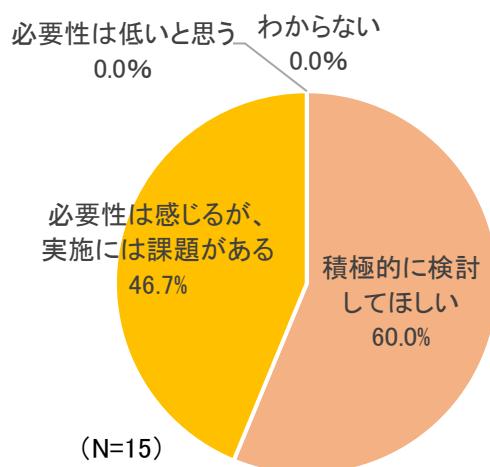
① 路線バスの利用について

Q:路線バスに関する住民の声



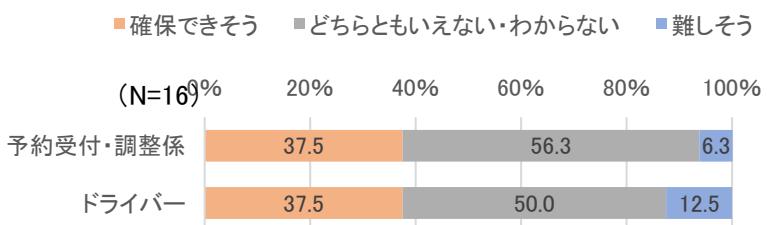
② 乗合タクシーの導入について

Q:乗合タクシーの導入検討について

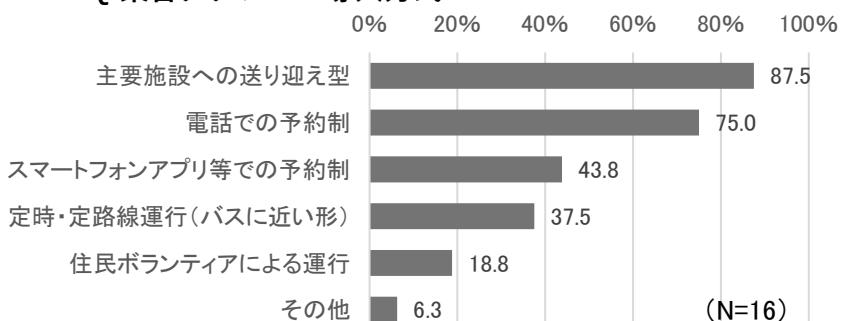


※注) 単一回答であるが、複数選択にて回答している地区があるため合計が100%にならない。

Q:地区内での人材確保の可能性



Q:乗合タクシーの導入方式



タクシー事業者ヒアリング結果

- ドライバー不足や高齢化が深刻な状況にあり、第二種運転免許を保有するドライバーの確保の難しさが課題となっています。
- 乗合タクシー事業への参入についてはドライバーや車両の確保が条件となるなどの意見を頂きました。

第4章 課題分析(市内交通機関)

1 路線バスの課題分析

【利用者視点での問題点】

①公共交通需要の伸び悩み

地域特性としてマイカー利用が多く、公共交通需要が伸びにくい。高齢者層を含め、日常的な移動が自家用車に依存している。

②利便性不足

利用者ニーズに合った便数、ルート、バス停位置になっておらず、利便性が十分に確保されていない。一方で、市民の約8割が乗合タクシーなど新たな移動サービスの導入を望んでいる。まちづくり協議会の導入意欲も高い。

③わかりにくい経路・案内体系

初めて利用する人にとって、運行経路や系統表示が複雑で分かりにくい。バス停施設の快適性・案内面の改善ニーズも高い。

④多様な利用者への料金・サービス不足

高齢者・子ども・観光客など、多様な利用者が使いやすい料金設定やサービスが求められている。

⑤バリアフリー化の遅れ

車両のバリアフリー化が十分に進んでおらず、高齢者の乗り降りや荷物の持ち運びに負担が大きい。

【経営的視点での問題点】

【今後の検討課題】

免許返納と併せた市民利用の促進と市外利用者の利用促進による需要拡大への取り組み強化

①通学依存による収支構造の弱さ

高校生の通学需要が中心で、それ以外の路線・時間帯では需要が極めて低く、採算性が悪い。

路線バスを中心とした高校生の通学手段の確保

日中時間帯での利便性の高い乗合タクシーへの転換も含めた抜本的な路線再編の検討

②非効率区間・低需要ダイヤの存在

実質的な回送区間が多い系統や、日中を中心に需要が少ない系統が多く存在しており、全体の経営効率を悪化させている。

デジタル技術を活用した情報発信や乗継の円滑化、キャッシュレス決済システムの導入などによる利便性の向上

③車両更新・人材確保の経営課題

老朽化した車両の更新費用や、若手運転士の確保が課題となっており、経営基盤の維持が難しくなっている。

中長期視点に立った車両更新とドライバー確保・育成方策

乗合タクシーの課題分析

①箱崎地区の利用者数の低迷

箱崎地区では乗継の不便さやルートの問題から利用者数が横ばいにある。

【今後の検討課題】

運行ルートの改善や利用促進策の導入検討

②他地区での導入の検討

まちづくり協議会等へのアンケート調査では、9地区で乗合タクシーの導入意欲がある。一方、地域ではドライバーや予約人材が確保できないなどの課題もある。

他地域での導入可能性について検討

一般タクシーの課題分析

①ドライバー確保

ドライバーの高齢化が進行している中で、新規の採用が難しい状況にある。二種免許の取得がハードルとなっている。

官民連携でのドライバー確保の検討

②乗合タクシー事業への参入可能性検討

ドライバーや車両確保次第では乗合タクシー事業への参入可能性が示唆されている。

乗合タクシー事業への参入可能性

市営航路の課題分析

①人口減少による利用者数の減少、収入減少

島民利用が7割の中、人口減少と高齢化により利用者減少に歯止めがかかる状況にある。

島内・島外利用者の取り込み強化

②使用船舶の老朽化や燃料費等の高騰による運航経費の増加

使用船舶の老朽化が進行し修繕費が増加傾向にある。また、燃料費等の物価高騰により運航経費が増加しており、経常赤字が拡大している。

中長期的視点での使用船舶のあり方検討

広域交通の課題分析

①路線バス等との乗り継ぎ利便性の向上

空路・航路と路線バスの接続が一部悪いとの意見がある。

路線バス等の二次交通との接続強化

②物価高騰等による経営圧迫

燃料費の高騰等により経営状態は厳しい状況が続いている。また、航路の利用者はコロナ以前まで回復できていない。

官民連携での経営改善に向けた取り組み

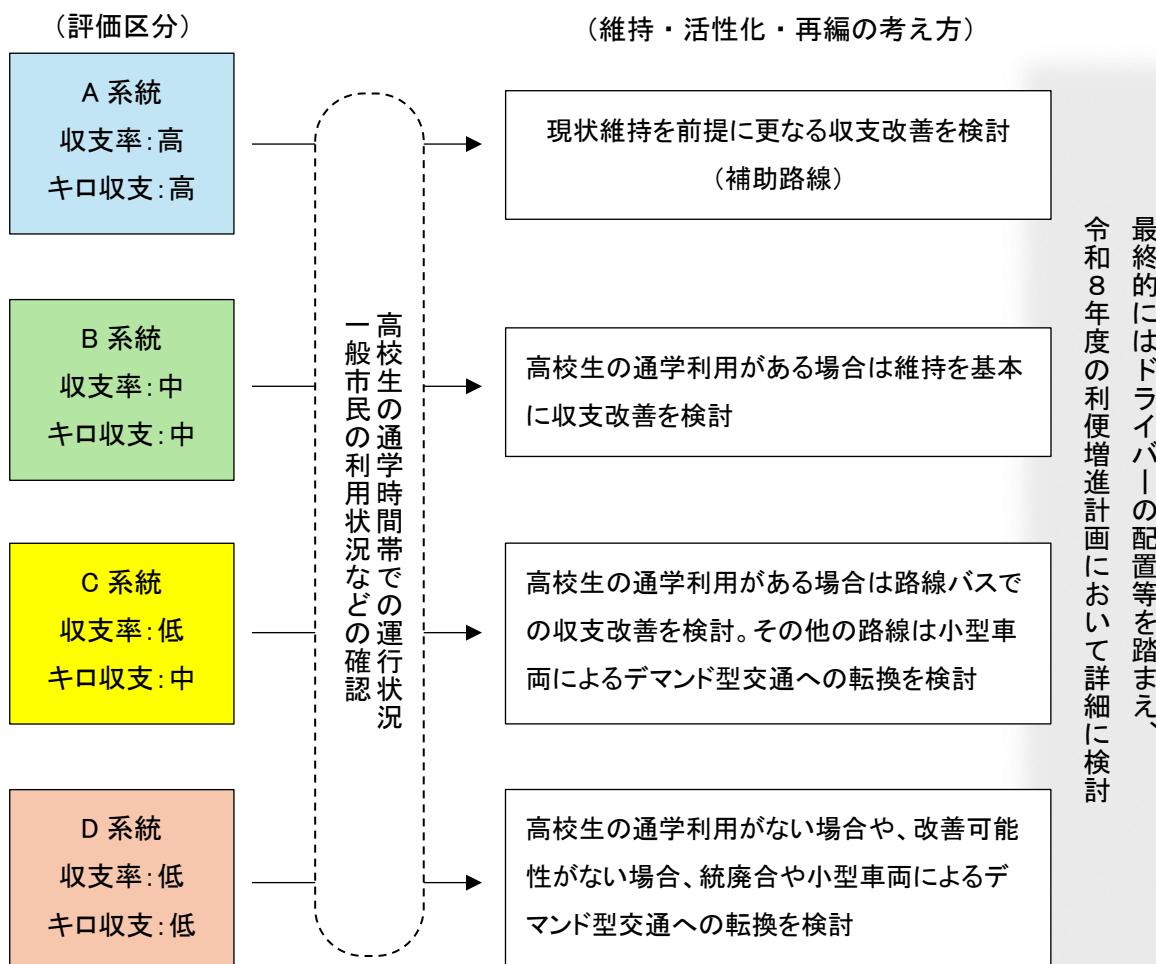
第5章 路線バスのあり方検討

1 基本的な考え方

収益性や高校生の利用状況等を踏まえ路線のあり方を検討

路線バスのあり方検討は、前述した収益性評価結果のA～D区分を元に、高校生の通学利用の有無などを考慮し設定するものとします。

本計画では基本的な方向性を示すものとし、具体的なルートや便数、モードなどの検討は令和8年度の利便増進計画にて策定を行います。



2 再編イメージ(案)

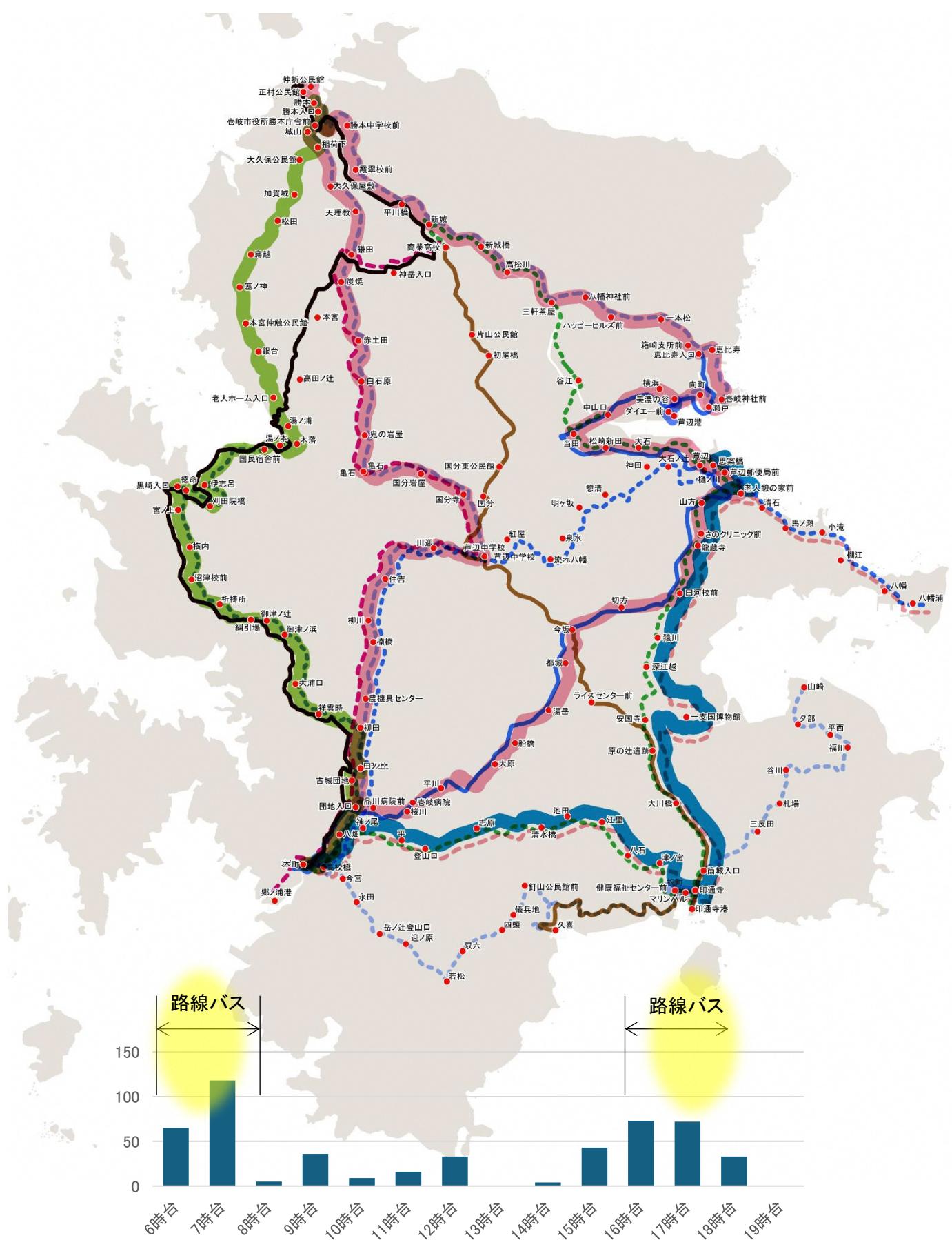
デマンド型交通への転換可能性がある路線の費用合計は約 4.8 千万円

前項に従い検討した結果、区分 C・D の日中のみを運行する 11 系統は車両小型を活用したデマンド型交通への転換を検討候補と位置付けられます。また、高校生の通学時間帯に運行するものの、需要が極端に少ない 7 系統も同様に再編検討を行うものとします。

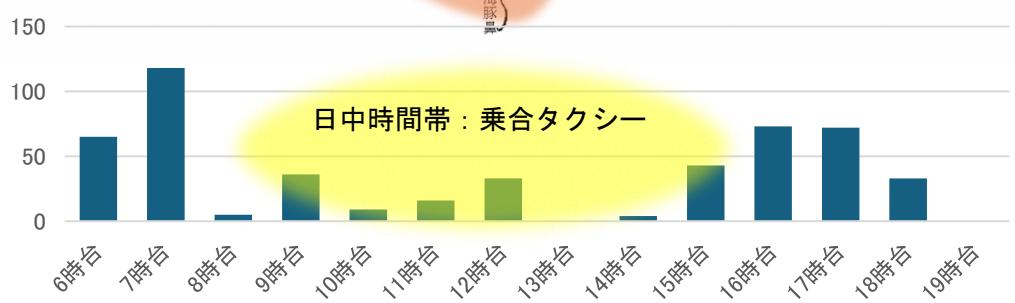
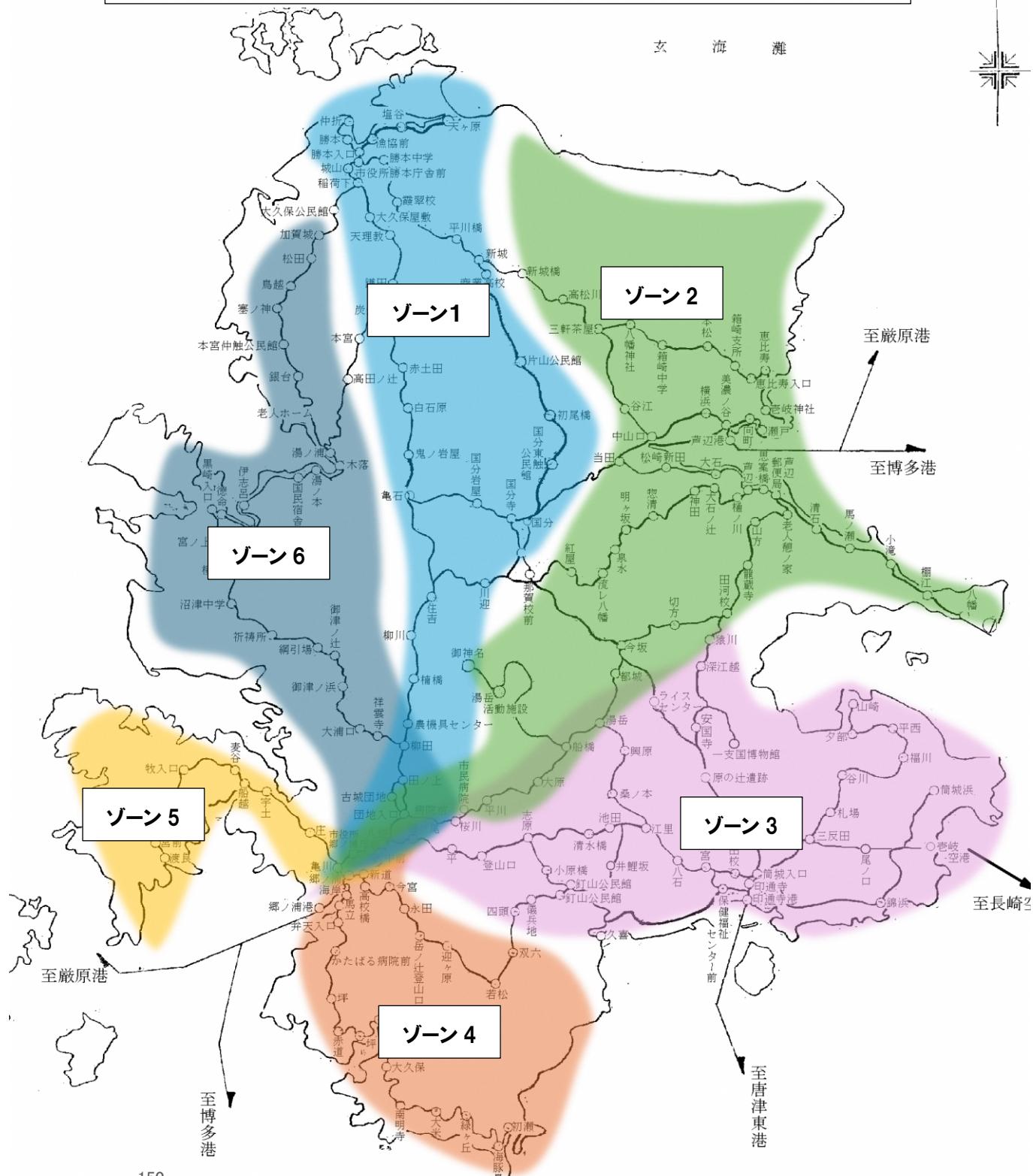
再編方針（案）朱書き：小型車両によるデマンド型交通への転換を検討する路線

	高校生時間帯 運行路線		日中のみ 運行路線	確保・維持策の考え方
	車内最大 10 人以上	車内最大 10 人以下		
A 系統 収支率：高 キロ収支：高	系統 1 系統 3 系統 12 系統 26			基本的には現状維持を図りつつ、デマンド型交通との関係を考慮し必要に応じた運行ルート回数の見直し検討を行う。
B 系統 収支率：中 キロ収支：中	系統 10 系統 24	系統 9 系統 16 系統 27		
C 系統 収支率：低 キロ収支：中	系統 15	系統 8 系統 14 系統 17	系統 7 系統 18 系統 19 系統 20 系統 21 系統 23 系統 25 系統 28	【高校通学路線】 基本的には現状維持であるが、運行ルート回数の見直し検討を行う。 【日中のみ路線】 小型車両を利用したデマンド型交通による区域運行の導入検討を行う。
D 系統 収支率：低 キロ収支：低		系統 5	系統 2 系統 4 系統 11	小型車両を利用したデマンド型交通による区域運行の導入検討を行う。
令和 6 年度	経常収入	34,254 千円	3,460 千円	
	経常費用	114,056 千円	48,468 千円	
	収支率	30.0%	7.1%	

通学時間帯の路線バスネットワーク（朝夕）



日中の小型バスネットワークイメージ (5~7ゾーンでエリア形成)



(路線再編イメージ) ※詳細は利便増進計画で検討します。

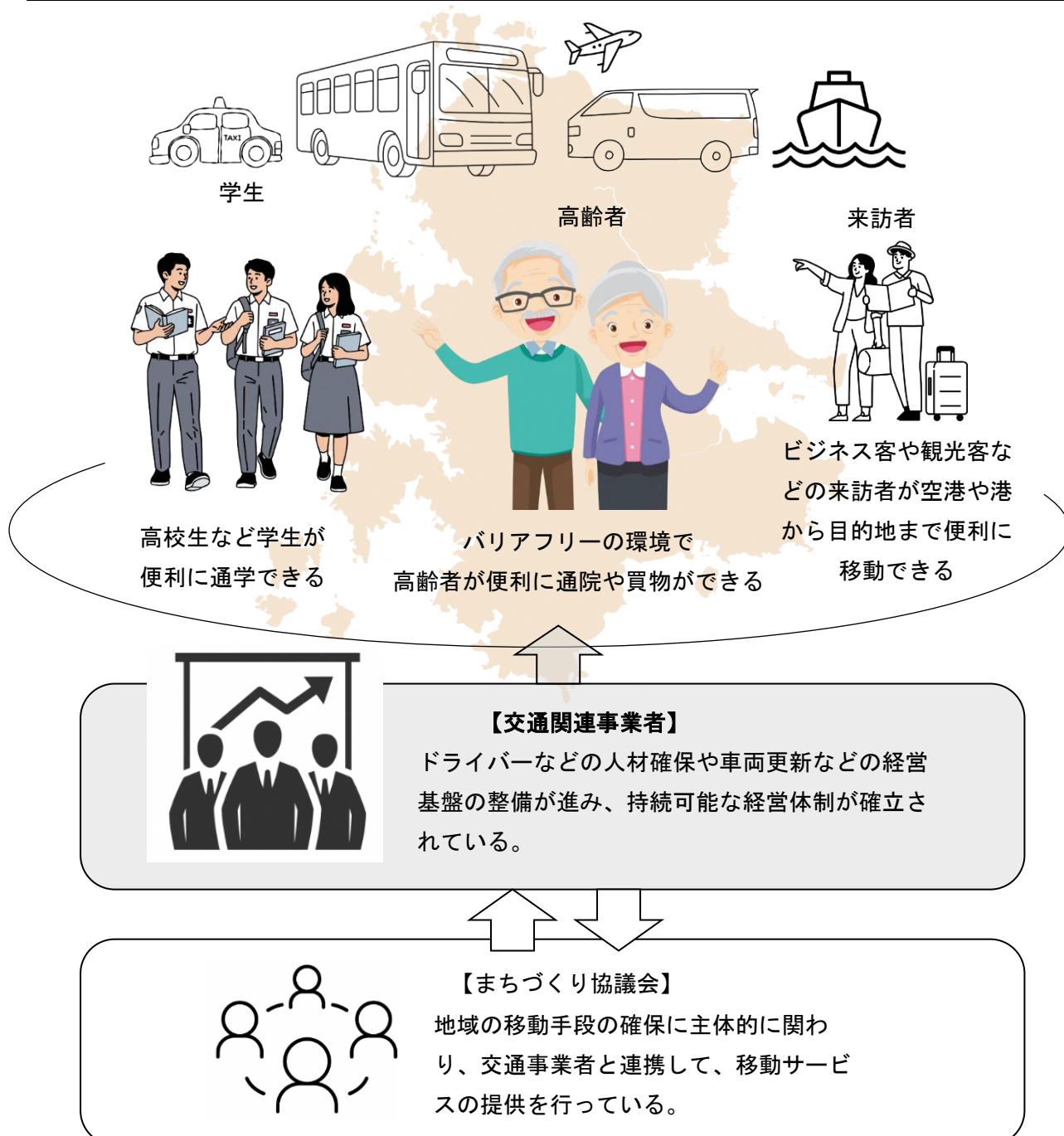
区分	系統番号	補助	運行系統			キロ程	評価	
			起点	経由地	終点			
幹線系統	1	国	郷ノ浦	国分・勝本・芦辺	郷ノ浦	46.0	A	収支率高め・km収入高い
	3	県	"	印通寺	芦辺	16.1	A	収支率高・生産性高い
	12	国	"	湯ノ本	勝本	21.7	A	幹線級、高採算
準幹線系統	9		"	印通寺・芦辺・谷江	新城	25.4	B	中程度の需要・改善余地大
	10		"	芦辺	瀬戸	19.0	B	km収入中・改善で黒字化可能
	16		"	国分・勝本	瀬戸	29.1	B	収支中・需要中
	24		"	印通寺・芦辺中	商高校	17.2	B	収支高いが回送多い
	27		"	国分	"	16.5	B	安定需要・改善余地大
	15		"	湯ノ本・商業高校	勝本	22.2	C	収入低め・改善余地あり
その他の幹線系統 (支線系統への転換も検討)	8		"	印通寺・芦辺・八幡	芦辺	26.5	C	低採算だが一定需要あり
	14		"		湯ノ本	11.8	C	低採算だが生活需要か
	17		"	那賀校・芦辺	八幡	17.4	C	需要弱い・改善必要
	26		郷浦港	亀石	商高校	13.3	A	最優良路線
支線系統	2		"	国分・勝本・印通寺	"	49.9	D	需要極めて弱い・構造赤字
	4		"	印通寺	山崎	13.5	D	収入ほぼ無し
	5		"	印通寺・山崎・久喜・若松	印通寺	19.3	D	需要極小
	7		"	印通寺・芦辺	八幡	22.1	C	収支低・需要弱いがゼロではない
	11		"	芦辺・瀬戸	新城	24.4	D	需要ほぼ無し
	18		"		渡良	5.7	C	短距離固定需要
	19		郷ノ浦		芦辺	12.1	C	やや需要あるが低採算
	20		湯ノ本		勝本	7.9	C	単距離×低需要で構造悪い
	21		郷ノ浦		郷浦港	0.8	C	用途限定の可能性
	23		"	印通寺	空港	10.8	C	中需要だが高コスト
	25		"	国分	芦辺港	12.6	C	Dに近いが需要わずかに残る
	28		新城	谷江	八幡	12.1	C	需要極弱(D寄り)
支線系統 (公共ライドシェア)	1		初山地区					
	2		箱崎地区					

事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用	確保・維持策の方向性
4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助	路線バスによる幹線系統として現行補助事業を維持しながら、必要に応じた運行ルート・便数等の改善を図る。
4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助	
4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助	
4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助や フィーダー補助 の適用を検討	基本的には路線バスを維持しながら、幹線系統との連携も含め、運行ルート・便数等の改善を図る。
4条乗合	路線定期運行	交通事業者		
4条乗合	路線定期運行	交通事業者		基本的には路線バスを維持しながら、幹線系統との連携も含め、系統見直しや運行ルート・便数等の改善を図る。
4条乗合	路線定期運行	交通事業者		
4条乗合	路線定期運行	交通事業者		
4条乗合	路線定期運行	交通事業者		
4条乗合	路線定期運行	交通事業者		
4条乗合	路線定期運行	交通事業者		
4条乗合又は78条自家用	区域運行	交通事業者又は壱岐市	フィーダー補助 の適用を検討 (一部幹線系統 の可能性も検 討)	小型車両を用いたデマンド型交通 への転換検討を行う。
4条乗合又は78条自家用	区域運行	交通事業者又は壱岐市		
4条乗合又は78条自家用	区域運行	交通事業者又は壱岐市		
4条乗合又は78条自家用	区域運行	交通事業者又は壱岐市		
4条乗合又は78条自家用	区域運行	交通事業者又は壱岐市		
4条乗合又は78条自家用	区域運行	交通事業者又は壱岐市		
4条乗合又は78条自家用	区域運行	交通事業者又は壱岐市		
4条乗合又は78条自家用	区域運行	交通事業者又は壱岐市		
4条乗合又は78条自家用	区域運行	交通事業者又は壱岐市		
4条乗合又は78条自家用	区域運行	交通事業者又は壱岐市		
4条乗合又は78条自家用	区域運行	交通事業者又は壱岐市		
78条自家用	区域運行	まちづくり協議会	フィーダー補助	利用促進
78条自家用	区域運行	まちづくり協議会	フィーダー補助	利用促進

