

対馬市地域公共交通網形成計画

【 概 要 版 】

I. 対馬市の現況調査及び問題・課題の整理分析	1
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	4
III. 市民・来訪者アンケート調査及び分析	20
IV. 対馬市地域公共交通網形成計画の策定	21

平成27年3月

対 馬 市

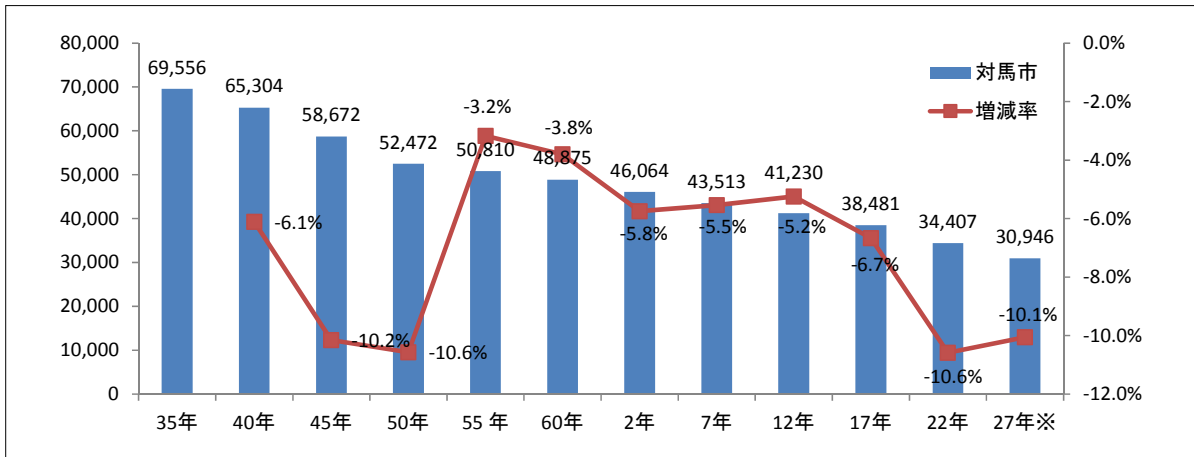
I. 対馬市の現況調査及び問題・課題の整理分析

1. 人口・世帯数の構造と分布

総人口・将来人口

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。国立社会保障人口問題研究所の推計によると、平成52年には17,938人になると予想されている。

図表 人口推移（右軸：人口（人）、左軸：減少率）



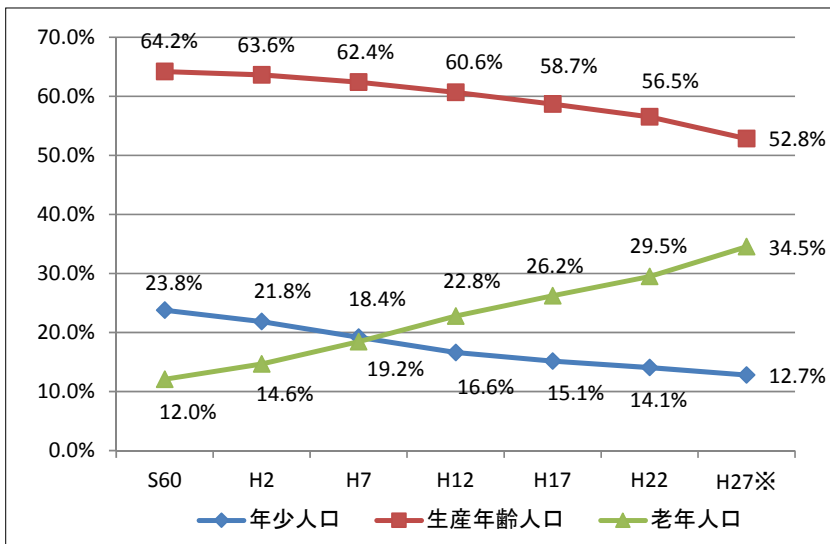
資料）平成22年までは国勢調査を基に作成

※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. 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は12.7%と5年前に比べ1.4ポイント減少。一方で高齢化率は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

3. 対馬市のまちづくりの現状

図表 教育施設・病院・集客施設等の分布状況

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。



4. 燃油価格の動向・自家用自動車保有台数の現状

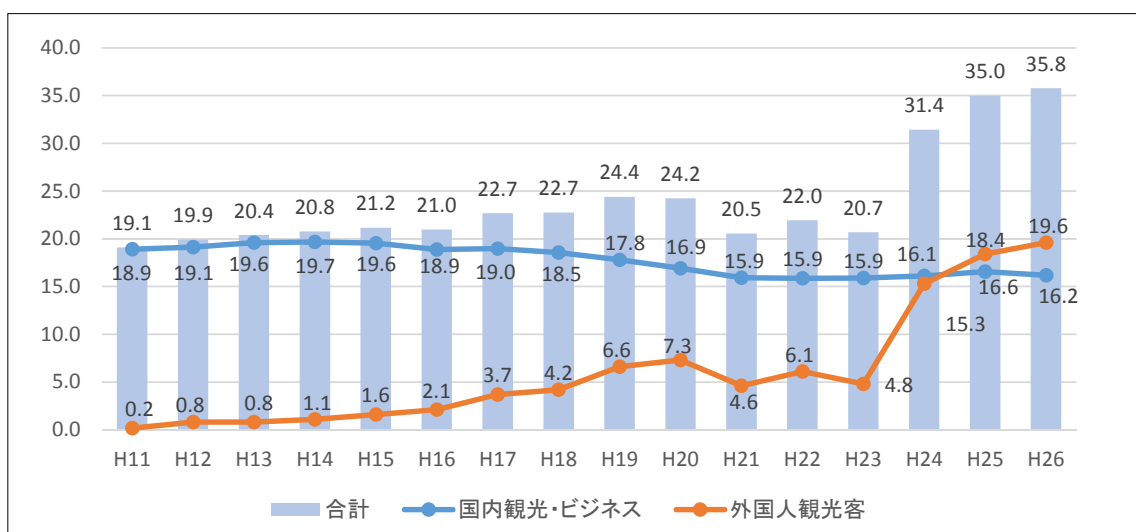
本市のガソリン価格は、輸送コスト等の関係で全国平均よりも2割程度高い金額で推移している。平成23年度からの推移をみると緩やかな上昇傾向にあったが、平成26年7月をピークに下落に転じ、平成27年2月現在全国平均よりも35円高い170円となっている。

