

対馬市地域公共交通計画

【 概 要 版 】

I. 対馬市の現況	1
II. 上位関連計画の整理	4
III. 公共交通の現状	5
IV. 計画策定のために行った基礎調査	12
V. 対馬市地域公共交通の課題	15
VI. 対馬市地域公共交通の基本方針	23

令和6年3月
対 馬 市

I. 対馬市の現況

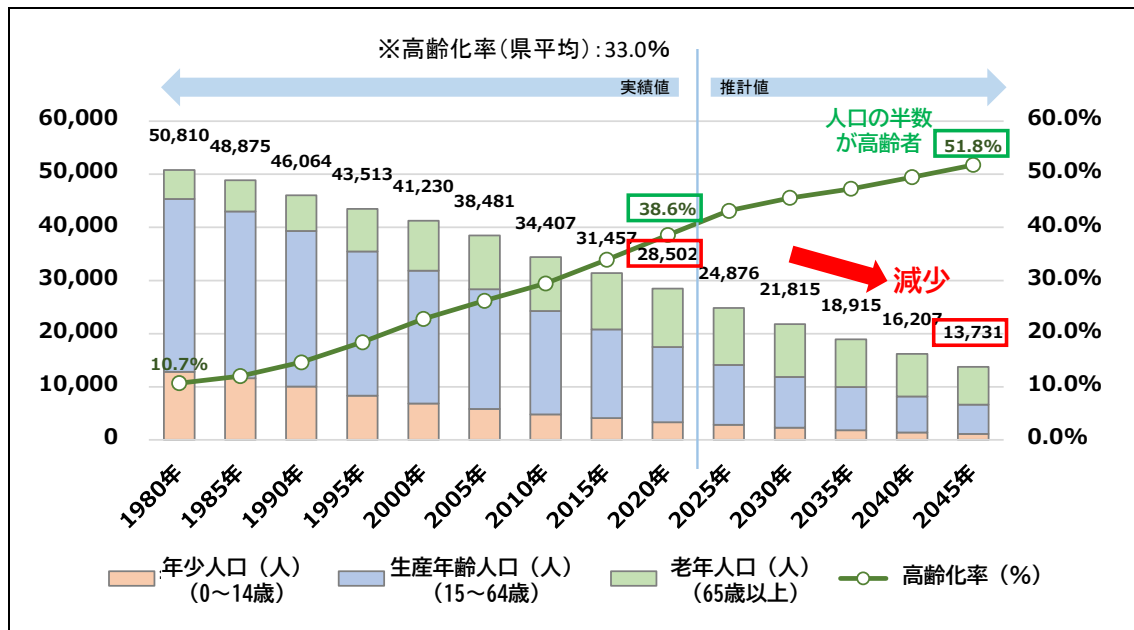
1. 人口・世帯数の構造と分布

総人口・将来人口

対馬市の人口は減少が続いており、2020年（令和2年）では28,502人と5年前に比べ▲9.4%、実数にして2,955人減少し、高齢化率は38.6%と県平均を上回っている。

人口減少や少子高齢化は今後も進み、2045年（令和27年）には13,731人まで減少し、高齢化率は51.8%と人口の半数以上が高齢者と予測されている。

▼人口推移 (単位：人、%)

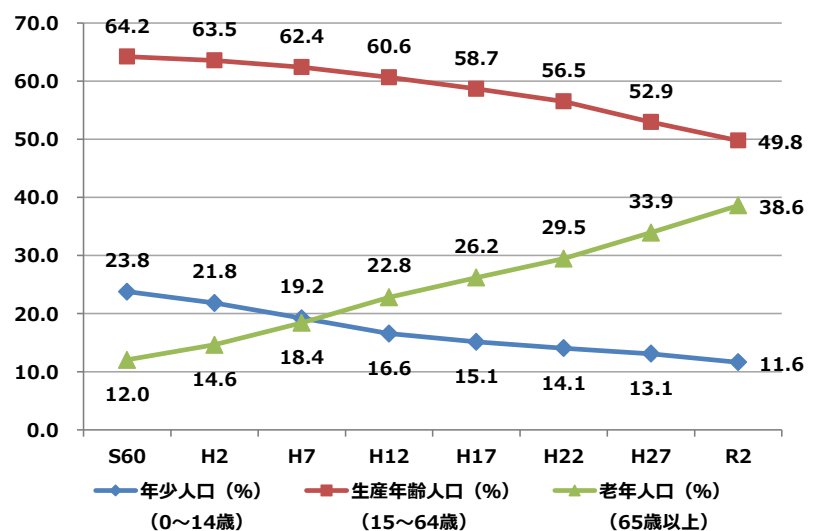


出典) 国勢調査(年統計)を基に作成

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。令和2年で年少人口率(0~14歳)は11.6%と5年前に比べ1.5ポイント減少した。一方で高齢化率(65歳以上)は38.6%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令和2年で10,989人と5年前に比べ314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。

▼年齢3階級別人口構成比推移



3. 対馬市の現状

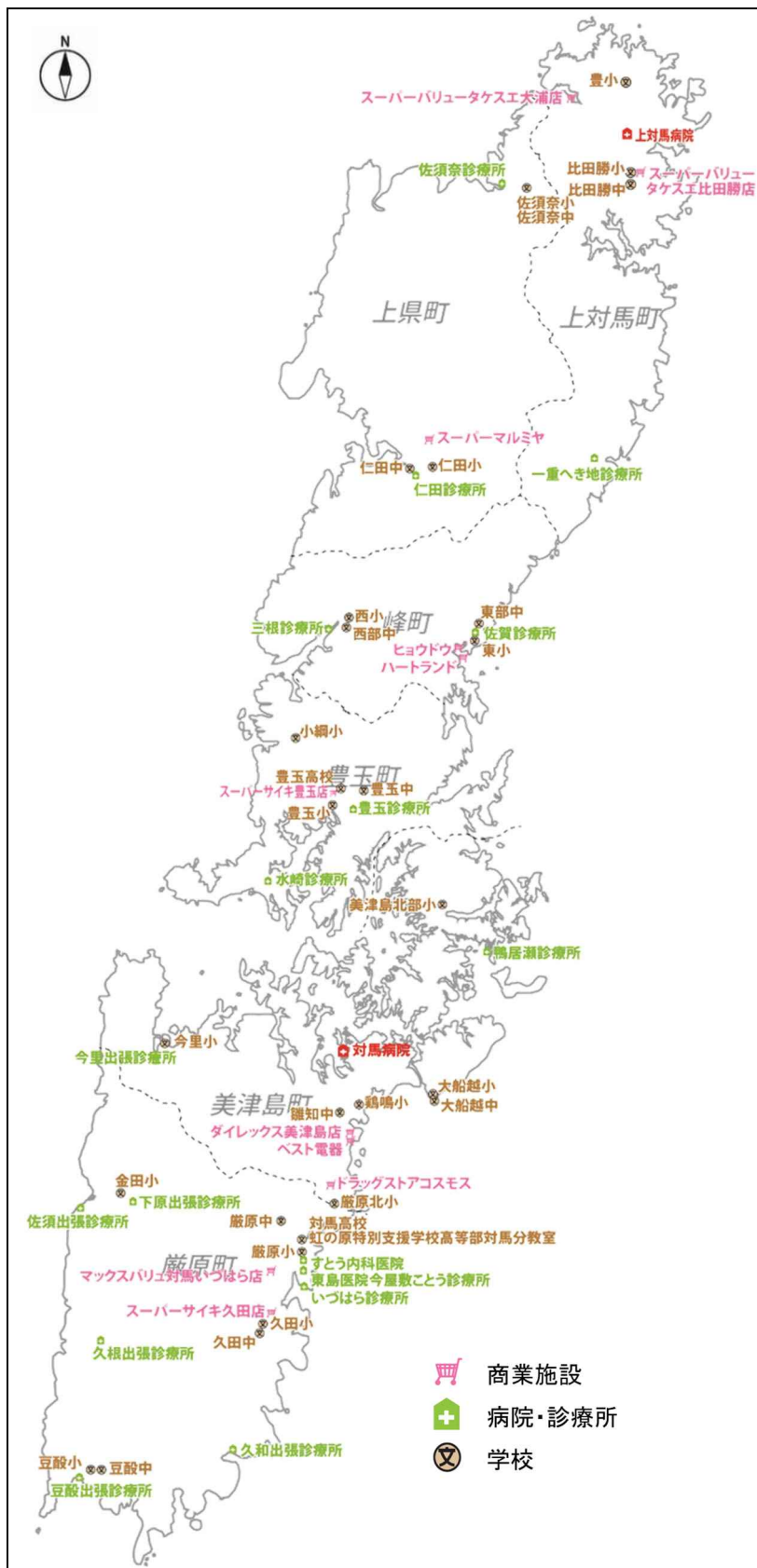
主な拠点施設の分布状況

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 16 校、中学校
11 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。

▼商業施設・病院・学校等の分布状況

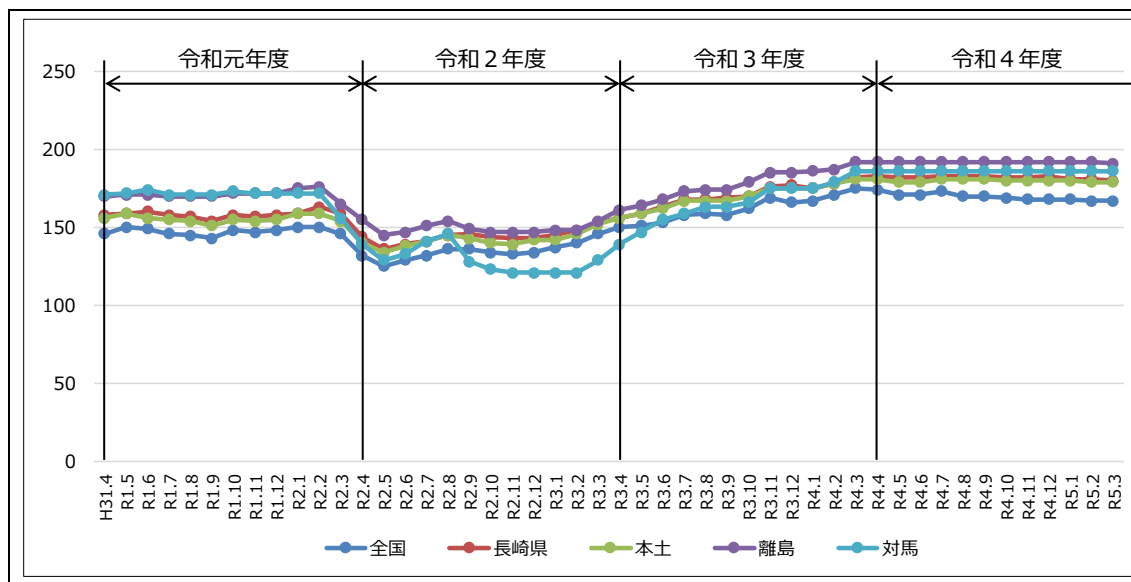


4. 燃油価格の動向・自家用自動車保有台数の現状

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1割程度高い金額で推移している。令和元年度からの推移をみると、新型コロナウイルスの影響で価格が下落し全国平均より一時安価な時期もあったが、緩やかに上昇し令和5年3月現在、全国平均よりも19円高い186円となっている。

▼レギュラーガソリンの店頭小売価格の推移

(単位：円)



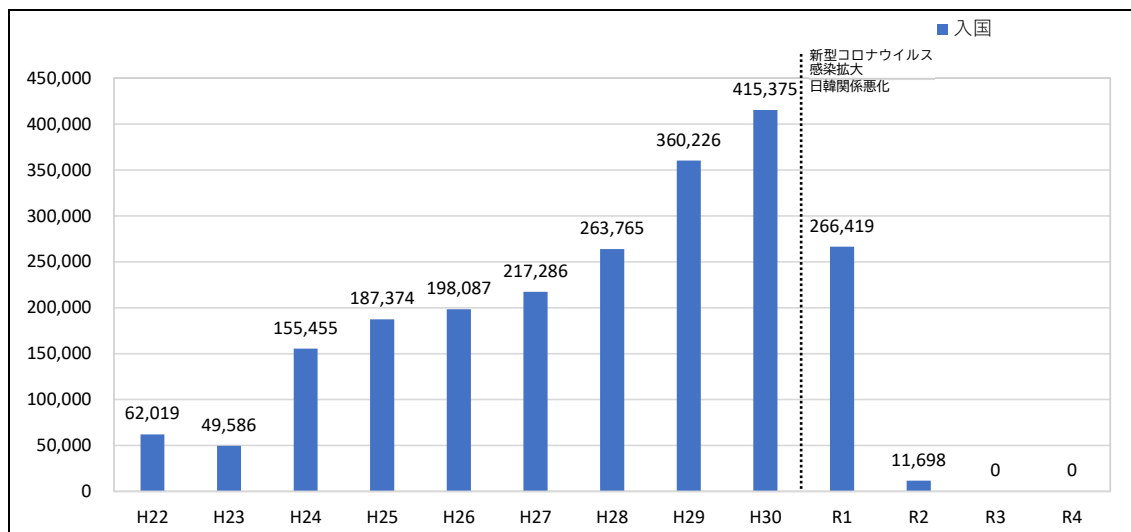
出典) 長崎県原油価格高騰対策本部資料を基に作成

5. 入国者数の推移

入国者数は、平成23年に東日本大震災及び福島第一原発による風評被害の影響より、3ヶ月の運休となったが、平成24年になると風評被害も収まり、国際航路の運航会社が3社になったことや訪日旅行客の増加により順調に伸び続けた。令和元年以降、日韓関係の悪化及び新型コロナウイルス感染拡大の影響により、大幅な減少となっている。

▼入国数の推移

(単位：人)



出典) 対馬市の公共交通の概要(年集計)

II. 上位幹線計画の整理

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)第2次対馬市総合計画・後期基本計画(令和3年度～令和7年度)	島内交通システムの利便性向上と市民の足の確保を目指し、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の構築を地域協働で進めていくことが示されている。
(2)対馬市過疎地域持続的発展計画(令和3年度～令和7年度)	利便性の向上や運賃負担の軽減による利用促進、航路活性化に向けた事業の推進等により交通手段の確保を行うこと等が示されている。
(3)対馬島地域振興計画(令和5年3月)	島内交通のより良い利便性を確保し、全ての人が安全で快適に移動でき、将来にわたって持続可能な公共交通体系の実現のため、島民が主体となった地域コミュニティバスの運行やスクールバスへの一般住民の混乗を活用した路線編成を実施するなどが示されている。
(4)立地適正化計画(令和5年3月)	目指すべき都市の骨格構造では、対馬市交流センター周辺を中心拠点、久田地区と桧原地区および宮谷地区の一部を生活拠点として、厳原から生活拠点までをつなぐ主なルートを「地域間連携軸」、中心拠点及び生活拠点の周囲に広がる地域内をつなぐバス路線を「地域内連携網」として位置付けられている。 路線バスの維持やフィーダー交通のシステム構築・改善により、拠点間の交流人口の増加や地域内交通の利便性向上が示されている。
(5)対馬市観光振興推進計画(令和4年3月)	アクションプランとして、対馬市の観光を支える事業者・対馬市民の取組みをサポートし、選択と集中による重点的な支援を行うことを基本とし、「支援①観光コンテンツの造成支援」、「支援②観光インフラの整備」、「支援③観光プロモーションの展開」、「支援④事業者への段階的な支援」が掲げられている。 特に、「観光インフラの整備」では、案内・説明サインの整備が掲げられており、島内を周遊する主な手段として観光客にも分かりやすい公共交通情報の発信が示されている。

