

対馬市地域公共交通網形成計画

平成27年3月

対 馬 市

〔目次〕

はじめに

Ⅰ. 対馬市の現況調査及び問題・課題の整理分析

1. 地勢	4
2. 人口・世帯数の構造と分布.....	5
3. 少子高齢化の状況.....	8
4. 将来人口	9
5. 対馬市のまちづくりの現状.....	10
6. 燃油価格の動向	13
7. 自家用車自動車保有台数の現状.....	14
8. 観光・ビジネス客の動向.....	14

Ⅱ. 島内公共交通網形成に係る現状調査及び問題・課題の整理分析

1. 今後の対馬市のまちづくりについて.....	18
2. 路線バス・市営バス・乗合タクシー・スクールバスの状況.....	22
3. 市営バス・スクールバスの活用検討.....	53
4. 過疎地有償運送等のコミュニティ交通の導入検討.....	64
5. タクシー事業の現状と乗合タクシーの実施検討.....	71
6. 商店・地域との連携検討.....	72
7. 福祉タクシー等との連携検討.....	73
8. 定額・ゾーン制運賃の導入検討.....	74
9. これまで実施した計画事業の効果検証.....	75
10. 公共交通に関する情報発信の現状と課題.....	76

Ⅲ. 市民・来訪者アンケート調査及び分析

1. 市民アンケート調査	79
2. 病院利用者アンケート調査.....	93
3. 高校生アンケート調査	97
4. 韓国人アンケート調査	99
5. アンケート調査結果まとめ.....	103

Ⅳ. 地域公共交通の維持・活性化に向けた課題分析

1. 基礎調査結果からみた個別課題の整理.....	106
2. 路線体系からみた課題整理.....	109

V. 対馬市地域公共交通網形成計画の策定

1. 将来ビジョン	112
2. 計画区域	113
3. 計画期間	113
4. 計画目標	114
5. 公共交通体系の将来像	117
6. 目標を達成するために行う事業及び実施主体に関する事項.....	119

はじめに

1. 業務目的

対馬市（以下「本市」。）の公共交通を取り巻く環境は、人口減少、少子高齢化、モータリゼーションの進展等を背景に、利用者が減少し欠損赤字が増加するなど年々厳しさが増しており、公共交通の維持・確保が大きな課題となっている。しかしながら、公共交通は、高齢化や地球温暖化が進む現代社会において、地域の貴重な移動手段であることは言うまでもなく、環境にもやさしい公共交通を維持する必要性は今後一層高まっていくといえる。

こうした中、本市も合併 10 年を迎え、新たなまちづくりとして、小中学校の統廃合や公共施設の見直しを進めている。更に平成 27 年 5 月には、厳原地区にある対馬いづはら病院と美津島地区にある中対馬病院を統合した「対馬病院」が空港近くに開院する。また、現在、都市再生整備計画事業にて、観光の拠点施設として対馬市観光情報館「ふれあい処つしま」を建設中である。この対馬市観光情報館「ふれあい処つしま」にバスの発着所を設置し、厳原地区の対馬病院までのアクセスの拠点とする予定である。

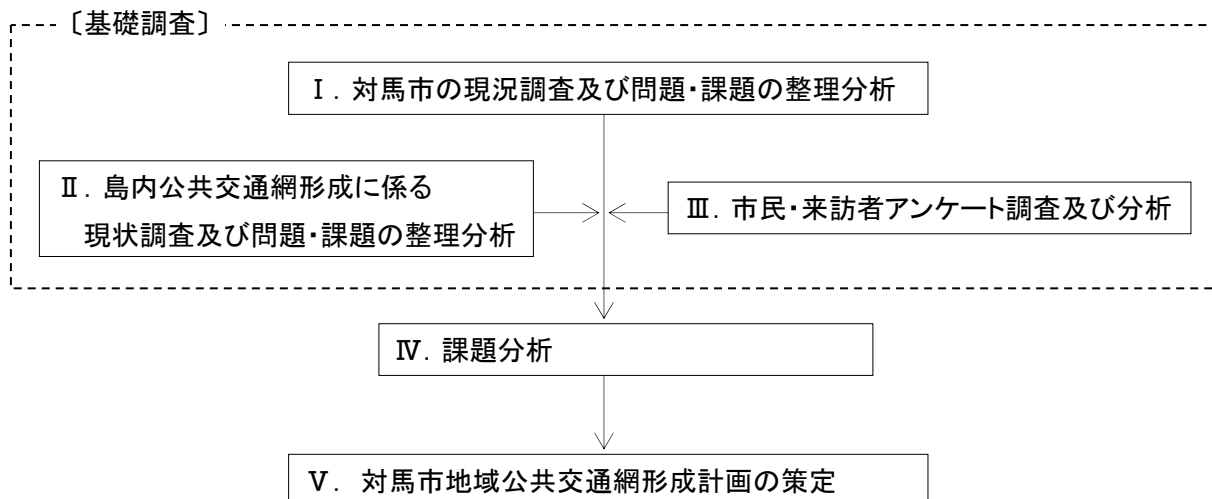
こうしたまちづくりの進展に合わせ、中心施設の一つである対馬病院までのアクセスを含め、まちづくりと一体となった公共交通網を抜本的に見直す必要がある。

また今後は、主要幹線は路線バスでの運行、支線についてはデマンドタクシーやスクールバスへの混乗、地域コミュニティバス、過疎地有償運送等の多様な手段を活用した新たな公共交通体系の構築を検討することも重要である。

以上を踏まえ、地方公共団体、路線バス事業者、関係者等が一体となり、今後の本市の公共交通体系の維持・活性化の最上位計画となる地域公共交通網形成計画を策定するものである。

2. 策定フロー

計画策定は、対馬市の現状と問題・課題の分析を起点に、島内公共交通体系の現状調査による問題・課題の分析を行い、市民及び外国人アンケート結果を踏まえ、地域公共交通網形成計画を策定する。



Ⅰ．対馬市の現況調査及び問題・課題の整理分析

I. 対馬市の現況調査及び問題・課題の整理分析

1. 地勢

- ・ 対馬市（以下「本市」という。）は九州最北端、日本海の西側に位置し、北は対馬海峡西水道を隔てて朝鮮半島に面し、南は対馬海峡東水道を隔てて壱岐島、九州本土に面している。博多までの海路138km に対して韓国の釜山まではその半分以上の49.5kmの近さにある国境の島である。
- ・ 709.01km²の面積を有し、南北82km、東西18kmと細長い島で、島としては佐渡・奄美に次いで日本で3番目の大きさである。
- ・ 全島の89%が山林で占められ、厳原町の竜良山及び美津島町の白嶽には原始林が残っており、国の天然記念物に指定されている。
- ・ 対馬を南北に分けるように島の中央部に位置する浅茅湾は、大小幾つもの入り江と島々が複雑に入り組んだリアス式海岸で壱岐対馬国定公園に指定されている。
- ・ 気象条件は、対馬暖流の影響を受け温暖で雨量も多い海洋性気候である。

写真：烏帽子岳展望所からの眺望（浅茅湾）



図表 位置図



図表 市域全体図



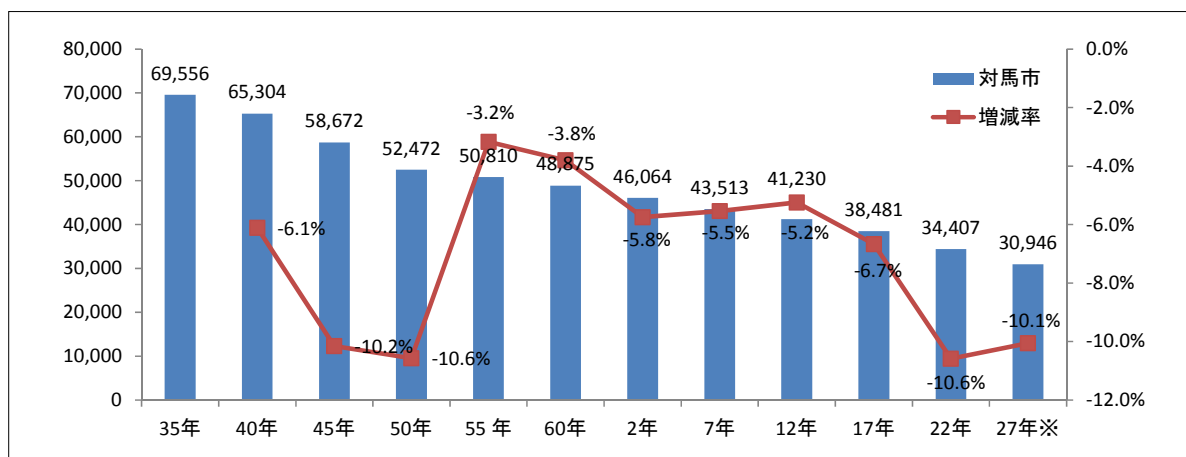
資料）国土地理院

2. 人口・世帯数の構造と分布

(1) 総人口

対馬市の人口は減少傾向が続いており、平成 27 年 10 月推計※では 30,946 人と 5 年前に比べ▲10.1%、実数にして 3,461 人減少している。人口減少率は平成 22 年から 10%と急激に高くなっており減少スピードが加速している状況が窺える。

図表 人口推移（右軸：人口（人）、左軸：減少率）



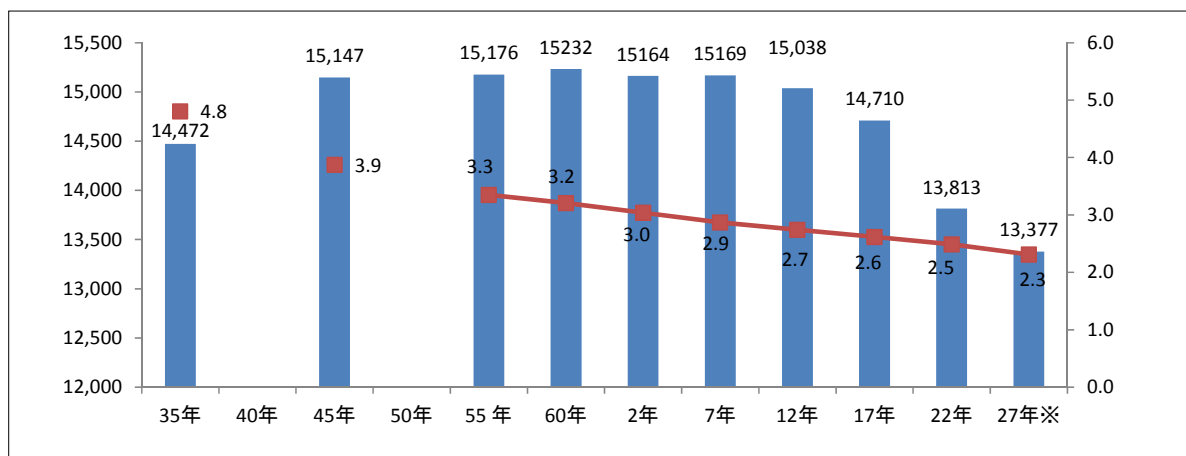
資料）平成 22 年までは国勢調査を基に作成

※平成 27 年は平成 26 年 10 月実績（長崎県異動人口調査）に対前年度減少率を乗じ算定した推計値

(2) 世帯数

世帯数は、平成 12 年から減少に転じ、平成 27 年 10 月推計では 13,377 世帯となっている。また、平均世帯人員も減少を続け核家族化が進行している状況が窺える。

図表 世帯数（右軸：世帯数（世帯）、左軸：平均世帯人員（人／世帯））



資料）平成 22 年までは国勢調査を基に作成

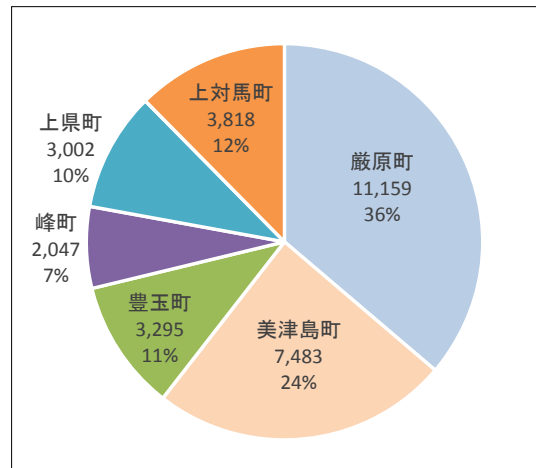
※平成 27 年は平成 26 年 10 月実績（長崎県異動人口調査）に対前年度減少率を乗じ算定した推計値

(3)地区別人口

平成 27 年 10 月推計※の地区別人口をみると、厳原町が 11,159 人で最も多く、次いで美津島町 7,483 人、上対馬町 3,818 人、豊玉町 3,295 人、上県町 3,002 人、峰町 2,047 人の順となっている。

過去の推移をみると、全ての町で減少傾向が続いているが、特に峰町、上対馬町、上県町といった北部地域の人口減少率が南部に比べ高い状況が窺える。

図表 地区別人口（平成 27 年推計）（人）

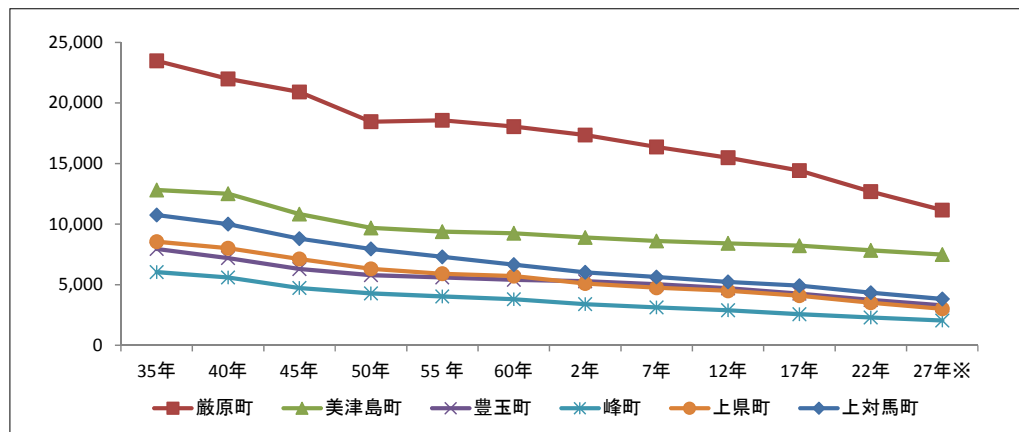


※平成 26 年 10 月実績（長崎県異動人口調査）に対前年度減少率を乗じ算定した推計値

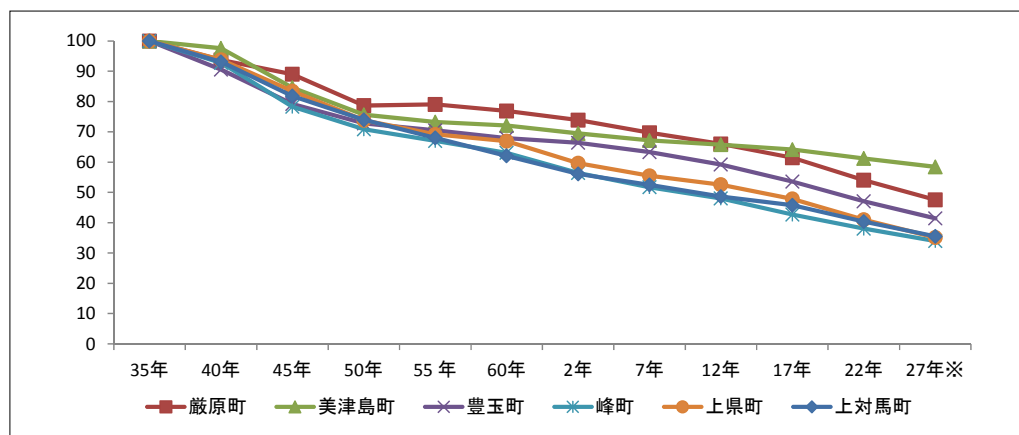
図表 地区別人口の推移（人）

	35年	40年	45年	50年	55年	60年	2年	7年	12年	17年	22年	27年※
厳原町	23,472	21,989	20,897	18,460	18,564	18,044	17,343	16,367	15,485	14,417	12,684	11,159
美津島町	12,812	12,499	10,837	9,692	9,382	9,238	8,905	8,607	8,423	8,216	7,841	7,483
豊玉町	7,950	7,202	6,294	5,790	5,604	5,402	5,281	5,035	4,705	4,259	3,746	3,295
峰町	6,032	5,597	4,720	4,277	4,042	3,805	3,402	3,119	2,897	2,575	2,296	2,047
上県町	8,547	8,014	7,131	6,305	5,915	5,719	5,102	4,743	4,494	4,092	3,505	3,002
上対馬町	10,743	10,003	8,793	7,948	7,303	6,667	6,031	5,642	5,226	4,922	4,335	3,818

図表 地区別人口の推移（人）



図表 昭和 35 年を 100 とした場合の推移



資料）平成 22 年までは国勢調査を基に作成

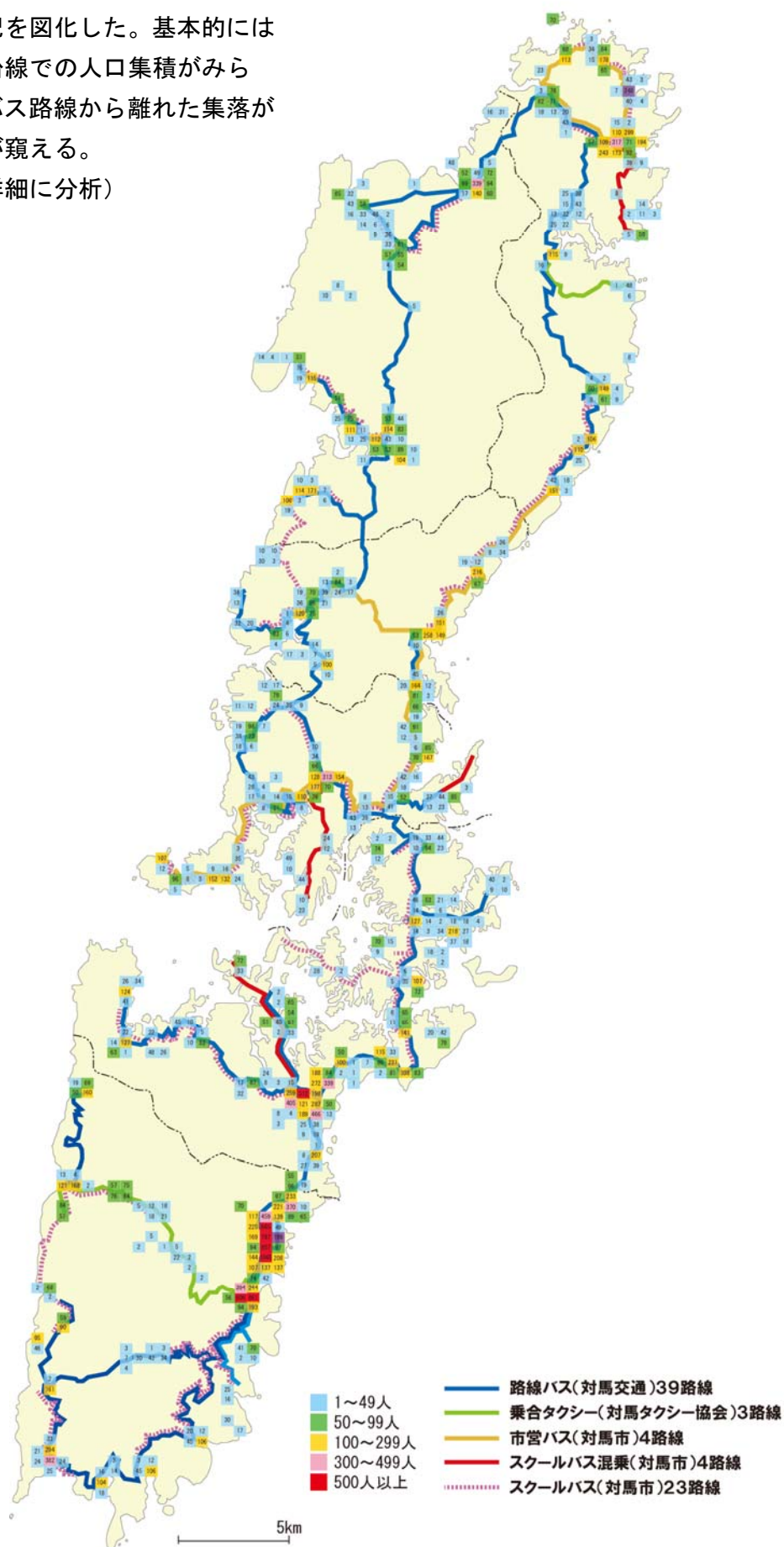
※平成 27 年は平成 26 年 10 月実績（長崎県異動人口調査）に対前年度減少率を乗じ算定した推計値

(4)500mメッシュ人口

平成 22 年国勢調査を基にした 500m メッシュでの人口分布状況を図化した。基本的には後述する路線バス沿線での人口集積がみられるが、一部ではバス路線から離れた集落が点在していることが窺える。

(交通空白地区で詳細に分析)

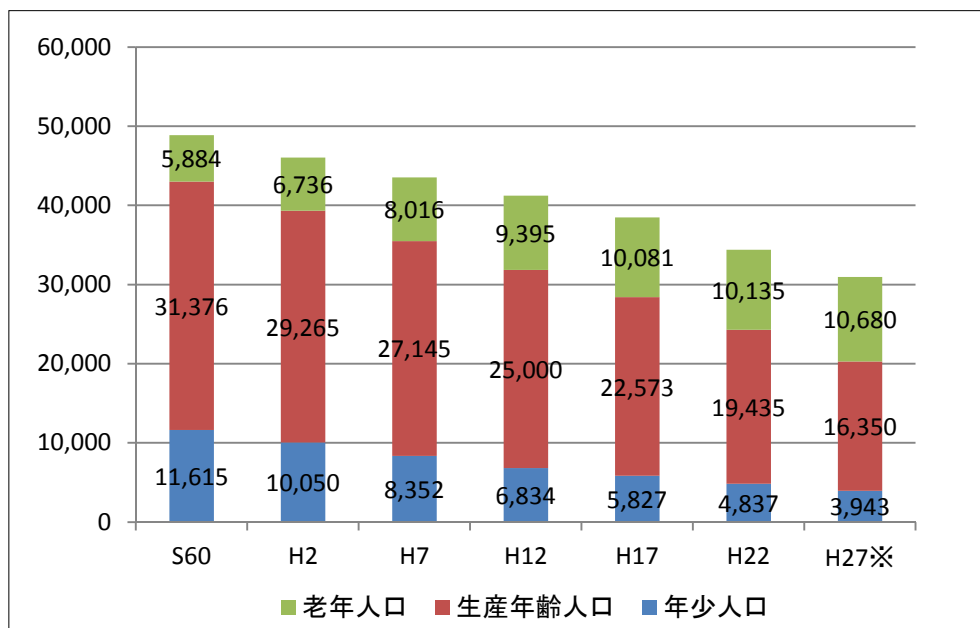
図表 500m メッシュ人口 (人)



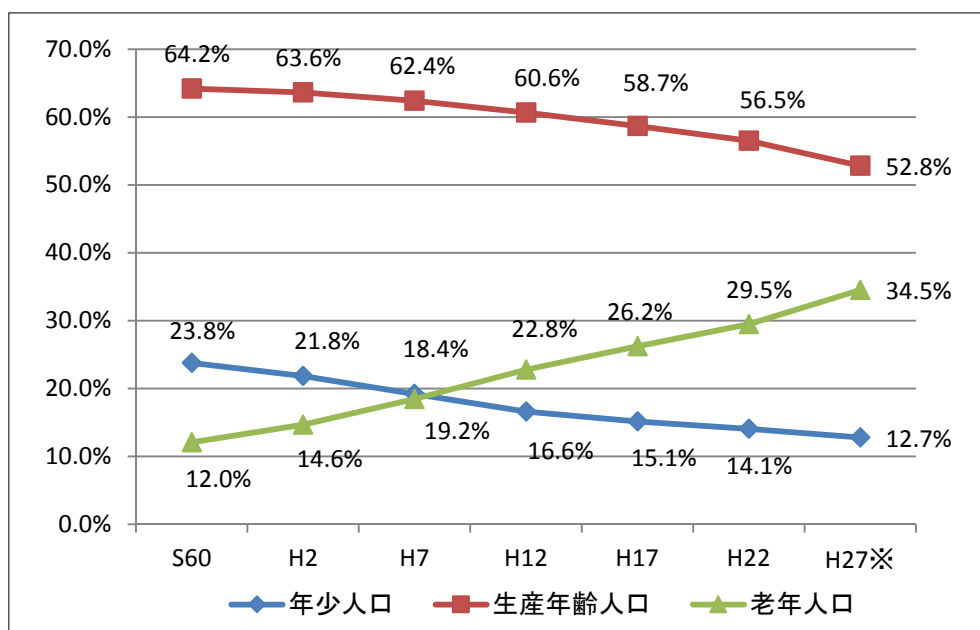
3. 少子高齢化の状況

本市では少子高齢化が著しく進行している。平成 27 年 10 月推計で年少人口率（0～14 歳）は 12.7%と 5 年前に比べ 1.4 ポイント減少した。一方で高齢化率（65 歳以上）は 34.5%で 5 年前に比べ 5 ポイント増加し、実数ベースでも 65 歳以上の高齢者数は平成 27 年で 10,680 人と 5 年前に比べ 545 人増加している。今後も少子高齢化は一層進行することが予想される。

図表 年齢 3 階級別人口推移（人）



図表 年齢 3 階級別人口構成比推移

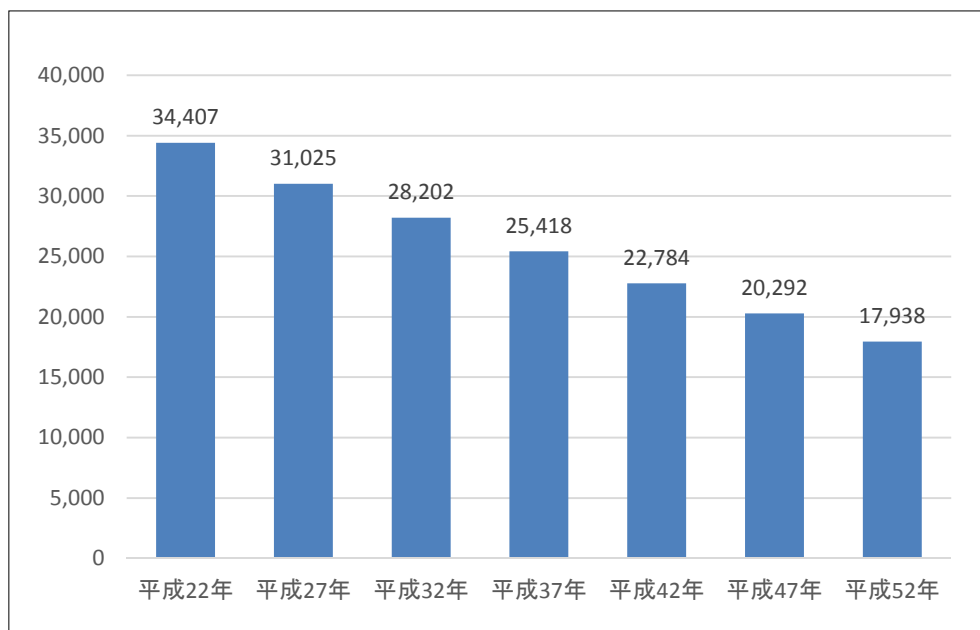


資料）平成 22 年までは国勢調査を基に作成
 ※平成 27 年は平成 26 年 10 月実績（長崎県異動人口調査）に対前年度減少率を乗じ算定した推計値

4. 将来人口

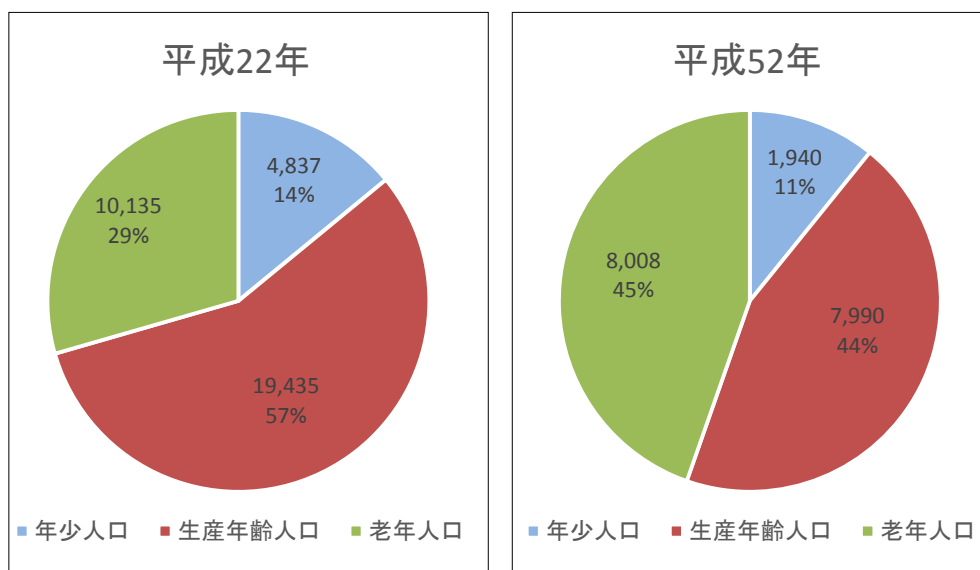
国立社会保障人口問題研究所の推計によると、本市の人口は今後も減少を続け、現在の状態が続いた場合、平成52年には17,938人になると予想されている。また、少子高齢化も顕著であり、平成52年には高齢化率45%と生産年齢人口と同率まで高齢化が進行する可能性がある。

図表 国立社会保障人口問題研究所による将来人口推計（人）



資料）国立社会保障人口問題研究所

図表 国立社会保障人口問題研究所による年齢別将来人口推計（人）



資料）国立社会保障人口問題研究所

5. 対馬市のまちづくりの現状

(1) 主な拠点施設の分布状況

公共交通機関と主に関連がある施設は、病院、商店、小中学校、高校であり、その分布状況は図のとおりである。

教育機関をみると、小学校は20校、中学校10校、高校3校であり、それぞれ路線バスやスクールバスでのアクセスが確保されている。

また、医療機関は、対馬いづはら病院、中对馬病院、上対馬病院を基幹病院に、各地域には診療所が分布している。なお、対馬いづはら病院と中对馬病院は、再編統合により平成27年5月から対馬病院（美津島町雑知）として開院予定である。

商業施設は、平成25年6月現在、店舗面積1000㎡以上の大型商業施設は7店舗である。

図表 教育施設・病院・集客施設等の分布状況

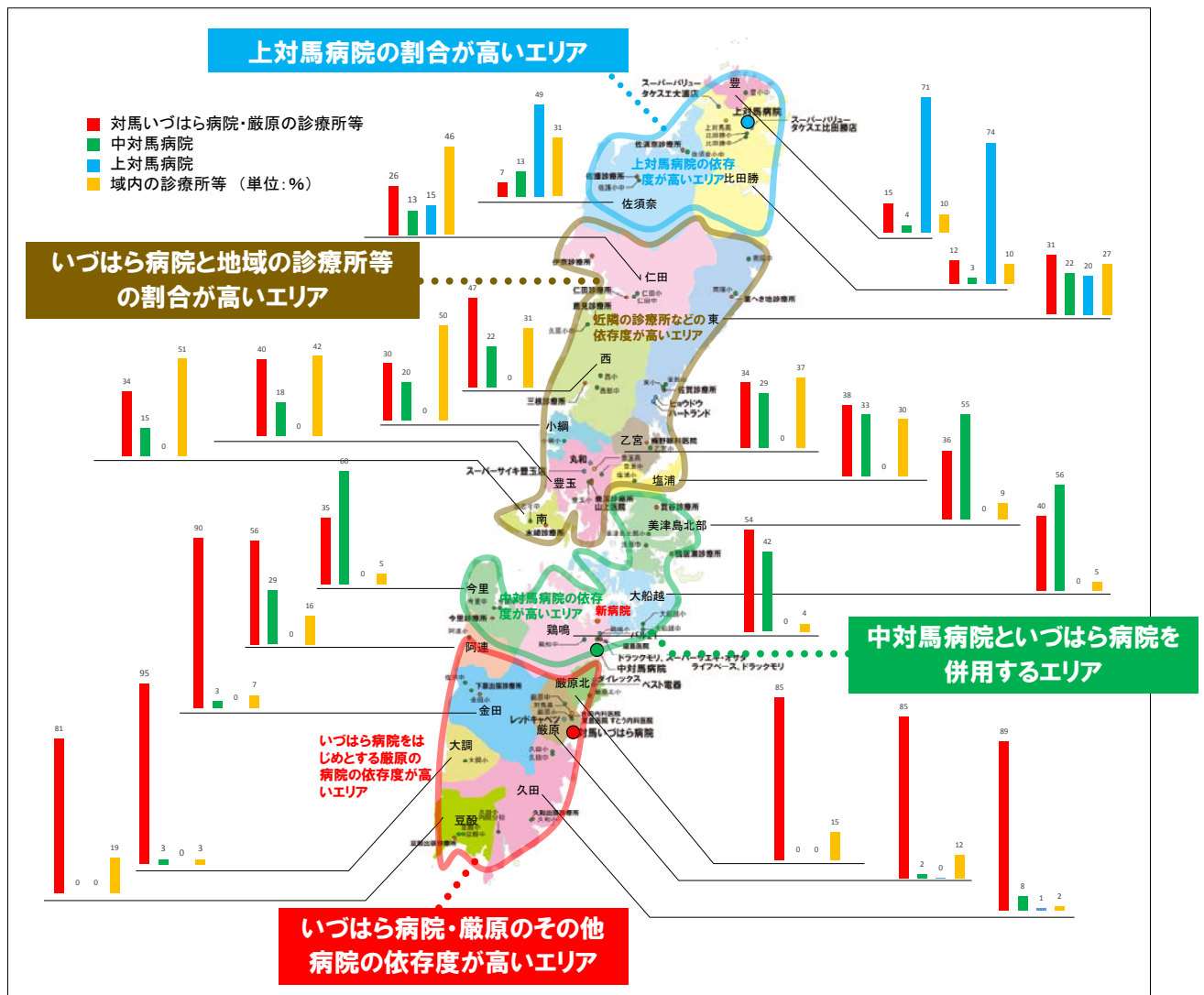


(2)エリア別通院状況

後述する市民アンケート結果を基に小学校区別での基幹病院等への通院状況を見ると、本市の通院特性は4つのパターンに分類できる。

一つ目は、厳原、厳原北、阿連、金田、大調、久田、豆酸のエリアで同エリアは「対馬いづはら病院及び厳原周辺の病院」の利用率が80%以上と依存度が非常に高いことがわかる。二つ目は、美津島北部、大船越、鶏鳴、今里のエリアで、ここは「中対馬病院」と「対馬いづはら病院」を併用する傾向が強い。三つ目は、仁田、東、西、小綱、乙宮、塩浦、豊玉、南のエリアで、「対馬いづはら病院」と豊玉診療所など「域内の診療所等」の割合が高いという特性がある。4つめは北部の比田勝、佐須奈、豊のエリアで同エリアは「上対馬病院」の割合が特に高い傾向がみられる。

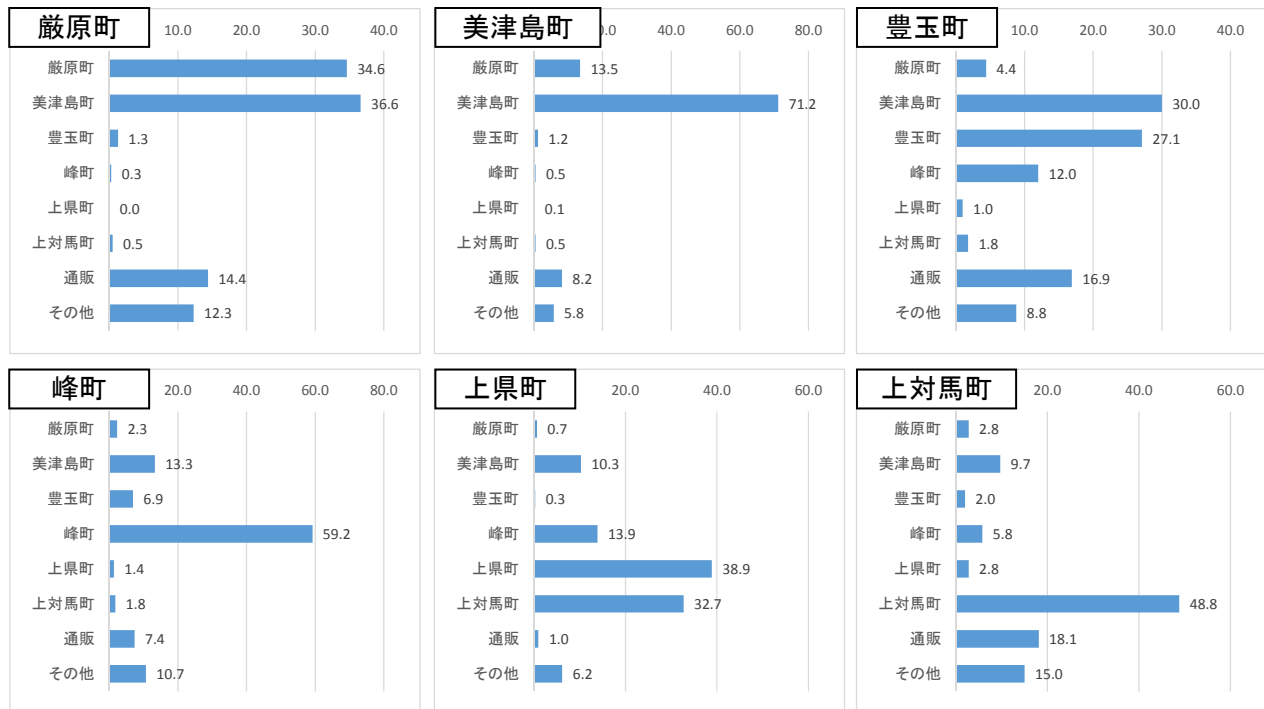
図表 市民アンケート結果を基にした小学校区別基幹病院通院状況（％）



(3)買物動向

平成 24 年度消費者購買実態調査報告書によると、町内での購買率（全商品平均）が最も高いのは美津島町の 71.2%で、次いで峰町の 59.2%、上対馬町、上県町、厳原町、豊玉町の順となっている。厳原町と豊玉町は隣接する美津島町での購買率が自町よりも高いなど、美津島町の集客力が高いことが窺える。

図表 町別購買率（全商品平均）（%）



資料）平成 24 年度消費者購買実態調査報告書

図表 市内の大型小売店舗（大店立地法の届出対象となる店舗面積 1000 ㎡以上）

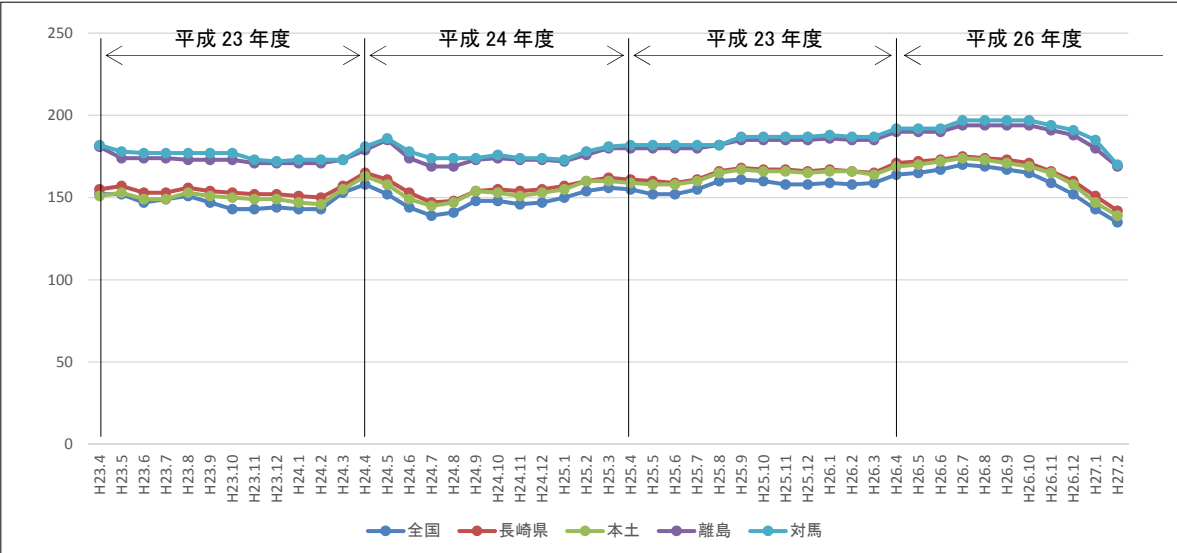
店舗名	店舗面積	所在地
いづはらショッピングセンターティアラ （レッドキャベツいづはら店）	3, 898 ㎡	厳原町
対馬ギフト	1, 395 ㎡	厳原町
対馬ショッピングセンター（サイキバリュー美津島店）	2, 867 ㎡	美津島町
ライフベース美津島店、ミドリ薬品対馬店	2, 486 ㎡	美津島町
ショッピングセンターパル 2 1	2, 230 ㎡	美津島町
対馬市峰町共同集合店舗	1, 444 ㎡	峰町
スーパーバリュータケスエ大浦店	2, 992 ㎡	上対馬町

資料）全国大型小売店舗総覧 2014

6. 燃油価格の動向

本市のガソリン価格は、輸送コスト等の関係で全国平均よりも2割程度高い金額で推移している。平成23年度からの推移をみると緩やかな上昇傾向にあったが、平成26年7月をピークに下落に転じ、平成27年2月現在全国平均よりも35円高い170円となっている。

図表 レギュラーガソリンの店頭小売価格の推移（円）



	平成23年度											
	H23.4	H23.5	H23.6	H23.7	H23.8	H23.9	H23.10	H23.11	H23.12	H24.1	H24.2	H24.3
全国	152	152	147	149	151	147	143	143	144	143	143	153
長崎県	155	157	153	153	156	154	153	152	152	151	150	157
本土	151	153	149	149	153	151	150	149	149	147	146	155
離島	181	174	174	174	173	173	173	171	171	171	171	173
対馬	182	178	177	177	177	177	177	173	172	173	173	173
対全国比	19.7%	17.1%	20.4%	18.8%	17.2%	20.4%	23.8%	21.0%	19.4%	21.0%	21.0%	13.1%
対本土比	20.5%	16.3%	18.8%	18.8%	15.7%	17.2%	18.0%	16.1%	15.4%	17.7%	18.5%	11.6%

	平成24年度											
	H24.4	H24.5	H24.6	H24.7	H24.8	H24.9	H24.10	H24.11	H24.12	H25.1	H25.2	H25.3
全国	158	152	144	139	141	148	148	146	147	150	154	156
長崎県	165	161	153	147	148	154	155	154	155	157	160	162
本土	163	158	149	145	147	154	153	151	153	155	160	160
離島	179	185	174	169	169	173	174	173	173	172	176	180
対馬	181	186	178	174	174	174	176	174	174	173	178	181
対全国比	14.6%	22.4%	23.6%	25.2%	23.4%	17.6%	18.9%	19.2%	18.4%	15.3%	15.6%	16.0%
対本土比	11.0%	17.7%	19.5%	20.0%	18.4%	13.0%	15.0%	15.2%	13.7%	11.6%	11.3%	13.1%

	平成25年度											
	H25.4	H25.5	H25.6	H25.7	H25.8	H25.9	H25.10	H25.11	H25.12	H26.1	H26.2	H26.3
全国	155	152	152	155	160	161	160	158	158	159	158	159
長崎県	161	160	159	161	166	168	167	167	166	167	166	165
本土	159	158	158	160	165	167	166	166	165	166	166	164
離島	180	180	180	180	182	185	185	185	185	186	185	185
対馬	182	182	182	182	182	187	187	187	187	188	187	187
対全国比	17.4%	19.7%	19.7%	17.4%	13.8%	16.1%	16.9%	18.4%	18.4%	18.2%	18.4%	17.6%
対本土比	14.5%	15.2%	15.2%	13.8%	10.3%	12.0%	12.7%	12.7%	13.3%	13.3%	12.7%	14.0%

	平成26年度											平均
	H26.4	H26.5	H26.6	H26.7	H26.8	H26.9	H26.10	H26.11	H26.12	H27.1	H27.2	
全国	164	165	167	170	169	167	165	159	152	143	135	153
長崎県	171	172	173	175	174	173	171	166	160	151	142	160
本土	169	170	172	174	173	171	169	165	158	147	139	158
離島	190	190	190	194	194	194	194	191	188	180	169	180
対馬	192	192	192	197	197	197	197	194	191	185	170	182
対全国比	17.1%	16.4%	15.0%	15.9%	16.6%	18.0%	19.4%	22.0%	25.7%	29.4%	25.9%	19%
対本土比	13.6%	12.9%	11.6%	13.2%	13.9%	15.2%	16.6%	17.6%	20.9%	25.9%	22.3%	15%

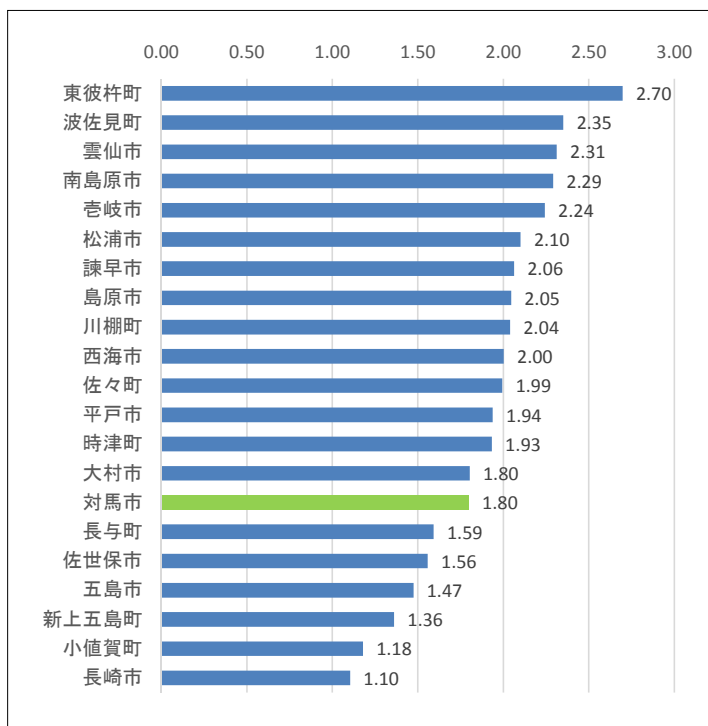
資料）長崎県原油価格高騰対策本部資料を基に作成

7. 自家用自動車保有台数の現状

平成 25 年の自動車保有台数は 24,312 台で 5 年前に比べ 79 台、率にして 2.6%減少した。

一世帯あたりの保有台数は 1.80 台で長崎県内 21 自治体のうち 15 番目の数値となっており、県内では下位に位置する。

図表 平成 25 年 世帯あたり車両保有台数（台／世帯）



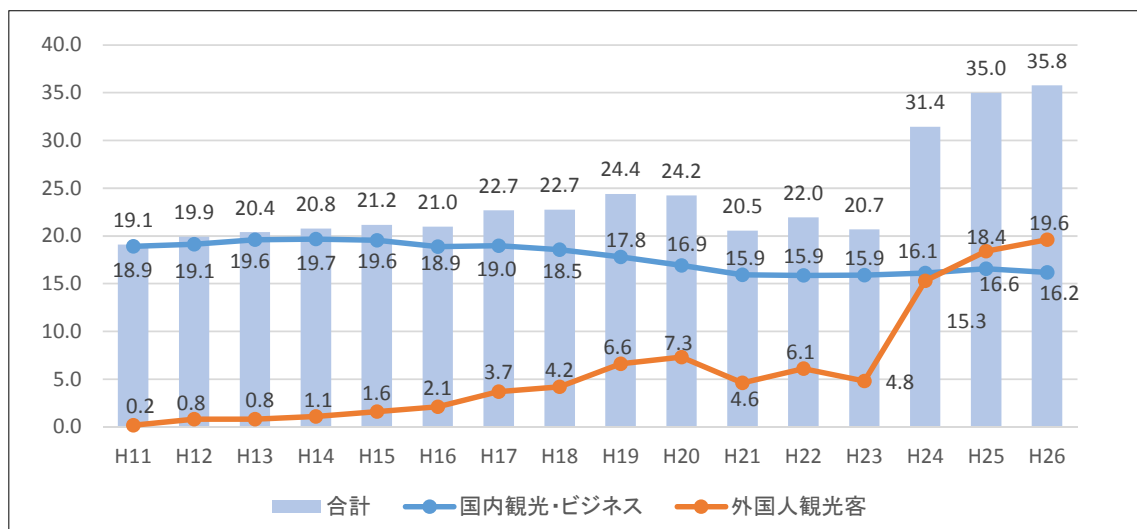
8. 観光・ビジネス客の動向

資料）長崎県統計年鑑

（車両台数は貨物車、乗用車、特殊用途車、小型二輪、軽自動車の合計）

本市の観光・ビジネス客数は、国内観光・ビジネス客と韓国人を中心とした外国人観光客で構成されている。国内客は平成 14 年の 19.7 万人をピークに減少傾向にあるが、外国人観光客は、平成 23 年 11 月に船会社 2 社が新規参入して以降、平成 24 年から急激に増加し、平成 26 年に 19.6 万人と過去最高を記録した。平成 25 年度から国内客を上回っており、平成 24 年度からは全体で 30 万人を突破している。

図表 推定観光客数（万人 ※実数ベース）



資料）一般社団法人 対馬観光物産協会資料を基に作成

※国内観光客数・ビジネス客は国内航路・空路利用者のうち島民利用者を、平成 21 年度から平成 25 年度の島民割引利用率 5 ヶ年平均値である 31%と仮定した場合の推計値

(平成 25 年度に作成された韓国人向け情報発信媒体)



お勧めの日帰り観光コース 당일관광 추천 코스

 番号は路線バス室内の時刻表参照
기재된 번호는 노선버스 안대의 시각표를 참조하세요.

Course 1 三宇田浜と温泉を満喫! 미우다 해변 및 온천 만끽 코스!



Course 2 三宇田浜とスーパーでの買い物! 미우다 해변 및 쇼핑 코스!



Course 3 韓国展望所 한국 전망대 코스!



Course 4 森林浴とスーパーでの買い物、三宇田浜! 삼림욕 및 쇼핑, 미우다 해변 코스!



バスを利用される場合は1日フリーパス券がお得です。(1,000円)
※外国人観光客限定
バスを利用される場合は1日フリーパス券がお得です。(1,000円)
※外国人観光客限定

(一社) 对馬観光物産協会 上対馬事務所 ☎0920-86-4838

観光スポット 관광지

Sightseeing Spot



三宅田溪・温泉 마우나 케히비・온천
에메랄드그린에輝く澄透の源泉。温泉や
キャンプ場も併設しています。北群列島を代表
する景勝地です。
에머랄드 그린으로 빛나는 맑은 모래사장,
온천과 캠핑장도 갖추고 있습니다.
북부 쓰시마를 대표하는 관광지입니다.



韓国展望所 한국전망대
 韓国の建築様式を模して建てられた展望所。双
 脚燈が設置されており気象条件の良い日には釜
 山市の街並みが見えます。
 韓국의 건축 양식으로 세워진 전망대.
 雙脚燈이 설치되어 있으며,
 날씨가 좋은 날에는 부산의 시가지가
 보입니다.



梅瑰山 곤전산
 山頂からは入り組んだ海岸線とどこまでも続く
 水平線。遠くには韓国(の)山並みも見ることが
 できます。海からの3.2km歩いて40分です。
 산 정상에서는 북쪽은 백두대간과 칠암이
 펼쳐진 수평선을, 가장 먼 곳까지는 한국의
 산들도 볼 수 있습니다. 해구에서
 약 3.2km, 도보로 약 40분 소요됩니다.



모미지街道 단풍길

港からは少し遠いですが、癒しを求めるには最適な場所。小川のせせがせを聴きながらウォーキングが最適です。

황구에서 조금 멀지만, 마음을 평온하게 만들어 줄 최적의 장소.

시냇물 소리를 들으며 산책할 수 있는 최고의 코스입니다.

 路線バスの案内 노선버스안내☐ 北部循環線 (觀光案内圖参照) ☐ 북부 순환 버스 (관광 및 승객에 좌수 있습니다)

左図より Counter

ComerChart																
上野大	比田	比田	国	比田	国	古	経/失	西	清	京	豊	島	濱	大	高	上野大
Hokkaido	Hokkaido	Hokkaido	Kyushu	Hokkaido	Hokkaido	Hokkaido	Hokkaido	Hokkaido	Hokkaido	Hokkaido	Hokkaido	Hokkaido	Hokkaido	Hokkaido	Hokkaido	Hokkaido
12:30	12:31	12:33	—	12:34	12:35	12:36	12:37	12:38	12:42	12:47	12:53	12:54	12:56	12:57	13:02	13:08
17:40	17:41	17:43	—	17:44	17:45	17:46	17:47	17:52	17:57	18:03	18:04	18:06	18:07	18:12	18:14	18:18

조각: 조영호

[illegible]

※大洞バス停（スーパー）は右回りと左回りでバス停の場所が違います。ご注意ください。 오우라 버스정류장은 우회정과 왼쪽에서 정류장이 다릅니다. 주의하세요.

☐ 모미지街道方面 ☐ 슈시강 단풍길 方面 (버스센터에서 출발)

平日・土曜日		テーマパークからバスで約15分・徒歩約15分 利用可能なバス・タクシーは下記のとおり														
バス路線	バス停	大宮	池袋	有明	中野	神保町	有明	小宮	小宮	神保町	中野	有明	池袋	大宮	有明	
11:00	11:07	11:10	11:15	11:16	11:19	11:35	11:48	07:07	07:20	07:36	09:39	09:47	09:48	09:48	09:55	
13:07	13:14	13:17	13:22	13:23	13:26	13:42	13:55	08:40	08:53	09:09	09:12	09:13	09:18	09:21	09:28	
16:35	16:42	16:45	16:50	16:51	16:54	17:10	17:23	11:53	12:06	12:22	12:25	12:26	12:31	12:34	12:41	
18:02	18:09	18:12	18:17	18:18	18:21	18:37	18:50	14:00	14:13	14:29	14:32	14:33	14:38	14:41	14:48	

日・祝祭日

比田勝	浪久須	大増	舟志	中原	神社前	琴	小倉	小倉	琴	神社前	中原	舟志	大増	浪久須	比田勝
Hakobiki	Nemagusa	Oomura	Syud	Nakaura	Jingimae	Kin	Osaka	Osaka	Kin	Jingimae	Nakaura	Syud	Oomura	Nemagusa	Hakobiki
13:07	13:14	13:17	13:22	13:23	13:26	13:42	13:55	07:07	07:20	07:36	07:39	07:40	07:45	07:48	07:55
16:35	16:42	16:45	16:50	16:51	16:54	17:10	17:23	14:00	14:13	14:29	14:32	14:33	14:38	14:41	14:48

□ 嚴原・空港方面 □ 이즈하라・공항 방면 (버스터미널에서 출발)

比田園	高萩駅	大田	河内	佐藤平	佐藤	瀬田	三浦	仁仁	大塚口	万間	川島空港	熊知	中野島	高尾	真の浜	瀬崎園
Hakibara	Kohkari	Ōta	Kawachi	Sawada	Sato	Seta	Mitsui	Ninomiya	Ōtsukuchi	Manma	Tsuetsunohara	Kumachi	Nakanojima	Takao	Makino	Sesaki-en
06:35	03:39	06:41	06:42	06:49	07:02	07:15	07:35	07:50	08:08	08:20	08:32	08:40	08:51	08:57	08:59	09:02
08:40	08:44	08:46	08:47	08:54	09:07	09:20	09:40	09:55	10:23	10:25	10:37	10:45	10:46	11:02	11:04	11:07
13:00	13:04	13:06	13:07	13:14	13:27	13:40	14:00	14:15	14:45	14:47	14:59	15:10	15:11	15:27	15:29	15:32
16:45	16:49	16:51	16:52	16:59	17:12	17:25	17:45	18:00	18:30	18:32	18:44	18:54	18:55	19:11	19:13	19:16

1일 프리패스 승차권 1000원 구입처 : Bus Center (외국인 한정)

서포트 전화 Day 0920 **86-4838** (관광물산협회)

1일 프리패스 승차권 1000원 구입처 : Bus Center (외국인 한정)

Night 0920 86-3120 (키미소)

10148

Ⅱ．島内公共交通網形成に係る現状調査及び問題・課題の整理分析

II. 島内公共交通網形成に係る現状調査及び問題・課題の整理分析

1. 今後の対馬市のまちづくりについて

対馬市の主なまちづくり計画等を以下のとおり整理する。

(1)対馬病院整備計画

対馬いづはら病院と中対馬病院は、再編統合により、平成 27 年 5 月 17 日より美津島町のグリーンピア内に「対馬病院」として開院予定である。

公共交通でのアクセスについては、「対馬地域新病院（仮称）交通アクセス検討委員会」により検討が行われ、平成 26 年 9 月 30 日に以下の方針が示されている。

図表 対馬病院イメージ図

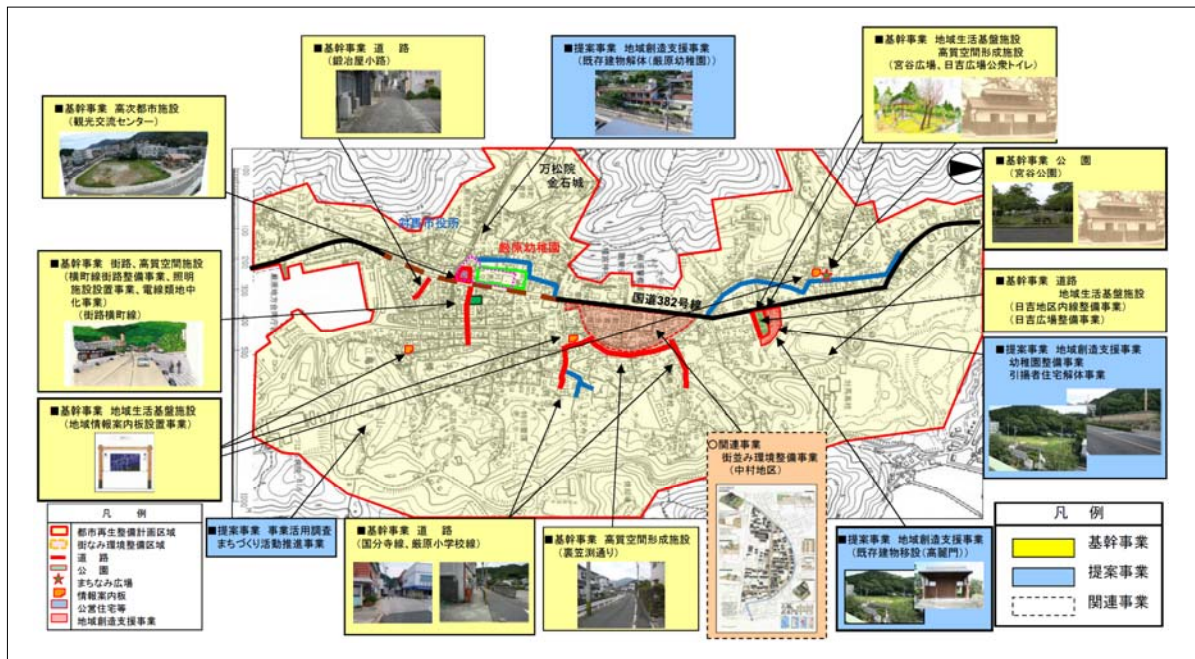


- ①病院利用者の利便性及び運行経費を考慮し、対馬病院までの病院シャトルバスの導入の可能性及び現行路線バスの対馬病院への乗り入れを視野に入れた交通体系の構築を図る。
- ②厳原地区から対馬病院間を運行するダイヤを 1 日 27 便確保するとともに、厳原からの始発の時刻が、10 分単位とすることや、乗り継ぎ時間等、病院利用者の視点に立ったダイヤを構築する。
- ③遠距離からの通院者の負担軽減を図るために、新たに平日でも使用可能な乗り放題券の導入や回数券の活用を図るとともに、病院が移転することによって、交通費の負担が大きくなる厳原～対馬病院間に対して、当分の間、軽減措置が図れる施策を導入する。
- ④渡海船については、寄港地を樽ヶ浜から、対馬病院建設地であるグリーンピア内へ変更し、渡海船発着所から、対馬病院までの送迎については、対馬病院を運営する長崎県病院企業団にて対応する予定である。

(2)厳原城下町地区都市再生整備計画(平成 22 年度～平成 26 年度)

本市では、国の社会資本総合整備計画に基づく都市再生整備計画事業（旧まちづくり交付金）を活用し、厳原城下町地区の整備が進められている。同計画は、約 215ha の計画エリアを一体的に整備するものであり、基幹事業として道路・公園等の整備の他、後述する対馬市観光情報館「ふれあい処つしま」の整備等が計画されている。

図表 厳原城下町地区都市再生整備計画 整備方針概要図



資料) 厳原城下町地区都市再生整備計画

(3) 対馬市観光情報館「ふれあい処つしま」整備計画

平成 27 年 5 月 16 日、対馬市観光情報館「ふれあい処つしま」がオープン予定である。本施設は観光案内所(4月1日プレオープン)、展示・映像スペース、体験・イベント・調理スペース、物産展示コーナーのほか、路線バスの乗降場を備えた観光施設で、これまで路線バスの起終点であった対馬いづはら病院廃止に伴い、厳原地区の新たな起終点としての機能を有することになる。



資料) 対馬市提供

(4) 新博物館整備計画

長崎県は平成 27 年 2 月 11 日、対馬市で貴重な仏像の盗難事件が続いたことを受け、文化財を市内の寺社や個人から預かり、展示・保管する博物館を平成 31 年度にもオープンさせる方針を固めた。県の平成 27 年度当初予算案に関連費用を盛り込む。

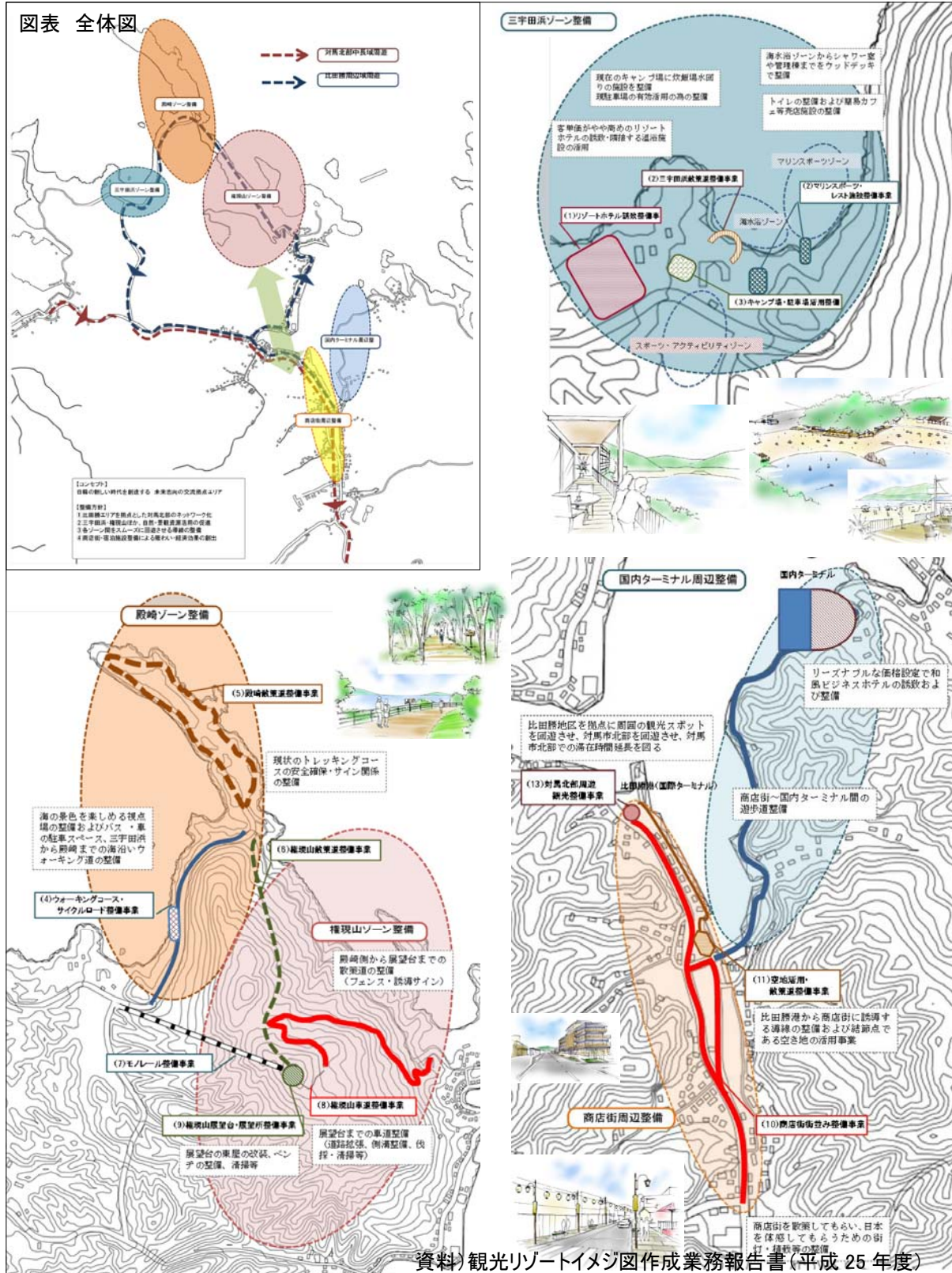
新博物館は、市の中心部にある県立対馬歴史民俗資料館の敷地に整備。対馬市も予算を計上し、県と市で 27 年度中に施設の展示内容や外観の詳細を決定する予定である。

図表 市役所周辺まちづくり計画イメージ



(5)比田勝三宇田海岸整備計画(平成 25 年度)

韓国人観光客が多い、上対馬エリアでは、平成 25 年度に、三宇田海岸を中心とした一体のエリアについて、観光リゾート地としての整備イメージが地域住民によりまとめられた。計画では対象地区を 4 つの地区に区分し、それぞれ既存資源を活かした整備イメージがまとめられている。



(6) 樽ヶ浜～仁位航路改善計画(平成 25 年度)

樽ヶ浜～仁位を結ぶ市営航路は平成 25 年度に航路改善計画が策定された。同計画で示された主な改善点は以下のとおりである。

- ①便数見直し
(土日1便体制)
- ②省エネ型船舶への代替建造
- ③対馬病院近傍への寄港地見直し
(寄港地移設含む)
- ④ダイヤ見直しによる利便性向上
- ⑤新船導入に伴う旅客運賃見直し
- ⑥観光コース利用者増加に向けた取組

【運航ダイヤ】

港名 (港間距離)	往路1便	復路1便	往路2便	復路2便
仁 位 (2.0)	7:00 ↓	14:20 ↑	14:40 ↓	17:30 ↑
卯 麦 (4.0)	7:08 ↓	14:12 ↑	14:48 ↓	17:22 ↑
貝 口 (2.5)	7:20 ↓	↑	15:00 ↓	17:10 ↑
佐志賀 (1.7)	7:30 ↓	↑	15:10 ↓	17:00 ↑
嵯峨 (3.8)	7:35 ↓	↑	15:15 ↓	16:55 ↑
貝 船 (6.1)	7:45 ↓	↑	↓	16:45 ↑
水 崎 (0.4)	8:00 ↓	↑	↓	16:30 ↑
加志々 (11.0)	8:05 ↓	↑	↓	16:25 ↑
樽ヶ浜	8:30 ↓	↑	15:40 ↓	16:00 ↑
所要時間(分)	90	80	60	90
運航距離(km)	31.5	28.8	21.4	31.5

図表 航路図



図表 寄港地見直しイメージ



資料) 樽ヶ浜～仁位航路改善計画(平成 25 年度)

(7) 「小さな拠点」づくりに向けた取り組みの推進

本市では、国土交通省が推進する「小さな拠点」形成を核とした地域コミュニティの再生を進めようとしており、平成 27 年度より具体的な展開を行う予定である。

具体的には、志多留地区などの過疎地域の小規模集落において、商店、診療所などの日常生活に不可欠な施設・機能や地域活動を行う場所を、歩いて動ける範囲に集めた「小さな拠点」、そして小さな拠点とその周辺の集落とをコミュニティ交通等で繋いだ「ふるさと集落生活圏」の形成により、持続可能な地域づくりを推進するものである。

2. 路線バス・市営バス・乗合タクシー・スクールバスの状況

(1) 路線体系・運行頻度等

図表 公共交通路線体系図(平成 27 年 2 月現在)

① 路線体系

本市の陸上公共交通体系は、対馬交通（株）が運行する路線バス、タクシー協会が運行する予約制乗合タクシー、市営バス（対馬市）、スクールバス一般混乗（対馬市）、スクールバス（対馬市）の 5 つのモードにより構成されている。

平成 27 年 2 月現在、路線バスは 39 路線、乗合タクシー 3 路線、市営バス 4 路線、スクールバス一般混乗 4 路線、スクールバス 23 路線で運行されている。

バス路線は、比田勝と厳原を結ぶ縦貫線や空港線など主に国道を経由する基幹路線と、東西の集落に延びる支線（フィーダー路線）により形成されている。広大な面積を有する本市の特性上、縦貫線は片道 90km を超え所要時間も 2 時間半と長く、フィーダー路線も所要時間が 30 分を超える路線が存在するなど、全体的に路線延長が長いという特性がある。



上対馬病院

唐舟志

鰐浦

比田勝

高校前

大浦

佐須奈

佐護

湊

舟志

五根緒

琴

小鹿

志越

佐賀

柳

青海

三根

志多留

女連

津柳

仁田

志多浦

田

仁位

貝鮒

浦底

濃部

塩浜

赤島

小船越

大山

犬吠

空港

黒瀬

竹敷

豚ヶ浦

雞知宮前

雞知

中対馬病院

白土

曲

高校前

久田

尾浦

安楽

久和

内院

浅藻浜

浅藻

豆酸

潮

久根浜

上槻

椎根

小茂田

日掛

阿連

嚴原

嚴原病院

比田勝一厳原線（1便）

【路線バス(39路線)】		起点	経過地	終点	区間距離 (km)	運行 回数(回)
系統 番号	路線名					
1	白土線	白土	蔽中前	蔽原	4.6	4.0
2	難知線	難知宮前	根楮	蔽原	9.6	0.3
3	空港線	いづはら病院	難知宮前	対馬空港	13.6	3.0
4	難知線	蔽原	病院・高校・宮前	犬吠	23.8	0.3
5	難知線	難知宮前	棧橋・高校	蔽原	11.3	1.0
6	空港線	いづはら病院	高校・櫛ヶ浜	対馬空港	13.3	0.3
7	空港線	いづはら病院	難知	対馬空港	13.2	2.3
8	対馬高校線	蔽原	東ノ浜	高校前	2.8	1.0
11	棧橋線	棧橋	－	蔽原	0.8	0.3
13	内山・久根浜・上根線	上根	内山	蔽原	25.5	2.0
15	阿連線	小茂田	－	阿連	8.6	2.3
16	蔽原病院線	蔽原	－	いづはら病院	1.4	2.0
17	蔽原病院線	蔽原	蔽原棧橋	いづはら病院	2.4	1.0
18	曲線	蔽原	蔽原棧橋	曲	6.0	3.0
19	浅藻浜線	蔽原	内山・瀬	浅藻浜	26.4	2.0
20	浅藻線	蔽原	久和	浅藻	19.2	2.0
21	空港シャトル	蔽原	蔽原トンネル	対馬空港	11.2	9.0
22	蔽原市内循環線	蔽原	高校・阿須	蔽原	6.5	4.0
23	蔽原市内循環線	蔽原	阿須・高校	蔽原	7.5	4.0
24	空港線	いづはら病院	櫛ヶ浜	対馬空港	14.4	1.0
26	赤島線	いづはら病院	櫛ヶ浜・空港	赤島	41.0	2.0
27	縦貫線	いづはら病院	対馬空港	上対馬病院	91.9	4.0
28	尾崎線	難知宮前	加志	尾崎	19.3	3.0
32	赤島線	小船越	鴨居瀬	赤島	8.3	0.3
38	竹敷線	難知宮前	竹敷	黒瀬	9.6	3.0
43	小網循環線(佐保回り)	仁位	佐保・田	仁位	15.5	2.0
44	小網循環線(田回り)	仁位	田・佐保	仁位	15.5	2.0
46	櫛線	櫛	佐賀	診療所前	4.2	3.0
48	仁位線	蔽原棧橋	空港・犬吠	仁位	45.0	3.0
49	塩浜線	仁位	浦底	塩浜	8.4	2.0
64	舟志・小鹿線	比田勝	舟志	小鹿	24.9	4.0
65	志多留線	仁田	伊奈	志多留	7.7	1.0
66	伊奈線	比田勝	仁田	志多留	42.1	1.0
68	鹿見線	仁田	鹿見	女連	10.3	1.0
69	上対馬高校通学バス	比田勝	－	高校前	2.4	1.0
70	蔽原市内線	蔽原	安神入口	安神	10.3	0.3
71	蔽原市内線	蔽原	尾浦	安神	14.3	2.0
72	青海線	三根	狩尾	青海	7.0	2.0
合計						