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。

5. 観光・ビジネス客の動向

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、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ヵ年平均値である31%と仮定した場合の推計値

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。

計 画	概 要
(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。
(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。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。
(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。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。
(4)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。
(5)比田勝三宇田海岸 整備計画 (平成 25 年度)	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、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	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 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
(7)「小さな拠点」づくりに 向けた取り組みの推進	平成 27 年度より具体的な展開を行う予定である。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・運行頻度等の現状

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、東西の集落に伸びる支線（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。

図表 公共交通路線体系図(平成27年2月現在)

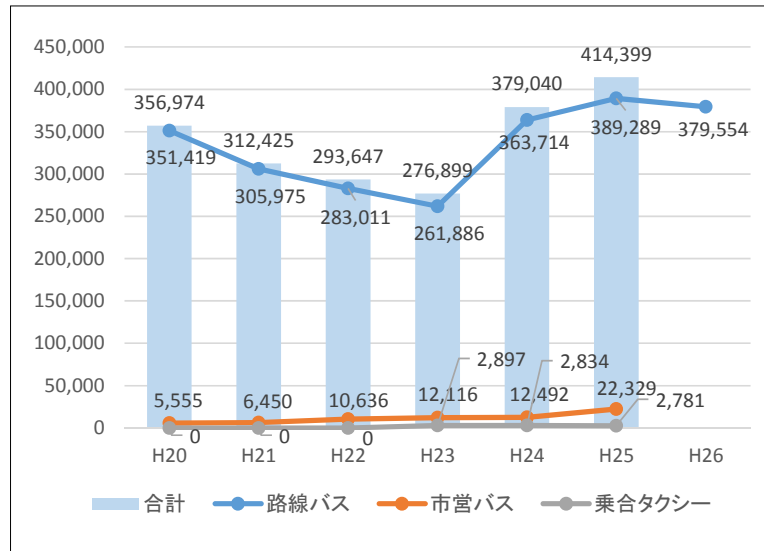


【路線バス(39路線)】						
系統番号	路線名	起点	経過地	終点	区間距離(km)	運行回数(回)
1	白土線	白土	厳中前	厳原	4.6	4.0
2	雞知線	雞知宮前	根緒	厳原	9.6	0.5
3	空港線	いづはら病院	雞知宮前	対馬空港	13.6	3.0
4	雞知線	厳原	病院・高校・宮前	犬伏	23.8	0.5
5	雞知線	雞知宮前	棧橋・高校	厳原	11.3	1.0
6	空港線	いづはら病院	高校・樽ヶ浜	対馬空港	13.3	0.5
7	空港線	いづはら病院	雞知	対馬空港	13.2	2.5
8	対馬高校線	厳原	東ノ浜	高校前	2.8	1.0
11	棧橋線	棧橋	—	厳原	0.8	0.5
13	内山・久根浜・上根線	上根	内山	厳原	25.5	2.0
15	阿達線	小茂田	—	阿達	8.6	2.5
16	厳原病院線	厳原	—	いづはら病院	1.4	2.0
17	厳原病院線	厳原	厳原棧橋	いづはら病院	2.4	1.0
18	曲線	厳原	厳原棧橋	曲	6.0	3.0
19	浅瀬浜線	厳原	内山・瀬	浅瀬浜	26.4	2.0
20	浅瀬線	厳原	久和	浅瀬	19.2	2.0
21	空港シャトル	厳原	厳原トンネル	対馬空港	11.2	9.0
22	厳原市内循環線	厳原	高校・阿須	厳原	6.5	4.0
23	厳原市内循環線	厳原	阿須・高校	厳原	7.5	4.0
24	空港線	いづはら病院	樽ヶ浜	対馬空港	14.4	1.0
26	赤島線	いづはら病院	樽ヶ浜・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	雞知宮前	加志	尾崎	19.3	3.0
32	赤島線	小船越	鴨居瀬	赤島	8.3	0.5
38	竹敷線	雞知宮前	竹敷	黒瀬	9.6	3.0
43	小網循環線(佐保廻り)	仁位	佐保・田	仁位	15.5	2.0
44	小網循環線(田廻り)	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	厳原棧橋	空港・犬伏	仁位	45.0	3.0
49	塩浜線	仁位	浦底	塩浜	8.4	2.0
64	舟志・小籠線	比田勝	舟志	小籠	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	厳原市内線	厳原	安神入口	安神	10.3	0.5
71	厳原市内線	厳原	尾浦	安神	14.3	2.5
72	青海線	三根	狩尾	青海	7.0	2.0
合計						
【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・小籠線	仁位・小籠線(小籠⇒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	鵜浦・比田勝循環線	鵜浦循環線			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・壱ヶ浦線				11.6	1.0
混2	見世浦・塩浜線				11.8	1.0
混3	仁位・貝掛線				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

(2)輸送状況

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)

