壱岐市地域公共交通再編実施計画

平成31年3月

壱　岐　市

目　次

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

第2章　上位計画の考え方と実施区域
１　上位関連計画 4
２　実施区域 5

第3章. 路線バスの利用状況
１　バス停別乗降者数 6
２　時間帯別行動特性と路線バスの利用状況 8

第4章　地元住民及び関係者等のニーズ把握
１　地域住民の意見集約 21
２　スクールバスの運行に関する調整 32

第5章　再編事業の内容
１　事業の全体像と将来展開イメージ 34
２　事業内容 36
３　予約制乗合タクシー等の実現化に向けた検討 45

第１章　再編実施計画策定の趣旨と位置づけ

１　背景

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

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

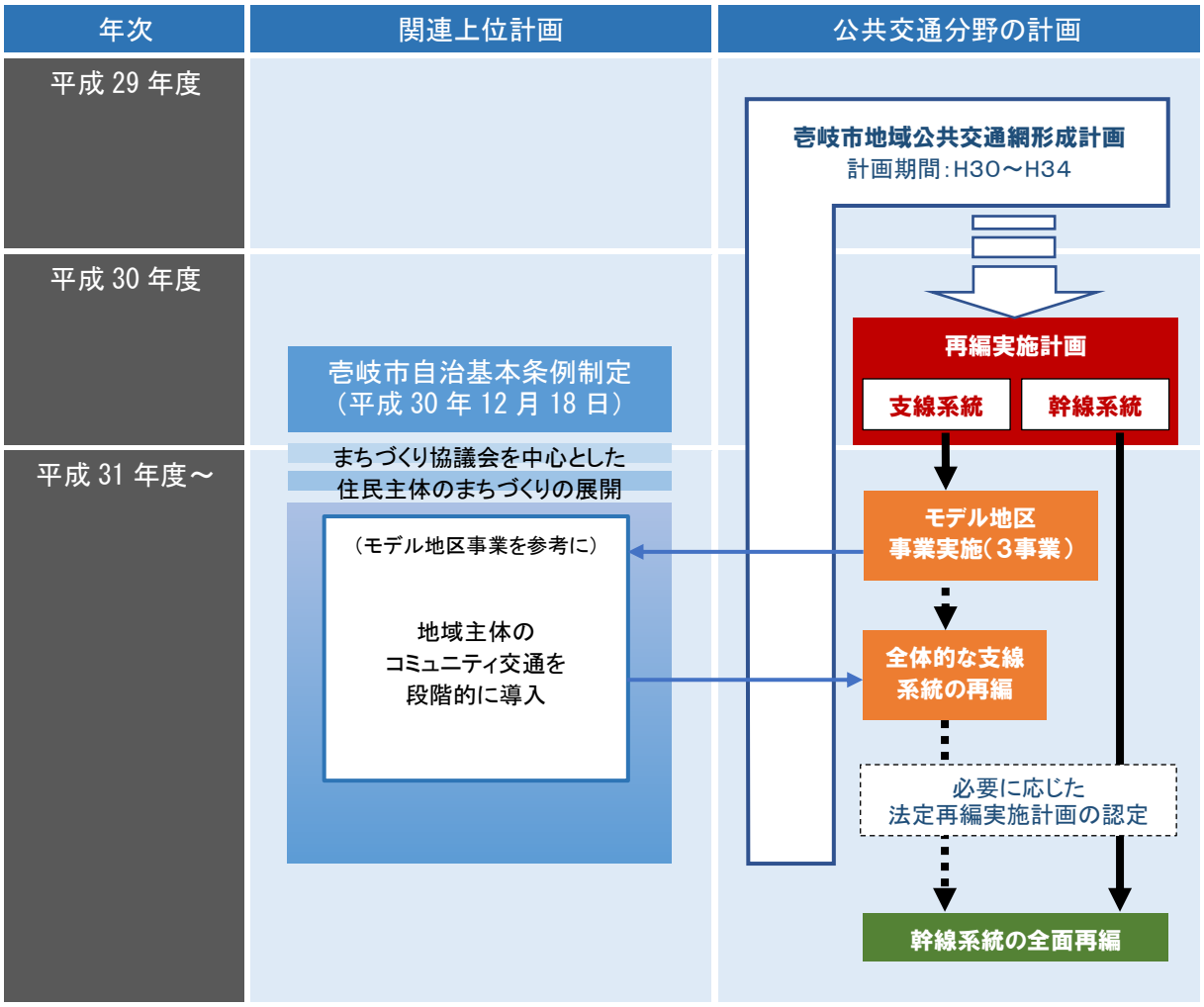
２　再編実施計画策定の目的

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

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

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

図表　再編実施計画の展開イメージ



3 住民意向の把握及び関係者との調整

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

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

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

第2章　上位計画の考え方と実施区域

1　上位関連計画

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

図表　網計画における再編事業対象施策

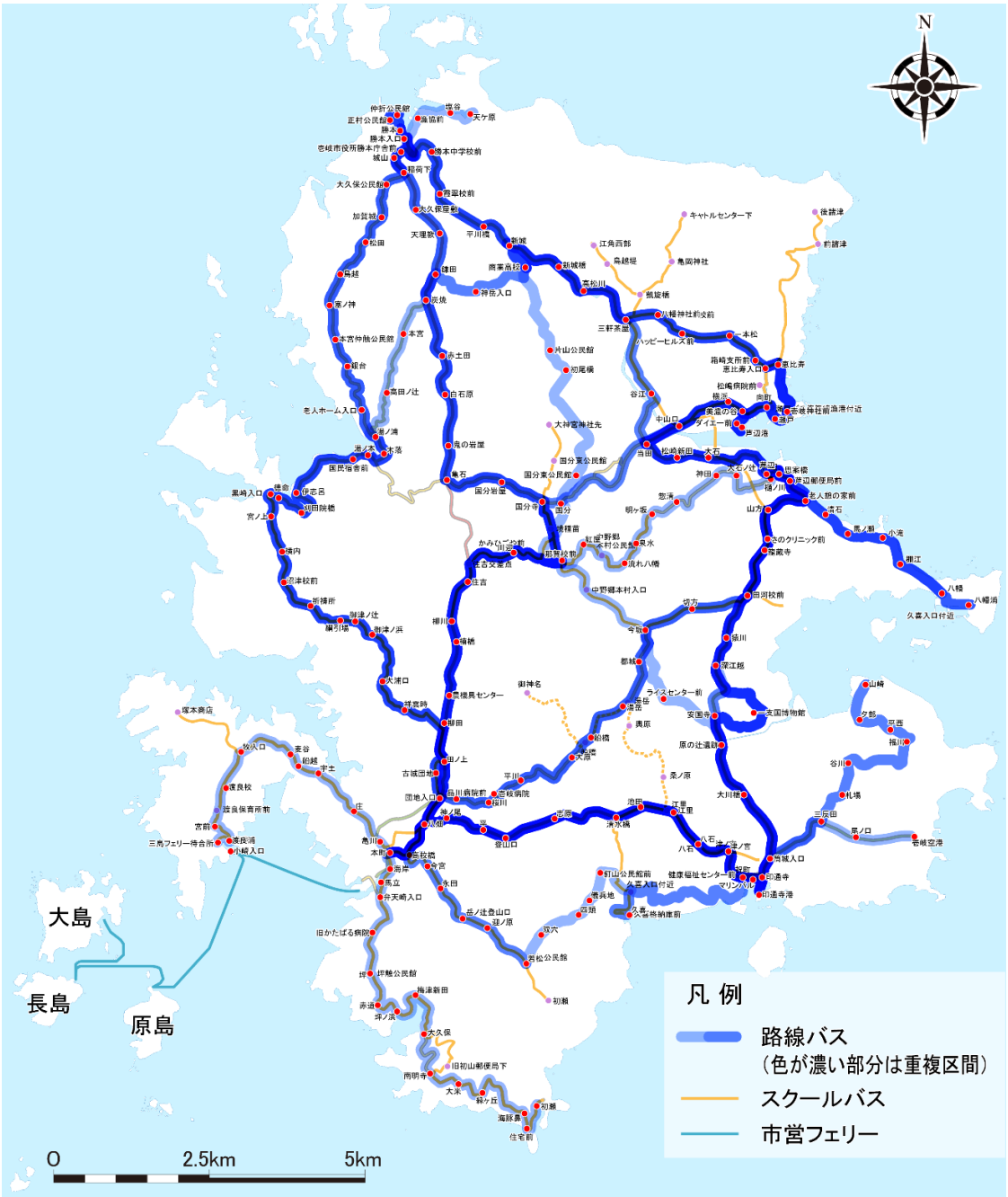
施策	施策内容
①バス系統・ルート再編による持続可能な路線体系の構築	・市内の路線バス全系統に対し、幹線、支線の役割分担を明らかにした上で、実態やニーズに即して路線の統廃合並びに新設を行う。 ・特に採算性が低い印通寺経由線や初瀬線などについては再編事業の適用やスクール混乗、コミュニティバス導入などの新交通システムの導入可能性を含め検討を行う。
②二次交通との乗り継ぎ利便性の強化	・郷ノ浦―壱岐病院線とその他路線について、相互のダイヤ調整により乗り継ぎ利便性の改善を図る。 ・特に壱岐病院への直行便がない石田地区との路線については、同一車輌利用による直接乗り入れ（別系統）の検討の他、現行ダイヤの調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

資料）「壱岐市地域公共交通網形成計画」より抜粋

2 実施区域

本計画の実施区域は、壱岐市全体とします。

図表　実施区域



資料）平成 29 年 1 月現在実績を基に作成

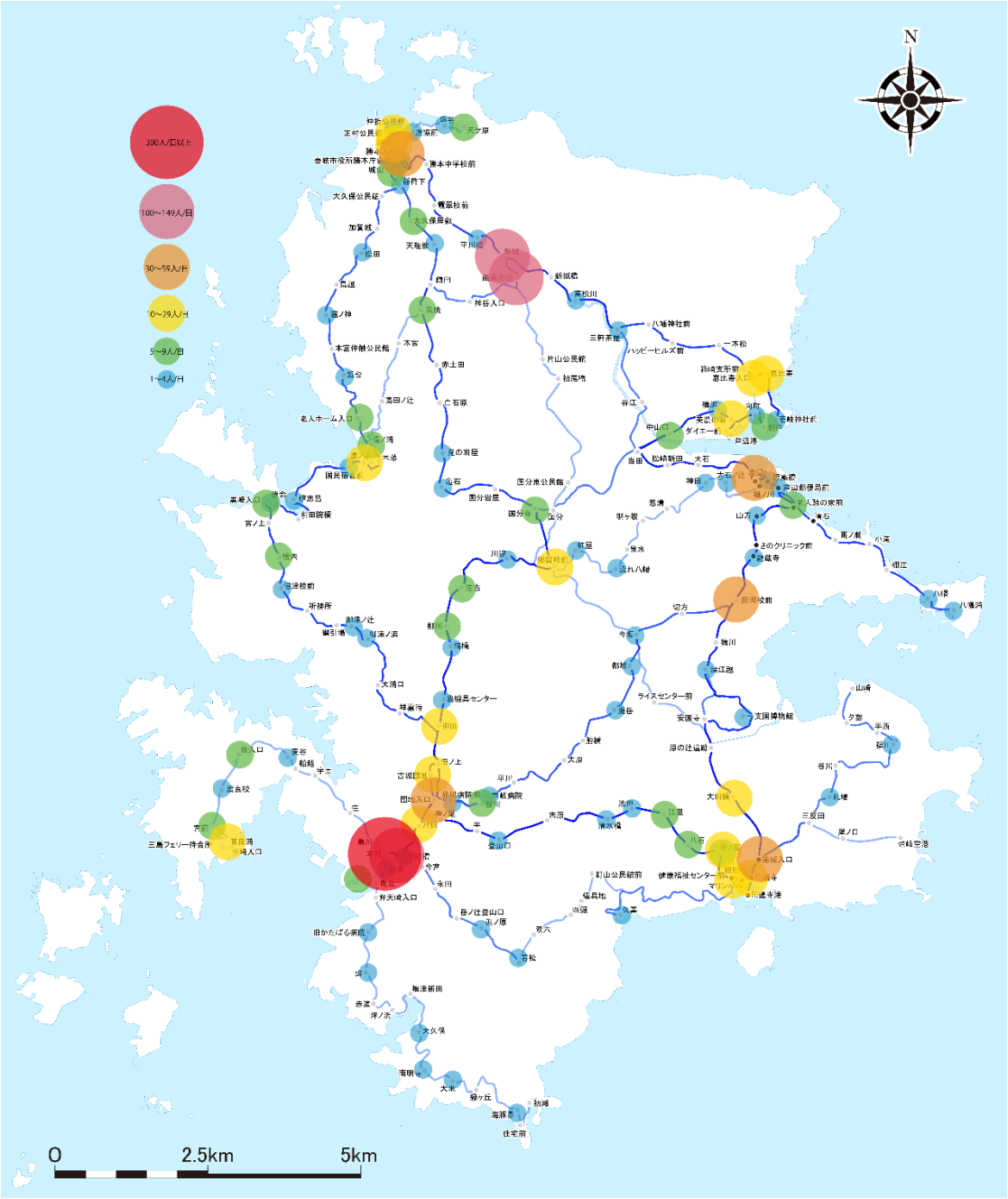
第3章. 路線バスの利用状況

1　バス停別乗降者数

平成 28 年乗降調査（平日 1 日間）よるバス停別乗降客数をみると、約 200 箇所のバス停のうち約 4 割にあたる 80 近くのバス停で乗降がゼロとなっています。なお、乗降が最も多いのは本町の約 340 人/日であり、新道、商業高校、新城が 100 人台で続いています。

主な通学時間帯である 6 時～7 時台及び 15 時台以降の乗降客数は全体の 85%に上り、残り 15%が日中の通院や買物などに利用されている状況にあります。なお、経由するバス停数は 6 時～7 時台及び 15 時台以降とそれ以外の日中の比率はおよそ 6：4 の割合となり、日中の費用対効果は朝夕に比べ 3 倍近く悪い状況となっています。

図表　バス停別乗降者数（終日）



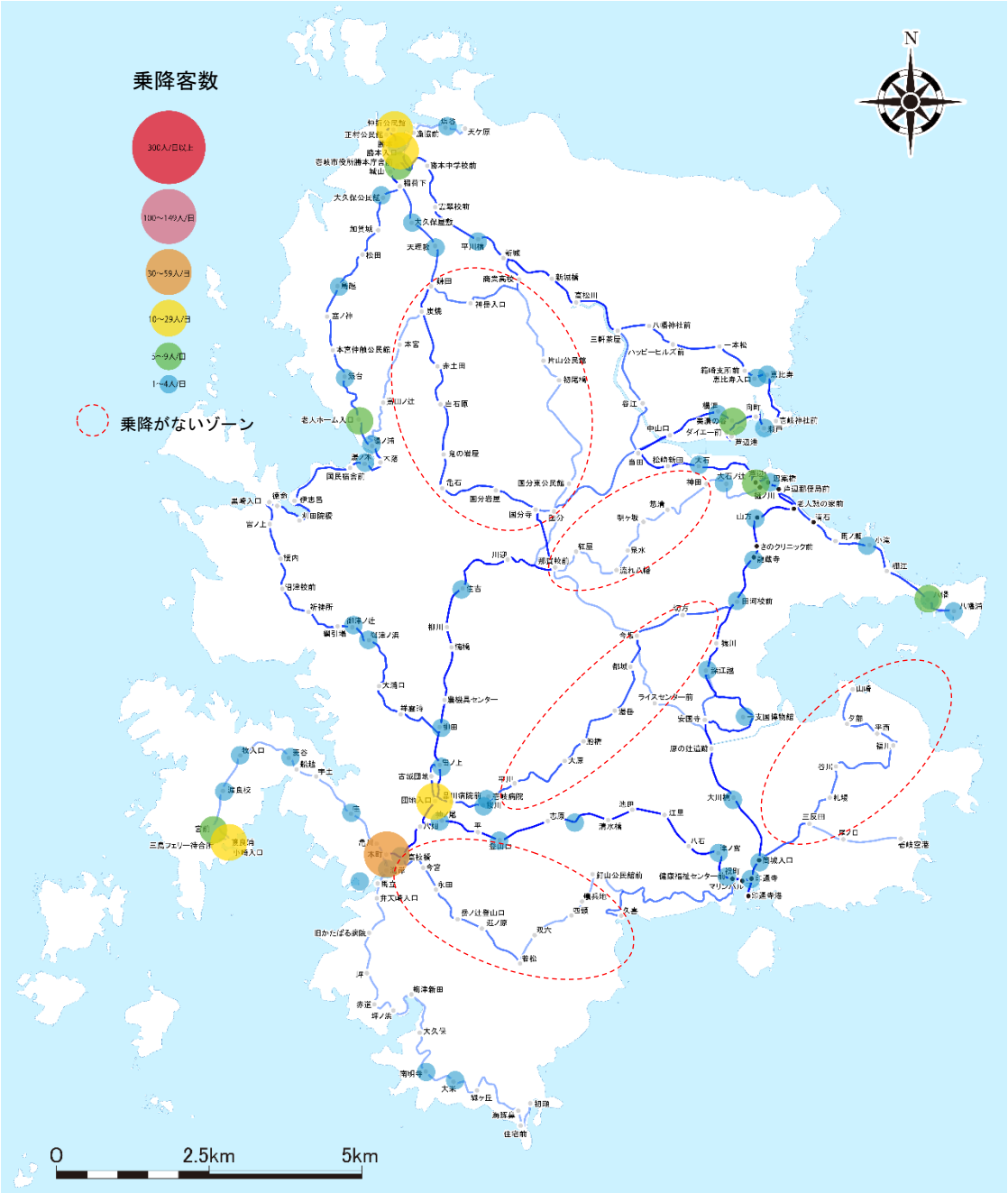
資料）平成 28 年乗降調査を基に作成

図表　時間帯別乗降客数及び経由バス停数

	全体	通学時間帯 （6 時～7 時台及び 15 時台以降）	通院・買物時間帯 （8 時台～14 時台）
乗降客数（人）	1,600	1,360（85%）	240（15%）
経由バス停数（箇所）	3,400	2,100（62%）	1,300（38%）

資料）平成 28 年乗降調査を基に作成

図表　バス停別乗降者数（8 時～14 時台※主に通院・買物時間帯）



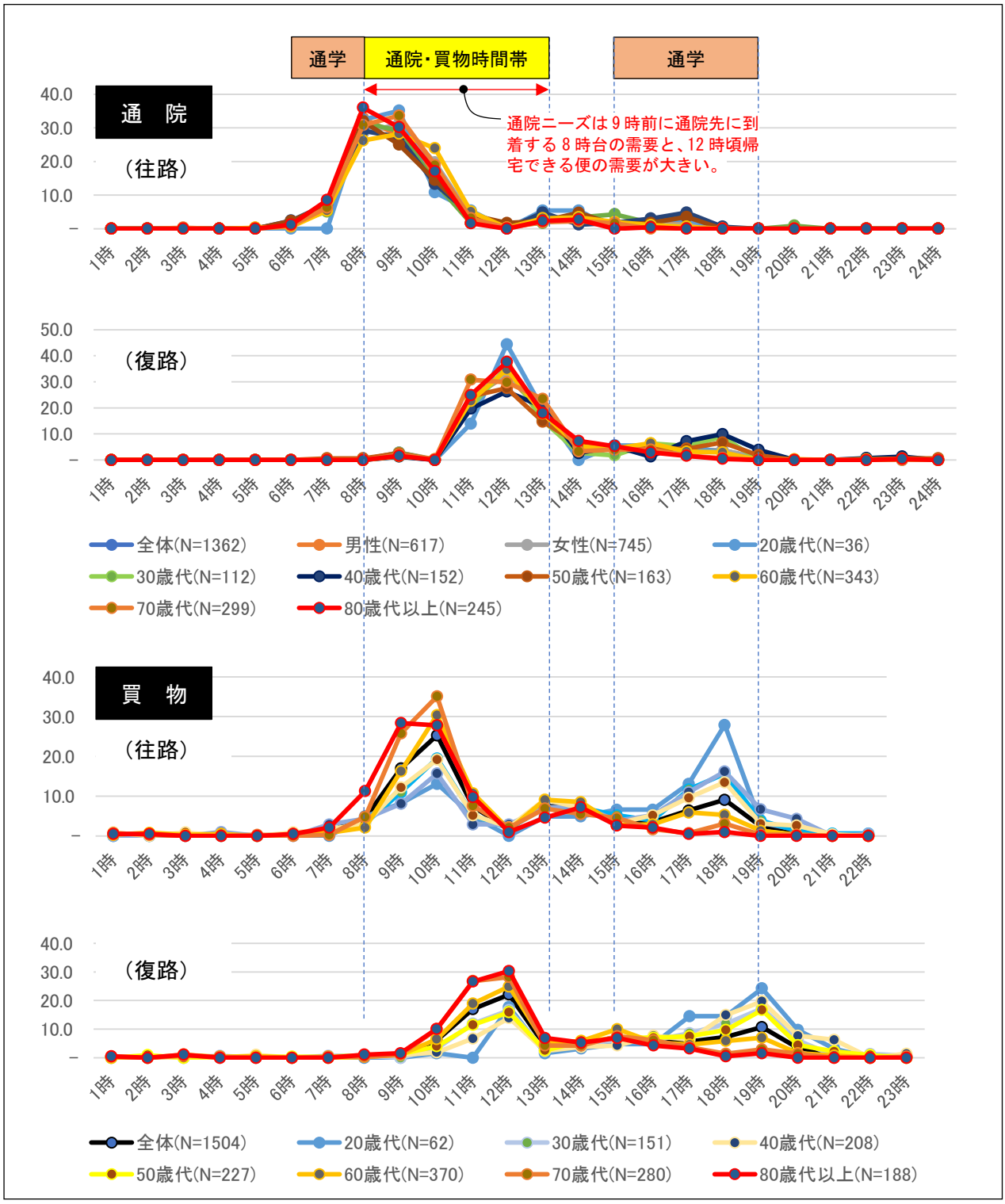
資料）平成 28 年乗降調査を基に作成

2　時間帯別行動特性と路線バスの利用状況

（１）通学・通院・買物における行動特性

通学（高校生）時間帯は往路が 6 時から 7 時台、復路は 15 時から部活などの状況により 19 時ごろまで続きます。通院や買物については、平成 29 年度に実施した市民アンケート結果によりますと、通院は往路が 8 時台、復路は 12 時台がピークとなります。また、買物は往路が 10 時台、復路は通院と同じく 12 時台がピークとなります。このように通院・買物は午前中に集中する傾向にあり、同時間帯でのバス需要が多いことがうかがえます。