Ⅲ. 公共交通の現状

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」対馬市が運営し、対馬交通が運行する「市営バス」、「市営バス（スクール混乗）」、対馬市が運営し、地域住民で構成される協議会が運行するこんどろバス、市内のタクシー事業者が運行する予約制乗合タクシーの5つのモードにより構成されている。

路線バスは32路線、市営バス3路線、スクールバス混乗10路線、こんどろバス3路線、乗合タクシー4路線、で運行されている。本市のバス交通は、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幹線と、幹線から延びる支線（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を超える所要時間も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。

▼対馬市の公共交通路線



【路線バス（32路線）】							
系統番号	路線名	起点	経由地	終点	区分	キロ程 (片道) (km)	運行 回数 (回)
2	雄知線	厳原	雄知	対馬病院	路線バス	11.9	14
3	雄知線	厳原	宮前・榑ヶ浜	対馬病院	路線バス	12.2	4
4	大吹線	厳原	榑橋・高校・宮前	大吹	路線バス	23.4	0.5
5	雄知線	厳原	榑橋・高校	雄知宮前	路線バス	10.9	0.5
6	病院線	厳原	高校・宮前・榑ヶ浜	対馬病院	路線バス	13.5	0.5
7	空港線	対馬病院	空港入口	対馬空港	路線バス	1.9	11
8	厳原市内循環線	厳原	東の浜	対馬高校	路線バス	2.8	1
10	厳原市内循環線	厳原	西の浜	久田	路線バス	2.4	1.5
11	厳原市内循環線	厳原榑橋	—	厳原	路線バス	1.2	1.5
13	内山・久根浜・上横線	厳原	内山	上横	路線バス	25	2
16	厳原診療所線 (旧厳原病院線)	厳原	—	厳原診療所	路線バス	1.4	0.5
19	浅蕨浜線	厳原	内山・瀬	浅蕨浜	路線バス	25.9	2
20	内院線	厳原	内院	浅蕨	路線バス	26.7	2
22	厳原市内循環線	厳原	診療所・高校	久田	路線バス	9.6	4
23	厳原市内循環線	久田	高校・診療所	厳原	路線バス	9.6	4
24	空港線	厳原	曲・榑ヶ浜口	対馬病院	路線バス	13.3	3
26	赤島線	厳原	宮前・病院・空港	赤島	路線バス	41.2	2
27	縦貫線	対馬病院	空港・仁位	国際ターミナル	路線バス	81	5
28	尾崎線	対馬病院	榑ヶ浜・宮前・加志	尾崎	路線バス	21.9	3
32	赤島線	小島越	鴨ヶ瀬	赤島	路線バス	8.2	0.5
38	竹敷線	対馬病院	榑ヶ浜・宮前	竹敷	路線バス	9.4	3
41	仁位・三根線	仁位	—	三根	路線バス	11.2	0.5
43	小網循環線	仁位	佐保・田	仁位	路線バス	15.3	2
44	小網循環線	仁位	田・佐保	仁位	路線バス	15.3	2
48	仁位線	厳原榑橋	病院・空港・大吹・濃部	仁位	路線バス	47.3	1
64	舟志・小鹿線	上対馬病院	舟志	小鹿	路線バス	24.9	4
66	伊奈線	上対馬病院	湊・仁田	志多留	路線バス	41.2	1
68	鹿見線	仁田	鹿見	女連	路線バス	10.3	1
69	上対馬高校線	比田勝	—	高校前	路線バス	2.4	1
70	久田・安神線	厳原	安神入口	安神	路線バス	10.3	0.5
71	久田・安神線	厳原	尾浦	安神	路線バス	14.3	2.5
72	青梅線	三根	狩尾	青梅	路線バス	7	2
【市営バス（2路線）】							
—	三根・志越線	三根診療所前	ハートランド前	志越	市営バス	17.5	2
—	鰐浦・比田勝循環線	上対馬病院	鰐浦	上対馬病院	市営バス	21.9	4
【市営バス スクール混乗（10路線）】							
—	比田勝・唐舟志線	唐舟志	網代	比田勝	スクール混乗	7.3	3
—	雄知・榑ヶ浜線	榑ヶ浜	雄知宮前	対馬病院	スクール混乗	15.3	2
—	阿連・今里線	阿連	—	今里	スクール混乗	3.7	1
—	阿連・小茂田線	阿連	佐須中前	小茂田	スクール混乗	8.6	2
—	仁位・貝船線	貝船	佐佐賀	仁位	スクール混乗	10.8	3
—	櫛・佐賀線	櫛	佐賀診療所前	佐賀診療所前	スクール混乗	4.2	3
—	仁位・見世浦線	見世浦	浦底	仁位・豊玉小	スクール混乗	10.8	3
—	三根・鹿見線	鹿見	津御	三根	スクール混乗	8.4	1
—	仁位・廻線	廻	佐保橋	仁位	スクール混乗	13.2	3.5
—	仁位・琴線	琴	佐賀診療所前	仁位	スクール混乗	32.8	2
【こんどろバス（3路線）】							
—	堅渡線	田ノ浜	伊奈住民センター	仁田診療所	こんどろバス	11.9	4
—	越高線	田ノ浜	伊奈住民センター	越高集落センター	こんどろバス	5.8	1
—	佐賀線	田ノ浜	仁田窓口センター	ハートランド	こんどろバス	25.4	1
【乗合タクシー（4路線）】							
—	比田勝・厳原榑橋	比田勝	—	厳原榑橋	乗合タクシー	82.7	0.5
—	雄知・榑方線	雄知	—	榑方	乗合タクシー	10.8	3
—	比田勝・五根線	比田勝	—	五根	乗合タクシー	14.6	4
—	榑橋・厳原線	厳原	—	榑橋	乗合タクシー	21.2	4

(2) 輸送状況

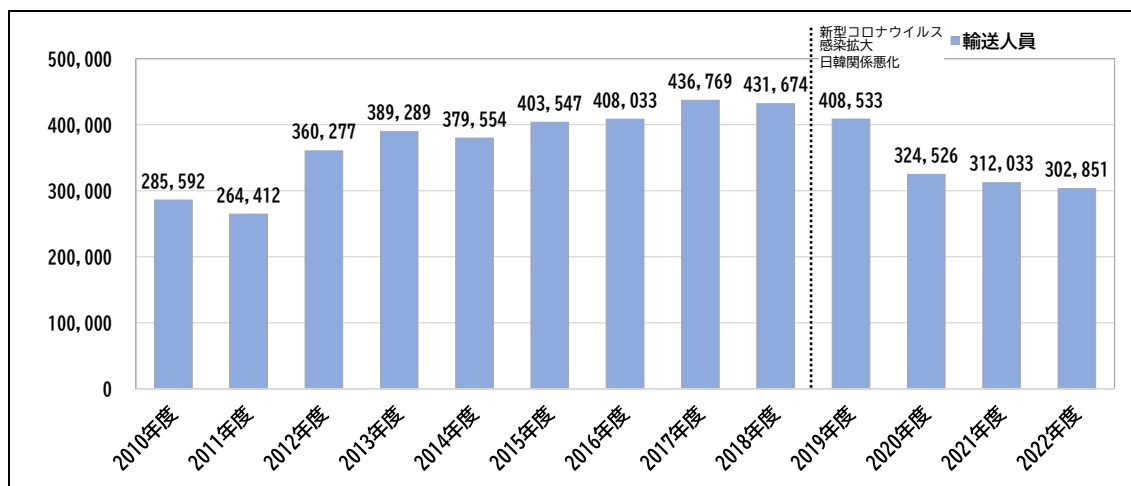
① 路線バスの輸送人員

路線バスの輸送人員は、2012 年度～2017 年度は、高校生利用や韓国人観光客利用により増加傾向にあったが、2019 年度以降は、新型コロナウイルス感染症等の影響により、韓国人観光客が減少し、それに伴いバス乗降客数も減少している。

公共交通利用者増に向けた利用促進等の検討が必要となっている。

▼路線バスの利用者数の推移

(単位：人)



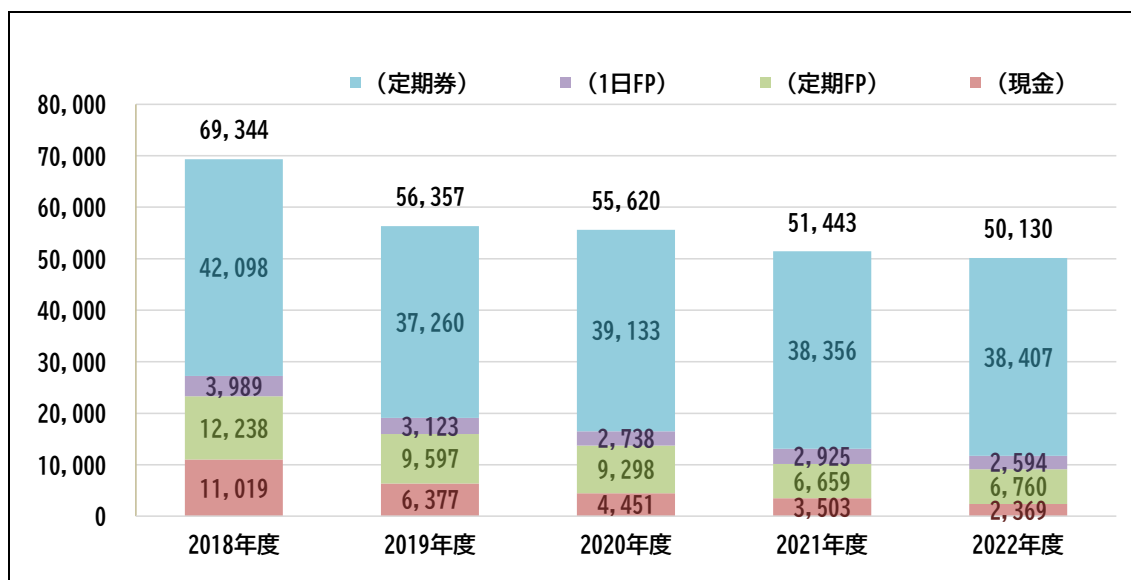
出典) 運行実績 (年度集計) を基に作成

② 市営バスの輸送人員

市営バスの輸送人員は、2018 年度の 69,344 人を境に減少傾向で推移している。2018 年度から 2019 年度にかけ、約 19%減少している。

▼市営バスの利用者数の推移

(単位：人)



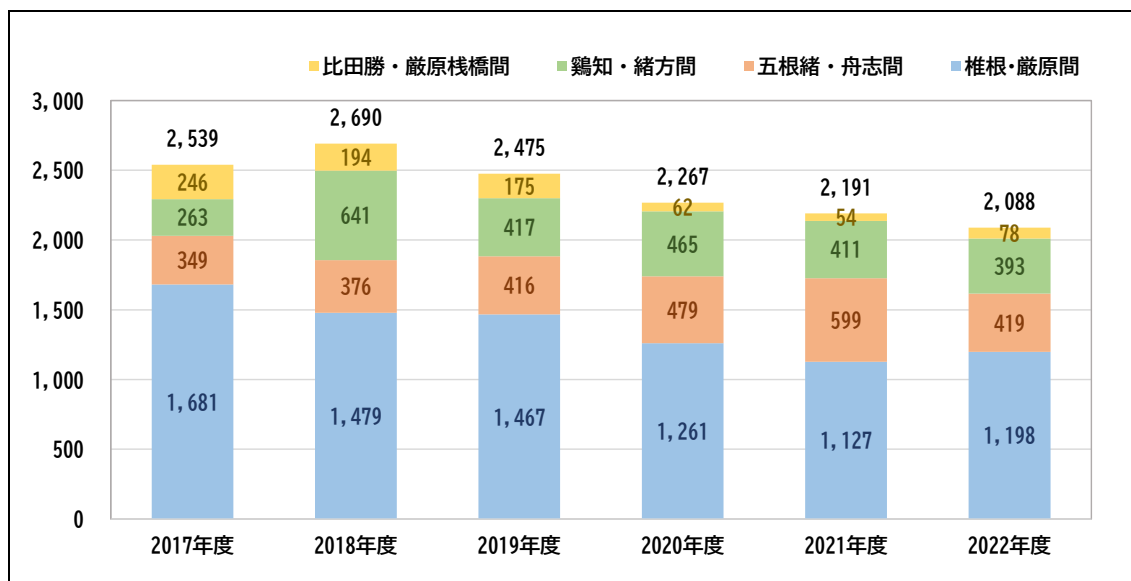
出典) 運行実績 (年度統計) を基に作成

③乗合タクシーの輸送人員

乗合タクシーの輸送人員は、2018年度の2,690人を境に減少傾向で推移している。

▼乗合タクシーの利用者数の推移

(単位：人)



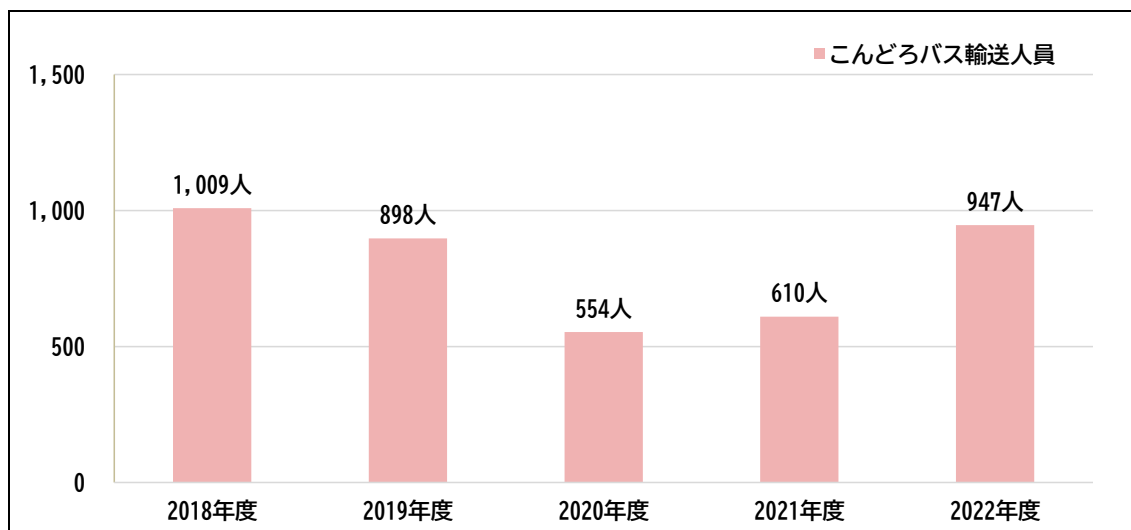
出典) 運行実績(年度集計)を基に作成

④こんどろバスの輸送人員

こんどろバスの輸送人員は、新型コロナウイルス感染拡大等の影響により、2020年度まで減少傾向にあったが、2021年度から回復に転じており、2022年度では2018年度の水準まで回復しつつある。