【スクール混乗（4路線）】		区間距離 (km)	運行 回数(回)
混1	難知・星ヶ浦線	11.6	1.0
混2	見世浦・塩浜線	11.8	1.0
混3	仁位・貝鮎線	1.1	1.0
混4	比田勝・唐丹志線	8.3	1.0

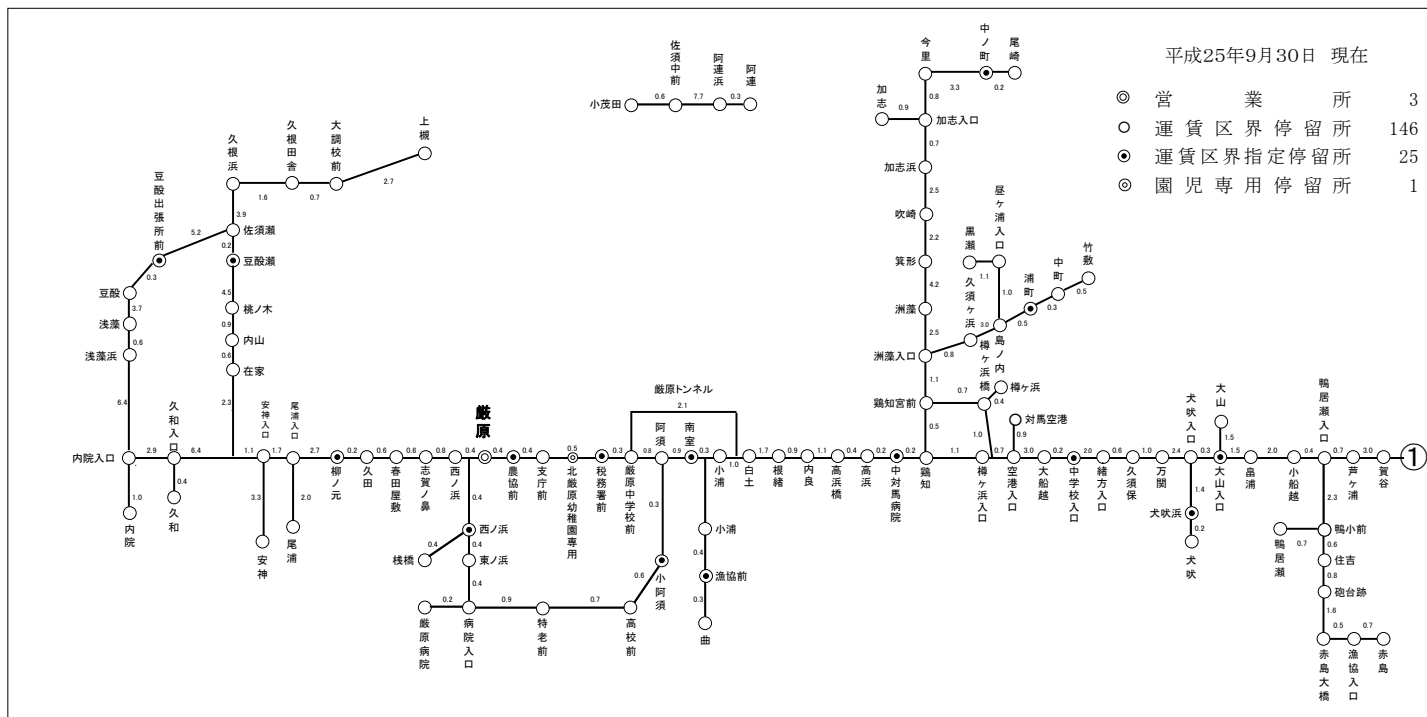
【乗合タクシー(3路線)】		区間距離 (km)	運行 回数(回)
乗1	舟志・五根緒	14.3	4.0
乗2	厳原・椎根	22.5	4.0
乗3	比田勝・厳原棧橋	83.3	4.0

-  路線バス
-  市営バス
-  スクール一般混乗バス
-  スクールバス
-  乗合タクシー

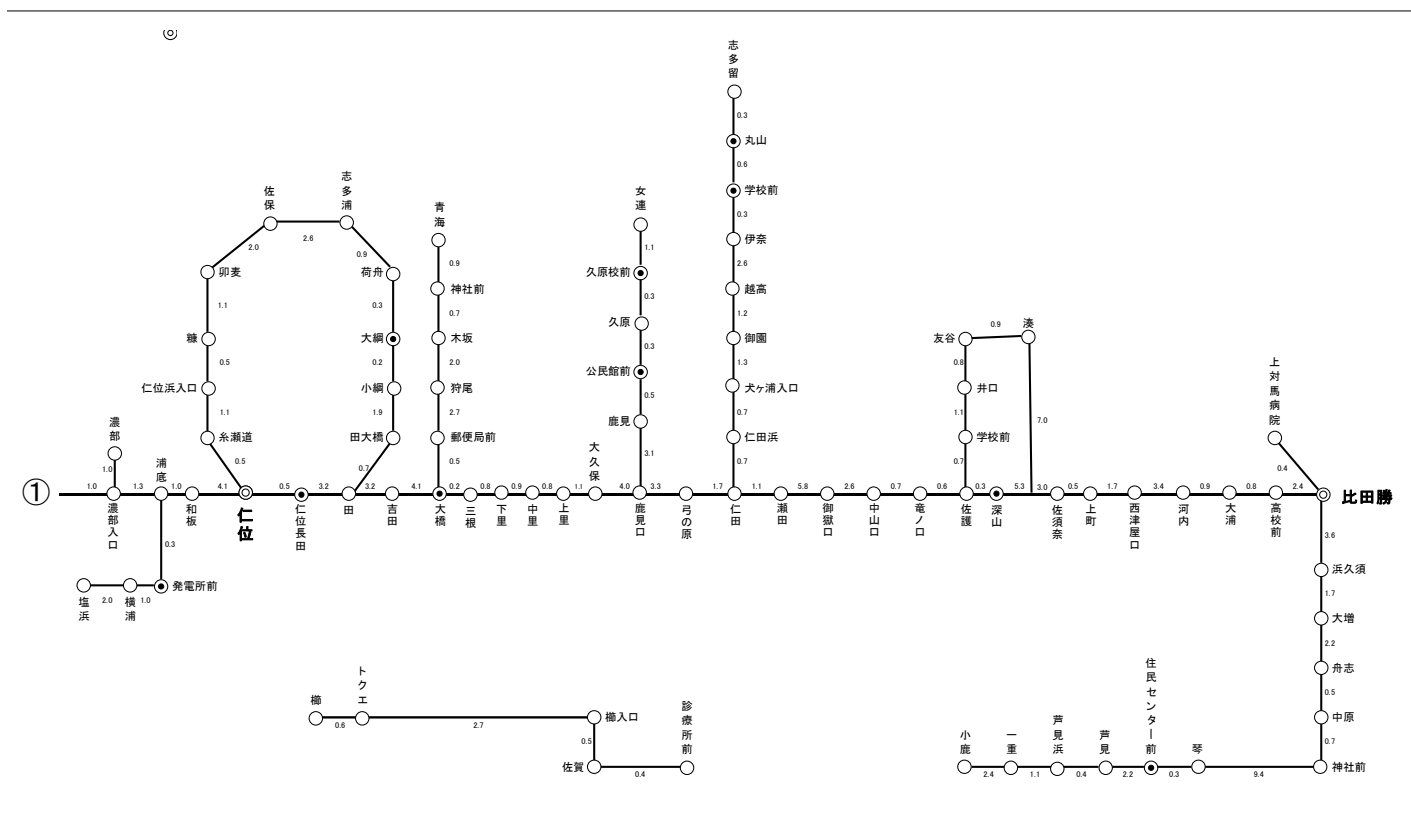
23

図表 路線バス・バス停一覧 (バス停間の数値は区間距離：km)

《南部地域》 上槻～赤島



《北部地域》濃部入口～比田勝



《巖原→比田勝方面》※赤枠は縦貫線

[illegible][illegible]

■阿連線（日・祝日運休）

平日

	阿連	佐須中前	小茂田	小茂田	佐須中前	阿連
1	7:05	7:19	7:20	7:22	7:23	7:37
2	7:50	8:04	8:05	17:00	17:01	17:15
3				18:48	18:49	19:03

土曜日・長期休校日(3/23～4/7)・(7/20～8/31)の平日

	阿連	佐須中前	小茂田	小茂田	佐須中前	阿連
1	8:10	8:24	8:25	13:55	13:56	14:10
2	15:50	16:04	16:05	16:10	16:11	16:25

※学校の都合により時刻が変更になる場合があります。

■厳原病院線

厳原(対馬交流センター・厳原交番前)経由

	病院への接続便	厳原	西の浜	東の浜	病院前	病院前	東の浜	西の浜	厳原	病院からの接続便
1	宮前 7:45 発より接続	8:05	8:06	8:07	8:10	7:00	7:03	7:04	7:05	比田勝行 7:05 発へ接続
2		8:20	8:21	8:22	8:25	7:19	7:22	7:23	7:24	
3	比田勝 6:35 発より接続	8:57	8:58	8:59	9:02	7:50	7:53	7:54	7:55	空港行 7:55 発へ接続
4	赤島 7:30 発より接続	9:01	9:02	9:03	9:06	9:45	9:48	9:49	9:50	空港行 9:50 発へ接続
5	空港 8:50 発より接続	9:14	9:15	9:16	9:19	10:45	10:48	10:49	10:50	空港行 10:50 発へ接続
6	空港 10:20 発より接続	10:44	10:45	10:46	10:49	11:00	11:03	11:04	11:05	比田勝行 11:10 発へ接続
7		10:55	10:56	10:57	11:00	11:55	11:58	11:59	12:00	赤島行 12:00 発へ接続
8	比田勝 8:40 発より接続	11:02	11:03	11:04	11:07	13:05	13:08	13:09	13:10	白土行 13:10 発へ接続
9		12:10	12:11	12:12	12:15	13:35	13:38	13:39	13:40	比田勝行 13:45 発へ接続
10	空港 12:10 発より接続	12:36	12:37	12:38	12:41	13:40	13:43	13:44	13:45	
11		13:35	13:36	13:37	13:40	14:05	14:08	14:09	14:10	空港行 14:10 発へ接続
12	赤島 13:35 発より接続	14:47	14:48	14:49	14:52	15:05	15:08	15:09	15:10	空港行 15:10 発へ接続
14	比田勝 13:00 発より接続	15:27	15:28	15:29	15:32	15:25	15:28	15:29	15:30	赤島行 15:30 発へ接続
13	空港 15:30 発より接続	15:52	15:53	15:54	15:57	17:35	17:38	17:39	17:40	空港行 17:40 発へ接続
15	空港 16:35 発より接続	16:59	17:00	17:01	17:04	18:15	18:18	18:19	18:20	比田勝行 18:25 発へ接続
16	空港 18:30 発より接続	18:52	18:53	18:54	18:57					
17	比田勝 16:45 発より接続	19:11	19:12	19:13	19:16					
18	空港 19:40 発より接続	20:04	20:05	20:06	20:09					

阿須・対馬高校経由

	病院への接続便	阿 須	対馬高校	特老前	病院前	病院前	特老前	対馬高校	阿 須	病院からの接続便
1	宮前 7:00 発より接続	7:14	7:16	7:17	7:19	7:15	7:17	7:18	7:20	高校経由 鶏知宮前行
2						16:25	16:27	16:28	16:30	高校経由 犬吠行
3						19:10	19:12	19:15	19:17	高校経由 対馬空港行

■曲線（日・祝日運休）

平日

【厳原 ⇒ 曲】

	厳原	西の浜	東の浜	病院	特老前	高校前	阿須	小浦	曲
1	8:00	8:01	8:02	8:05	8:07	8:08	8:10	8:13	8:15
2	11:30	11:31	11:32	11:35	11:37	11:38	11:40	11:43	11:45
3	14:10	14:11	14:12	14:15	14:17	14:18	14:20	14:23	14:25

【曲 ⇒ 厳原】

	曲	小浦	阿須	高校前	特老前	病院	東の浜	西の浜	厳原
1	8:15	8:17	8:20	8:22	8:23	8:25	8:28	8:29	8:30
2	11:45	11:47	11:50	11:52	11:53	11:55	11:58	11:59	12:00
3	14:25	14:27	14:30	14:32	14:33	14:35	14:38	14:39	14:40

土曜日

【厳原 ⇒ 曲】

	厳原	西の浜	東の浜	病院	特老前	高校前	阿須	小浦	曲
1	8:00	8:01	8:02	8:05	8:07	8:08	8:10	8:13	8:15
2	11:30	11:31	11:32	11:35	11:37	11:38	11:40	11:43	11:45

【曲 ⇒ 厳原】

	曲	小浦	阿須	高校前	特老前	病院	東の浜	西の浜	厳原
1	8:15	8:17	8:20	8:22	8:23	8:25	8:28	8:29	8:30
2	11:45	11:47	11:50	11:52	11:53	11:55	11:58	11:59	12:00

■浅藻浜線(厳原～内山・鮎もどし・瀬・豆酸～浅藻)

【厳原 ⇒ 浅藻浜】

	厳原	西ノ浜	志賀鼻	春屋敷	久田	尾浦口	安入神口	在家	内山	桃の木	鮎もどし	佐須瀬	瀬	豆酸	浅藻	浅藻浜
1	14:35	14:36	14:37	14:39	14:40	14:44	14:47	14:53	14:54	14:55	14:56	15:02	15:02	15:12	15:19	15:21
2	17:15	17:16	17:17	17:19	17:20	17:24	17:27	17:33	17:34	17:35	17:36	17:42	17:42	17:52	17:59	18:01

【浅藻浜 ⇒ 厳原】

	浅藻浜	浅藻	豆酸	瀬	佐須瀬	鮎もどし	桃の木	内山	在家	安入神口	尾浦口	久田	春屋敷	志賀鼻	西の浜	厳原
1	7:48	7:50	7:57	8:07	8:07	8:13	8:14	8:15	8:16	8:22	8:25	8:29	8:30	8:32	8:33	8:34
2	16:40	16:42	16:49	16:59	16:59	17:05	17:06	17:07	17:08	17:14	17:17	17:21	17:22	17:24	17:25	17:26

■浅藻線

平日

【厳原 ⇒ 浅藻】

	厳原	西ノ浜	志賀鼻	春屋敷	久田	尾浦口	安入神口	久和	内院	浅藻
1	13:30	13:31	13:32	13:34	13:35	13:39	13:42	13:58	14:08	14:24
2	17:30	17:31	17:32	17:34	17:35	17:39	17:42	17:58	18:08	18:24

【浅藻 ⇒ 厳原】

	浅藻	内院	久和	安入神口	尾浦口	久田	春屋敷	志賀鼻	西の浜	厳原
1	7:10	7:26	7:36	7:52	7:55	7:59	8:00	8:02	8:03	8:04
2	14:30	14:46	14:56	15:12	15:15	15:19	15:20	15:22	15:23	15:24

土・日祝祭日

【厳原 ⇒ 浅藻】

	厳原	西ノ浜	志賀鼻	春屋敷	久田	尾浦口	安入神口	久和	内院	浅藻
1	13:30	13:31	13:32	13:34	13:35	13:39	13:42	13:58	14:08	14:24

【浅藻 ⇒ 厳原】

	浅藻	内院	久和	安入神口	尾浦口	久田	春屋敷	志賀鼻	西の浜	厳原
1	7:10	7:26	7:36	7:52	7:55	7:59	8:00	8:02	8:03	8:04

■空港シャトル線

【 対馬やまねこ空港⇒厳原 】

	航空機時刻	対馬やまねこ空港	空 港 入 口	櫛ヶ浜 入 口	高浜	根 緒	白 土	厳原中 学校前	税務署前	支庁前	厳原
1	8:25着(福岡便)	8:35	8:38	8:39	8:42	8:45	8:47	8:51	8:52	8:53	8:55
2	8:55着(長崎便)	9:05	9:08	9:09	9:12	9:15	9:17	9:21	9:22	9:23	9:25
3	11:10着(福岡便)	11:20	11:23	11:24	11:27	11:30	11:32	11:36	11:37	11:38	11:40
4	11:55着(長崎便)	12:05	12:08	12:09	12:12	12:15	12:17	12:21	12:22	12:23	12:25
5※1	14:30着(長崎便)	14:40	14:43	14:44	14:47	14:50	14:52	14:56	14:57	14:58	15:00
6	15:00着(福岡便)	15:10	15:13	15:14	15:17	15:20	15:22	15:26	15:27	15:28	15:30
7※2	15:40着(長崎便)	15:50	15:53	15:54	15:57	16:00	16:02	16:06	16:07	16:08	16:10
8※3	18:15着(長崎便)	18:25	18:28	18:29	18:32	18:35	18:37	18:41	18:42	18:43	18:45
9	18:35着(福岡便)	18:45	18:48	18:49	18:52	18:55	18:57	19:01	19:02	19:03	19:05
10	19:30着(長崎便)	19:40	19:43	19:44	19:47	19:50	19:52	19:56	19:57	19:58	20:00

※1 航空機就航時のみの運行(主に金・日)

※2 航空機就航時のみの運行(主に月～水)

※3 航空機就航時のみの運行(主に木～日)

【 厳原発⇒対馬やまねこ空港 】

	厳原	支庁前	税務署前	厳原中 学校前	白 土	根 緒	高浜	櫛ヶ浜 入 口	空 港 入 口	対馬やまねこ空港	航空機時刻
1	8:05	8:07	8:08	8:09	8:13	8:15	8:18	8:21	8:22	8:25	8:55発(福岡便)
2	8:25	8:27	8:28	8:29	8:33	8:35	8:38	8:41	8:42	8:45	9:15発(長崎便)
3	10:45	10:47	10:48	10:49	10:53	10:55	10:58	11:01	11:02	11:05	11:45発(福岡便)
4	11:25	11:27	11:28	11:29	11:33	11:35	11:38	11:41	11:42	11:45	12:15発(長崎便)
5※1	14:00	14:02	14:03	14:04	14:08	14:10	14:13	14:16	14:17	14:20	14:50発(長崎便)
6	14:40	14:42	14:43	14:44	14:48	14:50	14:53	14:56	14:57	15:00	15:30発(福岡便)
7※2	15:10	15:12	15:13	15:14	15:18	15:20	15:23	15:26	15:27	15:30	16:00発(長崎便)
8※3	17:45	17:47	17:48	17:49	17:53	17:55	17:58	18:01	18:02	18:05	18:35発(長崎便)
9	18:15	18:17	18:18	18:19	18:23	18:25	18:28	18:31	18:32	18:35	19:05発(福岡便)
10	19:00	19:02	19:03	19:04	19:08	19:10	19:13	19:16	19:17	19:20	19:50発(長崎便)

※1 航空機就航時のみの運行(主に金・日)

※2 航空機就航時のみの運行(主に月～水)

※3 航空機就航時のみの運行(主に木～日)

■厳原市内循環線

【 右回り(警察署方面) 】

	櫛ノ元	久 田	春田屋敷	志賀ノ鼻	西の浜	厳原 (7:47前)	警察署 前	支庁前 (振興局)	税務署 前	厳中前	阿 須	高校前	特老前	厳原病院	棧橋	厳原 (7:47前)
1	7:35	7:35	7:36	7:38	7:39	7:40	7:41	7:42	7:43	7:44	7:45	7:47	7:48	7:50	7:53	7:55
2	7:50	7:50	7:51	7:53	7:54	7:55	7:56	7:57	7:58	7:59	8:00	8:02	8:03	8:05	8:08	8:10
3	14:05	14:05	14:06	14:08	14:09	14:10	14:11	14:12	14:13	14:14	14:15	14:17	14:18	14:20	14:23	14:25
4	17:45	17:45	17:46	17:48	17:49	17:50	17:51	17:52	17:53	17:54	17:55	17:57	17:58	18:00	18:03	18:05

【 左回り(いづはら病院方面) 】

	厳原 (7:47前)	棧橋	厳原病院	特老前	高校前	阿 須	厳中前	税務署 前	支庁前 (振興局)	農協前	厳原 (7:47前)	西の浜	志賀ノ鼻	春田屋敷	久 田	櫛ノ元
1	9:30	9:32	9:35	9:37	9:38	9:40	9:41	9:42	9:43	9:44	9:45	9:46	9:47	9:49	9:50	9:50
2	11:40	11:42	11:45	11:47	11:48	11:50	11:51	11:52	11:53	11:54	11:55	11:56	11:57	11:59	12:00	12:00
3	12:30	12:32	12:35	12:37	12:38	12:40	12:41	12:42	12:43	12:44	12:45	12:46	12:47	12:49	12:50	12:50
4	15:35	15:37	15:40	15:42	15:43	15:45	15:46	15:47	15:48	15:49	15:50	15:51	15:52	15:54	15:55	15:55

■尾崎線(尾崎～難知宮前)

平日

	難知 宮前	洲 蔭	箕 形	吹 崎	加 志	今 里	尾 崎	尾 崎	今 里	加 志	吹 崎	箕 形	洲 蔭	難知 宮前
1	7:00	7:07	7:13	7:18	7:26	7:29	7:35	7:05	7:11	7:14	7:22	7:27	7:33	7:40
2	16:20	16:27	16:33	16:38	16:46	16:49	16:55	7:40	7:46	7:49	7:57	8:02	8:08	8:15
3	17:25	17:32	17:38	17:43	17:51	17:54	18:00	17:00	17:06	17:09	17:17	17:22	17:28	17:35

土曜日・日・祝祭日・長期休校日(3/23～4/7)・(7/20～9/1)

	難知 宮前	洲 蔭	箕 形	吹 崎	加 志	今 里	尾 崎	尾 崎	今 里	加 志	吹 崎	箕 形	洲 蔭	難知 宮前
1	7:00	7:07	7:13	7:18	7:26	7:29	7:35	7:40	7:46	7:49	7:57	8:02	8:08	8:15
2	17:00	17:07	17:13	17:18	17:26	17:29	17:35	17:40	17:46	17:49	17:57	18:02	18:08	18:15

■竹敷線(黒瀬～竹敷～難知宮前)

平日

	難知 宮前	久 須 ヶ 浜	島ノ内	中 町	竹 敷	中 町	島ノ内	壱ヶ浦 入 口	黒 瀬	黒 瀬	壱ヶ浦 入 口	島ノ内	中 町	竹 敷	中 町	島ノ内	久 須 ヶ 浜	難知 宮前
1	15:20	15:23	15:30	15:32	15:33	15:34	15:36	15:38	15:40	7:25	7:27	7:29	7:31	7:32	7:33	7:35	7:42	7:45
2	16:20	16:23	16:30	16:32	16:33	16:34	16:36	16:38	16:40	15:40	15:42	15:44	—	—	—	—	15:51	15:54
3	17:30	17:33	17:40	17:42	17:43	17:44	17:46	17:48	17:50	16:40	16:42	16:44	—	—	—	—	16:51	16:54

土曜日・日・祝祭日・長期休校日(3/23～4/7)・(7/20～9/1)

	難知 宮前	久 須 ヶ 浜	島ノ内	中 町	竹 敷	中 町	島ノ内	壱ヶ浦 入 口	黒 瀬	黒 瀬	壱ヶ浦 入 口	島ノ内	中 町	竹 敷	中 町	島ノ内	久 須 ヶ 浜	難知 宮前
1	12:45	12:48	12:55	12:57	12:58	12:59	13:01	13:03	13:05	8:10	8:12	8:14	8:16	8:17	8:18	8:20	8:27	8:30
2										13:05	13:07	13:09	—	—	—	—	13:16	13:19

■小綱循環線

平日

	佐保通り										田通り									
	仁位	糠	卯麦	佐保	志多浦	荷船	小綱	田大橋	田	仁位	仁位	田	田大橋	小綱	荷船	志多浦	佐保	卯麦	糠	仁位
1	15:20	15:24	15:25	15:31	15:36	15:38	15:39	15:44	15:45	15:50	7:20	7:25	7:26	7:31	7:32	7:34	7:39	7:45	7:46	7:50
2	17:25	17:29	17:30	17:36	17:41	17:43	17:44	17:49	17:50	17:55	9:20	9:25	9:26	9:31	9:32	9:34	9:39	9:45	9:46	9:50

土曜日

	佐保通り										田通り									
	仁位	糠	卯麦	佐保	志多浦	荷船	小綱	田大橋	田	仁位	仁位	田	田大橋	小綱	荷船	志多浦	佐保	卯麦	糠	仁位
1	15:20	15:24	15:25	15:31	15:36	15:38	15:39	15:44	15:45	15:50	7:20	7:25	7:26	7:31	7:32	7:34	7:39	7:45	7:46	7:50
2	17:25	17:29	17:30	17:36	17:41	17:43	17:44	17:49	17:50	17:55										

日・祝祭日

	佐保通り										田通り									
	仁位	糠	卯麦	佐保	志多浦	荷船	小綱	田大橋	田	仁位	仁位	田	田大橋	小綱	荷船	志多浦	佐保	卯麦	糠	仁位
1	17:25	17:29	17:30	17:36	17:41	17:43	17:44	17:49	17:50	17:55	7:20	7:25	7:26	7:31	7:32	7:34	7:39	7:45	7:46	7:50

■櫛線(櫛～佐賀診療所)(日・祝日運休)

平日

	櫛	トクエ	佐賀	診療 所前	診療 所前	佐賀	トクエ	櫛
1	7:35	7:36	7:41	7:42	14:45	14:46	14:51	14:52
2	14:55	14:56	15:01	15:02	学16:30	16:31	16:36	16:37
3学	16:37	16:38	16:43	16:44	学18:30	18:31	18:36	18:37

長期休校日(3/23～4/7)・(7/20～8/31)の平日

	櫛	トクエ	佐賀	診療 所前	診療 所前	佐賀	トクエ	櫛
1	7:40	7:41	7:46	7:47	14:45	14:46	14:51	14:52
2	14:55	14:56	15:01	15:02	17:30	17:31	17:36	17:37

※(学)は学校の都合により時刻が変更になる場合があります。

■塩浜線(仁位～塩浜)

平日

	仁位	和板	浦底	発電 所前	横浦	塩浜	塩浜	横浦	発電 所前	浦底	和板	仁位
1	15:10	15:17	15:18	15:19	15:22	15:26	7:35	7:39	7:42	7:43	7:45	7:51
2	18:10	18:17	18:18	18:19	18:22	18:26	15:35	15:39	15:42	15:43	15:45	15:51

土曜日・日・祝祭日・長期休校日(3/23～4/7)・(7/20～8/31)

	仁位	和板	浦底	発電 所前	横浦	塩浜	塩浜	横浦	発電 所前	浦底	和板	仁位
1	12:00	12:07	12:08	12:09	12:12	12:16	7:35	7:39	7:42	7:43	7:45	7:51
2	18:10	18:17	18:18	18:19	18:22	18:26	12:30	12:34	12:37	12:38	12:40	12:46

■舟志・小鹿線(比田勝～舟志～小鹿)

平日・土曜日

【比田勝 ⇒ 小鹿】

	上対馬 病院	比田勝	浜久須	大増	舟志	中原	神社前	琴	芦見	芦見浜	一重	小鹿
1	10:55	11:00	11:07	11:10	11:15	11:16	11:19	11:35	11:40	11:41	11:43	11:48
2	13:02	13:07	13:14	13:17	13:22	13:23	13:26	13:42	13:47	13:48	13:50	13:55
3	16:30	16:35	16:42	16:45	16:50	16:51	16:54	17:10	17:15	17:16	17:18	17:23
4	18:00	18:02	18:09	18:12	18:17	18:18	18:21	18:37	18:42	18:43	18:45	18:50

【小鹿 ⇒ 比田勝】

	小鹿	一重	芦見浜	芦見	琴	神社前	中原	舟志	大増	浜久須	比田勝	上対馬 病院
1	7:07	7:12	7:14	7:15	7:20	7:36	7:39	7:40	7:45	7:48	7:55	7:58
2	8:40	8:45	8:47	8:48	8:53	9:09	9:12	9:13	9:18	9:21	9:28	9:29
3	11:53	11:58	12:00	12:01	12:06	12:22	12:25	12:26	12:31	12:34	12:41	12:42
4	14:00	14:05	14:07	14:08	14:13	14:29	14:32	14:33	14:38	14:41	14:48	14:49

日・祝祭日

【比田勝 ⇒ 小鹿】

	上対馬 病院	比田勝	浜久須	大増	舟志	中原	神社前	琴	芦見	芦見浜	一重	小鹿
1	13:02	13:07	13:14	13:17	13:22	13:23	13:26	13:42	13:47	13:48	13:50	13:55
2	16:30	16:35	16:42	16:45	16:50	16:51	16:54	17:10	17:15	17:16	17:18	17:23

【小鹿 ⇒ 比田勝】

	小鹿	一重	芦見浜	芦見	琴	神社前	中原	舟志	大増	浜久須	比田勝	上対馬 病院
1	7:07	7:12	7:14	7:15	7:20	7:36	7:39	7:40	7:45	7:48	7:55	8:58
2	14:00	14:05	14:07	14:08	14:13	14:29	14:32	14:33	14:38	14:41	14:48	14:49

■志多留線(仁位～志多留)

【志多留 ⇒ 仁位】

	志多留	伊奈	越高	御園	犬ヶ浦	仁田浜	仁田
1	14:03	14:07	14:11	14:12	14:15	14:16	14:18

【仁田 ⇒ 志多留】

	仁田	仁田浜	犬ヶ浦	御園	越高	伊奈	志多留
1	13:48	13:50	13:51	13:54	13:55	13:59	14:03

■鹿見線(女連～仁田)

【女連 ⇒ 仁田】

	女連	久原	鹿見	鹿見口	弓の原	仁田
1	6:55	6:58	6:59	7:05	7:10	7:13

【仁田 ⇒ 女連】

	仁田	弓の原	鹿見口	鹿見	久原	女連
1	18:50	18:53	18:58	19:04	19:05	19:08

■上対馬高校バス

(平日のみ)

【比田勝 ⇒ 高校】

	比田勝	高校前
1	8:05	8:09

【高校 ⇒ 比田勝】

	高校前	比田勝
1	17:55	17:59

■伊奈線(志多留～比田勝)

【志多留発⇒比田勝⇒上対馬病院】

	志多留	伊奈	越高	御園	犬ヶ浦	仁田浜	仁田	瀬田	中山口	竜の口	佐腰	学校前	井口	友谷	湊	佐須奈	河内	高校前	比田勝	上対馬病院
1	7:00	7:04	7:08	7:09	7:12	7:13	7:15	7:17	7:28	7:29	7:30	7:32	7:35	7:36	7:37	7:55	8:02	8:05	8:09	8:10

【上対馬病院⇒比田勝発⇒志多留】

	上対馬病院	比田勝	高校前	河内	佐須奈	湊	友谷	井口	学校前	佐腰	竜の口	中山口	瀬田	仁田	仁田浜	犬ヶ浦	御園	越高	伊奈	志多留
1	17:50	17:55	17:59	18:02	18:09	18:27	18:28	18:29	18:32	18:34	18:35	18:36	18:47	18:49	18:51	18:52	18:55	18:56	19:00	19:04

■厳原市内線(厳原～久田・尾浦～安神)

平日

	厳原	志賀鼻	香田屋敷	久田	柳ノ元	尾浦入口	尾浦	安神入口	安神	備考	備考	安神	安神入口	尾浦	尾浦入口	柳ノ元	久田	香田屋敷	志賀鼻	厳原
1	7:10	7:12	7:14	7:15	7:15	7:19	—	7:22	7:28	上機(7:05発)	—	7:35	—	7:38	7:42	7:42	7:43	7:45	7:47	
2	10:00	10:02	10:04	10:05	10:05	10:09	10:13	10:21	10:27	※夏休みのみ運行	浅瀬(7:10発)	—	7:52	—	7:55	7:59	8:00	8:02	8:04	
3	11:10	11:12	11:14	11:15	11:15	—	—	—	—	上機(14:02着)	浅瀬(7:48発)	—	8:22	—	8:25	8:29	8:29	8:30	8:32	8:34
4	13:20	13:22	13:24	13:25	13:25	13:29	—	13:32	—	浅瀬(14:24着)	※夏休みのみ運行	10:30	10:36	10:44	10:48	10:52	10:52	10:53	10:55	10:57
5	13:30	13:32	13:34	13:35	13:35	13:39	—	13:42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	13:50	13:52	13:54	13:55	13:55	13:59	14:03	14:11	14:17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	14:35	14:37	14:39	14:40	14:40	14:44	—	14:47	—	浅瀬(15:21着)	—	14:20	14:26	14:34	14:38	14:42	14:42	14:43	14:45	14:47
8	15:30	15:32	15:34	15:35	15:35	15:39	15:43	15:51	15:57	上機(14:20発)	—	14:50	—	14:53	14:57	14:57	14:58	15:00	15:02	
9	17:15	17:17	17:19	17:20	17:20	17:24	—	17:27	—	浅瀬(18:01着)	浅瀬(14:30発)	—	15:12	—	15:15	15:19	15:19	15:20	15:22	15:24
10	17:25	17:27	17:29	17:30	17:30	17:34	—	17:37	—	上機(18:07着)	—	16:00	16:06	16:14	16:18	16:22	16:22	16:23	16:25	16:27
11	17:30	17:32	17:34	17:35	17:35	17:39	—	17:42	—	浅瀬(18:24着)	浅瀬(16:40発)	—	17:14	—	17:17	17:21	17:21	17:22	17:24	17:26

※夏休み期間(7/20～8/31)

土曜日

	厳原	志賀鼻	香田屋敷	久田	柳ノ元	尾浦入口	尾浦	安神入口	安神	備考	備考	安神	安神入口	尾浦	尾浦入口	柳ノ元	久田	香田屋敷	志賀鼻	厳原
1	7:10	7:12	7:14	7:15	7:15	7:19	—	7:22	7:28	上機(7:05発)	—	7:35	—	7:38	7:42	7:42	7:43	7:45	7:47	
2	10:00	10:02	10:04	10:05	10:05	10:09	10:13	10:21	10:27	浅瀬(7:10発)	—	7:30	7:36	7:44	7:48	7:52	7:52	7:53	7:55	7:57
3	11:10	11:12	11:14	11:15	11:15	—	—	—	—	浅瀬(7:10発)	—	7:52	—	7:55	7:59	7:59	8:00	8:02	8:04	
4	13:20	13:22	13:24	13:25	13:25	13:29	—	13:32	—	上機(14:02着)	浅瀬(7:48発)	—	8:22	—	8:25	8:29	8:29	8:30	8:32	8:34
5	13:30	13:32	13:34	13:35	13:35	13:39	—	13:42	—	浅瀬(14:24着)	—	10:30	10:36	10:44	10:48	10:52	10:52	10:53	10:55	10:57
6	13:50	13:52	13:54	13:55	13:55	13:59	14:03	14:11	14:17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	14:35	14:37	14:39	14:40	14:40	14:44	—	14:47	—	浅瀬(15:21着)	—	14:20	14:26	14:34	14:38	14:42	14:42	14:43	14:45	14:47
8	15:30	15:32	15:34	15:35	15:35	15:39	15:43	15:51	15:57	—	—	16:00	16:06	16:14	16:18	16:22	16:22	16:23	16:25	16:27
9	17:15	17:17	17:19	17:20	17:20	17:24	—	17:27	—	浅瀬(18:01着)	浅瀬(16:40発)	—	17:14	—	17:17	17:21	17:21	17:22	17:24	17:26

日・祝祭日

	厳原	志賀鼻	香田屋敷	久田	柳ノ元	尾浦入口	尾浦	安神入口	安神	備考	備考	安神	安神入口	尾浦	尾浦入口	柳ノ元	久田	香田屋敷	志賀鼻	厳原
1	7:10	7:12	7:14	7:15	7:15	7:19	—	7:22	7:28	上機(7:05発)	—	7:30	7:36	7:44	7:48	7:52	7:52	7:53	7:55	7:57
2	10:00	10:02	10:04	10:05	10:05	10:09	10:13	10:21	10:27	浅瀬(7:10発)	—	7:52	—	7:55	7:59	7:59	8:00	8:02	8:04	
3	11:10	11:12	11:14	11:15	11:15	—	—	—	—	浅瀬(7:48発)	—	8:22	—	8:25	8:29	8:29	8:30	8:32	8:34	
4	13:30	13:32	13:34	13:35	13:35	13:39	—	13:42	—	浅瀬(14:24着)	※夏休みのみ運行	10:30	10:36	10:44	10:48	10:52	10:52	10:53	10:55	10:57
5	13:50	13:52	13:54	13:55	13:55	13:59	14:03	14:11	14:17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	14:35	14:37	14:39	14:40	14:40	14:44	—	14:47	—	浅瀬(15:21着)	—	14:20	14:26	14:34	14:38	14:42	14:42	14:43	14:45	14:47
7	15:30	15:32	15:34	15:35	15:35	15:39	15:43	15:51	15:57	—	—	16:00	16:06	16:14	16:18	16:22	16:22	16:23	16:25	16:27
8	17:15	17:17	17:19	17:20	17:20	17:24	—	17:27	—	浅瀬(18:01着)	浅瀬(16:40発)	—	17:14	—	17:17	17:21	17:21	17:22	17:24	17:26

※夏休み期間(7/20～8/31)

■青海線(三根～青海)(平日のみ)

【三根⇒青海】

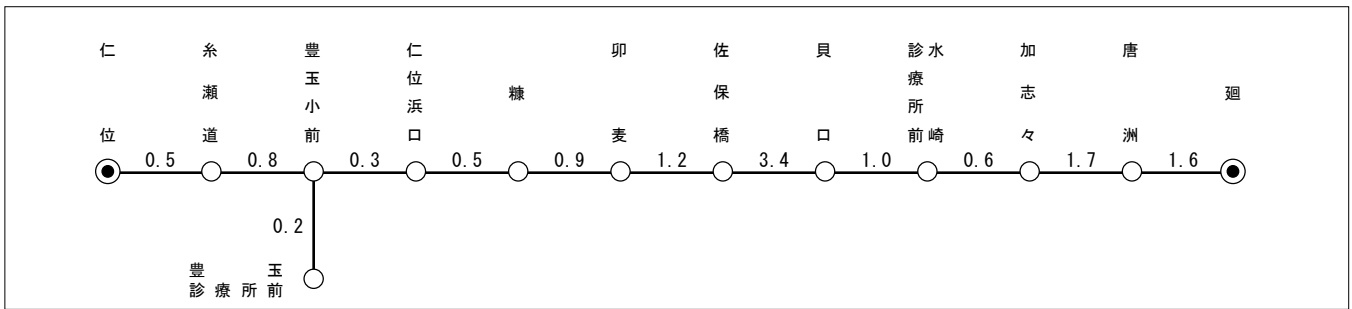
	三根	大橋	三根浜	狩尾	木坂	神社前	青海
1	10:20	10:21	10:22	10:27	10:32	10:34	10:36
2	17:45	17:46	17:47	17:52	17:57	17:59	18:01

【青海⇒三根】

	青海	神社前	木坂	狩尾	三根浜	大橋	三根
1	7:30	7:32	7:34	7:39	7:44	7:45	7:45
2	10:40	10:42	10:44	10:49	10:54	10:55	10:55

図表 市営バス（スクールバス一般混乗含む）・バス停一覧 （バス停間の数値は区間距離：km）

■仁位・廻線（毎日運行）（運賃 140 円～720 円）



平日

【廻 ⇒ 仁位】

1	廻	唐洲	加志々	水崎診療所前	貝口	佐保橋	卯麦	鎌	仁位	仁位	仁位	仁位	仁位	仁位	仁位
7:40	7:43	7:45	7:49	7:50	7:56	7:59	8:00	8:01	8:02	8:03	8:04	8:05	8:06		

【仁位 ⇒ 廻】

1	仁位	永瀬道	豊玉診療所前	豊玉診療所前	豊玉診療所前	仁位	鎌	卯麦	佐保橋	貝口	水崎診療所前	加志々	唐洲	廻
12:15	12:16	12:17	12:18	12:19	12:20	12:21	12:22	12:25	12:31	12:32	12:33	12:38	12:41	

土・日・祝祭日

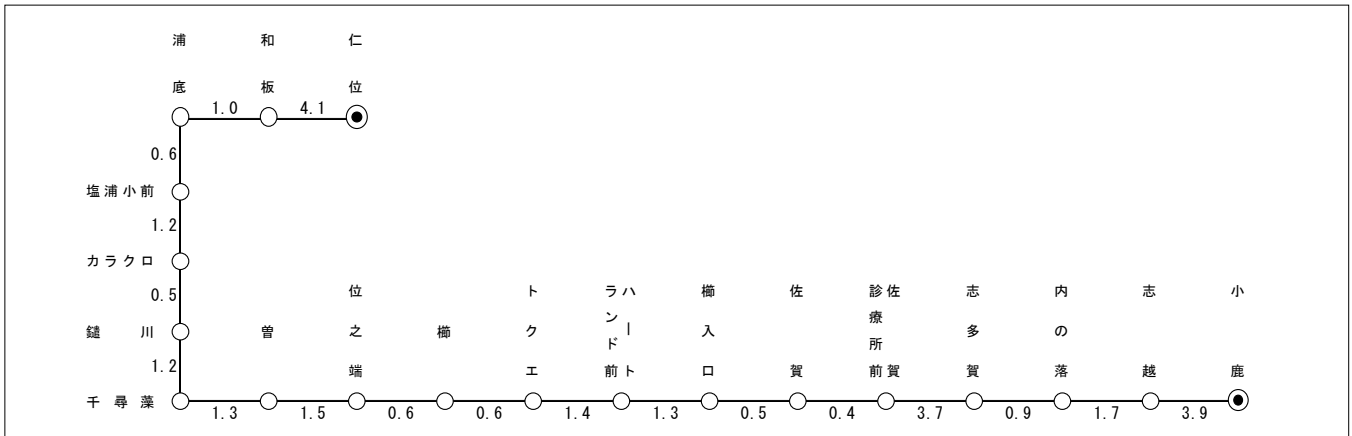
【廻 ⇒ 仁位】

1	廻	唐洲	加志々	水崎診療所前	貝口	佐保橋	卯麦	鎌	仁位	豊玉診療所前	豊玉診療所前	豊玉診療所前	永瀬道	仁位
7:55	7:58	8:03	8:04	8:05	8:11	8:14	8:15	8:16	8:17	8:18	8:19	8:20	8:21	

【仁位 ⇒ 廻】

1	仁位	永瀬道	豊玉診療所前	豊玉診療所前	豊玉診療所前	仁位	鎌	卯麦	佐保橋	貝口	水崎診療所前	加志々	唐洲	廻
13:15	13:16	13:17	13:18	13:19	13:20	13:21	13:22	13:25	13:31	13:32	13:33	13:38	13:41	

■仁位・小鹿線（毎日運行）（運賃 140 円～1290 円）



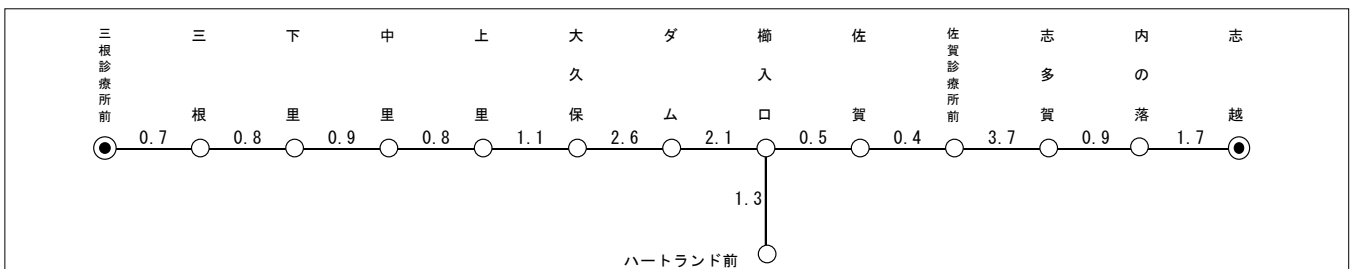
【小鹿 ⇒ 仁位】

1	小鹿	志越	内の落	志多賀	佐賀診療所前	佐賀	櫛入口	ハートランド前	トクエ	櫛	位の端	管	千尋業	鎌川	カラクロ	塩浦小前	浦底	和板	仁位
7:20	7:27	7:31	7:32	7:38	7:39	7:40	7:42	7:45	7:46	7:48	7:51	7:53	7:55	7:56	7:58	7:59	8:00	8:07	
15:30	15:37	15:41	15:42	15:48	15:49	15:50	15:52	15:55	15:56	15:58	16:01	16:03	16:05	16:06	16:08	16:09	16:10	16:17	

【仁位 ⇒ 小鹿】

1	仁位	和板	浦底	塩浦小前	カラクロ	鎌川	千尋業	管	位の端	櫛	トクエ	ハートランド前	櫛入口	佐賀	佐賀診療所前	志多賀	内の落	志越	小鹿
14:35	14:42	14:43	14:44	14:46	14:47	14:49	14:51	14:54	14:56	14:57	15:00	15:02	15:03	15:04	15:10	15:11	15:15	15:22	
18:00	18:07	18:08	18:09	18:11	18:12	18:14	18:16	18:19	18:21	18:22	18:25	18:27	18:28	18:29	18:35	18:36	18:40	18:47	

■三根・志越線（平日・土曜のみ運行）（運賃 140 円～890 円）



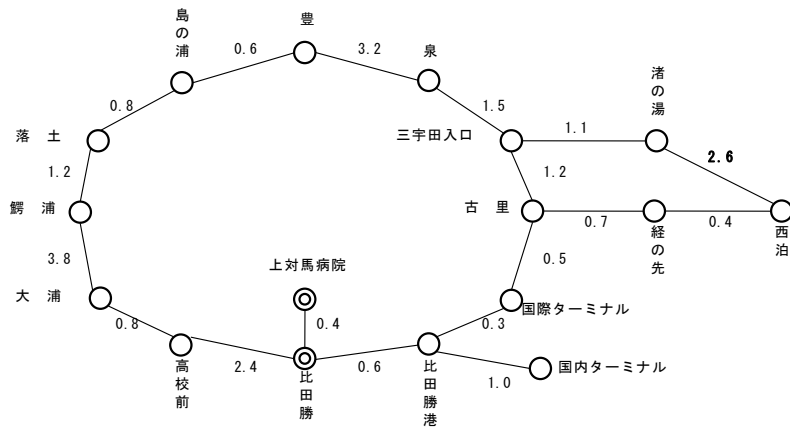
【三根 ⇒ 志越】

1	三根診療所前	三根	下里	中里	上里	大久保	ダム	ハートランド前	櫛入口	佐賀	佐賀診療所前	志多賀	内の落	志越
8:30	8:31	8:32	8:33	8:35	8:39	8:45	8:47	8:48	8:49	8:55	8:56	9:00		
11:24	11:25	11:26	11:27	11:28	11:30	11:34	11:40	11:42	11:43	11:44	11:50	11:51	11:55	

【志越 ⇒ 三根】

1	志越	内の落	志多賀	佐賀診療所前	佐賀	櫛入口	ハートランド前	ダム	大久保	上里	中里	下里	三根	三根診療所前
9:05	9:09	9:10	9:16	9:17	9:18	9:20	9:26	9:30	9:32	9:33	9:34	9:35	9:36	
12:00	12:04	12:05	12:11	12:12	12:13	12:15	12:21	12:25	12:27	12:28	12:29	12:30	—	

■鰐浦・比田勝循環線(毎日運行) (運賃 140 円～540 円)

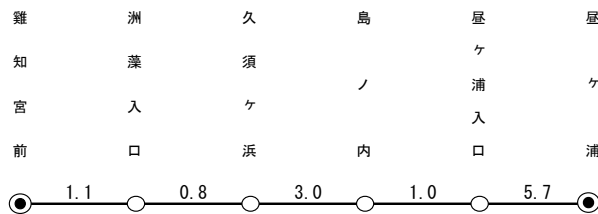


	上対馬病院	比田勝	高校前	大浦	鰐浦	落土	島の浦	豊	泉	渚の湯	西泊	経ノ先	古里	国際ターミナル	比田勝港(埋立地前)	国内ターミナル	比田勝港(スクールバス停留所)	比田勝	上対馬病院
1	－	8:00	8:04	8:06	8:11	8:12	8:14	8:15	8:21	－	8:28	8:29	8:25	8:26	8:27	－	－	8:29	8:30
2	14:15	14:16	14:20	14:22	14:27	14:28	14:30	14:31	14:37	14:42	14:50	14:51	14:46	14:47	14:48	14:49	14:50	14:52	14:53

	上対馬病院	比田勝	比田勝港(公衆トイレ前)	国内ターミナル	比田勝港(スクールバス停留所)	国際ターミナル	古里	西泊	経ノ先	渚の湯	泉	豊	島の浦	落土	鰐浦	大浦	高校前	比田勝	上対馬病院
1	12:30	12:31	12:33	－	－	12:34	12:35	12:38	12:39	12:39	12:44	12:50	12:51	12:53	12:54	12:59	13:01	13:05	13:06
2	17:40	17:41	17:43	－	－	17:44	17:45	17:48	17:49	17:49	17:54	18:00	18:01	18:03	18:04	18:09	18:11	18:15	－

網掛けの時刻は西泊を経由しない場合となります。 經由した場合は通過時刻が6分ほど遅れますのでご注意ください。

■雞知・屋ヶ浦線(毎日運行) (運賃 140 円～670 円)



平日

【屋ヶ浦 ⇒ 雞知宮前】

	屋ヶ浦	屋ヶ浦入口	島ノ内	久須ヶ浜	洲津入口	雞知宮前
1	7:10	7:28	7:30	7:37	7:38	7:40
2	15:55	16:13	16:15	16:22	16:23	16:25

【雞知宮前 ⇒ 屋ヶ浦】

	雞知宮前	洲津入口	久須ヶ浜	島ノ内	屋ヶ浦入口	屋ヶ浦
1	15:20	15:22	15:23	15:30	15:32	15:50
2	17:00	17:02	17:03	17:10	17:12	17:30

土・日・祝祭日

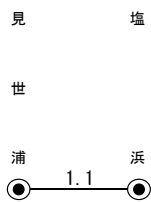
【屋ヶ浦 ⇒ 雞知宮前】

	屋ヶ浦	黒瀬	竹敷	中町	島ノ内	雞知宮前	備考
1	7:40	8:00	8:07	8:08	8:10	8:20	部活が午前の場合
2	11:50	12:08	12:10	12:17	12:18	12:20	部活が午後の場合

【雞知宮前 ⇒ 屋ヶ浦】

	雞知宮前	島ノ内	中町	竹敷	黒瀬	屋ヶ浦	備考
1	13:00	13:10	13:12	13:13	13:20	13:40	部活が午前の場合
2	17:10	17:20	17:22	17:23	17:30	17:50	部活が午後の場合

■塩浜・見世浦線(毎日運行) (運賃 140 円～650 円)



平日

【見世浦 ⇒ 塩浜】

	見世浦	塩浜
1	7:30	7:32
2	15:33	15:35

土・日・祝祭日

【見世浦 ⇒ 塩浜】

	見世浦	見世浦
1	7:33	7:35
2	12:28	12:30

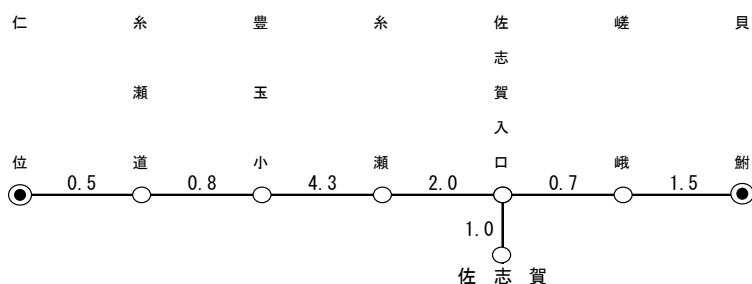
【塩浜 ⇒ 見世浦】

	塩浜	見世浦
1	15:26	15:28
2	16:39	16:41

【塩浜 ⇒ 見世浦】

	塩浜	見世浦
1	12:16	12:18
2	18:26	18:28

■仁位・貝鮎線(毎日運行) (運賃 140 円～580 円)



平日

【貝鮎 ⇒ 仁位】

	貝鮎	嵯峨	佐志賀	糸瀬	豊玉小	仁位
1	7:30	7:35	7:38	7:45	7:53	7:56
2	15:43	15:48	15:51	15:58	16:06	16:09
3	16:56	17:01	17:04	17:11	17:19	17:22

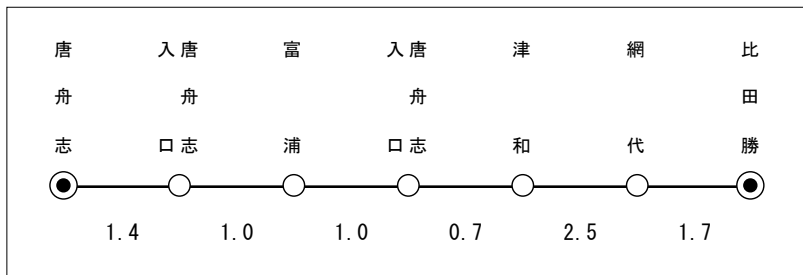
※豊玉小の後に豊玉中学校を経由します。

【仁位 ⇒ 貝鮎】

	仁位	豊玉小	糸瀬	佐志賀	嵯峨	貝鮎
1	15:17	15:20	15:28	15:35	15:38	15:43
2	16:29	16:32	16:40	16:47	16:50	16:55
3	18:29	18:32	18:40	18:47	18:50	18:55

※2便と3便については豊玉小の後に豊玉中学校を経由します。

■比田勝・唐舟志(毎日運行) (運賃 140 円～410 円)



平日

【唐舟志 ⇒ 比田勝】

	唐舟志	富ヶ浦	津和	網代	比田勝港	比田勝
1	7:30	7:36	7:40	7:46	7:49	7:50
2	15:50	15:56	16:00	16:06	16:09	16:10
3	16:50	16:56	17:00	17:06	17:09	17:10

【比田勝 ⇒ 唐舟志】

	比田勝	比田勝港	網代	津和	富ヶ浦	唐舟志
1	15:30	15:31	15:34	15:40	15:44	15:50
2	16:30	16:31	16:34	16:40	16:44	16:50
3	18:45	18:46	18:49	18:55	18:59	19:05

土・日・祝祭日

【唐舟志 ⇒ 比田勝】

	唐舟志	富ヶ浦	津和	網代	比田勝港	比田勝
1	7:30	7:36	7:40	7:46	7:49	7:50

【比田勝 ⇒ 唐舟志】

	比田勝	比田勝港	網代	津和	富ヶ浦	唐舟志
1	12:35	12:36	12:39	12:45	12:49	12:55

■上対馬病院線

※日・祝祭日および休校日の運行にご注意下さい。

		各方面から上対馬病院への接続便	比田勝	上対馬病院	上対馬病院	比田勝	上対馬病院から各方面への接続便	
1		小鹿 7:07発 より接続	7:55	7:58	6:30	6:31	厳原行き 6:35発へ接続	
2		志多留 7:00発 より接続	8:09	8:10	8:35	8:36	厳原行き 8:40発へ接続	
3		比田勝 8:00発 鰐浦循環線(大浦・鰐浦) より接続	8:37	8:38	10:55	10:56	小鹿行き 11:00発へ接続	日・祝祭日運休
4		厳原 7:05発 縦貫線 より接続	9:24	9:25	12:30	12:31	循環線(渚の湯・鰐浦・大浦) 12:31発へ接続	
5	日・祝祭日運休	小鹿 8:40発 より接続	9:28	9:29	12:55	12:56	小鹿行き 13:00発へ接続	
6	日・祝祭日運休	小鹿 11:53発 より接続	12:41	12:42	13:02	13:03	厳原行き 13:07発へ接続	
8		厳原 11:10発 縦貫線 より接続	13:32	13:33	14:00	14:01	循環線(大浦・鰐浦・渚の湯) 14:01発へ接続	
7		上対馬病院 12:30発 鰐浦循環線(渚の湯・鰐浦・大浦) より接続	13:08	13:09	16:30	16:31	小鹿行き 16:35発へ接続	
9		小鹿 14:00発 より接続	14:48	14:49	16:40	16:41	厳原行き 16:45発へ接続	
10		上対馬病院 14:00発 鰐浦循環線(大浦・鰐浦・渚の湯) より接続	14:42	14:43	17:40	17:41	循環線(渚の湯・鰐浦・大浦) 17:41発へ接続	
11		厳原 13:45発 縦貫線 より接続	16:07	16:08	17:50	17:51	志多留行き 17:55発へ接続	
12		厳原 18:25発 縦貫線 より接続	20:47	20:48	18:01	18:02	小鹿行き 18:02発へ接続	日・祝祭日運休

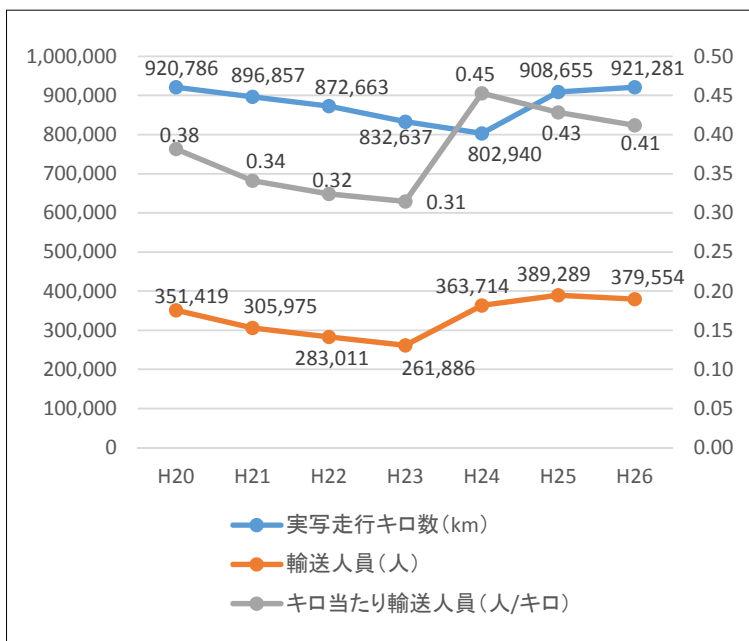
(2) 輸送人員の状況(全体傾向)

① 路線バスの実車走行キロ数・輸送人員

路線バスの輸送人員は、平成 23 年度までは毎年 2 万人から 5 万人程度の急激な減少を続けていたが、平成 23 年度の「5000 円定額フリーパスポート」(以下：定額 FP) の導入により一気に 10 万人程度輸送人員は増加し、平成 26 年度現在約 38 万人となっている。一方で実車走行キロ数は平成 24 年度までは経営効率化による減便等により減少を続けていたが、平成 25 年度の空港シャトル便や市内循環線等の導入により増加に転じた。

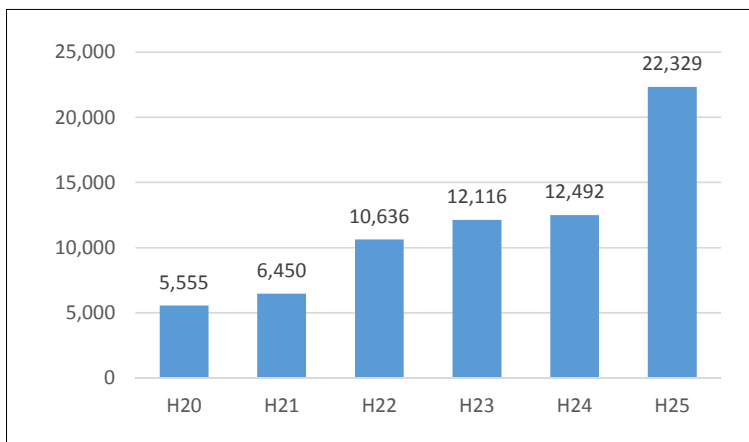
図表 路線バスの実車走行キロと輸送人員

(右軸:実車走行キロ(km)、輸送人員(人)、左軸:キロ当たり輸送人員(人/km)



資料) 運行実績を基に作成

図表 市営バスの輸送人員(人)

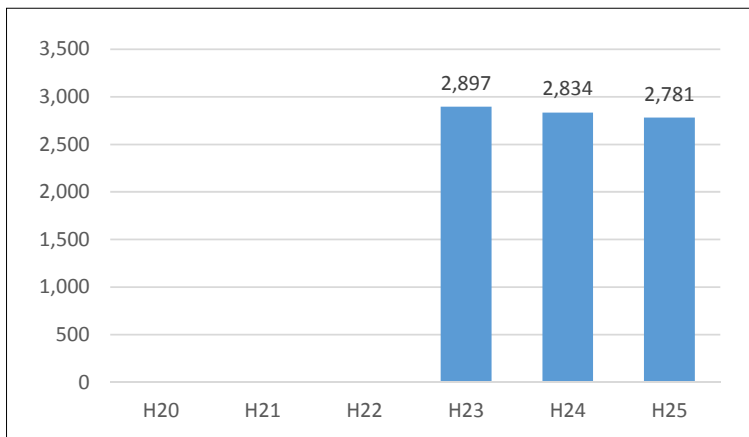


資料) 運行実績を基に作成

③ 乗合タクシーの輸送人員

平成 23 年度から運行が開始された乗合タクシーの輸送人員は平成 23 年以降微減の傾向にあり、平成 25 年度は 2,781 人と、前の年に比べ 1.9% 減少している。

図表 乗合タクシーの輸送人員(人)

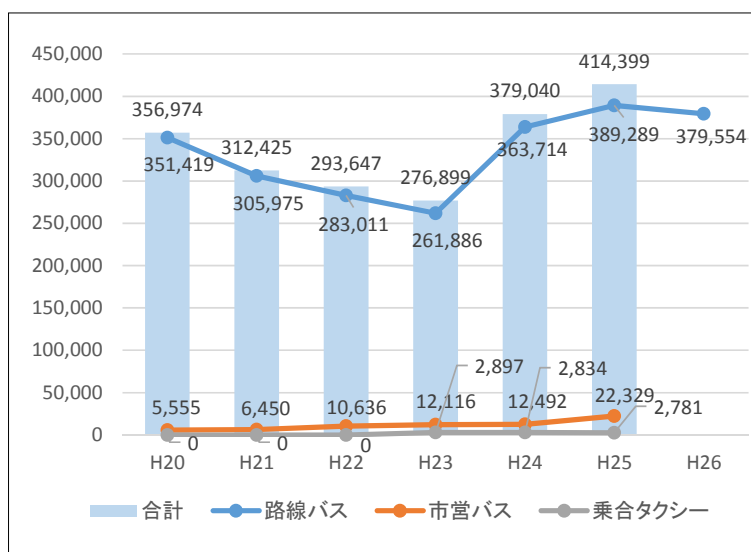


資料) 運行実績を基に作成

④全モードの総輸送人員(路線バス、市営バス、乗合タクシー)

路線バス、市営バス、乗合タクシーの総輸送人員は、前述した路線バスの輸送人員の推移とほぼ同様の傾向にあり、平成 23 年度の定額フリーパスポートの導入以降、大幅に輸送人員が増加し、平成 25 年度現在 41.4 万人程度まで増加している。

図表 路線バス、市営バス、乗合タクシーの輸送人員(人)



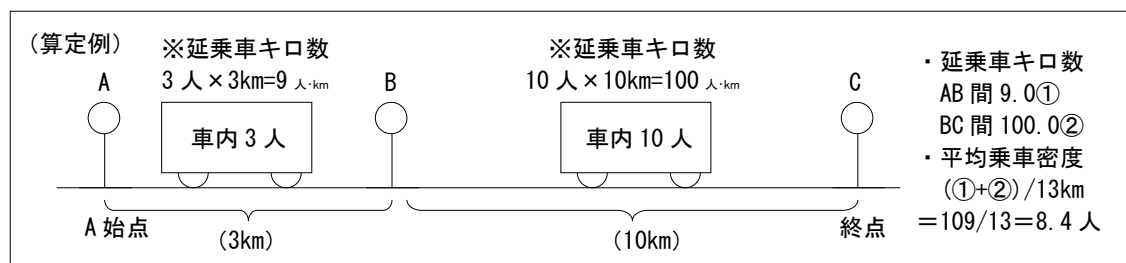
(3)路線別輸送人員の状況

資料) 運行実績を基に作成

①平均乗車密度と車内最大乗車人員

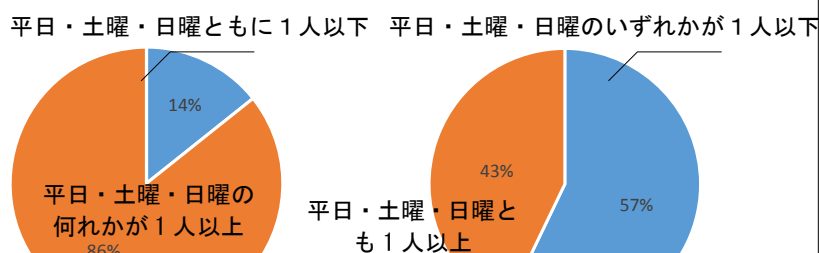
各系統別での利用状況を把握するために、平成 26 年 5 月 25 日(日)から 5 月 31 日(土)の 1 週間実施したバス停別乗降調査結果を基に、平均乗車密度と最大車内定員を算定する。

ここでいう平均乗車密度とは、バス停(N)からバス停(N+1)の間に乗車している車内人員数に区間距離を乗じ各区間の延乗車キロ(人・km)を算定し、その総和を路線の全体距離で除したものであり、調査期間の全体平均として算定した。



調査対象とした 42 路線中、平日、土曜、日曜ともに平均乗車密度が 1 人以下の極めて利用頻度が少ない路線は、棧橋線(11)、厳原病院線(16)、志多留線(65)、厳原市内線(70、71)、青海線(72)の 6 路線であり、全体の 14%に該当する。また、全体の 57%にあたる 24 路線が平日、土日のいずれかに平均乗車密度 1 人以下の状態が発生している状況にある。

図表 平日・土曜・日曜の平均乗車密度 1 以下の路線数



資料) 乗降調査(平成 26 年 5 月 25 日~31 日(7 日間))を基に作成

また、最大車内乗車人員をみると、平日・土曜・日曜ともワンボックスカーで輸送可能な 9 人を下回る路線は、全体の 40%にあたる 17 路線であった。また、平日・土曜・日曜の何れかが 9 人を下回る路線は全体の 76%、32 路線と大部分に上る。

図表 路線別利用状況（人）

【路線バス(39路線)】		区間距離 (km)	運行 回数(回)	輸送人員 (人)	1便あたり乗降者数(人)			平均乗車密度(人)			最大車内人数(人)		
系統 番号	路線名				平日	土曜	日曜	平日	土曜	日曜	平日	土曜	日曜
1	白土線	4.6	4.0	6,131	4.9	1.6	0.9	1.2	1.0	0.7	9	5	4
2	雞知線	9.6	0.5	922	27.6	32.0	15.0	24.2	28.6	13.2	30	32	15
3	空港線	13.6	3.0	30,379	7.8	5.7	5.3	3.3	2.1	2.1	36	13	11
4	雞知線	23.8	0.5	1,185	16.8	10.0	4.0	7.1	3.4	1.6	33	10	3
5	雞知線	11.3	1.0	5,220	21.7	7.0	1.0	12.1	2.5	0.6	54	7	2
6	空港線	13.3	0.5	2,776	15.6	10.0	0.0	11.0	7.1	0.0	25	10	0
7	空港線	13.2	2.5	9,714	6.1	6.0	3.2	2.2	2.9	1.6	12	13	5
8	対馬高校線	2.8	1.0	2,502	16.0	2.0	6.5	15.3	0.6	6.2	36	2	13
11	棧橋線	0.8	0.5	0	1.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	3	0	0
13	内山・久根浜・上槻線	25.5	2.0	3,011	3.3	1.3		2.1	0.9		10	4	
15	阿連線	8.6	2.5	6,135	3.9	0.0		3.6	0.0		10	0	
16	厳原病院線	1.4	2.0	1,001	0.9	0.3	0.3	0.8	0.3	0.3	4	1	1
17	厳原病院線	2.4	1.0	267	2.3	1.0	0.0	1.9	1.0	0.0	6	1	0
18	曲線	6.0	3.0	4,464	2.4	0.8		1.5	0.4		9	1	
19	浅藻浜線	26.4	2.0	4,042	3.6	3.5	2.5	1.7	2.9	0.9	10	6	5
20	浅藻線	19.2	2.0	5,673	3.1	3.0	3.0	1.9	1.9	2.1	7	3	4
21	空港シャトル	11.2	9.0	18,472									
22	厳原市内循環線	6.5	4.0	7,653									
23	厳原市内循環線	7.5	4.0	6,686									
24	空港線	14.4	1.0	8,879	11.9	7.5	10.0	4.3	3.0	4.4	11	5	10
26	赤島線	41.0	2.0	12,945	14.7	13.8	13.3	3.1	4.4	2.7	32	25	13
27	縦貫線	91.9	4.0	146,149	19.8	20.0	22.1	5.0	5.9	6.9	27	24	38
28	尾崎線	19.3	3.0	18,120	3.3	2.0	0.8	0.9	1.2	0.6	16	5	1
32	赤島線	8.3	0.5	572	4.0			1.7			8		
38	竹敷線	9.6	3.0	14,401	6.7	0.7	2.0	4.7	0.7	1.7	28	2	4
43	小綱循環線(佐保廻り)	15.5	2.0	1,873	1.3	0.5	2.0	0.6	0.4	1.2	4	2	5
44	小綱循環線(田廻り)	15.5	2.0	2,155									
46	櫛線	4.2	3.0		3.9			3.7			18		
48	仁位線	45.0	3.0	3,263	26.8	10.0	6.0	8.7	3.4	1.7	42	16	7
49	塩浜線	8.4	2.0	4,125	2.0	2.0	0.0	1.2	1.4	0.0	7	2	0
64	舟志・小鹿線	24.9	4.0	43,068	3.4	5.0	3.3	1.6	3.0	1.0	17	12	9
65	志多留線	7.7	1.0	0	1.0	1.0	1.0	0.3	0.6	0.6	3	2	2
66	伊奈線	42.1	1.0	1,552	30.4	20.5	13.0	10.4	6.3	5.3	37	24	19
68	鹿見線	10.3	1.0	217	0.8	0.5	1.0	0.8	0.4	0.8	1	1	1
69	上対馬高校通学バス	2.4	1.0	150	0.7	1.5	0.0	0.7	1.5	0.0	1	3	0
70	厳原市内線	10.3	0.5	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0	0
71	厳原市内線	14.3	2.5	2,985	1.0	1.3	0.3	0.4	0.2	0.1	4	3	1
72	青海線	7.0	2.0	2,867	1.6			0.9			6		
合計				379,554									
【市営バス(4路線)】		区間距離 (km)	運行 回数(回)		平日	土曜	日曜	平日	土曜	日曜	平日	土曜	日曜
市1	仁位・廻線	13.1	1.0		1.6	2.5	0.5	0.8	1.8	0.2	4	3	1
市2	仁位・小鹿線	26.4	2.0		3.4	1.8	7.5	1.4	0.7	2.7	8	3	18
市3	三根・志越線	18.8	2.0		1.0	1.8		0.5	0.7		3	2	
市4	鰐浦・比田勝循環線	22.1	4.0		2.2	2.8	3.5	1.1	1.5	1.7	11	6	6