図表　市民アンケート調査からみた通院・買物時間帯



（２）時間帯別利用状況

平成 28 年度に実施された乗降調査（平日 1 日間）をもとに時間帯別での車内最大乗車人員を分析すると、6 時台から 8 時台にかけてと 15 時以降の便で片道 9 人以上が多くを占めますが、日中は幹線・支線系統ともに片道 5 人以下と少ない利用となっています。前項において示した通院・買物の帰宅時間のピーク 12 時台でも最大乗車人員は 5 人未満と低需要であることがわかります。

図表　車内最大人員（平成 28 年度）

（凡例：9 人以上　8～6 人　～5 人）

印通寺・芦辺・瀬戸方面廻り															
郷ノ浦新道	壱岐病院	印通寺	一支国博物館	田河校	八幡	芦辺	芦辺港フェリー	瀬戸	新城	勝本	商業高校	那賀	湯ノ本	壱岐病院	郷ノ浦本町
								（壱岐病院経由）		6:53	－	－	7:13	7:42	7:50
				（恵比寿入り口発）（壱岐病院経由）				6:53	7:04	7:13	－	7:35	－	7:50	8:00
					7:05	7:15	－	－	－	－	－	7:27	－	－	7:45
				（恵比寿入り口発）（美濃谷経由）				7:30	－	－	－	7:42	－	－	8:00
					7:29	7:39				7:50	－	－	8:10	－	8:37
7:10	－	7:30	－	7:42	－	7:50	－	－	－	－	8:10○				
										8:30	－	－	8:50	－	9:17
7:22	7:29	－	－	7:43	－	7:50	8:01	8:05	（商）8:20	8:30	－	8:50	－	－	9:08
					8:42	8:52				8:54	－	－	9:14	－	9:41
7:44	－	8:05	－	8:15	－	8:23									
9:22	9:29	－	－	9:45	－	9:52	10:01	10:05	10:19	10:27	－	10:47	－	－	11:05
										10:54	－	－	11:14	－	11:41
10:15	－	10:35	10:45	10:50	－	10:57									
10:30	10:37	－	－	10:53	－	11:00	11:09	11:13	11:26	11:35	－	11:55	－	－	12:13
					11:12	11:22									
11:55	－	12:15	12:25	12:30	－	12:37									
					12:54	13:04	－	－	－	－	－	13:16	－	－	13:34
12:50	－	13:10（山崎）								12:51	－	－	13:11	－	13:38
										14:00	－	－	14:20	－	14:47
12:55	13:02	－	－	13:18	－	13:25	13:34	13:38	13:51	14:00	－	14:20	－	－	14:38
15:00	－	15:20	15:30	15:35	－	15:42	15:52								
							16:05	16:06	16:19	16:30	－	16:50	－	－	17:08
							▲16:05	－	－	－	－	16:15	－	－	16:33
15:40	－	16:00	16:10	16:15	－	16:22									
15:47	15:54	－	－	16:10	－	16:17	16:26	16:30	－	－	16:42◎				
					17:41	17:51止				17:00	－	－	17:20	－	17:47
16:40	－	17:00	17:10	17:15	－	17:22									
										17:31	17:41	－	17:56	－	18:23
17:00	17:07	－	－	17:23	－	17:30	17:39	17:43	商）17:55	18:05	－	18:25	－	－	18:43
17:25	－	17:45（山崎）													
17:35	－	17:55	－	18:06止											
17:45	17:52	－	－	18:08	－	18:15	18:24	18:28止							
☆19:10	19:17	－	－	19:32	－	19:40	19:49	19:53止							
☆19:10	－	19:30	－	19:40	－	19:48止									

図表　車内最大人員（平成 28 年度）

（凡例：9 人以上　8～6 人　～5 人）

那賀・勝本・湯ノ本方面廻り															
郷ノ浦新道	壱岐病院	湯ノ本	商業高校	那賀	勝本	新城	瀬戸	芦辺港フェリー	芦辺	八幡	田河校	一支国博物館	印通寺	壱岐病院	郷ノ浦本町
							7:00	-	7:12	-	7:18	-	-	7:31	7:44
									7:12	-	7:18	-	7:32	-	7:50
6:52	-	7:20	7:35	-	7:45										
									7:18	7:28					
									7:39	-	7:45	-	7:59	-	8:17
7:00	-	-	-	7:19	7:40	（商）7:46	8:05	8:06	8:18	-	8:24	-	-	8:36	8:46
		8:08	-	-	8:28										
7:55	-	8:24	-	-	8:44（天ヶ原）								※7:43	-	8:01
			○8:13	-	-	-	-	-	8:30	8:40					
※7:50	-	-	8:20						8:25	-	8:31	-	8:43	-	9:01
									8:58	-	9:04	9:10	9:20	-	9:38
9:35	-	-	-	9:55	10:15	10:21	10:37	10:38	10:52	-	10:58	11:04	11:14	-	11:32
9:55	-	10:24	-	-	10:44（天ヶ原）				11:00	11:10					
									11:45	-	11:51	11:57	12:07	-	12:25
10:28	10:36	-	-	10:55	11:16	11:22	11:38	11:40	11:55	-	12:01	-	-	12:12	12:23
									12:42	-	12:48	12:54	13:04	-	13:22
11:53	12:02	12:29	-	-	12:49										
12:10	-	-	-	12:30	-	-	-	-	12:42	12:52					
12:50	-	13:19	-	-	13:38								13:38	-	13:56
12:57	-	-	-	13:17	13:38	13:44	14:00	14:01	14:16	-	14:22	-	-	14:34	14:44
14:46	-	-	-	15:06	15:26	15:32	15:47	15:50							
								16:05	16:17	-	16:23	16:29	16:39	-	16:57
▲15:23	-	-	-	15:40	-	-	-	15:50							
									16:25	-	16:31	-	-	16:44	16:53
15:45	-	16:14	-	-	16:34（天ヶ原）										
15:47	-	-	-	16:07	16:27	16:33	16:49	16:50	17:02	-	17:08	-	-	17:20	17:30
		○	16:44	-	-	-	-	-	17:02	-	17:08	17:14	17:24	-	17:42
16:40	-	17:09	-	-	17:29										
									17:30	17:40					
16:55	-	-	-	17:13	17:35	（商）17:44	17:57	17:58	18:10	-	18:16	-	-	18:28	18:36
17:35	-	18:05	-	-	18:25止						18:17	-	18:28	-	18:46
17:45	-	-	-	18:05	-	-	-	-	18:17	18:27止					
18:00	-	-	-	18:20	18:40	18:48	19:00止（恵比寿入り口）								
☆19:10	-	19:38止													

渡良線			
郷ノ浦	渡良	渡良	郷ノ浦
7:05	7:20	7:22	7:40
8:00	8:15	8:17	8:35
10:00	10:18	10:20	10:38
12:52	13:10	13:12	13:27
15:50	16:08	16:10	16:25
17:35	17:53	17:55	18:10

初山線			
郷ノ浦	初瀬	初瀬	郷ノ浦
6:48	7:13	7:15	7:40
8:00	8:25	8:29	8:54
11:00	11:25	11:29	11:54
15:50	16:15	16:17	16:42
17:25	17:50	17:52	18:17

久喜・若松線			
郷ノ浦	若松	久喜	印通寺
7:12	-	7:30	7:43
10:30	10:38		
16:15	-	16:30	
17:35	17:43		
印通寺	久喜	若松	郷ノ浦
7:32	7:45	7:53	8:01
		10:40	10:48
	※16:30	-	16:45
		17:45	17:53

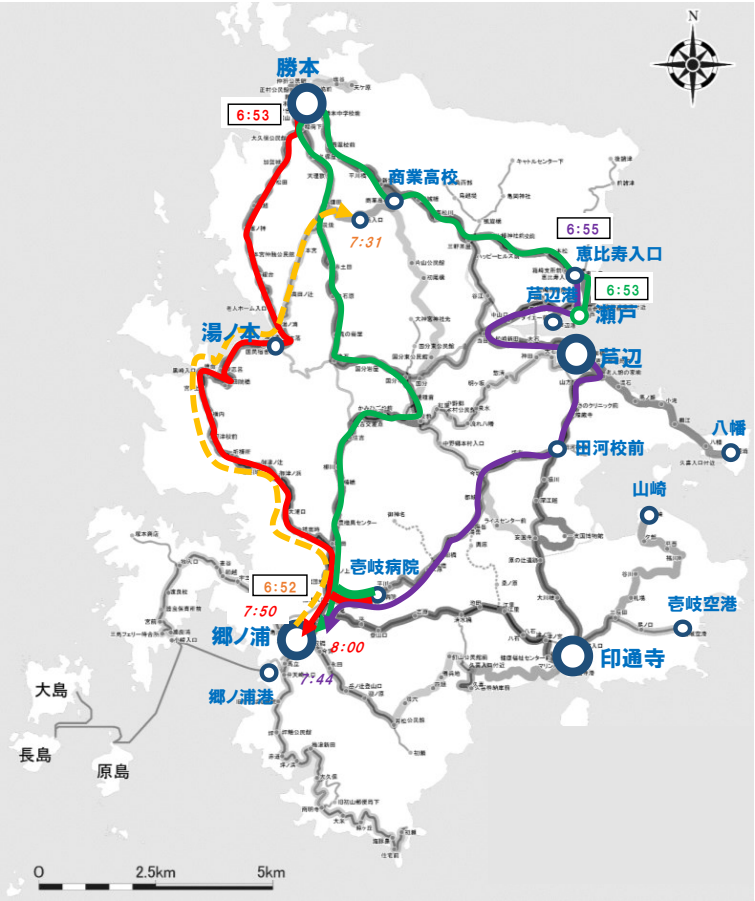
	空港連絡便			
	郷ノ浦	印通寺	空港着	空港発
1便	7:45	8:02	8:10	8:20
2便	15:50	16:07	16:15	16:25
	17:05	17:22	17:30	17:40

印通寺・山崎線					
郷ノ浦	印通寺	山崎	山崎	印通寺	郷ノ浦
-	7:04	7:17	7:19	7:32	8:01
12:50	13:10	13:23	13:25	13:38	13:56
17:25	17:45	17:58	18:00	18:13	-

（３）時間帯別路線特性

〔6時台〕※発時刻

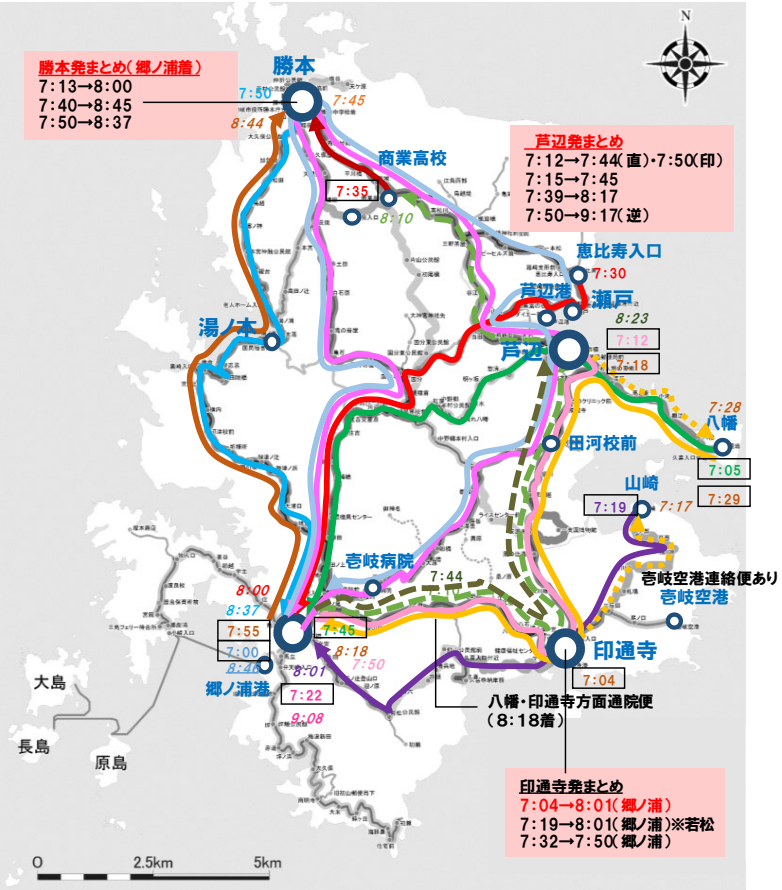
主に壱岐高校、壱岐商業高校への通学者の利用に配慮した運行が行われています。



〔7時台〕

7 時台は、通勤、通学、通院需要のピークであり最も運行が多い時間帯となっています。

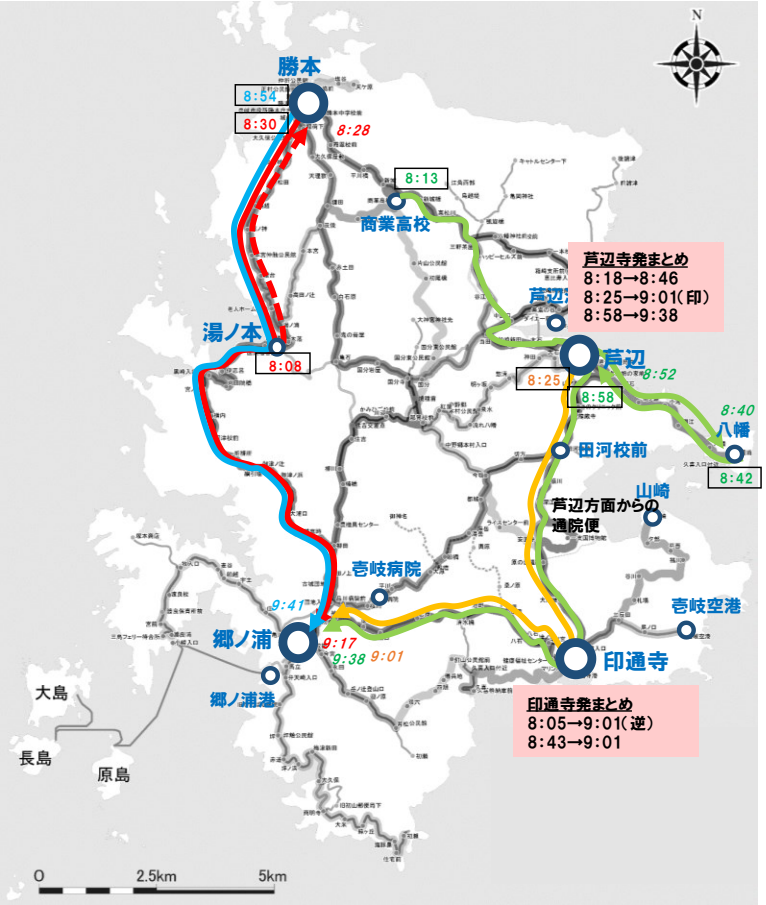
芦辺―印通寺―郷ノ浦間など複数系統が運行しています。



〔8時台〕

各路線とも 9 時過ぎに郷ノ浦に到着するため、主に買物（往路）需要に対応したダイヤ編成といえます。

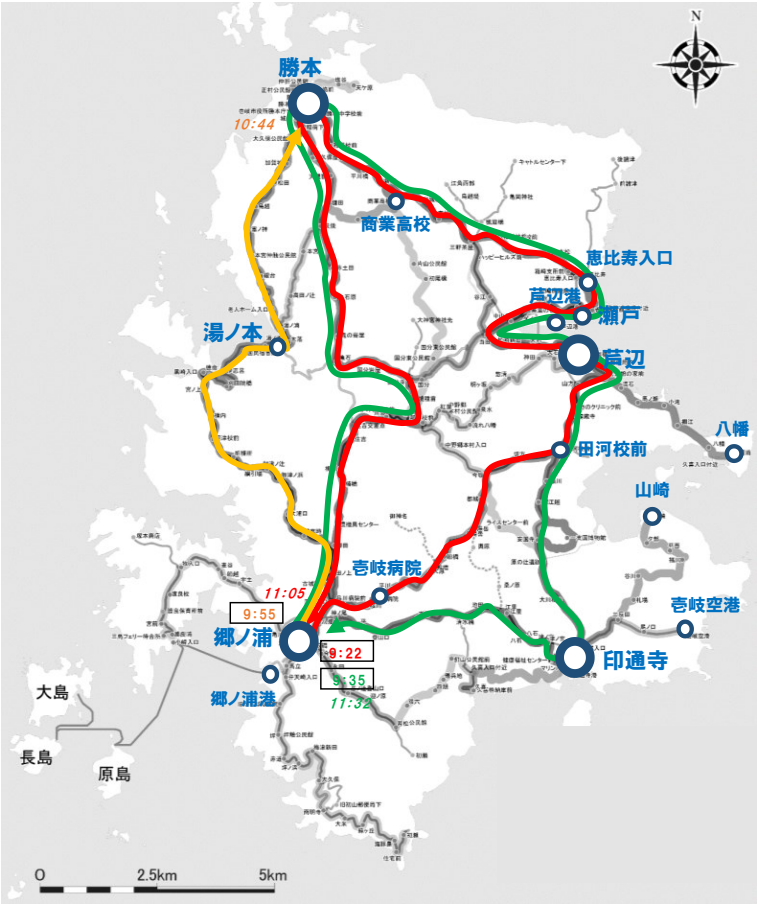
芦辺―印通寺―郷ノ浦間は複数系統が運行しているが、更に空港線（郷ノ浦行）とも重なるなど過密路線となっています。



〔9時台〕

循環線が右回り、左回りの各 1 便と郷ノ浦発勝本行きが運行しています。

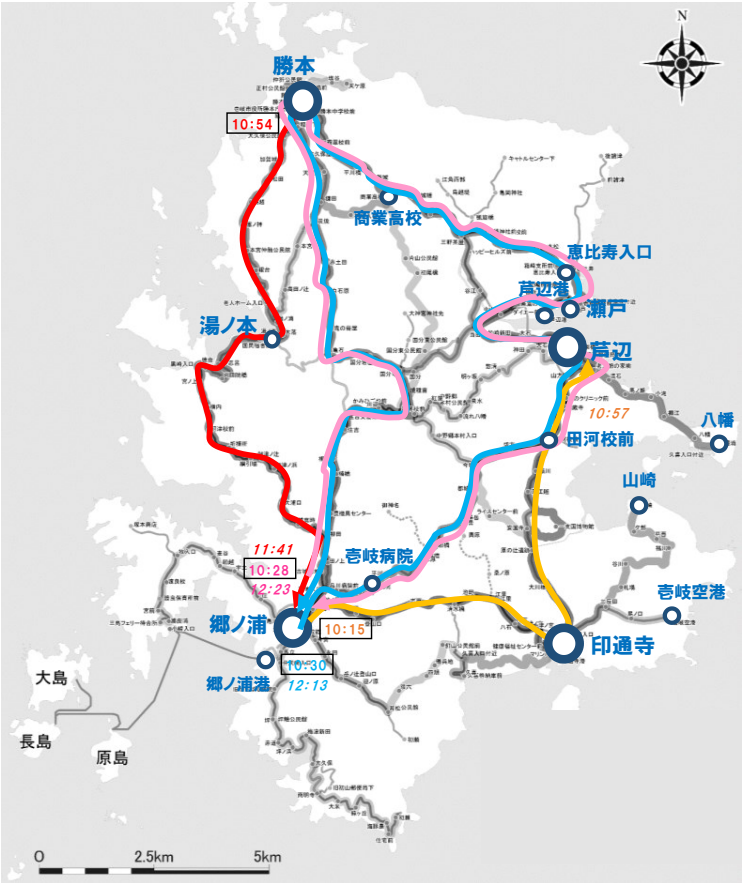
各便とも郷ノ浦発が 9 時台と通院帰りとしては早発であり、また、循環線の郷ノ浦到着時刻も 11 時台と買物には遅い時間帯となっており、市民の生活パターンとは若干のずれがみられます。



