壱岐市地域公共交通網形成計画

平成３０年３月

壱　岐　市

目　次

第１章　　地域公共交通網形成計画策定にあたって 1
１－１　計画策定の目的 1
１－２　計画の位置づけ 2
１－３　対象区域 3
１－４　計画期間 3

第２章　　地域及び地域公共交通の現状 4
２－１　壱岐市の現状 4
２－２　壱岐市の地域公共交通の現状 18

第３章　　市民アンケート調査 55
３－１　調査概要 55
３－２　調査結果 57

第４章　　事業者アンケート調査 98
４－１　調査概要 98

第５章　　公共交通の維持・活性化に向けた課題 103

第６章　　計画目標と基本方針 104
６－１　壱岐市の公共交通が目指すべき姿 104
６－２　将来交通体系 105
６－３　計画目標 106

第７章　　目標達成のための施策展開 107
７－１　施策体系 107
７－２　施策内容 108

第８章　　PDCA サイクルによる進捗管理 118
８－１　実施スケジュール 118
８－２　PDCA サイクルの構築 119

第1章

地域公共交通網形成計画策定にあたって

１－１　計画策定の目的

（１）計画策定の主旨

壱岐市（以下「本市」という）の公共交通機関は、人口減少と少子高齢化の影響から利用者が減少しており経営は厳しさを増している。また、ドライバー・従業員の高齢化や人材不足、車輌及び使用船舶の老朽化など構造的な問題も抱えている。

本計画は、持続可能な公共交通機関の維持・活性化を図るため、利用状況や市民ニーズの分析等から経営課題を抽出し、短中期的視点での具体的施策を整理し、実現化に向けた推進体制の整備を図るものである。

１－２　計画の位置づけ

本計画は、上位計画である長崎県離島振興計画、第２次壱岐市総合計画、壱岐市まち・ひと・しごと創生総合戦略、第３期壱岐市観光振興計画及び過疎地域自立促進計画との整合性を確保した計画とする。

表　上位計画一覧表

計画名称	概　要	関連箇所
壱岐島地域振興計画 （長崎県離島振興計画）	離島振興法第４条の規定にもとづき、長崎県の離島振興対策実施地域について、今後の振興方向、講じようとする諸施策を明らかにするもの。	＜第２節_2_5 国内外交流が盛んなしまづくり＞ 島内道路網の改良、公共交通手段の将来的な展望にたった調査・研究を進め、地域の利便性・快適性・機能性を高める道路・公共交通を整備する。
第２次壱岐市総合計画	「海とみどり、歴史を活かす癒しのしま、壱岐（いきいきアイランド）」を将来像として平成27年に計画期間を５年とし、策定された。これからの５年間に取り組もうとするまちづくりの方向を示す。	＜第２編_（5）_＜1＞_③公共交通の整備＞ 高齢者や子どもなどの、通院、通学のため、また買い物など日常生活の移動手段として乗合バスを確保し、運行体制を維持しつつ、地域の実情に応じた運行

計画名称	概　要	関連箇所
		形態の見直しに努めるとともに、将来的な展望に立った調査・研究も進める。
壱岐市まち・ひと・しごと創生総合戦略	本市が将来にわたって活力ある豊かな地域社会を維持することを目的とし、本市における人口の現状と将来の展望を提示し、その実現を目標とした今後５ヵ年の施策の方向（戦略）を提示するものとして平成 27 年に策定された。	＜第 2 章_基本目標 3_3-1 交通インフラプロジェクト＞ 島内公共交通の活性化

表　上位計画一覧表

計画名称	概　要	関連箇所
第 3 期壱岐市観光振興計画	本市の特性を活かした持続可能な観光のまちづくりを目指して、その基本となる理念・方針を掲げ、行政・市民・観光振興団体・民間事業者などが更に一体となって観光振興を推進するために策定するもの。	＜第 4 章_基本方針 2_基本施策の内容_3.観光基盤づくりの整備・充実_(2) 交通基盤の充実＞ 交通事業者を主とした滞在型周遊コースの開発。「壱岐ちゃり」拠点施設の有効活用及び滞在型周遊コースの開発。出迎え・見送りの定着化に向けた検討
過疎地域自立促進計画	過疎地域における総合的かつ計画的な自立促進のための施策を推進するため、過疎地域自立促進特別措置法第 5 条に基づき策定された「長崎県過疎地域自立促進方針」を指針として策定された。	＜第 4 章_3_(2)_(ア) 道路・公共交通＞ 乗合バス運行体制の維持・確保に努めるため運営費の補助や関係機関等とのさらなる連携を図る。また、公共機関への移動手段の確保を図るとともに、公的な交通手段であるコミュニティバスの運行等について調査研究を行う。

１－３　対象区域

本計画の対象区域は、壱岐市全域とする。

１－４　計画期間

本計画の期間は、平成 30 年度から平成 34 年度までの 5 年間とする。

第2章

地域及び地域公共交通の現状

２－１　壱岐市の現状

（１）地勢

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 ㎞、佐賀県唐津東港から印通寺港まで北 41 ㎞に位置する。

本市は、南北約 17 ㎞、東西約 15 ㎞のやや南北に長い形状で、総面積は 139.42k ㎡となっている。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）に大きな島である。

図　位置

図　地形

（２）人口・世帯数

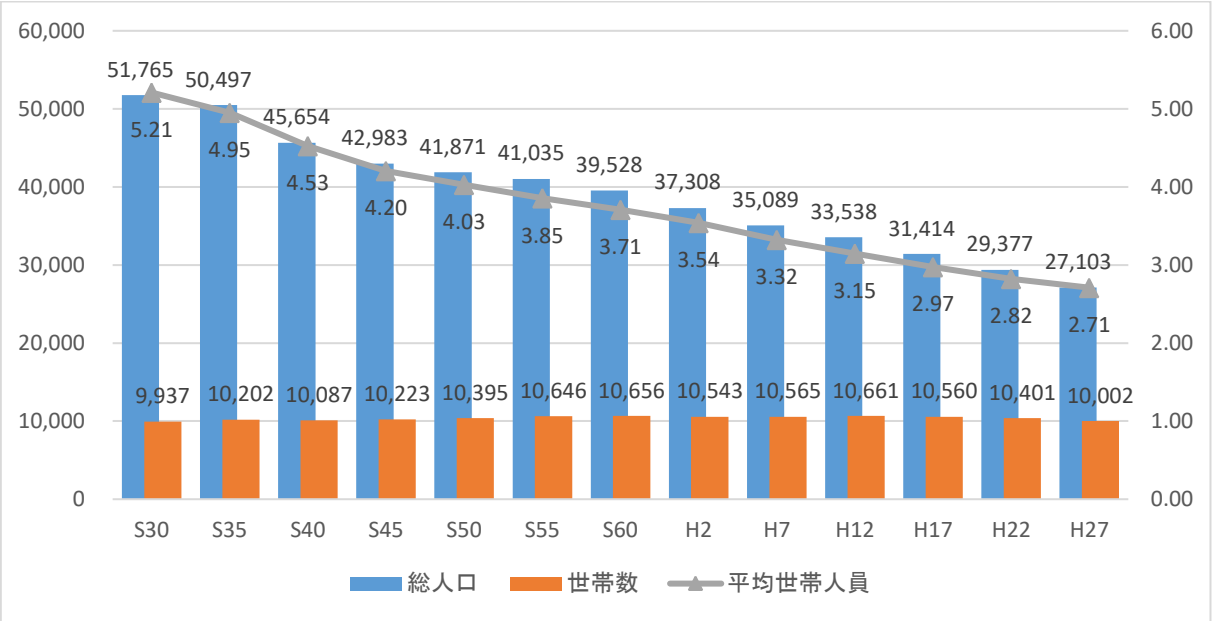
本市の人口は平成 27 年国勢調査において 27,103 人と、5 年前に比べ 2,274 人減少した。昭和 30 年以降一貫した減少が続いている。

世帯数は、平成 27 年国勢調査で 10,002 世帯と、昭和 30 年以降ほぼ横ばいで推移している。

平均世帯人員は、平成 27 年は 2.71 人/世帯と、昭和 30 年の 5.21 人/世帯に対し約半数程度まで減少した。本市は人口減少と核家族化が進行している状況といえる。

平成 29 年住民基本台帳による地区別人口は、人口が多い順に、郷ノ浦町 10,131 人、芦辺町 7,346 人、勝本町 5,577 人、石田町 4,269 人となっている。

図　人口（人）・世帯数（世帯）・平均世帯人員（人/世帯）



資料）平成 27 年国勢調査を基に作成

表　町別人口

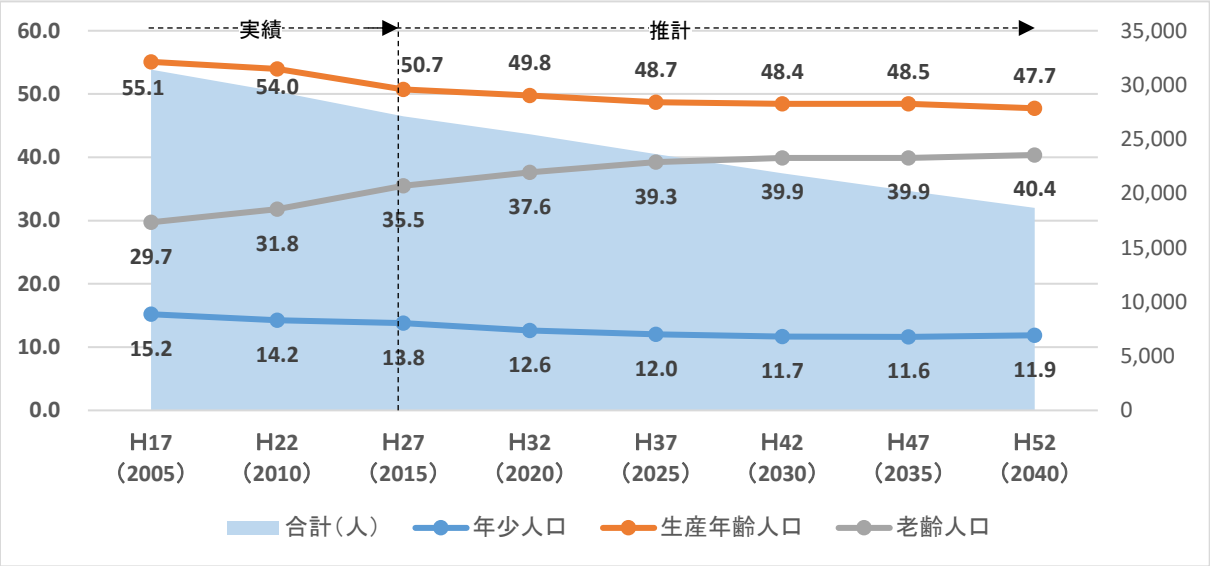
	人口 （単位：人）	世帯数 （単位：世帯）	平均世帯人員 （単位：人/世帯）
郷ノ浦町	10,131	4,425	2.29
勝本町	5,577	2,445	2.28
芦辺町	7,346	3,139	2.34
石田町	4,269	1,667	2.56
壱岐市	27,323	11,676	2.34

資料）住民基本台帳（平成 29 年 8 月末日現在）を元に作成

（３）年齢別人口

本市は他都市と同様に少子高齢化が進行しており、平成 27 年では年少人口比率が 13.8%であるのに対し、高齢化率は 35.5%と 2 倍以上となっている。今後も少子高齢化は続くことが予想され、平成 52 年の高齢化率は 40.4%に達する見込みである。

図　年齢 3 階級別人口割合（単位：%）



資料）平成 27 年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値を基に作成

表　年齢 3 階級別男女別人口（平成 27 年）

年齢 （単位：歳）	総数 （単位：人、%）	男 （単位：人、%）	女 （単位：人、%）
0～14	3,736 (13.8)	1,905 (14.8)	1,831 (12.9)
15～64	13,749 (50.7)	6,992 (54.4)	6,757 (47.4)
65～	9,615 (35.5)	3,961 (30.8)	5,654 (39.7)
年齢不詳	3 (0.01)	2 (0.02)	1 (0.01)
合計	27,103 (100.0)	12,860 (100.0)	14,243 (100.0)

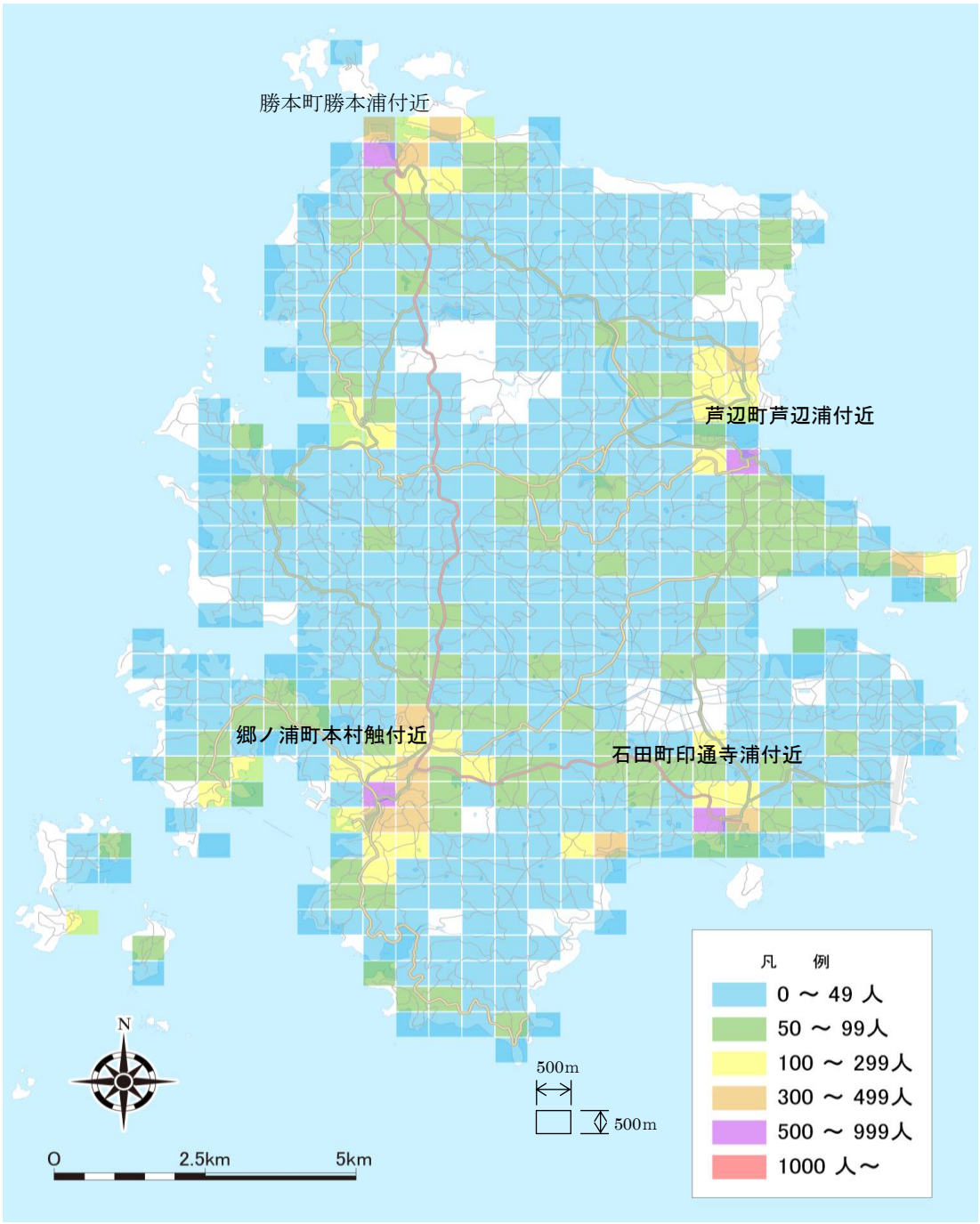
※下段（　）は合計値を 100 とした時のパーセントを示す。
資料）平成 27 年国勢調査を基に作成

（４）人口分布状況

本市の人口分布状況を 500m メッシュ（1 メッシュ＝500m×500m）でみると、勝本町勝本浦付近、芦辺町芦辺浦付近、石田町印通寺浦付近及び郷ノ浦町本村触付近において 1 メッシュあたり 500 人以上のエリアが見られるが、大部分が 1 メッシュあたり 50 人未満のエリアとなっている。

本市の人口分布の特徴として、人口密度の高いエリアが北部、東部、南東部及び南西部の海側に点在しており、人口密度の低いエリアが内陸部を中心とした広範囲に広がっていることが挙げられる。

図　500m メッシュ人口



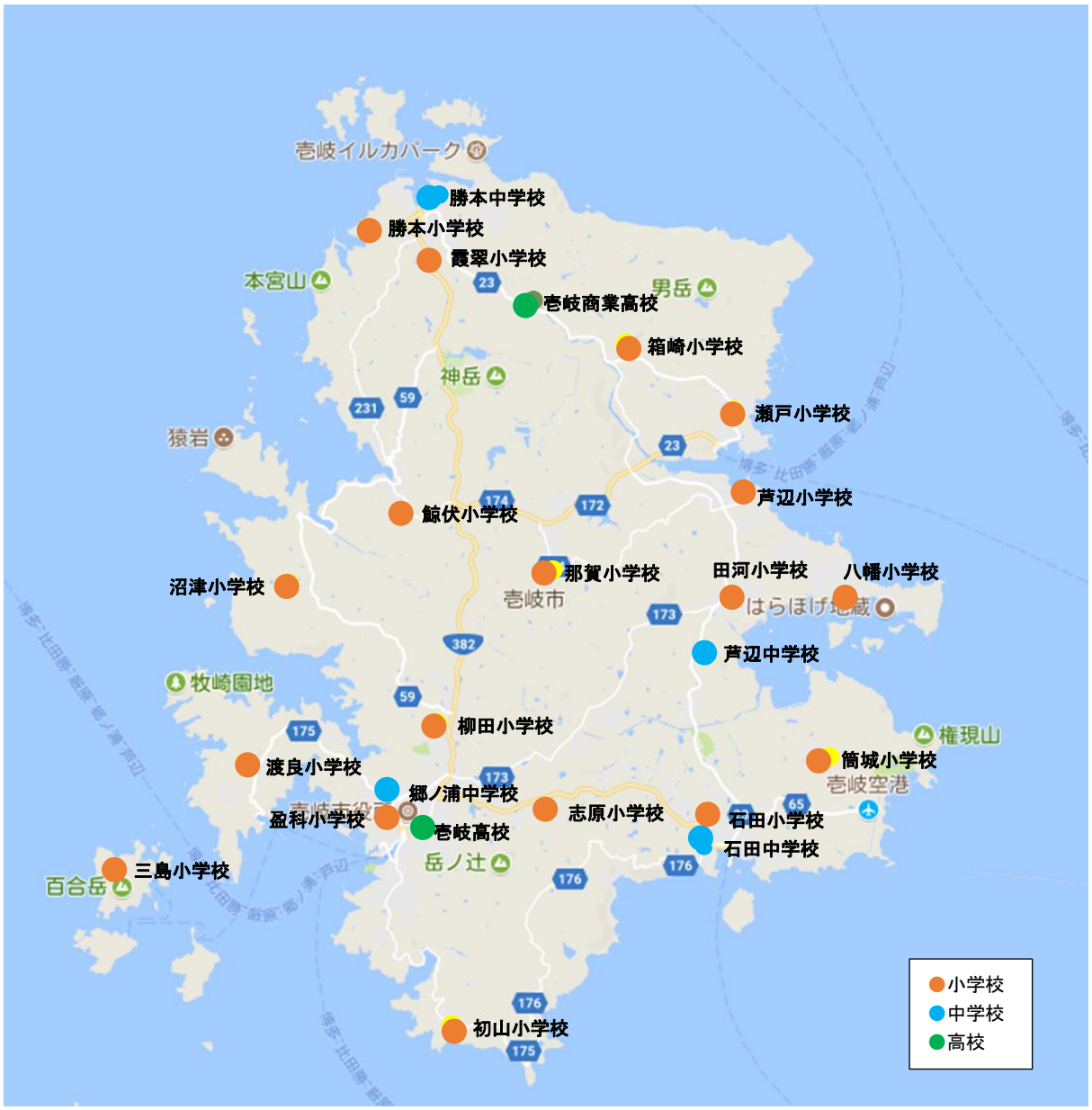
資料）平成 27 年国勢調査を基に作成

（５）教育機関

本市には小学校が 18 校、中学校が 4 校、高校が 2 校の計 24 校の学校がある。立地場所は人口密度が高いエリアに加え、内陸部や渡良三島（大島、原島、長島）を含む市内の全域に渡っている。

小中学校の通学には後述するスクールバスが市内各所で運行されている。

図　小学校、中学校分布状況図



資料）壱岐市資料を基に作成

※芦辺中学校は平成 31 年度に旧那賀中跡地へ移転予定

表　小学校・中学校一覧

区分		名称	住所
郷ノ浦町	小学校	壱岐市立盈科小学校	郷ノ浦町本村触 589
	小学校	壱岐市立渡良小学校	郷ノ浦町渡良南触 365
	小学校	壱岐市立三島小学校	郷ノ浦町大島 815
	小学校	壱岐市立柳田小学校	郷ノ浦町柳田触 885
	小学校	壱岐市立沼津小学校	郷ノ浦町小牧東触 184
	小学校	壱岐市立志原小学校	郷ノ浦町大原触 115
	小学校	壱岐市立初山小学校	郷ノ浦町初山西触 807-1
	中学校	壱岐市立郷ノ浦中学校	郷ノ浦町本村触 75
	高校	長崎県立壱岐高等学校	郷ノ浦町片原触 88
勝本町	小学校	壱岐市立鯨伏小学校	勝本町立石南触 1137-2
	小学校	壱岐市立勝本小学校	勝本町坂本触 262
	小学校	壱岐市立霞翠小学校	勝本町西戸触 550
	中学校	壱岐市立勝本中学校	勝本町仲触 1846
	高校	長崎県立壱岐商業高校	勝本町新城西触 282
芦辺町	小学校	壱岐市立箱崎小学校	芦辺町箱崎釘ノ尾触 652-1
	小学校	壱岐市立瀬戸小学校	芦辺町箱崎大左右触 315
	小学校	壱岐市立那賀小学校	芦辺町中野郷西触 174
	小学校	壱岐市立田河小学校	芦辺町諸吉二亦触 1659
	小学校	壱岐市立八幡小学校	芦辺町諸吉南触 1565
	小学校	壱岐市立芦辺小学校	芦辺町芦辺浦 546
	中学校	壱岐市立芦辺中学校	芦辺町諸吉二亦触 1886
石田町	小学校	壱岐市立石田小学校	石田町石田西触 1238
	小学校	壱岐市立筒城小学校	石田町筒城西触 191
	中学校	壱岐市立石田中学校	石田町石田西触 1547
合計		小学校:18 校、中学校:4 校、高校 2 校、計 24 校	

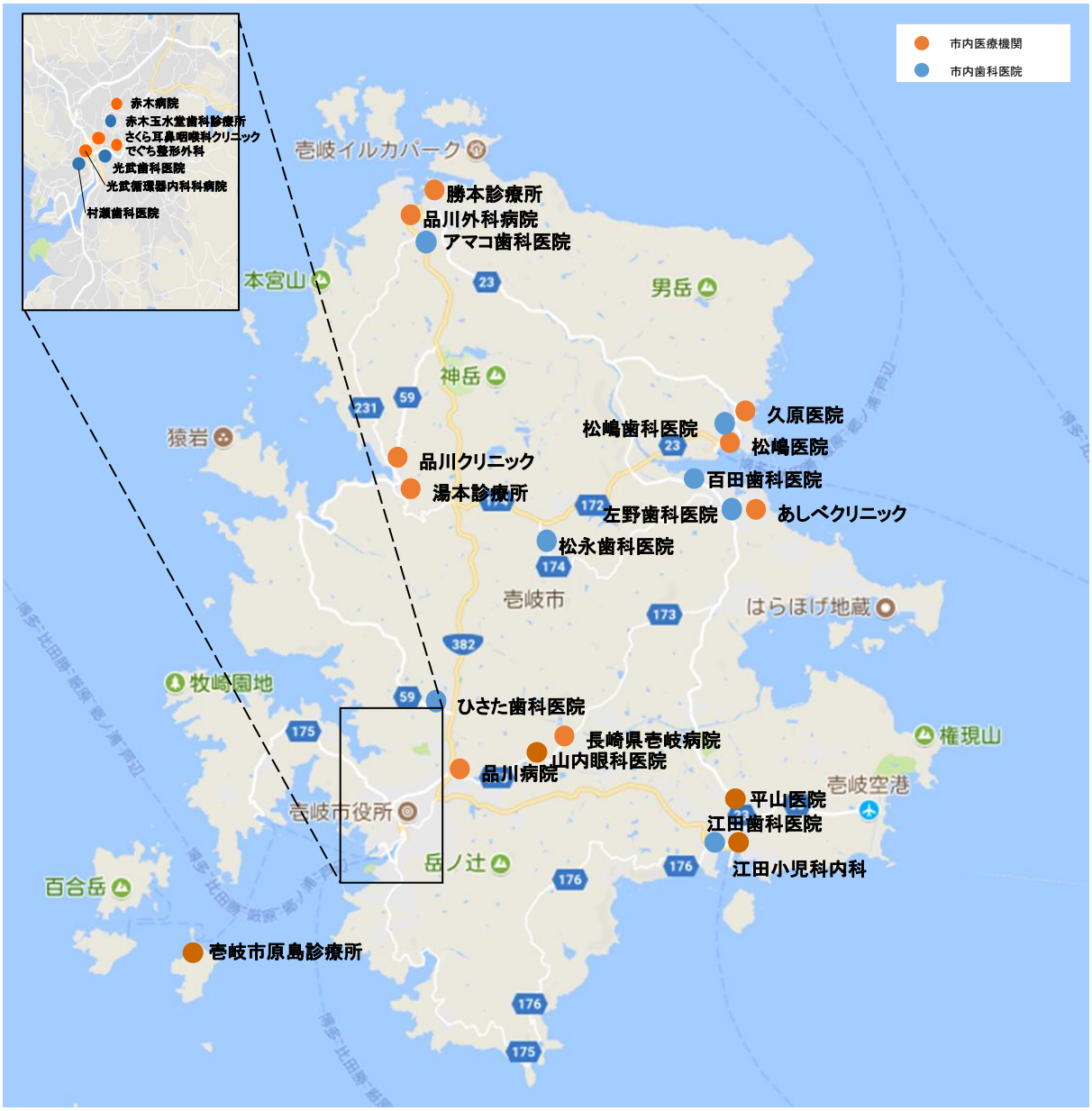
資料）壱岐市資料を基に作成

（６）医療機関

本市の医療機関数は、病院が 5 件、診療所が 12 件、歯科が 10 件であり、病床数は 510 床となっている。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るが、当該エリア外の内陸部にも一部分布している。

後述する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」が男女、年齢、居住地を問わず最も多くなっており、市内の基幹病院として利用され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、壱岐病院の依存度が相対的に低下している傾向がみられる。

図　医療機関分布状況図



資料）長崎県公開情報を基に作成

表　医療機関一覧

区分		名称	住所	病床数
郷ノ浦町	病院	赤木病院	郷ノ浦町本村触 111	117
		長崎県壱岐病院	郷ノ浦町東触 1626	228
		品川病院	郷ノ浦町東触 854-2	48
		光武内科循環器科病院	郷ノ浦町郷ノ浦 15-3	88
	診療所	さくら耳鼻咽喉科クリニック	郷ノ浦町郷ノ浦 11	0
		山内眼科医院	郷ノ浦町東触 1310	0
		でぐち整形外科医院	郷ノ浦町郷ノ浦 53-2	0
		壱岐市原島診療所	郷ノ浦町原島 296-2	0
	歯科	村瀬歯科医院	郷ノ浦町郷ノ浦 123	0
		赤木玉水堂歯科診療所	郷ノ浦町本村触 129	0
		光武歯科医院	郷ノ浦町郷ノ浦 13	0
		ひさた歯科医院	郷ノ浦町柳田触 114	0
勝本町	病院	品川外科病院	勝本町西戸触 180-1	29
	診療所	勝本診療所	勝本町仲触 1989	0
		湯本診療所	勝本町布気触 818-10	0
		品川クリニック	勝本町本宮南触	0
	歯科	アマコ歯科医院	勝本町勝本浦 177	0
芦辺町	診療所	松嶋医院	芦辺町箱崎大左右触 550-2	0
		久原医院	芦辺町箱崎大左右触 500-2	0
		あしべクリニック	芦辺町芦辺浦 606-1	0
	歯科	松嶋歯科医院	芦辺町箱崎大左右触 550-2	0
		左野歯科医院	芦辺町芦辺浦 83	0
		百田歯科医院	芦辺町諸吉大石触 427-5	0
		松永歯科医院	芦辺町国触 644	0
石田町	診療所	江田小児科内科	石田町印通寺浦 302	0
		平山医院	石田町石田西触 1071-1	0
	歯科	江田歯科医院	石田町印通寺浦 327-2	0
合計		病院:5 件、診療所:12 件、歯科:10 件		510 床

資料）長崎県公開資料を基に作成。病床数 20 以上を病院、19 床以下を診療所とした。

（７）商業施設と買物動向

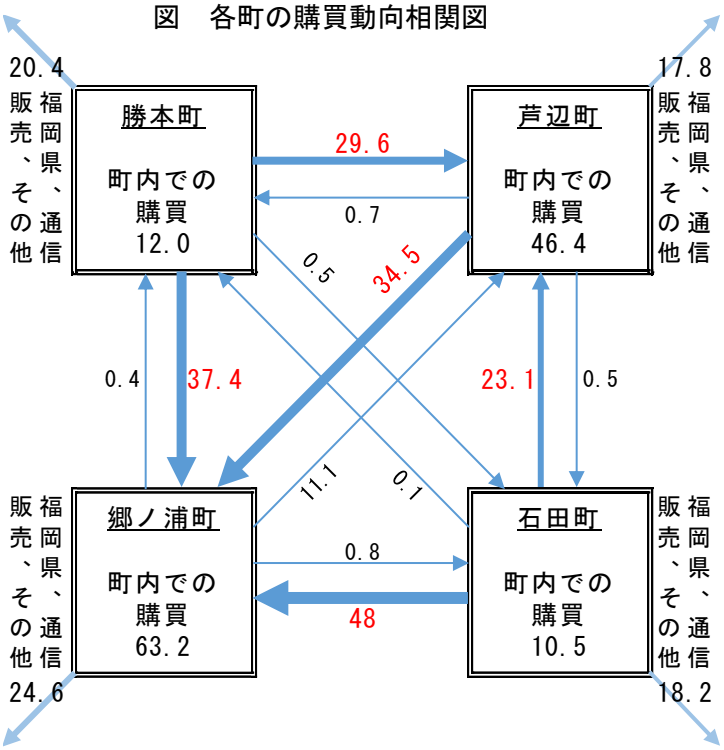
商業施設は、人口密度が高いエリアを中心に分布しており、中でも特に郷ノ浦町に集積している。

平成 24 年消費者購買実態調査によると、購買場所については、本市全体では郷ノ浦町で買い物をする人の割合が 44.9%で最も高く、次いで芦辺町での割合が高くなっている。

郷ノ浦町、勝本町、芦辺町及び石田町では、郷ノ浦町での購買動向がそれぞれ、63.2%、37.4%、34.5%及び 48%と高い割合を占めている。

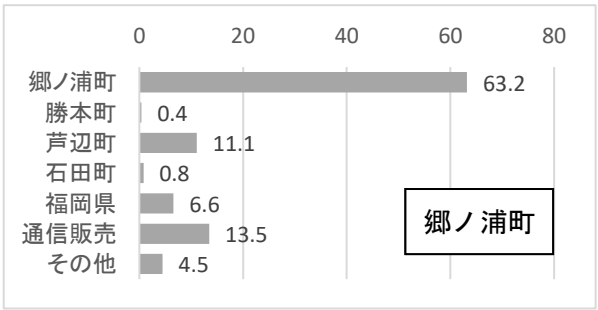
特に、勝本町及び石田町では町内での購買より、町外での購買の割合が高い。具体的には勝本町では町内での購買の割合が 12.0%であるのに対し、町外での購買の割合が 88.0%、石田町では町内での購買の割合が 10.5%に対し、町外での購買の割合は 89.5%と町外の依存度が高く、日常的に町外への移動が行われている実態が浮かび上がる。

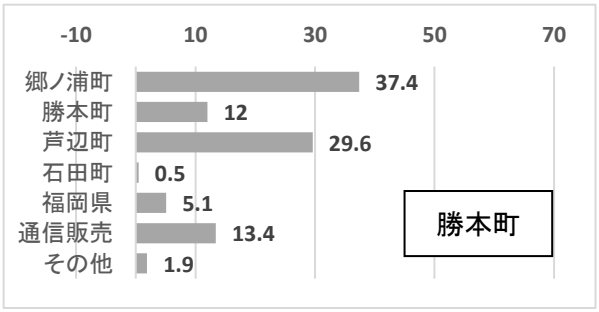
図　各町の購買動向相関図

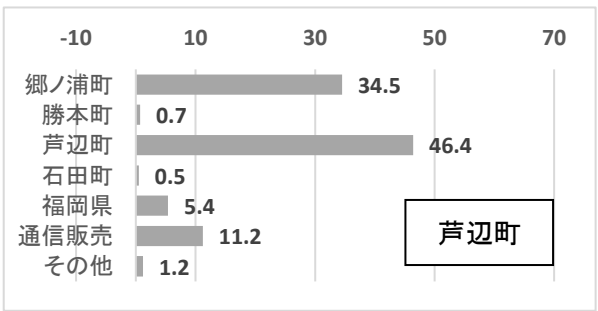


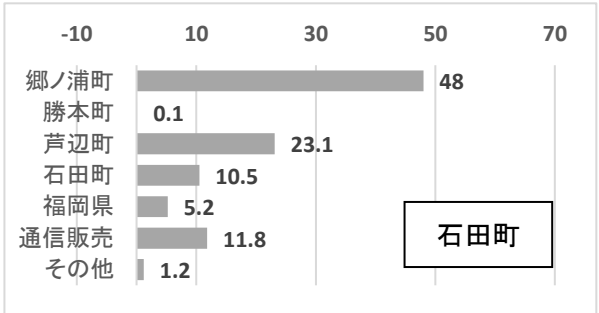
資料）平成 24 年度消費者購買実態調査を基に作成
※矢印については主要な数値のみ表示

図　消費者購買実態（単位：%）









資料）平成 24 年度消費者購買実態調査を基に作成

表　主な商業施設一覧

区分	名称	住所
郷ノ浦町	ダイレックス壱岐店	郷ノ浦町柳田触 936
	ドラックストアモリ郷ノ浦店	郷ノ浦町田中触 955-1
	ファミリーマート郷ノ浦東店	郷ノ浦町東触 699-1
	マルエー生活館	郷ノ浦町東触 758-1
	マルエー食品館	郷ノ浦町東触 784
	ポプラ壱岐郷ノ浦店	郷ノ浦町東触 551-3
	スーパーバリューイチヤマ	郷ノ浦町東触 567-2
	マツモトキヨシ壱岐店	郷ノ浦町本村触 28-10
	スーパーヤマグチ	郷ノ浦町永田触 268
	アグリプラザ四季菜館	郷ノ浦町東触 560
勝本町	ポプラ壱岐勝本店	勝本町仲触 471
芦辺町	イオン壱岐店	芦辺町箱崎中山触字干拓 2604-2
	ポプラ壱岐芦辺店	芦辺町箱崎中山触 2604-85
	ファミリーマート壱岐芦辺店	芦辺町諸吉大石触 368-1
	島の駅一番館	芦辺町諸吉二亦触 1756-1
石田町	マリンパル壱岐	石田町印通寺浦 471-2

図　主な商業施設分布状況

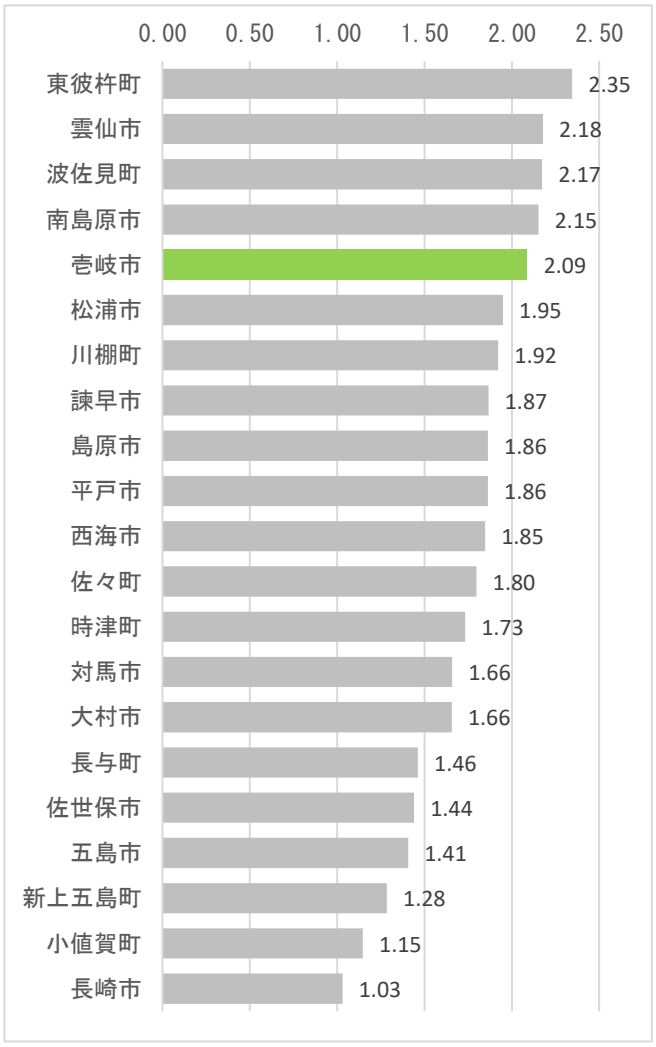
資料）公開情報を基に作成

（８）マイカー普及の状況

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。

生活圏域が広範囲に広がり、且つ公共交通機関のサービス水準が低い本市においては、マイカー依存度が当然ながら高く、後述するアンケート調査でも 30～50 代の 9 割近くが通院や買物でマイカーを利用する状況が窺える結果となった。

図　世帯当たりの自家用車保有状況（台/世帯）



資料）平成 28 年長崎県統計年鑑
車輌は「乗用車」と「軽自動車」とし貨物、特殊用途車、小型二輪は除く。
世帯数は異動人口調査（平成 28 年 10 月 1 日現在）

（９）免許返納の状況

高齢化の進行にあわせ免許返納と公共交通機関の充実については両輪の施策として一体的に推進していくことが求められる。本市の免許返納数は平成 27 年の 27 件から着実に増加しており平成 29 年は約 4 倍の 106 件となっている。今後も高齢化の進行にあわせ免許返納者数は増加すると予想される。

（免許返納件数）

H27　27 件
H28　52 件
H29　106 件

（１０）観光資源と観光動向

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る。年間観光客数は平成 17 年から平成 21 年にかけて年々減少したものの、平成 21 年以降は概ね 55 万人前後で推移している。観光消費額は観光客に比例するように平成 17 年から平成 21 年にかけて減少したものの、平成 21 年以降は 70 億円～80 億円程度で推移している。

本市と本土を結ぶ交通結節点は、郷ノ浦港、芦辺港、印通寺港及び壱岐空港であり、平成 28 年の乗降者数はそれぞれ 347,711 人、191,183 人、132,919 人、29,845 人となっている。

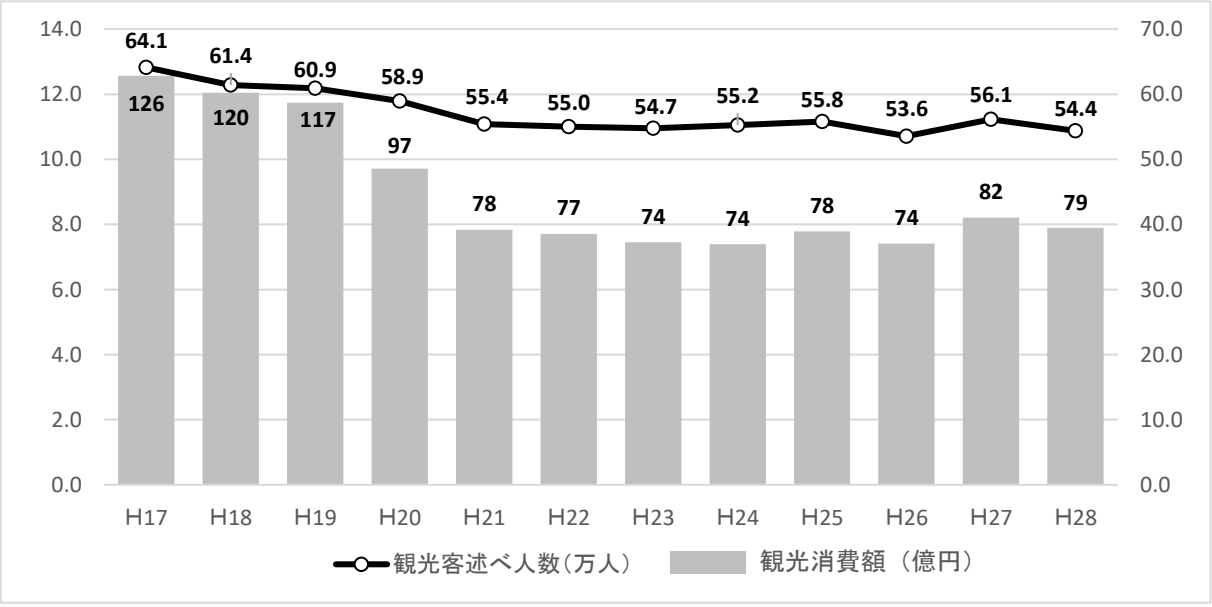
観光客の島内での移動は、夏場などハイシーズンでは港と海水浴場を結ぶ路線バスの利用者もみられるが、年間を通しレンタカー利用が最も多く公共交通の利用は相対的に少ない。また、宿泊施設ではサービスの一環として港や空港までの送迎を行っている事業者もみられる。

表 2-6　平成 28 年主要玄関口の乗降者数（単位：人）

	年間乗降客数		1 日あたり乗降客数
郷ノ浦港	347,711 人	49.6%	953 人
芦辺港	191,183 人	27.2%	524 人
印通寺港	132,919 人	18.9%	364 人
壱岐空港	29,845 人	4.3%	82 人
合計	701,658 人	100.0%	1,923 人

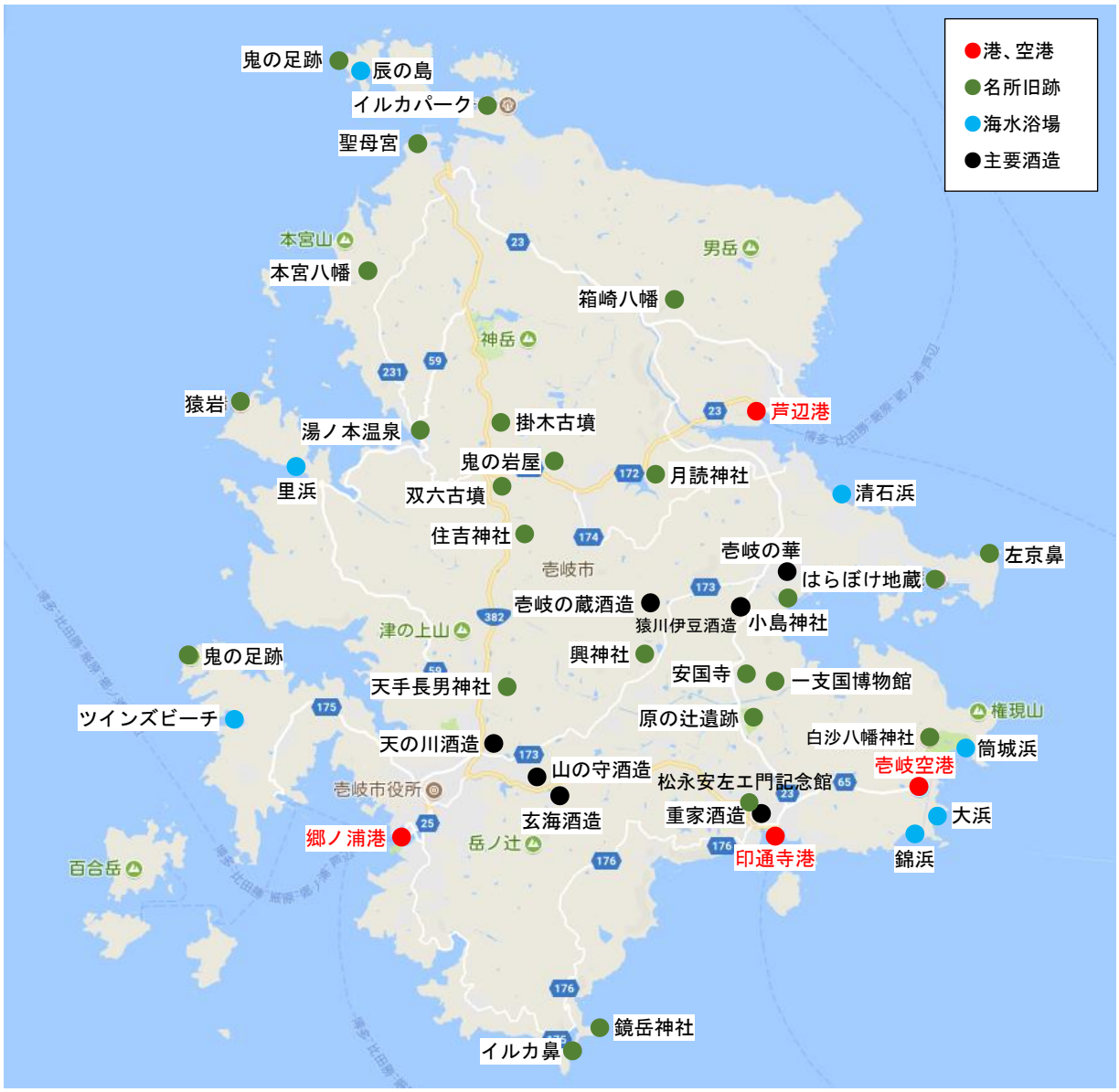
資料）平成 28 年実績データよりシンク長崎作成

図 2-13　延べ観光客数と観光消費額



資料）長崎県観光統計を基に作成

図　港・空港及び観光資源分布状況



資料）公開情報を基に作成

表　主な観光資源

区分		名称	所在地
郷ノ浦町	港、空港	郷ノ浦港	郷/浦町郷/浦
	名所旧跡	猿岩	郷/浦町新田触 890-2
	名所旧跡	鬼の足跡	壱岐市郷/浦町渡良東触
	名所旧跡	天手長男神社	郷/浦町田中触 730
	名所旧跡	鏡岳神社	郷/浦町初山東触 15
	名所旧跡	イルカ鼻	郷/浦町初山東触
	海水浴場	里浜	郷/浦町里触
	海水浴場	ツインズビーチ	郷/浦町渡良東触
	主要酒造	天の川酒造	郷/浦町田中触 808
	主要酒造	山の守酒造	郷/浦町志原西触 85
	主要酒造	玄海酒造	郷/浦町志原西触 550
勝本町	名所旧跡	鬼の足跡	勝本町東触
	名所旧跡	イルカパーク	勝本町東触
	名所旧跡	聖母宮	勝本町勝本浦 554
	名所旧跡	本宮八幡	勝本町本宮西触 1437
	名所旧跡	湯ノ本温泉	勝本町立石西触
	名所旧跡	掛木古墳	勝本町布気触 323
	名所旧跡	双六古墳	勝本町立石東触 52
	海水浴場	辰の島	勝本町東触
芦辺町	港、空港	芦辺港	芦辺町箱崎中山触 2575-22
	名所旧跡	箱崎八幡	芦辺町箱崎釘/尾触
	名所旧跡	左京鼻	芦辺町諸吉本村触
	名所旧跡	鬼の岩屋	芦辺町国分本村触
	名所旧跡	はらぼけ地蔵	芦辺町諸吉本村触
	名所旧跡	月読神社	芦辺町国分東触 464
	名所旧跡	興神社	芦辺町湯岳興触 676
	名所旧跡	小島神社	芦辺町諸吉二亦触 1969
	名所旧跡	安国寺	芦辺町深江栄触 546
	名所旧跡	一支国博物館	芦辺町深江鶴亀触 515-1
	名所旧跡	原の辻遺跡	芦辺町深江鶴亀触 1092-1
	海水浴場	清石浜	芦辺町芦辺浦 636-32
	主要酒造	壱岐の華	芦辺町諸吉二亦触 1664-1
	主要酒造	壱岐の蔵酒造	芦辺町湯岳本村触 520
	主要酒造	猿川伊豆酒造	芦辺町深江本村触 1402
石田町	港、空港	壱岐空港	石田町筒城東触 1725
	港、空港	印通寺港	石田町印通寺浦 196-20
	名所旧跡	白沙八幡神社	石田町筒城仲触
	名所旧跡	松永安左エ門記念館	石田町印通寺浦 360
	海水浴場	筒城浜	石田町筒城東触 1916
	海水浴場	大浜	石田町筒城東触
	海水浴場	錦浜	石田町筒城東触
	主要酒造	重家酒造	石田町印通寺浦 200
合計	港、空港	4 箇所	
	名所旧跡	24 箇所	
	海水浴場	7 箇所	
	主要酒造	7 箇所	

２－２　壱岐市の地域公共交通の現状

（１）公共交通機関の概要

本市の島外交通は、空路はオリエンタルエアブリッジ株式会社が運航する壱岐―長崎間の１路線、航路は九州郵船株式会社が運航する壱岐―博多間、壱岐―唐津東間の２航路で構成されており、利用者は壱岐―博多間が最も多い。

島内の陸上交通は、壱岐交通株式会社が運行する路線バスを中心に、スクールバスとタクシーで構成されている。海上交通は有人離島である大島、長島、原島と本土を結ぶ市営航路がある。なお、本計画の対象となる交通機関は島内交通機関とし、次頁以降で各交通機関の利用状況・経営状況等の詳細を述べる。

表　公共交通機関の概要

分　類			概　況
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。平成 28 年（1 月～12 月）の乗降客数は 30,439 人
	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。平成 28 年（1 月～12 月）の乗降客数は 513,410 人。壱岐―厳原間は 25,484 人
		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。平成 28 年（1 月～12 月）の乗降客数は 132,919 人
島内交通	路線バス		壱岐交通株式会社により市内 30 系統で運行。平成 28 年度の利用者数は 312,232 人。路線バス維持に係る平成 28 年度の市負担額は 69,233 千円
	スクールバス		郷ノ浦中学校、勝本中学校、芦辺中学校、石田小学校の通学のためのスクールバス。壱岐交通（株）、（株）玄海交通による委託運行。平成 28 年度の委託費は 55,393 千円
	タクシー		長崎県タクシー協会加盟の会社は、壱岐交通タクシー（株）、（株）壱岐観光タクシー、（有）玄海タクシー、（有）勝本タクシー、文化バス・タクシー（株）の５社
	貸切事業者		壱岐交通（株）、（株）玄海交通の２社により貸切観光バス等が運行されている。
	レンタカー		長崎県レンタカー協会加盟の会社は、東和レンタカー、玄海交通レンタカー、（有）壱岐レンタカー、壱岐交通タクシー（株）、（株）芦辺レンタカー、空港レンタカー、みなとレンタカー、（有）スカイロード壱岐の８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。１日４便、フェリーみしまで運航。平成 28 度の収支は△72,991 千円

（２）路線バスの状況

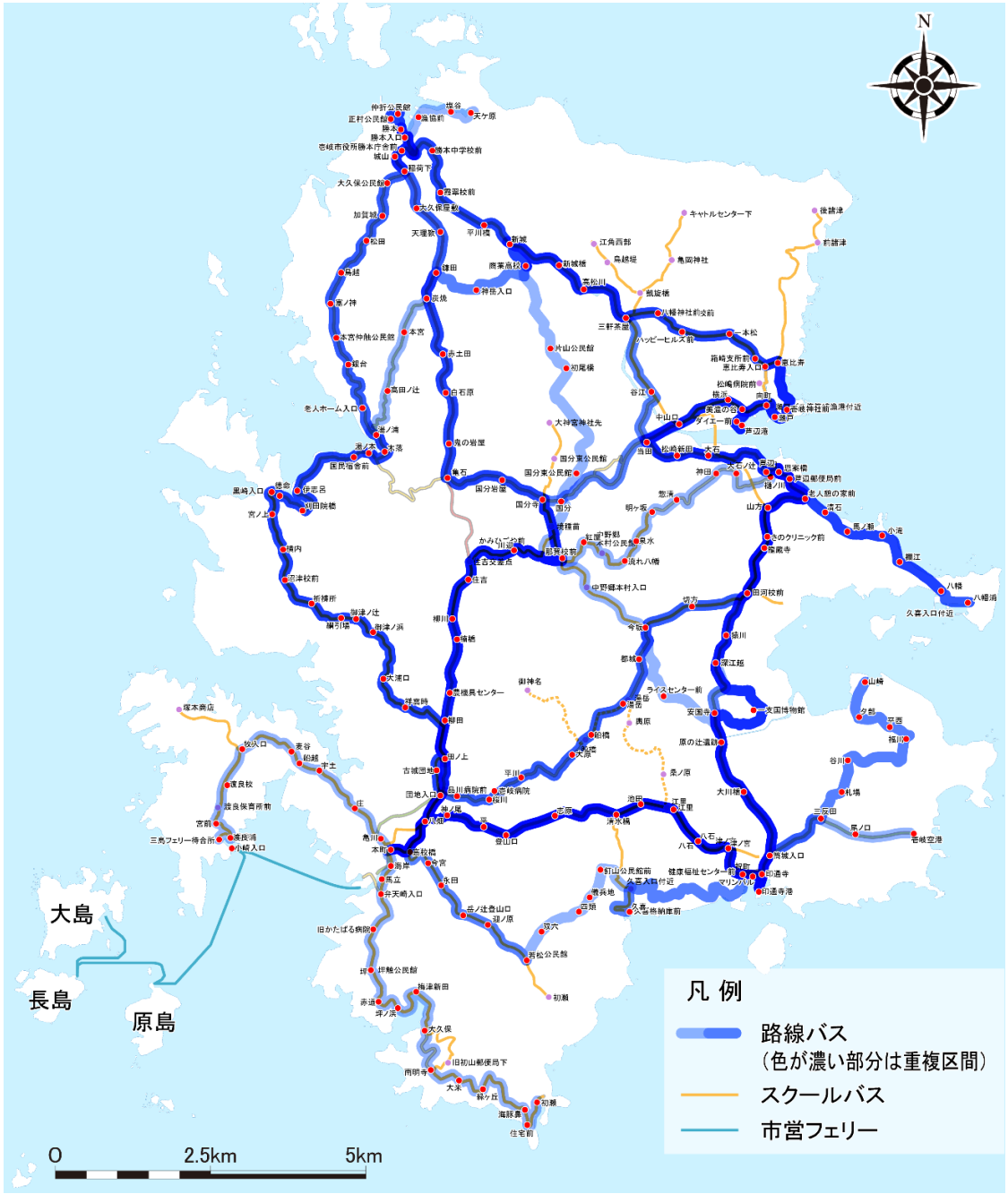
①運行路線

ア)運行ルート概況・サービス受益範囲（交通不便地区）

路線バスは全 30 系統で構成されており、郷ノ浦を中心に島内全体の居住地をカバーするようにネットワークが構築されている。

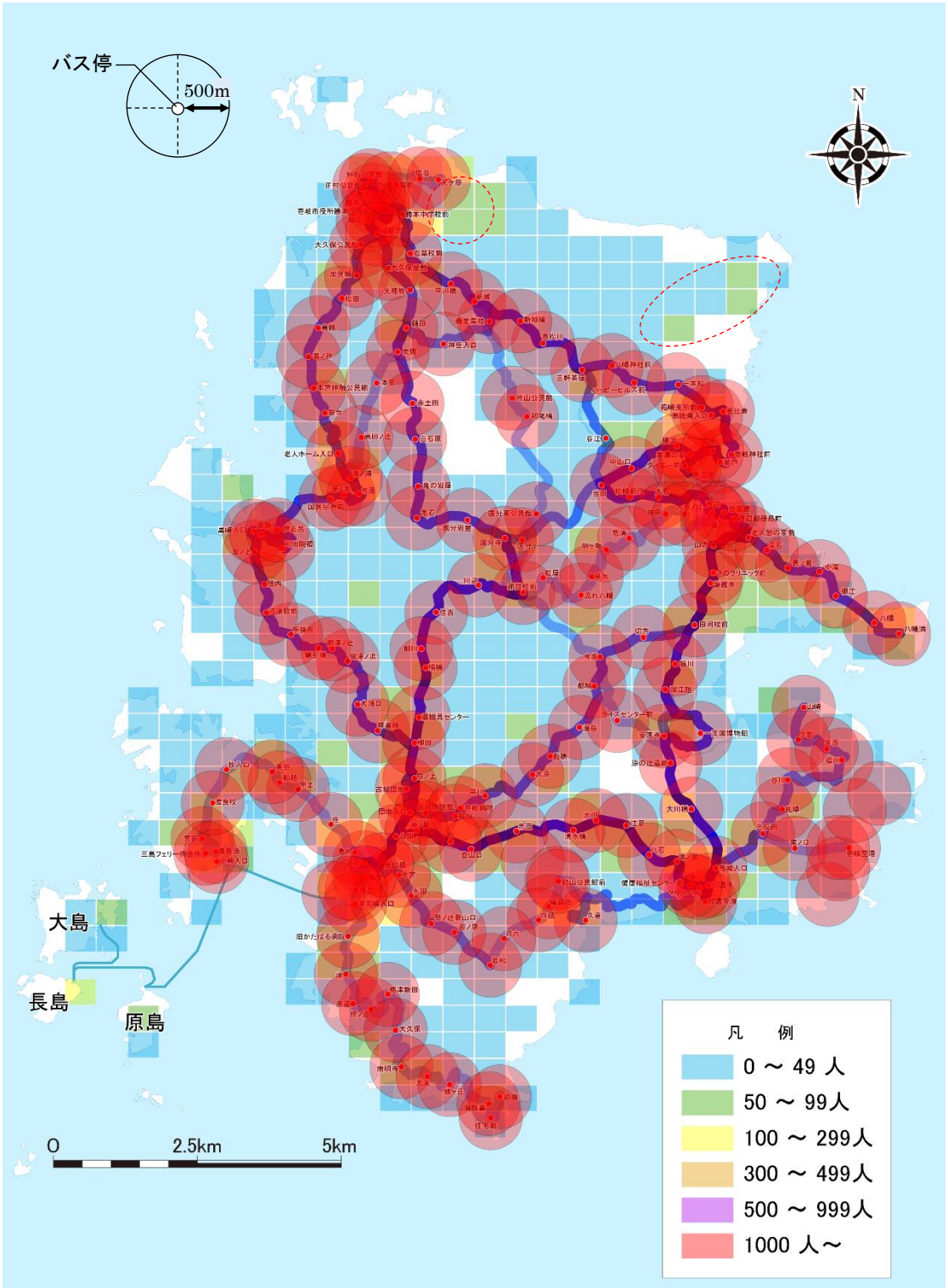
バス停から半径 500m を路線バス受益範囲とした場合、500m メッシュで人口 100 人以上のエリアはほぼ全域をカバーしている。但し、本市は 500m メッシュで人口 100 人未満のエリアが広範囲で広がっている特徴があり、その一部については路線バスがカバーできていないエリアが存在する。