資料) 乗降調査(平成 26 年 5 月 25 日～31 日(7 日間))を基に作成

図表 路線別・便別平均乗車密度（平日）

番号	系 統	区 分	ル ー ト	起 点	終 点	キロ程 (km)	出発時刻	総 数	月間乗降者数 7/FP	FP率	週間運行 回数	1便あたり 乗降者数	平均乗車 密度	最大車内 人数
1	1. 白土（飯中前）一般原	2	飯原	飯中前	白土	4.6	18:20	2	40.0%	5	5	1.0	0.6	2
2	1. 白土（飯中前）一般原	2	飯原	飯中前	白土	4.6	13:10	25	32.0%	5	5	5.0	3.1	9
3	1. 白土（飯中前）一般原	1	飯原	飯中前	白土	4.6	13:25	3	66.7%	5	5	0.6	0.5	1
4	1. 白土（飯中前）一般原	1	飯原	飯中前	飯原	4.6	13:40	4	25.0%	5	5	0.8	0.5	2
5	1. 白土（飯中前）一般原	2	飯原	飯中前	白土	4.6	15:00	11	4	36.4%	5	2.2	1.3	3
6	1. 白土（飯中前）一般原	1	飯原	飯中前	飯原	4.6	15:10	8	3	37.5%	5	1.6	0.9	3
7	1. 白土（飯中前）一般原	2	飯原	飯中前	白土	4.6	16:17	16	18.8%	5	5	3.2	1.6	4
8	1. 白土（飯中前）一般原	1	飯原	飯中前	白土	4.6	17:20	1	0.0%	5	5	2.2	1.4	3
19	2. 猪知宮（横橋）一般原	1	猪知宮前	横橋	飯原	9.6	7:45	138	135	97.8%	5	27.6	24.2	30
15	3. 対馬空港（猪知宮前）一般原	2	飯原病院	猪知宮前	対馬空港	15.0	7:50	17	12	70.6%	5	3.4	1.8	6
20	3. 対馬空港（猪知宮前）一般原	1	対馬空港	猪知宮前	飯原病院	15.0	8:50	34	17	50.0%	5	6.8	2.4	7
21	3. 対馬空港（猪知宮前）一般原	1	対馬空港	猪知宮前	飯原病院	15.0	10:20	58	17	29.3%	5	11.6	4.0	13
22	3. 対馬空港（猪知宮前）一般原	1	対馬空港	猪知宮前	飯原病院	15.0	16:35	27	12	44.4%	5	5.4	1.7	7
23	3. 対馬空港（猪知宮前）一般原	2	飯原病院	猪知宮前	対馬空港	15.0	17:20	95	92	96.8%	5	19.0	10.0	36
24	3. 対馬空港（猪知宮前）一般原	1	対馬空港	猪知宮前	飯原	15.0	19:40	3	2	66.7%	5	0.6	0.1	1
25	4. 飯原大沢	1	飯原	大沢	大沢	22.0	16:20	84	74	88.1%	5	16.8	7.1	33
26	5. 猪知宮前-対馬高校-横橋一般原	1	猪知宮前	対馬高校・横橋	飯原	11.2	7:00	164	164	100.0%	5	32.8	20.4	54
27	5. 猪知宮前-対馬高校-横橋一般原	2	飯原	横橋・対馬高校	猪知宮前	11.1	7:10	53	51	96.2%	5	10.6	3.8	16
28	6. 飯原病院-対馬高校-横ヶ浜-対馬空港	1	飯原病院	対馬高校・横ヶ浜	飯原	12.6	19:10	78	78	100.0%	5	15.6	11.0	25
29	7. 飯原病院-対馬空港	1	飯原病院	対馬空港	飯原	13.9	9:45	52	22	42.3%	5	10.4	3.8	10
30	7. 飯原病院-対馬空港	1	飯原病院	バイパス	対馬空港	13.9	14:05	25	12	48.0%	5	5.0	2.3	12
31	7. 飯原病院-対馬空港	1	飯原病院	バイパス	対馬空港	13.9	15:05	30	18	60.0%	5	6.0	2.4	6
32	7. 飯原病院-対馬空港	2	対馬空港	バイパス	飯原病院	15.0	15:30	22	15	68.2%	5	4.4	0.9	8
33	7. 飯原病院-対馬空港	2	対馬空港	バイパス	飯原病院	15.0	18:30	23	17	73.9%	5	4.6	1.6	5
34	8. 高校前（病院入口）一般原	2	飯原	病院入口	飯原	3.2	8:05	138	134	97.1%	5	27.6	26.2	36
35	8. 高校前（病院入口）一般原	1	高校前	病院入口	飯原	2.8	17:00	22	22	100.0%	5	4.4	4.4	17
39	11. 横橋一般原	-	横橋	-	飯原	0.8	14:55	5	0	0.0%	5	1.0	0.9	3
44	13. 上横一般原	1	上横	-	飯原	22.8	7:05	20	12	60.0%	5	4.0	3.5	8
45	13. 上横一般原	2	飯原	上横	飯原	25.5	13:20	26	11	42.3%	5	5.2	3.0	10
46	13. 上横一般原	1	上横	飯原	飯原	25.5	14:20	10	5	50.0%	5	2.0	0.9	3
47	13. 上横一般原	2	飯原	上横	飯原	25.5	17:25	10	4	40.0%	5	2.0	1.0	3
48	15. 阿達一小茂田	1	阿達	-	小茂田	8.6	7:05	40	0	0.0%	5	8.0	7.4	9
49	15. 阿達一小茂田	2	小茂田	-	阿達	8.6	7:22	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
50	15. 阿達一小茂田	1	阿達	-	小茂田	8.6	7:40	10	0	0.0%	5	2.0	1.9	4
51	15. 阿達一小茂田	2	小茂田	-	阿達	8.6	17:00	5	5	100.0%	5	1.0	0.8	5
52	15. 阿達一小茂田	2	小茂田	-	阿達	8.6	19:00	43	0	0.0%	5	8.6	8.0	10
54	16. 飯原病院一般原	2	飯原	-	飯原病院	1.4	8:20	16	8	50.0%	5	3.2	3.1	4
55	16. 飯原病院一般原	2	飯原	-	飯原病院	1.4	10:55	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
56	16. 飯原病院一般原	2	飯原	-	飯原病院	1.4	13:35	1	0	0.0%	5	0.2	0.2	1
58	16. 飯原病院一般原	2	飯原病院	-	飯原	1.4	13:40	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
59	17. 飯原病院（横橋）一般原	2	飯原	横橋	飯原病院	2.0	12:10	3	3	100.0%	5	0.6	0.5	2
70	17. 飯原病院（横橋）一般原	1	飯原病院	横橋	飯原	2.6	13:05	20	6	30.0%	5	4.0	3.2	6
71	18. 曲（飯原病院）一般原	2	飯原	飯原病院	飯原	6.2	8:00	22	12	54.5%	5	4.4	1.2	9
72	18. 曲（飯原病院）一般原	1	飯原	飯原病院	飯原	6.1	8:15	30	12	40.0%	5	6.0	4.3	8
73	18. 曲（飯原病院）一般原	2	飯原	飯原病院	飯原	6.2	11:30	5	1	20.0%	5	1.0	0.9	2
74	18. 曲（飯原病院）一般原	1	飯原	飯原病院	飯原	6.0	11:45	11	4	36.4%	5	2.2	2.1	4
75	18. 曲（飯原病院）一般原	2	飯原	飯原病院	飯原	6.0	14:00	2	1	50.0%	5	0.4	0.2	1
76	18. 曲（飯原病院）一般原	1	飯原	飯原病院	飯原	6.0	14:15	1	1	100.0%	5	0.2	0.2	1
77	19. 浅瀬浜（内山）一般原	1	浅瀬浜	内山	飯原	26.4	7:48	41	12	29.3%	5	8.2	3.0	10
78	19. 浅瀬浜（内山）一般原	2	飯原	内山	浅瀬浜	26.4	14:35	11	4	36.4%	5	2.2	1.7	5
79	19. 浅瀬浜（内山）一般原	1	浅瀬浜	内山	飯原	26.4	16:30	2	2	100.0%	5	0.4	0.3	1
80	19. 浅瀬浜（内山）一般原	2	飯原	内山	浅瀬浜	26.4	17:15	18	16	88.9%	5	3.6	1.8	6
81	20. 内院（久和）一般原	1	浅瀬	久和	飯原	27.2	7:08	25	18	72.0%	5	5.0	2.6	7
82	20. 内院（久和）一般原	2	飯原	久和	飯原	27.2	13:30	22	10	45.5%	5	4.4	3.2	6
83	20. 内院（久和）一般原	1	浅瀬	久和	飯原	27.2	14:30	5	3	60.0%	5	1.0	0.7	2
84	20. 内院（久和）一般原	2	飯原	久和	飯原	27.2	17:30	9	6	66.7%	5	1.8	0.9	3
85	24. 対馬空港（横ヶ浜）一般原病院	2	飯原病院	横ヶ浜	対馬空港	14.8	10:45	73	25	30.1%	5	14.6	4.9	11
86	24. 対馬空港（横ヶ浜）一般原病院	1	対馬空港	横ヶ浜	飯原病院	14.8	12:10	46	18	38.1%	5	9.2	3.6	8
91	26. 赤島（大山・横ヶ浜・宮前）一般原病院	1	赤島	大山・横ヶ浜・宮前	飯原病院	41.4	7:25	92	25	27.1%	5	18.4	3.6	15
92	26. 赤島（大山・横ヶ浜・宮前）一般原病院	2	飯原病院	大山・横ヶ浜・宮前	赤島	40.2	11:55	68	38	55.9%	5	13.6	2.6	12
93	26. 赤島（大山・横ヶ浜・宮前）一般原病院	1	赤島	大山・横ヶ浜・宮前	飯原病院	41.4	13:35	26	11	42.3%	5	5.2	1.0	7
94	26. 赤島（大山・横ヶ浜・宮前）一般原病院	2	飯原病院	大山・横ヶ浜・宮前	赤島	41.4	15:25	107	62	57.9%	5	21.4	5.2	32
95	27. 横貫線（上対馬病院一般原病院）	2	飯原病院	上対馬病院	飯原病院	88.7	8:30	120	63	52.5%	5	25.0	10.4	18
96	27. 横貫線（上対馬病院一般原病院）	1	上対馬病院	上対馬病院	飯原病院	88.7	7:00	101	82	81.2%	5	20.2	5.5	16
97	27. 横貫線（上対馬病院一般原病院）	1	上対馬病院	上対馬病院	飯原病院	88.1	8:35	111	59	53.2%	5	22.2	6.5	21
98	27. 横貫線（上対馬病院一般原病院）	2	飯原病院	上対馬病院	上対馬病院	88.7	11:00	101	48	47.5%	5	20.2	4.7	11
99	27. 横貫線（上対馬病院一般原病院）	1	上対馬病院	上対馬病院	飯原病院	88.1	12:55	66	39	59.1%	5	13.2	2.4	14
100	27. 横貫線（上対馬病院一般原病院）	2	飯原病院	上対馬病院	上対馬病院	88.7	13:35	113	63	55.8%	5	22.6	5.4	27
101	27. 横貫線（上対馬病院一般原病院）	1	上対馬病院	上対馬病院	飯原病院	88.1	16:40	109	85	77.9%	5	21.0	5.3	18
102	27. 横貫線（上対馬病院一般原病院）	2	飯原病院	上対馬病院	上対馬病院	88.7	18:15	66	63	95.5%	5	13.2	2.8	25
103	28. 尾崎（加志）猪知宮前	2	猪知宮前	加志	尾崎	19.3	7:00	5	0	0.0%	5	1.0	0.1	1
104	28. 尾崎（加志）猪知宮前	1	尾崎	加志	猪知宮前	19.3	7:05	6	5	83.3%	5	1.2	0.5	2
105	28. 尾崎（加志）猪知宮前	1	尾崎	加志	猪知宮前	19.3	7:40	58	2	3.4%	5	11.6	2.5	16
106	28. 尾崎（加志）猪知宮前	2	猪知宮前	加志	尾崎	19.3	16:20	42	4	9.5%	5	8.4	2.8	7
107	28. 尾崎（加志）猪知宮前	1	加志	猪知宮前	猪知宮前	19.3	17:00	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
108	28. 尾崎（加志）猪知宮前	2	猪知宮前	加志	尾崎	19.3	17:00	6	2	33.3%	5	1.2	0.4	2
109	28. 尾崎（加志）猪知宮前	1	尾崎	加志	猪知宮前	19.3	17:40	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
110	32. 小船越（船原瀬）赤島	1	小船越	船原瀬	赤島	8.3	18:30	20	4	20.0%	5	4.0	1.7	8
111	38. 黒瀬（竹敷）猪知宮前	1	黒瀬	竹敷	猪知宮前	9.1	7:25	132	12	9.1%	5	26.4	19.0	28
112	38. 黒瀬（竹敷）猪知宮前	2	猪知宮前	竹敷	黒瀬	9.1	15:20	32	0	0.0%	5	6.4	4.7	12
113	38. 黒瀬（竹敷）猪知宮前	1	黒瀬	竹敷	猪知宮前	9.1	15:40	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
114	38. 黒瀬（竹敷）猪知宮前	2	猪知宮前	竹敷	黒瀬	9.1	16:20	27	3	11.1%	5	5.4	3.2	9
115	38. 黒瀬（竹敷）猪知宮前	1	黒瀬	猪知宮前	黒瀬	9.1	16:40	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
116	38. 黒瀬（竹敷）猪知宮前	2	猪知宮前	竹敷	黒瀬	9.1	17:30	9	6	66.7%	5	1.8	1.1	3
117	43. 仁位（佐保・田）仁位	1	仁位	佐保・田	仁位	15.5	15:20	3	3	100.0%	5	0.6	0.6	7
118	43. 仁位（佐保・田）仁位	1	仁位	佐保・田	仁位	15.5	17:25	10	10	100.0%	5	2.0	1.1	3
119	44. 仁位（田・佐保）仁位	1	仁位	田・佐保	仁位	15.5	7:20	12	9	75.0%	5	2.4	0.9	4
120	44. 仁位（田・佐保）仁位	1	仁位	田・佐保	仁位	15.5	9:20	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
121	46. 診療所前（佐賀）一橋	2	一橋	診療所前	一橋	4.3	7:35	77	0	0.0%	5	15.4	14.0	18
122	46. 診療所前（佐賀）一橋	1	診療所前	一橋	一橋	4.3	14:45	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
123	46. 診療所前（佐賀）一橋	2	一橋	診療所前	一橋	4.3	14:55	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
124	46. 診療所前（佐賀）一橋	1	診療所前	一橋	一橋	4.3	16:30	14	0	0.0%	5	2.8	2.6	6
125	46. 診療所前（佐賀）一橋	2	一橋	診療所前	一橋	4.3	16:37	4	0	0.0%	5	0.8	0.8	4
126	46. 診療所前（佐賀）一橋	1	診療所前	一橋	一橋	4.3	18:30	23	0	0.0%	5	4.6	4.5	7
127	48. 横橋（対馬空港）仁位	2	仁位	対馬空港	横橋	44.7	6:10	143	131	91.6%	5	28.6	11.0	42
1														

図表 路線別・便別平均乗車密度（土曜）

番号	系統	区分	ルート			キロ程 (km)	出発時刻	月間乗降者数			週間運行 回数	1便あたり 乗降者数	平均乗車 密度	最大車内 人数
			起 点	経 過 地	終 点			総 数	うちFP	FP率				
1	1. 白土－(殿中前)－殿原	2	殿原	殿中前	白土	4.6	12:20	1	1	100.0%	1	1.0	0.9	1
2	2. 白土－(殿中前)－殿原	2	殿原	殿中前	白土	4.6	13:10	5	1	20.0%	1	5.0	3.3	5
3	1. 白土－(殿中前)－殿原	1	白土	殿中前	殿原	4.6	13:25	2	0	0.0%	1	2.0	0.8	1
4	1. 白土－(殿中前)－殿原	1	白土	殿中前	殿原	4.6	13:40	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
5	1. 白土－(殿中前)－殿原	2	殿原	殿中前	白土	4.6	14:20	1	1	100.0%	1	1.0	0.7	1
6	1. 白土－(殿中前)－殿原	1	白土	殿中前	殿原	4.6	15:10	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
7	1. 白土－(殿中前)－殿原	2	殿原	殿中前	白土	4.6	16:17	4	0	0.0%	1	4.0	2.1	4
8	1. 白土－(殿中前)－殿原	1	白土	殿中前	殿原	4.6	17:20	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
9	2. 鎌知宮－(棧橋)－殿原	1	鎌知宮前	棧橋	殿原	9.6	7:45	32	31	96.9%	1	32.0	28.6	32
10	3. 対馬空港－(鎌知宮前)－殿原	2	殿原病院	鎌知宮前	対馬空港	15.0	7:50	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
11	3. 対馬空港－(鎌知宮前)－殿原	1	対馬空港	鎌知宮前	殿原病院	15.0	8:50	6	2	33.3%	1	6.0	1.9	6
12	3. 対馬空港－(鎌知宮前)－殿原	1	対馬空港	鎌知宮前	殿原病院	15.0	10:20	13	3	23.1%	1	13.0	4.0	13
13	3. 対馬空港－(鎌知宮前)－殿原	1	対馬空港	鎌知宮前	殿原病院	15.0	16:35	3	1	33.3%	1	3.0	0.9	2
14	3. 対馬空港－(鎌知宮前)－殿原	2	殿原病院	鎌知宮前	対馬空港	15.0	17:20	11	10	90.9%	1	11.0	5.7	11
15	3. 対馬空港－(鎌知宮前)－殿原	1	対馬空港	鎌知宮前	殿原	15.0	19:40	1	0	0.0%	1	1.0	0.1	1
16	4. 殿原-大伏	1	殿原	大伏	殿原	22.0	16:20	10	10	100.0%	1	10.0	3.4	10
17	5. 鎌知宮前-対馬高校-棧橋-殿原	1	鎌知宮前	対馬高校-棧橋	殿原	11.2	7:00	7	7	100.0%	1	7.0	2.5	7
18	5. 鎌知宮前-対馬高校-棧橋-殿原	2	殿原	棧橋-対馬高校	鎌知宮前	11.2	7:00	0	0	0.0%	1	0.0	0.0	0
19	6. 殿原病院-対馬空港-鎌知宮前	1	殿原病院	対馬空港	鎌知宮前	12.6	18:10	10	10	100.0%	1	10.0	7.1	10
20	7. 殿原病院-対馬空港	1	殿原病院	対馬空港	殿原	13.9	9:45	19	6	31.6%	1	19.0	8.5	13
21	7. 殿原病院-対馬空港	1	殿原病院	対馬空港	バイパス	13.9	14:05	4	2	50.0%	1	4.0	2.9	4
22	7. 殿原病院-対馬空港	1	殿原病院	バイパス	対馬空港	13.9	15:05	3	2	66.7%	1	3.0	2.0	3
23	7. 殿原病院-対馬空港	2	対馬空港	バイパス	殿原病院	15.0	15:30	3	2	66.7%	1	3.0	0.9	3
24	7. 殿原病院-対馬空港	2	対馬空港	バイパス	殿原病院	15.0	18:30	1	0	0.0%	1	1.0	0.1	1
25	8. 高校前－(病院入口)－殿原	2	殿原	病院入口	高校前	2.8	8:05	2	2	100.0%	1	2.0	0.6	2
26	8. 高校前－(病院入口)－殿原	1	高校前	病院入口	殿原	2.8	17:00	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
27	11. 棧橋-殿原	1	棧橋	殿原	殿原	0.8	14:55	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
28	13. 上横-殿原	1	上横	殿原	殿原	22.8	7:05	1	1	100.0%	1	1.0	1.0	1
29	13. 上横-殿原	2	殿原	上横	殿原	25.5	13:20	4	2	50.0%	1	4.0	2.6	4
30	13. 上横-殿原	1	上横	殿原	殿原	25.5	14:20	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
31	13. 上横-殿原	2	殿原	上横	殿原	25.5	17:25	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
32	15. 阿連-小茂田	1	阿連	小茂田	阿連	8.6	7:05	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
33	15. 阿連-小茂田	2	小茂田	阿連	阿連	8.6	7:22	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
34	15. 阿連-小茂田	1	阿連	小茂田	阿連	8.6	7:40	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
35	15. 阿連-小茂田	2	小茂田	阿連	阿連	8.6	17:00	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
36	16. 殿原病院-殿原	2	殿原	殿原病院	殿原	1.4	8:20	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
37	16. 殿原病院-殿原	2	殿原	殿原病院	殿原	1.4	10:55	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
38	16. 殿原病院-殿原	2	殿原	殿原病院	殿原	1.4	13:35	1	0	0.0%	1	1.0	1.0	1
39	16. 殿原病院-殿原	1	殿原病院	殿原	殿原	1.4	13:40	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
40	17. 殿原病院－(棧橋)－殿原	2	殿原病院	棧橋	殿原病院	3.0	12:10	1	1	100.0%	1	1.0	1.0	1
41	17. 殿原病院－(棧橋)－殿原	1	殿原病院	棧橋	殿原	2.6	13:05	1	0	0.0%	1	1.0	1.0	1
42	18. 曲－(殿原病院)－殿原	2	殿原	殿原病院	曲	6.2	8:00	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
43	18. 曲－(殿原病院)－殿原	1	曲	殿原病院	殿原	6.1	8:15	1	0	0.0%	1	1.0	0.5	1
44	18. 曲－(殿原病院)－殿原	2	殿原	殿原病院	曲	6.2	11:30	1	0	0.0%	1	1.0	0.2	1
45	18. 曲－(殿原病院)－殿原	1	曲	殿原病院	殿原	6.0	11:45	1	0	0.0%	1	1.0	0.8	1
46	19. 浅瀬浜－(内山)－殿原	1	浅瀬浜	内山	殿原	26.4	7:45	6	0	0.0%	1	6.0	4.7	6
47	19. 浅瀬浜－(内山)－殿原	2	殿原	内山	浅瀬浜	26.4	14:35	5	3	60.0%	1	5.0	4.2	5
48	19. 浅瀬浜－(内山)－殿原	1	浅瀬浜	内山	殿原	26.4	16:30	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
49	19. 浅瀬浜－(内山)－殿原	2	殿原	内山	浅瀬浜	26.4	17:15	3	2	66.7%	1	3.0	2.5	3
50	20. 内院－(久和)－殿原	1	浅瀬	久和	殿原	27.2	7:08	3	3	100.0%	1	3.0	1.2	3
51	20. 内院－(久和)－殿原	2	殿原	久和	浅瀬	27.2	13:30	3	1	33.3%	1	3.0	2.6	3
52	24. 対馬空港－(榎ヶ浜)－殿原病院	2	殿原病院	榎ヶ浜	対馬空港	14.8	10:45	10	6	60.0%	1	10.0	3.1	5
53	24. 対馬空港－(榎ヶ浜)－殿原病院	1	対馬空港	榎ヶ浜	殿原病院	14.8	12:10	5	1	20.0%	1	5.0	2.8	4
54	26. 赤島－(大山-榎ヶ浜-宮前)－殿原病院	1	赤島	大山-榎ヶ浜-宮前	殿原病院	41.4	7:25	7	3	42.9%	1	7.0	4.1	6
55	26. 赤島－(大山-榎ヶ浜-宮前)－殿原病院	2	殿原病院	大山-榎ヶ浜-宮前	赤島	40.2	11:55	27	17	63.0%	1	27.0	7.1	25
56	26. 赤島－(大山-榎ヶ浜-宮前)－殿原病院	1	赤島	大山-榎ヶ浜-宮前	殿原病院	41.4	13:35	9	6	66.7%	1	9.0	3.0	8
57	26. 赤島－(大山-榎ヶ浜-宮前)－殿原病院	2	殿原病院	大山-榎ヶ浜-宮前	赤島	41.4	15:25	12	7	58.3%	1	12.0	3.4	8
58	27. 綾貫線(上対馬病院-殿原病院)	1	上対馬病院	殿原病院	殿原病院	88.7	6:30	23	14	60.9%	1	23.0	5.9	12
59	27. 綾貫線(上対馬病院-殿原病院)	2	殿原病院	対馬空港	上対馬病院	88.7	7:00	14	9	64.3%	1	14.0	5.6	10
60	27. 綾貫線(上対馬病院-殿原病院)	1	上対馬病院	対馬空港	殿原病院	88.1	8:35	26	14	57.5%	1	26.0	6.5	15
61	27. 綾貫線(上対馬病院-殿原病院)	2	殿原病院	対馬空港	上対馬病院	88.7	11:00	24	12	50.0%	1	24.0	9.2	19
62	27. 綾貫線(上対馬病院-殿原病院)	1	上対馬病院	対馬空港	殿原病院	88.1	12:55	24	18	75.0%	1	24.0	5.0	13
63	27. 綾貫線(上対馬病院-殿原病院)	2	殿原病院	対馬空港	上対馬病院	88.7	13:35	30	18	60.0%	1	30.0	8.1	24
64	27. 綾貫線(上対馬病院-殿原病院)	1	上対馬病院	対馬空港	殿原病院	88.1	16:40	10	10	100.0%	1	10.0	3.2	8
65	27. 綾貫線(上対馬病院-殿原病院)	2	殿原病院	上対馬空港	上対馬病院	88.7	18:15	9	9	100.0%	1	9.0	3.5	6
66	28. 尾崎－(加志)－鎌知宮前	2	鎌知宮前	加志	尾崎	19.3	7:00	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
67	28. 尾崎－(加志)－鎌知宮前	1	尾崎	鎌知宮前	加志	19.3	7:40	1	1	33.3%	1	3.0	2.4	3
68	28. 尾崎－(加志)－鎌知宮前	2	鎌知宮前	加志	尾崎	19.3	16:20	5	1	20.0%	1	5.0	2.5	5
69	28. 尾崎－(加志)－鎌知宮前	1	尾崎	加志	鎌知宮前	19.3	17:40	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
70	38. 黒瀬－(竹敷)－鎌知宮前	1	黒瀬	竹敷	鎌知宮前	9.1	8:10	2	0	0.0%	1	2.0	2.0	2
71	38. 黒瀬－(竹敷)－鎌知宮前	2	鎌知宮前	竹敷	黒瀬	9.1	12:45	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
72	38. 黒瀬－(竹敷)－鎌知宮前	1	黒瀬	鎌知宮前	黒瀬	9.1	13:05	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
73	43. 仁位－(佐保-田)－仁位	1	仁位	佐保-田	仁位	15.5	15:20	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
74	43. 仁位－(佐保-田)－仁位	1	仁位	佐保-田	仁位	15.5	17:25	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
75	44. 仁位－(田-佐保)－仁位	1	仁位	田-佐保	仁位	15.5	7:20	2	0	0.0%	1	2.0	1.5	2
76	44. 仁位－(田-佐保)－仁位	1	仁位	田-佐保	仁位	15.5	9:20	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
77	48. 棧橋－(対馬空港)－仁位	2	仁位	対馬空港	棧橋	44.7	6:10	16	16	100.0%	1	16.0	5.6	16
78	48. 棧橋－(対馬空港)－仁位	1	棧橋	対馬空港	仁位	44.7	19:20	4	3	75.0%	1	4.0	1.1	3
79	49. 塩浜－(浦底)－仁位	1	塩浜	浦底	仁位	8.4	7:35	4	2	50.0%	1	4.0	3.5	4
80	49. 塩浜－(浦底)－仁位	2	仁位	浦底	塩浜	8.4	12:00	4	1	25.0%	1	4.0	1.9	4
81	49. 塩浜－(浦底)－仁位	1	塩浜	浦底	仁位	8.4	12:30	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
82	49. 塩浜－(浦底)－仁位	2	仁位	浦底	塩浜	8.4	18:10	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
83	64. 比田線－(舟志)－小鹿	2	小鹿	舟志	上対馬病院	24.9	7:07	12	4	33.3%	1	12.0	5.9	12
84	64. 比田線－(舟志)－小鹿	2	小鹿	舟志	上対馬病院	24.9	8:40	1	0	0.0%	1	1.0	0.5	1
85	64. 比田線－(舟志)－小鹿	1	上対馬病院	小鹿	舟志	24.9	10:55	5	3	60.0%	1	5.0	3.9	5
86	64. 比田線－(舟志)－小鹿	2	小鹿	舟志	上対馬病院	24.9	11:53	4	2	50.0%	1	4.0	2.2	4
87	64. 比田線－(舟志)－小鹿	1	上対馬病院	舟志	小鹿	24.9	13:02	7	0	0.0%	1	7.0	4.3	7
88	64. 比田線－(舟志)－小鹿	2	小鹿	舟志	上対馬病院	24.9	14:00	5	1	20.0%	1	5.0	4.4	5
89	64. 比田線－(舟志)－小鹿	1	上対馬病院	舟志	小鹿	24.9	16:30	4	2	50.0%	1	4.0	2.2	4
90	64. 比田線－(舟志)－小鹿	1	上対馬病院	舟志	小鹿	24.9	18:01	2	0	0.0%	1	2.0	0.6	2
91	65. 志多留－(伊奈)－仁田	2	仁田	伊奈	志多留	7.7	13:48	2	1	50.0%	1	2.0	1.2	2
92	65. 志多留－(伊奈)－仁田	1	志多留	伊奈	仁田	7.7	14:03	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
93	66. 比田線－(仁田)－志多留	2	志多留	仁田	上対馬病院	42.1	7:00	25	23	92.0%	1	25.0	11.0	24
94	66. 比田線－(仁田)－志多留	1	上対馬病院前	仁田	志多留	42.1	17:50	16	13	81.3%	1	16.0		

図表 路線別・便別平均乗車密度（日曜）

番号	系 統	区 分	ル ー ト			キロ程 (km)	出発時刻	月間乗降者数		週間運行 回数	1便あたり 乗降者数	平均乗車 密度	最大車内 人数
			起 点	経 過 地	終 点			総 数	7月FP	FP率			
1	1. 白土一（殿中前）一般原	2	殿原	殿中前	白土	4.6	1220	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0
2	1. 白土一（殿中前）一般原	2	殿原	殿中前	白土	4.6	1310	4	2	50.0%	1	4.0	4
3	1. 白土一（殿中前）一般原	1	白土	殿中前	殿原	4.6	1325	1	1	100.0%	1	1.0	1
4	1. 白土一（殿中前）一般原	1	白土	殿中前	殿原	4.6	1340	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0
5	1. 白土一（殿中前）一般原	2	殿原	殿中前	白土	4.6	1420	1	1	100.0%	1	1.0	1
6	1. 白土一（殿中前）一般原	1	白土	殿中前	殿原	4.6	1510	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0
7	1. 白土一（殿中前）一般原	2	殿原	殿中前	白土	4.6	1617	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0
8	1. 白土一（殿中前）一般原	1	白土	殿中前	殿原	4.6	1720	1	0	0.0%	1	1.0	0.8
9	2. 鷗知宮一（榎橋）一般原	1	鷗知宮前	榎橋	殿原	2.6	745	15	14	93.3%	1	15.0	13.2
10	3. 対馬空港一（鷗知宮前）一般原	2	鷗知宮前	対馬空港	鷗知宮前	15.0	750	2	0	0.0%	1	2.0	0.7
11	3. 対馬空港一（鷗知宮前）一般原	1	対馬空港	鷗知宮前	鷗知宮前	15.0	850	5	0	0.0%	1	5.0	2.8
12	3. 対馬空港一（鷗知宮前）一般原	1	対馬空港	鷗知宮前	鷗知宮前	15.0	1020	8	4	50.0%	1	8.0	3.6
13	3. 対馬空港一（鷗知宮前）一般原	1	対馬空港	鷗知宮前	鷗知宮前	15.0	1635	5	2	40.0%	1	5.0	1.9
14	3. 対馬空港一（鷗知宮前）一般原	2	鷗知宮前	対馬空港	鷗知宮前	15.0	1720	12	6	50.0%	1	12.0	3.8
15	3. 対馬空港一（鷗知宮前）一般原	1	対馬空港	鷗知宮前	鷗知宮前	15.0	1940	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
16	4. 殿原一犬伏	1	殿原	犬伏	鷗知宮前	22.0	1620	4	2	50.0%	1	4.0	1.6
17	5. 鷗知宮前-対馬高校-榎橋-一般原	1	鷗知宮前	対馬高校-榎橋	鷗知宮前	11.2	700	2	2	100.0%	1	2.0	1.2
18	5. 鷗知宮前-対馬高校-榎橋-一般原	2	殿原	榎橋-対馬高校	鷗知宮前	11.1	710	0	0	0.0%	1	0.0	0.0
19	6. 殿原病院-対馬高校-榎ヶ浜-対馬空港	1	殿原病院	対馬高校-榎ヶ浜	対馬空港	12.6	1910	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
20	7. 殿原病院-対馬空港	1	殿原病院	対馬空港	対馬空港	13.9	945	5	2	40.0%	1	5.0	1.8
21	7. 殿原病院-対馬空港	1	殿原病院	対馬空港	対馬空港	13.9	1405	5	5	100.0%	1	5.0	3.4
22	7. 殿原病院-対馬空港	1	殿原病院	対馬空港	対馬空港	13.9	1505	2	0	0.0%	1	2.0	1.4
23	7. 殿原病院-対馬空港	2	対馬空港	ババイバス	殿原病院	15.0	1530	1	0	0.0%	1	1.0	0.6
24	7. 殿原病院-対馬空港	2	対馬空港	ババイバス	殿原病院	15.0	1830	3	3	100.0%	1	3.0	1.0
25	8. 高校前一（病院入口）一般原	2	殿原	病院入口	高校前	3.2	805	13	12	92.3%	1	13.0	12.4
26	8. 高校前一（病院入口）一般原	1	高校前	病院入口	殿原	2.8	1700	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
27	11. 榎橋一般原	1	榎橋	-	殿原	0.8	1455	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
28	16. 殿原病院一般原	2	殿原	-	殿原病院	1.4	820	1	1	100.0%	1	1.0	1.0
29	16. 殿原病院一般原	2	殿原	-	殿原病院	1.4	1055	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
30	16. 殿原病院一般原	2	殿原	-	殿原病院	1.4	1335	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
31	16. 殿原病院一般原	1	殿原病院	-	殿原	1.4	1340	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
32	17. 殿原病院一（榎橋）一般原	2	殿原	榎橋	殿原病院	3.0	1210	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
33	17. 殿原病院一（榎橋）一般原	1	殿原病院	榎橋	殿原病院	2.6	1305	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
34	19. 浅瀬浜一（内山）一般原	1	浅瀬浜	内山	殿原	26.4	748	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
35	19. 浅瀬浜一（内山）一般原	2	殿原	内山	浅瀬浜	26.4	1435	5	0	0.0%	1	5.0	1.4
36	19. 浅瀬浜一（内山）一般原	1	浅瀬浜	内山	殿原	26.4	1630	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
37	19. 浅瀬浜一（内山）一般原	2	殿原	内山	浅瀬浜	26.4	1715	5	1	20.0%	1	5.0	2.1
38	20. 内院一（久和）一般原	1	浅瀬	久和	殿原	27.2	708	4	3	75.0%	1	4.0	2.8
39	20. 内院一（久和）一般原	2	殿原	浅瀬	殿原	27.2	1320	2	1	50.0%	1	2.0	1.0
40	24. 対馬空港一（榎ヶ浜）一般原病院	2	殿原病院	榎ヶ浜	対馬空港	14.8	1045	8	3	37.5%	1	8.0	3.0
41	24. 対馬空港一（榎ヶ浜）一般原病院	1	対馬空港	榎ヶ浜	殿原病院	14.8	1210	12	10	83.3%	1	12.0	5.8
42	26. 赤島一（犬山・榎ヶ浜・宮前）一般原病院	1	赤島	犬山・榎ヶ浜・宮前	殿原病院	41.4	725	23	5	21.7%	1	23.0	3.4
43	26. 赤島一（犬山・榎ヶ浜・宮前）一般原病院	2	殿原病院	犬山・榎ヶ浜・宮前	赤島	40.2	1155	10	5	50.0%	1	10.0	2.3
44	26. 赤島一（犬山・榎ヶ浜・宮前）一般原病院	1	赤島	犬山・榎ヶ浜・宮前	殿原病院	41.4	1335	8	5	62.5%	1	8.0	1.0
45	26. 赤島一（犬山・榎ヶ浜・宮前）一般原病院	2	殿原病院	犬山・榎ヶ浜・宮前	赤島	40.2	1525	12	10	83.3%	1	12.0	3.4
46	27. 縦貫線（上対馬病院）一般原病院	1	上対馬病院	対馬空港	殿原	88.7	630	29	14	48.3%	1	29.0	11.0
47	27. 縦貫線（上対馬病院）一般原病院	2	殿原病院	対馬空港	上対馬病院	88.7	700	19	11	57.9%	1	19.0	4.9
48	27. 縦貫線（上対馬病院）一般原病院	1	上対馬病院	対馬空港	殿原病院	88.1	835	18	9	50.0%	1	18.0	7.4
49	27. 縦貫線（上対馬病院）一般原病院	2	殿原病院	対馬空港	上対馬病院	88.7	1100	15	8	53.3%	1	15.0	4.6
50	27. 縦貫線（上対馬病院）一般原病院	1	上対馬病院	対馬空港	殿原病院	88.1	1255	24	18	75.0%	1	24.0	5.0
51	27. 縦貫線（上対馬病院）一般原病院	2	殿原病院	対馬空港	上対馬病院	88.7	1385	46	31	67.4%	1	46.0	12.0
52	27. 縦貫線（上対馬病院）一般原病院	1	上対馬病院	対馬空港	殿原病院	88.1	1640	14	14	100.0%	1	14.0	4.7
53	27. 縦貫線（上対馬病院）一般原病院	2	殿原病院	対馬空港	上対馬病院	88.7	1815	12	10	83.3%	1	12.0	5.3
54	28. 尾崎一（加志）一般原	2	鷗知宮前	加志	尾崎	19.3	700	1	1	100.0%	1	1.0	1.0
55	28. 尾崎一（加志）一般原	1	尾崎	加志	鷗知宮前	19.3	740	1	0	0.0%	1	1.0	0.4
56	28. 尾崎一（加志）一般原	2	鷗知宮前	加志	尾崎	19.3	1700	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
57	28. 尾崎一（加志）一般原	1	尾崎	加志	鷗知宮前	19.3	1740	1	1	100.0%	1	1.0	1.0
58	38. 黒瀬一（竹敷）一般原	1	黒瀬	竹敷	鷗知宮前	9.1	810	4	2	50.0%	1	4.0	3.1
59	38. 黒瀬一（竹敷）一般原	2	鷗知宮前	竹敷	黒瀬	9.1	1245	2	0	0.0%	1	2.0	2.0
60	38. 黒瀬一（竹敷）一般原	1	黒瀬	竹敷	鷗知宮前	9.1	1305	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
61	43. 仁位一（佐保・田）一般原	1	仁位	佐保・田	仁位	15.5	1520	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
62	43. 仁位一（佐保・田）一般原	1	仁位	佐保・田	仁位	15.5	1725	1	1	100.0%	1	1.0	0.6
63	44. 仁位一（田・佐保）一般原	1	仁位	田・佐保	仁位	15.5	720	5	1	20.0%	1	5.0	2.9
64	48. 榎橋一（対馬空港）一般原	2	仁位	榎橋	対馬空港	44.7	610	7	6	85.7%	1	7.0	2.3
65	48. 榎橋一（対馬空港）一般原	1	榎橋	対馬空港	仁位	44.7	1920	5	4	80.0%	1	5.0	1.1
66	49. 塩浜一（浦底）一般原	1	塩浜	浦底	仁位	8.4	735	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
67	49. 塩浜一（浦底）一般原	2	仁位	浦底	塩浜	8.4	1200	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
68	49. 塩浜一（浦底）一般原	1	塩浜	浦底	仁位	8.4	1230	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
69	49. 塩浜一（浦底）一般原	2	仁位	浦底	塩浜	8.4	1810	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
70	64. 比田勝一（角志）一般原	2	小龍	角志	上対馬病院	24.9	707	9	1	11.1%	1	9.0	3.1
71	64. 比田勝一（角志）一般原	1	上対馬病院	角志	小龍	24.9	1302	1	0	0.0%	1	1.0	0.3
72	64. 比田勝一（角志）一般原	2	小龍	角志	上対馬病院	24.9	1400	2	0	0.0%	1	2.0	0.4
73	64. 比田勝一（角志）一般原	1	上対馬病院	角志	小龍	24.9	1630	1	0	0.0%	1	1.0	0.3
74	65. 志多留一（伊勢）一般原	2	仁田	伊勢	志多留	7.7	1348	2	1	50.0%	1	2.0	1.2
75	65. 志多留一（伊勢）一般原	1	志多留	伊勢	仁田	7.7	1403	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
76	66. 比田勝一（仁田）一般原	2	志多留	仁田	上対馬病院	42.1	700	19	18	94.7%	1	19.0	9.3
77	66. 比田勝一（仁田）一般原	1	上対馬病院前	仁田	志多留	42.1	1750	7	6	85.7%	1	7.0	1.3
78	68. 仁田一（鹿見）一般原	2	女連	鹿見	仁田	10.3	655	1	1	100.0%	1	1.0	0.8
79	68. 仁田一（鹿見）一般原	1	仁田	鹿見	女連	10.3	1850	1	1	100.0%	1	1.0	0.8
80	69. 比田勝一（上対馬高校）一般原	1	比田勝	-	上対馬高校	0.4	205	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
81	69. 比田勝一（上対馬高校）一般原	2	上対馬高校	-	比田勝	0.4	1755	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
82	70. 殿原一（安神入口）一般原	1	殿原	安神入口	安神	7.4	710	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
83	71. 安神一（尾浦）一般原	1	安神	尾浦	殿原	14.3	730	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
84	71. 安神一（尾浦）一般原	2	殿原	尾浦	安神	14.3	1000	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
85	71. 安神一（尾浦）一般原	2	殿原	尾浦	安神	14.3	1350	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
86	71. 安神一（尾浦）一般原	1	安神	尾浦	殿原	14.3	1420	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
87	71. 安神一（尾浦）一般原	2	殿原	尾浦	安神	14.3	1520	1	0	0.0%	1	1.0	0.1
88	71. 安神一（尾浦）一般原	1	安神	尾浦	殿原	14.3	1550	1	1	100.0%	1	1.0	0.3
89	100. 廻一仁位	1	廻	-	仁位	13.1	755	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
90	100. 廻一仁位	2	仁位	-	廻	13.1	1815	1	0	0.0%	1	1.0	0.3
91	101. 仁位一（小龍）一般原	2	小龍	-	仁位	26.4	720	21	4	19.0%	1	21.0	6.9
92	101. 仁位一（小龍）一般原	1	仁位	-	小龍	26.4	1435	7	3	42.9%	1	7.0	2.3
93	101. 仁位一（小龍）一般原	2	小龍	-	仁位	26.4	1530	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0
94	101. 仁位一（小龍）一般原	1	仁位	-	小龍	26.4	1800	2	1	50.0%	1	2.0	1.4
95	経浦循環		上対馬病院		上対馬病院	20.7	800	5	1	20.0%	1	5.0	2.0
96	経浦循環		上対馬病院		上対馬病院	20.7	1230	6	1	16.7%	1	6.0	3.8
97	経浦循環		上対馬病院		上対馬病院	23.3	1400	3	1	33.3%	1	3.0	1.0
98	経浦循環		上対馬病院		上対馬病院	20.7	1740	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0

平均乗車密度（1便あたり乗降者数×1人平均乗車キロ数÷走行キロ数）⇒1km（どの区間をとらえても）当りの平均乗客数を表す
1.0未満 （便数：48/98、割合48.0%）

資料）乗降調査（平成 26 年 5 月 25 日～31 日（7 日間））を基に作成

図表 路線別・便別最大車内乗車人員（平日）

番号	系統	区分	起 点	ル ー ト 経 過 地	終 点	キロ メ ー ト (km)	出発時刻	月間乗降者数 総 数	1人1分 乗降率	FP率	週間運行 回数	1便あたり 乗降者数	平均乗車 密度	最大車内 人数
1	白土一(概中前)一般原	2	概原	概中前	白土	4.6	12:20	5	2	40.0%	5	1.0	0.6	2
2	白土一(概中前)一般原	2	概原	概中前	白土	4.6	13:10	25	8	32.0%	5	5.0	3.1	9
3	白土一(概中前)一般原	1	白土	概中前	概原	4.6	13:25	3	2	66.7%	5	0.6	0.5	1
4	白土一(概中前)一般原	1	白土	概中前	概原	4.6	13:40	4	1	25.0%	5	0.8	0.5	2
5	白土一(概中前)一般原	2	概原	概中前	白土	4.6	15:00	11	4	36.4%	5	2.2	1.3	3
6	白土一(概中前)一般原	1	白土	概中前	概原	4.6	15:10	8	3	37.5%	5	1.6	0.9	3
7	白土一(概中前)一般原	2	概原	概中前	白土	4.6	16:17	16	3	18.8%	5	3.2	1.5	4
8	白土一(概中前)一般原	1	白土	概中前	概原	4.6	17:20	11	0	0.0%	5	2.2	1.4	3
15	2 鷗宮一(概横)一般原	1	鷗宮前	概横	概馬空港	9.6	7:45	138	135	97.6%	5	27.6	24.2	30
19	3 対馬空港一(鷗宮前)一般原	2	概馬空港	鷗宮前	概馬空港	15.0	7:50	17	12	70.6%	5	3.4	1.8	6
20	3 対馬空港一(鷗宮前)一般原	1	対馬空港	鷗宮前	概馬空港	15.0	8:50	34	17	50.0%	5	6.8	2.4	7
21	3 対馬空港一(鷗宮前)一般原	1	対馬空港	鷗宮前	概馬空港	15.0	10:20	58	17	29.3%	5	11.6	4.0	13
22	3 対馬空港一(鷗宮前)一般原	2	概馬空港	鷗宮前	概馬空港	15.0	10:30	27	12	44.4%	5	5.4	1.7	3
23	3 対馬空港一(鷗宮前)一般原	2	概馬空港	鷗宮前	概馬空港	15.0	17:20	95	92	96.8%	5	19.0	10.0	36
24	3 対馬空港一(鷗宮前)一般原	1	対馬空港	鷗宮前	概馬空港	15.0	19:40	3	2	66.7%	5	0.6	0.1	1
25	4 概原一犬伏	1	概原	犬伏	概原	22.0	16:20	84	74	88.1%	5	16.8	7.1	33
26	5 鷗宮前一対馬空港・概横一般原	1	鷗宮前	対馬空港・概横	概原	11.2	7:00	164	164	100.0%	5	32.8	20.4	54
27	5 鷗宮前一対馬空港・概横一般原	2	概原	概横・対馬空港	鷗宮前	11.1	7:10	53	51	96.2%	5	10.6	3.8	16
28	6 概馬空港一対馬空港・概横・概横一般原	1	概馬空港	概横・概横・概横	概馬空港	12.6	18:10	78	78	100.0%	5	15.6	11.0	25
29	7 概馬空港一対馬空港	1	概馬空港	概馬空港	概馬空港	13.9	9:45	52	22	42.3%	5	10.4	3.8	10
30	7 概馬空港一対馬空港	1	概馬空港	概馬空港	概馬空港	13.9	14:05	25	12	48.0%	5	5.0	2.3	12
31	7 概馬空港一対馬空港	1	概馬空港	概馬空港	概馬空港	13.9	15:05	30	18	60.0%	5	6.0	2.4	6
32	7 概馬空港一対馬空港	2	対馬空港	概馬空港	概馬空港	15.0	15:30	22	15	68.2%	5	4.4	0.9	8
33	7 概馬空港一対馬空港	2	概馬空港	概馬空港	概馬空港	15.0	18:30	23	17	73.9%	5	4.6	1.6	5
34	8 高校前二(病院入口)一般原	2	概原	病院入口	高校前	3.2	8:05	138	134	97.1%	5	27.6	26.2	36
35	8 高校前二(病院入口)一般原	1	高校前	病院入口	概原	2.8	17:00	22	22	100.0%	5	4.4	4.4	17
39	11 概横一般原	1	概横	-	概原	0.8	14:55	5	0	0.0%	5	1.0	0.9	3
44	13 上横一般原	1	上横	-	概原	22.8	7:05	20	12	60.0%	5	4.0	3.5	8
45	13 上横一般原	2	概原	上横	概原	25.5	14:20	26	11	42.3%	5	5.2	3.0	10
46	13 上横一般原	1	上横	-	概原	25.5	14:20	10	5	50.0%	5	2.0	0.9	3
47	13 上横一般原	2	概原	上横	概原	25.5	17:25	10	4	40.0%	5	2.0	1.0	3
48	15 阿連一小茂田	1	阿連	-	小茂田	8.6	7:05	40	0	0.0%	5	8.0	7.4	9
49	15 阿連一小茂田	2	小茂田	-	阿連	8.6	7:22	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
50	15 阿連一小茂田	1	阿連	-	小茂田	8.6	7:40	10	0	0.0%	5	2.0	1.4	4
51	15 阿連一小茂田	2	小茂田	-	阿連	8.6	17:00	5	0	0.0%	5	1.0	0.9	5
52	15 阿連一小茂田	2	小茂田	-	阿連	8.6	18:00	43	0	0.0%	5	8.6	8.0	10
53	16 概馬空港一対馬空港	2	概原	-	概馬空港	1.4	8:20	16	8	50.0%	5	3.2	3.1	4
54	16 概馬空港一対馬空港	2	概原	-	概馬空港	1.4	10:55	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
55	16 概馬空港一対馬空港	2	概原	-	概馬空港	1.4	13:35	1	1	100.0%	5	0.2	0.0	1
56	16 概馬空港一対馬空港	1	概馬空港	-	概原	1.4	13:40	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	1
69	17 概馬空港一(概横)一般原	2	概原	概横	概馬空港	3.0	12:10	3	1	33.3%	5	0.6	0.5	2
70	17 概馬空港一(概横)一般原	1	概馬空港	概横	概原	2.6	13:05	20	6	30.0%	5	4.0	3.2	6
71	18 曲一(概馬空港)一般原	2	概原	概馬空港	曲	6.2	8:00	22	12	54.5%	5	4.4	1.2	9
72	18 曲一(概馬空港)一般原	2	概原	概馬空港	曲	6.1	8:15	30	12	40.0%	5	6.0	4.3	8
73	18 曲一(概馬空港)一般原	2	概原	概馬空港	曲	6.2	11:30	5	1	20.0%	5	1.0	0.9	2
74	18 曲一(概馬空港)一般原	1	曲	概馬空港	概原	6.0	11:45	11	4	36.4%	5	2.2	2.1	4
75	18 曲一(概馬空港)一般原	2	概原	概馬空港	曲	6.0	14:00	2	1	50.0%	5	0.4	0.2	1
76	18 曲一(概馬空港)一般原	1	曲	概馬空港	概原	6.0	14:15	1	1	100.0%	5	0.2	0.2	1
77	19 浅瀬浜一(内山)一般原	1	浅瀬浜	内山	浅瀬浜	26.4	7:48	41	12	29.3%	5	8.2	3.0	10
78	19 浅瀬浜一(内山)一般原	2	概原	内山	浅瀬浜	26.4	14:35	11	4	36.4%	5	2.2	1.7	5
79	19 浅瀬浜一(内山)一般原	1	浅瀬浜	内山	概原	26.4	16:30	2	2	100.0%	5	0.4	0.3	1
80	19 浅瀬浜一(内山)一般原	2	概原	内山	浅瀬浜	26.4	17:15	18	10	55.6%	5	3.6	1.8	6
81	20 内院一(久和)一般原	1	浅瀬	久和	概原	27.2	7:08	25	18	72.0%	5	5.0	2.6	7
82	20 内院一(久和)一般原	2	概原	久和	浅瀬	27.2	13:30	22	10	45.5%	5	3.4	4.2	8
83	20 内院一(久和)一般原	1	浅瀬	久和	概原	27.2	14:30	5	3	60.0%	5	1.0	0.7	2
84	20 内院一(久和)一般原	2	概原	久和	浅瀬	27.2	17:30	9	6	66.7%	5	1.8	0.9	3
85	24 対馬空港一(概横)一般原	2	概馬空港	概横	対馬空港	14.8	10:45	73	22	30.1%	5	14.6	4.9	11
86	24 対馬空港一(概横)一般原	1	対馬空港	概横	概馬空港	14.8	12:10	46	18	39.1%	5	9.2	3.6	8
91	26 赤島一(大山・概横・宮前)一般原	1	赤島	大山・概横・宮前	概馬空港	41.4	7:25	92	25	27.2%	5	18.4	3.6	15
92	26 赤島一(大山・概横・宮前)一般原	2	概馬空港	大山・概横・宮前	赤島	41.4	11:55	68	39	55.9%	5	13.6	2.9	12
93	26 赤島一(大山・概横・宮前)一般原	1	赤島	大山・概横・宮前	概馬空港	41.4	13:35	26	11	42.3%	5	5.2	1.0	7
94	26 赤島一(大山・概横・宮前)一般原	2	概馬空港	大山・概横・宮前	赤島	41.4	15:25	107	62	57.9%	5	21.4	5.2	32
95	27 概馬空港一(概馬空港)一般原	1	上対馬空港	概馬空港	概馬空港	88.7	6:30	125	84	67.2%	5	25.0	7.0	18
96	27 概馬空港一(概馬空港)一般原	2	概馬空港	上対馬空港	概馬空港	88.7	7:00	101	82	81.2%	5	20.2	5.5	16
97	27 概馬空港一(概馬空港)一般原	1	上対馬空港	概馬空港	概馬空港	88.7	8:35	111	82	92.3%	5	22.2	6.1	21
98	27 概馬空港一(概馬空港)一般原	2	概馬空港	上対馬空港	概馬空港	88.7	11:00	101	48	47.5%	5	20.2	4.7	11
99	27 概馬空港一(概馬空港)一般原	1	上対馬空港	概馬空港	概馬空港	88.1	12:55	66	39	59.1%	5	13.2	2.4	14
100	27 概馬空港一(概馬空港)一般原	2	概馬空港	上対馬空港	概馬空港	88.7	13:35	113	63	55.8%	5	22.6	5.4	27
101	27 概馬空港一(概馬空港)一般原	1	上対馬空港	概馬空港	概馬空港	88.1	16:40	109	85	78.0%	5	21.8	5.4	18
102	27 概馬空港一(概馬空港)一般原	2	概馬空港	上対馬空港	概馬空港	88.1	17:15	66	63	95.5%	5	13.2	2.9	25
103	28 尾崎一(加志)一般原	2	鷗宮前	加志	尾崎	19.3	7:00	5	0	0.0%	5	1.0	0.1	1
104	28 尾崎一(加志)一般原	1	尾崎	加志	鷗宮前	19.3	7:05	6	5	83.3%	5	1.2	0.5	2
105	28 尾崎一(加志)一般原	1	尾崎	加志	鷗宮前	19.3	7:40	58	2	3.4%	5	11.6	2.5	16
106	28 尾崎一(加志)一般原	2	鷗宮前	加志	尾崎	19.3	16:20	42	4	9.5%	5	8.4	2.8	7
107	28 尾崎一(加志)一般原	1	尾崎	加志	鷗宮前	19.3	17:00	0	0	0.0%	5	0.0	0.0	0
108	28 尾崎一(加志)一般原	2	鷗宮前	加志	尾崎	19.3	17:00	6	2	33.3%	5	1.2	0.4	2
109	28 尾崎一(加志)一般原	1	尾崎	加志	鷗宮前	19.3	17:40	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
110	32 小船越一(鴨居瀬)一般原	1	小船越	鴨居瀬	赤島	8.3	18:30	20	4	20.0%	5	4.0	1.7	8
111	38 黒瀬一(竹敷)一般原	1	竹敷	黒瀬	鷗宮前	9.1	7:25	132	12	8.1%	5	26.4	19.0	28
112	38 黒瀬一(竹敷)一般原	2	鷗宮前	竹敷	黒瀬	9.1	18:20	32	3	9.4%	5	6.4	4.7	12
113	38 黒瀬一(竹敷)一般原	1	黒瀬	鷗宮前	黒瀬	9.1	15:40	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
114	38 黒瀬一(竹敷)一般原	2	鷗宮前	竹敷	黒瀬	9.1	16:20	27	3	11.1%	5	5.4	3.2	9
115	38 黒瀬一(竹敷)一般原	1	黒瀬	鷗宮前	黒瀬	9.1	16:40	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
116	38 黒瀬一(竹敷)一般原	2	鷗宮前	竹敷	黒瀬	9.1	17:30	9	6	66.7%	5	1.8	1.1	3
117	43 仁位一(佐保・田)一般原	1	仁位	佐保・田	仁位	15.5	15:20	3	3	100.0%	5	0.6	0.2	1
118	43 仁位一(佐保・田)一般原	1	仁位	佐保・田	仁位	15.5	17:25	10	10	100.0%	5	2.0	1.1	3
119	44 仁位一(田・佐保)一般原	1	仁位	田・佐保	仁位	15.5	7:20	12	9	75.0%	5	2.4	0.9	4
120	44 仁位一(田・佐保)一般原	1	仁位	田・佐保	仁位	15.5	9:20	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
121	46 診療所前一(佐賀)一般原	2	診療所前	佐賀	診療所前	4.3	7:35	77	0	0.0%	5	15.4	14.0	18
122	46 診療所前一(佐賀)一般原	1	診療所前	佐賀	診療所前	4.3	14:45	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
123	46 診療所前一(佐賀)一般原	2	診療所前	佐賀	診療所前	4.3	14:55	0	0	#DIV/0!	5	0.0	0.0	0
124	46 診療所前一(佐賀)一般原	1	診療所前	佐賀	診療所前	4.3	16:30	14	0	0.0%	5	2.8	2.6	6
125	46 診療所前一(佐賀)一般原	2	診療所前	佐賀	診療所前	4.3	16:37	4	0	0.0%	5	0.8	0.8	4
126	46 診療所前一(佐賀)一般原	1	診療所前	佐賀	診療所前	4.3	18:30	23	0	0.0%	5	4.6	4.5	7
127	49 概横一(対馬空港)一般原	2	概横	対馬空港	概横	44.7	6:40							

図表 路線別・便別最大車内乗車人員（土曜）

番号	系統	区分	起 点	ル- ー ト 経 過 地	終 点	キロ程 (km)	出発時刻	総 数	月間乗降者数 対 FP	FP率	週間運行 回数	1便あたり 乗降者数	平均乗車 密度	最大車内 人数
1	1. 白土（一般前）一般原	2	一般原	一般前	白土	4.6	12:20	1	1	100.0%	1	1.0	0.9	1
2	1. 白土（一般中）一般原	2	一般原	一般中	白土	4.6	13:10	5	1	20.0%	1	5.0	3.3	5
3	1. 白土（一般後）一般原	1	白土	一般中	一般原	4.6	13:25	2	0	0.0%	1	2.0	0.8	1
4	1. 白土（一般前）一般原	1	白土	一般中	一般原	4.6	13:40	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
5	1. 白土（一般中）一般原	2	一般原	一般中	白土	4.6	14:20	1	1	100.0%	1	1.0	0.7	1
6	1. 白土（一般後）一般原	1	白土	一般中	一般原	4.6	15:10	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
7	1. 白土（一般前）一般原	2	一般原	一般中	白土	4.6	16:17	4	0	0.0%	1	4.0	2.1	4
8	1. 白土（一般中）一般原	1	白土	一般中	一般原	4.6	17:20	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
9	2. 鎌知宮（一般前）一般原	1	鎌知宮前	一般前	一般原	9.6	7:45	32	31	96.9%	1	32.0	2.6	32
10	3. 対馬空港（鎌知宮前）一般原	2	一般原病院	鎌知宮前	対馬空港	15.0	7:50	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
11	3. 対馬空港（鎌知宮前）一般原	1	対馬空港	鎌知宮前	一般原病院	15.0	8:50	6	2	33.3%	1	6.0	1.9	6
12	3. 対馬空港（鎌知宮前）一般原	1	対馬空港	鎌知宮前	一般原病院	15.0	10:20	13	3	23.1%	1	13.0	4.0	13
13	3. 対馬空港（鎌知宮前）一般原	1	対馬空港	鎌知宮前	一般原病院	15.0	16:35	3	1	33.3%	1	3.0	0.9	2
14	3. 対馬空港（鎌知宮前）一般原	2	一般原病院	鎌知宮前	対馬空港	15.0	17:20	11	10	90.9%	1	11.0	5.7	11
15	3. 対馬空港（鎌知宮前）一般原	1	対馬空港	鎌知宮前	一般原	15.0	18:40	1	0	0.0%	1	1.0	0.1	1
16	4. 一般原・大塚	1	一般原	大塚	一般原	22.0	16:20	10	10	100.0%	1	10.0	3.4	10
17	5. 鎌知宮前・対馬高校・榎橋一般原	1	鎌知宮前	対馬高校・榎橋	一般原	11.2	7:00	7	7	100.0%	1	7.0	2.5	7
18	5. 鎌知宮前・対馬高校・榎橋一般原	2	一般原	榎橋・対馬高校	鎌知宮前	11.1	7:10	0	0	0.0%	1	0.0	0.0	0
19	6. 一般原病院・対馬高校・榎ヶ浜・対馬空港	1	一般原病院	対馬高校・榎ヶ浜	対馬空港	12.6	19:10	10	10	100.0%	1	10.0	7.1	10
20	7. 一般原病院・対馬空港	1	一般原病院	対馬空港	一般原	13.9	9:45	19	6	31.6%	1	19.0	8.5	13
21	7. 一般原病院・対馬空港	1	一般原病院	対馬空港	一般原	13.9	14:05	4	2	50.0%	1	4.0	2.9	4
22	7. 一般原病院・対馬空港	1	一般原病院	対馬空港	一般原	13.9	15:05	3	2	66.7%	1	3.0	2.0	3
23	7. 一般原病院・対馬空港	2	対馬空港	対馬空港	一般原病院	15.0	15:30	3	2	66.7%	1	3.0	0.9	3
24	7. 一般原病院・対馬空港	2	対馬空港	対馬空港	一般原病院	15.0	18:30	1	0	0.0%	1	1.0	0.1	1
25	8. 高校前（病院入口）一般原	2	一般原	病院入口	高校前	3.2	8:05	2	2	100.0%	1	2.0	0.6	2
26	8. 高校前（病院入口）一般原	1	高校前	病院入口	一般原	2.8	17:00	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
27	11. 榎橋一般原	1	榎橋	榎橋	一般原	0.8	14:55	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
28	13. 上堰一般原	1	上堰	上堰	一般原	22.8	7:05	1	1	100.0%	1	1.0	1.0	1
29	13. 上堰一般原	2	一般原	上堰	一般原	25.5	13:20	4	2	50.0%	1	4.0	2.6	4
30	13. 上堰一般原	1	上堰	一般原	一般原	25.5	14:20	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
31	13. 上堰一般原	2	一般原	上堰	一般原	25.5	17:25	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
32	15. 阿達一小茂田	1	阿達	小茂田	一般原	8.6	7:05	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
33	15. 阿達一小茂田	1	阿達	小茂田	一般原	8.6	7:20	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
34	15. 阿達一小茂田	1	阿達	小茂田	一般原	8.6	7:40	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
35	15. 阿達一小茂田	2	小茂田	阿達	一般原	8.6	17:00	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
36	16. 一般原病院一般原	2	一般原	一般原病院	一般原	1.4	8:20	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
37	16. 一般原病院一般原	2	一般原	一般原病院	一般原	1.4	10:55	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
38	16. 一般原病院一般原	2	一般原	一般原病院	一般原	1.4	13:35	1	0	0.0%	1	1.0	1.0	1
39	16. 一般原病院一般原	1	一般原病院	一般原	一般原	1.4	13:40	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
40	17. 一般原病院（榎橋）一般原	2	一般原	榎橋	一般原病院	3.0	12:10	1	1	100.0%	1	1.0	1.0	1
41	17. 一般原病院（榎橋）一般原	1	一般原病院	榎橋	一般原	2.6	13:05	1	0	0.0%	1	1.0	1.0	1
42	18. 曲（一般原病院）一般原	2	一般原	一般原病院	曲	6.2	8:00	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
43	18. 曲（一般原病院）一般原	1	曲	一般原病院	一般原	6.1	8:15	1	0	0.0%	1	1.0	0.5	1
44	18. 曲（一般原病院）一般原	2	一般原	一般原病院	曲	6.2	11:30	1	0	0.0%	1	1.0	0.2	1
45	18. 曲（一般原病院）一般原	1	曲	一般原病院	一般原	6.0	11:45	1	0	0.0%	1	1.0	0.8	1
46	19. 浅瀬浜（内山）一般原	1	浅瀬浜	内山	一般原	26.4	7:45	6	0	0.0%	1	6.0	4.7	6
47	19. 浅瀬浜（内山）一般原	2	一般原	内山	浅瀬浜	26.4	14:35	5	3	60.0%	1	5.0	4.2	5
48	19. 浅瀬浜（内山）一般原	1	浅瀬浜	内山	一般原	26.4	16:30	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
49	19. 浅瀬浜（内山）一般原	2	一般原	内山	浅瀬浜	26.4	17:15	3	2	66.7%	1	3.0	2.5	3
50	20. 内院（久和）一般原	1	浅瀬	久和	一般原	27.2	7:08	3	3	100.0%	1	3.0	1.2	3
51	20. 内院（久和）一般原	2	一般原	久和	浅瀬	27.2	13:30	3	1	33.3%	1	3.0	2.6	3
52	24. 対馬空港（榎ヶ浜）一般原病院	2	一般原病院	榎ヶ浜	対馬空港	14.8	10:45	10	6	60.0%	1	10.0	3.1	10
53	24. 対馬空港（榎ヶ浜）一般原病院	1	対馬空港	榎ヶ浜	一般原病院	14.8	12:10	5	1	20.0%	1	5.0	2.8	4
54	26. 赤島（大山・榎ヶ浜・宮前）一般原病院	1	赤島	大山・榎ヶ浜・宮前	一般原病院	41.4	7:25	7	3	42.9%	1	7.0	4.1	6
55	26. 赤島（大山・榎ヶ浜・宮前）一般原病院	2	一般原病院	大山・榎ヶ浜・宮前	赤島	40.2	11:55	27	17	63.0%	1	27.0	7.1	25
56	26. 赤島（大山・榎ヶ浜・宮前）一般原病院	1	赤島	大山・榎ヶ浜・宮前	一般原病院	41.4	13:35	9	6	66.7%	1	9.0	3.0	8
57	26. 赤島（大山・榎ヶ浜・宮前）一般原病院	2	一般原病院	大山・榎ヶ浜・宮前	赤島	41.4	15:25	12	18	60.0%	1	12.0	3.4	18
58	27. 榎真緑（上対馬病院一般原病院）	1	上対馬病院	対馬空港	一般原病院	88.7	6:30	23	14	60.9%	1	23.0	5.9	12
59	27. 榎真緑（上対馬病院一般原病院）	2	一般原病院	対馬空港	上対馬病院	88.7	7:00	14	9	64.3%	1	14.0	5.6	10
60	27. 榎真緑（上対馬病院一般原病院）	1	上対馬病院	対馬空港	一般原病院	88.1	8:35	26	14	53.8%	1	26.0	6.5	15
61	27. 榎真緑（上対馬病院一般原病院）	2	一般原病院	対馬空港	上対馬病院	88.7	11:00	24	12	50.0%	1	24.0	9.2	19
62	27. 榎真緑（上対馬病院一般原病院）	1	上対馬病院	対馬空港	一般原病院	88.1	12:55	24	18	75.0%	1	24.0	5.0	13
63	27. 榎真緑（上対馬病院一般原病院）	2	一般原病院	対馬空港	上対馬病院	88.7	13:35	30	18	60.0%	1	30.0	8.1	24
64	27. 榎真緑（上対馬病院一般原病院）	1	上対馬病院	対馬空港	一般原病院	88.1	16:40	10	10	100.0%	1	10.0	3.2	8
65	27. 榎真緑（上対馬病院一般原病院）	2	一般原病院	対馬空港	上対馬病院	88.7	18:15	9	9	100.0%	1	9.0	3.5	6
66	28. 尾崎（加志）鎌知宮前	2	鎌知宮前	加志	尾崎	19.3	7:00	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
67	28. 尾崎（加志）鎌知宮前	1	尾崎	鎌知宮前	加志	19.3	7:40	3	1	33.3%	1	3.0	2.4	3
68	28. 尾崎（加志）鎌知宮前	2	鎌知宮前	加志	尾崎	19.3	16:20	5	1	20.0%	1	5.0	2.5	5
69	28. 尾崎（加志）鎌知宮前	1	尾崎	鎌知宮前	加志	19.3	17:40	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
70	38. 黒瀬（竹敷）鎌知宮前	1	黒瀬	竹敷	鎌知宮前	9.1	8:10	2	0	0.0%	1	2.0	2.0	2
71	38. 黒瀬（竹敷）鎌知宮前	2	鎌知宮前	竹敷	黒瀬	9.1	12:45	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
72	38. 黒瀬（竹敷）鎌知宮前	1	黒瀬	鎌知宮前	竹敷	9.1	13:05	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
73	43. 仁位（佐保・田）仁位	1	仁位	佐保・田	仁位	15.5	15:20	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
74	43. 仁位（佐保・田）仁位	1	仁位	佐保・田	仁位	15.5	17:25	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
75	44. 仁位（田・佐保）仁位	1	仁位	田・佐保	仁位	15.5	7:20	2	0	0.0%	1	2.0	1.5	2
76	44. 仁位（田・佐保）仁位	1	仁位	田・佐保	仁位	15.5	9:20	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
77	48. 榎橋（対馬空港）仁位	2	仁位	対馬空港	榎橋	44.7	6:10	16	16	100.0%	1	16.0	5.6	16
78	48. 榎橋（対馬空港）仁位	1	榎橋	対馬空港	仁位	44.7	19:20	4	3	75.0%	1	4.0	1.1	3
79	49. 塩浜（浦底）仁位	1	塩浜	浦底	仁位	8.4	7:35	4	2	50.0%	1	4.0	3.5	4
80	49. 塩浜（浦底）仁位	2	仁位	浦底	塩浜	8.4	12:00	4	1	25.0%	1	4.0	1.9	4
81	49. 塩浜（浦底）仁位	1	塩浜	浦底	仁位	8.4	12:30	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
82	49. 塩浜（浦底）仁位	2	仁位	浦底	塩浜	8.4	18:10	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
83	64. 比田勝（舟志）小鹿	2	小鹿	舟志	上対馬病院	24.9	7:07	12	4	33.3%	1	12.0	5.9	12
84	64. 比田勝（舟志）小鹿	2	小鹿	舟志	上対馬病院	24.9	8:40	1	0	0.0%	1	1.0	0.5	1
85	64. 比田勝（舟志）小鹿	1	上対馬病院	舟志	小鹿	24.9	10:55	5	3	60.0%	1	5.0	3.9	5
86	64. 比田勝（舟志）小鹿	2	小鹿	舟志	上対馬病院	24.9	11:53	4	2	50.0%	1	4.0	2.2	4
87	64. 比田勝（舟志）小鹿	1	上対馬病院	舟志	小鹿	24.9	13:02	7	0	0.0%	1	7.0	4.3	7
88	64. 比田勝（舟志）小鹿	2	小鹿	舟志	上対馬病院	24.9	14:00	5	1	20.0%	1	5.0	4.4	5
89	64. 比田勝（舟志）小鹿	1	上対馬病院	舟志	小鹿	24.9	16:30	4	2	50.0%	1	4.0	2.2	4
90	64. 比田勝（舟志）小鹿	1	上対馬病院	舟志	小鹿	24.9	18:01	2	0	0.0%	1	2.0	0.6	2
91	65. 志多留（伊奈）仁田	2	仁田	伊奈	志多留	7.7	13:48	2	1	50.0%	1	2.0	1.2	2
92	65. 志多留（伊奈）仁田	1	志多留	伊奈	仁田	7.7	14:03	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	0
93	66. 比田勝（仁田）志多留	2	志多留	仁田	上対馬病院	42.1	7:00	25	23	92.0%	1	25.0	11.0	24
94	66. 比田勝（仁田）志多留	1	上対馬病院前	仁田	志多留	42.1	17:50	13	8	81.3%	1	13.0	1.6	15
95	68. 仁田（鹿見）女達	2	女達	鹿見	仁田	10.3	6:55	1	1	100.0%	1	1.0	0.8	1
96	68. 仁田（鹿見）女達	1	仁田	鹿見	女達	10.3	18:50	0	0	#DIV/0!	1	0.0	0.0	