〔10時台〕

循環線が右回り、左回りの各 1 便と、郷ノ浦発印通寺経由芦辺行き、郷ノ浦発勝本行きが運行しています。

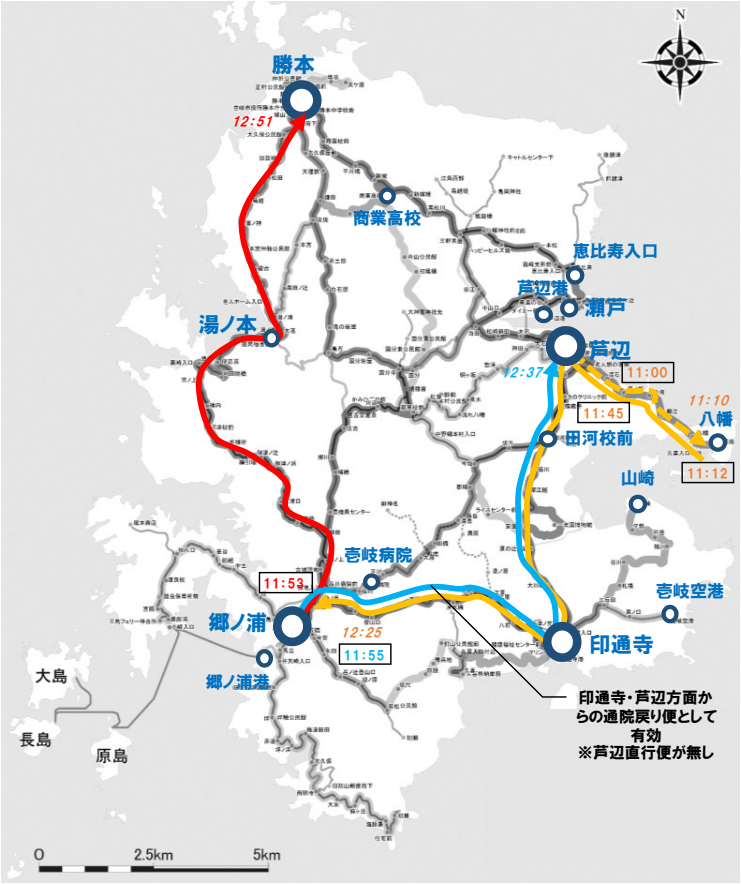
郷ノ浦発時刻はいずれも 10 時台前半と、病院及び買物帰り便としてはやや早発といえます。また、郷ノ浦着時刻は 12 時前後と通院・買物の行動パターンとはずれがみられます。



〔11時台〕

郷ノ浦発印通寺経由芦辺行き、郷ノ浦発勝本行き、八幡発郷ノ浦行きが運行しています。

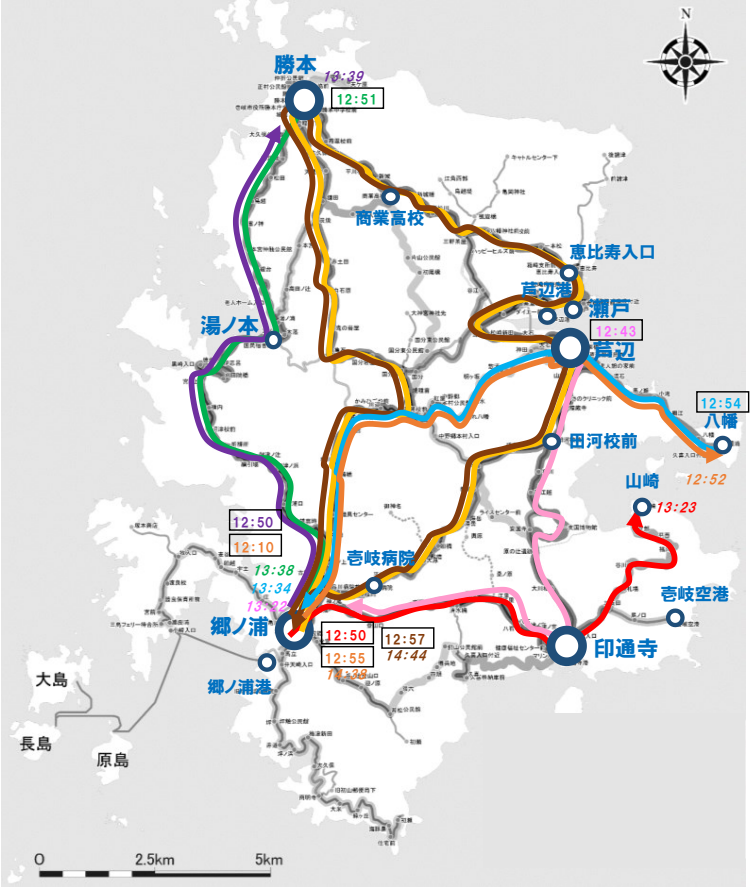
郷ノ浦発便はいずれも 12 時前と通院・買物帰り需要に適合したダイヤとなっています。



〔12時台〕

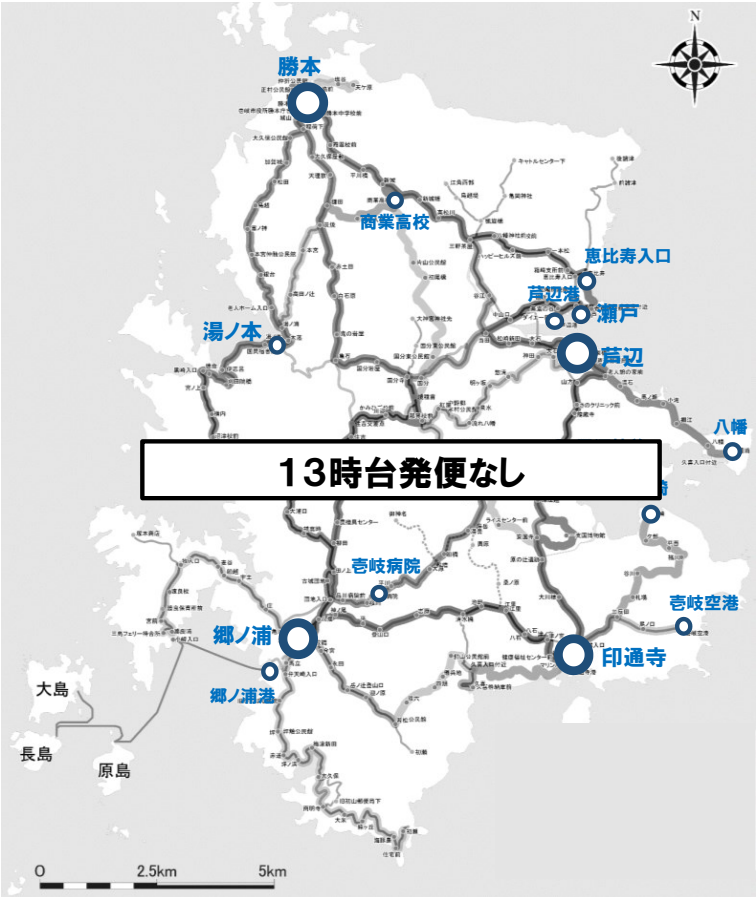
通院・買物帰り需要のピークとして日中では最も過密ダイヤとなっています。

ただし、多くの路線で郷ノ浦発時刻が 12 時台後半、自宅到着は 13 時台後半となるなど、アンケート調査でニーズが最も多かった12時台の帰宅には 1 時間程度のずれがみられます。



〔13時台〕

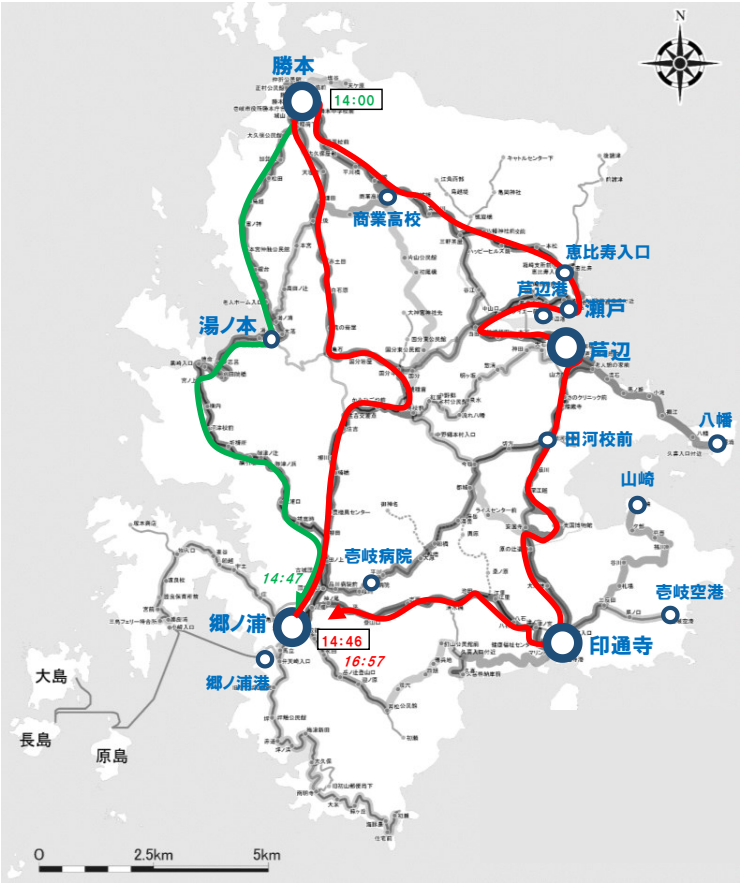
13時台の運行は行われていません。



〔14時台〕

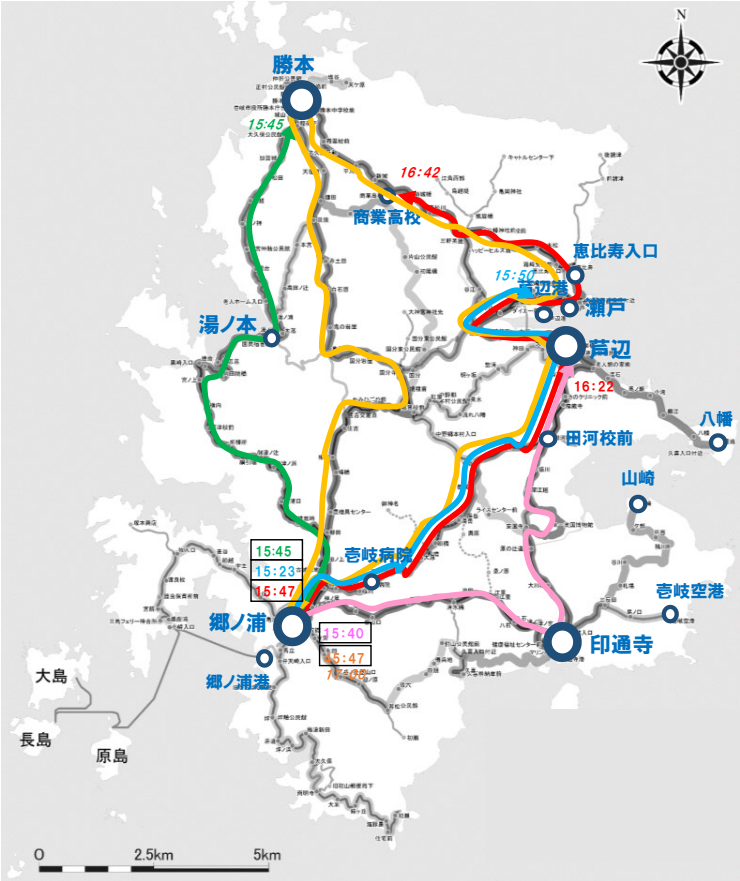
縦貫線１便、勝本発郷ノ浦行きが運行しています。

午後の通院帰り需要が見込まれるが、あくまで通院需要は午前中が主であり、同時間帯の利用は限定的であると推察されます。



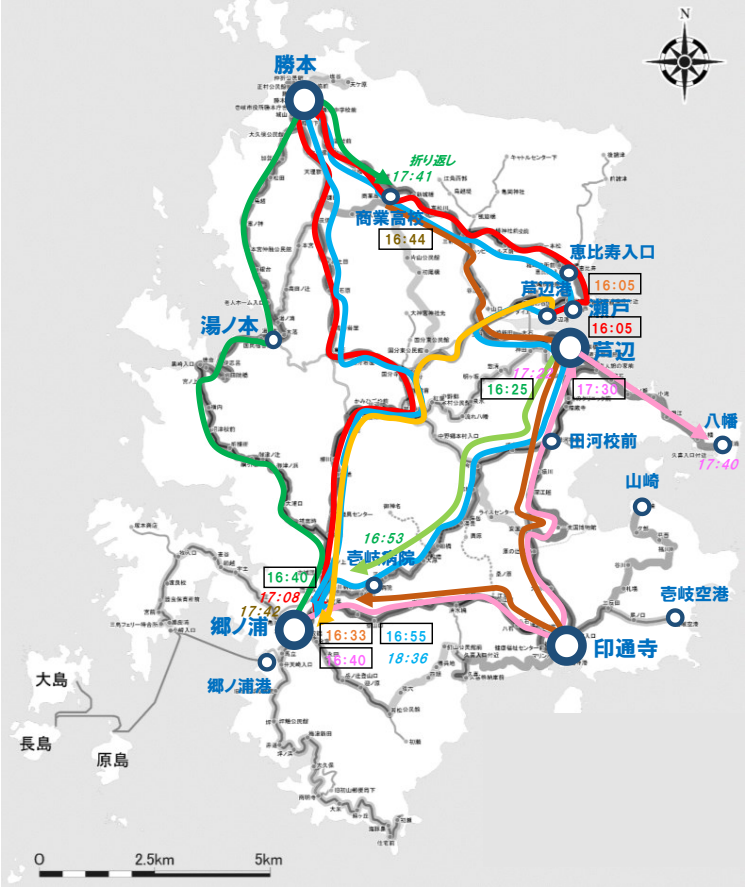
〔15時台〕

学生の帰宅便として、郷ノ浦発の各方面への運行が行われています。１７時台までが帰宅便のピークとなっています。



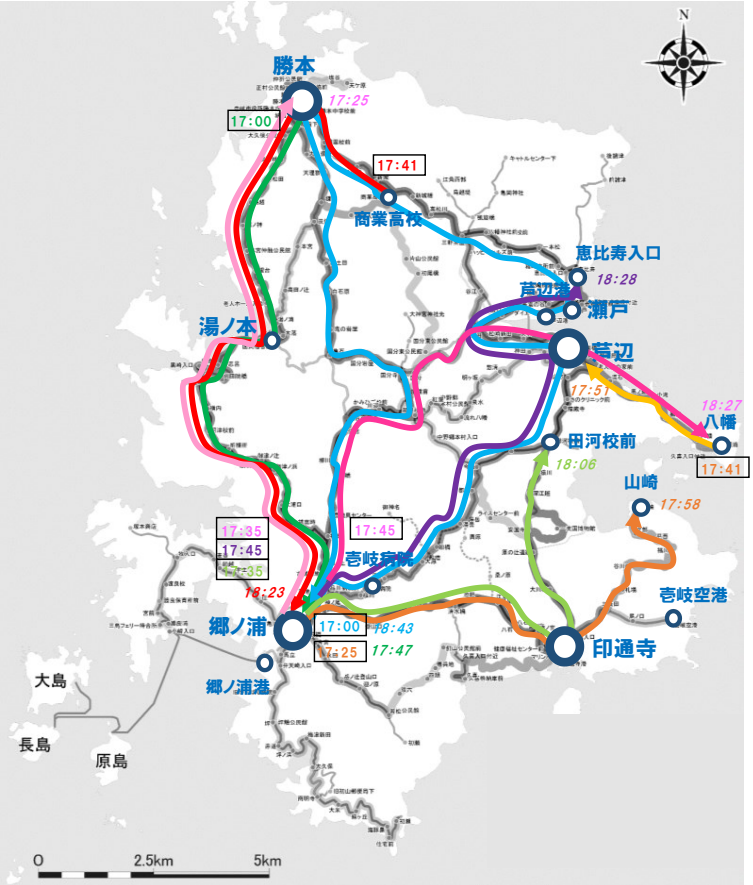
〔16時台〕

学生の帰宅便として、郷ノ浦発の各方面への運行が行われています。１７時台までが帰宅便のピークとなっています。



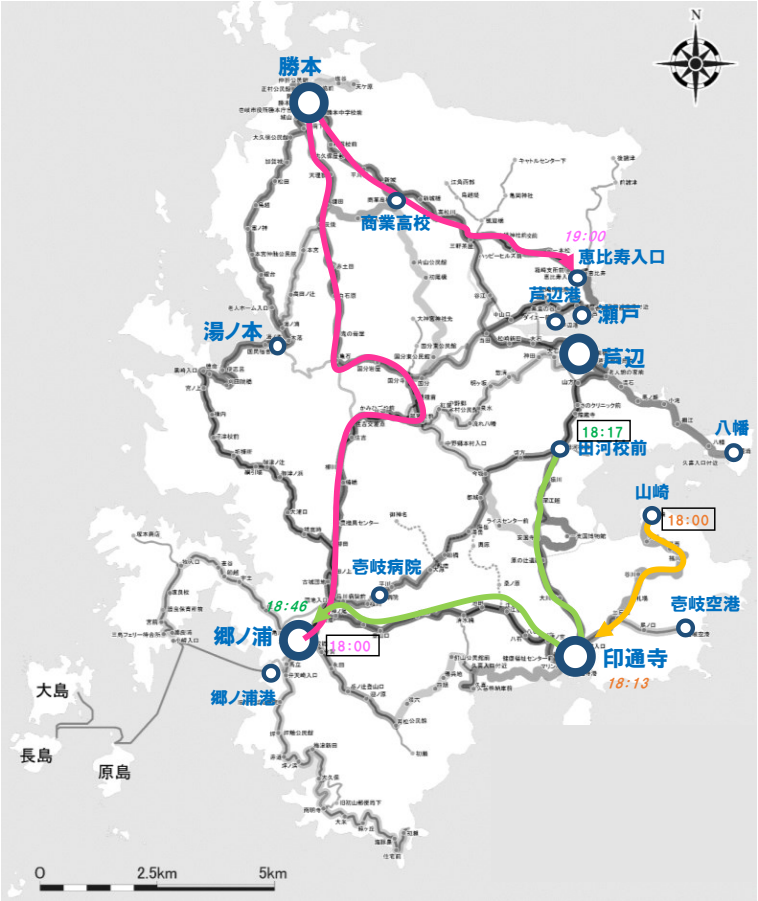
〔17時台〕

学生の帰宅便として、郷ノ浦発の各方面への運行が行われています。１７時台までが帰宅便のピークとなっています。



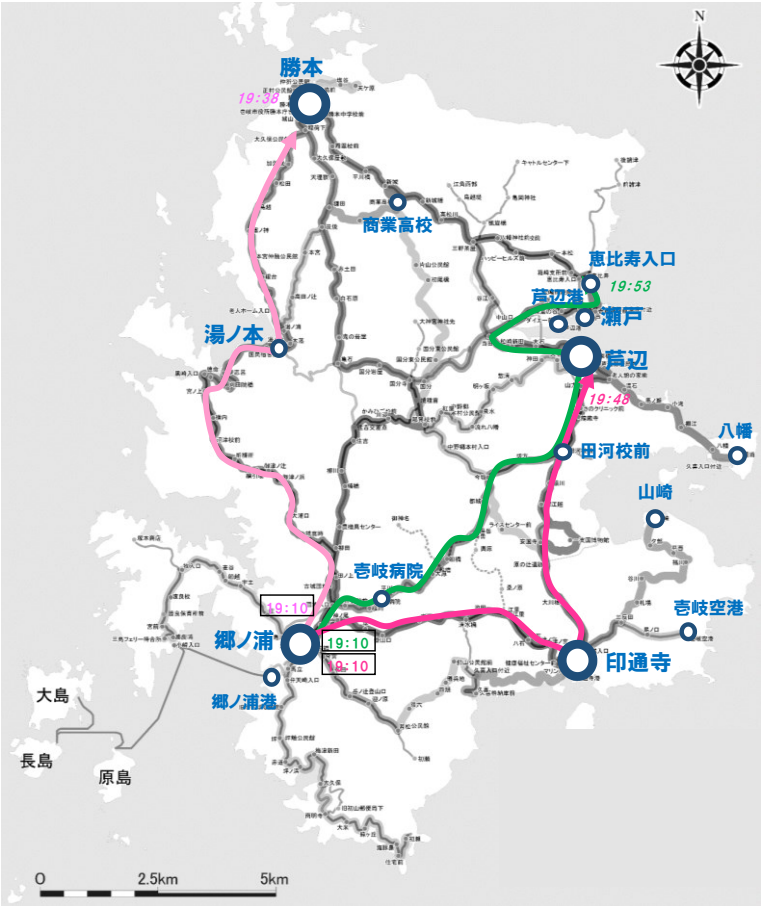
〔18時台〕

学生の帰宅便として、郷ノ浦発の各方面への運行が行われています。



〔19時台〕

学生の帰宅便として、郷ノ浦発の各方面への運行が行われています。



（４）系統別収支状況

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）として浮かび上がります。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系統となります。

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	経由地	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