第6章 地域公共交通計画

1 計画の基本理念

壱岐市における多様な輸送資源の連携による持続可能な地域交通ネットワークの構築



2 計画区域・計画期間

計画区域：壱岐市全域

計画期間：令和8年～令和13年（6年間）

3 計画の基本方針

【調査により導き出された課題】

路線バス

免許返納と併せた市民利用の促進と市外利用者の利用促進による需要拡大への取り組み強化

路線バスを中心とした高校生の通学手段の確保

日中時間帯における利便性の高い乗合タクシーへの転換も含めた抜本的な路線再編の検討

デジタル技術を活用した情報発信や乗継の円滑化、キャッシュレス決済システムの導入などによる利便性の向上

中長期視点に立った車両更新とドライバー確保・育成方策

乗合タクシー

運行ルートの改善や利用促進策の導入検討

他地域での導入可能性について検討

民間タクシー

官民連携でのドライバー確保の検討

乗合タクシー事業への参入可能性

市営航路

島外利用者の取り込みと、運賃値上げによる収入確保

中長期的視点での使用船舶のあり方検討

広域交通

広域交通との乗継利便性の向上

官民連携による持続的な経営改善

基本方針1:

持続可能な公共交通ネットワークの再構築

1-1: 高校生の通学等を支える幹線系統の整備と維持・活性化

1-2: 高齢者の通院・買物等の日常生活を支える身近なコミュニティ交通の整備（フィーダー系統の整備）

1-3: 市営航路の維持・活性化

1-4: 広域交通ネットワークの維持・活性化

基本方針2:

公共交通利用促進のための環境づくり

2-1: わかりやすい情報発信や多様な利用促進策の導入

2-2: 乗継利便性の向上に向けた取り組み

2-3: キャッシュレス決済機能の導入など利用しやすい環境づくり

基本方針3:官民連携による持続可能な公共交通を支える環境づくり

3-1: 運転士など公共交通人材の確保やまちづくり協議会と連携した体制づくりなど持続可能な基盤づくり

3-2: スクールバス活用や自動運転システムなど新たな公共交通の構築に向けた検討促進

3-3: 協働体制による定期的なモニタリングと改善の仕組みづくり

評価指標と達成目標(案)

本計画は以下のとおりの評価指標と達成目標を定め、毎年度施策・事業の評価と改善を図ります。

基本方針	評価指標	現況値 (令和 6 年)	目標値 (令和 13 年)
【基本方針 1】 持続可能な公共交通ネットワークの再構築	路線バス・コミュニティ交通利用者数	185,782 人	190,000 人
	市民一人当たり路線バス・コミュニティ交通利用回数	8.2 回	9 回以上
	75 歳以上市民一人当たり路線バス・コミュニティ交通利用回数	1.0 回※	1.0 回以上
	新交通システム導入地区数(合計)	2 地区	6 地区
	市営航路利用者数	33,856	33,000
【基本方針 2】 公共交通利用促進のための環境づくり	【市民】路線バスの満足度 (便利に利用できる・どちらかといえば便利に利用できるの合計)	32.8%	35%以上
	【高校生】路線バスの満足度 (満足・やや満足の合計)	24.6%	25%以上
【基本方針 3】 官民連携による持続可能な公共交通を支える環境づくり	路線バス・コミュニティ交通の維持に係る市財政負担額	85,742 千円	76,000 千円
	利用者一人あたりの市財政負担額	481 円	419 円

※現状値は路線バスのみ

基本方針1:持続可能な公共交通ネットワークの再構築

1-1 高校生の通学等を支える幹線系統の整備と維持・活性化

目的	主に高校生の通学を支える本市の基幹系統路線として、現状の補助路線を中心とした効率的で利便性の高いルート・ダイヤ編成を行うもの。 特に現在、高校再編の検討が行われていることから、その再編動向に応じた路線の検討を行うもの。				
補助事業	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助） ・利便増進事業等 				
対象系統	系統1／系統3／系統12 系統9／系統10／系統16／系統27				
実施主体	交通事業者（壱岐交通）				
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の国庫補助系統（系統1、12）と県単独補助系統（系統3）の運行ルート及び便数の見直し検討 ・準幹線系統である系統9、10、16、27の運行ルート・便数の最適化検討 ・老朽車両の計画的な更新 				
実施工程	令和8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12～13年度
利便増進実施計画検討・作成	<ul style="list-style-type: none"> ・再編路線での運用開始 ・利便増進事業の活用、毎年度の評価による運行改善 (高校再編の動向を見極めながら隨時見直し) 				

1-2：高齢者の通院・買物等の日常生活を支える身近なコミュニティ交通の整備（フィーダー系統の整備）

目的	現行のバス路線の中で8時台から15時台に運行する路線など、特に高齢者の通院や買物を支える系統について、路線バスによる定時・定路線の運行方式を見直し、小型車両による区域運行・デマンド交通への転換を図るもの。															
補助事業	<ul style="list-style-type: none"> 「交通空白」解消緊急対策事業 ・共創モデル実証運行事業/モビリティ人材育成事業 ・地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助・フィーダー系統補助） ・利便増進事業等 															
対象系統	系統2／系統5／系統4／系統7／系統8／系統11／系統14／系統15／系統17／系統18／系統19／系統20／系統21／系統23／系統25															
実施主体	交通事業者（壱岐交通、壱岐交通タクシー、玄海タクシー、タクシー協会等） まちづくり協議会・壱岐市役所															
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 対象系統について、定時定路線のバス運行から、小型車両（10人以下を想定）による区域運行への見直しの検討を行う。 運行形態として、道路運送法4条乗合事業のほか、自家用有償運送（市町村有償運送）の検討を行う。 小型車両・デマンド運行サポートシステム等の導入 															
実施工程	<table border="1"> <thead> <tr> <th>令和8年度</th> <th>R9年度</th> <th>R10年度</th> <th>R11年度</th> <th>R12～13年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>利便増進実施計画検討・作成</td> <td>・再編路線での運用開始（段階的実施を検討） ・利便増進事業の活用、毎年度の評価による運行改善</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	令和8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12～13年度	→					利便増進実施計画検討・作成	・再編路線での運用開始（段階的実施を検討） ・利便増進事業の活用、毎年度の評価による運行改善			
令和8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12～13年度												
→																
利便増進実施計画検討・作成	・再編路線での運用開始（段階的実施を検討） ・利便増進事業の活用、毎年度の評価による運行改善															

1-3 市営航路の維持・活性化

目的	<p>本航路は、大島、長島、原島、渡良浦、郷ノ浦を結ぶ1日4便の市営航路（国庫補助航路）である。使用船舶の「フェリーみしま」は就航から22年が経過し、老朽化が進行している。経営は赤字が続いているが、利用者の減少や船体老朽化に伴う修繕費の増加など、経営状況は悪化傾向にある。</p> <p>本事業は、本航路の持続可能な維持活性化のために、収入増加や費用削減などにより収支改善を図るものである。</p>																																																								
補助事業	地域公共交通確保維持事業（離島航路運営補助金）等																																																								
対象系統	大島～郷ノ浦航路																																																								
実施主体	壱岐市																																																								
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 令和2年度に策定された航路改善計画を元に、近年の経営状況や修繕状況等を踏まえた、使用船舶のあり方検討を行う。 継続的な収支改善の取り組みの一環として、島内・島外利用者の取り込み強化を行う。 																																																								
	 <table border="1" data-bbox="730 1212 1413 1594"> <thead> <tr> <th colspan="2">指 定 区 間 名</th> <th colspan="5">サ ー ビ ス 基 準</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">指 定 区 間 名</th> <th rowspan="2">二 地 点 間</th> <th rowspan="2">運 航 日 程</th> <th colspan="2">運 航 時 刻</th> <th colspan="2">各 運 航 ごと の 最 低 輸 送 能 力</th> </tr> <tr> <th>運航回数 往復／日</th> <th>始発着 終 発</th> <th>旅 客 (人)</th> <th>乗 用 車 (台)</th> <th>貨 物 (m3)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">郷ノ浦</td> <td>郷ノ浦町大島のいすれかの港と郷ノ浦港、小崎漁港又は神田漁港との間</td> <td>毎日</td> <td>4</td> <td>08:00以前 17:00以後</td> <td>30</td> <td>1</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>乗用車は、「長島のいすれかの港と郷ノ浦港、小崎漁港又は神田漁港との間」と併せて1台。 使用船の定期的整備・検査に要する期間はこの限りでない。</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>長島のいすれかの港と郷ノ浦港、小崎漁港又は神田漁港との間</td> <td>毎日</td> <td>4</td> <td>08:00以前 17:00以後</td> <td>13</td> <td>1</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">原島</td> <td>原島のいすれかの港と郷ノ浦港、小崎漁港又は神田漁港との間</td> <td>毎日</td> <td>4</td> <td>08:00以前 17:00以後</td> <td>13</td> <td>1</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>乗用船の定期的整備・検査に要する期間はこの限りでない。</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	指 定 区 間 名		サ ー ビ ス 基 準					指 定 区 間 名	二 地 点 間	運 航 日 程	運 航 時 刻		各 運 航 ごと の 最 低 輸 送 能 力		運航回数 往復／日	始発着 終 発	旅 客 (人)	乗 用 車 (台)	貨 物 (m3)	郷ノ浦	郷ノ浦町大島のいすれかの港と郷ノ浦港、小崎漁港又は神田漁港との間	毎日	4	08:00以前 17:00以後	30	1	—	乗用車は、「長島のいすれかの港と郷ノ浦港、小崎漁港又は神田漁港との間」と併せて1台。 使用船の定期的整備・検査に要する期間はこの限りでない。							長島のいすれかの港と郷ノ浦港、小崎漁港又は神田漁港との間	毎日	4	08:00以前 17:00以後	13	1	—	原島	原島のいすれかの港と郷ノ浦港、小崎漁港又は神田漁港との間	毎日	4	08:00以前 17:00以後	13	1	—	乗用船の定期的整備・検査に要する期間はこの限りでない。						
指 定 区 間 名		サ ー ビ ス 基 準																																																							
指 定 区 間 名	二 地 点 間	運 航 日 程	運 航 時 刻		各 運 航 ごと の 最 低 輸 送 能 力																																																				
			運航回数 往復／日	始発着 終 発	旅 客 (人)	乗 用 車 (台)	貨 物 (m3)																																																		
郷ノ浦	郷ノ浦町大島のいすれかの港と郷ノ浦港、小崎漁港又は神田漁港との間	毎日	4	08:00以前 17:00以後	30	1	—																																																		
	乗用車は、「長島のいすれかの港と郷ノ浦港、小崎漁港又は神田漁港との間」と併せて1台。 使用船の定期的整備・検査に要する期間はこの限りでない。																																																								
	長島のいすれかの港と郷ノ浦港、小崎漁港又は神田漁港との間	毎日	4	08:00以前 17:00以後	13	1	—																																																		
原島	原島のいすれかの港と郷ノ浦港、小崎漁港又は神田漁港との間	毎日	4	08:00以前 17:00以後	13	1	—																																																		
	乗用船の定期的整備・検査に要する期間はこの限りでない。																																																								
実施工程	<table border="1" data-bbox="349 1662 1413 1841"> <tr> <td>令和8年度</td> <td>R9年度</td> <td>R10年度</td> <td>R11年度</td> <td>R12～13年度</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> 島内・島外利用者の取り込み強化 使用船舶のあり方検討 	令和8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12～13年度					→																																														
令和8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12～13年度																																																					
				→																																																					

1-4 広域交通ネットワークの維持・活性化

目的	現在、壱岐島外を結ぶ広域交通は、航路が郷ノ浦—博多（フェリー、ジェットフォイル）及び印通寺—唐津（フェリー）、空路が壱岐—長崎が運航されている。空路・航路とも島民生活や経済活動を支える重要な公共交通であり、今後も持続可能な維持・活性化に向けた取り組みを行うものである。										
補助対象	—（令和8年3月現在）										
対象系統	空路（長崎～壱岐） 航路（博多～郷ノ浦、博多～芦辺、博多～芦辺～厳原（対馬）、唐津東～印通寺）										
実施主体	空路事業者（オリエンタルエアブリッジ（株）） 航路事業者（九州郵船（株））										
事業概要	物価高騰による運航経費の増加など厳しい経営環境を踏まえ、官民連携による持続可能な広域交通の維持・活性化に向けた取り組みを行う。										
 <p>資料)九州郵船(株)ホームページより作成</p>											
実施工程	<table border="1"> <tr> <td>令和8年度</td><td>R9年度</td><td>R10年度</td><td>R11年度</td><td>R12～13年度</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table> <p>・官民連携による持続可能な広域交通の維持・活性化に向けた取り組み</p>	令和8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12～13年度					
令和8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12～13年度							

基本方針2:公共交通利用促進のための環境づくり

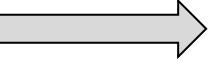
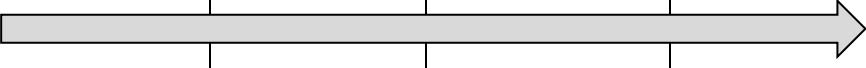
2-1：わかりやすい情報発信や多様な利用促進策の導入

目的	路線バスや乗合タクシー等の使い方やルート、便数などの情報をわかりやすく発信し、公共交通利用の促進を図る。 また、免許返納と連動した利用促進策の実施など新規の利用者の獲得をめざす。				
補助事業	<ul style="list-style-type: none">利便増進事業共創モデル実証運行事業等				
対象	全路線				
実施主体	交通事業者、壱岐市				
事業概要	<ul style="list-style-type: none">情報プラットフォームとなるHP等の作成免許返納等と連携した利用促進策の導入検討				
実施工程	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12~13 年度
	→				→
利便増進実施 計画検討・作成	情報発信ツールの作成、公表 利用促進策の実施				

2-2：乗継利便性の向上に向けた取り組み

目的	路線バス、乗合タクシー、航路、空路など各交通機関の乗継利便性の向上をめざす。				
補助事業	—				
対象	全路線				
実施主体	交通事業者、壱岐市				
事業概要	<ul style="list-style-type: none">乗継利便性の高いルート・ダイヤ編成				
実施工程	令和 8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12~13 年度
	→				→
利便増進実施 計画検討・作成	乗継利便性の高いダイヤでの運行				

2-3：キャッシュレス決済機能の導入など利用しやすい環境づくり

目的	ICカードやキャッシュレス決済が可能な支払い機能の導入を図り、利用者の利便性向上を図る。また、決済データを活かしたルート・ダイヤ等の最適化など経営改善を図る。				
補助事業	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通キャッシュレス決済導入支援事業 ・共創モデル実証運行事業等 				
対象	全路線				
実施主体	交通事業者、壱岐市				
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・キャッシュレス決済システムの導入検討 				
実施工程	令和8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12～13年度
					
利便増進実施 計画検討・作 成	<p>実現可能なシステムを段階的に導入 決済データを活用した経営改善への取り組み</p>				

基本方針3:官民連携による持続可能な公共交通を支える環境づくり

3-1：運転士など公共交通人材の確保やまちづくり協議会と連携した体制づくりなど持続可能な基盤づくり

目的	深刻化する公共交通機関の人材不足を克服するため、官民連携での人材確保・育成に取り組むとともに、まちづくり協議会などの地域組織と連携した運行基盤づくりや、医療福祉機関、商業事業者との連携強化を目指すもの。				
補助事業	<ul style="list-style-type: none">・共創モデル実証運行事業・モビリティ人材育成事業等				
対象	全路線				
実施主体	交通事業者、壱岐市、まちづくり協議会、医療機関・商業事業者等				
事業概要	<ul style="list-style-type: none">・公共交通人材の確保・育成のための取り組み・まちづくり協議会と連携した公共ライドシェアの導入検討・医療機関・商業施設等が実施する民間移動サービスと公共交通との連携強化				
実施工程	令和8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12~13年度
	<ul style="list-style-type: none">・利便増進実施計画検討・作成・まちづくり協議会と連携した公共ライドシェアの導入検討	<ul style="list-style-type: none">・人材育成・確保に関する事業の実施			

3-2：スクールバス活用や自動運転システムなど新たな公共交通の構築に向けた検討促進

目的	生徒の送迎を終えたスクールバスを活用したコミュニティ交通の実施や、自動運転システムの導入などの新たな公共交通の構築に向けた検討を行うもの。				
補助事業	<ul style="list-style-type: none"> ・共創モデル実証運行事業 ・地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助・フィーダー系統補助） ・利便増進事業等 				
対象	全路線				
実施主体	交通事業者、壱岐市				
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの活用検討 ・自動運転システムや交通DXの推進に関する取り組み（実証実験の実施等） <p>スクールバス活用のイメージ</p> <p>スクールバス (25名専用車両)</p> <p>同車両・同ドライバー</p> <p>スクールバスとして運用</p> <p>コミュニティバスとして運用</p>				
実施工程	令和8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12～13年度
	→				→
	<ul style="list-style-type: none"> ・利便増進実施計画検討・作成 ・スクールバスの活用検討 ・検討状況に応じた各種事業の段階的実施 				

3-3：協働体制による定期的なモニタリングと改善の仕組みづくり

目的	交通事業者や市・国や県などの関係機関が連携し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指し、実施事業のモニタリングや見直し・改善を継続的に行うもの。				
補助事業	<ul style="list-style-type: none"> ・利便増進事業等 				
対象	全路線				
実施主体	交通事業者、壱岐市、関係機関				
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・壱岐市地域公共交通活性化推進協議会の定期開催による事業モニタリング・改善 				
実施工程	令和8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12～13年度
	→				→
	<ul style="list-style-type: none"> ・壱岐市地域公共交通活性化推進協議会の定期開催による事業モニタリング・改善 				

進行管理及び推進体制

本計画の推進にあたっては施策の実行計画となる利便増進計画を令和8年度に策定し令和9年度以降の段階的な実行を図ります。また、定期的に地域公共交通活性化推進協議会を開催し計画の進捗状況の管理と必要な改善を継続的に行います。

		R8	R9	R10	R11	R12	R13
基本方針1 持続可能な 公共交通ネット ワークの再構 成	1-1:高校生の通学等を支える幹線系統の整備と維持・活性化	地域公共交通利便増進計画の策定を目指す	実施可能な路線より随時実施・見直し、毎年達成状況を評価				
	1-2:高齢者の通院・買物等の日常生活を支える身近なコミュニティ交通の整備		実施可能な路線より随時実施・見直し、毎年達成状況を評価				
	1-3:市営航路の維持・活性化		実施可能な事業より随時実施・見直し、毎年達成状況を評価				
	1-4:広域交通ネットワークの維持・活性化		実施可能な事業より随時実施・見直し、毎年達成状況を評価				
基本方針2 公共交通利 用促進のた めの環境づく り	2-1:わかりやすい情報発信や多様な利用促進策の導入	定期的な協議会開催／年度評価・改善	実施可能な事業より随時実施・見直し、毎年達成状況を評価				
	2-2:乗継利便性の向上に向けた取り組み		実施可能な事業より随時実施・見直し、毎年達成状況を評価				
	2-3:キャッシュレス決済機能の導入など利用しやすい環境づくり		実施可能な事業より随時実施・見直し、毎年達成状況を評価				
基本方針3 官民連携に による持続可 能な 公共交通を 支える環境づ くり	3-1:運転士など公共交通人材の確保やまちづくり協議会と連携した体制づくりなど持続可能な基盤づくり		実施可能な事業より随時実施・見直し、毎年達成状況を評価				
	3-2:スクールバス活用や自動運転システムなど新たな公共交通の構築に向けた検討促進		実施可能な事業より随時実施・見直し、毎年達成状況を評価				
	3-3:協働体制による定期的なモニタリングと改善の仕組みづくり						

參考資料

①市民アンケート調査

調査概要

(1) 調査目的

壱岐市民の通院や買物などの実施状況、公共交通機関の利用状況、改善ニーズ等を把握するため
に実施した。

(2) 調査対象

壱岐市在住の 2000 世帯（調査票を各世帯 2 部配布し、18 歳以上の家族にも回答を依頼）

(3) 調査時期

令和 7 年 10 月

(4) 調査方法

郵送による配布、郵送・Web による回収

(5) 回収数

有効回答数 1,697 票 (世帯数ベース) 1,082 (54.1%)

(6)調査項目(単一回答:SA、複数回答 MA)

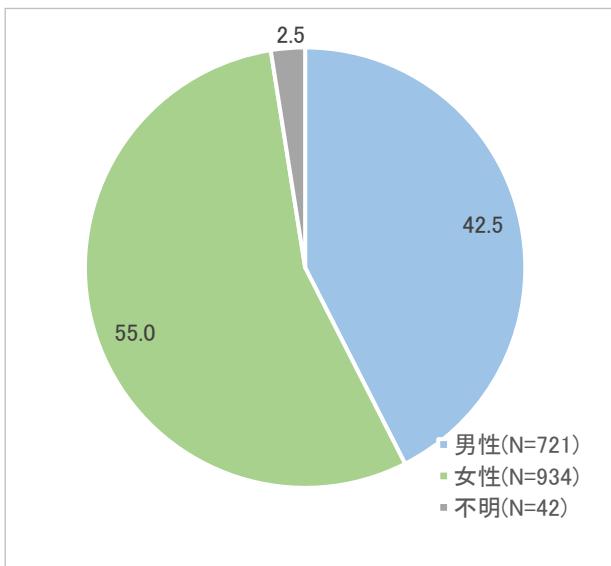
設問		回答形式
問 1	性別・年代	SA
問 2	住まい	SA
問 3	ア) 職業・現在の状態	SA
	イ) 通勤・通学先	SA
	ウ) 通勤・通学の移動手段	SA
問 4	ア) 自動車等の免許の有無	SA
	イ) 免許返納の検討状況	SA
問 5	所有の乗り物・専用で利用できる乗り物	SA
問 6	1) よく利用する通院先	MA
	2) よく利用する買物先	MA
	3) よく利用するその他 (公共施設、金融機関、趣味・レジャーなど)	MA
問 7	最寄りのバス停までの所要時間	FA
問 8	バス停までの移動手段	SA
問 9	路線バスの利用頻度	SA
問 10	路線バスの利用目的	SA
問 11	路線バス利用の時間帯	SA
問 12	路線バス利用の利便性	SA
問 13	路線バスに改善してもらいたい点	SA
問 14	改善した場合の利用頻度の変化	SA
問 15	公共交通機関維持に対する考え方	SA
問 16	新交通システムについての考え方	SA
問 17	学生の状況	SA
問 18	通学の移動手段	SA
問 19	ア) 通学において公共交通手段を利用しない理由	SA
	イ) 将来的な公共交通機関利用の可能性	SA

1. ご自身についてお聞きします。

問1:性別・年代をお答えください。(性別は1つに○。年代は記入)

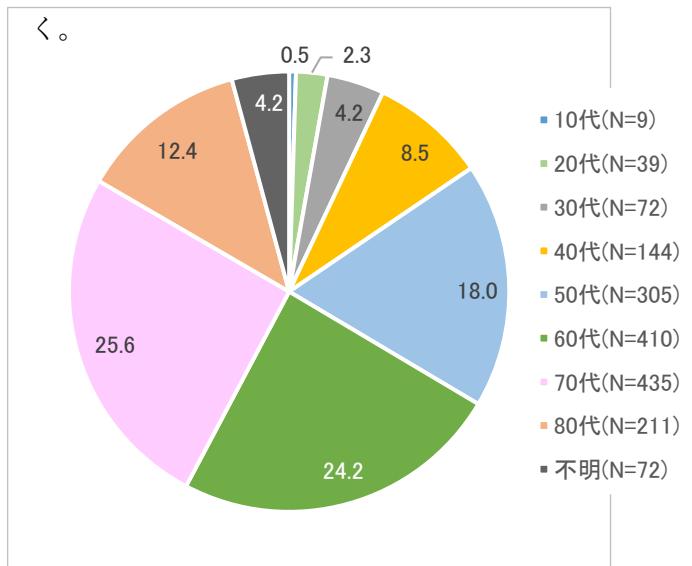
①性別

回答者の性別は、「男性」が 42.5%、「女性」が 55.0%と女性がやや多かった。



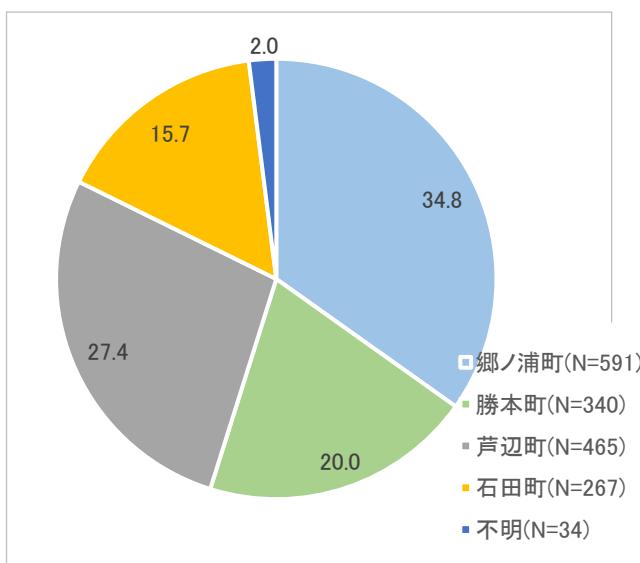
②年齢

回答者の年齢は、「70 代」が 25.6%で最も多く、「60 代(24.2%)」、「50 代(18.0%)」と続く。



問2: お住まいはどちらですか。 (町名を1つ選択、字名は記入)

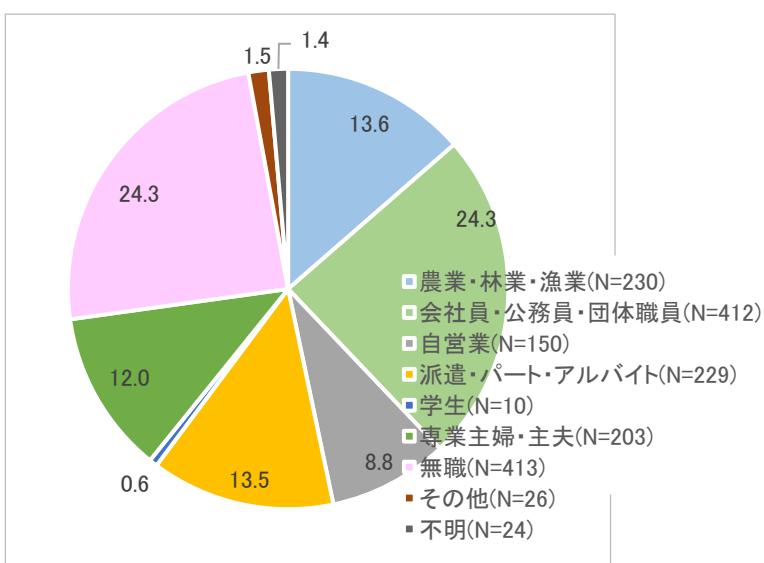
住まいは、ほぼ人口比と同様で、「郷ノ浦町」、「芦辺町」、「勝本町」、「石田町」の順となった。



問3: 職業・現在の状態はどれにあたりますか。 (1つに○)

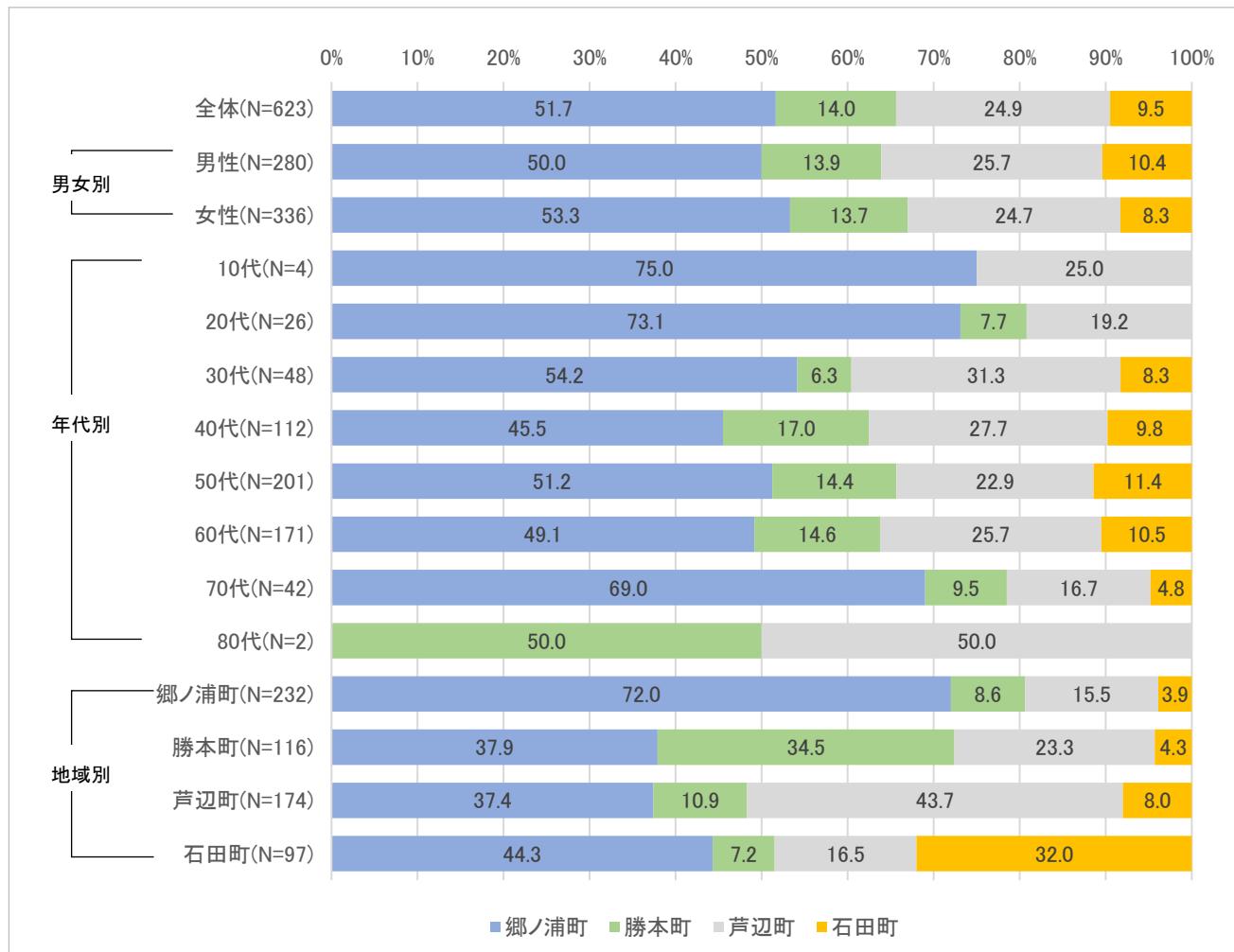
ア) 職業・状態 (1つに○)