図表 路線別・便別最大車内乗車人員（日曜）

番号	系統	区分	ル-ト	半口程	出発時刻	月間乗降者数	週間運行回数	1便あたり乗降者数	平均乗車密度	最大車内人数
			起 点	終 点	(km)	総 数	PP	PP		
1	1. 白土ー(般中前)ー般原	2	般原	般中前	4.6	12.20	0	0	0.0	0
2	1. 白土ー(般中前)ー般原	2	般原	般中前	4.6	13.10	4	2	50.0%	4
3	1. 白土ー(般中前)ー般原	1	白土	般中前	4.6	13.25	1	1	100.0%	1
4	1. 白土ー(般中前)ー般原	1	白土	般中前	4.6	13.40	0	0	#DIV/0!	0
5	1. 白土ー(般中前)ー般原	2	般原	般中前	4.6	14.20	1	1	100.0%	1
6	1. 白土ー(般中前)ー般原	1	白土	般中前	4.6	15.10	0	0	#DIV/0!	0
7	1. 白土ー(般中前)ー般原	2	般原	般中前	4.6	16.17	0	0	#DIV/0!	0
8	1. 白土ー(般中前)ー般原	1	白土	般中前	4.6	17.20	1	0	0.0%	1
9	2. 鎌知宮ー(根緒)ー般原	1	鎌知宮前	根緒	9.6	7.45	15	14	93.3%	15
10	3. 対馬空港ー(鎌知宮前)ー般原	2	般原病院	鎌知宮前	15.0	7.50	2	0	0.0%	2
11	3. 対馬空港ー(鎌知宮前)ー般原	1	対馬空港	鎌知宮前	15.0	8.50	5	0	0.0%	5
12	3. 対馬空港ー(鎌知宮前)ー般原	1	対馬空港	鎌知宮前	15.0	10.20	8	4	50.0%	8
13	3. 対馬空港ー(鎌知宮前)ー般原	1	対馬空港	鎌知宮前	15.0	16.35	5	2	40.0%	5
14	3. 対馬空港ー(鎌知宮前)ー般原	2	般原病院	鎌知宮前	15.0	17.20	12	6	50.0%	12
15	3. 対馬空港ー(鎌知宮前)ー般原	1	対馬空港	鎌知宮前	15.0	19.40	0	0	#DIV/0!	0
16	4. 般原-犬伏	1	般原	犬伏	22.0	16.20	4	2	50.0%	4
17	5. 鎌知宮前-対馬高校・枝橋-般原	1	鎌知宮前	対馬高校・枝橋	11.1	7.00	2	2	100.0%	2
18	5. 鎌知宮前-対馬高校・枝橋-般原	2	般原	枝橋・対馬高校	11.1	7.10	0	0	0.0%	0
19	6. 般原病院-対馬高校・樽ヶ浜-対馬空港	1	般原病院	対馬高校・樽ヶ浜	12.6	18.10	0	0	#DIV/0!	0
20	7. 般原病院-対馬空港	1	般原病院	対馬空港	13.9	9.45	5	2	40.0%	5
21	7. 般原病院-対馬空港	1	般原病院	対馬空港	13.9	14.05	5	5	100.0%	5
22	7. 般原病院-対馬空港	1	般原病院	対馬空港	13.9	15.05	2	0	0.0%	2
23	7. 般原病院-対馬空港	2	対馬空港	対馬空港	15.0	15.30	1	0	0.0%	1
24	7. 般原病院-対馬空港	2	対馬空港	対馬空港	15.0	16.30	3	1	33.3%	3
25	8. 高校前ー(病院入口)ー般原	2	般原	病院入口	3.2	8.05	13	12	92.3%	13
26	8. 高校前ー(病院入口)ー般原	1	高校前	病院入口	2.8	17.00	0	0	#DIV/0!	0
27	11. 枝橋-般原	1	枝橋	般原	0.8	14.55	0	0	#DIV/0!	0
28	16. 般原病院-般原	2	般原	般原	1.4	8.20	1	1	100.0%	1
29	16. 般原病院-般原	2	般原	般原	1.4	10.55	0	0	#DIV/0!	0
30	16. 般原病院-般原	2	般原	般原	1.4	13.35	0	0	#DIV/0!	0
31	16. 般原病院-般原	1	般原病院	般原	1.4	13.40	0	0	#DIV/0!	0
32	17. 般原病院ー(枝橋)ー般原	2	般原	枝橋	3.0	12.10	0	0	#DIV/0!	0
33	17. 般原病院ー(枝橋)ー般原	1	般原病院	枝橋	2.6	13.05	0	0	#DIV/0!	0
34	19. 浅瀬浜ー(内山)ー般原	1	浅瀬浜	内山	26.4	7.48	0	0	#DIV/0!	0
35	19. 浅瀬浜ー(内山)ー般原	2	般原	内山	26.4	14.35	5	0	0.0%	5
36	19. 浅瀬浜ー(内山)ー般原	1	浅瀬浜	内山	26.4	16.30	0	0	#DIV/0!	0
37	19. 浅瀬浜ー(内山)ー般原	2	般原	内山	26.4	17.15	5	1	20.0%	5
38	20. 内院ー(久和)ー般原	1	浅瀬	久和	27.2	7.08	4	3	75.0%	4
39	20. 内院ー(久和)ー般原	2	般原	久和	27.2	13.30	2	1	50.0%	2
40	24. 対馬空港ー(樽ヶ浜)ー般原病院	2	般原病院	樽ヶ浜	14.8	10.45	8	3	37.5%	8
41	24. 対馬空港ー(樽ヶ浜)ー般原病院	1	対馬空港	樽ヶ浜	14.8	12.10	12	10	83.3%	12
42	26. 赤島ー(大山・樽ヶ浜・宮前)ー般原病院	1	赤島	大山・樽ヶ浜・宮前	41.4	7.25	23	5	21.7%	23
43	26. 赤島ー(大山・樽ヶ浜・宮前)ー般原病院	2	般原病院	大山・樽ヶ浜・宮前	40.2	11.55	10	5	50.0%	10
44	26. 赤島ー(大山・樽ヶ浜・宮前)ー般原病院	1	赤島	大山・樽ヶ浜・宮前	41.4	13.35	8	5	62.5%	8
45	26. 赤島ー(大山・樽ヶ浜・宮前)ー般原病院	2	般原病院	大山・樽ヶ浜・宮前	41.4	15.25	12	10	83.3%	12
46	27. 縦貫線(上対馬病院-般原病院)	1	上対馬病院	対馬空港	88.7	6.30	29	14	48.3%	29
47	27. 縦貫線(上対馬病院-般原病院)	2	般原病院	対馬空港	88.7	7.00	19	10	52.6%	19
48	27. 縦貫線(上対馬病院-般原病院)	1	上対馬病院	対馬空港	88.1	8.35	18	9	50.0%	18
49	27. 縦貫線(上対馬病院-般原病院)	2	般原病院	対馬空港	88.7	11.00	15	8	53.3%	15
50	27. 縦貫線(上対馬病院-般原病院)	1	上対馬病院	般原病院	88.1	12.55	24	18	75.0%	24
51	27. 縦貫線(上対馬病院-般原病院)	2	般原病院	対馬空港	88.7	13.35	46	31	67.4%	46
52	27. 縦貫線(上対馬病院-般原病院)	1	上対馬病院	般原病院	88.1	16.40	14	14	100.0%	14
53	27. 縦貫線(上対馬病院-般原病院)	2	般原病院	対馬空港	88.7	17.15	12	10	83.3%	12
54	28. 尾崎ー(加志)ー鎌知宮前	2	鎌知宮前	加志	19.3	7.00	1	1	100.0%	1
55	28. 尾崎ー(加志)ー鎌知宮前	1	尾崎	鎌知宮前	19.3	7.40	1	0	0.0%	1
56	28. 尾崎ー(加志)ー鎌知宮前	2	鎌知宮前	加志	19.3	17.00	0	0	#DIV/0!	0
57	28. 尾崎ー(加志)ー鎌知宮前	1	尾崎	鎌知宮前	19.3	17.40	1	1	100.0%	1
58	38. 黒瀬ー(竹敷)ー鎌知宮前	1	黒瀬	竹敷	9.1	8.10	4	2	50.0%	4
59	38. 黒瀬ー(竹敷)ー鎌知宮前	2	鎌知宮前	竹敷	9.1	12.45	0	0	0.0%	0
60	38. 黒瀬ー(竹敷)ー鎌知宮前	1	黒瀬	鎌知宮前	9.1	13.05	0	0	#DIV/0!	0
61	43. 仁位ー(佐保・田)ー仁位	1	仁位	佐保・田	15.5	15.20	0	0	#DIV/0!	0
62	43. 仁位ー(佐保・田)ー仁位	1	仁位	佐保・田	15.5	17.25	1	1	100.0%	1
63	44. 仁位ー(田・佐保)ー仁位	1	仁位	仁位	15.5	7.20	5	1	20.0%	5
64	44. 枝橋ー(対馬空港)ー仁位	2	仁位	枝橋	44.7	6.10	7	6	85.7%	7
65	44. 枝橋ー(対馬空港)ー仁位	1	枝橋	対馬空港	44.7	18.20	5	4	80.0%	5
66	49. 塩浜ー(浦底)ー仁位	1	塩浜	浦底	8.4	7.35	0	0	#DIV/0!	0
67	49. 塩浜ー(浦底)ー仁位	2	仁位	浦底	8.4	12.00	0	0	#DIV/0!	0
68	49. 塩浜ー(浦底)ー仁位	1	塩浜	浦底	8.4	12.30	0	0	#DIV/0!	0
69	49. 塩浜ー(浦底)ー仁位	2	仁位	浦底	8.4	18.10	0	0	#DIV/0!	0
70	64. 比田隣ー(角志)ー小龍	2	小龍	角志	24.9	7.07	9	1	11.1%	9
71	64. 比田隣ー(角志)ー小龍	1	上対馬病院	小龍	24.9	13.02	1	0	0.0%	1
72	64. 比田隣ー(角志)ー小龍	2	小龍	角志	24.9	14.00	2	0	0.0%	2
73	64. 比田隣ー(角志)ー小龍	1	上対馬病院	小龍	24.9	16.30	1	0	0.0%	1
74	65. 志多留ー(伊奈)ー仁田	2	仁田	伊奈	7.7	13.48	2	1	50.0%	2
75	65. 志多留ー(伊奈)ー仁田	1	志多留	伊奈	7.7	14.03	0	0	#DIV/0!	0
76	66. 比田隣ー(仁田)ー志多留	2	志多留	仁田	42.1	7.00	19	18	94.7%	19
77	66. 比田隣ー(仁田)ー志多留	1	上対馬病院前	仁田	42.1	17.50	7	6	85.7%	7
78	68. 仁田ー(鹿見)ー女達	2	女達	鹿見	10.3	6.55	1	1	100.0%	1
79	68. 仁田ー(鹿見)ー女達	1	仁田	鹿見	10.3	18.50	1	1	100.0%	1
80	69. 比田隣ー上対馬高校	1	比田隣	上対馬高校	0.4	8.05	0	0	#DIV/0!	0
81	69. 比田隣ー上対馬高校	2	上対馬高校	比田隣	0.4	17.55	0	0	#DIV/0!	0
82	70. 般原ー(安神入口)ー安神	1	般原	安神入口	7.4	7.10	0	0	#DIV/0!	0
83	71. 安神ー(尾浦)ー般原	2	般原	尾浦	14.3	7.30	0	0	#DIV/0!	0
84	71. 安神ー(尾浦)ー般原	2	般原	尾浦	14.3	10.00	0	0	#DIV/0!	0
85	71. 安神ー(尾浦)ー般原	2	般原	安神	14.3	13.50	0	0	#DIV/0!	0
86	71. 安神ー(尾浦)ー般原	1	安神	尾浦	14.3	14.20	0	0	#DIV/0!	0
87	71. 安神ー(尾浦)ー般原	2	般原	安神	14.3	15.20	1	0	0.0%	1
88	71. 安神ー(尾浦)ー般原	1	安神	尾浦	14.3	15.50	1	1	100.0%	1
89	100. 廻ー仁位	1	廻	仁位	13.1	7.55	0	0	#DIV/0!	0
90	100. 廻ー仁位	2	仁位	廻	13.1	13.15	1	0	0.0%	1
91	101. 仁位ー小龍	2	小龍	仁位	26.4	7.20	21	4	19.0%	21
92	101. 仁位ー小龍	1	仁位	小龍	26.4	14.35	7	3	42.9%	7
93	101. 仁位ー小龍	2	小龍	仁位	26.4	15.30	0	0	#DIV/0!	0
94	101. 仁位ー小龍	1	仁位	小龍	26.4	18.00	2	1	50.0%	2
95	経浦循環		上対馬病院	上対馬病院	20.7	8.00	5	1	20.0%	5
96	経浦循環		上対馬病院	上対馬病院	20.7	12.30	6	1	16.7%	6
97	経浦循環		上対馬病院	上対馬病院	23.3	14.00	3	1	33.3%	3
98	経浦循環		上対馬病院	上対馬病院	20.7	17.40	0	0	#DIV/0!	0

最大車内人数

10人未満(ジャンボタクシー) (便数: 84/98、割合85.7%)
10～30人(小型バス) (便数: 13/98、割合13.3%)
31人以上(大型バス) (便数: 1/98、割合1.0%)

資料) 乗降調査(平成 26 年 5 月 25 日～31 日(7 日間)) を基に作成

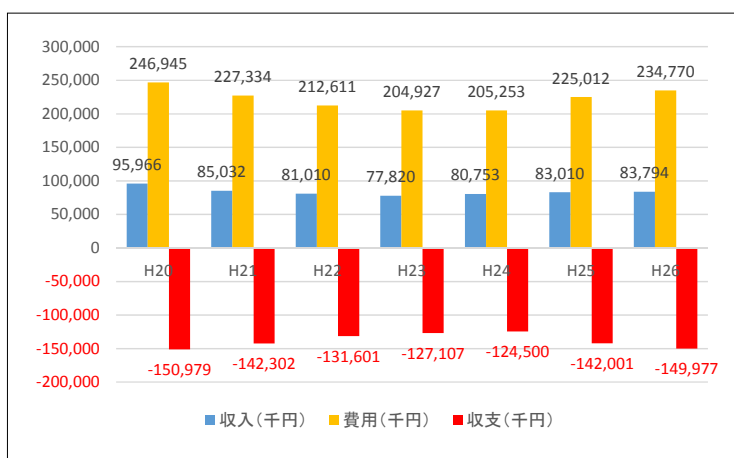
(4)経営状況

①路線バスの収支状況

路線バスの収支状況をみると、平成 20 年で▲151 百万円であった経常赤字は、減便等による費用削減により、平成 24 年度では▲125 百万円と 17%の改善が見られていた。

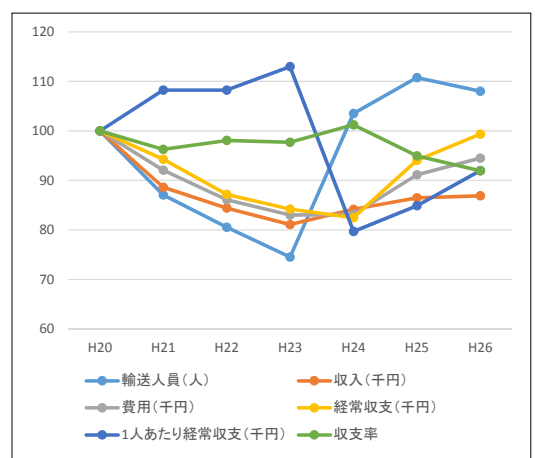
こうした中、平成 24 年度からは定額フリーパスポートによる収入増加効果もあり更なる経常赤字の削減が期待されたが、平成 25 年度からの空港シャトルバスの導入等の影響を受け費用も増加し、平成 26 年度は▲150 百万円と平成 20 年度の赤字水準まで逆戻りした状況となっている。なお、費用に占める収入の割合は平成 20 年度の 39%から減少傾向にあり、収支バランスは悪化の傾向にあるといえる。

図表 路線バスの収支状況（千円）



資料) 運行実績を基に作成

図表 平成 20 年度を 100 とした場合の動向

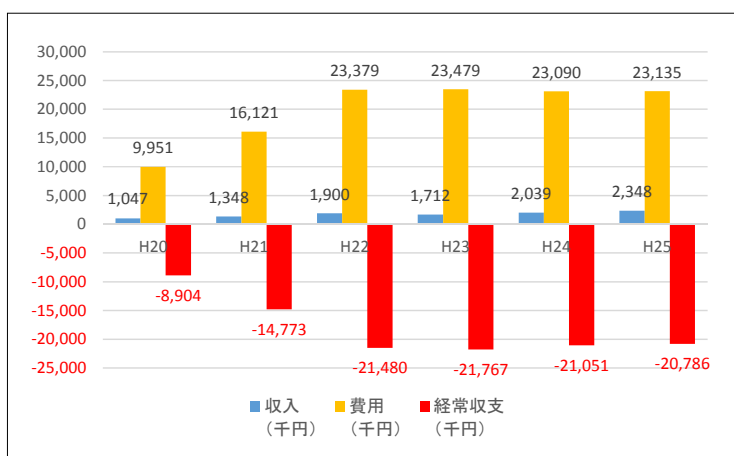


資料) 運行実績を基に作成

②市営バスの収支状況

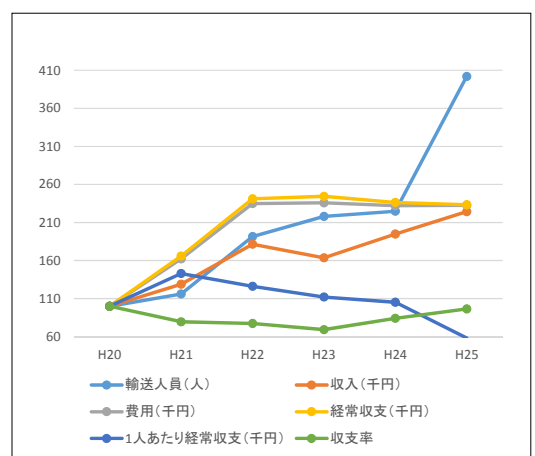
市営バスの収支状況をみると、平成 22 年度からの路線増加とともに、収入が 2 百万円前後、費用が 23 百万円程度で推移し、収支は 20 百万円程度の経常赤字が続いている。費用に占める収入の割合は 10%前後となっており、収支率は路線バスの半分程度であることが窺える。

図表 市営バスの収支状況（千円）



資料) 運行実績を基に作成

図表 平成 20 年度を 100 とした場合の動向

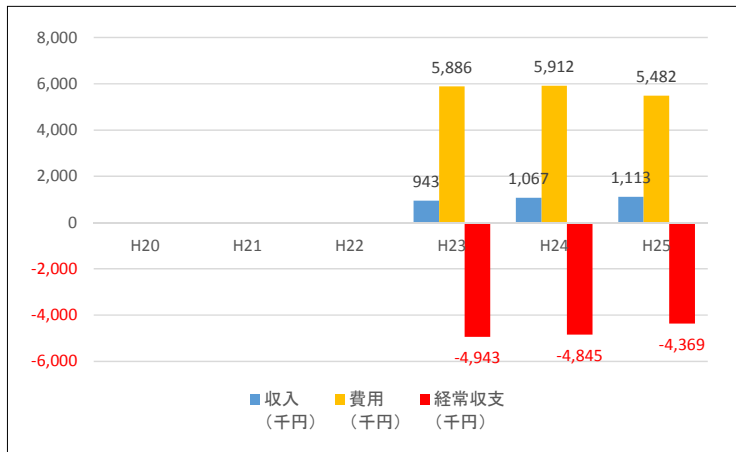


資料) 運行実績を基に作成

③乗合タクシーの収支状況

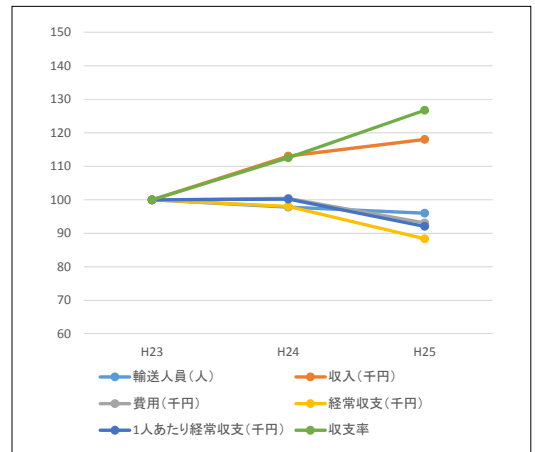
乗合タクシーの収支状況をみると、収入は増加傾向、費用は減少傾向にあり、経常収支は平成 23 年度の▲4,943 千円から平成 25 年度では▲4,369 千円まで改善している。費用に占める収入の割合は 20%前後となっており、収支率は市営バスの 2 倍程度であることが窺える。

図表 乗合タクシーの収支状況（千円）



資料) 運行実績を基に作成

図表 平成 20 年度を 100 とした場合の動向

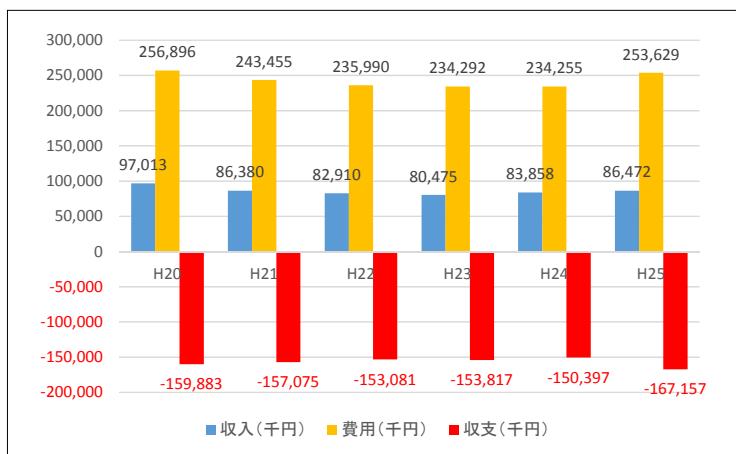


資料) 運行実績を基に作成

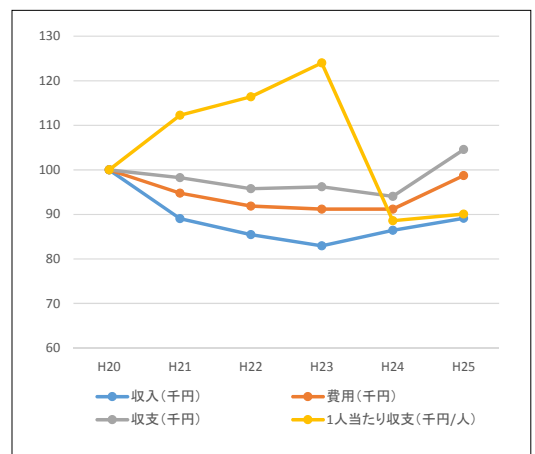
④収支まとめ(路線バス・市営バス・乗合タクシーの合計)

路線バス、市営バス、乗合タクシーをあわせた収支状況をみると、収入は定額フリーパスポートの導入に伴い平成 24 年度以降増加しているが、費用も増加傾向にあり、結果として平成 25 年度の経常赤字は▲167 百万円と過去 5 年間で最も悪い状況となっている。

図表 路線バス・市営バス・乗合タクシーの収支状況（千円）



図表 平成 20 年度を 100 とした場合の動向



資料) 運行実績を基に作成

(5)路線別収支状況

路線バス 38 路線の収支状況を路線毎にみると、経常赤字額が 1 千万円を超える路線系統は、空港シャトル線(21)、赤島線(26)、縦貫線(27)の 3 路線であり、5 百万円を超える路線は浅藻浜線(20)など 8 路線である。キロ当たりの経常収支をみると、棧橋線(11)、志多留線(62)で▲250 円/km を超えるのを筆頭に、▲200 円/km 以上の路線は全体の 50%にあたる 19 路線となっている。

図表 平成 26 年度路線別収支状況

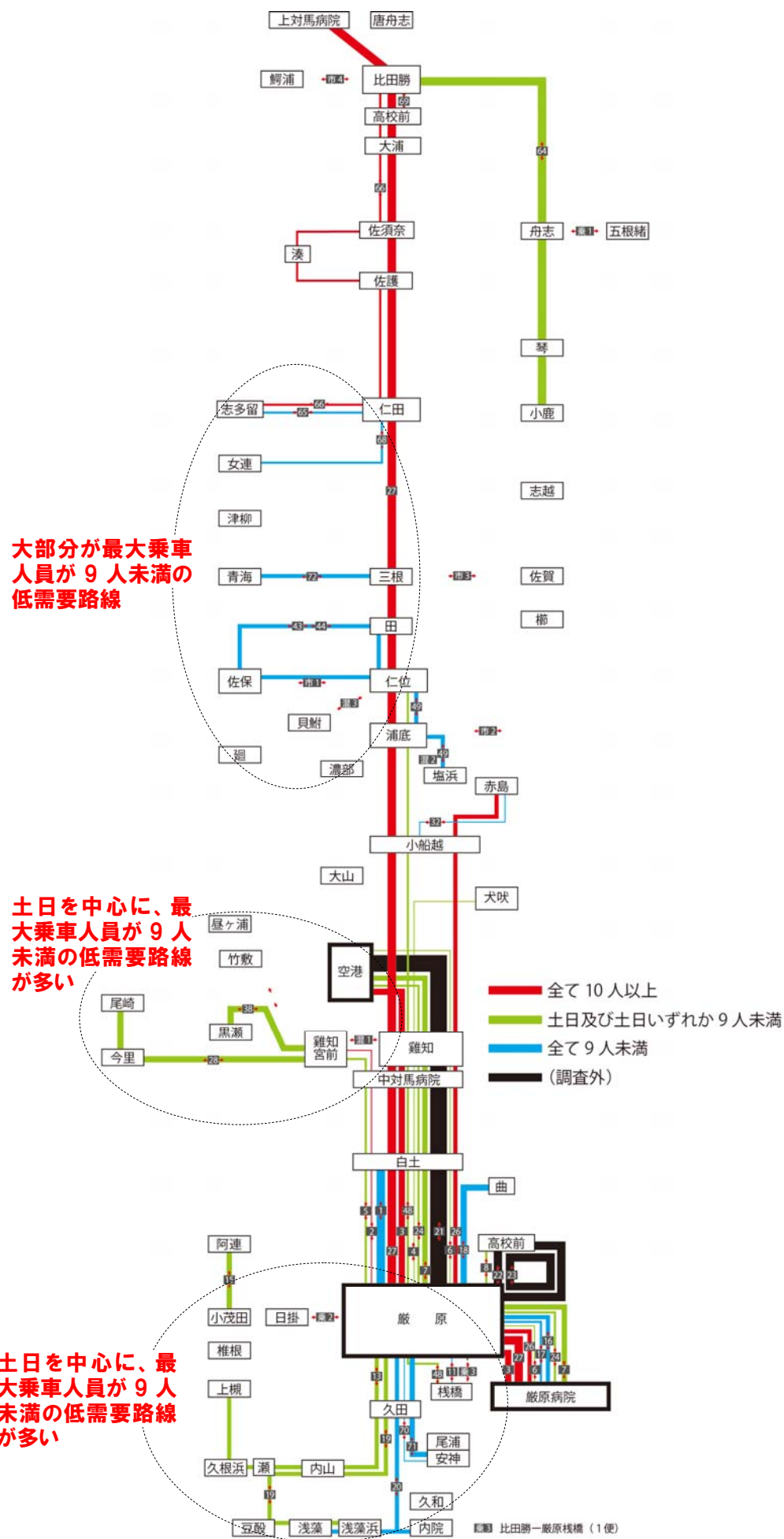
【路線バス(39路線)】		運行 回数(回)	実車走行 キロ(km)	輸送人員 (人)	経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	経常損益 (千円)	キロ当たり 経常収支 (円km)	売上高 利益率 (20%未満 着色)
系統 番号	路線名								
1	白土線	4.0	13,317	6,131	885	3,350	▲ 2,465	▲ 185	26%
2	雞知線	0.5	3,475	922	129	874	▲ 746	▲ 215	15%
3	空港線	3.0	29,757	30,379	5,249	7,486	▲ 2,238	▲ 75	70%
4	雞知線	0.5	8,616	1,185	146	2,168	▲ 2,021	▲ 235	7%
5	雞知線	1.0	8,181	5,220	788	2,058	▲ 1,270	▲ 155	38%
6	空港線	0.5	4,841	2,776	341	1,218	▲ 877	▲ 181	28%
7	空港線	2.5	24,077	9,714	1,865	6,057	▲ 4,192	▲ 174	31%
8	対馬高校線	1.0	2,027	2,502	374	510	▲ 136	▲ 67	73%
11	棧橋線	0.5	290	0	1	73	▲ 72	▲ 250	1%
13	内山・久根浜・上槻線	2.0	27,642	3,011	620	6,954	▲ 6,335	▲ 229	9%
15	阿連線	2.5	12,049	6,135	1,571	3,031	▲ 1,460	▲ 121	52%
16	厳原病院線	2.0	2,027	1,001	110	510	▲ 400	▲ 197	22%
17	厳原病院線	1.0	1,014	267	42	255	▲ 213	▲ 211	16%
18	曲線	3.0	10,056	4,464	577	2,530	▲ 1,953	▲ 194	23%
19	浅藻浜線	2.0	38,227	4,042	1,032	9,618	▲ 8,586	▲ 225	11%
20	浅藻線	2.0	32,475	5,673	1,702	8,170	▲ 6,468	▲ 199	21%
21	空港シャトル	9.0	66,573	18,472	4,928	16,749	▲ 11,821	▲ 178	29%
22	厳原市内循環線	4.0	14,523	7,653	767	3,654	▲ 2,887	▲ 199	21%
23	厳原市内循環線	4.0	15,816	6,686	682	3,979	▲ 3,298	▲ 208	17%
24	空港線	1.0	10,512	8,879	1,660	2,645	▲ 985	▲ 94	63%
26	赤島線	2.0	59,368	12,945	2,060	14,936	▲ 12,876	▲ 217	14%
27	縦貫線	4.0	268,348	146,149	37,738	67,513	▲ 29,775	▲ 111	56%
28	尾崎線	3.0	35,705	18,120	3,748	8,983	▲ 5,235	▲ 147	42%
32	赤島線	0.5	1,677	572	69	422	▲ 352	▲ 210	16%
38	竹敷線	3.0	16,253	14,401	2,230	4,089	▲ 1,859	▲ 114	55%
43	小網循環線(佐保廻り)	2.0	10,215	1,873	417	2,570	▲ 2,152	▲ 211	16%
44	小網循環線(田廻り)	2.0	10,184	2,155	483	2,562	▲ 2,079	▲ 204	19%
46	櫛線	3.0	5,506		1,408	1,385	23	4	102%
48	仁位線	3.0	32,850	3,263	598	8,265	▲ 7,666	▲ 233	7%
49	塩浜線	2.0	12,163	4,125	643	3,060	▲ 2,418	▲ 199	21%
64	舟志・小鹿線	4.0	65,537	43,068	9,319	16,488	▲ 7,169	▲ 109	57%
65	志多留線	1.0	5,575	0	11	1,403	▲ 1,391	▲ 250	1%
66	伊奈線	1.0	30,485	1,552	471	7,670	▲ 7,198	▲ 236	6%
68	鹿見線	1.0	7,457	217	47	1,876	▲ 1,829	▲ 245	3%
69	上対馬高校通学バス	1.0	984	150	24	248	▲ 223	▲ 227	10%
70	厳原市内線	0.5	3,729	0	8	938	▲ 930	▲ 250	1%
71	厳原市内線	2.5	28,371	2,985	388	7,138	▲ 6,750	▲ 238	5%
72	青海線	2.0	6,888	2,867	252	1,733	▲ 1,481	▲ 215	15%
合計			926,787	379,554	83,384	233,169	▲ 149,785	▲ 162	36%

資料) 平成 26 年度運行実績を基に作成

図表 平成 26 年度路線別収支状況



図表 平成 26 年度路線別最大車内乗車人員

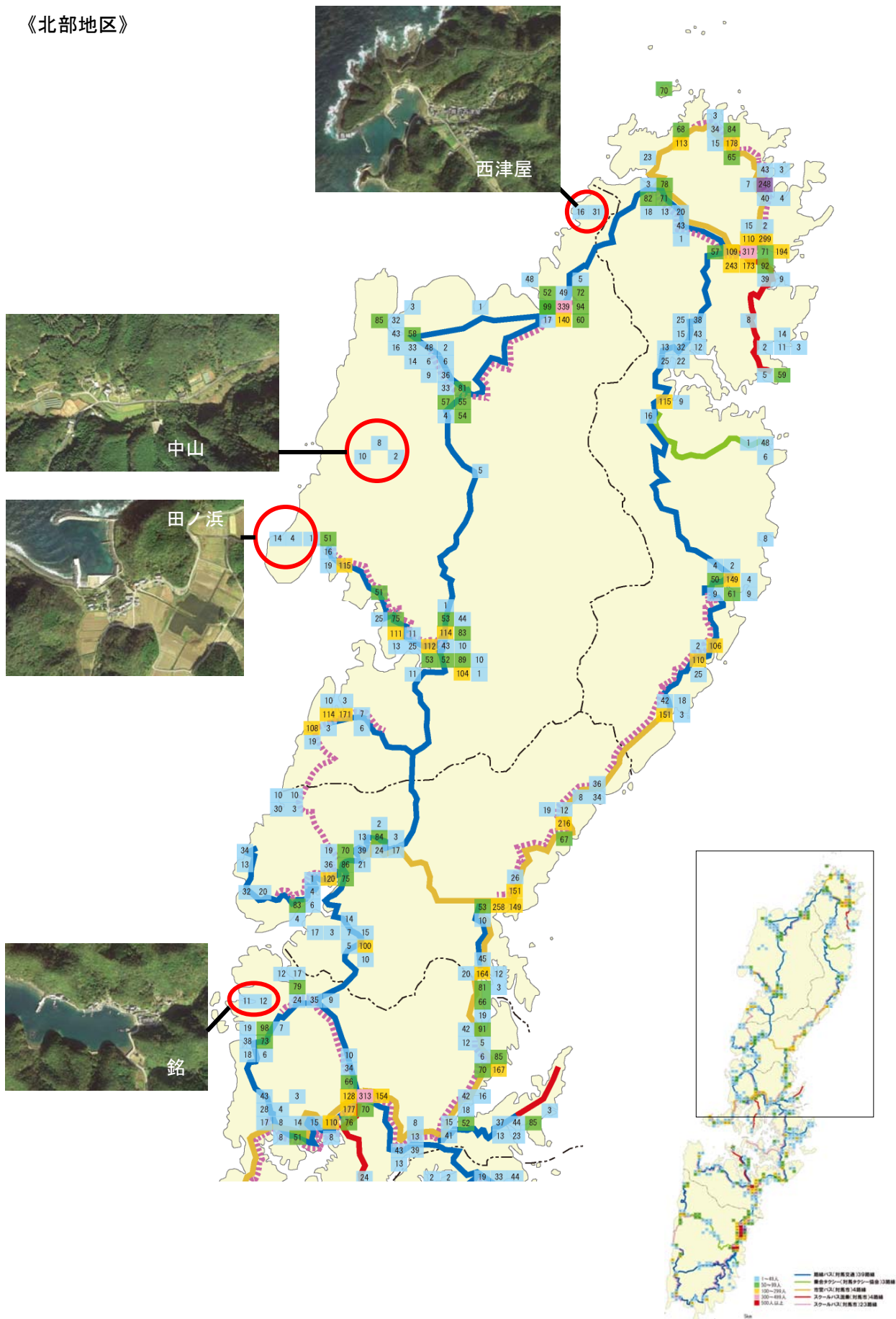


—(6)輸送状況・収支状況からみたモード別課題整理—

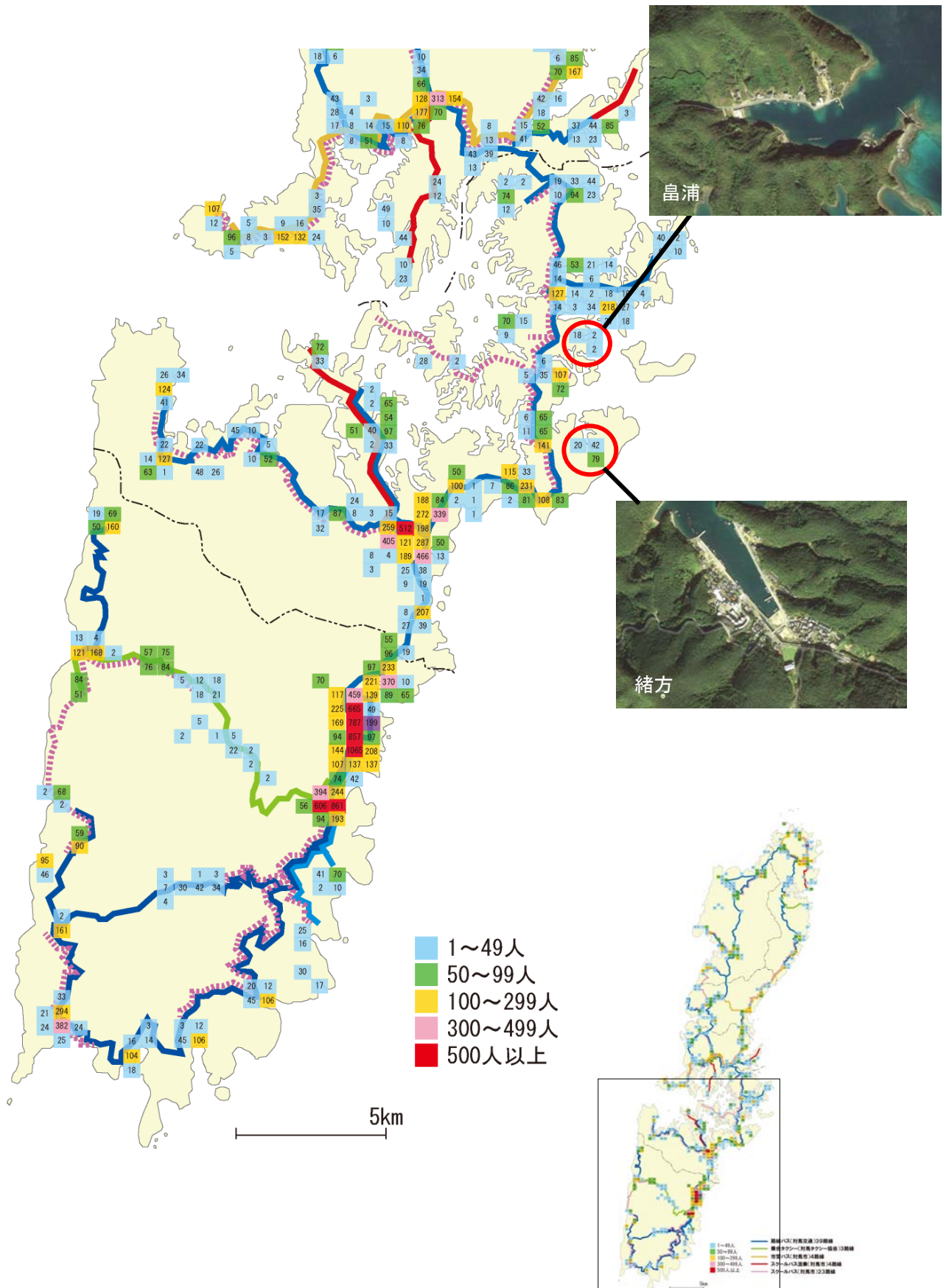
モード	単位コスト (H26 度)	メリット	デメリット	経営状況等からみた課題整理
路線バス	251.6 円/km	定時定ルート運行で不特定多数の利用者を移送することが可能。	需要に関係なく運行が必要であり、利用者が少ない場合は赤字額が増大。	対馬交通(株)による経営。市が経常赤字を補填する事業スキームで、年間補助額は国、県、市合わせて1億5千万円程度。 路線やエリアにより利用率や収支率が大きく異なるため、需要に応じた路線再編や他モードへの転換(市営や乗合タクシー等)、更には不定期運行(曜日運行等)の可能性を検討する必要がある。 特に、仁田、三根、仁位の西部の支線や厳原南部の支線については収支率・利用者数ともに低迷していることから見直しが急務である。
市営バス (スクールバス 一般有償混乗 含む)	234.5 円/km	路線バスに比べ運行コストが7%安価。スクールバスと路線バスの重複区間においては、市営バス化することで、同一運転手・同一車両による運行が可能となり、人件費削減となる。	スクールバスと連動した運行が行われている場合、生徒数や学校の統廃合により運行が左右される。	道路運送法第78条による市町村有償運送。スクールバス用として購入した車両を用い、運行を対馬交通(株)へ委託。 基本的にはスクールバス運行後の空き時間(昼間)を市営バスとして運行する形態。スクール時間帯も必要に応じ一般混乗方式を導入。 スクールバス運行路線と路線バスが重複する区間については市営バスへの転換を検討する必要がある。
スクールバス	-	普通交付税の対象となり市の費用負担が発生しない。	生徒数や学校の統廃合により運行が左右される。	小中学校の児童生徒の通学のための運行。市所有の車両を利用した運行で、運行費用は普通交付税の対象となり、市の実質負担は発生しない。 スクールバス運行時間帯に一般利用ニーズが重なる場合は、一般混乗(市営)方式の導入を検討する必要がある。
乗合タクシー	(セダン) 119～125 円/km (ジャンボ) 186～194 円/km	予約制のため需要に応じた運行が可能であり、定期運行路線バスに比べ総コストが安価となる。	利用するには電話予約が必要。利用者が固定化されるケースが多い。 運行可能な範囲にタクシー事業者が存在することが条件。回送費用が生じる場合は路線バスよりも割高となる場合もある。	対馬タクシー協会に委託。予約制の乗合タクシーで需要に応じた柔軟な運行が可能。3路線中1路線についてフィーダー系統国庫補助路線として運行。 需要が少ない地域やバス車両では走行が困難な路線が多い地域に適しているが、タクシー事業者が存在する厳原、美津島、比田勝エリア以外は導入が困難なモード。この場合は、過疎地有償運送などの地域で支えあう仕組みづくりの検討が必要。

(7)交通空白地域の状況（バス路線から500m以遠の集落）

《北部地区》



《南部地区》



(8)車輛の状況

対馬交通（株）が乗合事業で利用している車輛は、平成24年度から平成26年度において、長崎県の離島バス再生事業により5台を更新したが、その他の約半数のバスは20年以上を経過した老朽車輛である。利用可能年数については整備状況等により様々であるが、仮に経過年数25年を耐用年数とし、その後3年以内（最長28年目）で車輛を廃止すると仮定した場合、現状の38台体制を維持するためには今後15年間で27台の新規投入が必要となる。

今後、国の制度改正や長崎県の補助事業等を踏まえつつ、必要な車輛更新台数と更新スキームについて、事業者・行政が一体となった検討が必要である。

図表 対馬交通車輛一覧（路線バス用）と更新時期

■ 25年目（対応年数） ■ 検討期間（3年） ■ 使用限度（4年目）

車番	登録番号	初年度登録日	経過年数	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42	H43	H44	H45
概	1 長崎227か70	平成24年12月12日	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
	2 長崎227か71	平成24年12月12日	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
	3 長崎227か91	平成26年3月20日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	23 長崎22く136	平成1年10月25日	25	26	27	28																
	25 長崎22く137	平成2年2月14日	25	26	27	28																
原	28 長崎22く144	平成3年2月12日	24	25	26	27	28															
	30 長崎22く145	平成3年2月14日	24	25	26	27	28															
	31 長崎22く146	平成3年2月15日	24	25	26	27	28															
	35 長崎22く151	平成4年2月5日	23	24	25	26	27	28														
	36 長崎22く156	平成4年5月19日	23	24	25	26	27	28														
管	38 長崎22く160	平成5年2月17日	22	23	24	25	26	27	28													
	111 長崎22く153	平成4年2月5日	23	24	25	26	27	28														
	112 長崎22く164	平成6年2月14日	21	22	23	24	25	26	27	28												
	120 長崎22く173	平成8年2月16日	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28										
	170 長崎22え64	平成5年12月24日	21	22	23	24	25	26	27	28												
業	171 長崎22え65	平成7年3月9日	20	21	22	23	24	25	26	27	28											
	172 長崎22え66	平成8年2月19日	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28										
	173 長崎22え67	平成9年2月17日	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28									
	175 長崎22え68	平成9年2月17日	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28									
	176 長崎22え72	平成10年2月19日	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28								
所	151 長崎227あ11	平成13年2月15日	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28					
	181 長崎227あ15	平成16年2月12日	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		
	21 長崎22く133	平成1年2月15日	26	27	28																	
	33 長崎22く152	平成4年2月5日	23	24	25	26	27	28														
	106 長崎22く129	昭和63年4月28日	27	28																		
営	117 長崎22く169	平成7年8月9日	20	21	22	23	24	25	26	27	28											
	118 長崎22く171	平成8年1月24日	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28										
	126 長崎22え71	平成10年2月19日	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28								
	152 長崎227あ12	平成13年2月15日	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28					
	178 長崎22え75	平成11年2月18日	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28							
上	5 長崎227か92	平成26年3月20日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	37 長崎227か19	平成5年2月17日	22	23	24	25	26	27	28													
	50 長崎227か18	平成5年2月17日	22	23	24	25	26	27	28													
	108 長崎22く134	平成1年2月15日	26	27	28																	
	115 長崎22く168	平成7年2月17日	20	21	22	23	24	25	26	27	28											
業	121 長崎22く174	平成8年2月19日	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28										
	123 長崎22え69	平成9年2月20日	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28									
	177 長崎22え73	平成10年2月19日	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28								
車輛台数			38	38	36	34	31	28	25	24	22	19	16	14	13	13	11	11	11	10	10	10
38台を維持する場合の新規導入台数 (路線効率化により台数削減は可能)			7台程度				12台程度				8台程度				1台程度							

資料) 対馬交通資料を基に作成

(9)運行体制

路線バスの運行に加え、市営バスやスクールバスの運行業務を受託している対馬交通（株）の平成26年2月現在の組織体制（貸切除く）は、乗務員47名など全体で90名体制となっている。

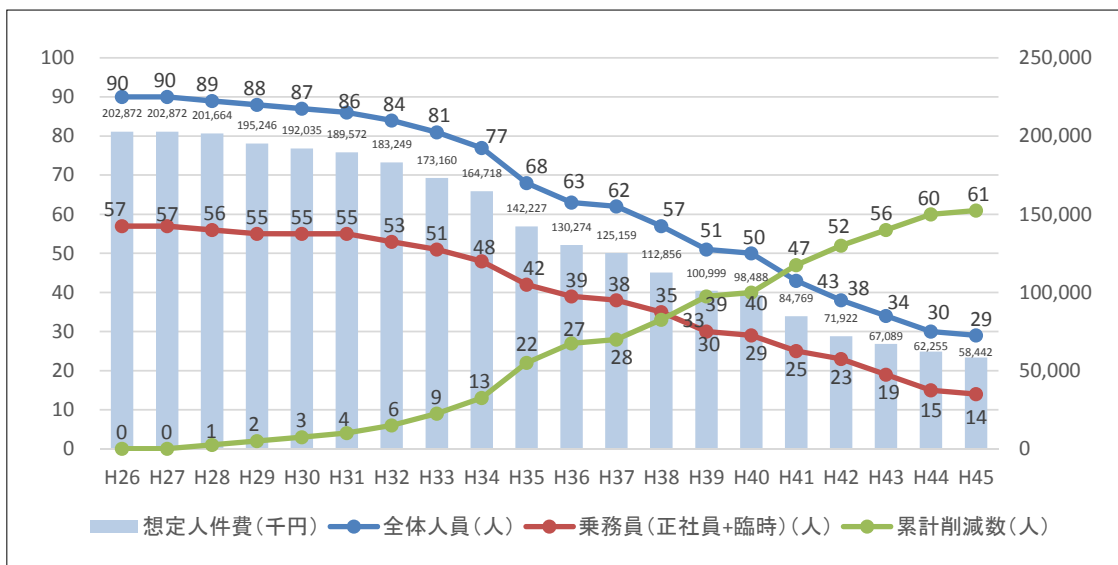
対馬交通（株）では、正規職員の定年退職は満65歳の誕生日であり、その後は71歳まで嘱託職員としての雇用が可能となっている。この条件下で人員補充無しでのシミュレーションを行ったところ、組織人員は平成35年から70人を下回り、その後は急速に減少を続け、平成45年には30人を下回る結果となる。この場合、人件費総額は現在の2億円から6千万円程度まで70%以上減少することになる。

この結果はあくまで人員補充無しでの結果であり、実際はスクールバスや市営バスの業務委託を遂行するための人員は必要であることから、今後の路線効率化とあわせ、効率的な人員体制を構築する必要がある。

図表 平成26年度対馬交通（株）運行体制

役職・業種	人数
役員	9
乗務員	47
臨時乗務員	10
事務員	8
ガイド	4
整備工	4
清掃員	6
パート	2
合計	90

図表 人員体制・人件費の推移（左軸：人員（人）、右軸：人件費（千円））



資料）対馬交通（株）資料を基に作成

3. 市営バス・スクールバスの活用検討

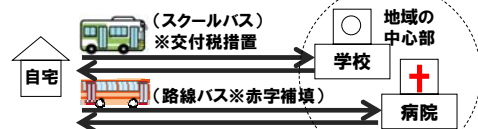
(1) スクールバス混乗検討路線の洗い出し

スクールバスの一般混乗は、運航費用に交付税措置が行われるため費用削減効果が高く、路線バスの代替手段としての優先順位は高い。

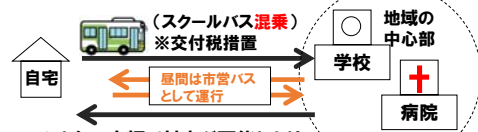
平成 26 年 12 月末時点で、路線バスとスクールバスが並走する路線は全 11 路線であり、以降に示す検討の結果、内 8 路線については一般混乗の可能性があり、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。スクール一般混乗については、路線廃止やルート変更による運行距離削減に伴う費用削減効果とともに、路線バスの空白時間帯（昼間など）での運行による利便性向上効果の両面が期待されることから、今後、小中学生の通学に加え高校生の通学便としての利用状況等を踏まえた詳細検討を行うものとする。

どんなメリットがあるか？

〔現在〕 同時時間帯に“2台”のバスが運行

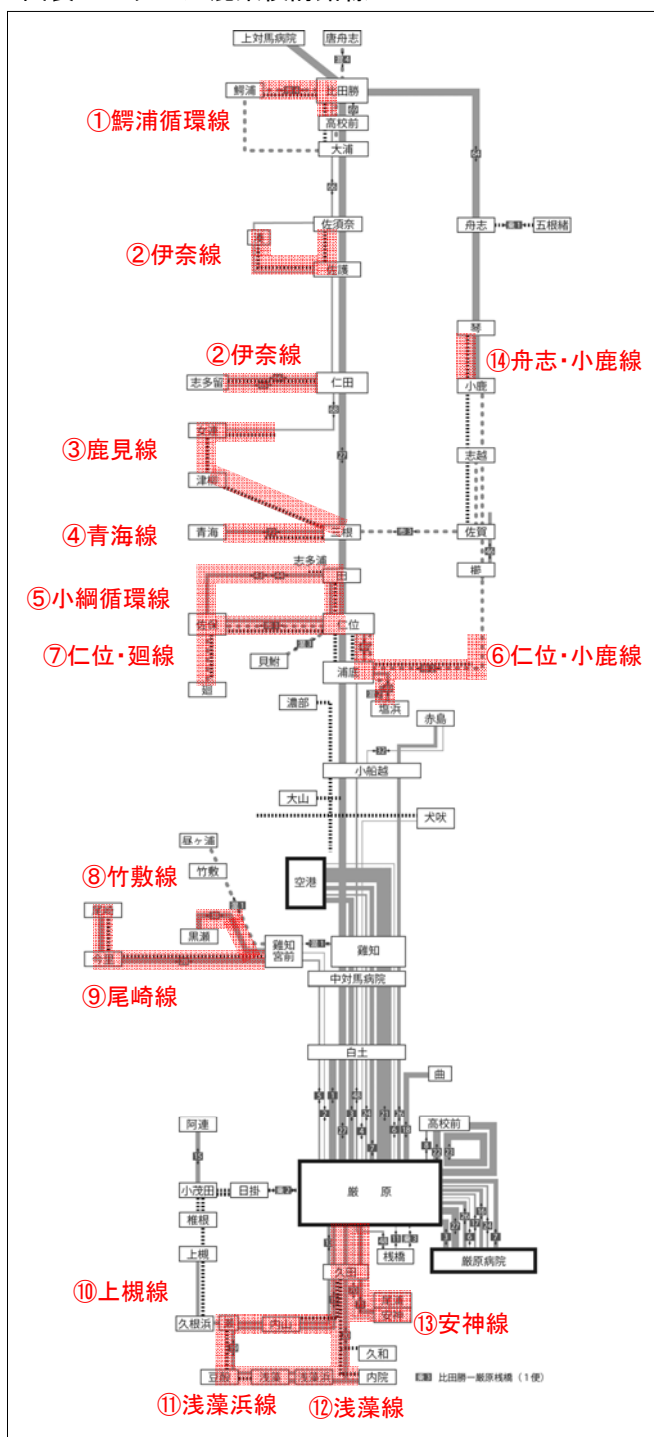


〔将来〕 スクール混乗と路線バス廃止と市営バスの導入



※1台の車両で対応が可能となり
路線バスのドライバー1名が削減

図表 スクール混乗検討路線



図表 スクール混乗検討路線の現状（平成 26 年度）

【路線バス(39路線)】											1便あたり乗降者数(人)			平均乗車密度(人)			最大車内人数(人)		
系統番号	路線名	区間距離(km)	運行回数(回)	実車走行キロ(km)	輸送人員(人)	経常収益(千円)	経常費用(千円)	経常損益(千円)	キロ当たり経常収支(円/km)	売上高利益率(20%未満着色)									
19	浅藻浜線	26.4	2.0	38,227	4,042	1,032	9,618	▲8,586	▲225	11%	3.6	3.5	2.5	1.7	2.9	0.9	10	6	5
20	浅藻線	19.2	2.0	32,475	5,673	1,702	8,170	▲6,468	▲199	21%	3.1	3.0	3.0	1.9	1.9	2.1	7	3	4
28	尾崎線	19.3	3.0	35,705	18,120	3,748	8,983	▲5,235	▲147	42%	3.3	2.0	0.8	0.9	1.2	0.6	16	5	1
38	竹敷線	9.6	3.0	16,253	14,401	2,230	4,089	▲1,859	▲114	55%	6.7	0.7	2.0	4.7	0.7	1.7	28	2	4
43	小網循環線(佐保廻り)	15.5	2.0	10,215	1,873	417	2,570	▲2,152	▲211	16%	1.3	0.5	2.0	0.6	0.4	1.2	4	2	5
44	小網循環線(田廻り)	15.5	2.0	10,184	2,155	483	2,562	▲2,079	▲204	19%									
64	舟志・小鹿線	24.9	4.0	65,537	43,068	9,319	16,488	▲7,169	▲109	57%	3.4	5.0	3.3	1.6	3.0	1.0	17	12	9
66	伊奈線	42.1	1.0	30,485	1,552	471	7,670	▲7,198	▲236	6%	30.4	20.5	13.0	10.4	6.3	5.3	37	24	19
68	鹿見線	10.3	1.0	7,457	217	47	1,876	▲1,829	▲245	3%	0.8	0.5	1.0	0.8	0.4	0.8	1	1	1
70	厳原市内線	10.3	0.5	3,729	0	8	938	▲930	▲250	1%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0	0
71	厳原市内線	14.3	2.5	28,371	2,985	388	7,138	▲6,750	▲238	5%	1.0	1.3	0.3	0.4	0.2	0.1	4	3	1
72	青海線	7.0	2.0	6,888	2,867	252	1,733	▲1,481	▲215	15%	1.6			0.9			6		

【市営バス(4路線)】		区間距離(km)	運行回数(回)	平日	土曜	日曜	平日	土曜	日曜	平日	土曜	日曜
市1	仁位・廻線	13.1	1.0	1.6	2.5	0.5	0.8	1.8	0.2	4	3	1
市4	鰐浦・比田勝循環線	22.1	4.0	2.2	2.8	3.5	1.1	1.5	1.7	11	6	6

(2)スクールバス混乗検討

①鰐浦循環線（市営バス）

スクール一般混乗の導入は困難

《検証結果》

- ・ 鰐浦循環線の運行はスクールバス車両を利用したものであり、既に効率化が図られている。
- ・ 運行ダイヤが30分程度異なり、また、循環線は縦貫線との接続を考慮したダイヤ設定であることから変更は困難。一般混乗の難易度は高い。

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	鰐浦	8:10	7:25	比田勝	8:37	7:58
復路	比田勝	17:41	15:20	鰐浦	18:07	15:53
			16:05			16:38
			18:15			19:02
			18:45			18:32

②伊奈線（H26 度収支▲7,198 千円）

ア)志多留－仁田区間

路線バス代替は困難だが、スクール一部を混乗とすることで利便性向上の可能性あり

《検証結果》

- ・ 路線バスの往路は上対馬高校生の通学バスとして利用。ダイヤの変更は困難であり、一般混乗の難易度は高い。
- ・ 復路はダイヤ編成上は調整可能性はあるが、往路始発が志多留であることから、回送運送が発生し費用削減効果は低い。
- ・ 但し、仁田発 17:20 の志多留方面行きを一般混乗にすると、比田勝方面からの縦貫線比田勝 16:40 発・仁田着 17:27 に接続可能となり利便性向上に寄与する可能性があることから、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	志多留	7:00	7:40	仁田浜	7:13	7:57
復路	仁田	18:49	17:20	志多留	19:04	17:41
			18:00			18:21
			18:30			18:41
			19:00			19:21

■縦貫線比田勝 16:40 発・仁田着 17:27 に接続可能性あり

イ)湊一佐須奈間

路線バス代替は困難であるが、スクール一部を混乗とすることで利便性向上の可能性あり

《検証結果》

- ・ 現在の伊奈線は、佐護の高校生の通学のため経由便となっているが、仮に往路をスクール混乗とした場合、ダイヤの微調整で乗り継ぎが可能となり、運行距離の短縮に伴う費用削減効果が見込める。
- ・ 復路は路線バスとスクールバスの時間帯が異なるため、路線廃止の難易度は高いが、復路スクール1便15:46、2便16:56を混乗とした場合、縦貫線の厳原行き13:52や比田勝行き13:05、15:40の接続便としての活用が可能となり、利便性向上に寄与する可能性がある。
- ・ 以上より費用削減や利便性向上に寄与する可能性があることから、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。

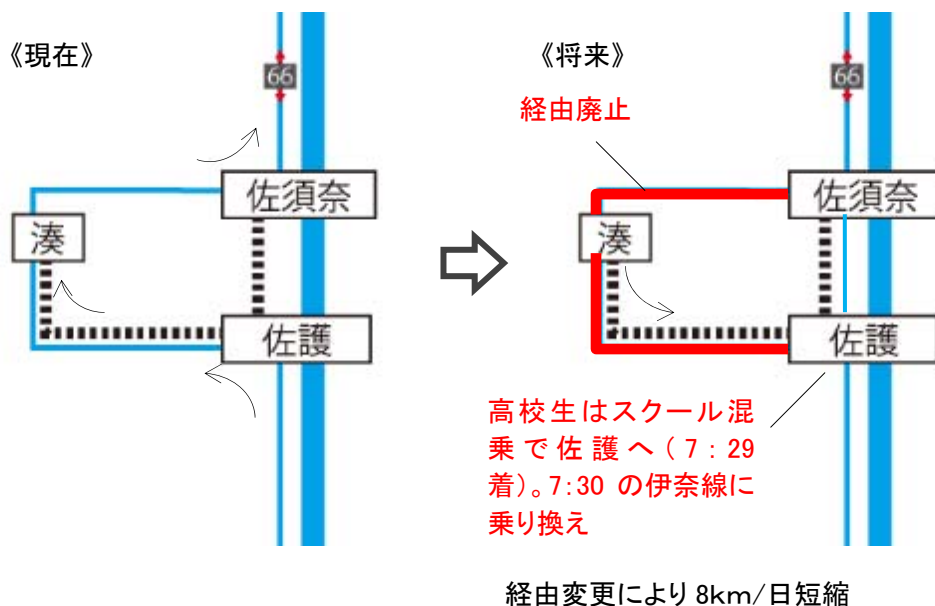
	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	湊	7:37	7:15	佐護	7:30	7:29
復路	佐護	18:34	15:46	湊	18:27	16:00
			16:56			17:10
			19:16(夏)			19:30(夏)
			18:46(冬)			19:00(冬)

《往路》: 路線バスの佐護一佐須奈間をショートカットすると、佐護7:30ー佐須奈7:43

《縦貫線》: 比田勝方面からの佐護到着ダイヤ①7:02、②9:07、③13:52、④17:12

厳原方面からの佐須奈到着ダイヤ①8:57、②13:05、③15:40、④20:20

(見直しイメージ)



③鹿見線（H26 度収支▲1,829 千円）

方向が逆のため路線バスの代替は不可能であるが、三根方面のアクセス便としての活用は可能

《検証結果》

- ・ 鹿見線は仁田方面への北上ルートである一方、スクールバスは三根方面への南下ルートのため路線バスと代替路線としての活用は不可能。
- ・ ただし、スクール混乗とすることで、現在は移動手段が無い三根方面のアクセス便として利便性向上に寄与する可能性があることから、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。

④青海線（H26 度収支▲1,481 千円）

スクールバスのダイヤ変更により混乗化の可能性はあるが、難易度は高い

《検証結果》

- ・ 青海線 2 便は縦貫線厳原方面 4 便と接続しており変更は困難。スクールバスの調整次第では可能性もあるが難易度は高い。

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
復路	三根	17:45	15:30 16:30	木坂	17:57	15:42 16:42

⑤小網循環線（H26 度収支▲4,231 千円）

ダイヤ的には調整可能範囲。今後詳細検討に

《検証結果》

- ・ ダイヤ的には調整可能な範囲であり、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	仁位	17:25	17:16 18:31	佐保	17:36	17:25 18:41

⑥仁位・小鹿線（市営バス委託料）

ア)東部中学校・東小学校

往路と復路 1 便はダイヤ的には調整可能

《検証結果》

- ・ 路線バス往路と復路 1 便については、スクールバスとダイヤの時間差が 10 分以内と小さく混乗可能性がある。ただし、路線バスは縦貫線との接続を考慮したダイヤであり、スクールバスのダイヤ変更が実施できるかどうか課題となる。
- ・ 復路 2 便目については時間差が少なく混乗可能性はある。
- ・ 以上より次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	小鹿	7:20	7:28 7:35	佐賀	7:39	7:46 7:48
復路	佐賀	15:03 18:28	15:15 16:30	小鹿	15:22 18:47	15:33 16:53 18:48(回送)

イ)曾スクール

往路と復路 1 便はダイヤ的には調整可能

《検証結果》

- ・ 往路の時間差は 18 分程度であるが、路線バスが縦貫線との接続を考慮したダイヤ設定であるため変更は困難でスクールバスとの調整が課題。難易度は高い。
- ・ 復路については、路線バス 2 便目とスクール 2 便目のダイヤがほぼ同時刻であり一般混乗の可能性があることから、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	位の端	7:48	7:30	仁位	8:07	7:50
復路	仁位	14:35 18:00	17:00 18:00 18:30	位の端	14:54 18:19	17:20 18:20 18:50

⑦仁位・廻線（市営バス委託料）

路線バスは縦貫線との接続を意識したダイヤ。スクールバスの調整次第で可能性あり

《検証結果》

- ・ 現在の路線バスダイヤは縦貫線との接続を意識したものであり、路線バスのダイヤを変更することは難易度が高い。一般混乗の導入にはスクールバスのダイヤを変更する必要があるが、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	廻	7:40	7:25	仁位	8:06	7:50

⑧竹敷線（H26 度収支▲1,859 千円）

路線全体のスクール混乗は難易度が高い。路線バスのスクールバス化も含め検討が必要

《検証結果》

- ・ 竹敷線は主に小中学生の通学目的で運行されている路線バスである。
- ・ 往路の路線バスとスクールバスとの時間差は少なく、ダイヤ的には調整可能な範囲内であるといえる。
- ・ 復路は1便目15時台が同時帯の運行であるため可能性はあるが、その後の2便目は40分程度、3便目が1時間程度の時間差があり難易度は高い。
- ・ 以上のとおり全体をスクール混乗に代替することは困難であるが、路線バスのスクールバス転換も含め次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	昼ヶ浦入口	7:27	7:10	雞知宮前	7:45	7:40
		15:42	15:55		15:54	16:25
復路	雞知宮前	15:20	15:20	昼ヶ浦入口	15:38	15:50
		16:20	17:00		16:38	17:30
		17:30	18:35		17:48	19:05

⑨尾崎線（H26 度収支▲5,235 千円）

往路はダイヤ的には調整可能範囲。復路はスクール混乗は困難

《検証結果》

- ・ 往路は、路線バスとスクールバスとの時間差は少なく、ダイヤ的には調整可能な範囲内であり、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。
- ・ 復路は1時間程度の時間差があり、難易度は高い。

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	尾崎	7:05 7:40	7:10	雞知宮前	7:40 8:15	7:45
復路	雞知宮前		15:20	尾崎		15:55
		16:20	18:05		16:55	18:40
		17:25	18:35		18:00	19:10
			19:05			19:40

⑩上槻線（H26 度収支▲6,335 千円）

瀬一豆殻のスクール車輛を利用した市営バス導入と
浅藻浜線のダイヤ変更により廃止は可能

《検証結果》

- ・ 上槻の対馬高校生の通学便となっている上槻線であるが、瀬一豆殻のスクールバス車輛を利用し上槻—瀬の市営バス路線を開設するとともに、浅藻線を50分程度早発することが可能であれば、上槻線の廃止は理論上可能となる。この場合、浅藻の高校生が対馬高校に路線バスで通学可能となるメリットもある。以上より、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。

⑪浅藻浜線（H26 度収支▲8,586 千円）

ア)内山—久田間

内山—久田スクールの混乗可能性については、上槻線と一体で今後詳細検討が必要

《検証結果》

- ・ 前述した上槻線と一体となった再編の中で、仮に浅藻浜線を現状より 50 分早発した場合、内山—久田間のスクールバスとの時間差は現在よりも小さくなる。次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	内山	8:15	7:36	久田	8:29	7:53
復路	久田	14:40 17:20	15:10	内山	14:54 17:34	15:26

イ)瀬—豆酸、浅藻—豆酸間

往路は上槻線の一体再編を行う場合は一般混乗の導入は困難

《検証結果》

- ・ 往路は路線バスとスクールバスとの時間差は少なく、ダイヤ的には調整可能な範囲内である。ただし、前述した上槻線の一体再編に伴い浅藻浜線を 50 分早発にする場合は難易度が高くなる。
- ・ 復路は 1 便目で 30 分程度、2 便目で 50 分程度の時間差があり難易度が高い。

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	浅藻浜	7:48	7:45	瀬	8:07	8:04
復路	瀬	15:02 17:42	15:30 16:30 17:15 18:30	浅藻浜	15:21 18:01	15:49 16:49 17:34 18:49

⑫浅藻線（H26 度収支▲6,468 千円）

往路は混乗可能性あり。復路は調整が必要

《検証結果》

- ・ 往路は路線バス、スクールバスの時間差が小さく、ダイヤ編成上は混乗可能性があるが、路線バスを廃止した場合、久田—厳原間については市営バスとしての運行が別途必要となる。
- ・ 復路は路線バス 1 便目 13 時台がスクールバスのダイヤ調整が不可能であるが、2 便目の 17 時台については調整可能な範囲といえる。次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。

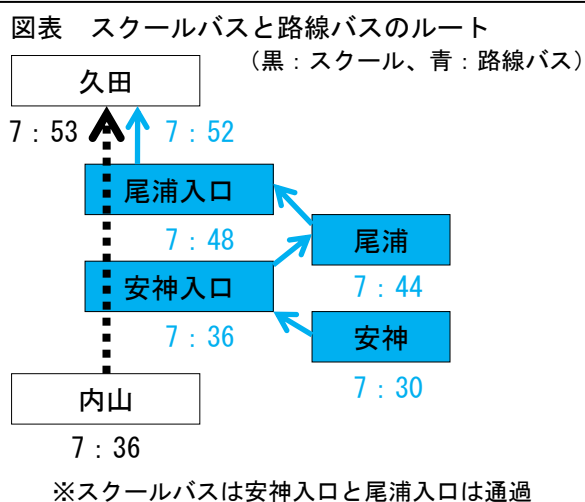
	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	内院	7:26	7:21	久田	7:59	7:56
復路	久田	13:35	15:10	浅藻	14:24	15:44
		17:35	16:10		18:24	16:44
			18:30			19:06

⑬安神線（H26 度収支▲7,680 千円）

出発時刻の調整が必要

《検証結果》

- ・ 内山ー久田間のスクールバスは、安神入口ー安神間、尾浦入口ー尾浦間を走行しておらず、仮に走行した場合、往路及び復路ともに終点到着が 20 分程度遅くなるため、出発時刻の繰り上げの検討が必要となる。
- ・ 安神・尾浦のニーズも含め次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。



	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	(路)安神 (ス)内山	7:30	7:36	久田	7:52	7:53
復路	久田	13:55	15:10	(路)安神 (ス)内山	14:17	15:26
		15:25	19:00		15:47	19:16

⑭舟志・小鹿線（H26 度収支▲7,169 千円）

現状では時間差が大きく一般混乗化は困難

《検証結果》

- ・ 現状では時間差が 1 時間以上と大きく、一般混乗の難易度は高い。

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
復路	小鹿	14:00	15:33	琴	14:13	15:46
			16:53			17:06
			18:48			19:01

(検証結果まとめ) ※(可能性評価:○次年度詳細検討 △難易度高 ×現時点で困難)