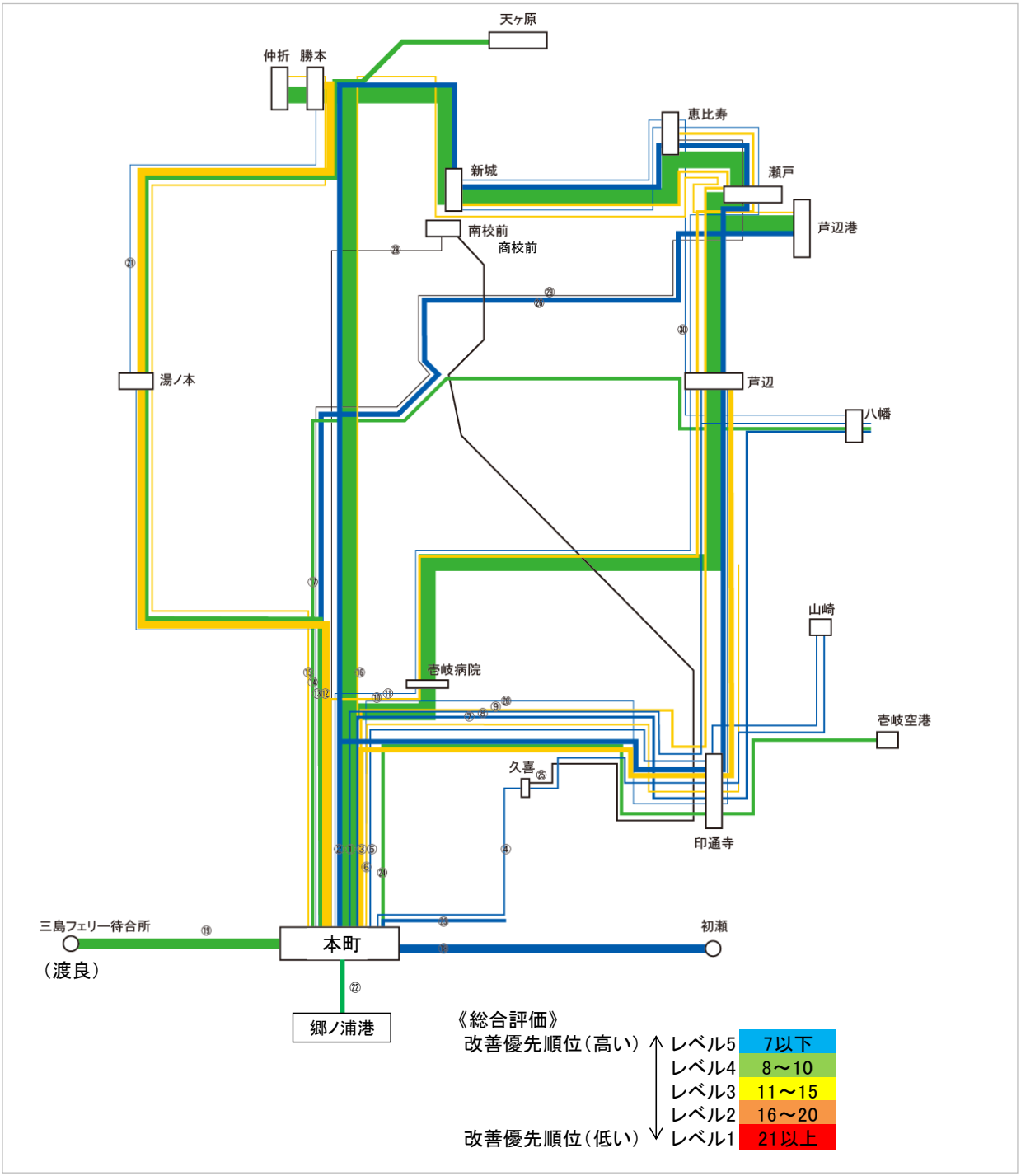
《総合評価》

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。

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、特に印通寺経由―芦辺方面の系統が課題を抱えていることがわかります。印通寺経由便の多くは芦辺方面等まで伸びるルートとなっていますが、芦辺住民は所要時間が短い郷ノ浦直行便を利用することが多く、結果として特に印通寺―芦辺間の利用者が少ないことが経営効率を低下させる要因の一つになっています。

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

（５）利用状況・経営状況からみた問題点の整理

前項までの分析結果から、幹線系統が抱える問題点を次のとおり整理します。

利用者数の視点	・ 通院や買物利用の時間帯となる 9 時から 14 時台にかけて、全体的に利用者が少ない。 ・ 特に、印通寺―芦辺間、勝本―芦辺間などの循環線の一部区間、芦辺―八幡、印通寺―山崎などの経由区間は利用者が少ない。
ダイヤの視点	・ 9 時台、10 時台、12 時台のダイヤは生活パターンとのミスマッチが生じている。

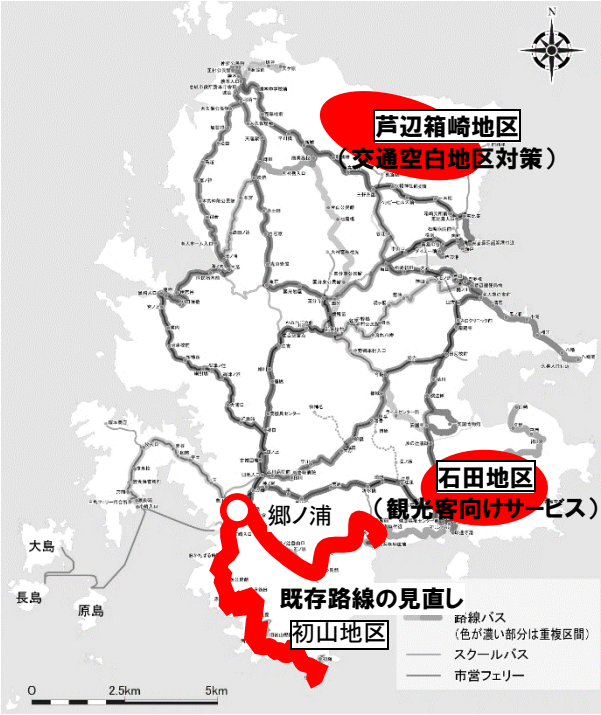
第4章　地元住民及び関係者等のニーズ把握

1　地域住民の意見集約

（1）重点地区の設定

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

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



（意見交換会の様子）

（２）重点地区における地元意見の集約結果と事業の方向性

①初山地区

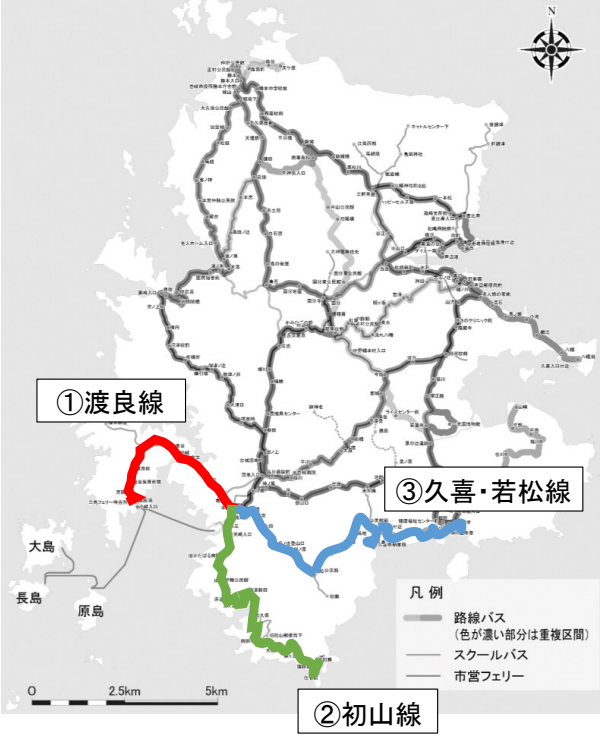
平成 31 年 1 月 15 日（火）、2 月 13 日（水）に具体的な再編内容を検討するための地元意見交換会を実施しました。検討の結果、路線バスの一部を残しながら通院時間帯等を中心に予約制乗合タクシーの導入を図ることし、平成 31 年度に実証運行を行うことが決定されました。意見交換会では、壱岐病院までの延伸や簡単な予約方法など様々な意見が示され、詳細は平成 31 年度に再検討することになりました。

対象路線の利用状況 （平成 29 年度）	運行事業者	壱岐交通株式会社
	路線キロ程	9.4ｋｍ（片道）
	運行回数	5 便
	輸送人員	4,462 人（1 便当たり 2.4 人）
	収支	収入 985 千円、費用 6,915 千円、▲5,930 千円
	市補助額	4,915 千円
地元協議結果	・ 短期的には朝夕のバスを維持しながら、昼間に乗合タクシーの導入が可能かを検証。平成 31 年度に実証運行を実施しその結果を踏まえ本格運行を検討する。 ・ 予約方法は可能な限り簡単で分かりやすい方法を用いる。 ・ 壱岐病院やスーパーでの乗降など運行ルートの工夫を行う。 ・ スクール混乗は高校生の利用が可能な運行とする。 ・ 運行形態は検討の熟度に応じ再検討を行う。 ・ 郷ノ浦・若松線も含めた再編を検討する。 ・ 料金は現状のバス料金（高齢者割引も含む）を踏まえ検討する。	

（南部支線系統の利用状況）

「渡良線（平日上下各 6 便）」、「初山線（平日上下各 5 便）」、「久喜・若松線（上下各 4 便）」について、詳細な利用状況を把握するために、平成 30 年 11 月 17 日（土）、18 日（日）、19 日（月）の 3 日間に渡り乗り込み調査を実施した。

調査の結果、3 路線の 1 回あたりの利用者数は 0～2.8 人/便であり、特に初山線の月曜、土曜（郷ノ浦発）、久喜・若松線の月曜、土曜、日曜の半数以上の便で利用者が 0 人であった。



図表　乗降調査結果（人）

渡良線

郷ノ浦発

	合計	1便当り	1便（7:05）	2便（8:00）	3便（10:00）	4便（12:52）	5便（15:50）	6便（17:35）	未利用率
月曜	17(4)	2.8	0	0	3	6	4(2)	4(2)	33%
土曜	5	0.8	0	1	0	2	1	1	33%
日曜	7	1.2	0	0	2	2	2	1	33%

渡良発

	合計	1便当り	1便（7:22）	2便（8:17）	3便（10:20）	4便（13:12）	5便（16:10）	6便（17:55）	未利用率
月曜	27(7)	4.5	10(7)	6	7	2	1	1	0%
土曜	6	1.0	0	4	1	0	1	0	33%
日曜	8	1.3	0	4	3	1	0	0	50%

初山線

郷ノ浦発

	合計	1便当り	1便（6:48）	2便（8:00）	3便（11:00）	4便（15:50）	5便（17:25）	未利用率
月曜	5(1)	1.0	0	0	2	3(1)	0	60%
土曜	2	0.4	0	0	1	1	0	60%
日曜	3	1.0		0	0	3		40%

初山発

	合計	1便当り	1便（7:15）	2便（8:29）	3便（11:29）	4便（16:17）	5便（17:52）	未利用率
月曜	4	0.8	0	4	0	0	0	80%
土曜	5(1)	1.0	2(1)	2	1	0	0	40%
日曜	5(1)	1.7		4(1)	2	0		33%

久喜・若松線

郷ノ浦発

	合計	1便当り	1便（7:12）	2便（10:30）	3便（16:15）	4便（17:35）	未利用率
月曜	2	0.5	0	0	0	2	75%
土曜	1	0.3	0	1		0	67%
日曜	1	0.5		1		0	50%

印通寺発

	合計	合計	1便（7:32）	2便（10:41）	3便（16:30）	4便（17:45）	未利用率
月曜	1	0.3	0	1	0	0	75%
土曜	1	0.3	1	0		0	67%
日曜	0	0.0	0	0		0	67%

②箱崎地区

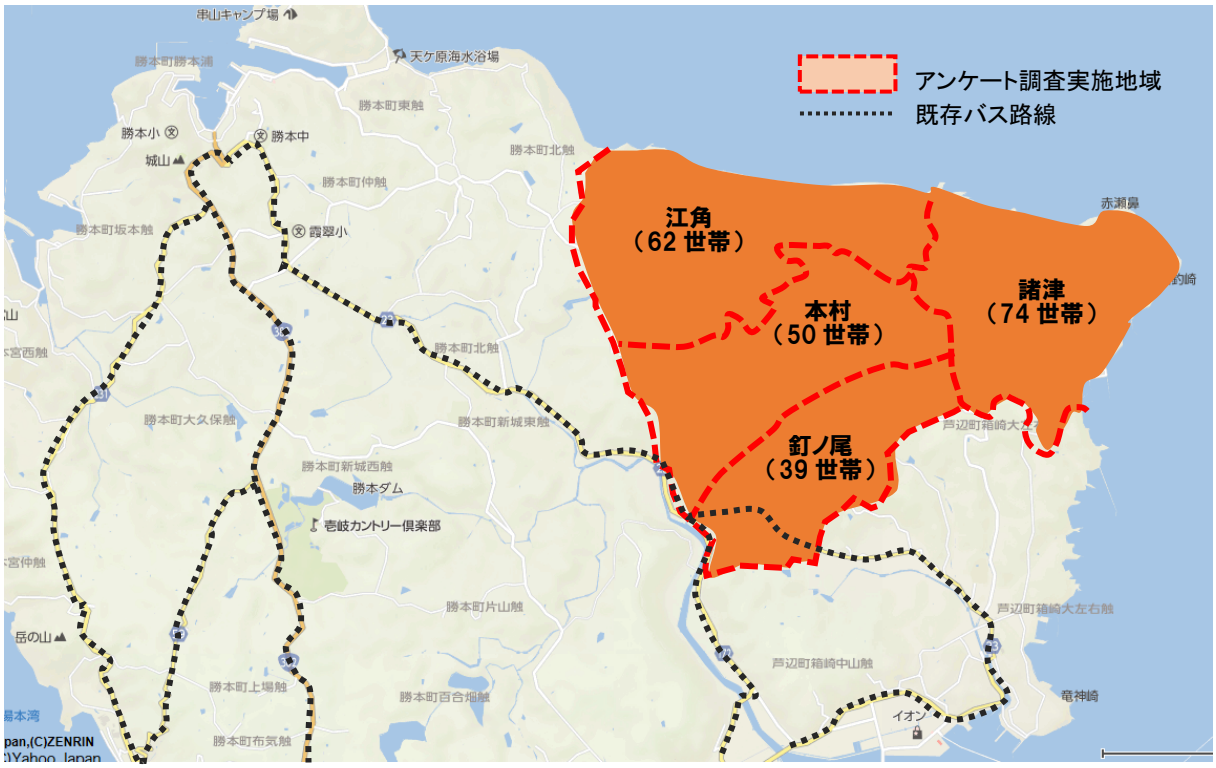
平成３０年１２月４日（火）に旧芦辺町を対象とした地元意見交換会を実施しました。同会において、交通空白地である箱崎地区の対象地区の全世帯を対象に、予約制乗合タクシー等の需要を把握するためのアンケートを実施することが提案され、これを受け平成３０年１２月中旬から末にかけて、全２２５世帯を対象にアンケート調査を実施し、２７０名からの回答を得ました。調査結果からは、交通弱者を中心に新交通システムの需要が確認できました。

この結果を受け、平成３１年２月１３日（火）に箱崎地区の４地区を対象とした地元意見交換会を開催し、検討の結果、予約制乗合タクシーの導入を検討していくことになりました。

図表　地元協議の結果

地元協議結果	・ 交通空白地区対策として、平成 31 年度に予約制乗合タクシーとスクール混乗の実証運行を実施し、その結果を踏まえ本格運行を検討する。 ・ 予約制乗合タクシーの運行回数は週 2 回程度とし、通院時間帯にあわせ最低 1 往復の程度とする。 ・ 区域運行とし、地区内でバス停を定め予約に応じ運行ルートを定める方式とする。 ・ 区域は「諸津・釘ノ尾ゾーン」、「江角・本村ゾーン」に分けて運行するなど効率的な運行を行う。 ・ 料金は路線バスの運賃を踏まえ検討する。 ・ 上記の詳細は平成 31 年度に地区住民とともに検討する。

図表　アンケート調査対象地区と対象世帯数



図表　アンケート調査調査票

表面

交通不便地区の解消に向けたアンケート調査

現在、壱岐市ではバス停が遠く路線バスの利用が不便な地域の解消に向けた検討を行っています。

この検討にあたり、本地域にお住いの全世帯を対象としたアンケート調査を実施することになりました。回答結果は統計的に処理するため、個人のご意見が外部に漏れることはございません。

ご多忙のところ恐縮ですが、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

●同様の調査票が３枚入っています。ご家族のうち外出される方３名までお書きください。
●回収は、１２月２５日までに公民館長さんへお渡し願います。

平成３０年１２月　壱岐市総務課（電話 48-1111　担当：安永）

1．性別　☐男性　☐女性

2．年代　☐20 代　☐30 代　☐40 代　☐50 代　☐60 代　☐70 代　☐80 代以上

3．お住まい　☐釘ノ尾　☐本村　☐江角　☐諸津

4．通院や買物先（２つまで記入）
（最もよく行く病院　→　①＿＿＿＿＿＿　②＿＿＿＿＿＿　）
（最もよく行く店舗　→　①＿＿＿＿＿＿　②＿＿＿＿＿＿　）

5．通院や買物の頻度（最も近いもの１つに☑）
《病院》→→→☐ほぼ毎日　☐週２～３回　☐週１回　☐月数回　☐月１回　☐年数回
《買物》→→→☐ほぼ毎日　☐週２～３回　☐週１回　☐月数回　☐月１回　☐年数回

6．移動手段（最も多いもの１つに☑）
☐マイカー（自分で運転）　☐家族や友人の車（同乗）　☐その他の車（福祉送迎等）
☐路線バス　☐タクシー　☐バイク・自転車　☐徒歩　☐その他（　　）

7．日常的な移動の便利度（１つに☑）
《現在は》→→→☐困やっていない　☐あまり困っていない　☐やや困っている　☐困っている
《将来は》→→→☐あまり不安なし　☐やや不安　☐不安

8．免許返納のご予定（運転免許証をお持ちの方のみ。１つに☑）
☐１年以内に返納希望　☐あと３年程で返納希望　☐あと５年程で返納希望
☐当分返納は考えていない

裏面もお答えください（↓）

裏面

「予約制乗合タクシー」についてお聞きします。

交通空白地区対策は様々なものが考えられますが、その一つに「予約制乗合タクシー」があります。予約制乗合タクシーは次のようなものです。

- タクシー車両を使いますが、バスのように乗り合います。
- お住いの地域の主な場所や、芦辺の主な病院や店舗、バス停などで乗降できます。
- ご利用には、タクシーのように予約の電話が必要です。
- １回あたり○○○円など、利用しやすい定額の料金が多くみられます。
- 運行回数は週１～３回程度、１日１～２便が多くみられます。

9．上記のような予約制乗合タクシーを利用してみたいと思いますか（１つに☑）
☐是非、使ってみたい
☐今は使わないかもしれないが、将来は使うかもしれない
☐使わないと思う
☐わからない

ご利用したい頻度は？
☐週 2～3 回程度
☐週 1 回程度
☐月数回程度
☐月 1 回程度

10．予約制乗合タクシーを本地区で導入するとした場合、何曜日の運行がよいと思いますか。（２つまで☑）
☐月曜日　☐火曜日　☐水曜日　☐木曜日　☐金曜日　☐土曜日　☐日曜日

11．「芦辺地区内」でご希望の乗降場所があればお書きください。（３つまで記入）
（　　）
（　　）
（　　）

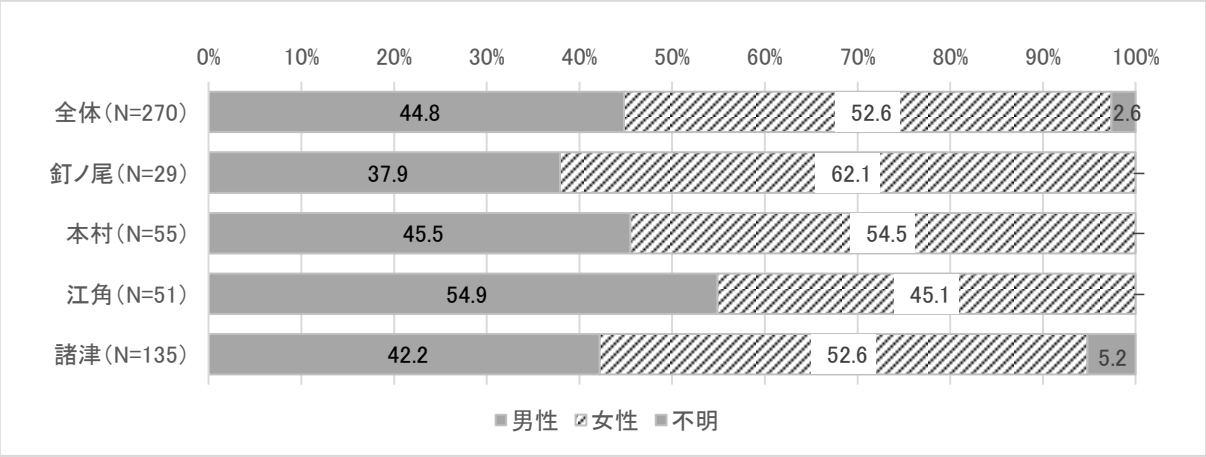
公共交通や移動に関する自由意見

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。

【箱崎地区アンケート調査結果】

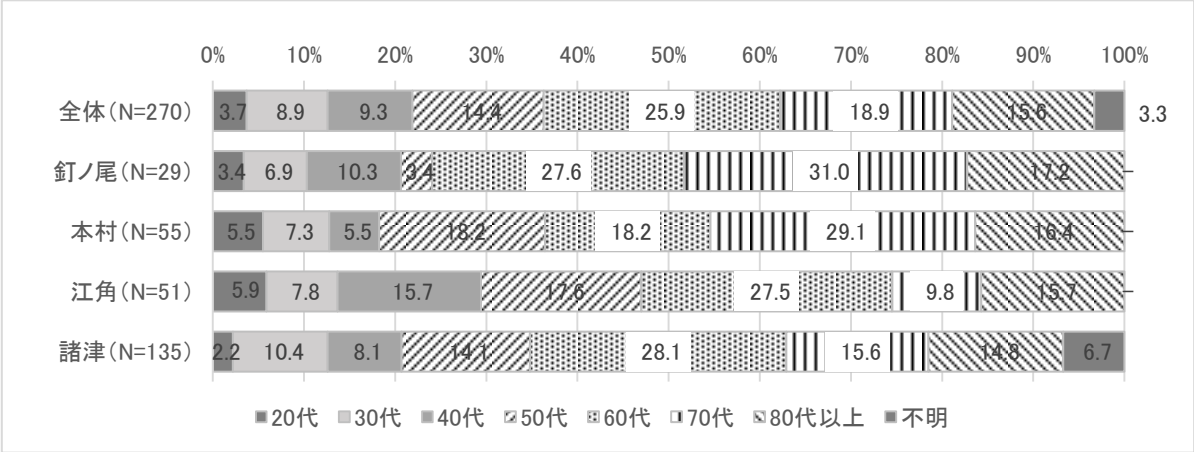
（性別）

全体では女性が 52.6%、男性が 44.8%と女性の回答が上回った。地区別では江角地区のみが男性の回答が女性よりも多くなっています。



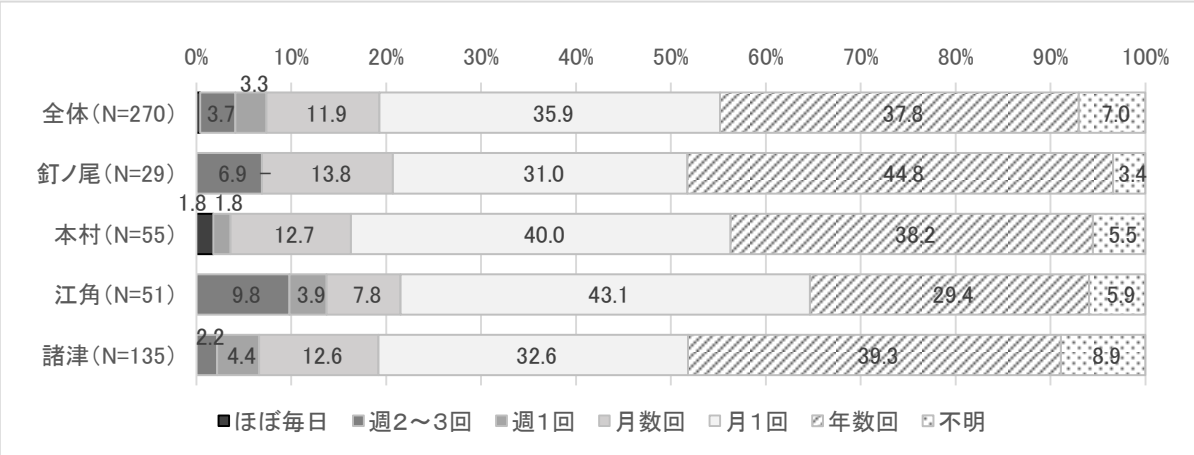
（年齢）

全体では 60 代以上が 60.4%と高齢者の回答が多くなっています。地区別でみると江角地区では 40 代までの回答が 3 割程度と他地区に比べ若い世代の回答が多い特徴がみられます。