▼こんどろバスの利用者数の推移

(単位：人)



出典) 運行実績(年度集計)を基に作成

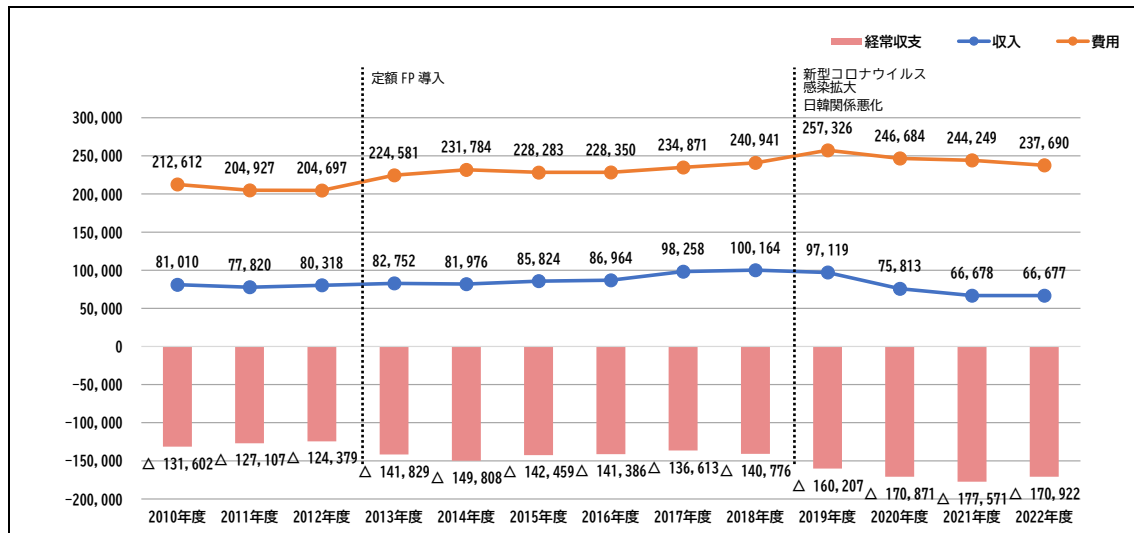
(3)収支状況

①路線バスの収支状況

路線バスの収支状況をみると、2012 年度からは定額フリーパス導入に伴う高校生利用の増加、韓国人向け 1 日フリーパス導入に伴う韓国人観光客利用の増加によって、2018 年度まで収入も増加している。しかし、2019 年度からの日韓関係の悪化や新型コロナウイルス感染拡大の影響による利用者数の減少に伴い、収入が減少している。

▼路線バスの収支状況

(単位：千円)



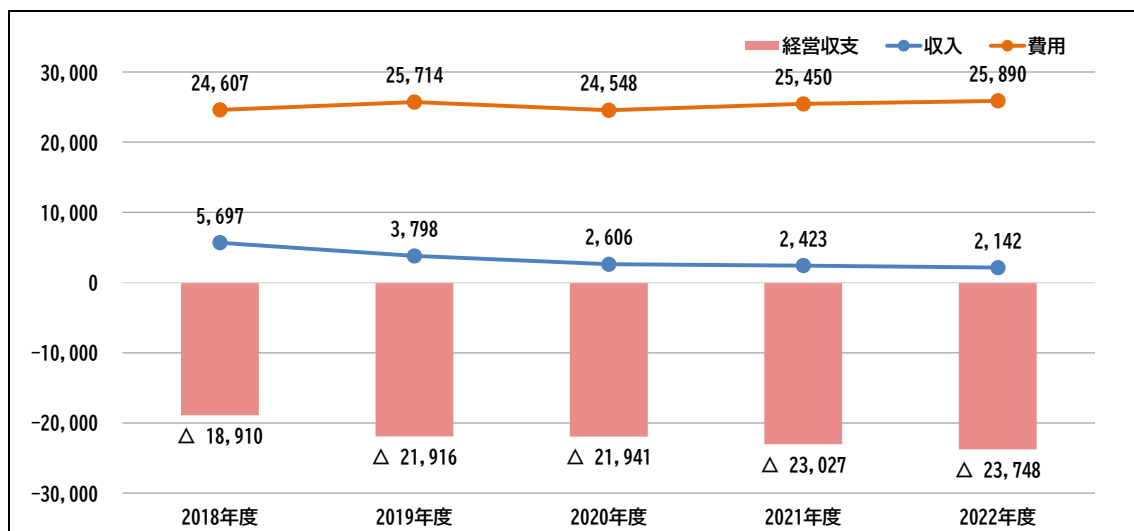
出典) 運行実績 (年度集計) を基に作成

②市営バスの収支状況

市営バスの収支状況をみると、費用が 25 百万程度での推移に対し、収入は 2018 年度では 5,697 千円であったが下落が続き、2022 年度は 2,142 千円であり、経営収支は△ 23,748 千円となっている。

▼市営バスの収支状況

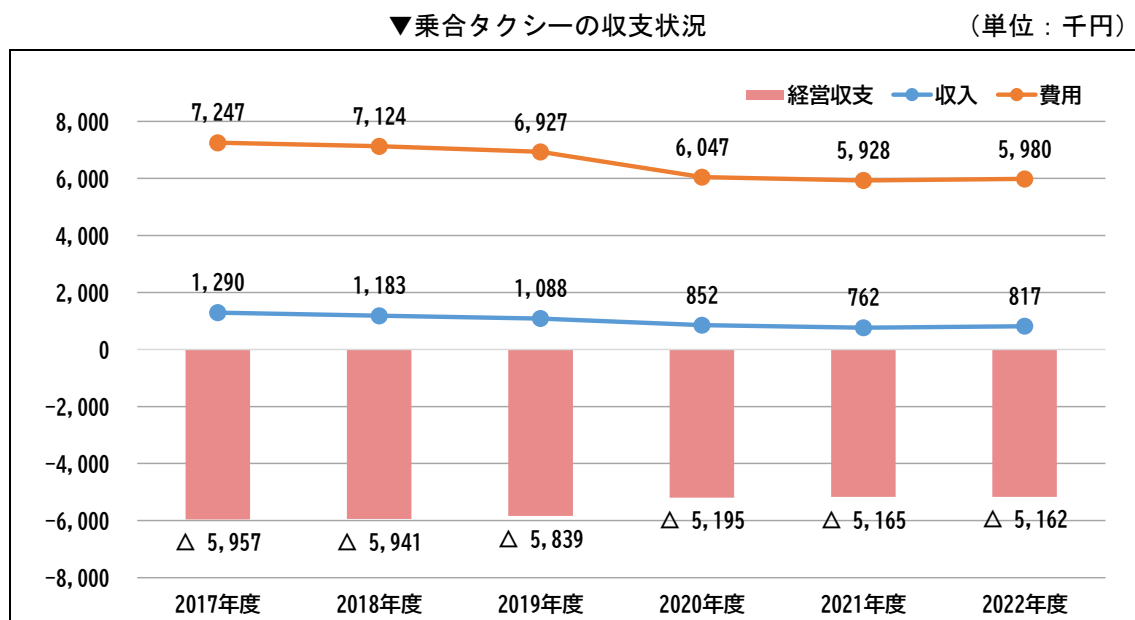
(単位：千円)



出典) 運行実績 (年度集計) を基に作成

③乗合タクシーの収支状況

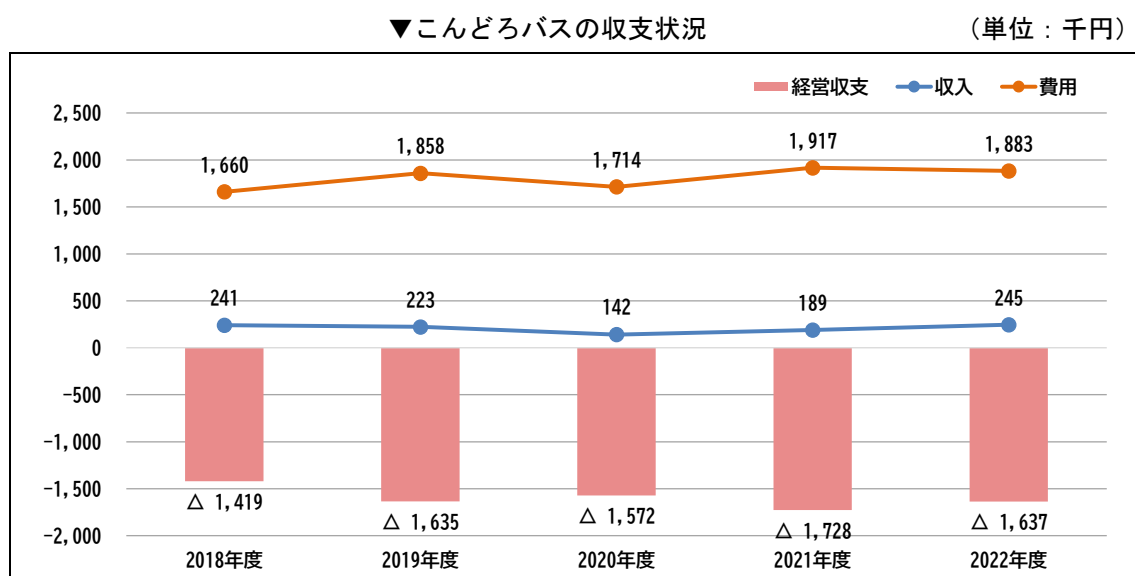
乗合タクシーの収支状況をみると、収入は減少傾向であるが費用も減少傾向にあり、経営収支は2017年度の△5,957千円から2022年度では△5,162千円まで改善している。収支率は市営バスの3倍程度となっている。



出典) 運行実績(年度集計)を基に作成

④こんどろバスの収支状況

こんどろバスの収支状況をみると、収入は2020年度で減少していたが、2020年度以降は増加に転じている。経営収支は、2020年度以降の費用の増加に伴い落ち込んでおり、2022年度で△1,637千円となっている。



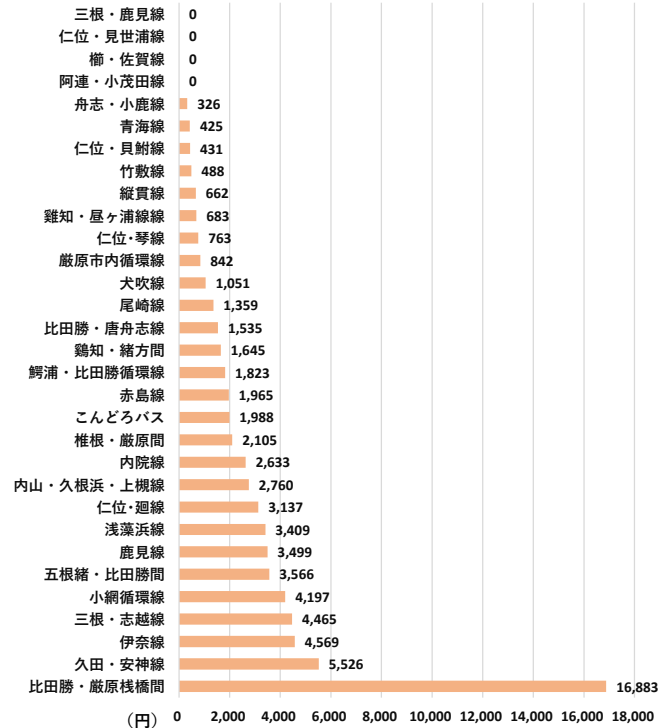
出典) 運行実績(年度集計)を基に作成

(4)1 人当たり運行コスト

路線バス 31 系統の収支状況をみると、経常赤字額が 1 千万円を超える系統は、縦貫線、赤島線、仁位・廻線の 3 路線である。また、1 人当たり運行コスト 3,000 円を超える路線は、仁位・廻線、浅藻浜線、鹿見線、五根緒・比田勝間、小網循環線、三根・志越線、伊奈線、久田・安神線、比田勝・巖原栈橋間の 9 路線である。

▼令和 4 年度 路線別の 1 人当たり運行コスト

(単位：円)