路線名・検討結果要旨	H26 収支	詳 細	可能性 評価
①鰐浦循環線 スクール一般混乗の導入は困難	市営 委託	- 鰐浦循環線の運行はスクールバス車両を利用したものであり、既に効率化が図られている。 - 運行ダイヤが30分程度異なり、また、循環線は縦貫線との接続を考慮したダイヤ設定であることから変更は困難。一般混乗の難易度は高い。	×
②伊奈線 ア)志多留一仁田区間 路線バス代替は困難だが、スクール一部を混乗とすることで利便性向上の可能性あり		- 路線バスの往路は上対馬高校生の通学バスとして利用。ダイヤの変更は困難であり、一般混乗の難易度は高い。 - 復路はダイヤ編成上は調整可能性はあるが、往路始発が志多留であることから、回送運送が発生し費用削減効果は低い。 - 但し、仁田発17:20の志多留方面行きを一般混乗にすると、比田勝方面からの縦貫線比田勝16:40発・仁田着17:27に接続可能となり利便性向上に寄与する可能性があることから、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○
②伊奈線 イ)湊一佐須奈間 路線バス代替は困難であるが、スクール一部を混乗とすることで利便性向上	7,198	- 現在の伊奈線は、佐護の高校生の通学のため経由便となっているが、仮に往路をスクール混乗とした場合、ダイヤの微調整で乗り継ぎが可能となり、運行距離の短縮に伴う費用削減効果が見込める。 - 復路は路線バスとスクールバスの時間帯が異なるため、安易な統廃合は困難であるが、復路スクール1便15:30を混乗とした場合、縦貫線の厳原行き13:39と比田勝行き13:18の接続便としての活用可能性がある。 - 以上より費用削減や利便性向上に寄与する可能性があることから、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○
③鹿見線 方向が逆のため路線バスの代替は不可能であるが、三根方面のアクセス便としての活用は可能	1,829	- 鹿見線は仁田方面への北上ルートである一方、スクールバスは三根方面への南下ルートのため路線バスと代替路線としての活用は不可能。 - ただし、スクール混乗とすることで、現在は移動手段が無い三根方面のアクセス便として利便性向上に寄与する可能性があることから、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○
④青海線 スクールバスのダイヤ変更により混乗化の可能性はあるが、難易度は高い	1,481	青海線2便は縦貫線厳原方面4便と接続しており変更は困難。スクールバスの調整次第では可能性もあるが難易度は高い。	△
⑤小網循環線 ダイヤ的には調整可能範囲。 今後詳細検討に	4,231	ダイヤ編成上は調整可能な範囲であり、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○
⑥仁位・小鹿線 ア)東部中学校・東部小学校 往路と復路1便はダイヤ的には調整可能	市営 委託	- 路線バス往路と復路1便については、スクールバスとダイヤの時間差が10分以内と小さく混乗可能性はある。ただし、路線バスは縦貫線との接続を考慮したダイヤであり、スクールバスのダイヤ変更が実施できるかどうかは課題となる。 - 復路2便目については時間差が少なく混乗可能性はある。 - 以上より次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○
⑥仁位・小鹿線 イ)曾スクール 往路と復路1便はダイヤ的には調整可能		- 往路の時間差は18分程度であるが、路線バスが縦貫線との接続を考慮したダイヤ設定であるため変更は困難でスクールバスとの調整が課題。難易度は高い。 - 復路については、路線バス2便目とスクール2便目のダイヤがほぼ同時刻であり一般混乗の可能性があることから、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○

路線名・検討結果要旨	H26 収支	詳 細	可能性 評価
⑦仁位・廻線 路線バスは縦貫線との接続を意識したダイヤ。スクールバスの調整次第で可能性あり	市営 委託	・現在の路線バスダイヤは縦貫線との接続を意識したものであり、路線バスのダイヤを変更することは難易度が高い。一般混乗の導入にはスクールバスのダイヤを変更する必要があるが、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○
⑧竹敷線 路線全体のスクール混乗は難易度が高い。路線バスのスクールバス化も含め検討が必要	1,859	・竹敷線は主に小中学生の通学目的で運行されている路線バスである。 ・往路の路線バスとスクールバスとの時間差は少なく、ダイヤ的には調整可能な範囲内であるといえる。 ・復路は1便目15時台が同時間帯の運行であるため可能性はあるが、その後の2便目は40分程度、3便目が1時間程度の時間差があり難易度は高い。 ・以上のとおり全体をスクール混乗に代替することは困難であるが、路線バスのスクールバス転換も含め次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○
⑨尾崎線 往路はダイヤ的には調整可能範囲。復路はスクール混乗は困難	5,235	・往路は、路線バスとスクールバスとの時間差は少なく、ダイヤ的には調整可能な範囲内であり、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。 ・復路は1時間程度の時間差があり、難易度は高い。	○
⑩上槻線 (一般混乗ではなくスクールバス車輛を利用した市営バス) 瀬—豆敷のスクール車輛を利用した市営バス導入と浅藻浜線のダイヤ変更により廃止は可能	6,335	・上槻の対馬高校生の通学便となっている上槻線であるが、瀬—豆敷のスクールバス車輛を利用し上槻—瀬の市営バス路線を開設するとともに、浅藻線を50分程度早発することが可能であれば、上槻線の廃止は理論上可能となる。この場合、浅藻の高校生が対馬高校に路線バスで通学可能となるメリットもある。以上より、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○
⑪浅藻浜線 ア)内山—久田間 内山—久田スクールの混乗可能性については、上槻線と一体で今後詳細検討が必要	8,586	・前述した上槻線と一体となった再編の中で、仮に浅藻浜線を現状より50分早発した場合、内山—久田間のスクールバスとの時間差は現在よりも小さくなる。次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○
⑪浅藻浜線 イ)瀬—豆敷、浅藻—豆敷間 往路は上槻線の一体再編を行う場合は一般混乗の導入は困難		・往路は路線バスとスクールバスとの時間差は少なく、ダイヤ的には調整可能な範囲内である。ただし、前述した上槻線の一体再編に伴い浅藻浜線を50分早発にする場合は難易度が高くなる。 ・復路は1便目で30分程度、2便目で50分程度の時間差があり難易度が高い。	×
⑫浅藻線 往路は混乗可能性あり。復路は調整が必要	6,468	・往路は路線バス、スクールバスの時間差が小さく、ダイヤ上は混乗可能性があるが、路線バスを廃止した場合、久田—厳原間については市営バスとしての運行が別途必要となる。 ・復路は路線バス1便目13時台がスクールバスのダイヤ調整が不可能であるが、2便目の17時台については調整可能な範囲といえる。次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○
⑬安神線 出発時刻の調整が必要	7,680	・内山—久田間のスクールバスは、安神入口—安神間、尾浦入口—尾浦間を走行しておらず、仮に走行した場合、往路及び復路ともに終点到着が20分程度遅くなるため、出発時刻の繰り上げの検討が必要になる。 ・安神・尾浦のニーズも含め次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○
⑭舟志・小鹿線 現状では時間差が大きく一般混乗化は困難	7,169	・現状では時間差が1時間以上と大きく、一般混乗の難易度は高い。	×

(3) スクールバスの空き時間帯を活用した予約制市営バスの運行について

スクールバスの空き時間帯を活用した市営バスとしての運行にあたっては、これまでは定期路線としての運行が行われてきたが、制度上は需要に応じた予約制不定期路線としての運行も可能である。

特に、スクールバス車両が集積する地域では、車両やドライバーの確保も含め柔軟な対応の可能性があることから、今後、再編実施計画段階で導入可能性を詳細に検討することが望まれる。具体的には 4 路線のスクールバスが集積する「仁位」をモデル地区とした検討が望まれる。

(4) スクールバス混乗化等による費用削減効果の検証

前項の検証結果により、現時点で路線バス廃止等を伴う再編可能性がある路線として、下表のとおり 7 路線を抽出した。あくまで次年度の再編実施計画での詳細検討が必要であるが、仮に路線バスが廃止された場合の経費削減効果は、約 32 百万円程度であり、更に市営バス委託料の一部の削減可能性も想定される。

なお、浅藻線や安神線など市営バス運行とセットとなった再編においては別途市営バス委託料が発生するが、基本的に路線バス赤字額を上回ることはいないため、全体としての削減効果は期待できる。

図表 スクールバス混乗化等による費用削減効果の検証

路線名	削減可能性費用（H26 収支）	増加費用（市営）
①小綱循環線	4,231 千円	
②仁位・廻線	市営バス委託料（注 1）	
③竹敷線	1,859 千円	
④尾崎線	5,235 千円	
⑤上槻線	6,954 千円	市営バス委託料（注 2）
⑥浅藻線	6,468 千円	市営バス委託料（注 2）
⑦安神線	7,680 千円	
合 計	32,427 千円 + 市営バス委託料	市営バス委託料（注 2）
想定削減効果	路線バス会計では約 3200 万円程度の削減可能性 （※市営バスの運行費は別途必要）	

注 1：現在の市営バス委託料は全路線合計であり、個別路線としての算定は困難であり上記表記とした。

注 2：運行形態や発注方法により金額が変化するため現時点では不明

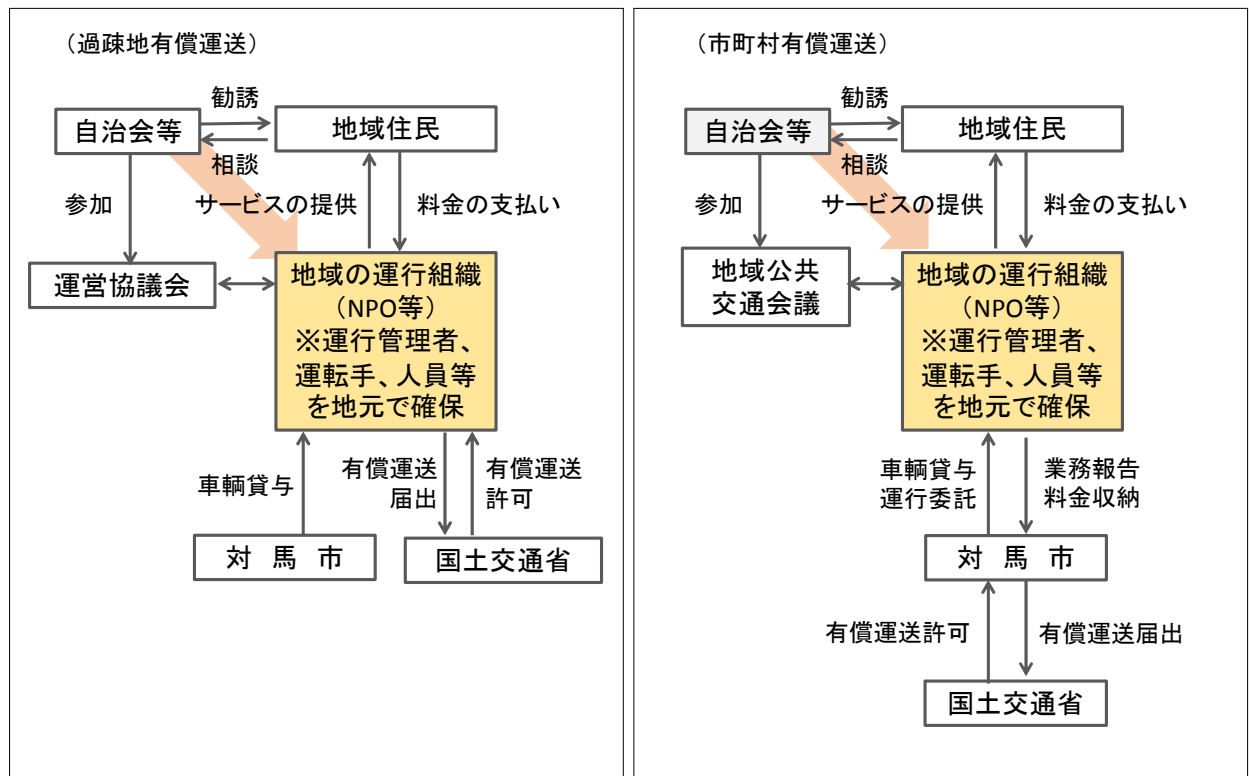
(2) 過疎地有償運送の事業スキーム・リスク分担

① 事業スキーム

過疎地有償運送は、運行主体となる地域の NP0 等が主体となった運行であり、事業に関する各種届出や運行管理、経理等は全て NP0 等が実施する。運行に関する協議は住民や行政等の関係者が参加する運営協議会で行われる。運行費用は利用者の運賃や協賛金等で賄うことが理想的であるが、一般的に自主財源で全ての費用を賄うことは困難であり、行政からの財政支援が必要となるケースが多い。対馬市としての関わり方は様々であるが、他自治体では車輛の無償貸与や赤字補填などでの支援が一般的である。

過疎地有償運送の類似スキームとなるのが市町村有償運送による地元協議会等への委託方式である。サービスの提供は地元 NP0 等が対応するため過疎地有償運送と大差は無いが、基本的に事業主体が対馬市となることから、市と NP0 等とは委託関係となり、各種手続きは対馬市が実施することになる。

図表 過疎地有償運送と市町村有償運送（地元委託型）の事業スキーム



② リスク区分

過疎地有償運送と市町村有償運送のそれぞれのリスク区分を以下のとおり整理する。基本的には事業主体が NP0 等か市かによりリスクの所在は大きく異なり、過疎地有償運送の方は自ら主体となった自由度の高い運行が可能な反面、リスクも担う必要があることが課題となる。

図表 過疎地有償運送のリスク区分

	対馬市	運行主体 (NPO 等)	運転手	備考
有償運送事業	—	◎	—	事業主体は運行主体(NPO 等)
運行業務	—	◎	△	運行業務(予約は断れない) 管理業務(日常管理)
運転業務	—	△	◎	安全運転義務
民事(対人・対物)	—	◎	△	運転手に重大な過失がある場合
刑事(行政処分)	—	—	◎	減点、免停処分、罰金など

図表 市町村有償運送・地元委託型のリスク区分

	対馬市	運行主体 (NPO 等)	運転手	備考
有償運送事業	◎	—	—	事業主体は市
運行業務	△	◎	△	運行業務(予約は断れない) 管理業務(日常管理)
運転業務	△	△	◎	安全運転義務
民事(対人・対物)	◎	—	△	運転手に重大な過失がある場合

《志多留地域における路線バスの主な課題》

図表 現状・課題



モデルプラン



図表 志多留地区周辺（交通空白地区の位置）



(4)費用対効果の検証

現在の路線バスと過疎地有償運送等のコミュニティ交通との費用対効果の検証を行う。まずは費用面については、他都市事例を踏まえた一定条件下で試算した結果、路線バスの運行経費年間 140 万円程度に比べ、コミュニティ交通の場合は、運転手の手当てを変動性とした場合、年間経費は 170～180 万円程度と路線バスに比べ 40 万円程度高くなる。一方、運転手の手当てを運行回数当たりの変動性とした場合は、稼働率に応じ 110 万円～170 万円と稼働率が 70%までは路線バスよりも安価な計算となる。

次に定性面については、1 日 1 往復の路線バスに対し、コミュニティ交通は最大 4.5 往復となり、更に買物運行もあることから利便性は大幅に向上すると考えられる。ただし、運行は予約制を想定していることから、円滑な予約方法の確立なども求められる。

図表 ケース 1：費用対効果試算（コミュニティ交通運転手当てを変動性とした場合）

		路線バス	コミュニティ交通		
便数		1 往復	4.5 往復		
運行区間		志多留—仁田	志多留—仁田（—佐賀）（※週 1 回買物便）		
運行方法		定時定ルート	不定期（予約制）・定ルート		
想定稼働率		100%	50%	70%	100%
総キロ数		5,575km	13,375 km	18,725 km	26,751 km
①想定費用		約 1,400 千円	約 1,600 千円	約 2,000 千円	約 2,700 千円
②想定収入		0 千円	約 500 千円	約 700 千円	約 1,000 千円
収支（②-①）		△1,400 千円	△1,100 千円	△1,300 千円	△1,700 千円
費用内訳	燃料費	費用総額 として算出	350 千円	480 千円	690 千円
	運転手当て （1 回 1 千円）		810 千円 （月 6.8 万円）	1,134 千円 （月 9.5 万円）	1,620 千円 （月 13.5 万円）
	事務手数料		240 千円		
	消耗品費		20 千円		
	車検・保険費		100 千円		

図表 ケース２：費用対効果試算（コミュニティ交通運転手当てを固定費とした場合）

		路線バス	コミュニティ交通		
便数		1 往復	4.5 往復		
運行区間		志多留—仁田	志多留—仁田（—佐賀）（※週 1 回買物便）		
運行方法		定時定ルート	不定期（予約制）・定ルート		
想定稼働率		100%	50%	70%	100%
総キロ数		5,575km	13,375 km	18,725 km	26,751 km
①想定費用		約 1,400 千円	約 2,300 千円	約 2,500 千円	約 2,700 千円
②想定収入		0 千円	約 500 千円	約 700 千円	約 1,000 千円
収支（②-①）		△1,400 千円	△1,800 千円	△1,800 千円	△1,700 千円
費用内訳	燃料費	費用総額 として算出	350 千円	480 千円	690 千円
	運転手当て		1,620 千円（月 13.5 万円※1 回 1000 円程度）		
	事務手数料		240 千円		
	消耗品費		20 千円		
	車検・保険費		100 千円		

（試算条件）

- ・ 路線バス実車走行キロ数、費用は平成 26 年度実績より設定
- ・ コミュニティ交通の収支の前提条件は以下のとおり。なお、費用は 1 万円台を切り上げ処理
 - 運行キロ数は志多留—仁田間を片道 7.7km、仁田—佐賀間を片道 14km と想定
 - 燃費は 1 リッターあたり 7km と想定
 - 運転手手当ては 1 回 1000 円程度を想定し算定。固定の場合は最大で日あたり 4500 円、月額 13.5 万円とした。変動性の場合は稼働率を乗じ算定
 - 事務手数料は予約電話受付、必要書類作成など。月 2 万円と想定
 - 消耗品費は印刷費や筆記用具など事務用品や車載品など。年 2 万円と想定
 - 運賃収入は志多留—仁田間を片道 300 円（往復 600 円）、志多留—佐賀を片道 500 円（往復 1000 円）と想定。1 往復あたりの乗車人員を最低の 1 人と想定し 1 万円台を切り捨て処理
 - 車輛は行政からの無償貸与とし減価償却費は想定しない

5. タクシー事業の状況と乗合タクシーの実施検討

(1) 営業所・台数

本市のタクシー事業者は、平成 27 年 2 月現在、全 13 社、登録車両台数は 59 台である。地域別でみると厳原町が 25 台で最も多く、美津島町と上対馬町 10 台、豊玉町 8 台の順となっている。

現在の乗合タクシー事業は、対馬タクシー協会に委託しているが、椎根・厳原間は A～D 社の 4 社による運行、舟志・五根緒間は M 社による運行が行われている。

図表 営業区域別・営業所別台数一覧表（台）

会社名	営業所名	所在地	一 般					バネット	地域別	
			特大	大型	普通	中型	小型			
A社	本社	厳原町	1				6		25	42%
B社	本社	厳原町	1				4			
C社	本社	厳原町	2				5			
D社	本社	厳原町	1				5			
E社	本社	美津島町	1				4		10	17%
F社	美津島	美津島町	1				4			
G社	本店	豊玉町					3		8	14%
H社	本社	豊玉町					2			
I社	本社	豊玉町					3			
J社	本社	峰町					2		4	7%
K社	本社	峰町					2			
L社	本社	上県町					2		2	3%
M社	比田勝	上対馬町					5		10	17%
N社	本社	上対馬町					5			
合計	13社		7	0	0	0	52		59	100%
一 般 計								59		

資料) 九州運輸局長崎運輸支局資料を基に作成

(2) 乗合タクシー等実施検討

今後、現状の 3 路線に加え新たに乗合タクシー事業を行う場合は、タクシー会社の協力が不可欠となるが、平成 23 年度の社会実験実施時に行ったヒアリング調査では、豊玉町の 3 社（G、H、I）及び峰町の 2 社（J、K）、上県町の L 社からは、車両台数の関係から事業協力は困難との回答を得ている。現在でも当時と台数等の状況は変わらないことから、基本的に参入難易度は高いと想定される。

従って、今後、乗合タクシー事業が実施可能なエリアは、厳原、美津島、比田勝の 3 エリア（+回送可能範囲）であり、それ以外のエリアについては、乗合タクシーは現実的に困難であるといえる。

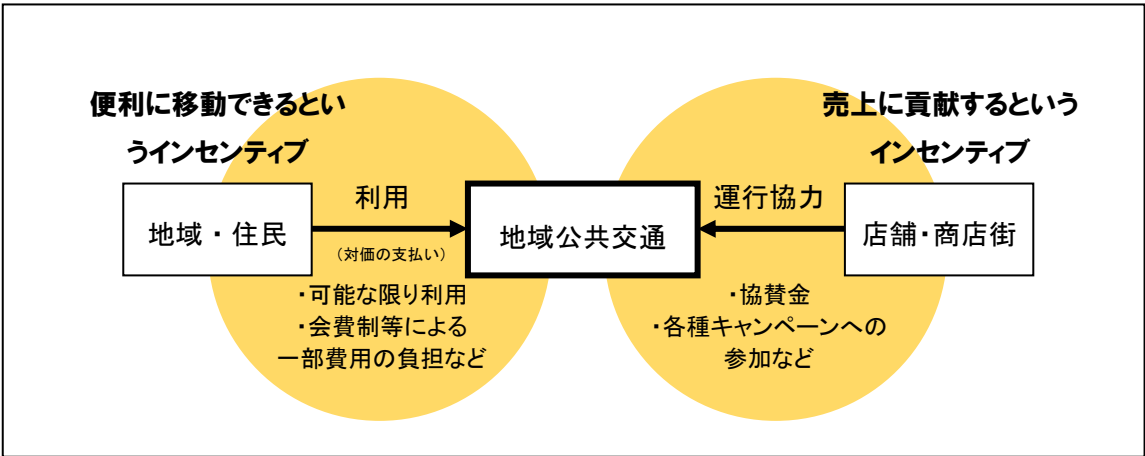
6. 商店・地域との連携検討

商店や地域との連携方策については様々であるが、商店や地域が地域公共交通の維持・活性化に参加するためには、地域・住民にとっては、地元で公共交通が存在し便利に移動できるというインセンティブが働くことが重要であり、商店側にとっては公共交通により顧客が来訪し、売上に貢献するというインセンティブが働くことが前提となる。

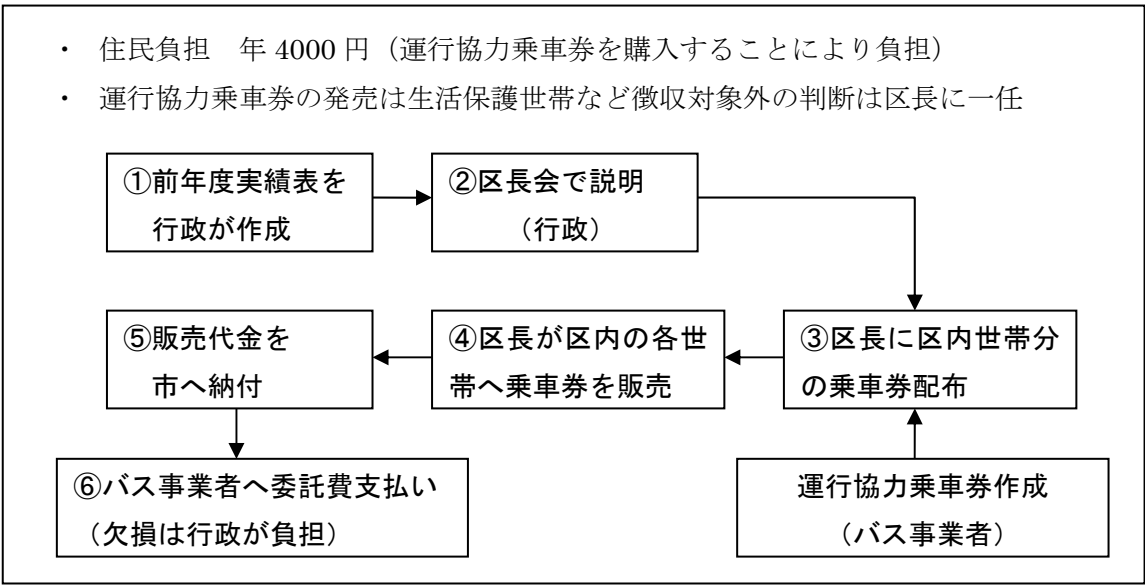
これらが達成できた場合には、住民は公共交通を利用し運賃を支払うという直接的な関係が発生するが、全国事例では利用の有無に関わらず、世帯当たりで負担金（年間5千円～1万円程度）を支払うなどの支援策もある。受益者負担の観点からは課題もあるが、地域の移動手段を地域が一体となって守り・維持するという取り組みは注目に値し、今後、本市でも研究を行うことが求められる。

また、商店との連携については、運行事業者と商店が連携し公共交通での来訪者に対し様々なサービスを提供する取り組みが全国的に行われている。本市でも大型店舗等を中心に交通事業者と連携した各種キャンペーンの実施や、定額FPの販売協力など直接的・間接的な取り組みの実施に向けた検討を行う必要がある。

図表 店舗・地域の公共交通との関係性



図表 住民負担の事例（福井県勝山市）



資料)国土交通省資料をもとに作成

7. 福祉タクシー等との連携検討

平成 27 年 2 月現在の福祉タクシー・介護タクシー事業者は 4 社、福祉有償運送を行う事業者は 2 社・団体であり、要介護者や障がい者の貴重な移動手段としての運営が行われている。なお、使用車両は回転シートやリフト、スロープ等の特殊設備を備えたものが多い。

同事業者が、目的が異なる別事業である乗合タクシーや過疎地有償運送等の事業者になり得るか否かについては、大きな課題として「許認可」の問題と、現業である福祉事業との両立可能性がポイントとなる。

許認可面については、一般論としては、一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）を行う事業者、又は福祉有償運送を行う事業者が、同一車両を利用し乗合タクシー（一般乗合旅客自動車運送事）や自家用車有償運送を行うことは、制度上は可能ではあるが、あえて別制度で別事業を行う必要性を十分に考慮することが求められる。

また、福祉事業との両立については、特殊設備が多い車両をもって、乗車人数が限られている中で、要介護者等に加え、一般客を乗車させることが物理的に可能かどうかの検討が必要であり、一般的には難易度は高い場合が多い。

以上の課題をクリアした場合、福祉タクシー等の事業者が、乗合タクシーや過疎地有償運送事業に参入する可能性もあり得るが、ハード・ソフト両面で難易度は高く、現時点での優先順位は別の NPO 等による運送よりも実現性は低いと言わざるを得ない。

図表 福祉タクシー・福祉有償運送の実施状況

区分	根拠法令	事業所	所在地
福祉タクシー・介護タクシー	第 4 条	A 社	上対馬町
		B 社	上対馬町
		C 社	上対馬町
		D 社	厳原町
福祉有償運送	第 7 8 条	E 社	豊玉町
		F 団体	厳原町

資料）対馬市資料を基に作成

（福祉タクシー・福祉有償運送の定義）

- 福祉タクシー（介護タクシー）とは、一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）といい、道路運送法第 3 条に掲げる一般乗用旅客自動車運送事業を営む者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障がい者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のことをいう。
- 福祉有償運送とは、社会福祉法人や NPO 等が自家用自動車を使用して、身体障がい者、要介護者の移送を行う、「自家用有償旅客運送」の一つ。道路運送法第 78 条第 2 号に該当する。

8. 定額・ゾーン制運賃の導入検討

定額運賃の導入については、後述する市民アンケート調査でも一定のニーズがあることから今後の検討課題の一つとなっている。

今回はモデル検討として、韓国人利用者が多い鰐浦循環線を取り上げ、ケーススタディを行う。鰐浦循環線は同エリアの上対馬病院へのアクセスを目的に構築されたものであるが、近年では渚の湯や大浦の商業施設を目的とした韓国人観光客の利用者が増加している。こうした中、同路線は、直線距離を基にした運賃設定が行われているため、周回すると運行距離（乗車時間）は長くなる反面、料金は安価になるなど矛盾が生じ、特に外国人観光客には分かりにくいとして問題となっている。そこで、以下の方針でゾーン制運賃の導入について検討を行った。

検証の結果、鰐浦循環線の料金体系を分解すると、概ね3ゾーン程度に分解可能であり、ゾーン内料金は200円程度に設定。

隣ゾーンへの移動は300円程度、更に2ゾーン間移動は500円程度

とすると概ねバランスのとれた料金設定となる。

無論、地域によっては増額となるケースも

あることから、次年度の再編実施計画段階

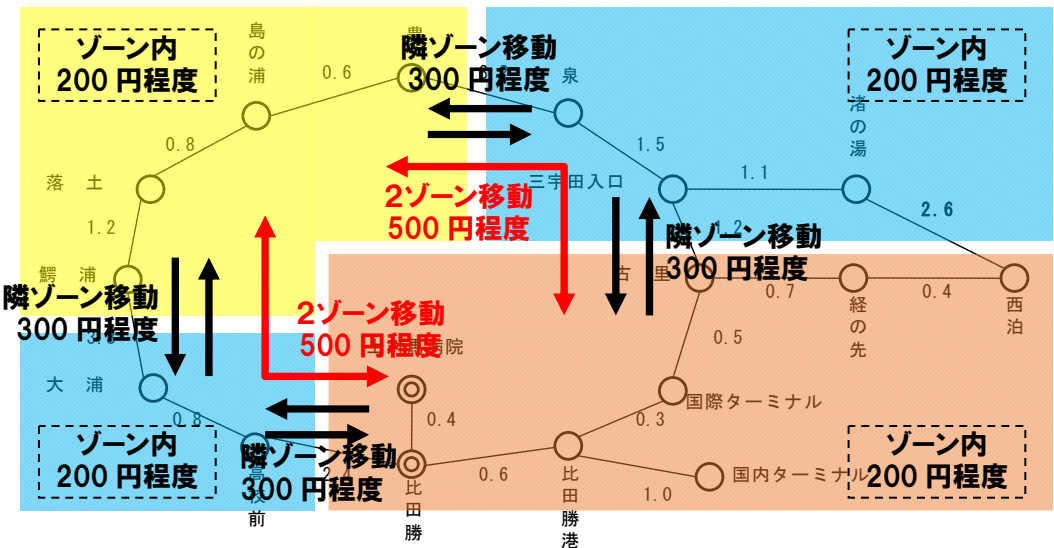
で地元ニーズを確認しつつ、

詳細検討を行うものとする。

図表 現状の料金体系

	上対馬病院	比田勝	比田勝港	国内ターミナル	国際ターミナル	古里	西泊	経の先	渚の湯	泉	豊	島の浦	落土	鰐浦	大浦	高校前	比田勝	上対馬病院
上対馬病院		140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140
比田勝	140		140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140
比田勝港	140	140		140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140
国内ターミナル	140	140	140		140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140
国際ターミナル	140	140	140	140		140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140
古里	140	140	140	140	140		140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140
西泊	140	140	140	140	140	140		140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140
経の先	140	140	140	140	140	140	140		140	140	140	140	140	140	140	140	140	140
渚の湯	250	270	210	240	300	250	280	300		230	220	230	230	260	330	270	300	320
泉	230	220	230	230	260	330	270	300	320		260	380	380	390	390	410	480	430
豊	260	380	380	390	390	410	480	430	460	480		260	380	380	390	390	410	480
島の浦	140	290	410	410	420	420	440	510	460	490	510		140	200	230	380	510	530
落土	140	140	330	450	450	460	460	480	530	500	500	520		140	200	230	380	510
鰐浦	140	200	230	380	510	530	540	510	490	520	470	440	460		290	350	380	410
大浦	290	350	380	410	460	440	360	380	330	300	340	290	260	300		290	350	380
高校前	140	330	380	420	450	420	400	320	340	290	260	300	250	220	240		140	140
比田勝	220	260	440	500	490	460	300	280	200	220	140	140	160	140		220	260	440
上対馬病院	140	240	280	460	520	510	480	320	300	220	240	180	140	200	140	540		

図表 ゾーン区分と料金体系イメージ



9. これまで実施した計画事業の効果検証

(1) 予約制乗合タクシー

平成 23 年度から本格導入された予約制乗合タクシーの平成 25 年度までの 3 カ年の平均経常収支と、導入前の平成 20 年 9 月期における同路線バスの経常収支を比較したところ、舟志・五根緒間は 260 万円、厳原・椎根間は 314 万円の赤字削減となっており、合計で 574 万円、率にして 55%の赤字削減を達成している。現時点で運用面でも課題は無く費用対効果は高いと結論付けられる。

図表 予約制乗合タクシーと路線バスの経常収支比較（千円）

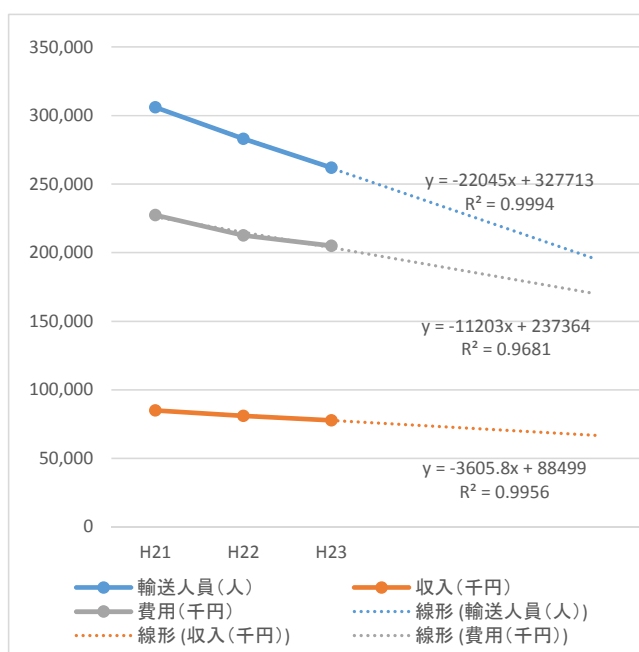
	①乗合タクシー	②路線バス (H20. 9 期)	差額 (②－①)
舟志・五根緒	▲1,057	▲3,659	▲2,602
厳原・椎根	▲3,662	▲6,798	▲3,136
差額	▲4,719	▲10,457	▲5,738

(2) 定額フリーバスポート販売

定額 FP 導入後の平成 24 年度と平成 26 年度は路線体系が異なることから単純比較は難しいが、仮に定額 FP が導入されていなかった場合の輸送人員と収入・費用、経常収支を試算したところ、輸送人員は現状よりも 18.4 万人少ない 19.5 万人、収入も 16.5 百万円少ない 67 百万円程度まで減少する結果となった。

費用も同時に増加した結果、収支は悪化しているが、費用増は定額 FP とは直接的に関係が無いため効果面は輸送人員と収入で判断すべきである。以上を踏まえると定額 FP は輸送人員の減少と収入減少に歯止めをかけるなど大きな効果があるといえる。

図表 定額 FP が無かった場合の輸送人員・収支予想



図表 定額 FP が無かった場合の輸送人員・収支予想

		輸送人員(人)	収入(千円)	費用(千円)
実績	H21	305,975	85,032	227,334
	H22	283,011	81,010	212,611
	H23	261,886	77,820	204,927
推計	H24	239,533	74,076	192,552
	H25	217,488	70,470	181,349
	H26	195,443	66,864	170,146
現状との差 (増加率)		-184,111 -49%	-16,521 -20%	-63,239 -27%

図表 現状の輸送人員・収支

		輸送人員(人)	収入(千円)	費用(千円)
H21		305,975	85,032	227,334
H22		283,011	81,010	212,611
H23		261,886	77,820	204,927
H24		363,714	80,753	205,253
H25		389,289	83,010	225,012
H26		379,554	83,386	233,385

10. 公共交通に関する情報発信の現状と課題

本市の公共交通の情報発信面については、平成21年度に策定された地域公共交通連携計画でも課題として指摘され、専用ホームページの作成等が施策として掲載されていたが、専用ホームページ等は作成されておらず、市役所のホームページを一部活用した発信に止まっている。ダイヤや運賃表などの最低限の情報発信は確保されているが、路線・運賃検索機能はなく、現時点で抜本的な解消には至っていない状況といえる。

また、外国語表記については、一部の新規導入車両では韓国語表示とアナウンスが行われているが、大部分の車両やバス停では未対応となっている。

図表 公共交通に関するホームページ・時刻表（市役所ホームページ）



対馬市の公共交通の時刻表・運賃表												
対馬交通路線バスの時刻表のダウンロードはこちら												
厳原病院線												
厳原（対馬交流センター・厳原交番前）経由												
	病院への接続便	厳原	西の浜	東の浜	病院前	病院前	東の浜	西の浜	厳原	病院からの接続便		
1	宮 前 7:45発より接続	8:05	8:06	8:07	8:10	7:00	7:03	7:04	7:05	比田勝行 7:05発へ接続		
2		8:20	8:21	8:22	8:25	7:19	7:22	7:23	7:24			
3	比田勝 6:35発より接続	8:57	8:58	8:59	9:02	7:50	7:53	7:54	7:55	空港行 7:55発へ接続		
4	赤島発 7:25発より接続	9:01	9:02	9:03	9:06	9:45	9:48	9:49	9:50	空港行 9:50発へ接続		
5	空 港 8:10発より接続	9:14	9:15	9:16	9:19	10:45	10:48	10:49	10:50	空港行 10:50発へ接続		
6	空 港 10:20発より接続	10:44	10:45	10:46	10:49	11:03	11:06	11:07	11:08	比田勝行 11:10発へ接続		
7		10:55	10:56	10:57	11:00	11:55	11:58	11:59	12:00	赤島行 12:00発へ接続		
8	比田勝 8:40発より接続	11:02	11:03	11:04	11:07	13:06	13:09	13:10	13:11	比田勝行 13:10発へ接続		
9		12:10	12:11	12:12	12:15	13:35	13:38	13:39	13:40	白土行 13:40発へ接続		
10	空 港 12:10発より接続	12:36	12:37	12:38	12:41	13:40	13:43	13:44	13:45			
11		13:35	13:36	13:37	13:40	14:06	14:09	14:10	14:11	空港行 14:10発へ接続		
12	赤島発 13:35発より接続	14:47	14:48	14:49	14:52	15:06	15:09	15:10	15:11	空港行 15:10発へ接続		
13	比田勝 13:00発より接続	15:27	15:28	15:29	15:32	15:25	15:28	15:29	15:30	赤島行 15:30発へ接続		
14	空 港 15:30発より接続	16:59	17:00	17:01	17:04	18:15	18:18	18:19	18:20	空港行 17:40発へ接続		
15		18:52	18:53	18:54	18:57					比田勝行 18:25発へ接続		
16	空 港 18:30発より接続	19:11	19:12	19:13	19:16							
17	比田勝 16:45発より接続	20:04	20:05	20:06	20:09							
18	空 港 19:40発より接続											
阿須・対馬高校経由												
	病院への接続便	阿 須	対馬高校	特老前	病院前	病院前	特老前	対馬高校	阿 須	病院からの接続便		
1	宮 前 7:00発より接続	7:14	7:16	7:17	7:19	7:15	7:17	7:18	7:20	高校経由 難知宮前行		
2						16:25	16:27	16:28	16:30	高校経由 犬吠行		
3	運 行 日	12/1～2/28			18:40		18:42	18:45	18:47	高校経由 対馬空港行		
		3/1～11/30			19:10		19:12	19:15	19:17			
対馬高校線												
毎日運行												
1	厳原 7:10	比田勝 7:13	厳原病院 7:15	特老前 7:17	高校前 7:18	難知宮前 (7:34着)	難知宮前 (7:00発)	対馬高校 7:16	厳原病院 7:19	東の浜 7:21	比田勝 7:21	厳原 7:24
2	16:20	16:23	16:25	16:27	16:28	難知宮前経由 犬吠 (17:02着)	仁位 バイパス経由 (6:10発)	阿 須 7:14	対馬高校 7:17	厳原前 7:20	厳原 7:24	比田勝 7:27
3	運 行 日	12/1～2/28			18:40		18:45	18:47	18:48	18:49	18:50	18:51
	3/1～11/30	19:10			19:15		19:16		19:17		19:18	
4	運 行 日	12/1～2/28			18:50		18:53	18:54	18:55	18:56	18:57	18:58
	3/1～11/30	19:20			19:23		19:24		19:25		19:26	

資料）対馬市ホームページ

Ⅲ. 市民・来訪者アンケート調査及び分析

Ⅲ. 市民・来訪者アンケート調査及び分析

1. 市民アンケート調査

(1) 調査概要

市民の路線バスの利用状況や課題、今後の利用可能性等を把握するために、市内 3000 世帯（無作為抽出）を対象としたアンケート調査を実施した。

図表 調査概要

調査時期	平成 26 年 12 月
調査対象	市内 3000 世帯（学校区別無作為抽出） ※ 1 世帯に 2 通配布・最大 2 名まで記入可能
調査方法	郵送による配布・回収
有効回答数	1,881 票（ウェイトバック後 1,696 票）※
回収率	40.7%（1,222 件/3,000 件）

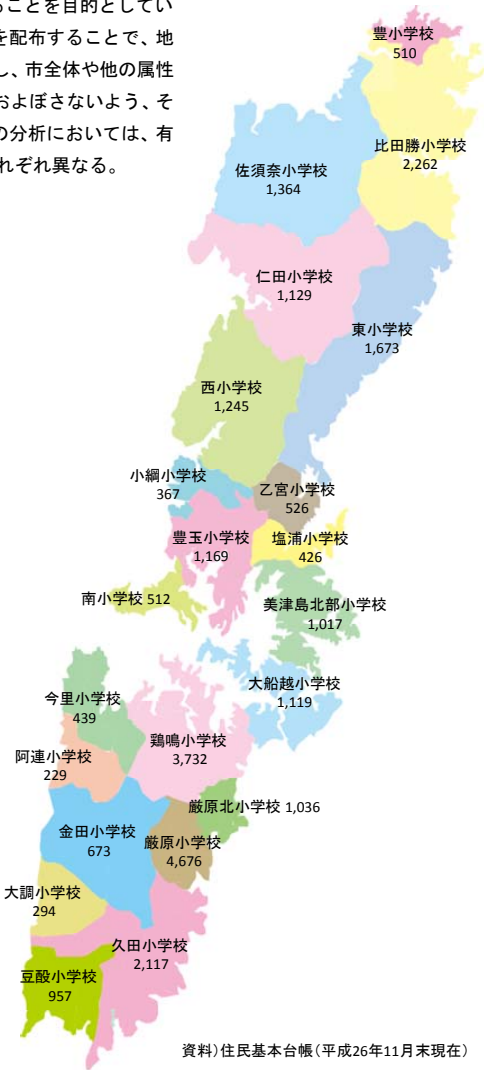
※母集団拡大による集計について

本調査では市全体としての意向と、小学校区別での意向の両方を把握することを目的としているため、人口の少ない地域においても、人口比にかかわらず一定数の調査票を配布することで、地域ごとの傾向を把握するために必要な有効回答数を確保しようとした。ただし、市全体や他の属性別の分析をする際には、分析結果に人口の少ない地域の意見が過度に影響をおよぼさないよう、その影響に配慮して集計を行った（ウェイトバック集計）。従って、居住地域別の分析においては、有効回答数は 1,881 票となるが、それ以外の分析においては、有効回答数はそれぞれ異なる。

図表 小学校区別配布・回収数

小学校区	回収数	構成比
厳原小	327	17.4%
鶏鳴小	198	10.5%
比田勝小	161	8.6%
久田小	106	5.6%
佐須奈小	73	3.9%
東小	67	3.6%
豊玉小	65	3.5%
金田小	59	3.1%
西小	56	3.0%
豆酸小	55	2.9%
豊小	54	2.9%
厳原北小	50	2.7%
美津島北部小	50	2.7%
阿連小	47	2.5%
大船越小	47	2.5%
南小	44	2.3%
塩浦小	43	2.3%
仁田小	43	2.3%
大調小	41	2.2%
今里小	40	2.1%
乙宮小	37	2.0%
小綱小	33	1.8%
不明	185	9.8%
総計	1,881	100.0%

図表 小学校区別人口



資料) 住民基本台帳(平成26年11月末現在)

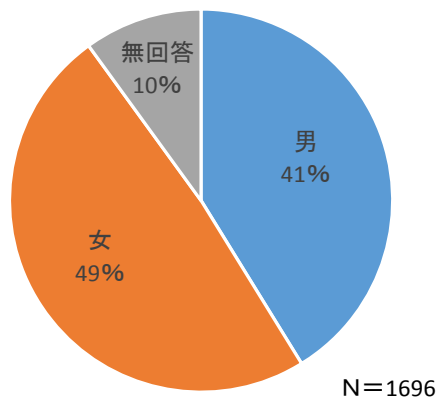
(2)調査結果

※以下、%の合計は、端数処理（四捨五入）の関係上 100 にならない場合がある。

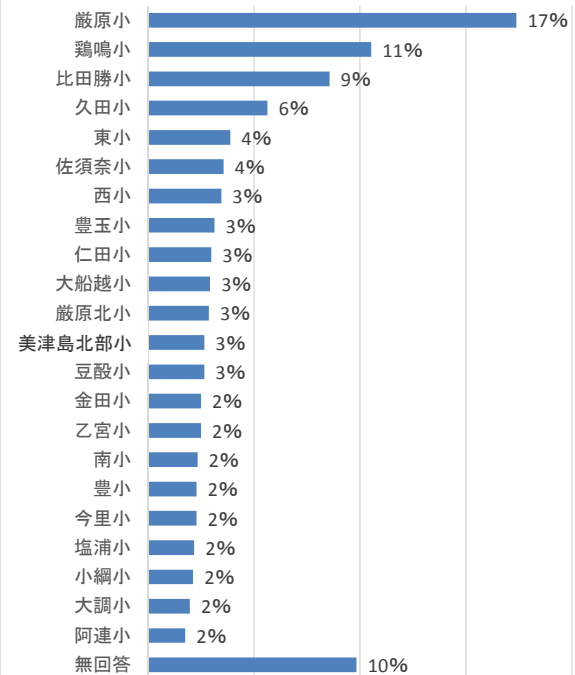
①回答者属性

- ・ 性別は女性 49%、男性 41%と女性の割合が 8 ポイント高かった。
- ・ 年代は 60 代が 24%で最も多く、50 代、70 代の順となっている。60 代以上で全体の 50%を占めるなど、高年代の回答が多い結果となった。
- ・ 所有の乗り物は自動車 が 72%で最も多く、自動車は 60 代で 76%、70 代でも 50%と高齢でも所有率が高い結果となった。一方、「なし」と回答した人は 80 歳以上で 54%と最も多い。

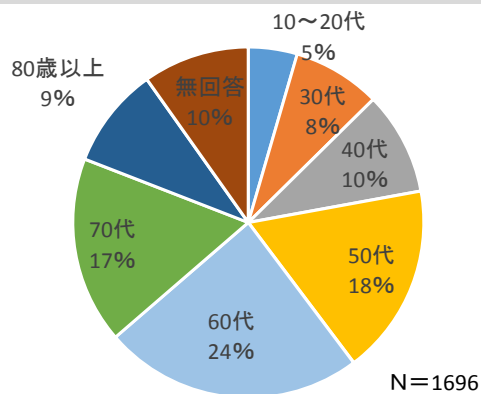
問1. 性別



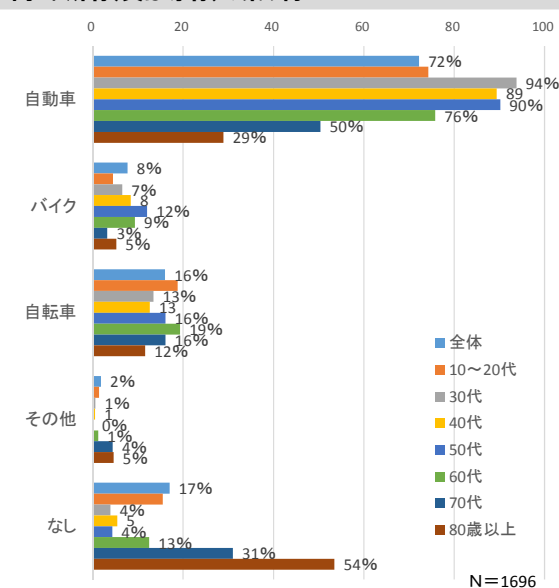
問4. 居住地



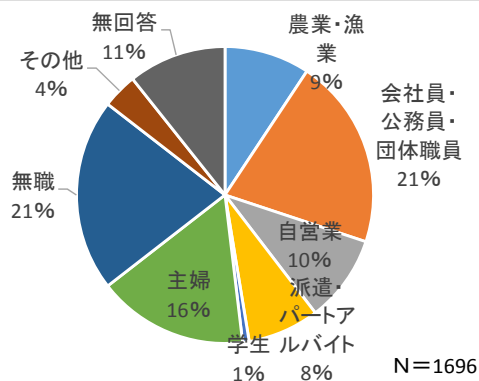
問2. 年代



問5. 所有(又は専有)の乗り物



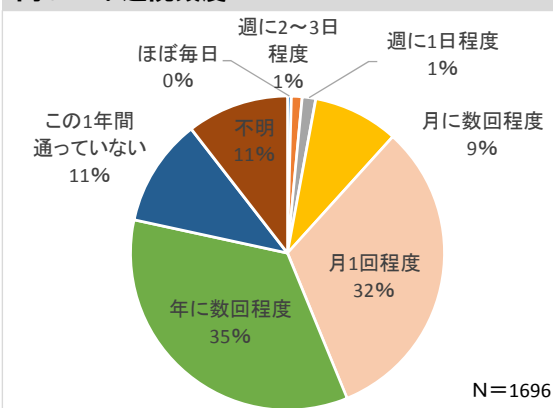
問3. 職業



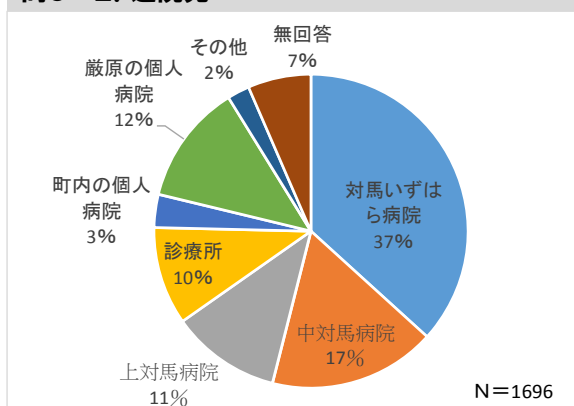
②通院について

- ・ 通院頻度は「年数回程度」が35%で最も多く、「月1回程度」をあわせると全体の67%となる。
- ・ 通院先は「対馬いづはら病院」が37%で最も多く、「中対馬病院」、「厳原の個人病院」、「上対馬病院」が続いている。
- ・ 移動手段は「自家用車（自運転）」が61%で最も多く、「路線バス」は7%、「タクシー」が2%と公共交通での移動手段は全体の1割程度となっている。
- ・ 通院時間帯は午前8時と9時に往路のピークを向かえ、復路は11時～13時台にピークを迎えるなど午前中完結型の傾向が確認された。
- ・ 通院場所と移動手段の関係をみると、いずれも「自家用車」が最も多いが、「路線バス」は町内の個人病院を利用する際の割合が8%で最も高い。

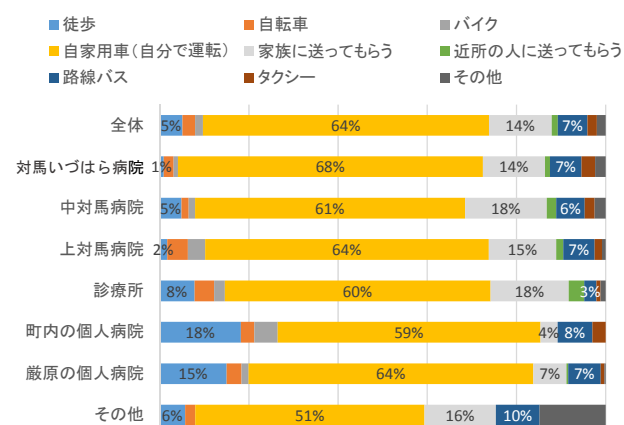
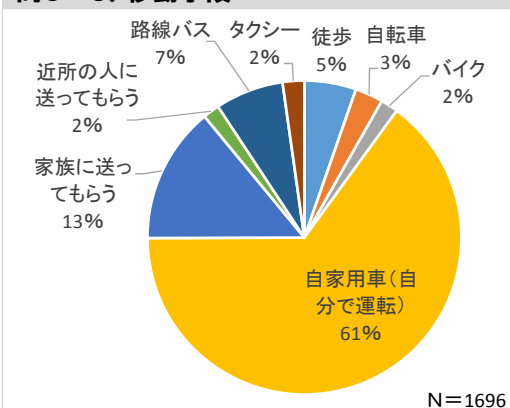
問6-1. 通院頻度



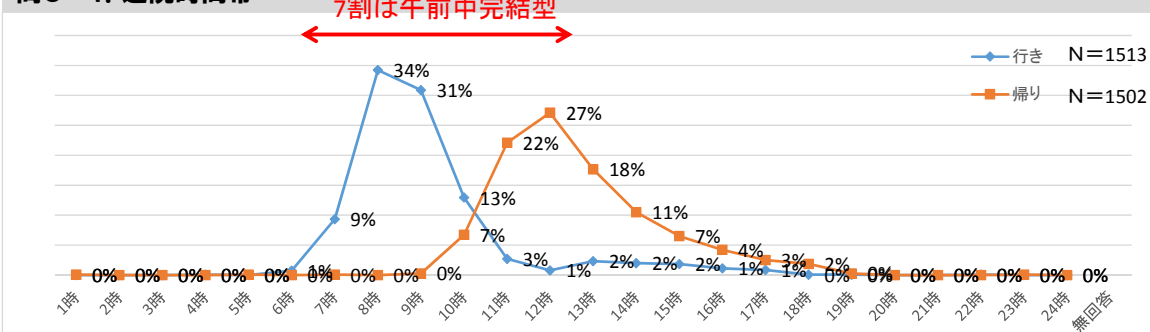
問6-2. 通院先



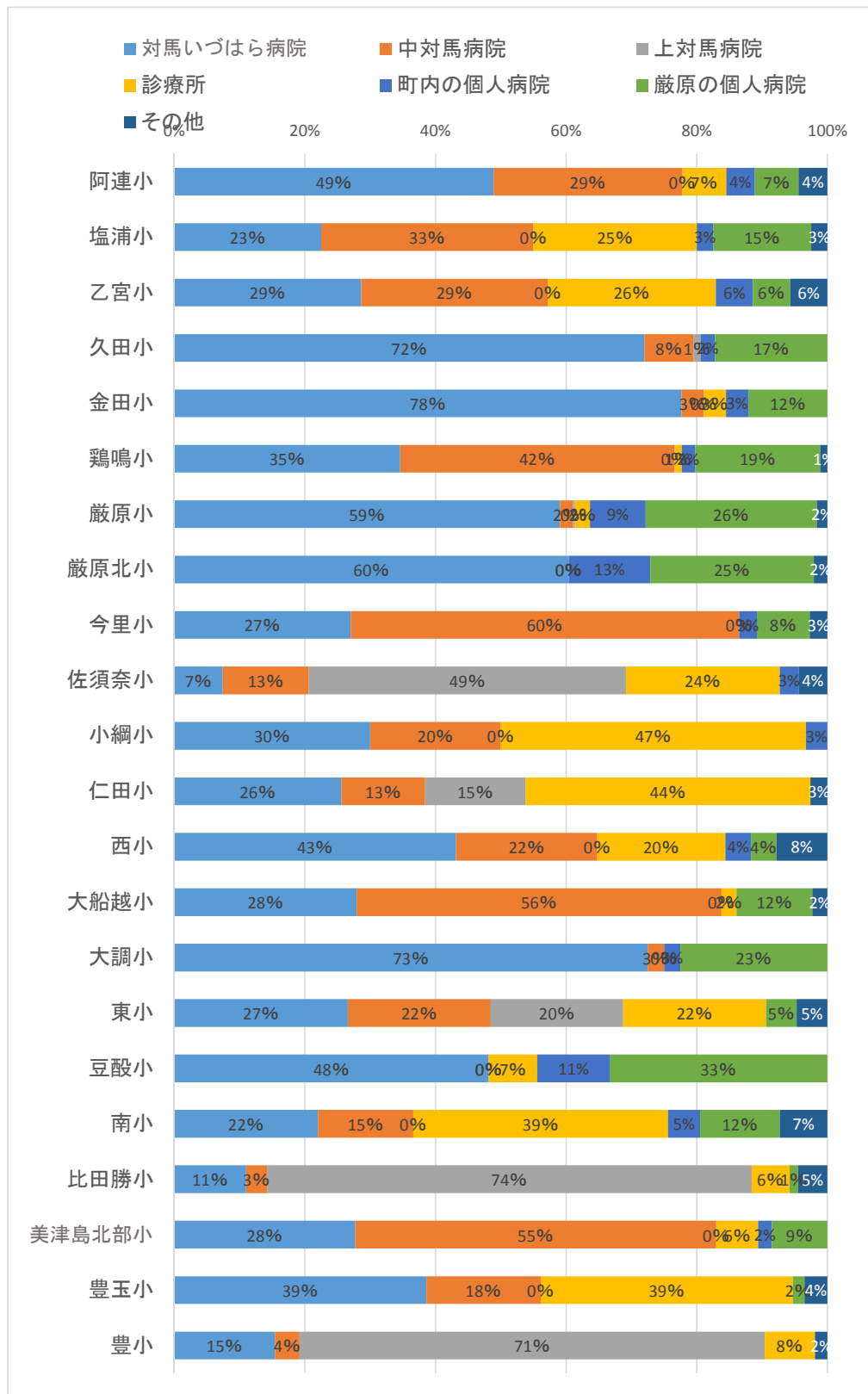
問6-3. 移動手段



問6-4. 通院時間帯



(小学校区別・主な通院先)



後述する市民アンケート結果を基に小学校区別での基幹病院等への通院状況を見ると、本市の通院特性は4つのパターンに分類できるといえる。

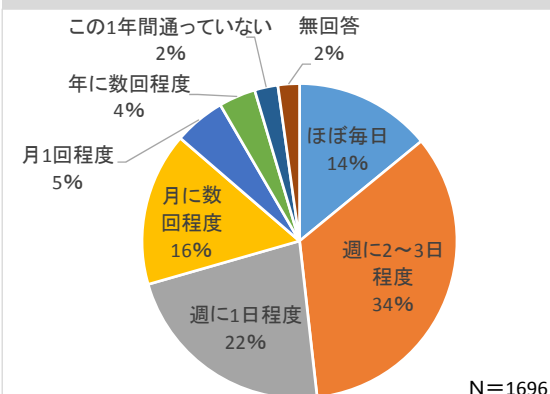
図表 市民アンケート結果を基にした小学校区別基幹病院通院状況（％）



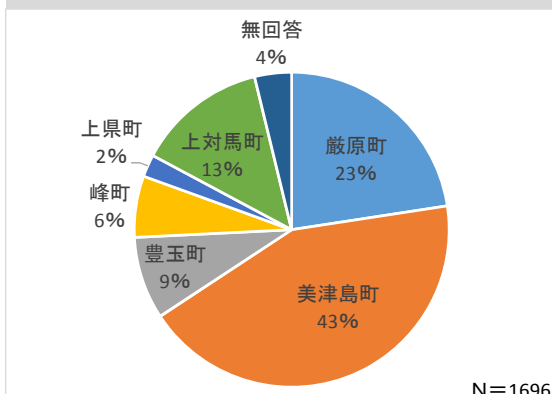
③買物について

- ・ 買物頻度は「週に2～3日程度」が34%で最も多く、「ほぼ毎日」を含む週1回以上は70%となり、通院よりも頻度が高いことが窺える。
- ・ 買物場所は近年大型店舗の出店が続いている「美津島」が43%で最も多く、「厳原」が23%で続いている。
- ・ 移動手段は通院と同様に「自家用車（自運転）」が63%で最も多いが、「路線バス」は4%と通院よりも割合が低下している。
- ・ 買物時間帯は、往路は多くの店舗の開店時間である10時台にピークを向かえ、復路は通院同様に11時～13時の間が多い傾向にある。

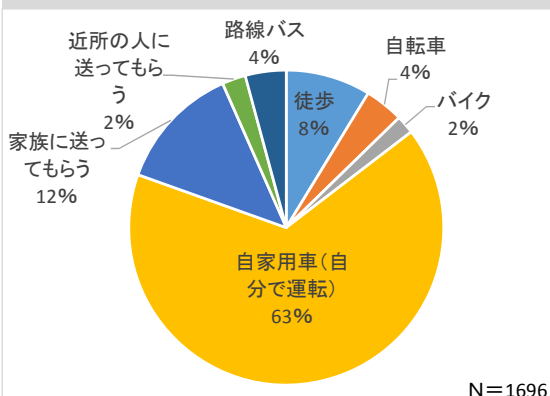
問7-1. 買物頻度



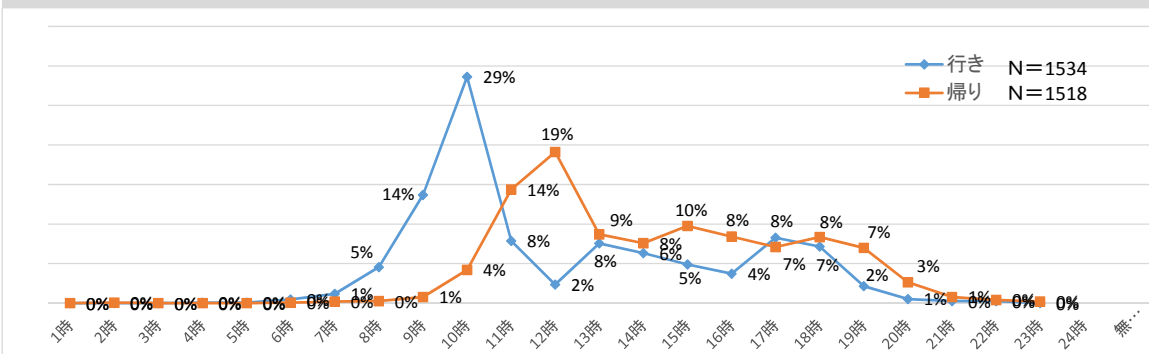
問7-2. 買物場所



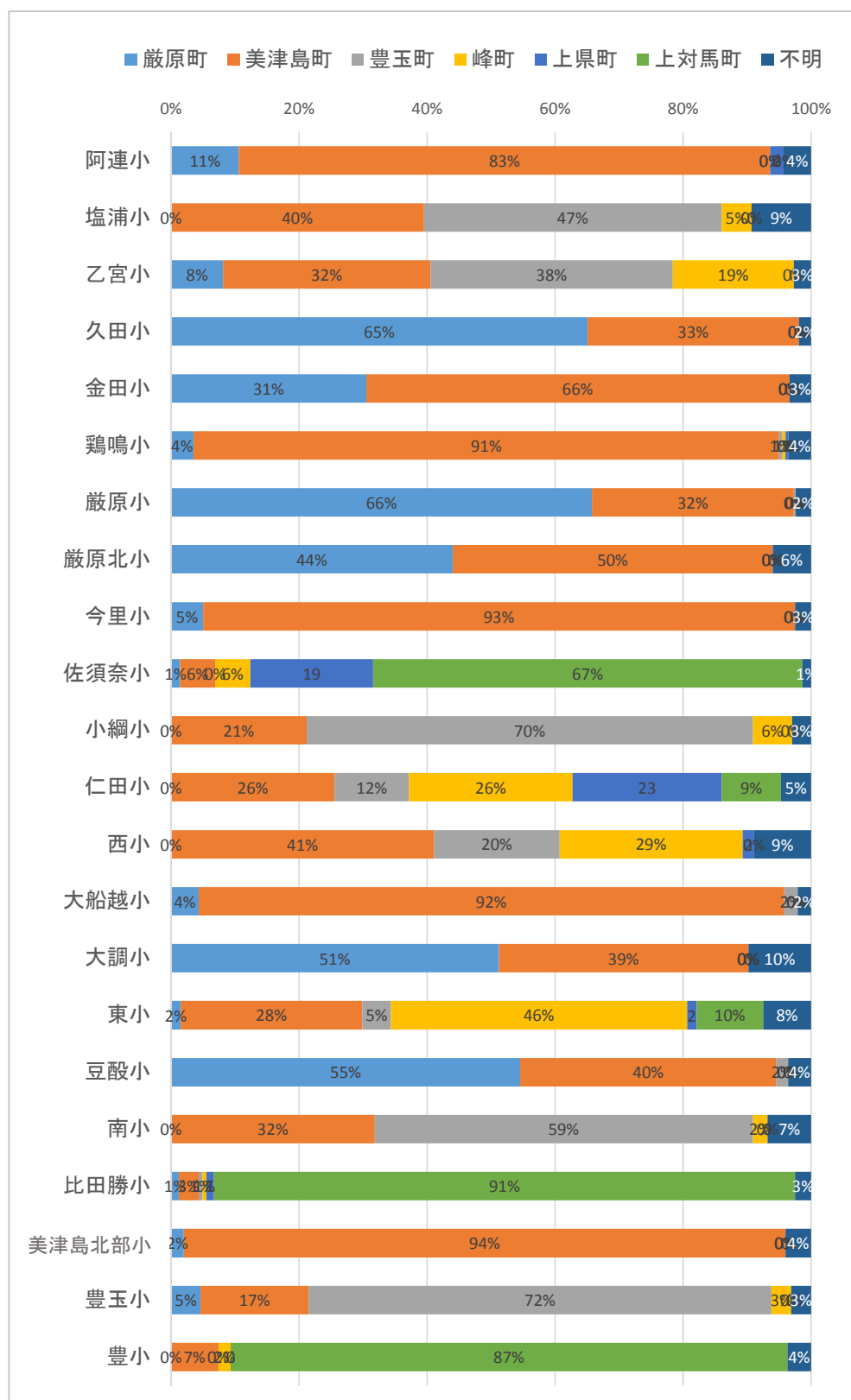
問7-3. 移動手段



問7-4. 買物時間帯



(小学校区別・主な通院先)

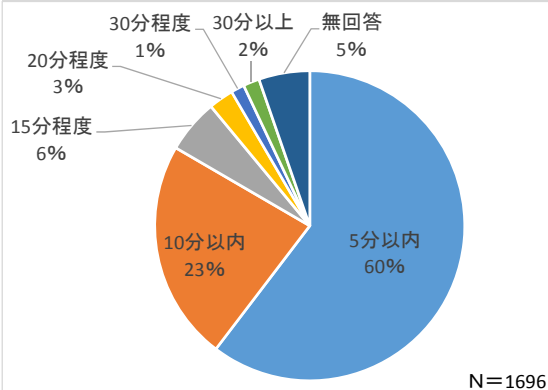


④路線バスの利用について

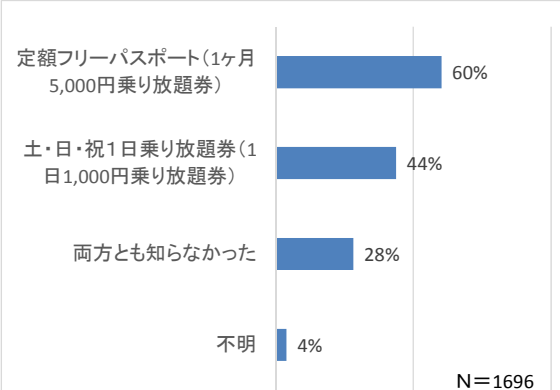
ア) バス停までの所要時間・フリーパスポートの認知度

- ・ 最寄バス停までの所要時間は「5分以内」が60%で最も多く、「10分以内」が23%で続いている。標準的な歩行速度で考えた場合、バス停から500m以遠に相当する「10分以上」は全体の12%となっている。
- ・ 定額フリーパスポートの認知度は60%、土日1日フリーパス券は44%である。一方、「両方とも知らない」は28%と、発売から3年が経過した現在でも未だに開拓余地があることが窺える結果となった。特にマイカー世代である30代では「両方とも知らない」は44%と高く、関心の低さが窺える。

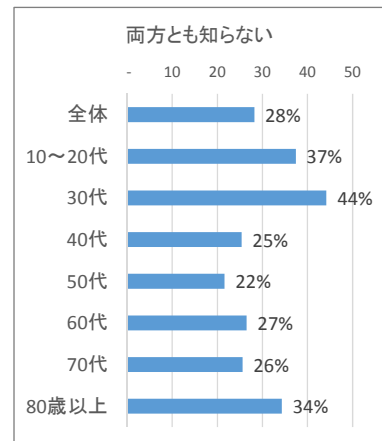
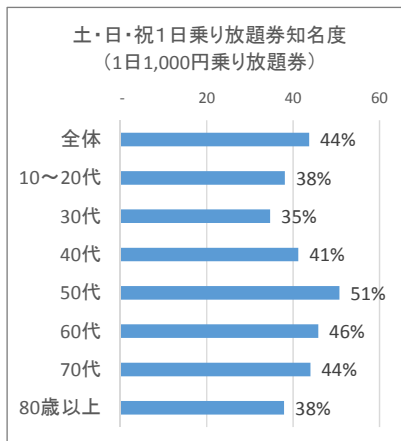
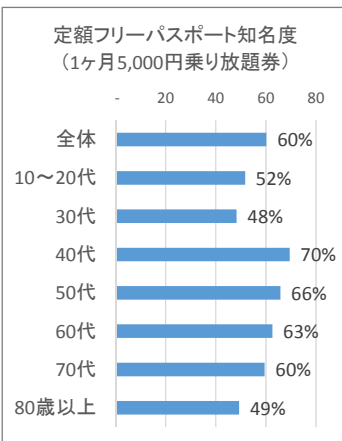
問8. 最寄バス停までの所要時間



問9. お得商品の認知度



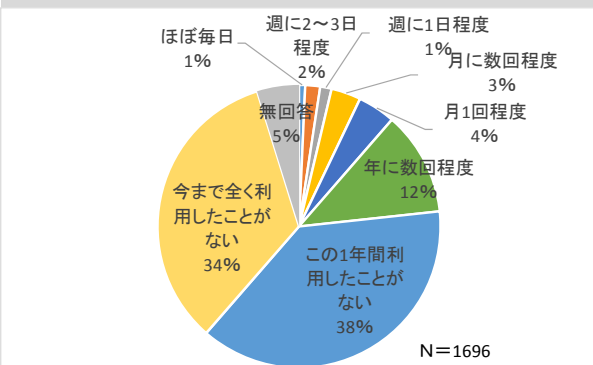
(年代別認知度)



イ) 路線バスの利用頻度

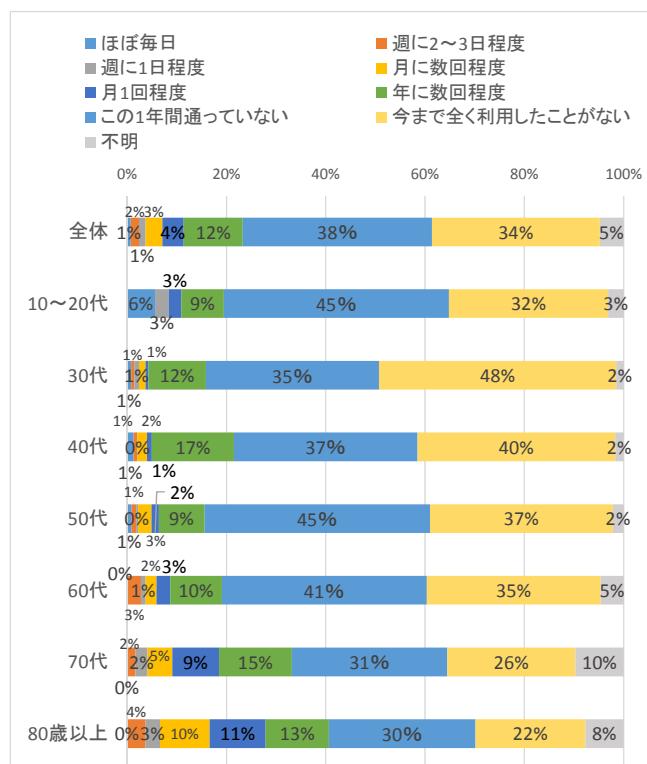
- ・ 路線バスの利用頻度は「未利用」(「全く利用したことがない」と「1年間利用したことがない」の合計)が72%と最も多く、利用者の中では「年に数回程度」が12%で最多で、週1回以上の高頻度利用者は全体の4%に過ぎない。

