

# 壱岐市地域公共交通網形成計画

〔概要版〕

平成30年3月

壱 岐 市



# 目 次

<b>第1章</b>	<b>壱岐市の公共交通を取り巻く現状と課題</b> .....	<b>1</b>
<b>第2章</b>	<b>計画目標と基本方針</b> .....	<b>3</b>
2-1	壱岐市の公共交通が目指すべき姿.....	3
2-2	将来交通体系.....	4
2-3	計画目標.....	5
<b>第3章</b>	<b>目標達成のための施策展開</b> .....	<b>6</b>
3-1	施策体系.....	6
3-2	施策内容.....	7
<b>第4章</b>	<b>PDCA サイクルによる進捗管理</b> .....	<b>17</b>
4-1	実施スケジュール.....	17
4-2	PDCA サイクルの構築.....	18

# 第1章

## 壱岐市の公共交通を取り巻く現状と課題

暮らしの視点

観光の視点

### 人口動態・社会環境

#### <人口動態・少子高齢化>

- 人口減少、少子高齢化が進行。特に少子化の進行は学生利用者数の減少に直結しており、公共交通経営に影響が大きい。

特に過疎地での人口減少や高齢化が進行

高齢ドライバー増加

#### 《地理的特性》

- 島内の広範囲に低密度の集落が分布している。
- 旧町毎に小学校、店舗、病院などの一定の生活機能が配置され生活圏域が形成されている。
- 一方で郷ノ浦町には市役所などの行政機能や壱岐病院などの二次医療機関、商店街、路線バスターミナル機能、郷ノ浦港など公共交通機能が集積しており各町からの流動が多い。

#### 《マイカー利用状況》

- 本市のマイカー普及率は世帯当たり 2.09 台/世帯と、長崎県下で 5 番目に高い水準となっている。
- 一方で全国的な潮流と同じく免許返納者が増加。公共交通への依存度は高まる状況もある。

#### 《観光動向》

##### (観光客数・入込動向)

- 観光客数は年間 55 万人前後で推移している。
- 観光客の島内への入込は博多港と繋がる郷ノ浦港が 50%で最も多く、同じく博多港に繋がる芦辺港が 27%、印通寺港が 19%の順となり、長崎-壱岐間を 1 日 2 往復している壱岐空港は 4%にとどまっているなど航路の依存度が高い。

##### (観光資源・観光施設・移動状況)

- 観光資源は海水浴場をはじめ、史跡や古墳群など数多くの資源が広範囲に分布している。
- 宿泊施設は島内にホテル・旅館がみられるが、郷ノ浦や湯本温泉、石田地区に集積がみられる。
- 観光客の移動はレンタカーが中心であるが、港-宿泊施設間などは宿泊施設による送迎も行われている。

### 公共交通体系の現状・問題点

#### ◎路線バス

##### (概況)

- 路線バス利用者は年間 30 万人前後と減少傾向にある。
- 平成 21 年 4 月より 75 歳以上 1 回 100 円など利用促進策が実施されているが、少子化の影響等を背景に利用者は伸び悩んでいる。

##### (路線)

- バス路線は市内全域に広範囲にわたり形成されている。一方でバス停まで距離が遠いエリアや移動ニーズが高い壱岐病院への直行便が無いエリアなど一部では交通不便地区が存在している。

##### (経営)

- 利用者減少を背景に経営収支は毎年 8 千万円を超える赤字経営となっている。路線別で見ると特に周辺部や人口が少ないエリアを通る路線の収支率が低い傾向がみられる。
- また、国庫補助・県単独補助路線も利用者の減少が続いており今後の動向次第では補助要件を満たさないことも懸念される。

##### (運行基盤・経営資源)

- 車両の老朽化が進行しているが経営的に更新が難しい状況にある。また、年々ドライバー確保が難しくなっており高齢化も進行しているなど経営構造上の課題を抱えている。

#### ◎定期航路

##### (便数・利用者数)

- 1 日 4 便での運航。利用者は平成 29 年度約 54 千人。島民人口の減少などを背景に年 5%程度の水準で減少が続いている。

##### (経営状況・経営資源)

- 欠損額は毎年 7 千万円を超えている。使用船舶は就航から 14 年が経過しており老朽化が進行している。安全性の確保やバリアフリー化の観点から今後 10 年以内にはリプレースが必要と考えられる。