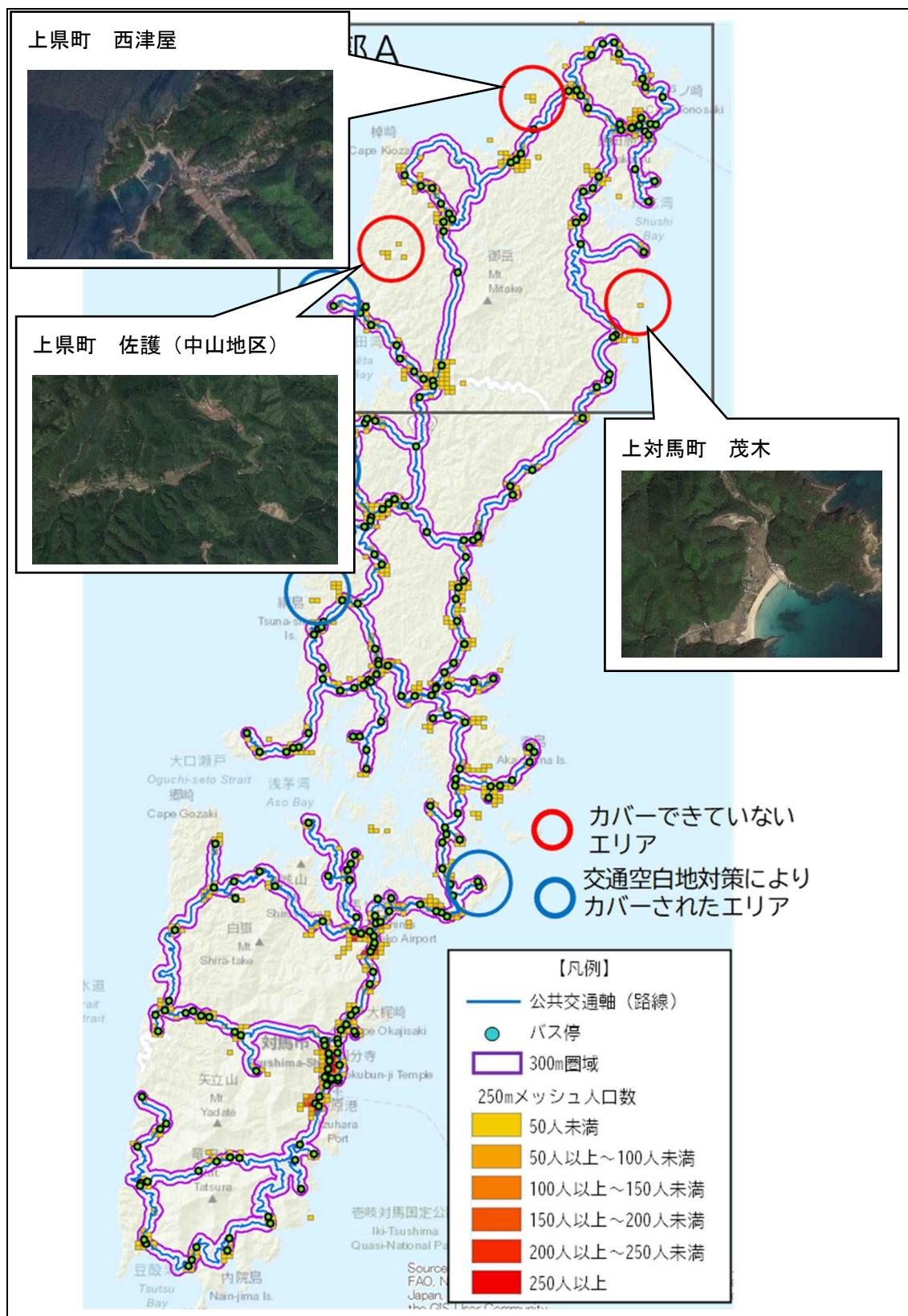
区分	路線名	1人当たり運行コスト (円)	経常費用 (円)	輸送人員 (人)	経営収益 (円)
乗合バス	舟志・小鹿線	326	16,241,558	49,808	9,361,072
乗合バス	青海線	425	1,718,212	4,043	635,491
市営バス (混乗)	仁位・貝鮎線	431	936,047	2,172	90,445
乗合バス	竹敷線	488	3,956,065	8,100	1,315,081
乗合バス	縦貫線	662	132,657,557	200,452	46,191,717
市営バス (混乗)	雞知・星ヶ浦線	683	1,230,484	1,802	50356
市営バス (混乗)	仁位・琴線	763	7,513,641	9,851	961,134
乗合バス	巖原市内循環線	842	8,414,258	9,994	1,598,680
乗合バス	犬吹線	1,051	2,119,503	2,017	337,043
乗合バス	尾崎線	1,359	10,099,016	7,431	1,375,436
市営バス (混乗)	比田勝・唐舟志線	1,535	1,587,544	1,034	3,409
乗合タクシー	雞知・緒方間	1,645	646,440	393	129600
市営バス	鰯浦・比田勝循環線	1,823	7,566,377	4,151	724,130
乗合バス	赤島線	1,965	15,296,211	7,783	1,977,748
こんどろバス	こんどろバス	1,988	1,882,825	947	245413
乗合タクシー	椎根・巖原間	2,105	2,522,330	1,198	435057
乗合バス	内院線	2,633	8,176,981	3,105	801,451
乗合バス	内山・久根浜・上槻線	2,760	6,852,829	2,483	665,369
市営バス (混乗)	仁位・廻線	3,137	25,889,600	8,253	201,166
乗合バス	浅藻浜線	3,409	9,457,895	2,774	1,022,036
乗合バス	鹿見線	3,499	1,858,156	531	110,742
乗合タクシー	五根緒・比田勝間	3,566	1,494,010	419	83388
乗合バス	小網循環線	4,197	4,831,260	1,151	510,417
市営バス	三根・志越線	4,465	5,277,897	1,182	188,182
乗合バス	伊奈線	4,569	7,442,931	1,629	393,687
乗合バス	久田・安神線	5,526	8,012,315	1,450	446,592
乗合タクシー	比田勝・巖原栈橋間	16,883	1,316,910	78	169400
市営バス (混乗)	阿連・小茂田線	—	※スクールバス運行費	1,822	※スクールバス運行費
市営バス (混乗)	櫛・佐賀線	—	※スクールバス運行費	4,686	※スクールバス運行費
市営バス (混乗)	仁位・見世浦線	—	※スクールバス運行費	7,239	※スクールバス運行費
市営バス (混乗)	三根・鹿見線	—	※スクールバス運行費	7,938	※スクールバス運行費

出典) 運行実績 (令和 4 年度) を基に作成

(5)交通空白・不便地域

3ヶ所で公共交通ではカバーできていないエリア(バス路線から300m圏域外の集落)が存在している。

▼バス路線から300m圏域外の集落



Ⅳ. 計画策定のために行った基礎調査

1. アンケート調査結果概要

〔市民アンケート・高齢者アンケート〕

- ・ 通院時は、朝 7 時台～9 時台に出発し、11 時台～13 時台に帰宅する方が多く、午前中の診療後、昼頃には帰宅するニーズが高い。
- ・ 買い物時は、9 時台～10 時台に出発し、11 時台～12 時台に帰宅する方が多く、午前中に買い物をして昼頃に帰宅するニーズが高い。

《路線バス利用》

- ・ 月に 1 回程度以上利用する割合が市民アンケートでは約 6 %であり、高齢者アンケートでは約 34%。
- ・ 利用目的は、市民アンケートでは通院の割合が 46%と最も高く、次いで空港・船などへの移動、買い物である。高齢者アンケートでは通院の割合が約 65%と半数以上を占め、次いで買い物利用である。

《路線バスに対する意識》

- ・ 両アンケートともに、路線バスの問題点として、「運行ダイヤが合わない」、「目的地に行けない・所要時間が長い」、「乗り継ぎが悪い」の割合が高い。
- ・ また、市民アンケートでは「運行情報が分かりにくい」、高齢者アンケートでは「バス待ち環境に問題がある」に対してもそれぞれ問題点として挙げている。

《利用促進策》

- ・ 「高齢者限定の定額パスポートの商品化」、「地域利用限定のエリアパスポート」、「一般利用の定額運賃」、「島外交通と連携した運賃」の順に割合が高い。
- ・ 市民アンケートでは「IC カードによる支払い」も比較的高い。

〔公共交通利用者アンケート〕

- ・ 路線バスの利用目的は、通院や買い物のほか、通勤、仕事・業務の方もいる。乗合タクシーは、90%以上が通院や買い物利用。
- ・ 公共交通サービスに対する満足度は、路線バスでは、「運行時刻」、「車輛」、「乗り継ぎのしやすさ」に対する不満・やや不満の割合が高い。乗合タクシーでは、「運行時刻」と「運行ルート」に対する不満・やや不満の割合が高い。

〔高校生アンケート〕

- ・ 通学時の 36%、帰宅時の 32%が路線バスを利用。一方で、通学時・帰宅時ともに約 34%が保護者や知人等による送迎で移動。
- ・ 今後の公共交通利用意向は、「乗りたい時間にあれば」の割合が最も高く、次いで、「行きたい場所に行けるようになれば」や「乗り継ぎが便利になれば」が挙げられる。

2. ヒアリング調査結果概要

公共交通の運行に係る事業者、市民の日常生活の主要目的地となっている施設管理者等を中心に、個別にヒアリング調査を行った。

▼ヒアリング調査結果概要

ヒアリング先	把握した内容や課題等
バス事業者	・ 運行状況や運行上の問題、利用者ニーズ等の実態を把握 ・ ドライバーの高齢化と人材不足の問題 ・ 経営収支の改善や運行効率化、2024 年問題への対応 ・ 計画策定に向けた方向性や施策内容の共有・調整 など
バス事業者 (スクールバス)	・ 小中学生のためのスクールバス運行実態の把握 ・ 路線バスとスクールバスが重複するルートの見直し検討 ・ スクールバス混乗化に向けた検討内容の共有・調整 など
渡海船事業者	・ 渡海船の利用状況、運行体制、経営収支状況の実態を把握 ・ 市内の道路環境の改善等による渡海船から自動車へのシフト ・ 乗組員の高齢化と人材不足の問題 など
乗合 タクシー事業者	・ 運行状況、利用状況、経営収支状況等の実態を把握 ・ ドライバーの高齢化と人材不足の問題 ・ 地域や観光需要に対応できる運行体制の課題 など
こんどろバス ・ 田ノ浜・檜滝間 予約制ミニバス 運行協議会	・ 地域の自立的な運行体制づくりの経緯を把握 ・ 運行状況、利用状況、経営収支状況の実態を把握 ・ 協議会の持続的な運営と人材育成・ノウハウ継承への対応 ・ 多様化する地域ニーズに対する柔軟な運行 ・ 近い将来の担い手となるドライバー確保 など
福祉団体等 ・ NPO 法人 ・ ボランティア 団体	・ 地域協働で移動をサポートする取組の実態を把握 ・ 病院等への通院移動や院内介助を行う福祉有償運送事業 ・ 路線バスを補完する役割として、診療所からの帰宅移動や待ち時間を楽しく過ごすためのボランティア事業 ・ 継続的な取組へと展開するための担い手確保や育成の問題 など
高等学校 ・ 対馬高校 ・ 豊玉高校 上対馬高校	・ 市内高校の通学・帰宅の実態、学校側のニーズ等を把握 ・ 路線バスの運行時間による下校時間や部活動時間の制約 ・ 学生用の時刻表の作成や公共交通に対する認知度向上 ・ 通学・帰宅時間に合った運行ダイヤがない路線の把握 など

▼ヒアリング調査結果概要《つづき》

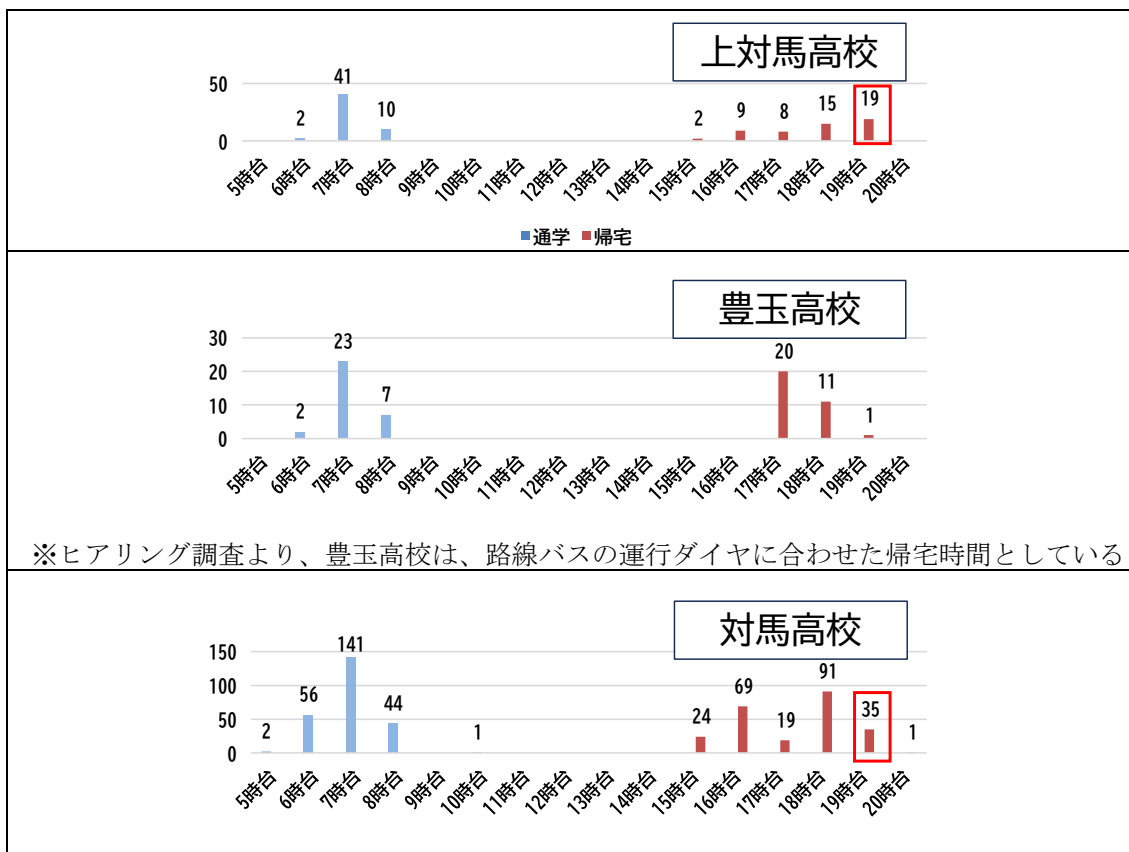
ヒアリング先	把握した内容や課題等
病院 ・ 対馬病院 ・ 上対馬病院	・ 通院行動等の実態を把握 ・ 診療後の病院でのバス待ち環境の改善 ・ 路線バスと病院の連携による、きめ細やかな運行 ・ 通院目的のまとまった需要に対する定期運行便等の可能性など
商業施設 ・ タケスエ ・ ファミリー マート	・ 公共交通が不便な地域への移動販売事業の実態把握 ・ 販売地域での購買需要は高く、地域に必要不可欠なサービス ・ 移動販売地域の拡大にあたる人材確保や体制構築が課題 ・ 公共交通と連携した取組への展開が必要 など
地区への聞き取り 調査	・ 移動困難な状況、公共交通に対する課題、地域の自立的な運行に対する意見等を把握 ・ 地域住民の移動手段を今後どのように確保・維持していくかが各地域の共通課題 ・ 地域内の各地区が連携し、共通の方向性に向かって進めていくための体制構築が課題 など

V. 対馬市地域公共交通の課題

(1) 地域ニーズに合っていない時間帯がある

学生の部活動後の帰宅時間帯（19 時台）、買い物・通院の午前中に帰宅する時間帯など、地域ニーズに合った運行ダイヤや路線ルートになっていない路線がある。

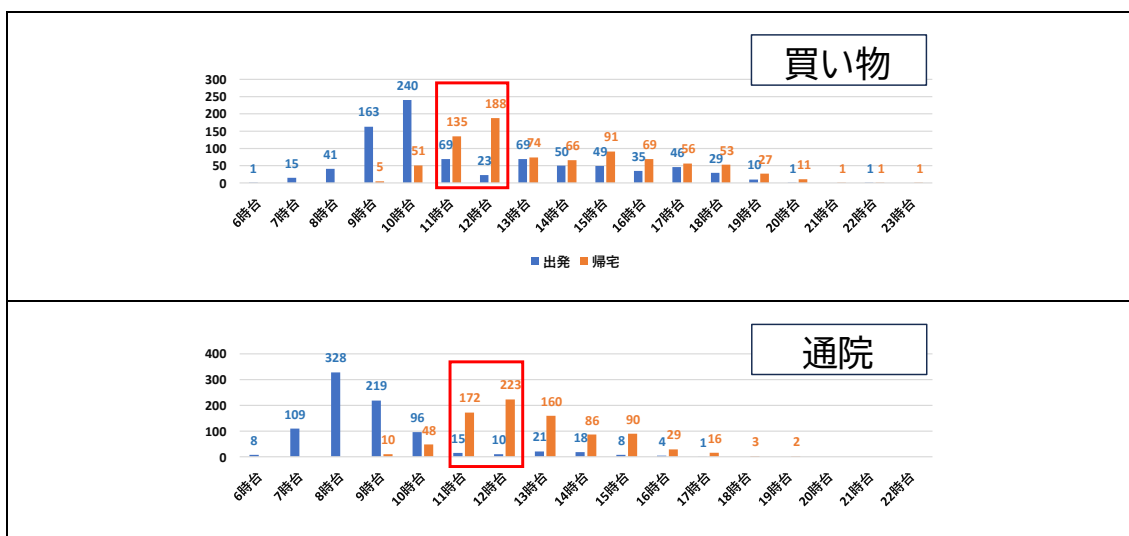
▼高校生の通学・帰宅の状況



※ヒアリング調査より、豊玉高校は、路線バスの運行ダイヤに合わせた帰宅時間としている

出典) 高校生アンケート調査結果

▼対馬市民の買い物・通院の状況



出典) 市民アンケート・高齢者アンケート調査結果

また下記路線で、地域ニーズと合致していない課題がある。

▼地域のニーズと合致していない路線及び問題点

路線名	問題点
・鰐浦・比田勝循環線	スクールバス（小学生）が運行しているものの、混乗路線でないため、通学を目的とした高校生が利用できない。
・仁位・琴線	日中の利用（通院・買い物）に合った便がなく、交通弱者の移動特定と合致していない。
・仁位・琴線 ・舟志・小鹿線	峰町東部地域～小鹿地域までの利便性が低く、上対馬高校学生への通学時間帯に合った便がない。
・縦貫線	対馬高校に通う豊玉や大船越からの生徒は、テスト期間の帰宅時間帯に合った便が少なく、不便。豊玉高校に通う厳原などからの生徒は、通学に合う便が1便しかなく不便。
・縦貫線（空港線）	一部の便で飛行機の時刻に合った接続となっていない。
・伊奈線	上対馬高校に通う佐須奈・仁田からの生徒のうち、部活動後の帰宅時間帯に合った最終便がないため、一部の生徒はバスで帰宅できない。