問10. 路線バスの利用頻度

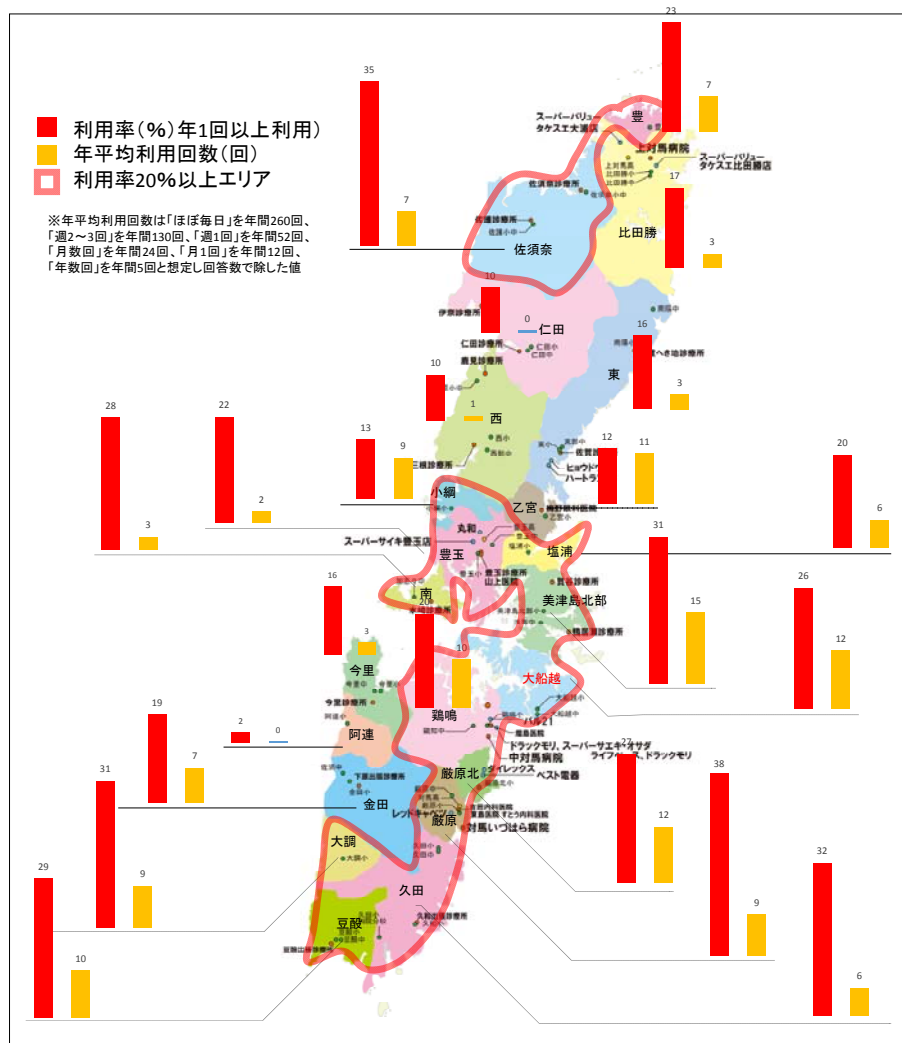
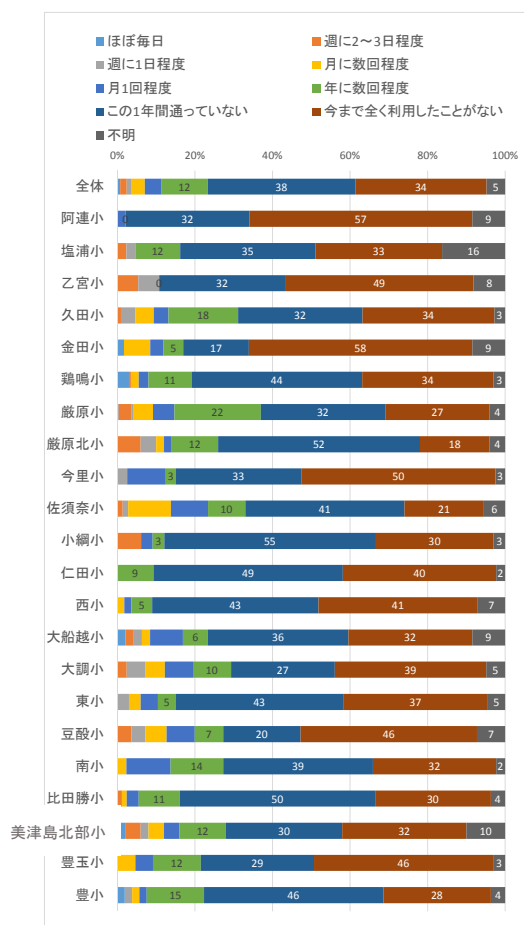


- 年代別での利用頻度をみると、30代以降で年代が高くなるにつれて利用頻度が高まる傾向にあり、70代では利用率（年1回以上利用する割合）が33%、80歳以上では41%にまで上る結果となった。
- 小学校別での利用状況をみると、地区平均で利用率が20%を上回る地区は、南部では厳原を中心とした一体、美津島町一体、塩浦、小綱、豊玉、南となり、北部では豊、佐須奈の利用率が高い。

(年代別路線バス利用頻度)



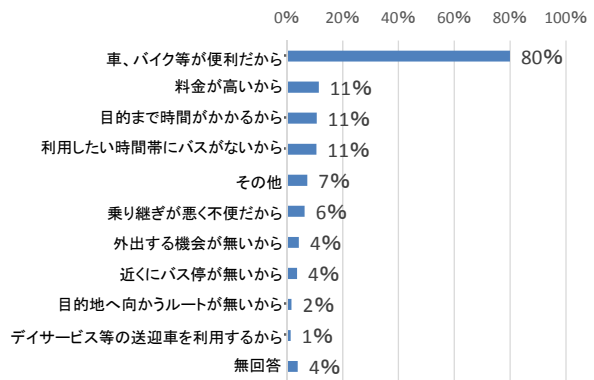
(小学校区別路線バス利用頻度)



ウ) 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、「車、バイク、自転車等での移動が便利だから」が80%と最も多い。

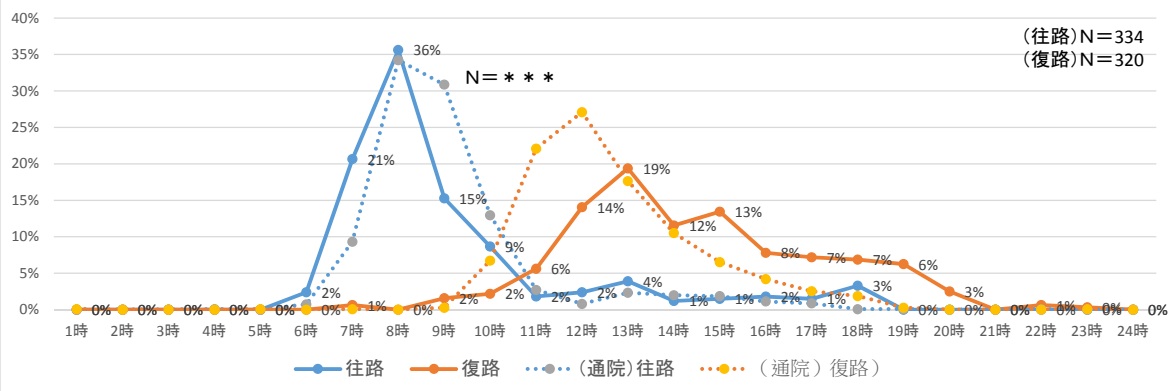
問11. 路線バスを利用しない理由



エ) 路線バスの利用時間帯

- ・ 路線バスの利用時間帯は、通院時間帯とほぼ一致しており、往路が8時台、復路は13時台がピークとなっている。

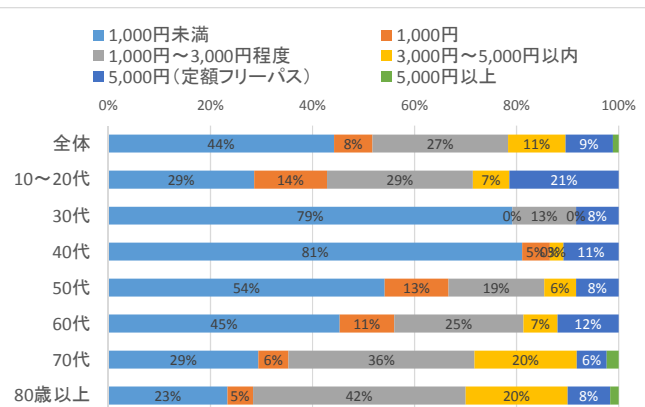
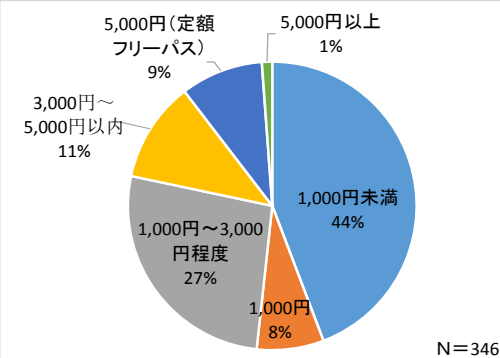
問12. 路線バスを利用する時間帯



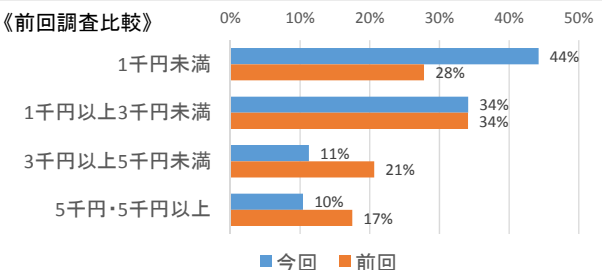
オ) 1ヶ月の路線バス利用料金

- ・ 1ヶ月の平均バス代は「1000円未満」が44%で最も多く、「1000円～3000円程度」が27%で続いている。「5000円（定額フリーパスポート）」利用者は全体の9%で、10代～20代が21%、60代が12%、40代が11%と平均を上回っている。
- ・ 前回調査時に比べると1000円未満の割合が16ポイント増加するなど、平均利用料金の下落が進行している状況が窺える。

問13. 1ヶ月の平均路線バス代



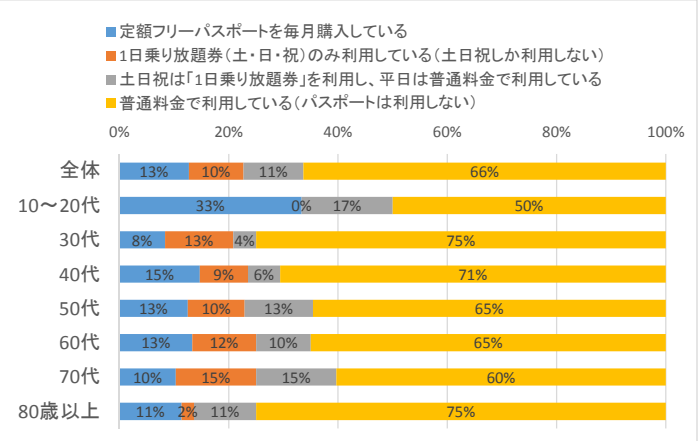
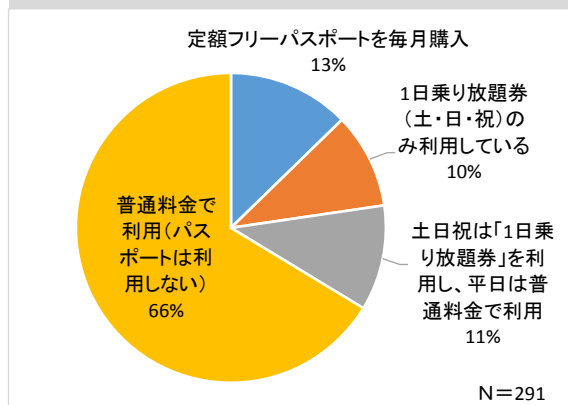
《前回調査比較》



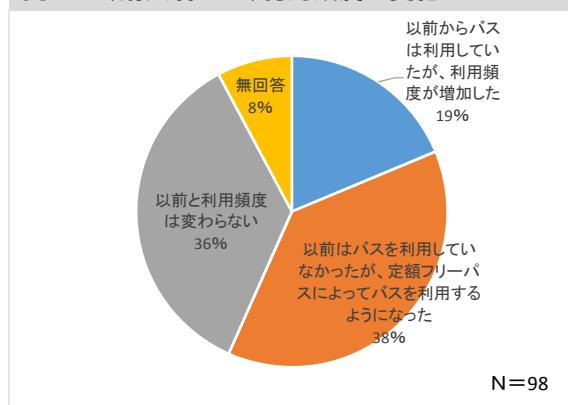
カ) お得な商品の購入状況・フリーパスポート購入による効果

- ・ お得な商品の利用状況をみると「普通料金」が66%で最も多く、定額フリーパスポートは13%となっている。
- ・ 定額フリーパスポート購入者にその効果を尋ねたところ、「新規顧客開拓に寄与」した割合は38%と最も多く、「利用頻度が増加」も19%と効果が確認される結果となった。

問14. お得な商品の購入状況



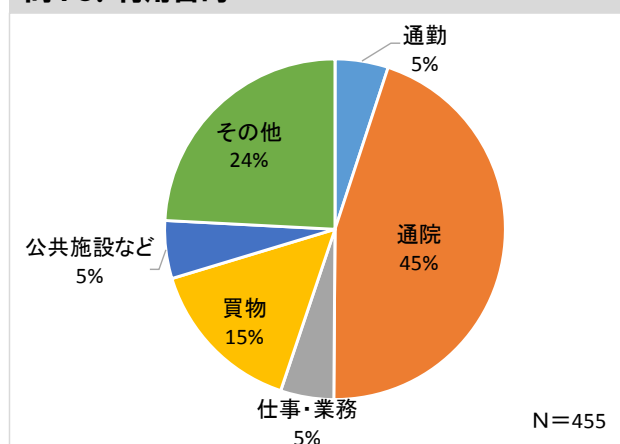
問15. (購入者のみ)利用頻度の変化



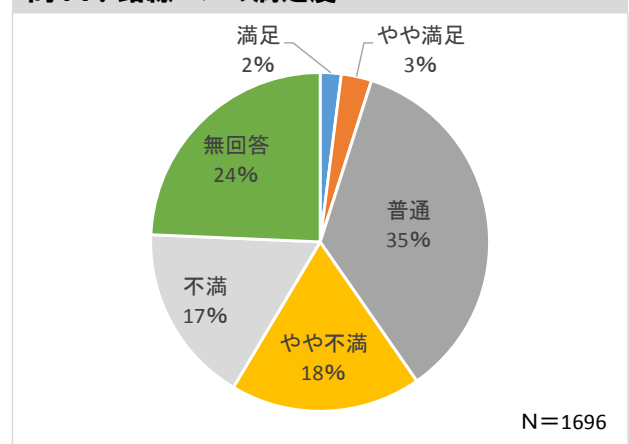
キ) 路線バスの利用目的・満足度

- ・ 路線バスの利用目的は「通院」が45%で最も多く、「買物」が15%が続いている。
- ・ 満足度は「普通」が35%で最も多く、「やや不満」、「不満」の順となっている。

問16. 利用目的



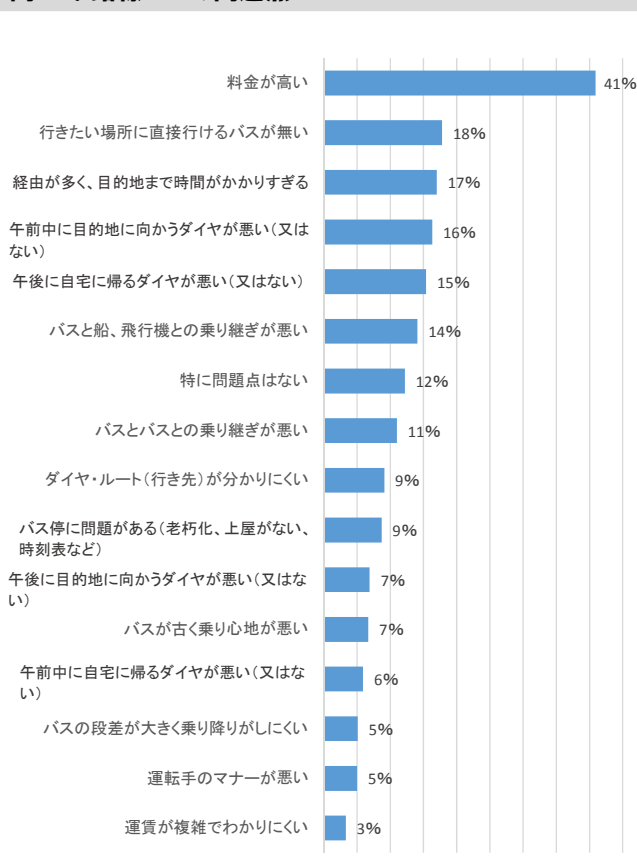
問17. 路線バスの満足度



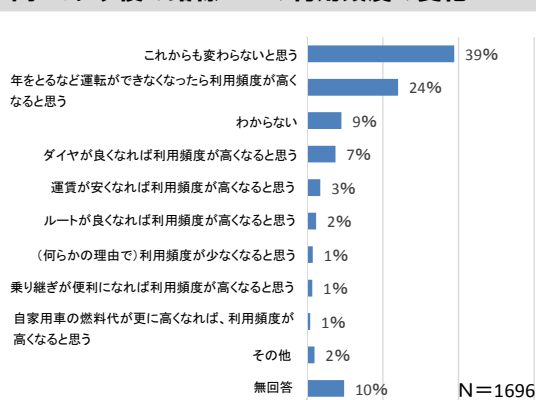
ク) 路線バスの問題点・今後の利用頻度の変化

- ・ 路線バスの問題点は「料金が高い」が41%で最も多く、2番目に多い「行きたい場所に直接行けるバスが無い」の18%を大きく上回っており、顕著な課題であることが窺える。定額フリーパスポートの導入でも料金的な課題は残されている結果となった。
- ・ 今後の路線バスの利用頻度の変化については、「これからも変わらないと思う」が39%で最も多いが、「年をとるなどして車の運転ができなくなったら利用すると思う」が24%と今後の高齢化の進展により利用頻度が変化する可能性が示唆される結果となった。
- ・ 今後の公共交通のあり方については、「乗合タクシーや地域主体のコミュニティバス等の新交通システムに見直すべき」が56%で最も多く、「ダイヤ見直しや統廃合等の路線効率化」を合わせると実に75%が改革を期待しており、「現状を維持すべき」の13%を大きく上回る結果となった。

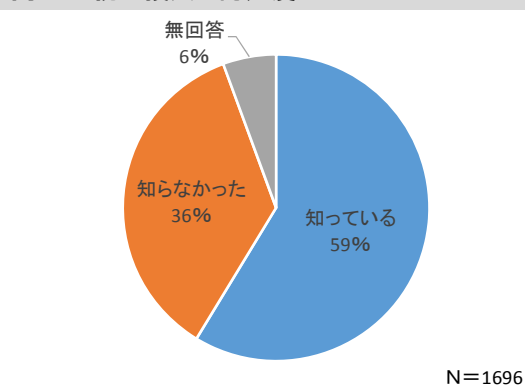
問18. 路線バスの問題点



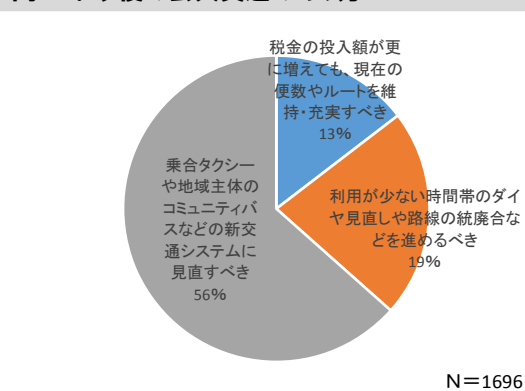
問19. 今後の路線バスの利用頻度の変化



問20. 税金投入の認知度



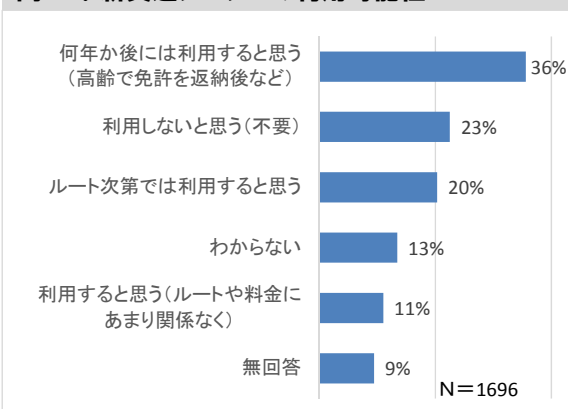
問21. 今後の公共交通のあり方



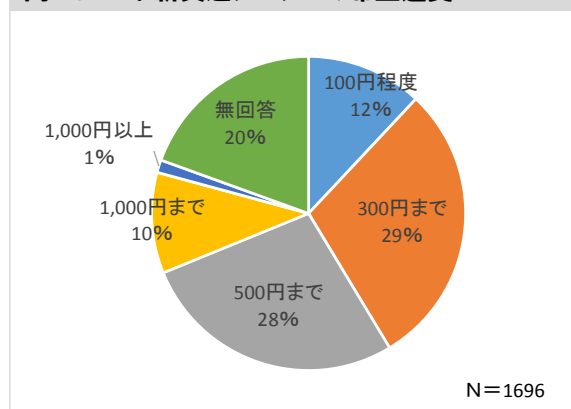
⑤新交通システムについて

- ・新交通システムの利用可能性については「何年後には利用すると思う」が36%で最も多く将来の可能性を示唆する結果となった。
- ・希望運賃は「300円まで」が29%、「500円まで」が28%で拮抗している。
- ・利用目的は「通院」が49%で最も多く、希望時間帯も通院を意識した時間帯である。また、希望運行曜日はバラツキがあるが「日曜・祝日」が27%で最も多い。日曜・祝日は病院が休みであることから利用目的とは整合が取れない結果となった。

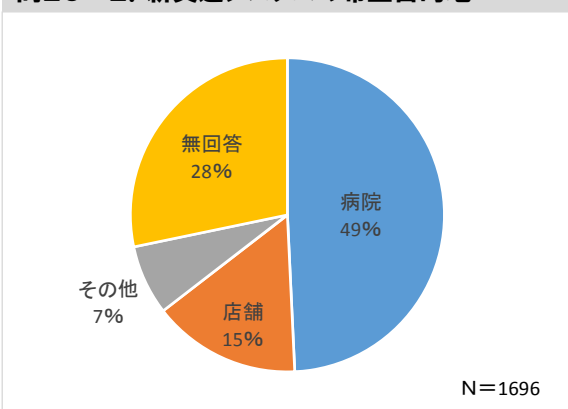
問22. 新交通システムの利用可能性



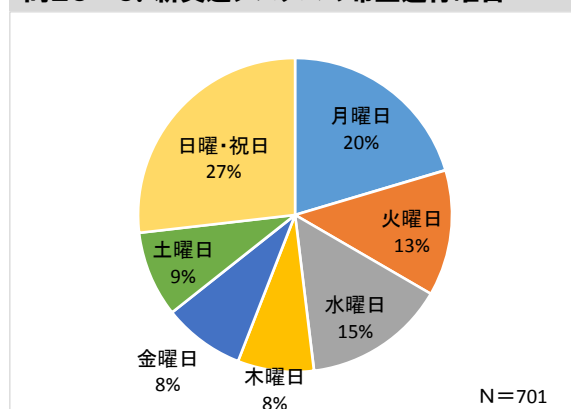
問23-1. 新交通システムの希望運賃



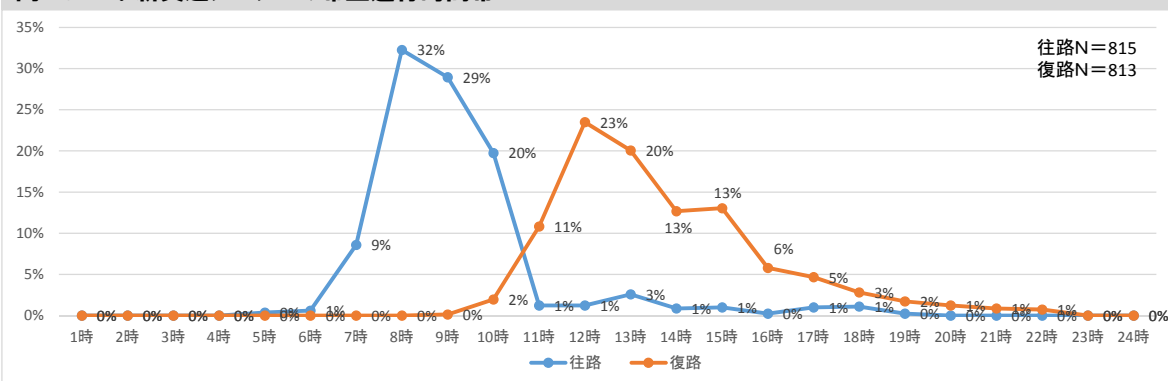
問23-2. 新交通システムの希望目的地



問23-3. 新交通システムの希望運行曜日



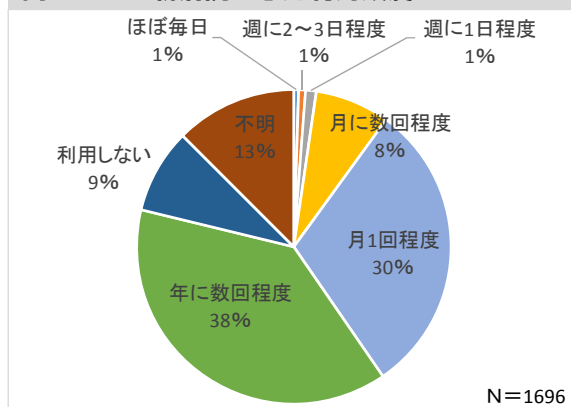
問23-4. 新交通システムの希望運行時間帯



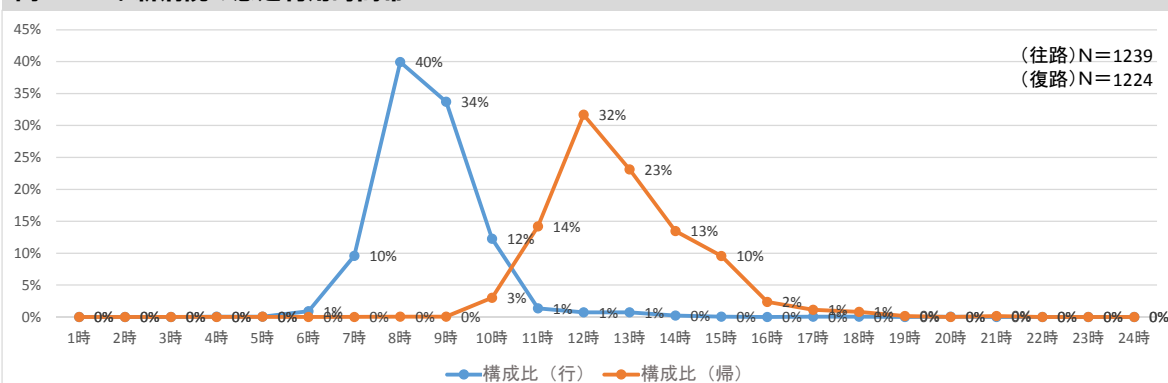
⑥対馬病院の利用と交通手段について

- ・平成27年5月17日に開院する対馬病院の利用頻度は、「年数回程度」が38%で最も多く、「月1回程度」が30%で続いている。これは現在の通院頻度とほぼ同様の結果であり、対馬病院開院後も、利用頻度の変化は小さいことを示唆する結果といえる。
- ・移動手段は現状と同様に「自家用車」が最も多いが、「路線バス」は9%と現状の7%から僅かに上昇している。
- ・路線バスへの乗り換え可能性については、半数が「無い」と回答しているが、「直行便が出来たら利用すると思う」が22%、「料金が安くなれば」が10%と可能性が示唆される結果となった。

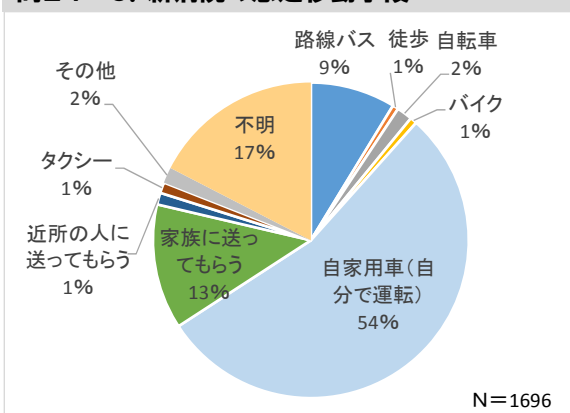
問24-1. 新病院の想定利用頻度



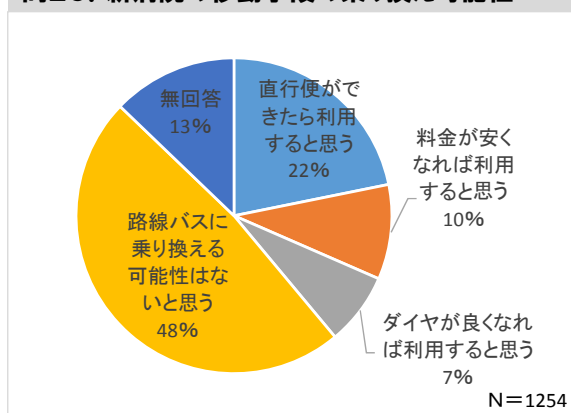
問24-2. 新病院の想定利用時間帯



問24-3. 新病院の想定移動手段



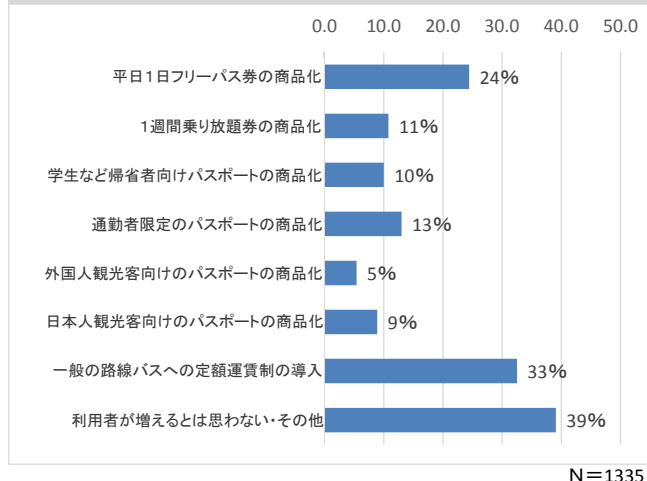
問25. 新病院の移動手段の乗り換え可能性



⑦新しい利用促進商品について

- ・新しい利用促進商品について尋ねたところ、「利用者が増えるとは思わない」が39%で最も多く、「定額運賃の導入」が33%、「平日1日フリーパス券の導入」が24%で続いている。

問26. 新病院の移動手段の乗り換え可能性



(新しい利用促進策×1ヶ月のバス利用料金) %

	合計	1,000円未満	1,000円	1,000円 ～3,000円程度	3,000円 ～5,000円以内	5,000円 (定額フリーパス)	5,000円以上
全体	279	48.6	8.3	22.8	9	10.7	0.6
平日1日乗り放題券の商品化	108	27.6	11.8	36.6	12.6	10.3	1.1
1週間乗り放題券の商品化	39	21.7	8.7	41	11.4	14.3	2.9
学生など帰省者向けバスポートの商品化	26	53.5	6.9	11.6	12.6	15.5	-
通勤者限定のバスポートの商品化	41	63.6	4	14.8	5.2	11.4	1.1
外国人観光客向けのバスポートの商品化	17	73	12.1	14.9	-	-	-
日本人観光客向けのバスポートの商品化	22	42	11.3	31.9	-	14.8	-
一般の路線バスへの定額運賃制の導入	88	62	9.3	10.8	10.1	7.8	-
利用者が増えるとは思わない	79	59.4	7.3	13.7	9.2	9.8	0.6

(新しい利用促進策×バス利用頻度) %

	合計	ほぼ毎日	週に2～3日程度	週に1日程度	月に数回程度	月1回程度	年に数回程度	この1年間通っていない	今まで全く利用したことがない
全体	1308	0.8	1.8	1.3	3.2	4	12.3	42.4	34.1
平日1日乗り放題券の商品化	316	0.4	3.5	3.3	4.5	8.6	17.5	39.5	22.7
1週間乗り放題券の商品化	141	1.2	3.6	4.9	3.9	5.6	10.7	42	28
学生など帰省者向けバスポートの商品化	134	0.9	3.4	0.9	3.1	-	10.6	37	44.2
通勤者限定のバスポートの商品化	170	2.7	0.5	0.9	2.6	3.4	15.2	45.8	28.9
外国人観光客向けのバスポートの商品化	70	1.7	1.3	3.5	1.3	-	20.6	46.7	24.9
日本人観光客向けのバスポートの商品化	117	-	3.3	1.3	3.4	1	14.9	43.8	32.3
一般の路線バスへの定額運賃制の導入	424	0.8	1.4	0.6	3.5	4.3	13.4	42.6	33.4
利用者が増えるとは思わない	511	0.2	1.4	1.1	2.8	2.8	8.4	42.7	40.6

2. 病院利用者アンケート結果

(1) 調査概要

本市の基幹病院である対馬いづはら病院と中対馬病院の利用者の通院状況や平成 27 年 5 月 17 日の対馬病院移行に伴う通院状況の変化、移動手段等を窺うための対面式ヒアリング調査を実施した。

図表 調査概要

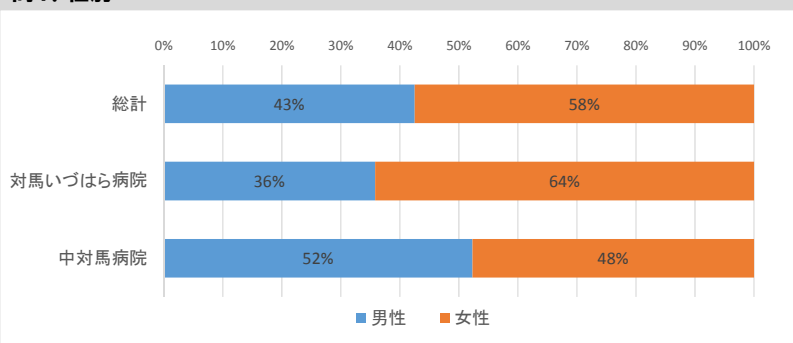
調査時期	平成 26 年 12 月 16 日（火）
調査対象	対馬いづはら病院、中対馬病院の利用者
調査方法	調査員による対面式聞き取り調査
有効回答数	対馬いづはら病院 95 名 中対馬病院 78 名

(2) 調査結果

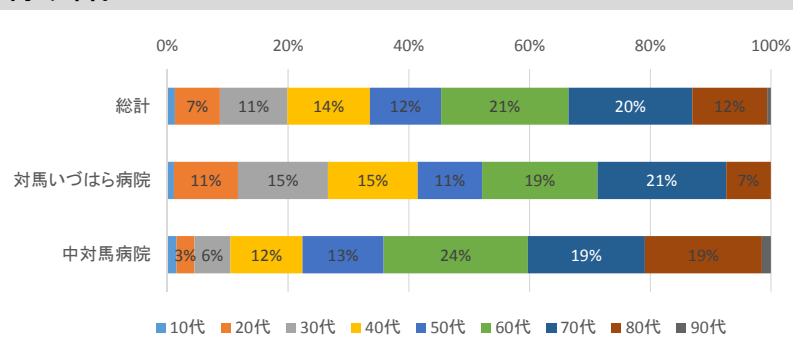
① 回答者属性

- 回答者の性別は、対馬いづはら病院は「女性」が 64%、「男性」が 36%と女性の回答が多い結果となった。中対馬病院は、男女比はほぼ同様である。
- 年代は 60 歳以上が対馬いづはら病院は 47%、中対馬病院では 63%と高齢者の利用が多い。
- 居住地は、対馬いづはら病院は 50%が厳原からの来訪で、中対馬病院では 47%が美津島からの来訪と異なる傾向が見られた。

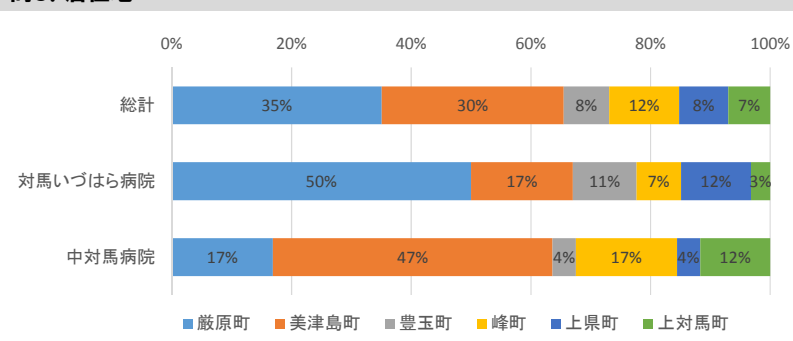
問1. 性別



問2. 年代



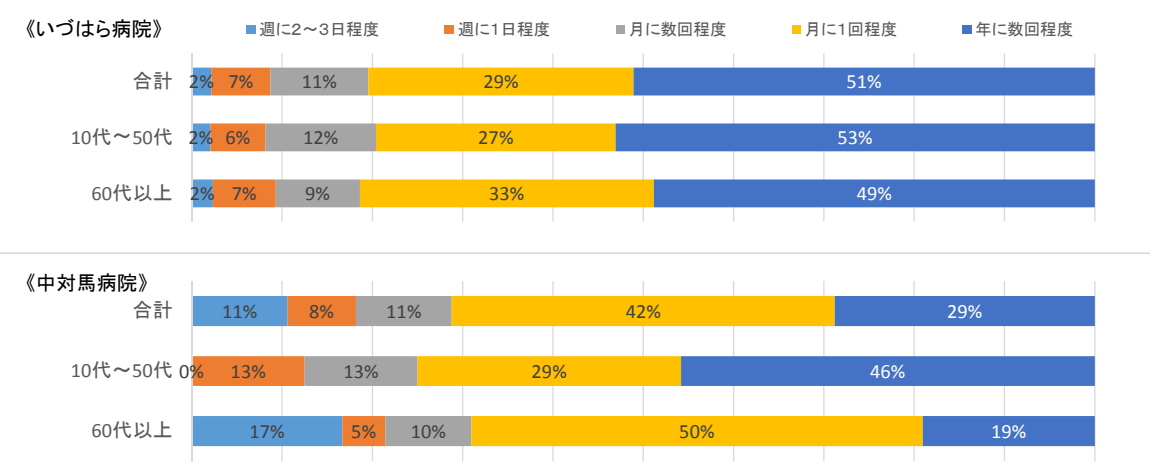
問3. 居住地



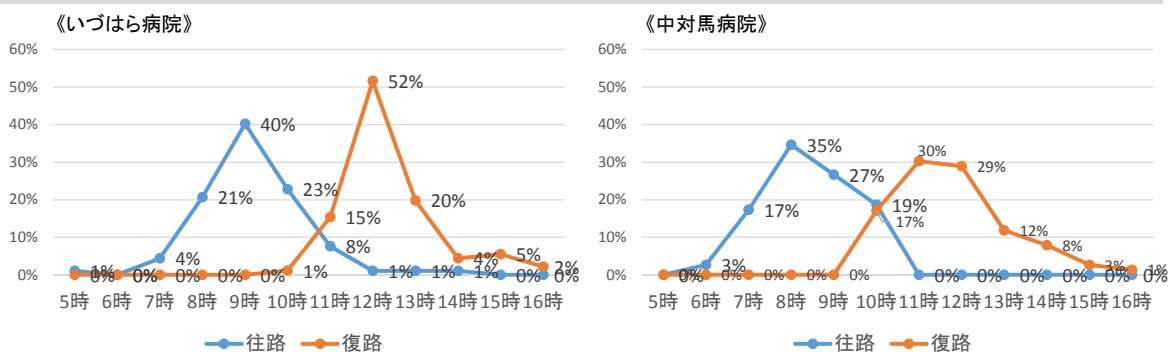
②通院頻度・時間帯・交通手段

- ・ 対馬いづはら病院では「年数回」が51%で最も多いが、中対馬病院では「月1回程度」が42%と異なる傾向が見られた。
- ・ 通院時間帯は、対馬いづはら病院では往路が9時台、復路が12時台に顕著なピークが見られる。一方、中対馬病院では、往路が8時台、復路は11時～12時台と、対馬いづはら病院よりも1時間程度早い時間帯となっている。
- ・ 交通手段は、自家用車（送迎含む）が最も多く、対馬いづはら病院で93%、中対馬病院で89%に上る。路線バスは2%～4%に止まっており、自家用車の依存度が極めて高い状況といえる。

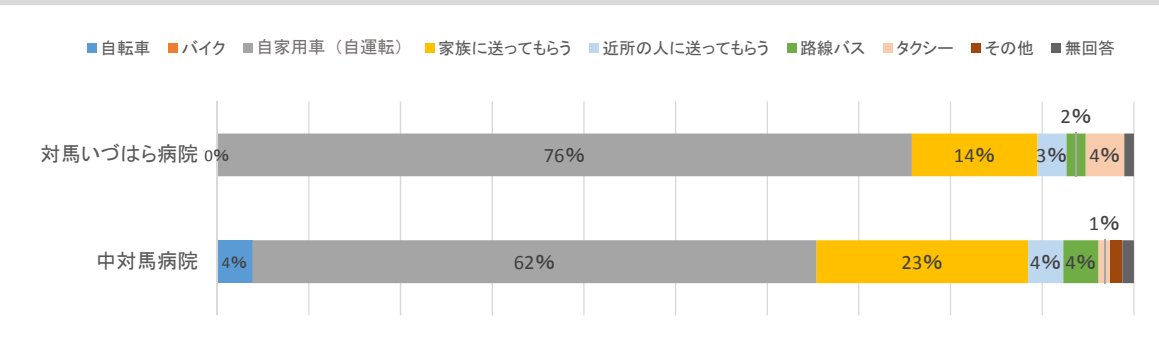
問4. 通院頻度



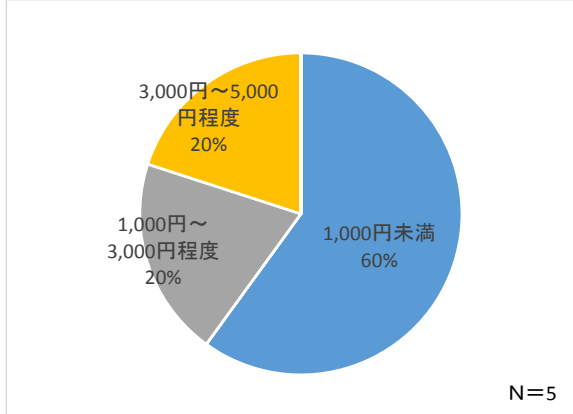
問5. 通院時間帯



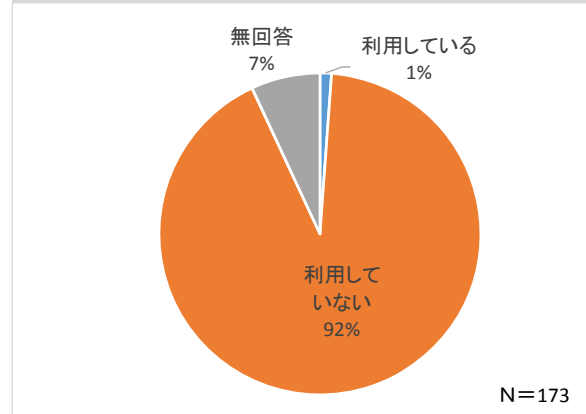
問6. 交通手段



問7. 1ヶ月の平均バス代



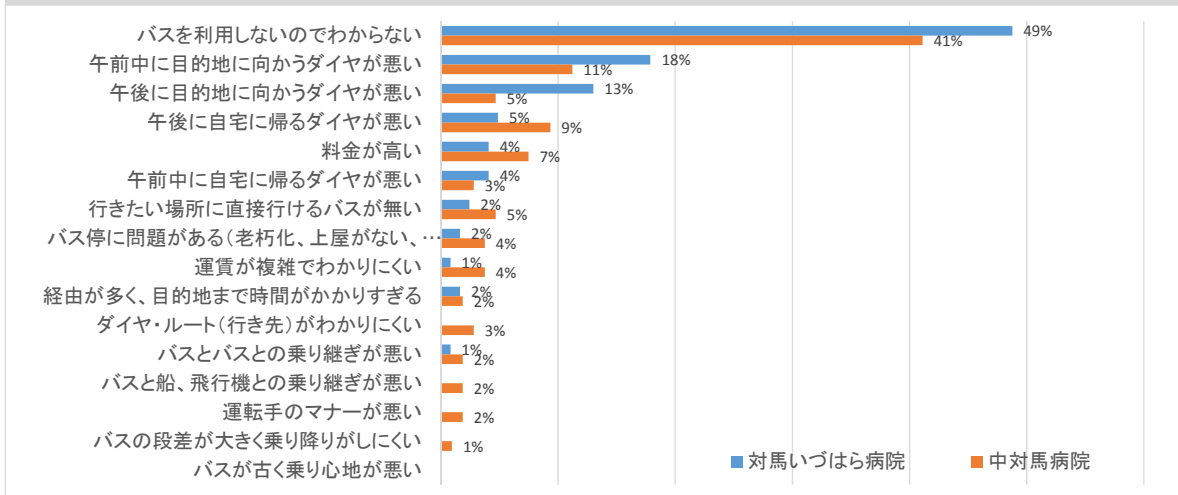
問8. 定額FP利用状況



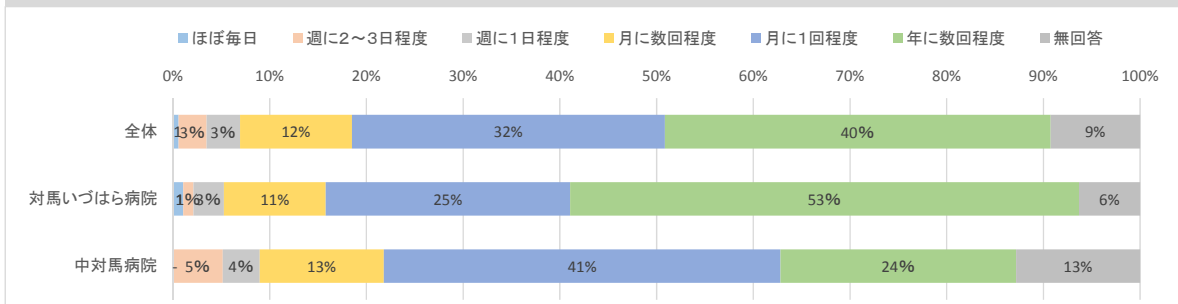
③路線バスの改善要望・対馬病院の想定利用頻度・乗り換え可能性等

- ・ 路線バスの改善要望については、「利用していないのでわからない」が最も高かったが、ダイヤ関連の要望が多い結果となった。
- ・ 対馬病院の想定利用頻度は、「月1回以上」は対馬いづはら病院利用者が41%であるのに対し、中対馬病院利用者は63%と22ポイント高い結果となった。これは対馬病院が美津島に位置することから、地理的要因が左右していると想定される。
- ・ 路線バスの利用可能性については、50%が「利用しないと思う」と回答しているが、「直行便が出来たら利用すると思う」が24%で2番目に多く、特に中対馬病院利用者のニーズが高い結果となった。

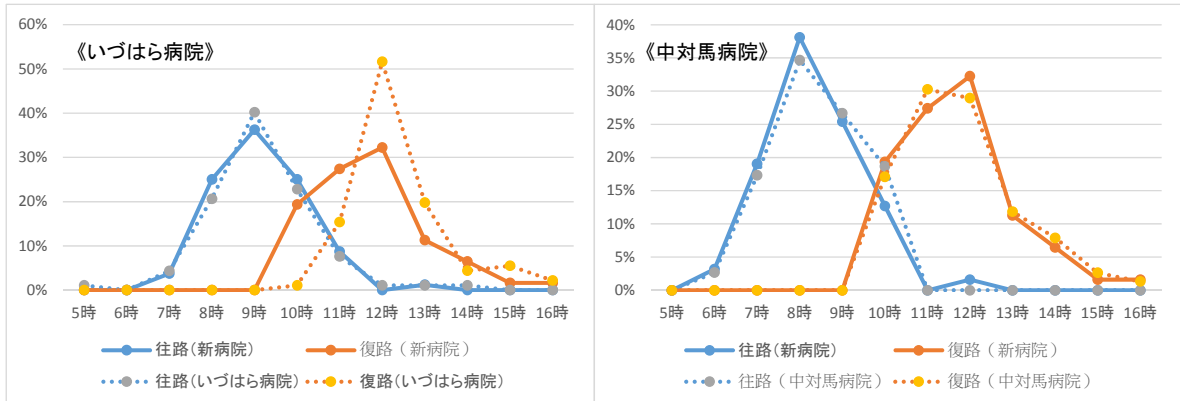
問9. 路線バスの改善要望



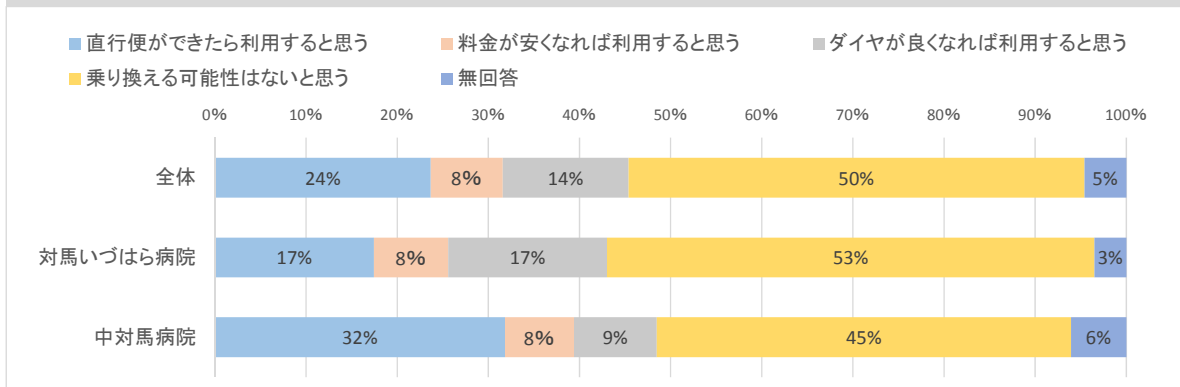
問10. 新病院の想定利用頻度



問11. 新病院の想定利用時間帯(現在との比較)



問12. 路線バスに乗り換える可能性



3. 高校生アンケート調査

(1) 調査概要

市内 3 高校の通学実態や路線バスの利用可能性等を把握するためのアンケート調査を以下のとおり実施した。

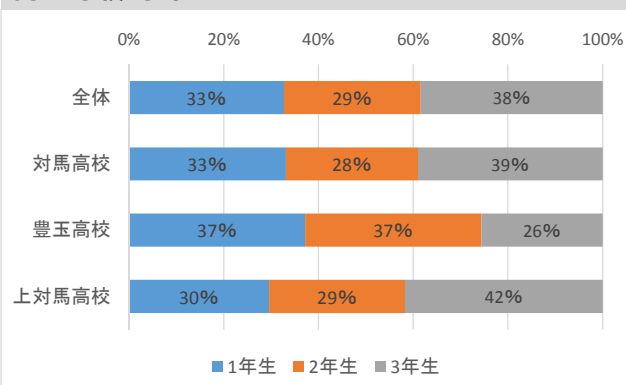
図表 調査概要

調査時期	平成 26 年 12 月
調査対象	対馬高校、豊玉高校、上対馬高校全生徒
調査方法	高校による配布・回収
有効回答数	・ 対馬高校 341 票 ・ 豊玉高校 43 票 ・ 上対馬高校 108 票

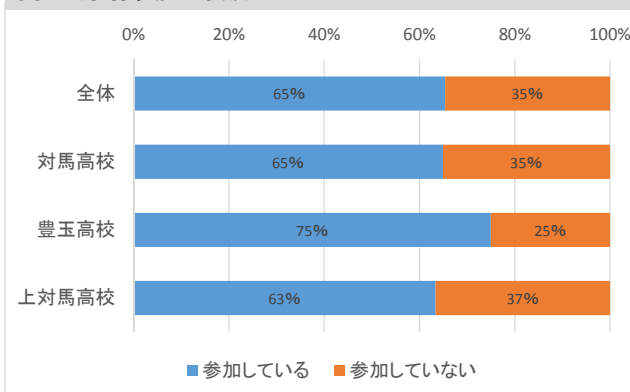
(2) 調査結果

- ・ バス利用者は全体の 31%であり、高校別では豊玉高校が 59%で最も多く、対馬高校が 24%で最も少ない。
- ・ 路線バスを利用しない理由については、67%が「料金が安いから」と回答。定額フリーパスポート以上の割引は現実的ではないため、現在の未利用層をバス通学へ転換させることは難易度が高いといえる。

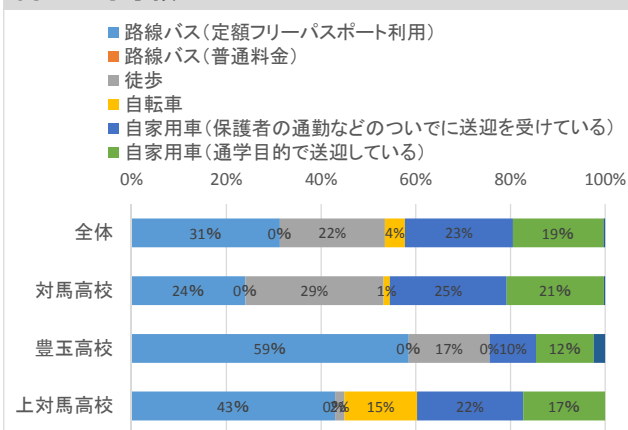
問1. 学校・学年



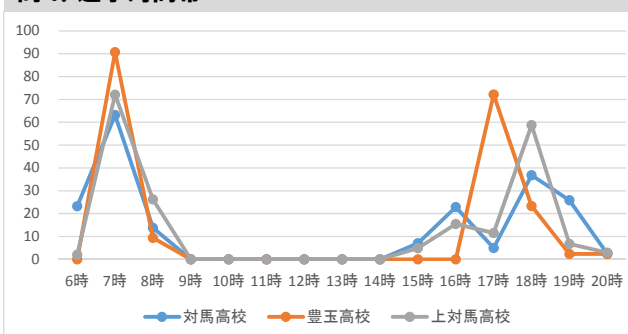
問2. 部活参加の状況



問3. 通学手段

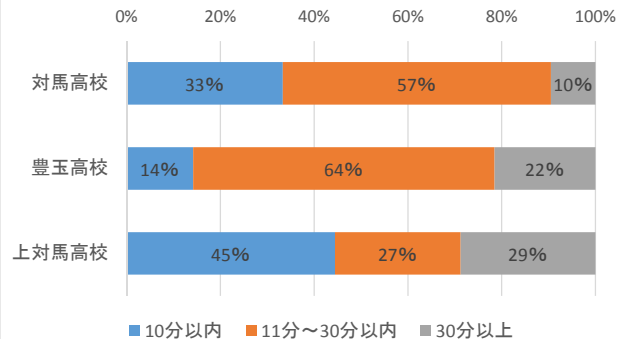


問4. 通学時間帯

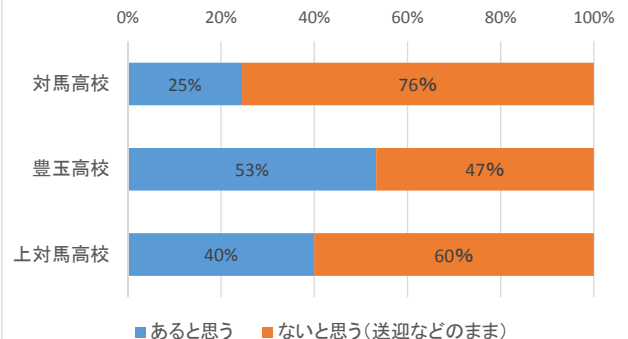


- ・ 今後必要な利用促進については、「休日乗り放題チケット」が42%で最も高いが、現在でも休日 1000 円で販売しているので新規性は低く、金額等の見直しを求めている意見とも推測される。

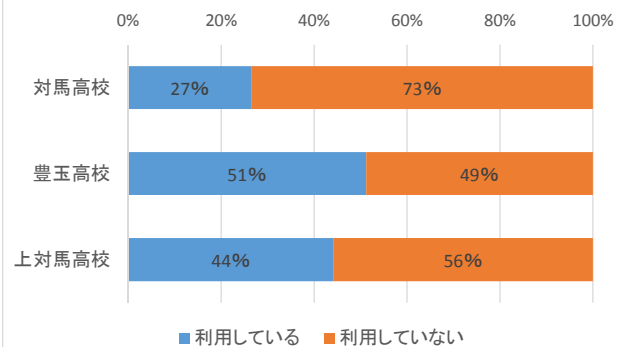
問5. 所要時間



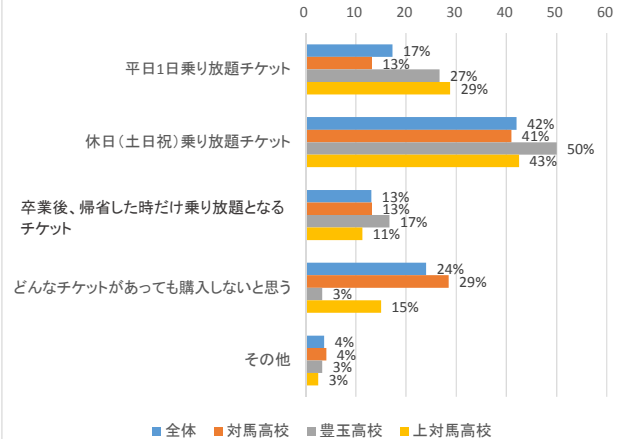
問9. 路線バスに乗り換える可能性



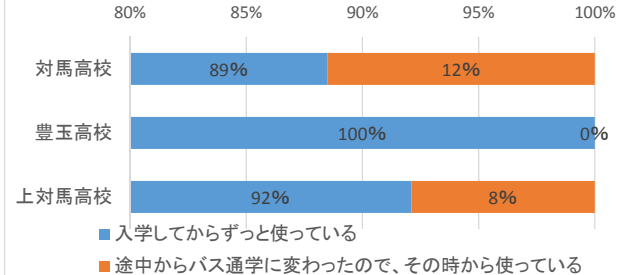
問6. 通学以外でのバス利用の有無



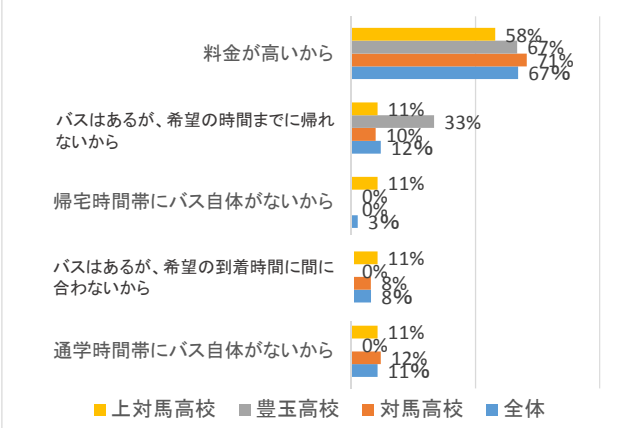
問10. 必要な利用促進策



問7. 定額フリーパスポートの購入時期



問8. 路線バスを利用しない理由



4. 韓国人アンケート調査

(1) 調査概要

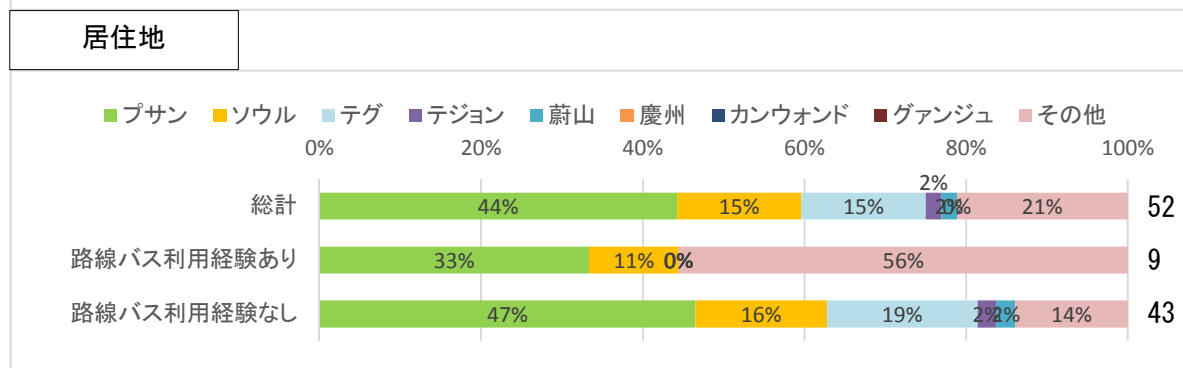
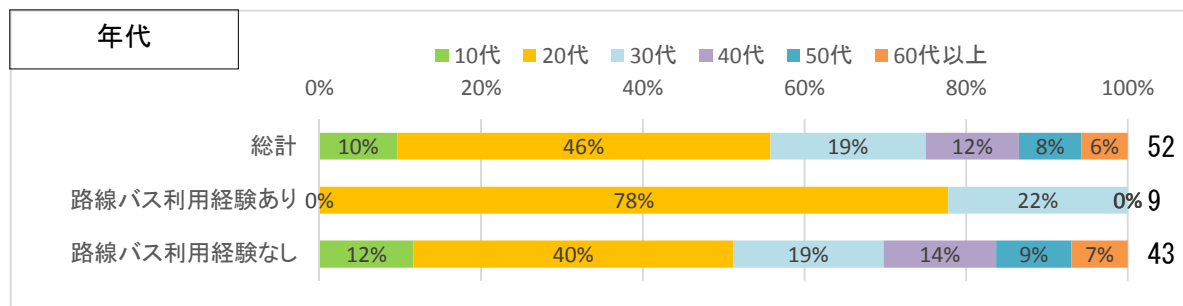
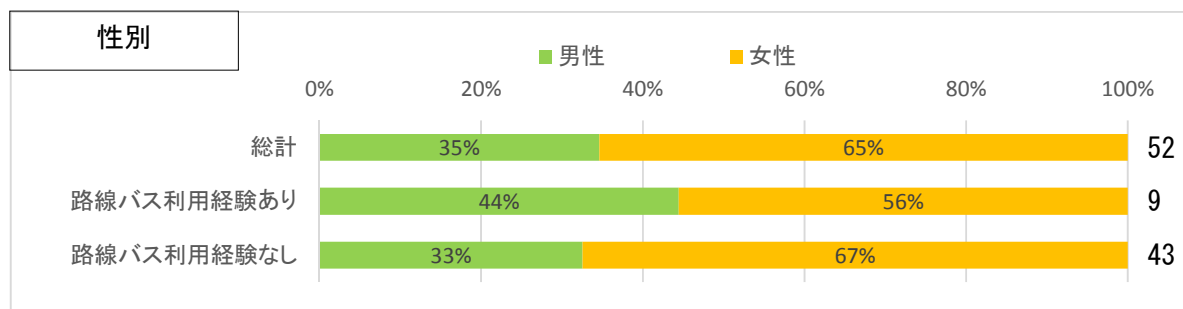
近年急増する韓国人観光客の路線バスの利用状況や利用にあたっての課題を把握するために対面式のヒアリング調査を実施した。

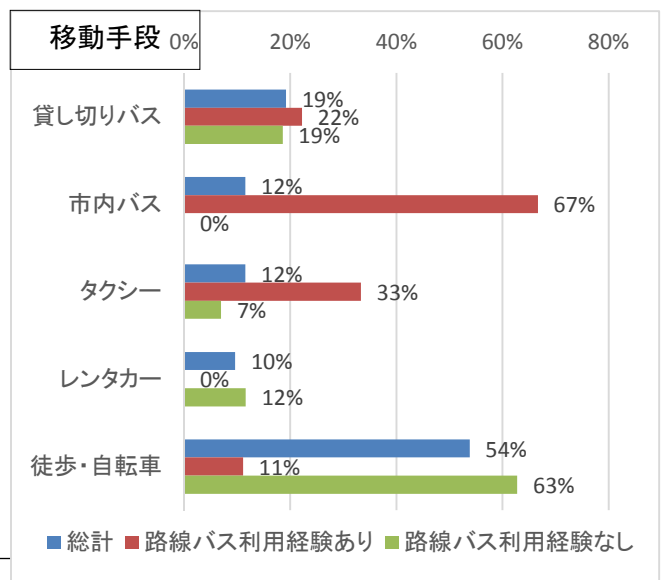
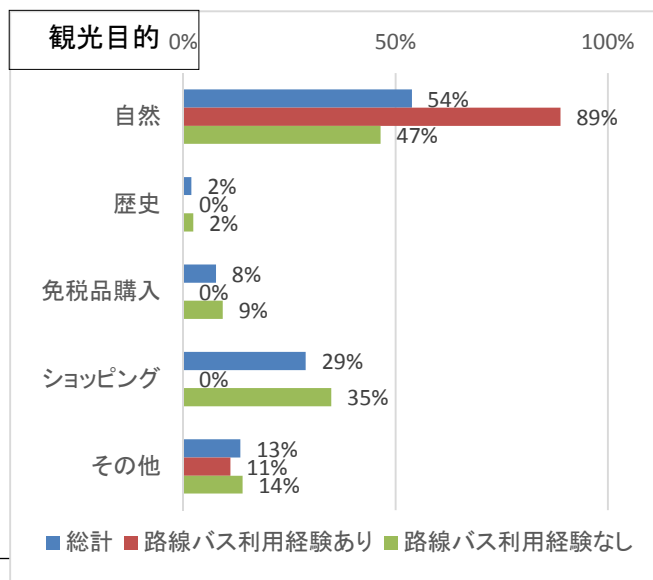
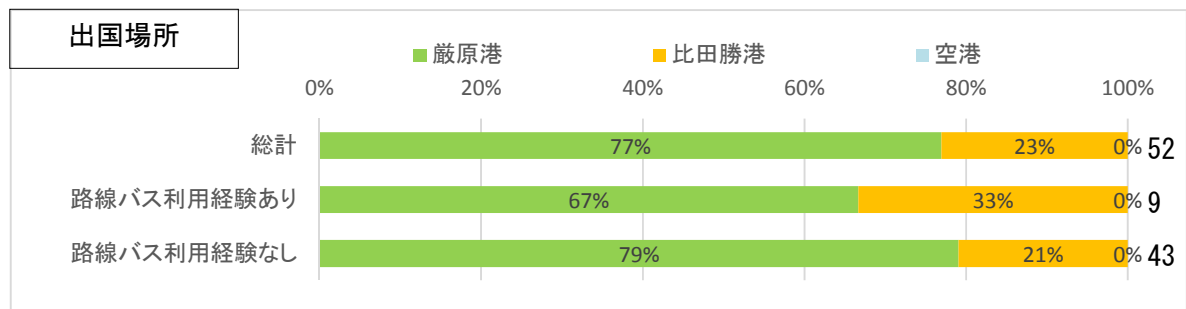
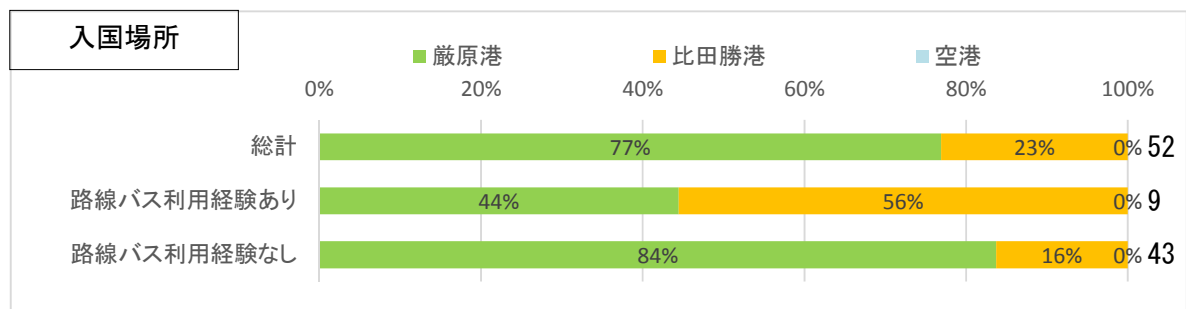
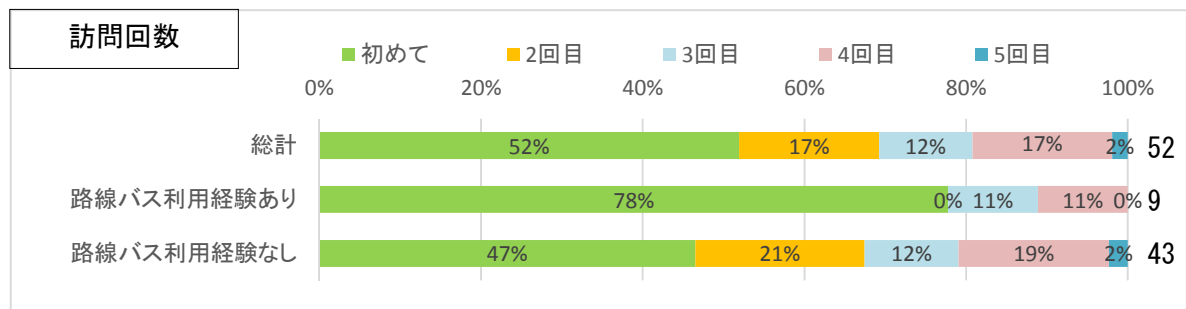
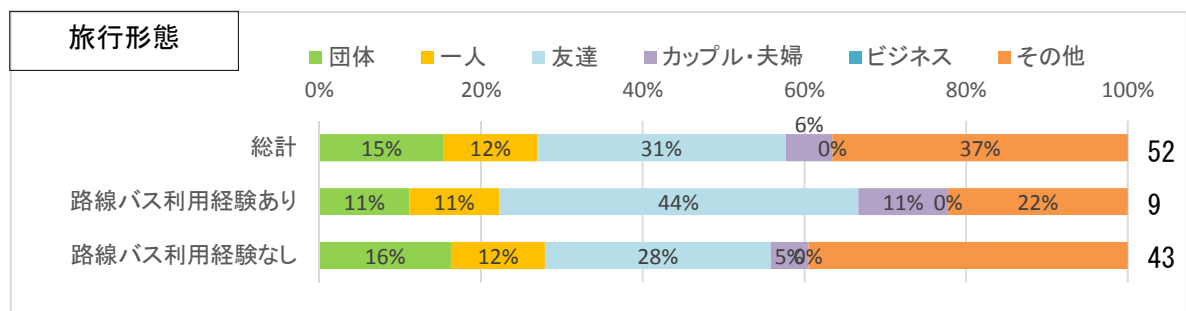
図表 調査概要

調査時期	平成 26 年 12 月 19, 20, 21, 24, 25, 27 日（6 日間）
調査対象	厳原港、比田勝港利用者
調査方法	調査員による対面式聞き取り調査
有効回答数	52 票