一層厳しさを増す経営環境を踏まえた効率的で利便性の高い公共交通体系の確保・維持・改善が必要

市民・観光事業者の  
公共交通に対する改善ニーズ  
[アンケート結果]

◎市民

(路線バスを利用しない理由)

- ・マイカー世代は便数の少なさや料金の高さなど。
- ・高齢層はバス停までの距離を問題視。

(改善ニーズ)

- ・高齢層は自宅近くにバス停の設置や便数、ルート改善、免許返納後のサービス強化に対するニーズが高い。
- ・若者・ファミリー層はお得な料金設定や便数増加などに対するニーズが高い。
- ・全体的に車両の小型化バリアフリー化、省エネ化、新交通システムの導入に対するニーズが高い。

市民、観光客双方の  
視点に立った利便性の  
向上が必要

◎観光事業者

- ・現状で4割を超える事業者が送迎サービスを実施しており、それを負担と感じる事業者は約8割と非常に多い。
- ・宿泊施設や店舗と港、空港、主要観光地を結ぶ移動手段として公共交通の充実を求める意見が多い。また、事業者が連携した共同運行バスなど主体的な取り組みが必要という意見もみられるなど改善ニーズが高いことが窺える。

公共交通の維持・活性化に向けた課題

課題1

利用者が少なく、経営効率的に課題を抱える公共交通機関の存在

課題2

路線バスとスクールバスのルートが重複した路線の存在

課題3

路線バス同士や他の公共交通機関との乗り継ぎ利便性が悪い公共交通機関の存在の存在

課題4

バス停から遠く路線バスの利用が不便な地区の存在

課題5

観光客視点では必ずしも利便性が高くない公共交通機関の存在

課題6

バリアフリーや省エネ対応など時代のニーズに適用しきれていない公共交通機関の存在

課題7

ドライバー不足など持続可能な経営に課題を抱える公共交通機関の存在

課題8

高齢化の進展など社会情勢に対応する必要がある公共交通の存在

課題9

公共交通機関の維持・活性化に対する市民意識の醸成の必要性

# 第2章

## 計画目標と基本方針

### 2-1 岐阜市の公共交通が目指すべき姿

#### [目指すべき姿]

**学生、高齢者を中心とした市民が便利に利用でき、  
観光客の移動も支える持続可能な公共交通ネットワークの構築**

本市の公共交通の利用者数は人口減少や少子高齢化を背景に減少傾向が続いているが、交通弱者である学生や高齢者を中心とした需要は確実に存在しており、公共交通サービスを維持・改善していくことは持続可能な本市のまちづくりを実施していく上で不可欠であるといえる。また、本市の経済活性化に不可欠な観光振興を図る上でも、観光客の島内移動を支えるインフラとしても役割は高まっている。

以上より、本市の公共交通は、学生や高齢者を中心とした市民と観光客の双方の利用を視野に入れ、持続可能で利便性の高いサービスを提供するために、島外交通との連携を図りながら、路線バス、市営航路、タクシーなどの多様な交通機関が連携した総合的な公共交通ネットワークの構築を図る。

#### 《 課 題 》

- 課題1 利用者が少なく、経営効率的に課題を抱える公共交通機関の存在
- 課題2 路線バスとスクールバスのルートが重複した路線の存在
- 課題3 路線バス同士や他の公共交通機関との乗り継ぎ利便性が悪い公共交通機関の存在の存在
- 課題4 バス停から遠く路線バスの利用が不便な地区の存在
- 課題5 観光客視点では必ずしも利便性が高くない公共交通機関の存在
- 課題6 バリアフリーや省エネ対応など時代のニーズに適用しきれていない公共交通機関の存在
- 課題7 ドライバー不足など持続可能な経営に課題を抱える公共交通機関の存在
- 課題8 高齢化の進展など社会情勢に対応する必要がある公共交通の存在
- 課題9 公共交通機関の維持・活性化に対する市民意識の醸成の必要性

#### 《 基本方針 》

- 《基本方針1》  
持続可能で効率的な  
路線バスネットワークの構築
- 《基本方針2》  
地区特性や利用者ニーズに応じた  
コミュニティ交通の導入
- 《基本方針3》  
持続可能な運行基盤の構築
- 《基本方針4》  
島の活性化と一体となった  
市営航路の維持活性化
- 《基本方針5》  
公共交通に対する意識醸成と  
利用促進策の展開