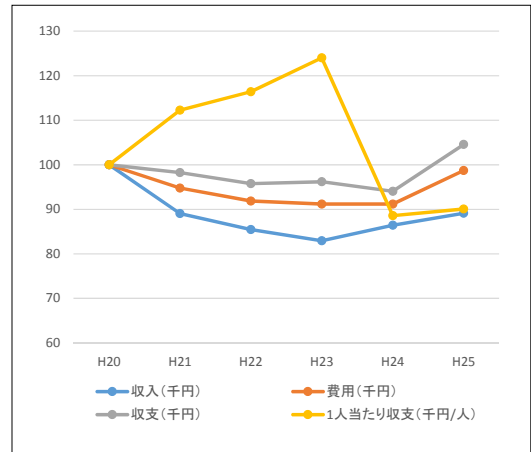
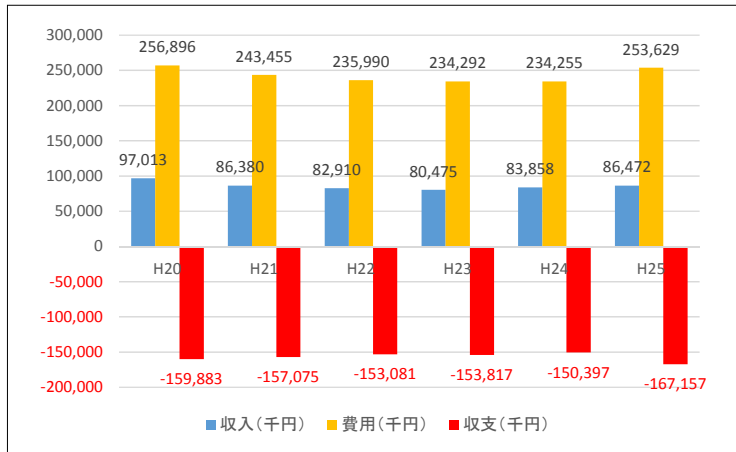


資料) 運行実績を基に作成

(3)収支状況

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 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)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

— (5) 輸送状況・収支状況からみたモード別課題整理

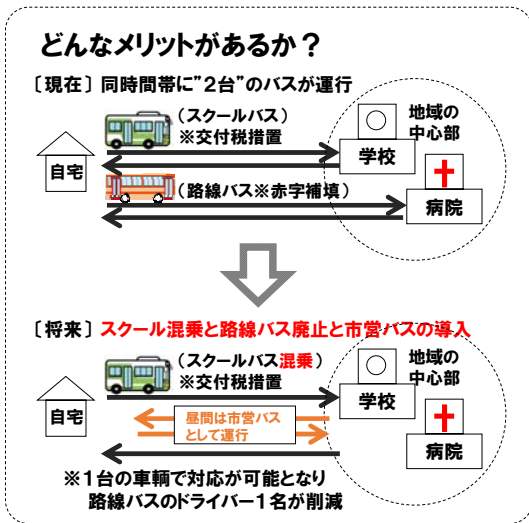
モード	単位コスト (H26 度)	メリット	デメリット	経営状況等からみた課題整理
路線バス	251.6 円/km	定時定ルート運行で不特定多数の利用者を移送することが可能。	需要に関係なく運行が必要であり、利用者が少ない場合は赤字額が増大。	対馬交通(株)による経営。市が経常赤字を補填する事業スキームで、年間補助額は国、県、市合わせて1億5千万円程度。 路線やエリアにより利用率や収支率が大きく異なるため、需要に応じた路線再編や他モードへの転換(市営や乗合タクシー等)、更には不定期運行(曜日運行等)の可能性を検討する必要がある。 特に、仁田、三根、仁位の西部の支線や厳原南部の支線については収支率・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。

3. 市営バス・スクールバスの活用検討

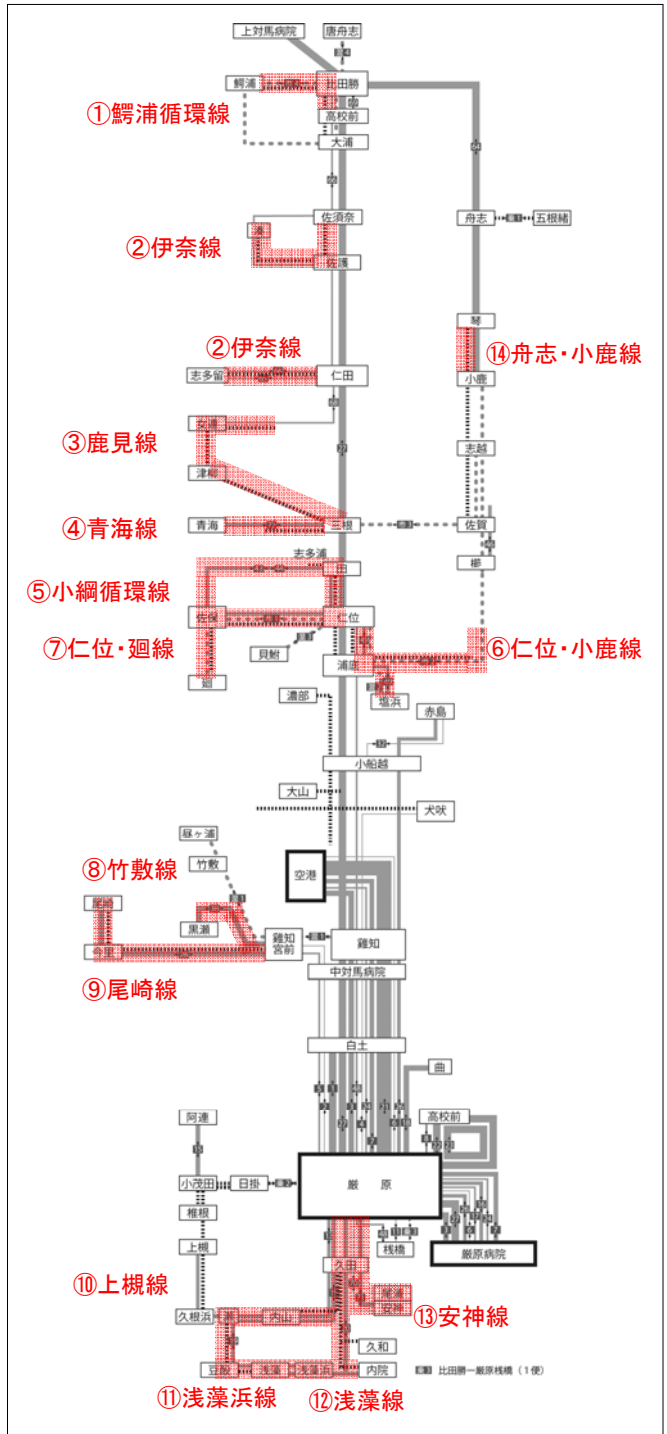
(1) スクールバス混乗検討路線の洗い出し

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。



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)