図　路線バス網



資料）平成 29 年 1 月現在実績を基に作成

図　路線バス受益範囲（バス停から半径 500m の場合）※人口は 500m メッシュ人口



資料）メッシュ人口は平成 27 年国勢調査を基に作成。赤円はバス停から半径 500m 範囲を示す。

イ)系統別概況

平成 28 年度における 30 系統別の路線概要及び輸送人員をみると、国庫補助路線の系統 1 郷ノ浦―国分・勝本・芦辺―郷ノ浦が 69,256 人で最も多く、系統 12 郷ノ浦―湯ノ本―勝本が 30,517 人、系統 13 郷ノ浦―湯ノ本・勝本―天ヶ原が 19,785 人で続いている。1 便当たりの輸送人員をみると、高校生の通学利用が中心の路線で輸送人員が多くなっている。

図　系統別運行概要

系統番号	運行系統			補助	キロ程（km）	運行回数（便）	走行キロ（km）			輸送人員（人）	1便当たり輸送人員（人/回）
	起点	経由地	終点				実車キロ	空車キロ	合計		
1	郷ノ浦	国分・勝本・芦辺	郷ノ浦	国補	46.0	10	164,856.0	6,779.2	171,635.2	69,256	19.0
2	〃	国分・勝本・印通寺	〃		49.9	3	56,392.5	2,080.5	58,473.0	8,709	8.0
3	〃	印通寺	芦辺	県補	16.1	3.5	47,064.3	3,554.7	50,619.0	28,969	22.7
4	〃	印通寺	山崎		13.5	1	9,791.6	691.6	10,483.2	437	1.2
5	〃	印通寺・山崎	印通寺		19.3	1	15,764.5	1,521.5	17,286.0	873	2.4
6	〃	印通寺	田河校		13.1	1	7,725.6	562.4	8,288.0	6,156	16.9
7	〃	印通寺・芦辺	八幡		20.5	1.5	23,994.4	1,633.4	25,627.8	1,746	3.2
8	〃	印通寺・芦辺・八幡	芦辺		24.9	1	18,625.3	689.5	19,314.8	2,879	7.9
9	〃	印通寺・芦辺・谷江	新城		23.8	1	15,611.6	4,064.3	19,675.9	12,401	34.0
10	〃	芦辺	瀬戸		19.0	1.5	25,429.4	1,265.0	26,694.4	16,869	30.8
11	〃	芦辺・瀬戸	新城		24.4	0.5	5,587.6	206.1	5,793.7	437	2.4
12	〃	湯ノ本	勝本	国補	21.7	4.5	64,671.9	3,074.9	67,746.8	30,517	18.6
13	〃	湯ノ本・勝本	天ケ原	国補	21.2	3	49,814.5	4,052.7	53,867.2	19,785	18.1
14	〃		湯ノ本		11.8	0.5	4,342.1	331.5	4,673.6	437	2.4
15	〃	湯ノ本・商業高校	勝本		22.2	1	16,080.7	689.9	16,770.6	14,029	38.4
16	〃	国分・勝本	瀬戸		29.1	1	25,369.8	4,696.4	30,066.2	11,321	31.0
17	〃	那賀校・芦辺	八幡		17.4	2	22,988.8	3,885.5	26,874.3	7,554	10.3
18	〃		初瀬		9.4	5	31,659.2	1,684.0	33,343.2	4,462	2.4
19	〃		渡良		5.7	6	27,035.6	3,687.9	30,723.5	15,467	7.1
20	郷ノ浦		芦辺		12.1	0.5	5,400.5	1,429.1	6,829.6	437	2.4
21	湯ノ本		勝本		7.9	0.5	2,851.9	0.0	2,851.9	437	2.4
22	郷ノ浦		郷浦港		0.8	3	3,015.2	1,445.8	4,461.0	1,309	1.2
23	〃		若松		3.7	2	5,394.6	1,458.0	6,852.6	782	1.1
24	〃	印通寺	空港		10.8	2	14,491.0	1,280.6	15,771.6	3,481	4.8
25	〃	印通寺・那賀校	商高校		17.2	1	6,243.6	6,606.6	12,850.2	15,989	43.8
26	〃	国分	芦辺港		12.6	3	20,556.9	1,556.1	22,113.0	873	0.8
27	郷浦港	亀石	商高校		13.3	0.5	5,314.3	4,944.4	10,258.7	12,904	70.7
28	〃	国分	〃		16.5	0.5	6,666.0	5,373.2	12,039.2	8,354	45.8
29	郷ノ浦	国分	瀬戸		12.9	0.5	4,656.9	1,758.0	6,414.9	4,939	27.1
30	新城	谷江	八幡		12.1	0.5	2,770.9	0.0	2,770.9	437	2.4
合計					616.2	72.5	710,167.2	71,002.8	781,170.0	302,246	11.4

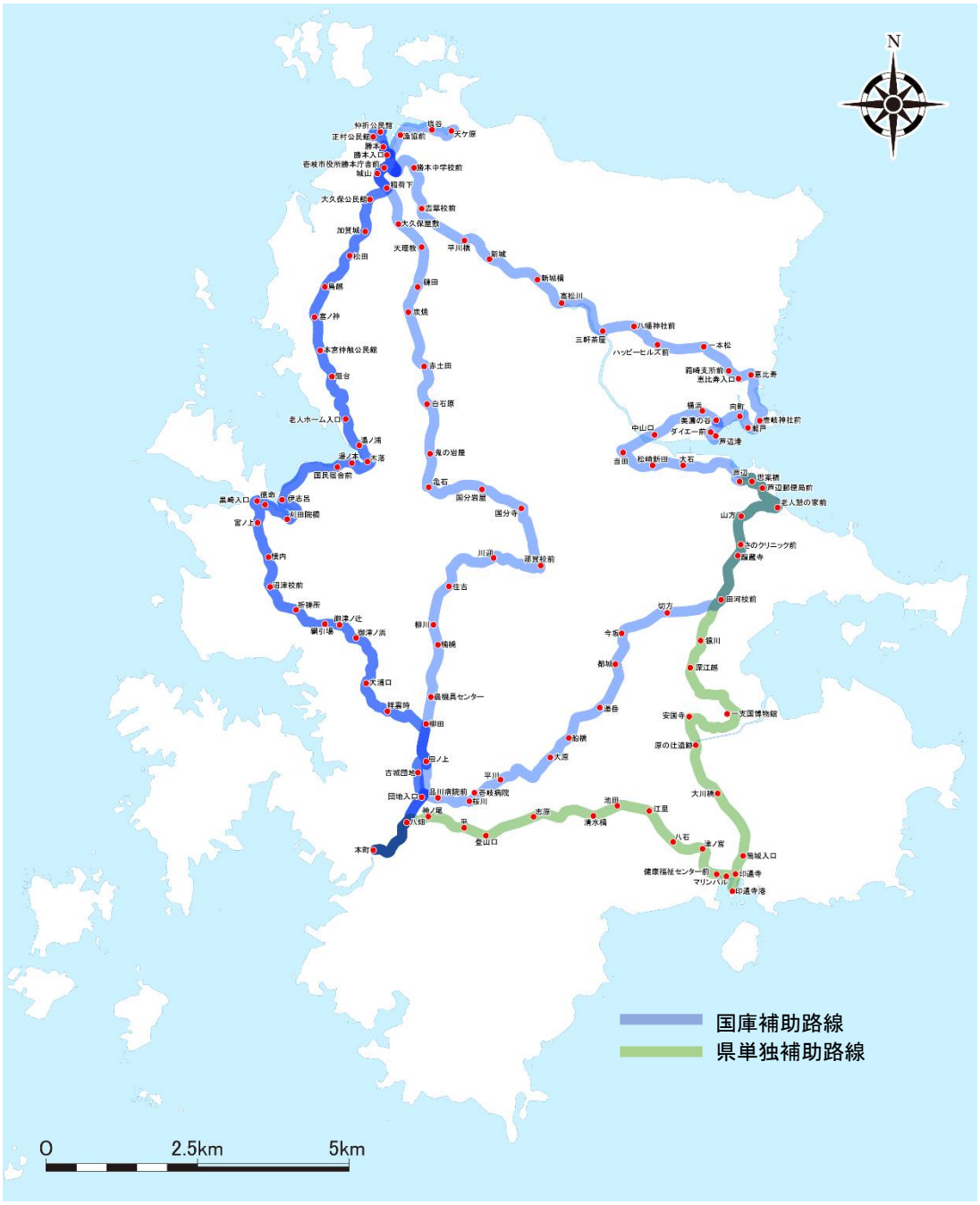
資料：平成 28 年度実績を基に作成

※便は往復で 1 便。本表は補助対象路線のみの表示であり、臨時的・季節的運行などの補助対象外の運行分は含んでいない。

ウ)国庫補助･県単独補助路線

補助路線は、国庫補助系統が系統 1：(10 便)　郷ノ浦−（国分・勝本・芦辺経由）−郷ノ浦、系統 12：(4.5 便)　郷ノ浦−（湯ノ本経由）−勝本、系統 13：(3 便)　郷ノ浦−（湯ノ本・勝本経由）−天ヶ原の 3 系統、県単独補助系統が、系統 3：(3.5 便)　郷ノ浦−（印通寺経由）−芦辺の 1 系統となっており、島内交通の幹線的役割を担っている。

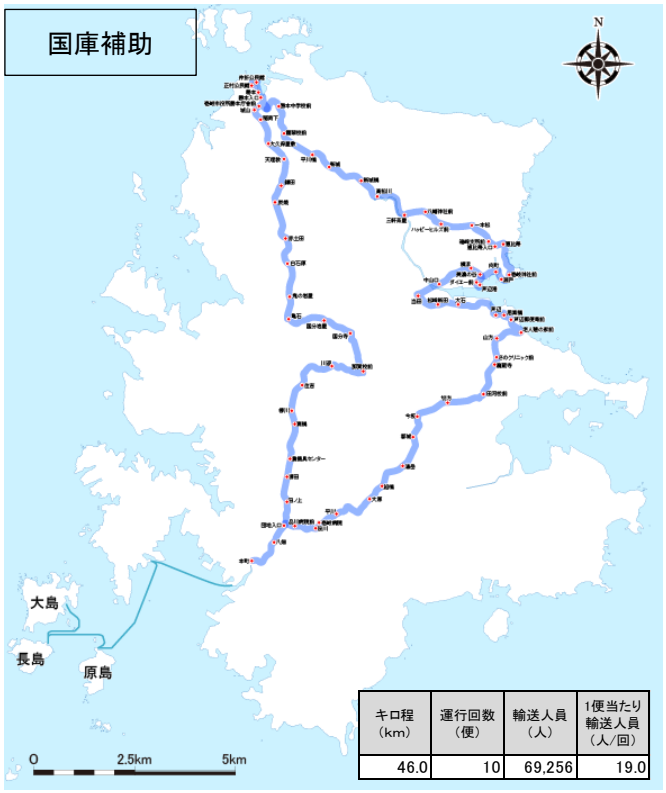
図　国庫補助・県単独補助対象路線



エ)運行系統図

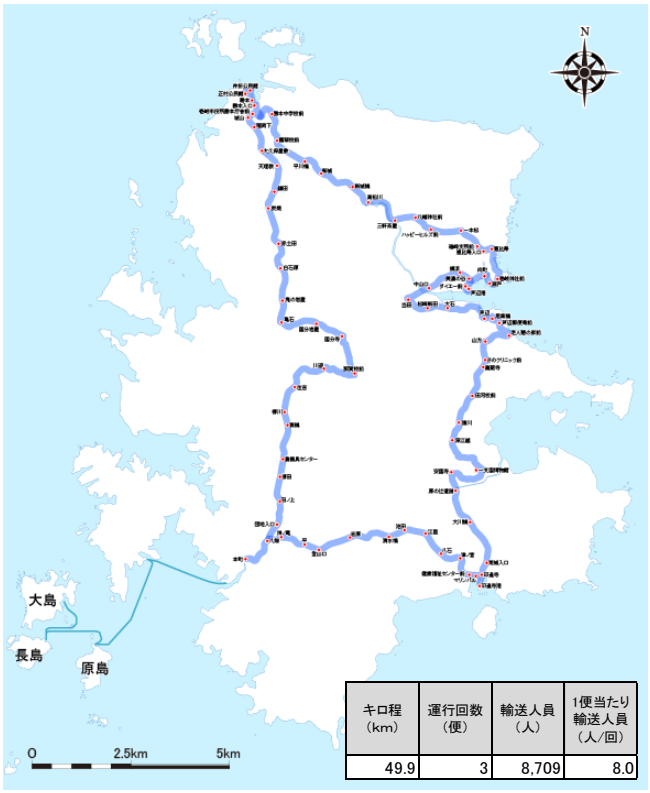
路線バスの全 30 系統及びスクールバスの運行ルートは次のとおりである。輸送人員等については平成 28 年度実績値である。

系統 1:(10 便) 郷ノ浦−(国分・勝本・芦辺経由)−郷ノ浦



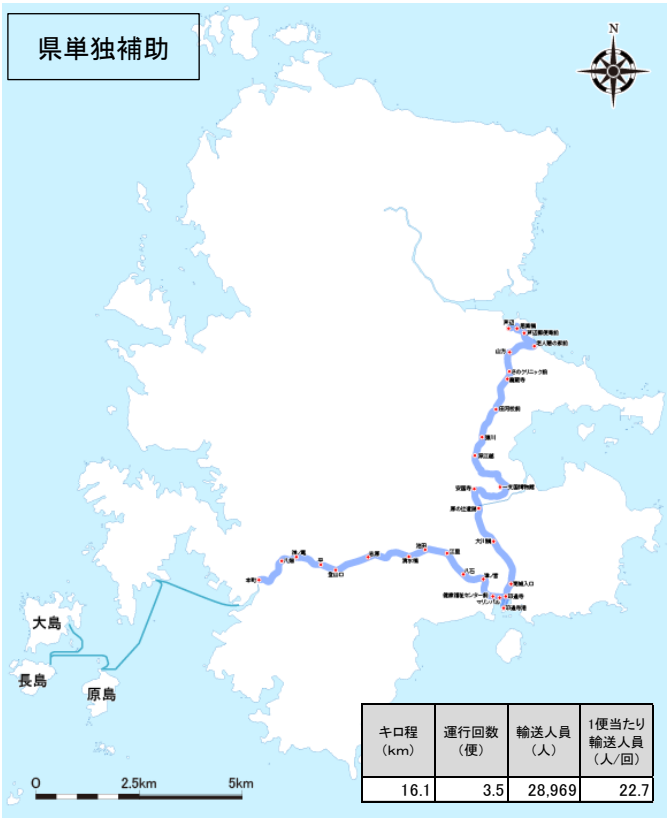
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
46.0	10	69,256	19.0

系統 2:(3 便) 郷ノ浦−(国分・勝本・印通寺経由)−郷ノ浦



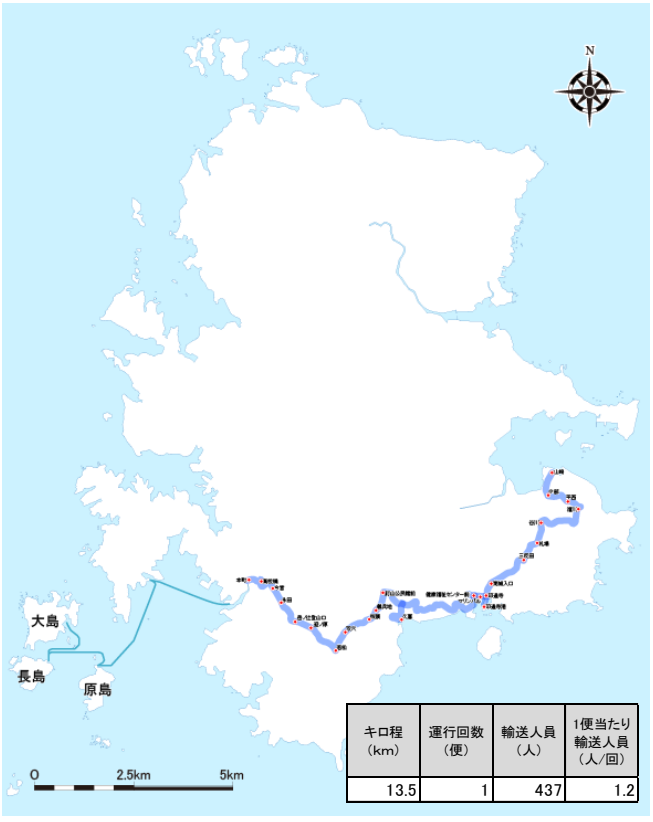
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
49.9	3	8,709	8.0

系統 3:(3.5 便) 郷ノ浦−(印通寺経由)−芦辺



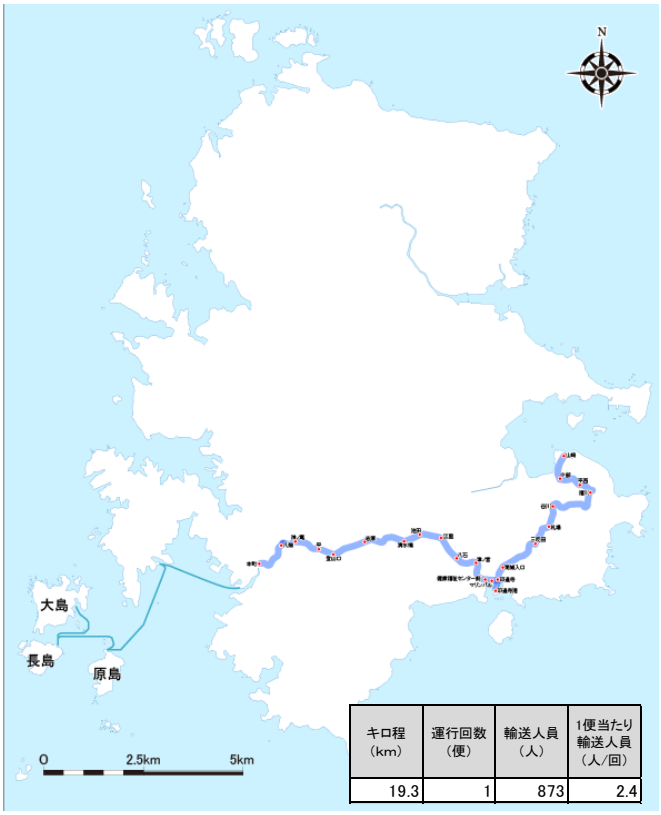
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
16.1	3.5	28,969	22.7

系統 4:(1 便) 郷ノ浦−(印通寺経由)−山崎



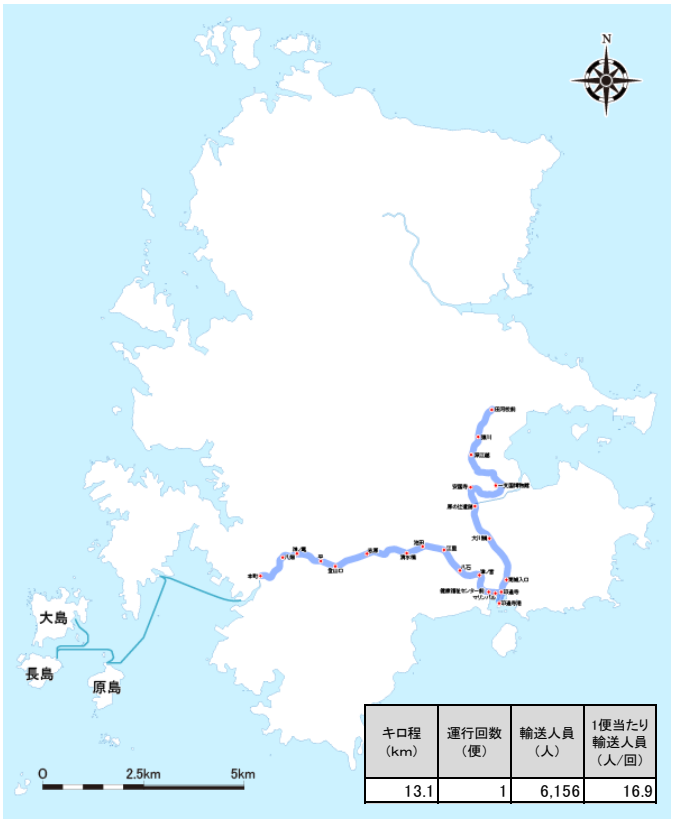
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
13.5	1	437	1.2

系統 5:(1 便) 郷ノ浦−(印通寺・山崎経由)−印通寺



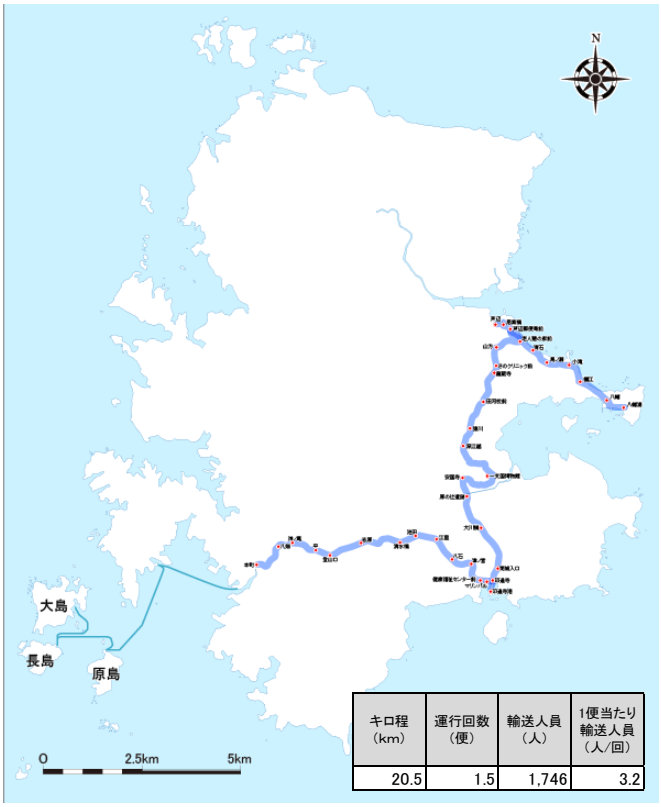
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
19.3	1	873	2.4

系統 6:(1 便) 郷ノ浦−(印通寺経由)−田河校



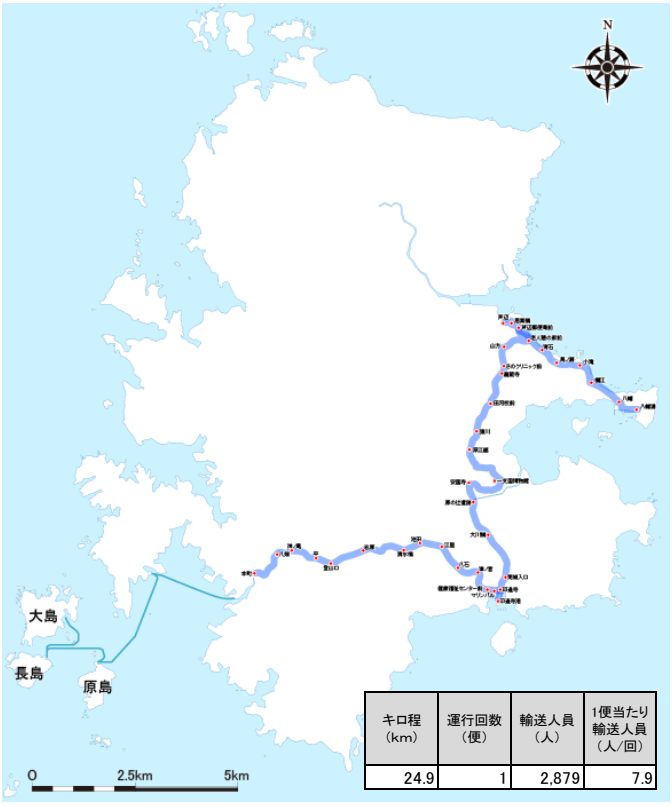
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
13.1	1	6,156	16.9

系統 7:(1.5 便) 郷ノ浦−(印通寺・芦辺経由)−八幡



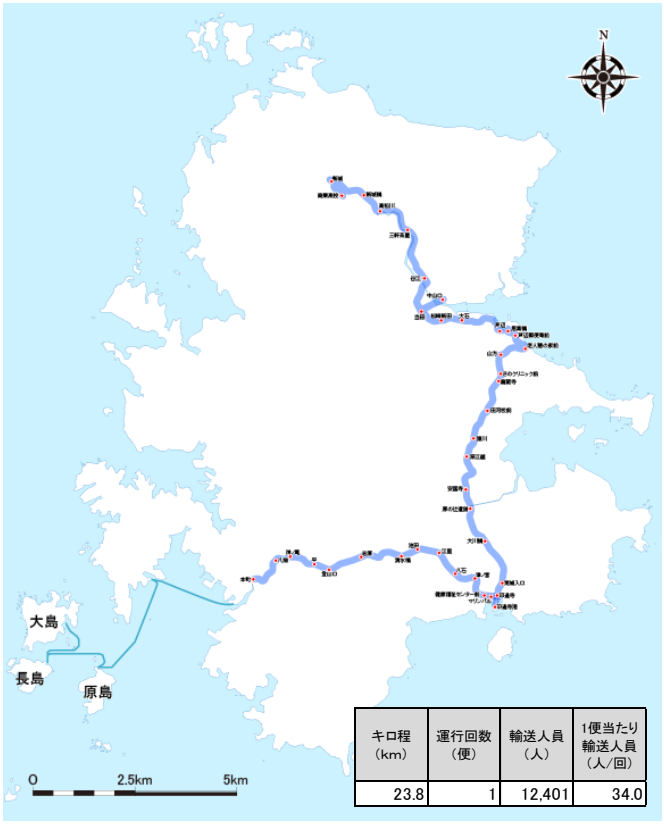
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
20.5	1.5	1,746	3.2

系統 8:(1 便) 郷ノ浦−(印通寺・芦辺・八幡経由)−芦辺



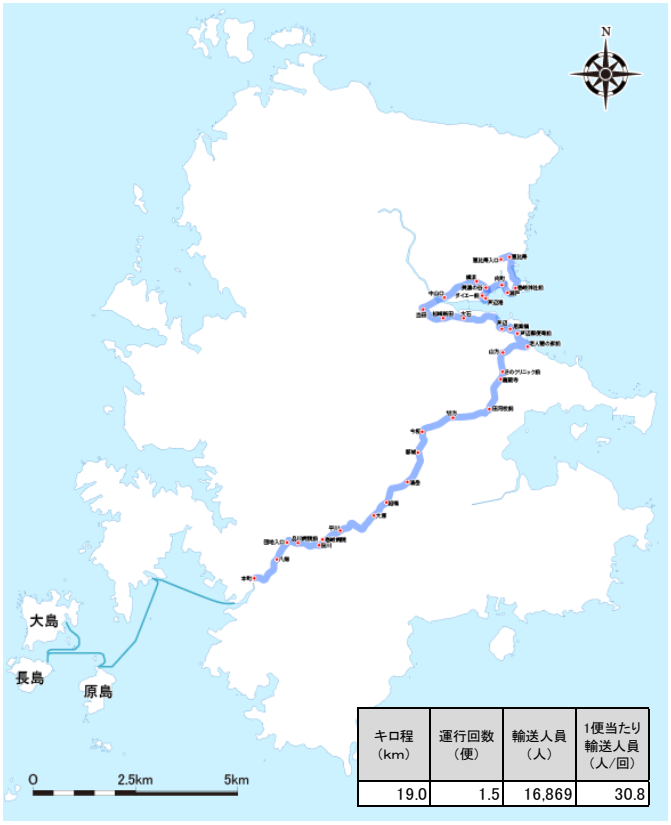
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
24.9	1	2,879	7.9

系統 9:(1 便) 郷ノ浦−(印通寺・芦辺・谷江経由)−新城



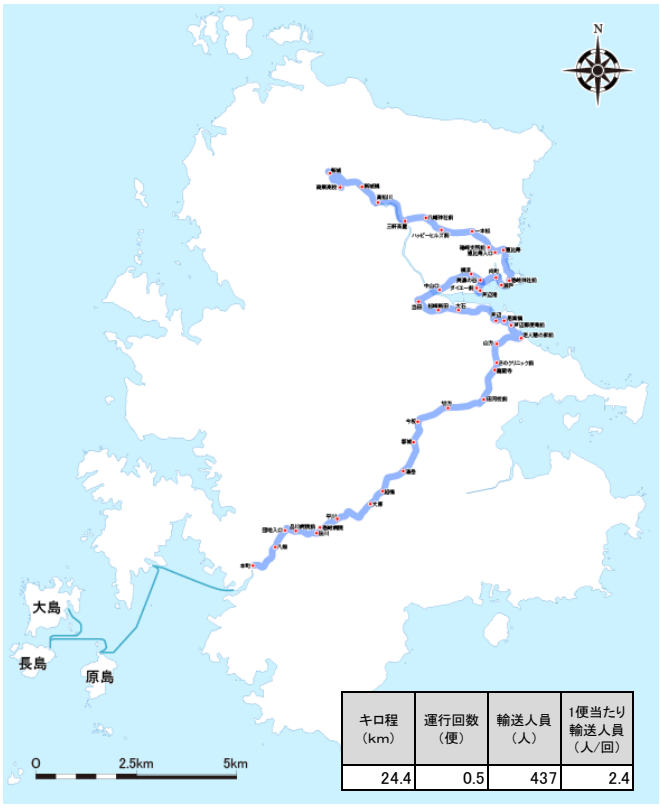
キロ程（km）	運行回数（便）	輸送人員（人）	1便当たり輸送人員（人/回）
23.8	1	12,401	34.0

系統 10:(1.5 便) 郷ノ浦−(芦辺経由)−瀬戸



キロ程（km）	運行回数（便）	輸送人員（人）	1便当たり輸送人員（人/回）
19.0	1.5	16,869	30.8

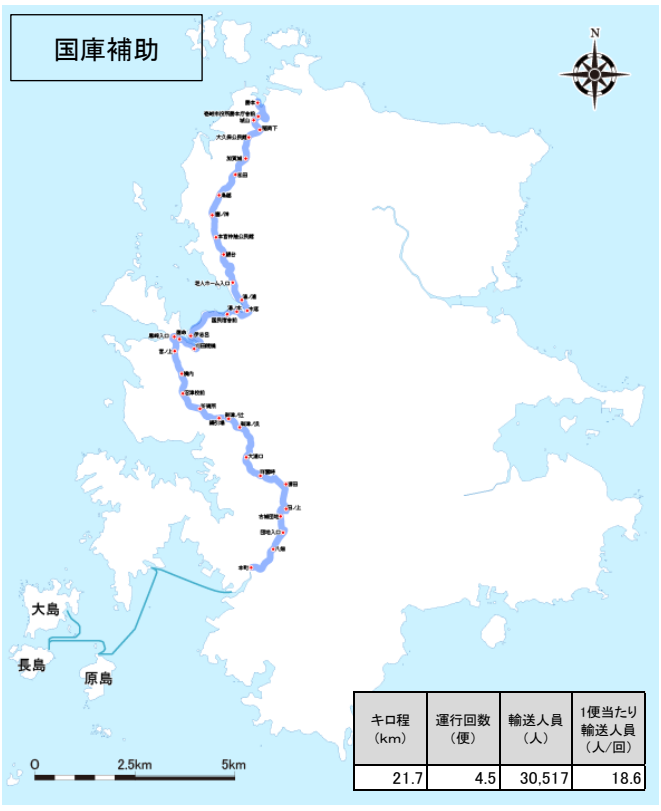
系統 11:(0.5 便) 郷ノ浦−(芦辺・瀬戸経由)−新城



キロ程（km）	運行回数（便）	輸送人員（人）	1便当たり輸送人員（人/回）
24.4	0.5	437	2.4

系統 12:(4.5 便) 郷ノ浦−(湯ノ本経由)−勝本

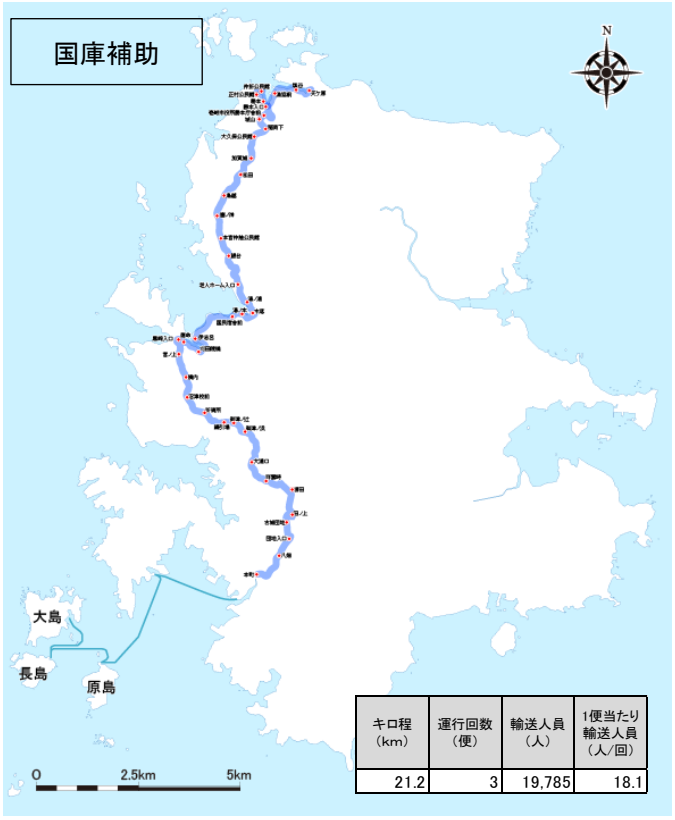
国庫補助



キロ程（km）	運行回数（便）	輸送人員（人）	1便当たり輸送人員（人/回）
21.7	4.5	30,517	18.6

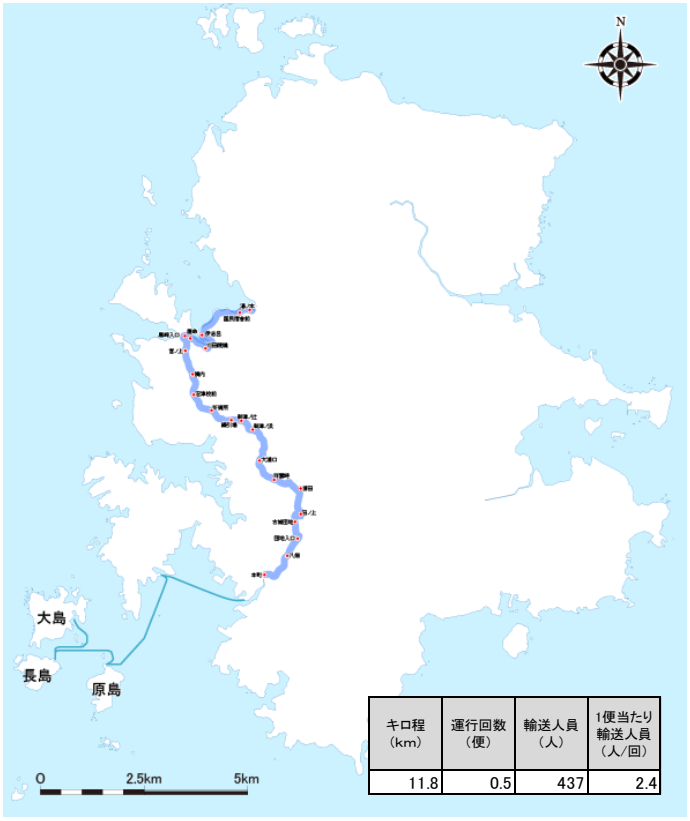
系統 13:(3 便) 郷ノ浦−(湯ノ本・勝本経由)−天ヶ原

国庫補助



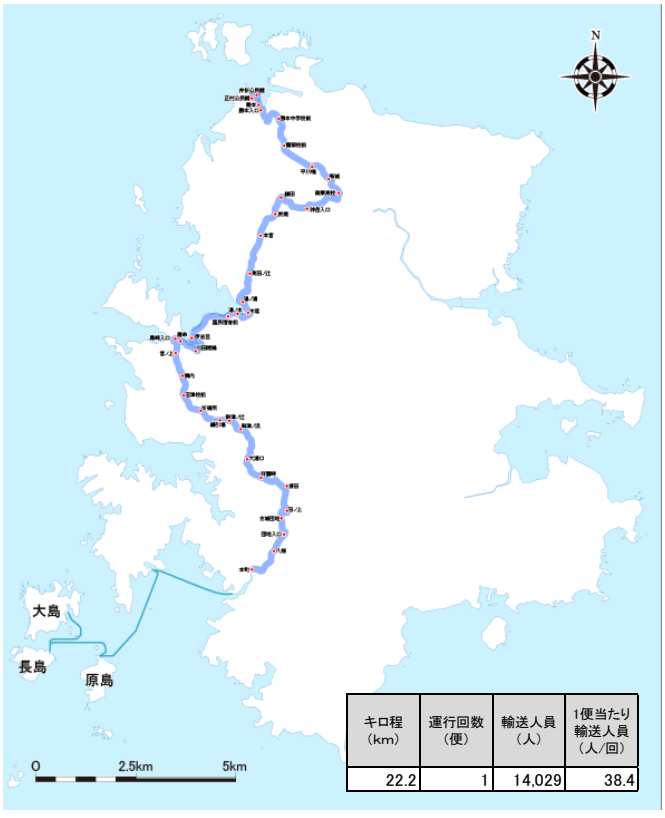
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
21.2	3	19,785	18.1

系統 14:(0.5 便) 郷ノ浦−湯ノ本



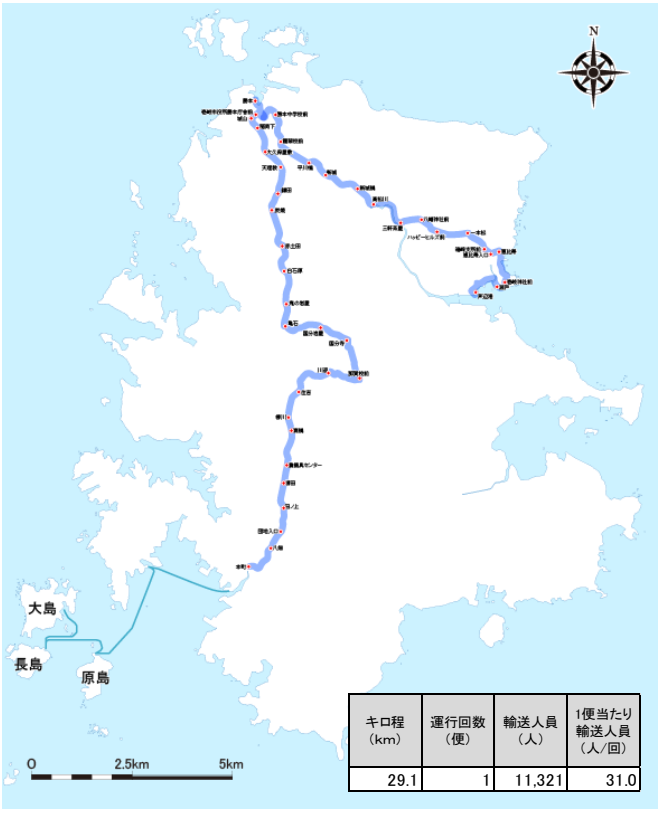
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
11.8	0.5	437	2.4

系統 15:(1 便) 郷ノ浦−(湯ノ本・商業高校経由)−勝本



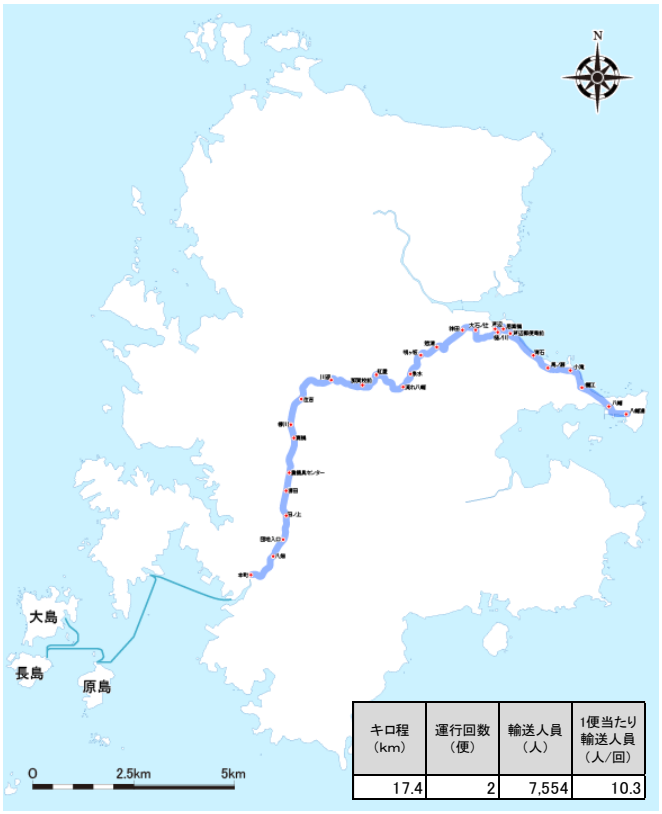
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
22.2	1	14,029	38.4

系統 16:(1 便) 郷ノ浦−(国分・勝本経由)−瀬戸



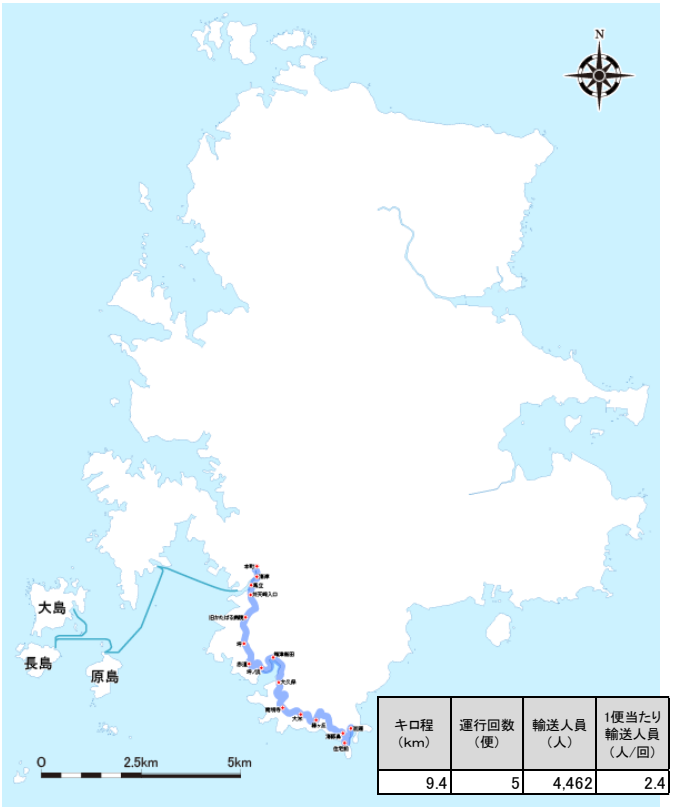
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
29.1	1	11,321	31.0

系統 17:(2 便) 郷ノ浦-(那賀校・芦辺経由)-八幡



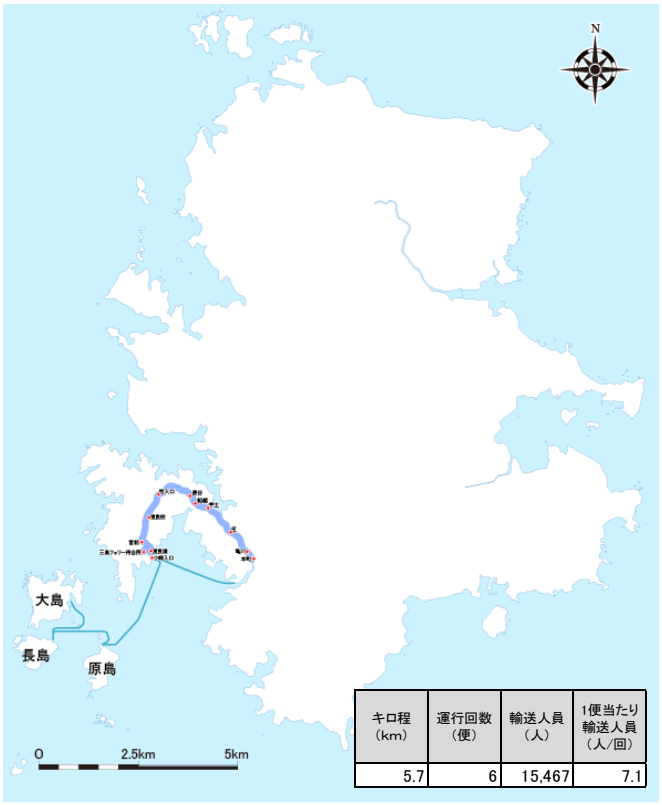
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
17.4	2	7,554	10.3

系統 18:(5 便) 郷ノ浦-初瀬



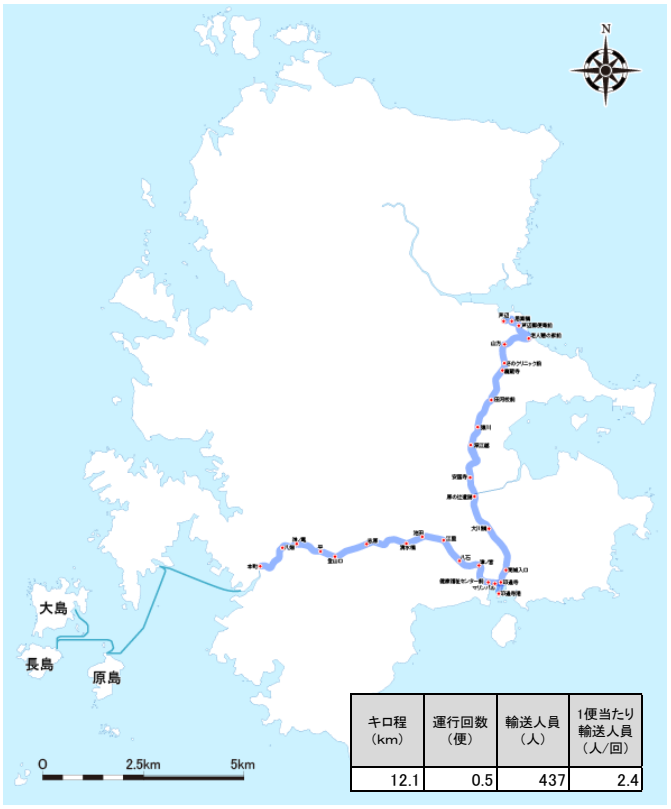
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
9.4	5	4,462	2.4

系統 19:(6 便) 郷ノ浦-渡良



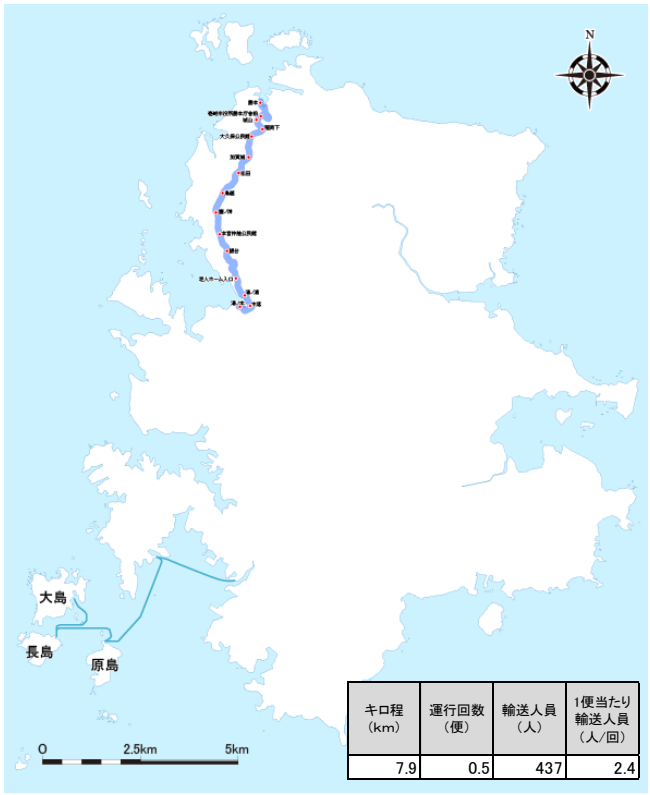
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
5.7	6	15,467	7.1

系統 20:(0.5 便) 郷ノ浦-芦辺



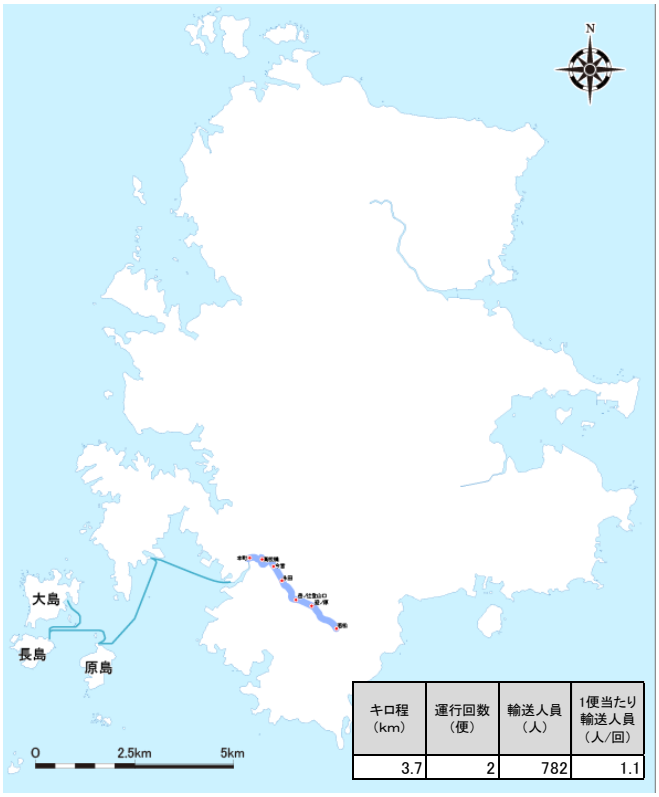
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
12.1	0.5	437	2.4

系統 21:(0.5 便) 湯ノ本−勝本



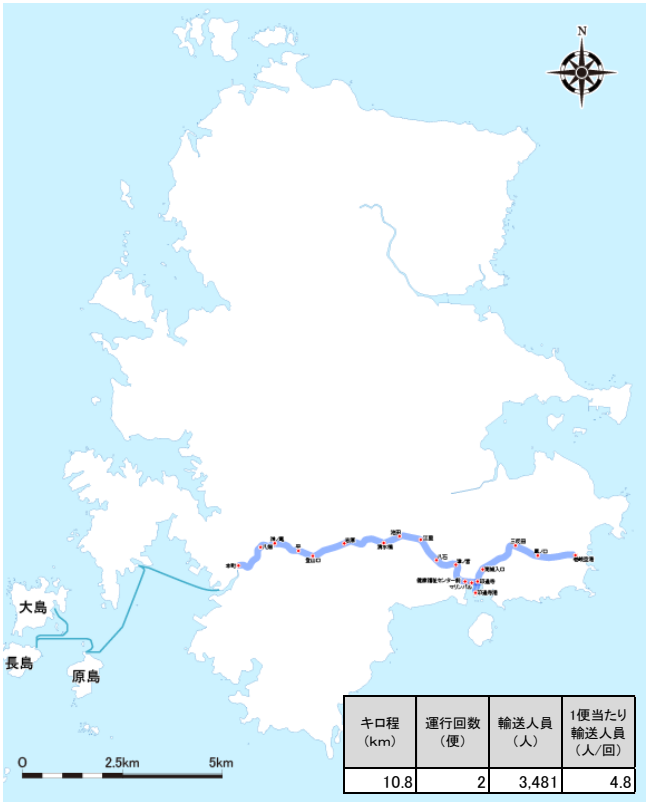
キロ程（km）	運行回数（便）	輸送人員（人）	1便当たり輸送人員（人/回）
7.9	0.5	437	2.4

系統 23:(2 便) 郷ノ浦−若松



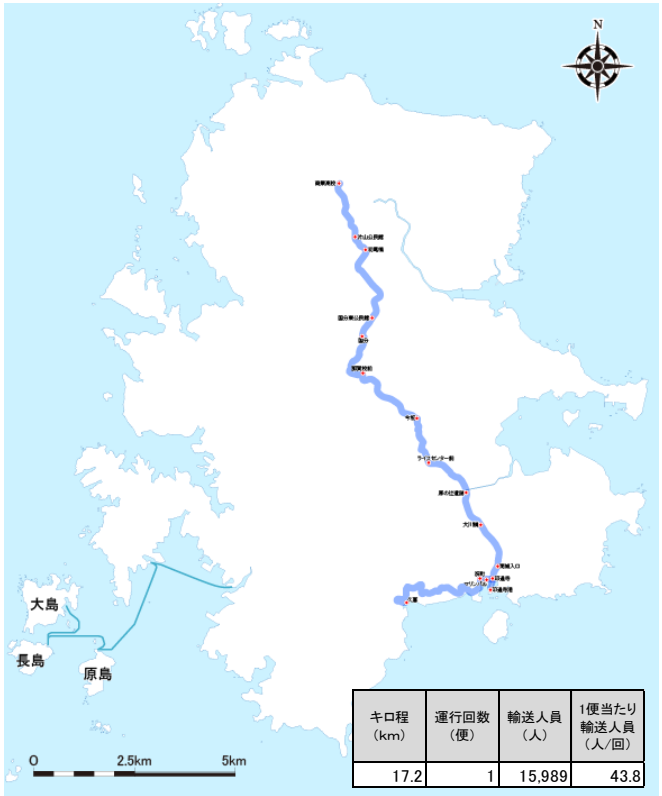
キロ程（km）	運行回数（便）	輸送人員（人）	1便当たり輸送人員（人/回）
3.7	2	782	1.1

系統 24:(2 便) 郷ノ浦−(印通寺経由)−空港



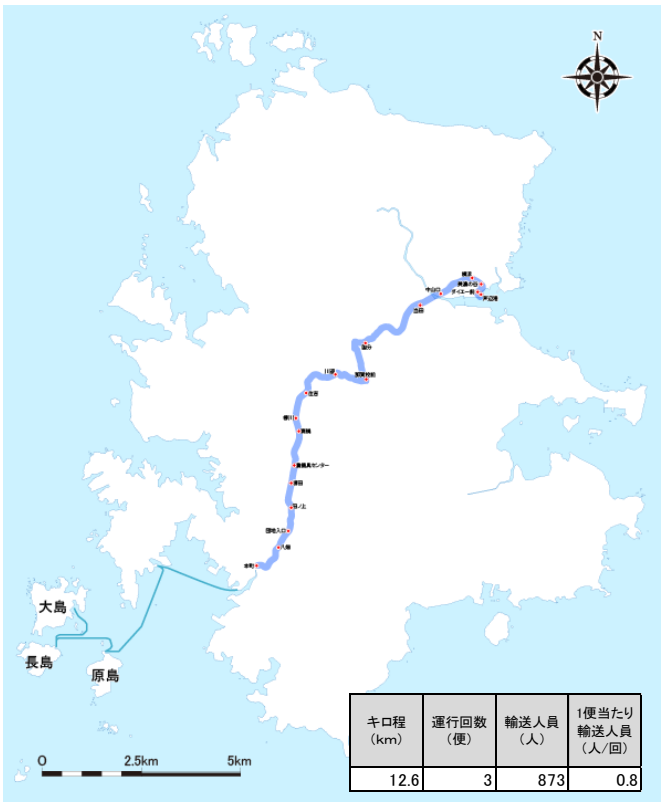
キロ程（km）	運行回数（便）	輸送人員（人）	1便当たり輸送人員（人/回）
10.8	2	3,481	4.8