## 2 - 3 計画目標

本計画の計画目標を次のとおり設定し、PDCA マネジメントサイクルによる評価と実施事業の改善を図る。

表 計画目標

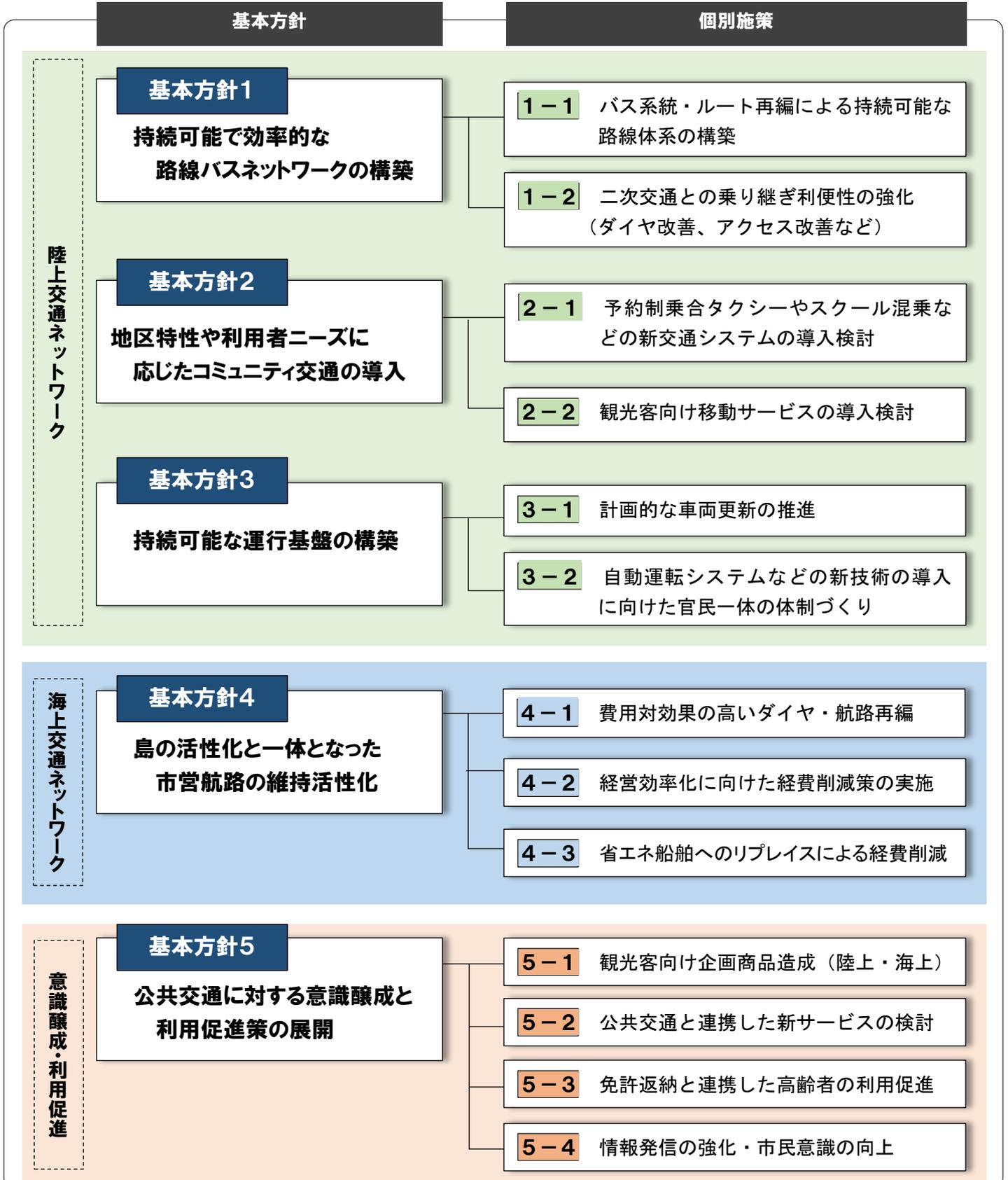
	目標指標	〔現状〕	〔目標〕 平成 34 年度 (2022 年度)
《基本方針》  《基本方針 1》 持続可能で効率的な 路線バスネットワークの構築  《基本方針 2》 地区特性や利用者ニーズに 応じたコミュニティ交通の導入  《基本方針 3》 持続可能な運行基盤の構築  《基本方針 4》 島の活性化と一体となった 市営航路の維持活性化  《基本方針 5》 公共交通に対する意識醸成 と利用促進策の展開	路線バス利用者数	312,232 人 平成 28 年度 (2016 年度)	312,000 人
	路線バス市財政負担額	69,223 千円 平成 28 年度 (2016 年度)	60,000 千円
	新交通システムの 導入地区数	1 地区	2 地区
	市営航路利用者数	53,641 人	53,000 人
	免許返納者数	106 人 平成 29 年 (2017 年)	500 人 (5 年間累計)
	公共交通を便利に利用 できると思う人の割合 (アンケート調査)	44.5% 平成 29 年 (2017 年)	50.0%
	観光客向け新商品 ・サービスの造成	-	1 商品 (サービス)