(2) 調査結果

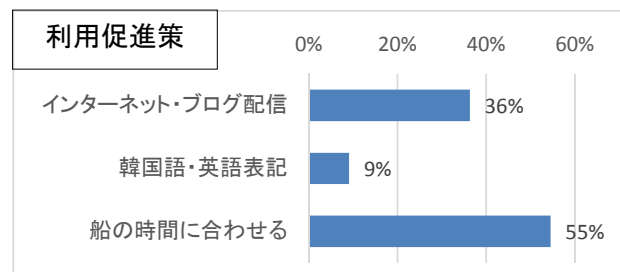
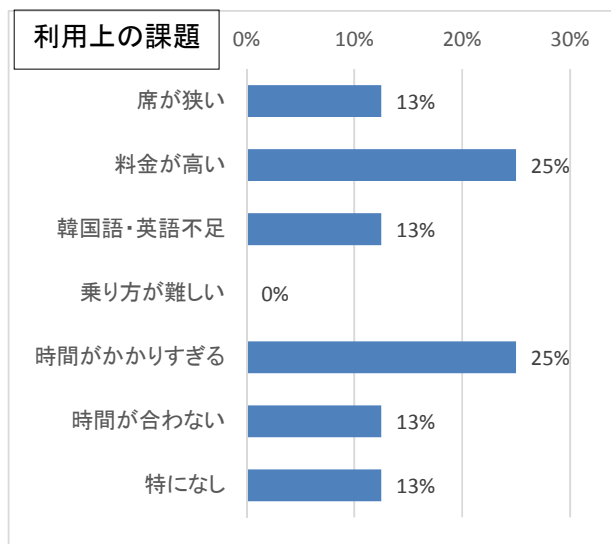
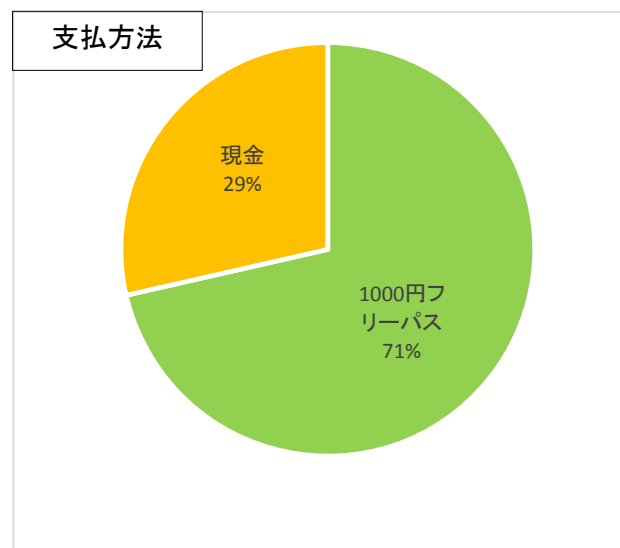
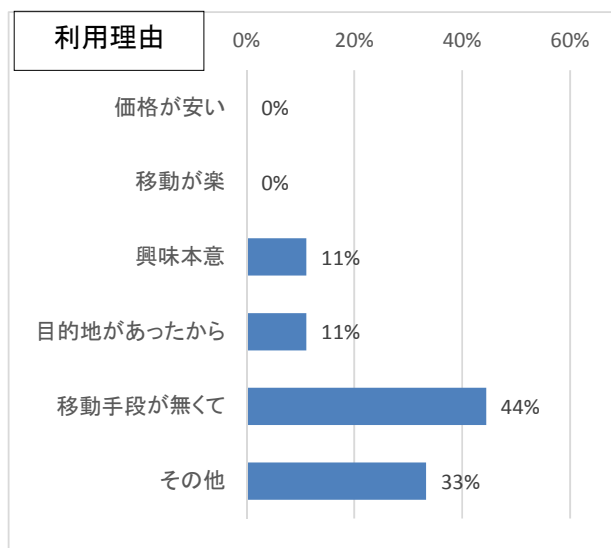
① 基本属性(バス利用あり・無し共通問題)





②路線バス経験者の意見(回答者数9名)

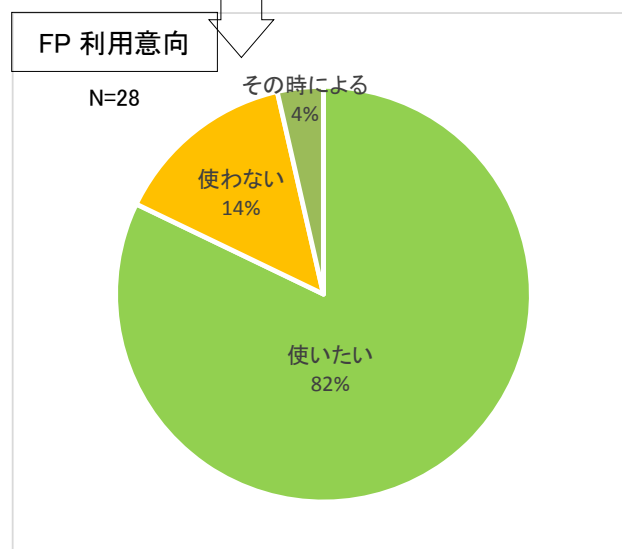
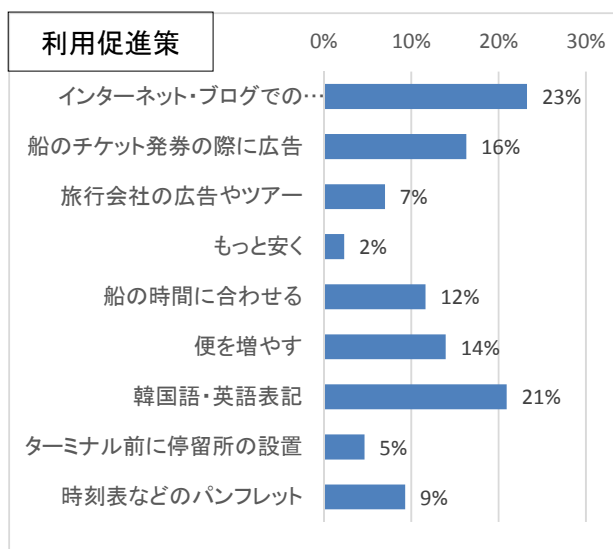
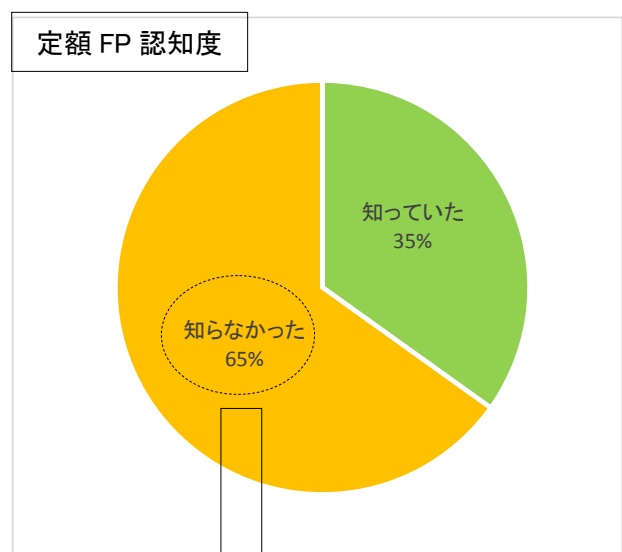
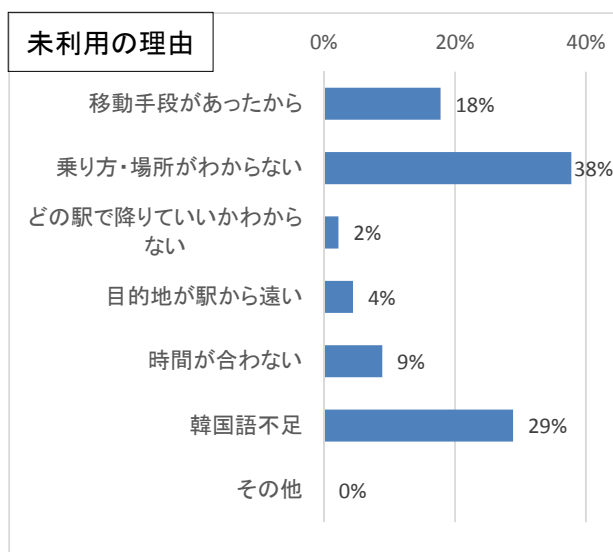
- ・ バス利用の理由は「移動手段が無く仕方なく利用した」が44%と最も多く、主体的な利用ではないことが窺える。
- ・ 支払い方法は「1000円フリーパスポート」が71%と多く、「現金」の29%を大きく上回った。
- ・ 利用上の課題としては「料金が低い」と「時間がかかりすぎる」が25%で最も多い。一方「乗り方が難しい」は0%であった。
- ・ 利用促進策としては「船の時間に合わせる」が55%で最も多く、「ネットやブログでの情報発信」が36%で続いている。



N=9

③路線バス未経験者の意見(回答者数43名)

- ・ 未利用の理由は「乗り方・乗り場所が分からない」が38%で最も多く、「韓国語不足」、「他の移動手段があったから」が18%で続いている。
- ・ 1日フリーパス券(1000円)の認知度は35%に止まり、65%が「知らなかった」と回答した。このうち仮に知っていたら使いたいかどうかを尋ねたところ82%が「使いたい」と回答するなど、情報発信が課題であることが鮮明に浮かび上がる。
- ・ 利用促進策としては、「インターネットやブログ等での情報発信」が23%で最も多く、「韓国語・英語の表記」、「船のチケット発売の際の広告」など情報発信面での対応を求める意見が多い。



5. アンケート調査結果まとめ

市民アンケート結果

《全体》

- ・マイカー生活が定着。7割以上が自家用車所有・専有

《通院》

- ・通院頻度は、「週1回以上」は2%。「月1回程度」が32%で最も多く、「年数回」が35%
- ・午前中完結型。8時出発、12時戻りが全体の7割
- ・通院エリアは4ブロックに分類可能。対馬病院利用者は厳原地域と美津島地域が《路線バス利用》
- ・7割以上が未利用者。「週1回以上」利用者は3%程度。45%は「通院」での利用
- ・通院利用者の復路で最も多いのは13時台。1時間のギャップが存在
- ・利用者の4割は月1000円未満。通常運賃利用が66%。定額FP13%を大きく上回る
- ・定額FPや1日乗り放題チケットを知らない人は3割
- ・路線バスの問題点は「料金」が4割でトップ。

《新交通システム》

- ・ルート次第では利用するが2割。利用料金は300円～500円で約6割

《対馬病院への移動》

- ・対馬病院への移動手段のうち路線バスは9%。現状の7%よりやや増加
- ・ルートや料金次第では4割がバス転換の可能性あり

《利用促進商品》

- ・4割は関心なし。定額運賃が33%でトップ。1日乗り放題商品が24%で続く

病院利用者アンケート結果

- ・9割以上は自動車通院。バス利用は2～4%程度と少数
- ・5割以上はバス利用の可能性なし。直行便などでの将来の利用可能性は4割程度

韓国人アンケート結果

- ・路線バス利用経験者は17%
- ・外国人パスポートは半数以上が「知らない」。8割は「知っていたら使っていた」と回答。潜在需要は確認
- ・利用しない理由は「利用方法が分からない」が4割

高校生アンケート結果

- ・3割はバス利用。豊玉高校が56%でトップ。上対馬高校が43%、対馬高校が24%。
- ・バスを利用しない理由は「料金が安い」が6割前後でトップ
- ・今後、バスに乗り換える可能性があるのは豊玉高校が53%、上対馬高校が40%、対馬高校が25%で利用率とほぼ同様

Ⅳ. 地域公共交通の維持・活性化に向けた課題分析

Ⅳ. 地域公共交通の維持・活性化に向けた課題分析

1. 基礎調査結果からみた個別課題の整理

前章までの基礎調査結果を踏まえた個別課題を以下のとおり整理する。

Ⅰ. 対馬市の現況調査及び問題・課題の整理分析

調査結果・概要		公共交通の維持・活性化に向けた課題
〔地理的特性〕 ・ 日本で3番目に大きな島 ・ 東西18km 南北82km と細長い地形	⇒	・ 幹線と支線の役割分担を明確にした路線体系の構築
〔人口動態・少子高齢化の状況〕 ・ 急速に進む人口減少と少子高齢化。将来的にも人口減少が加速すると予想	⇒	・ 超高齢化社会に対応した公共交通体系の構築
〔集客施設の状況〕 ・ 浅く広く分布する集落。限界集落の発生 ・ 3つの基幹病院と各地域の商業施設。大型商業施設は美津島に集積	⇒	・ 過疎地有償運送など地域コミュニティと連携した公共交通体制の検討 ・ 基幹病院へのアクセス手段の確保
〔観光客の状況〕 ・ 増加する韓国人観光客 ・ 国内観光・ビジネス客は低迷	⇒	・ 韓国人等の外国人観光客が利用しやすい公共交通体系づくり ・ 国内観光・ビジネス観光客への利用促進策の導入

Ⅱ. 島内公共交通網形成に係る現状調査及び問題・課題の整理分析

調査結果・概要		公共交通の維持・活性化に向けた課題
〔今後の対馬市のまちづくり〕 ・ 対馬病院の開設 ・ 観光情報館「ふれあい処つしま」の開設 ・ 新博物館の計画 ・ 比田勝三宇田海岸整備計画 ・ 樽ヶ浜～仁位航路改善の進行	⇒	・ 対馬病院へのアクセス確保（27便） ・ ふれあい処つしまを起点とした再編 ・ 博物館への来訪者を想定したサービス提供 ・ 比田勝地域での外国人観光客を想定した利用しやすい料金体系づくり ・ 航路での対馬病院へのアクセス確保
〔路線バス・市営バス・乗合タクシー・スクールバスの状況〕 ・ 定額FP効果による利用者の大幅増加 ・ 新規路線の導入等の影響による収益悪化 ・ 南部地域や支線を中心に低需要・不採算路線の増加 ・ 交通空白地域の存在	⇒	・ 更なる費用削減や利用者増加策の展開による経常収支の改善 ・ 幹線・支線、地域に応じた公共交通体系のあり方の検討 ・ 交通空白地域の解消 ・ 老朽車両の計画的な更新。ただし交通事業者は財務状況が厳しく資金調

調査結果・概要	公共交通の維持・活性化に向けた課題
・ 使用 20 年以上の老朽車輛の増加 ・ 高齢化が進む交通事業者の内部体制	達方法を含めた検討が必要 ・ 交通事業者の持続可能な組織・財務体制づくり
〔市営バス・スクールバスの活用可能性〕 ・ 伊奈線、鹿見線、青海線、小綱循環線、仁位・小鹿線、仁位・廻線、竹敷線、尾崎線、上槻線、浅藻線、安神線でスクールバスの一般混乗の可能性あり	⇒ ・ 実現に向けた再編実施計画段階での詳細検討
〔過疎地有償運送等のコミュニティ交通の活用可能性〕 ・ 志多留線、鹿見線、竹敷線、尾崎線、阿連線等で導入可能性あり	⇒ ・ 実現に向けた再編実施計画段階での詳細検討 (地域ニーズの詳細把握や実施主体の確保や地元との協議の推進。実施に向けた車輛確保や実証実験等の検討等)
〔タクシー事業の状況と乗合タクシーの可能性〕 ・ 市内事業者全 13 社、登録台数 59 台 ・ 乗合タクシーは車輛台数や営業所の場所等の関係上、厳原、美津島、比田勝エリアでのみ運行が可能で、他地域での営業は難易度が高い	⇒ ・ タクシー事業者の状況を踏まえた現実的な視点での乗合タクシーの導入検討 ・ 乗合タクシー困難地域での別のコミュニティ交通の導入可能性の検討
〔商店・地域との連携可能性〕 ・ 商店とは協賛金や交通事業者と連携した各種キャンペーン等での連携可能性あり ・ 地域では運行協力金制度など、受益者負担だけでなく、地域全体で支えあう仕組みづくりなどが必要に	⇒ ・ 商店等の関連事業者と連携した利用促進策や経営改善方策の導入検討 ・ 地域全体で支えあう仕組みづくりについての更なる詳細検討
〔福祉タクシー等との連携可能性〕 ・ 福祉タクシー及び介護タクシー事業者は 4 社、福祉有償運送は 2 社が実施 ・ 過疎地有償運送などの他のコミュニティ交通への参入は慎重な検討が必要	⇒ ・ 現実的に他の制度への参入の難易度は高く、福祉面と切り分けた検討と個別対応が必要
〔定額・ゾーン制運賃の導入検討〕 ・ 鰯浦循環線にゾーン運賃を導入した場合、3 ゾーン程度に設定が可能	⇒ ・ 地元住民への影響に配慮しつつゾーン制運賃の導入について詳細検討が必要
〔これまで実施した各種事業の評価〕 ・ 乗合タクシーは費用面で 55%改善 ・ 定額フリーパスポートは利用者を 49%、収入を 20%増加させるなど大きな効果	⇒ ・ 乗合タクシー事業の継続と更なる拡大に向けた可能性検討 ・ 定額フリーパスポートの継続と新たな定額商品などの導入検討

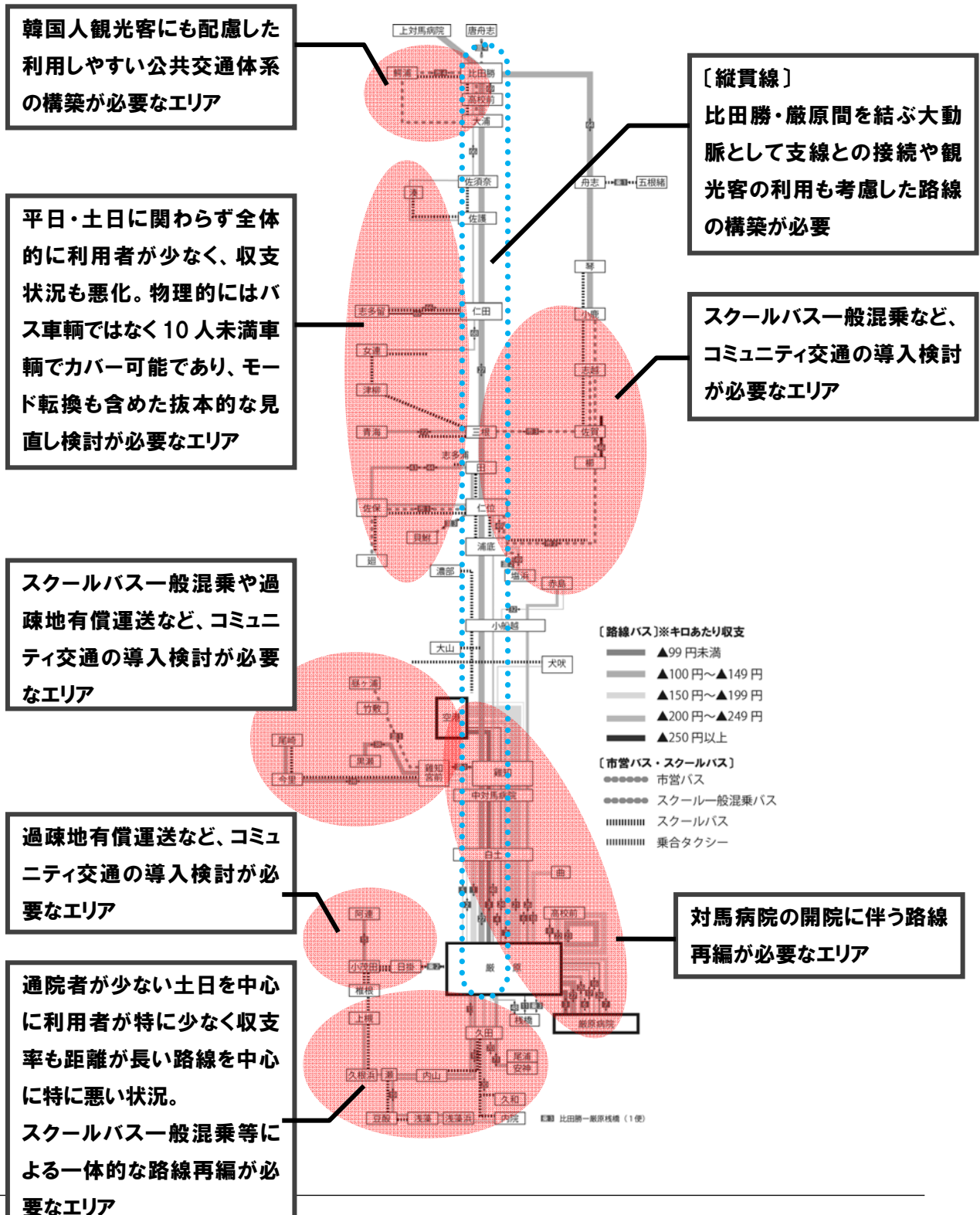
調査結果・概要		公共交通の維持・活性化に向けた課題
〔情報発信〕 ・ 専用ホームページはなく、情報面での対応は遅れ ・ 十分ではない外国人対応	⇒	・ ホームページの整備など情報発信の強化 ・ 外国人向け情報対応の強化

Ⅲ. 市民・来訪者アンケート調査及び分析

調査結果・概要		公共交通の維持・活性化に向けた課題
〔市民・病院利用者〕 ・ 午前中完結型。8 時出発、12 時戻りが全体の 7 割 ・ 通院エリアは 4 ブロックに分類可能。対馬病院利用者は厳原地域と美津島地域住民が中心と想定 《路線バス利用》 ・ 7 割以上が未利用者。「週 1 回以上」利用者は 3%程度。45%は「通院」での利用 ・ 利用者の 4 割は月 1000 円未満。通常運賃利用が 66%。定額 FP13%を大きく上回る ・ 定額フリーパスポートや 1 日フリーパス券を知らない人は 3 割 《新交通システム》 ・ ルート次第では利用するが 2 割。利用料金は 300 円～500 円で約 6 割 《対馬病院への移動》 ・ ルートや料金次第では 4 割がバス転換の可能性あり 《利用促進商品》 ・ 4 割は関心なし。定額運賃が 33%でトップ。1 日乗り放題商品が 24%で続く	⇒	・ 午前中を中心とした対馬病院へのアクセス検討 ・ 7 割の未利用者の新規開拓 ・ 小額利用者の利用単価増加を促す新商品の造成（1 日フリーパス券等） ・ 定額フリーパスポート等の情報発信強化 ・ 300 円～500 円程度での新交通システムの料金設定 ・ 定額運賃制度の導入に向けた検討
〔高校生〕 ・ 今後、バスに乗り換える可能性があるのは豊玉高校が 53%、上対馬高校が 40%、対馬高校が 25%で利用率とほぼ同	⇒	・ 高校生の通学に配慮した路線・ダイヤ設定 ・ 高校生が望む新たなバス商品の検討
〔韓国人〕 ・ 路線バス利用経験者は 17%	⇒	・ 路線バス利用方法やバス停、観光地情報等の情報発信媒体の整備検討

調査結果・概要	公共交通の維持・活性化に向けた課題
- 外国人パスポートは半数以上が「知らない」。8割は「知っていたら使っていた」と回答。潜在需要は確認 - 利用しない理由は「利用方法が分からない」が4割	- 案内板やバス停等における情報発信の強化 - 定額フリーパスポートの情報発信強化と発売場所の拡大

2. 路線体系からみた課題整理



V. 対馬市地域公共交通網形成計画の策定

V. 対馬市地域公共交通網形成計画の策定

1. 将来ビジョン

(1) 対応策の方向性

《対馬市の社会・経済情勢》

1. 地勢
 - ・ 709k m²、南北 82km、東西 18kmの広大な市域（厳原～比田勝間の自動車での移動で約 2.5 時間）
2. 人口・世帯構造
 - ・ 人口減少が急速に進行（昭和 35 年の 56%減。5 年前に比べ 10%減）
 - ・ 集落は市域全体に広範囲で分布
3. 少子高齢化の動向
 - ・ 少子高齢化が急速に進行
 - ・ 高齢化率は 34.5%で 5 年前に比べ 5 ポイント増加
4. 将来人口
 - ・ 平成 52 年には 1.8 万人と現在よりも 40%以上減少すると予想
5. 通院・買物の状況
 - ・ 通院エリアは4エリアに区分。厳原周辺及び南部は対馬いづはら病院、美津島周辺は中対馬病院、豊玉・峰は豊玉診療所等の地域の医療機関、比田勝等の北部は上対馬病院の依存度が高い。
 - ・ 買物は厳原、美津島、豊玉は美津島周辺の依存度が高い。その他は地域内の商店等の依存度が高い。
6. 燃油価格・自動車保有台数
 - ・ 本土部に比べリッターあたり 30 円程度高い。世帯あたりの自動車保有台数は 1.8 台
7. 観光・ビジネスの動向
 - ・ 平成 26 年の観光客は 35.8 万人。このうち 19.6 万人は韓国人等の外国人観光客

《対馬市のまちづくり方針》

対馬病院整備計画

- ・ 対馬いづはら病院と中対馬病院は再編統合により、平成 27 年 5 月 17 日より美津島町のグリーンピア内に「対馬病院」として開院予定。
- ・ 厳原地区から対馬病院間へはバス路線を 1 日 27 便確保することが計画

厳原城下町地区都市再生整備計画

- ・ 国の社会資本総合整備計画に基づく都市再生整備計画事業を活用し厳原城下町地区整備が進行中。

「ふれあい処つしま」整備計画

- ・ 平成 27 年 5 月 16 日、対馬市観光情報館「ふれあい処つしま」がオープン予定。
- ・ これまで路線バスの起終点であった対馬いづはら病院廃止に伴い、厳原地区の新たな起終点としての機能を有する。

新博物館整備計画

- ・ 新博物館は、市の中心部にある県立対馬歴史民俗資料館の敷地に整備。対馬市も予算を計上し、県と市で 27 年度中に施設の展示内容や外観の詳細を決定する予定である。

比田勝三宇田海岸整備計画

- ・ 平成 25 年度に、三宇田海岸を中心とした一体のエリアについて、観光リゾート地としての整備イメージを作成。

樽ヶ浜～仁位航路改善計画

- ・ 船舶リプレイス、ダイヤ見直し、対馬病院近傍への寄港地見直しなどが計画

「小さな拠点」づくりの推進

- ・ 過疎地域の小規模集落において「小さな拠点」づくりを推進。

《地域公共交通の課題》

課題Ⅰ 新たなまちの拠点づくりと需要動向を踏まえた幹線系統の再編

- 「対馬病院」と「対馬市観光情報館「ふれあい処つしま」」を拠点とした基幹路線の再編を行う。
- 支線との接続や需要に応じた適切なダイヤ・便数の見直しを行う。
- 外国人観光客の利用に配慮したダイヤの検討を行う。

課題Ⅱ 「小さな拠点」づくりと連動したコミュニティ交通としての支線系統の再編

- 小さな拠点づくりの推進とあわせ、費用対効果を考慮し、スクールバス一般混乗や乗合タクシー、市営バスへの転換、過疎地有償運送の導入など、地域の需要に応じたコミュニティ交通システムへの転換を図る。
- 運行形態やダイヤについても予約制等の不定期運行の導入検討など柔軟な対応を図る。

課題Ⅲ 新規需要を喚起するまちづくりと一体となった利用促進策の実施

- 潜在需要開拓を実現する新しい定額パスポートなどの魅力的な利用促進策を導入する。
- 生活交通との棲み分けを意識した観光客向けの公共交通サービスを提供する。
- 韓国人向け情報発信媒体の整備など、市外利用者の利用促進策を強化する。
- 貨客混載等の新たな収入拡大方策についての研究を行う。

課題Ⅳ 持続可能で効率的な運行体制の構築

- 老朽車輛の計画的な更新を行う。
- おもてなし・サービス向上等の経営努力による利用促進を図る。
- 運行主体の財務健全化や適正な人員計画など持続可能な組織経営を図る

課題Ⅴ 評価・改善システムの導入によるマネジメント体制の強化

- 利用動向に応じたサービス水準の見直しシステムの構築を図る。（乗車密度、収支率の最低基準を設け、達成しない場合は運行形態の見直しなどを検討する仕組み）

《対応策の方向性》

《理念》“市民の足は確保する”を基本に、需要に応じた適切なサービスを効率的に供給できる公共交通体系を、地域とともに創り上げる。

方針Ⅰ 新たなまちの拠点づくりと需要動向を踏まえた幹線系統の再編

- | | |
|-----|-------------------------|
| 1-1 | いづはら病院廃止に伴う路線効率化 |
| 1-2 | 重複路線・不採算路線の統廃合による路線効率化 |
| 1-3 | 経路見直しによる対馬病院へのアクセス確保 |
| 1-4 | 運行区間・便数の適正化と利用しやすいダイヤ設定 |

方針Ⅱ 「小さな拠点」づくりと連動したコミュニティ交通としての支線系統の再編

- | | |
|-----|-------------------------|
| 2-1 | スクールバス活用による路線再編 |
| 2-2 | 地域主体のコミュニティ交通による路線再編 |
| 2-3 | 予約制市営バス（不定期）の導入 |
| 2-4 | 運行区間・便数の適正化と利用しやすいダイヤ設定 |

方針Ⅲ 新規需要を喚起するまちづくりと一体となった利用促進策の導入

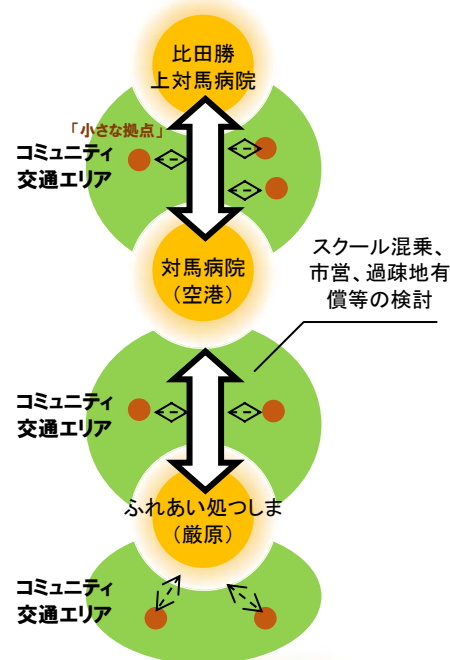
- | | |
|-----|-------------------|
| 3-1 | 新規需要開拓のための新商品の導入 |
| 3-2 | 観光需要に対応したサービス提供 |
| 3-3 | 韓国人利用者促進方策の実施 |
| 3-4 | ゾーン制運賃の導入 |
| 3-5 | 利用促進のための情報発信の強化 |
| 3-6 | コミュニティ交通導入促進方策の実施 |

方針Ⅳ 持続可能で効率的な運行体制の構築

- | | |
|-----|--------------------------|
| 4-1 | 老朽車輛の計画的な更新 |
| 4-2 | 利用者満足度の向上（おもてなし・サービス向上等） |
| 4-3 | 運行事業者の経営効率化と財務健全化 |

方針Ⅴ 評価・改善システムの導入によるマネジメント体制の強化

図表 公共交通構造モデル



図表 計画区域

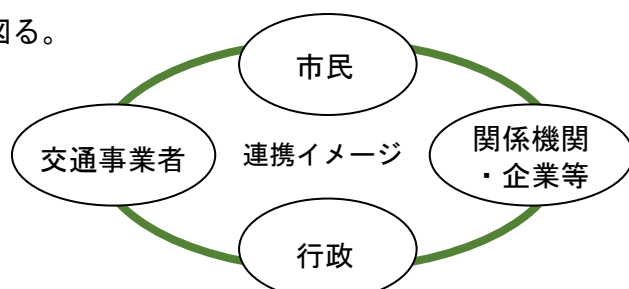


(2)基本方針

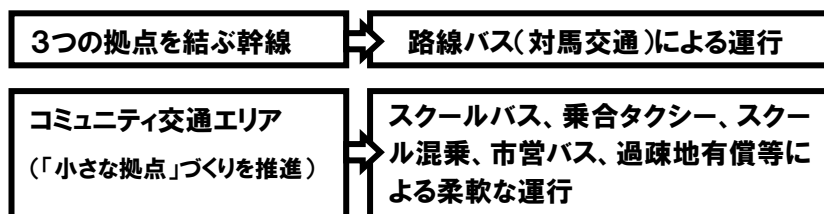
【理念】“市民の足は確保する”を基本に、需要に応じた適切なサービスを効率的に供給できる公共交通体系を、地域とともに創り上げる。

広大な市域を抱え急速な人口減少と少子高齢化が進む本市においては、公共交通は地域の暮らしと経済を支える不可欠なものであるが、一方でその維持にあたっては多額の財政負担を必要としている。今後は、市民、交通事業者、関係機関・企業、行政が一体となり、各地域の特色あるまちづくりの推進と連動しながら、“効率的で利用したくなる持続可能な公共交通”を構築し、自家用車に過度に依存しない環境に優しい地域社会の実現を目指していく。

実現にあたっては、本市の公共交通体系は、「対馬病院」、「ふれあい処つしま」、「比田勝」の3つの拠点を繋ぐ基幹路線（路線バス）を骨格に、「小さな拠点」づくりを推進しつつ、地域の特性に応じた多様な交通手段からなるコミュニティ交通エリアの構築を図る。



対馬市の公共交通体系の構築に関する基本的な考え方



2. 計画区域

対馬市地域公共交通網形成計画の区域は、対馬市全域とする。

3. 計画期間

計画期間は平成27年度から平成31年度の5年間とする。

4. 計画目標

将来ビジョン達成のための数値目標を以下のとおり定め、進行管理を行うものとする。

(1) 「方針Ⅰ. 新たなまちの拠点づくりと需要動向を踏まえた幹線系統の再編」の取り組み目標

① 路線バスの経常収支の改善（「方針Ⅱ」と一体的な数値目標として設定）

路線バスの経常赤字は平成 25 年度から平成 26 年度にかけて 5.6%増加した。今後、同様の増加率で赤字が拡大すると仮定した場合、平成 31 年度には赤字額は約 2 億円まで増加すると予想され、厳しい財政状況にある本市にとっては大きな負担となる。

今後、地域公共交通網形成計画に基づく各種事業により収支改善を図り、平成 31 年度の経常収支目標を▲1.3 億円程度まで削減する。

	現状値 (平成 26 年度)	平成 31 年度	
		趨勢値	目標値
路線バスの経常収支	▲1.5 億円	▲2.0 億円 ⇒	▲1.3 億円

(2) 「方針Ⅱ. 「小さな拠点」づくりと連動したコミュニティ交通としての支線系統の再編」の取り組み目標

① 過疎地有償運送等のコミュニティ交通の導入

支線部分については、路線バスから過疎地有償運送や市町村有償運送等のコミュニティ交通への転換を推進し、費用削減と公共交通サービスの維持を図る。コミュニティ交通は地域の需要に応じた予約制運行を基本に、買物や通院などの住民の生活スタイルに応じたルート及びダイヤの設定を行う。コミュニティ交通の導入にあたっては、「小さな拠点」などのまちづくりを同時平行的に進めるとともに、住民自らがコミュニティ交通を維持するという意識醸成を図るものとする。また、コミュニティ交通の導入と平行し、対馬病院等を結ぶ幹線系統の整備を行う。

	現状値 (平成 26 年度)	目標値 (平成 31 年度)
コミュニティ交通の導入地区数（幹線系統の整備含む）と利用者数の増加	0 地区	3 地区 利用者数 20%増加
コミュニティ交通の導入による対象地域の市民満足度の向上	40% (全市平均)	50%以上

②スクール混乗導入による費用削減と予約制バス(デマンドバス)の導入

路線バスとスクールバスが並走する路線については、スクールバスの一般混乗を導入し経費削減を図る。また、スクールバスの空き時間を活用した予約制バスの導入を図る。

	現状値 (平成 26 年度)	目標値 (平成 31 年度)
スクール混乗バスの導入	4 路線	9 路線
路線数・経費削減額	—	1500 万円程度

(3)「方針Ⅲ. 新規需要を喚起するまちづくりと一体となった利用促進策の導入」の取り組み目標

①5年後の公共交通利用者数

本市の人口は人口問題研究所の推計によると平成 37 年で 25,418 人まで減少すると予想している。路線バスの利用者数は平成 25 年度から平成 26 年度の 1 年間で約 2.5%減少した。平成 23 年度の定額フリーパスポート導入により劇的に増加した利用者数であるが、趨勢では人口減少の影響を受け今後は減少傾向に陥ることが予想される。

平成 25 年度から平成 26 年度の減少率(▲2.5%)が継続すると仮定すると、平成 31 年度の輸送人員は平成 26 年度よりも 4.5 万人少ない 33.4 万人程度まで減少すると予想される。今後、地域公共交通網形成計画に基づく各種事業により利用者増加を図り、減少率を 1%程度に止めることを目標とし、平成 31 年度の輸送人員を 36 万人程度と設定する。

	現状値 (平成 26 年度)	平成 31 年度	
		趨勢値	目標値
路線バス利用者数	379,554 人	334,000 人 ⇒	360,000 人

②韓国人向け 1 日フリーパス券の売上増

増加する韓国人観光客向けの 1 日フリーパス券の情報発信を強化することにより、現状の売上の 2 割程度の増加を図る。

	現状値 (平成 26 年度)	目標値 (平成 31 年度)
韓国人向け 1 日フリーパス券の売上額	600 万円 (見込み)	720 万円

(4)「方針Ⅳ. 持続可能で効率的な運行体制の構築」の取り組み目標

①路線バスに対する市民満足度の向上

多様な公共交通サービスの提供により、現在の路線バスに対する市民満足度を現状の40%から平成31年度には45%程度まで向上させる。

	現状値 (平成26年度)	目標値 (平成31年度)
路線バスに対する市民満足度 度(「満足」+「やや満足」 +「普通」の合計)	40%	45%

(5)「方針Ⅴ. 評価・改善システムの導入によるマネジメント体制の強化」の取り組み目標

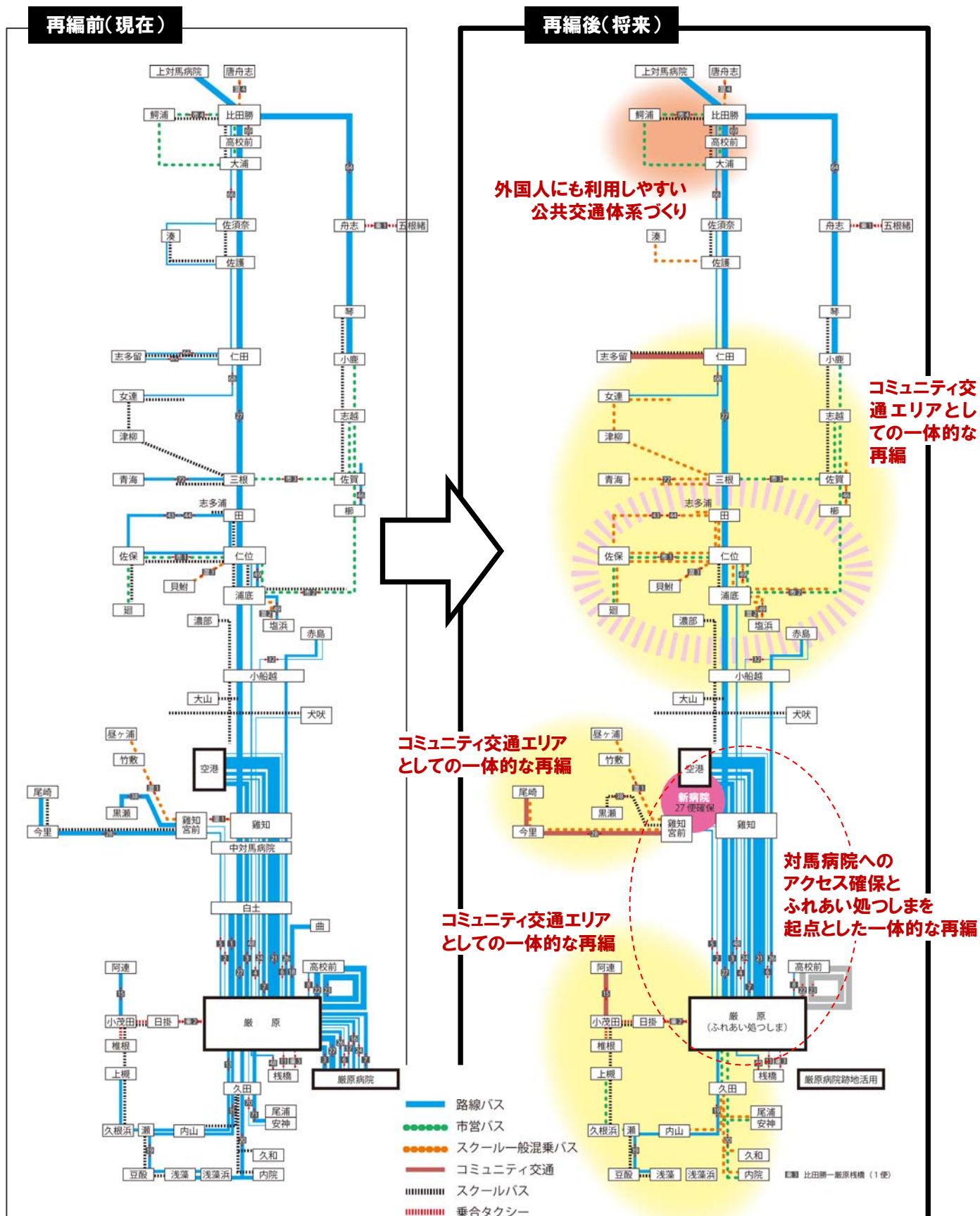
①評価・改善システムの構築と運用

路線維持・見直しの基準となる最低需要基準を定めた評価・改善システムを構築し、全路線を対象に検証を行う。

	現状値 (平成26年度)	目標値 (平成31年度)
評価実施路線数	—	全路線 (平成26年度ベース49路線)

5. 公共交通体系の将来像

地域公共交通網形成計画による各種再編による将来の交通体系を以下のとおり示す。
 なお、詳細な再編方針については後述する。



【路線バス(38路線)】										
系統番号		●基幹 ○準基幹	起点	経過地	終点	現行	将来の方向性	新病院 経由	起終点 見直し	予約制 検討
1	白土線	●	白土	厳中前	厳原	路線バス	廃止			
2	雞知線	●	雞知宮前	根緒	厳原	路線バス	路線バス	○		
3	空港線	●	いづはら病院	雞知宮前	対馬空港	路線バス	路線バス	○	○	
4	雞知線	●	厳原	病院・高校・宮前	犬吠	路線バス	路線バス			
5	雞知線	●	雞知宮前	棧橋・高校	厳原	路線バス	路線バス			
6	空港線	●	いづはら病院	高校・樽ヶ浜	対馬空港	路線バス	路線バス		○	
7	空港線	●	いづはら病院	雞知	対馬空港	路線バス	路線バス	○	○	
8	対馬高校線		厳原	東ノ浜	高校前	路線バス	路線バス			
11	棧橋線		棧橋	—	厳原	路線バス	路線バス			
13	内山・久根浜・上槻線		上槻	内山	厳原	路線バス	市営バス(区間見直し) (19と一体再編)			
15	阿連線		小茂田	—	阿連	路線バス	スクール混乗+市営バス 又はコミュニティ交通			
16	厳原病院線	●	厳原	—	いづはら病院	路線バス	廃止			
17	厳原病院線	●	厳原	厳原棧橋	いづはら病院	路線バス	廃止			
18	曲線	●	厳原	厳原棧橋	曲	路線バス	路線バス(統合)	○		
19	浅藻浜線	○	厳原	内山・瀬	浅藻浜	路線バス	路線バス			
20	浅藻線		厳原	久和	浅藻	路線バス	スクール混乗+市営バス (20・70・71で一体再編)			
21	空港シャトル	●	厳原	厳原トンネル	対馬空港	路線バス	路線バス(統合)	○		
22	厳原市内循環線		厳原	高校・阿須	厳原	路線バス	いづはら病院の跡地活用の動向 を踏まえ今後検討			
23	厳原市内循環線		厳原	阿須・高校	厳原	路線バス				
24	空港線	●	いづはら病院	樽ヶ浜	対馬空港	路線バス	路線バス	○	○	
26	赤島線	●	いづはら病院	樽ヶ浜・空港	赤島	路線バス	路線バス			
27	縦貫線	●	いづはら病院	対馬空港	上対馬病院	路線バス	路線バス	○	○	
28	尾崎線		雞知宮前	加志	尾崎	路線バス	スクール混乗+市営バス 又はコミュニティ交通			
32	赤島線		小船越	鴨居瀬	赤島	路線バス	路線バス	○		
38	竹敷線		雞知宮前	竹敷	黒瀬	路線バス	スクール混乗+市営バス 又はコミュニティ交通			
43	小網循環線(佐保廻り)		仁位	佐保・田	仁位	路線バス	スクール混乗+市営バス			○
44	小網循環線(田廻り)		仁位	田・佐保	仁位	路線バス	スクール混乗+市営バス			○
46	櫛線		櫛	佐賀	診療所前	路線バス	スクール混乗+市営バス			○
48	仁位線	●	厳原棧橋	空港・犬吠	仁位	路線バス	路線バス	○		
49	塩浜線		仁位	浦底	塩浜	路線バス	スクール混乗+市営バス			○
64	舟志・小鹿線	○	比田勝	舟志	小鹿	路線バス	路線バス			
65	志多留線		仁田	伊奈	志多留	路線バス	コミュニティ交通			
66	伊奈線	●	比田勝	仁田	志多留	路線バス	路線バス+コミュニティ交通			
68	鹿見線		仁田	鹿見	女連	路線バス	スクール混乗+市営バス 又はコミュニティ交通			
69	上対馬高校通学バス		比田勝	—	高校前	路線バス	路線バス			
70	厳原市内線		厳原	安神入口	安神	路線バス	スクール混乗+市営バス			
71	厳原市内線		厳原	尾浦	安神	路線バス	スクール混乗+市営バス (20・70・71で一体再編)			
72	青海線		三根	狩尾	青海	路線バス	スクール混乗+市営バス			
【市営バス(4路線)】										
市1	仁位・廻線		仁位・廻線(廻⇒仁位)			市営バス	市営バス			○
市2	仁位・小鹿線		仁位・小鹿線(小鹿⇒仁位)			市営バス	市営バス			○
市3	三根・志越線		三根・志越線(三根⇒志越)			市営バス	市営バス			
市4	鰐浦・比田勝循環線		鰐浦循環線			市営バス	市営バス (ゾーン制運賃導入検討)			
【スクール混乗(4路線)】										
混1			雞知・屋ヶ浦線			スクール混乗	スクール混乗			
混2			見世浦・塩浜線			スクール混乗	スクール混乗			
混3			仁位・貝瀬線			スクール混乗	スクール混乗			○
混4			比田勝・唐舟志線			スクール混乗	スクール混乗			
【乗合タクシー(3路線)】										
乗1			舟志・五根緒			乗合タクシー	乗合タクシー			○
乗2			厳原・椎根			乗合タクシー	乗合タクシー			○
乗3			比田勝・厳原棧橋			乗合タクシー	乗合タクシー			○

6. 目標を達成するために行う事業及び実施主体に関する事項

(1)実施主体とスケジュール

基本方針	施策	実施主体	H27	H28	H29	H30	H31
Ⅰ．新たなまちの拠点づくりと需要動向を踏まえた幹線系統の再編	1-1 いつはら病院廃止に伴う路線効率化	交通事業者、対馬市	実施計画	地域公共交通再編実施計画の策定を目指す	(いつはら対馬病院跡地活用に応じた検討) 実施可能な路線より随時実施・見直し		
	1-2 重複路線・不採算路線の統廃合による路線効率化	交通事業者、対馬市	実施計画		実施可能な路線より随時実施・見直し		
	1-3 経路見直しによる対馬病院へのアクセス確保	交通事業者、対馬市	実施計画		実施可能な路線より随時実施・見直し		
	1-4 運行区間・便数の適正化と利用しやすいダイヤ設定	交通事業者、対馬市	計画		実施可能な路線より随時実施・見直し		
Ⅱ．「小さな拠点」づくりと連動したコミュニティ交通としての支線系統の再編	2-1 スクールバス活用による路線再編	対馬市、交通事業者	計画	地域公共交通再編実施計画の策定を目指す		実施可能な路線より随時実施・見直し	
	2-2 地域主体のコミュニティ交通による路線再編	地元、対馬市 交通事業者	計画・実証運行等		中	実施可能な路線より随時実施・見直し	最
	2-3 予約制市営バス(不定期)の導入	対馬市、交通事業者	計画・実証運行等			実施可能な路線より随時実施・見直し	
	2-4 運行区間・便数の適正化と利用しやすいダイヤ設定	地元、対馬市 交通事業者	計画		間	実施可能な路線より随時実施・見直し	終
Ⅲ．新規需要を喚起するまちづくりと一体となった利用促進策の導入	3-1 新規需要開拓のための新商品の導入	対馬市、交通事業者 商業及び観光関連機関	計画・実証販売	地域公共交通再編実施計画の策定を目指す		実施可能な事業より随時実施・見直し	
	3-2 観光需要に対応したサービス提供	対馬市、交通事業者 商業及び観光関連機関	計画・実証運行等		評	実施可能な事業より随時実施・見直し	評
	3-3 韓国人利用者促進方策の実施	対馬市、交通事業者 商業及び観光関連機関	計画・実証実験等			実施可能な事業より随時実施・見直し	
	3-4 ゾーン制運賃の導入	対馬市、交通事業者	計画・実証運行等		価	実施可能な事業より随時実施・見直し	価
	3-5 コミュニティ交通導入促進方策の実施	地元、対馬市 交通事業者	計画・実証運行等			実施可能な事業より随時実施・見直し	
	3-6 情報発信の強化	対馬市、交通事業者 商業及び観光関連機関	実施可能な事業より随時実施・見直し				
Ⅳ．持続可能で効率的な運行体制の構築	4-1 老朽車両の計画的な更新	交通事業者、対馬市			更新が必要な車両より随時実施		
	4-2 利用者満足度の向上(おもてなし・サービス向上等)	交通事業者、対馬市	実施可能な事業より随時実施・見直し				
	4-3 運行事業者の経営効率化と財務健全化	交通事業者、対馬市	実施可能な事業より随時実施・見直し				
Ⅴ．評価・改善システムの導入によるマネジメント体制の強化		交通事業者、対馬市	制度設計・運用				

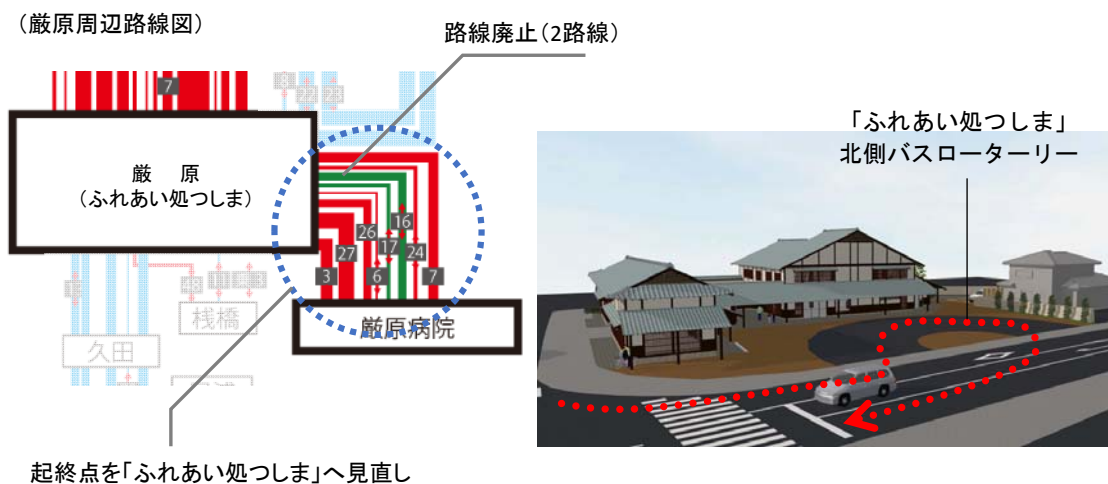
(2)各施策の概要

1. 新たなまちの拠点づくりと需要動向を踏まえた幹線系統の再編

《基幹系統》

1-1 いづはら病院廃止に伴う路線効率化

目的	対馬いづはら病院廃止に伴い、厳原―いづはら病院を区間とする路線廃止を行うとともに、関連する幹線系統の全ての路線の起終点を対馬市観光情報館「ふれあい処つしま」に変更することで、観光・交通結節機能の強化と路線短縮を行う。
実施概要	●厳原病院線の廃止(16 系統、17 系統) ●区間見直し ・ 空港線 (3・6・7・24 系統) ・ 赤島線 (26 系統) ・ 縦貫線 (27 系統)
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	平成 27 年度 : 再編実施及び再編実施後の検証。検証の結果、再度変更が必要となる路線等については、地域公共交通再編事業の活用の可能性も含め検討 平成 28 年度～ : 経過観察と必要に応じた見直し ・ 対馬いづはら病院跡地活用に応じた個別対応

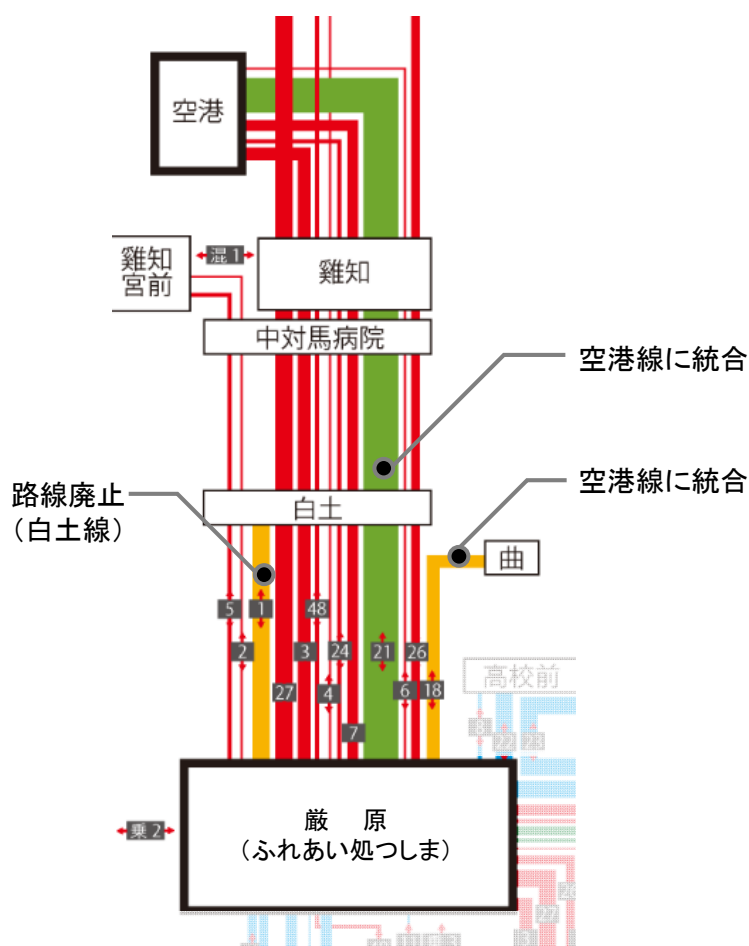


(再編検討対象路線) ※平成 26 年度実績

系統 番号	対象路線	区間距離 (km)	運行 回数(回)	実車走行 キロ(km)	輸送人員 (人)	経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	経常損益 (千円)
16	厳原病院線	1.4	2.0	2,027	1,001	110	510	▲ 400
17	厳原病院線	2.4	1.0	1,014	267	42	255	▲ 213
3	空港線	13.6	3.0	29,757	30,379	5,249	7,486	▲ 2,238
6	空港線	13.3	0.5	4,841	2,776	341	1,218	▲ 877
7	空港線	13.2	2.5	24,077	9,714	1,865	6,057	▲ 4,192
24	空港線	14.4	1.0	10,512	8,879	1,660	2,645	▲ 985
26	赤島線	41.0	2.0	59,368	12,945	2,060	14,936	▲ 12,876
27	縦貫線	91.9	4.0	268,348	146,149	37,738	67,513	▲ 29,775

1-2 重複路線・不採算路線の統廃合による路線効率化

目的	多額の赤字を抱える空港シャトル便を一般路線である空港線への統合を行うとともに、白土や曲など中間地点から系統を廃止し、路線効率化を図る。
実施概要	●空港シャトル線の一般路線への統合(21 系統⇒7 系統へ統合) ●中間地点からの出発便(2 路線)の他路線との統合・廃止 ・ 曲線 (18 系統⇒24 系統へ統合) ・ 白土線 (1 系統⇒路線廃止)
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	平成 27 年度 : 再編実施及び再編実施後の検証。検証の結果、再度変更が必要となる路線等については、地域公共交通再編事業の活用の可能性も含め検討 平成 28 年度～ : 経過観察と必要に応じた見直し



(再編検討対象路線) ※平成 26 年度実績

系統番号		区間距離(km)	運行回数(回)	実車走行キロ(km)	輸送人員(人)	経常収益(千円)	経常費用(千円)	経常損益(千円)	キロ当たり経常収支(円km)	売上高利益率(20%未満着色)
7	空港線	13.2	2.5	24,077	9,714	1,865	6,057	▲ 4,192	▲ 174	31%
24	空港線	14.4	1.0	10,512	8,879	1,660	2,645	▲ 985	▲ 94	63%
1	白土線	4.6	4.0	13,317	6,131	885	3,350	▲ 2,465	▲ 185	26%
18	曲線	6.0	3.0	10,056	4,464	577	2,530	▲ 1,953	▲ 194	23%
21	空港シャトル	11.2	9.0	66,573	18,472	4,928	16,749	▲ 11,821	▲ 178	29%

1-3 経見直しによる対馬病院へのアクセス確保

目的	幹線系統の路線を活用し、対馬病院へのアクセス便を確保する。 なお、平成27年度は27便を確保することし、対馬病院開院後のアクセス状況等を見極めながら必要な見直しを行う。
実施概要	●対馬病院へのアクセス確保 ・ 雞知線 (2系統) ・ 空港線 (3・6・7・24系統) ・ 曲線 (18系統→24系統へ統合) ・ 空港シャトル (21系統→7系統へ統合) ・ 縦貫線 (27系統) ・ 赤島線 (26系統) ・ 仁位線 (48系統)
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	平成27年度 : 再編実施及び再編実施後の検証。検証の結果、再度変更が必要となる路線等については、地域公共交通再編事業の活用の可能性も含め検討 平成28年度～ : 需要動向に応じた見直し



(再編検討対象路線) ※平成26年度実績

系統番号		区間距離(km)	運行回数(回)	実車走行キロ(km)	輸送人員(人)	経常収益(千円)	経常費用(千円)	経常損益(千円)	キロ当たり経常収支(円km)	売上高利益率(20%未満着色)
2	雞知線	9.6	1.0	3,475	922	129	874	▲746	▲215	15%
3	空港線	13.6	3.0	29,757	30,379	5,249	7,486	▲2,238	▲75	70%
6	空港線	13.3	0.5	4,841	2,776	341	1,218	▲877	▲181	28%
7	空港線	13.2	2.5	24,077	9,714	1,865	6,057	▲4,192	▲174	31%
18	曲線	6.0	3.0	10,056	4,464	577	2,530	▲1,953	▲194	23%
21	空港シャトル	11.2	9.0	66,573	18,472	4,928	16,749	▲11,821	▲178	29%
24	空港線	14.4	1.0	10,512	8,879	1,660	2,645	▲985	▲94	63%
27	縦貫線	91.9	4.0	268,348	146,149	37,738	67,513	▲29,775	▲111	56%
32	赤島線	8.3	0.5	1,677	572	69	422	▲352	▲210	16%
48	仁位線	45.0	3.0	32,850	3,263	598	8,265	▲7,666	▲233	7%

1-4 運行区間・便数の適正化と利用しやすいダイヤ設定

目的	幹線系統の全路線について、平成 27 年度の対馬病院へのアクセス状況や、支線の再編状況等を踏まえつつ、運行区間や便数の適正化を行う。 また、生活交通との棲み分けを意識しながら、観光客の利用を視野に入れたダイヤ再編を行う。
実施概要	●基幹系統全路線の運行区間・便数の適正化と利用しやすいダイヤ設定 ・ 幹線系統全路線（下表参照）
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	平成 27 年度：再編実施及び再編実施後の検証。検証の結果、再度変更が必要となる路線等については、地域公共交通再編事業の活用の可能性も含め検討 平成 28 年度～：実施可能な路線より段階的に再編実施

（再編検討対象路線）※平成 26 年度実績

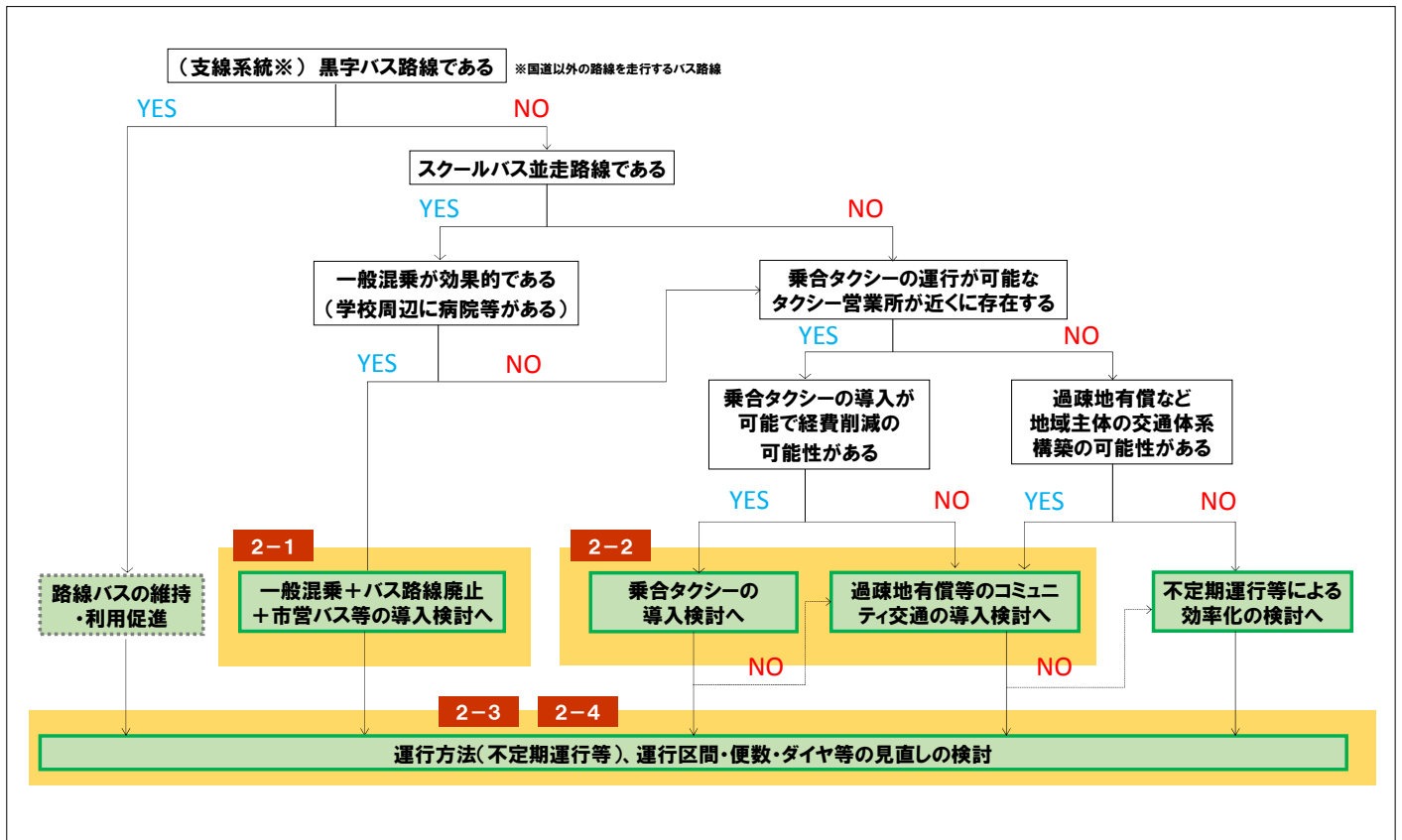
【路線バス(39路線)】		区間距離 (km)	運行 回数(回)	実車走行 キロ(km)	輸送人員 (人)	経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	経常損益 (千円)	キロ当たり 経常収支 (円km)	売上高 利益率 (20%未満 着色)
系統 番号	路線名									
1	白土線	4.6	4.0	13,317	6,131	885	3,350	▲ 2,465	▲ 185	26%
2	雞知線	9.6	0.5	3,475	922	129	874	▲ 746	▲ 215	15%
3	空港線	13.6	3.0	29,757	30,379	5,249	7,486	▲ 2,238	▲ 75	70%
4	雞知線	23.8	0.5	8,616	1,185	146	2,168	▲ 2,021	▲ 235	7%
5	雞知線	11.3	1.0	8,181	5,220	788	2,058	▲ 1,270	▲ 155	38%
6	空港線	13.3	0.5	4,841	2,776	341	1,218	▲ 877	▲ 181	28%
7	空港線	13.2	2.5	24,077	9,714	1,865	6,057	▲ 4,192	▲ 174	31%
16	厳原病院線	1.4	2.0	2,027	1,001	110	510	▲ 400	▲ 197	22%
17	厳原病院線	2.4	1.0	1,014	267	42	255	▲ 213	▲ 211	16%
18	曲線	6.0	3.0	10,056	4,464	577	2,530	▲ 1,953	▲ 194	23%
21	空港シャトル	11.2	9.0	66,573	18,472	4,928	16,749	▲ 11,821	▲ 178	29%
24	空港線	14.4	1.0	10,512	8,879	1,660	2,645	▲ 985	▲ 94	63%
26	赤島線	41.0	2.0	59,368	12,945	2,060	14,936	▲ 12,876	▲ 217	14%
27	縦貫線	91.9	4.0	268,348	146,149	37,738	67,513	▲ 29,775	▲ 111	56%
48	仁位線	45.0	3.0	32,850	3,263	598	8,265	▲ 7,666	▲ 233	7%
66	伊奈線	42.1	1.0	30,485	1,552	471	7,670	▲ 7,198	▲ 236	6%

II. 「小さな拠点」づくりと連動したコミュニティ交通としての支線系統の再編

支線系統の再編にあたっては、「小さな拠点」づくりなどのまちづくりを進めながら、以下のロジックに基づき、第一段階として1-5に示すスクールバス一般混乗の検討を優先的に行い、第二段階で2-1に示す乗合タクシーや過疎地有償運送等のコミュニティ交通の導入可能性を検証する。また、最終的には2-3、2-4に示すとおり不定期運行の検討、運行区間・便数・ダイヤ等の見直しを行うものとする。

なお、支線再編にあたっては、関連する幹線系統の見直しも連動して行うものとし、対馬病院などへのアクセスを確保する。

図表 支線系統再編検討フロー



2-1 スクールバス活用による路線再編

目的	スクールバスと路線バス及び市営バスが並走する路線について、スクールバスの一般混乗化又はスクールバスへの展開により、並走する路線バスを廃止し効率化を行う。 なお、支線再編とあわせ、対馬病院等への全市的な拠点へのアクセス等を確保するため、関連する幹線系統の見直しを行う。
実施概要	●スクールバス一般混乗化・スクールバス転換 ・上槻線（13 系統） ・浅藻線（20 系統） ・尾崎線（28 系統） ・竹敷線（38 系統） ・小網循環線（佐保廻り）（43 系統） ・小網循環線（田廻り）（44 系統） ・伊奈線（66 系統） ・鹿見線（68 系統） ・安神線（70・71 系統） ・青海線（72 系統） ・仁位・小鹿線（市営バス） ・仁位・廻線（市営バス）など
実施主体	対馬交通、対馬市
実施工程	平成 27 年度：地域公共交通再編事業の活用の可能性も含め詳細を検討 平成 28 年度～：実施可能な路線より随時実施・見直し

（再編検討対象路線）※平成 26 年度実績

【路線バス（39路線）】		区間距離 (km)	運行 回数(回)	実車走行 キロ(km)	輸送人員 (人)	経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	経常損益 (千円)	キロ当たり 経常収支 (円km)	売上高 利益率 (20%未満 着色)
系統 番号	路線名									
13	内山・久根浜・上槻線	25.5	2.0	27,642	3,011	620	6,954	▲ 6,335	▲ 229	9%
20	浅藻線	19.2	2.0	32,475	5,673	1,702	8,170	▲ 6,468	▲ 199	21%
28	尾崎線	19.3	3.0	35,705	18,120	3,748	8,983	▲ 5,235	▲ 147	42%
38	竹敷線	9.6	3.0	16,253	14,401	2,230	4,089	▲ 1,859	▲ 114	55%
43	小網循環線(佐保廻り)	15.5	2.0	10,215	1,873	417	2,570	▲ 2,152	▲ 211	16%
44	小網循環線(田廻り)	15.5	2.0	10,184	2,155	483	2,562	▲ 2,079	▲ 204	19%
66	伊奈線	42.1	1.0	30,485	1,552	471	7,670	▲ 7,198	▲ 236	6%
68	鹿見線	10.3	1.0	7,457	217	47	1,876	▲ 1,829	▲ 245	3%
70	厳原市内線	10.3	0.5	3,729	0	8	938	▲ 930	▲ 250	1%
71	厳原市内線	14.3	2.5	28,371	2,985	388	7,138	▲ 6,750	▲ 238	5%
72	青海線	7.0	2.0	6,888	2,867	252	1,733	▲ 1,481	▲ 215	15%
【市営バス（4路線）】		区間距離 (km)	運行 回数(回)							
市1	仁位・廻線	13.1	1.0							
市2	仁位・小鹿線	26.4	2.0							

スクールバス活用(一般混乗)を取り入れた南部地域の路線バスの一体的再編モデル

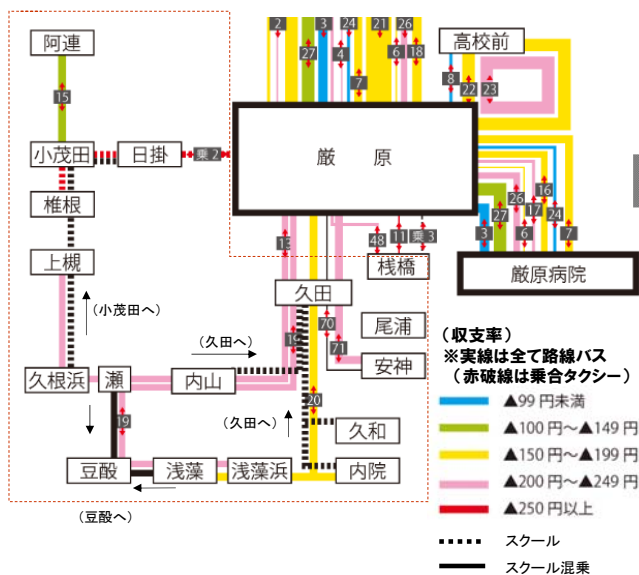
スクールバスの有効活用(一般混乗化、空き時間の市営バス化)を行うことで、重複路線である上槻線や浅藻線の廃止が可能となる。なお、以下のプラン実現のためには、浅藻浜線を現行よりも50分程度早発させる必要があるが、この場合、上槻地区の高校生の通学のみならず、これまでは不可能であった浅藻地区の高校生の通学が可能となるなど、費用面以外のメリットも大きい。

但し、内院から浅藻方面へのアクセス方法が無くなること、また、安神や尾浦への經由方法など解消すべき課題も多数存在するため、地域公共交通再編事業の活用を目指す計画を策定する段階での詳細な検討が必要である。