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)	1便あたり乗降者数(人)			平均乗車密度(人)			最大車内人数(人)		
											平日	土曜	日曜	平日	土曜	日曜	平日	土曜	日曜
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%	1.3	0.5	2.0	0.6	0.4	1.2	4	2	5
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	1.6	0.9	0.9	0.9	0.9	6	6	6
【市営バス(4路線)】											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※(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鰯浦循環線 スクール一般混乗の導入は困難	市営 委託	<ul style="list-style-type: none"> 鰯浦循環線の運行はスクールバス車輛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		<ul style="list-style-type: none"> 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。 復路はダイヤ的に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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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が課題となる。 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		<ul style="list-style-type: none"> 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のあることから、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。	○
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—蔽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が調整不可能であるが、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証が必要であるが、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

4. 過疎地有償運送等のコミュニティ交通の導入検討

(1) 過疎地有償運送等の検討路線の洗い出し

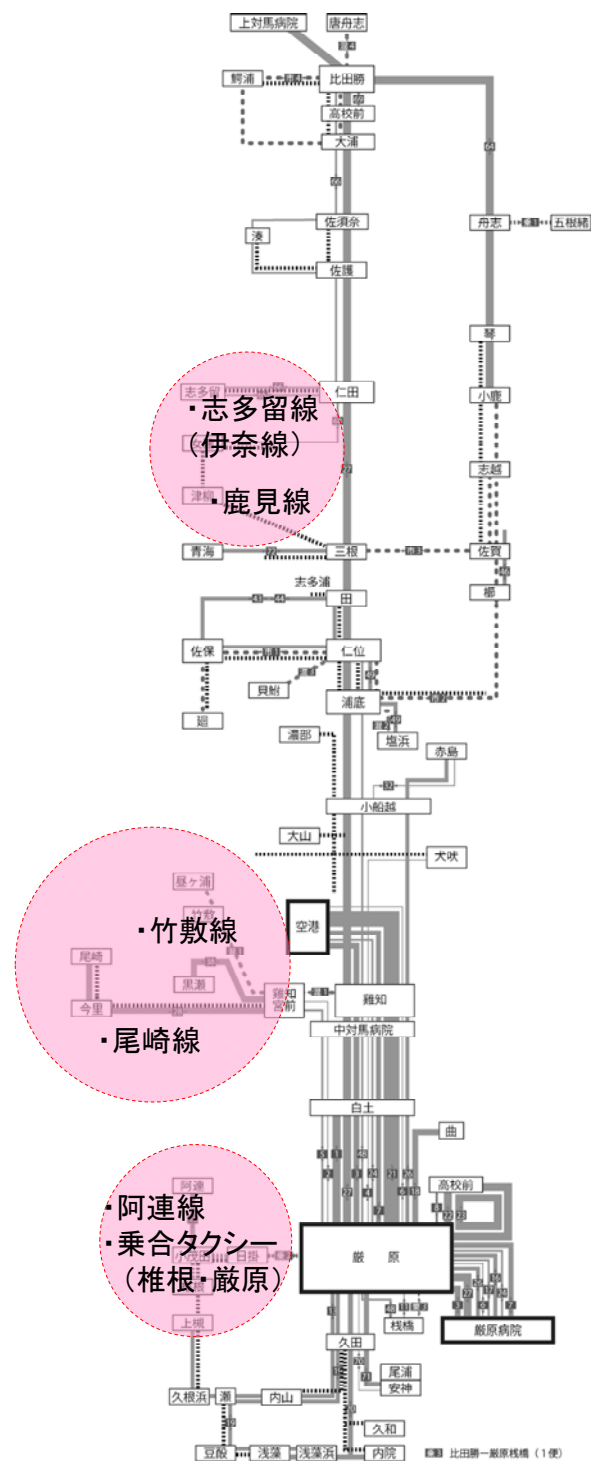
過疎地有償運送等のコミュニティ交通は、基本的には、スクール混乗や民間タクシー事業者による乗合タクシー（予約制）の導入が困難な場合の手段として導入可能性を検討するものであるが、地域が主体となり、自らが支えあう公共交通としては、本市が目指す自立・協働の概念に合致した理想的な手段であるともいえる。

可能性路線については、前述したスクールバスが並走していない支線となり、具体的には、志多留線、鹿見線、阿連線、乗合タクシー（椎根・厳原）が該当する。

また、前述したスクール一般混乗が困難な路線も該当するため、次年度の検証結果次第であるが、竹敷線や尾崎線もそれらの候補路線といえる。

何れにしても、過疎地有償運送等のコミュニティ交通の導入にあたっては、運行主体となるNPO等が必須であり、こうした主体の存在又は育成の可否が導入を左右するといっても過言ではない。この観点からみると、志多留地区には、本市の島おこし協働隊が中心となった一般社団法人が所在しており、導入の素材は一定確保されており、重点モデル地区としての検討を行うものとする。