# 第3章

## 目標達成のための施策展開

### 3-1 施策体系

本計画の将来像を達成するための施策体系は以下のとおり、5つの基本方針に基づく13の施策を展開する。



3-2 施策内容

基本方針1

持続可能で効率的な路線バスネットワークの構築

1-1	バス系統・ルートの再編による持続可能な路線体系の構築
<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
<p>対象路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全 30 系統</li> <li>（特に系統 2、系統 5、系統 7、系統 8、系統 18 など、印通寺経由や初瀬線などの検討が必要）</li> </ul>
<p>実施主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>吉岐市</li> <li>交通事業者 など</li> </ul>
<p>実施行程</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 30 年度：検討・準備（再編事業の適用を含めた検討）</li> <li>平成 31 年度～：段階的な実施・点検評価・見直し</li> </ul>

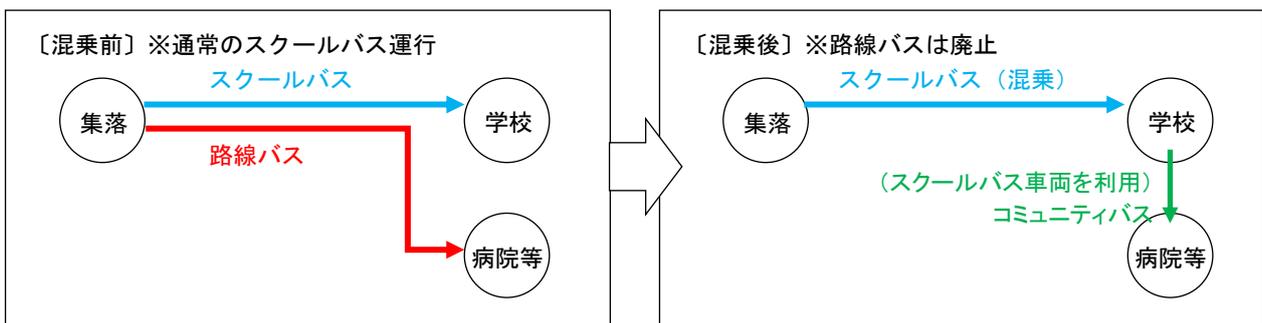
1-2	二次交通との乗り継ぎ利便性の強化																																																												
事業概要	<p>◎ 壱岐病院線との接続強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>郷ノ浦—壱岐病院線とその他路線について、相互のダイヤ調整により乗り継ぎ利便性の改善を図る。</li> <li>特に壱岐病院への直行便がない石田地区との路線については、同一車両利用による直接乗り入れ（別系統）の検討の他、現行ダイヤの調整により乗り継ぎ改善を図る。</li> </ul> <p>(例) 石田方面バスと壱岐病院シャトル系統との乗継時間</p> <p>(印通寺発、壱岐病院行)</p> <table border="1" data-bbox="478 837 821 1256"> <thead> <tr> <th>印通寺→郷ノ浦着</th> <th>本町発壱岐病院行</th> <th>(待ち時間)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>7:50</td><td>7:52</td><td>0:02</td></tr> <tr><td>8:32</td><td>8:32</td><td>0:00</td></tr> <tr><td></td><td>9:02</td><td></td></tr> <tr><td></td><td>9:32</td><td></td></tr> <tr><td></td><td>10:02</td><td></td></tr> <tr><td></td><td>10:32</td><td></td></tr> <tr><td>10:57</td><td>12:02</td><td>1:05</td></tr> <tr><td>12:37</td><td>13:01</td><td>0:24</td></tr> <tr><td></td><td>14:02</td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>(壱岐病院線本町着、印通寺行)</p> <table border="1" data-bbox="928 837 1272 1256"> <thead> <tr> <th>壱岐病院発本町着</th> <th>郷ノ浦→印通寺</th> <th>(待ち時間)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>8:10</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8:50</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9:20</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9:50</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10:20</td><td>11:55</td><td>1:35</td></tr> <tr><td>10:50</td><td>11:55</td><td>1:05</td></tr> <tr><td>12:20</td><td>12:50</td><td>0:30</td></tr> <tr><td>13:20</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14:20</td><td>15:00</td><td>0:40</td></tr> </tbody> </table> <p style="color: red; text-align: right;">改善検討</p> <p>◎ 航路・空路などの二次交通との接続強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスと市営航路、路線バスと基幹航路（博多・唐津東行き）、空路などの二次交通との相互のダイヤ調整やルートの見直しにより乗り継ぎ利便性の改善を行う。</li> </ul>	印通寺→郷ノ浦着	本町発壱岐病院行	(待ち時間)	7:50	7:52	0:02	8:32	8:32	0:00		9:02			9:32			10:02			10:32		10:57	12:02	1:05	12:37	13:01	0:24		14:02		壱岐病院発本町着	郷ノ浦→印通寺	(待ち時間)	8:10			8:50			9:20			9:50			10:20	11:55	1:35	10:50	11:55	1:05	12:20	12:50	0:30	13:20			14:20	15:00	0:40
印通寺→郷ノ浦着	本町発壱岐病院行	(待ち時間)																																																											
7:50	7:52	0:02																																																											
8:32	8:32	0:00																																																											
	9:02																																																												
	9:32																																																												
	10:02																																																												
	10:32																																																												
10:57	12:02	1:05																																																											
12:37	13:01	0:24																																																											
	14:02																																																												
壱岐病院発本町着	郷ノ浦→印通寺	(待ち時間)																																																											
8:10																																																													
8:50																																																													
9:20																																																													
9:50																																																													
10:20	11:55	1:35																																																											
10:50	11:55	1:05																																																											
12:20	12:50	0:30																																																											
13:20																																																													
14:20	15:00	0:40																																																											
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>全路線</li> </ul>																																																												
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>壱岐市</li> <li>交通事業者 など</li> </ul>																																																												
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 30 年度：検討・準備</li> <li>平成 31 年度～：段階的な実施・点検評価・見直し</li> </ul>																																																												