現在

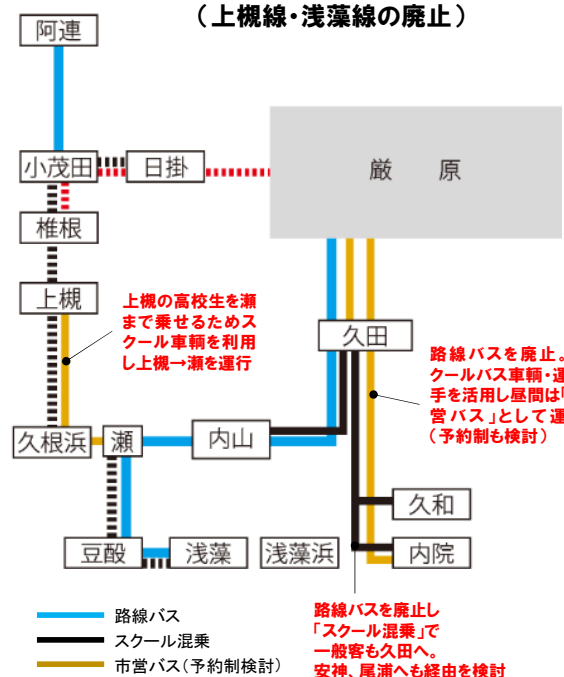
《エリア特性・課題》

- 低需要且つ重複路線も多く収支率が非常に悪い
- スクールバスが多いが有効活用が行われていない



将来

スクール+路線バス+市営バスを 組み合わせた再編プラン (上槻線・浅藻線の廃止)



(課題)・上槻の高校生通学のためには浅藻浜線を現状よりも50分程度早発が必要
(※メリットとして浅藻・豆酸方面からの高校生通学も可能に)

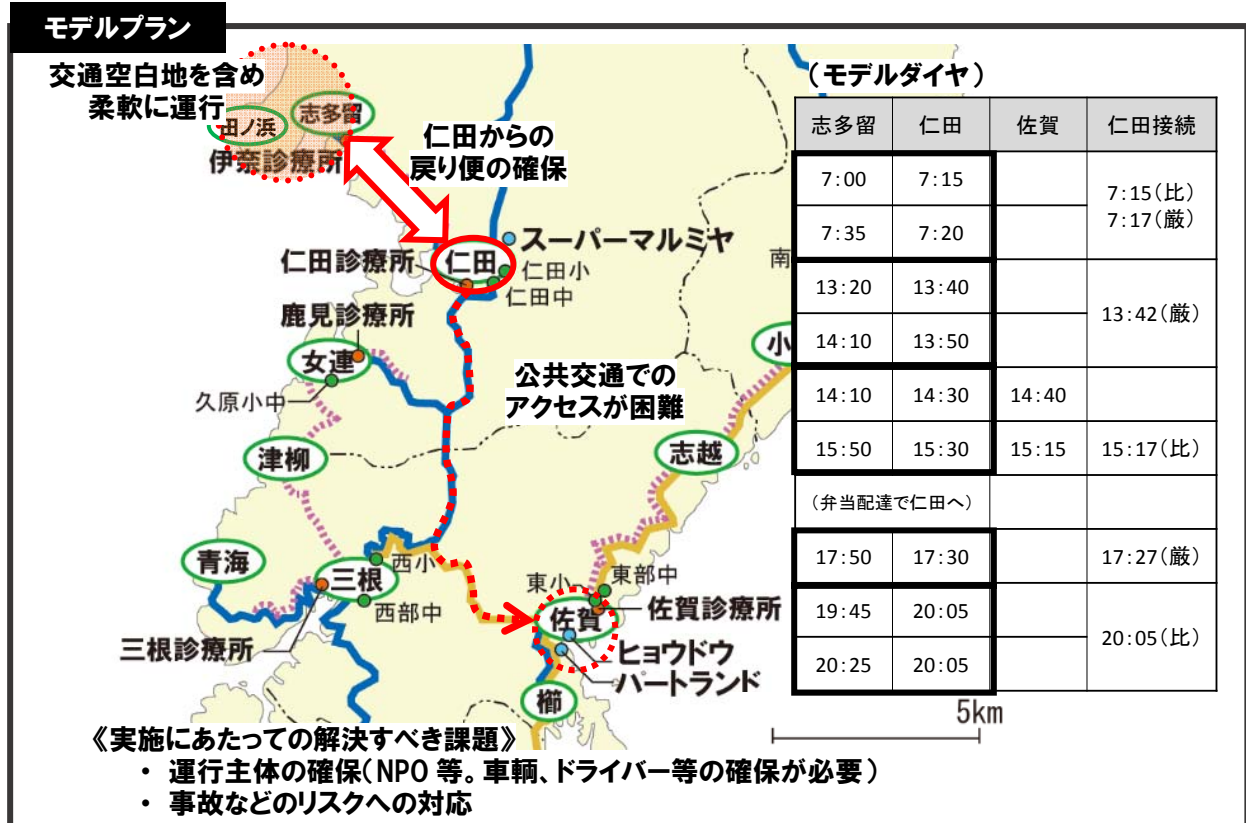
2-2 地域主体のコミュニティ交通による路線再編

目的	スクールバス活用が困難な支線について、路線バスの代替手段となる過疎地有償運送や市町村有償運送の地域委託型等のコミュニティ交通の導入を図り、赤字額の削減と利便性の向上を目指す。また、地域が主体的に運行に参画するシステムを構築し、地域が支えあう持続可能な公共交通体系の確立を目指す。 なお、支線再編とあわせ、対馬病院等への全市的な拠点へのアクセス等を確保するため、関連する幹線系統の見直しを行う。
実施概要	●地域主体のコミュニティ交通による路線再編 ・阿連線（15 系統） ・尾崎線（28 系統） ・竹敷線（38 系統） ・伊奈線（66 系統） ・鹿見線（68 系統） ・厳原・椎根線（乗合タクシー）など
実施主体	対馬市、地域、交通事業者
実施工程	平成 27 年度：地域公共交通再編事業の活用の可能性も含め詳細を検討 ※モデル地区（1ヶ所程度）の実証運行 平成 28 年度～：モデル地区の本格運行への移行・随時見直し その他路線の段階実施（実証運行⇒本格運行）

（再編検討対象路線）※平成 26 年度実績

【路線バス(39路線)】		区間距離 (km)	運行 回数(回)	実車走行 キロ(km)	輸送人員 (人)	経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	経常損益 (千円)	キロ当たり 経常収支 (円km)	売上高 利益率 (20%未満 着色)
系統 番号	路線名									
15	阿連線	8.6	2.5	12,049	6,135	1,571	3,031	▲ 1,460	▲ 121	52%
28	尾崎線	19.3	3.0	35,705	18,120	3,748	8,983	▲ 5,235	▲ 147	42%
38	竹敷線	9.6	3.0	16,253	14,401	2,230	4,089	▲ 1,859	▲ 114	55%
66	伊奈線	42.1	1.0	30,485	1,552	471	7,670	▲ 7,198	▲ 236	6%
68	鹿見線	10.3	1.0	7,457	217	47	1,876	▲ 1,829	▲ 245	3%
【乗合タクシー(3路線)】		区間距離 (km)	運行 回数(回)							
乗2	厳原・椎根	22.5	4.0							

(再掲) 志多留地区におけるモデルプラン



(再掲)図表 ケース1:費用対効果試算(コミュニティ交通運転手当てを変動性とした場合)

		路線バス	コミュニティ交通		
便数		1 往復	4.5 往復		
運行区間		志多留—仁田	志多留—仁田（—佐賀）（※週 1 回買物便）		
運行方法		定時定ルート	不定期（予約制）・定ルート		
想定稼働率		100%	50%	70%	100%
総キロ数		5,575km	13,375 km	18,725 km	26,751 km
①想定費用		約 1,400 千円	約 1,600 千円	約 2,000 千円	約 2,700 千円
②想定収入		0 千円	約 500 千円	約 700 千円	約 1,000 千円
収支（②-①）		△1,400 千円	△1,100 千円	△1,300 千円	△1,700 千円
費用内訳	燃料費	費用総額 として算出	350 千円	480 千円	690 千円
	運転手当て (1 回 1 千円)		810 千円 (月 6.8 万円)	1,134 千円 (月 9.5 万円)	1,620 千円 (月 13.5 万円)
	事務手数料		240 千円		
	消耗品費		20 千円		
	車検・保険費		100 千円		

図表 ケース2:費用対効果試算(コミュニティ交通運転手当てを固定費とした場合)

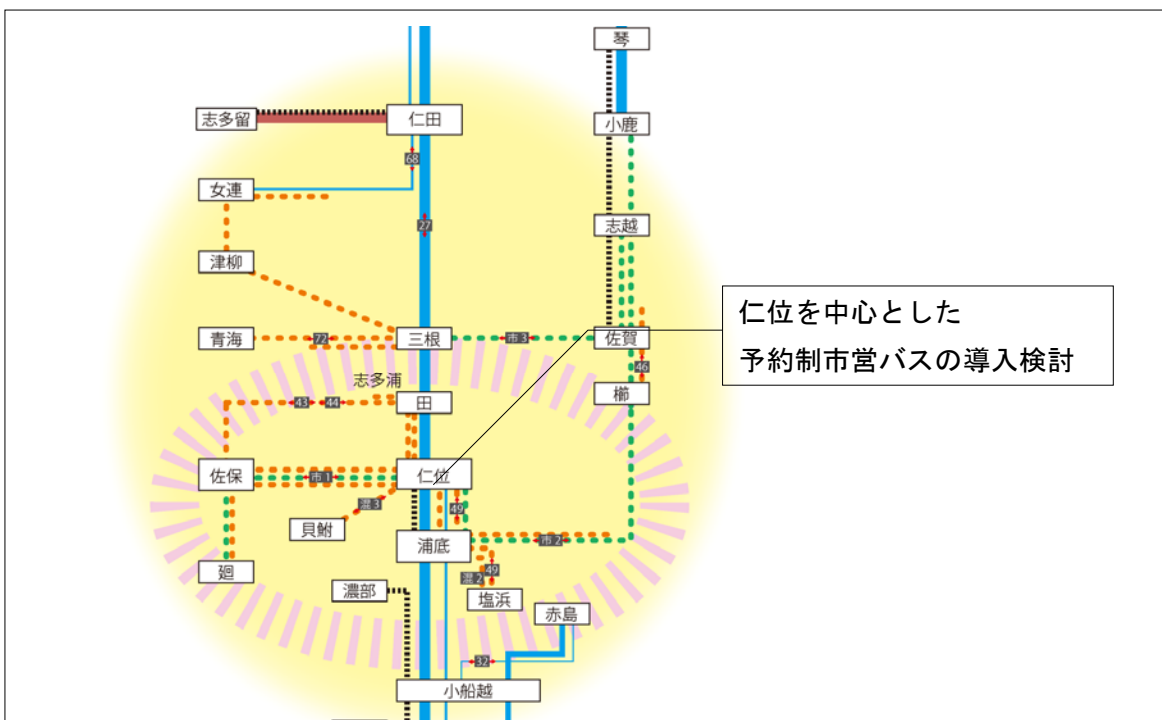
		路線バス	コミュニティ交通		
便数		1 往復	4.5 往復		
運行区間		志多留—仁田	志多留—仁田（—佐賀）（※週 1 回買物便）		
運行方法		定時定ルート	不定期（予約制）・定ルート		
想定稼働率		100%	50%	70%	100%
総キロ数		5,575km	13,375 km	18,725 km	26,751 km
①想定費用		約 1,400 千円	約 2,300 千円	約 2,500 千円	約 2,700 千円
②想定収入		0 千円	約 500 千円	約 700 千円	約 1,000 千円
収支（②-①）		△1,400 千円	△1,800 千円	△1,800 千円	△1,700 千円
費用内訳	燃料費	費用総額 として算出	350 千円	480 千円	690 千円
	運転手当て		1,620 千円（月 13.5 万円※1 回 1000 円程度）		
	事務手数料		240 千円		
	消耗品費		20 千円		
	車検・保険費		100 千円		

(試算条件)

- ・ 路線バス実車走行キロ数、費用は平成 26 年度実績より設定
- ・ コミュニティ交通の収支の前提条件は以下のとおり。なお、費用は 1 万円台を切り上げ処理
 - 運行キロ数は志多留—仁田間を片道 7.7km、仁田—佐賀間を片道 14km と想定
 - 燃費は 1 リッターあたり 7km と想定
 - 運転手当ては 1 回 1000 円程度を想定し算定。固定の場合は最大で日あたり 4500 円、月額 13.5 万円とした。変動性の場合は稼働率を乗じ算定
 - 事務手数料は予約電話受付、必要書類作成など。月 2 万円と想定
 - 消耗品費は印刷費や筆記用具など事務用品や車載品など。年 2 万円と想定
 - 運賃収入は志多留—仁田間を片道 300 円（往復 600 円）、志多留—佐賀を片道 500 円（往復 1000 円）と想定。1 往復あたりの乗車人員を最低の 1 人と想定し 1 万円台を切り捨て処理
 - 車両は行政からの無償貸与とし減価償却費は想定しない

2-3 予約制市営バス(不定期)の導入

目的	複数方面からスクールバスが集まる仁位地域の特性を活かし、仁位を中心としたスクールバス活用（混乗化）による路線再編にあわせ、スクールバス空き時間（昼間帯）を活用した予約制市営バスの導入を図り、赤字削減と利便性の増加を実現する。 なお、支線再編とあわせ、対馬病院等への全市的な拠点へのアクセス等を確保するため、関連する幹線系統の見直しを行う。
実施概要	●予約制市営バス(不定期)の導入 ・小網循環線（佐保廻り）（43 系統） ・小網循環線（田廻り）（44 系統） ・仁位・小鹿線（市営バス） ・仁位・廻線（市営バス）など
実施主体	対馬市、交通事業者
実施工程	平成27年度：地域公共交通再編事業の活用の可能性も含め詳細を検討 ※進捗状況に応じた実証運行 平成28年度～：予約制バスの段階的な導入・随時見直し



（再編検討対象路線）※平成26年度実績

【路線バス(39路線)】		区間距離 (km)	運行 回数(回)	実車走行 キロ(km)	輸送人員 (人)	経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	経常損益 (千円)	キロ当たり 経常収支 (円km)	売上高 利益率 (20%未満 着色)
系統 番号	路線名									
43	小網循環線(佐保廻り)	15.5	2.0	10,215	1,873	417	2,570	▲2,152	▲211	16%
44	小網循環線(田廻り)	15.5	2.0	10,184	2,155	483	2,562	▲2,079	▲204	19%
【市営バス(4路線)】		区間距離 (km)	運行 回数(回)							
市1	仁位・廻線	13.1	1.0							
市2	仁位・小鹿線	26.4	2.0							

2-4 運行区間・便数の適正化と利用しやすいダイヤ設定

目的	支線系統の全路線について、運行区間や便数の適正化を行うとともに、観光客を含む利用者視点にたったダイヤ再編を行う。
実施概要	●支線系統全路線の運行区間・便数の適正化と利用しやすいダイヤ設定 ・支線系統全路線（下表参照）
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	平成27年度：地域公共交通再編事業の活用の可能性も含め詳細を検討 平成28年度～：実施可能な路線より随時実施・見直し

（再編検討対象路線）※平成26年度実績

【路線バス(39路線)】		起点	経過地	終点	区間距離 (km)	運行 回数(回)	実車走行 キロ(km)	輸送人員 (人)	経常収益 (千円)	経常費用 (千円)
系統 番号	路線名									
8	対馬高校線	厳原	東ノ浜	高校前	2.8	1.0	2,027	2,502	374	510
11	棧橋線	棧橋	—	厳原	0.8	0.5	290	0	1	73
13	内山・久根浜・上槻線	上槻	内山	厳原	25.5	2.0	27,642	3,011	620	6,954
15	阿連線	小茂田	—	阿連	8.6	2.5	12,049	6,135	1,571	3,031
19	浅藻浜線	厳原	内山・瀬	浅藻浜	26.4	2.0	38,227	4,042	1,032	9,618
20	浅藻線	厳原	久和	浅藻	19.2	2.0	32,475	5,673	1,702	8,170
22	厳原市内循環線	厳原	高校・阿須	厳原	6.5	4.0	14,523	7,653	767	3,654
23	厳原市内循環線	厳原	阿須・高校	厳原	7.5	4.0	15,816	6,686	682	3,979
28	尾崎線	雞知宮前	加志	尾崎	19.3	3.0	35,705	18,120	3,748	8,983
32	赤島線	小船越	鴨居瀬	赤島	8.3	0.5	1,677	572	69	422
38	竹敷線	雞知宮前	竹敷	黒瀬	9.6	3.0	16,253	14,401	2,230	4,089
43	小網循環線(佐保廻り)	仁位	佐保・田	仁位	15.5	2.0	10,215	1,873	417	2,570
44	小網循環線(田廻り)	仁位	田・佐保	仁位	15.5	2.0	10,184	2,155	483	2,562
46	櫛線	櫛	佐賀	診療所前	4.2	3.0	5,506		1,408	1,385
49	塩浜線	仁位	浦底	塩浜	8.4	2.0	12,163	4,125	643	3,060
64	舟志・小鹿線	比田勝	舟志	小鹿	24.9	4.0	65,537	43,068	9,319	16,488
65	志多留線	仁田	伊奈	志多留	7.7	1.0	5,575	0	11	1,403
68	鹿見線	仁田	鹿見	女連	10.3	1.0	7,457	217	47	1,876
69	上対馬高校通学バス	比田勝	—	高校前	2.4	1.0	984	150	24	248
70	厳原市内線	厳原	安神入口	安神	10.3	0.5	3,729	0	8	938
71	厳原市内線	厳原	尾浦	安神	14.3	2.5	28,371	2,985	388	7,138
72	青海線	三根	狩尾	青海	7.0	2.0	6,888	2,867	252	1,733
合計							926,787	379,554	83,384	233,169

【市営バス(4路線)】			区間距離 (km)	運行 回数(回)
市1	仁位・廻線	仁位・廻線(廻⇒仁位)	13.1	1.0
市2	仁位・小鹿線	仁位・小鹿線(小鹿⇒仁位)	26.4	2.0
市3	三根・志越線	三根・志越線(三根⇒志越)	18.8	2.0
市4	鰐浦・比田勝循環線	鰐浦循環線	22.1	4.0
【スクール混乗(4路線)】			区間距離 (km)	運行 回数(回)
混1	雞知・屋ヶ浦線		11.6	1.0
混2	見世浦・塩浜線		11.8	1.0
混3	仁位・貝瀬線		1.1	1.0
混4	比田勝・唐舟志線		8.3	1.0
【乗合タクシー(3路線)】			区間距離 (km)	運行 回数(回)
乗2	厳原・椎根		22.5	4.0
乗3	比田勝・厳原棧橋		83.3	4.0

Ⅲ . 新規需要を喚起するまちづくりと一体となった利用促進策の導入

3-1 新規需要開拓のための新商品の導入

目的	商業・観光関連事業者や対馬病院等の関係機関と連携し、新たな1日フリーパス券や各種キャンペーン等を行い、新規顧客開拓を実現するとともに、既存利用者の客単価増を図る。
実施概要	●平日 1000 円フリーパス券の販売 ●厳原一空港間の回数券販売(2枚・12枚綴り) ●リピーター確保のための企画((仮称)対馬エコマイレージ) ●定額フリーパスポート等の情報発信強化と販売チャネルの多様化 ●免許返納者を対象とした企画 ●未利用者向けのバス利用機会の創出 など
実施主体	対馬市、交通事業者、商業及び観光関連機関・事業者
実施工程	平成27年度 : 地域公共交通再編事業の活用の可能性も含め詳細を検討 平成28年度～ : 実施可能な事業より随時実施・見直し

リピーター確保のための企画検討

(例) 株式会社中国交通のポイントカード

- ・ポイント 10 個で片道 1 回無料



免許返納者を対象とした企画検討

- ・定額 FP のプレゼント企画 など

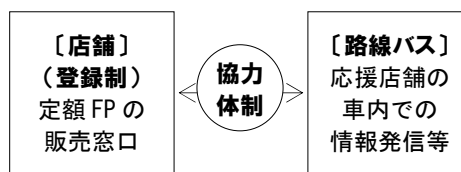
未利用者向けのバス利用機会の創出

- ・広報誌を活用した対馬病院行き無料お試しクーポンの掲載 など

定額フリーバスポート等の情報発信強化と販売チャネルの多様化

(取り組み例)

- ・広報誌やホームページ、ブログ、情報誌等での定額 FP の情報発信
- ・(仮称)公共交通応援店舗制度を導入。小売店舗等での定額 FP の販売を促進



(広報誌等)

対馬病院開院記念

お試しバスクーポン
(往復 1 回無料)

3-2 観光需要に対応したサービス提供

目的	生活交通との棲み分けを図りながら、年間 20 万人にのぼる韓国人観光客や日本人観光客の移動ニーズに対応した公共交通体系を整備する。
実施概要	●観光需要に対応した路線整備
実施主体	対馬市、交通事業者、商業及び観光関連機関・事業者
実施工程	平成 27 年度：地域公共交通再編事業の活用の可能性も含め詳細を検討 平成 28 年度～：実施可能な事業より随時実施・見直し

3-3 韓国人利用者促進方策の実施

目的	年間 20 万人にのぼる韓国人観光客を路線バス顧客として取り込むことを目的に、バスの利用方法や定額 FP に関する情報発信強化や、路線バスを利用した観光ツアーの造成、旅行代理店や航路事業者等への営業活動を強化する。
実施概要	●韓国人向け情報媒体の企画・製作 ●案内板やバス停、車内における外国語表記など情報バリアフリー化の促進（外国人向け指差し会話シートの整備など） ●路線バスを活用した観光ルート等の企画・発信 ●観光客が利用しやすいダイヤ・運賃体系の導入 ●縦貫線などバス車内での Wi-Fi サービス導入
実施主体	交通事業者、対馬市、観光関連機関
実施工程	平成 27 年度：地域公共交通再編事業の活用の可能性も含め詳細を検討 平成 28 年度～：実施可能な事業より随時実施・見直し

韓国人向け情報媒体の企画・製作



長崎市でのフリー切符の情報媒体



水戸地域の周辺観光案内パンフレット

車内での指差し会話シート



福岡市指差し会話シート

縦貫線などバス車内での Wi-Fi サービス導入検討



（都営バスの Wi-Fi サービス）
※利用可能なバスには上記ステッカーが掲示

3-4 ゾーン制運賃の導入	
目的	循環線に対するゾーン制運賃の導入を検討し、外国人観光客にも利用しやすい公共交通体系を構築する。
実施概要	●ゾーン制運賃の導入
実施主体	対馬市、交通事業者、観光関連機関
実施工程	平成27年度：地域公共交通再編事業の活用の可能性も含め詳細を検討 （モデル地区（鰐浦循環）の計画・必要に応じた実証運行） 平成28年度～：実施可能な事業より随時実施・見直し

[illegible]

3-5 コミュニティ交通導入促進方策の実施	
目的	地域が主体となった地域で支えあうコミュニティ交通の導入を図ることを目的に、地域住民とともに多様な参画方策を確立する。
実施概要	●過疎地有償運送等のコミュニティ交通の導入 ●コミュニティ交通の維持・活性化のための地域住民の多様な参画方策の確立
実施主体	地元、対馬市、交通事業者
実施工程	平成27年度：地域公共交通再編事業の活用の可能性も含め詳細を検討

3-6 情報発信の強化	
目的	公共交通専用ホームページの作成や車両ナンバリングの導入、外国人向け情報発信強化（再掲）など情報発信の強化を行う。また、公共交通に関する意識啓発のためのイベント等を開催する。
実施概要	●専用ホームページの製作 ●車両ナンバリング化・車両ネーミング等の導入 ●意識啓発のための企画実践（シンポジウム等） ●外国人向け情報発信の強化（2-2 再掲）
実施主体	対馬市、交通事業者、観光関連機関
実施工程	平成27年度～：実施可能な事業より随時実施・見直し

Ⅳ．持続可能で効率的な運行体制の構築

4-1 老朽車輛の計画的な更新

目的	安全で快適な運行を行うために、老朽化するバス車輛について、将来的な必要台数を見極めた上で国や県の制度をうまく活用しつつ計画的な更新を行う。
実施概要	●老朽車輛の計画的な更新
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	平成27年度～：更新が必要な車輛から随時実施

4-2 利用者満足度の向上(おもてなし・サービス向上等)

目的	利用者満足度の高い運行を行うために、経営努力としてのおもてなし対応の向上や各種サービスの充実に努める。
実施概要	●利用者満足度向上のための各種の取り組みの実施
実施主体	交通事業者
実施工程	平成27年度～：実施可能な事業より随時実施・見直し

4-3 運行事業者の中長期的視点にたった経営効率化と財務健全化

目的	運行事業者の中長期的視点にたった経営効率化と財務健全化に取り組み、持続可能で安定的な経営体制を確立する。
実施概要	●運行事業者の中期経営計画の策定 ●経営計画に基づく経営効率化と財務基盤の健全化
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	平成27年度～：実施可能な事業より随時実施・見直し

V. 評価・改善システムの導入によるマネジメント体制の強化

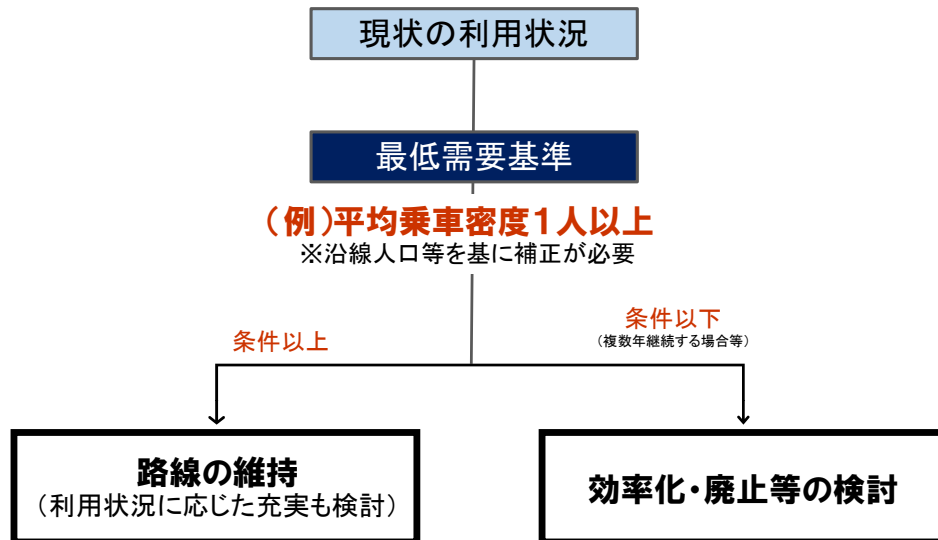
5. 評価・改善システムの導入によるマネジメント体制の強化

目的	客観的な視点を持った路線見直しや効率化を図る仕組みづくりを行う。 また、地域公共交通網形成計画に基づく各種の施策・事業の評価・改善の仕組みづくりを行う。
実施概要	●路線維持・見直しシステムの導入 ●各種施策・事業の評価・改善システムの導入
実施主体	対馬市、交通事業者
実施工程	平成27年度～：制度設計・運用

路線維持・見直しシステムの導入

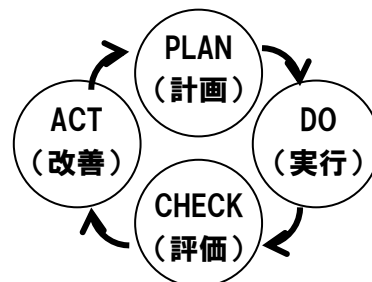
- 赤字が続く路線バスは、これまでも減便や路線統廃合など様々な効率化策を施してきたが、その効率化策の実施に至る客観的な基準・ルールは無かったのが現状である。本市においては今後も人口減少等を背景とした需要減は現実的な問題として存在するとした現状を踏まえ、今後は公共交通の効率化の実施に対する客観的な基準・ルールを設けることが必要と考えられる。
- 以上を踏まえ、今後は平均乗車密度などの「最低需要基準」等を各路線で設定し、それを達成しない場合は効率化を行うなどの客観的且つ明確なルール設定について研究を行うものとする（逆の場合は更なる充実も検討）。

（路線評価・見直しシステムのイメージ）



各種施策・事業の評価・改善システムの導入

- 本計画で位置づけた各種事業については、PDCA サイクルによる進捗管理として、モニタリング調査や成果達成状況調査を適宜実施し、目標達成に向けた事業の適切な見直し・改善を行う。



PDCA サイクルによる進捗管理の基本となる数値目標の考え方と測定方法

本計画で位置づけた各種事業については、モニタリング調査や成果達成状況調査を適宜実施し、目標達成に向けた事業の適切な見直し・改善を行う。

■数値目標の考え方と測定方法

	指標	現況値及び目標値		目標設定の考え方 ・測定方法
		現況 (H26 度)	目標 (H30 度)	
方針 1	路線バスの 経常収支	▲1.5 億円	▲1.3 億円	趨勢では H31 には経常赤字は▲2 億円と予想。路線の見直しやコミュニティ交通への転換により現状よりも 9%程度の削減を目指す。 【測定方法】 ・年間収支から対前年度比を算出 (※収支は運行事業者が記録)
方針 2	コミュニティ交通の導入と利用者数の増加	0 地区	3 地区 ・利用者数 20%増加	過疎地の集落に対し過疎地有償運送等のコミュニティ交通を導入し、利用者 20%以上の増加を目指す。 【測定方法】 ・年間利用者数から対前年度比を算出 (※利用実績は運行事業者が記録)
	コミュニティ交通の導入による対象地域の市民満足度の向上	40% (全市平均)	50%以上	コミュニティ交通の導入により市民満足度 50%以上を目指す。 【測定方法】 ・運行 1 年後など一定期間経過後に住民に対するモニタリング調査を実施し満足度を測定
	スクール混乗バスの導入路線数・経費削減額	4 路線	9 路線 ・削減額 1500 万円	路線バスに代わる交通手段としてスクール混乗（市営バス）を 5 路線以上導入し、年間経費 1500 万円程度の削減を目指す。 【測定方法】 ・年間収支から対前年度比を算出 (※収支は運行事業者が記録)
方針 3	路線バス利用者数	379,554 人	360,000 人	平日 1 日フリーパスポート等の新商品の導入や情報発信強化により、年間の利用者減少率を 2.5%から 1%程度に抑制する。 【測定方法】 ・年間利用者数から対前年度比を算出 (※利用実績は運行事業者が記録)

(続き)

	指標	現況値及び目標値		目標設定の考え方 ・測定方法
		現況 (H26 度)	目標 (H30 度)	
	韓国人向け 1 日 フリーパス券の 売上額	600 万円 (見込み)	720 万円	韓国人向けフリーパスポートの販促 活動を強化することで、現状よりも 20%程度の売上増加を目指す。 【測定方法】 ・年間売上から対前年度比を算出 (※売上は運行事業者が記録)
方 針 4	路線バスに対す る市民満足度	40%	45%	地域公共交通網形成計画に基づく各 種事業の実施による市民満足度を現 状の 40%から 45%への向上を目指 す。 【測定方法】 ・中間年の平成 29 年度、最終年の平 成 31 年度にモニタリング調査を実 施し満足度を測定
方 針 5	評価・改善システ ム構築と運用	—	49 路線※ (全路線)	最低需要基準を盛り込んだ評価・改 善システムを構築し、全路線を評価 する。 【測定方法】 ・毎年評価・改善を実施

※路線数は 26 年度ベース

参考資料

1. 自家用車有償旅客運送に関する各種規定等

有償運送(道路運送法第78条)の区分						平成22年3月9日
区分	災害緊急輸送 〔法78条1号〕	市町村、NPO法人等の行う旅客の運送 〔法78条2号〕				公共の福祉のためやむを得ない場合〔法78条3号〕
		自家用有償旅客運送				通学通園に係る有償運送
法的手続き	—	登録				許可
自家用有償旅客運送の種別	—	市町村運営有償運送 〔規則49条1号〕		過疎地有償運送 〔規則49条2号〕	福祉有償運送 〔規則49条3号〕	—
運送主体	—	市町村 〔法78条2号〕		特定非営利活動法人等 ・NPO ・一般社団法人 又は一般財団法人公益法人 ・認可地縁団体 (地方自治法206条の2) ・農協、生協 ・医療法人 ・社会福祉法人 ・商工会議所、商工会 〔法78条2号、規48条〕	同左	・条文上の規定はないが、幼稚園等を想定〔H9.6.17自旅101号〕
運送の対象	—	〔交通空白輸送〕 〔処理方針1.①〕 過疎地・交通空白地帯の住民	〔市町村福祉輸送〕 〔処理方針1.②〕 ・移動制約者で単独ではタクシー等の公共交通機関利用困難な住民 ・上記の付添人 〔移動制約者の規定は福祉有償に準じる(則49条3号の範囲が対象)〕	過疎地域自立促進特別措置法に規定する過疎地域その他これに類する地域における下記の者 ・当該運送の区域内に住所を有する者(その親族含む) ・区域内において日常生活上必要がある者 ・上記の同伴者	・移動制約者で単独ではタクシー等の公共交通機関利用困難な者 ・上記の付添人 〔移動制約者〕 ・身体障害者手帳保有者 ・要介護認定を受けている者 ・要支援認定を受けた者で移動に介助が必要な者 ・その他の障害で移動に他人の介助が必要な者	・学校教育法で規定されている幼稚園、小学校、中学校、盲学校、聾学校、養護学校等 ・地方公共団体の認証等を受けた保育施設等
利用者	—	地域住民など 〔方針2.⑧(イ)〕	・登録した会員(会員名簿) ・会員の付添人 〔方針2.⑧(ロ)〕	・登録した会員(会員名簿) ・会員の同伴者	・登録した会員(会員名簿) ・会員の付添人	運送対象となる生徒等
路線・区域	—	路線 〔則51条の2 方針2.⑤(イ)〕	区域 〔処理方針2.⑤(ロ)〕	区域 〔則51条の2、方針2.⑤〕	同左	路線/区域
協議機関	—	地域公共交通会議 〔規則9条の3、51条の7〕		運営協議会 〔規則51条の7、51条の8〕	同左	協議不要
使用車両	—	制限なし 〔方針2.⑦(イ)〕	福祉有償を準用 〔処理方針2.⑦(ロ)〕	制限なし 〔方針2.⑦〕	乗車定員11人未満に限る 〔規則49条3号、方針2.⑦〕	制限なし
乗合・個別	—	乗合	原則として個別	乗合/個別 可	原則として個別 例外的に乗合可〔方針2.⑧〕	乗合/個別 可
期間	緊急やむを得ない期間	2年(新規) 3年(更新)〔法79条の5〕		同左	同左	原則期限なし
運賃	—	・実費の範囲内 ・合理的に算出され明確 (協議機関での合意規定なし) 〔法79条の8第2項 規則51条15 1号～2号〕 ・バス運賃を目安〔取扱1.〕	同左 ・タクシー運賃1/2を目安〔取扱1〕	・合理的に算出され明確 ・非営利の範囲でかつ実費の範囲内(運営協議会で協議) 〔法79条の8第2項 規則51条の15 1号～3号〕 ・タクシーの1/2の範囲又はバス運賃を参考〔取扱2〕	法令は同左 ・タクシーの1/2の範囲〔取扱2.〕	・実費の範囲内 (直接運送にかかる費用)
	—	〔運賃変更〕 ・事前届出(届出規定はないので様式は任意) ・掲示する運賃表だけの提出でも可とする。 ・運送の対価の基準に合致すること。 〔法78条の8第2項〕	同左			
運転者の要件	—	・〔基本〕二種免許 ・一種免許の場合は 国交省認定講習修了 or 国交省要件に合致 〔規則51条の16 第1項〕 〔国自旅186号(H18.9.29) 認定講習:別紙1、要件:別紙2〕 (社)日本自家用自動車管理業協会自家用運転士専門校の運転サービス士科終了者 ※福祉車両以外の場合は、介護福祉士等の規則51条の16 第3項に定める要件を満たす者を乗車させる必要あり(運転者兼務可)〔規則51条の16 第1項〕 要件を満たす者:全乗連ケア輸送サービス従事者研修	・〔基本〕二種免許 ・一種免許の場合は 国交省認定講習修了 or 国交省要件に合致 〔規則51条の16 第1項〕 〔国自旅186号(H18.9.29) 認定講習:別紙1、要件:別紙2〕 (社)日本自家用自動車管理業協会自家用運転士専門校の運転サービス士科終了者 ※福祉車両以外の場合は、介護福祉士等の規則51条の16 第3項に定める要件を満たす者を乗車させる必要あり(運転者兼務可)〔規則51条の16 第1項〕 要件を満たす者:全乗連ケア輸送サービス従事者研修	・〔基本〕二種免許 ・一種免許の場合は 国交省認定講習修了 or 国交省要件に合致 〔規則51条の16 第1項〕 〔国自旅186号(H18.9.29) 認定講習:別紙1、要件:別紙2〕 市町村有償運送に記載	・〔基本〕二種免許 ・一種免許の場合は 国交省認定講習修了 or 国交省要件に合致 〔規則51条の16 第1項〕 〔国自旅186号(H18.9.29) 認定講習:別紙1、要件:別紙2〕 市町村有償運送に記載	規定なし

区分	災害緊急輸送 〔法78条1号〕	市町村、NPO法人等の行う旅客の運送 〔法78条2号〕			公共の福祉のためやむを得ない場合〔法78条3号〕
		自家用有償旅客運送			通学通園に係る有償運送
法的手続き	-	登録			許可
自家用有償旅客運送の種別	-	市町村運営有償運送 〔規則49条1号〕	過疎地有償運送 〔規則49条2号〕	福祉有償運送 〔規則49条3号〕	-
運行管理の責任者	-	【責任者の資格】 ・運行管理者資格者証保有者 ・運行管理者受験資格を有する者 又は同等以上の能力を有する者 （運行管理業務実務1年以上） ・安全運転管理者の要件を満たす者（道交法則9条の9） 又は同等以上の能力を有する者 【責任者が必要な事務所】 ・11人以上の車両・・・1両以上 ・10人以下の車両・・・5両以上 【責任者の配置人数】（端数切捨て） ・運行管理者資格者証保有者 人数＝車両数÷40+1 ・上記以外 人数＝車両数÷20+1 〔規則51条の17 方針4.(2)〕	同左	同左	規定はないが、運行の管理を行う者を選任するよう指導
整備管理の責任者	-	選任が必要〔規則51条の20〕 ※バスを使用する場合、整備管理者が必要〔車両法50条、規則31条の3〕	選任が必要〔規則51条の20〕 ※バスを使用する場合、整備管理者が必要〔車両法50条、規則31条の3〕	選任が必要〔規則51条の20〕	規定なし ※バスを使用する場合、整備管理者が必要〔車両法50条、規則31条の3〕
損害賠償措置	-	大臣告示で定める基準 （対人8000万、対物200万） 〔規則51条の21〕	同左	同左	規定はないが、必要に応じ保険の付保、共済等へ加入するよう指導
車体表示等	-	【両側面】 ・氏名又は名称 ・「有償運送車両」 ・有償運送登録番号 【車内】 ・運送者の氏名又は名称 ・運転者の氏名、登録番号 ・運送の対価 【車内備え置き】 ・登録証の写し 〔規則51条の23、51条の24、方針4.(6)(7)〕	同左	【両側面】 ・氏名又は名称 ・「有償運送車両」 ・有償運送登録番号 【車内備え置き】 ・登録証の写し 〔規則51条の23、方針3.(7)〕	同左 （処理方針は 3.(7)） 規定なし
事故対応責任者	-	選任が必要〔規則51条の22〕	同左	同左	規定なし
事故報告	-	【報告書】（30日以内） 報告対象： ①転覆、転落、火災、踏切事故 ②死者又は重傷者発生事故 【速報】（24時間以内） 報告対象：転覆、転落、火災、踏切事故により死者又は重傷者が発生したとき	同左	同左	規定なし
輸送実績報告	-	毎年5月31日までに管轄支局長あて報告 〔報告規則2条の2〕	同左	同左	規定なし
登録免許税新規登録	-	非課税〔登録免許税法2条、別表2〕	15,000円 〔登録免許税法 別表1〕 免許等をする日から1ヶ月を超えない日（4/1→4/30）	15,000円 〔登録免許税法 別表1〕 同左	-
変更登録	-	非課税〔登録免許税法2条、別表2〕	3,000円 〔登録免許税法 別表1〕	3,000円 〔登録免許税法 別表1〕	-
更新登録	-	- 〔規定なし〕	- 〔規定なし〕	- 〔規定なし〕	-
【経過規定】	-	【みなし登録】 ・従前の許可申請書記載事項を登録簿への記載とみなす ・不足書類は、施行から1年以内に届出〔規則付則9条～10条〕 【みなし登録の当初有効期間】 ・H18.10.1を始期とする2年間〔本省サ対室回答〕 【運転者・運行管理関係の適用猶予】 ・旧法による許可有効期間中は、運転者、運行管理関係の規定は適用しない。ただし、1年経過後に変更登録を受けた場合は適用する 〔規則付則11条〕 【認定講習開設遅延のため行政処分猶予】 下記の①②を満たしている場合、20年9月まで処分はしない ①正当な理由あり②20年9月までに運転者要件を満たす計	同左	同左	-

区分	災害緊急輸送 〔法78条1号〕	市町村、NPO法人等の行う旅客の運送 〔法78条2号〕			公共の福祉のためやむを得ない場合〔法78条3号〕
		自家用有償旅客運送			通学通園に係る有償運送
法的手続き	—	登録			許可
自家用有償旅客運送の種別	—	市町村運営有償運送 〔規則49条1号〕	過疎地有償運送 〔規則49条2号〕	福祉有償運送 〔規則49条3号〕	—
既許可事業者		【処理方針の適用猶予】 最初の登録を受ける日までは下記による ・「運転者証の作成」・「携行」・「自動車の表示」は猶予 ・車体表示のうち、「有償運送車両」「登録番号」の両側面表示は従前のとおり ・「登録証」に代えて旧法80条の「許可証」の車両備え置き ・登録証交付、登録番号などの処理方針は適用しない 〔方針 附則2～5〕	【処理方針の適用猶予】 最初の登録を受ける日までは下記による ・「運転者証の作成」・「携行」・「自動車の表示」は猶予 ・複数区域許可取得者は1の法人登録とみなす ・車体表示のうち、「有償運送車両」「登録番号」の両側面表示は従前のとおり ・「登録証」に代えて旧法80条の「許可証」の車両備え置き ・登録証交付、登録番号などの処理方針は適用しない 〔方針 附則2～6〕	内容は同左 〔方針 附則2～6〕	
【経過規定】 新規登録者	—	【運転者・運行管理関係の適用猶予】 ・施行から1年間は、運転者、運行管理関係の規定は適用しない。 〔規則付則11条～12条〕	同左	同左	—
【基本通達】	—	・市町村運営有償運送の登録に関する処理方針 〔18.9.15国自旅141号〕	過疎地有償運送の登録に関する処理方針 〔18.9.15国自旅142号〕	福祉有償運送の登録に関する処理方針 〔18.9.15国自旅143号〕	
		・自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取り扱いについて〔18.9.15国自旅144号〕			
【標準 処理期間】	—	・道路運送法第5章及び6章に規定する申請に対する処分	及び標準処理期間の処理方針	〔18.9.15国自旅164号〕	同左
		新規登録 1ヶ月 〔期間処理方針5.〕	新規登録 1ヶ月 〔期間処理方針5.〕	新規登録 1ヶ月 〔期間処理方針5.〕	
提出時期	—	更新登録 2ヶ月前受付可 〔登録処理方針5.(1)①〕 業務の廃止 30日以内(事後届)〔法79条11、処理方針8〕 有効期限満了による廃止 届出義務なし	更新登録 2ヶ月前受付可 〔登録処理方針4.(1)①〕 業務の廃止・有効期限満了による廃止は同左	更新登録 2ヶ月前受付可 〔登録処理方針4.(1)①〕 業務の廃止・有効期限満了による廃止は同左	—

※上記整理以外に、患者輸送事業者等に雇用されたヘルパー運転者に対する有償運送許可(いわゆる「ぶらさがり」)がある。

協議会

協議会	区分	目 的	主 宰	構成メンバー	モデル要綱
地域公共交通会議 〔規則9条の3〕		地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保 その他の旅客の利便の増進を図るために 必要な一般乗合バス事業及び 市町村運営有償運送に関する協議を行う ※地域公共交通会議は、市町村運営有償 運送だけではなく、乗合バス事業に関する 協議も含まれる。	一又は複数の市町村長 又は都道府県知事	【必須構成員】〔構成:則9条の3〕 ・主催する市町村長又は都道府県知事 ・その他の地方公共団体の長 ・一般乗合旅客自動車運送事業者 ・その他の一般旅客自動車運送者 ・上記事業者の組織する団体 ・住民又は利用者 ・地方運輸局長 ・一般旅客自動車運送事業者の事業用 自動車の運転者が組織する団体 【任意構成員】 ・道路管理者 ・都道府県警察 ・学識経験者その他必要と認められる者	有
運営協議会 〔規則51条の8〕		地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保 するために必要な過疎地有償運送及び 福祉有償運送に関する協議を行う	一又は複数の市町村長 又は都道府県知事	【必須構成員】〔構成:則51条の8〕 ・主催する市町村長又は都道府県知事 ・その他の地方公共団体の長 ・一般旅客自動車運送事業者 ・一般旅客自動車運送事業者の組織する団体 ・住民又は利用者 ・地方運輸局長 ・一般旅客自動車運送事業者の事業用 自動車の運転者が組織する団体 ・NPO法人等 (区域内で現に有償運送を行っている法人) 【任意構成員】 ・その他、必要と認める者(学識経験者等)	有

2. 市民アンケート調査票

対馬市公共交通に関するアンケート調査

【調査ご協力のお願い】

平素より対馬市の市政推進にご理解・ご協力頂きまして、誠にありがとうございます。
対馬市におきましては、マイカーの普及、過疎化・少子化の進展により、乗合バスの利用者は減少を続け、その存続が危ぶまれる状況にあります。また、島内の集落の多くは沿岸部に点在しているため路線の見直しが図りにくく、毎年市が大きな欠損を補助しているという現状です。

しかしながら、高齢化による交通弱者の増加や近年のガソリン等燃油価格の高騰、または温室効果ガスによる地球温暖化などの問題から、市民の皆様へのニーズに対応した公共交通の構築は不可欠です。

このような状況のなか、対馬市では、これからの公共交通のあり方がどうあるべきかを検討するために、民間の関係団体や交通事業者にも参加いただき『対馬市地域公共交通活性化協議会』を設立しています。

協議会では、行政・交通事業者・市民それぞれの役割を明確にしながら、将来にわたって持続可能な市内公共交通を実現するため『対馬市地域公共交通網形成計画』の策定を進めているところですが、市民の皆様は公共交通の利用状況や、ご意見・ご要望を伺い、検討する際の基礎資料とするために、今回アンケート調査を実施することといたしました。

このアンケート調査は、市内3,000世帯を無作為に選ばせていただいております。調査の趣旨をご理解頂き、何卒、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

なお、調査結果につきましては、統計的に処理し、本調査以外の目的には使用いたしませんので宜しくお願いいたします。

平成26年12月

対馬市地域公共交通活性化協議会
会長（対馬市長） 財部 能成

【記入上の注意】

- 調査対象世帯は、平成26年12月1日現在の住民基本台帳より、無作為に3,000世帯を選ばせて頂きました。
- 調査票は「2通」封筒に入っています。
- ご家族のうち、18歳以上の方でバスの利用の有無に関わらず、外出する機会が多い方がお二人お書きください。
(単身世帯の方は、ご面倒ですが1通は白紙のままご返送ください。)
- 記入後は、同封の返信用封筒(切手不要、無記名)に
“ご家族分をまとめて”入れて、(記入分のみで結構です)
平成26年12月26日(金)までにご投函ください。

【調査実施主体・お問い合わせ先】

対馬市地域公共交通活性化協議会事務局（対馬市しまづくり戦略本部 未来創造・交通政策課内）
【担当】小島、大塔 【電話】0920-53-6111【FAX】-0920-53-6112

対馬市公共交通に関するアンケート調査票

1. ご自身についてお尋ねします。

(問1) 性別をお答えください。(1つに○)

- ①男性 ②女性

(問2) 年代をお答えください。(1つに○)

- ①10～20代 ②30代 ③40代 ④50代
⑤60代 ⑥70代 ⑦80歳以上

(問3) 職業・現在の状態はどれにあたりますか。(1つに○)

- ①農業・漁業 ②会社員・公務員・団体職員 ③自営業
④派遣・パートアルバイト ⑤学生 ⑥主婦 ⑦無職 ⑧その他

(問4) お住まいはどちらですか。(地区・自治会名をご記入ください。)

地区・自治会

(例) 国分

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

- ①自動車 ②バイク ③自転車 ④その他 ⑤なし

2. 日常的な移動先と交通手段についてお尋ねします。

(問6) 「通院」について(1)～(4)にそれぞれお答えください。

(1) 病院へ通う頻度をお答えください。(1つだけ○)

- ①ほぼ毎日 ②週に2～3日程度 ③週に1日程度 ④月に数回程度
⑤月1回程度 ⑥年に数回程度 ⑦この1年間通っていない

(2) 病院へ通う時間帯をお答えください。(時間を記入)

※24時間法で記入(例:午後1時→13時)

行き 時ごろ → 帰り 時ごろ

(3) 最も良く通う病院名をお答えください。(1つだけ○)

- ①対馬いつはら病院 ②中対馬病院 ③上対馬病院
④診療所 ⑤町内の個人病院 ⑥厳原の個人病院 ⑦その他()

(4) 通院の際の最も多い移動手段は何ですか。(1つだけ○)

- ①徒歩 ②自転車 ③バイク ④自家用車(自分で運転)
⑤家族に送ってもらう ⑥近所の人に送ってもらう
⑦路線バス ⑧タクシー
⑨その他()



(問7) 「買物」について(1)～(4)のそれぞれにお答えください。

(1) 買物の頻度をお答えください。(1つだけ○)

- ①ほぼ毎日 ②週に2～3日程度 ③週に1日程度 ④月に数回程度
⑤月1回程度 ⑥年に数回程度 ⑦この1年間通っていない

(2) 買物に行く主な時間帯をお答えください。(時間を記入)

※24時間法で記入(例:午後1時→13時)

行き 時ごろ → 帰り 時ごろ

(3) 最も良く行く買物場所をお答えください。(1つだけ○)

- ①厳原町 ②美津島町 ③豊玉町 ④峰町 ⑤上県町 ⑥上対馬町

(4) 買物に行く場合の最も多い移動手段は何ですか。(1つだけ○)

- ①徒歩 ②自転車 ③バイク ④自家用車(自分で運転)
⑤家族に送ってもらう ⑥近所の人に送ってもらう
⑦路線バス ⑧タクシー ⑨その他()

3. ここからは、路線バスについてお尋ねします。

(問8) 自宅から最寄のバス停(乗降場所)までの徒歩での所用時間をお答えください。(1つに○)

- ①5分以内 ②10分程度 ③15分程度 ④20分程度
⑤30分程度 ⑥30分以上

(問9) あなたは、対馬交通(株)が発売するお得な乗り放題券があるのを知っていましたか。(知っている商品全てに○)

- ① 定額フリーパスポート (1ヶ月 5000 円乗り放題)
② 土・日・祝 1 日乗り放題券 (1 日 1000 円乗り放題)
③ 両方とも知らなかった

(問10) 現在の路線バスの利用頻度をお答えください。(1つに○)

- ① ほぼ毎日 ② 週に2日～3日程度
③ 週に1日程度 ④ 月に数回程度
⑤ 月1回程度 ⑥ 年に数回程度
⑦ この1年間利用したことがない
⑧ 今まで全く利用したことがない

問12へ

(問11は、問10で⑦、⑧に○をされた方のみお答えください。)

(問11) 路線バスを利用しない理由をお答えください。(2つまで○)

- ① 車、バイク、自転車等での移動の方が便利だから
② 近くにバス停がないから
③ 目的地まで時間がかかるから
④ 利用したい時間帯にバスが少ないから ※特に() 時台がないから
⑤ 料金が安いから
⑥ 目的地へ向かう・通るルートがないから
※特に() をつなぐルートがないから
⑦ デイサービス等の送迎車を利用するから
⑧ 乗り継ぎが悪く、不便だから
⑨ 外出する機会がないから
⑩ その他()

問16へ



(問12から問16は、この1年間で路線バスを1回以上、利用された方のみお答えください。)

(問12) 路線バスの主な利用時間帯をお答えください。

※24 時間法で記入 (例: 午後1時 → 13時)

行き [] 時ごろ → 帰り [] 時ごろ

(問13) 路線バス代として1ヶ月間に平均いくら使いますか。(1つに○)

- ① 1000 円未満 (～999 円) ② 1000 円
③ 1000 円～3000 円程度 ④ 3000 円～5000 円以内
⑤ 5000 円 (定額フリーパス※) ⑥ 5000 円以上

(問14) 定額フリーパスなどの購入についてお答えください。(1つに○)

- ① 定額フリーパスポートを毎月購入している
② 1 日乗り放題券 (土・日・祝) のみ利用している (土日祝しか利用しない)
③ 土日祝は「1 日乗り放題券」を利用し、平日は普通料金で利用している
④ 普通料金で利用している (バスポートは利用しない) → 問16へ

(問15は、問14で①～③に○をされた方のみお答えください。)

(問15) 定額フリーパス等によって利用頻度は変わりましたか。(1つに○)

- ① 以前からバスは利用していたが、利用頻度が増加した
② 以前はバスを利用していなかったが、定額フリーパスによってバスを利用するようになった
③ 以前と利用頻度は変わらない

(問16) 路線バスの主な利用目的と目的地をお答えください。(1つに○)

【利用目的 (1つに○)】

【主な目的地 (1つに○)】

① 通勤 →	① 厳原町 ② 美津島町 ③ 豊玉町 ④ 峰町 ⑤ 上泉町 ⑥ 上対馬町
② 通院 →	① 厳原町 ② 美津島町 ③ 豊玉町 ④ 峰町 ⑤ 上泉町 ⑥ 上対馬町
③ 仕事・業務 →	① 厳原町 ② 美津島町 ③ 豊玉町 ④ 峰町 ⑤ 上泉町 ⑥ 上対馬町
④ 買物 →	① 厳原町 ② 美津島町 ③ 豊玉町 ④ 峰町 ⑤ 上泉町 ⑥ 上対馬町
⑤ 公共施設など →	① 厳原町 ② 美津島町 ③ 豊玉町 ④ 峰町 ⑤ 上泉町 ⑥ 上対馬町
⑥ その他 →	① 厳原町 ② 美津島町 ③ 豊玉町 ④ 峰町 ⑤ 上泉町 ⑥ 上対馬町

(問17) 現在の路線バスの問題点をお答えください。(3つまで○)

(①～⑮より選んでください)

「自宅」から「目的地」へのダイヤ	① 午前中に目的地に向かうダイヤが悪い (又は無い) (特に 時台) ② 午後目的地に向かうダイヤが悪い (又は無い) (特に 時台)
「目的地」から「自宅」へのダイヤ	③ 午前中に自宅に帰るダイヤが悪い (又は無い) (特に 時台) ④ 午後自宅に帰るダイヤが悪い (又は無い) (特に 時台)
ルートについて	⑤ 行きたい場所に直接行けるバスが無い (例 など) ⑥ 経由が多く、目的地まで時間がかかりすぎる
分かりやすさ	⑦ 運賃が複雑でわかりにくい ⑧ ダイヤ・ルート (行き先) がわかりにくい
乗り継ぎについて	⑨ バスとバスとの乗り継ぎが悪い ⑩ バスと船、飛行機との乗り継ぎが悪い
バス車両・バス停	⑪ バスが古く乗り心地が悪い ⑫ バスの段差が大きく乗り降りがしにくい ⑬ バス停に問題がある (老朽化、上屋がない、時刻表など)
料金	⑭ 料金が安い
その他	⑮ 運転手のマナーが悪い ⑯ 特に問題点はない

(問18からの設問は、みなさんお答えください)

(問18) 総合的にみて「路線バスの満足度」をお答えください。(1つに○)

- ① 満足 ② やや満足 ③ 普通 ④ やや不満 ⑤ 不満

5. 公共交通のこれからについてお尋ねします。 まずは、以下をご覧ください。

※設問は次のページから始まります。

交通に関する参考情報

現在、対馬市の陸上公共交通は、対馬交通(株)による路線バスのほか、市営バス、乗合タクシーなどにより構成されています。しかし、マイカーの普及等により、利用者の減少が進み、大部分が「赤字路線」となっています。路線バスを維持するため、赤字部分を皆さんの税金により負担しており、その額は国、県、市の補助を合わせて平成 26 年度で約 1 億 5 千万円となっています。今後、利用者の減少が進むと、赤字額は更に拡大する可能性もあり、バス路線の維持のためには、利用促進や効率化が必要となっています。

【路線バスの赤字額の推移】



(問19) あなたご自身の路線バスの利用頻度は今後変化すると思いますか。(1つに○)

- ① これからも変わらないと思う
- ② ダイヤが良くなれば利用頻度が高くなると思う
- ③ ルートが良くなれば利用頻度が高くなると思う
- ④ 運賃が安くなれば利用頻度が高くなると思う
- ⑤ 乗り継ぎが便利になれば利用頻度が高くなると思う
- ⑥ 自家用車の燃料代が更に高くなれば、利用頻度が高くなると思う
- ⑦ 年をとるなどして車の運転ができなくなったら利用頻度が高くなると思う
- ⑧ (何らかの理由で) 利用頻度が少なくなると思う
- ⑨ わからない
- ⑩ その他 ()

(問20) 対馬市がバス路線を維持するために、「税金」を投入していることを知っていましたか。(1つに○) ※H26年度は約1億2千5百万円

- ① 知っている
- ② 知らなかった

(問21) 今後の路線バスの維持のために必要なことは何だと思いますか。あなたの考えに最も近いものをお答え下さい。(1つに○)

- ① 税金の投入額が更に増えても、現在の便数やルートを維持・充実すべき
- ② 利用が少ない時間帯のダイヤ見直しや路線の統廃合などを進めるべき
- ③ 乗合タクシーや地域主体のコミュニティバスなどの新交通システムに見直すべき

(問22) 近年、全国の自治体では、利便性の高い交通手段として、乗合タクシーやコミュニティバスなどの新交通システムの導入が進められています。仮にお住まいの地域で導入するとした場合、あなたは利用すると思いますか。(2つまで○)

- ① 利用すると思う (ルートや料金にあまり関係なく)
- ② ルート次第では利用すると思う
- ③ 何年後には利用すると思う (高齢で免許を返納後など)
- ④ わからない
- ⑤ 利用しないと思う (不要) → 問24へ

問23は、問22で①～④に○をつけた方にお聞きします。

(問23) ご希望の時間帯や料金などを()内にご記入ください。

片道の料金は? (1つに○)	①100円程度 ②300円まで ③500円まで ④1000円まで ⑤1000円以上
特に行きたい目的地は? (1つに○)	①病院 具体的には () ②店舗 具体的には () ③その他 具体的には ()
特に利用したい 運行曜日は? (1つに○)	①月曜日 ②火曜日 ③水曜日 ④木曜日 ⑤金曜日 ⑥土曜日 ⑦日曜・祝日
特に利用したい 運行時間帯は? (時間帯を記入) ※24時間法で記入 (例: 午後1時→13時)	行き () 時ごろ ⇒ 帰り () 時ごろ

(問24) 対馬いづはら病院は、中対馬病院との再編統合により、平成27年5月17日に「対馬地域新病院(仮称)」としてオープンする予定です。新病院の利用頻度や移動手段等の予定についてお聞きします。

新病院の利用頻度は? (1つに○)	①ほぼ毎日 ②週に2～3日程度 ③週に1日程度 ④月に数回程度 ⑤月1回程度 ⑥年に数回程度 ⑥利用しない
新病院の主な利用時間帯は? (時間帯を記入) ※24時間法で記入 (例: 午後1時→13時)	行き () 時ごろ ⇒ 帰り () 時ごろ
主な移動手段は? (1つに○)	①路線バス ②徒歩 ③自転車 ④バイク ⑤自家用車(自分で運転) ⑥家族に送ってもらう ⑦近所の人に送ってもらう ⑧タクシー ⑨その他 ()

問25は、前の問題で②～⑨(バス以外)に○をつけた方にお聞きします。

(問25) 新病院へ路線バス以外で通院する予定の方にお聞きします。仮に路線バスの移動手段が改善した場合、路線バスへ乗り換える可能性はありますか?(1つに○)

- ① 直行便ができれば利用すると思う
- ② 料金が安くなれば利用すると思う → () 円程度なら利用
- ③ ダイヤが良くなれば利用すると思う → () 時台に通院できれば
- ④ 路線バスに乗り換える可能性はないと思う

(問26) 市では、路線バスの利用促進策を検討しています。今後、どのような商品等があれば、あなた自身を含め、利用が増えると思いますか。(2つまで○)

- ① 平日1日乗り放題券の商品化 (購入希望料金(上限) () 円)
- ② 学生など滞省者向けパスポートの商品化
- ③ 通勤者限定のパスポートの商品化
- ④ 外国人観光客向けのパスポートの商品化
- ⑤ 日本人観光客向けのパスポートの商品化
- ⑥ 一般の路線バスへの定額運賃制の導入 (1回〇〇円など)
- ⑦ 利用が増えるとは思わない・その他 ()

3. 病院利用者ヒアリングシート

対馬市公共交通に関する病院利用者ヒアリング調査票	
《性別》 ①男性 ②女性 《年代》()才台 《住まい》 ①厳原町 ②美津島町 ③豊玉町 ④峰町 ⑤上東町 ⑥上対馬町	
〔問1〕「対馬いづはら通院」の通院状況についてお答えください。	
(1) 病院へ通う頻度は？ (1つだけ○)	①ほぼ毎日 ②週に2～3日程度 ③週に1日程度 ④月に数回程度 ⑤月1回程度 ⑥年に数回程度
(2) 病院へ通う時間帯は？ (時間を記入) 24時法	行き()時ごろ → 帰り()時ごろ
(4) 通院の際の最も多い移動手段は？(1つだけ○)	①徒歩 ②自転車 ③バイク ④自家用車(自運転) ⑤家族に送ってもらう ⑥近所の人に送ってもらう ⑦路線バス ⑧タクシー ⑨その他() [1ヶ月のバス代は？] ①1000円未満 ②1000円 ③1000円～3000円程度 ④3000円～5000円程度 ⑤5000円以上
(5) 定額フリーパスポートの利用は？(1つだけ○)	①利用している ②利用していない
〔問2〕路線バスについて改善してほしい点をお答えください。(3つまで○)	
「自宅」から	①午前中に目的地に向かうダイヤが悪い(又は無い)(特に 時台)
「目的地」へのダイヤ	②午後目的地に向かうダイヤが悪い(又は無い)(特に 時台)
「目的地」から	③午前中に自宅に帰るダイヤが悪い(又は無い)(特に 時台)
「自宅」へのダイヤ	④午後自宅に帰るダイヤが悪い(又は無い)(特に 時台)
ルートについて	⑤行きたい場所に直接行けるバスが無い(例 など) ⑥経由が多く、目的地まで時間がかかりすぎる
分かりやすさ	⑦運賃が複雑でわかりにくい ⑧ダイヤ・ルート(行き先)がわかりにくい
乗り継ぎについて	⑨バスとバスとの乗り継ぎが悪い ⑩バスと船、飛行機との乗り継ぎが悪い
バス車両・バス停	⑪バスが古く乗り心地が悪い ⑫バスの段差が大きくなり降りがしにくい ⑬バス停に問題がある(老朽化、上屋がない、時刻表など)
料金	⑭料金が安い
その他	⑮運転手のマナーが悪い ⑯特に問題点はない

4. 高校生アンケート調査票

対馬市公共交通に関するアンケート調査票 (高校生用)	
現在、対馬市では公共交通の維持・活性化に向けた検討を行っています。このアンケートは検討の基礎資料として高校生の皆さんの通学状況や路線バスの利用ニーズ等についてお聞きするものです。保護者の方と一緒に回答をお願いします。	
Q1: 学校名、学年、部活への参加の有無、通学時間帯をお書きください。	
学校名	①対馬高校 ②豊玉高校 ③上対馬高校
学年	①1年生 ②2年生 ③3年生
住まい (地区・自治会名を書いてください)	()
部活参加の有無	①参加している ②参加していない
通学手段	①路線バス(定額フリーパスポート利用) ②路線バス(普通料金) ③徒歩 ④自転車 ⑤自家用車(保護者の通学などのついでに送迎を受けている) ⑥自家用車(通学目的で送迎を受けている) ⑦その他()
通学時間帯 (※24時法で記入)	[自宅出発時間] → ()時()分ごろ [学校を出る時間] → ()時()分ごろ
通学の所要時間	()分程度 (※分で記入してください)
通学以外での 路線バス利用の有無	※買物や遊びに行く時などは？ ①利用している ②利用しない
Q2: この問題は定額フリーパスポートを利用して路線バスで通学している方にお聞きします。(それ以外の方はQ3へ進んでください) 定額フリーパスポート購入時期はいつですか？(1つに○)	
①入学してからずっと使っている ②途中からバス通学に変わったので、その時から使っている	

〔新病院への通院予定など〕

〔問3〕新病院の利用頻度や移動手段等についてお聞きします。	
新病院の利用頻度は？	①ほぼ毎日 ②週に2～3日程度 ③週に1日程度 ④月に数回程度 ⑤月1回程度 ⑥年に数回程度 ⑦利用しない
主な利用時間帯は？	行き()時ごろ → 帰り()時ごろ
主な交通手段は？	①路線バス ②徒歩 ③自転車 ④バイク ⑤自家用車(自分で運転) ⑥家族に送ってもらう ⑦近所の人に送ってもらう ⑧タクシー ⑨その他()
〔問4〕新病院へ路線バス以外で通院する予定の方にお聞きします。 仮に路線バスの移動手段が改善した場合、路線バスへ乗り換える可能性はありますか？(1つに○)	
①直行便ができれば利用すると思う ②料金が安くなれば利用すると思う → ()円程度 ③ダイヤが良くなれば利用すると思う → ()時台に通院できれば ④乗り換える可能性はないと思う → ()時台に帰宅できれば	
自由意見	

4. 高校生アンケート調査票

Q3: この問題は送迎など路線バス以外の方法で通学している方にお聞きします。 (それ以外の方はQ4へ進んでください) 路線バスを利用しない理由をお答えください。	
〔Q3-1〕バスを利用しない理由は？(該当するもの全てに○)	
通学時の問題	①通学時間帯にバス自体が無いから ②バスはあるが、希望の到着時間に間に合わないから
帰宅時の問題	③帰宅時間帯にバス自体が無いから ④バスはあるが、希望の時間までに帰れないから
料金の問題	⑤料金が安いから
〔Q3-2〕上記の問題点が仮に解消された場合、路線バスに乗り換える可能性はありますか？ ①あると思う ②ないと思う (送迎などのまま)	
Q4: この問題はみなさんお答えください。 市では高校生の皆さんが利用しやすいような路線バスのチケットを検討しています。どのような商品であれば、購入すると思いますか。	
①平日1日乗り放題チケット ②休日(土日祝)乗り放題チケット ③卒業後、帰省した時だけ乗り放題となるチケット ④どんなチケットがあっても購入しないと思う ⑤その他()	③に○をした人は以下から希望する有効期間をお答えください ア) 1回の帰省期間中 イ) 1年間有効 ウ) 2年間有効
自由意見 (路線バスの改善点や、乗りたくなるためのアイデアなどを自由にお書きください)	

5. 韓国人ヒアリングシート

対馬交通韓国人アンケート(案) ※路線バス利用者用			
1. 基本事項			
性別・年齢	□男性 ・ □女性 () 才台		
住まい	※都市名 ()		
対馬来訪回数	□初めて □2回目 □3回目 □4回以上		
旅行形態	□団体旅行・バックツアー □フリーツアー (1人旅・カップル・友人・家族旅行)		
旅行行程	□日帰り □1泊2日 □2泊3日 □3泊4日 □それ以上		
発着港	着港	□厳原港 □比田勝港 □やまねこ空港	
	発港	□厳原港 □比田勝港 □やまねこ空港	
旅行目的	□名所巡り □温泉 □キャンプ □登山・ハイキング □ドライブ □釣り □ショッピング(対馬で) □免税店 □食事 □パチンコ等 □その他 ()		
主な目的地	() () () () ()		
移動手段	□ツアーバス □レンタカー □路線バス □タクシー □徒歩		
2. 路線バス利用者のみ (該当するもの全てに○)			
何故バスを利用?	□金額が安いから □便利だから □たまたま目的地に向かうバスがあったから □一度乗ってみたいから □他の移動手段がなかったら仕方なく □その他 ()		
チケットは?	□外国人フリーパスポート □通常料金 (フリーパスは知っていた? ⇒ YES・NO)		
利用区間	1回目	どこから ()	どこまで () 片道・往復
	2回目	どこから ()	どこまで () 片道・往復
	3回目	どこから ()	どこまで () 片道・往復
路線バスの 問題点は?	【バス乗車前】		
	□バスの路線、料金、乗り方などがわかりにくい (予定が組みにくかった) □港から乗車するバス停の場所がわかりにくい (路上地図やサインがない) □どのバスに乗っていいかわかりにくい (バスの表記が日本語でわからない)		
	【バス乗車後 (車内など)】		
	□車内の電光掲示板 (次のバス停の名称) がわかりにくい □車内の電光掲示板 (料金) がわかりにくい □アナウンスがわかりにくい □運転手に韓国語が通じなくて困った □乗り心地が悪い □時間がかかりすぎる □料金が高かった (いくらなら OK? みんな使う? ⇒ 程度)		
韓国人が路線バス を利用にあたり特 に重要なことは?	【バス降車後】		
	□バス停から目的地までのルートがわかりにくい (サインがない) □バス低から目的地までが遠かった □帰りのバスの時刻、乗る場所がわかりにくい		
	【情報発信面】		
	□バスの利用方法、バス停位置、ルート、料金 (フリーパスポート) などのPR □観光地とバスルート “マップ” などの情報媒体の整備 □バス車輦、バス停、車内での韓国語の表示・アナウンス □運転手の韓国語マスター (いざという時に安心)		
【料金・モデルルート】			
□現在のフリーパスよりもお得なバスポートの開発 (例:) □路線バスを使った観光ツアー (バック) の開発			

対馬交通韓国人アンケート(案) ※路線バス未利用者用			
1. 基本事項			
性別・年齢	□男性 ・ □女性 () 才台		
住まい	※都市名 ()		
対馬来訪回数	□初めて □2回目 □3回目 □4回以上		
旅行形態	□団体旅行・バックツアー □フリーツアー (1人旅・カップル・友人・家族旅行)		
旅行行程	□日帰り □1泊2日 □2泊3日 □3泊4日 □それ以上		
発着港	着港	□厳原港 □比田勝港 □やまねこ空港	
	発港	□厳原港 □比田勝港 □やまねこ空港	
旅行目的	□名所巡り □温泉 □キャンプ □登山・ハイキング □ドライブ □釣り □ショッピング(対馬で) □免税店 □食事 □パチンコ等 □その他 ()		
主な目的地	() () () () ()		
移動手段	□ツアーバス □レンタカー □路線バス □タクシー □徒歩		
2. 路線バス“未利用者”のみ回答 (該当するもの全てに○)			
バス利用の 検討の有無は?	□他の移動手段があり、利用の検討はしていない □検討したが、断念した (その理由は? 以下より選択) □料金が高い □目的地にバスで行けるかどうかわからない □目的に向かうバスがない □バスはあるが、ダイヤがあわない □時間がかかりそう □乗り方がわからない (不安) □バス停から目的地が遠い □その他 ()		
外国人フリーパス を知っているか?	□知っている (どこで知った? ⇒ □入国前・□入国後) □知らない ⇒ (知っていたら利用? □利用する □検討はするがわからない □利用しない)		
韓国人が路線バス を利用にあたり特 に重要なことは?	【情報発信面】		
	□バスの利用方法、バス停位置、ルート、料金 (フリーパスポート) などのPR □観光地とバスルート “マップ” などの情報媒体の整備 □バス車輦、バス停、車内での韓国語の表示・アナウンス □運転手の韓国語マスター (いざという時に安心)		
自由意見	【料金・モデルルート】		
	□現在のフリーパスよりもお得なバスポートの開発 (例:) □路線バスを使った観光ツアー (バック) の開発 □その他 ()		

対馬市地域公共交通網形成計画

平成27年3月

対馬市