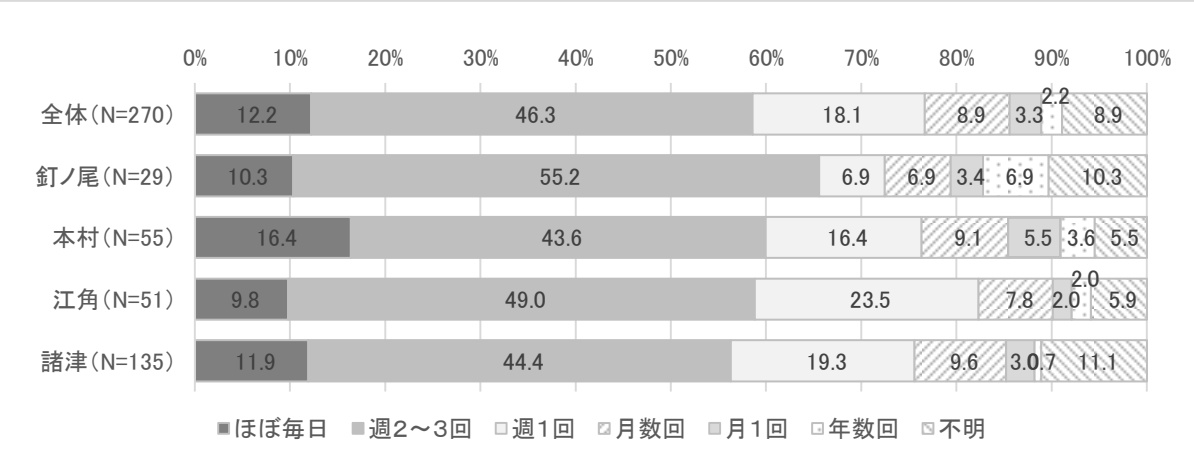
（通院頻度）

全体では“年数回”が 37.3%で最も多く、“月 1 回程度”を合わせると 73.2%となります。“週 1 回以上”は全体の 1 割前後と少数派といえます。なお、通院先は壱岐病院が最も多く、地区内では、久原病院、松嶋病院、あしべクリニックの順となっています。



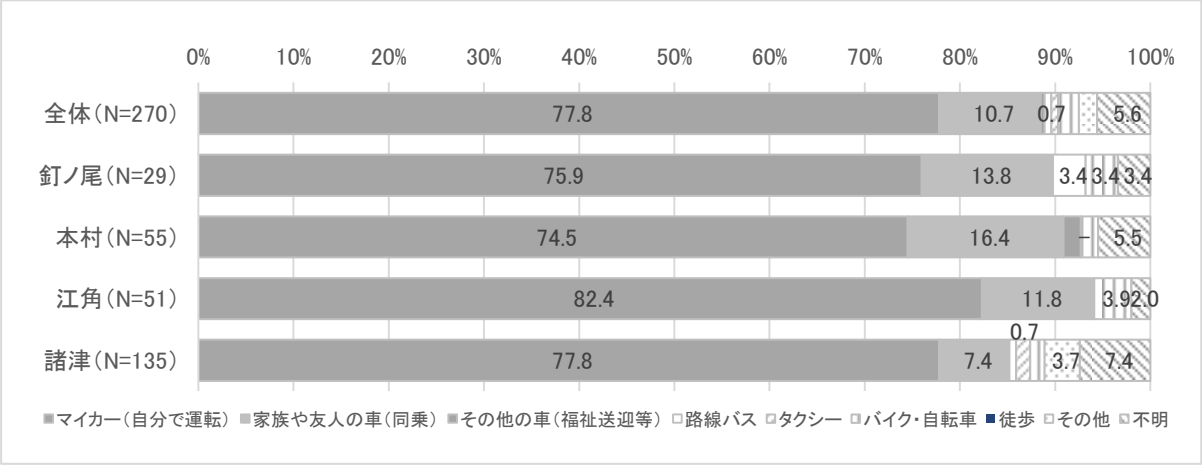
（買物頻度）

“ほぼ毎日”が 12.2%、“週 2～3 回”は 60%前後となっており、地区別でも概ね同様の傾向がみられました。地区内での買物先はイオンが大半を占め、僅かにコンビニや地元スーパーがみられる程度と、イオンの集客力が特に高いことがうかがえる結果となりました。



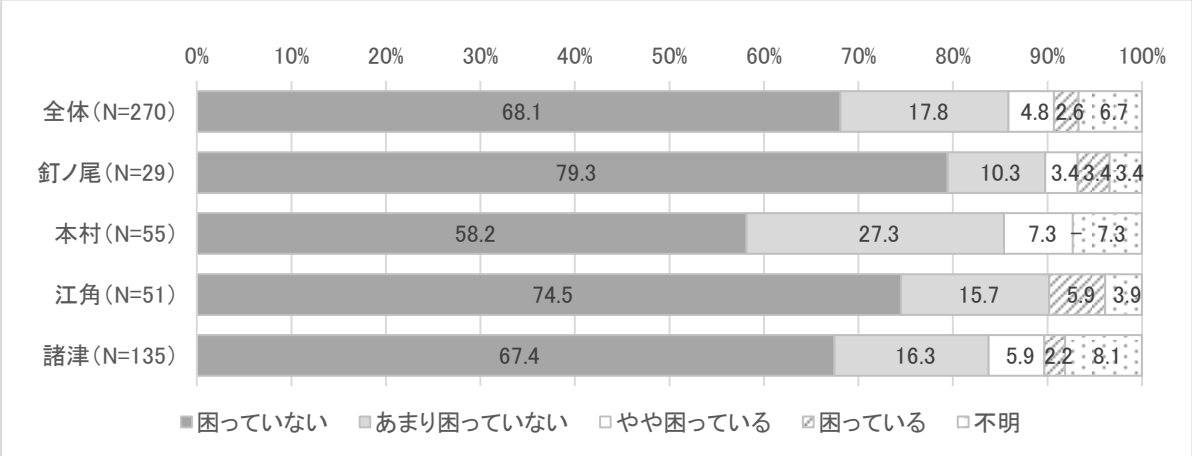
（日常的な移動手段）

8 割前後が“マイカー”を所有しており、“家族等の送迎”を合わせると 9 割程度が車移動となっています。

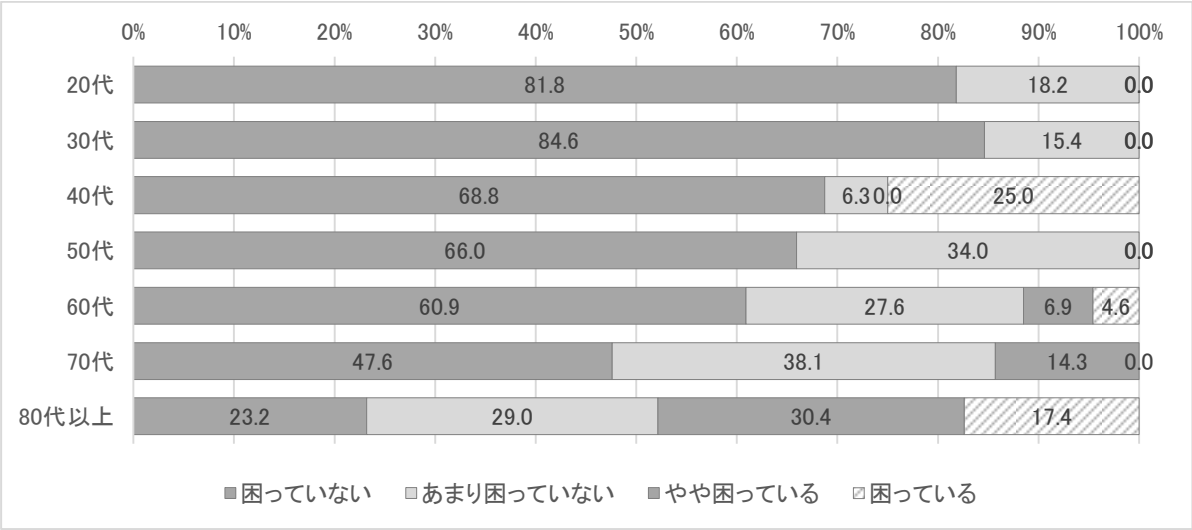


（現在の移動の不便度）

車移動が大部分であることから“困っていない”が 68.1％で最も多く、“あまり困っていない”を含めると 8 割以上が現状の移動に対し問題を抱えていない状況といえます。一方で、高齢者を中心に“困っている”方も多く、80 代以上では 47.8％が移動に対し問題を抱えている状況にあります。

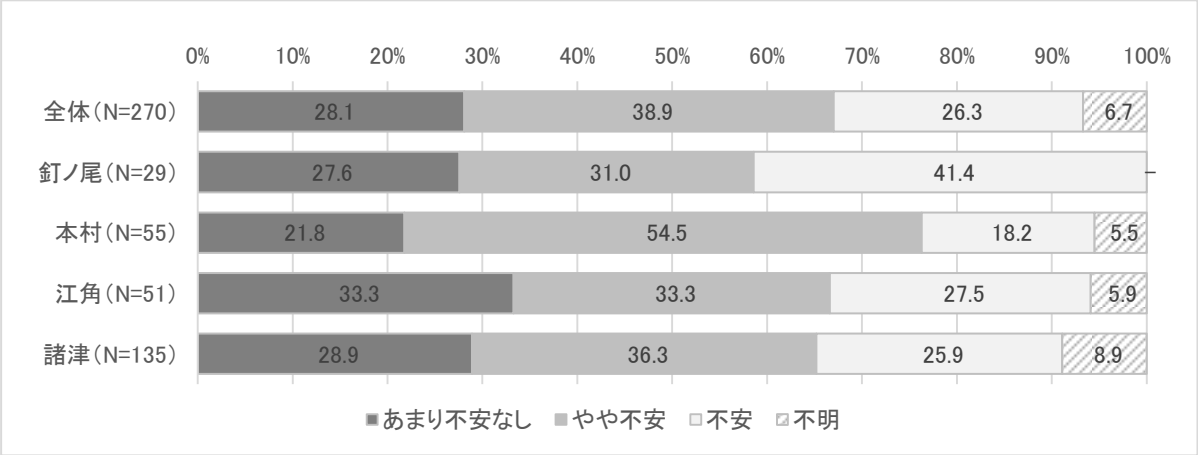


（年代別クロス）



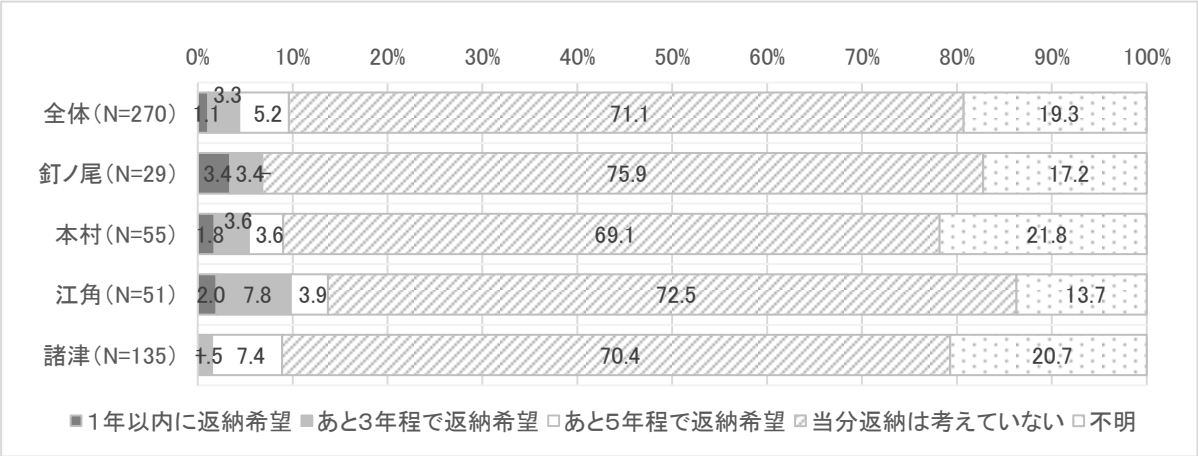
（移動に対する将来の不安）

全体では“やや不安”が 38.9%で最も多く、地区別では釘ノ尾地区では“不安”が 41.4%で最も多くなっています。



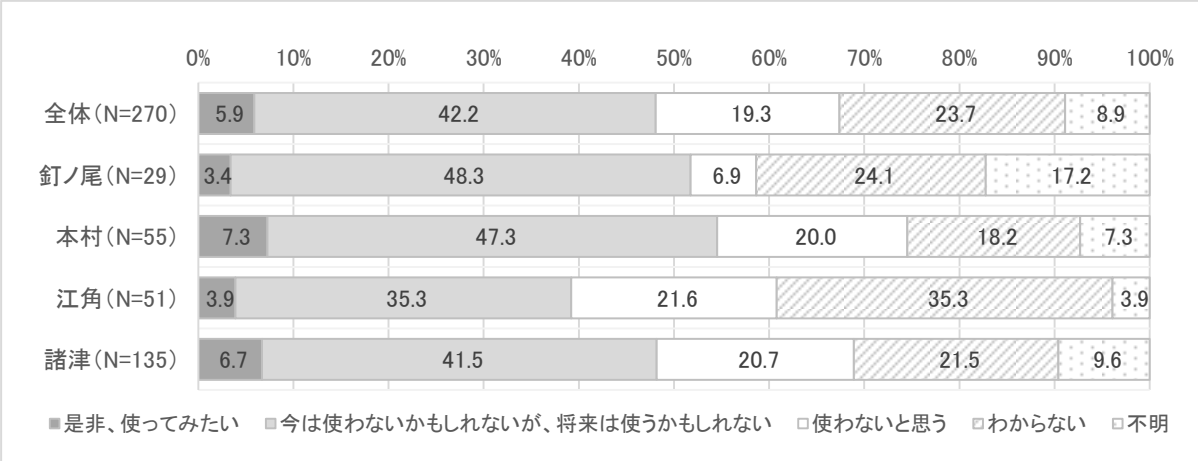
（免許返納の意向）

全体では“当面返納の予定無し”が 71.1%で最も多く、“3 年以内での返納予定”は 5%程度にとどまるなど、当面の間は運転を維持する意向が強いことがうかがえます。

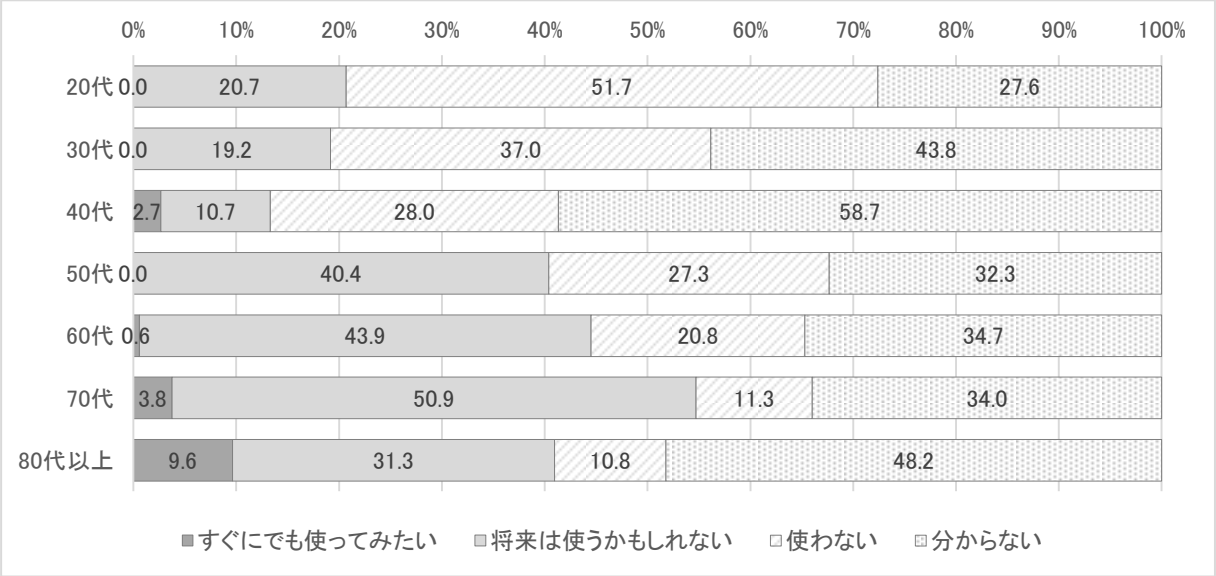


（乗合タクシーの利用意向）

“将来的には使うかもしれない”が 42.2%とおよそ半数を占めています。年代別でみると高年代ほど利用意向が強く、80 代以上では 9.6%が“是非使ってみたい”と回答しています。地区別では本村地区のニ”ーズが最も多く、江角地区で少ない傾向にあります。

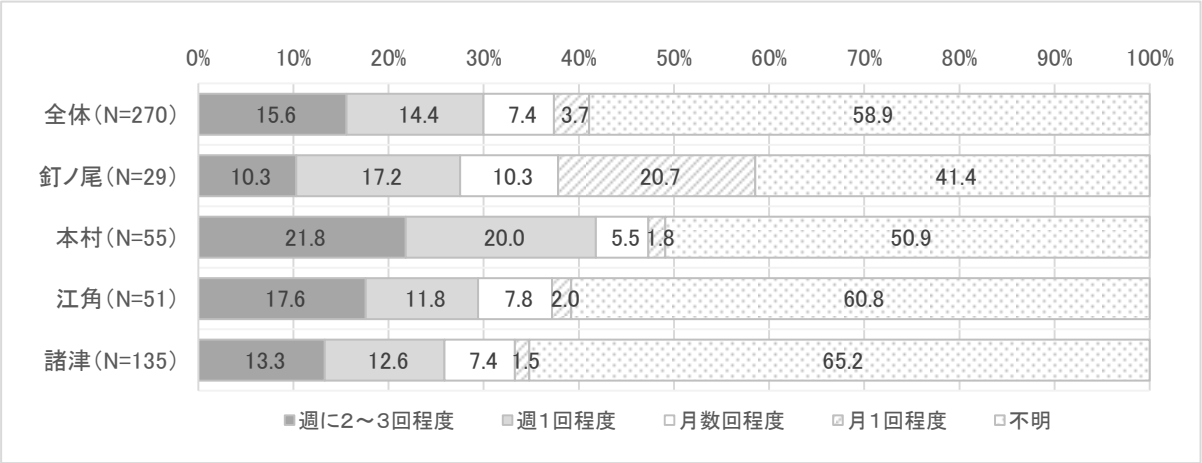


（年代別クロス）



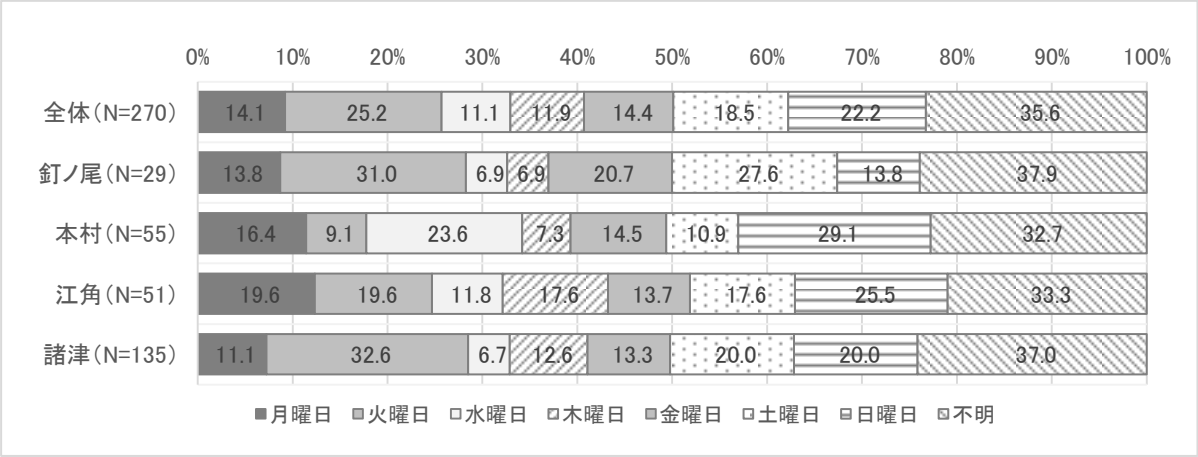
（利用する場合の頻度）

全体では“週 2～3 回程度”が 15.6%、“週 1 回程度”が 14.4%となっています。地区別で需要が最も高かった本村地区では“週 2～3 回程度”が 21.8%で最も多くなっています。