系統 25:(1 便) 郷ノ浦−(印通寺・那賀校経由)−商業高



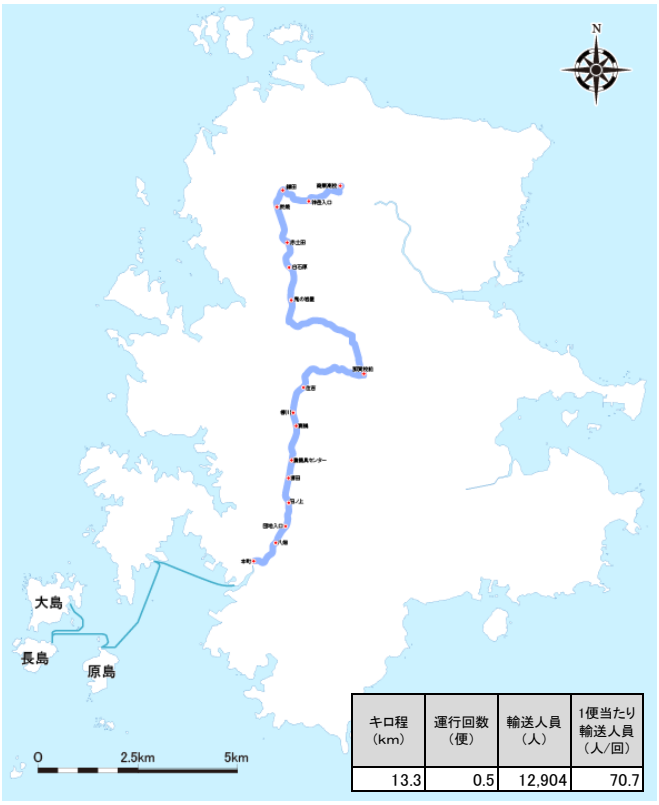
キロ程（km）	運行回数（便）	輸送人員（人）	1便当たり輸送人員（人/回）
17.2	1	15,989	43.8

系統 26:(3 便) 郷ノ浦−(国分経由)−芦辺港



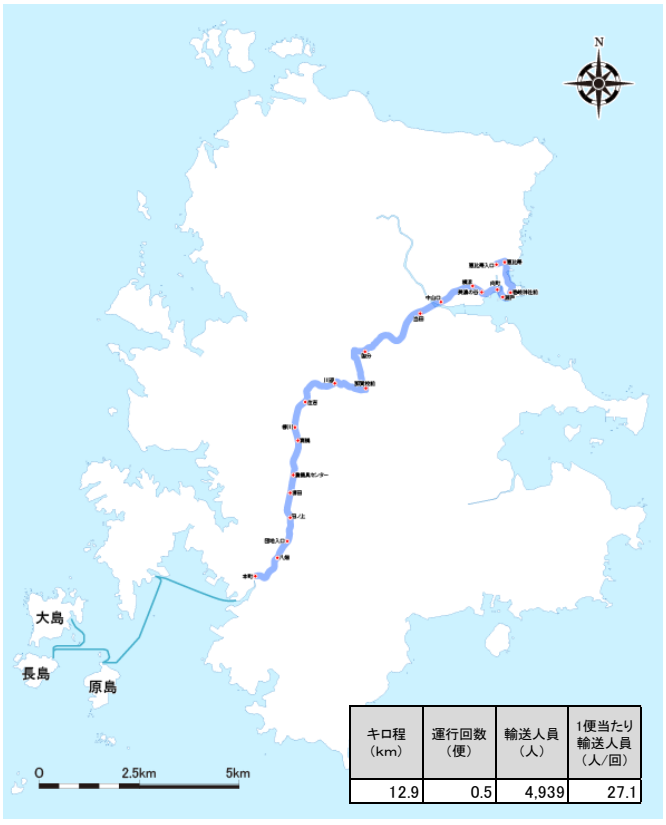
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
12.6	3	873	0.8

系統 28:(0.5 便) 郷ノ浦港−(亀石経由)−商業高校



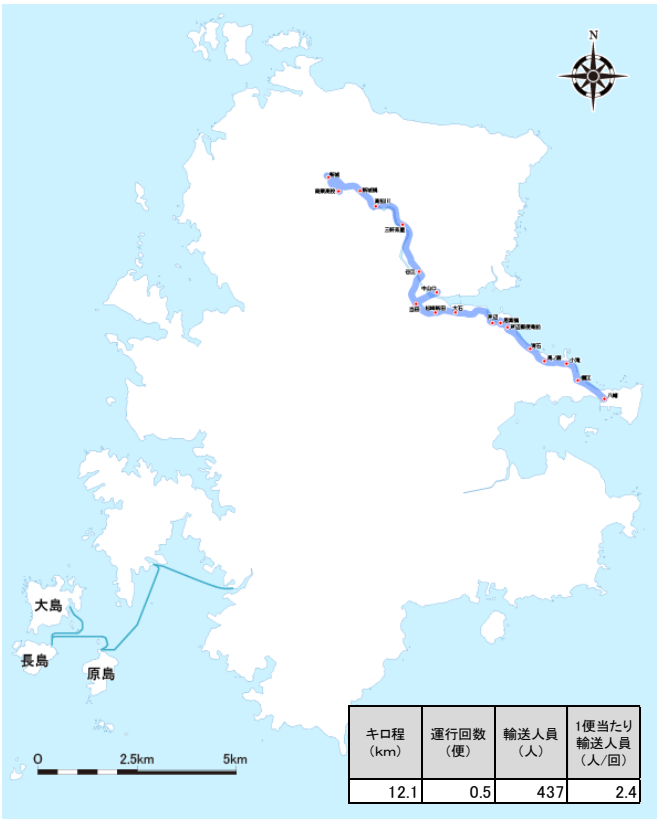
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
13.3	0.5	12,904	70.7

系統 29:(0.5 便) 郷ノ浦−(国分経由)−瀬戸



キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
12.9	0.5	4,939	27.1

系統 30:(0.5 便) 新城−(谷江経由)−八幡



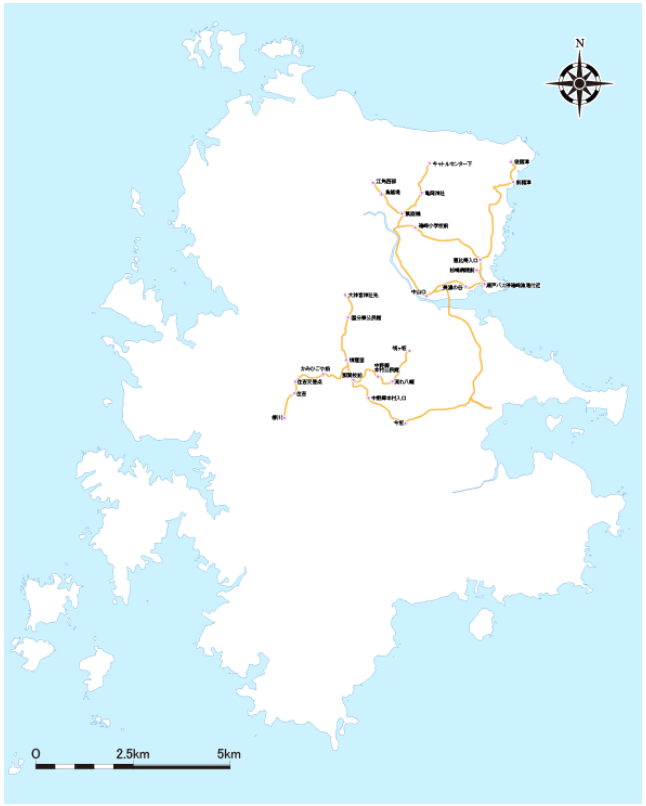
キロ程(km)	運行回数(便)	輸送人員(人)	1便当たり輸送人員(人/回)
12.1	0.5	437	2.4

注意)22 系統は 1 kmの路線、27 系統は商業高校通学用の特殊路線であることから図表示を省略した。
また、壱岐病院―郷ノ浦港などの委託路線は含んでいない。

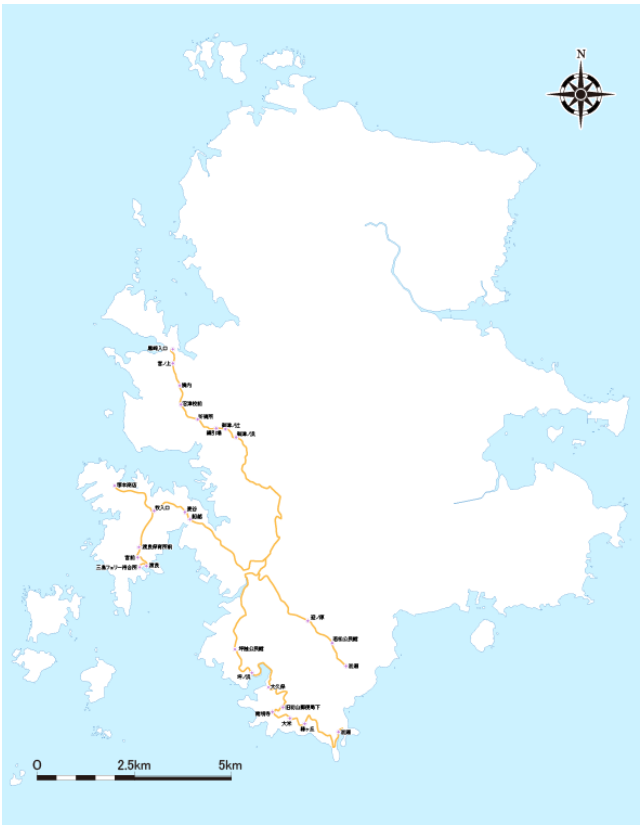
《スクールバス》

石田小学校

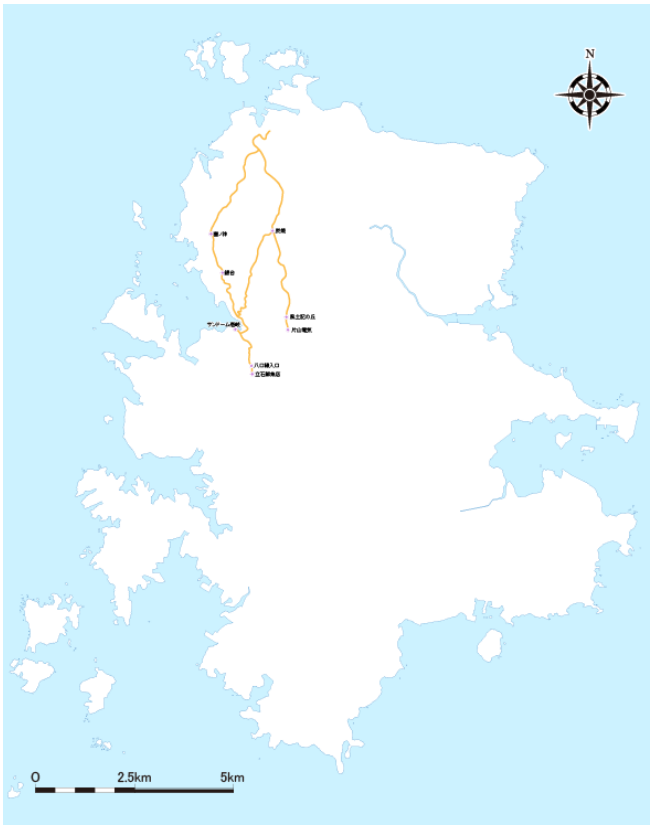
芦辺中学校



郷ノ浦中学校

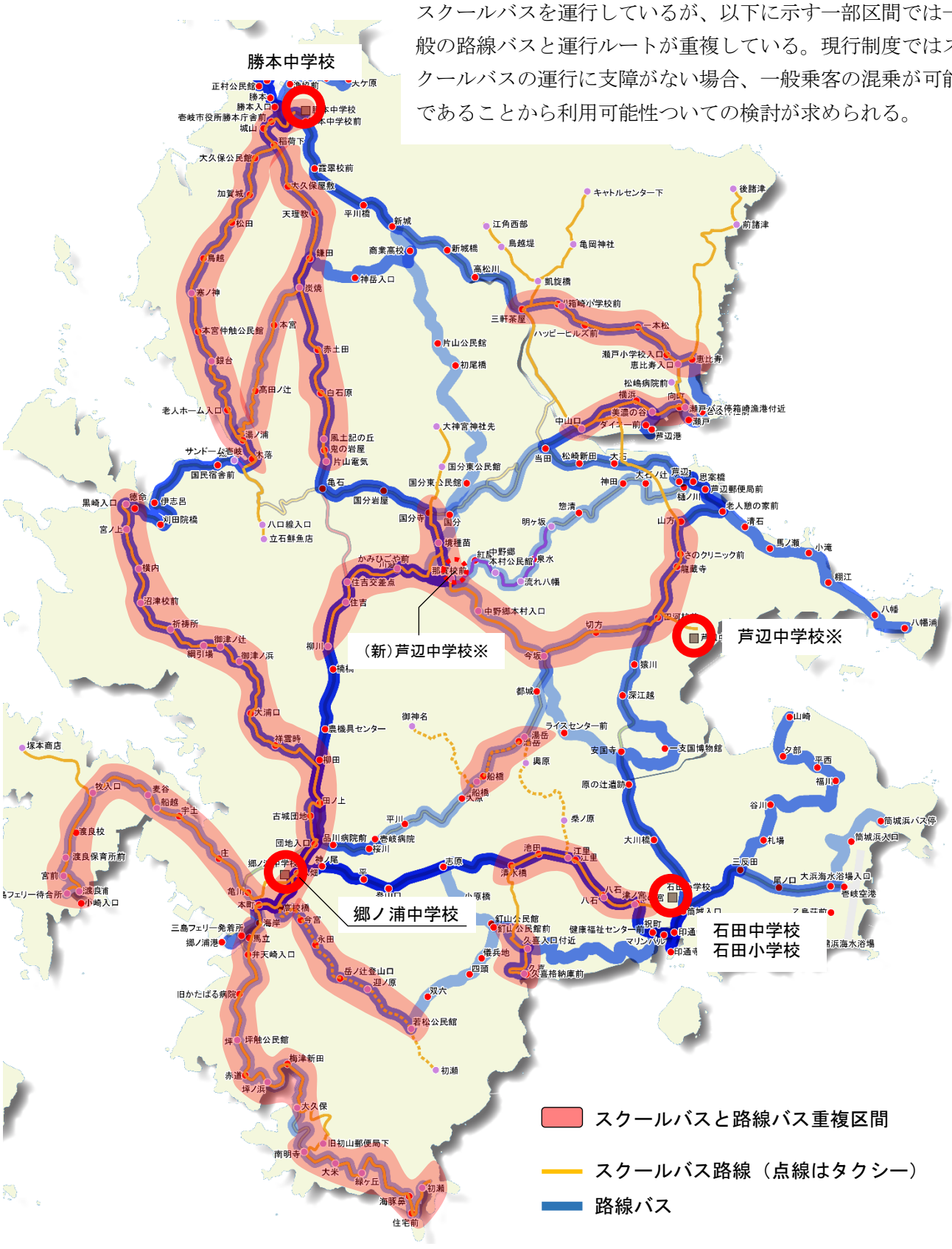


勝本中学校



オ）スクールバスルートと路線バスルートの重複状況

本市では市内４つの中学校と石田小学校への通学のためのスクールバスを運行しているが、以下に示す一部区間では一般の路線バスと運行ルートが重複している。現行制度ではスクールバスの運行に支障がない場合、一般乗客の混乗が可能であることから利用可能性ついての検討が求められる。

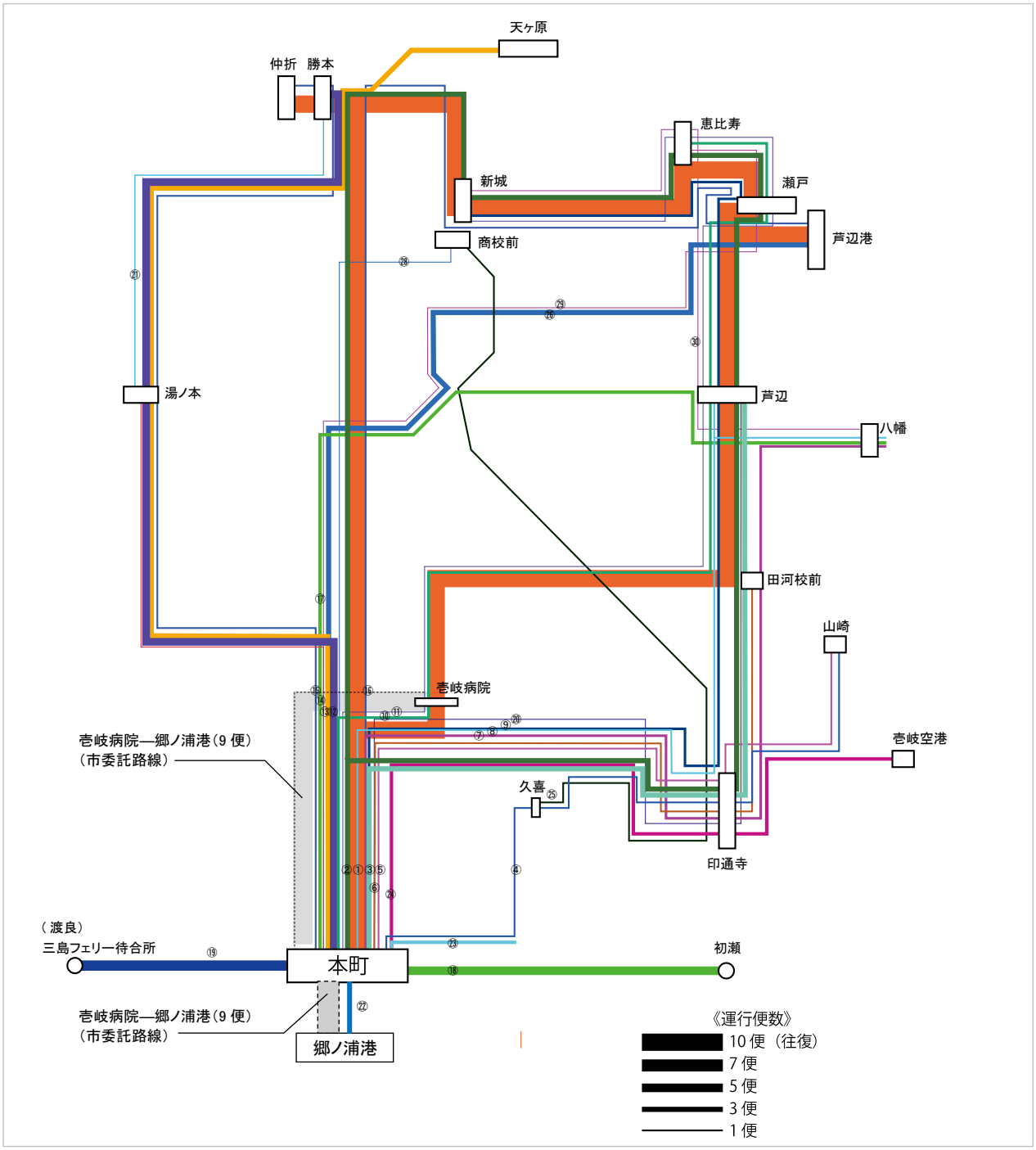


※芦辺中学校は平成 31 年度に旧那賀中跡地へ移転予定

カ）路線バスルート構造

本市の路線バスルートを構造化すると、郷ノ浦―芦辺―勝本を経由し島内を周回する循環ルートが幹線的役割を持つルートとして形成されている。また、印通寺方面の路線は、起終点や経由地が細分化された比較的便数が少ない系統で構成されている。

図　路線バス構造図



資料：平成 28 年度実績を基に作成

キ)運行ダイヤ

路線バスの主な起点である郷ノ浦、芦辺、勝本、印通寺、壱岐空港、壱岐病院での平成 29 年 1 月末時点の運行ダイヤは次のとおりである。

郷ノ浦発

◎印通寺方面(11 便)

郷ノ浦		印通寺		芦辺		芦辺港
7:10	→	7:30	→	7:50	谷江・商業高校	芦辺港・瀬戸方面は 芦辺乗換(7:50)
7:44	→	8:05	→	8:23	芦辺折返し	
10:15	→	10:35	→	10:57	八幡折返し	芦辺港・瀬戸方面は 芦辺乗換(11:00)
11:55	→	12:15	→	12:37	芦辺折返し	芦辺港・瀬戸方面は 芦辺乗換(13:25)
12:50	→	13:10	→		山崎折返し	
15:00	→	15:20	→	15:42	→	15:52
15:40	→	16:00	→	16:22	芦辺止め	
16:40	→	17:00	→	17:22	八幡止め	芦辺港・瀬戸方面は 芦辺乗換(17:30)
17:25	→	17:45	→	山崎		
17:35	→	17:55	→	田河枝折返し※日祝日運休		
19:10	→	19:30	→	18:48	※12月1日～2月28日 20分早くなる	

◎芦辺直行瀬戸方面(8 便)

郷ノ浦		芦辺		芦辺港	
7:22	→	7:50	→	8:01	瀬戸・勝本
9:22	→	9:52	→	10:01	瀬戸・勝本
10:30	→	11:00	→	11:09	瀬戸・勝本
12:55	→	13:25	→	13:34	瀬戸・勝本
15:47	→	16:17	→	16:26	商業高校止め ※日祝日及び商高休校日は、瀬戸止め
17:00	→	17:30	→	17:39	瀬戸・勝本
17:45	→	18:15	→	18:25	瀬戸止め
19:10	→	19:40	→	19:50	瀬戸止め ※12月1日～2月28日 20分早くなる

◎中ノ郷経由芦辺八幡(2 便)

郷ノ浦		那賀校		芦辺		八幡	
12:10	→	12:30	→	12:42	→	12:52	
17:45	→	18:05	→	18:17	→	18:27	※日祝日運休

◎湯本経由勝本行き(9 便)

郷ノ浦		湯ノ本		勝本	
6:52	→	7:20	→	7:45	※湯ノ本から商業高校を廻り勝本へ
7:55	→	8:24	→	8:45	天ヶ原
9:55	→	10:24	→	10:44	天ヶ原
11:53	→	12:19	→	12:49	※長崎県壱岐病院を経由します。
12:50	→	13:19	→	13:39	
15:45	→	16:14	→	16:34	天ヶ原
16:40	→	17:09	→	17:29	
17:35	→	18:05	→	18:35	
19:14	→	19:38	湯ノ本止め	※12月1日～2月28日 20分早くなる	

◎国分経由勝本行き (7 便)

郷ノ浦		那賀校		勝本	
7:00	→	7:19	→	7:40	瀬戸・芦辺へ
9:35	→	9:55	→	10:15	瀬戸・芦辺へ
10:27	→	10:55	→	11:16	瀬戸・芦辺へ ※長崎県壱岐病院を経由します。
12:57	→	13:17	→	13:38	瀬戸・芦辺へ
14:46	→	15:06	→	15:26	瀬戸・芦辺へ
15:47	→	16:07	→	16:27	瀬戸・芦辺へ ※日祝日運休
18:00	→	18:20	→	18:40	瀬戸(恵比寿入口)止め

◎初山方面(5 便)

郷ノ浦		初瀬	
6:48	→	7:13	※日祝日運休
8:00	→	8:25	
11:00	→	11:25	
15:50	→	16:15	
17:25	→	17:50	※日祝日運休

◎若松方面(2 便)

郷ノ浦		若松
10:30	→	10:38
17:35	→	17:43

◎渡良方面(6 便)

郷ノ浦		渡良浦
7:05	→	7:20
8:00	→	8:15
10:00	→	10:18
12:52	→	13:10
15:50	→	16:08
17:35	→	17:53

芦辺港発

◎瀬戸・勝本方面（10 便）

芦辺港		瀬戸		勝本	
8:01	→	8:05	→	8:30	・・・
10:01	→	10:05	→	10:27	・・・
11:09	→	11:13	→	11:35	・・・
13:34	→	13:38	→	14:00	・・・
15:52	→				
16:05	→	16:06	→	16:30	・・・
16:26	→	16:30	→	商業高校	
17:39	→	17:43	→	18:05	・・・
18:24	→	18:28	瀬戸止		
19:49	→	19:53	瀬戸止	※12月1日～2月28日 20分早くなる	

◎郷ノ浦方面（7 便）

芦辺港		芦辺		印通寺		郷ノ浦
8:06	→	8:18	→	→	→	8:46
10:38	→	10:52	→	11:14	→	11:32
11:40	→	11:55	→	→	→	12:23
14:01	→	14:16	→	→	→	14:44
16:05	→	16:17	→	16:39	→	16:57
16:50	→	17:02	→	→	→	17:30 ※日祝日運休
17:58	→	18:10	→	→	→	18:36

◎（芦辺発）郷ノ浦方面（7 便）

芦辺		印通寺		郷ノ浦
7:12	→	7:32	→	7:50
7:39	→	7:59	→	8:17
8:25	→	8:43	→	9:01
8:58	→	9:20	→	9:38
11:45	→	12:07	→	12:25
12:42	→	13:04	→	13:22
17:02	→	17:24	→	17:42

芦辺発

◎瀬戸・勝本方面 （10 便）

芦辺		芦辺港・ダイエー前		瀬戸		勝本	
7:50	→	8:01	→	8:05	→	8:30	・・・
9:52	→	10:01	→	10:05	→	10:37	・・・
11:00	→	11:09	→	11:13	→	11:35	・・・
13:25	→	13:34	→	13:38	→	14:00	・・・
15:42	→	15:52					
		16:05	→	16:06	→	16:30	・・・
16:17	→	16:26	→	16:30	→		
17:30	→	17:39	→	17:43	→	18:05	・・・
18:15	→	18:24	→	18:28	瀬戸止		
19:40	→	19:49	→	19:53	瀬戸止		

◎郷ノ浦方面（直行）（7 便）

芦辺		壱岐病院		郷ノ浦	
7:12	→	7:31	→	7:44	
8:18	→	8:36	→	8:46	
11:55	→	12:12	→	12:23	
14:16	→	14:34	→	14:44	
16:25	→	16:44	→	16:53	
17:02	→	17:20	→	17:30	※日祝日運休
18:10	→	18:28	→	18:36	

◎郷ノ浦方面（中ノ郷経由）（2 便）

芦辺		郷ノ浦	
7:15	→	7:45	※日祝日運休
13:04	→	13:34	

◎八幡方面 （6 便）

芦辺		八幡	
7:18	→	7:28	
8:30	→	8:40	
11:00	→	11:10	
12:42	→	12:52	
17:30	→	17:40	
18:17	→	18:27	※日祝日運休

◎印通寺経由郷ノ浦方面（9 便）

芦辺		印通寺		郷ノ浦
7:12	→	7:32	→	7:50
7:39	→	7:59	→	8:17
8:25	→	8:43	→	9:01
8:58	→	9:20	→	9:38
10:52	→	11:14	→	11:32
11:45	→	12:07	→	12:25
12:42	→	13:04	→	13:22
16:17	→	16:39	→	16:57
17:02	→	17:24	→	17:42

印通寺発

◎芦辺方面（9 便）

印通寺		芦辺	芦辺港	
7:30	→	7:50	谷江・商業高校	芦辺港・瀬戸方面は 芦辺乗換（7:50）
8:05	→	8:25	芦辺折返し	
10:35	→	10:57	八幡折返し	芦辺港・瀬戸方面は 芦辺乗換（11:00）
12:15	→	12:37	芦辺折返し	芦辺港・瀬戸方面は 芦辺乗換（13:25）
15:20	→	15:42	→ 15:52	
16:00	→	16:22	芦辺止め	
17:00	→	17:22	八幡止め	芦辺港・瀬戸方面は 芦辺乗換（17:30）
17:55	→	田河校折返し	※日・祝日運休	芦辺・瀬戸方面は 田河校乗換（18:06）
19:30	→	19:48	※12月1日～2月28日 20分早くなる	

◎郷ノ浦方面（12 便）

印通寺		郷ノ浦	
7:32	→	7:50	
7:46	→	8:01	※壱岐高校休校日（土日祝日）運休
7:59	→	8:17	
8:43	→	9:01	
9:20	→	9:38	
11:14	→	11:32	
12:07	→	12:25	
13:04	→	13:22	
13:38	→	13:56	
16:39	→	16:57	
17:24	→	17:42	
18:28	→	18:46	※日・祝日運休

勝本発

◎郷ノ浦方面（国分・那賀経由）（7 便）

勝本		那賀校		壱岐病院		郷ノ浦
7:13	→	7:35	→	7:50	→	8:00
8:30	→	8:50	→	→	→	9:08
10:27	→	10:47	→	→	→	11:05
11:35	→	11:55	→	→	→	12:13
14:00	→	14:20	→	→	→	14:38
16:30	→	16:50	→	→	→	17:08
18:05	→	18:25	→	→	→	18:43

◎郷ノ浦方面（湯ノ本経由）（9 便）

勝本		湯ノ本		壱岐病院		郷ノ浦	
6:53	→	7:13	→	7:42	→	7:50	
7:50	→	8:10	→	→	→	8:37	
8:30	→	8:50	→	→	→	9:17	
8:54	→	9:14	→	→	→	9:41	
10:54	→	11:14	→	→	→	11:41	
12:51	→	13:11	→	→	→	13:38	
14:00	→	14:20	→	→	→	14:47	
17:00	→	17:20	→	→	→	17:47	
17:31	→	17:56	→	→	→	18:23	商業高校廻

◎瀬戸・芦辺方面（8 便）

勝本		瀬戸		芦辺		
7:40	→	8:05	→	8:18	・・・・	
10:15	→	10:37	→	10:52	・・・・	
11:16	→	11:38	→	11:55	・・・・	
13:38	→	14:00	→	14:16	・・・・	
15:26	→	15:47	→	16:17	・・・・	
16:27	→	16:49	→	17:02	・・・・	※日祝日運休
17:35	→	17:57	→	18:10	・・・・	
18:40	→	19:00	恵比寿入口止			

壱岐病院間

◎長崎県壱岐病院　行　（土・日・祝　休診日　運休）

郷ノ浦港	三島発着所	本町	新道	八畑	団地入口	病院前	桜川	壱岐病院
7:50	7:51	7:52	7:53	7:55	7:57	7:58	7:59	8:00
8:30	8:31	8:32	8:33	8:35	8:37	8:38	8:39	8:40
9:00	9:01	9:02	9:03	9:05	9:07	9:08	9:09	9:10
9:30	9:31	9:32	9:33	9:35	9:37	9:38	9:39	9:40
10:00	10:01	10:02	10:03	10:05	10:07	10:08	10:09	10:10
10:30	10:31	10:32	10:33	10:35	10:37	10:38	10:39	10:40
12:00	12:01	12:02	12:03	12:05	12:07	12:08	12:09	12:10
13:00	13:01	13:01	13:03	13:05	13:07	13:08	13:09	13:10
14:00	14:01	14:02	14:03	14:05	14:07	14:08	14:09	14:10

◎長崎県壱岐病院　発　（土・日・祝　休診日　運休）

壱岐病院	桜川	病院前	団地入口	八畑	新道	本町	三島発着所	郷ノ浦港
8:05	8:06	8:06	8:07	8:08	9:09	8:10	8:12	8:15
8:45	8:46	8:46	8:47	8:48	8:49	8:50	8:52	8:55
9:15	9:16	9:16	9:17	9:18	9:19	9:20	9:22	9:25
9:45	9:46	9:46	9:47	9:48	9:49	9:50	9:52	9:55
10:15	10:16	10:16	10:17	10:18	10:19	0:00	10:22	10:25
10:45	10:46	10:46	10:47	10:48	10:49	10:50	10:52	10:55
12:15	12:16	12:16	12:17	12:18	12:19	12:20	12:22	12:25
13:15	13:16	13:16	13:17	13:18	13:19	13:20	13:22	13:25
14:15	14:16	14:16	14:17	14:18	14:19	14:20	14:22	14:25

郷ノ浦港連絡バス（博多港出航便のみ）

・「郷ノ浦(新道－本町)発－郷ノ浦港」の往復。

・郷ノ浦(新道)を フェリー、ジェットフォイル到着の 15 分前に発車。運賃 140 円／距離 0.8km

※ 博多からの到着便に、郷ノ浦(本町バス停・新道バス停)への連絡バスを運行。
※ 「22:55」,「22:10」到着の便には連絡バスを運行していない。
※ 厳原から到着の便については連絡バスを運行していない。

芦辺港連絡バス

・往路:「郷ノ浦(新道－本町)発－那賀・国分 経由 芦辺港」。

・復路:「芦辺港発－那賀・国分 経由 郷ノ浦(新道－本町－郷ノ浦港)」。

・郷ノ浦(新道)を博多発 フェリー、ジェットフォイル到着の 35 分前に発車。

・芦辺港の乗降車場所は、ジェットフォイル、フェリーで異なる。

・ 郷ノ浦(新道－本町)－芦辺港 運賃 760 円／距離 12.5km

ク)運賃

運賃は大人初乗り片道 140 円であり、郷ノ浦からの片道運賃は、印通寺 550 円、芦辺 830 円、空港 610 円、勝本 780 円(湯ノ本経由)、渡良浦 350 円、初瀬 530 円となっている。75 歳以上は 1 回乗車 100 円である。

なお、壱岐交通(株)では 1 日乗車を大人 1000 円で発売しており、実質の片道上限は 500 円である。

回数券は片道運賃×10 枚分の料金で 11 枚での販売が行われている。支払いは現金のみで IC カード等は利用できない。

表　主要区間運賃

湯ノ本経由勝本線		国分経由勝本線		芦辺直行瀬戸線		印通寺経由芦辺線		商業高校線		中ノ郷経由八幡線		山　崎　線		渡　良　線	
停留所名	運賃	停留所名	運賃	停留所名	運賃	停留所名	運賃	停留所名	運賃	停留所名	運賃	停留所名	運賃	停留所名	運賃
八　畑	140	田　ノ　上	240	品川病院前	150	ノ　尾	140	高田ノ辻	710	紅　屋	480	三　反　田	550	亀　川	140
団地入口	150	柳　田	240	桜　川	220	平	210	本　宮	750	流レ八幡	530	札　場	580	庄	140
古城団地	150	農機具センター	240	壱岐病院	220	登　山　口	230	炭　焼	780	泉　水	600	谷　川	600	宇　土	190
田　ノ　上	240	楠　橋	300	平　川	260	志　原	270	鎌　田	800	明　ヶ　坂	600	福　川	660	船　越	230
柳　田	240	柳　川	300	大　原	330	清　水　橋	340	神岳入口	830	惣　清	600	平　西	660	麦　谷	230
祥　雲　寺	280	住　吉	350	船　橋	330	池　田	340	商業高校前	860	神　田	640	夕　部	660	牧　入　口	270
大　浦　口	310	川　迎	400	湯　岳	370	江　里	370	新　城	880	大石ノ辻	660	山　崎	660	渡　良　校	300
御津ノ浜	380	那賀校前	450	都　城	400	八　石	400	平　川　橋	910	樋　ノ　川	670			宮　前	350
御　津　ノ　辻	380	国　分　寺	490	今　坂	440	津　ノ　宮	430	霞翠校前	910	芦　辺	670	壱岐空港・筒城浜線		渡　良　浦	350
綱　引　場	380	国分岩屋	530	切　方	490	マリンパル	470	勝本中学前	910	清　石	690	壱　岐　空　港	610	三島フェリー待合所	350
祈　祷　所	420	亀　石	530	田河校前	550	印通寺港	470	勝　本	910	馬　ノ　瀬	710	錦　浜	610	初　山　線	
沼津校前	460	鬼ノ岩屋	550	龍　蔵　寺	590	印　通　寺	470			小　滝	750	筒　城　浜	700	馬　立	140
横　内	480	白　石　原	580	山　方	610	筒城入口	470			棚　江	750			弁天崎入口	140
宮　ノ　上	510	赤　土　田	610	芦　辺	670	大　川　橋	550			八　幡	790			旧かたばる病院	150
黒崎入口	550	炭　焼	650	大　石	670	原の辻遺跡	610					若　松　線		坪	210
徳　命	550	鎌　田	670	松崎新田	670	安　国　寺	610					高　校　橋	140	赤　道	260
刈田院橋	550	天　理　教	720	当　田	670	一支国博物館	650			印通寺経由八幡線		今　宮	140	坪　ノ　浜	260
伊　志　呂	600	大久保屋敷	720	中　山　口	700	深　江　越	650			清　石	830	永　田	140	梅津新田	330
国民宿舎	650	稲　荷　下	750	横　浜	720	猿　川	670			馬　ノ　瀬	850	岳ノ辻登山口	230	大　久　保	330
湯　ノ　本	650	城　山	750	美濃ノ谷	760	田　河　校	700			小　滝	890	迎　ヶ　原	230	南　明　寺	380
木　落	670	市役所勝本庁舎前	780	芦　辺　港	760	龍　蔵　寺	730			棚　江	890	若　松	280	大　米	440
湯　ノ　浦	670	勝　本	780	イオン前	760	山　方	760			八　幡	930			緑　ヶ　丘	440
老人ホーム入口	690	勝本中学前	810	瀬戸向町	780	芦　辺	810					亀石直行商業高校線		海　豚　鼻	530
銀　台	750	霞翠校前	850	瀬　戸	780	大　石	850			久　喜　線		商業高校前	740	初　瀬	530
本宮仲触公民館	750	平　川　橋	880	恵比寿入口	780	松崎新田	890			小　原　橋	300				
塞　ノ　神	750	新　城	910	瀬戸小学校入口	830	当　田	890			釘山公民館	330	国分直行瀬戸線			
鳥　越	750	新　城　橋	950	一　本　松	830	中　山　口	920			久　喜	410	芦　辺　港	760		
松　田	750	高　松　川	970	ハッピーヒルズ前	860	横　浜	940								
加　賀　城	750	三　軒　茶　屋	970	八幡神社	910	美濃ノ谷	940					郷ノ浦港線			
大久保公民館	750			三　軒　茶　屋	910	イオン前	940					郷　ノ　浦　港	140		
稲　荷　下	750			高　松　川	950	芦　辺　港	940								
城　山	750			新　城　橋	970	瀬　戸	940								
勝　本	780			新　城	980										

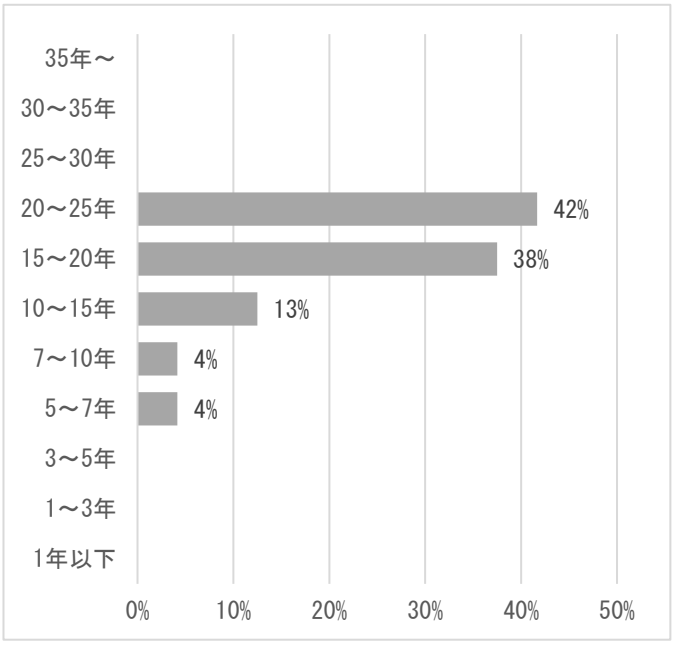
資料)壱岐交通(株)平成 30 年 1 月末現在

ケ）使用車輌

壱岐交通(株)が所有する路線バス車輌の使用年数は右のとおり全体の80%が 15 年以上を経過し老朽化が進行している。

20～25 年の車輌が 10 台 42%と近い将来、車輌の更新が必要となる状況にある。

表　路線バス車輌使用年数



資料）壱岐交通(株)資料を基に作成

表　路線バス車輌使用年数

		1年以下	1～3年	3～5年	5～7年	7～10年	10～15年	15～20年	20～25年	25～30年	30～35年	35年～	計	平均車齢	最古車	
															車齢	走行キロ(万キロ)
台数合計		0	0	0	1	1	3	9	10	0	0	0	24	19	25	94
大型	合計	0	0	0	0	0	1	3	8	0	0	0	12	21	25	94
	うちワンストップ						1						1			
	うちノンステップ												0			
中型	合計	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	0	6	18	25	78
	うちワンストップ						2						2			
	うちノンステップ												0			
小型	合計	0	0	0	1	1	0	4	0	0	0	0	6	14	18	84
	うちワンストップ												0			
	うちノンステップ				1	1							2			

資料）壱岐交通(株)資料を基に作成

②利用者数

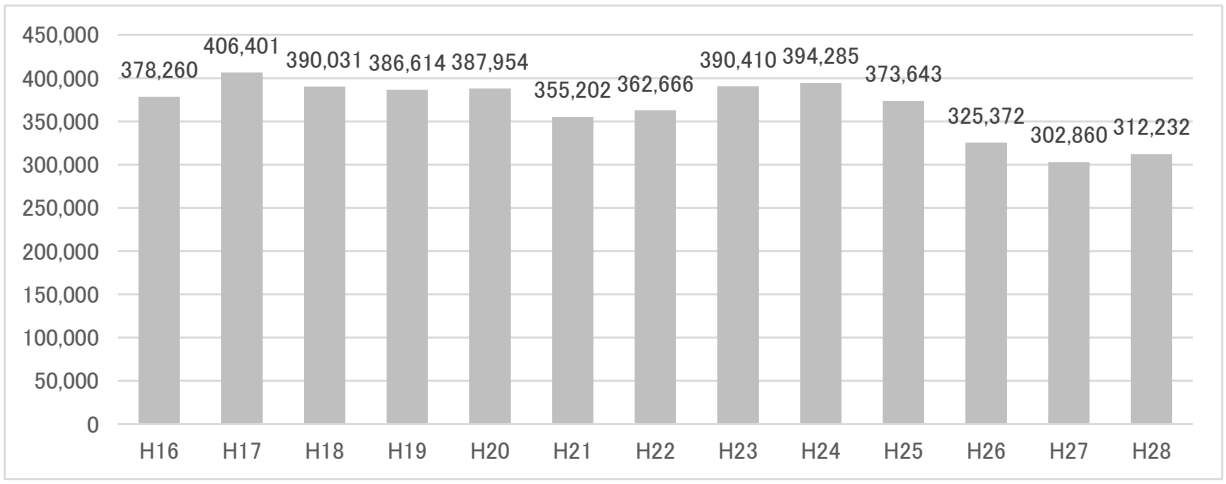
ア)利用者数推移

路線バス利用者は平成 28 年度 312,232 人と、平成 16 年度以降過去最低であった平成 27 年度より僅かに増加したが、全体的には横ばいに近い状況で推移している。

壱岐市では平成 21 年 4 月から 75 歳以上の市民を対象に路線バス利用料金を 1 回 100 円の政策を実施しており（平成 20 年度までは無料)、利用者全体に占める割合は全体の 15%程度を推移している。

本市路線バスの利用者の大部分は学生と高齢者で構成されていることから、残り 85%は学生利用と想定されるが、このような利用者構造は少子化の影響を受けやすい。本市では急速に少子化が進行していることから、近い将来、路線バス利用者は減少に転じることが示唆される。

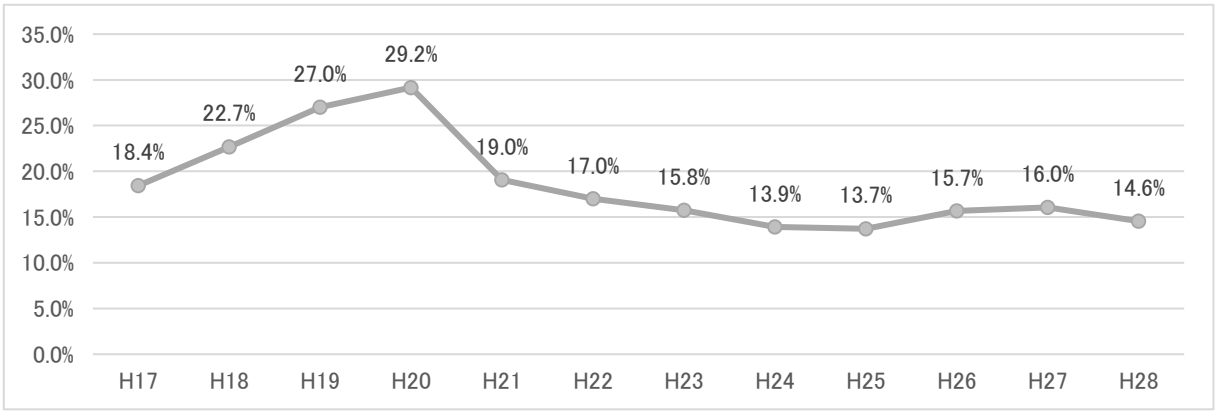
図　路線バス利用者数（単位：人）



資料：実績を基に作成

※臨時的・季節的運行など補助対象外の運行を含む。

図　路線バス利用者数のうち 75 歳以上運賃収入割合



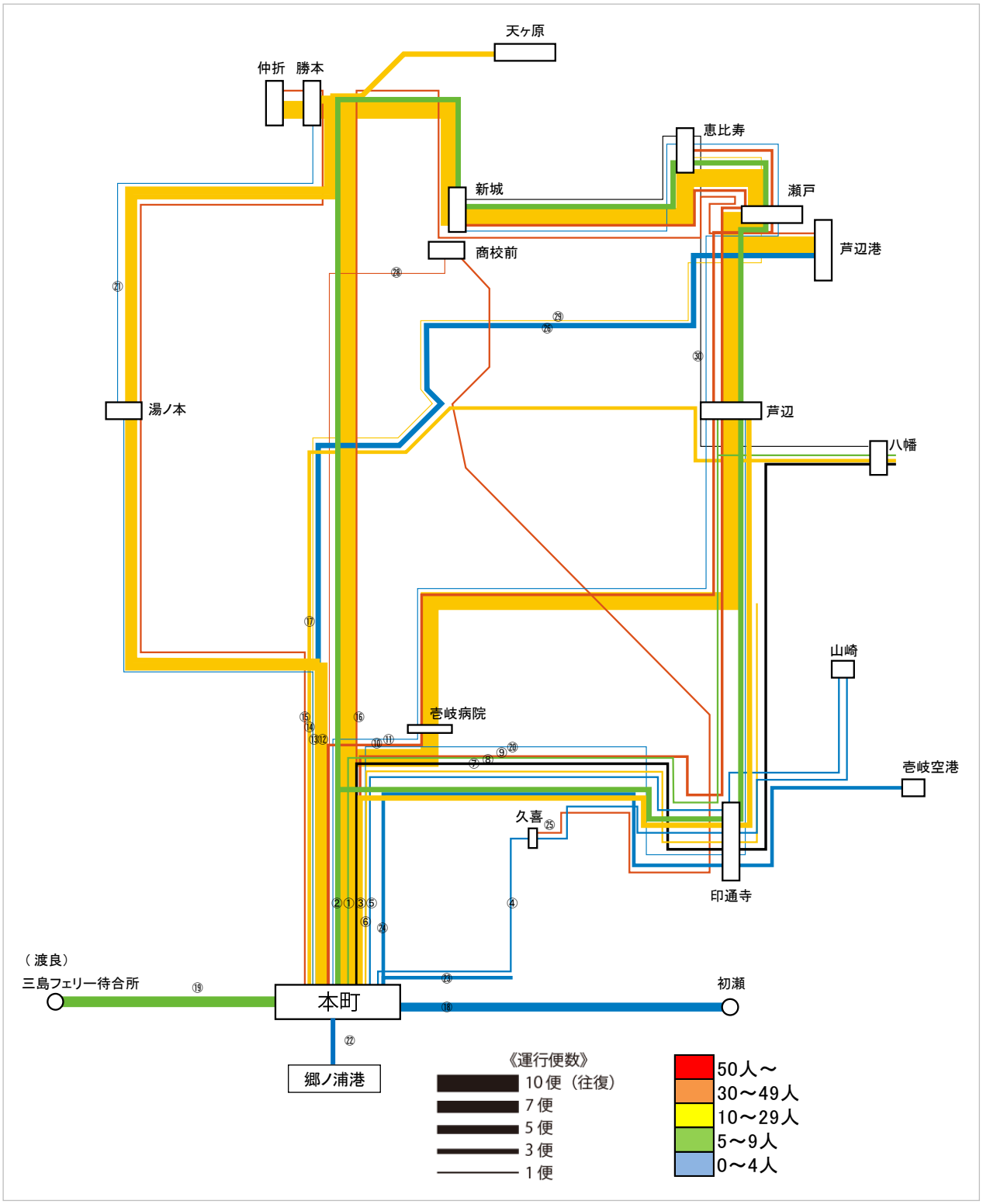
資料：実績を基に作成

※75 歳以上は H17.5 月から H21.3 月までは無料。H21.4 月より 1 回あたり運賃 100 円に改定。

イ)系統別利用者数

系統別１便当たりの輸送人員は以下のとおりであり、幹線的な役割を担う島内を周遊する路線などで輸送人員が多い。一方、印通寺を経由する路線が細分化された系統は、便数、輸送人員とも少ない傾向がみられる。

図　系統別１便当たりの輸送人員



資料：平成 28 年度実績を基に作成。委託路線は含んでいない。

図　系統別輸送人員

系統番号	運行系統			キロ程（km）	運行回数（便）	輸送人員（人）	1便当たり輸送人員（人/回）	km当たり輸送人員（人/km）	備考
	起点	経由地	終点						
1	郷ノ浦	国分・勝本・芦辺	郷ノ浦	46.0	10	69,256	19.0	0.4	国庫補助系統
2	〃	国分・勝本・印通寺	〃	49.9	3	8,709	8.0	0.1	
3	〃	印通寺	芦　辺	16.1	3.5	28,969	22.7	0.6	県単独補助系統
4	〃	印通寺	山　崎	13.5	1	437	1.2	0.0	
5	〃	印通寺・山崎	印通寺	19.3	1	873	2.4	0.1	
6	〃	印通寺	田河校	13.1	1	6,156	16.9	0.7	
7	〃	印通寺・芦辺	八　幡	20.5	1.5	1,746	3.2	0.1	
8	〃	印通寺・芦辺・八幡	芦　辺	24.9	1	2,879	7.9	0.1	
9	〃	印通寺・芦辺・谷江	新　城	23.8	1	12,401	34.0	0.6	
10	〃	芦辺	瀬　戸	19.0	1.5	16,869	30.8	0.6	
11	〃	芦辺・瀬戸	新　城	24.4	0.5	437	2.4	0.1	
12	〃	湯ノ本	勝　本	21.7	4.5	30,517	18.6	0.5	国庫補助系統
13	〃	湯ノ本・勝本	天ケ原	21.2	3	19,785	18.1	0.4	〃
14	〃		湯ノ本	11.8	0.5	437	2.4	0.1	
15	〃	湯ノ本・商業高校	勝　本	22.2	1	14,029	38.4	0.8	
16	〃	国分・勝本	瀬　戸	29.1	1	11,321	31.0	0.4	
17	〃	那賀校・芦辺	八　幡	17.4	2	7,554	10.3	0.3	
18	〃		初　瀬	9.4	5	4,462	2.4	0.1	
19	〃		渡　良	5.7	6	15,467	7.1	0.5	
20	郷ノ浦		芦　辺	12.1	0.5	437	2.4	0.1	
21	湯ノ本		勝　本	7.9	0.5	437	2.4	0.2	
22	郷ノ浦		郷浦港	0.8	3	1,309	1.2	0.3	
23	〃		若　松	3.7	2	782	1.1	0.1	
24	〃	印通寺	空　港	10.8	2	3,481	4.8	0.2	
25	〃	印通寺・那賀校	商高校	17.2	1	15,989	43.8	1.2	
26	〃	国　分	芦辺港	12.6	3	873	0.8	0.0	
27	郷浦港	亀　石	商高校	13.3	0.5	12,904	70.7	1.3	
28	〃	国　分	〃	16.5	0.5	8,354	45.8	0.7	
29	郷ノ浦	国　分	瀬　戸	12.9	0.5	4,939	27.1	0.8	
30	新　城	谷　江	八　幡	12.1	0.5	437	2.4	0.2	
		合　計		616.2	72.5	302,246	11.4	0.4	

資料：平成 28 年度実績を基に作成。委託路線は含んでいない。

③経常損益

経常損益は、平成 28 年度で▲84,697 千円と前年に比べ 3,000 千円ほど改善したものの、依然として 80,000 千円台の赤字が続いている。これに対し市補助金は 69,000 千円前後で推移している。

系統別・キロ当たり経常損益をみると、21 系統　湯ノ本～勝本が▲204 円/km で最も損失が大きく、全体の 11 の系統で▲150～200 円/kmとなっている。

図表　経常損益(千円)

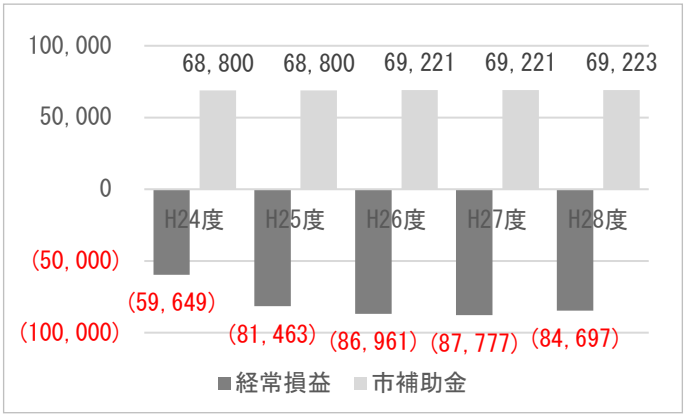


図　経常損益

系統番号	運行系統 起点	運行系統 経由地	運行系統 終点	キロ程(km)	運行回数(便)	km当たり輸送人員(人/km)	経常収益(千円)	経常費用(千円)	経常損益(千円)	km当たり経常損益(人/km)	1人当たり経常損益(人/km)	壱岐市補助配分額(千円)
1	郷ノ浦	国分・勝本・芦辺	郷ノ浦	46.0	10	0.4	16,008	36,007	-19,999	-117	-289	16,337
2	〃	国分・勝本・印通寺	〃	49.9	3	0.1	2,734	12,317	-9,583	-164	-1,100	7,822
3	〃	印通寺	芦　辺	16.1	3.5	0.6	6,143	10,280	-4,137	-82	-143	
4	〃	印通寺	山　崎	13.5	1	0.0	174	2,139	-1,965	-187	-4,497	1,592
5	〃	印通寺・山崎	印通寺	19.3	1	0.1	380	3,443	-3,063	-177	-3,509	2,492
6	〃	印通寺	田河校	13.1	1	0.7	949	1,687	-738	-89	-120	623
7	〃	印通寺・芦辺	八　幡	20.5	1.5	0.1	839	5,241	-4,402	-172	-2,521	3,600
8	〃	印通寺・芦辺・八幡	芦　辺	24.9	1	0.1	769	4,068	-3,299	-171	-1,146	2,700
9	〃	印通寺・芦辺・谷江	新　城	23.8	1	0.6	2,144	3,410	-1,266	-64	-102	1,038
10	〃	芦辺	瀬　戸	19.0	1.5	0.6	3,286	5,554	-2,268	-85	-134	1,869
11	〃	芦辺・瀬戸	新　城	24.4	0.5	0.1	188	1,220	-1,032	-178	-2,362	831
12	〃	湯ノ本	勝　本	21.7	4.5	0.5	8,127	14,126	-5,999	-89	-197	4,984
13	〃	湯ノ本・勝本	天ケ原	21.2	3	0.4	4,797	10,880	-6,083	-113	-307	5,053
14	〃		湯ノ本	11.8	0.5	0.1	71	948	-877	-188	-2,007	761
15	〃	湯ノ本・商業高校	勝　本	22.2	1	0.8	3,298	3,512	-214	-13	-15	208
16	〃	国分・勝本	瀬　戸	29.1	1	0.4	2,732	5,541	-2,809	-93	-248	2,284
17	〃	那賀校・芦辺	八　幡	17.4	2	0.3	1,304	5,021	-3,717	-138	-492	3,046
18	〃		初　瀬	9.4	5	0.1	985	6,915	-5,930	-178	-1,329	4,915
19	〃		渡　良	5.7	6	0.5	4,381	5,905	-1,524	-50	-99	1,246
20	郷ノ浦		芦　辺	12.1	0.5	0.1	204	1,179	-975	-143	-2,231	831
21	湯ノ本		勝　本	7.9	0.5	0.2	40	623	-583	-204	-1,334	485
22	郷ノ浦		郷浦港	0.8	3	0.3	136	658	-522	-117	-399	415
23	〃		若　松	3.7	2	0.1	152	1,178	-1,026	-150	-1,312	831
24	〃	印通寺	空　港	10.8	2	0.2	1,716	3,165	-1,449	-92	-416	1,246
25	〃	印通寺・那賀校	商高校	17.2	1	1.2	3,227	1,364	1,863	145	117	
26	〃	国　分	芦辺港	12.6	3	0.0	301	4,490	-4,189	-189	-4,798	3,461
27	郷浦港	亀　石	商高校	13.3	0.5	1.3	3,351	1,161	2,190	213	170	
28	〃	国　分	〃	16.5	0.5	0.7	1,818	1,456	362	30	43	
29	郷ノ浦	国　分	瀬　戸	12.9	0.5	0.8	834	1,017	-183	-29	-37	138
30	新　城	谷　江	八　幡	12.1	0.5	0.2	92	605	-513	-185	-1,174	415
		合　計		616.2	72.5	0.4	70,413	155,110	-84,697	-108	-280	69,223