## 基本方針2

### 地区特性や利用者ニーズに応じたコミュニティ交通の導入

2-1	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
<b>事業概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <div data-bbox="805 459 1412 1265" style="text-align: right;"> <p>スクールバスと路線バス重複区間 <span style="color: red;">■</span></p> </div>
<b>対象路線</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>系統 18 初瀬線、系統 19 渡良線などの低需要・不採算路線や新規路線含む</li> </ul>
<b>実施主体</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>壱岐市</li> <li>交通事業者</li> <li>地域、関係機関、民間事業者 など</li> </ul>
<b>実施行程</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 30 年度：検討・準備（再編事業の適用を含めた検討）</li> <li>平成 31 年度～：段階的な実施・点検評価・見直し (平成 31 年度以降も導入地区が増加する場合は随時検討・準備を行う)</li> </ul>

#### (スクール混乗のイメージ)



(コミュニティ交通の運行形態)

種類	運行形態	運行主体	利用者	運賃	課題・その他	
路線バス	中型・大型車輛における定時定路線型の運行	運送事業者	制限なし	・ 民間事業者が設定		
コミュニティバス	※運送事業者に委託して運送を行なう乗合バス(乗合タクシーを含む)、市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行なう市町村運営有償運送に区分	運送事業者(運行委託又は運行費補助)	制限なし	・ 地域で合意した運賃	・ 地域公共交通会議での協議が必要	
乗合タクシー (※コミュニティバスとも言う場合あり)	●定時定路線型	運送事業者	制限なし(制限を設ける場合もあり)	・ 地域で合意した運賃	・ タクシー事業者が存在することが条件。営業所が遠方の場合は回送費用等が発生する場合あり	
	●デマンド型(予約型)					定時定路線
						フルデマンド
自家用車有償運送	●市町村有償運送(※コミュニティバスとも言う場合あり)	交通空白輸送	市町村	地域住民	・ 実費の範囲内 ・ バス運賃を目安	・ 地域公共交通会議での協議必要
		福祉輸送	市町村	登録した会員 会員の付添人	・ タクシー運賃1/2目安	・ 原則個別
	●NPO等による過疎地有償運送	NPO、社団法人、認可遅延団体、農協、生協、社会福祉法人、商工会など	登録した会員・その同伴者	・ 非営利の範囲・かつ実費の範囲 ・ タクシー1/2の範囲又はバス運賃を参考に設定	・ 運営協議会設置が必要 ・ 運転手は基本2種免許が必要 ・ 運行主体の確保、安全性、車輛確保等が必要。	
	●NPO等による福祉有償運送	(同上)	登録した会員 会員の付添人	(同上)	・ 運営協議会設置が必要 ・ 10人以下車両に限る	
スクールバス混乗型	※スクールバスに一般住民の利用(混乗化)が出来るようにし、児童・生徒送迎時間以外の空き時間を活用する手法	市町村	制限なし(スクールバスとしての利用に支障が無いことが重要)	非営利の範囲・かつ実費の範囲	・ 国庫補助を受けたバスの場合、手続きが必要	