職業・現在の状態は「無職」が 27.0%で最も多く、「会社員・公務員・団体職員」が 25.2%で続いている。



イ) 通勤・通学先（該当する方のみお答えください）（1つに○）

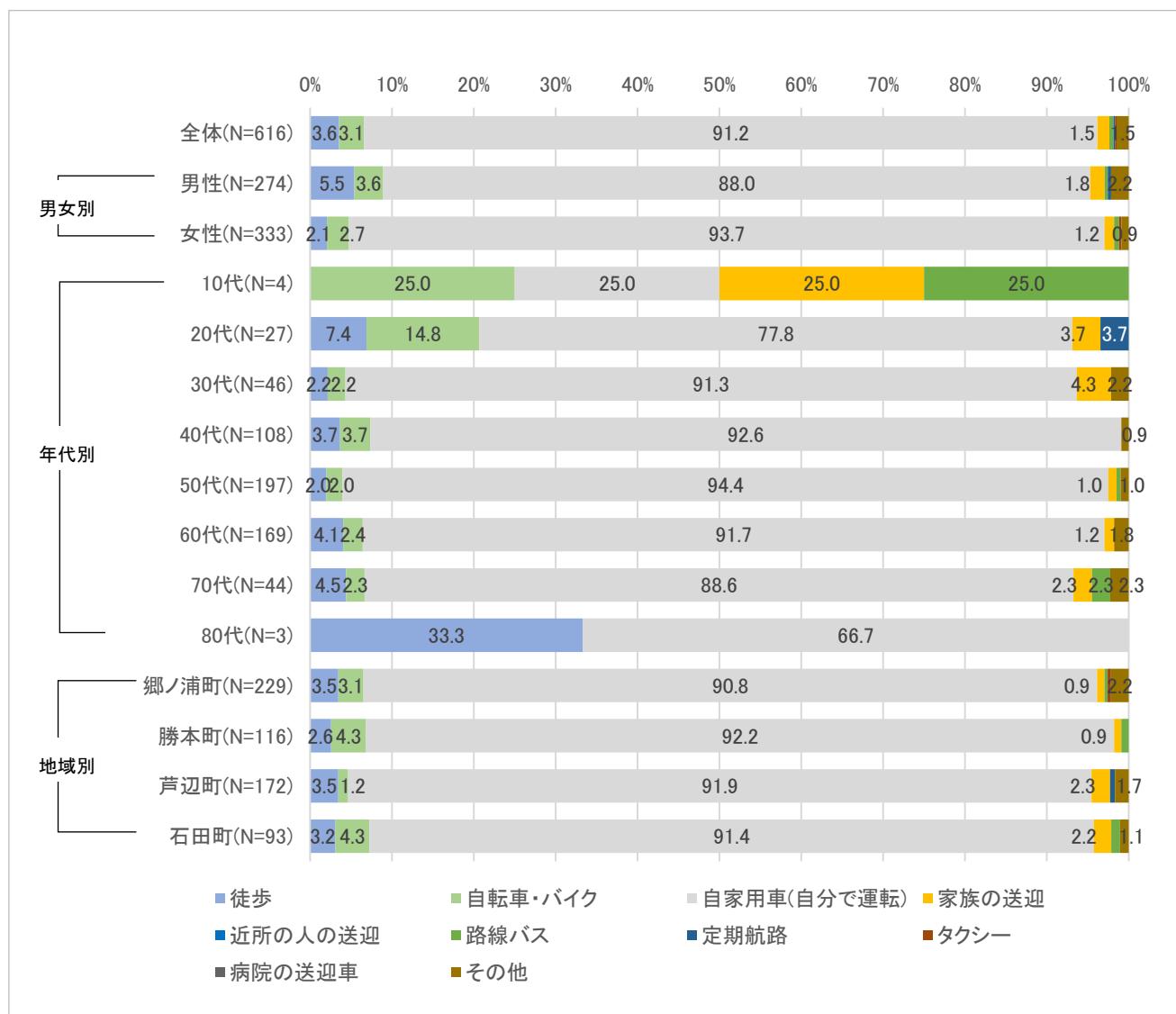
通勤・通学先は、全体では「郷ノ浦町」が51.7%で最も多く、「芦辺町」が24.9%で続いている。
 「郷ノ浦町」への通勤通学は20代、70代で特に高くなっている。



※10代、80代は10サンプル未満のため参考掲載

ウ) 通勤・通学の移動手段 (1つに○。乗り継ぐ場合は2つまで○)

通勤・通学の移動手段は、「自家用車(自分で運転)」が91.2%で最も多く、「路線バス」は0.5%となつた。

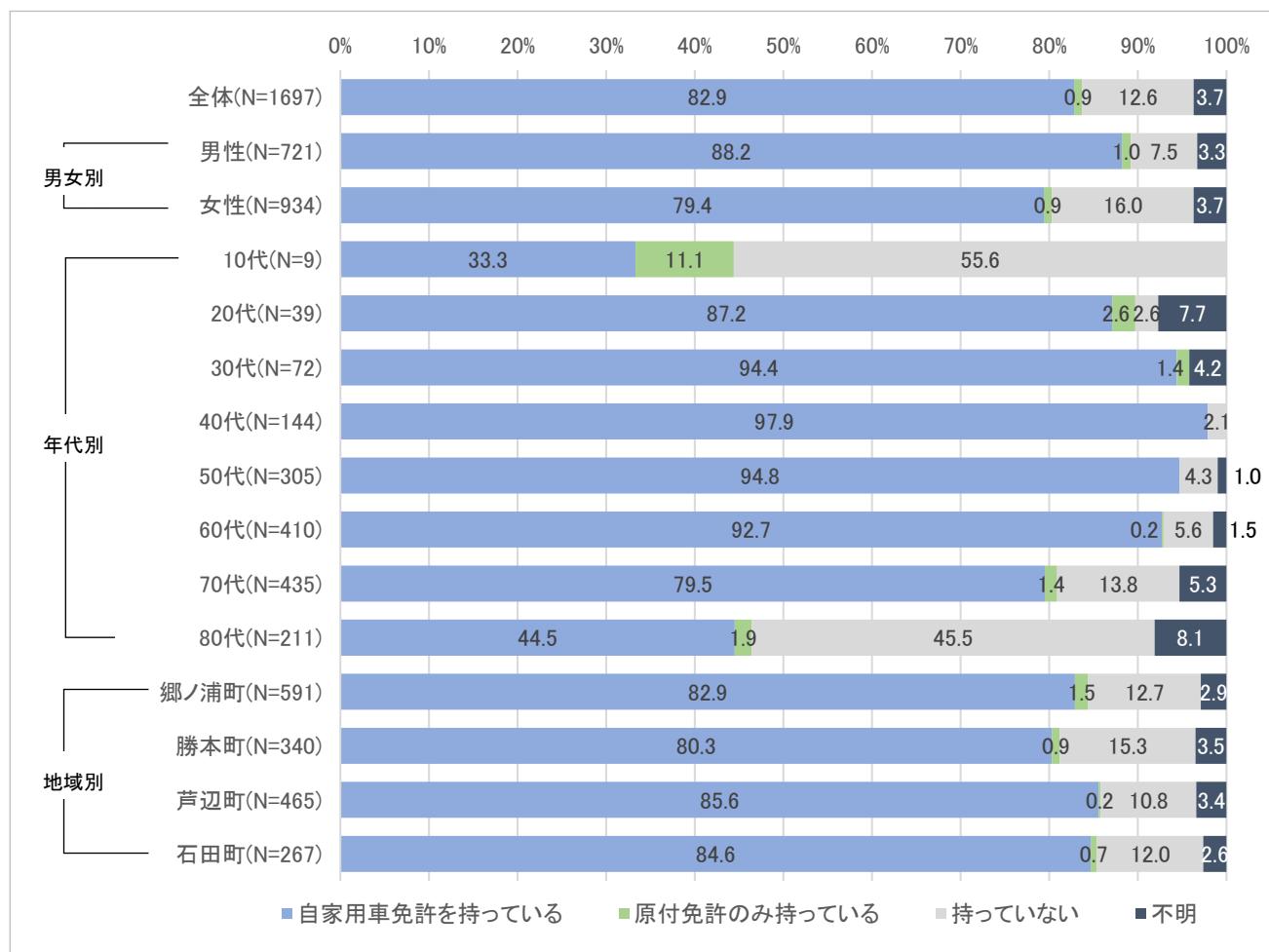


※10代、80代は10サンプル未満のため参考掲

問4：あなたは自動車等の免許をお持ちですか。

ア) 自動車等の免許の有無(1つに○)

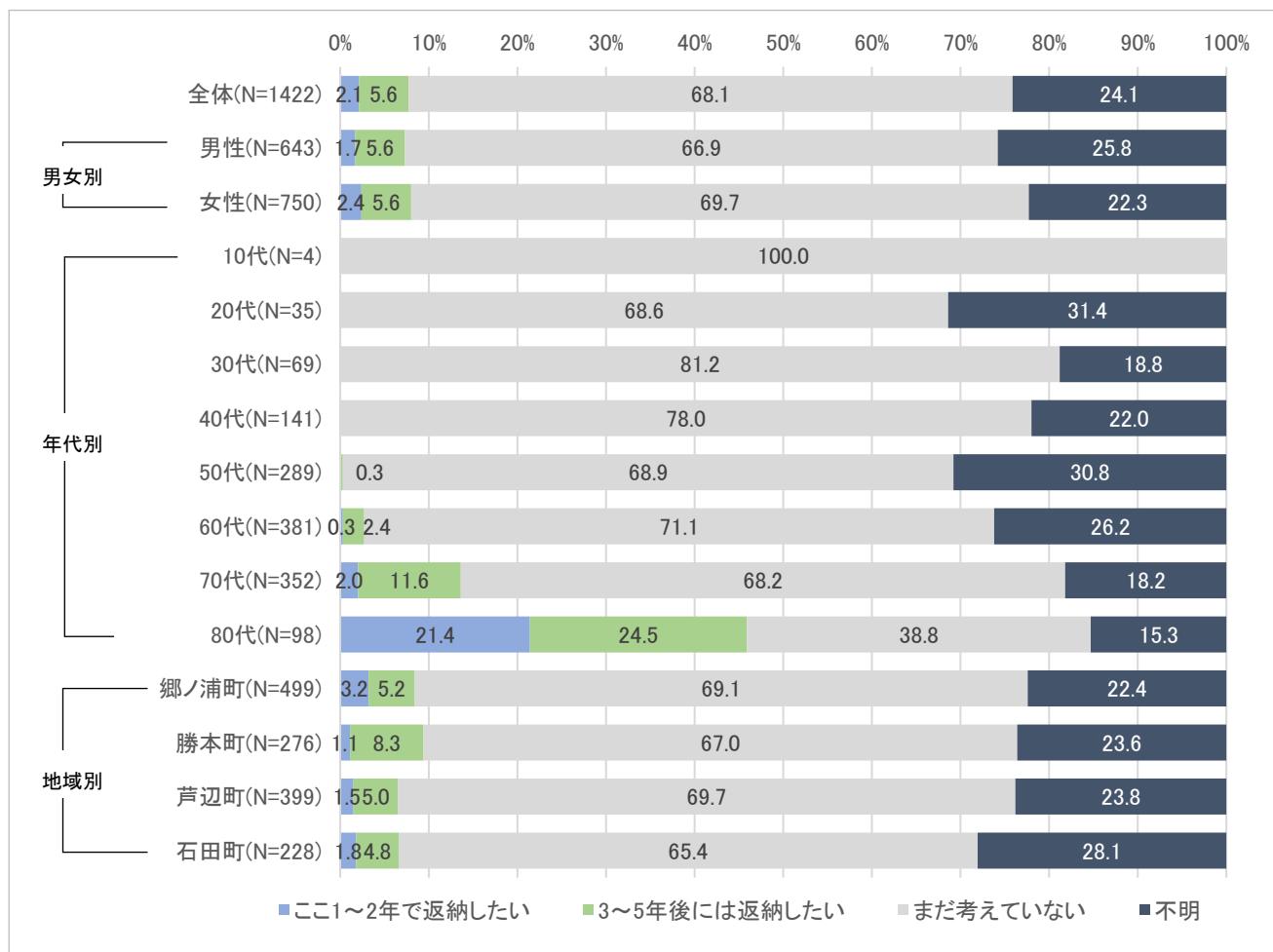
所有している乗り物は、「自家用車」が全体、男女とも最も多く、20代～60代では約9割となっている。一方、80代では「持っていない」が45.5%で最も多く移動手段が限定的である傾向が窺える。地域別では大きな差はみられない。



※10代は10サンプル未満のため参考掲載

イ) 免許をお持ちの方にお聞きします。免許返納はお考えですか。(1つに○)

免許返納については、「まだ考えていない」と回答した人が最も多く、全体の 68.1%を占めた。年代別にみると、70 代では約 1 割が、80 代では約半数が免許返納を検討している。一方で、80 代でも 4 割は「まだ考えていない」と回答しており、高齢になつても免許を保持し続ける意向が一定数見られる。

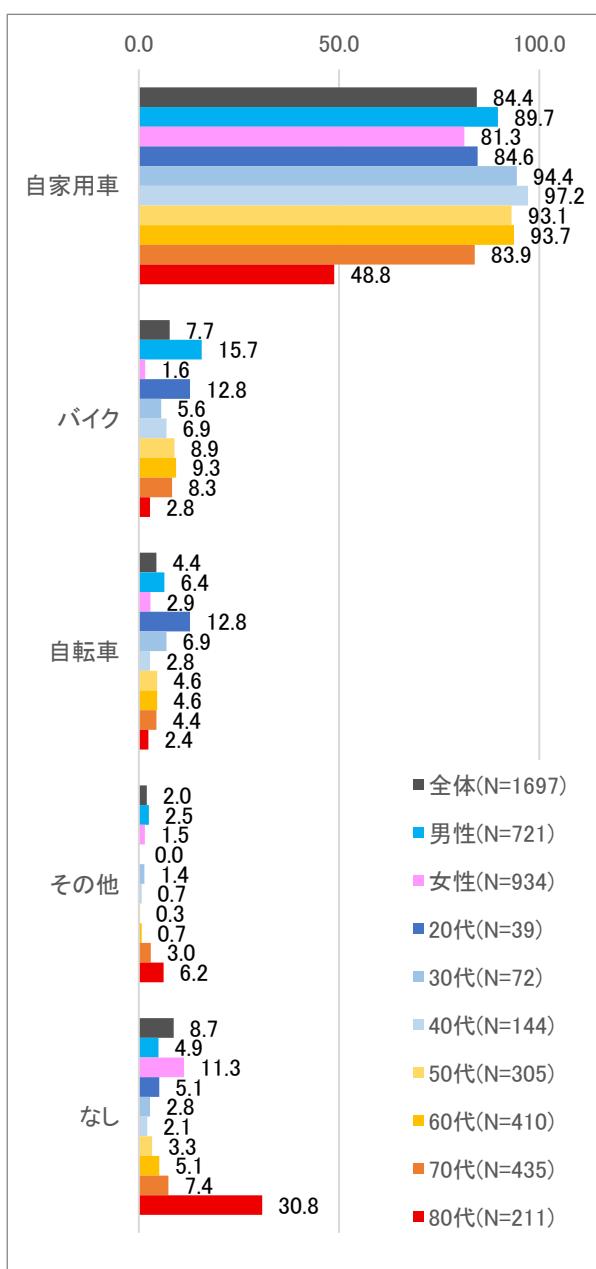


※10 代は 10 サンプル未満のため参考掲載

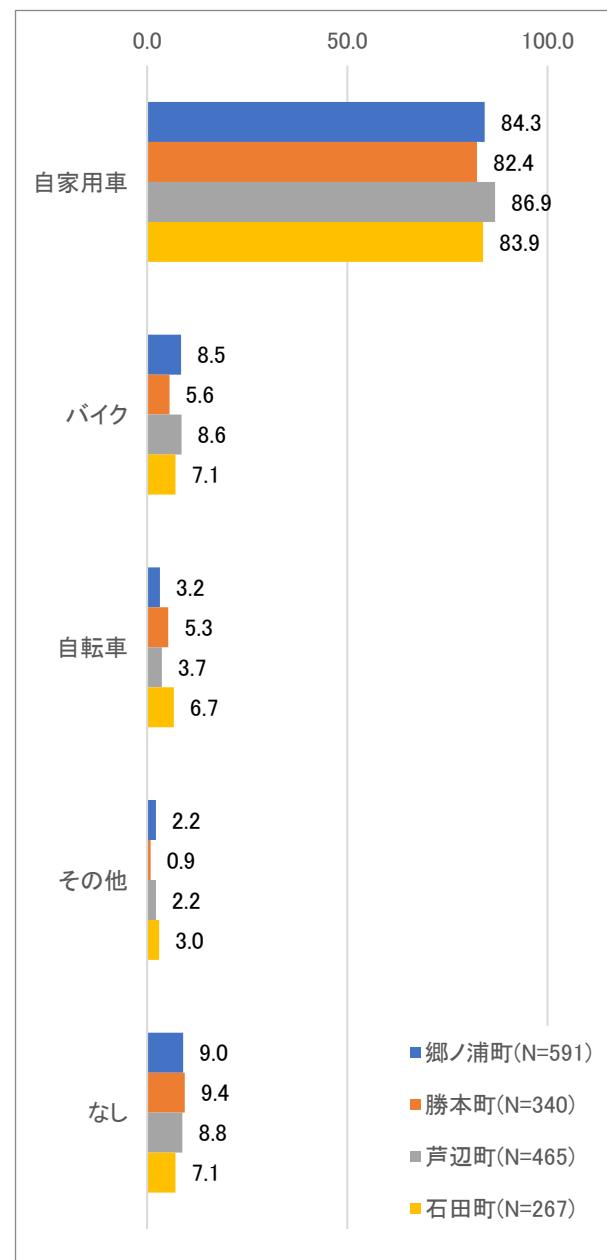
問5：あなたが所有されている乗り物、または専用で使える乗り物はどれですか。
(該当するもの全てに○)

所有している乗り物は、「自家用車」が全体、男女とも最も多く、30代～60代では9割を超える。80代以上では「自家用車」に次いで「なし(30.8%)」も多く移動手段が限定的である傾向が窺える。地域別では大きな差はみられない。

＜全体・性別・年代別＞



＜地域別＞



※10代は10サンプル未満のため非掲載

2. 通院・買い物の場所についてお尋ねします。

問6：よく利用する通院や買い物先をお答えください。（該当するもの全てに○）

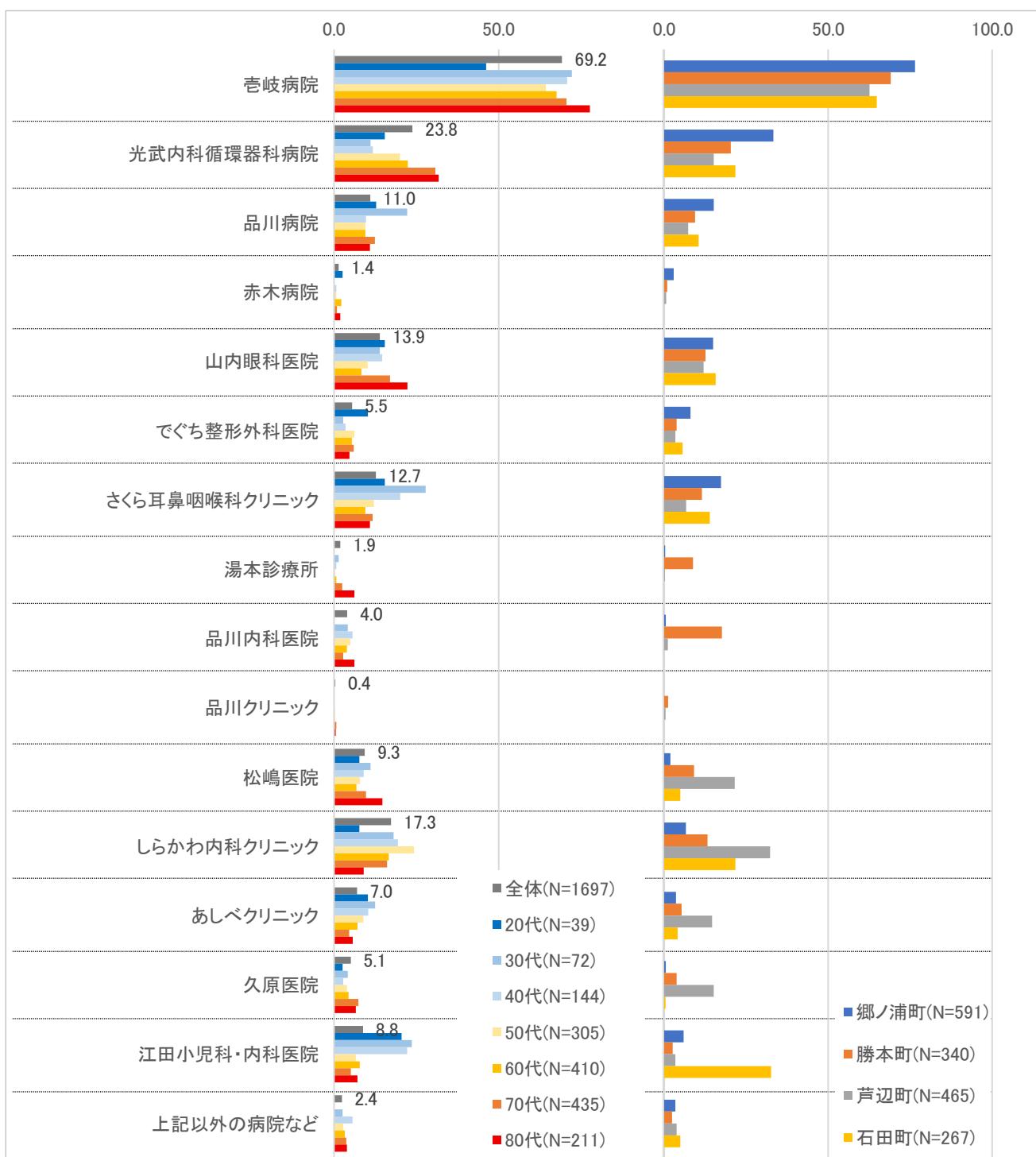
1) よく利用する通院先

利用頻度が高い病院は、「壱岐病院」が年齢別、地域別の全てで最も多くなっており、市内の基幹病院となっている状況が窺える。ただし、高齢者ほど循環器系病院など専門病院への通院割合も高く、壱岐病院のウェイトが低くなる傾向がみられた。

＜年代別＞

＜地域別＞

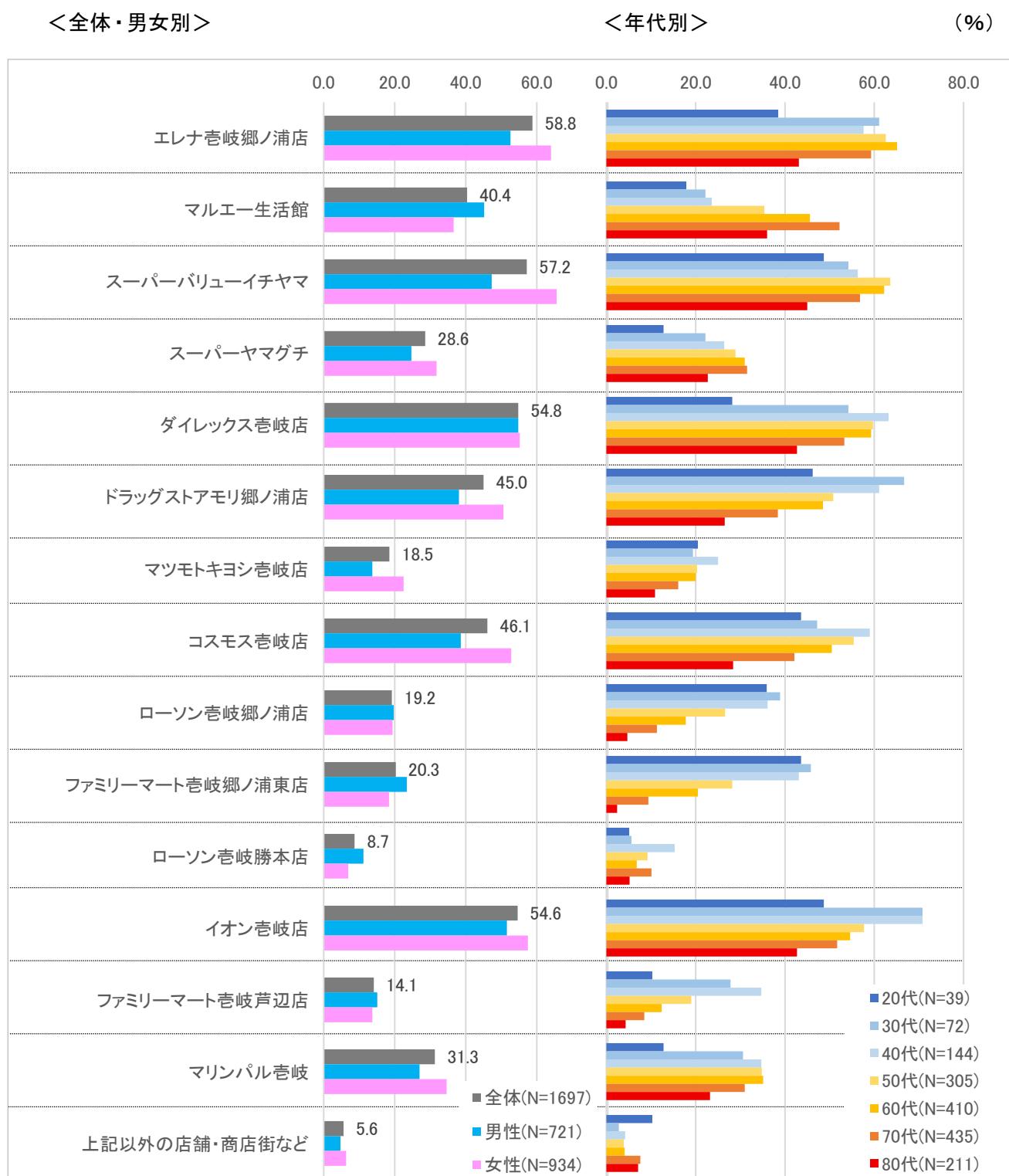
(%)