（kmあたり経常損益）
- 0円/km以上
- ▲0～49円/km
- ▲50～99円/km
- ▲100～149円/km
- ▲150～199円/km
- ▲200円/km以下

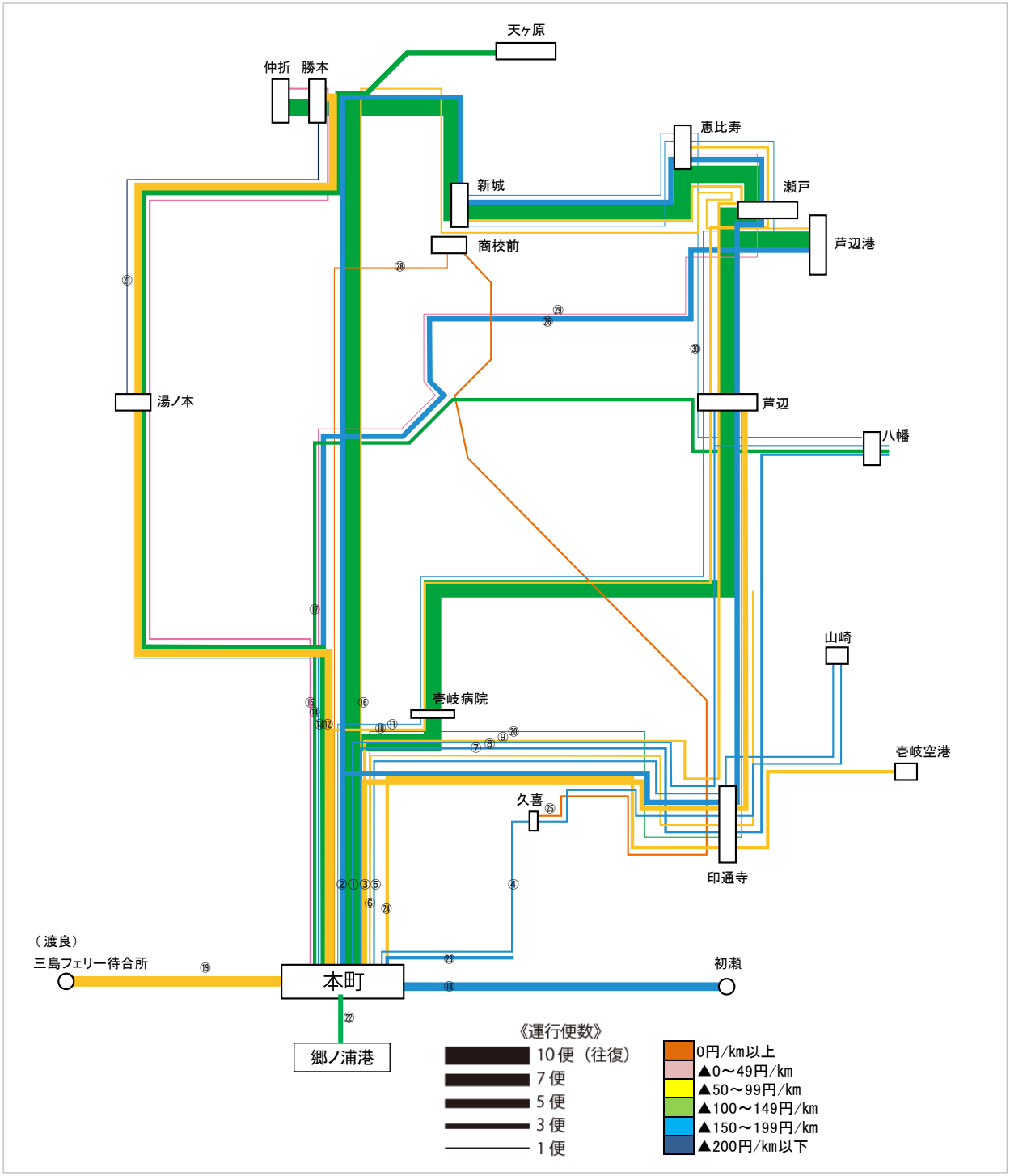
（1 人あたり経常損益）
- 0円/人以上
- ▲0～999円/人
- ▲1000～1999円/人
- ▲2000～3999円/人
- ▲4000円/人以下

資料：平成 28 年度実績を基に作成。委託路線は含んでいない。

（運行キロ当たり経常損益）

系統別のキロ当たりの経常損益をみると、運行距離が長い島内を周回する幹線系統を中心に収支効率が悪い状況がみられる。これは路線全体としては利用者的には多いものの、運行距離が長い影響から運行費用も増加し、結果として収支が悪化する特性が窺える。一方で利用者数が比較的少なかった印通寺経由の細分化された系統については、便数も少なく距離も比較的短いことから相対的には収支効率は高い結果となった。

図　系統別・キロ当たり経常損益

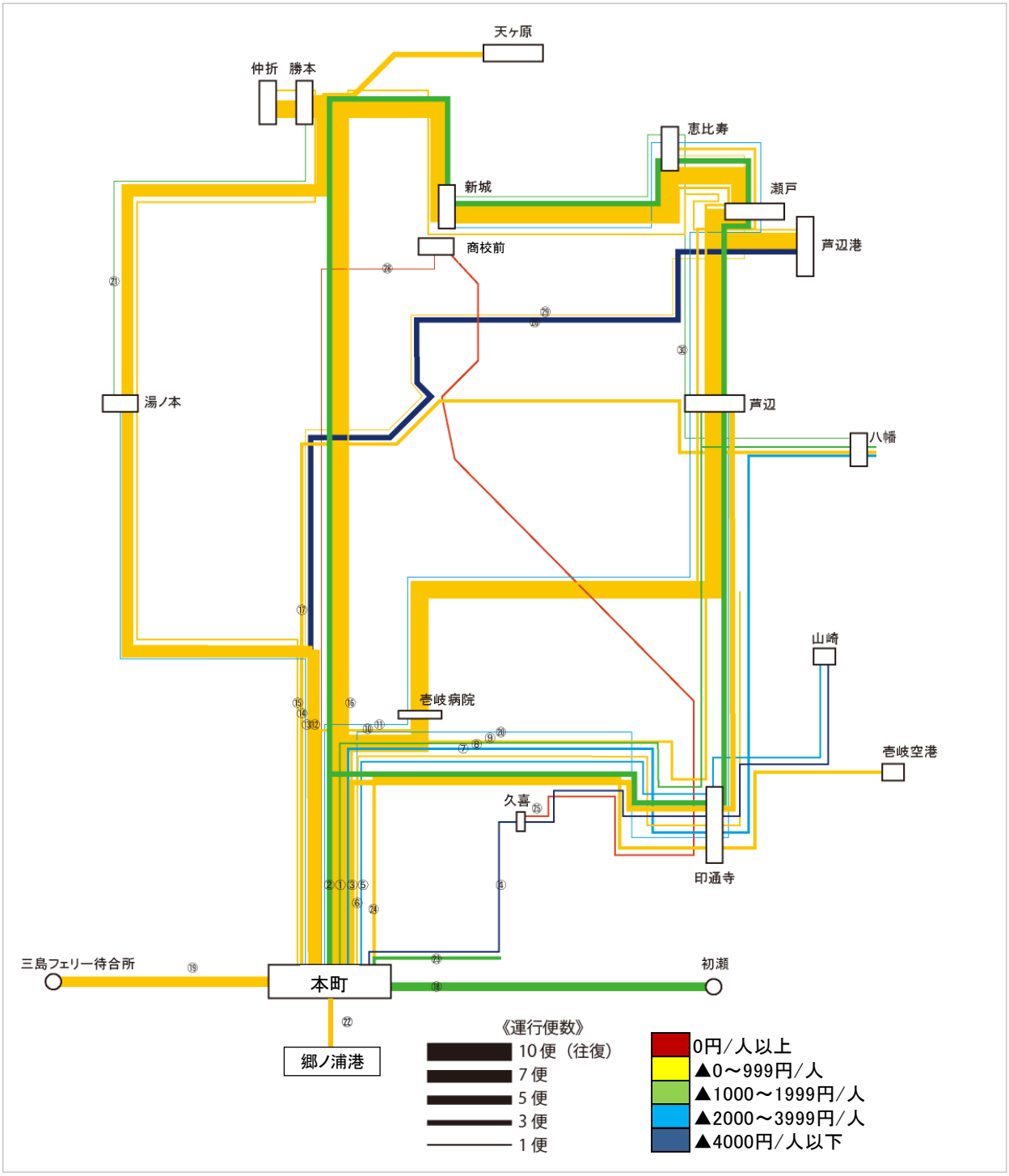


資料：平成 28 年度実績を基に作成。委託路線は含んでいない。

（輸送人員当たり経常損益）

系統別の輸送人員当たりの経常損益をみると、島内を周回する幹線系統の路線や湯ノ本を経由する路線を中心に輸送効率が高い。一方、印通寺を経由する系統は利用者が少なく輸送効率が悪い状況にある。

図　系統別・輸送人員当たり経常損益



資料：平成 28 年度実績を基に作成。委託路線は含んでいない。

④課題分析

ア）主要スポットへの路線バスカバー状況

路線バスの主な利用目的は通院、買物、島外公共交通機関への乗り継ぎなどが多いが、ここでは、この主要スポットに対する路線バスのカバー状況を分析する。

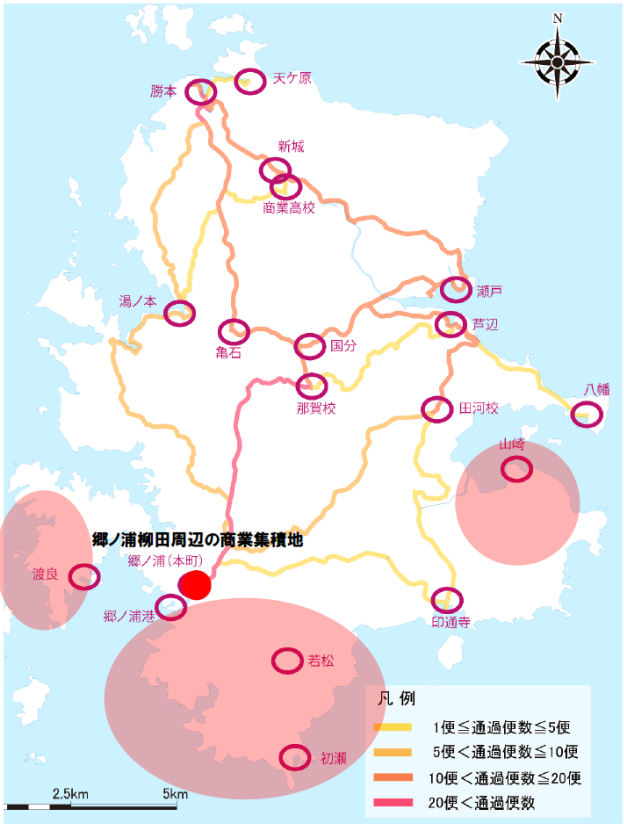
分析にあたっての主要スポットは、市民アンケート等を参考に、「郷ノ浦本町」、「郷ノ浦柳田周辺の商業集積地」、「壱岐病院」、「イオン芦辺店」、「芦辺港」、「壱岐空港」と設定し、これらに対し路線バスの直行便の有無と本数を計測する。

１)郷ノ浦本町

郷ノ浦本町へは、市内のほぼ全域から直行便でアクセス可能である。

２)郷ノ浦柳田周辺の商業集積地

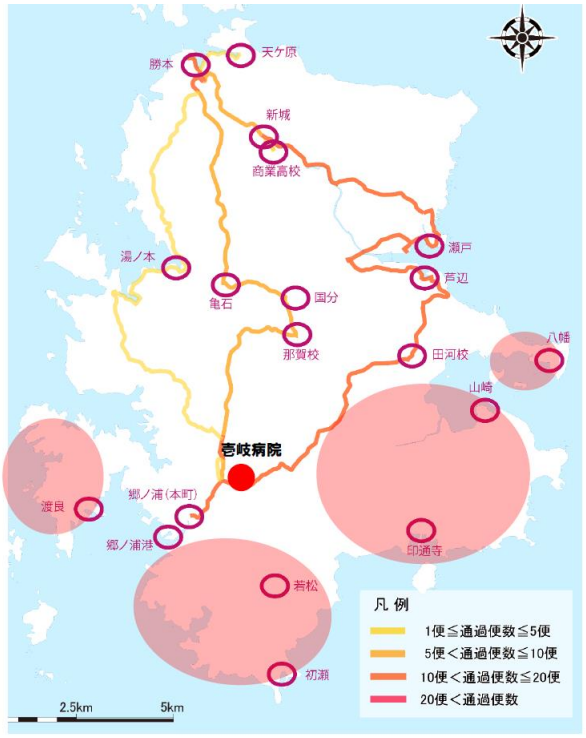
ダイレックスなどの商業施設が集積する郷ノ浦柳田周辺へは、本町同様、市内のほぼ全域から直行便でアクセス可能であるが、初瀬、若松、渡良などの南部地域からは直接アクセスができない状況にある。



資料：平成 28 年度末運行ルートを基に作成

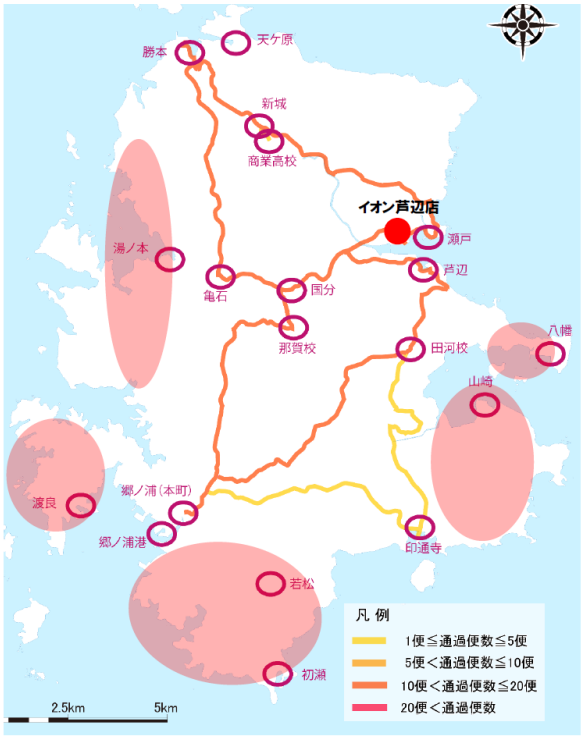
3)壱岐病院

壱岐病院へは、郷ノ浦、勝本、芦辺からは直接アクセスが可能であるが、印通寺など南部地域などからは郷ノ浦での乗り継ぎが必要である。



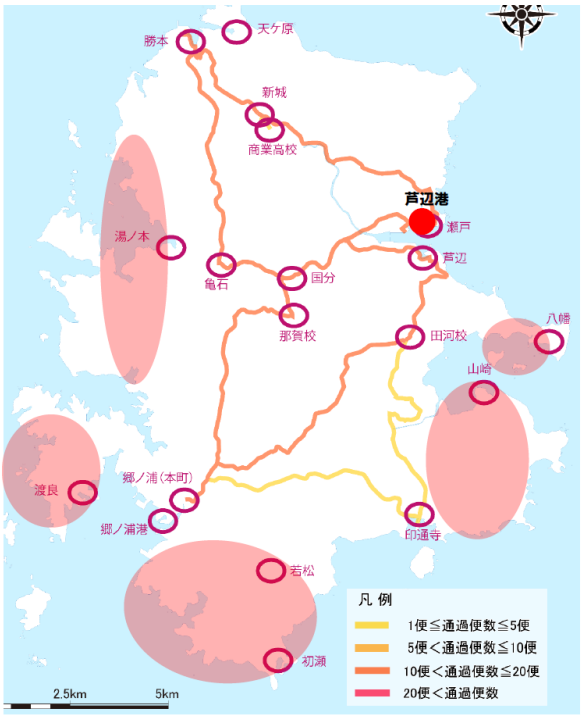
4)イオン芦辺店

イオン芦辺店へは、郷ノ浦、勝本、石田などからのアクセスは可能であるが、湯ノ本、若松、初瀬、渡良などからは郷ノ浦での乗り継ぎが必要である。



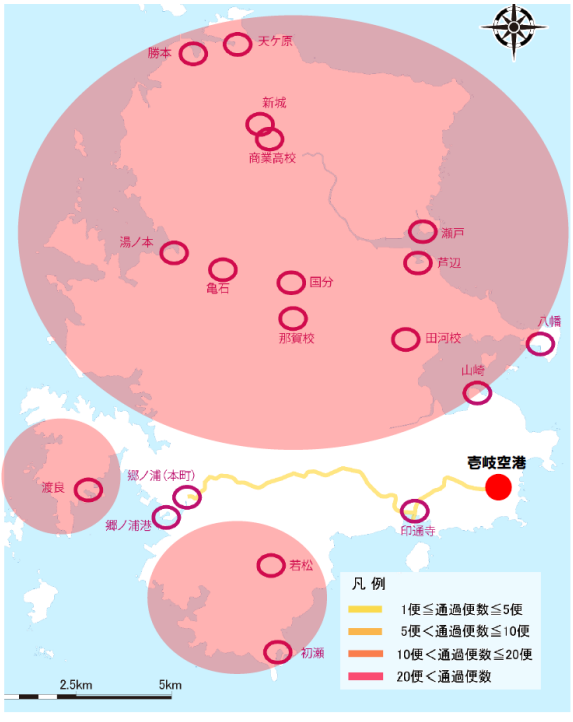
5)芦辺港

芦辺港へは、郷ノ浦、勝本、石田などからのアクセスは可能であるが、湯ノ本、若松、初瀬、渡良などからは郷ノ浦での乗り継ぎが必要である。



6)壱岐空港

壱岐空港へは郷ノ浦のみ直接アクセスが可能であり、他地域からは乗り継ぎが必要である。



資料：平成 28 年度実績基に作成

イ）利用状況・経営状況からみた課題路線の抽出

１便当たりの輸送人員、キロあたりの経常損益、１人当たり経常損益から、利用頻度が低く採算性が悪い路線を５段階で評価したところ、系統４、系統５、系統７、系統８、系統１１、系統１４、系統１８、系統２１、系統２６などが最も課題を抱える路線（評価レベル５）として浮かび上がる。なお、評価レベル５の路線のうち経常損益が大きい路線は改善の中でも更に優先順位が高く、参考までに経常損益が▲300 万円を超える路線は下表の赤枠で示した６系統となる。

図　利用状況・経営状況からみた課題路線の抽出

（赤線囲みは評価レベル５のうち経常損益▲300 万円以上の系統）

系統番号	運行系統 起点	運行系統 経由地	運行系統 終点	補助	キロ程（km）	運行回数（便）	1便当たり輸送人員（人/回）	km当たり経常損益（人/km）	1人当たり経常損益（人/km）	1回当たり輸送人員（人/回）	km当たり経常損益（人/km）	1人当たり経常損益（人/km）	総合評価	経常損益（千円）
1	郷ノ浦	国分・勝本・芦辺	郷ノ浦	国補	46.0	10	19.0	−117	−289	3	3	4	10	−19,999
2	〃	国分・勝本・印通寺	〃		49.9	3	8.0	−164	−1,100	2	2	3	7	−9,583
3	〃	印通寺	芦　辺	県補	16.1	3.5	22.7	−82	−143	3	4	4	11	−4,137
4	〃	印通寺	山　崎		13.5	1	1.2	−187	−4,497	1	2	1	4	−1,965
5	〃	印通寺・山崎	印通寺		19.3	1	2.4	−177	−3,509	1	2	2	5	−3,063
6	〃	印通寺	田河校		13.1	1	16.9	−89	−120	3	4	4	11	−738
7	〃	印通寺・芦辺	八　幡		20.5	1.5	3.2	−172	−2,521	1	2	2	5	−4,402
8	〃	印通寺・芦辺・八幡	芦　辺		24.9	1	7.9	−171	−1,146	2	2	3	7	−3,299
9	〃	印通寺・芦辺・谷江	新　城		23.8	1	34.0	−64	−102	4	4	4	12	−1,266
10	〃	芦辺	瀬　戸		19.0	1.5	30.8	−85	−134	4	4	4	12	−2,268
11	〃	芦辺・瀬戸	新　城		24.4	0.5	2.4	−178	−2,362	1	2	2	5	−1,032
12	〃	湯ノ本	勝　本	国補	21.7	4.5	18.6	−89	−197	3	4	4	11	−5,999
13	〃	湯ノ本・勝本	天ケ原	国補	21.2	3	18.1	−113	−307	3	3	4	10	−6,083
14	〃		湯ノ本		11.8	0.5	2.4	−188	−2,007	1	2	2	5	−877
15	〃	湯ノ本・商業高校	勝　本		22.2	1	38.4	−13	−15	4	5	4	13	−214
16	〃	国分・勝本	瀬　戸		29.1	1	31.0	−93	−248	4	4	4	12	−2,809
17	〃	那賀校・芦辺	八　幡		17.4	2	10.3	−138	−492	3	3	4	10	−3,717
18	〃		初　瀬		9.4	5	2.4	−178	−1,329	1	2	3	6	−5,930
19	〃		渡　良		5.7	6	7.1	−50	−99	2	4	4	10	−1,524
20	郷ノ浦		芦　辺		12.1	0.5	2.4	−143	−2,231	1	3	2	6	−975
21	湯ノ本		勝　本		7.9	0.5	2.4	−204	−1,334	1	1	3	5	−583
22	郷ノ浦		郷浦港		0.8	3	1.2	−117	−399	1	3	4	8	−522
23	〃		若　松		3.7	2	1.1	−150	−1,312	1	2	3	6	−1,026
24	〃	印通寺	空　港		10.8	2	4.8	−92	−416	1	4	4	9	−1,449
25	〃	印通寺・那賀校	商高校		17.2	1	43.8	145	117	4	6	5	15	1,863
26	〃	国　分	芦辺港		12.6	3	0.8	−189	−4,798	1	2	1	4	−4,189
27	郷浦港	亀　石	商高校		13.3	0.5	70.7	213	170	5	6	5	16	2,190
28	〃	国　分	〃		16.5	0.5	45.8	30	43	4	6	5	15	362
29	郷ノ浦	国　分	瀬　戸		12.9	0.5	27.1	−29	−37	3	5	4	12	−183
30	新　城	谷　江	八　幡		12.1	0.5	2.4	−185	−1,174	1	2	3	6	−513
		合　計			616.2	72.5	11.4	−108	−280					−84,697

《凡例》

	0円/km以上	
50人～	▲0～49人	0円/人以上
30～49人	▲50～99円/km	▲0～999円/人
10～29人	▲100～149円/km	▲1000～1999円/人
5～9人	▲150～199円/km	▲2000～3999円/人
0～4人	▲200円/km以下	▲4000円/人以下

《総合評価》

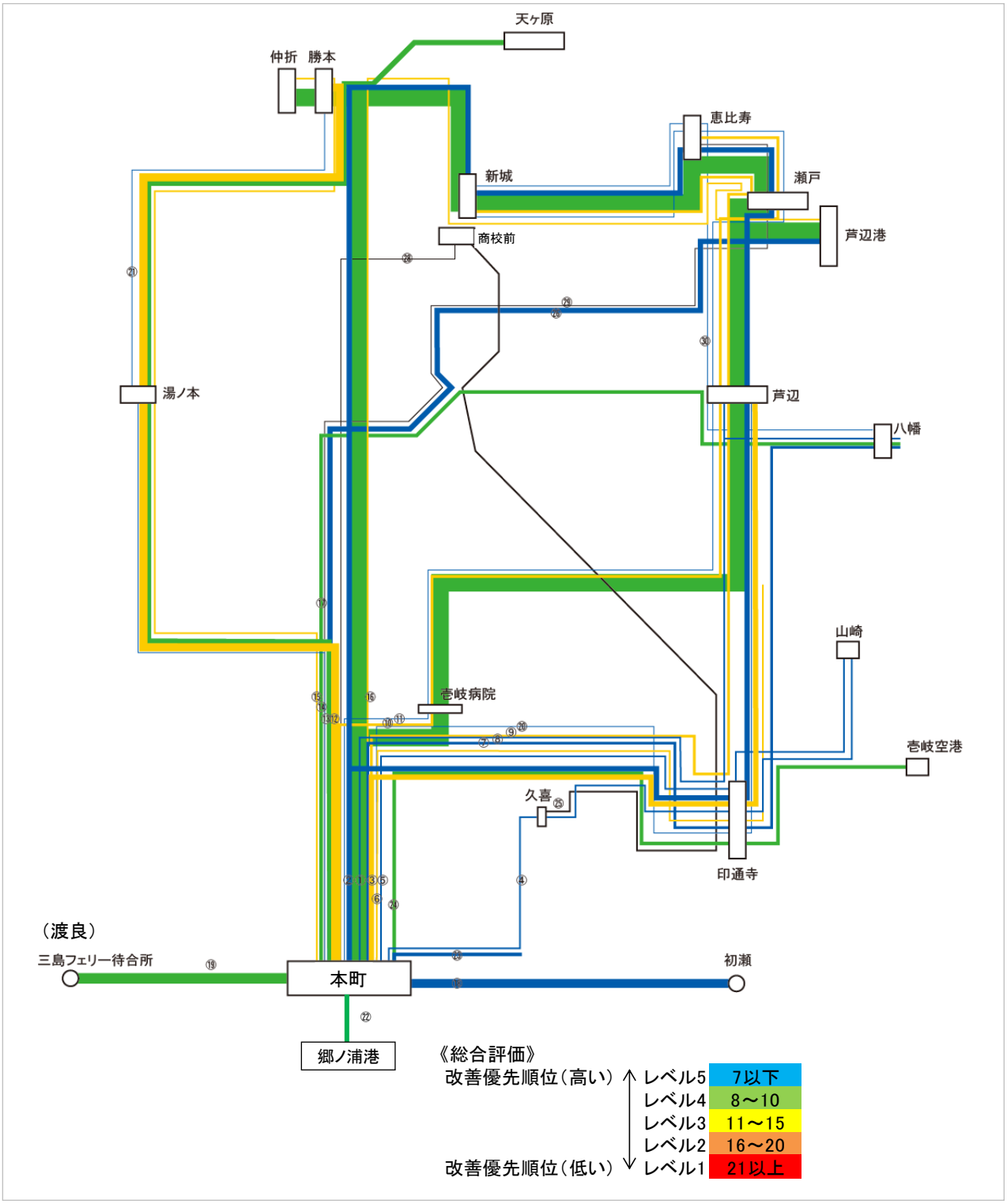
改善優先順位（高い）↑ レベル5　7以下
レベル4　8～10
レベル3　11～15
レベル2　16～20
↓改善優先順位（低い）　レベル1　21以上

資料：平成 28 年度実績を基に作成。委託路線は含んでいない。

（利用状況・経営状況からみた課題路線の抽出）

1便当たりの輸送人員、キロあたりの経常損益、1人当たり経常損益の3指標から全系統を評価したところ、印通寺を経由する系統や、初瀬方面の系統などの経営効率が悪い結果が浮かび上がる。印通寺関連の系統の多くは芦辺方面等まで伸びるルートであるが、印通寺から芦辺に向かう利用者が限定的であることが経営効率を低下させる要因の一つになっているといえる。

図　利用状況・経営状況からみた課題路線の抽出

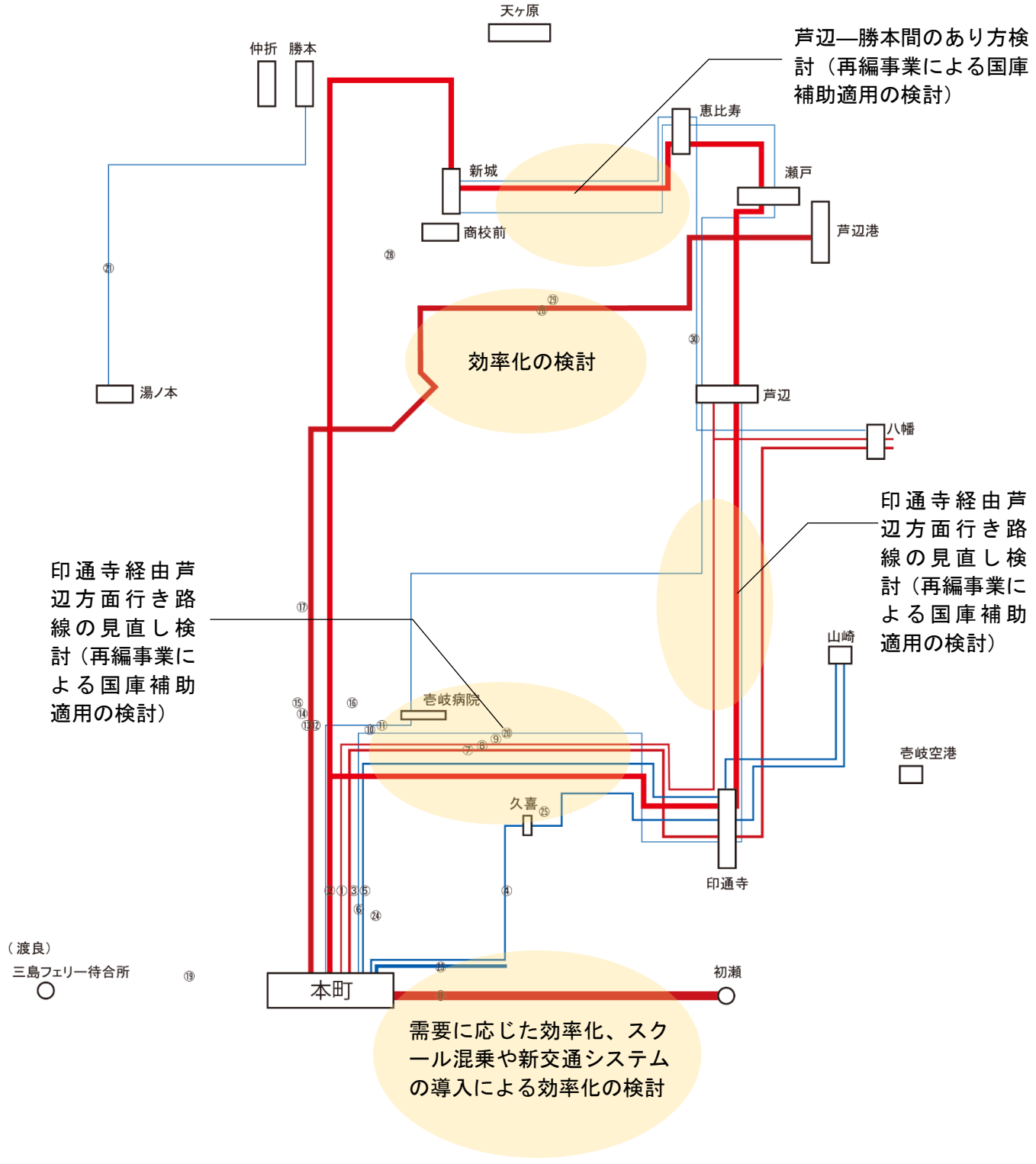


資料：平成28年度実績基に作成

（最重要課題路線）

前頁で示した課題レベルが深刻（レベル 5）な路線の中で、更に経常損失が 3,000 千円以上の路線を抽出した。経常収支は補助金を加味していないため基本的には周回ルートなど補助系統の収支は改善するものの、印通寺方面の複数の系統や初瀬方面系統などの改善が求められる。

図　最重要課題路線（レベル５）　※赤線は経常損失▲3,000 千円以上



資料：平成 28 年度実績基に作成

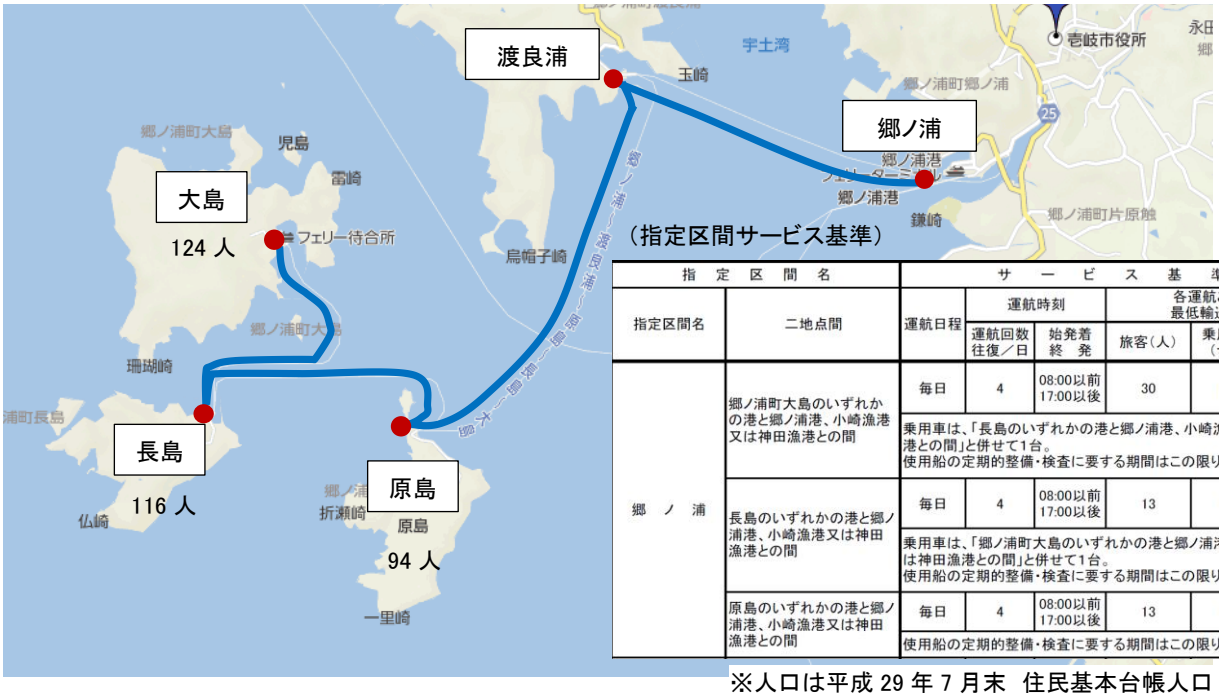
（３）市営航路の状況

①運航ルート・ダイヤ・運賃・使用船舶

本航路は、大島、長島、原島、渡良浦、郷ノ浦を結ぶ１日４便の航路である。サービス基準は４便、旅客定員 30 人、乗用車１台となっている。

使用船舶「フェリーみしま」は総トン数 102 トン（旅客定員 100 名）、船齢は平成 29 年４月現在 14 年である。

図　運航ルート



指定区間名	二地点間	運航日程	運航時刻 運航回数 往復／日	運航時刻 始発着 終　発	各運航ごとの最低輸送能力 旅客（人）	乗用車（台）	貨物（m3）
郷　ノ　浦	郷ノ浦町大島のいず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、「長島のいず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。					
	長島のいず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	－
		乗用車は、「郷ノ浦町大島のいず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。					
	原島のいず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	－
		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。					

※人口は平成 29 年７月末　住民基本台帳人口

表　運航ダイヤ

(往路)第１便 【 】は７月 21 日から８月 31 日まで、12 月 25 日から１月７日まで及び３月 25 日から４月５日までの発着時刻

(復路)第２便 ( )は土曜日の発着時刻、第４便 ［ ］は 10 月１日から３月 31 日までの発着時刻

港名	大島	長島	原島	大島	渡良浦	郷ノ浦着
第1便	【6時55分】 6時40分	【7時6分】 6時51分	【7時17分】 7時02分	【-】 7時13分	【7時34分】 7時34分	【7時45分】 7時45分
第2便	9時30分	9時41分	9時52分	-	10時09分	10時20分
第3便	13時20分	13時31分	13時42分	-	13時59分	14時10分
第4便	16時	16時11分	16時22分	-	16時39分	16時50分

港名	郷ノ浦発	渡良浦	原島	長島	大島
第1便	8時20分	8時31分	8時47分	9時	9時10分
第2便	(11時20分) 11時	(11時31分) 11時11分	(11時47分) 11時27分	(12時) 11時40分	(12時10分) 11時50分
第3便	14時40分	14時51分	15時07分	15時20分	15時30分
第4便	［17時20分］ 17時40分	［17時33分］ 17時53分	［17時47分］ 6時07分	［18時］ 18時20分	［18時10分］ 18時30分

表　運賃（旅客）　※平成 29 年 1 月末現在

区間	一般乗船券	一般乗船券	往復乗船券	往復乗船券	定期乗船券	定期乗船券	回数券
	大人	小児	大人	小児	一般	生徒	11枚綴り
三島～郷ノ浦	430	220	690	360	15,480	10,320	4,300
三島～渡良浦	360	180	580	290	12,960	8,640	3,600
渡良浦～郷ノ浦	350	180	－	－	12,600	8,400	3,500
三島相互間	240	120	－	－	8,640	5,760	2,400
						2,880	

〔往復乗船券運賃〕 三島に居住する住民の島発。発行日から 14 日間有効

大人:12 歳以上(小学生以下除く)　小児:1 歳以上～小学

表　運賃（車輌）※平成 29 年 1 月末現在

区分	三島相互間	三島～郷ノ浦間
3メートル未満	1,920	3,010
3メートル～4メートル未満	2,170	3,490
4メートル～5メートル未満	2,410	3,860
5メートル～6メートル未満	2,640	4,340
6メートル～7メートル未満	3,090	5,070

片道 1 台 1 回･運転者 1 人の片道運賃含む

②使用船舶

船名	フェリーみしま
就航年・船齢	（2003/4 就航）※船齢 14 年 2017 年 4 月現在
総トン数	102 トン
航海速力	10.8 ノット
旅客定員	100 名（4ｔ 1 台 or 乗用車２台）
事業主体	壱岐市（直営）
航路	郷ノ浦～渡良浦～原島～長島～大島（50 分）

③対象地区の人口

対象地区の人口は、平成 29 年 7 月末現在、大島が 124 人、長島が 116 人、原島が 94 名の合計 334 人となっている。

表　対象地区人口（人）・世帯数（世帯）

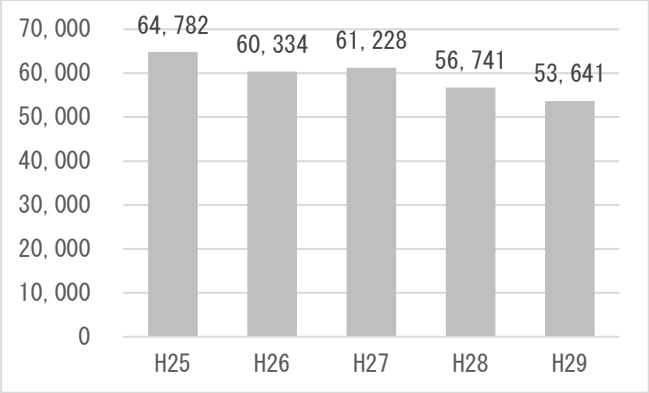
			H25(3月末)	H26(3月末)	H27(3月末)	H28(3月末)	H29(3月末)	H29(7月末)	比較(H29(3月)−H28(3月))・前年比	
大島	世帯数		71	69	65	65	62	61	−3	95.38
	人口	男	75	74	71	68	64	61	−4	94.12
		女	78	75	74	69	66	63	−3	95.65
		計	153	149	145	137	130	124	−7	94.89
長島	世帯数		41	41	39	39	41	41	2	105.13
	人口	男	76	73	66	64	61	62	−3	95.31
		女	63	61	58	59	54	54	−5	91.53
		計	139	134	124	123	115	116	−8	93.50
原島	世帯数		39	37	35	35	35	35	0	100.00
	人口	男	49	48	45	38	37	38	−1	97.37
		女	65	61	59	56	55	56	−1	98.21
		計	114	109	104	94	92	94	−2	97.87
合計	世帯数		151	147	139	139	138	137	−1	99.28
	人口	男	200	195	182	170	162	161	−8	95.29
		女	206	197	191	184	175	173	−9	95.11
		計	406	392	373	354	337	334	−17	95.20

③利用者数

利用者数の推移をみると、平成 27 年以降連続して減少しており、減少率は平成 27 年から平成 28 年にかけては▲7%、平成 28 年から平成 29 年にかけては▲5%となっている。

区間別利用者割合をみると、渡良浦間が全体の 54%と郷ノ浦間の 39%を上回っている。

図表　利用者数推移（人）



図表　利用者数推移（H25＝100%）

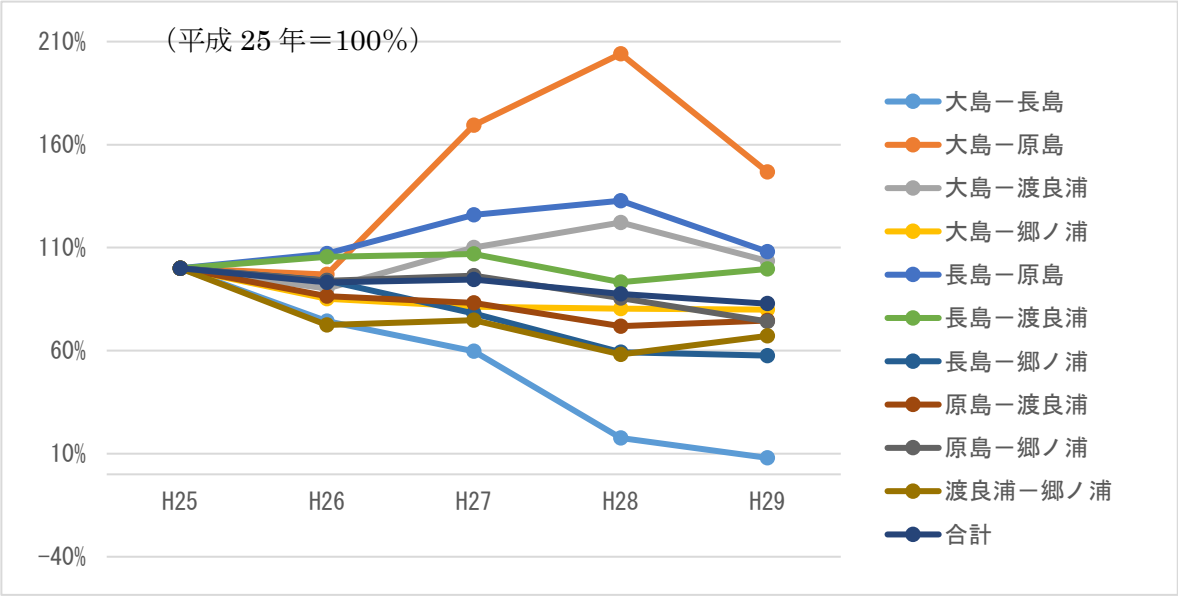
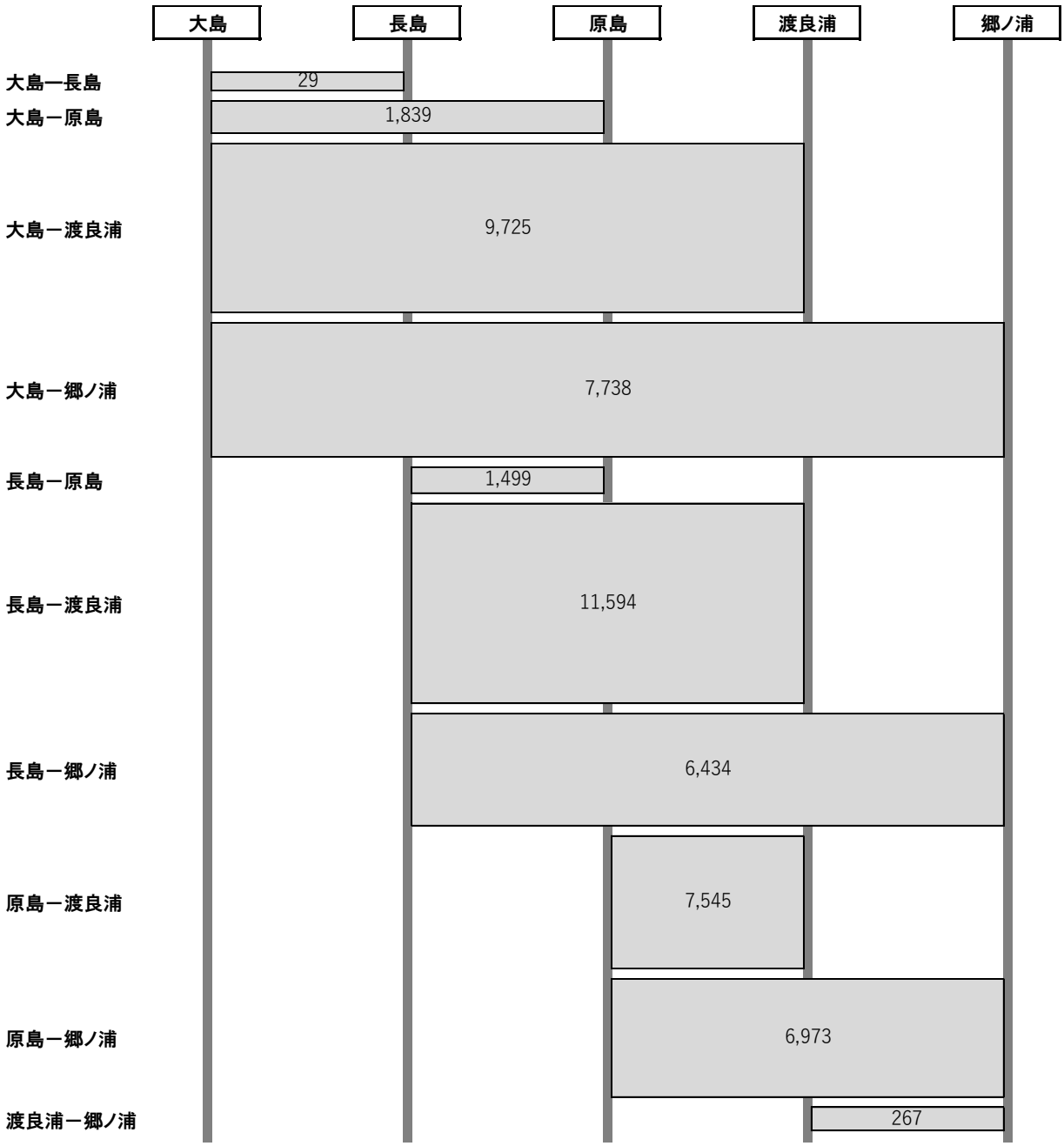
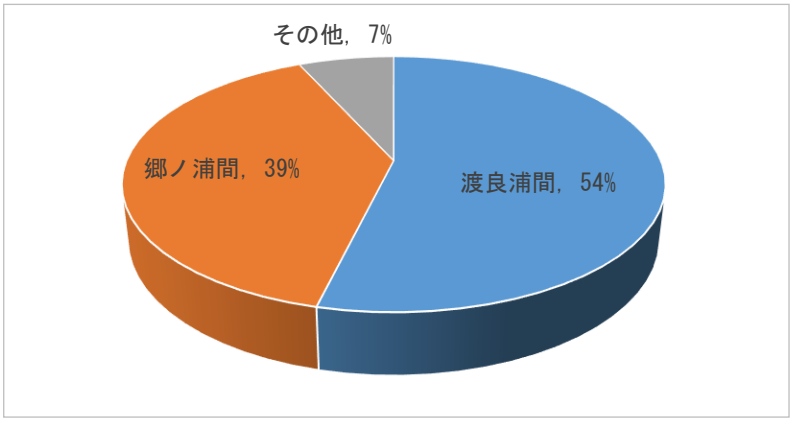


図　区間別利用者数（人）



＜渡良浦間、郷ノ浦間別＞

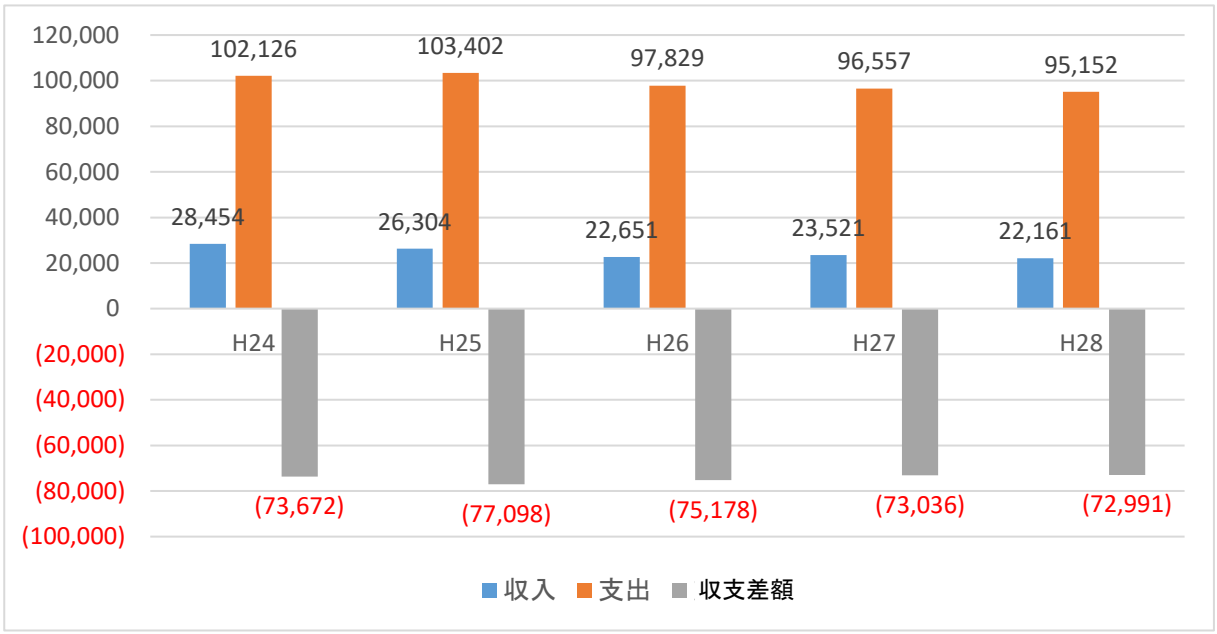


④収支

運航収支は、収入及び費用とも減少傾向にあり、毎年 7 千万円台の赤字が続いている。

運航収入は、75%が旅客収入で自動車航送収入が 20%、費用は 42%が船員費、修繕費が 20%、燃料費が 14%となっている。運航収入の推移をみると、旅客運賃は微減、自動車航送運賃は微増の傾向である。費用については、店費、修繕費が増加傾向にあるが、燃料費、その他経費の減少から全体的な費用は微減傾向となっている。

表　運航収支（千円）



資料）実績を基に作成

図　運航収益内訳（平成 28 年度）

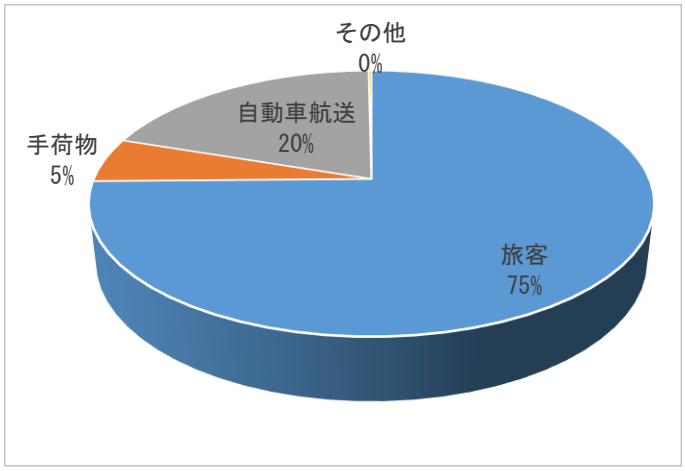
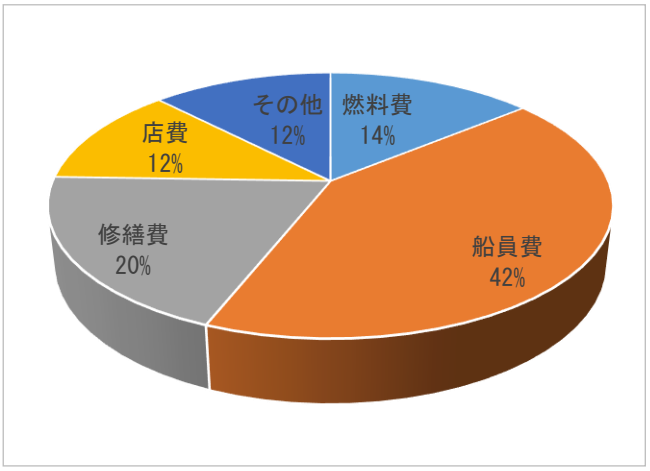


図　運航収益内訳（平成 28 年度）



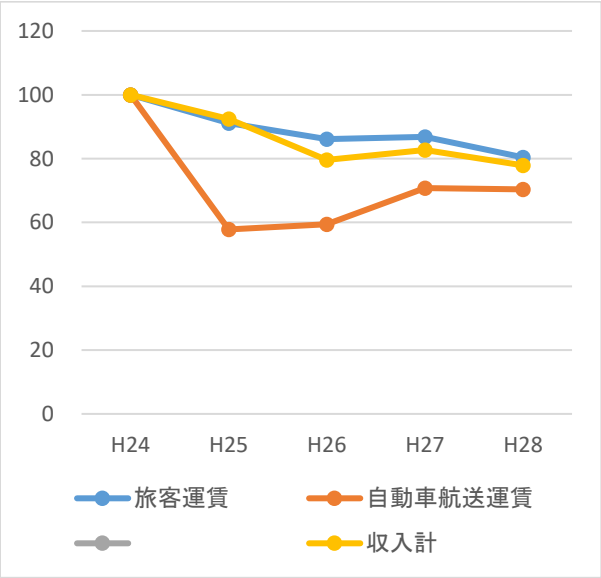
資料）実績を基に作成

図　損益計算書（千円）

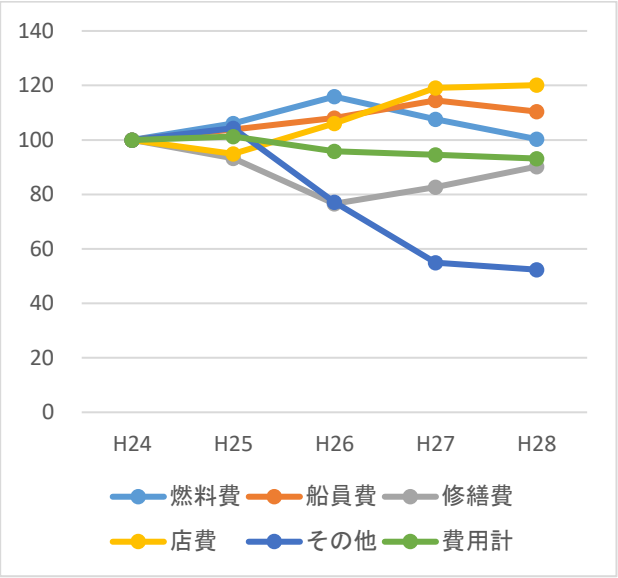
		H24	H25	H26	H27	H28
収入	旅客運賃	20,555	18,735	17,696	17,834	16,525
	自動車航送運賃	6,179	3,572	3,675	4,372	4,346
	その他	1,721	3,998	1,281	1,316	1,290
	収入計	28,454	26,304	22,651	23,522	22,161
費用	燃料費	13,369	14,174	15,495	14,382	13,402
	船員費	36,180	37,565	39,104	41,428	39,924
	修繕費	20,532	19,144	15,723	16,974	18,525
	店費	9,623	9,131	10,204	11,467	11,559
	その他	22,422	23,388	17,304	12,306	11,742
	費用計	102,126	103,402	97,829	96,557	95,152