（希望する運用曜日）

イオンの火曜市にあわせ火曜日が 25.2%で最も多く、日曜日が続いています。



（希望する乗降場所）

希望する乗降場所は、イオン、病院、公民館、旧バス停などが示されました。

（希望のバス停）

地区	希望のバス停		
	店舗	病院	その他
釘ノ尾	・イオン ・JA 芦辺	・瀬戸の病院	・釘ノ尾公民館 ・箱崎小学校 ・箱崎八幡神社 ・ハッピーヒルズ
本村	・イオン ・JA 芦辺 ・川添ストア	・久原病院 ・（地区内の）病院	・本村公民館 ・芦辺港 ・江角公民館 ・三軒茶屋 ・箱崎本村鳥越 ・瀬戸 ・スクールバスバス停
江角	・イオン ・浜崎商店	・（地区内の）病院	・芦辺支所 ・江角公民館 ・瀬戸 ・江角地区外周 ・本村公民館 ・谷江線～勝本 ・美容院
諸津	・イオン ・JA 芦辺 ・川添ストア ・ファミリーマート ・スーパーマルダイ	・久原病院 ・松嶋病院 ・松永歯科	・旧諸津バス停 ・漁協信用部 ・壱岐市那賀事務所 ・芦辺港 ・芦辺 11 分団格納庫 ・芦辺支所 ・諸津公民館 ・郵便局 ・永田の前橋の前後

③石田地区

民宿が集積する石田地区では、夏季多客期の移動が課題となっています。そこで、観光客の移動利便性の向上を検討するため、平成 30 年 8 月 24 日（木）に壱岐市観光連盟、平成 30 年 9 月 10 日（月）に石田地区民宿組合と意見交換を行いました。

検討の結果、夏場の郷ノ浦港―石田間を結ぶ路線バスの空白時間である午後を中心に、予約制乗合タクシー導入に向けた実証運行を行うことが決定されました。

図表　地元協議の結果

地元協議結果	・ 夏季多客期において、石田地区の宿泊施設（民宿等）と郷ノ浦港を結ぶ予約制乗合タクシーの実証運行を行う。 ・ 運行はタクシー会社への委託とし、路線バスがない午後を中心としたダイヤを検討する。 ・ 利用促進のため、各民宿等が連携した情報発信のほか、予約の取りまとめ等を行う。 ・ 現在、芦辺港を結ぶ公共交通手段がないため、今回実験結果を踏まえ将来的に検討を行う。

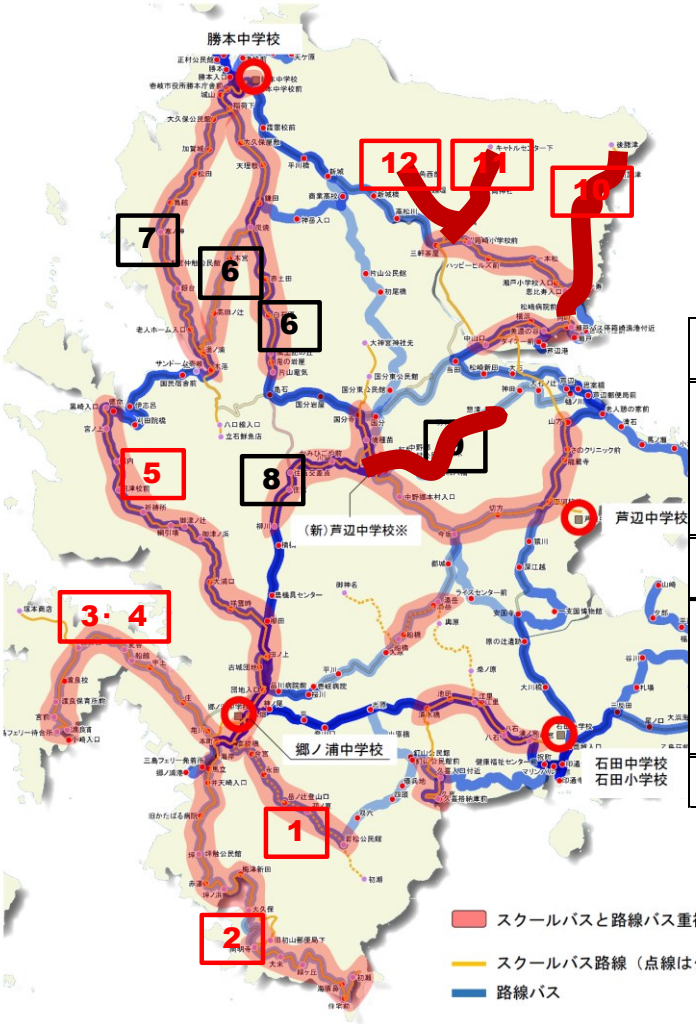
2 スクールバスの運行に関する調整

網計画において、路線バス等を補完する移動手段としてスクール混乗の導入を図るものとしましたが、その実施にあたっての課題等を把握するため、平成 30 年 9 月 11 日(火)と 11 月 1 日(木)、壱岐市教育委員会と協議を行いました。協議の結果、スクール混乗について以下の点に留意しながら、学校や地域、保護者との連携のもと平成 31 年度に実証実験を行うものとします。

スクールバス混乗に対する課題

- 余剰席があれば一般混乗も可能とするが、利用希望者は登録制とするなど一定の管理が必要である。
- 利用は朝の便のみとする。（夕方便は学校行事などにより時刻が変更するため）
- 一般混乗者の目的地が学校よりも後にある場合、延伸することは可能
  （この場合、延伸区間は市営バスとなるため再検討が必要）

図表　スクールバス運行ルートと定員・利用状況の概要

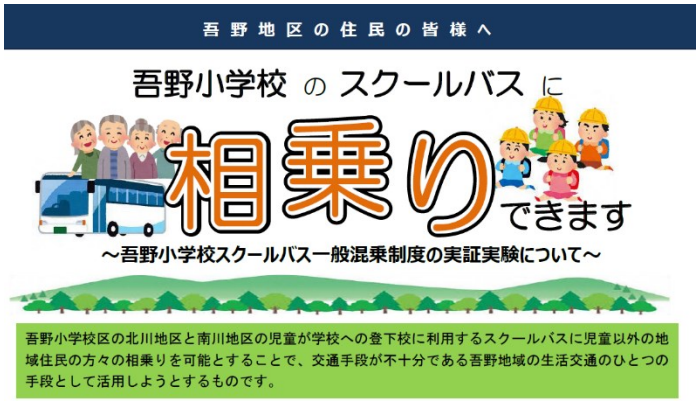


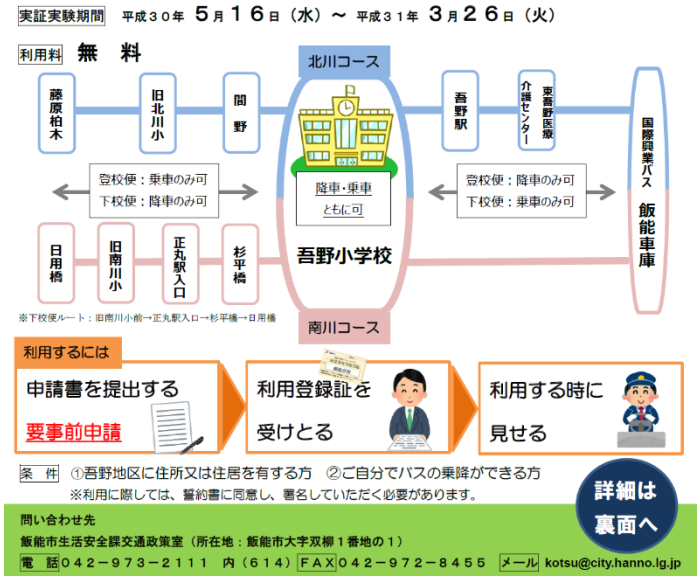
※芦辺中学校は平成 31 年度に旧那賀中跡地へ移転予定

スクールバス定員・利用者数・空定員
（平成 30 年 8 月現在※毎年変更）

			定員	利用者数	空き定員	満席率
郷ノ浦中学校	1	初山ルート1	4	2	2	50.0%
	2	初山ルート2	26	15	11	57.7%
	3	渡良ルート１	29	24	5	82.8%
	4	渡良ルート２	29	19	10	65.5%
	5	沼津ルート	26	11	15	42.3%
勝本中学校	6	鯨伏ルート１	26	19	7	73.1%
	7	鯨伏ルート2	26	18	8	69.2%
芦辺中学校	8	那賀ルート１	29	26	3	89.7%
	9	那賀ルート２	29	15	14	51.7%
	10	箱崎・瀬戸ルート１	29	25	4	86.2%
	11	箱崎・瀬戸ルート２	29	20	9	69.0%
	12	箱崎・瀬戸ルート３	29	22	7	75.9%
石田小学校	13	久喜ルート	29	26	3	89.7%

（参考）登録制スクール混乗（埼玉県飯能市）





２　利用条件　・吾野地区に住所又は住居を有する方
　　・ご自分でバスの乗降ができる方

３　時 刻 表　※月により異なります。詳細は「月別スクールバス運行計画」をお確かめください。

【登校便】（暫定版）

コース	区 間	時刻
北川	①藤原柏木	7：50
	②旧北川小学校前	7：53
	③間野	7：57
	◎吾野小学校 到着	8：02
	吾野小学校 出発	8：07
	④吾野駅	8：12
	⑤東吾野医療介護センター	8：22
	⑥飯能営業所車庫前	8：54
南川	①日用橋	7：40
	②旧南川小学校前	7：45
	③正丸駅入口	7：50
	④杉平橋	7：53
	◎吾野小学校 到着	8：00
	吾野小学校 出発	8：07
	⑤飯能営業所車庫前	8：49

【下校便】（暫定版）

コース	区 間	時刻		
		月	火～金	
北川	⑥飯能営業所車庫前	14：08	14：08	－
	⑤東吾野医療介護センター	14：40	14：40	－
	④吾野駅	14：50	14：50	－
	◎吾野小学校 到着	14：55	14：55	－
	吾野小学校 出発	15：00	15：00	16：05
	③間野	15：05	15：05	16：19
	②旧北川小学校前	15：09	15：09	16：22
	①藤原柏木	15：12	15：12	16：25
南川	⑤飯能営業所車庫前	14：13	14：13	－
	◎吾野小学校 到着	14：55	14：55	－
	吾野小学校 出発	15：00	15：00	16：05
	④杉平橋	15：07	15：07	16：12
	③正丸駅入口	15：10	15：10	16：15
	②旧南川小学校前	15：15	15：15	16：20
	①日用橋	15：20	15：20	16：25

【一般混乗ができる月別スクールバス運行計画（毎月末発行）】
毎月末までに翌月分の路線ごとの運行計画を、吾野地区行政センター、飯能市役所交通政策室、スクールバス内に備え付けるほか、市ホームページからもダウンロード可能とします。

４　利用方法

① 運行日と乗降できる停留所を確認します

利用登録申請時に交付された、相乗りができる月別の「スクールバス運行計画」で、利用したい日に運行があるかどうかと乗降できる停留所を確認します。

② 運転手に「利用登録証」を見せ、降りる停留所を伝えます

乗車の際、交付を受けた「利用登録証」を運転手に提示し、降車場所（停留所名）を口頭で伝えてください。なお、停留所は、各路線上のスクールバス停留所のほか「吾野駅」、「東吾野医療介護センター」とします。

③ 「一般優先席」に座ります

児童の座席は確保した上で、車内に「一般優先席」と表示した座席を設置します（８席程度）。一般利用者は、原則、一般優先席を利用します。なお、児童用の座席を含めたすべての座席が満席となった場合の乗車は認められません。（優先席→空席→補助席の順に利用する。）

５　申請方法

【必要なもの】
・「一般混乗利用登録申請書」
・「誓約書」
4月25日（水）～受付

→

【提出する窓口】
・市役所交通政策室
・吾野地区行政センター
※直接提出、郵送、FAX、メール申請可

→

【受け取るもの】
・「一般混乗利用登録証」（名刺サイズ）
・基本時刻表、運行計画、停留所の位置図

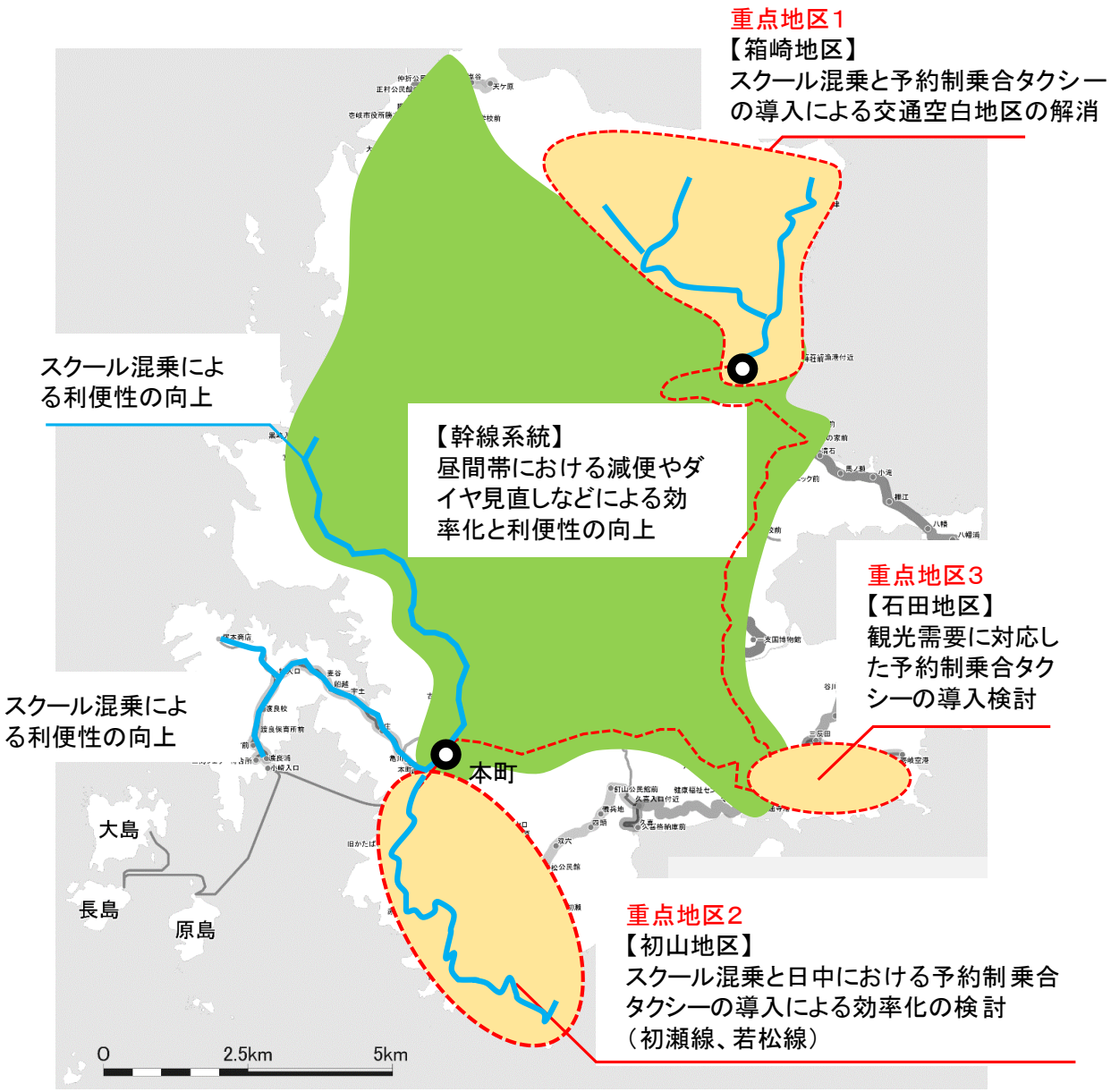
第5章　再編事業の内容

1　事業の全体像と将来展開イメージ

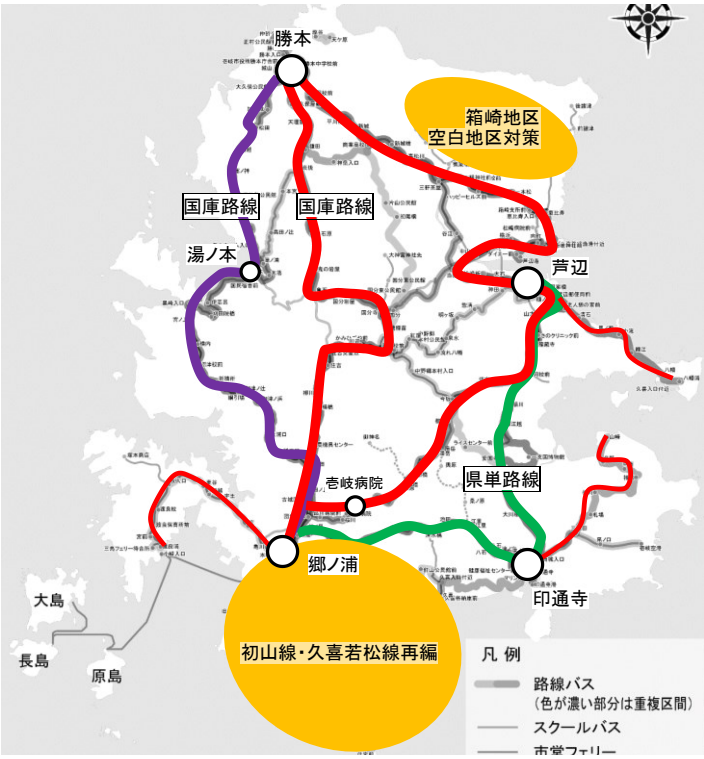
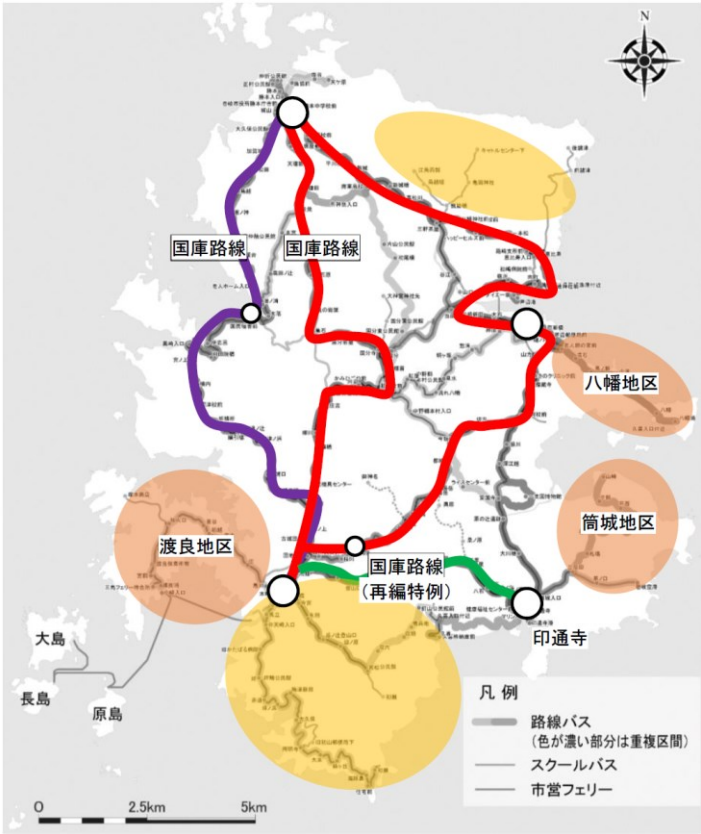
平成 31 年度から平成 32 年度にかけての短期的事業として、次の事業に取り組みます。