（２）需要に適した運行体系・体制の検討

縦貫線への乗り継ぎ手段がなく、乗合タクシー事業者が無いなど、移動手段の確保が困難な地域が存在しているため、地域の実情に合わせた運行体系・体制の検討が必要である。

▼需要に適した運行形態・体制の検討が必要な地域と問題点

主な地域	問題点
・阿連地区周辺	日中の利用（通院・買い物）に合った便がなく、交通弱者の移動特性と合致していない。
・豊玉中部地域	
・上県南部地域	地域住民の移動手段を今後どのように確保・維持していくかが共通の課題。
・上対馬南部地域	

(3)1人当たり運行コストの高い路線が存在

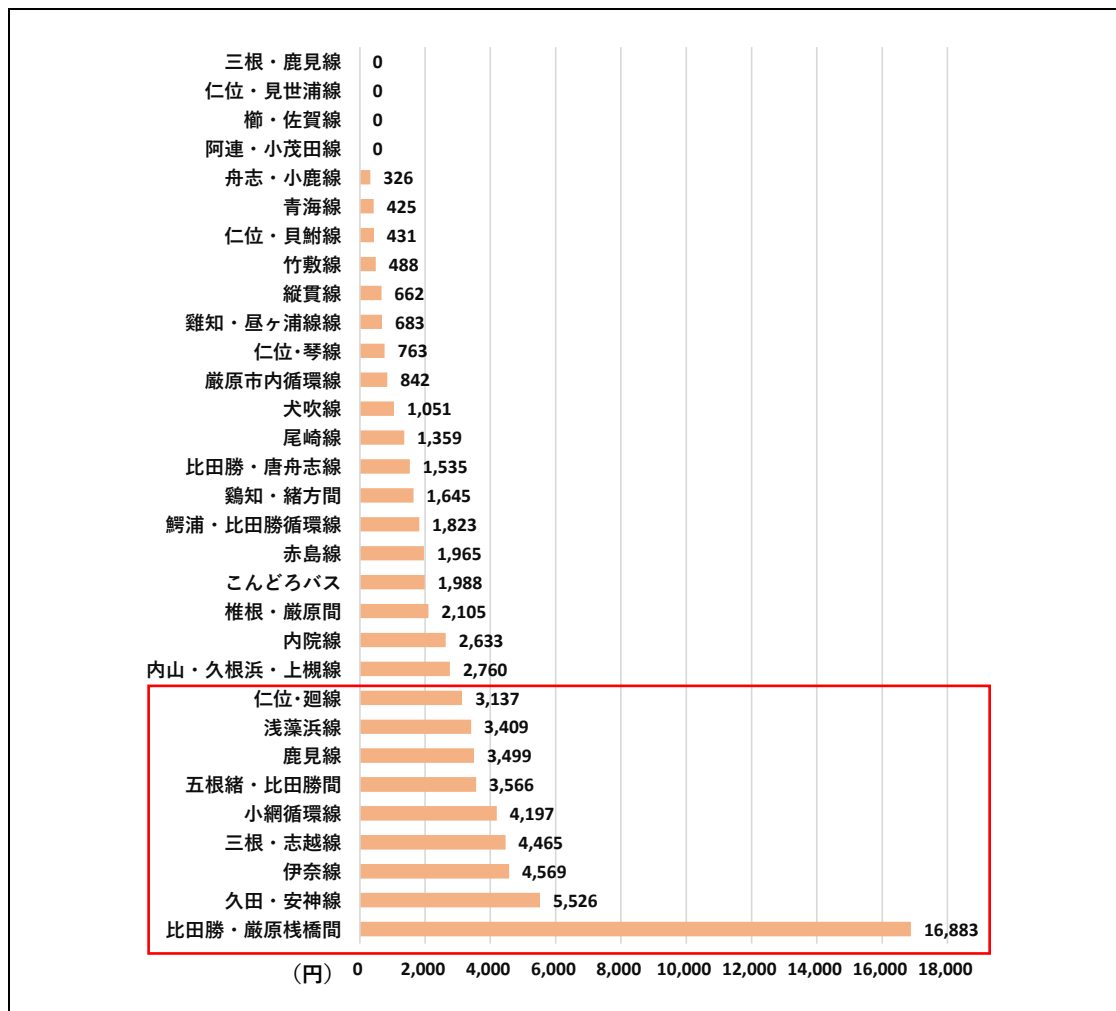
1人当たり運行コストが高い路線（運行経費に対して利用者が少ない路線）が存在し、市負担額の圧迫につながっている。

＜1人当たりの運行コストが3,000円を超える路線名＞

路線バス	伊奈線、三根・志越線、小網循環線、鹿見線、浅藻浜線、久田・安神線
市営バス (スクール混乗)	仁位・廻線
乗合タクシー	比田勝・厳原栈橋間、五根緒・比田勝間

▼令和4年度 路線別1人当たりの運行コスト

(単位:円)



出典) 運行実績 (令和4年度) を基に作成

(4)複数の路線が同じ時刻に同じルートを運行しており非効率

各方面から主要交通結節点までの支線において、一部区間で同時刻・同ルートで運行する路線があり、非効率な運行となっている。

▼非効率となっている路線名及び問題点

路線名	問題点
・尾崎線 ・竹敷線 ・雞知・昼ヶ浦線	・複数の路線が同時刻に同ルートを運行する地域が存在 ・一部区間で地域ニーズに合った運行ルート、効率的な運行ルートになっていない区間が存在
・久田・安神線 ・内山・久根浜・上槻線 ・浅藻浜線 ・内院線	・各方面からの路線バスが一部区間で同時刻・同ルートで運行

(5)拠点での乗り継ぎ時間が長く、待合環境が充実していない

南北に長い地形を成す対馬市では、各拠点までの移動において乗り継ぎが必要となり、主要結節点等での待ち時間が生じるが、雨に濡れずに快適に待合ができる環境が充実していない状況である。

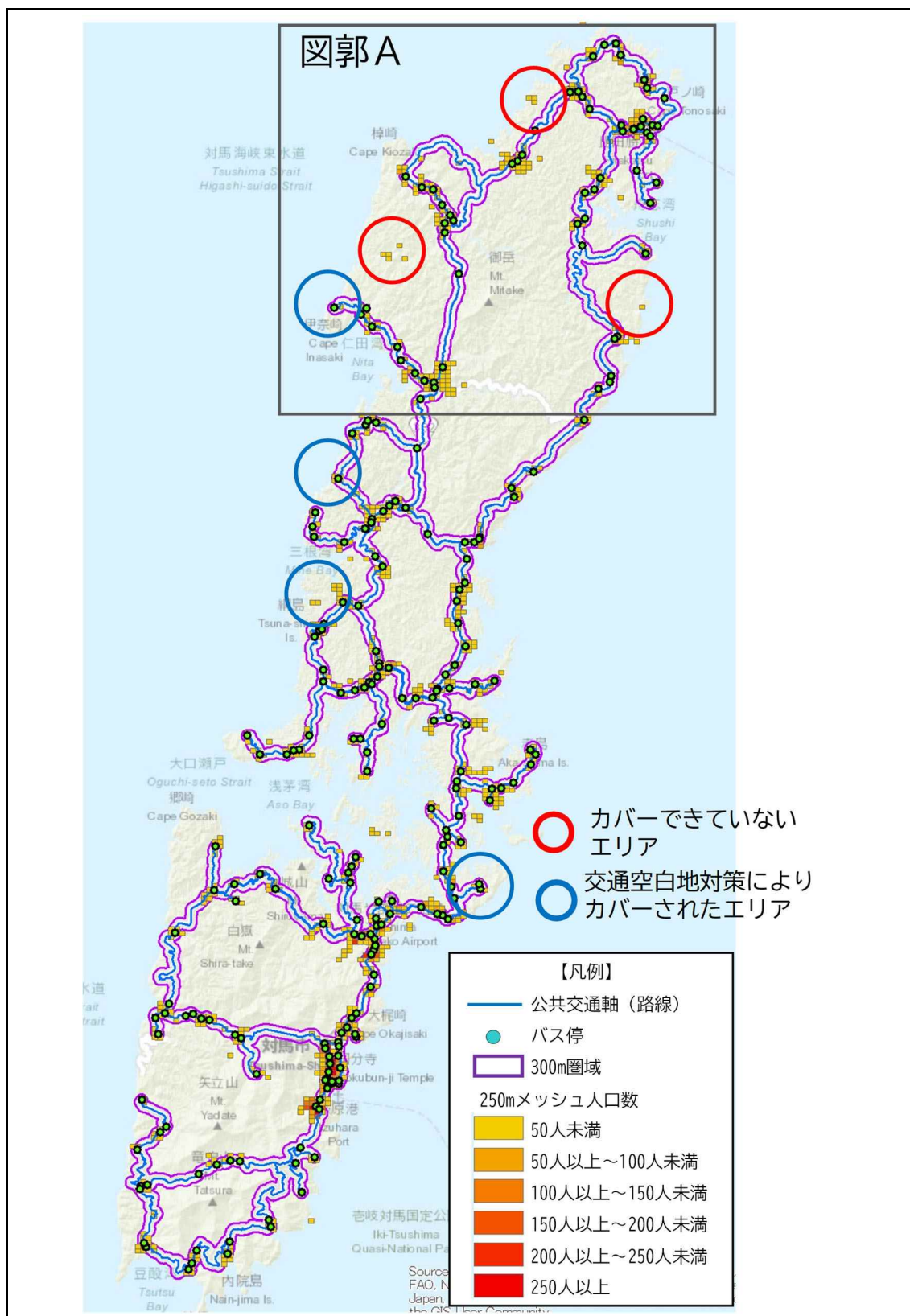
▼現在の路線バスの問題点（市民アンケート・高齢者アンケート調査結果）

選択肢	件数	0%	5%	10%	15%	20%	25%
1. 午前中に目的地に向かうダイヤが悪い(又は無い)	160						7.8%
2. 午後に目的地に向かうダイヤが悪い(又は無い)	80						3.9%
3. 午前中に自宅に帰るダイヤが悪い(又は無い)	112						5.5%
4. 午後に自宅に帰るダイヤが悪い(又は無い)	134						6.5%
5. 行きたい場所に直接行けるバスが無い	129						6.3%
6. 経路が多く、目的地まで時間がかりすぎる	118						5.8%
7. 運賃が複雑で分かりにくい	22						1.1%
8. ダイヤ・ルート(行き先)が分かりにくい	55						2.7%
9. 運行情報がどこにあるか分かりにくい	73						3.6%
10. バスとバスとの乗り継ぎが悪い	123						6.0%
11. バスと船、飛行機との乗り継ぎが悪い	75						3.7%
12. バスの乗り心地が悪い	25						1.2%
13. バスの段差が大きく乗り降りがしにくい	64						3.1%
14. バス停に問題がある(老朽化、上屋・ベンチがない、時刻表など)	93						4.5%
15. バス停の近くにトイレがない	69						3.4%
16. 運賃が高い	133						6.5%
17. 運転手のマナーが悪い	33						1.6%
18. その他	102						5.0%
無回答	447						21.8%
計	2,047						複数回答

(6)交通空白・不便地域がある

人口が集積するエリアの一部で公共交通ではカバーできていないエリアが存在し、日常的な通勤、通院、買い物などの移動が制約されている。

▼対馬市におけるバス停から半径 300m 圏域

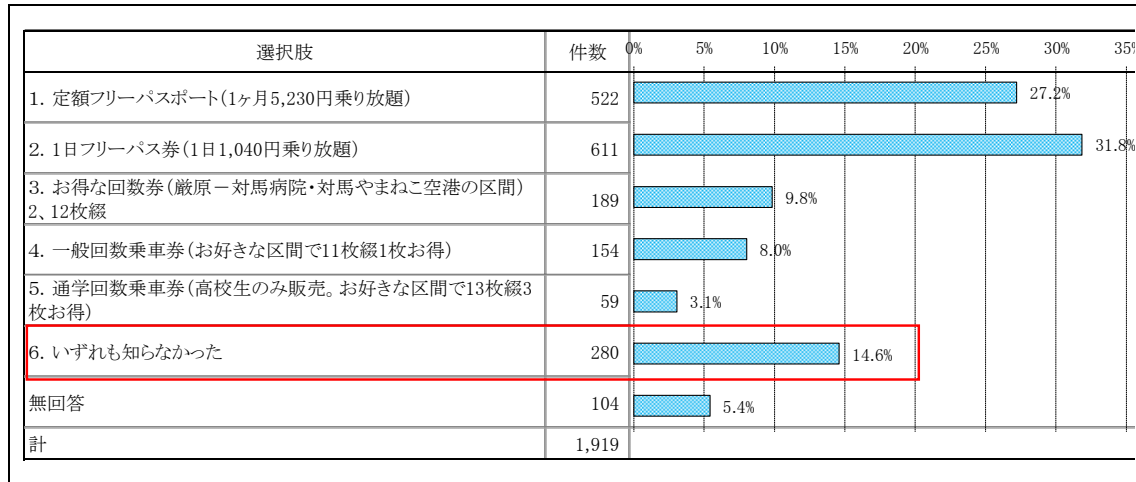


(7)公共交通の認知度が低い

これまで導入されてきた割引券として、回数券、1日フリーパス券、1ヶ月定額フリーパス券があるが、これらは誰でも購入可能な割引券であり、島内利用の促進に向けたターゲットを絞った割引体系は、導入されていない。