※10代は10サンプル未満のため非掲載

2) よく利用する買物先

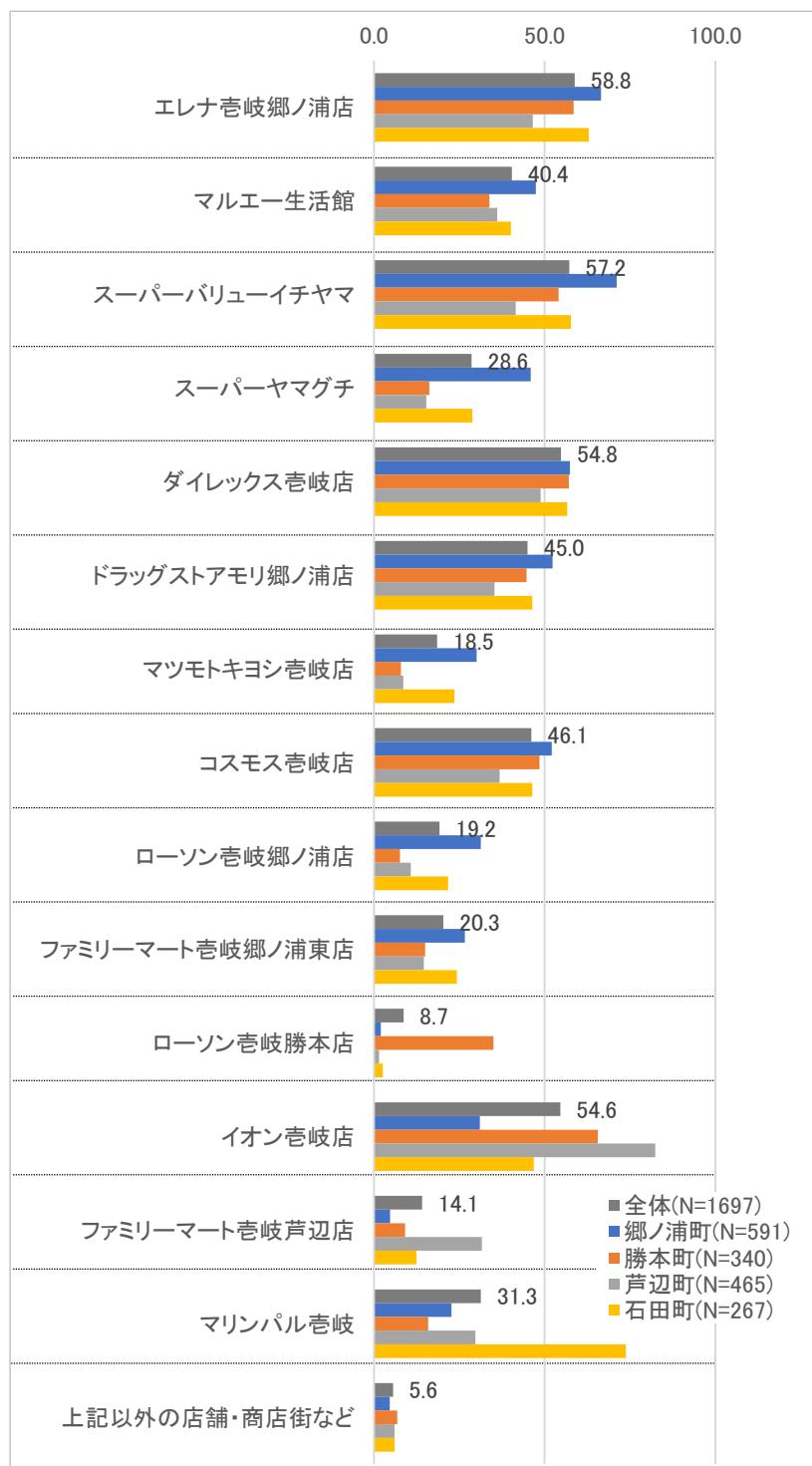
よく利用する買物先は、「エレナ壱岐郷ノ浦店」「スーパーバリューアイチヤマ」「ダイレックス壱岐」「イオン壱岐」などが50%を超える高い割合となっている。年代別では、「ファミリーマート郷ノ浦店」「ローソン壱岐郷ノ浦店」は40代以下の人気が高く、「スーパーバリューアイチヤマ」や「マルエー生活館」は60代～70代の人気が高い。また、「イオン壱岐店」「ドラッグストアモリ郷ノ浦店」はファミリー世代である30代～40代の人気が特に高い。



※10代は10サンプル未満のため非掲載

地域別にみると、芦辺町では「イオン壱岐店」、石田町では「マリンパル壱岐」を利用する割合が最も高く、それぞれの地域の主要な買物拠点となっている。一方で、勝本町は町内に主な買物先がなく、「イオン壱岐店」「エレナ郷ノ浦店」「ダイレックス壱岐店」などを利用する割合が高くなっている。

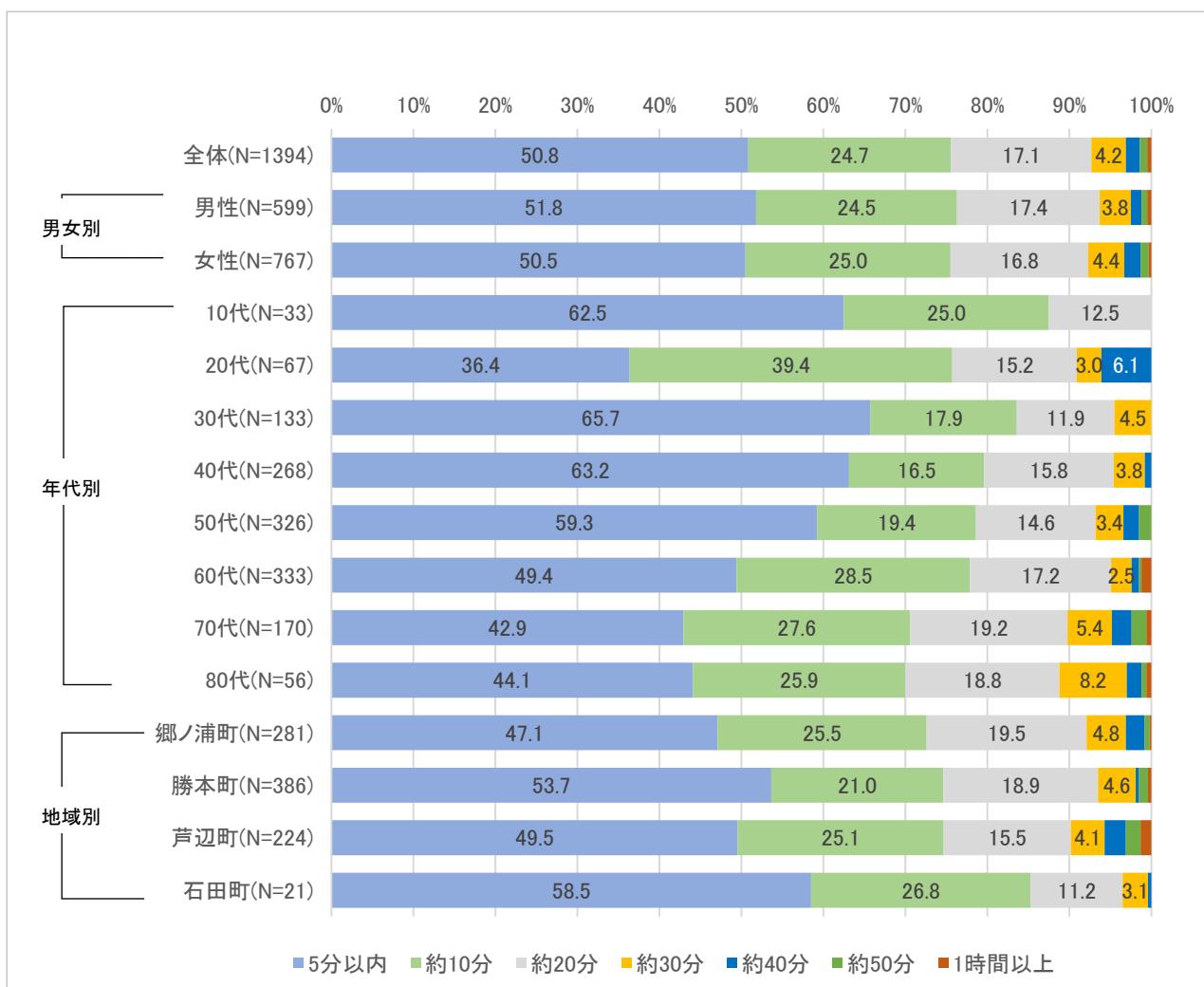
＜地域別＞ (%)



3. 路線バス（※乗合タクシー含む）の利用についてお尋ねします。

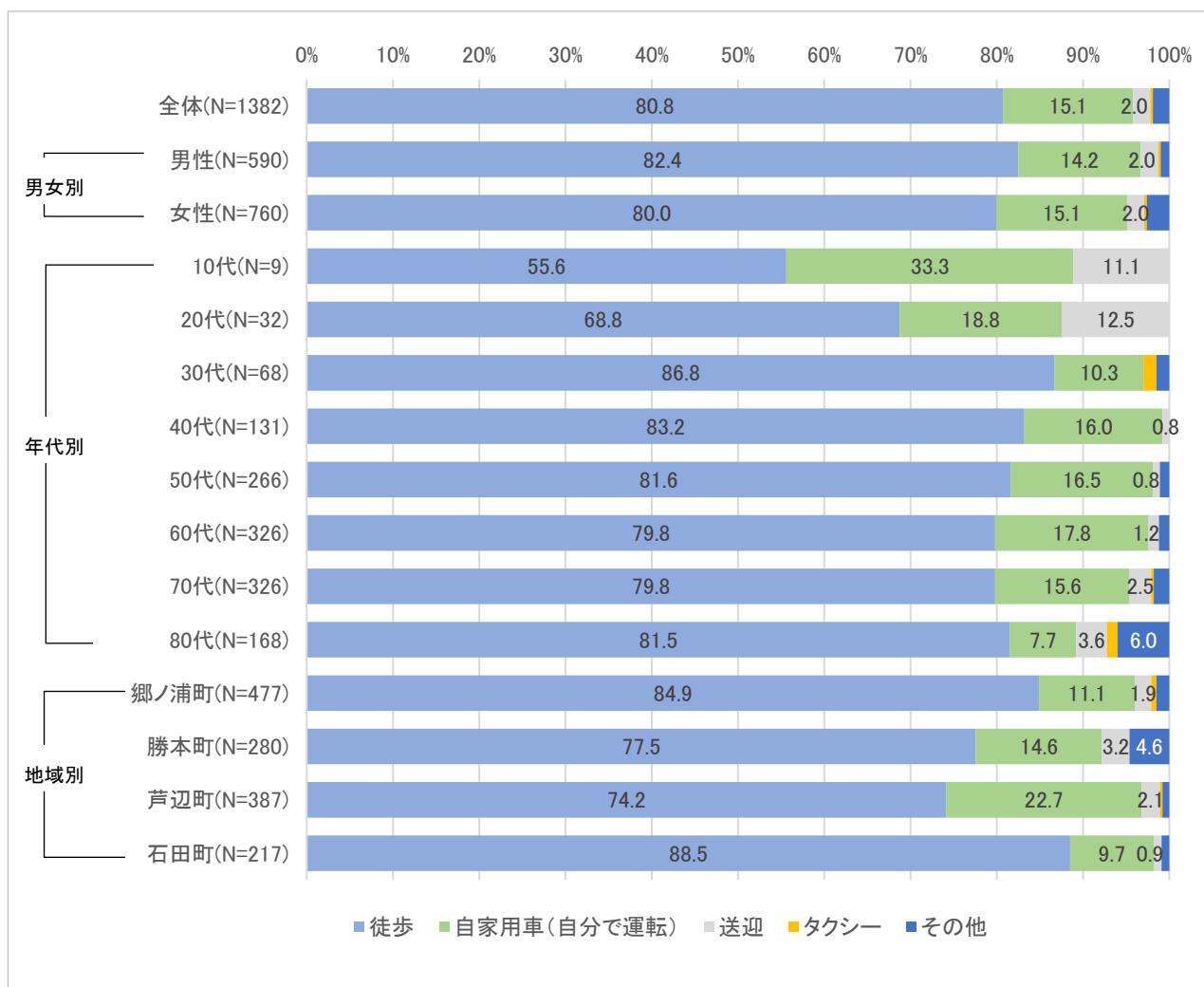
問7：最寄りのバス停までの所要時間をお答えください。（記入式）

最寄りのバス停を尋ねたところ、全体では5分以内が最も高く50.8%であった。地域別でみると、全ての地域で5分以内が最も高い割合となったが、最高値の石田町(58.5%)と、最低値の郷ノ浦町(47.1%)でその差が10ポイント以上と大きく、バス停からの距離にも地域差が窺える結果となった。



問8：バス停まで行く場合の移動手段をお答えください。(1つに○)

バス停までの移動手段の 80.8%は「徒歩」が最も多い。「自家用車」も 15%ほどあるが、80 代となると、「送迎」や「その他」での移動が多くなる。地域別でみると芦辺町では 22.7%が「自家用車」と他地域よりも大きい特徴がみられる。



※10代は10サンプル未満のため参考掲載

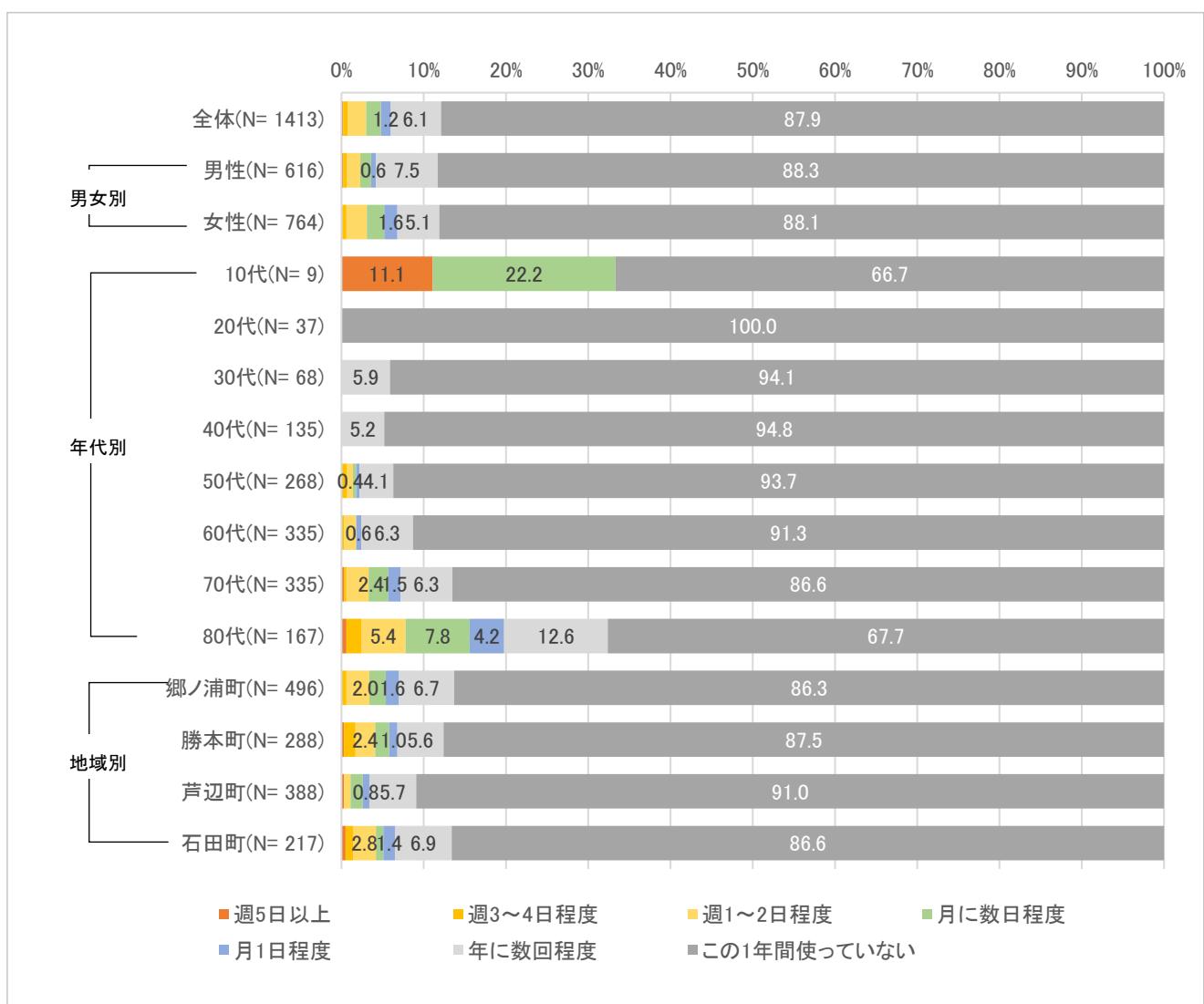
その他（意見数）

- ・セニアカー（5）
- ・押し車（2）
- ・電動カー（1）
- ・バイク（1）

問9：現在のバスの利用頻度をお答えください。(1つに○)

路線バスの利用頻度を尋ねたところ、「この1年間使っていない」が全体の87.9%と多くなっている。特に20代から60代までの車世代に至っては未利用率が90%以上と高くバス離れが進んでいる状況が窺える。

路線バスの利用頻度が最も高いのは80代、70代であり高齢者中心の市場が形成されている結果が窺える。地域別でみると芦辺町の未利用率が最も低い。

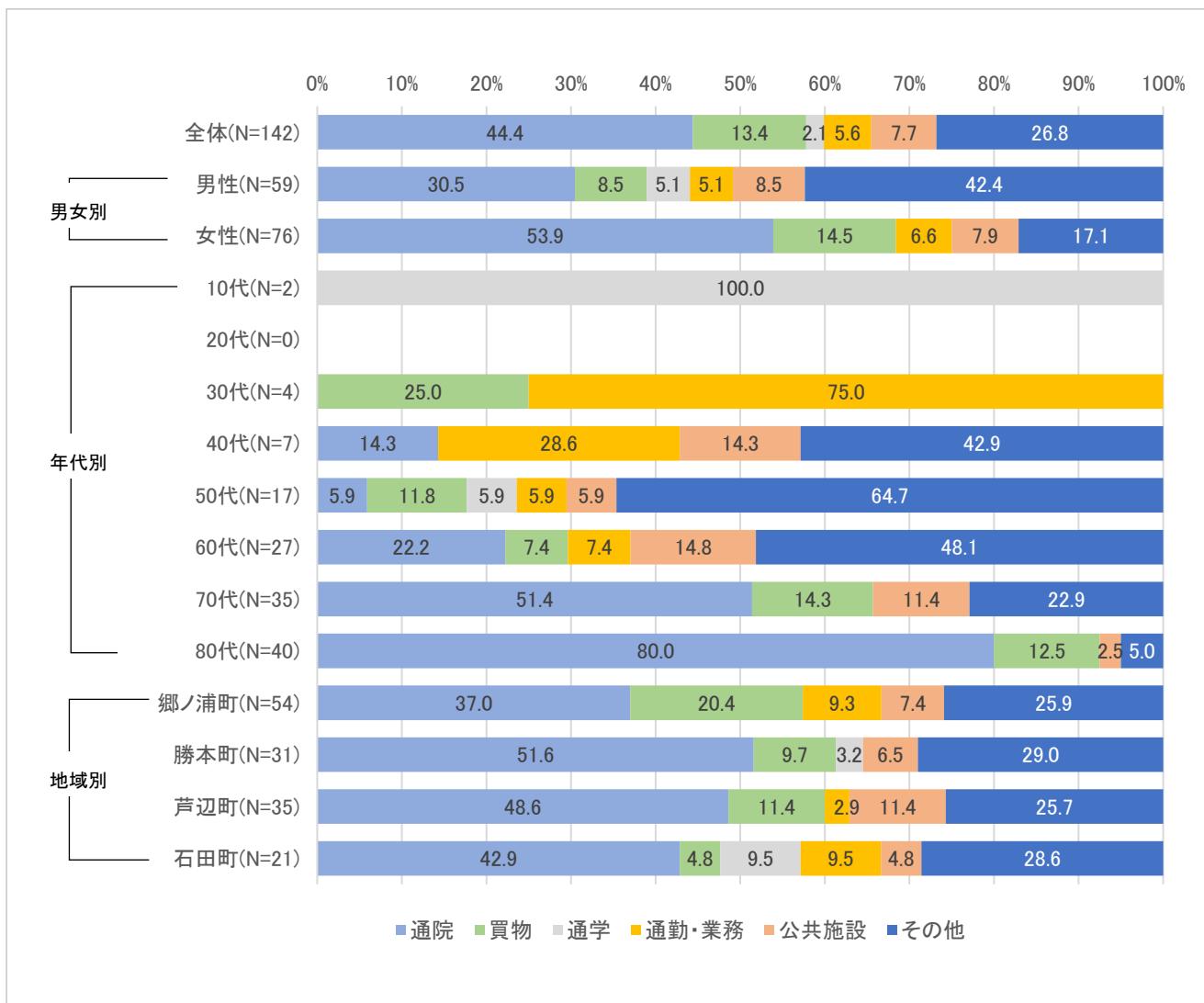


※10代は10サンプル未満のため参考掲載

※問10～問12は、問9で①～⑥に○をつけた方のみお答えください。

問10：路線バスを利用する主な利用目的をお答えください。（1つに○）

路線バスの利用目的は「通院」が最も多く「その他」「買物」が続いている。その他の理由としては、飛行機や船に乗る際に利用するという声が多数見られた。通院と買物で全体の約6割を占めており、特に高齢層ではその傾向が強まり80歳代以上では9割まで高まる。



※10～40代は10サンプル未満のため参考掲載

その他（意見数）

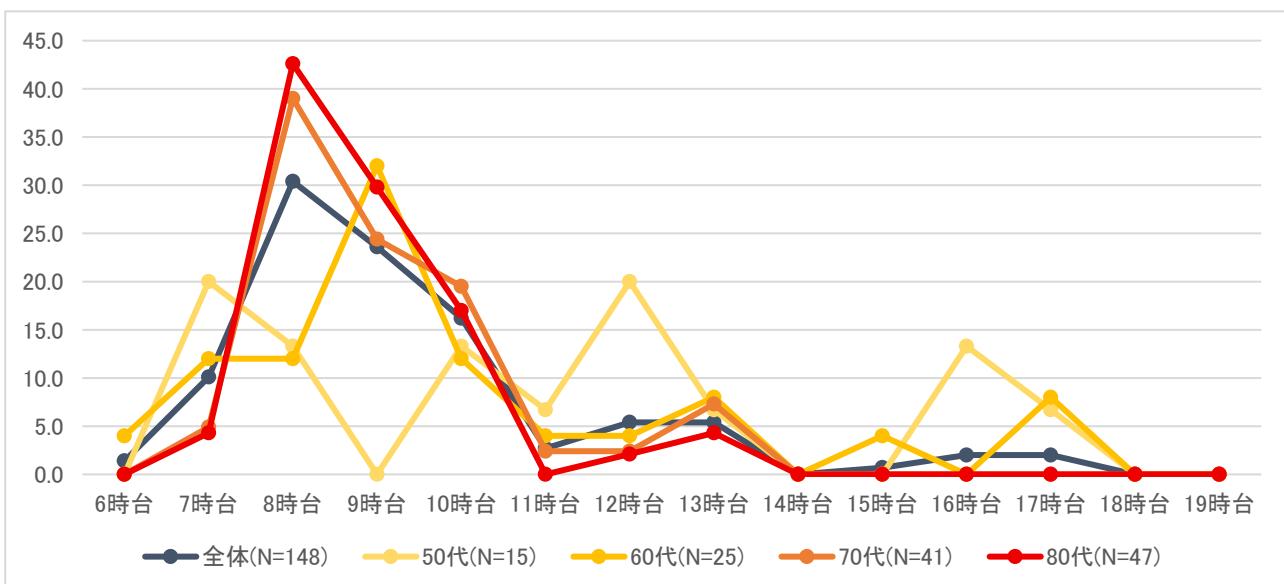
- ・港利用（11）
- ・空港利用（5）
- ・旅行（4）
- ・宴会等車を利用できない用事（3）
- ・出張（2）

問11：主に利用するダイヤの時間帯をお答えください。

1. 行き

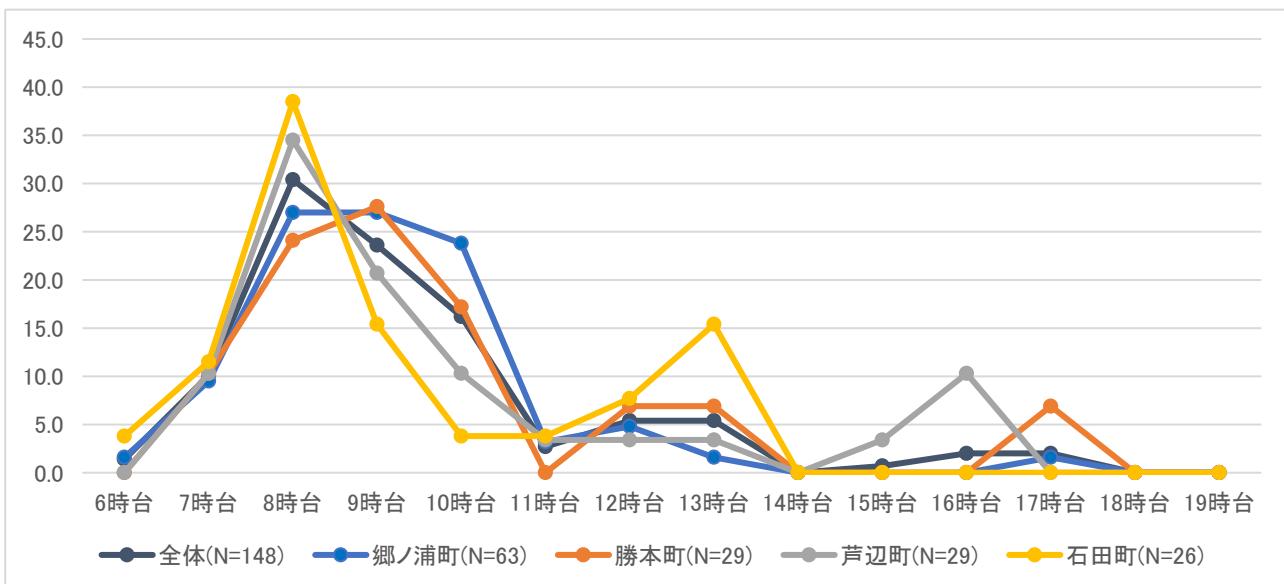
路線バス往路の利用時間は8時台が最も多い。これは、高齢層の通院に合わせた行動によるものと考えられる。地域別では傾向の違いは少なく、いずれも8時台が多い。

＜年代別＞ (%)



※10~40代はサンプル数が10未満のため非掲載

＜地域別＞ (%)

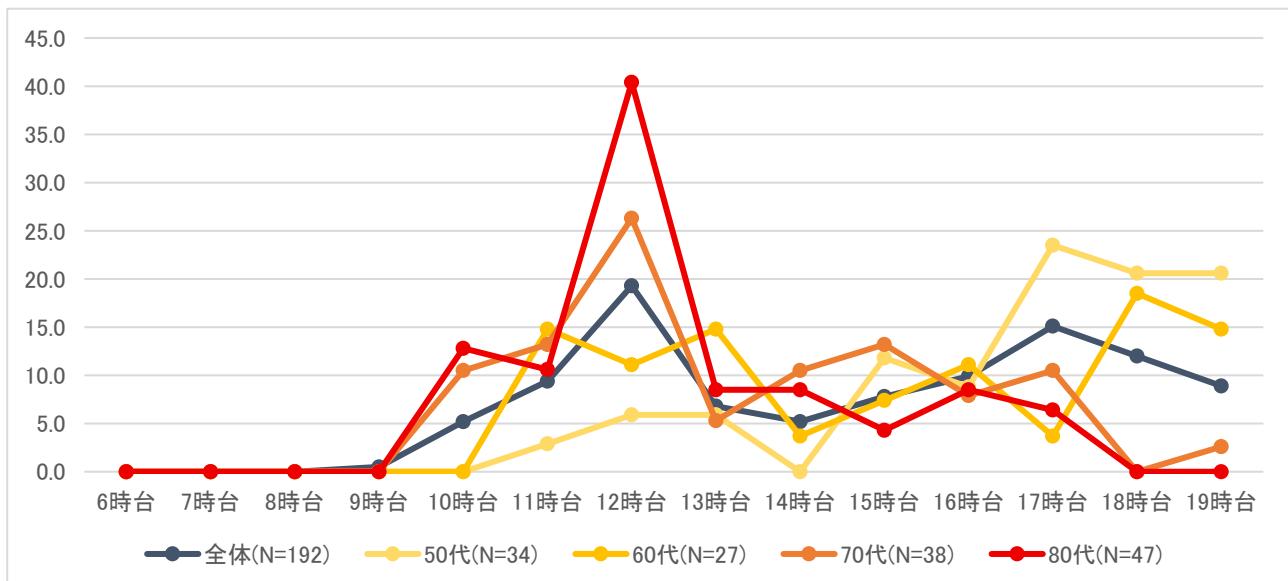


2. 帰り

路線バス往路の利用時間は12時台が最も多い。高齢層では8時から病院に出かけ昼食時間帯には帰宅するという行動パターンの確立が窺える。一方、50-60代は17時台以降の時間帯の利用が比較的多い。

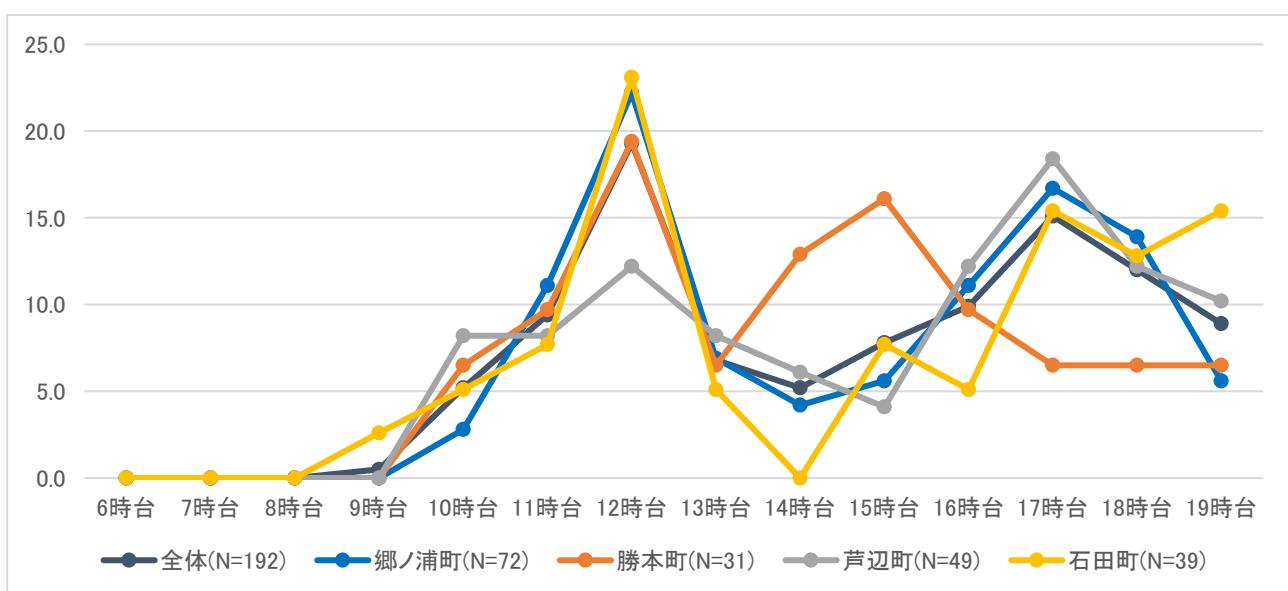
地域別では郷ノ浦町、芦辺町、石田町が12時台の利用が多く、勝本町では14-15時台の利用が最も多くなっている。