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

図表　再編事業の全体像



（日中における段階的な路線再編イメージ）

展開	イメージ図
第１ステップ（本計画） **モデル地区における支線再編** **・空白地区対策への着手** 幹線系統は現行路線を基本的に維持しつつ実施可能なダイヤ調整や効率化を実施。支線系統のモデル地区（2地区）における既存路線の再編や交通空白地区対策を推進し、地域主体のコミュニティ交通導入の道筋を形成する。	
第2ステップ（本計画） **地域コミュニティ交通の拡大と** **幹線系統の再編への着手** 自治基本条例にもとづくまちづくり協議会の活動の活発化と連動し、地域主体のコミュニティ交通の導入エリアを拡大。支線系統の全面的な再編を実現。幹線系統は郷ノ浦―印通寺間を結ぶ新たな幹線系統を整備。 また、病院等の拠点施設の利用状況や新たな開発地域などへの市民の移動ニーズに合わせて、路線バス及びコミュニティ交通等の運行を検討する。 ※郷ノ浦―印通寺の国庫補助は法定再編実施計画認定による再編特例措置を活用した場合に適用される可能性があります。	

2 事業内容

（1）箱崎地区

①基本方針

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

②事業内容

ア）スクールバス一般混乗（平成 30 年 8 月現在）

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

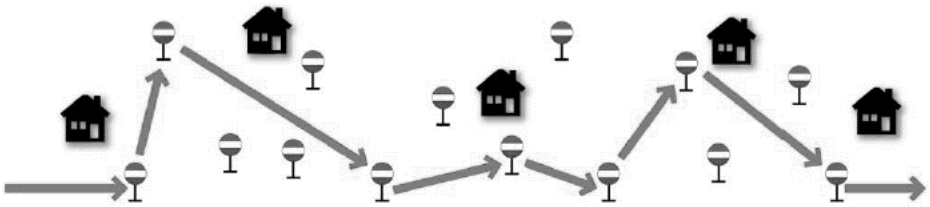
便数	片道 1 便
利用者	・箱崎地区に住所又は居住を有する方（要登録） ・ご自分でバスの乗降が可能な方
登録方法 ・利用方法	①申請書提出（事前申請） ②利用登録書の受取 ③乗車時に運転手に利用登録証を提示し降車場所を伝える 座席は車内に「一般優先席」を設置。一般利用者は原則同席を利用 （一般優先席→空席→補助席の順に利用） ※児童・生徒の座席が満席となった場合は利用ができない。

イ)予約制乗合タクシー

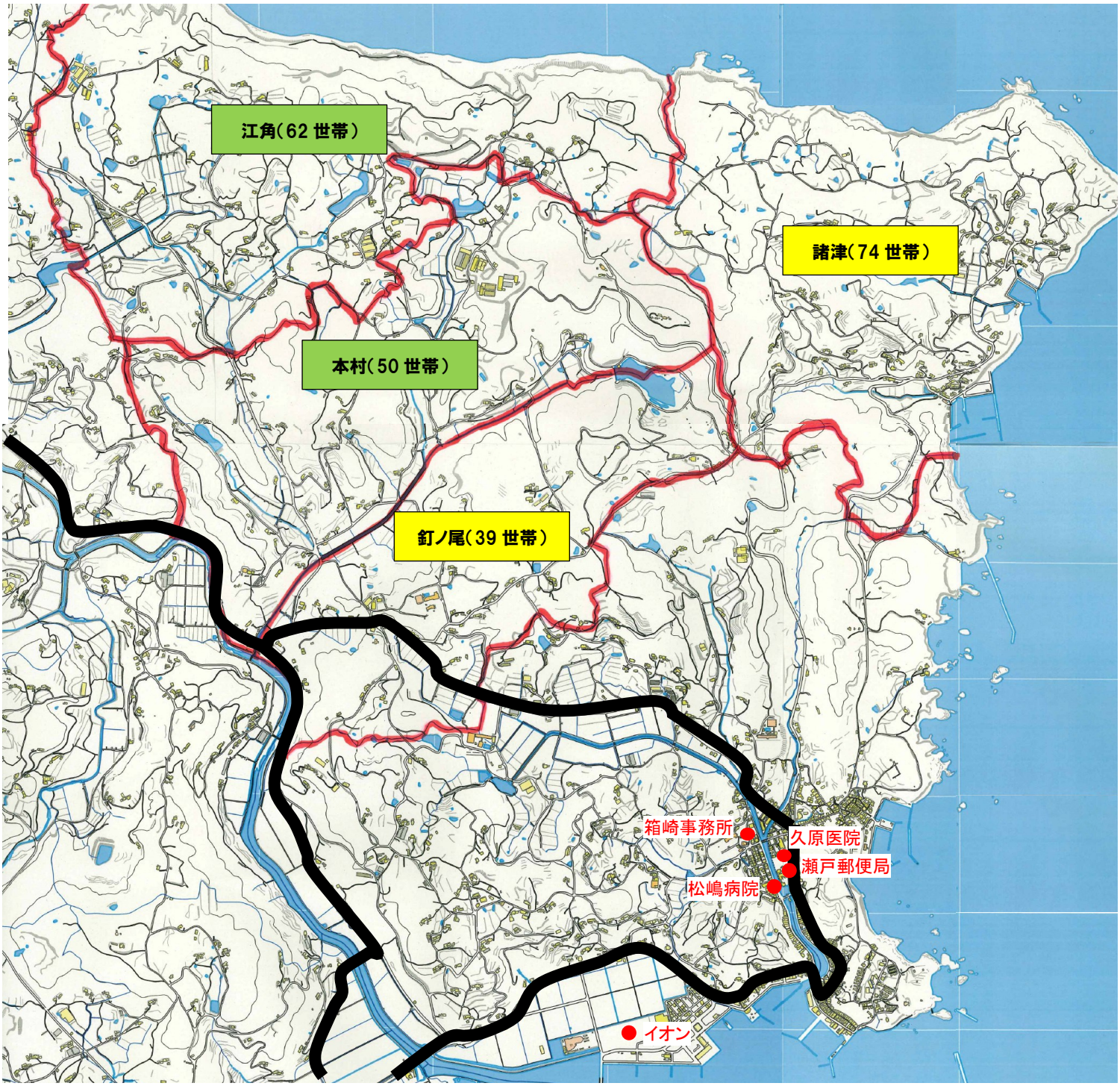
運行形態	不定期・区域運行（ミーティングスポット型※）	
乗降場所	※詳細は平成 31 年度に地元住民と検討し決定 以下、アンケート調査で要望が上がった地点 （店舗）イオン、JA 芦辺、川添ストア、浜崎商店、スーパーマルダイなど （病院）松嶋病院、久原病院、松永歯科など （その他）各地区公民館、支所、郵便局、旧バス停、芦辺港など	
運行区域	A ゾーン：釘ノ尾・諸津～芦辺中心部 B ゾーン：本村・江角～芦辺中心部	
運行日	各ゾーン週 2 回程度 （A ゾーン、B ゾーンの運行日を分けるかどうかは今後検討）	
運行便数・ダイヤ	1 日 1 往復程度 （朝 9 時（又は 10 時）ごろ芦辺着、12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

（※ミーティングスポット型）

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



図表　ゾーン区分図（案）



（２）初山地区

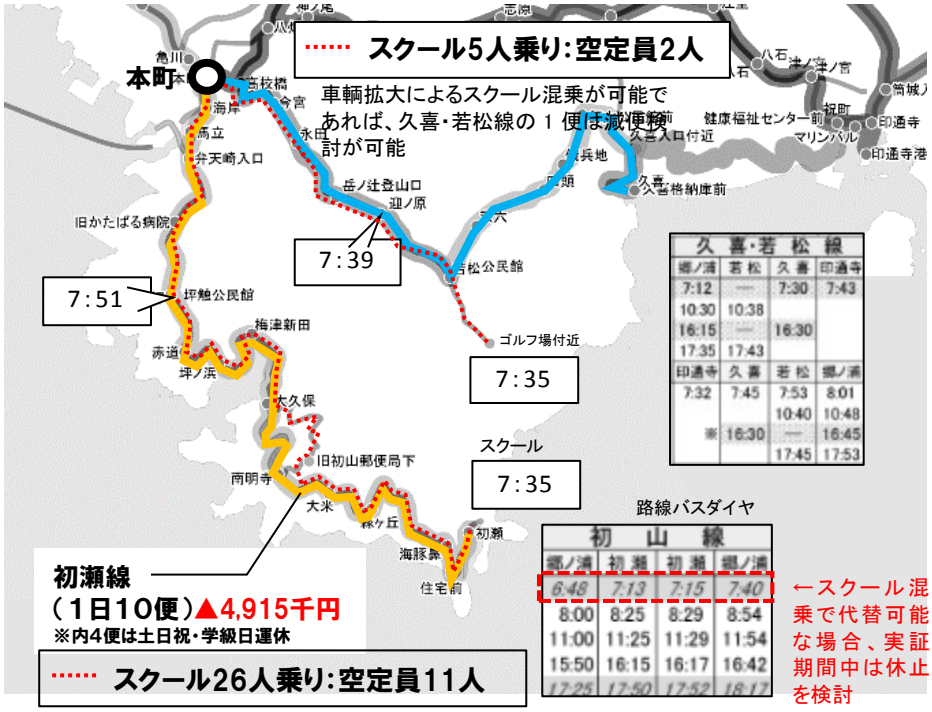
①基本方針

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

②事業内容

ア）スクールバス一般混乗（平成 30 年 8 月現在）

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



久喜・若松線

郷ノ浦	若松	久喜	印通寺
7:12	—	7:30	7:43
10:30	10:38		
16:15	—	16:30	
17:35	17:43		

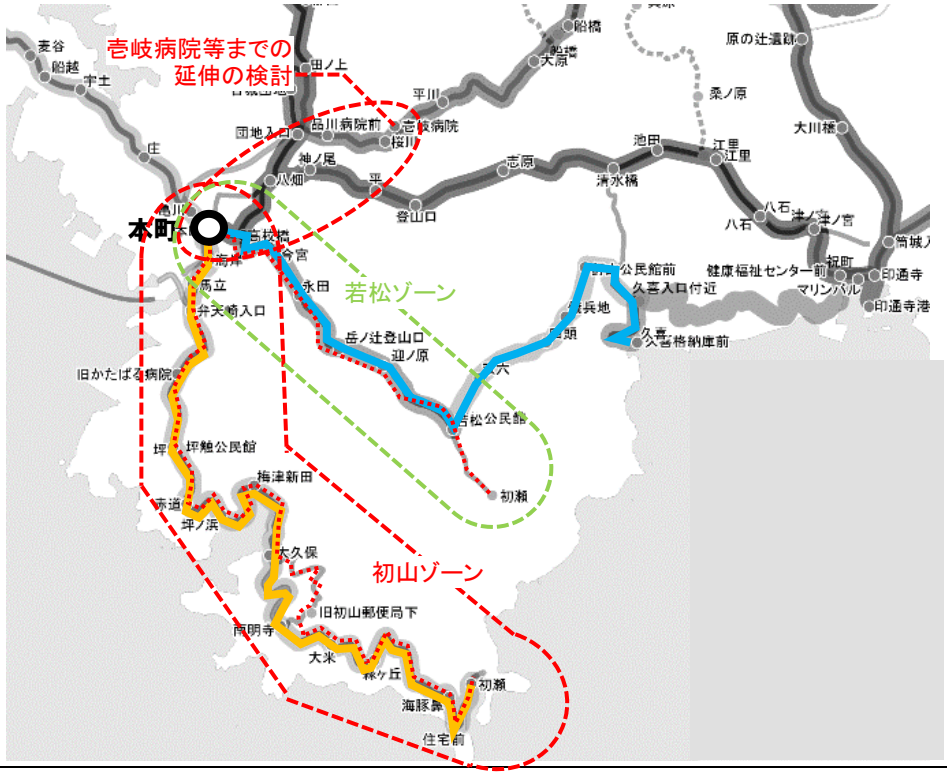
印通寺	久喜	若松	郷ノ浦
7:32	7:45	7:53	8:01
		10:40	10:48
※	16:30	—	16:45
		17:45	17:53

初山線

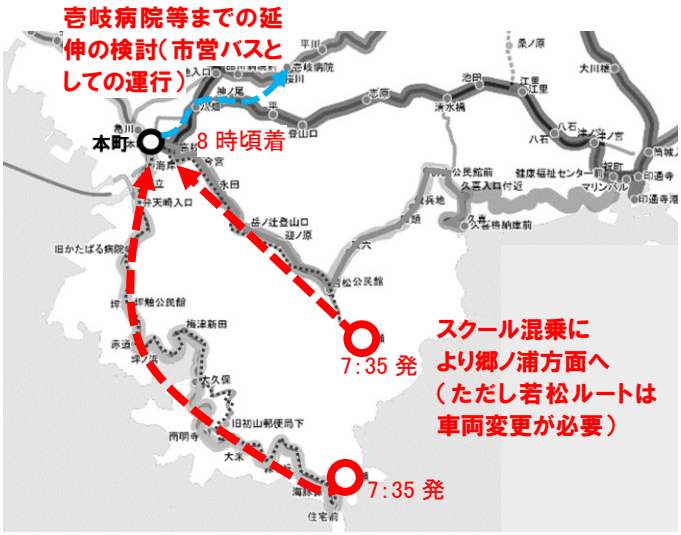
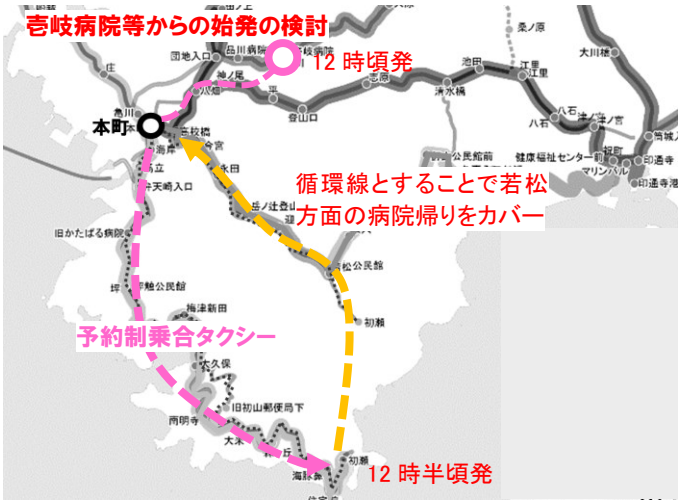
郷ノ浦	初瀬	初瀬	郷ノ浦
6:48	7:13	7:15	7:40
8:00	8:25	8:29	8:54
11:00	11:25	11:29	11:54
15:50	16:15	16:17	16:42
17:25	17:50	17:52	18:17

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

イ)予約制乗合タクシー

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

（運行イメージ）

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

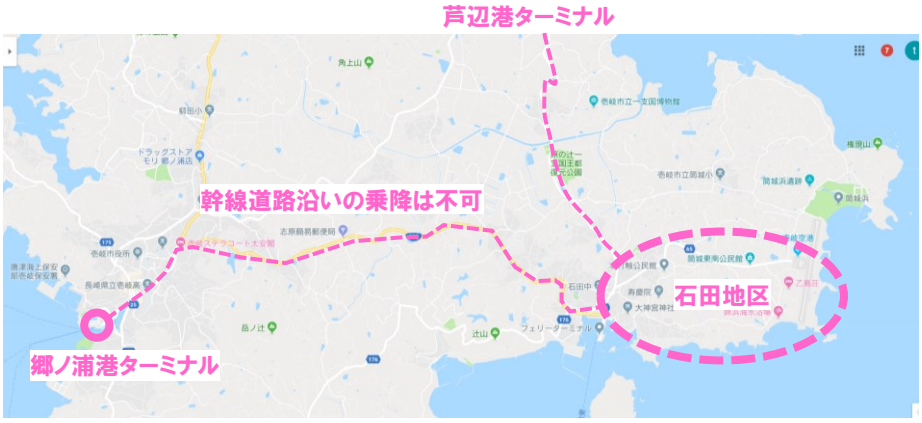
（3）石田地区

①基本方針

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

②事業内容

ア）予約制乗合タクシー

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

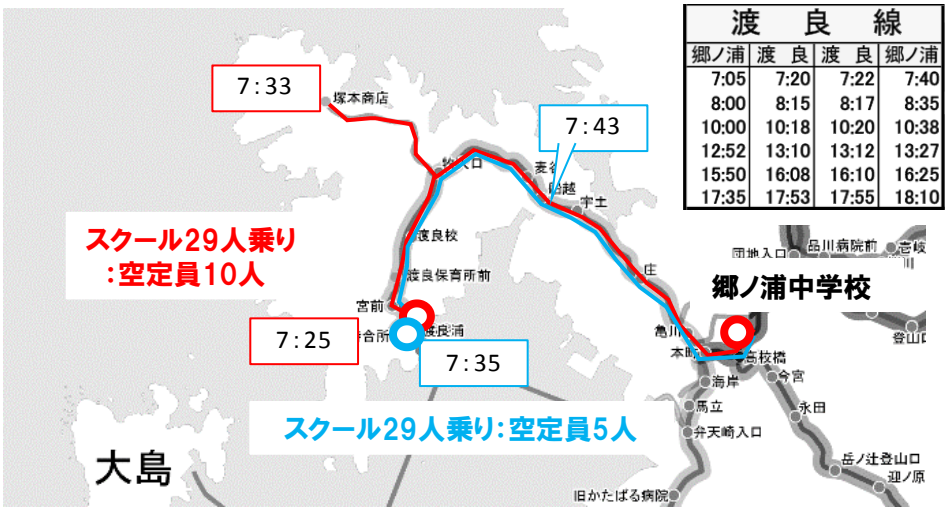
（４）渡良地区

①基本方針

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

②事業内容

ア）スクールバス一般混乗（平成 30 年 8 月現在）

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

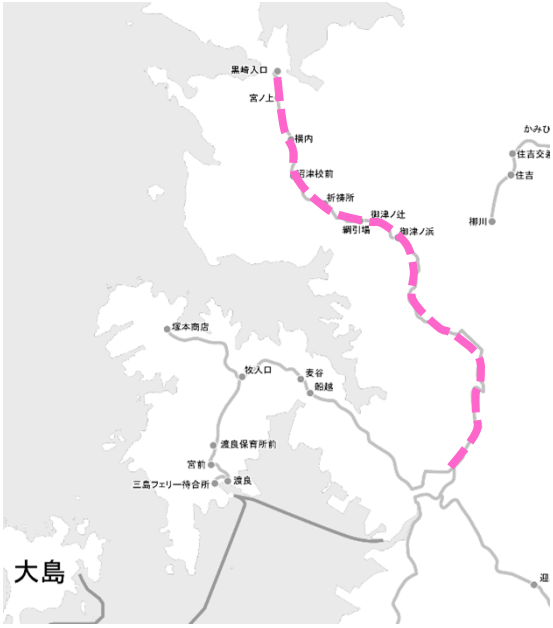
（５）沼津地区

①基本方針

運行目的	移動利便性の向上
事業内容	スクールバス一般混乗

②事業内容

ア）スクールバス一般混乗（平成 30 年 8 月現在）

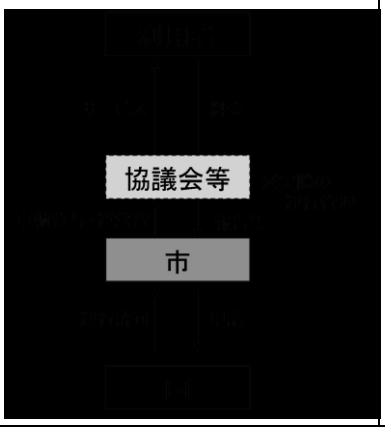
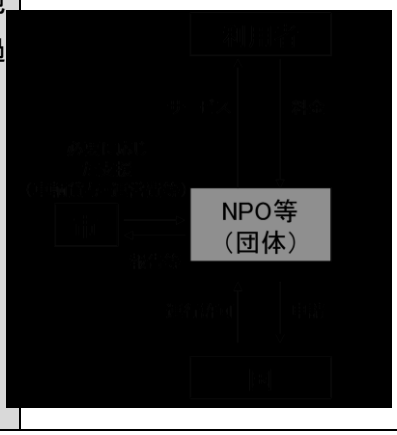
対象路線	沼津ルート１	定員 26 名	空き定員 15 名
ルート	各地区～郷ノ浦中学校までの区間  		
便数	片道１便		
利用者	・沼津地区に住所又は居住を有する方（要登録） ・ご自分でバスの乗降が可能な方		
登録方法 ・利用方法	①申請書提出（事前申請） ②利用登録書の受取 ③乗車時に運転手に利用登録証を提示し降車場所を伝える 座席は車内に「一般優先席」を設置。一般利用者は原則同席を利用 （一般優先席→空席→補助席の順に利用） ※児童・生徒の座席が満席となった場合は利用ができない。		

3 予約制乗合タクシー等の実現化に向けた検討

（1）実施主体の検討

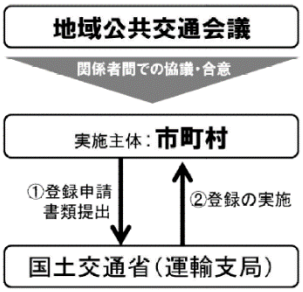
予約制乗合タクシー等の運営方法としては、①タクシー会社等による運行、②市町村有償運送（交通空白輸送）、③公共交通空白地区有償運送（旧過疎地有償運送）の 3 パターンが想定されます。決定にあたっては、地元の意向や運行特性に応じた検討が必要です。それぞれのメリット・課題等は以下のとおりです。