資料）実績を基に作成

（収入推移　H24=100）



（費用推移　H24=100）



資料）実績を基に作成

第3章

市民アンケート調査

３－１　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 3000 世帯（18 歳以上の家族全員）

（３）調査時期

平成 29 年 10 月～11 月

（４）調査方法

郵送による配布・回収

（５）回収数

有効回答数 1,967 票　（世帯数ベース）1,170（39.0%）

（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	所有の乗り物・専用で利用できる乗り物	MA
問５	通院頻度	SA
問６	通院時間帯	SA
問７	よく行く病院名	MA2
問８	通院の移動手段	SA
問９	通院における路線バスの利用について	SA
問１０	買物頻度	SA
問１１	買物時間帯	SA
問１２	よく行く買い物先	MA2
問１３	買物の移動手段	SA
問１４	買物における路線バスの利用について	SA
問１５	最寄りのバス停、所要時間	SA
問１６	バス停までの移動手段	SA
問１７	路線バスの利用頻度	SA
問１８	路線バスの利用目的	SA
問１９	路線バス利用の時間帯	SA
問２０	路線バス利用の目的地（施設名）	MA
問２１	乗り継ぎ	MA
問２２	路線バス利用の利便性	SA
問２３	路線バスに改善してもらいたい点	MA3
問２４	改善した場合の利用頻度の変化	SA
問２５	公共交通機関維持に対する考え方	SA
問２６	新交通システムについての考え方	SA
問２７	学生の状況	SA
問２８	通学の移動手段	SA
問２９	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

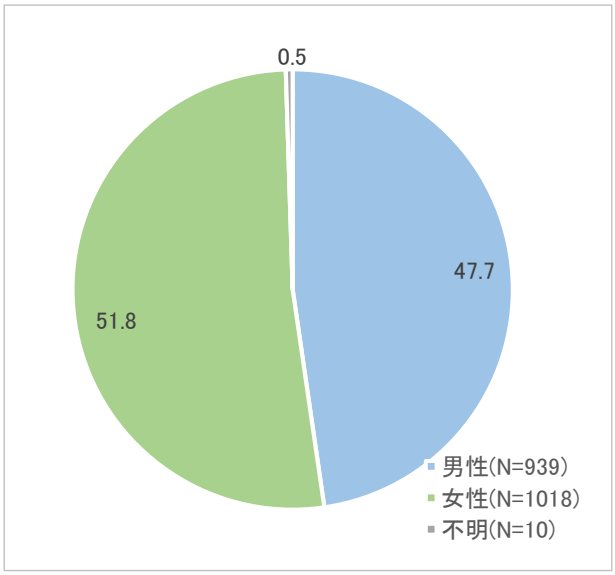
３－２　調査結果

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）

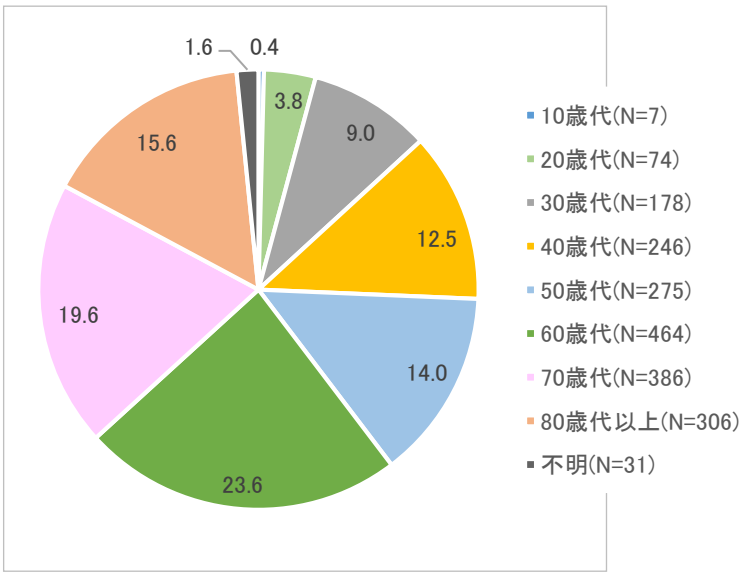
①性別

回答者の性別は、「男性」が 47.7%、「女性」が 51.8%と女性がやや多かった。



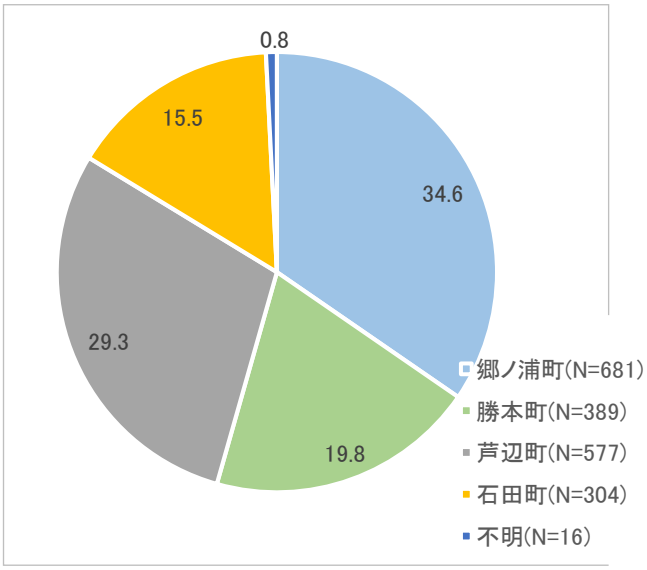
②年齢

回答者の年齢は、「60 歳代」が 23.6%で最も多く、60 歳以上では 58.8%となる。



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）

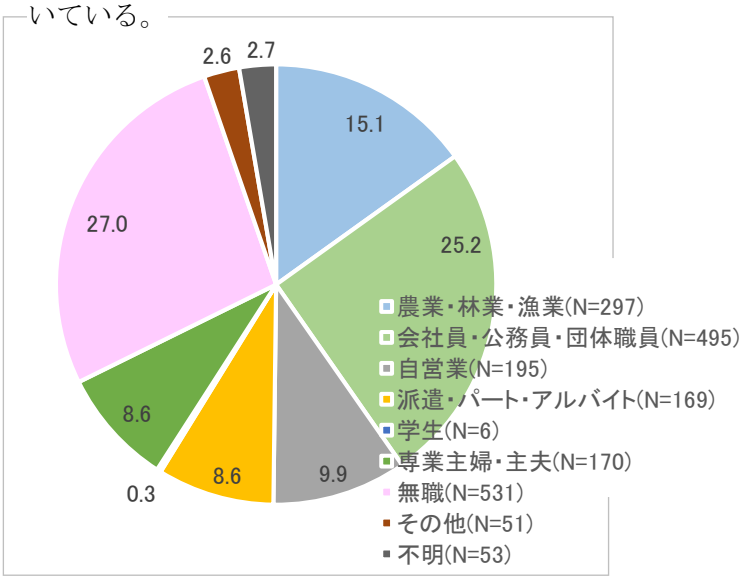
住まいは、ほぼ人口比と同様で、「郷ノ浦町」、「芦辺町」、「勝本町」、「石田町」の順となった。



問３：職業・現在の状態はどれにあたりますか。（1つに○）

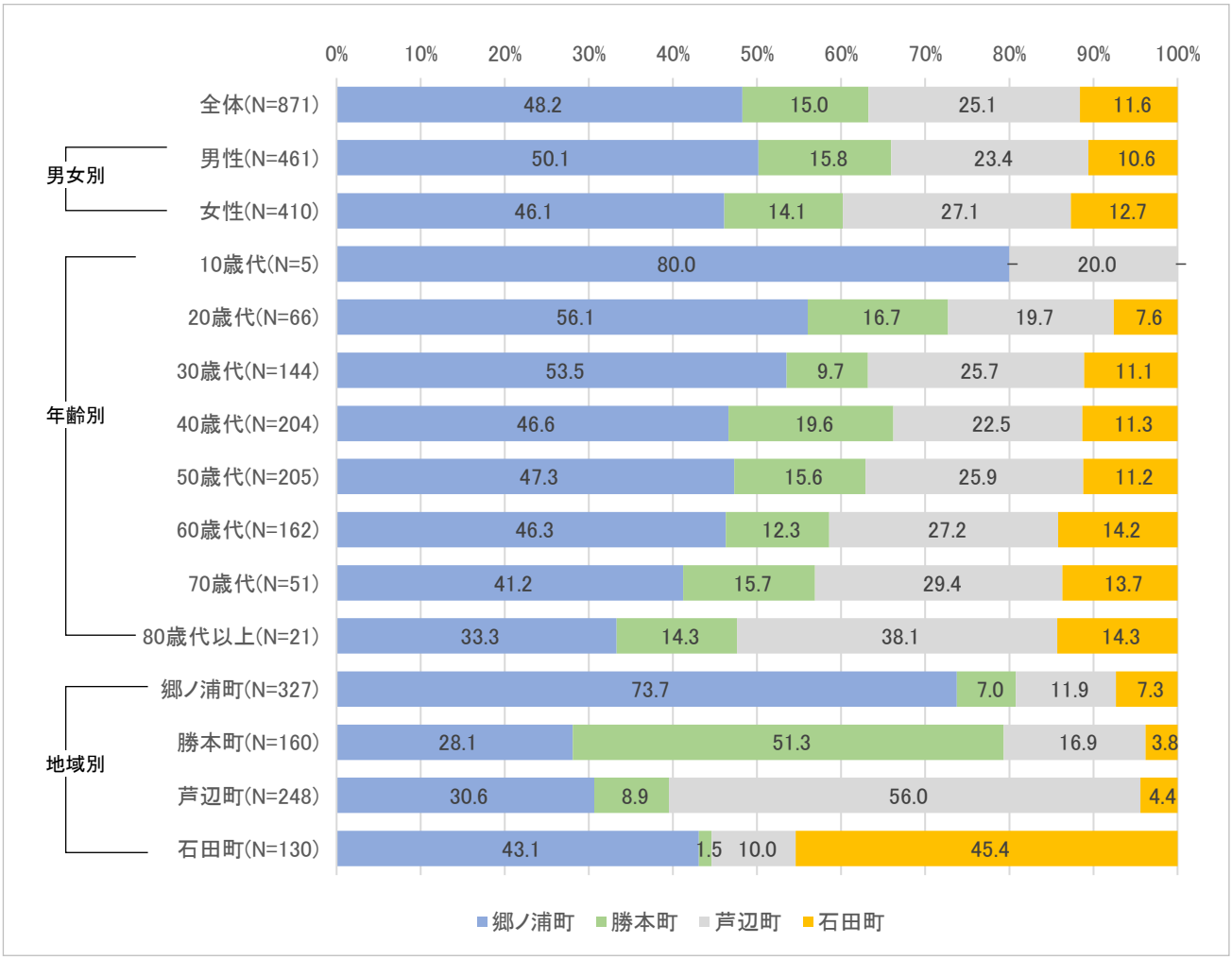
ア）職業・状態　（１つに○）

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。



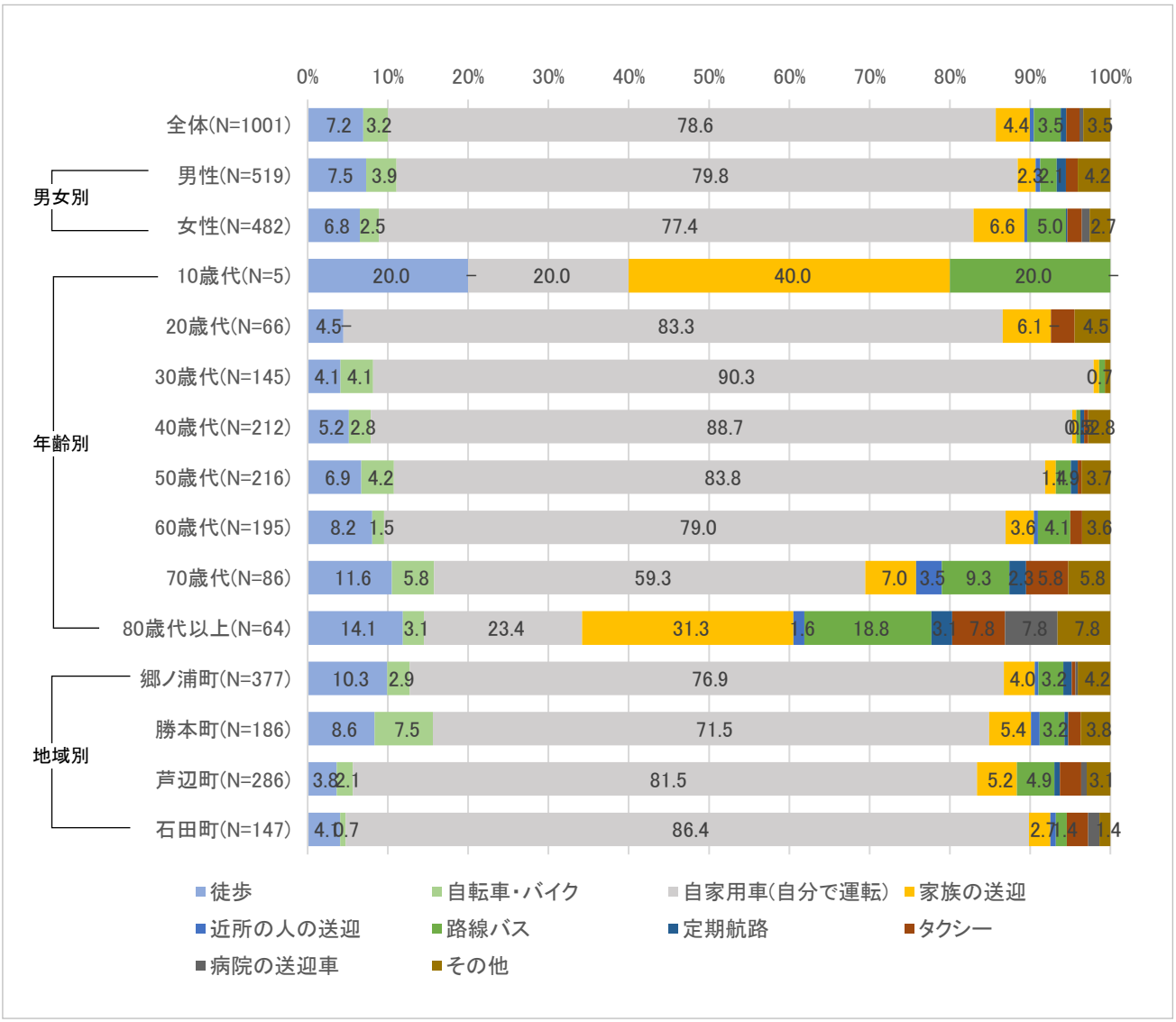
イ）通勤・通学先（該当する方のみお答えください）　（１つに○）

通勤・通学先は、全体では「郷ノ浦町」が 48.2%で最も多く、「芦辺町」が 25.1%で続いている。「郷ノ浦町」への通勤通学は年代が若いほど割合が高い傾向がある。一方で「芦辺町」では年代が高くなるにつれて割合が高くなるなど、郷ノ浦町とは対照的な傾向がみられた。



ウ）通勤・通学の移動手段　（１つに○。乗り継ぐ場合は２つまで○）

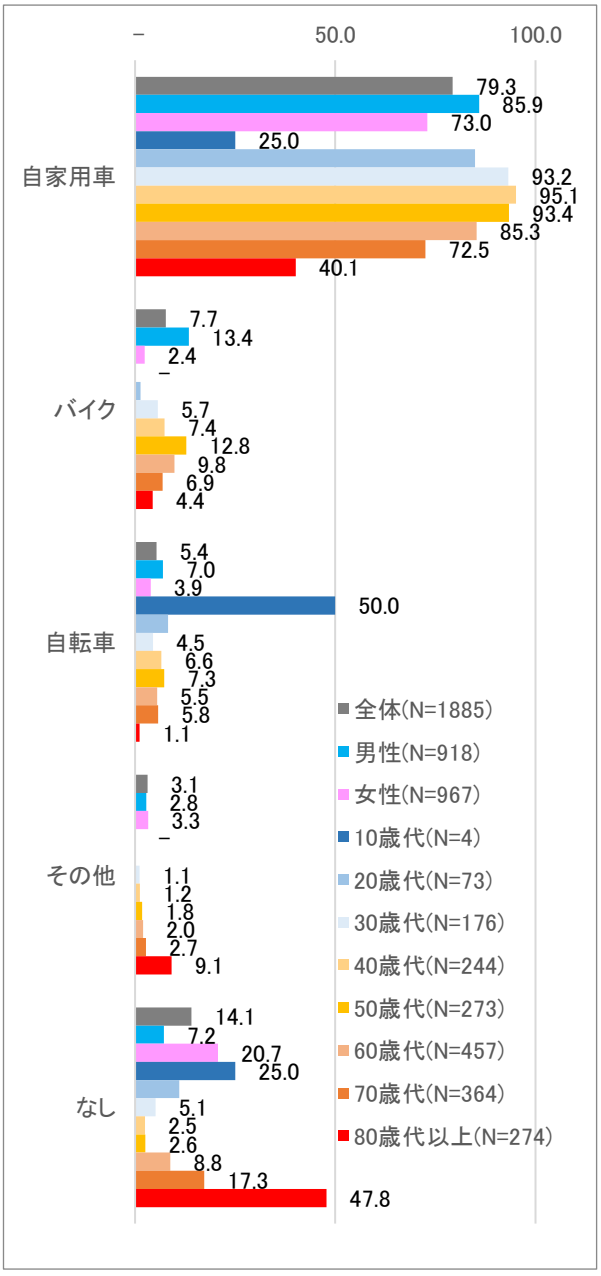
通勤・通学の移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が 78.6%で最も多い。「路線バス」は高齢ほど多くなり、70 歳代では 9.3%、80 歳代では 18.8%と依存度が高くなっている。町別でみると芦辺町が 4.9%で最も多く、石田町が 1.4%で最も少ない。



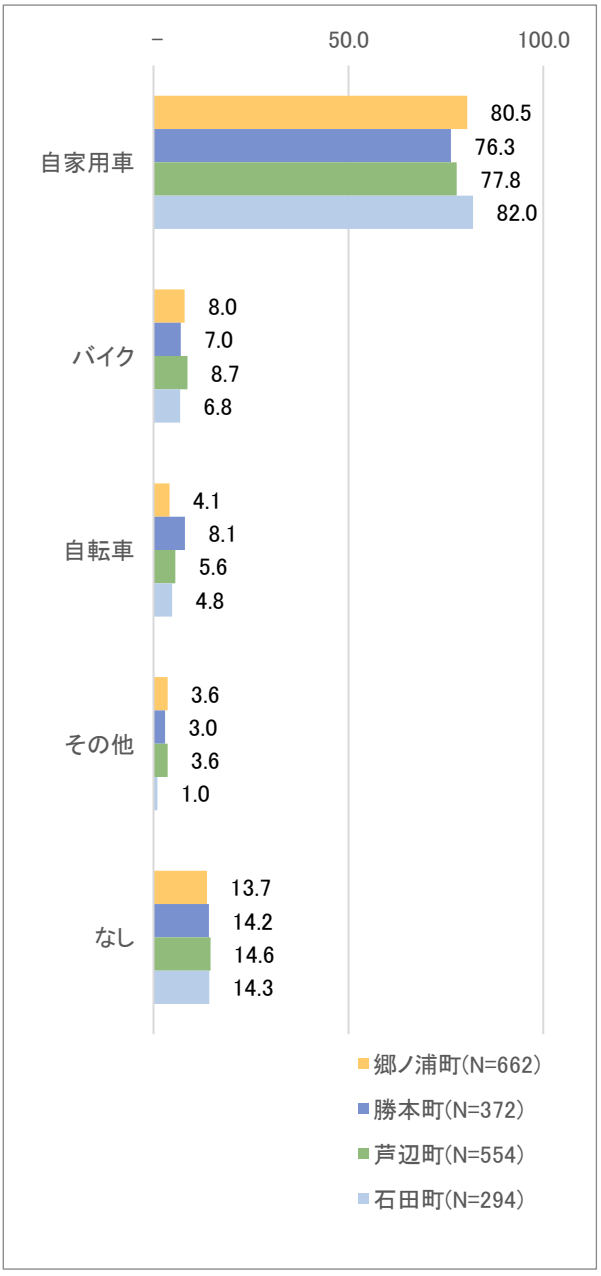
問４：あなたが所有されている乗り物、または専用で使える乗り物はどれですか。
（該当するもの全てに○）

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、20 歳代～40 歳代では 9 割を超えている。一方、80 歳代以上では「なし」が 47.8%で最も多く移動手段が限定的である傾向が窺える。町別では大きな差はみられないが、「自家用車」は石田町が 82.0%で最も高い。

＜全体・性別・年齢別＞



＜地域別＞

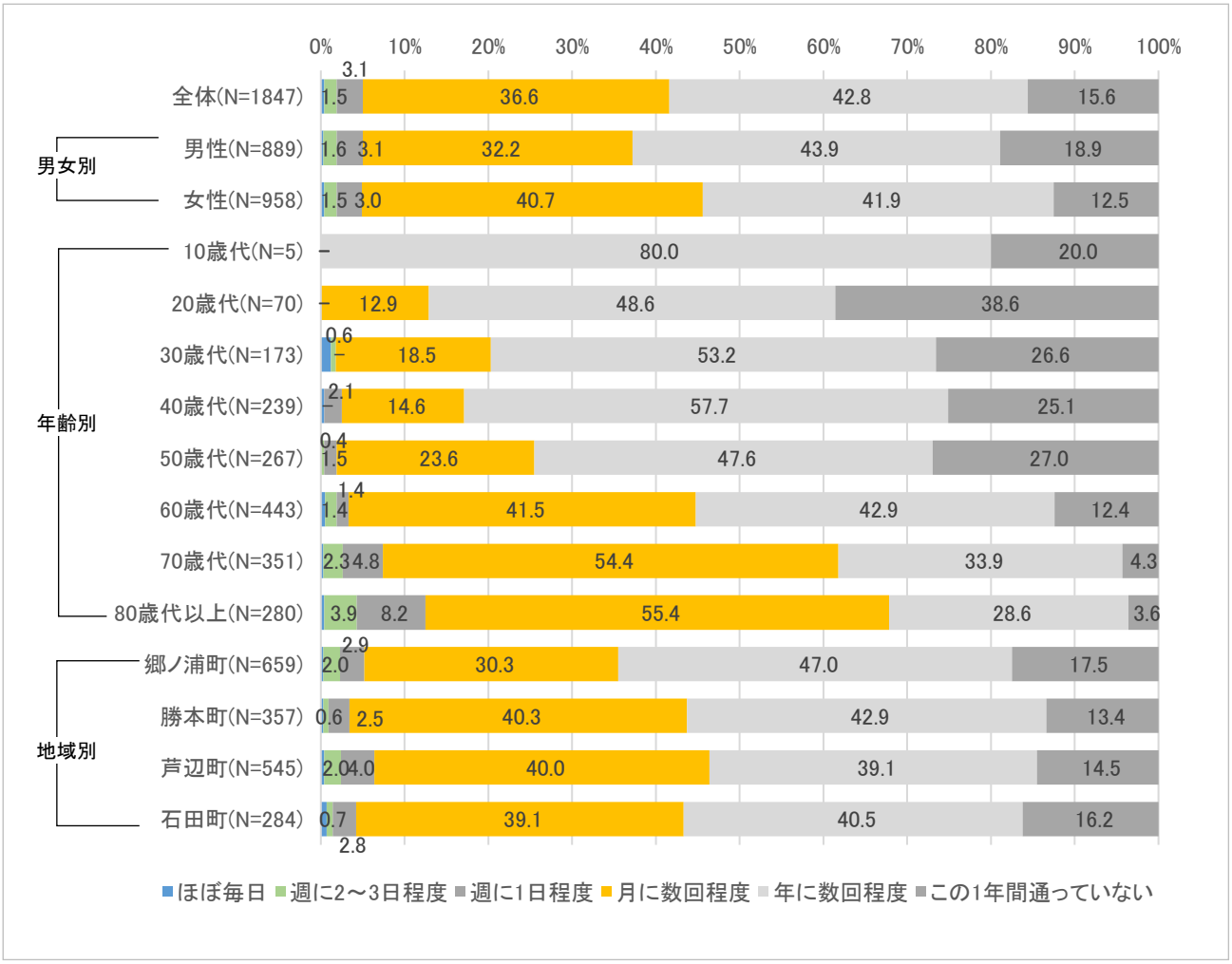


２．通院についてお尋ねします。

問５：医療機関に通院されている頻度をお答えください。（１つに○）

医療機関への通院頻度は「年数回程度」が 42.8%で最も多く、「月数回」が 36.6%で続いている。

「年数回程度」は年代が若いほどその割合が高く、「月数回」は反対に高年代ほど割合が高くなり、70 歳以上では 50%以上が月数回の通院を行っている結果となった。



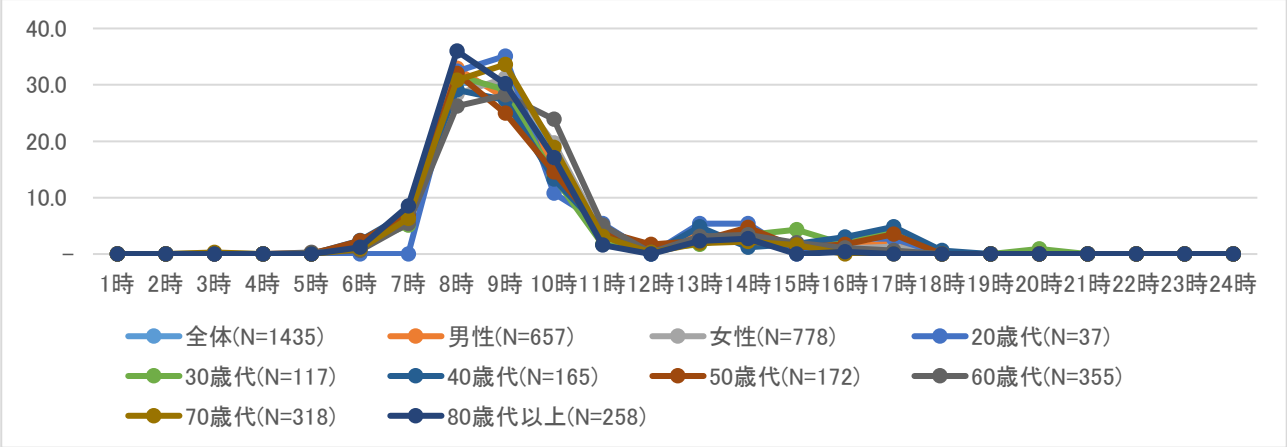
※問６～問８は、問５で①～⑤に○をつけた方のみお答えください。

問６：通院される時間帯をお答えください。　※２４時間表記で記入

１．ご自宅を出る時間

＜全体・性別・年齢別＞

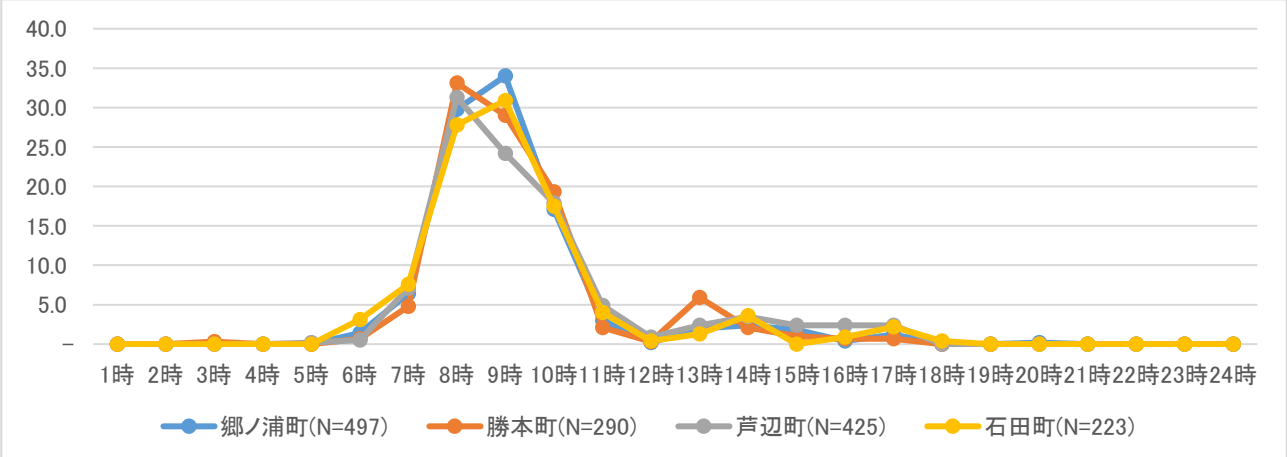
通院の往路時間は「8 時台」、「9 時台」が最も多く、特に通院頻度が最も高い 80 歳以上は「8 時台」が最も多い。これは開院時間の 9 時に併せた行動と推測される。



※10 歳代は 10 未満のサンプルのため非表示とした。

＜地域別＞

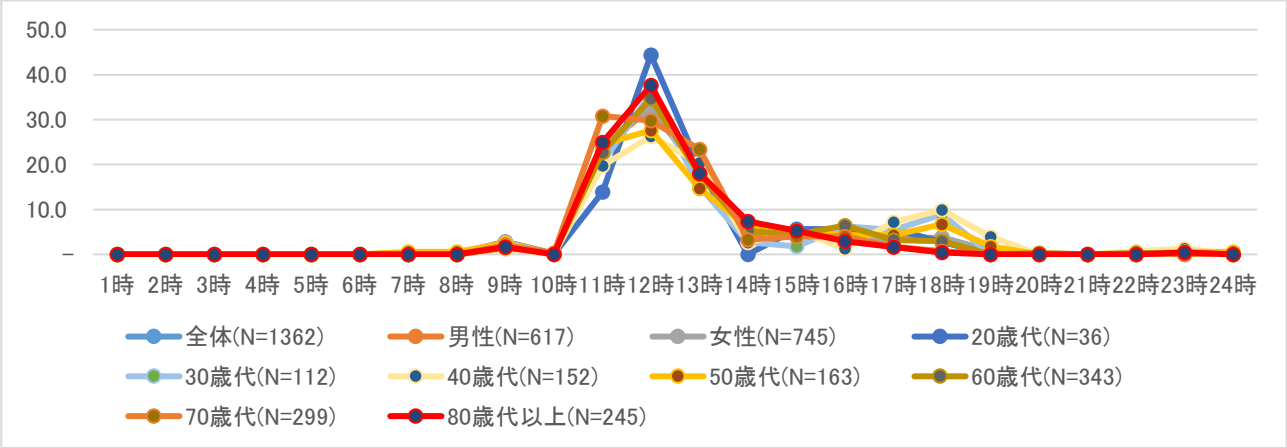
町別でも 8 時台、9 時台が最も多いが、北部である勝本町と芦辺町は 8 時台、南部の郷ノ浦町と石田町は 9 時台が多い。基幹病院である壱岐病院への距離が関係していると推測される。



2．ご自宅に到着する時間

＜全体・性別・年齢別＞

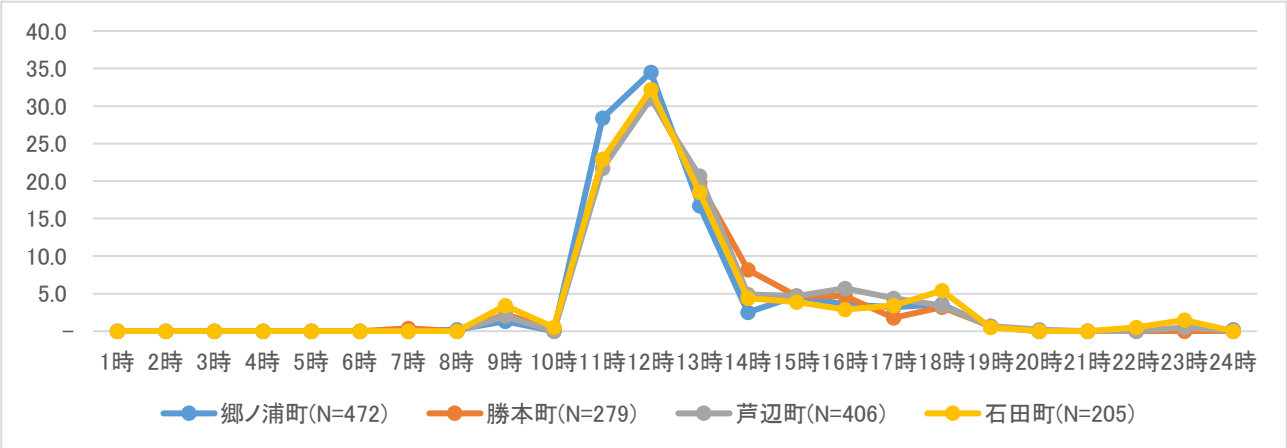
復路は、12 時台が最も多く、昼食に併せて帰る午前中完結型の傾向がみられる。若い世代は夕方の通院も僅かにみられるが、午前中完結型の動きは特に高年代ほどその傾向が強い。



※10 歳代は 10 未満のサンプルのため非表示とした。

＜地域別＞

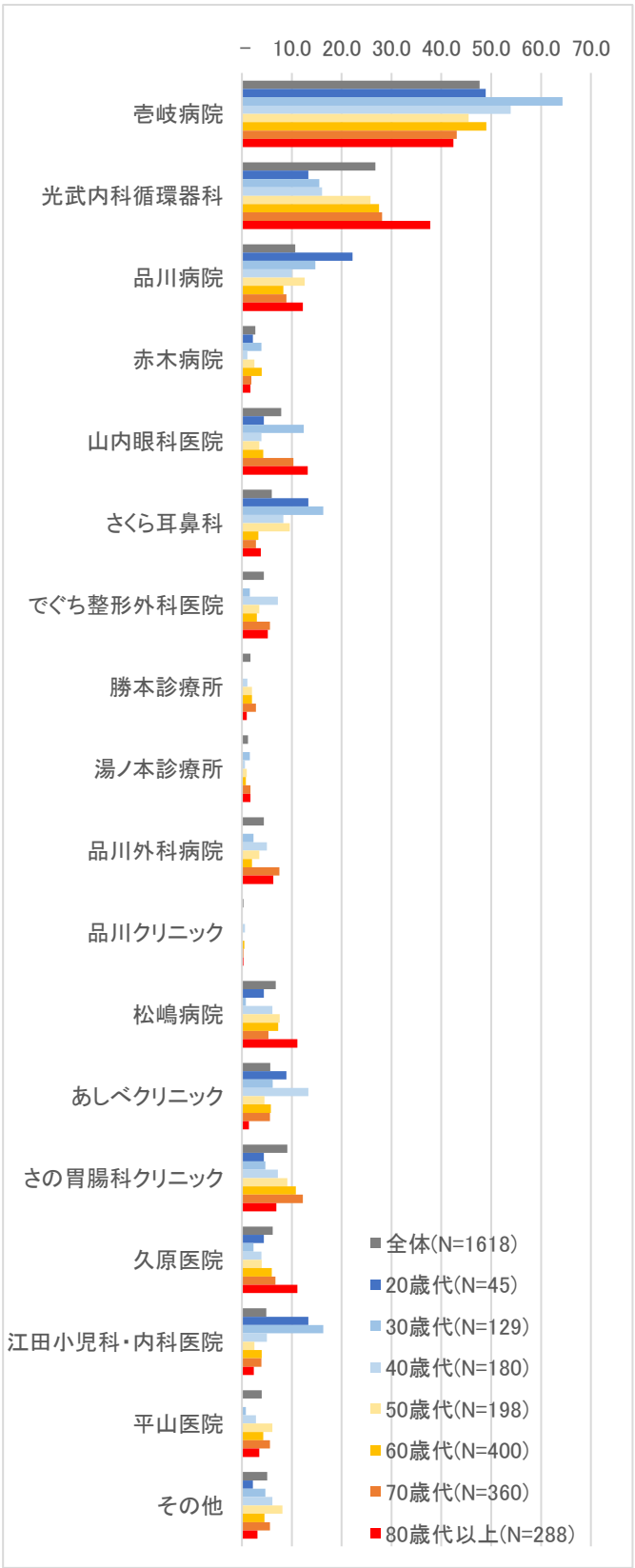
町別でみても、ほぼ同様の傾向となっている。



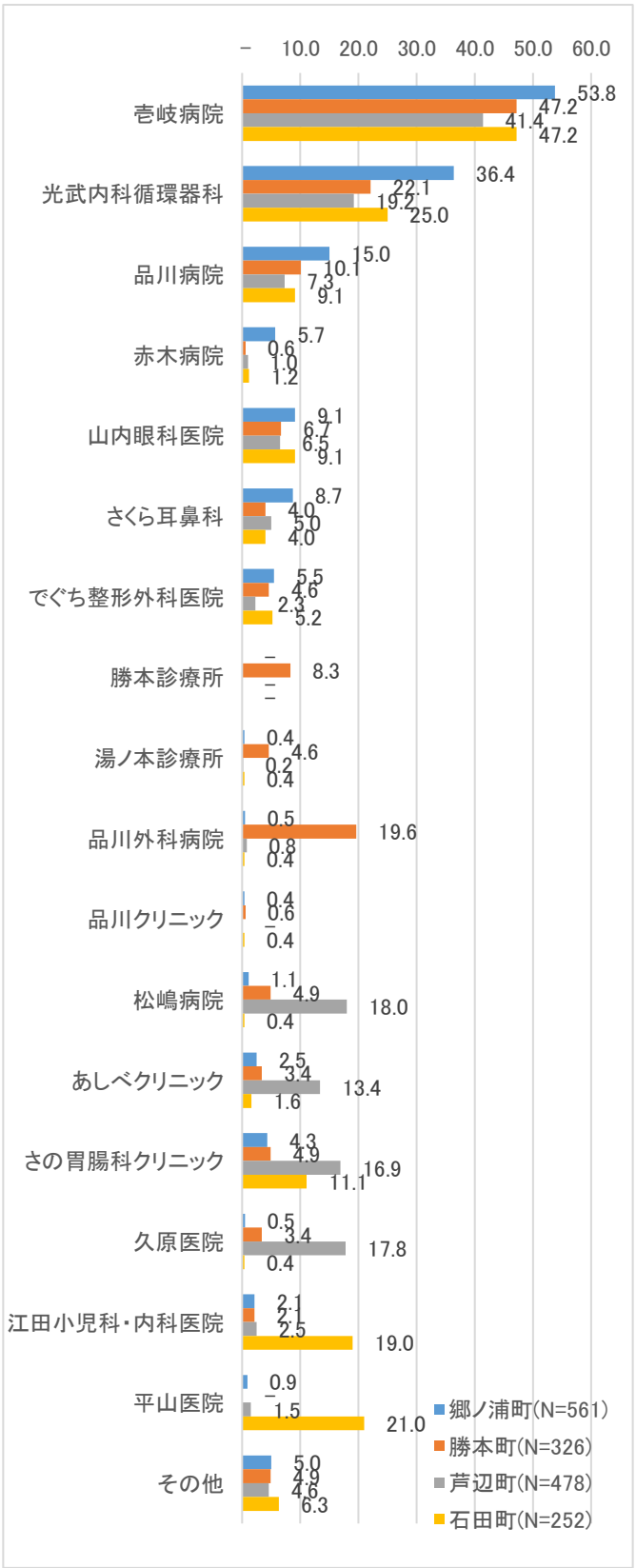
問７：よく行かれる「病院」をお答えください。（２つまで○）

利用頻度が高い病院は、「壱岐病院」が年齢別、町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。

＜年齢別＞

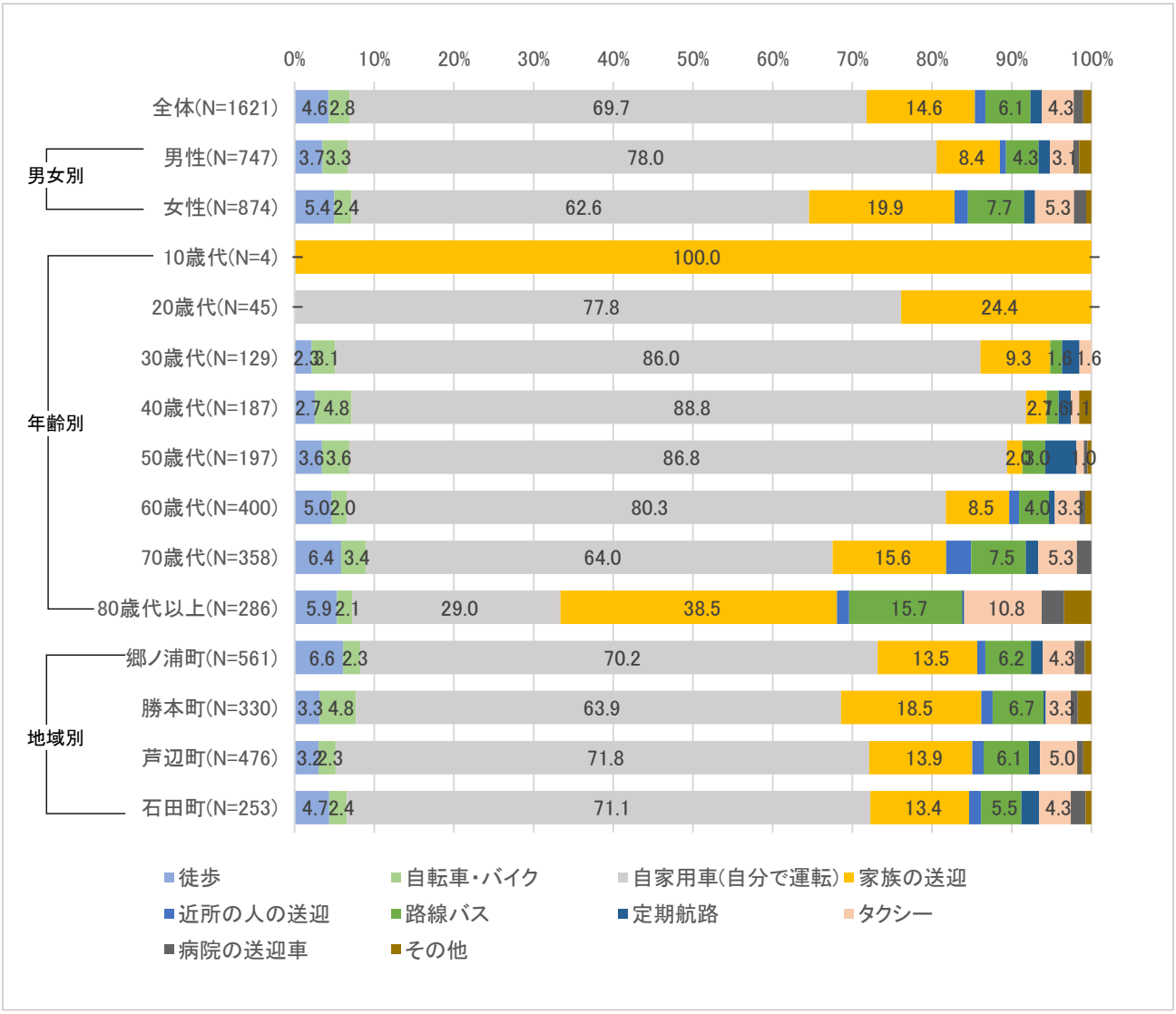


＜地域別＞



問８：通院される際の交通手段をお答えください。（１つに○）※乗り継ぐ場合は２つまで○

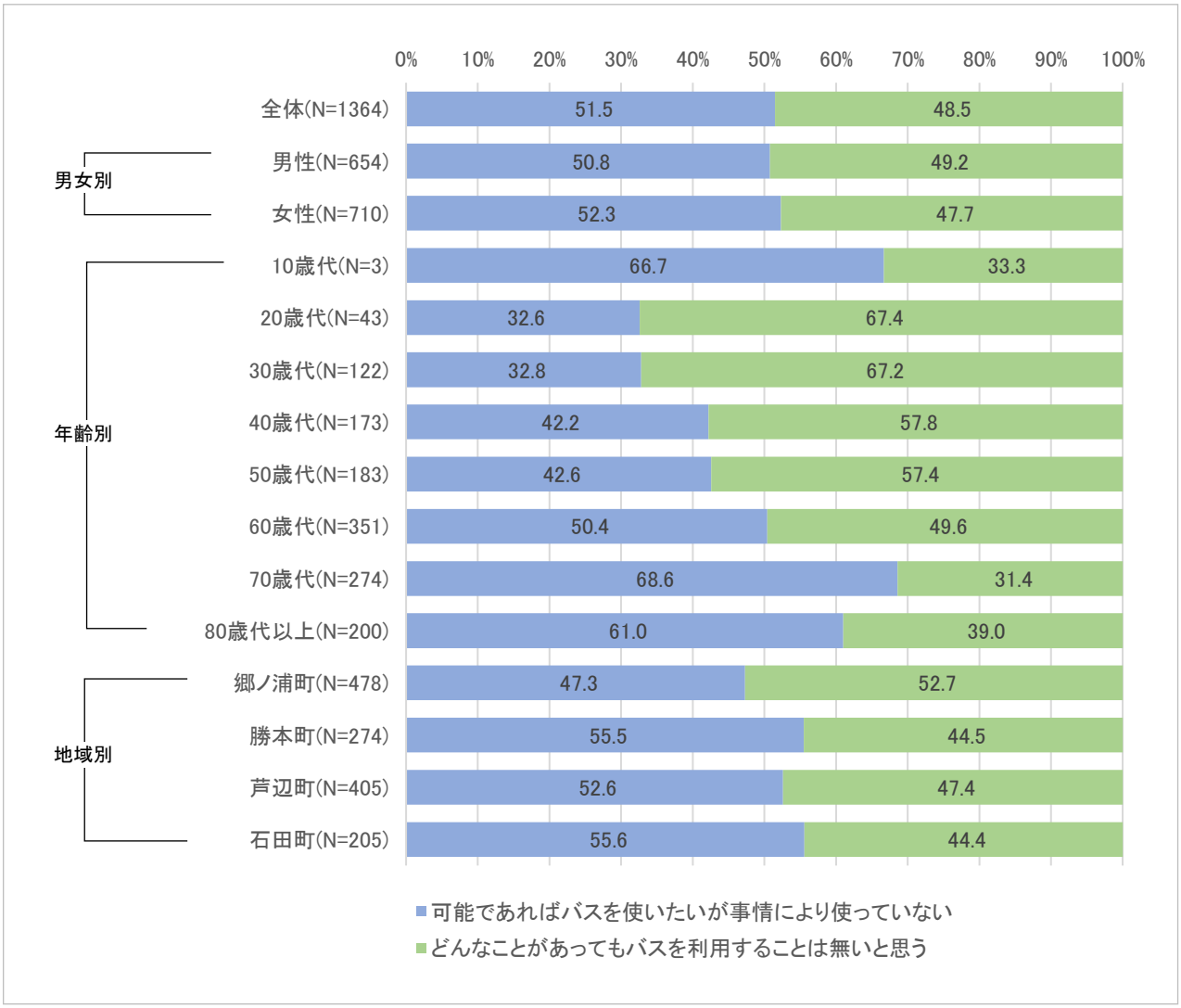
通院の際の移動手段は、「自家用車（自運転）」が 69.7%で最も多く、自動車所有率が高い 30～50 歳代では 9 割程度が自動車での移動となっている。一方で 80 歳代以上では、「家族の送迎」が 38.5%を占め、「路線バス」も 15.7%と高いなど、自家用車以外での通院が 6 割以上を占めており、公共交通機関の重要性が示唆される結果となった。



※問９は、問８で①～⑤に○をつけた方のみお答えください。

問９：あなたは現在、通院で路線バスを利用されていませんが、あなたの気持ちに近いものは次のうちどちらですか。（１つに○）

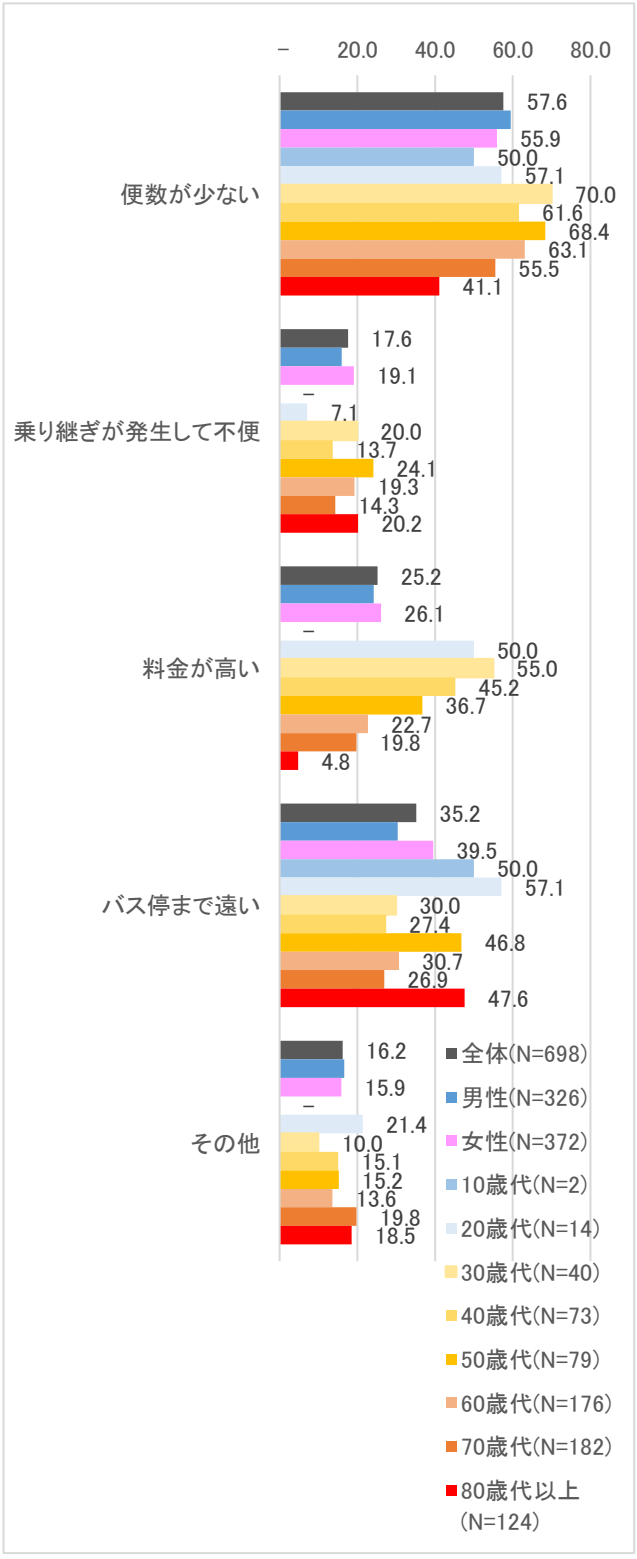
現在、路線バスを利用していない人にその理由を尋ねたところ、全体の 51.5%は「可能なら路線バスを利用したいが事情により使っていない」との回答であった。現在の未利用者の半数は路線バスを利用したい意向を持っていることが把握された。この傾向は高齢者ほど顕著になり、70 歳以上では全体の 6 割以上となっている。



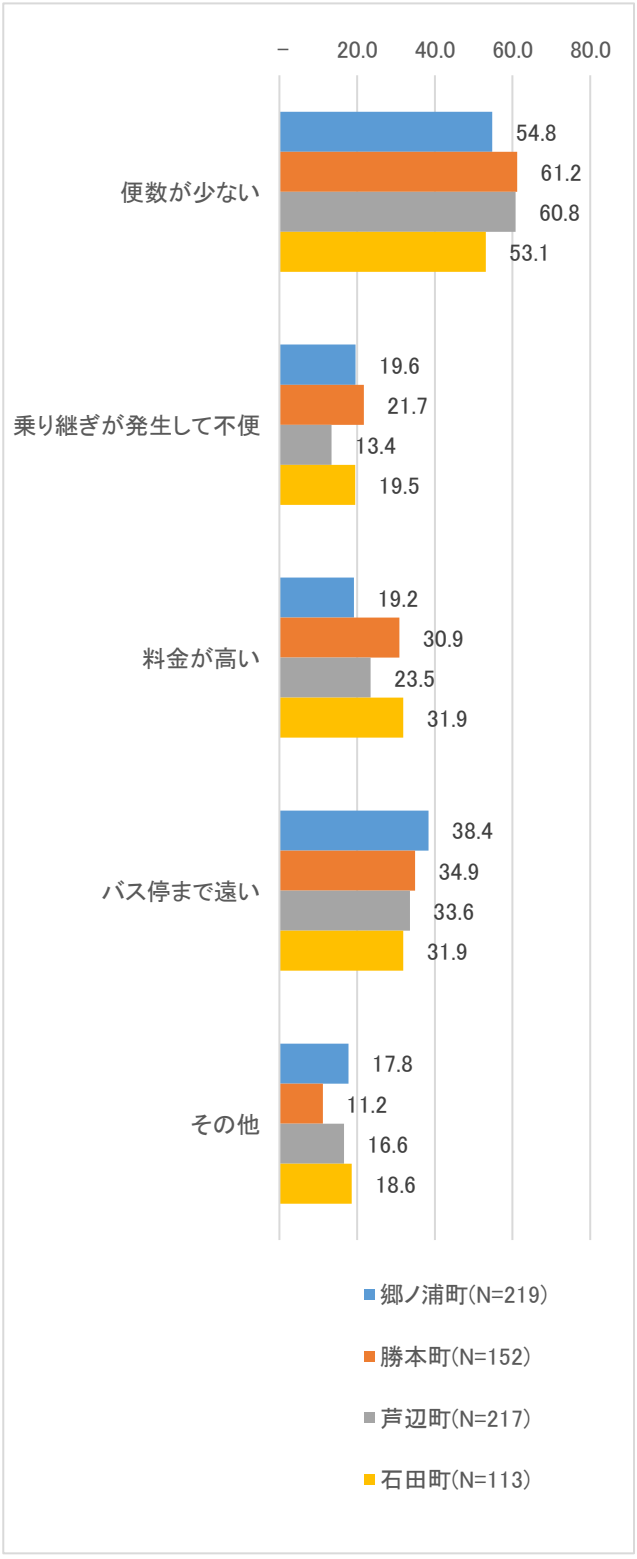
路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由は、「便数が少ない」が最も多く、特に、30 歳代～60 歳代までの自家用車の利用が多い世代の割合が高い。一方で最も路線バスの利用が多い 80 歳代以上では「バス停まで遠い」が 47.6%で半数近くを占めた。高齢者はバスを利用したくてもバス停まで遠いことが大きな障壁になっている状況があり、この解決のためには、バス停の新設や乗合タクシーなどの新交通システムの導入が必要であると考えられる。