＜年代別＞ (%)



※10~40代はサンプル数が10未満のため非掲載

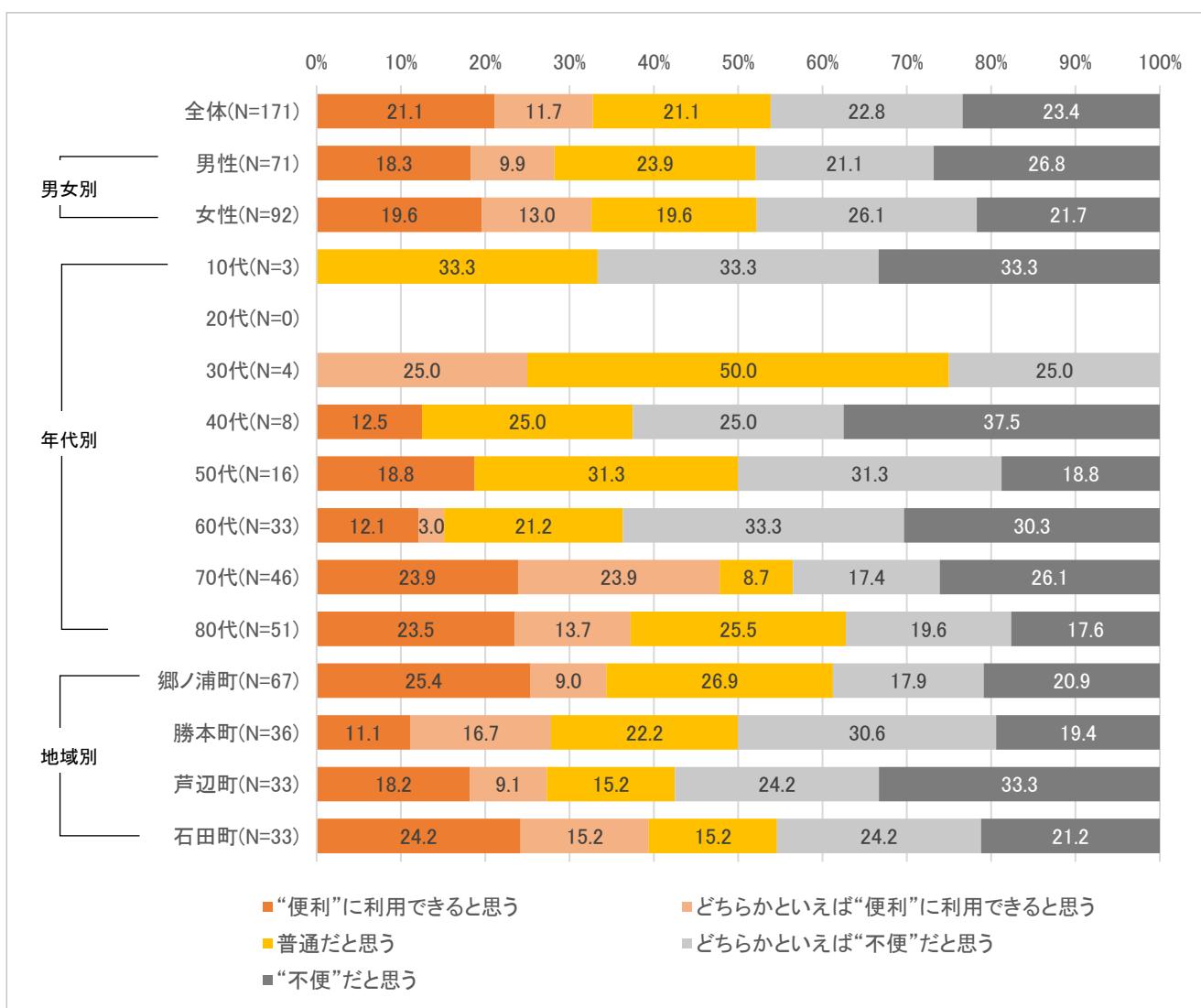
＜地域別＞ (%)



問12：バスの利便性についてお聞かせください。(1つに○)

路線バスの利便性と尋ねたところ、「便利」「どちらかといえば便利」と思う割合が32.8%、「不便」「どちらかといえば不便」と思う割合が46.2%と「不便」の割合が上回る結果となった。年代別では頻度が低い50-60代で「不便」「どちらかといえば不便」の割合が高く、利用頻度が高い高齢層では相対的に満足度が高い結果がみられた。これはマイカーの利便性を基準とした評価を行っていることが要因の一つと想定される。

地域別でみると、芦辺町で最も利便性が低いという結果となった。

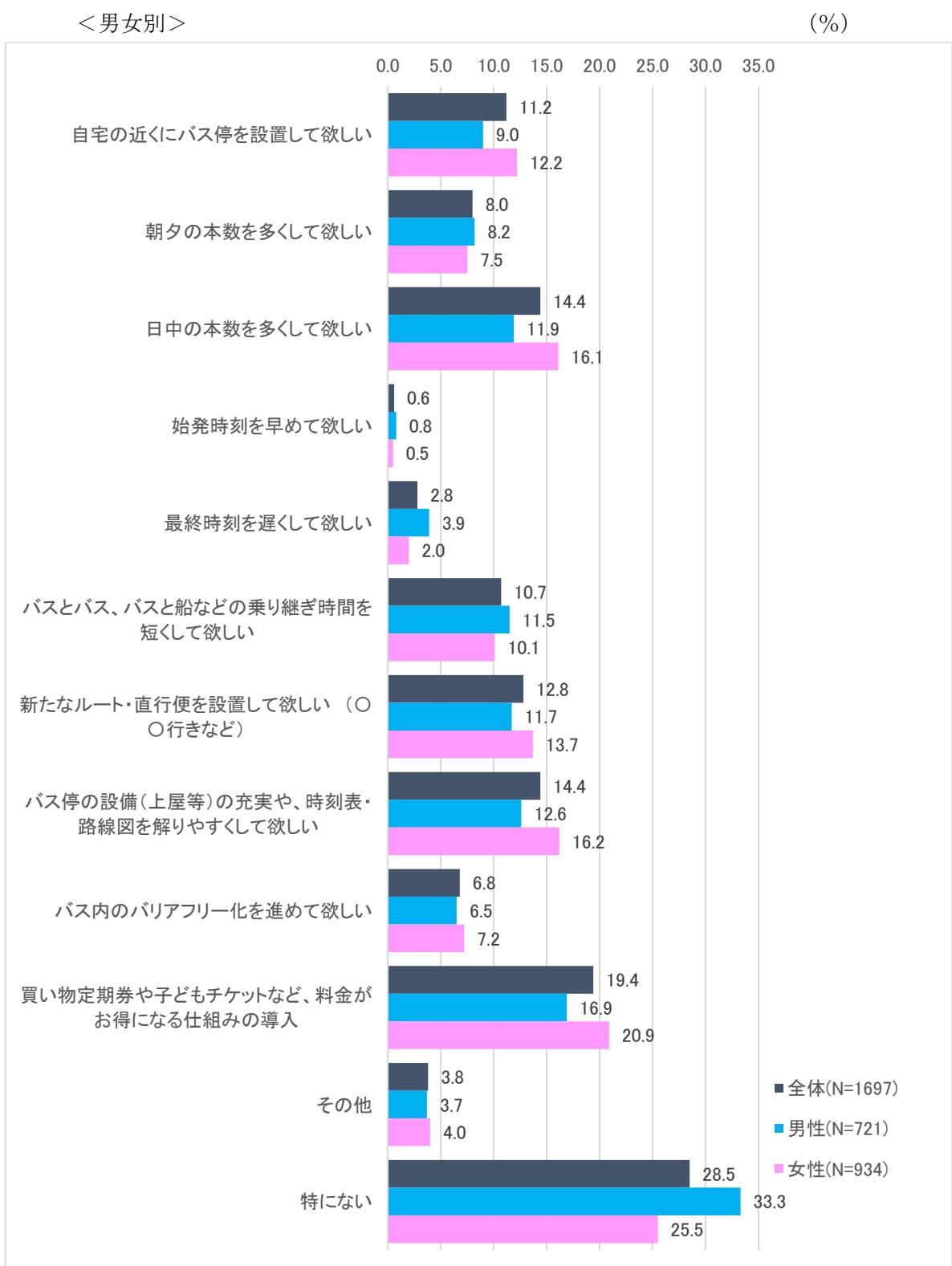


※10~40代は10サンプル未満のため参考掲載

※この質問はみなさんお答えください。

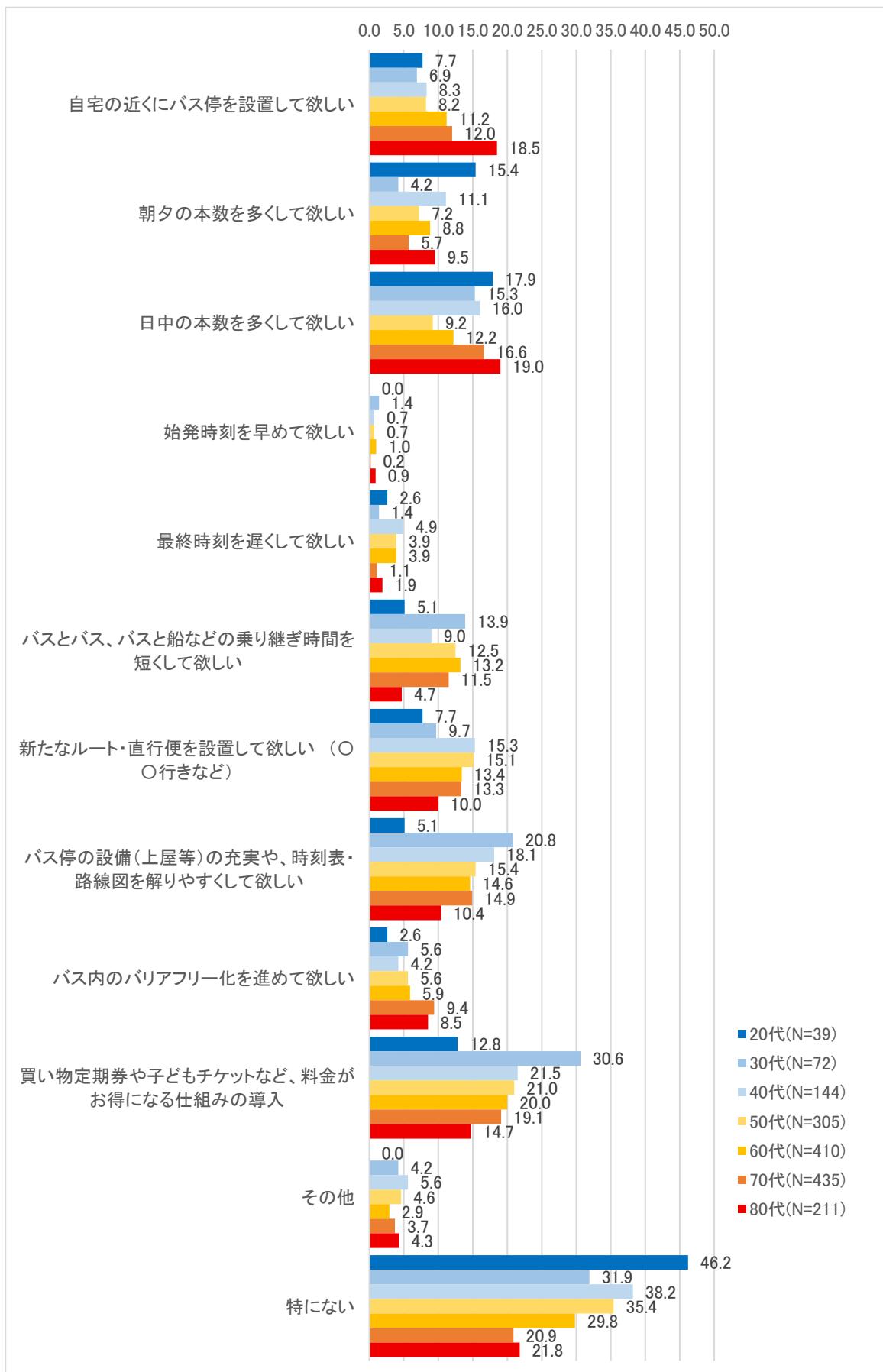
問13：路線バスについて、改善して欲しい点をお答えください。（3つまで○）

路線バスの改善点を尋ねたところ、「特ない」が最も多いが、利用頻度が高い80代では、「日中の本数」に対する要望が多い。また、年代、地域を問わず「料金がお得になる仕組みの導入」が「特ない」に次いで多い。



<年代別>

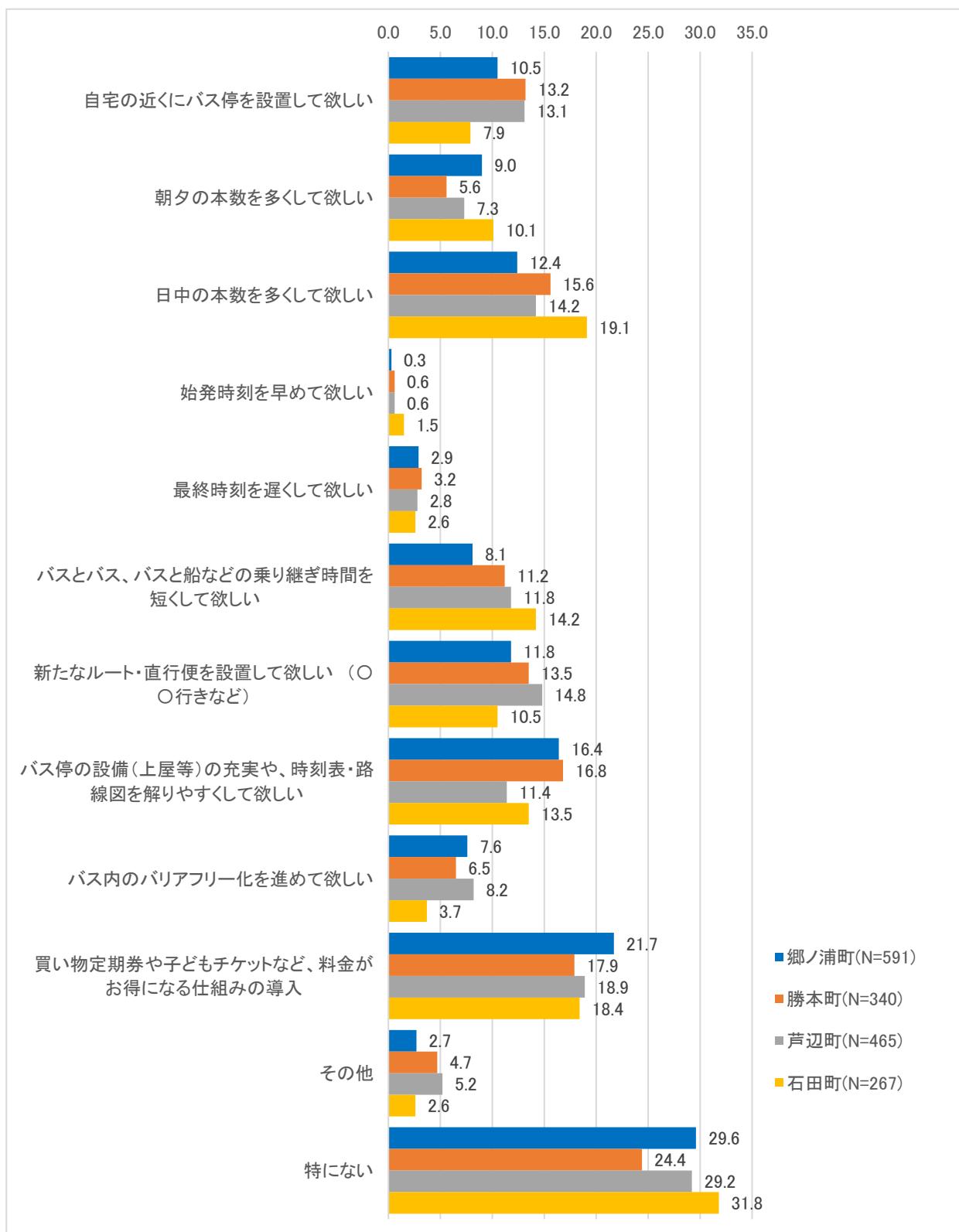
(%)



※10代は10サンプル未満のため非掲載

<地域別>

(%)

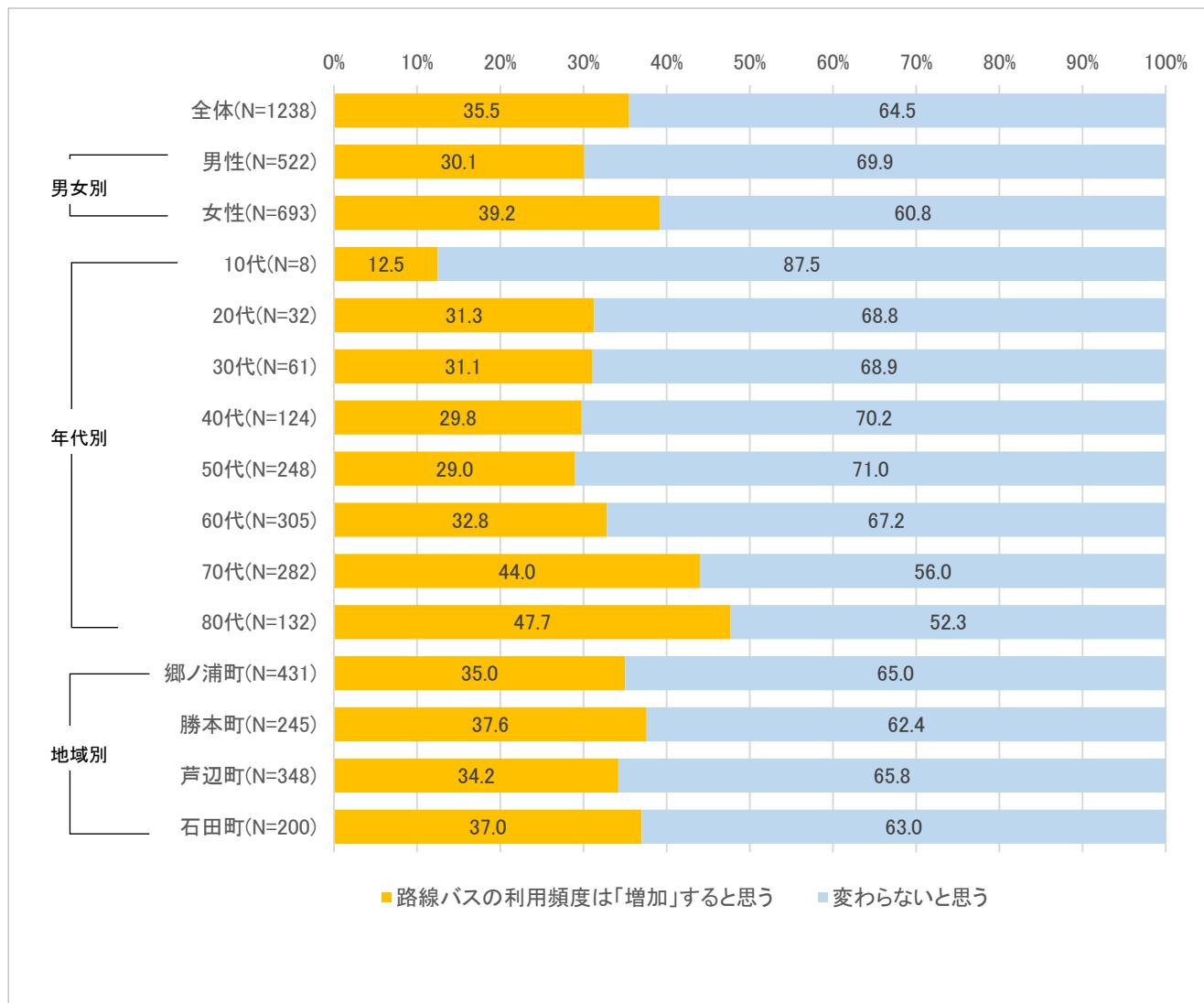


(自由意見) 具体的な改善要望や、路線バスを使っていきたい場所などを自由にお書きください。

カテゴリ (意見数)	主な意見
路線・運行ルート・本数 (60)	<ul style="list-style-type: none"> 各地域から壱岐病院、イオン、郷ノ浦、温泉施設、観光地などへの直行便や乗り継ぎ便の整備希望。 郷ノ浦港と芦辺港間、フェリー発着時間に合わせたバス運行。 現在の大型バスは過剰で、中型・小型バスの導入により本数増加を希望。 利用者が少ない時間帯は小型バスで対応すべき。 乗合タクシーやコミュニティバス導入による利便性向上を望む。
将来的な交通手段 (20)	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化に伴い、免許返納後でも買い物・通院・イベント参加ができる交通手段の確保。 小型バスや乗合タクシーで高齢者・移動困難者の生活を支援。 路線廃止は避け、最低限の交通手段を確保すべき。
バス停・待合環境 (15)	<ul style="list-style-type: none"> バス停が遠く、設置場所や距離の改善を希望。 バス停に屋根やベンチの設置、横断歩道・街灯の設置。 初めて利用する人にも分かるよう、バス停表示や時刻表のわかりやすさ改善。 荷物の運搬や高齢者・障害者への配慮（バリアフリー化）。
運行体制 (10)	<ul style="list-style-type: none"> 安全運転の徹底（速度、停止・発車の適正化）。 市民から信頼され、安心して利用できる運行体制の必要性。
利用料金・割引制度 (10)	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者、子ども、観光客向けの割引制度を希望（例：100円バス、シニア割）。 定期券やフリーパスの導入・拡充。 無駄な補助金を減らしつつ、小型バス運行で経済的に運用。
その他 (10)	<ul style="list-style-type: none"> 観光用ルート整備（島内観光地をバスで乗り継ぎ）。 イベントや買い物に合わせた臨時便希望。 季節や日による運行便増加（年末年始、休日など）。 車輌の老朽化や排気ガスへの懸念。

問14：問13の改善ができた場合、今後の利用頻度は変わりますか。（1つに○）

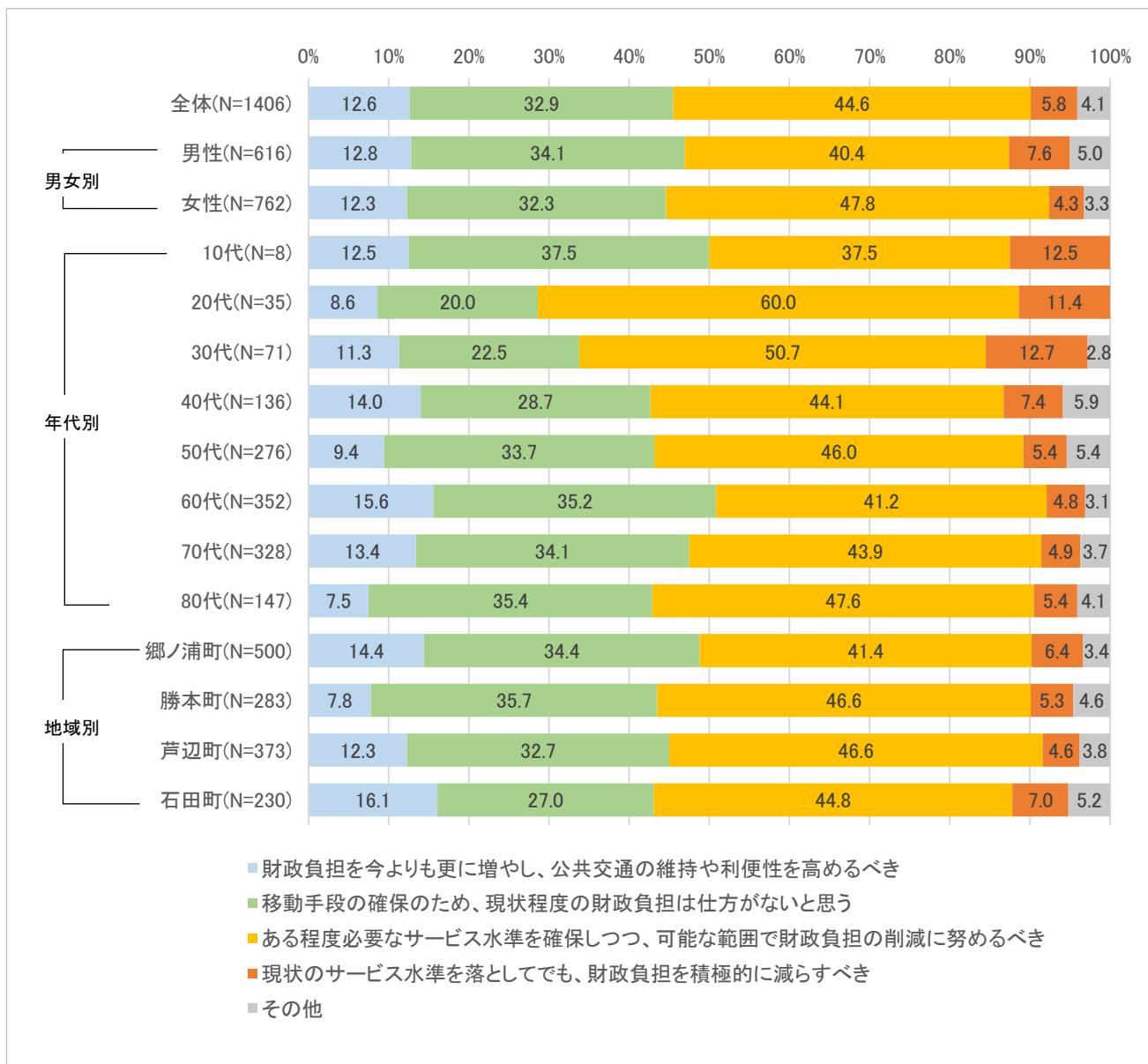
問題点が解消した場合の路線バスの利用頻度の増加可能性を尋ねたところ、全体の35.5%が「増加すると思う」と回答した。特に、70-80代の割合が多い結果となった。



4. これから公共交通のあり方についてお尋ねします。

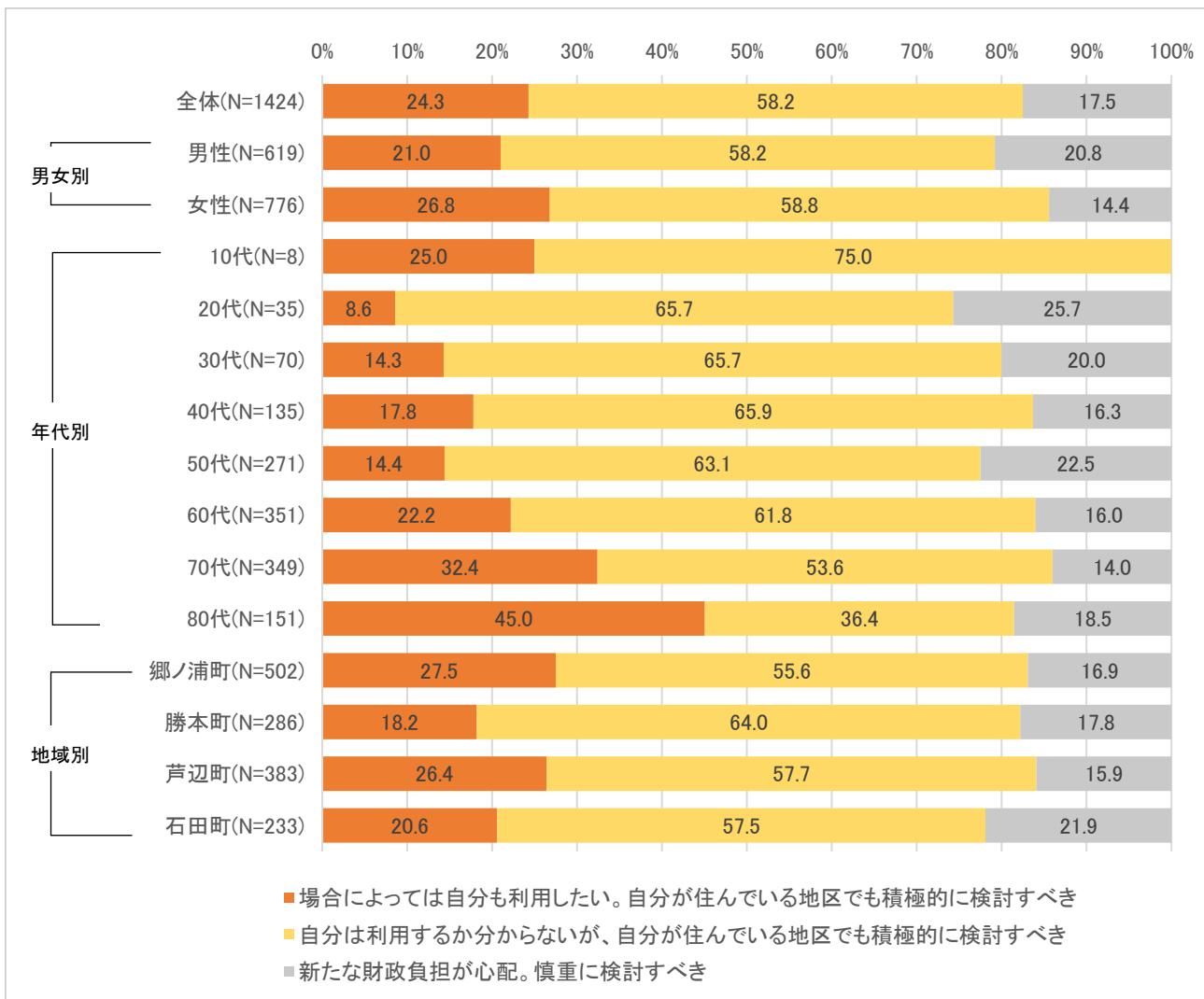
問15：壱岐市では公共交通機関を維持するために、毎年、財政負担を行っています。今後、更に人口減少・少子高齢化を迎える中で、公共交通の維持はますます厳しくなることが予想されます。以上を踏まえ、今後の公共交通のあり方をお聞きします。(1つに○)