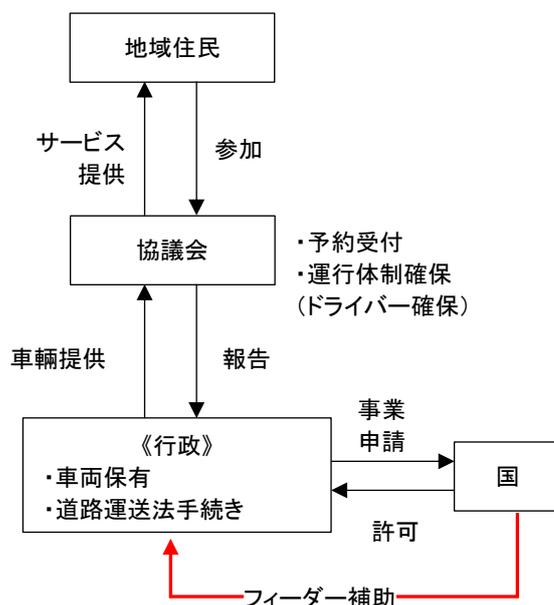
コミュニティ交通の範囲

(市町村有償運送による地域協議会への委託運行 ～対馬市志多留・仁田地区)



長崎県対馬市では路線バスに変わる住民主体型新交通システムの導入が進められている。同システムは道路運送法 78 条の市町村有償運送であるが、運行を地元協議会へ委託(車両貸与)。地元協議会はドライバーと事務員を確保し 1 日 4 便の運行を行っている。同システム導入の結果、路線バスと同様の費用で 3 倍のサービス提供を行うとともに、買物バスとしての利用もなされるなど地域生活の利便性向上に大きく貢献している。

《運行スキーム》



2-2	観光客向け移動サービスの導入検討
<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
<p>対象路線</p>	<p>— (新系統又は不定期)</p>
<p>実施主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 老崎市</li> <li>・ 交通事業者</li> <li>・ 観光関連事業者 (ホテル、旅館、民宿、飲食、土産等) など</li> </ul>
<p>実行程</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 30 年度：検討・準備</li> <li>・ 平成 31 年度～：段階的な実施・点検評価・見直し</li> </ul>

## 基本方針3

### 持続可能な運行基盤の構築

3-1	計画的な車両更新の推進	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者のニーズが高い車両のバリアフリーと省エネ運行を目的に、老朽車両の計画的な更新を行う。</li> <li>・ 導入にあたっては国の地域公共交通確保維持事業の適用を検討するなど官民連携での事業スキーム構築を図る。</li> </ul>	
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 系統1：郷ノ浦—国分・勝本・芦辺—郷ノ浦線</li> <li>・ 系統12：湯ノ本線 など</li> </ul> <p>※表記は平成29年1月現在の国庫補助系統。今後の新たな国庫補助系統含む</p>	
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 壱岐市</li> <li>・ 交通事業者 など</li> </ul>	
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成30年度～：検討・準備</li> <li>・ 平成31年度～：必要に応じた計画的な車両更新</li> </ul>	

3-2	自動運転システムなどの新技術の導入に向けた官民一体の体制づくり	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ドライバー不足の解消を図るため、国や研究機関と連携し自動運転システム等の新技術の導入に向けた検討体制の構築を図る。</li> </ul> <p>(写真はSBドライブによる実証運行)</p>	
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全路線</li> </ul>	
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 壱岐市、交通事業者、関係機関 など</li> </ul>	
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成30年度～：関係機関と連携した検討体制の構築・検討 (検討の熟度に応じ関連事業を計画的に実施)</li> </ul>	