図表 コミュニティ交通の運行パターン・メリット・課題

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

（２）自家用有償運送の登録・対価の基準

前項で示した自家用有償運送（市町村有償運送（交通空白輸送）、公共交通空白地区有償運送（旧過疎地有償運送））についての各項目の概要は次のとおりです。詳細は運輸局との調整が必要です。

	市町村有償運送	公共交通空白地区有償運送
実施主体	市区町村	NPO、一般社団法人又は一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会及び権利能力なき社団
登録の流れ	地域公共交通会議  	運営協議会
対価の基準	・ 当該地域又は隣接市町村等における一般乗合旅客自動車運送事業の運賃、当該地域における撤退前の一般乗合旅客自動車事業の運賃を目安	・ 実費の範囲内であると認められること、営利を目的としていると認められない妥当な範囲内（以下、具体的目安） ・ 運送の対価は、当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね 1／2 の範囲内であること。 ・ 運送の対価以外の対価にあっては、実費の範囲内であること。 ・ 均一制など定額制による運送の対価において、近距離利用者の負担が過重となるなど、利用者間の公平を失するような対価の設定となっていないと認められること。 ・ 運送の対価を距離制又は時間制で定める場合であって、車庫（事務所の車庫を含む。）を出発した時点からの走行距離を基に対価を算定しようとする場合にあっては、当該同一旅客をタクシーが運送した場合の実車運賃の額に迎車回送料金を加えた合計額と比較して、当該対価が概ね 1／2 の範囲内であると認められること。ただし、当該対価を適用する場合には、迎車回送料金を併せて徴収してはならない。 ・ 公共交通空白地有償運送に係る対価を定める場合であって、上記の基準によりがたい場合は、当該地域又は近隣の一般乗合旅客自動車運送事業の運賃・料金を参考として対価を定めることができる。

（参考）

◎市町村有償運送（交通空白輸送）の概要

（定義）過疎地域や一部の都市地域などの交通空白地帯において、乗合バス事業によっては住民の生活の足を確保することが困難となっている場合において、住民の足の確保を行う輸送）

市町村が、専らその区域内で、住民の生活交通を確保するため自ら行う輸送

市町村が主宰する地域公共交通会議（地域協議会の分科会も含む）の合意が必要

旅客の範囲
- 当該市町村に在住する住民及びその親族、当該市町村に日常の用務を有する者
- 当該市町村長が必要と認める場合は、当該区域への来訪者等

路線
- 路線（起終点・経由地）
- デマンド運行部分（基軸路線または地区を定める）

使用車両
- 市町村名義（リース可）
- バス
- 普通車（移動制約者の移動を容易にするもの含む）
- 軽可

対価設定の考え方

対価を事務所に掲示

- 燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内
- 合理的な方法により定められ
- 旅客にとって明確であること。

撤退前のバス運賃等参考に出来る

輸送の安全・旅客の利便確保

すべての事業所で運行管理の責任者必要
運行前の安全運転のための確認は対面で実施する。代行者選任可

運転者の要件
- 2種免許が有効な者
- 1種免許2年間停止でない者で、大臣認定講習受講者

※人身事故等には適性診断を受診
※ 運行委託も同様の資格

運行管理の責任者の資格

バス1両・その他 5両以上の場合は、次に該当する者
- 旅客運行管理者資格者証所持
- 運行管理者基礎講習修了
- 安全運転管理者の資格
- 運行管理の実務1年以上の経験

※全事業所で運行管理体制の整備

- 安全運転のための確認の実施記録
- 乗務記録
- 運転者台帳
- 事故記録
- 苦情処理簿
- 車内掲示（運送者名称、運転者氏名、自動車登録番号、対価）
- 車両表示の実施（名称・「有償運送車両」・登録番号）登録証の写しを備置
- 整備管理・事故・苦情処理体制の整備
- 損害賠償措置

運輸支局への報告

輸送実績報告 ※年１回　　事故報告 ※その都度

◎公共交通空白地区有償運送（旧　過疎地有償運送）の概要

特定非営利活動法人等が過疎地その他類似地域にて、特定非営利法人等の会員に対する輸送

（運営協議会で合意が必要）（タクシー等公共交通機関では十分な輸送が確保できない）

旅客の範囲

申請者団体の登録会員
- 住民及びその親族
- 日常生活に必要な用務を反復継続して行う者及びその同伴者

交通が著しく不便・交通手段確保が必要な地域

※当該地域を管轄する市町村長が認めることが前提
（市町村長において、関係する運送事業者へ確認後、協議会への報告が必要）

- 当該区域への来訪者又は滞在者（通勤・通学・通院等以外）

使用車両

○ＮＰＯ法人等が所有する自動車
○ボランティア個人の持込みの自動車（運送者に使用権原があるもの）

- バス
- 乗用自動車（やむを得ない場合のみ、乗用車以外可）
- 軽可

運送の区域
- 市町村を単位
- 発地又は着地のいずれかが運送の区域にあること
- 協議会合意があれば、市町村の一部とすることも可能

輸送の安全・旅客の利便確保

運転者の要件
- 2種免許が有効な者
- 1種免許2年間停止でない者で、大臣認定講習受講者

※人身事故等には適性診断を受診
※ 運行委託も同様の資格

運行管理の責任者の資格

車両数5両以上の場合は、次に該当する者
- 旅客運行管理者資格者証所持
- 運行管理者基礎講習修了
- 安全運転管理者の資格
- 運行管理の実務1年以上の経験

※全事業所で運行管理体制の整備

帳簿等の整備
- 旅客名簿
- 乗務記録
- 運転者台帳
- 運転者証
- 事故記録
- 苦情処理簿

自動車への表示
- 運送者の名称
- 「有償運送車両」の文字
- 登録番号
- ○登録証の写しを車内に備置

旅客への明示等
- 登録運送者であること。
- 対価書面の提示・説明

その他の体制整備
- 点呼（対面基本）の実施（代行者選任可）
- 整備管理体制の整備
- 事故・苦情処理体制の整備

損害賠償措置

◎任意保険の加入義務　別途告示
- 対人８千万円、対物2百万円
- 搭乗者もカバー
- 有償旅客運送中もカバー

対価設定の考え方

- 距離制
- 時間制
- 定額制

選択（不調時は協議会合意）

- 燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内
- 合理的な方法により定められ、旅客にとって明確
- 営利に至らない範囲内

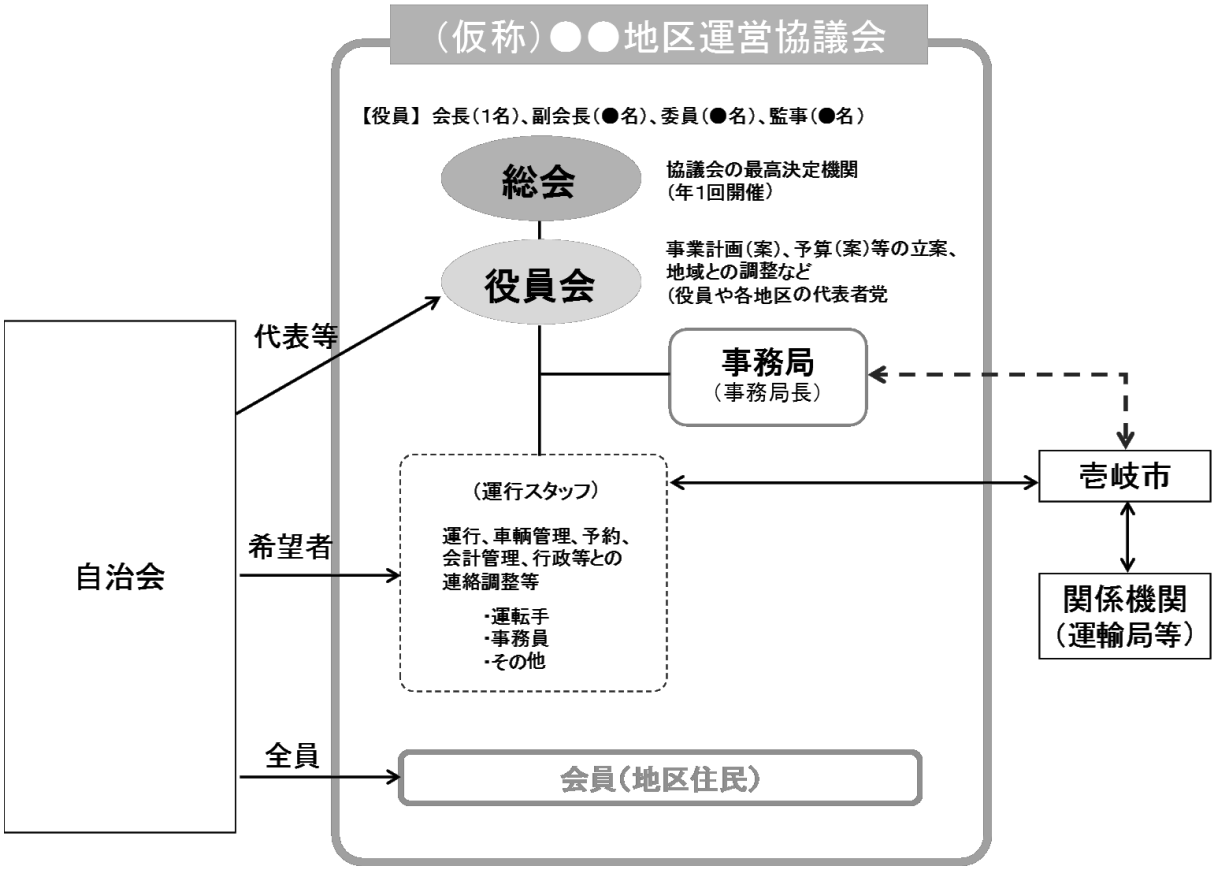
・設定基準
・適用方法
により定める

運輸支局への報告
- 輸送実績報告（年１回）
- 事故報告（その都度）

（３）地元運営体制の構築

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

図表　運営協議会の組織体制イメージ



（参考）地元協議会規約例

（名称）
第１条　この協議会は、●●●運行協議会という。
（目的）
第２条　この協議会は、●●●で運行する●●●事業について、地域住民が主体となった運行体制づくりと、利用促進を図ることを目的とする。
（活動内容）
第３条　この協議会は、第２条の目的を達成するため、次の活動を行う。
（１）コミュニティバス事業の運行計画づくりに関する活動
（２）コミュニティバス事業の運行に関する活動
（３）コミュニティバス事業の利用促進に関する活動
（４）その他、コミュニティバス事業及び関連するまちづくりに関する活動
（会員）
第４条　この協議会の会員は、●●●地域それぞれから選出された住民代表者とする。
（協議会役員）
第５条　この協議会に次の役員を置く。
（１）会　長　　●人
（２）副会長　　●人
（３）委　員　　●人
（４）監　事　　●人
（役員の選任）
第６条　協議会役員は、会員の互選により選出する。
（役員の職務）
第７条　会長は、この協議会を代表し、その活動を総理する。
２　副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代行する。
３　監事は、次に掲げる職務を行う。
（１）業務執行の状況を監査すること。
（２）この協議会の財産の状況を監査すること。
（３）前２号の規定による監査の結果、この協議会の活動に関し不正の行為又は法令若しくは規約に違反する重大な事実があることを発見した場合には、これを総会に報告すること。
（役員の任期等）
第８条　役員の任期は、１年とする。ただし、再任を妨げない。
２　前項の規定にかかわらず、後任の役員が選任されていない場合には、任期の末日後最初の総会が終結するまでその任期を伸長する。
３　補欠のため、又は増員によって就任した役員の任期は、それぞれの前任者又は現任者の任期の残存期間とする。
４　役員は、辞任又は任期満了後においても、後任者が就任するまでは、その職務を行わなければならない。

（事務局）
第９条　この協議会に、事務局長及び会計等を置く。
２　事務局長及び会計等の任免は、会長が任免する。
（総会）
第１０条　この協議会の総会は、通常総会及び臨時総会とする。
（構成）
第１１条　総会は、会員をもって構成する。
（議決事項）
第１２条　総会は、以下の事項について議決する。
（１）規約の変更
（２）事業計画及び収支予算並びにその変更
（３）事業報告及び収支決算
（４）役員の選任及び職務
（５）その他運営に関する重要事項
（開催）
第１３条　通常総会は、毎事業年度１回開催する。
２　臨時総会は、役員会が必要と認め召集の請求があった場合に開催する。
（招集）
第１４条　総会は、会長が招集する。
２　会長は、第１３条第２項の規定による請求があったときは、その日から３０日以内に臨時総会を招集しなければならない。
（議長）
第１５条　総会の議長は、その総会において、出席した会員の中から選出する。
（定足数）
第１６条　総会は、会員の過半数の出席がなければ開会することはできない。
（議決）
第１７条　総会の議決は出席した会員の過半数の承認をもって決する。
（役員会の構成員）
第１８条　役員会は、本協議会の役員並びに事務局長をもって構成する。
（役員会の役割）
第１９条　役員会は、この規約で定めるもののほか、次の事項を検討する。
（１）総会に付議すべき事項
（２）総会の議決した事項の執行に関する事項
（３）その他総会の議決を要しない会務の執行に関する事項
（役員会の開催及び召集）
第２０条　役員会は、会長が必要と認めたときに開催し、召集する。
（事業計画及び予算）
第２１条　本協議会の事業計画及びこれに伴う収支予算は、会長が作成し、総会の議決を経なければならない。

（事業報告及び決算）

第２２条　この協議会の事業報告書、収支計算書の決算に関する書類は、毎事業年度終了後、速やかに、会長が作成し、監事の監査を受け、総会の議決を経なければならない。

２　決算上剰余金を生じたときは、次事業年度に繰り越すものとする。

（事業年度）

第２３条　この協議会の事業年度は、毎年４月１日に始まり、翌年３月３１日に終わる。

（その他）

第２４条　この規約に定めるもののほか、本協議会の運営に関し、必要な事項は、会長が役員会に諮り、別に定める。

附則

この規約は、平成●●年●●月●●日から施行する。

（参考）運転手募集チラシ例（平戸市度島地区）

度島地区まちづくり運営協議会コミュニティバス運転手の募集について

昨年度からこれからの度島を住みよいまちにするため、度島地区まちづくり運営協議会を発足し、各種まちづくり事業に着手しております。

このまちづくり事業の一環で、平成27年から公共の交通機関が無い度島に「住民の足」となるコミュニティバスの運行を開始します。

そこで、「コミュニティバスを運転する運転手」として、「コミュニティバス運転手募集要項」に基づき、職員を募集しますので、地域づくりに情熱がある方の応募をお待ちしています。

１．受付期間：平成26年10月31日（金）～11月14日（金）**※郵送の場合は、14日消印有効**

２．試験日時：平成26年11月24日（月）振替休日　午前９時30分～

３．試験場所：ふれ愛センター度島

４．試験内容：面接による選考試験

５．募集人員：若干名

６．募集対象：①年齢満20歳以上65歳以下で性別は問いません。
②度島島内に住民票があり居住している方
③普通自動車運転免許を取得している方
④地域振興に意欲と見識があり、コミュニケーションが取れる方

７．勤務条件等

雇用形態	コミュニティバス運転手（度島地区まちづくり運営協議会職員）
雇用期間	平成26年12月１日（月）～
勤務場所	ふれ愛センター度島
勤務日数	バスの運行時刻及び雇用するドライバーの人数によって異なる場合があります。 ※ある程度の希望にそうかたちで行います。
業務内容	コミュニティバスの運転業務（運転業務） コミュニティバスの管理業務（簡易な点検等）
賃　　金	時給1,000円

○申し込み・お問い合わせ先

〒859-5101　平戸市度島町1673番地　度島地区まちづくり運営協議会

ＴＥＬ：0950-25-2834　　ＦＡＸ：0950-25-2447

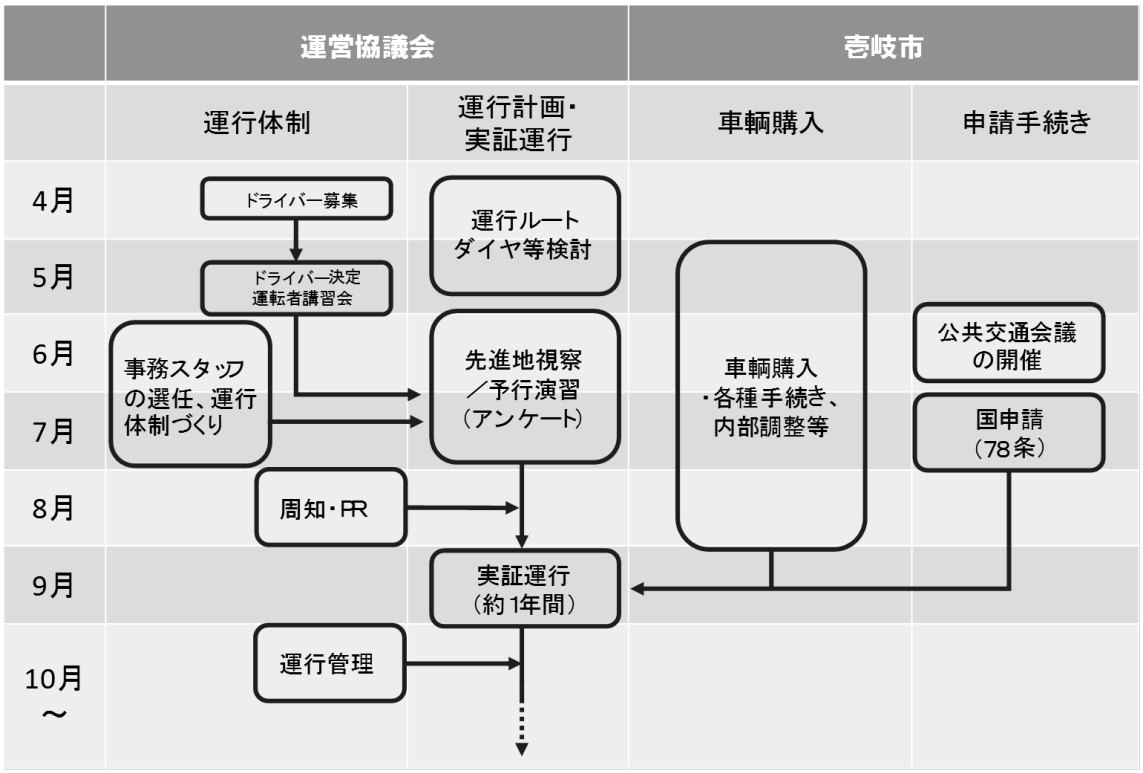
Ｅ-mail：takushima01@poppy.ocn.ne.jp

※応募用紙及び募集要項は、ふれ愛センター度島及び度島3地区区長宅に備え付けしております。

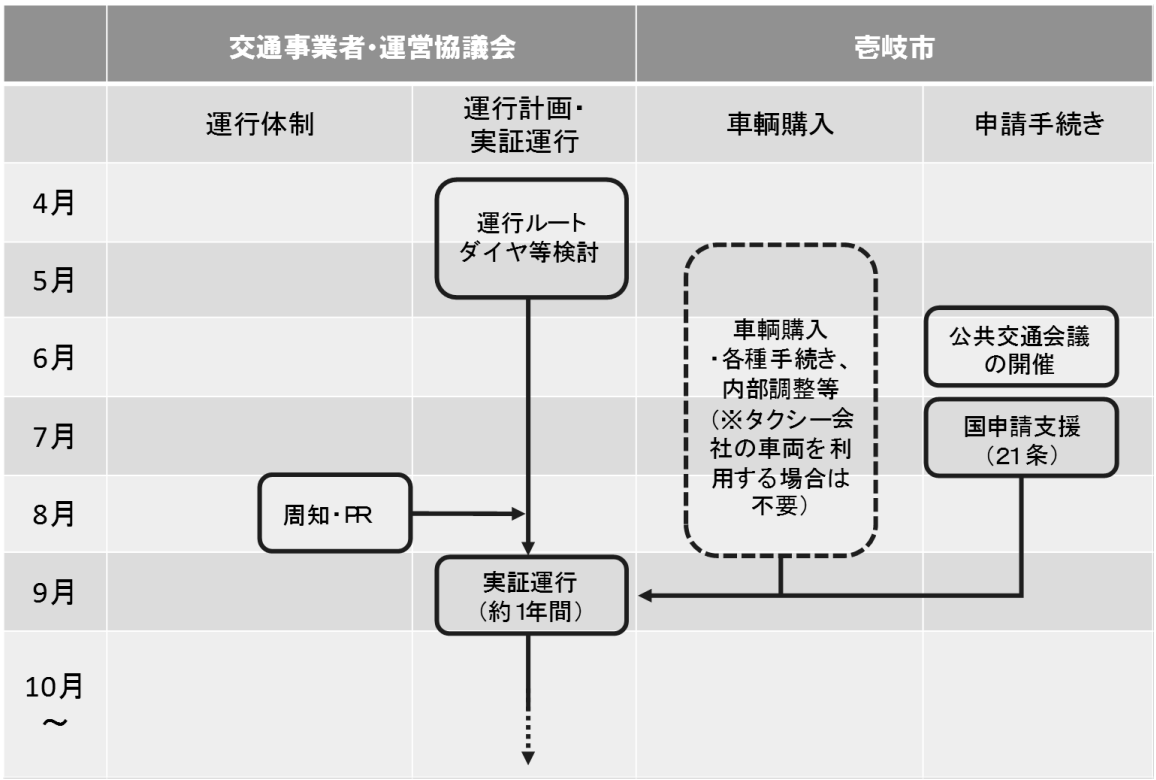
（４）実証運行に向けたスケジュール

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

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



＜タクシー事業者の場合＞　道路運送法 21 条（本格運行時は 4 条）



壱岐市地域公共交通再編実施計画

平成３１年３月

壱　岐　市