効率化による“財政削減”を指示するのは全体では50.4%と過半数を超えた。年代別では、バス利用が少ない20-30代で財政削減を求める割合が多い。



問16：近年、全国の自治体では、利便性の高い交通手段として、乗合タクシーなどの新交通システムの導入が進められています。本市でも初山地区・箱崎地区で運行しています。こうした取り組みについてどのように考えますか。（1つに○）

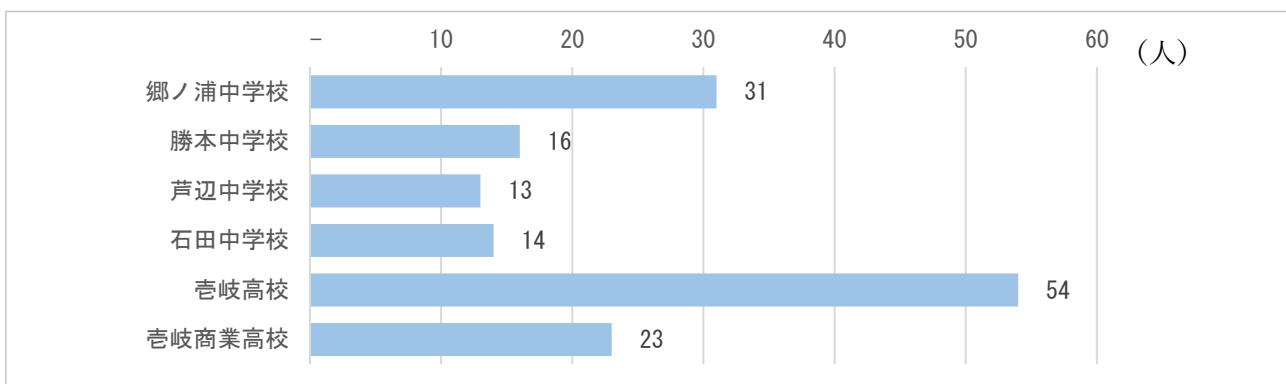
新交通システム等のニーズを尋ねたところ、全体では80%以上が肯定的な意向を示しており、特にバス利用頻度が高い80代では45%が「利用したい」という意向が確認された。



（自由意見）新たな交通手段について、ご自由にお書きください。※特に行きたい場所・施設があれば具体的にお書きください。

カテゴリ (意見数)	主な意見
乗合タクシー・ コミュニティタクシーの導入・ 拡充 (80)	<ul style="list-style-type: none"> 免許返納者や高齢者の移動手段として必要。買物、通院、病院やスーパーへの送迎に役立つ。 現行のオレンジバスや予約制乗合タクシーのような仕組みを島全体に広げてほしい。 利用者数や費用対効果を考えつつ、低コスト・効率的な運用（小型車や曜日・時間帯の調整）が望ましい。 荷物や買物の多い場合に対応できる利便性の向上を希望。 行政の補助や助成金があれば利用しやすくなる。
路線バスの改善・ 効率化 (30)	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の少ない大型バスは廃止、小型バスやマイクロバスに置き換えるべき。 朝夕の利用者が多い時間帯に運行を集中させるなど効率化が必要。 路線やバス停、運行回数の見直しで利便性を向上させる。 学生向けスクールバスの活用で公共交通の負担を減らすことも有効。
島内の公共交通の将来・財政面への懸念 (15)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通維持のためには財政支出が必要であり、合理的な予算配分を検討すべき。 高齢化や人口減少を踏まえ、効率的な交通政策や制度設計が急務。 無駄な運行よりも、必要な人へのサービス確保に予算を充てるべき。
具体的な行先 (15)	<ul style="list-style-type: none"> 病院・スーパー・市役所など生活必需施設へのアクセス。 イベント会場、温泉、観光施設などへの送迎サービス。 家の前までの送迎や荷物の多い買物対応など利便性の向上を希望。イベントや買い物に合わせた臨時便希望。
新交通システム・テクノロジー活用 (10)	<ul style="list-style-type: none"> AI自動運転車両、ロボット自動車、オンデマンドバス、ドローンなどの先端技術導入に期待。 将来的な効率化や交通安全、財政負担軽減につながる可能性。
運転手・雇用への配慮 (5)	<ul style="list-style-type: none"> 新交通システムや乗合タクシー導入に伴い、既存バス運転手の雇用や待遇が損なわれないようにすべき。 運転手の負担軽減やサービス品質の向上を望む声もある。

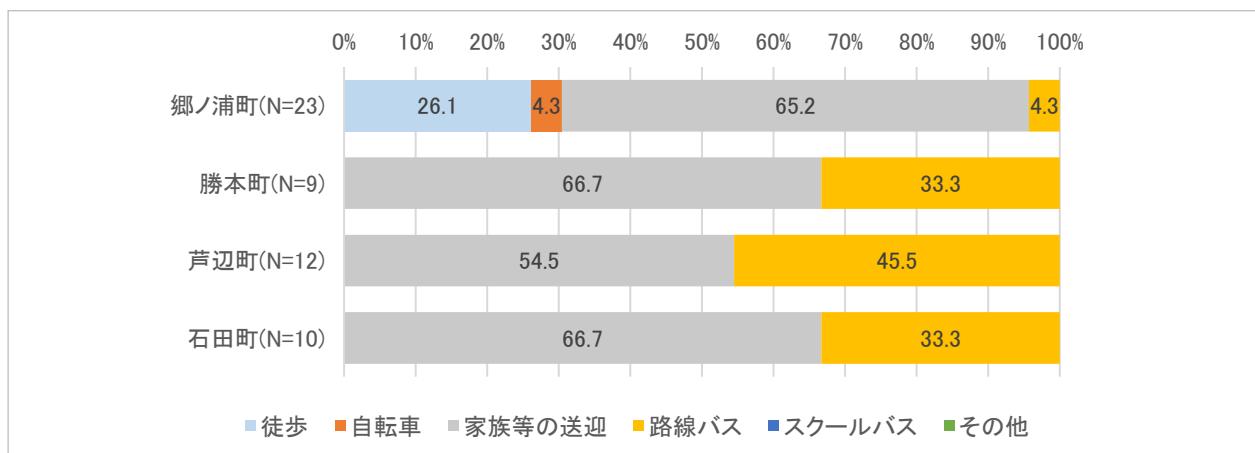
問27：現在、お子さんはどちらの中学校・高校に通われていますか。(記入式)



問28：現在の主な通学手段をお答えください。(1つに○)

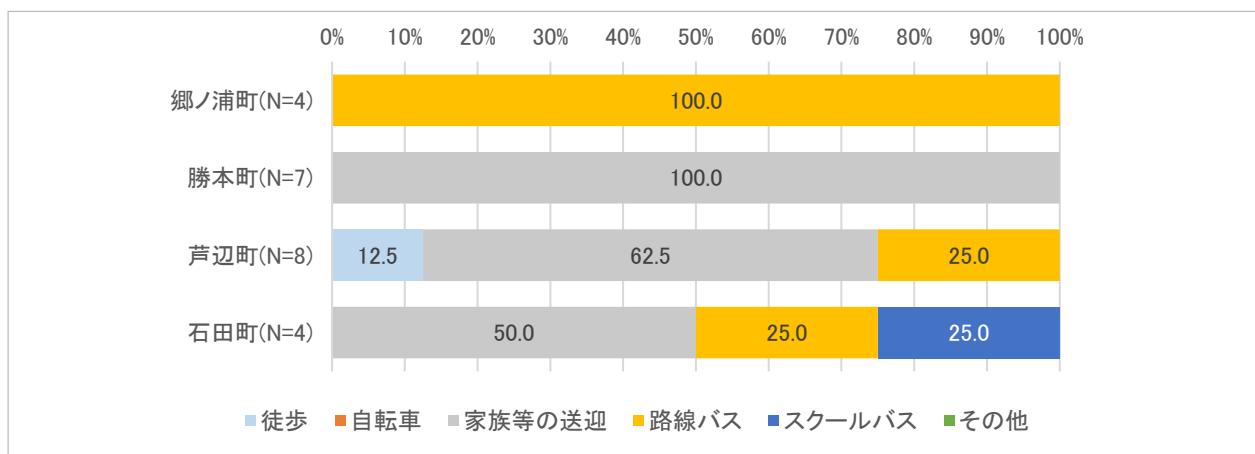
(壱岐高校)

壱岐高校への通学手段を尋ねたところ、郷ノ浦町では65.2%が「家族送迎」であった。サンプル数が少ないものの、勝本町、芦辺町、石田町でも半数が「家族送迎」である。



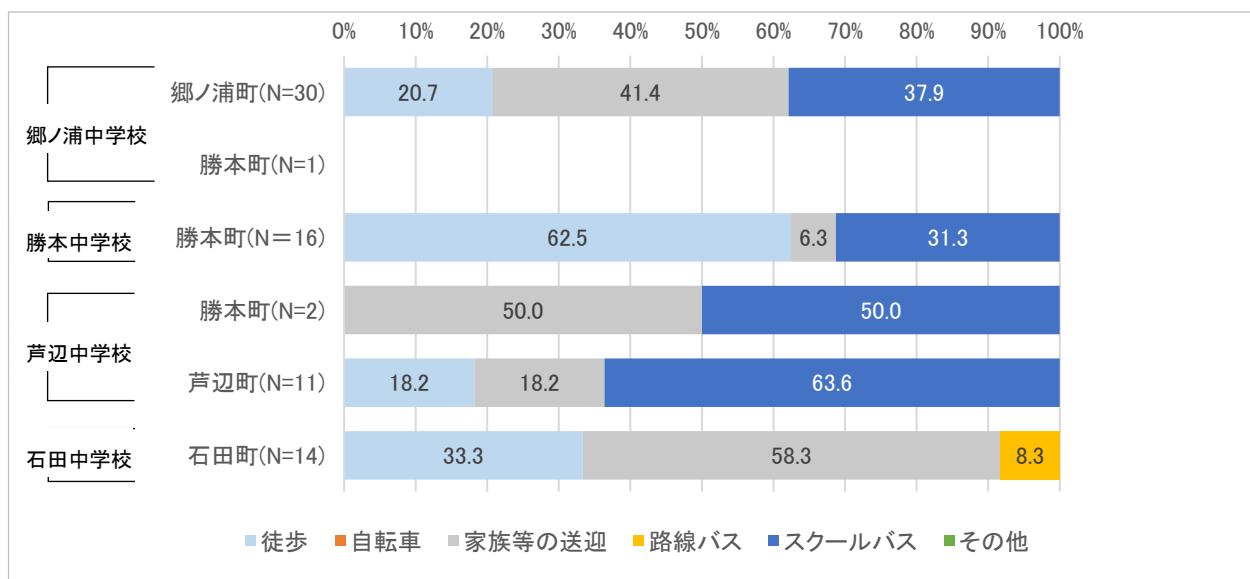
(壱岐商業高校)

壱岐商業高校へは、サンプル数が少ないものの勝本町、芦辺町、石田町で送迎が50%を超えた。



(小中学校)

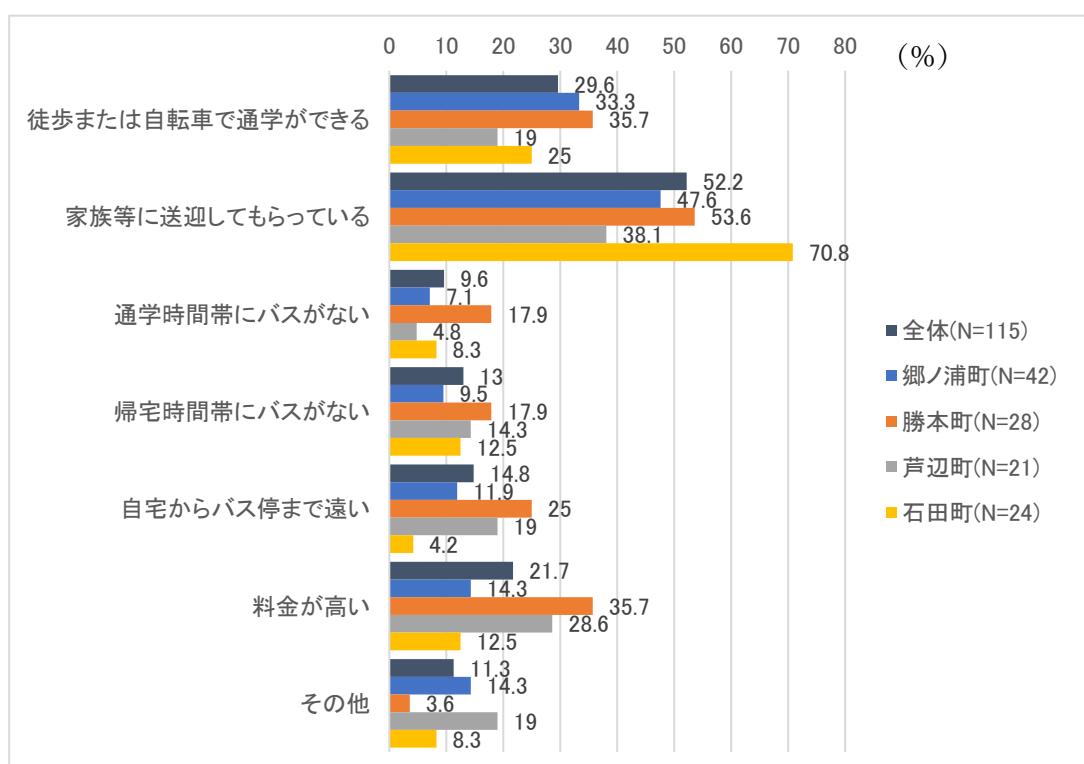
小中学校の送迎については郷ノ浦中学校、石田中学校では「家族等の送迎」、勝本中学校では「徒步」、芦辺中学校では「スクールバス」が最も多い。



問29：送迎など公共交通以外の方法で通学している方にお聞きします。公共交通を利用しない理由をお答えください。

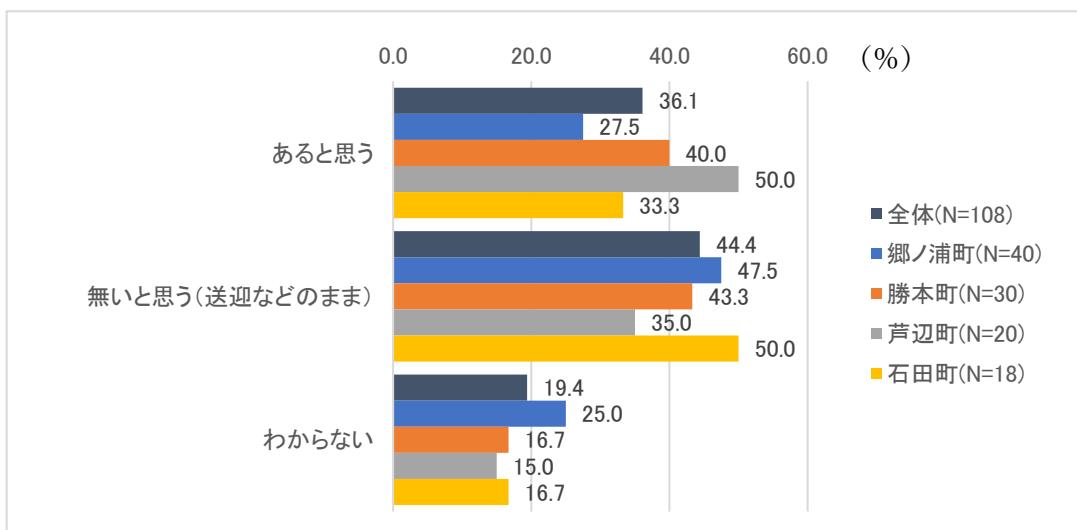
ア) 公共交通を利用しない理由は何ですか？（該当するもの全てに○を付けてください）

公共交通を利用しない理由は「送迎してもらっているから」が 52.2%で最も多くなっている。「バスが無い」、「バス停まで遠い」などの物理的な理由によるものは 10%前後にとどまっている。



イ) 上記の問題点が解消された場合、公共交通を利用する可能性はありますか？（1つに○）

路線バスの利用可能性については芦辺町が50%で最も多く、勝本町、石田町、郷ノ浦町の順となっている。



＜通学の移動手段に関する改善点要望などあれば自由にお書きください。＞

◎路線バスの改善に関する自由意見

- ・高校生になると公共交通を利用するようになるが、便が少なく遠回りで時間がかかり不便。
- ・バスの本数を増やしてほしい。特に夕方4時以降の便を増やしてほしい。
- ・バス停の場所が遠く、利便性が低い。家の近くにバス停があり通学時間帯と合えば利用したい。
- ・路線バスの料金が高く、定期券も安くないため負担が大きい。
- ・路線バスが利用できるなら利用したいという声がある。
- ・乗り遅れ防止のため、バスの位置がわかるアプリがあると便利。
- ・路線バスでは対応が難しい地区もあり、乗合タクシーのような小回りの利く交通を増やすべき。
- ・現状は徒歩で問題ないが、将来的に公共交通が必要になると思う。

◎スクールバスに関する自由意見

- ・現在、地区によってスクールバスの利用可否に差があり、遠い地域の子どもも利用できるようにしてほしい。
- ・石田地区にはスクールバスがなく、部活動の荷物や教科書類が重く、保護者の負担が大きい。希望者は利用できるようにしてほしい。
- ・志原・柳田方面にもスクールバスを運行してほしい。
- ・部活動中止など急な帰宅時にも利用できると助かる。
- ・現在はスクールバスで通学しているが、帰りの便数が増えれば路線バス等も併用したい。
- ・スクールバスがあればよいと思う。
- ・中学生では利用の必要はあまり感じないが、高校生になると利用機会が増えると思う。
- ・離島留学生にはバス代の補助があるが、島内通学生への補助も検討してほしい。学生にも高齢者バスのような制度を導入してほしい。
- ・保護者同士で送迎を交代制にすれば、負担軽減や渋滞緩和、環境負荷の低減につながる。

②まちづくり協議会等アンケート調査

調査概要

(1) 調査目的

壱岐市内各地区の公共交通機関に関する意見等を把握するために実施した。

(2) 調査対象

壱岐市内のまちづくり協議会・地区公民館 18 地区

※ 盈科、柳田、石田地区は地区公民館又は公民館連絡協議会

(3) 調査時期

令和 7 年 10 月

(4) 調査方法

郵送による配布、FAX による回収

(5) 回収数

有効回答数 16 票 (回答率 88.9%)

校区名
盈科
渡良
三島
沼津
志原
初山
勝本
霞翠
八幡
田河
芦辺
那賀
箱崎
瀬戸
石田
筒城

※鯨伏地区は、回答は得られなかったが、聞き取りにより地域交通について、前向きな検討意向があることが確認できている。

<調査票>

協議会名とご記入者をお聞きします。

地区名	
記入者	
ご連絡先	

1. あなたの地区では、路線バスに関して、以下のような声を住民から聞くことがありますか？(複数選択可)

- 本数が少なくて不便
- 時間帯が合わない(朝早く・夜遅くの便がないなど)
- バス停が遠くて使いにくい
- 目的地に行けない／乗り継ぎが不便
- 運賃が高い
- 特に不便との声は聞かない
- その他(.....)

(具体的な意見・問題点)

2. 路線バスに関して、地域として具体的にどのような改善が望ましいと考えますか？(自由記述)

(具体的な意見・改善点)

3. 現在、地区住民の中で公共交通を使うことが難しいと感じている方(高齢者、子育て世帯、免許返納者など)への対応として、乗合タクシーの導入を検討することについて、どう思いますか？

- 積極的に検討してほしい
- 必要性は感じるが、実施には課題がある
- 必要性は低いと思う
- わからない

4. 乗合タクシーは、タクシー事業者による運行と、地区住民の協力による運行の 2 パターンがあります。仮に、あなたの地区で運行する場合、以下のような役割を担う人材を地区内で確保できる可能性はありますか。(それぞれに□)

※いずれも有給を想定

	確保できそう	どちらともいえない	難しそう	意見・条件など
ドライバー →	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
予約受付・調整係 →	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

5. 地域で乗合タクシーを導入する場合、どのような方式が望ましいと考えますか？
(複数選択可)

- 電話での予約制
- スマートフォンアプリ等での予約制
- 定時・定路線運行(バスに近い形)
- 主要施設への送り迎え型(病院、スーパーなど)
- 住民ボランティアによる運行
- その他(.....)

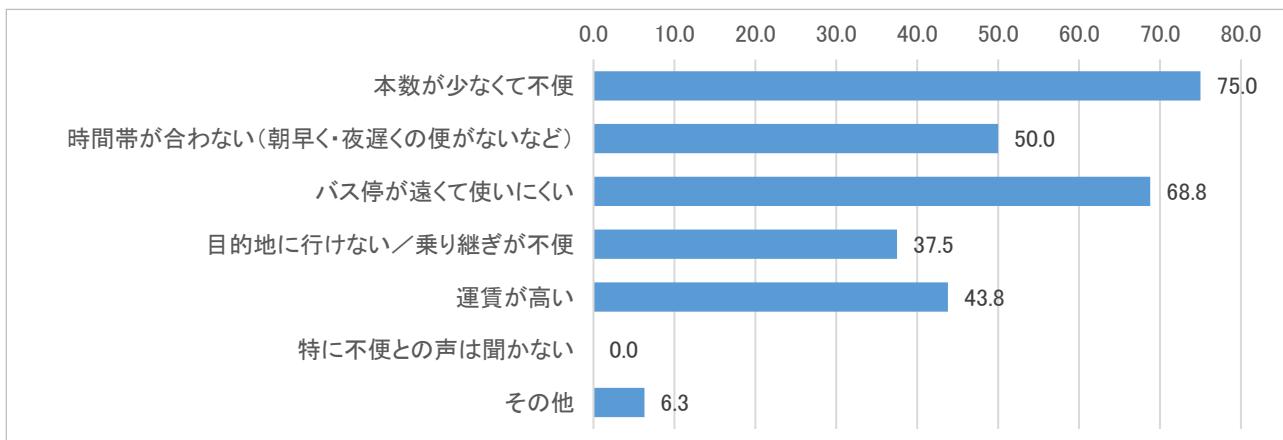
6. その他、地域の交通に関して感じている課題、改善のアイデア、懸念点などがあればご記入ください。(自由記述)

以上でアンケートは終了です。ご協力ありがとうございました。

問1. あなたの地区では、路線バスに関して、以下のような声を住民から聞くことがありますか？

「本数が少なくて不便」が最も多く 75.0%、次いで「バス停が遠くて使いにくい（68.8%）」、「時間帯が合わない（朝早く・夜遅くの便がないなど）（50.0%）」となった。

（単位：%、N=16）



地区	本数が少なくて不便	時間帯が合わない(朝早く・夜遅くの便がないなど)	バス停が遠くて使いにくい	目的地に行けない／乗り継ぎが不便	運賃が高い	特に不便との声は聞かない	その他
盈科							●
渡良	●	●					
三島		●					
沼津			●	●			
志原	●	●	●				
初山	●		●	●	●		
勝本	●	●		●	●		
霞翠	●	●	●				
八幡	●		●		●		
田河	●		●		●		
芦辺	●	●		●	●		
那賀	●		●				
箱崎			●				
瀬戸	●	●	●	●			
石田	●		●		●		
筒城	●	●	●	●	●		
回答数(件)	12	8	11	6	7	0	1

(具体的な意見・問題点)

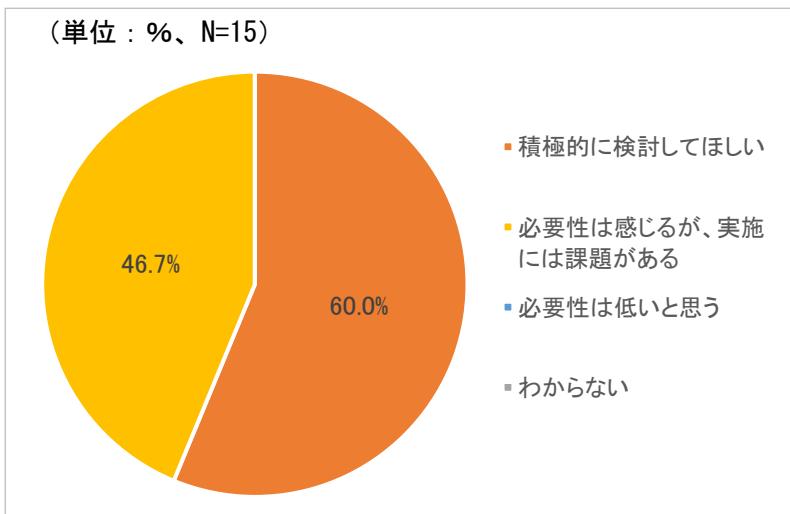
ダイヤ・路線構成	<ul style="list-style-type: none"> 地元住民・島外来訪者ともに、時間帯が合わず利用が現実的でない。【勝本】 目的地に直行できない・乗り継ぎに時間がかかるなど、利用を断念する場合が散見される。【勝本】 乗り継ぎ時、方面によっては待ち時間が長い。目的の時間にバスの時間が合わず土日でも使いにくい。【芦辺】 「病院が終わる時間にバスがない」「次のバスまでの時間が空きすぎて結局タクシーで帰ることになった」と聞くことが多い【三島】 便数が少ない【那賀】
高齢者の利用	<ul style="list-style-type: none"> バスのステップの昇降が辛いため、できるだけ乗り継ぎなしで目的地に行きたいという要望がある。【筒城】
地域・系統ごとの課題	<ul style="list-style-type: none"> 山崎線：便数が少なく利用しづらい。【筒城】 印通寺地区：病院が少なく、他町の病院（特に壱岐病院）へのアクセスが悪い。（印通寺に朝・昼2便のみ）【筒城】 在部地区は芦辺線しかバス停がなく、田河線がないため不便。【八幡】 旅行者の立ち寄りも多いが、湯本に直接いけず案内が難しい場面が多々ある【芦辺】
その他	<ul style="list-style-type: none"> 雨風の日にバス停で雨宿りできない箇所がある【沼津】 最寄りのバス停までが遠い。【沼津・志原・霞翠・那賀・田河・筒城】 東触のようにバス停のない地区もある【霞翠】 行き先が複数あるわけではないのに、1日券が高い【芦辺】

問2. 路線バスに関して、地域として具体的にどのような改善が望ましいと考えますか？

路線・ダイヤの見直し	<ul style="list-style-type: none"> 路線場所を増やす。往復 5 kmもあるが、路線バスで黒崎入口バス停から猿岩へ歩いている観光客を見る【沼津】 バス停の増設、便数増加など改善を望む声は多い。【霞翠】 路線の見直しと午前中～昼の本数の見直し（通院、通学や買い物に使用するため）【八幡】 バス路線から外れたところにも集落が多く点在しており、各集落からバス停に出るまでの交通手段がない。バス停に出たとしても、路線バスの便数が決して多くないことから、高齢者をはじめ、徒歩で移動しづらい住民は、結局は買い物や通院のために自家用車に頼らざるを得ない。しかしながら、高齢者は免許を返納したら、シニアカーか便数の少ないバスを使うしかないのが現状。【田河】 需要の高いバスポイント、ルート、時間帯の見直し。瀬戸方面（イオン、フェリーターミナル行）で当田を回らないルート、12～13 時台の時間帯の便を増やす等。現在の時刻だと芦辺港船便には到着がギリギリでバスの選択ができない。【芦辺】
車両・運行形態の改善	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者は足腰が弱く、大型バスだと乗降が大変。人口減少により 1 度に乗る人数も少ない時間帯が多いと思うので、小型バスをもっと増やしてほしい。【勝本】 大きなバスを高い燃料で走らせるよりは小さな小回りのきく車を導入してもらいたい。【三島・筒城】
高齢者・交通弱者への配慮	<ul style="list-style-type: none"> 交通弱者等が利用しやすいうように改善することが望ましいとは思うが、具体的なアイデアは浮かばない。【盈科】 危険な運転をしている高齢者を見掛ける事も少なくない。車なしでは生きられない地域だからといつまでも免許を返納せず事故を起こしているケースもある。誰もが安心して暮らせるようサポート体制を整えたい。【筒城】
コミュニティバスへの評価と要望	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の足、特に交通弱者に対する公共通行手段維持されている。運行区域の延長、日曜運行が課題。【初山】 会員数 230 名余りとなり高齢化が進む中で非常に喜ばれ期待されている。しかし、利用者数としては、月 80 名～100 名程度でそのほとんどが 80 代以上で、利用先は病院、美容院、買い物、金融機関。会員又は地域から要望がっているのは、もう少し運行範囲の拡大。【箱崎】
その他	<ul style="list-style-type: none"> 交通系 IC カードの導入。1 日乗車券を勝本でも購入できればよい。【勝本】 バス路線は、常に伐採してほしい 通学路でもある。【志原】 道沿いの樹木が道に差し掛かってそれをバスがよける為、センターライン付近を走り、ヒヤッとされる方がいる。樹木の伐採を！【沼津】