また、割引券の販売場所等が図示・明記された情報媒体がない。

▼各種割引券の認知（市民アンケート・高齢者アンケート調査結果等）



▼各種割引券（回数券・1日フリーパス券・1ヶ月定額フリーパス券）

◆回数券

⇒2枚綴り 1,000 円、
4枚綴り 2,000 円、
12枚綴り 5,000 円

◆1日フリーパス券

⇒大人 1,040 円、小人 520 円

◆1ヶ月定額フリーパス券

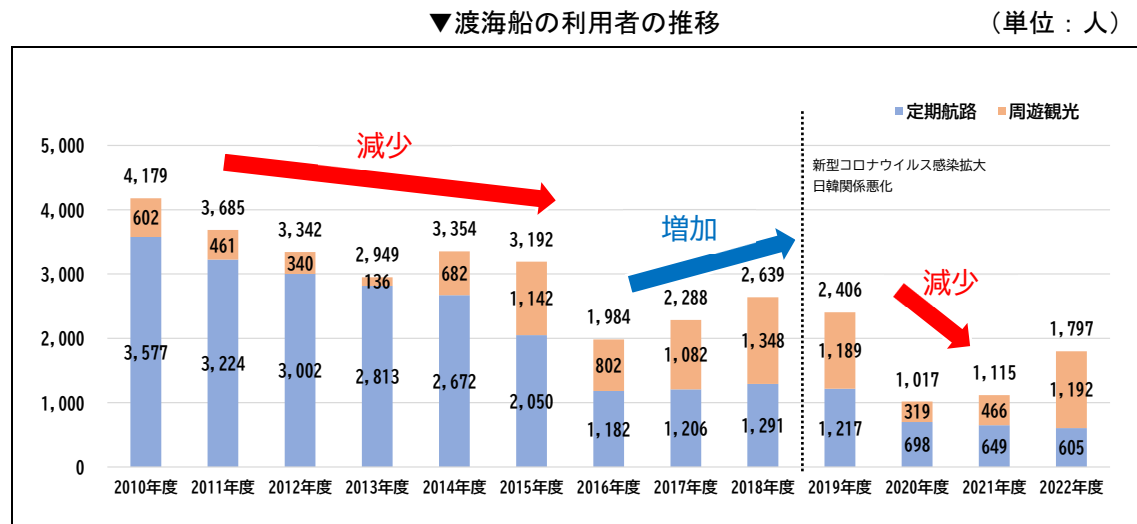
⇒5,230 円



(8) 渡海船の利用者数が減少している

渡海船利用者数は、2010 年度～2016 年度にかけて大きく減少し、その後増加に転じるも、2019 年度の新型コロナウイルス感染拡大を契機に再度減少しており、特に周遊観光利用客の減少が大きい。2022 年度では前年度まで減少していた周遊観光利用が回復しつつある。

今後の観光客の回復を見据え、公共交通利用者増に向けた利用促進等の検討が必要となっている。

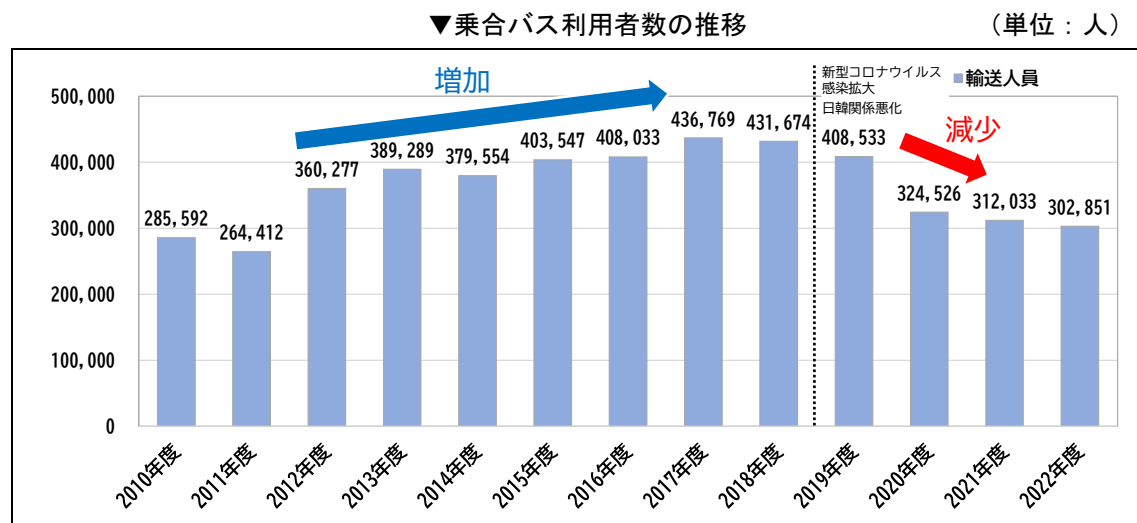


出典) 運行実績 (年度集計) を基に作成

(9) 公共交通利用者の減少

乗合バス利用者数は、2012 年度～2017 年度は、高校生利用や韓国人観光客利用により増加傾向にあったが、2019 年度以降は、新型コロナウイルス感染症等の影響により、韓国人観光客が減少し、それに伴いバス乗降客数も減少している。

公共交通利用者増に向けた利用促進等の検討が必要となっている。



出典) 運行実績 (年度集計) を基に作成

(10)路線図・時刻表が分かりにくい

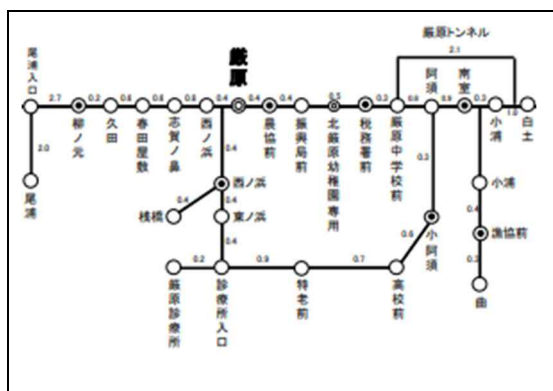
日常生活の主要な目的地となる施設や拠点が示された路線図がなく、時刻表は複雑で細かいため分かりにくい。

また、路線図・時刻表、バス停標識などは、日本語表記しかなく、島外利用者にとっても分かりにくい。

▼対馬交通（株）時刻表（一部抜粋）

縦貫線・仁位線・赤島線・空港線・雑知線・病院線・高校線																			
行き先	主な経由地	運休日	系統番号	国府津	上対馬	北田勝	高校前	大浦	河内	佐須	佐須	瀬田	仁田	鹿見口	大久保	三根	吉田	田	仁位
1 蔵原	空港・病院		48																6:05
2 蔵原	対馬高校		5																6:12
3 蔵原	樽ヶ浜・宮前		3																6:13
4 対馬高校	東の浜・特老前		8																6:17
5 蔵原	病院・樽ヶ浜入口		7 2																6:19
6 蔵原	空港・病院 樽ヶ浜・宮前		26										赤島	瀬田入口	赤島大橋	砲台跡	住吉大橋	鴨小前	鴨居瀬
7 蔵原診療所	—	土・日・祝日	16										7:25	7:28	7:29	7:32	7:34	7:37	7:39
8 蔵原	空港・病院		27 2	6:26	6:29	6:35	6:39	6:41	6:42	6:49	7:01	7:14	7:16	7:24	7:29	7:34	7:40	7:44	7:49
9 蔵原	病院・樽ヶ浜入口・曲	日・祝日	7 24																7:53
10 蔵原	樽ヶ浜入口	土・日・祝日	2																8:00
11 蔵原	病院・宮前		7 3																8:01
12 蔵原	病院・樽ヶ浜入口・曲	平日・土曜日	7 24																—
13 蔵原	病院・樽ヶ浜入口		7 2																8:04
14 蔵原	樽ヶ浜・宮前	土・日・祝日	3																8:05
15 蔵原	空港・病院		27 2	8:31	8:34	8:40	8:44	8:46	8:47	8:54	9:06	9:19	9:21	9:29	9:34	9:39	9:45	9:49	9:54
16 蔵原	病院・樽ヶ浜入口		7 2																9:57
17 蔵原	病院・宮前		7 3																10:04
18 蔵原	樽ヶ浜入口・曲	土・日・祝日	24																10:05
19 蔵原	空港・病院		27 2	11:21	11:24	11:30	11:34	11:36	11:37	11:44	11:56	12:09	12:11	12:19	12:24	12:29	12:35	12:39	12:44
20 蔵原	空港・病院 樽ヶ浜・宮前		26										赤島	瀬田入口	赤島大橋	砲台跡	住吉大橋	鴨小前	鴨居瀬
													13:35	13:38	13:39	13:42	13:44	13:47	13:49
																			13:54
																			13:57

▼対馬交通（株）路線図（一部抜粋）



▼比田勝ターミナル掲示の時刻表

対馬交通（株）比田勝営業所（時刻表）					
行	先	発車時刻	行	先	発車時刻
1	上対馬病院	07:55	1	上対馬病院	13:15
2	上対馬病院	08:09	2	上対馬病院	13:35
3	上対馬病院	08:40	3	上対馬病院	14:00
4	上対馬病院	09:18	4	上対馬病院	14:35
5	上対馬病院	09:28	5	上対馬病院	15:00
6	上対馬病院	12:41	6	上対馬病院	15:30
7	上対馬病院	13:11	7	上対馬病院	16:00
8	上対馬病院	13:26	8	上対馬病院	16:30
9	上対馬病院	14:45	9	上対馬病院	17:00
10	上対馬病院	15:56	10	上対馬病院	17:41
11	上対馬病院	16:56			
12	上対馬病院	17:26			
13	上対馬病院	20:57			

Ⅵ. 対馬市地域公共交通の基本方針

1. 幹線・支線の位置づけ・役割

本市の公共交通は、「厳原（ふれあい処つしま）」、「対馬病院・雞知宮前」、「仁位」、「比田勝」の4つの主要結節点を繋ぐ「幹線」を骨格に、幹線と接続し、地域間を結ぶ各路線等で構成する「支線」により構成されている。

本計画では、将来の対馬市地域公共交通体系として、幹線と支線の位置づけ・役割を以下のとおり整理する。

【幹線】	
位置づけ	・ 厳原から対馬病院、仁位（豊玉）、比田勝までを南北に繋ぐ、本市の公共交通の骨格を成す路線であり、縦貫線及び路線の大部分が縦貫線と重複する系統を「幹線」と位置付ける。 ・ 島外アクセスとの接続など、特定の目的のために設けられた路線
役割・必要性	・ 対馬の南北の移動や通学、通院、買い物に加え、島外アクセスとの接続など大きな役割を担い、本市の公共交通の骨格としての役割を有する。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
確保維持策	・ 一定の運行水準を維持し、島外アクセス手段との接続、主要・準結節点における支線との接続に留意した運行を行う
該当路線	・ 縦貫線及び縦貫線と重複する系統 (該当路線)：雞知線、病院線、空港線、縦貫線、仁位線

【支線】	
位置づけ	・ 幹線と接続し、地域間や交通不便地域を結ぶ路線を「支線」と位置付ける。
役割・必要性	・ 幹線と接続し、地域から身近な交通結節点までの距離が遠い地域において、通学、通院、買い物の移動を担う役割を有する。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
確保維持策	・ ある一定の需要がある地域まで直接乗り入れ、日常生活を送るうえで最低限の運行本数を確保・維持
該当路線	・ 幹線以外の路線バス、市営バス、こんどろバス、乗合タクシー

【その他支線】	
位置づけ	・ スクールバスなど、地域の特定目的の輸送と兼ねて運行する路線であるとともに、幹線と接続し地域間を結ぶ路線を「その他支線」と位置付ける。
役割・必要性	・ 支線のうち、スクールバスなどの輸送手段で幹線と接続し、一般利用者との混乗利用により地域間を結ぶ役割を有する。そのため、輸送資源の総動員により、スクールバスの運行経路・時刻・期間を優先しつつ、地域の移動手段として一般利用も可能（混乗）としながら確保・維持する必要がある。
確保維持策	・ 既に特定目的による輸送手段が確保されている地域において、その手段を支線として活用し、公共交通体系と連携を図る
該当路線	・ 市営バス（スクール混乗）

2. 公共交通結節点の位置づけ

本市の公共交通結節点は、幹線と支線の位置づけを踏まえつつ、結節点が有する役割・機能を考慮して下記のとおり位置付ける。

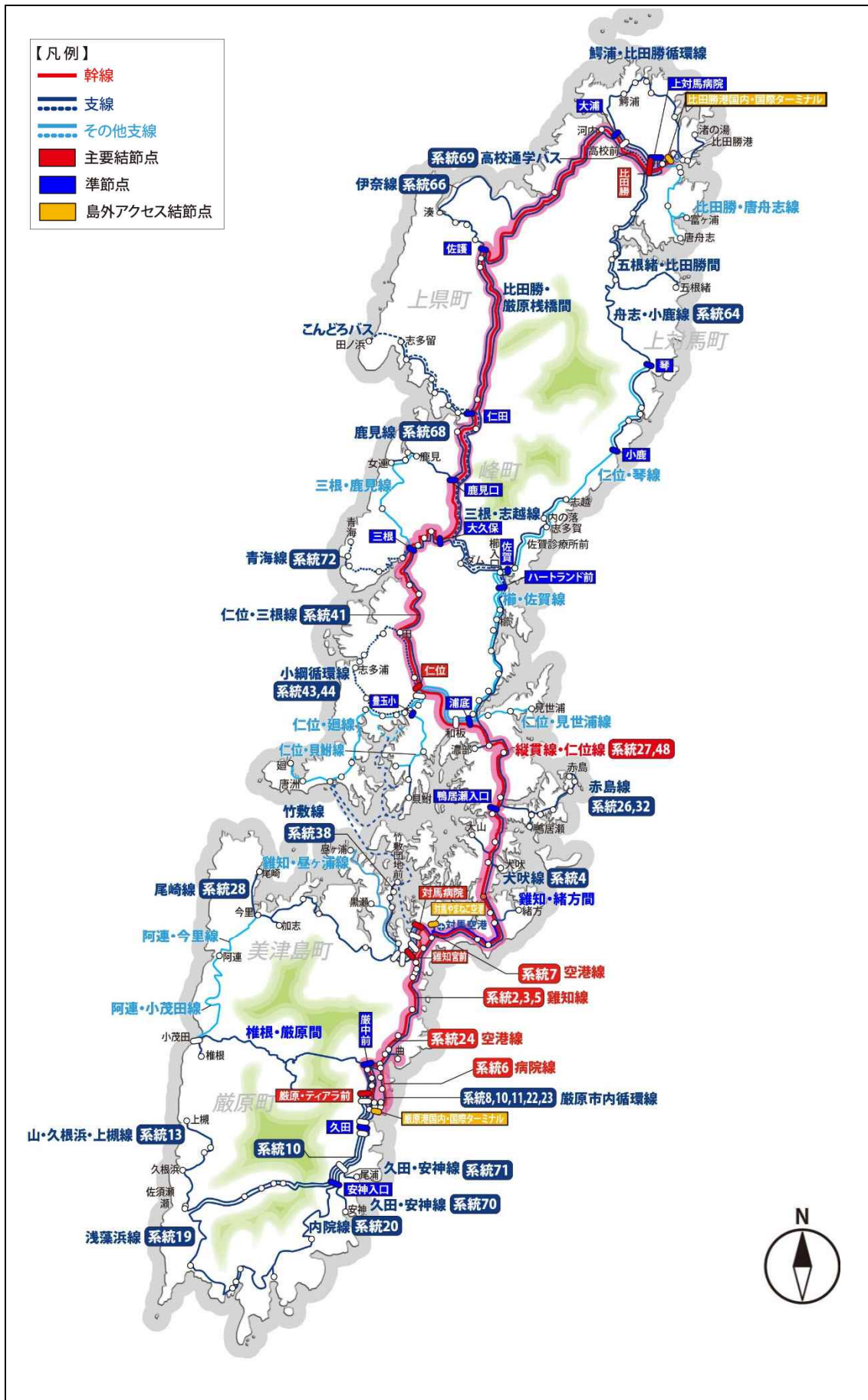
【主要結節点】 ⇒厳原、対馬病院・雞知宮前、仁位、比田勝 ・ 幹線の主要結節点として、また、複数の支線の乗り入れが行われ、生活利便施設が集積し、市内の公共交通利用の主たる目的地となる結節点を「主要結節点」と位置付ける。
--