＜全体・男女別・年齢別＞



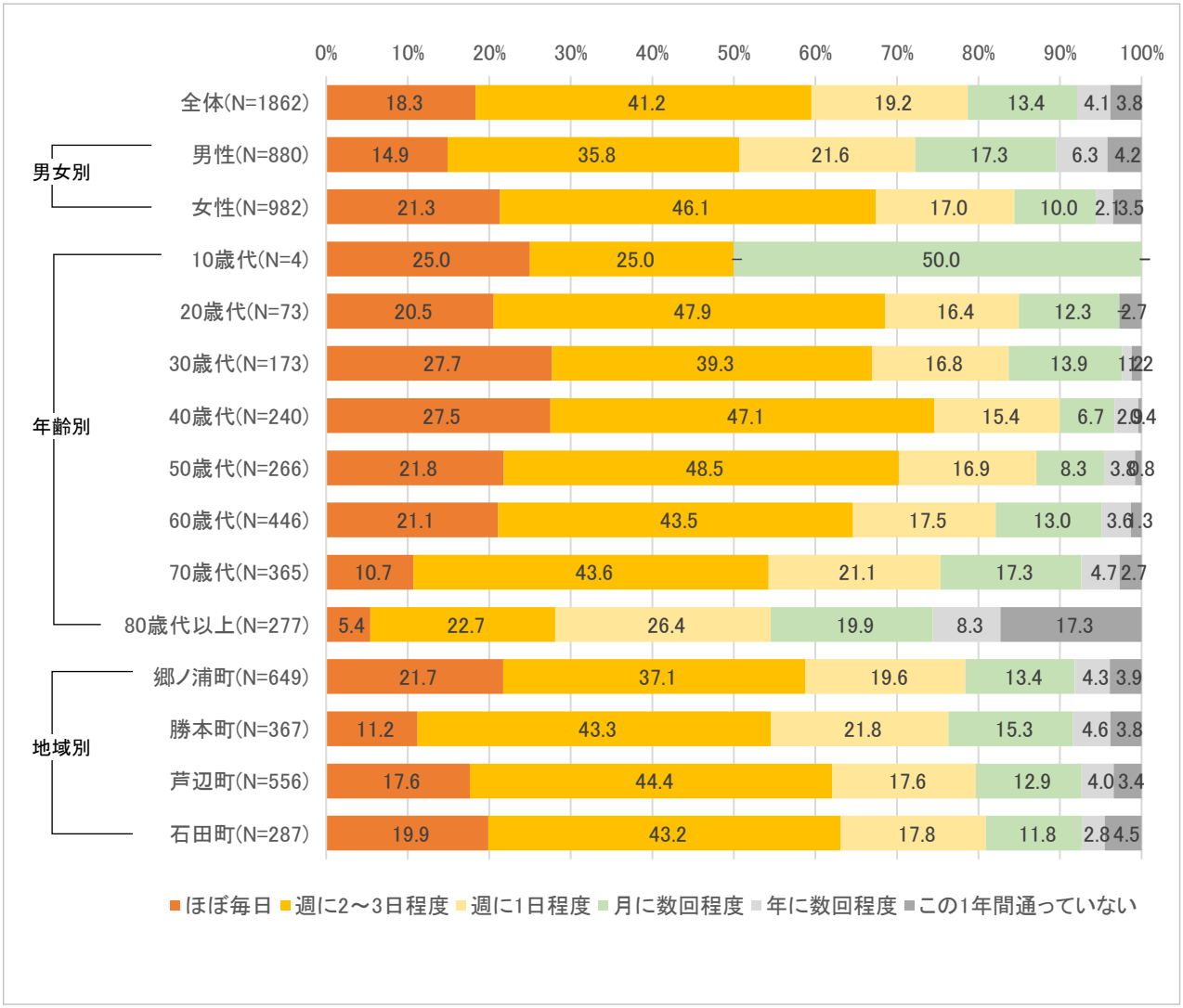
＜地域別＞



３．日常の買物についてお尋ねします。

問１０：買い物に行かれる頻度をお答えください。（１つに○）

買物の頻度は「週 2～3 回程度」が 41.2%で最も多く、通院に比べ年代別での差が小さい状況であるが、年代が高くなるにつれて買い物頻度が減少する傾向にある。



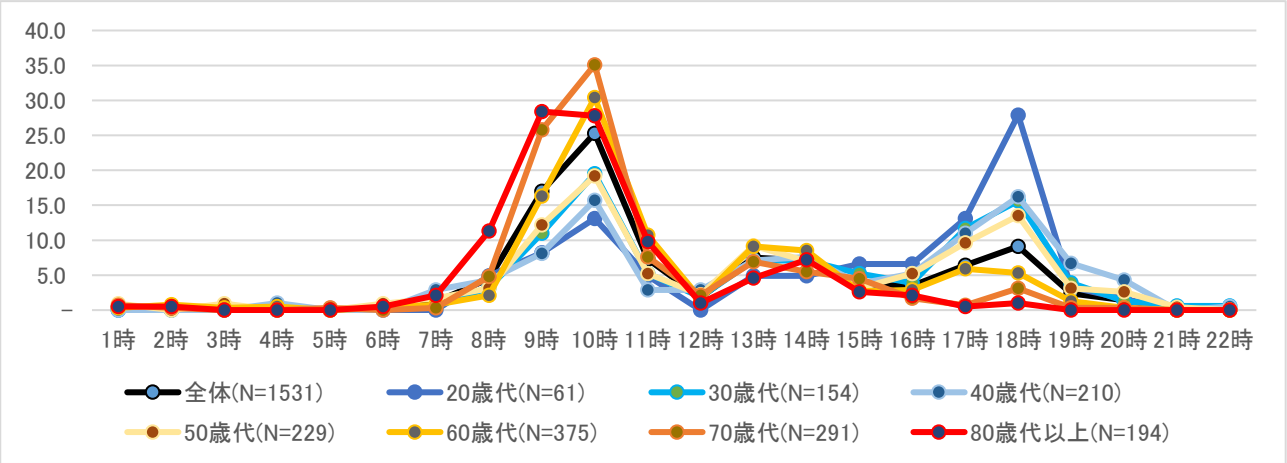
※問 11～問 13 は、問 10 で①～⑤に○をつけた方のみお答えください。

問１１：買い物の時間帯をお答えください。　※２４時間表記で記入

１．ご自宅を出る時間

＜全体・年代別＞

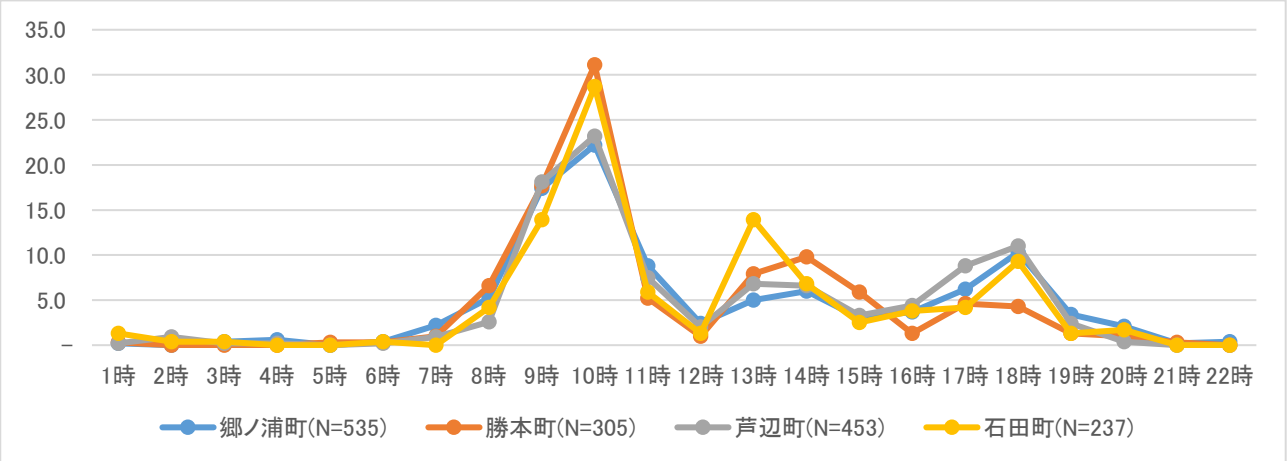
買い物時間帯の往路は 20 歳代を除き 10 時台が最も多く、70 歳代、80 歳代以上では 9 時台も多い。つまり、通院とセットになった買い物が多いことが窺える。



※10 歳代はサンプル数 10 以下のため掲載とした。

＜地域別＞

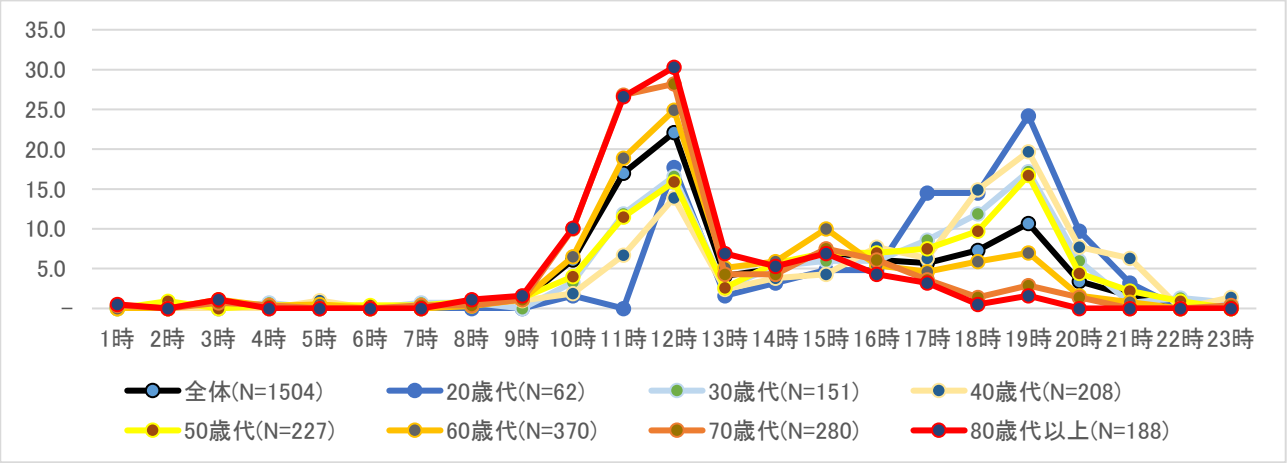
町別でも 10 時台が最も多く、特に勝本町と石田町ではその傾向が強い状況にある。



2．自宅に到着する時間

＜全体・年代別＞

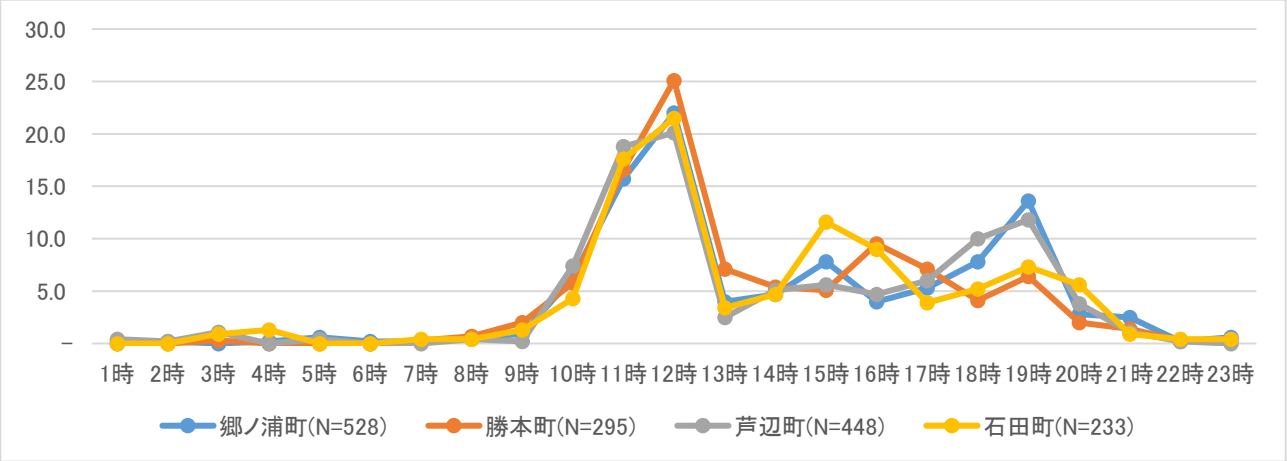
自宅に到着する時間帯は、年代により大きく傾向が分かれた。60 歳代以上では 12 時台が最も多く、買い物も通院と同様に午前中完結型の傾向が強い結果がみられる。一方で、20 歳代～40 歳代など若い世代は夕方から買い物に出かけ 19 時台に戻る傾向がみられる。



※10 歳代はサンプル数 10 以下のため掲載とした。

＜地域別＞

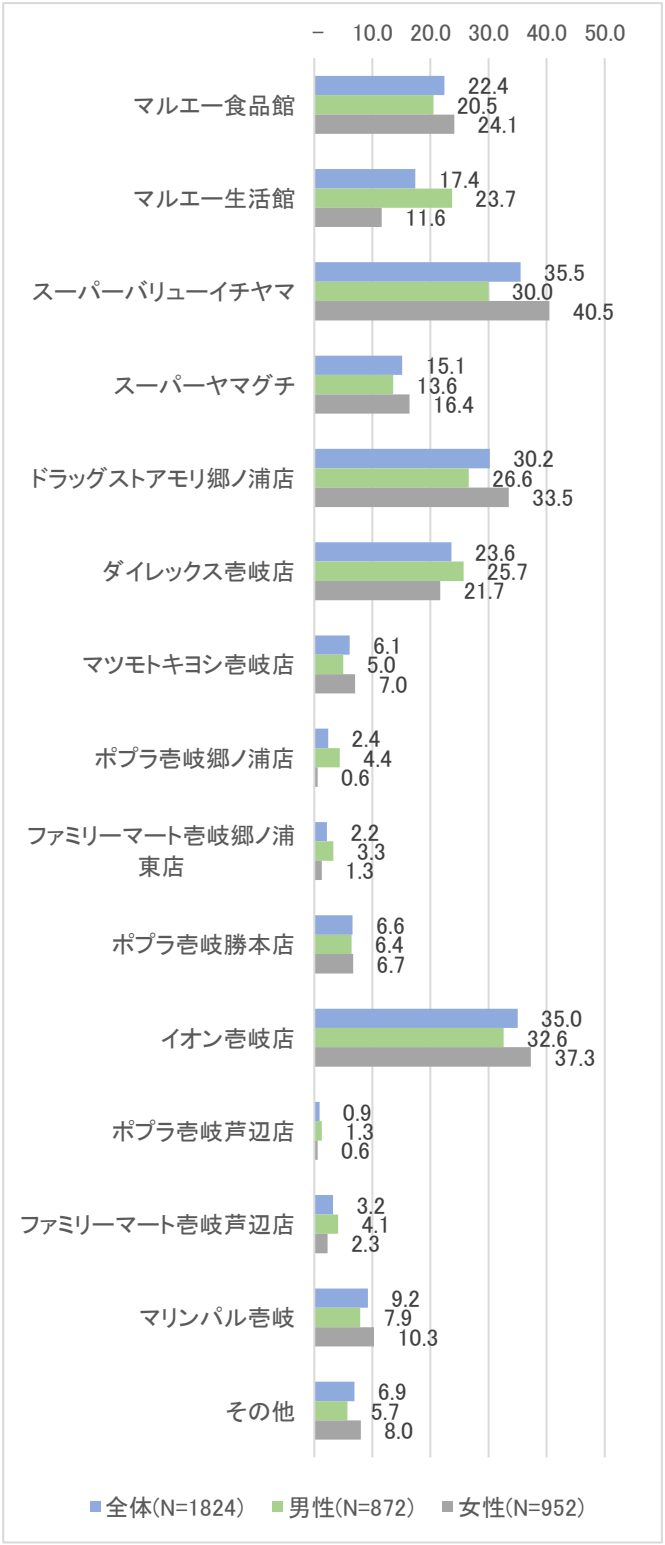
町別でみると、12 時台が最も多いのは各町共通であるが、郷ノ浦町と芦辺町では 19 時台も多くなっている。郷ノ浦町は仕事帰りの買い物、芦辺町はイオンの立地の影響があると考えられる。



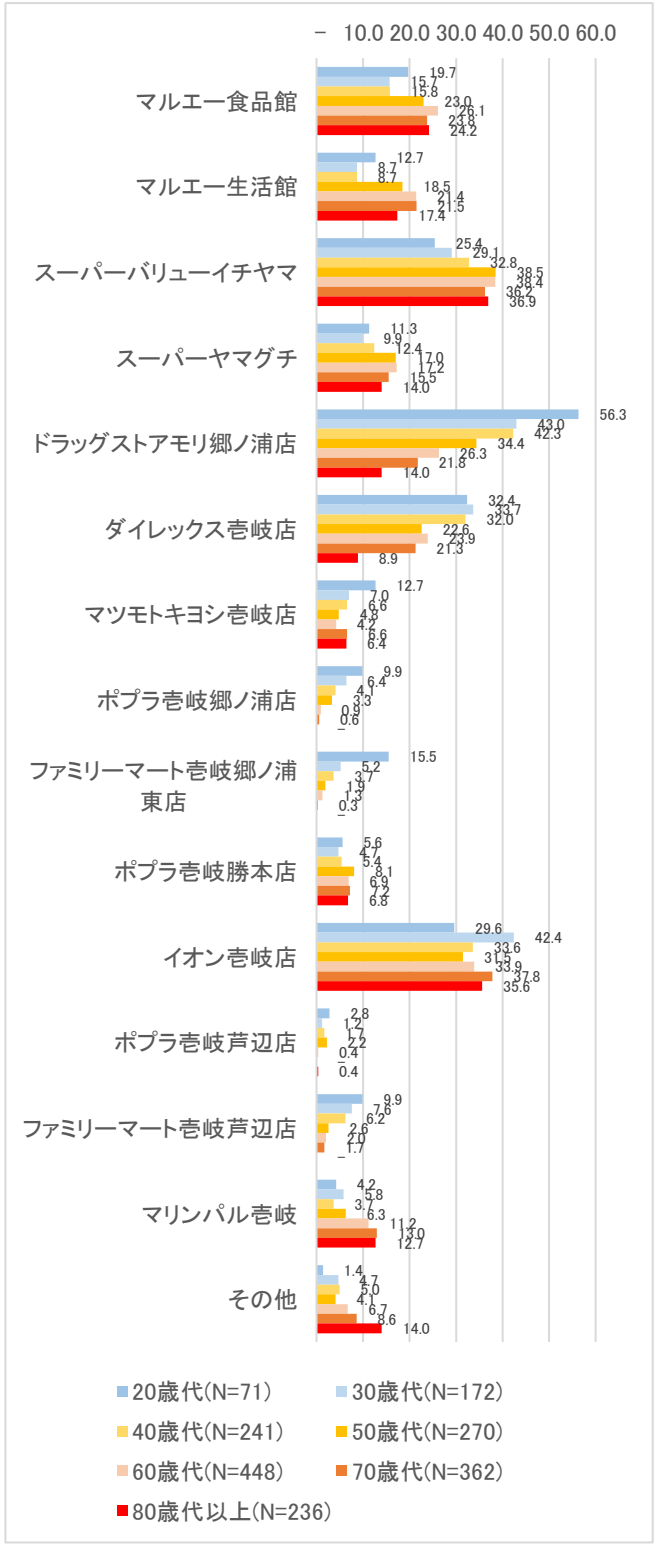
問１２：よく行かれる「買い物先」をお答えください。（２つまで○）

よく行く買い物先は、「スーパーバリューイチヤマ」「イオン壱岐店」「ドラックストアモリ郷ノ浦店」などが 30%を超える高い割合となっている。年代別では、20 歳代は「ドラックストアモリ郷ノ浦店」が 56.3%で特に高いなど、若者に支持されている傾向がみられる。一方で、「スーパーバリューイチヤマ」や「マルエー食品館」は中年代以上の人気が高く、「イオン壱岐店」はファミリー世代である 30 代の人気が特に高い。

＜全体・男女別＞

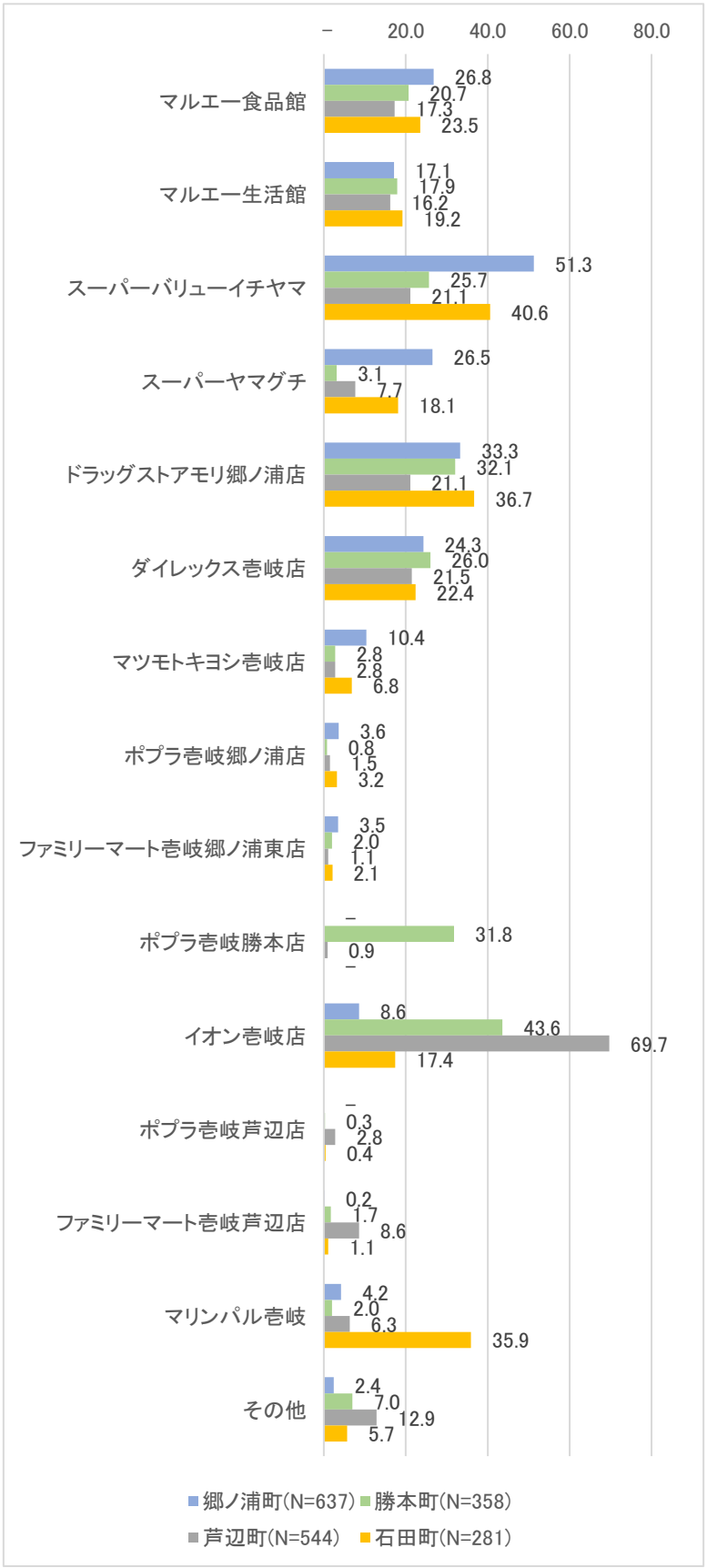


＜年代別＞



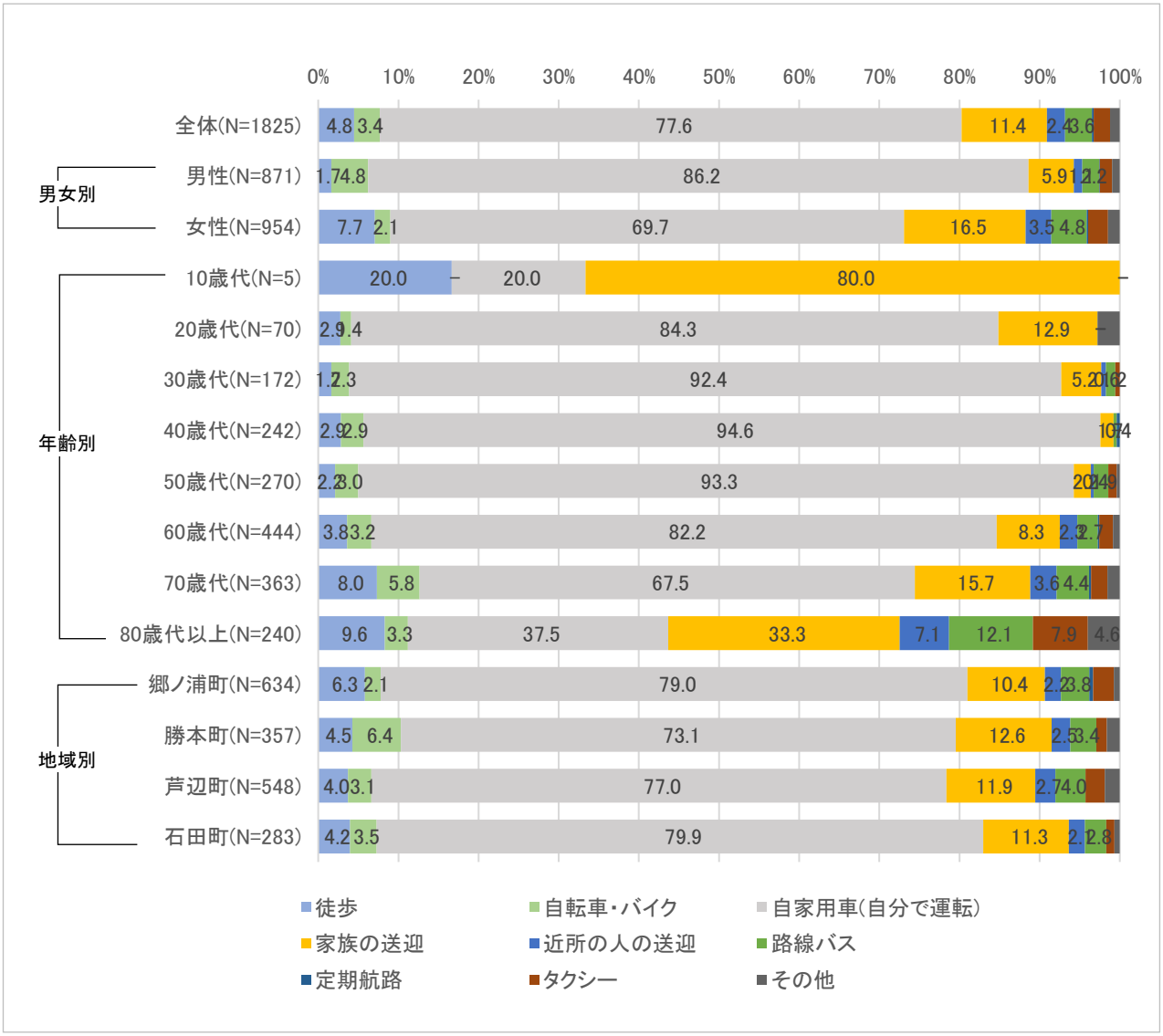
※10 歳代は 10 サンプル未満のため非掲載

＜地域別＞


0.0
20.0
40.0
60.0
80.0
マルエー食品館
26.8
20.7
17.3
23.5
マルエー生活館
17.1
17.9
16.2
19.2
スーパーバリューイチヤマ
51.3
25.7
21.1
40.6
スーパーヤマグチ
26.5
3.1
7.7
18.1
ドラッグストアモリ郷ノ浦店
33.3
32.1
21.1
36.7
ダイレックス壱岐店
24.3
26.0
21.5
22.4
マツモトキヨシ壱岐店
10.4
2.8
2.8
6.8
ポプラ壱岐郷ノ浦店
3.6
0.8
1.5
3.2
ファミリーマート壱岐郷ノ浦東店
3.5
2.0
1.1
2.1
ポプラ壱岐勝本店
–
31.8
0.9
–
イオン壱岐店
8.6
43.6
69.7
17.4
ポプラ壱岐芦辺店
–
0.3
2.8
0.4
ファミリーマート壱岐芦辺店
0.2
1.7
8.6
1.1
マリンパル壱岐
4.2
2.0
6.3
35.9
その他
2.4
7.0
12.9
5.7
郷ノ浦町(N=637)
勝本町(N=358)
芦辺町(N=544)
石田町(N=281)

問１３：買い物をされる際の交通手段をお答えください。（乗り継ぐ場合は２つまで○）

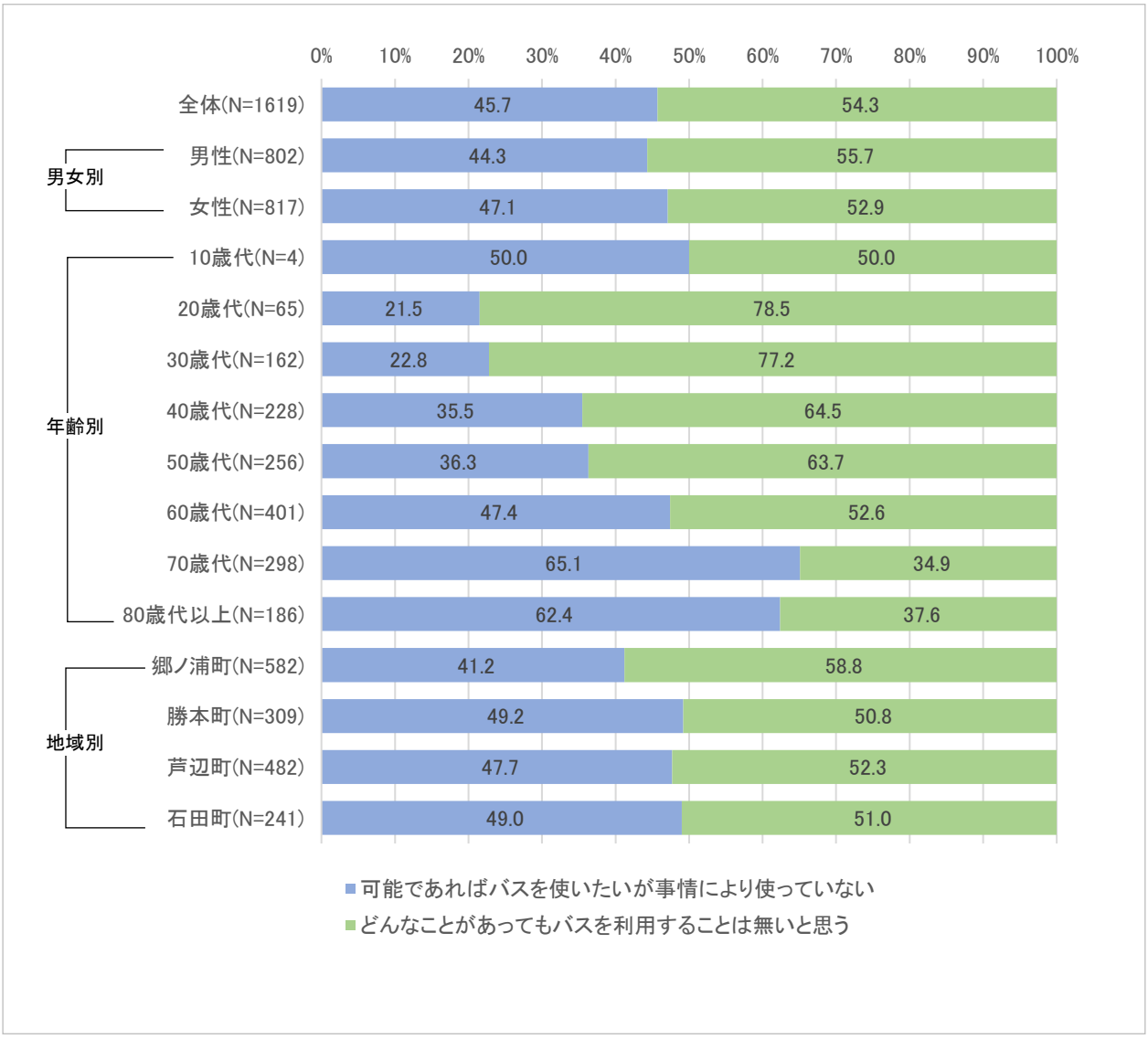
買物の際の交通手段は「自家用車（自運転）」が最も高く、30 歳代から 50 歳代にかけては 90%を超えている。一方、通院と同様に 80 歳代以上では「家族の送迎」が 33.3%と高くなり、「路線バス」も 12.1%となっている。通院同様、80 歳以上の移動手段はマイカー以外が半数以上を占めている。



※問１４は、問１３で①～⑤に○をつけた方のみお答えください。

問１４：あなたは現在、買い物で路線バスを利用されていませんが、あなたの気持ちに近いものは次のうちどちらですか。（１つに○）

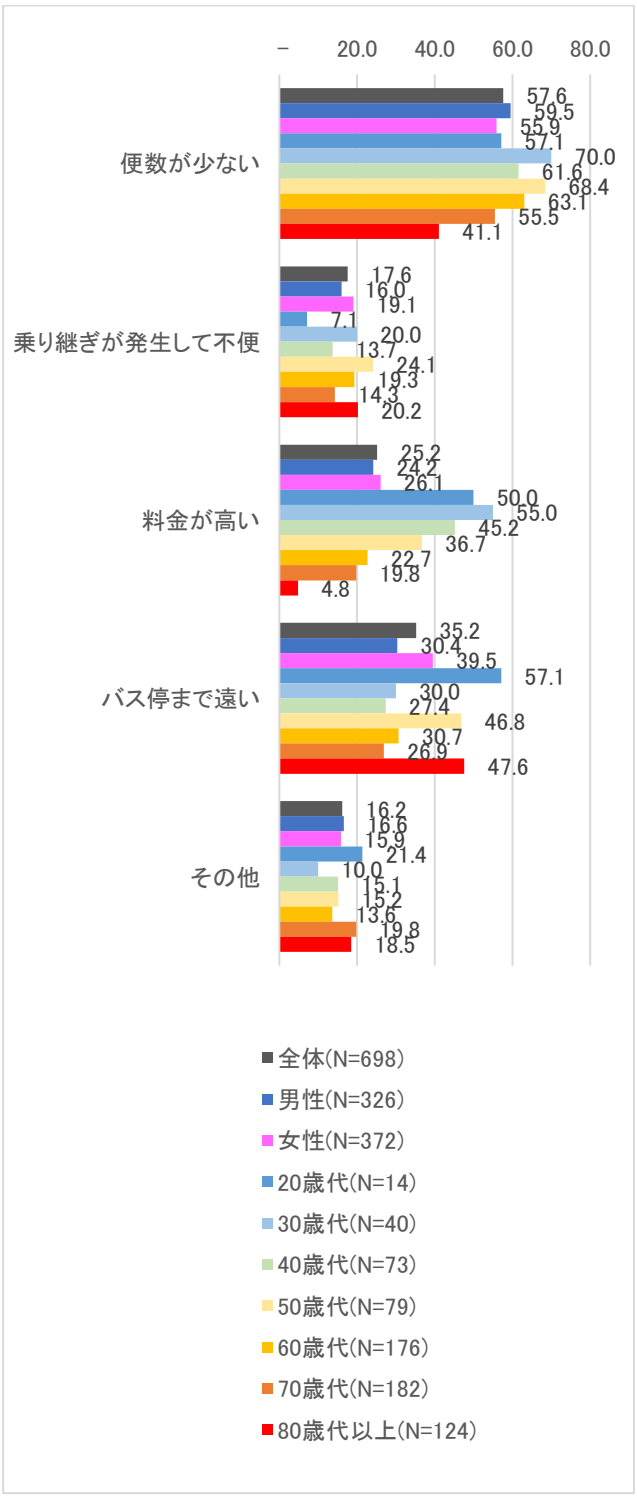
路線バスを利用していない人にその理由を尋ねたところ、「可能であれば路線バスを利用したいが、事情により利用していない」が 45.7%と、通院時と同様に利用意向自体は高い結果となった。年代別でみると特に 70 歳台以上では 60%以上がバス利用の意向を示しており、潜在ニーズは高いといえる。



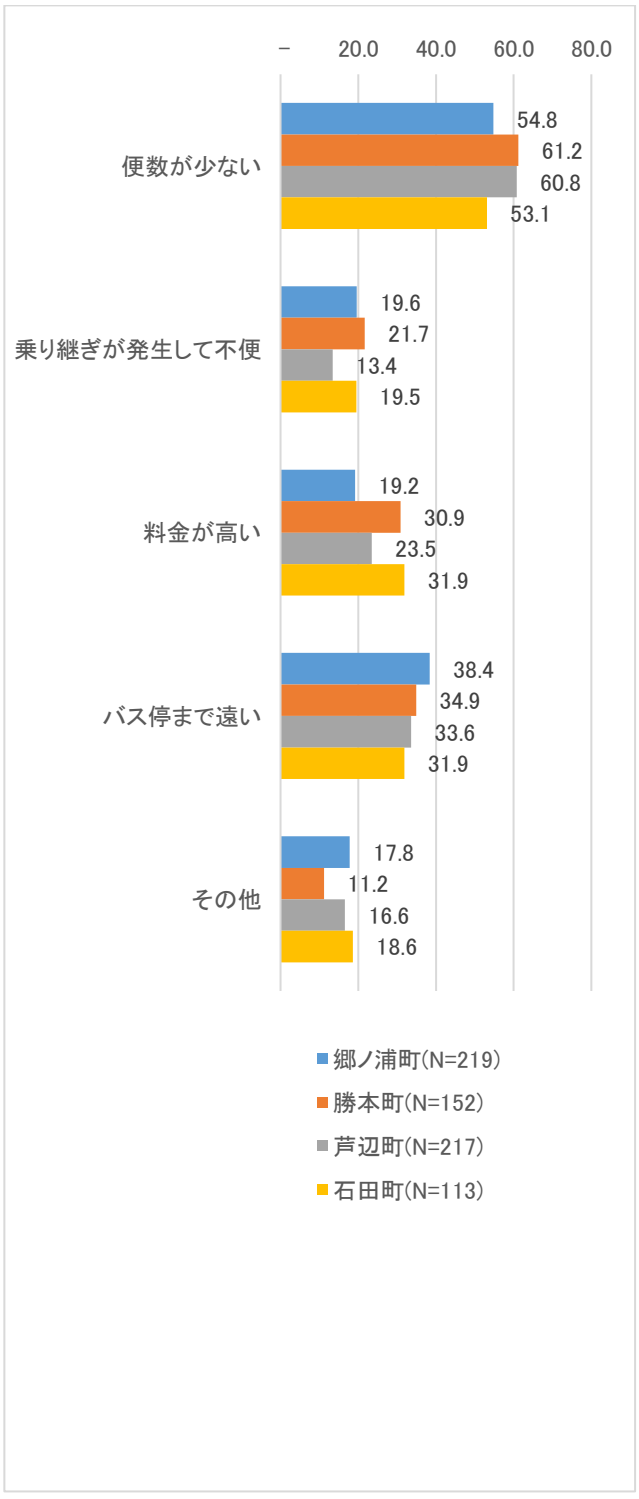
問１４（付問）路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由を尋ねたところ、「便数が少ない」が最も多いが、80 歳台以上では、「バス停まで遠い」が 47.6%で同年代では最も多い結果となっている。この問題解消のためにはバス停の新設や乗合タクシー等の新交通システムの導入が効果的と考えられる。

＜男女別・年齢別＞



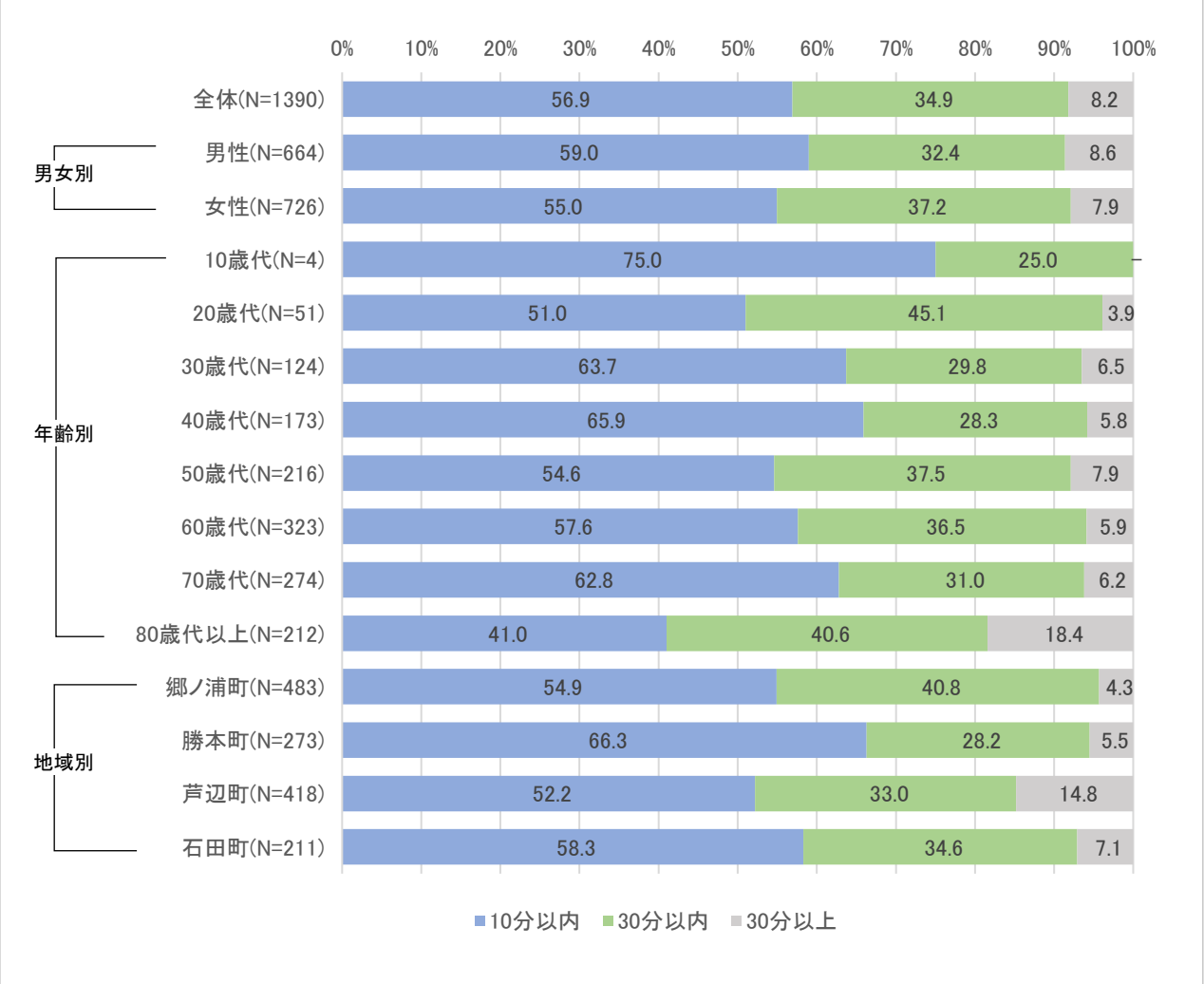
＜地域別＞



４．路線バスの利用についてお尋ねします。

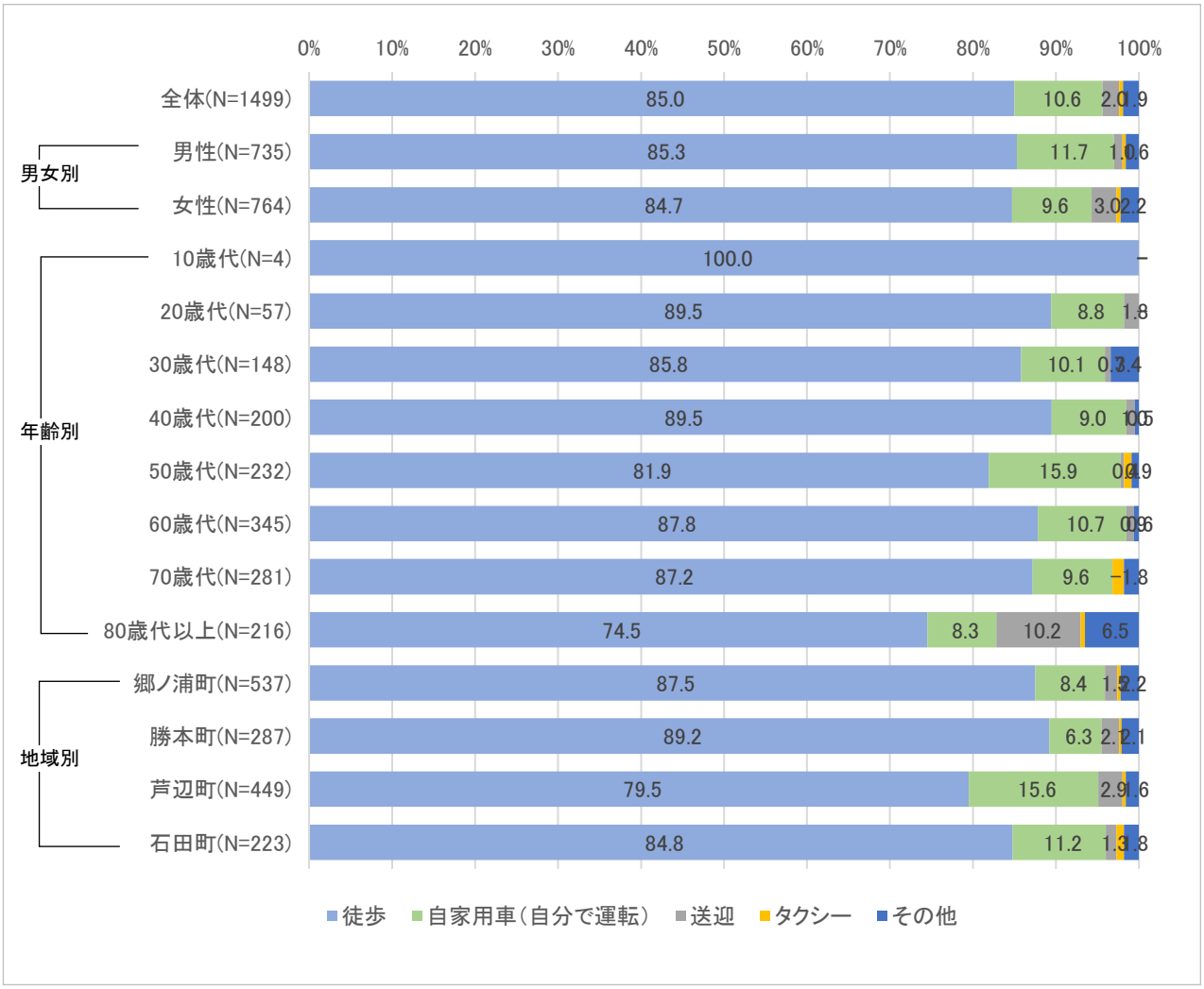
問１５：最寄りのバス停をお答えください。（記入式）

最寄りのバス停を尋ねたところ、全体では 10 分以内が 56.9%であった。町別でみると、最高が勝本町の 66.3%、最低が芦辺町の 52.2%とその差が 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１６：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○）

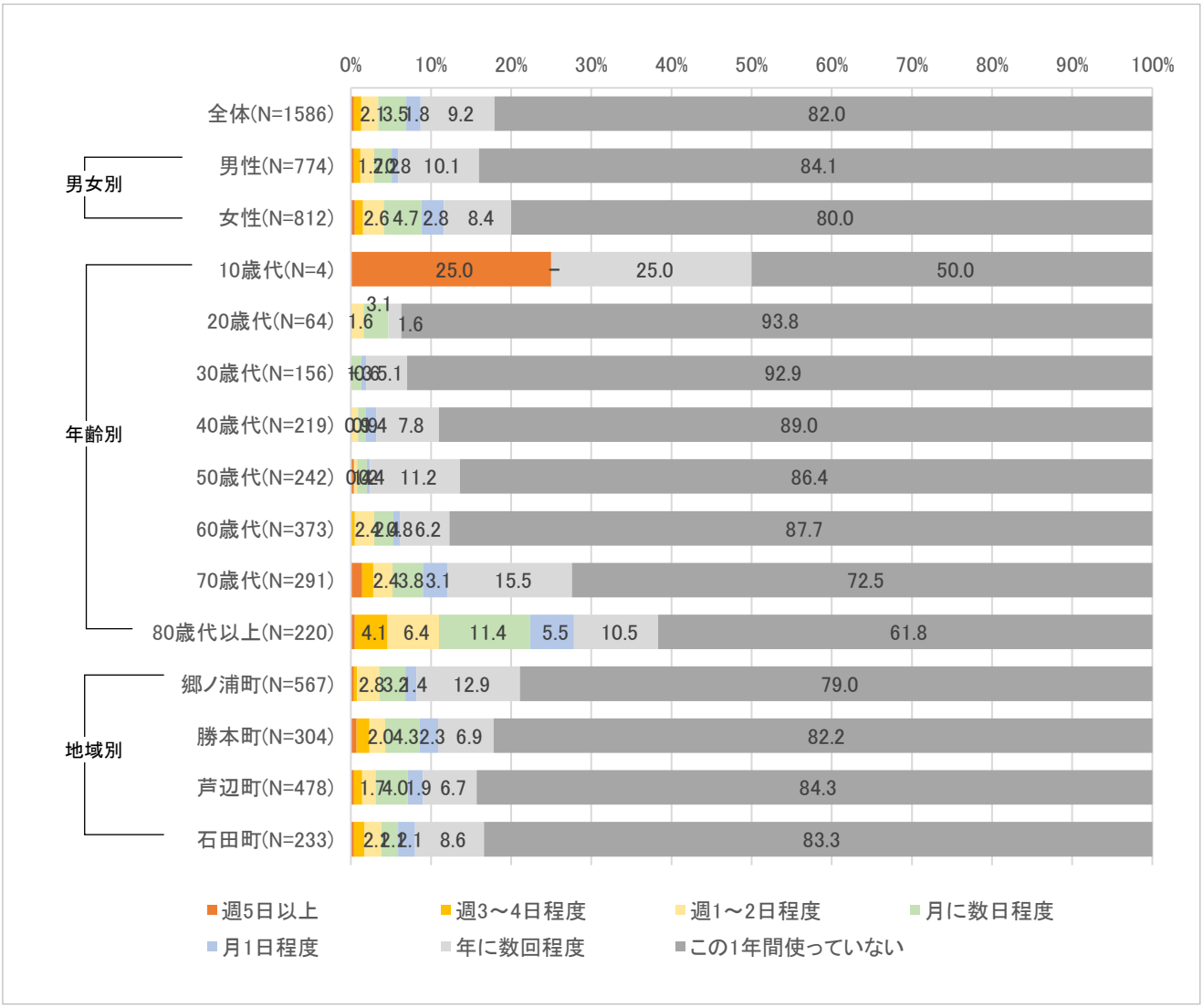
バス停までの移動手段の 85.0%は「徒歩」で最も多い。「自家用車」も 10%ほどあるが、80 歳代以上となると、「自家用車」と「送迎」で 20%程度と徒歩以外での移動が多くなる。地域別でみると芦辺町では 15.6%が「自家用車」と他地域よりも大きい特徴がみられるが、前問であったバス停からの距離が遠いことが要因の一つと考えられる。



問１７：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 82%と多くなっている。特に 20 歳代から 60 歳代までの車世代に至っては未利用率が 90%前後と高くバス離れが進んでいる状況が窺える。

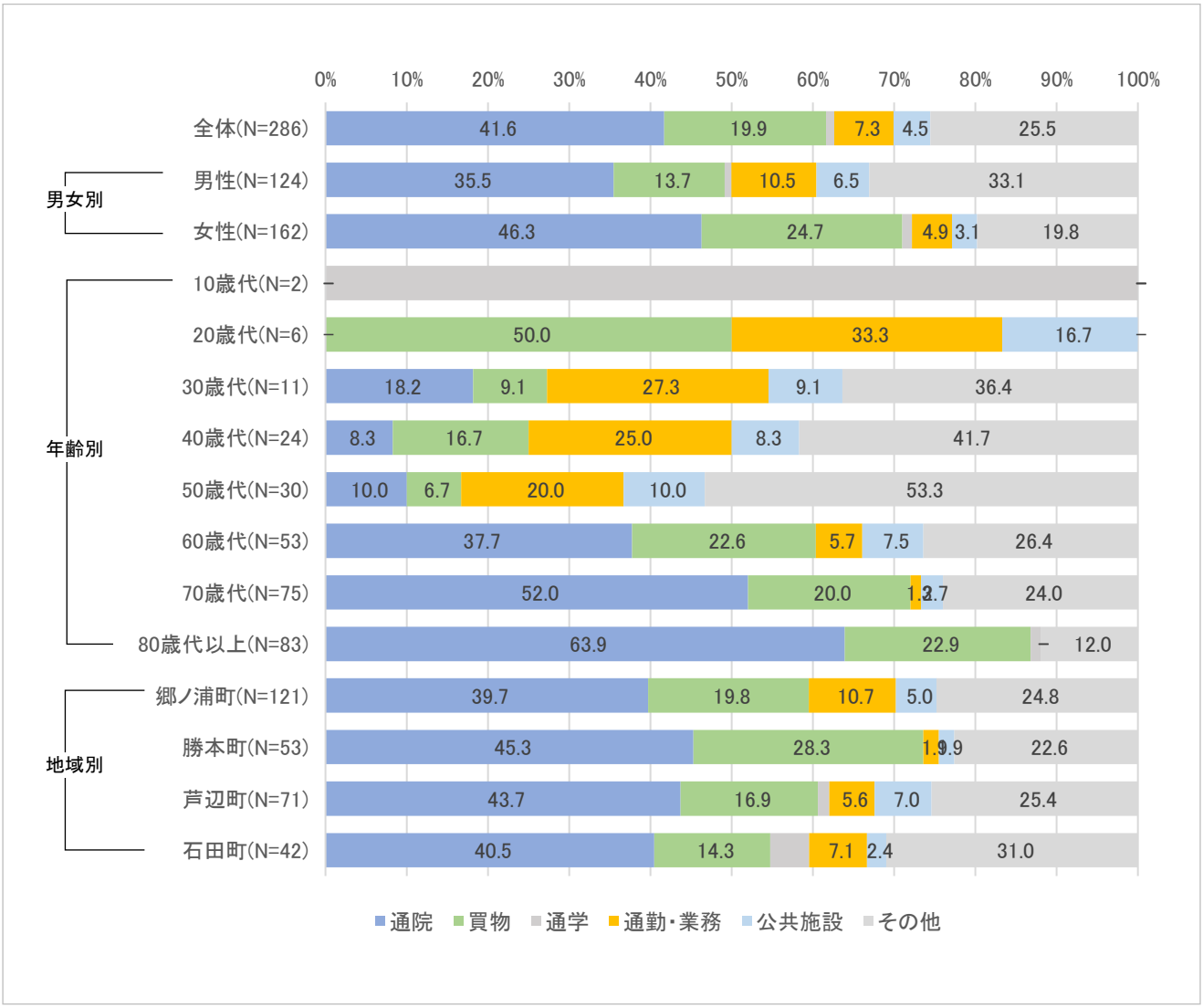
路線バスの利用頻度が最も高いのは 80 歳代、70 歳代であり高齢者中心の市場が形成されている結果が窺える。地域別でみると郷ノ浦町の未利用率が最も低いが、利用率では勝本町が高い。



※問１８～問２２は、問１７で①～⑥に○をつけた方のみお答えください。

問１８：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「買物」が続いている。通院と買物で全体の 60%以上を占めており、特に高齢層ではその傾向が強まり 80 歳代以上では 90%程度まで高まる。

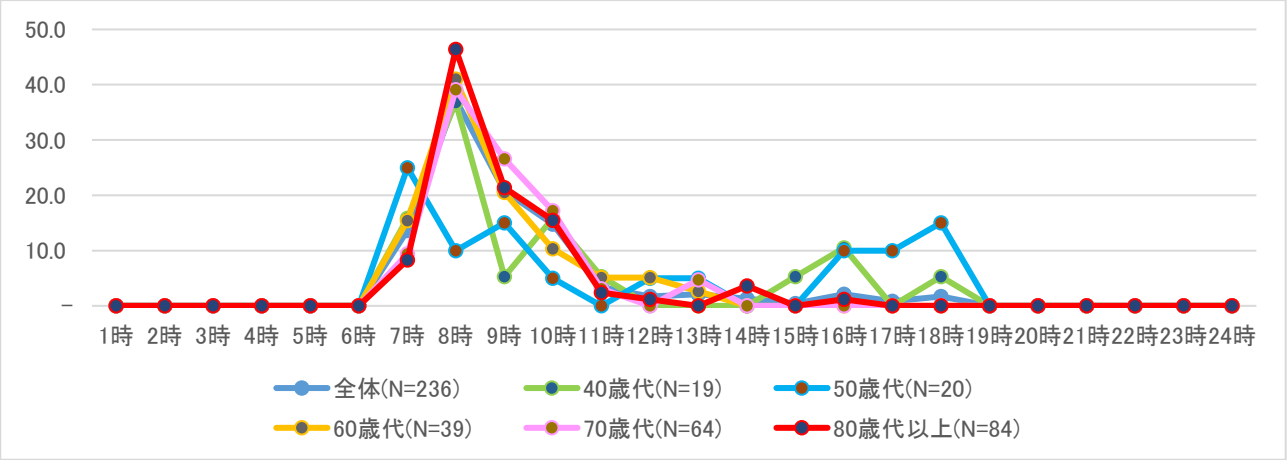


問１９：主に利用するダイヤの時間帯をお答えください。

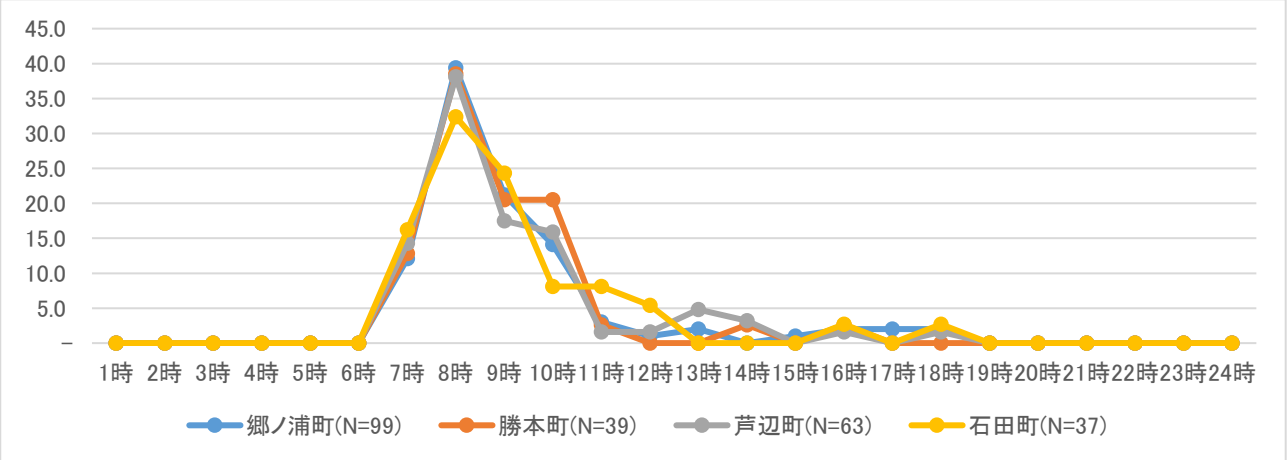
１．行き

路線バス往路の利用時間は８時台が最も多い。これは現役世代は通勤、高齢層では通院に併せた行動と考えらえる。地域別では傾向の違いは少なく、いずれも８時台が最も多い。

＜年代別＞



＜地域別＞



※10 歳代、20 歳代、30 歳代はサンプル数が 10 未満のため非掲載とした。

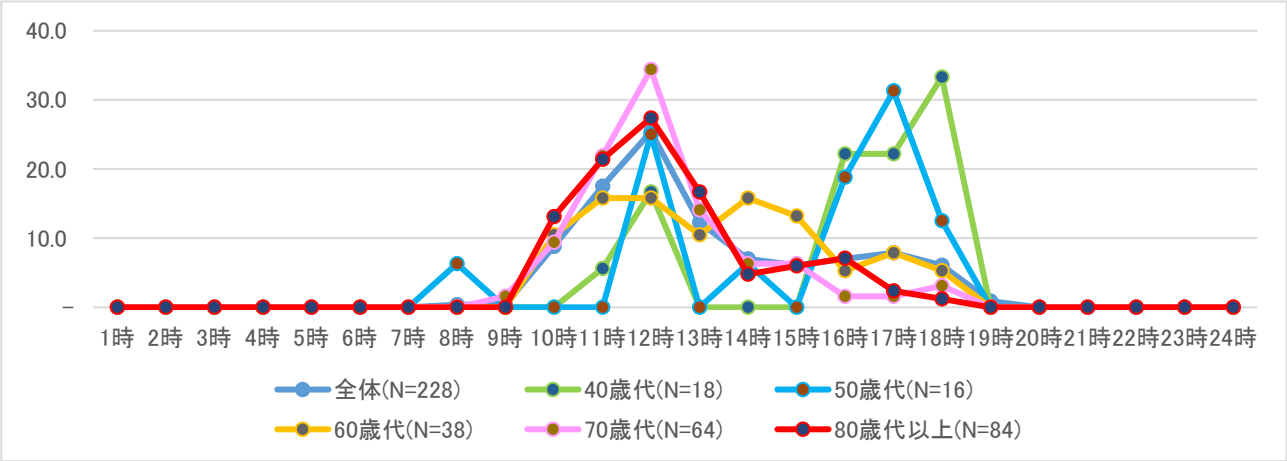
2．帰り

路線バス往路の利用時間は 70 歳代、80 歳代の高齢層では 12 時が最も多い。高齢層では 8 時ごろ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。