問3. 現在、地区住民の中で公共交通を使うことが難しいと感じている方(高齢者、子育て世帯、免許返納者など)への対応として、乗合タクシーの導入を検討することについて、どう思いますか？

「積極的に検討してほしい」が 56.3% で最も高く、「必要性は感じるが、実施には課題がある」が 43.8% となった。「必要性は低いと思う」と回答した協議会等は 0%。



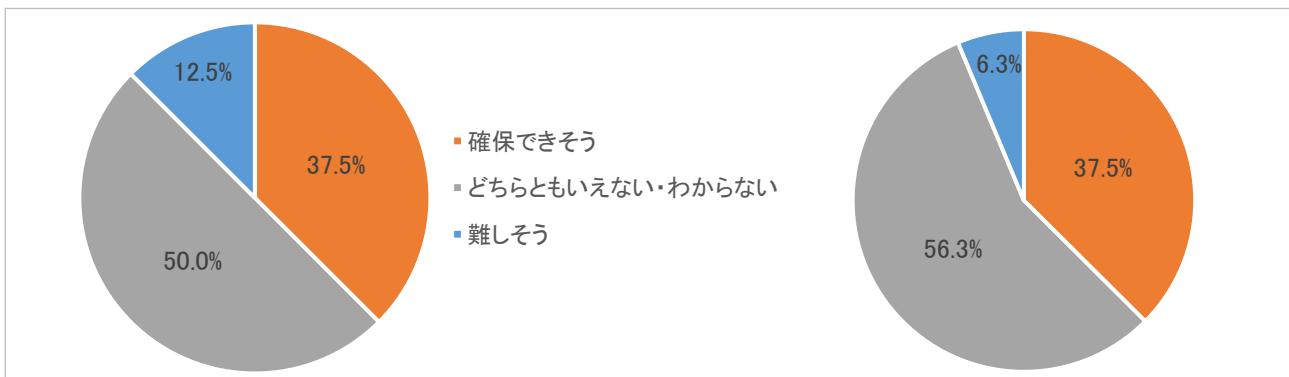
地区	積極的に検討してほしい	必要性は感じるが、実施には課題がある	必要性は低いと思う	わからない
盈科		●		
渡良	●			
三島		●		
柳田				
沼津		●		
志原		●		
初山	導入済みのため、無回答			
勝本		●		
霞翠	●			
八幡	●			
田河	●			
芦辺		●		
那賀	●			
箱崎	●	●		
瀬戸	●			
石田	●			
筒城	●			
回答数(件)	9	7	0	0

※SA (单一回答) であるが、箱崎地区が複数選択にて回答しているため合計が 100% にならない

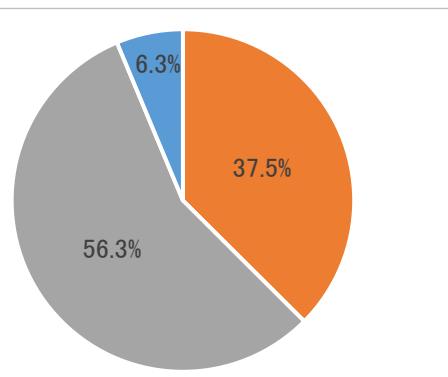
問4. 乗合タクシーは、タクシー事業者による運行と、地区住民の協力による運行の2パターンがあります。
仮に、あなたの地区で運行する場合、以下のような役割を担う人材を地区内で確保できる可能性はありますか。※いずれも有給を想定

ドライバー、予約受付・調整係ともに「どちらともいえない・わからない」が最も高く、「確保できそう」が30%台となった。ドライバーでは12.5%が「難しそう」と回答した。

【ドライバー】(単位: %, N=16)



【予約受付・調整係】(単位: %, N=16)



(意見・条件など)

- ・運行時間帯や休日、報酬など柔軟な対応ができるか不安がある。
- ・運転免許(特に二種免許)を持つ希望者が確保できるか不明。
- ・60歳以上の人材はいるが、それ未満の担い手は少ない。
- ・完全なボランティアは難しく、事故やケガへの補償体制が必要。
- ・給金次第

(意見・条件など)

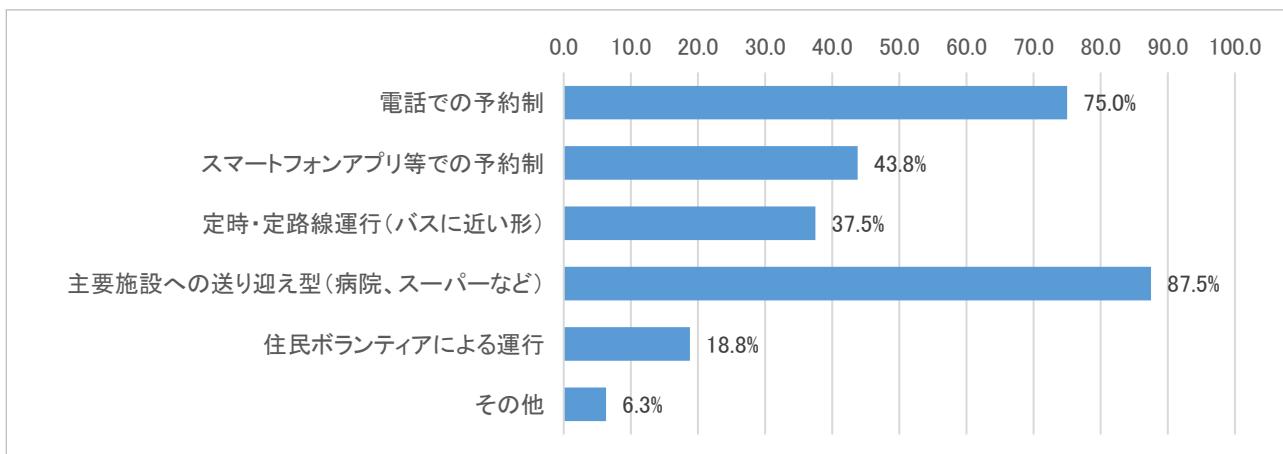
- ・複数地区の受付を集約し、せめて1日2人以上の体制で。
- ・初山では時間外予約などが多い。何らかの対応の検討が必要。
- ・予約受付や調整係であれば、まちづくり協議会の事務局でも対応できると思う。
- ・まち協事務局が兼務しているが、利用者増加でまち協の業務に支障が出ている。

地区	ドライバー	予約受付・調整係
盈科	どちらともいえない・わからない	どちらともいえない・わからない
渡良	どちらともいえない・わからない	どちらともいえない・わからない
三島	難しそう	難しそう
沼津	難しそう	どちらともいえない・わからない
志原	確保できそう	確保できそう
初山	確保できそう	確保できそう
勝本	どちらともいえない・わからない	どちらともいえない・わからない
霞翠	どちらともいえない・わからない	確保できそう
八幡	確保できそう	どちらともいえない・わからない
田河	どちらともいえない・わからない	どちらともいえない・わからない
芦辺	確保できそう	どちらともいえない・わからない
那賀	確保できそう	確保できそう
箱崎	確保できそう	確保できそう
瀬戸	どちらともいえない・わからない	どちらともいえない・わからない
石田	どちらともいえない・わからない	どちらともいえない・わからない
筒城	どちらともいえない・わからない	確保できそう

問5. 地域で乗合タクシーを導入する場合、どのような方式が望ましいと考えますか？(複数選択可)

「主要施設への送り迎え型（病院、スーパーなど）」が最も多く87.5%、次いで「電話での予約制（75.0%）」となった。

（単位：%、N=16）



地区	電話での 予約制	スマートフォン アプリ等での 予約制	定時・定路線 運行(バスに 近い形)	主要施設への 送り迎え型 (病院、スー パーなど)	住民ボランテ ィアによる 運行	その他
盈科			●	●		
渡良		●		●		
三島	●		●	●		
沼津	●			●		
志原	●	●	●	●	●	
初山	●			●	●	
勝本	●	●				
霞翠	●	●		●		
八幡	●			●	●	
田河	●		●	●		
芦辺		●	●			
那賀	●	●		●		●
箱崎	●			●		
瀬戸	●	●	●	●		
石田				●		
筒城	●			●		
回答数 (件)	12	7	6	14	3	1

(その他)

・予約制にして訪問したいところ全てを回る

問6. その他、地域の交通に関して感じている課題、改善のアイデア、懸念点などがあればご記入ください。

渡良	<ul style="list-style-type: none"> 子どもの減少により、<u>クラブ活動</u>が小学校単位では難しくなり、他の小学校と合同で実施することが予想されるので、<u>何らかの移動支援があればとの要望</u>がある。
三島	<ul style="list-style-type: none"> バスが大きすぎ。<u>中型</u>で良いのではないでしょうか。バスの中は運転手のみ。お客様はほとんど見受けられない。
沼津	<ul style="list-style-type: none"> 乗車人数が少ないので、大型バスは必要ないかと。<u>スクールバスは昼間の活用ができる</u> <u>そうですが</u>
志原	<ul style="list-style-type: none"> <u>無免許の高齢者</u>が家から出てこないように感じる。定期的な外出を促すように<u>無料の観光バスなどを運行してほしい。</u>
初山	<ul style="list-style-type: none"> 急速な高齢によって交通弱者が増えることに対応できるか不安。<u>満員になる便が徐々に増えつつある。</u>(9人乗りであるが、助手席は乗せず8人定員) <u>スクールバスの活用方も検討する価値がある。</u> 平日と土日祝の運行方法を変えることも検討中 <u>ドライバーの確保が課題</u>である。60歳代の確保が難しくなる。定年は75歳としている。少なくとも3名は必要である。
勝本	<ul style="list-style-type: none"> 目的地に行くための交通なので、目的地に都合に合わせて行けないのは残念でならない。勝本の場合は、乗り継ぎするためにはまず郷ノ浦に行かねばならず、郷ノ浦以外の場所に行こうとすると時間・距離ともに大幅増となることが多い。例えば、<u>那賀や鯨伏など</u>壱岐の中心地に乗り継ぎ拠点を作り同心円状に運行するようとするなど、路線自体を見直す必要があるのではないだろうか。公共交通機関がなくなれば様々な弊害が生まれることは想像に難くない。最初から各地区の個別の対応にばかり頼るのではなく、根本的な部分の見直しをもっとしていただきたい。
霞翠	<ul style="list-style-type: none"> この地域においては、家が散在しているので<u>それぞれの個人宅側まで移動手段を動かさないと利便性もなく、利用者数も見込めない</u>。よって、予約制による利用者宅巡回の乗り合いタクシー、もしくは既存のタクシー利用に対して助成金を支給する方法が考えられる。ただし、乗り合いタクシーを運行する場合のドライバーの確保が難しい。また地域内には大型商業施設・病院等も無く、他地区のような<u>地域限定の運行状況</u>では利用者ニーズに全くそぐわない。
八幡	<ul style="list-style-type: none"> 通院したいときに、家族や兄弟の都合が悪く車の確保ができないときがあると、高齢者から話が出ることがある。<u>乗り合いタクシーを配置できたら解消につながるのではないか</u>と思う。ただ、事故等などのときの保障なども気になるので実施することになれば住民参加の説明会も必要かと思う。

田河	<ul style="list-style-type: none"> 少子高齢化による人口減少等により路線バスの利用者は減少傾向にある。対して、高齢化率の向上もあり、路線バスの乗り降りに介助を必要とする高齢者や自宅からバス停まで行けない高齢者は増加傾向にあるのではないか。このため、今後は住民などが地域ぐるみで地域活動等との連携により利用者を確保するなど、地域が一体となった取組みが求められています。
芦辺	<ul style="list-style-type: none"> 新しい路線バスの形はあったら良いかと思いますが、人口減少もあり、そこへ要望をあげたとして、どこまで対応して貰えるのかという心境があると思います。この地区でも免許返納の方は続々と増えている感じはありますが、路線バスの不便さは感じつつ、その間迫る実際の生活が優先で路線バスに合わせた生活をされている様子もうかがえます。また、スマートフォンを上手く使えてない高齢者も多く、ここ数年ではスーパー等で独自に送迎車を出していたりするので、利用する方は一ヵ所に定時で集まる形式に慣れてきてる様子もあり、ライドシェアやスマート予約など理想の形も未だ未だ導入されていないのが現状ですが高齢者への導入を積極的にしている自治体、地域もあるため早く壹岐でもその形が見られるといいなと個人的には思います。まち協にも相談はありますがどこからこの課題を協議出来るのか住民の皆さんもよく見えてないところで、これに関しては協議が進まないものの1つです。
那賀	<ul style="list-style-type: none"> 小型車及びワンボックスカーにして小回りの利く運営を期待します
筒城	<ul style="list-style-type: none"> 他のまちづくり協議会のコミュニティバス事業を見ると、町をまたいでの運行はできないようになっているが、現在運航中の初山は郷ノ浦町、箱崎は芦辺町と生活に必要な施設はほとんど町内に揃っている。その点石田町は医療機関も少なく、スーパーもコンビニ、ドラッグストアもない。<u>筒城でコミュニティバス事業ができるなら、少なくとも医療機関に限ってでも町をまたいでの運行を許可していただきたい。</u> 狭い地区なのでドライバーが筒城の人というのは良い点でもあり悪い点でもある。人選については慎重に討議をしていかなくてはならない。 <u>ドライバーが完全なボランティアというのは難しい</u>と思う。筒城は人口が減少の一途を辿っており、人口に対して支給されるまちづくり協議会の交付金は、現在基礎額1,223,000円、地域活性化型活動に対する加算額を足しても1,373,000円。この中から人件費を捻出するというのは不安がある。市からの補助は考えられないだろうか。

③高校生アンケート調査

調査概要

(1) 調査目的

壱岐市内の高校生の通学状況や公共交通機関に関する意見等を把握するために実施した。

(2) 調査対象

壱岐高校、壱岐商業高校の1～2年生 368名

(3) 調査時期

令和7年10月

(4) 調査方法

学校を通じて配布・回収、WEBによる回収

(5) 回収数

有効回答数 258票 (回答率 70.1%)

壱岐市公共交通に関するアンケート調査票 (高校生用)

現在、壱岐市では公共交通の維持・活性化に向けた検討を行っています。このアンケートは検討の基礎資料として高校生（1年生、2年生）の皆さんの通学状況や路線バス利用のご要望等についてお聞きするものです。より良い公共交通のため、アンケートにご協力をお願いします。回答にあたっては保護者の方のご意見も参考にお答えください。

本調査票への記入のほか、右記のQRコードまたは下記URLから専用フォームにアクセスし、WEBによる回答も可能です。

WEBで回答いただいた場合は紙での提出は不要です。紙で提出する場合は10月23日（木）までに学校へ提出をお願いいたします。

【WEB回答URL】: <https://questant.jp/a/ikikotsu2025-koko>



（問1）以下について、当てはまるものに○又は記入してください。

学校名	① 壱岐高校 ② 壱岐商業高校
学年	① 1年生 ② 2年生
住まい ※町を選択し、地区名を記入してください。	①郷ノ浦町 ②勝本町 ③芦辺町 ④石田町 地区名 [_____] 記入例 [武生水]
部活参加の有無	①参加している ②参加していない 通学時 [_____] 帰宅時 [_____]
主な移動手段 ※通学時、帰宅時に当てはまる番号をそれぞれ1つ記入してください	①路線バス（定期券） ②路線バス（普通料金・回数券） ③徒歩 ④自転車 ⑤自家用車（保護者の通勤などのついでに送迎を受けている） ⑥自家用車（通学目的で送迎を受けている） ⑦その他（通学時_____、帰宅時_____）
通学時間帯 ※例えば、午後2時の場合は14時と記入	〔自宅出発時間〕 → (_____) 時 (_____) 分ごろ 〔学校を出る時間〕 → (_____) 時 (_____) 分ごろ
通学の所要時間	(_____) 分程度 ※分で記入してください
通学以外での路線バス利用の有無	※塾、買物や遊びに行く時などは？ ①利用している ②利用しない

(問2) この問題は送迎など路線バス以外の方法で通学している方にお聞きします。

(それ以外の方は問4へ進んでください)

路線バスを利用しない理由をお答えください。(該当するもの全てに○)

- ①通学時の時間帯に合うバスが無いから
- ②帰宅時の時間帯に合うバスが無いから
- ③通学時に送迎してもらっているから
- ④帰宅時に送迎してもらっているから
- ⑤自宅の近くにバス停が無いため・バス停まで遠いため
- ⑥所要時間が長いから
- ⑦乗り継ぎが不便だから
- ⑧料金が高いから
- ⑨バスを利用する必要がないから（徒歩・自転車など）
- ⑩その他（_____）

(問3) どのような取組を行えば、あなたは路線バスを利用しますか、または利用頻度が高くなると思いますか。(1つに○)

- ①乗りたい時間にあれば利用頻度が高くなると思う
- ②行きたい場所に行けるようになれば利用頻度が高くなると思う
- ③運賃（定期券）が安くなれば利用頻度が高くなると思う
- ④通学時、片道利用ができる「片道定期券」が半額程度であれば利用すると思う
- ⑤待ち時間が短くなったり、乗り継ぎが便利になれば利用頻度が高くなると思う
- ⑥乗車時間が短くなれば利用頻度が高くなると思う
- ⑦バス車内で WiFi が使えるようになれば、利用すると思う
- ⑧利用することはないと思う
- ⑨その他（_____）

(問4) 総合的にみて「路線バスの満足度」をお答えください。(1つに○)

- ①満足
- ②やや満足
- ③普通
- ④やや不満
- ⑤不満

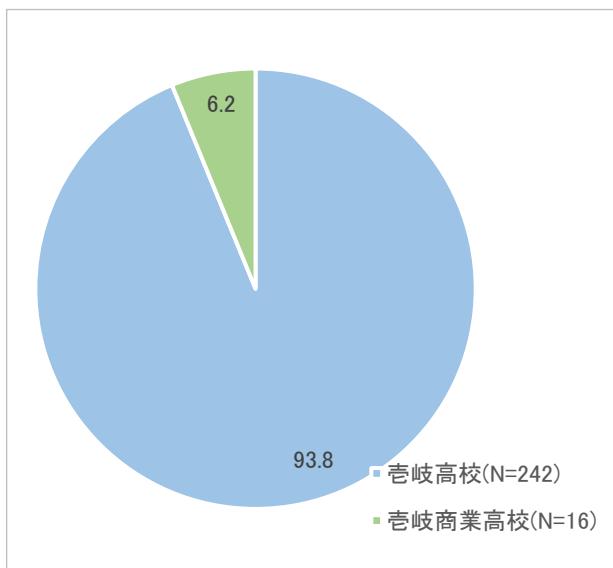
自由意見（路線バスの改善点や、乗りたくなるためのアイデアなどを自由にお書きください）

以上でアンケートは終了です。ご協力ありがとうございました。

問1. 以下について、当てはまるものに○又は記入してください。

ア) 学校名

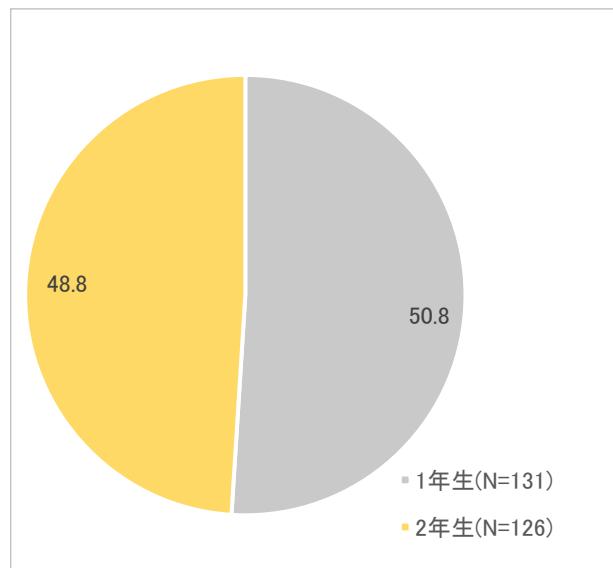
回答者の在学する学校は、「壱岐高校」が 93.8%、「壱岐商業高校」が 6.2% となった。



イ) 学年

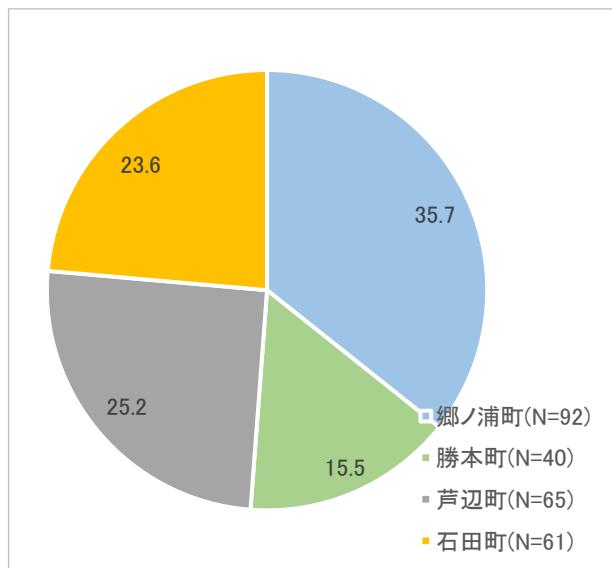
(単位 : %、N=258)

回答者の学年は、「1年生」が 50.8%、「2年生」が 48.8% となった。



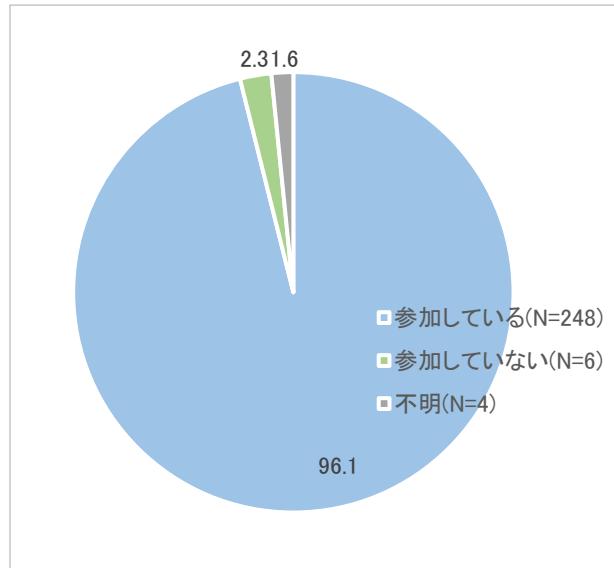
ウ) 住まい

住まいは、「郷ノ浦」が最も多く、次いで「芦辺町」、「石田町」、「勝本町」の順となった。



エ) 部活動の有無

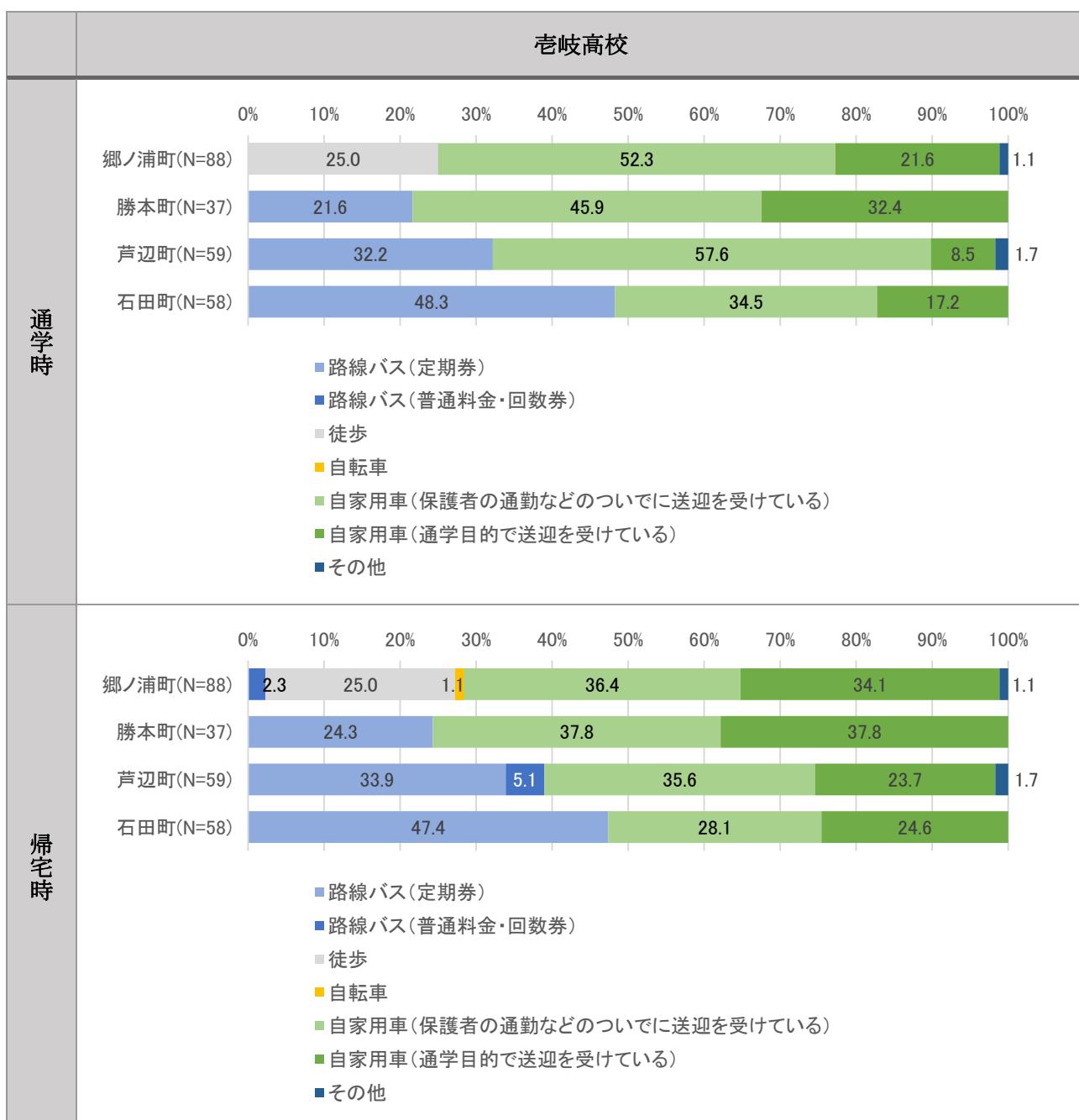
部活動への参加率は高く、全体の 96.1% が部活動へ「参加している」と回答している。