## 基本方針4

### 島の活性化と一体となった市営航路の維持活性化

4-1	費用対効果の高いダイヤ・航路再編
事業概要	<ul style="list-style-type: none"><li>市営航路と路線バスとの接続ダイヤの調整など、利便性の高いダイヤを構築する。</li></ul>
対象路線	<ul style="list-style-type: none"><li>市営航路（三島―郷ノ浦航路）</li></ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"><li>竜崎市</li><li>交通事業者（陸上交通）</li></ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"><li>平成 30 年度：検討・準備</li><li>平成 31 年度～：段階的な実施・点検評価・見直し</li></ul>

4-2	経営効率化に向けた経費削減策の実施
事業概要	<ul style="list-style-type: none"><li>◎<b>経済運航や停泊時のアイドリングストップによる燃料使用量抑制</b><ul style="list-style-type: none"><li>エコドライブや停泊時のアイドリングストップなどにより燃料費の抑制を図る。</li></ul></li><li>◎<b>職員による日常的な修繕・維持管理の徹底</b><ul style="list-style-type: none"><li>職員による日常的な修繕・維持管理を推進することで毎年の検査における修繕費の抑制を図る。</li></ul></li><li>◎<b>その他実施可能な経費削減の取り組み</b><ul style="list-style-type: none"><li>需要動向に応じた保険料の見直しなど、実施可能な経費削減方策を実施する。 (多客期のみ旅客定員を減員し保険料を抑制)</li></ul></li></ul>
対象路線	<ul style="list-style-type: none"><li>市営航路</li></ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"><li>竜崎市</li></ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"><li>平成 30 年度～：段階的な実施・点検評価・見直し</li></ul>

4-3	省エネ船舶へのリプレイスによる経費削減
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 燃料費、修繕費の抑制とバリアフリー化を図るため省エネ船舶へのリプレイスの実施を検討する。</li> <li>・ リプレイスにあたっては、現行のフェリータイプを基本に、省エネ化やバリアフリー対応を図りつつ効率的で機能的な規模・性能を導入する。</li> </ul>
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市営航路</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 壱岐市</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 33 年度：航路改善計画の策定</li> <li>・ 平成 34 年度：新船建造</li> </ul>

## 基本方針5

### 公共交通に対する意識醸成と利用促進策の展開

5-1	観光客向け企画商品造成
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航路、路線バス、レンタサイクル、レンタカーとのセット商品、滞在期間中のフリーパスポート（1泊2日など）など観光振興施策と連動した商品開発を行う。</li> </ul>
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス全路線</li> <li>・ 市営航路</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 壱岐市</li> <li>・ 一般社団法人 壱岐市観光連盟</li> <li>・ 交通事業者</li> <li>・ 観光連事業者（ホテル、旅館、民宿、飲食、土産等） など</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成30年度：検討・準備</li> <li>・ 平成31年度～：段階的な実施・点検評価・見直し</li> </ul>

5-2	公共交通と連携した新サービスの検討
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 貨客混載（レンタカー自転車の運搬等）など、公共交通機関と連携し地域社会の課題を解消する新サービスの導入を検討する。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス全路線</li> <li>・ 市営航路</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 壱岐市</li> <li>・ 一般社団法人 壱岐市観光連盟</li> <li>・ 交通事業者</li> <li>・ 民間事業者 など</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成30年度：検討・準備</li> <li>・ 平成31年度～：段階的な実施・点検評価・見直し</li> </ul>

5-3 免許返納と連携した高齢者の利用促進	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>警察などの関係機関と連携し、免許返納制度と合わせた公共交通機関の利用促進策を展開する。</li> </ul>
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス全路線</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>警察</li> <li>壱岐市（福祉部局含む）</li> <li>交通事業者 など</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 30 年度～：段階的な実施・点検評価・見直し</li> </ul>

5-4 情報発信の強化・市民意識の向上	
事業概要	<p><b>◎情報発信の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民や観光客に分かりやすい情報発信を行うためホームページの改善など情報発信の強化を行う。</li> <li>車両ナンバリングなど分かりやすい仕組みづくりを行う。</li> </ul> <p><b>◎公共交通機関利用に関する市民意識の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ノーマイカーデーの導入など公共交通機関利用のキャンペーン等を実施する。</li> <li>広報誌などの各種メディアを活用した公共交通の利用促進・情報発信を行う。</li> </ul>
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス全路線</li> <li>市営航路</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>壱岐市</li> <li>交通事業者 など</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 30 年度～：段階的な実施・点検評価・見直し</li> </ul>