図表 過疎地有償運送等の導入検討路線



図表 過疎地有償運送等の導入検討路線

系統番号	路線名	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)	1便あたり乗降者数(人)			平均乗車密度(人)			最大車内人数(人)		
										平日	土曜	日曜	平日	土曜	日曜	平日	土曜	日曜
15	阿連線	2.5	12,049	6,135	1,571	3,031	▲1,460	▲121	52%	3.9	0.0		3.6	0.0		10	0	
28	尾崎線	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	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
65	志多留線	1.0	5,575	0	11	1,403	▲1,391	▲250	1%	1.0	1.0	1.0	0.3	0.6	0.6	3	2	2
68	鹿見線	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
72	青海線	2.0	6,888	2,867	252	1,733	▲1,481	▲215	15%	1.6			0.9			6		
【乗合タクシー(3路線)】		運行回数(回)																
乗2	厳原・椎根	4.0																

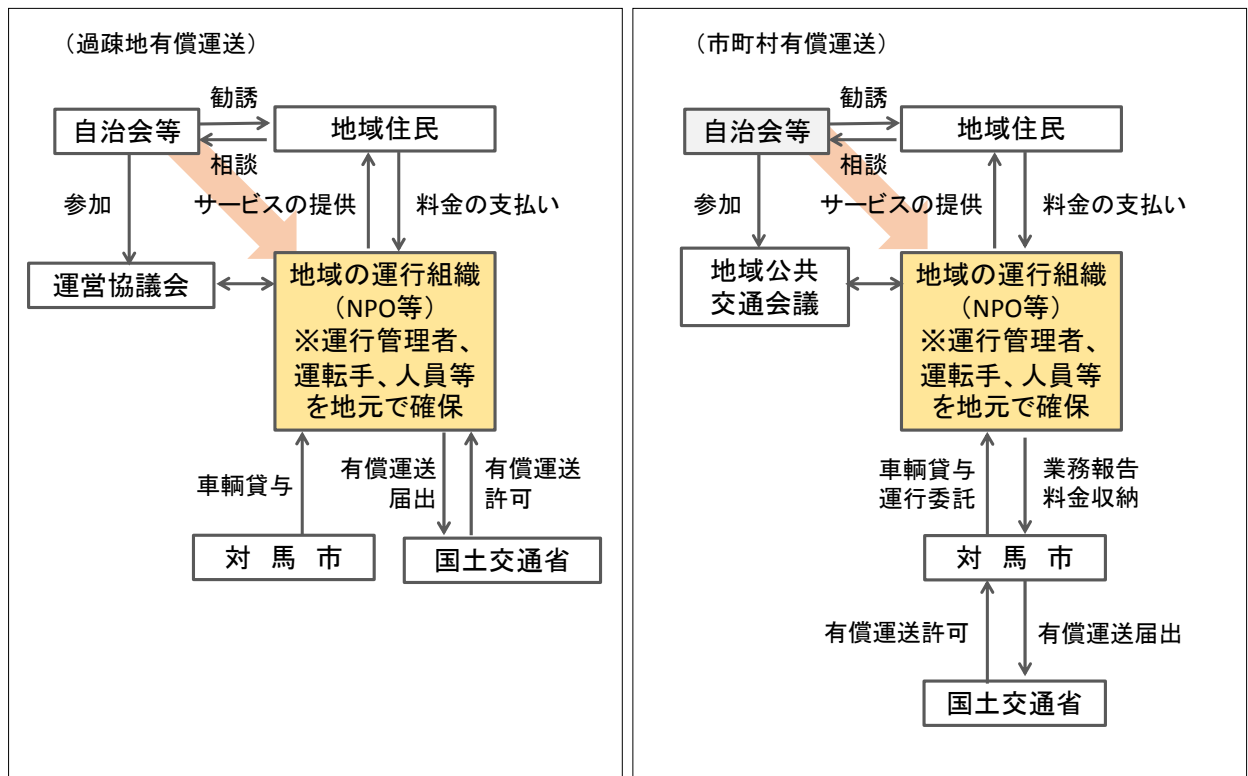
(2) 過疎地有償運送の事業スキーム・リスク分担

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 NPO 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 NPO 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 NPO 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 NPO 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 NPO 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

(3)重点モデル地区(志多留地区)における検証

《志多留地域における路線バスの主な課題》

- ・ 仁田から志多留への戻り便が少ない
(縦貫線との接続が悪く仁田まで到達できても志多留へ移動ができない)
- ・ 佐賀方面のスーパーに買物に行きたいが路線バスがなく交通弱者には不便
- ・ 志多留の西約2kmの田ノ浜地区が交通空白地区である