工) 主な移動手段

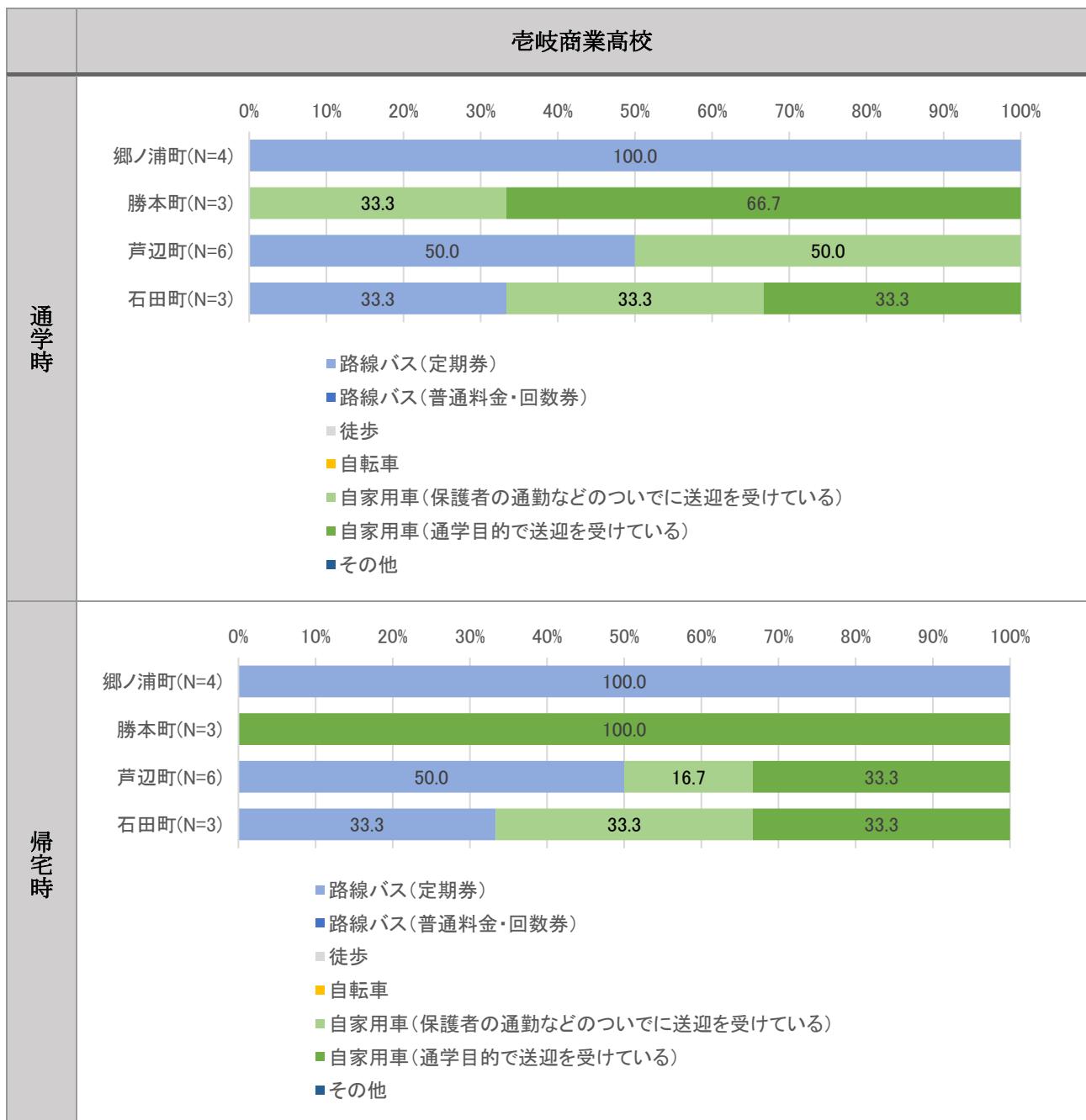
壱岐高校への通学手段は、住んでいる地域に関わらず「自家用車での送迎」が多く、郷ノ浦町・勝本町・芦辺町ではいずれも約70%を占めている。一方、石田町では「自家用車での送迎」と「路線バス（定期券）」がほぼ同程度の割合となっている。

帰宅手段は通学時と同様に「自家用車での送迎」が多くを占めるが、通学時に比べて「通学目的で送迎を受けている」割合が上昇している。



壱岐商業高校への通学手段は、サンプル数が少ないものの「路線バス（定期）」か「自家用車での送迎」のいずれかに集中している。

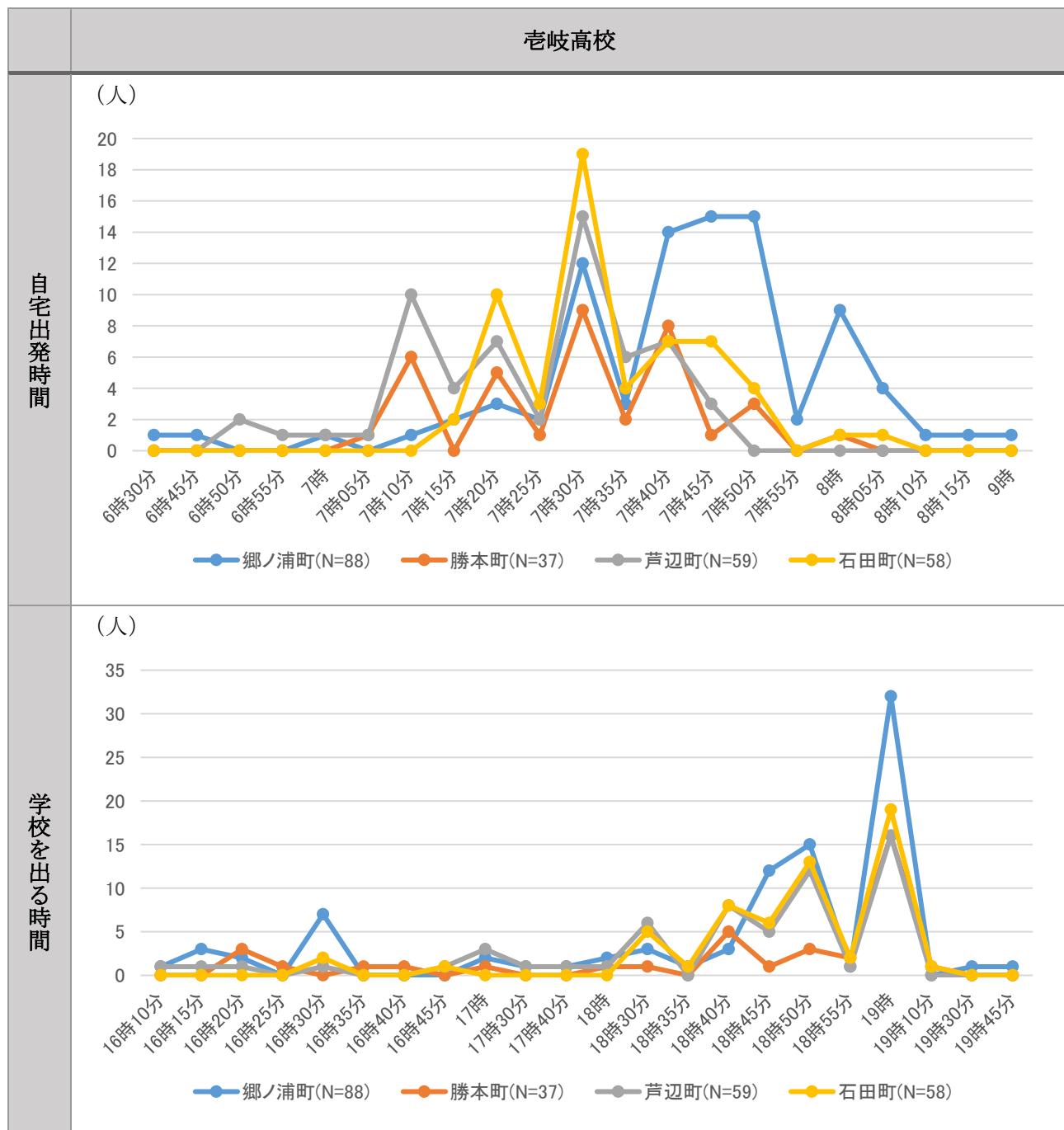
帰宅時においても、通学時と同様に「路線バス（定期）」か「自家用車での送迎」が主な移動手段となっている。



才) 通学時間帯

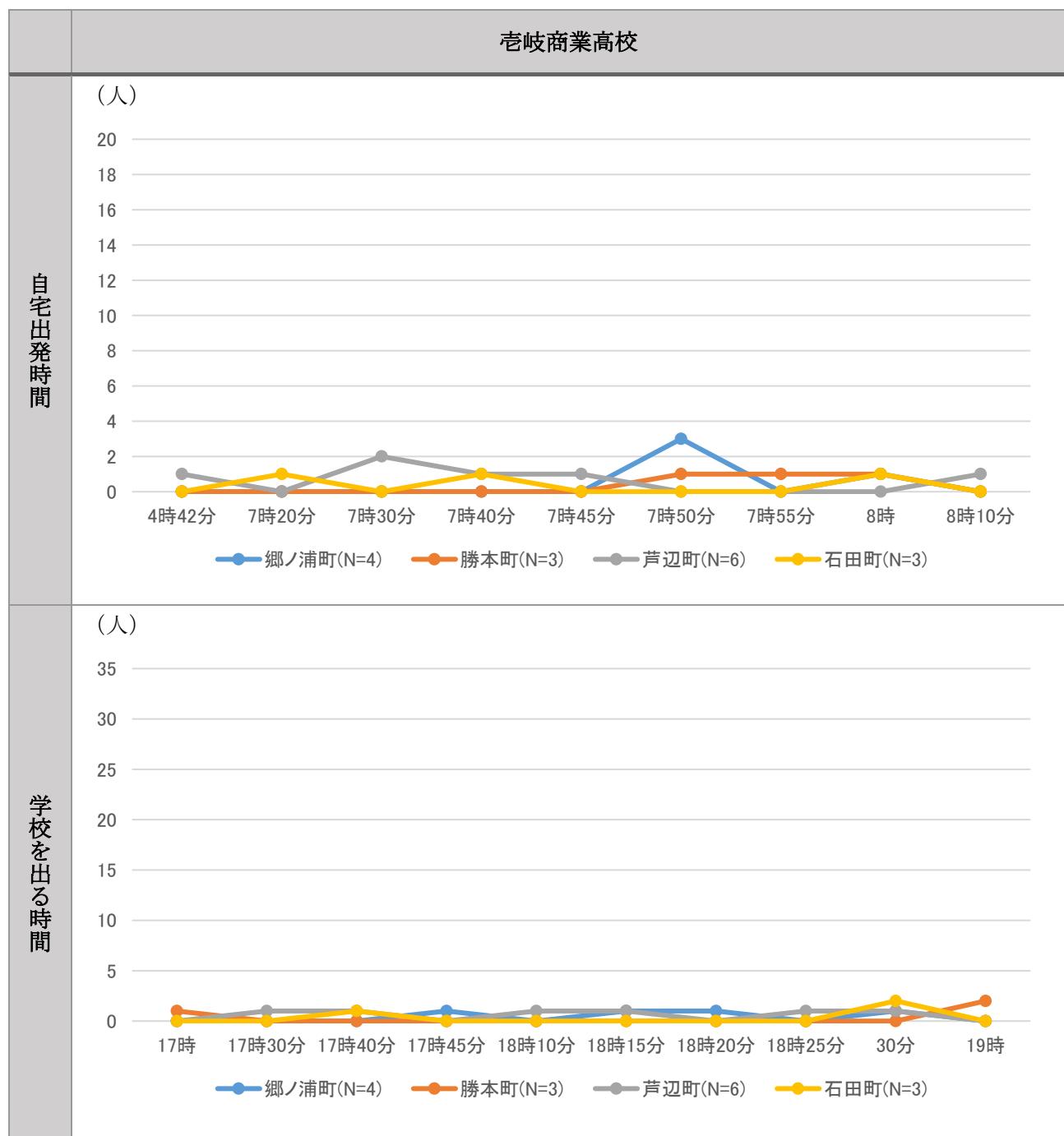
壱岐高校への通学時間帯（自宅出発時間）は、郷ノ浦町では7時30分～8時、勝本町・芦辺町では7時10分～7時40分、石田町では7時20分～7時45分の間に集中している。

帰宅時間帯（学校を出る時間）は、地域に関わらず18時40分～19時頃がピークとなっている。



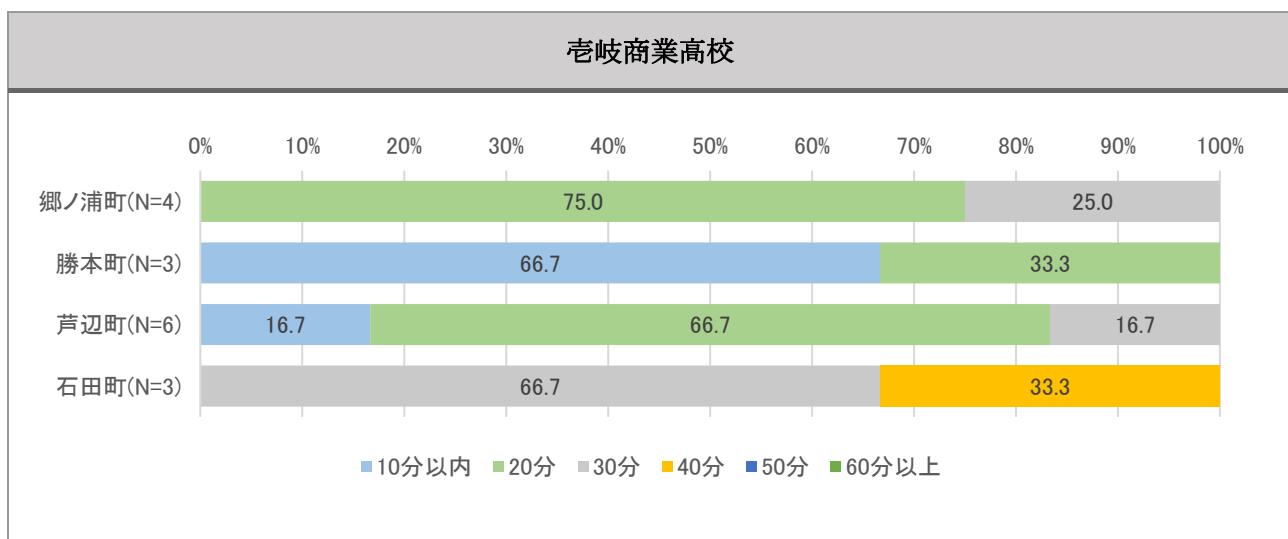
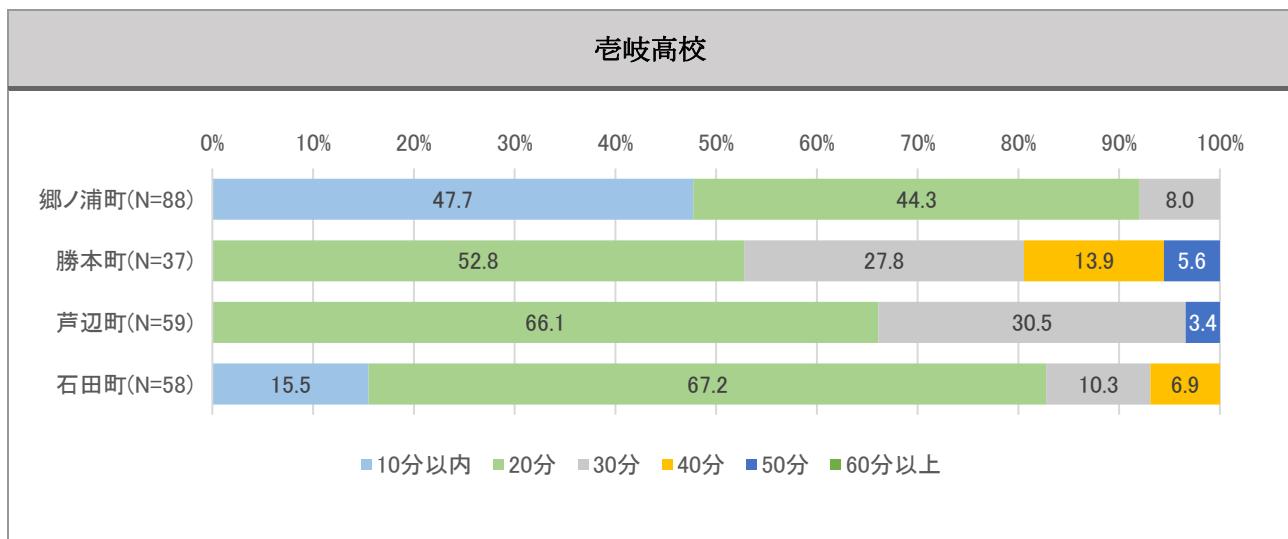
壱岐商業高校への通学時間帯は、サンプル数が少ないものの郷ノ浦町・勝本町では7時50分～8時、芦辺町では7時30分～7時45分の間に集中している。

帰宅時間帯（学校を出る時間）は、17時30分～18時30分に分布している。



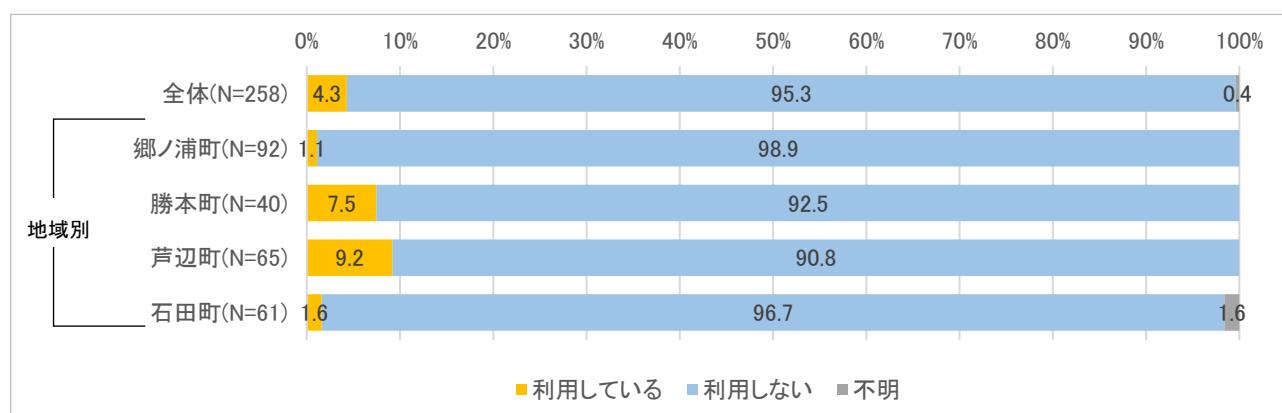
力) 通学の所要時間

壱岐高校への通学の所要時間は、高校から最も遠い勝本町で30分以上の割合が47.3%。



キ) 通学以外での路線バス利用の有無

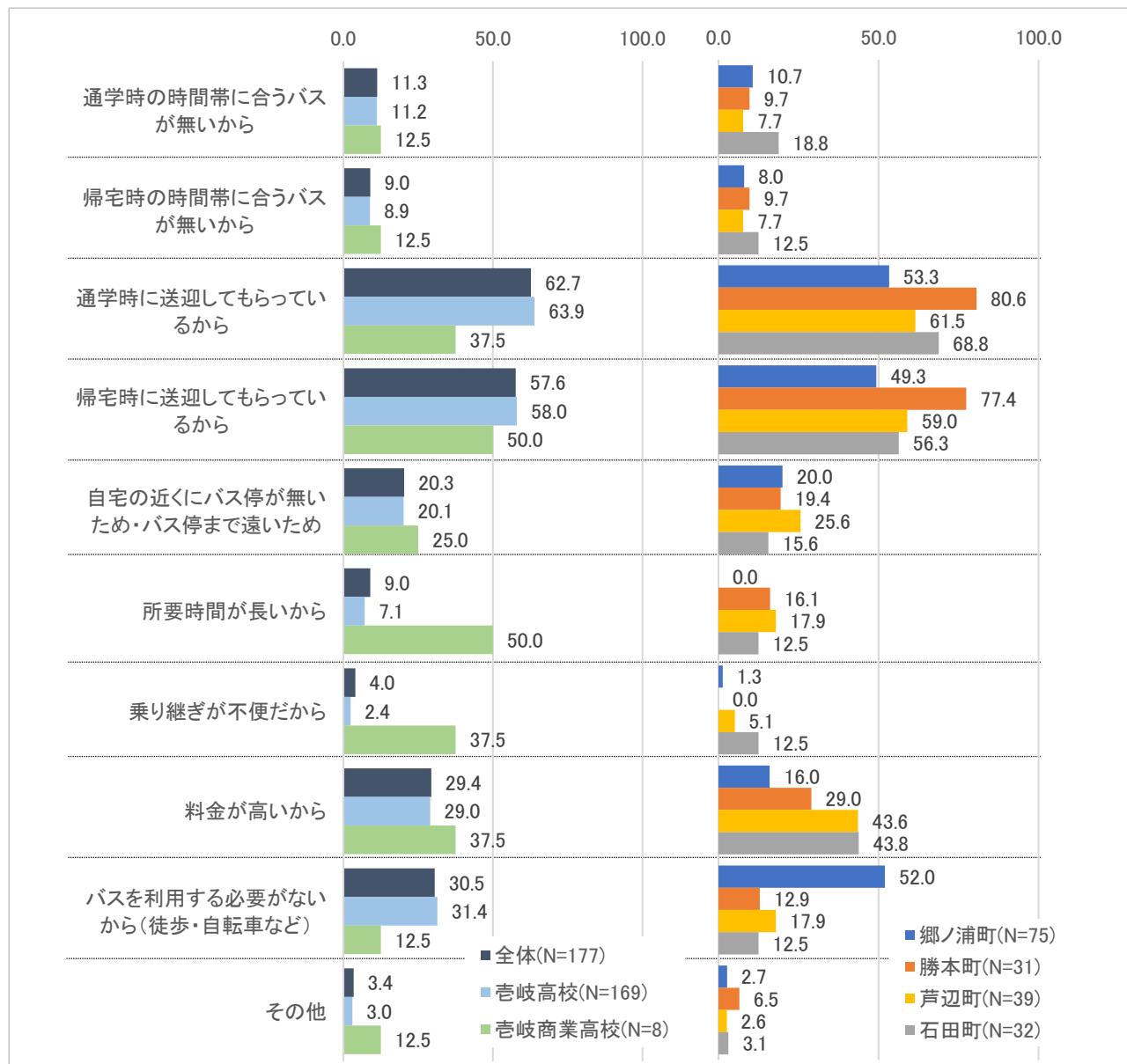
通学以外で路線バスを「利用していない」が95.3%を占める。地域別では芦辺町で利用率が僅かに高い。



問2. この問題は送迎など路線バス以外の方法で通学している方にお聞きします。路線バスを利用しない理由をお答えください。(該当するもの全てに○)

路線バスを利用しない理由を尋ねたところ、「通学時に送迎してもらっているから」が最も高く、「帰宅時に送迎してもらっているから」が次いで多い。地域別では、通学・帰宅時の送迎があることの他に、郷ノ浦町で「バスを利用する必要がないから」、芦辺町と石田町で「料金が高いから」も比較的高い割合となっている。

<全体・学校別>

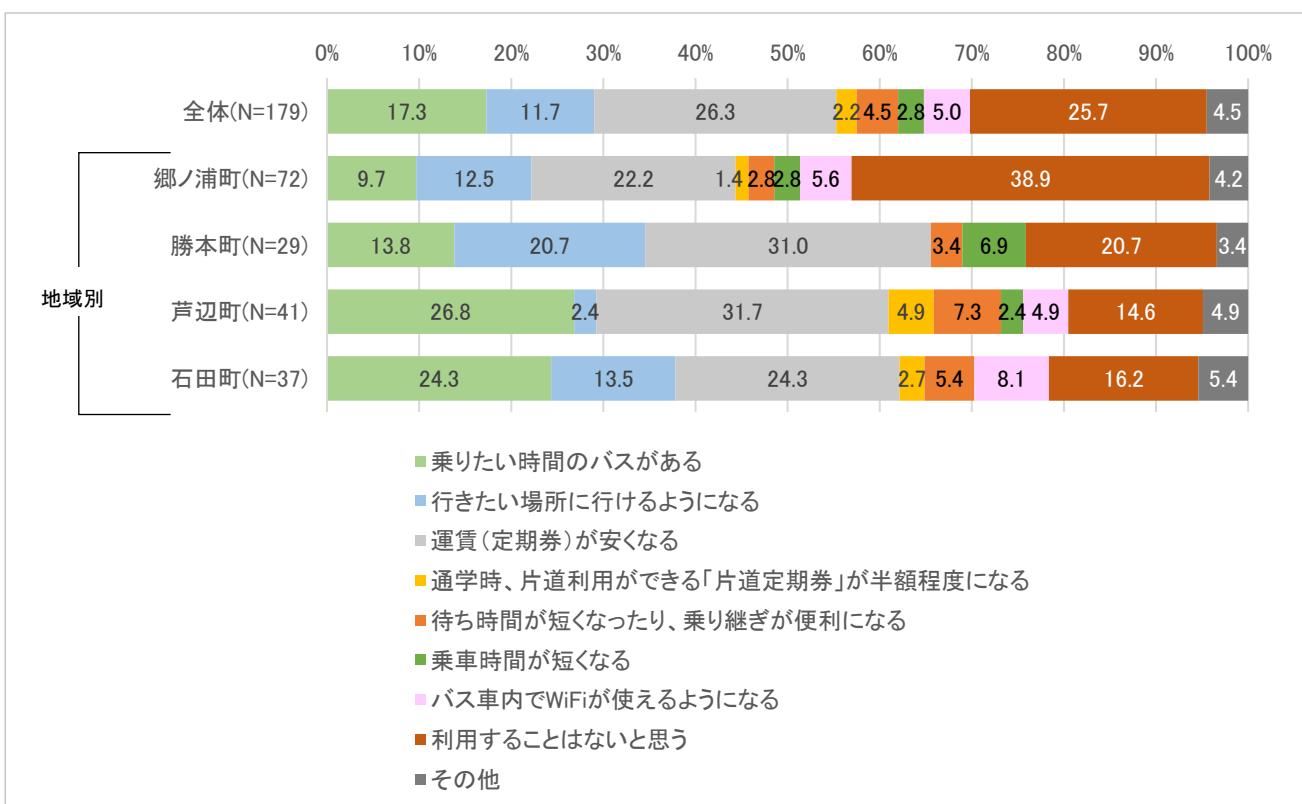


その他 (自由記述)

- 乗り遅れると次のバスがなく不便なことがある。
- 行きたい時間に合うバスがなく、早朝や特定の時間帯（例：朝練の日）に間に合わない。
- さまざまな場所を経由するため時間がかかり、できるだけ早く帰宅したい。

問3. どのような取組を行えば、あなたは路線バスを利用しますか、または利用頻度が高くなると思いますか。(1つに○)

利用したくなる・利用頻度が高くなる取組を尋ねたところ、「運賃（定期券）が安くなる」が最も多く、「利用することはないと思う」、「乗りたい時間のバスがある」が続いている。地域別でみると、勝本町で「行きたい場所に行けるようになる」、芦辺町と石田町で「乗りたい時間のバスがある」が全体と比較して高い割合となっている。

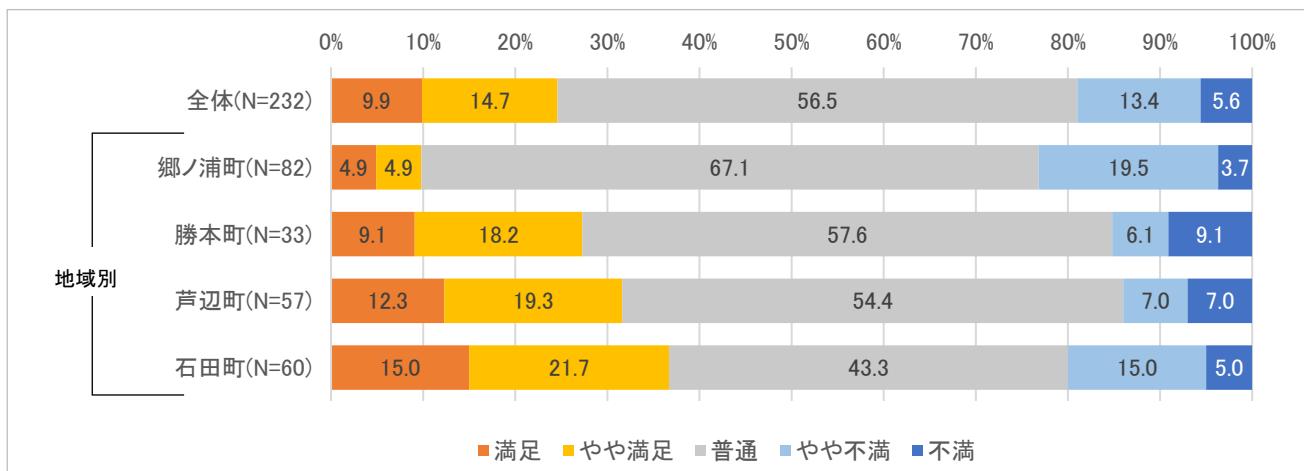


その他（自由記述）

- ・ バス停の新設、近くへ設置してほしい
- ・ 停車時間を長くしてほしい
- ・ 便数を増やしてほしい

問4. 総合的にみて「路線バスの満足度」をお答えください。(1つに○)

路線バスの満足度は「普通」が半数を占め、満足している人が24.6%、不満を感じている人が19.0%となった。地域別にみると、石田町での満足度(36.7%)が最も高くなっている。



自由意見（路線バスの改善点や、乗りたくなるためのアイデアなどを自由にお書きください。）

カテゴリ (意見数)	主な意見
運賃・料金 (21)	<ul style="list-style-type: none"> 運賃を安くしてほしい、手軽に乗れる料金にしてほしい 学生は無料・学割、定期券の値下げ 片道定期がほしい
バスの本数・運行頻度 (18)	<ul style="list-style-type: none"> 便を増やす、時間に合うバスを増やす 便の間隔を早める 昼の便が少ない
車両・設備 (11)	<ul style="list-style-type: none"> 新しい車両にしてほしい 椅子がボロボロ、車内の匂いが気になる、冷房が効かない 音楽や WiFi の導入 バスの見た目をかわいくしてほしい 入口を増やしてほしい
バス停の利便性 (8)	<ul style="list-style-type: none"> バス停が近くにほしい、家からバス停が遠い 乗車が無いバス停の整理と新設 ICカードが利用できたら良い
定期券・回数券 (6)	<ul style="list-style-type: none"> 毎月の定期券購入が面倒、まとめて購入したい 紛失時の再発行手数料が不便 片道定期やフリー回数券がほしい
その他 (6)	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの良さを知らせる 運行表を見やすくしてほしい、路線図を配る 部活動のスクールバスが満席 満席時に立ち乗りできるバスにしてほしい