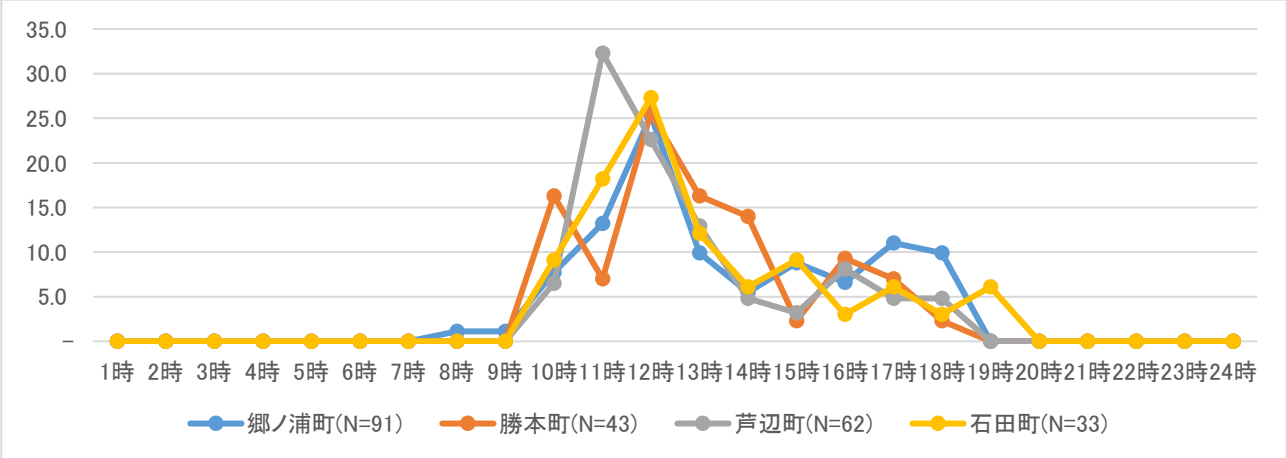
一方で、40 歳代、50 歳代の現役世代は仕事帰りの 17 時～18 時にかけての利用が多い。

地域別では勝本町、郷ノ浦町、石田町が 12 時台であるのに対し、芦辺町は 11 時台と他地域より 1 時間前倒しでの移動が多い結果となった。

＜年代別＞



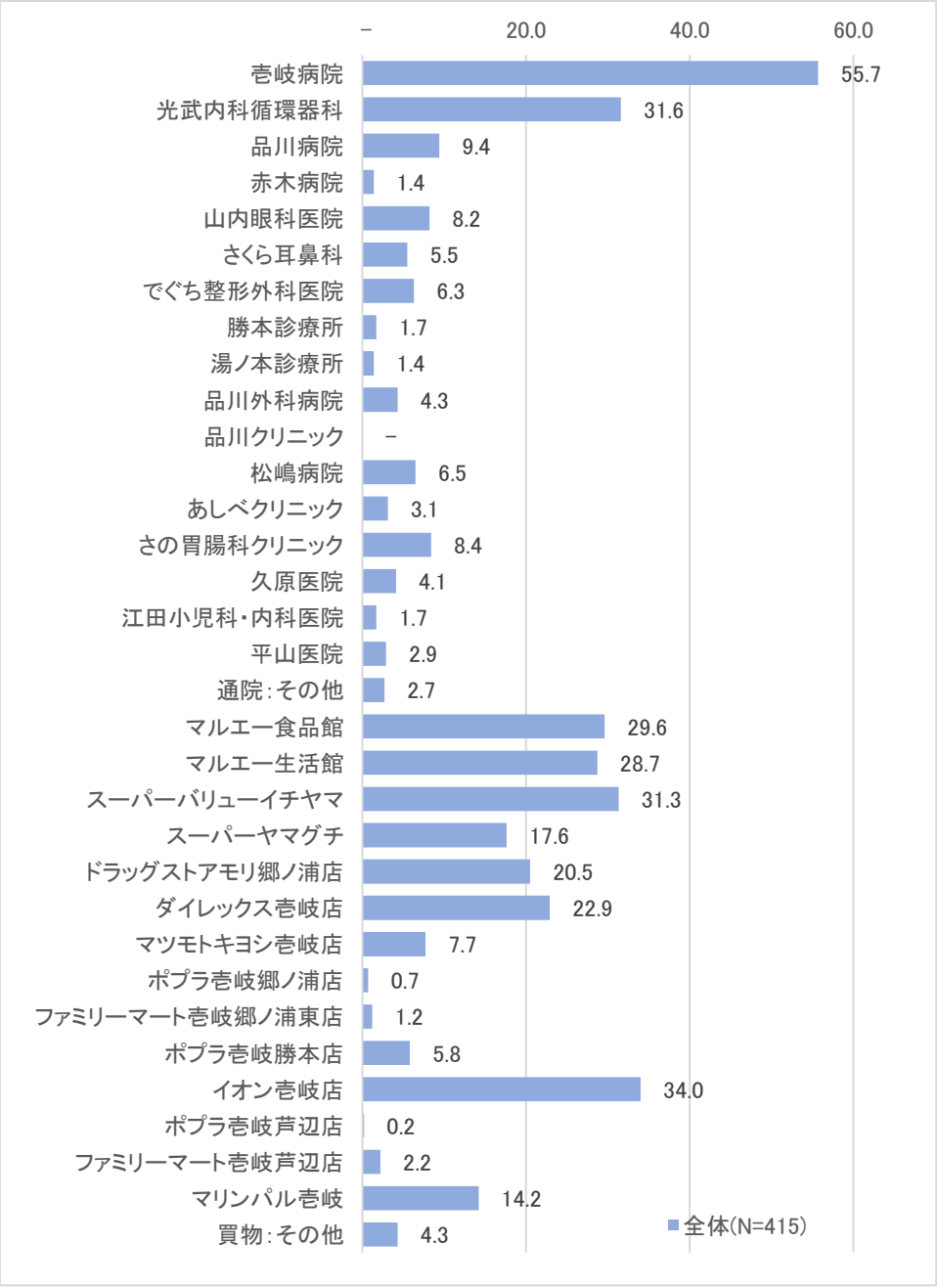
＜地域別＞



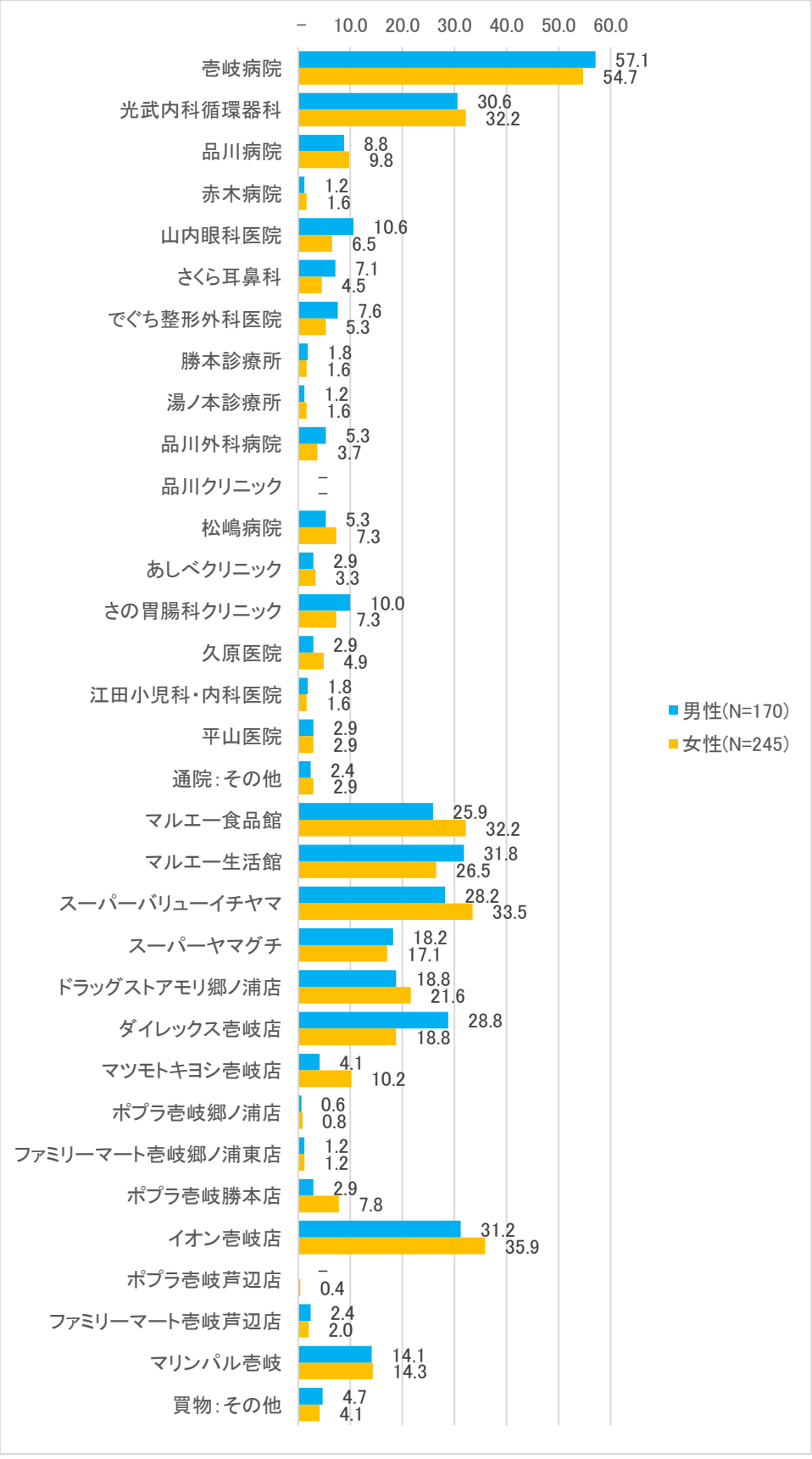
※10 歳代、20 歳代、30 歳代はサンプル数が 10 未満のため非掲載とした。

問２０：路線バスを利用して移動する場合の主な目的地をお答えください。

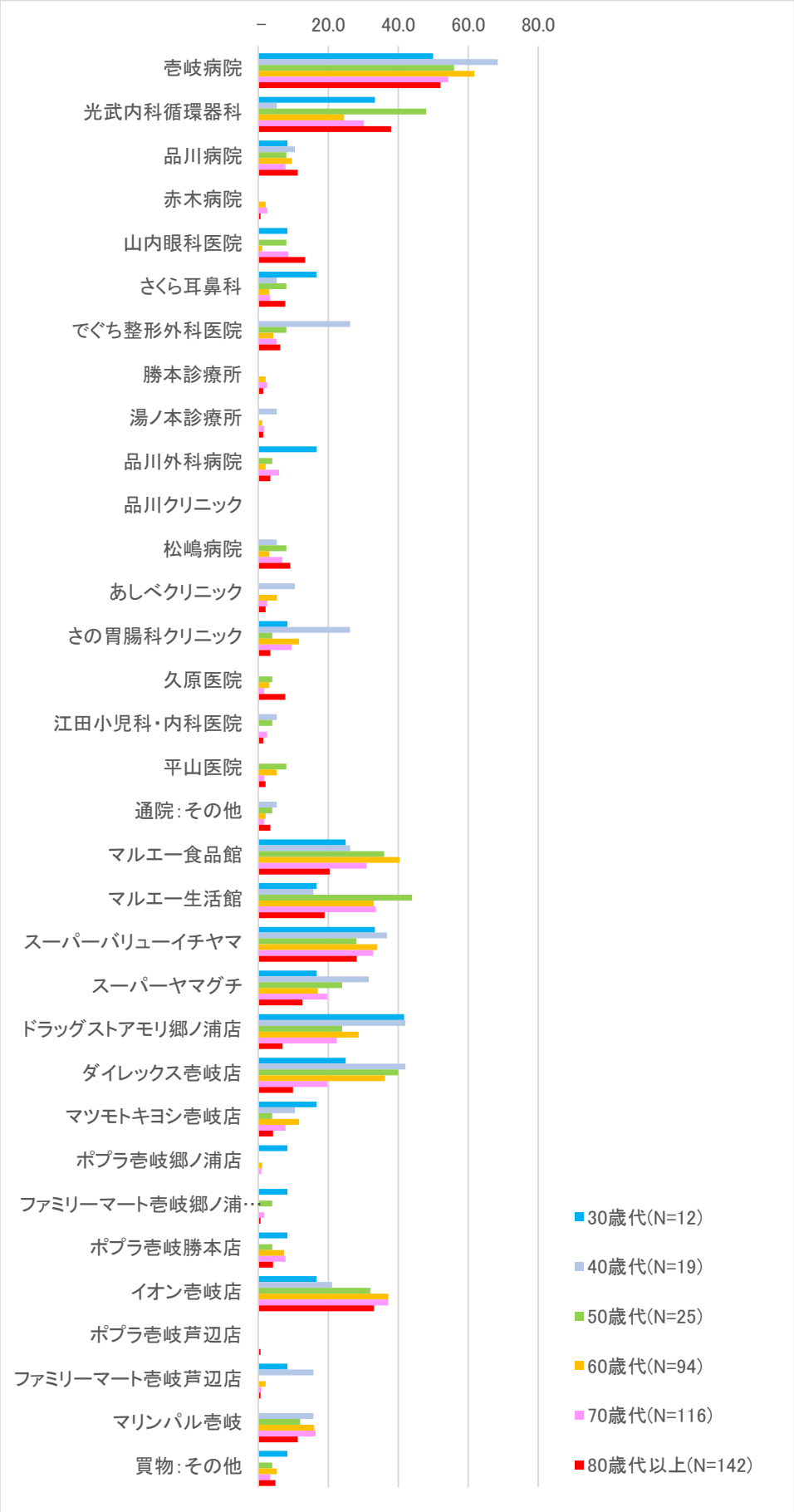
路線バス利用の目的地は「壱岐病院」が 55.7%で最も多く、「イオン壱岐店」が 34.0%で続いている。他には、「光武内科」や「マルエー食品館」など郷ノ浦町の店舗や病院へのアクセスが多い。



＜男女別＞

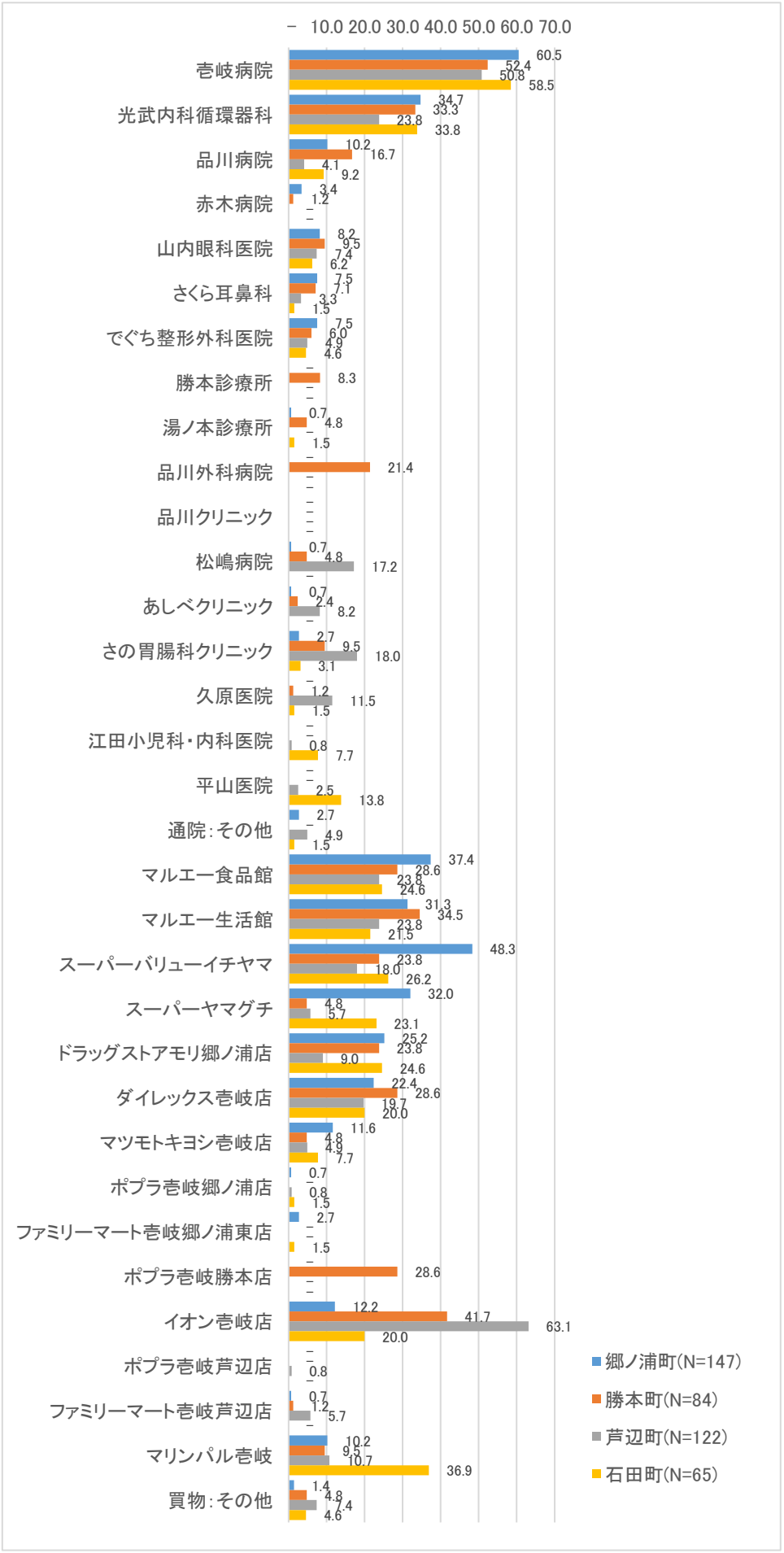

－
10.0
20.0
30.0
40.0
50.0
60.0
壱岐病院 57.1 54.7
光武内科循環器科 30.6 32.2
品川病院 8.8 9.8
赤木病院 1.2 1.6
山内眼科医院 10.6 6.5
さくら耳鼻科 7.1 4.5
でぐち整形外科医院 7.6 5.3
勝本診療所 1.8 1.6
湯ノ本診療所 1.2 1.6
品川外科病院 5.3 3.7
品川クリニック － －
松嶋病院 5.3 7.3
あしべクリニック 2.9 3.3
さの胃腸科クリニック 10.0 7.3
久原医院 2.9 4.9
江田小児科・内科医院 1.8 1.6
平山医院 2.9 2.9
通院：その他 2.4 2.9
マルエー食品館 25.9 32.2
マルエー生活館 31.8 26.5
スーパーバリューイチヤマ 28.2 33.5
スーパーヤマグチ 18.2 17.1
ドラッグストアモリ郷ノ浦店 18.8 21.6
ダイレックス壱岐店 28.8 18.8
マツモトキヨシ壱岐店 4.1 10.2
ポプラ壱岐郷ノ浦店 0.6 0.8
ファミリーマート壱岐郷ノ浦東店 1.2 1.2
ポプラ壱岐勝本店 2.9 7.8
イオン壱岐店 31.2 35.9
ポプラ壱岐芦辺店 － 0.4
ファミリーマート壱岐芦辺店 2.4 2.0
マリンパル壱岐 14.1 14.3
買物：その他 4.7 4.1
男性(N=170)
女性(N=245)

＜年代別＞



※10 歳代、20 歳代はサンプル数が 10 未満のため非掲載とした。

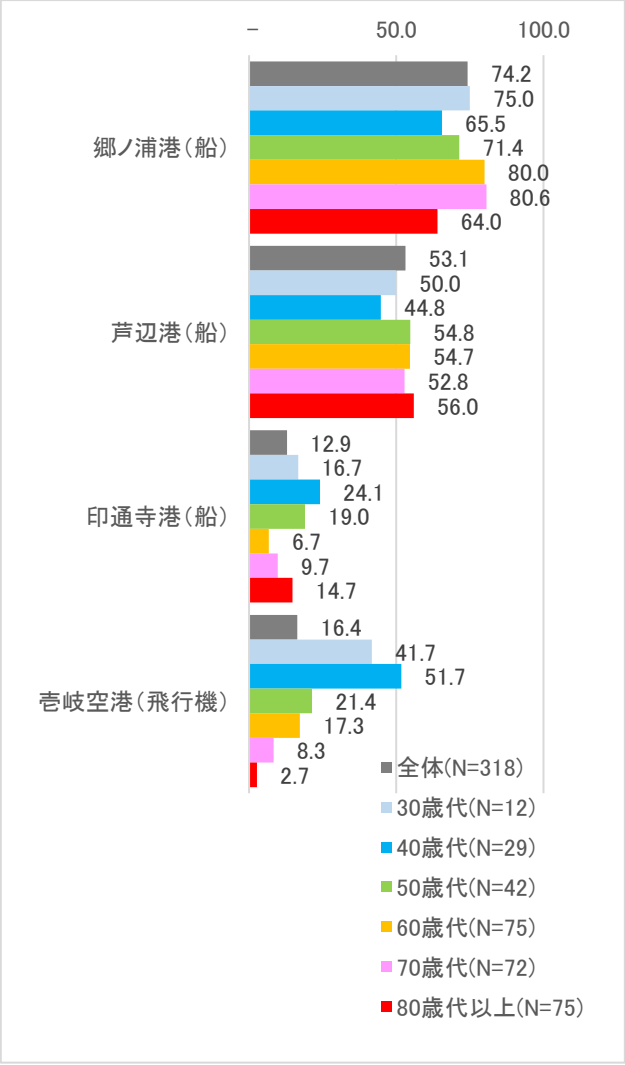
＜地域別＞


0.0 10.0 20.0 30.0 40.0 50.0 60.0 70.0
壱岐病院 60.5 52.4 50.8 58.5
光武内科循環器科 34.7 33.3 23.8 33.8
品川病院 10.2 16.7 4.1 9.2
赤木病院 3.4 1.2
山内眼科医院 8.2 9.5 7.4 6.2
さくら耳鼻科 7.5 7.1 3.3 1.5
でぐち整形外科医院 7.5 6.0 4.9 4.6
勝本診療所 8.3
湯ノ本診療所 0.7 4.8 1.5
品川外科病院 21.4
品川クリニック
松嶋病院 0.7 4.8 17.2
あしべクリニック 0.7 2.4 8.2
さの胃腸科クリニック 2.7 9.5 18.0 3.1
久原医院 1.2 11.5 1.5
江田小児科・内科医院 0.8 7.7
平山医院 2.5 13.8
通院：その他 2.7 4.9 1.5
マルエー食品館 37.4 28.6 23.8 24.6
マルエー生活館 31.3 34.5 23.8 21.5
スーパーバリューイチヤマ 48.3 23.8 18.0 26.2
スーパーヤマグチ 32.0 4.8 5.7 23.1
ドラッグストアモリ郷ノ浦店 25.2 23.8 9.0 24.6
ダイレックス壱岐店 22.4 28.6 19.7 20.0
マツモトキヨシ壱岐店 11.6 4.8 4.9 7.7
ポプラ壱岐郷ノ浦店 0.7 0.8 1.5
ファミリーマート壱岐郷ノ浦東店 2.7 1.5
ポプラ壱岐勝本店 28.6
イオン壱岐店 12.2 41.7 63.1 20.0
ポプラ壱岐芦辺店 0.8
ファミリーマート壱岐芦辺店 0.7 1.2 5.7
マリンパル壱岐 10.2 9.5 10.7 36.9
買物：その他 1.4 4.8 7.4 4.6
郷ノ浦町(N=147)
勝本町(N=84)
芦辺町(N=122)
石田町(N=65)

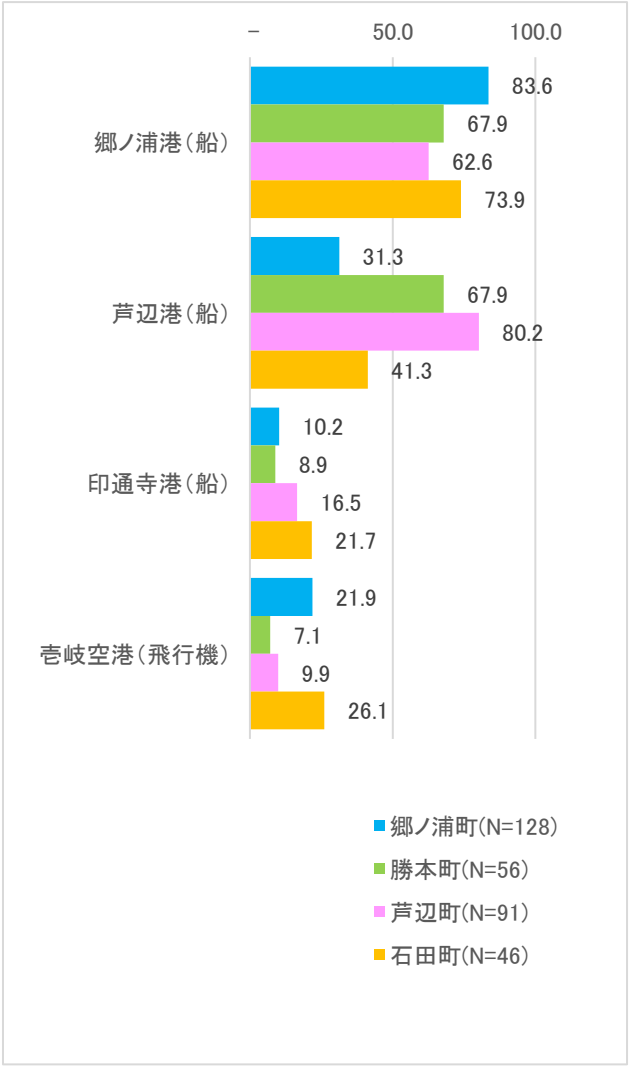
問２１：路線バスから他の公共交通機関へ乗り継ぐ場合に、利用している港・空港をお答えください。（該当するもの全てに○）

路線バスからの乗り継ぎで最も多いのは「郷ノ浦港」の 74.2%であり、「芦辺港」が 53.1%で続いている。一方で、「印通寺港」と「壱岐空港」は 10%台と低い。ただし、「壱岐空港」は 30 歳代、40 歳代では 40%以上と高くなっている。

＜年代別＞



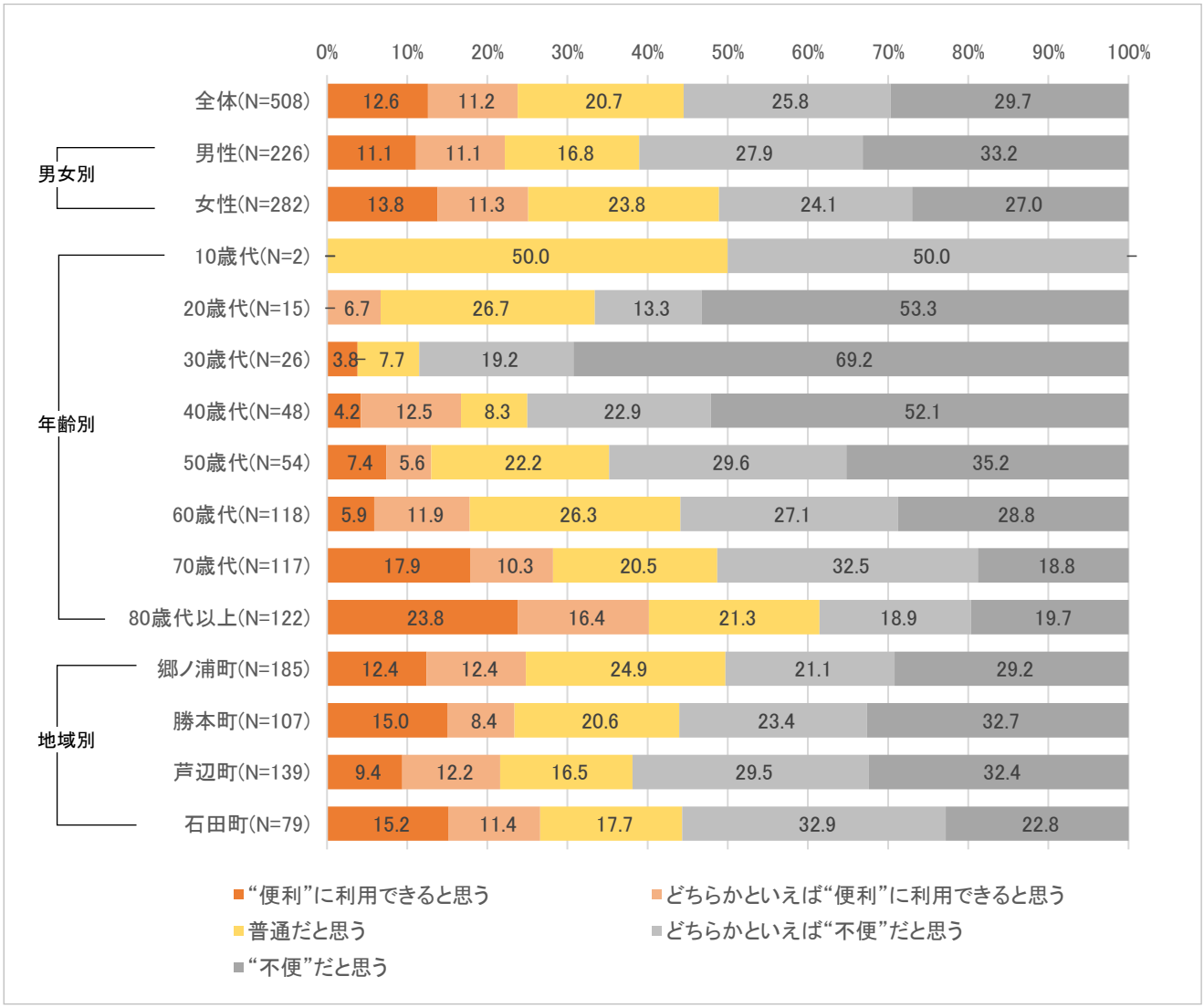
＜地域別＞



問２２：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、「不便」と思う割合はバス利用頻度が低い 30 歳代、40 歳代で多く、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。これはファミリー層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、前問でバス停からの距離が遠い結果となった芦辺町で最も利便性が低いという結果となった。バス停からの距離等が影響していると想定される。

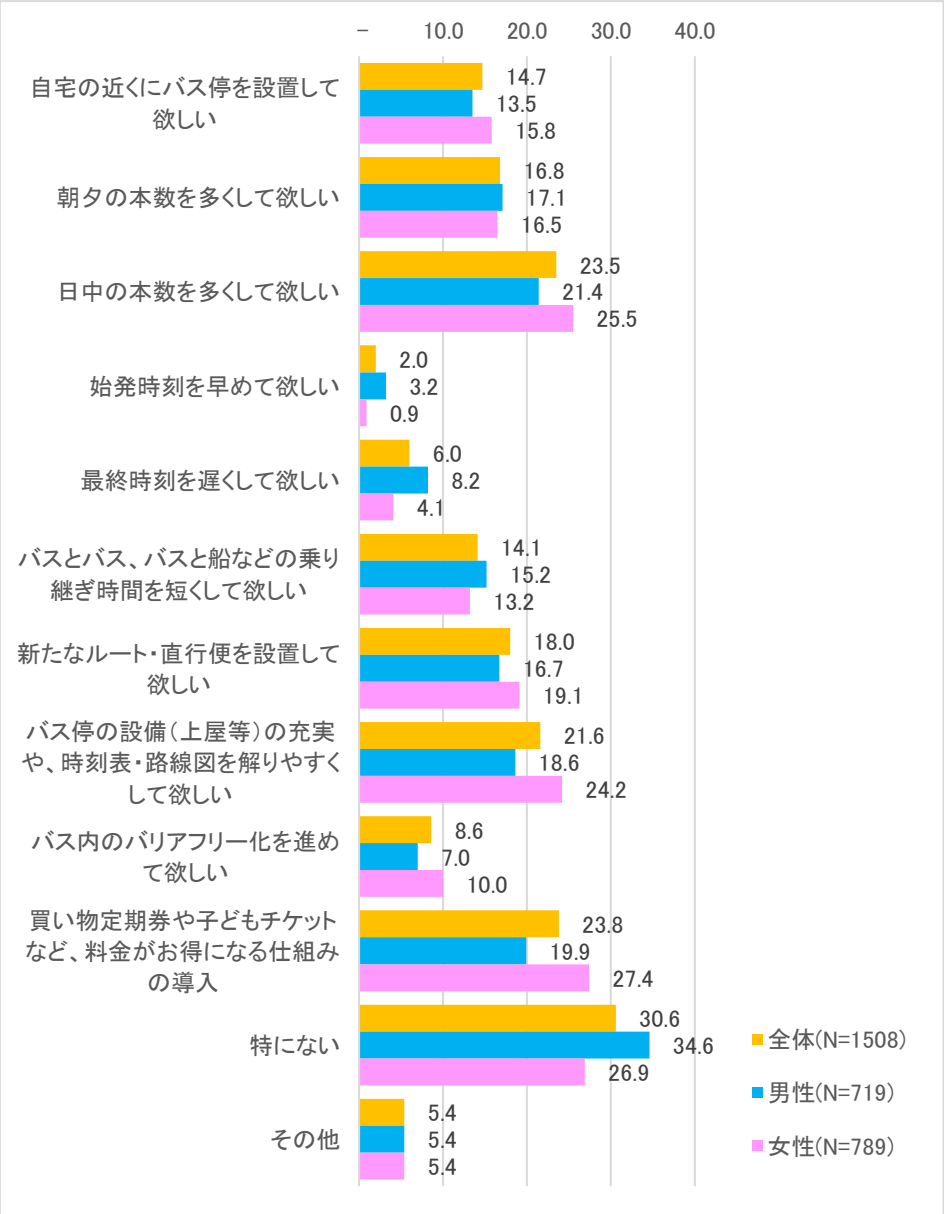


※この質問はみなさんお答えください。

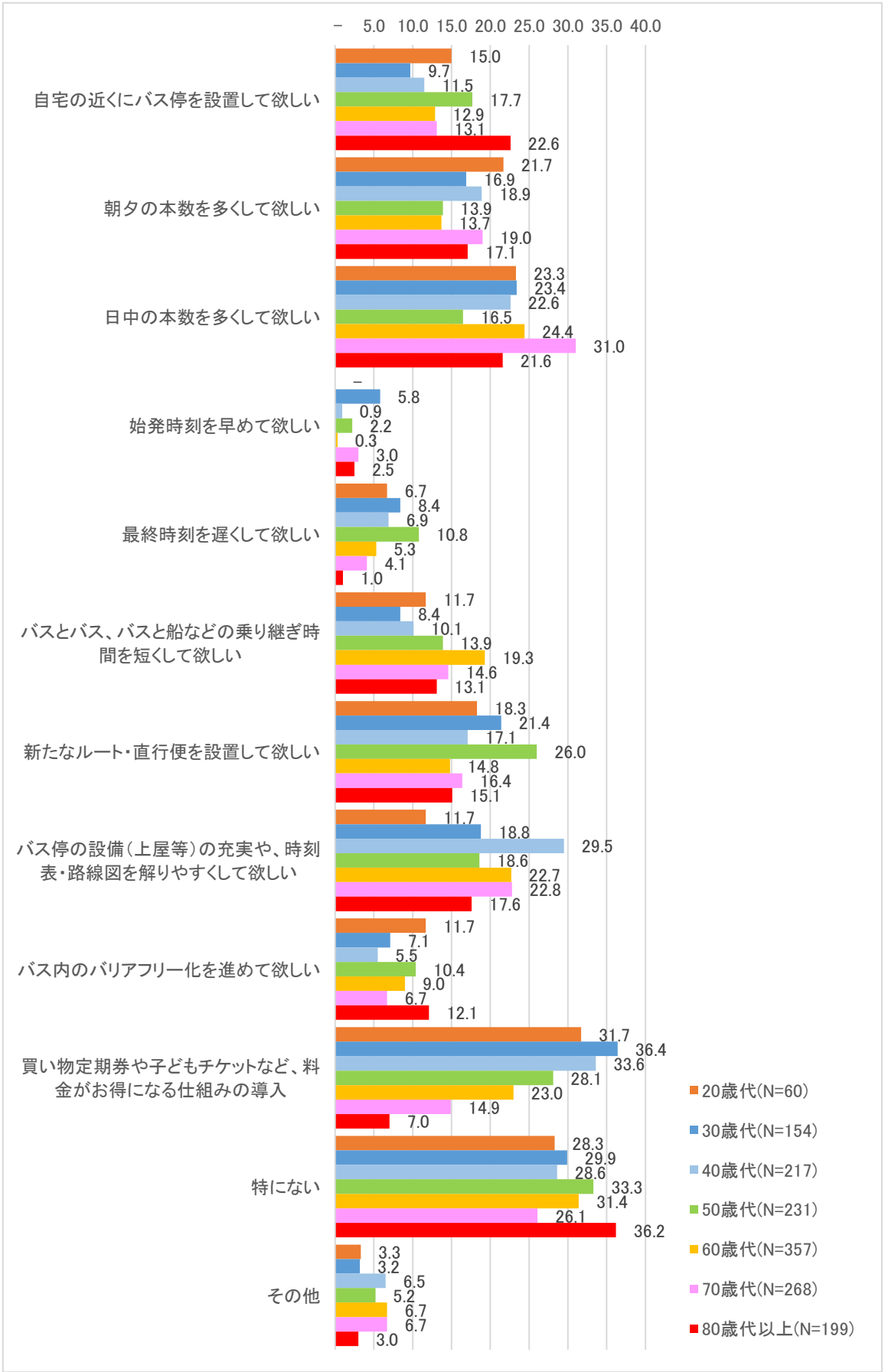
問２３：路線バスについて、改善して欲しい点をお答えください。　（３つまで○）

路線バスの改善点を尋ねたところ、「特にない」が最も多いが、利用頻度が高い高齢層では、「自宅近くでのバス停の設置」や「便数増加」に対する要望が多い。

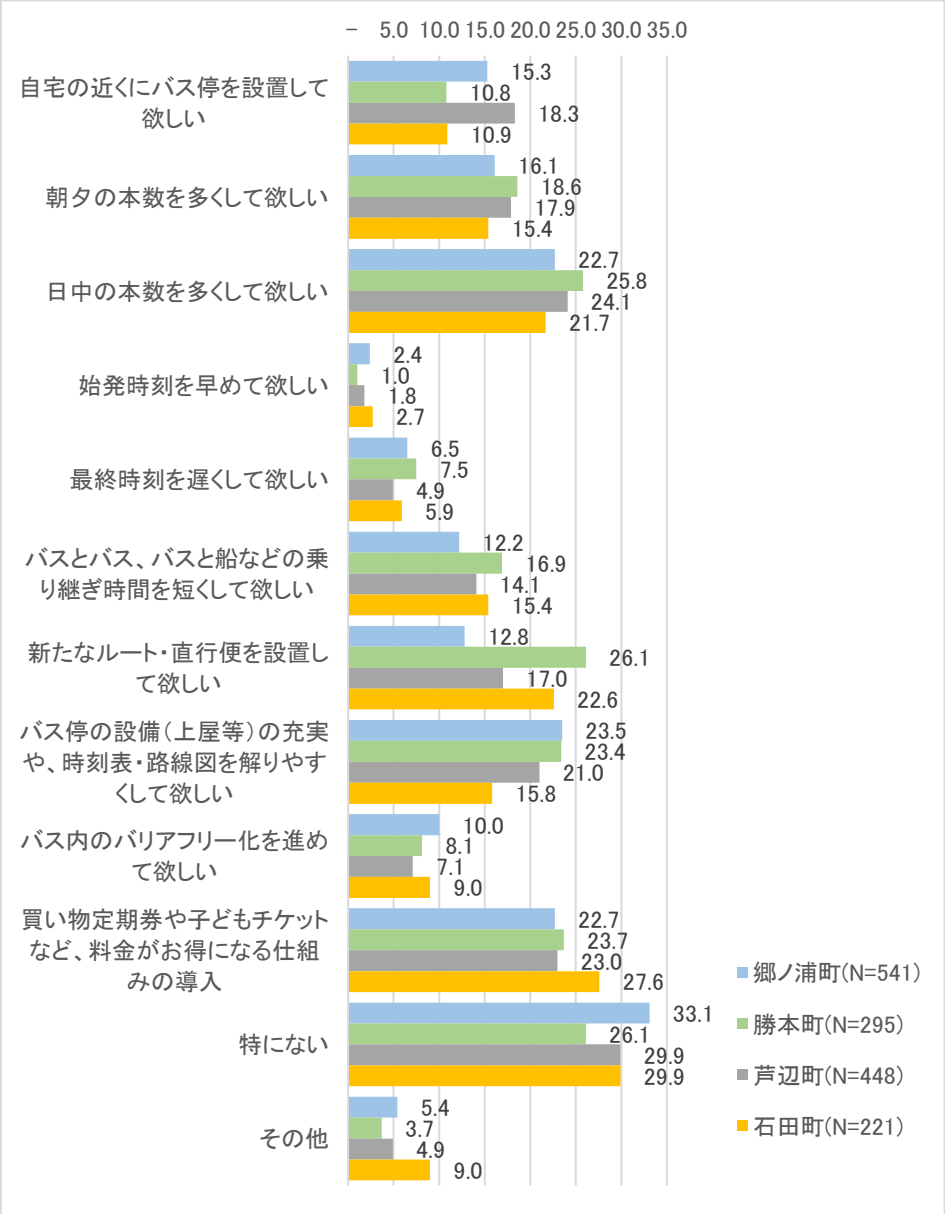
＜男女別＞



＜年代別＞

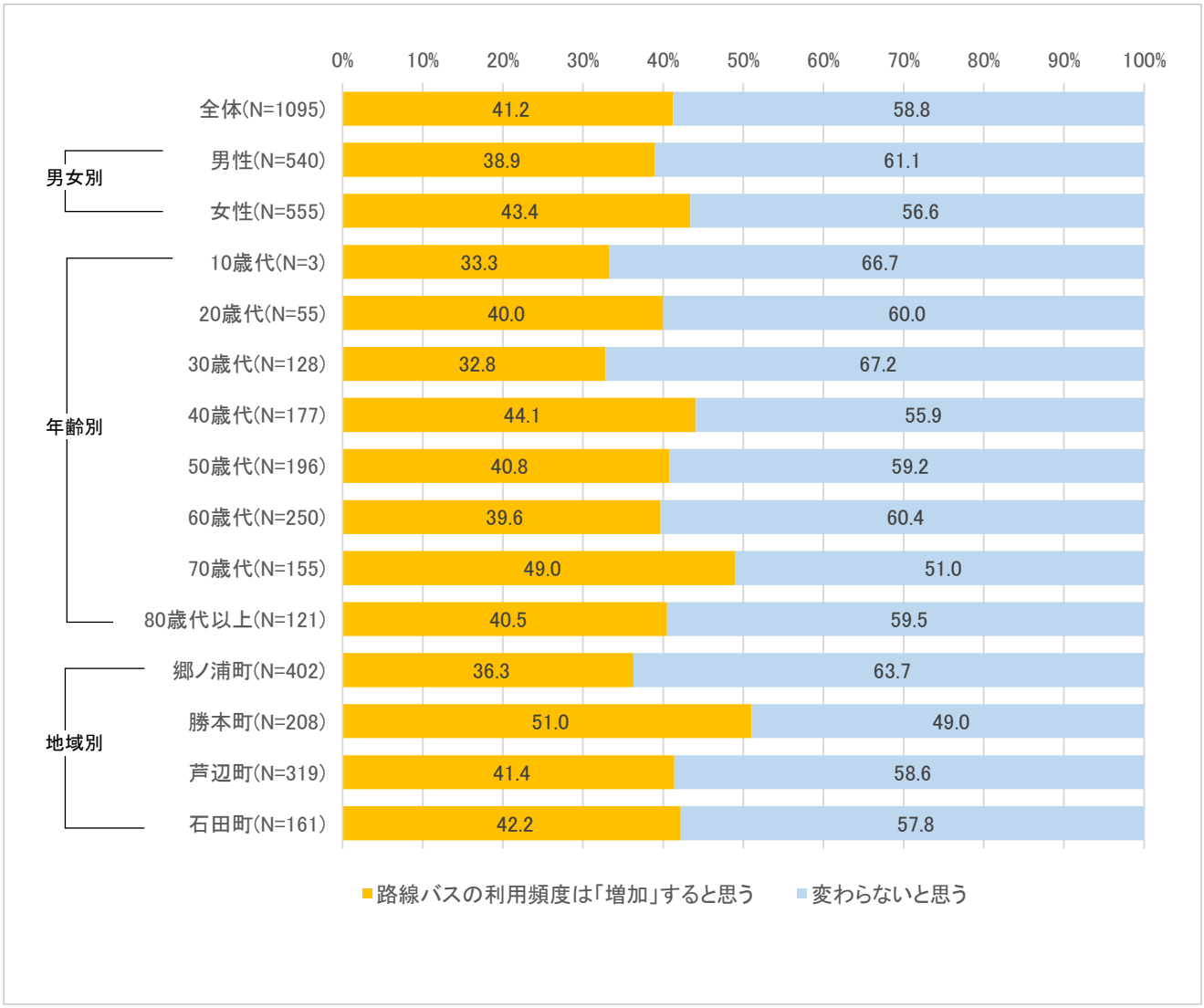

0.0 5.0 10.0 15.0 20.0 25.0 30.0 35.0 40.0
自宅の近くにバス停を設置して欲しい
15.0 9.7 11.5 17.7 12.9 13.1 22.6
朝夕の本数を多くして欲しい
21.7 16.9 18.9 13.9 13.7 19.0 17.1
日中の本数を多くして欲しい
23.3 23.4 22.6 16.5 24.4 31.0 21.6
始発時刻を早めて欲しい
5.8 0.9 2.2 0.3 3.0 2.5
最終時刻を遅くして欲しい
6.7 8.4 6.9 10.8 5.3 4.1 1.0
バスとバス、バスと船などの乗り継ぎ時間を短くして欲しい
11.7 8.4 10.1 13.9 19.3 14.6 13.1
新たなルート・直行便を設置して欲しい
18.3 21.4 17.1 26.0 14.8 16.4 15.1
バス停の設備（上屋等）の充実や、時刻表・路線図を解りやすくして欲しい
11.7 18.8 29.5 18.6 22.7 22.8 17.6
バス内のバリアフリー化を進めて欲しい
11.7 7.1 5.5 10.4 9.0 6.7 12.1
買い物定期券や子どもチケットなど、料金がお得になる仕組みの導入
31.7 36.4 33.6 28.1 23.0 14.9 7.0
特にない
28.3 29.9 28.6 33.3 31.4 26.1 36.2
その他
3.3 3.2 6.5 5.2 6.7 6.7 3.0
20歳代(N=60)
30歳代(N=154)
40歳代(N=217)
50歳代(N=231)
60歳代(N=357)
70歳代(N=268)
80歳代以上(N=199)

＜地域別＞


－ 5.0 10.0 15.0 20.0 25.0 30.0 35.0
自宅の近くにバス停を設置して欲しい
15.3
10.8
18.3
10.9
朝夕の本数を多くして欲しい
16.1
18.6
17.9
15.4
日中の本数を多くして欲しい
22.7
25.8
24.1
21.7
始発時刻を早めて欲しい
2.4
1.0
1.8
2.7
最終時刻を遅くして欲しい
6.5
7.5
4.9
5.9
バスとバス、バスと船などの乗り継ぎ時間を短くして欲しい
12.2
16.9
14.1
15.4
新たなルート・直行便を設置して欲しい
12.8
26.1
17.0
22.6
バス停の設備（上屋等）の充実や、時刻表・路線図を解りやすくして欲しい
23.5
23.4
21.0
15.8
バス内のバリアフリー化を進めて欲しい
10.0
8.1
7.1
9.0
買い物定期券や子どもチケットなど、料金がお得になる仕組みの導入
22.7
23.7
23.0
27.6
特にない
33.1
26.1
29.9
29.9
その他
5.4
3.7
4.9
9.0
郷ノ浦町(N=541)
勝本町(N=295)
芦辺町(N=448)
石田町(N=221)

問２４：問２３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○）

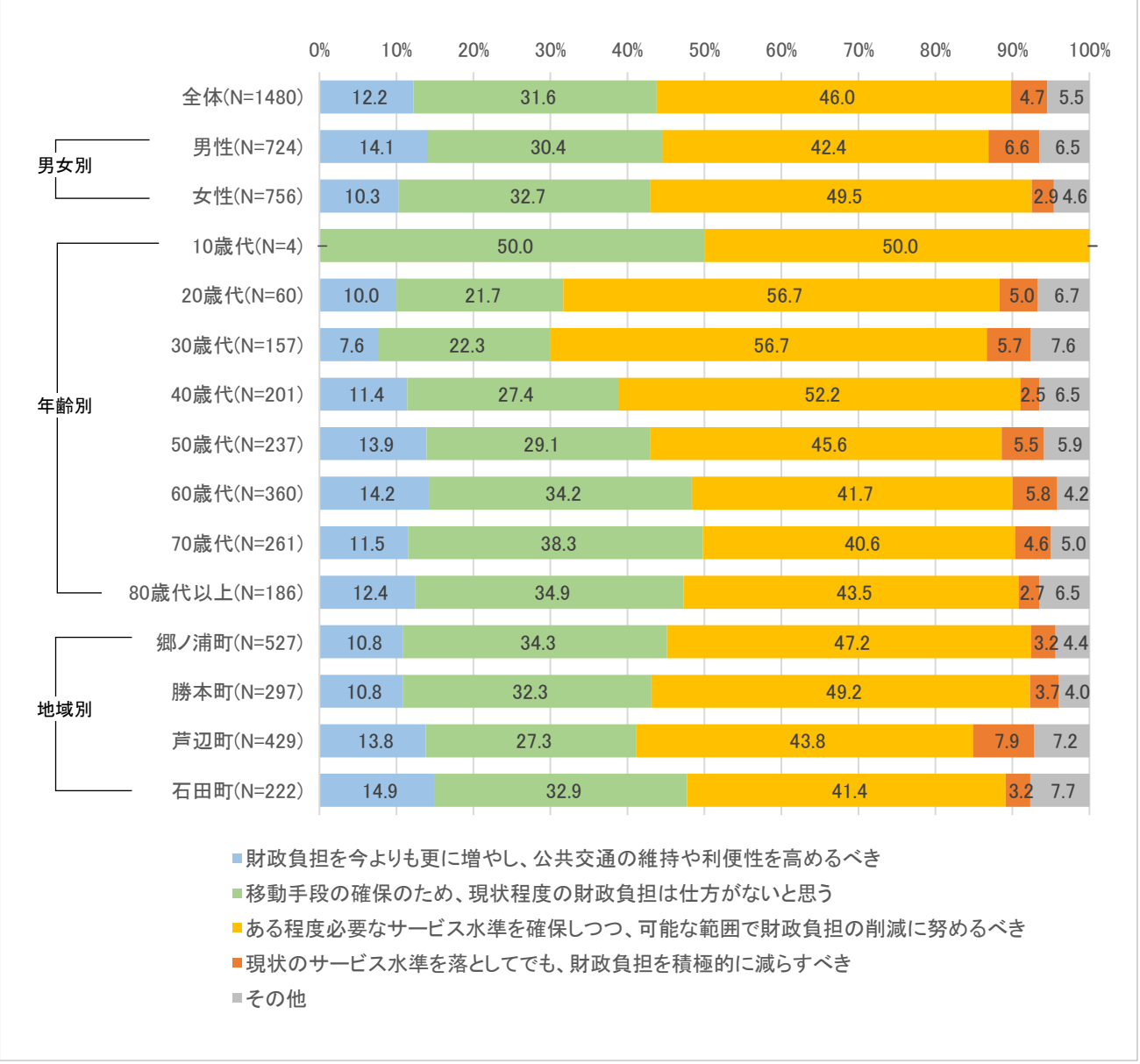
問題点が解消した場合の路線バスの利用頻度の増加可能性を尋ねたところ、全体の 41.2%が「増加すると思う」と回答した。特に、70 歳代や 40 歳代、地域別では勝本町の割合が多い結果となった。



５．これからの公共交通のあり方についてお尋ねします。

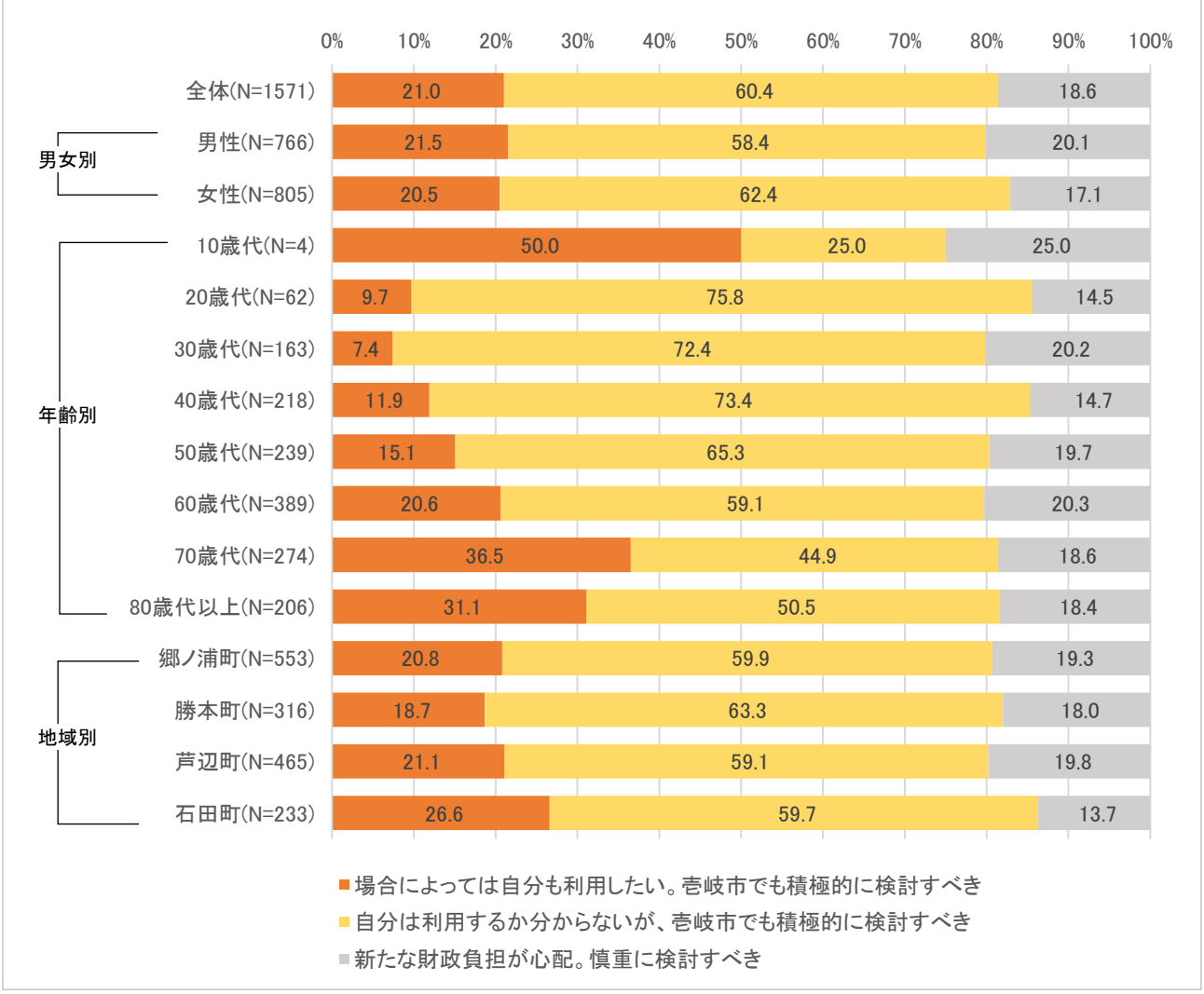
問２５：壱岐市では公共交通機関を維持するために、毎年、財政負担を行っています。今後、更に人口減少・少子高齢化を迎える中で、公共交通の維持はますます厳しくなることが予想されます。以上を踏まえ、今後の公共交通のあり方をお聞きします。（１つに○）