# 第4章

## PDCA サイクルによる進捗管理

### 4-1 実施スケジュール

個別施策の実実施スケジュールについては、平成30年度に詳細検討と予算編成も含めた実施準備を行い、平成31年度からの段階的な実施を図る。特に、1-1 バス系統・ルート再編や2-1 新交通システム導入については再編事業の適用を含め推進を図る。

また、市営航路のリプレースについては、平成33年度に航路改善計画を策定し、平成34年度の新船建造（リプレース）に向け関係機関との調整を図る。

表 実施スケジュール

基本方針		施策		平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度	備考
				2019	2020	2021	2022	2023	
基本方針1	持続可能で効率的な路線バスネットワークの構築	1-1	バス系統・ルート再編による持続可能な路線体系の構築	検討・準備	段階的な実施・点検評価・見直し				再編事業の適用検討含む
		1-2	二次交通との乗り継ぎ利便性の強化	検討・準備	段階的な実施・点検評価・見直し				
基本方針2	地区特性や利用者ニーズに応じたコミュニティ交通の導入	2-1	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	検討・準備	段階的な実施・点検評価・見直し				再編事業の適用検討含む
		2-2	観光客向け移動サービスの導入検討	検討・準備	各地区的に熟度に応じた検討・準備 段階的な実施・点検評価・見直し				
基本方針3	持続可能な運行基盤の構築	3-1	計画的な車両更新の推進	検討・準備	必要に応じた計画的な車両更新				
		3-2	自動運転システムなどの新技術の導入に向けた官民一体の体制づくり	関係機関と連携した検討体制の構築・検討 (検討の熟度に応じ関連事業を計画的に実施)					
基本方針4	島の活性化と一体となった市営航路の維持活性化	4-1	費用対効果の高いダイヤ・航路再編	検討・準備	段階的な実施・点検評価・見直し				
		4-2	経営効率化に向けた経費削減策の実施	段階的な実施・点検評価・見直し					
		4-3	省エネ船舶へのリプレースによる経費削減				計画策定	新船建造	
基本方針5	公共交通に対する意識醸成と利用促進策の展開	5-1	観光客向け企画商品造成(陸上・海上)	検討・準備	段階的な実施・点検評価・見直し				
		5-2	公共交通と連携した新サービスの検討	検討・準備	段階的な実施・点検評価・見直し				
		5-3	免許返納と連携した高齢者の利用促進	段階的な実施・点検評価・見直し					
		5-4	情報発信の強化・市民意識の向上	段階的な実施・点検評価・見直し					

## 4-2 PDCA サイクルの構築

本計画の達成状況の評価は、老岐市地域公共交通活性化協議会が主体となって実施するものとし、本計画で定めた数値目標の達成状況について毎年度（一部指標除く）、進捗状況の評価を行う。なお、達成状況に応じて適時事業の見直しを図るとともに、計画期間の最終年度には、全ての数値目標の達成状況について評価を行い、その後の計画策定や事業の見直しにつなげるものとする。

表 PDCA マネジメントサイクルの概要

計画目標	〔現状〕	〔目標〕 平成 34 年度 (2022 年度)	データ取得方法	調査間隔
路線バス利用者数	312,232 人 平成 28 年度 (2016 年度)	312,000 人	交通事業者と協力し つつ毎年把握	毎年度
路線バス市財政負担額	69,223 千円 平成 28 年度 (2016 年度)	60,000 千円	市担当部局の資料分 析により毎年把握	毎年度
新交通システムの 導入地区数	1 地区	2 地区	市担当部局の資料分 析により毎年把握	毎年度
市営航路利用者数	53,641 人	53,000 人	市担当部局の資料分 析により毎年把握	毎年度
免許返納者数	106 人 平成 29 年 (2017 年)	500 人 (5 年間累計)	警察との連携により 毎年把握	毎年度
公共交通を便利に利用 できると思う人の割合 (アンケート調査)	44.5% 平成 29 年 (2017 年)	50.0%	市民の公共交通利用 の実態や改善ニーズ を把握するためのア ンケート調査を実施	5 年
観光客向け新商品 ・サービスの造成	-	1 商品・サービス	市担当部局の資料分 析により毎年把握	毎年度

壹岐市地域公共交通網形成計画  
(概要版)

平成30年3月

壹 岐 市