図表 現状・課題



モデルプラン



(3)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		

5. 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

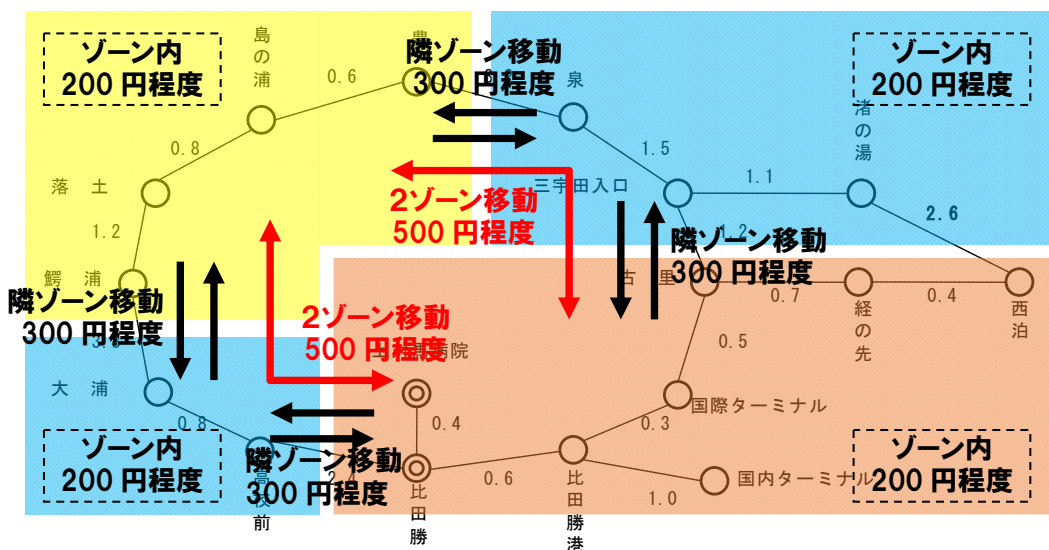
で地元ニーズを確認しつつ、

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																															
比田勝		140																														
比田勝港			140																													
国内ターミナル				140	160	200																										
国際ターミナル					140	140	140	140																								
古里						140	180	140	140	180																						
西泊							140	160	240	190	220	240																				
経の先								140	140	140	220	150	200	220																		
渚の湯									250	270	210	240	300	250	280	300																
泉										230	220	230	230	260	330	270	300	320														
豊											260	380	380	390	390	410	480	430	460	480												
島の浦												140	290	410	410	420	420	440	510	460	490	510										
落土													140	140	330	450	450	460	460	480	530	500	500	520								
鰐浦														140	200	230	380	510	530	540	510	490	520	470	440	460						
大浦															290	350	380	410	460	440	360	380	330	300	340	290	260	280				
高校前																140	330	380	420	450	420	400	320	340	290	260	300	250	220	240		
比田勝																	220	260	440	500	490	460	300	280	200	220	140	140	160	140		
上対馬病院																		140	240	280	460	520	510	480	320	240	180	140	200	140		540

図表 ゾーン区分と料金体系イメージ



6. 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）

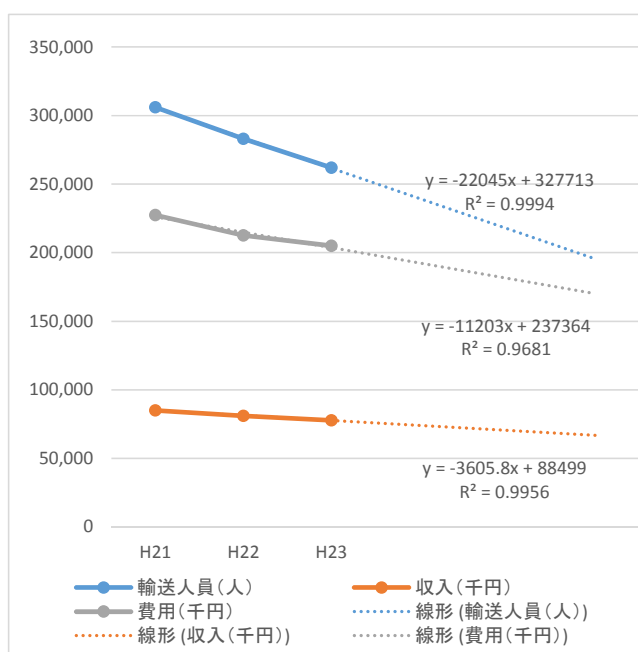
	①乗合タクシー	②路線バス (H20. 9期)	差額 (②-①)
舟志・五根緒	▲1,057	▲3,659	▲2,602
厳原・椎根	▲3,662	▲6,798	▲3,136
差額	▲4,719	▲10,457	▲5,738

(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

Ⅲ. 市民・来訪者アンケート調査及び分析

〔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

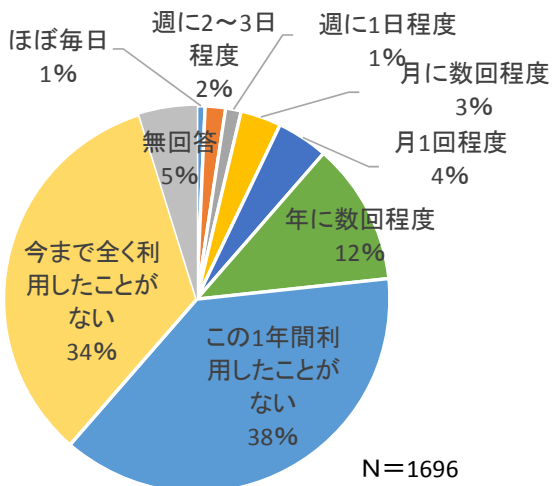
〔高校生〕

- ・ 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

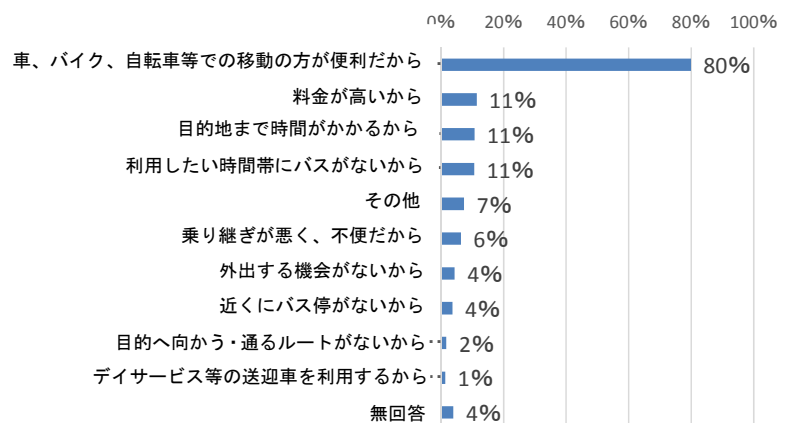
〔韓国人〕

- ・ 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

【路線バスの利用頻度】



【路線バスを利用しない理由】



IV. 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》

- 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)
- 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
- 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
- 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
- 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。
- 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
- 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