効率化による“財政削減”を指示するのは全体では 50.7%と過半数を超えた。年代別では、バス利用が少ない 30 歳代を中心に財政削減を求める割合が多く、反対にバス利用が多い高齢層では現状維持・拡大の声が多い。



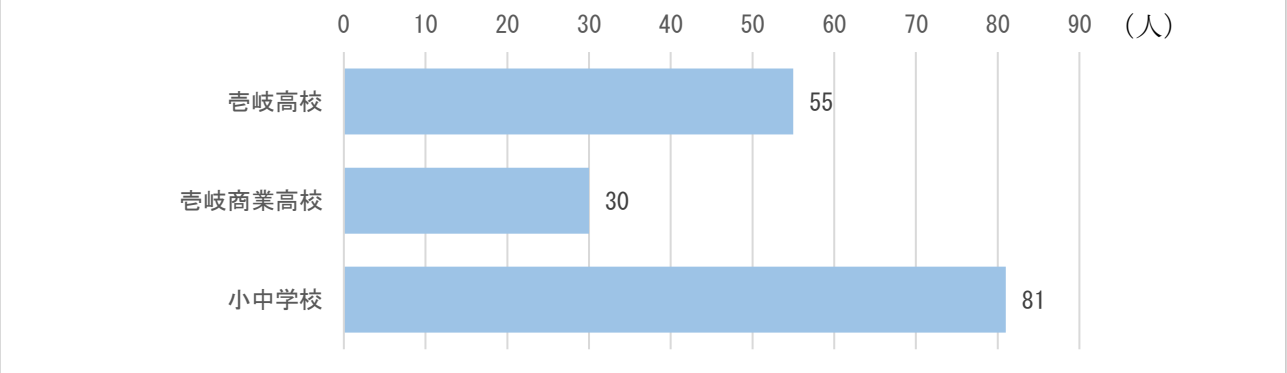
問２６：近年、全国の自治体では、利便性の高い交通手段として、乗合タクシーなどの新交通システムの導入が進められています。こうした取り組みについてどのように考えますか。（１つに○）

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高齢層では 30%以上が「利用したい」という意向が確認された。



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）

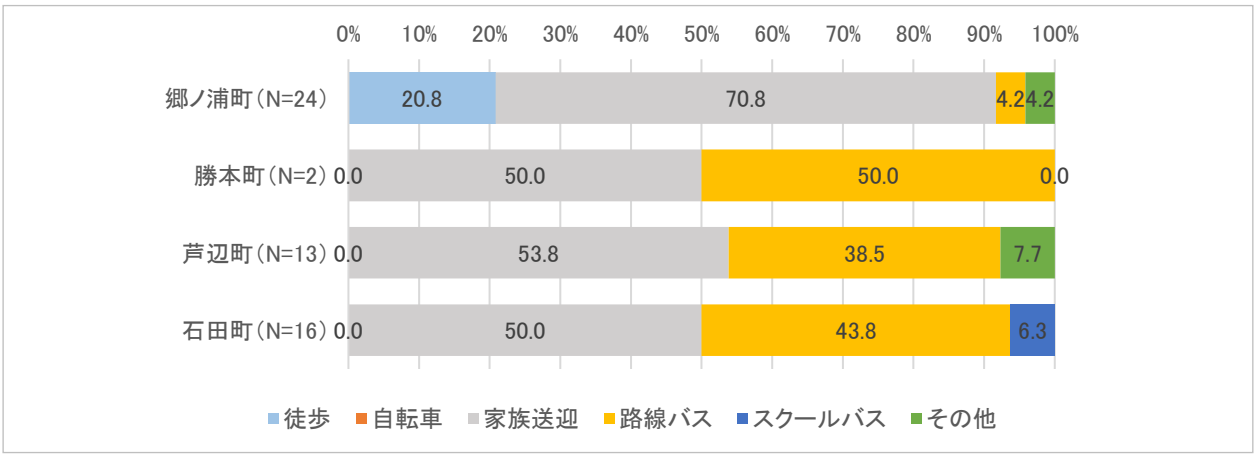
通学関係の回答は、壱岐高校 55 人、壱岐商業高校 30 人、小中学校 81 名であった。



問２８：現在の主な通学手段をお答えください。（１つに○）

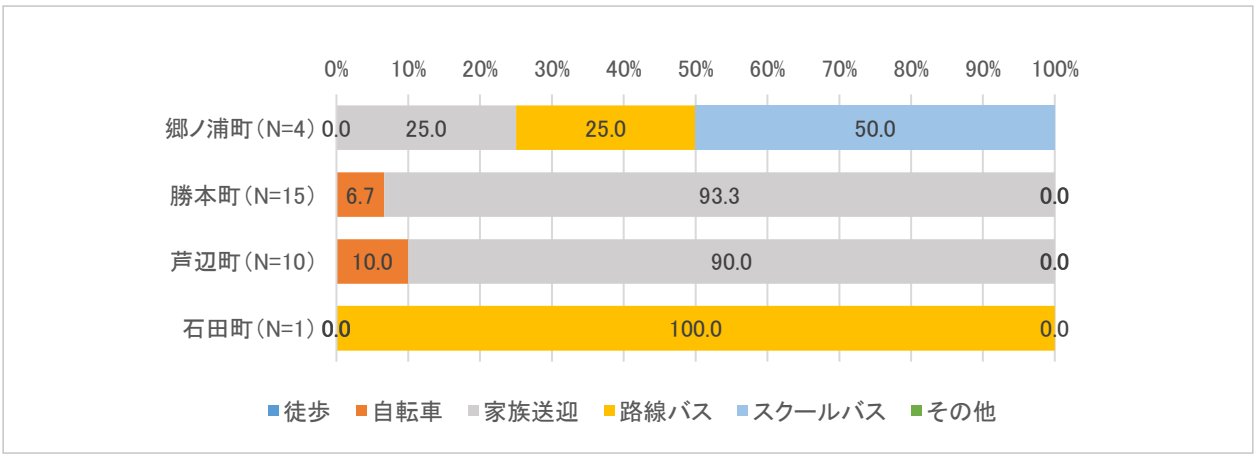
（壱岐高校）

壱岐高校への通学手段を尋ねたところ、郷ノ浦町では 70.8%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。



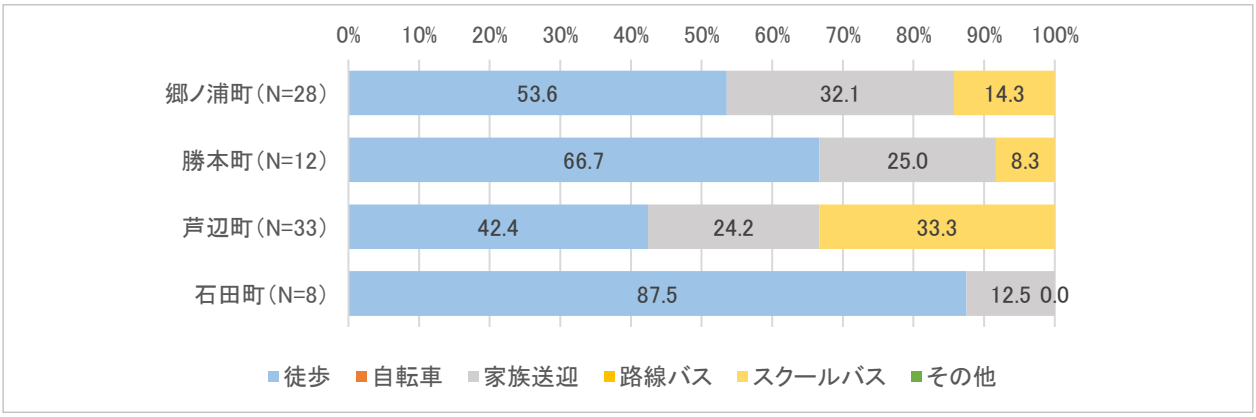
（壱岐商業高校）

壱岐商業高校へは、勝本町、芦辺町で送迎が 90%を超えた。



（小中学校）

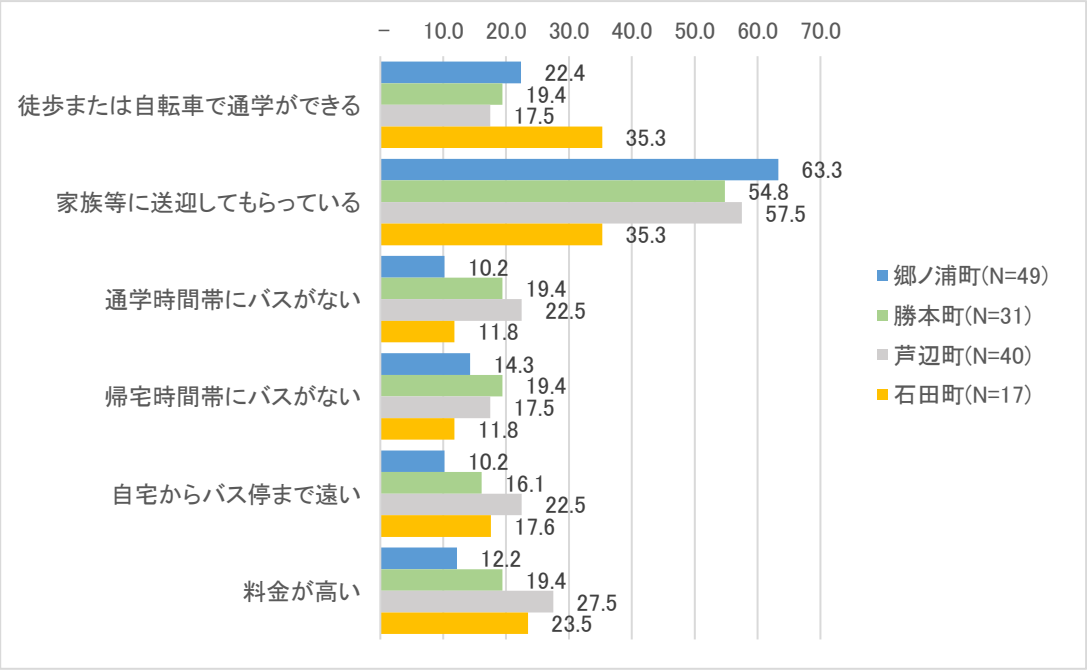
小中学校の送迎については「徒歩」が最も多いが、「家族送迎」も郷ノ浦町で 32.1%、勝本町、芦辺町でも 20%台と多くなっている。



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。

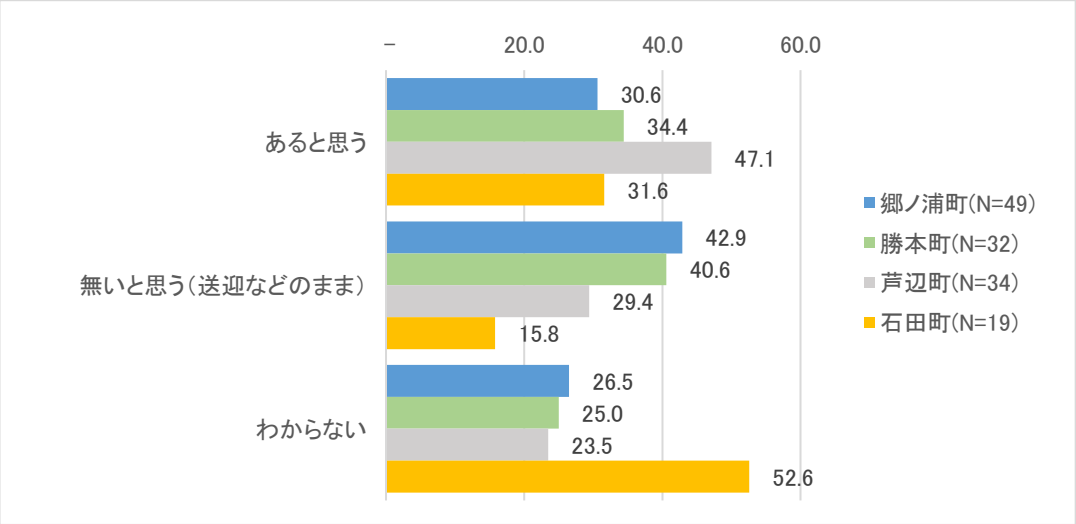
ア）公共交通を利用しない理由は何ですか？（該当するもの全てに○を付けてください）

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 60%前後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%台にとどまっている。



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 47.1%で最も多く、勝本町、石田町、郷ノ浦町の順となっている。



＜自由意見＞

◎路線バスの改善に関する自由意見

	芦辺町	郷ノ浦町	勝本町	石田町	総計
車両	20	16	5	8	49
ルート	8	13	7	7	35
便数	7	9	5	5	26
料金	8	6	7	4	25
バス停	7	4	2	3	16
新交通	7	1	3	2	13
情報	4	3	2		9
接続	2	4	1	2	9
運転士	2	5	1		8
フリー乗降	3	1			4
ダイヤ	1			1	2
観光		1			1
空港		1			1
経費削減		1			1
待合所		1			1
その他	7	7	9	6	29
総計	76	73	42	38	229

◎新交通に関する自由意見

	芦辺町	郷ノ浦町	勝本町	石田町	総計
必要	9	8	3	6	26
車両	9	5	5	2	21
ルート	9	3	5	1	18
免許返納	7	3	2	2	14
料金	5	7			12
バス停	4	2	1		7
財政負担	2	2	2	1	7
観光	1	3	1		5
乗合タクシー	1	1	2		4
不要		1	1	1	3
便数	1	1		1	3
昼間帯		3			3
新交通		2			2
予約制		2			2
スクール活用				1	1
ダイヤ		1			1
タクシーチケット		1			1
フリー乗降	1				1
運行会社				1	1
乗継				1	1
買物		1			1
その他	6	6	6	3	21
総計	55	52	28	20	155

◎スクールバスに関する自由意見

	芦辺町	郷ノ浦町	勝本町	石田町	総計
必要	3			2	5
料金	2		2		4
ダイヤ		3			3
不要	2				2
ルート見直し	1		1		2
スクール必要			1		1
バス停		1			1
ルート	1				1
運転士		1			1
車両				1	1
予約制		1			1
その他	3				3
総計	12	6	4	3	25

第4章

観光関連事業者アンケート調査

4－1　調査概要

（1）調査目的

壱岐市内観光関連事業者の顧客の移動状況、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

壱岐市内の観光関連事業者　116 社

（3）調査時期

平成 29 年 10 月～11 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 38 票

（配布回収数）

分野	配布数	回収数
宿泊施設	43	15
料飲業	25	7
土産店	11	1
酒類	8	4
その他	8	4
観光施設	7	1
商社・商店	7	2
団体・金融・医療機関	4	2
運輸・交通機関	2	1
建設・土木	1	1
総計	116	38

＜調査票＞

観光客の島内移動に関するアンケート調査

事業所名			
代表者名		記入者	
住所			
連絡先	（電話）　　（Eメール）　　@		

問１．ご自身の事業所では、観光客に対する送迎サービスを行っていますか。（１つに○）

①通年実施している　②繁忙期のみ実施している　③閑散期のみ実施している　④実施していない

→ 実施している区間は？　①空港・港　②観光地　③その他（　　）

問２．問１で①～③に○をつけた方（送迎サービスを実施している方）にお聞きます。
現在の送迎サービスについて、どのように思われていますか。（１つに○）

①現在のままで特に問題はない

②通年を通じ負担が大きく、別の方法があれば見直したい

③繁忙期の負担が大きく、別の方法があれば見直したい

（特にお困りの点、観光客からの要望、改善したいことなど自由にお書きください）

問3．観光客の移動を便利なものとするため、どのような取り組みが必要と思いますか。（3つまで○）

①路線バスのルート・ダイヤを充実する

②路線バスの商品を充実する（例：家族パックや滞在期間中パスポート、海水浴パックなど）

③港や空港からの乗合タクシーなど、新たな移送手段を導入する

④宿泊施設や土産物店の共同運行バスなど、観光関連事業者が中心となった移送手段を考える

⑤レンタカー中心なので、特に必要なことはない

（具体的なアイデアなど自由にお書きください）※スペースが足らない場合は別紙（様式自由）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。下記まで FAX してください。

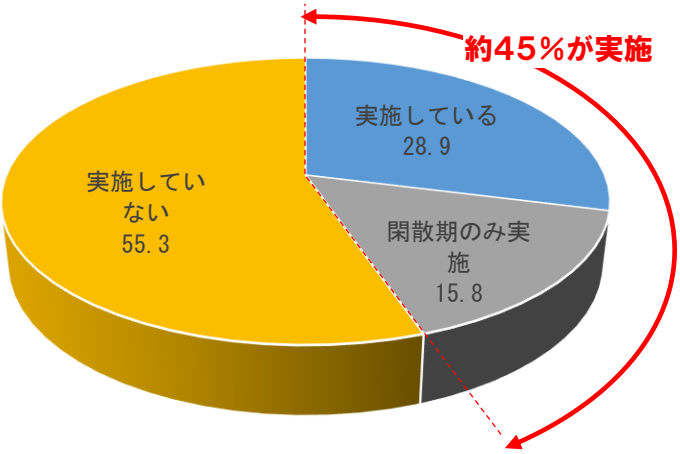
FAX　095－818－2763

（公財）ながさき地域政策研究所（担当：山口・鶴田）　※締め切り１１月２２日（水）

問１．ご自身の事業所では、観光客に対する送迎サービスを行っていますか。（１つに○）

観光客に対する送迎の有無を尋ねたところ、「実施していない」が 55.3%、「実施している」28.9%、「閑散期のみ実施」が 15.8%と、全体の 4 割以上が何らかの送迎を行っている実態が明らかとなった。

送迎区間は宿泊施設や店舗などから「空港」が最も多い。



（単位：%、N=38）

＜回答数＞(単位:件)

（単位:件）	実施している	繁忙期のみ実施	閑散期のみ実施	実施していない	総計
宿泊施設	8		4	3	15
料飲業	2		1	4	7
その他				4	4
酒類				4	4
商社･商店	1			1	2
団体･金融･医療機関				2	2
運輸･交通機関			1		1
観光施設				1	1
建設･土木				1	1
土産店				1	1
総計	11	0	6	21	38

＜実施している区間＞(単位:件)

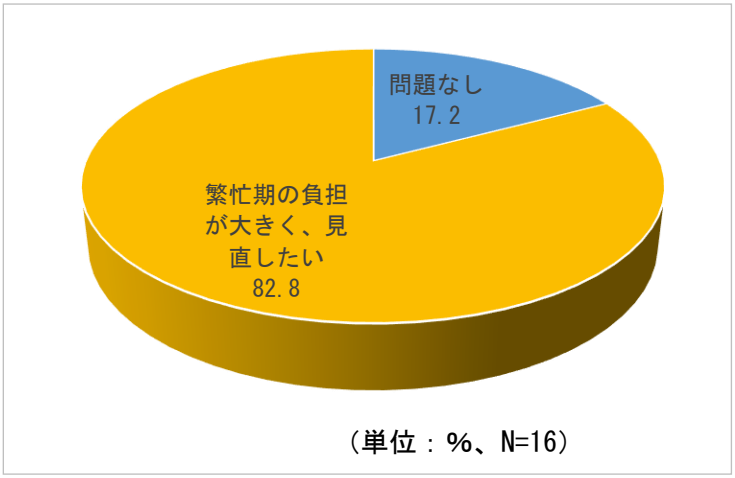
	空港	その他	空港、観光地	空港、その他	総計
宿泊施設	5	2	1	3	11
料飲業	2	1			3
運輸･交通機関	1				1
商社･商店				1	1
総計	8	3	1	4	16

「その他」：宿泊施設から島内全域、宿泊施設から第一目的地（海、グラウンド、バス停）、最終目的地から宿、店からホテル・旅館・民宿、宿泊施設から自宅、宿泊施設から土産屋

問２．問１で①～③に○をつけた方（送迎サービスを実施している方）にお聞きます。
現在の送迎サービスについて、どのように思われていますか。（１つに○）

送迎を実施している事業者に対し、その負担度を尋ねたところ「繁忙期の負担が大きく見直したい」が 82.8%と大部分を占めている。

特に宿泊施設の 95%が負担と感じているなど改善ニーズが高い状況が窺える。



（単位：%、N=16）

＜回答数＞(単位:件)

（単位:件）	問題なし	繁忙期の負担が大きく、可能なら見直したい	総計
宿泊施設	1	21	22
商社・商店		3	3
料飲業	3		3
運輸・交通機関	1		1
総計	5	24	29

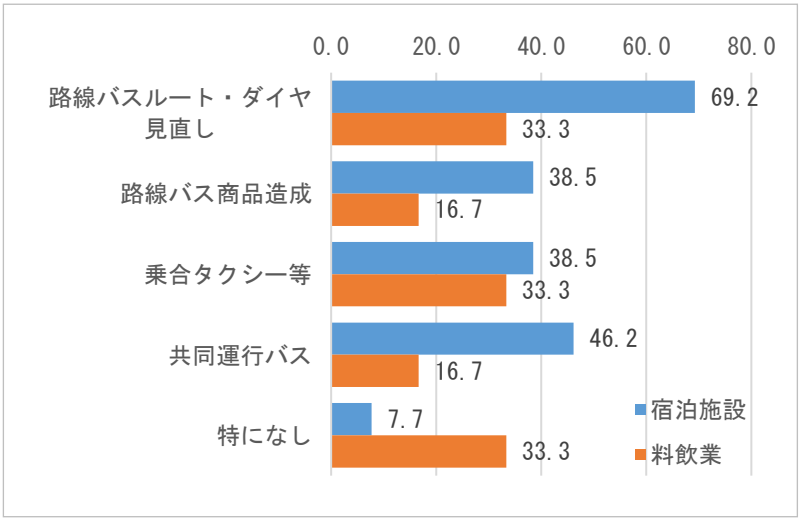
（特段の問題点、観光客からの要望、改善したいことなど）

宿泊施設	人手不足により繁忙期の送迎は止めています。
宿泊施設	人手不足の為困っている。特に夕食時間帯又は、朝食時の送迎。今年はレンタカーのお客様が多く助かった。
宿泊施設	海水浴からのお客様が砂だらけで来る時など困った。車の台数、送迎の運転手が足りない。例えば港から湯の本地区へ送ってくれる車があったらどの宿泊施設も助かる。
宿泊施設	頻繁に送迎をしてる訳ではないが、そもそも「送迎サービス」とは、料金が発生しない行為なので、事業者にとって負担でしかないと思う。他社が「送迎サービス」を行えば、断れないのが本音。地域の交通業がますます疲弊するのではと余計な心配をしてしまう。少々サービス過多な気がする。
宿泊施設	無料送迎の時にとんでもない場所と夕食の忙しい時間に送迎の電話があり困った事がありました。又、無料送迎を勘違いされて、タクシーで来て、うちに払らわされた。
宿泊施設	観光地（はらほげ地蔵、左京鼻、猿岩など）へ行く路線バスを充実してもらいたいという要望があった。
宿泊施設	送迎を望む客にはしかたなく実施。レンタカー、自家用車の客を対象としているが、繁忙期以外は激減する。画一的な観光でなく、現場を知った上での観光政策が望しい。壱岐の現場を理解下さい。
宿泊施設	繁忙期。特に早朝のタクシーがなかなかいない。レンタカーも数に限りがある為、お客様も困難そうです。船の到着時刻が近い為、送迎を行おうとしてもなかなか難しい。
宿泊施設	時間が重複する際の対応がストレスになる。 送迎を当然のような慣習が存在する。送迎車車輌の所有が負担になる。
商社・商店	弊社の売店への集客の手段として始めた送迎サービスです。スポーツ団体・合宿など大型団体にも対応してきましたが、車両の維持費・運転手などの費用を考えると大変です。

問3. 観光客の移動を便利なものとするため、どのような取り組みが必要と思いますか。（3つまで○）

（単位：%、N=34）

観光客の移動を便利にするための取り組みについて、宿泊施設は「路線バスルート・ダイヤ見直し」が 69.2%で最も多く、「共同運行バス」が 46.2%で続いている。



	路線バスルート･ダイヤ見直し	路線バス商品造成	乗合タクシー等	共同運行バス	特になし	総計
宿泊施設	9	5	5	6	1	13
料飲業	2	1	2	1	2	6
その他	4	2	2	2		4
酒類	1	1	3	2	1	4
商社･商店	1	1		1	1	2
団体･金融･医療機関		1	2	1		2
運輸･交通機関	1			1		1
観光施設	1		1	1		1
建設･土木		1		1		1
土産店						
総計	19	12	15	16	5	34

（具体的なアイデアなど）

- 路線バスのルート開発
- 路線バスを活かした観光ルートの開発
- 路線バスと壱岐チャリを組み合わせた商品造成
- シャトルバス（繁忙期だけでも）
- 路線バス・タクシー料金の値下げ
- 定期観光バスの商品見直し・充実
- レンタサイクルの台数
- 観光客だけでなく地域住民も利用できるコミュニティバス

第5章
公共交通の維持・活性化に向けた課題

人口動態・社会環境

暮らしの視点

＜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

高齢ドライバーの増加

《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。

観光の視点

《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。路線別でみ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 年以内にはリプレイ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6章

計画目標と基本方針

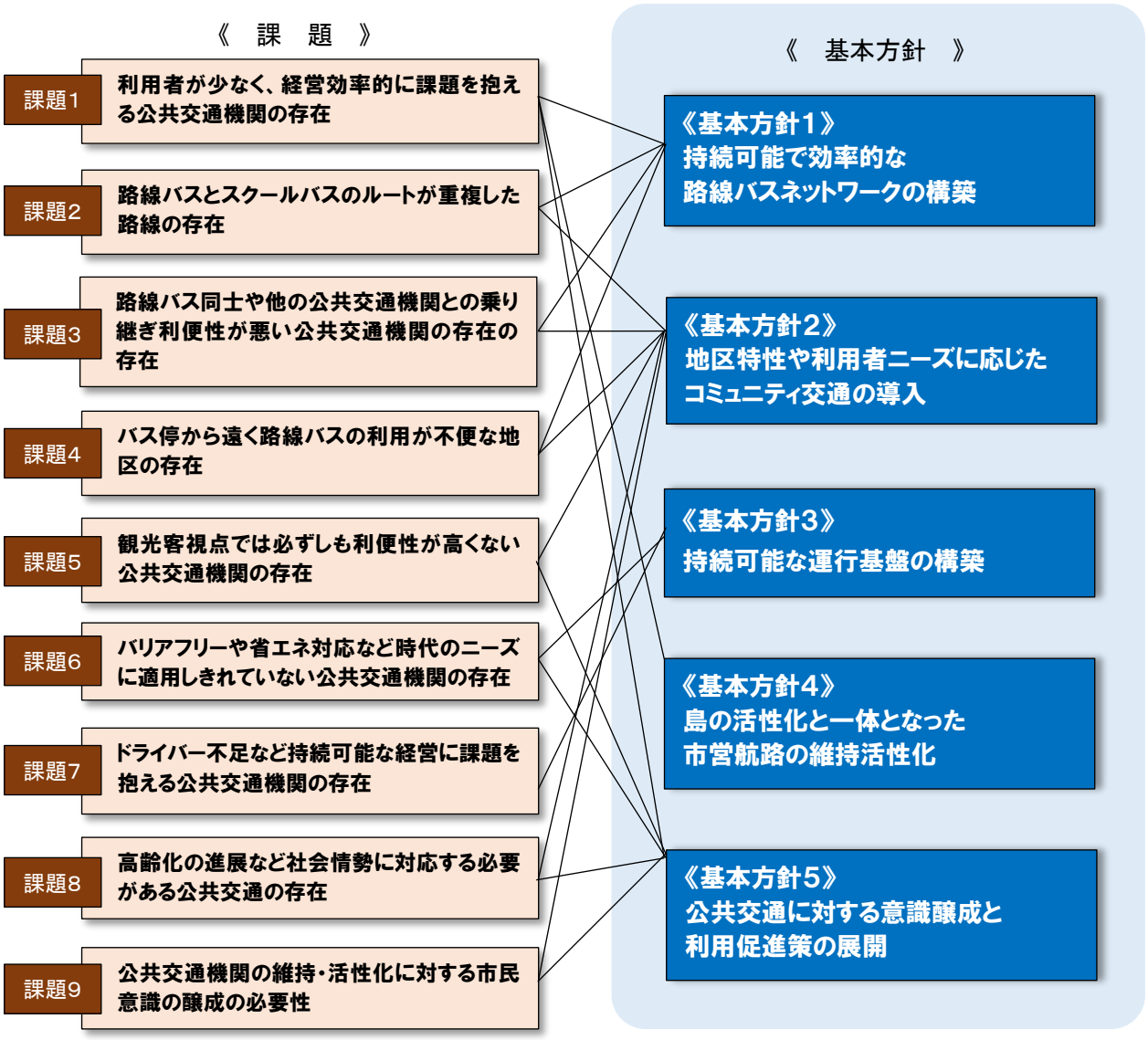
６－１　壱岐市の公共交通が目指すべき姿

［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。

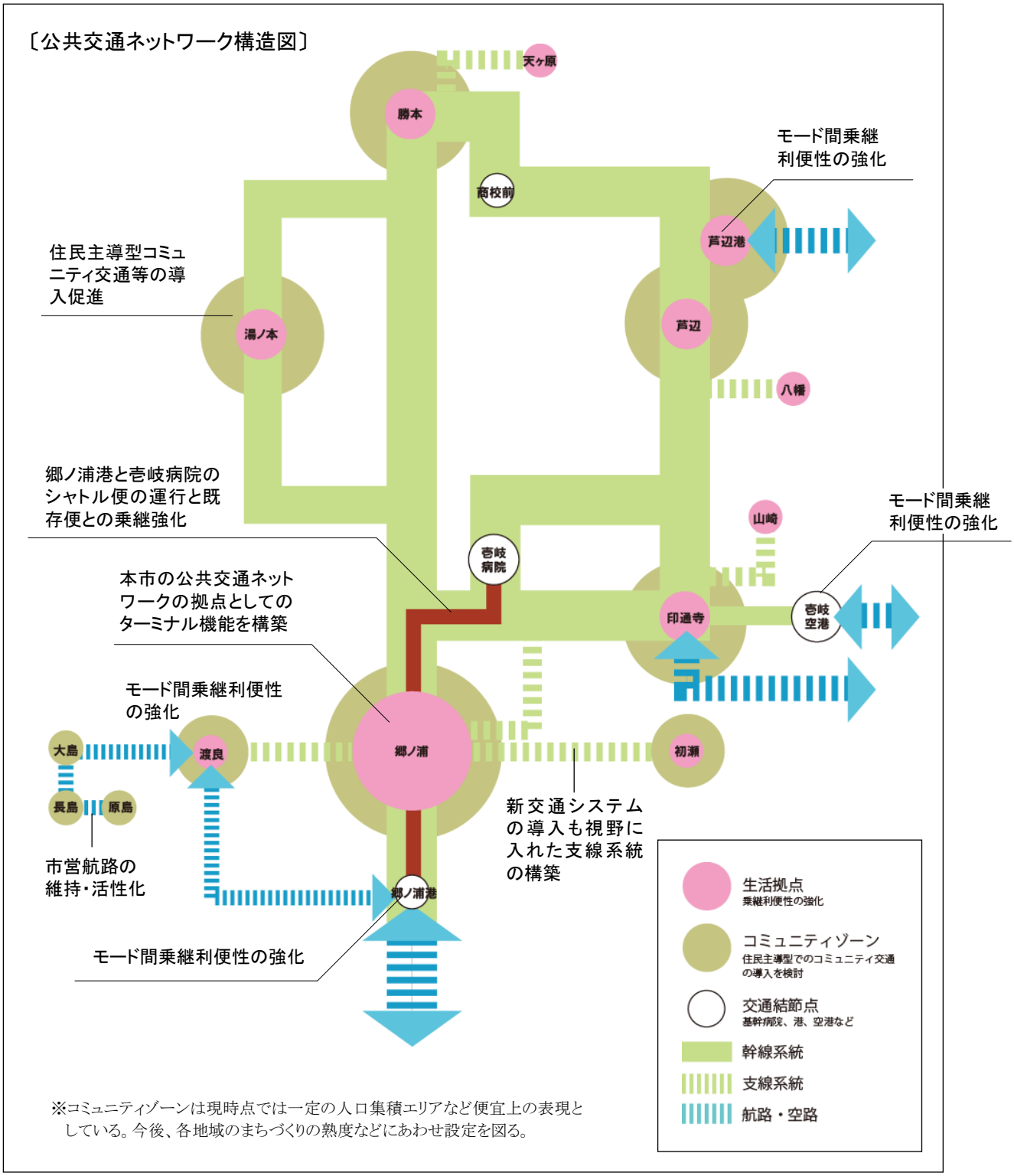


６－２　将来交通体系

本市の公共交通ネットワークは、郷ノ浦を中心に、印通寺、芦辺、勝本、湯ノ本などの生活拠点を結ぶ幹線系統と支線系統から構成する。幹線系統については基本的には路線バスによる運行を図り、支線系統については幹線系統経由便でのアクセスや新交通システムの導入など、需要動向と地域ニーズに応じたきめ細かなサービスの提供を図るものとする。また、生活拠点を取り巻くコミュニティゾーンについては、住民主導型のコミュニティ交通の導入促進など生活に密着した公共交通体系の構築を目指す。

市営航路については島民生活を支える航路として効率的で安全性の高い運航体制の構築を図る。

〔公共交通ネットワーク構造図〕

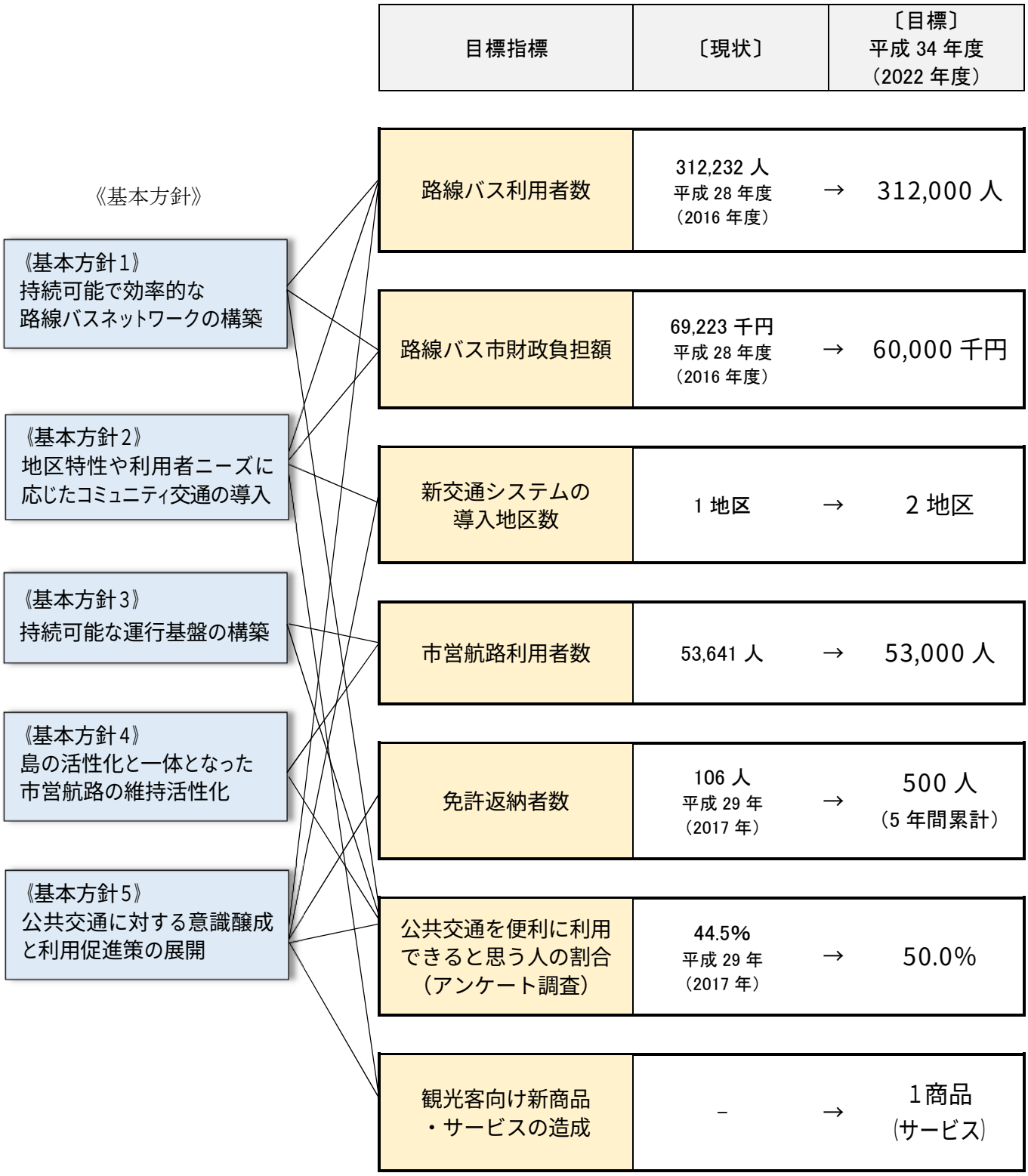


※コミュニティゾーンは現時点では一定の人口集積エリアなど便宜上の表現としている。今後、各地域のまちづくりの熟度などにあわせ設定を図る。

６－３　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



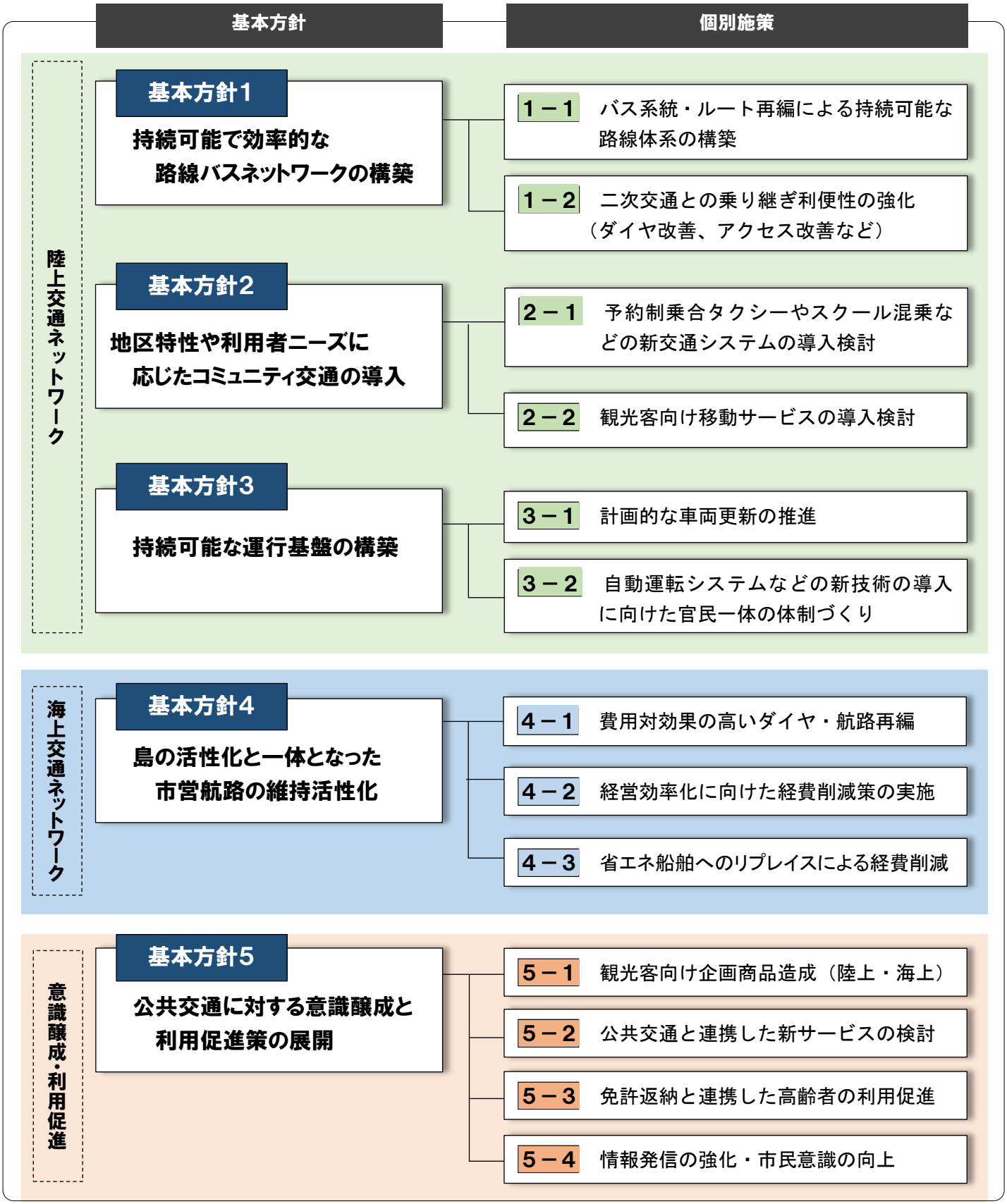
目標指標	〔現状〕		〔目標〕 平成 34 年度 （2022 年度）
路線バス利用者数	312,232 人 平成 28 年度 （2016 年度）	→	312,000 人
路線バス市財政負担額	69,223 千円 平成 28 年度 （2016 年度）	→	60,000 千円
新交通システムの 導入地区数	1 地区	→	2 地区
市営航路利用者数	53,641 人	→	53,000 人
免許返納者数	106 人 平成 29 年 （2017 年）	→	500 人 （5 年間累計）
公共交通を便利に利用 できると思う人の割合 （アンケート調査）	44.5% 平成 29 年 （2017 年）	→	50.0%
観光客向け新商品 ・サービスの造成	－	→	1商品 (サービス)

第7章

目標達成のための施策展開

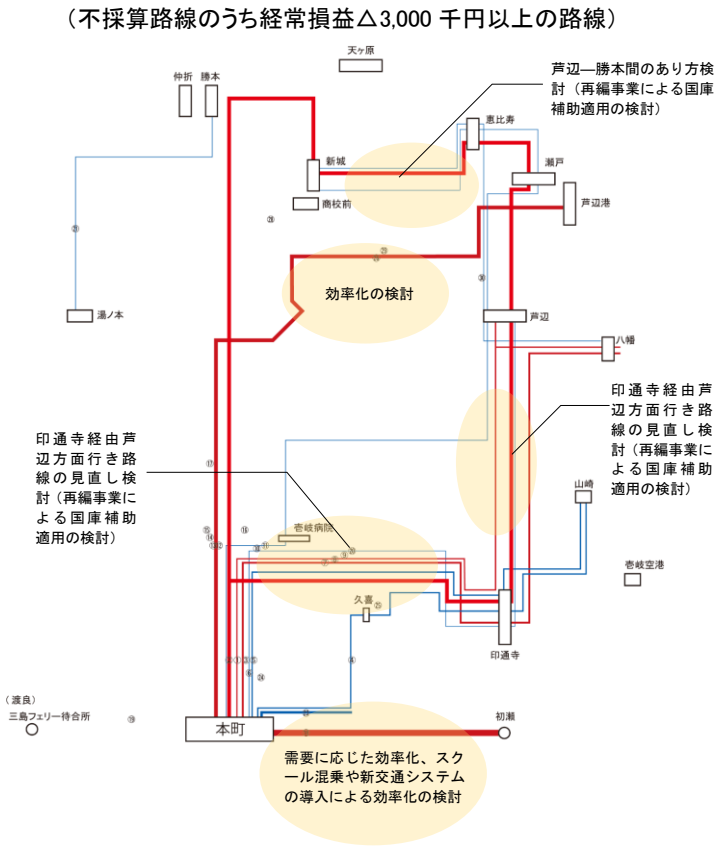
7－1　施策体系

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



7－2　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

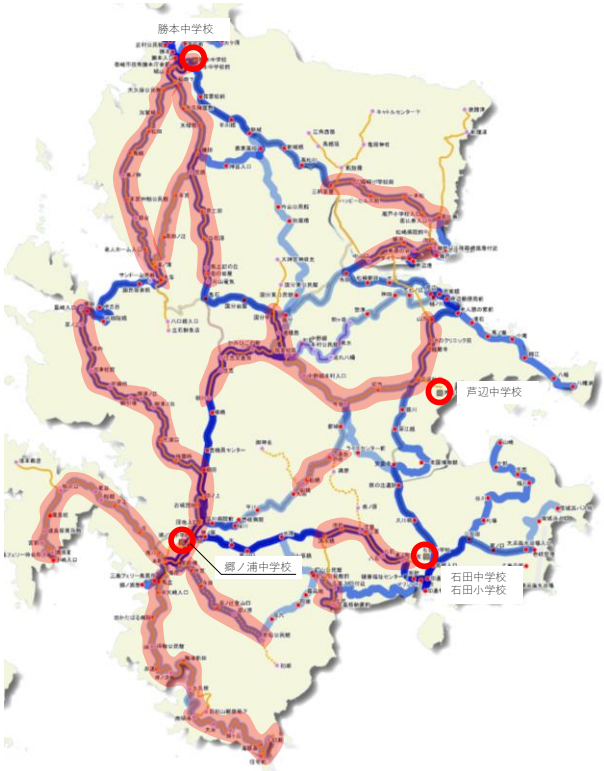
1-1	バス系統･ルートの再編による持続可能な路線体系の構築
事業概要	・　市内の路線バス全系統に対し、幹線、支線の役割分担を明らかにした上で、実態やニーズに即して路線の統廃合並びに新設を行う。 ・　特に採算性が低い印通寺経由線や初瀬線などについては再編事業の適用やスクール混乗、コミュニティバス導入などの新交通システムの導入可能性を含め検討を行う。 
対象路線	・ 全 30 系統 （特に系統 2、系統 5、系統 7、系統 8、系統 18 など、印通寺経由や初瀬線などの検討が必要）
実施主体	・ 壱岐市 ・ 交通事業者　など
実施行程	・ 平成 30 年度：検討・準備（再編事業の適用を含めた検討） ・ 平成 31 年度～：段階的な実施・点検評価・見直し

<table>
<tr><th>1-2</th><th>二次交通との乗り継ぎ利便性の強化</th></tr>
<tr><td>事業概要</td><td>
◎壱岐病院線との接続強化
・　郷ノ浦―壱岐病院線とその他路線について、相互のダイヤ調整により乗り継ぎ利便性の改善を図る。
・　特に壱岐病院への直行便がない石田地区との路線については、同一車輌利用による直接乗り入れ（別系統）の検討の他、現行ダイヤの調整により乗り継ぎ改善を図る。

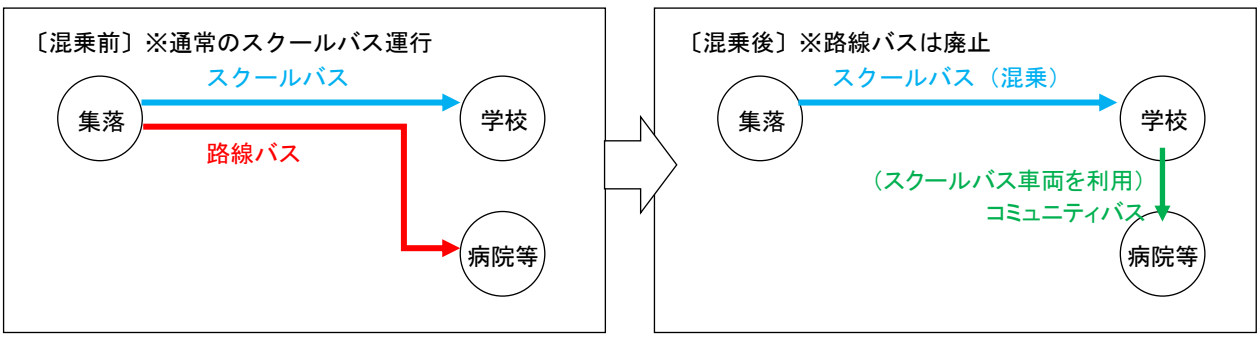
（例）石田方面バスと壱岐病院シャトル系統との乗継時間
（印通寺発、壱岐病院行）
<table>
<tr><th>印道寺→
郷ノ浦着</th><th>本町発壱
岐病院行</th><th>（待ち時間）</th></tr>
<tr><td>7:50</td><td>7:52</td><td>0:02</td></tr>
<tr><td>8:32</td><td>8:32</td><td>0:00</td></tr>
<tr><td></td><td>9:02</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>9:32</td><td></td></tr>
<tr><td></td><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>
</table>
（壱岐病院線本町着、印通寺行）
<table>
<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>
<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>
</table>
改善検討

◎航路・空路などの二次交通との接続強化
・　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。
</td></tr>
<tr><td>対象路線</td><td>・ 全路線</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>・ 壱岐市
・ 交通事業者　など</td></tr>
<tr><td>実施行程</td><td>・ 平成 30 年度：検討・準備
・ 平成 31 年度～：段階的な実施・点検評価・見直し</td></tr>
</table>

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
事業概要	・利用者が極端に少ない低需要路線やスクールバスと重複するバス路線などについて、地域特性に応じた予約制乗合タクシーやスクール混乗、コミュニティバスの導入などの新交通システムの導入を図り効率的で利便性の高い運行を行う。 ・実施場所は、郷ノ浦、芦辺、勝本、石田地区などを想定し、緊急性やまちづくりの熟度にあわせ今後決定する。 ・導入にあたっては住民参加での検討を基本に、実証実験などにより導入の可能性を検討する。 スクールバスと路線バス重複区間 
対象路線	・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
実施主体	・壱岐市 ・交通事業者 ・地域、関係機関、民間事業者　など
実施行程	・平成 30 年度：検討・準備（再編事業の適用を含めた検討） ・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）

（スクール混乗のイメージ）



（コミュニティ交通の運行形態）

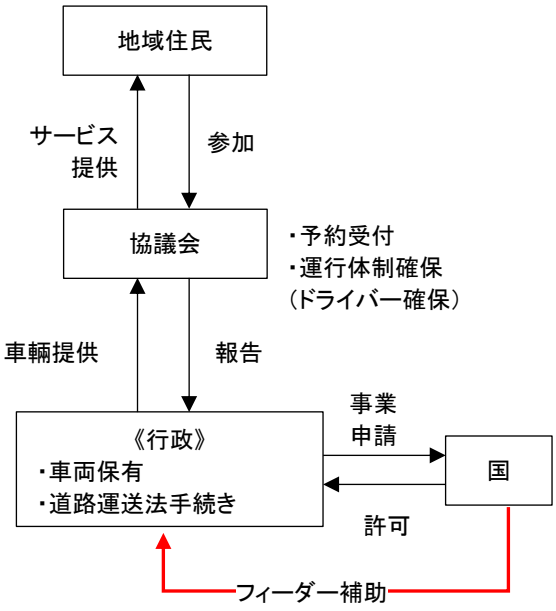
コミュニティ交通の範囲

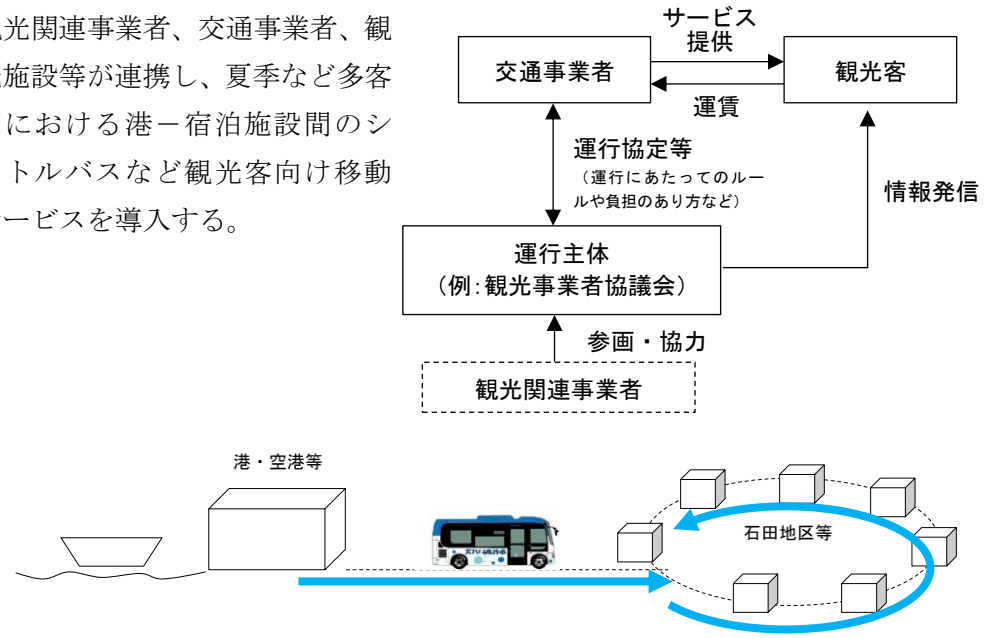
種類	運行形態		運行主体	利用者	運賃	課題・その他
路線バス	中型・大型車輌における定時定路線型の運行		運送事業者	制限なし	• 民間事業者が設定	
コミュニティバス	※運送事業者に委託して運送を行なう乗合バス（乗合タクシーを含む）、市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行なう市町村運営有償運送に区分		運送事業者（運行委託又は運行費補助）	制限なし	• 地域で合意した運賃	• 地域公共交通会議での協議が必要
乗合タクシー（※コミュニティバスとも言う場合あり）	●定時定路線型		運送事業者	制限なし（制限を設ける場合もあり）	• 地域で合意した運賃	• タクシー事業者が存在することが条件。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				
		区域運行				
		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、車輌確保等が必要。
	●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

（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
事業概要	・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ー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。 
対象路線	―　（新系統又は不定期）
実施主体	・壱岐市 ・交通事業者 ・観光関連事業者（ホテル、旅館、民宿、飲食、土産等）　など
実施行程	・平成 30 年度：検討・準備 ・平成 31 年度～：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
事業概要	・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。 ・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。
対象路線	・系統１：郷ノ浦―国分・勝本・芦辺―郷ノ浦線 ・系統 12：湯ノ本線　など ※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
実施主体	・壱岐市 ・交通事業者　など
実施行程	・平成 30 年度～：検討・準備 ・平成 31 年度～：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
事業概要	・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。 （写真は SB ドライブによる実証運行）
対象路線	・全路線
実施主体	・壱岐市、交通事業者、関係機関　など
実施行程	・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）

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	・ 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。
対象路線	・ 市営航路（三島―郷ノ浦航路）
実施主体	・ 壱岐市 ・ 交通事業者（陸上交通）
実施行程	・ 平成 30 年度：検討・準備 ・ 平成 31 年度～：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
事業概要	**◎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** ・ 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。 **◎職員による日常的な修繕・維持管理の徹底** ・ 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。 **◎その他実施可能な経費削減の取り組み** ・ 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）
対象路線	・ 市営航路
実施主体	・ 壱岐市
実施行程	・ 平成 30 年度～：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イスによる経費削減
事業概要	・ 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。 ・ 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。
対象路線	・ 市営航路
実施主体	・ 壱岐市
実施行程	・ 平成 33 年度：航路改善計画の策定 ・ 平成 34 年度：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
事業概要	・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。
対象路線	・路線バス全路線 ・市営航路
実施主体	・壱岐市 ・一般社団法人　壱岐市観光連盟 ・交通事業者 ・観光連事業者（ホテル、旅館、民宿、飲食、土産等）　など
実施行程	・平成 30 年度：検討・準備 ・平成 31 年度～：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
事業概要	・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。
対象路線	・路線バス全路線 ・市営航路
実施主体	・壱岐市 ・一般社団法人　壱岐市観光連盟 ・交通事業者 ・民間事業者　など
実施行程	・平成 30 年度：検討・準備 ・平成 31 年度～：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
事業概要	・ 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。
対象路線	・ 路線バス全路線
実施主体	・ 警察 ・ 壱岐市（福祉部局含む） ・ 交通事業者　など
実施行程	・ 平成 30 年度～：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
事業概要	**◎情報発信の強化** ・ 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。 ・ 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。 **◎公共交通機関利用に関する市民意識の向上** ・ 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。 ・ 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。
対象路線	・ 路線バス全路線 ・ 市営航路
実施主体	・ 壱岐市 ・ 交通事業者　など
実施行程	・ 平成 30 年度～：段階的な実施・点検評価・見直し

第8章

PDCA サイクルによる進捗管理

８－１　実施スケジュール

個別施策の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、市営航路のリプレイスについては、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（リプレイス）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 各地区の熟度に応じた検討・準備				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	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イスによる経費削減				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					

８－２　PDCA サイクルの構築

本計画の達成状況の評価は、壱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

壱岐市地域公共交通網形成計画

平成３０年３月

壱　岐　市