【準結節点】 ⇒久田、浦底、三根、ハートランド前、仁田、大浦、上対馬病院 等 ・ 幹線と接続し、支線の乗り入れが行われ、生活利便施設が立地する、各地域での公共交通利用の目的地となる結節点を「準結節点」と位置付ける。
--

【島外アクセス結節点】 ⇒厳原港国内・国際ターミナル※、対馬やまねこ空港、比田勝港国内・国際ターミナル ・ 島外との交通アクセスを確保するための結節点を「島外アクセス結節点」と位置付ける。

※厳原港国際ターミナルは、令和6年4月頃に開設予定

▼将来の地域公共交通体系



▼将来の地域公共交通体系（路線・系統一覧表）

【路線バス（32路線）】										
系統番号	路線名	●幹線 ○支線 □その他支線	起点	経由地	終点	現行	道路運送法	運行態様	実施主体	補助事業の活用
2	鎌知線	●	厳原	鎌知	対馬病院	路線バス	第4条	路線定期	交通事業者	幹線補助
3	鎌知線	●	厳原	宮前・樽ヶ浜	対馬病院	路線バス				幹線補助
4	大吹線	○	厳原	棧橋・高校・宮前	大吹	路線バス				—
5	鎌知線	●	厳原	棧橋・高校	鎌知宮前	路線バス				幹線補助
6	病院線	●	厳原	高校・宮前・樽ヶ浜	対馬病院	路線バス				幹線補助
7	空港線	●	対馬病院	空港入口	対馬空港	路線バス				幹線補助
8	厳原市内循環線	○	厳原	東の浜	対馬高校	路線バス				—
10	厳原市内循環線	○	厳原	西の浜	久田	路線バス				—
11	厳原市内循環線	○	厳原棧橋	—	厳原	路線バス				—
13	内山・久根浜・上槻線	○	厳原	内山	上槻	路線バス				—
16	厳原診療所線 （旧厳原病院線）	○	厳原	—	厳原診療所	路線バス				—
19	浅蕨浜線	○	厳原	内山・瀬	浅蕨浜	路線バス				—
20	内院線	○	厳原	内院	浅蕨	路線バス				—
22	厳原市内循環線	○	厳原	診療所・高校	久田	路線バス				—
23	厳原市内循環線	○	久田	高校・診療所	厳原	路線バス				—
24	空港線	●	厳原	曲・樽ヶ浜口	対馬病院	路線バス				幹線補助
26	赤島線	○	厳原	宮前・病院・空港	赤島	路線バス				—
27	縦貫線	●	対馬病院	空港・仁位	国際ターミナル	路線バス				幹線補助
28	尾崎線	○	対馬病院	樽ヶ浜・宮前・加志	尾崎	路線バス				フィーダー補助
32	赤島線	○	小船越	鴨居瀬	赤島	路線バス				—
38	竹敷線	○	対馬病院	樽ヶ浜・宮前	竹敷	路線バス				フィーダー補助
41	仁位・三根線	○	仁位	—	三根	路線バス				—
43	小網循環線	○	仁位	佐保・田	仁位	路線バス				フィーダー補助
44	小網循環線	○	仁位	田・佐保	仁位	路線バス				フィーダー補助
48	仁位線	●	厳原棧橋	病院・空港・大吹・濃部	仁位	路線バス				幹線補助
64	舟志・小鹿線	○	上対馬病院	舟志	小鹿	路線バス				—
66	伊奈線	○	上対馬病院	湊・仁田	志多留	路線バス				—
68	鹿見線	○	仁田	鹿見	女連	路線バス				—
69	上対馬高校線	○	比田勝	—	高校前	路線バス				—
70	久田・安神線	○	厳原	安神入口	安神	路線バス				—
71	久田・安神線	○	厳原	尾浦	安神	路線バス				—
72	青梅線	○	三根	狩尾	青梅	路線バス				—
【市営バス（2路線）】										
—	三根・志越線	○	三根診療所前	ハートランド前	志越	市営バス	第79条	路線定期	対馬市（運行は交通事業者に委託）	—
—	鰐浦・比田勝循環線	○	上対馬病院	鰐浦	上対馬病院	市営バス				フィーダー補助
【市営バス スクール混乗（10路線）】										
—	比田勝・唐舟志線	□	唐舟志	網代	比田勝	スクール混乗	第79条	路線不定期	対馬市（運行は交通事業者に委託）	—
—	鎌知・昼ヶ浦線	□	昼ヶ浦	鎌知宮前	対馬病院	スクール混乗				—
—	阿連・今里線	□	阿連	—	今里	スクール混乗				—
—	阿連・小茂田線	□	阿連	佐須中前	小茂田	スクール混乗				—
—	仁位・貝船線	□	貝船	佐志賀	仁位	スクール混乗				—
—	櫛・佐賀線	□	櫛	佐賀診療所前	佐賀診療所前	スクール混乗				—
—	仁位・見世浦線	□	見世浦	浦底	仁位・豊玉小	スクール混乗				—
—	三根・鹿見線	□	鹿見	津柳	三根	スクール混乗				—
—	仁位・廻線	□	廻	佐保橋	仁位	スクール混乗				—
—	仁位・琴線	□	琴	佐賀診療所前	仁位	スクール混乗				—
【こんどろバス】										
—	樫滝線	○	田ノ浜	伊奈住民センター	仁田診療所	こんどろバス	第79条	路線不定期	対馬市（運行は地域団体に委託）	フィーダー補助
—	越高線	○	田ノ浜	伊奈住民センター	越高集落センター	こんどろバス				—
—	佐賀線	○	田ノ浜	仁田窓口センター	ハートランド	こんどろバス				フィーダー補助
【乗合タクシー（4路線）】										
—	比田勝・厳原棧橋間	○	比田勝	—	厳原棧橋	乗合タクシー	第4条	路線不定期	交通事業者	—
—	鎌知・緒方間	○	鎌知	—	緒方	乗合タクシー				フィーダー補助
—	五根緒・比田勝間	○	比田勝	—	五根緒	乗合タクシー				—
—	権根・厳原間	○	厳原	—	権根	乗合タクシー				フィーダー補助

※今後、利便増進計画の検討において、地域ごとに運行効率化等を図る場合は地域公共交通計画の改定を行い、補助系統を追加する場合があります

3. 基本的な方向性

【理念】地域の移動手段を維持するため、交通資源を総動員して地域公共交通ネットワークを創り上げる。

＜対馬市地域公共交通の見直しにあたる基本的な考え方＞

～交通資源を総動員した地域公共交通ネットワークの維持・改善～

- 広大な市域を南北に繋ぐ「幹線」については、利用状況に応じた路線の分割を図り、区間利用者数に応じた運行水準の確保、運転手の労働時間に配慮した公共交通の見直しを行う。
- 各地域と主要結節点を結ぶ「支線・その他支線」については、路線バス、スクール混乗、乗合タクシー、地域の自立的な運行など、道路運送法に位置付けられる、あらゆる移動手段を総動員して運行する。
- 主要結節点と島外アクセス結節点を結ぶ区間においては、2次交通として乗り継ぎの円滑化を図る。
- 主要な生活利便施設へは、積極的な乗り入れを行い、ラストワンマイル輸送※を確保するとともに、公共交通利用の利便性向上に努める。
- 路線バス、スクール混乗、乗合タクシー、地域の自立的な運行など、公共交通利用者数や地域の運行状況に合わせて、弾力的な運行形態へと移行させる。
- 乗り継ぎを前提とした公共交通体系であるため、フリーパス券等の導入により、運賃負担の軽減を図るとともに、市民・来訪者の公共交通の利用促進を図る。

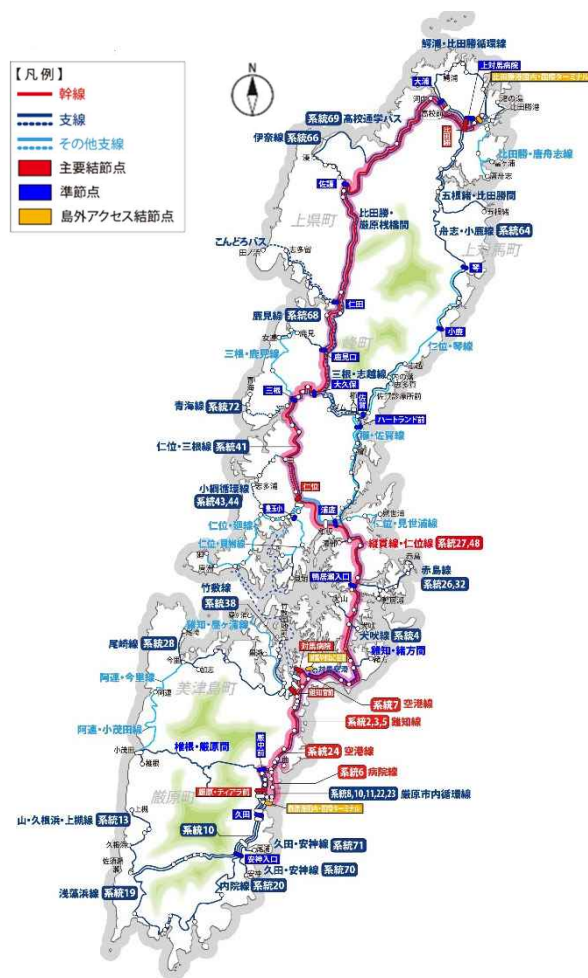
(1)計画区域

対馬市地域公共交通計画の区域は、対馬市全域とする。

(2)計画期間

令和6年度策定予定の対馬市利便増進実施計画に計画年次を合わせるため、計画期間は令和6年度から令和12年度までの7年間とする。

※ラストワンマイル輸送：バス停から目的施設までのちょっとした距離の輸送



▲計画区域

4. 基本方針・施策体系

(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
 - ・ 平成 22 年～令和 2 年の 10 年間で 17.2%減少している。
 - ・ 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 38.6%で、10 年間で 9.1%増加している。
4. 将来人口
 - ・ 2045 年には 13,731 人と約 15,000 人減少し、人口の半数が高齢者に（51.8%）
5. 通院・買物の状況
 - ・ 通院エリアは 3 エリアに区分。厳原・美津島・豊玉・峰町は対馬病院、上対馬町は上対馬病院の依存度が高く、上県町は両病院を併用している。
 - ・ 買物は居住町内での買い回りが多いが上県町では、上対馬町及び美津島町での買物が多い。
6. 燃油価格
 - ・ 全国平均に比べ、リッターあたり 19 円程度高い。
7. 観光・ビジネスの動向
 - ・ 新型コロナウイルス感染拡大、日韓関係悪化の影響等により観光客が大きく減少。

《対馬市のまちづくり方針》

第2次対馬市総合計画・後期基本計画

- ・ 第 2 次総合計画では、「自立と循環の宝の島対馬」をスローガンの下、「ひとづくり」「なりわいづくり」「つながりづくり」「ふるさとづくり」の 4 つの挑戦を掲げている。
- ・ 「挑戦③つながりづくり」の一環として、地域の需要に応じた効率的な島内交通システムの構築が掲げられ、路線の維持・利用促進、地域主体のコミュニティ交通の維持・推進、市営バス・スクールバス一般混乗の維持、島内交通のフリーパスポート制度の維持などが示されている。

対馬市立地適正化計画

- ・ 目指すべき都市の骨格都市構造では、拠点として、中心拠点（対馬市交流センター周辺）と生活拠点（久田地区・桧原地区、宮谷地区）が位置付けられている。
- ・ バス路線は、中心拠点と生活拠点を結び、中心拠点へのアクセスを確保することで、生活拠点に必要な機能を補完する軸（地域間連携軸）、中心拠点及び生活拠点から地域内を結び、近隣の拠点へのアクセスを確保することで、生活サービスを提供できる環境を維持するための軸（地域内連携網）として位置付けられ、バス路線の維持による拠点間の交流人口の増加、フェイダー交通のシステム構築・改善による地域内交通の利便性の向上が求められている。

対馬市観光振興推進計画

- ・ 対馬市観光振興アクションプランでは、観光コンテンツの造成支援、観光インフラの整備、観光プロモーションの展開、事業者への段階的な支援が掲げられている。
- ・ 特に、「観光インフラの整備」では、案内・説明サインの整備が掲げられており、島内を周遊する主な手段として観光客にも分かりやすい公共交通情報の発信が求められている。

《地域公共交通の課題》

(1) 地域ニーズに合っていない時間帯がある

- ・ 空港便との接続、高校生の帰宅時間帯、買い物・通院の帰宅時間帯など、地域ニーズに合った運行ダイヤやルートになっていない路線がある。

(2) 需要に適した運行形態・体制の検討

- ・ 移動手段の確保が困難な地域が存在しているため、地域の実情に合わせた運行体系・体制の検討が必要である。

(3) 1人当たり運行コストが高い路線が存在する

- ・ 1人当たり運行コストが 3,000 円以上の非効率な路線があり、市負担額の圧迫につながっている。

(4) 複数の路線が同じ時刻に同じルートを運行している

- ・ 一部区間で同時刻・同ルートで運行する路線があり、二重運行となっているルートがある。

(5) 待合環境が充実していない

- ・ 主要結節点等で、快適に待合ができる環境が充実していない。

(6) 交通空白・不便地域がある

- ・ 人口が集積する一部のエリアで公共交通ではカバーできていないエリアが存在し、日常生活の移動が制約されている。

(7) 公共交通情報の認知度が低い

- ・ 回数券、1日フリーパス券、1ヶ月定額フリーパス券の販売所等が図示・明記された媒体がない。

(8) 渡海船の利用者数が減少している

- ・ 周遊観光利用客の減少に伴い、渡海船の利用者数が減少している。

(9) 公共交通利用者数の減少

- ・ 令和元年度の新型コロナウイルス感染拡大や日韓関係悪化等によるバス利用者が減少している。

(10) 路線図・時刻表が分かりにくい

- ・ 日常生活の主要な目的地となる施設や拠点が示された路線図がなく、時刻表が複雑で分かりにくい。

《見直しの方向性》

《理念》 地域の移動手段を維持するため、交通資源を総動員して地域公共交通ネットワークを創り上げる。

方針1. 幹線と枝線のネットワークの維持

- | | |
|-----|-------------------------|
| 1-1 | 幹線ネットワークの強化 |
| 1-2 | ラストワンマイル輸送の確保 |
| 1-3 | 交通不便地域の解消 |
| 1-4 | スクールバスの一般混乗化による通学利便性の向上 |
| 1-5 | 運行水準や需要に応じた運行形態の見直し |