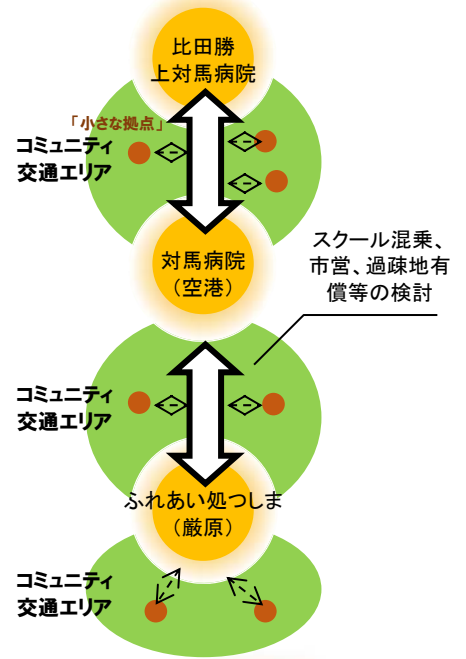
- 3-1 新規需要開拓のための新商品の導入
- 3-2 観光需要に対応したサービス提供
- 3-3 韓国人利用者促進方策の実施
- 3-4 ゾーン制運賃の導入
- 3-5 利用促進のための情報発信の強化
- 3-6 コミュニティ交通導入促進方策の実施

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

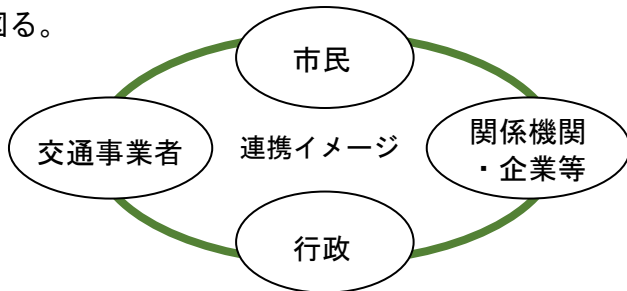


(2)基本方針

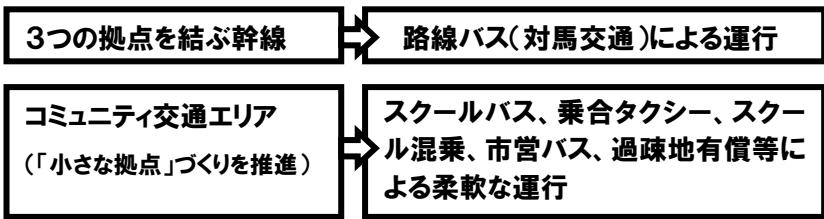
【理念】“市民の足は確保する”を基本に、需要に応じた適切なサービスを効率的に供給できる公共交通体系を、地域とともに創り上げる。

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）

	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

	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

	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

① 5年後の公共交通利用者数

	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

	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

	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（「満足」＋「やや満足」＋「普通」の合計）	40%	45%

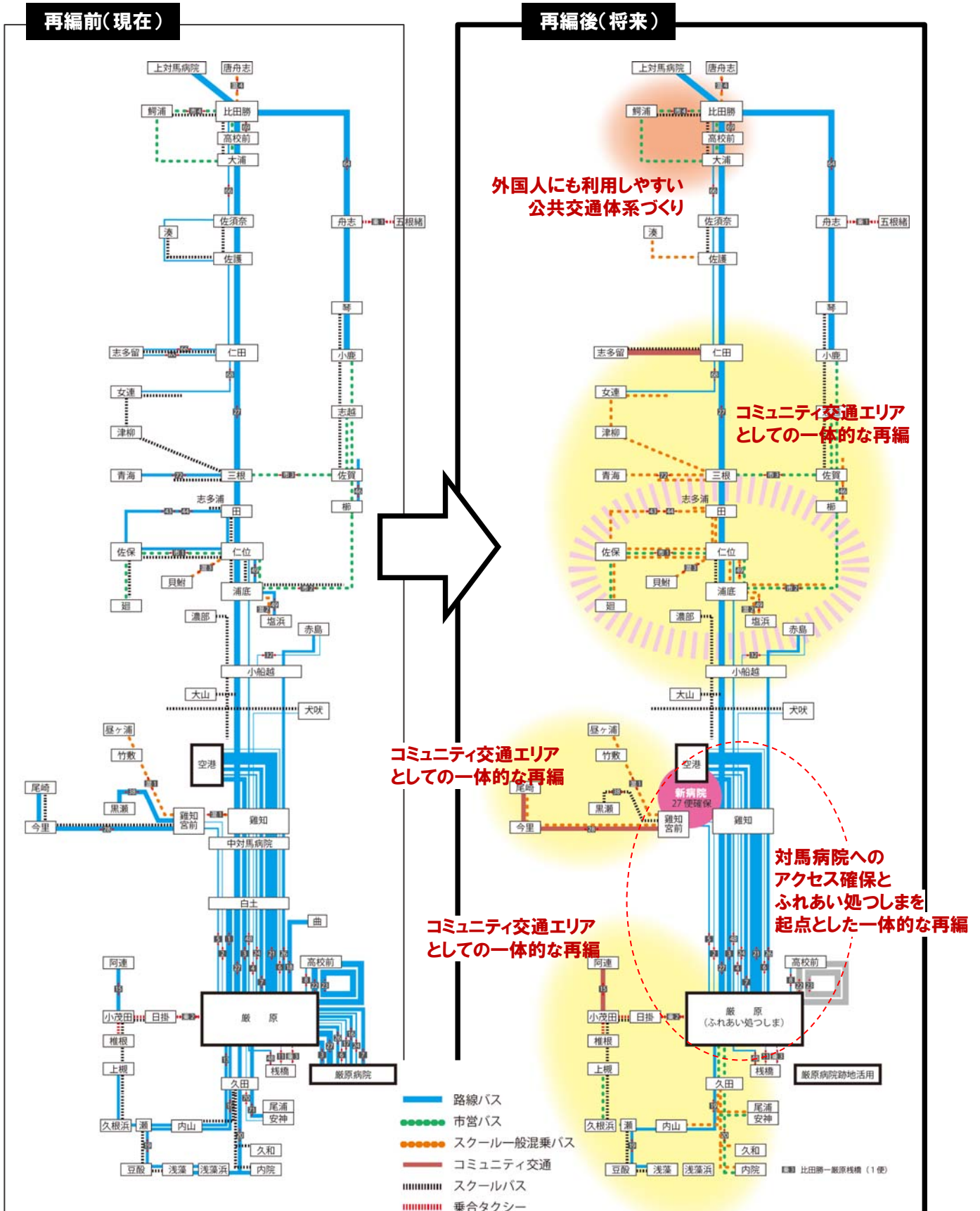
(5) 「方針Ⅴ. 評価・改善システムの導入によるマネジメント体制の強化」の取り組み目標

① 評価・改善システムの構築と運用

	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			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			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 老朽車輛の計画的な更新	交通事業者、対馬市			更新が必要な車輛より随時実施		
	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

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

《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、巖原-いづはら病院間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	<ul style="list-style-type: none"> ●巖原病院線の廃止(16系統、17系統) ●区間見直し <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>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</p> <p>平成28年度～ : 経過観察と必要に応じた見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対馬いづはら病院跡地活用に応じた個別対応

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	<ul style="list-style-type: none"> ●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 <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>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</p> <p>平成28年度～ : 経過観察と必要に応じた見直し</p>

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	<p>●対馬病院へのアクセス確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鶏知線 (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	<p>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</p> <p>平成28年度～ : 需要動向に応じた見直し</p>

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	<p>●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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線系統全路線
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	<p>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</p> <p>平成28年度～ : 実施可能な路線より段階的に再編実施</p>

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

目的	<p>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。</p> <p>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。</p>
実施概要	<p>●スクールバス一般混乗化・スクールバス転換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>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</p> <p>平成 28 年度～：実施可能な路線より随時実施・見直し</p>

2-2 地域主体のコミュニティ交通による路線再編

目的	<p>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。</p> <p>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。</p>
実施概要	<p>●地域主体のコミュニティ交通による路線再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） ・巖原・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	<p>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</p> <p style="text-align: center;">※モデル地区（1ヶ所程度）の実証運行</p> <p>平成 28 年度～：モデル地区の本格運行への移行・随時見直し</p> <p style="text-align: center;">その他路線の段階実施（実証運行⇒本格運行）</p>

2-3 予約制市営バス(不定期)の導入

目的	<p>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。</p> <p>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。</p>
実施概要	<p>●予約制市営バス(不定期)の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小綱循環線（佐保廻り）（43 系統）・小綱循環線（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	<p>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</p> <p>平成 28 年度～ : 予約制バスの段階的な導入・随時見直し</p>

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	<p>●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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・支線系統全路線
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	<p>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</p> <p>平成 28 年度～ : 実施可能な路線より随時実施・見直し</p>

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	<ul style="list-style-type: none"> ●平日 1000 円 1 日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	<p>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</p> <p>平成 28 年度～ : 実施可能な事業より随時実施・見直し</p>

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

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

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	<ul style="list-style-type: none"> ●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 老朽車両の計画的な更新	
目的	安全で快適な運行を行うために、老朽化するバス車両について、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	●老朽車両の計画的な更新
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	平成27年度～：更新が必要な車両から随時実施

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	<ul style="list-style-type: none"> ●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

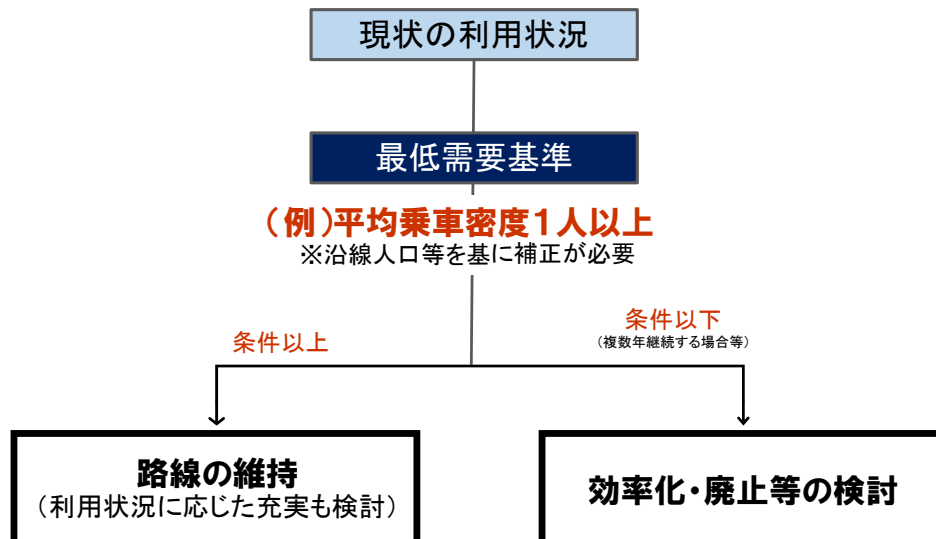
V. 評価・改善システムの導入によるマネジメント体制の強化

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

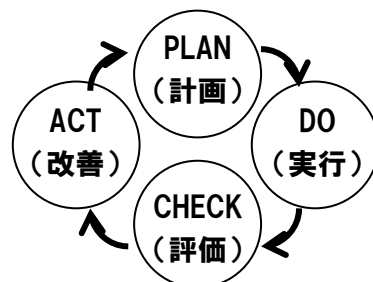
路線維持・見直しシステムの導入

- 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て現状を踏まえ、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	<p>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。</p> <p>【測定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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。</p> <p>【測定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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。</p> <p>【測定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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。</p> <p>【測定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>平日 1 日フリーパス券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。</p> <p>【測定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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

対馬市地域公共交通網形成計画

【 概 要 版 】

平成27年3月

対 馬 市