方針2. 走行距離・時間等の削減による運行改善

- | | |
|-----|-----------------------|
| 2-1 | 二重運行区間の統合・集約化による運行効率化 |
| 2-2 | スクールバス活用による運行改善 |

方針3. 地域ごとの交通結節点整備

- | | |
|-----|------------------|
| 3-1 | 主要結節点等の待合環境の改善検討 |
|-----|------------------|

方針4. 地域公共交通資源の総動員に関わる調整と協力体制の構築

方針5. 地域協働で移動をサポートする体制の構築

- | | |
|-------|----------------|
| 4-5-1 | 地域の自主的な移動手段の検討 |
|-------|----------------|

方針6. モード間の利便性確保に向けた取り組み

- | | |
|-----|-------------------------|
| 6-1 | GTFS データによる情報提供と乗り継ぎ円滑化 |
| 6-2 | 多言語に対応した公共交通サインの整備 |

方針7. 公共交通の利用促進に係る取り組み

- | | |
|-----|------------------|
| 7-1 | 分かりやすい路線図・時刻表の作成 |
| 7-2 | IC カードの導入検討 |

方針8. 持続的な公共交通運行・マネジメント体制の構築・強化

- | | |
|-----|------------------------------|
| 8-1 | 運転士の確保 |
| 8-2 | 公共交通に関わる協働体制による定期的なモニタリングの実施 |

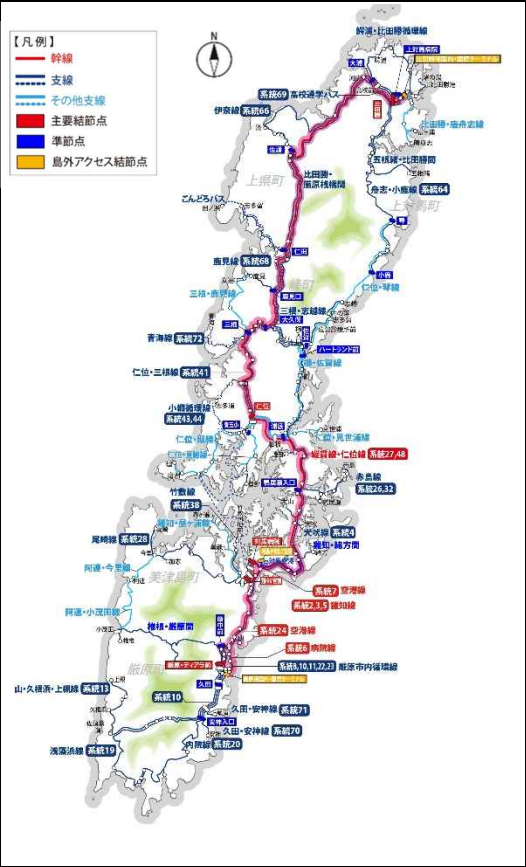
5. 各方針の内容

(1)幹線と支線のネットワークの維持

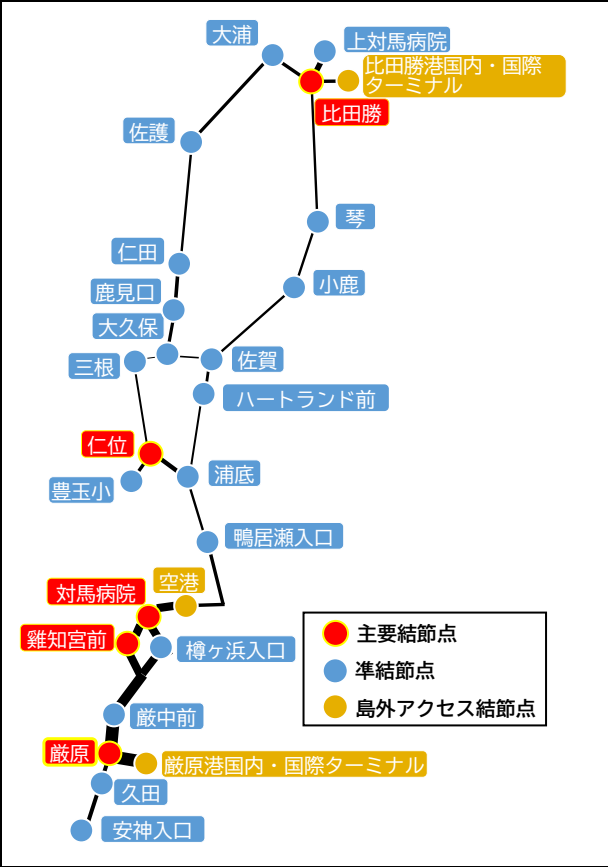
対馬の縦貫線は幹線としての骨格を成しており、縦貫線の結節点より、支線が各地域をカバーしている。

幹線の運行水準は中南部が充実している一方で、北部方面は十分に運行されていない時間帯があるため、強化を図り、高校生や通院・買い物等の利用者の利便性確保に努める。また、生活利便施設への乗り入れを積極的に行い、ラストワンマイル輸送の確保に努める。

▼公共交通体系図



▼公共交通体系の概念図



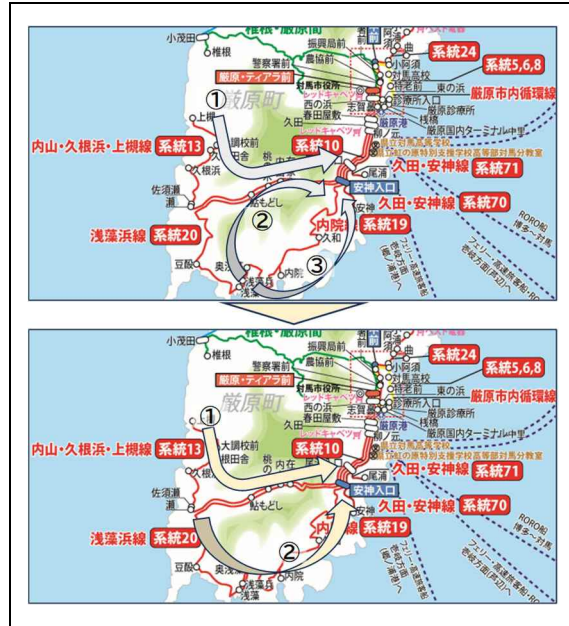
(2) 走行距離・時間等の削減による運行改善

運転士不足や「2024 年問題」で懸念される運転士の労働環境への対応など、地域公共交通の維持に向けて、運用距離・時間の削減や非効率な運行の見直しなど、事業者と協議を定期的に行い、着実な運行改善を進めていく必要がある。

◆ 運用距離・回送時間等の削減に向けた検討

- ・ 回送距離・時間を削減するための見直し
- ・ 非効率な運行ルートの改善
- ・ 地域の需要に合ったルート設定
- ・ 二重運行の削減
- ・ 複乗運行による路線の統合 など

▼ 非効率な運行ルートの改善（イメージ）



(3)地域ごとの交通結節点整備

縦貫線と支線の乗り継ぎ結節点は、利用性が高い場所を選定し、「待たない」「濡れない」「歩かない」を基本的に遵守できる、病院、買い物、金融機関、行政支所等が集約して立地しており、乗り継ぎの待合が苦にならない乗り場や乗継ぎ時間を考慮したダイヤ設定を行う。

▼仁田バス停付近の待合所



▼ハートランド前バス停付近の商業施設



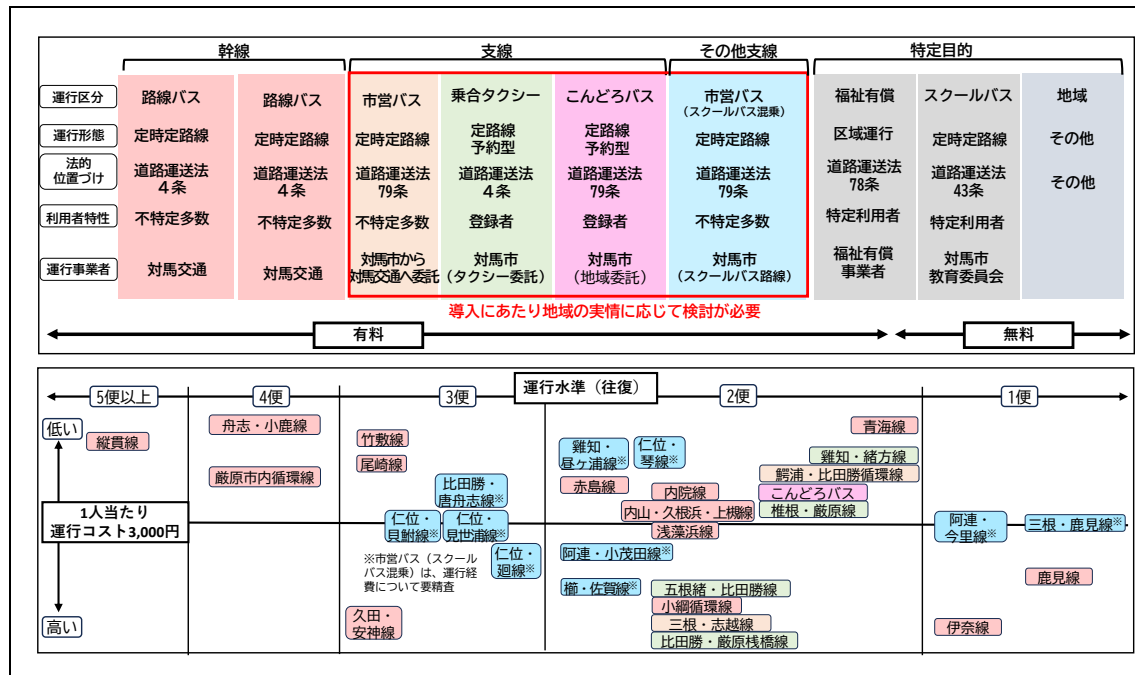
▼観光情報館 ふれあい処つしま
(バス停：厳原)



(4)地域公共交通資源の総動員に関わる調整と協力体制の構築

対馬全域を公共交通により移動を円滑にするため、路線バス、乗合タクシー、渡海船、スクールバス、市営バス、福祉有償運行やその他の移動手段(スーパーや地域の自律的な運行)のネットワーク化を図り、運行にあたっての役割や法的な整理を含めた導入の方針を定め、持続可能な運行体制の構築を図る。

▼対馬市における公共交通モードと各路線の運行水準等の整理



(5)地域協働で移動をサポートする体制の構築

地域公共交通の利便性を高めるため、増便や運行時間帯を長くするなどの対策が求められるが、予算の制約や運転士の不足等により、十分な対応が困難な状況にある。

そこで、限られた運行を最大限有効に活用するための支援体制を、公共交通に係る教育、医療福祉、商業施設と協働で構築する。下記に、現在本市で実施中の地域協働事業のうち、本計画策定に際し、聞き取り調査を実施した事業について記載する。

▼本市で展開されている地域協働で移動や買い物をサポートする取組

【福祉有償運送事業】NPO 法人ハートフルサポート

- ・通院等に支援が必要な方の内、介護保険の通院等乗降介助に該当しない方を対象に、病院・診療所への送迎を福祉有償運送で実施している。
- ・必要な方には院内介助も行っている。
- ・気軽に外出できない方の買い物やちょっとした外出の送迎も実施している。



【ボランティア事業】：ドライブサロン事業（のってみんな♡唐崎岬号）

- ・近隣地域住民を対象に、午前の豊玉診療所受診後にサロンを開催している。
- ・会員登録制で、参加費として300円／回を徴収している。



【買い物支援】：たけちゃん号（スーパーバリュータケスエ大浦店）

- ・北部地域で移動販売を実施し、買い物を支援している。



【買い物支援】：ファミマ号（ファミリーマート厳原大手橋店）

- ・各地区の地域サロンの開催に合わせて移動販売を実施し、買い物を支援している。

(6)モード間の利便性確保に向けた取り組み

比田勝—釜山航路は韓国から多くの観光客が訪れ、対馬やまねこ空港、厳原港、比田勝港は島外交通との結節点であり、多くの国内観光客やビジネス利用者が訪れ、公共交通を主な移動手段としている。また、渡海船は陸上交通を補完し、浅茅湾の沿岸地域の貴重な移動手段となっている。そのため、公共交通の利用者、観光客やビジネスで訪れる来訪者を対象として公共交通の情報提供(路線、運行時刻、運賃)、接続の強化を運行事業者間で図り、利用者の利便性を確保する。

▼モード間の利便性確保に向けた取組

①	島外利用者の2次アクセス交通の確保 (拠点への公共交通の乗り入れ・時刻調整、タクシー、レンタサイクル等)
②	航空、航路との連携による情報提供や1日FP等の販売
③	GTFS※データによる情報提供と乗り継ぎ円滑化
④	サインの多言語化の推進 (多言語に対応した路線・時刻表図(マップ)等)

※General Transit Feed Specification: 世界標準の公共交通データフォーマットのこと。

▼モード間の利便性確保に向けた取り組みの具体例(サインの多言語化の推進)



(7)公共交通の利用促進に係る取り組み

広大なエリアを運行する公共交通ネットワークは複雑でわかりにくいとの意見もあることから、利用者が安心して使えるための情報提供を心がける。特にバスの行き先表示(目的地、経由地)、路線・系統の統合化、結節点での情報提供を行うほか、IC化による運賃収受の簡便化や1日乗車券、乗り放題券などの企画きっぷを積極的に導入する。

路線ごとに利用者満足度調査を積極的に行い、運行改善を図ることも利便性促進効果が見込める。

▼公共交通利用促進に係る取組内容

- ① 利用者別・地域別路線図の作成
- ② ターゲットを明確化した割引運賃
- ③ ICカードの導入
- ④ 定期的な利用者満足度調査を実施
- ⑤ 券売機の設置、券売所の確保

▼作成中の路線図（全図）

▼ICカードの導入（nimoca等）

▼今後の定額FPの購入意向

選択肢	件数	0%	10%	20%	30%	40%
1. 高校生限定の定額バスポート(片道定期券など)の商品化	23	1.5%				
2. 高齢者(一定年齢以上)限定の定額バスポートの商品化	540					34.1%
3. 学生など帰省者向け定額バスポートの商品化	14	0.9%				
4. 観光客向けの定額バスポートの商品化	41	2.6%				
5. 地域利用限定のエリアバスポートの商品化	132	8.3%				
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)	211	13.3%				
7. 島外交通(飛行機、船)と連携した運賃の設定	131	8.3%				
8. ICカードによる支払い	111	7.0%				
9. その他	95	6.0%				
無回答	286	18.1%				
計	1,584					

出典) 市民アンケート・高齢者アンケート調査結果

(8)持続的な公共交通運行・マネジメント体制の構築・強化

関係部署や交通事業者が連携した体制づくりとして、地域公共交通活性化協議会や定例会を継続的に開催し、公共交通に関わるまちづくり、医療福祉、観光、教育などの要望を把握・共有しながら運行改善を図る。

また、交通事業者が抱える運転士不足を解消するため、運転士確保に向けた支援の検討を行う。

▼公共交通に関わる協働体制による定期的なモニタリングの実施の取組内容

①	定期的な地域公共交通活性化協議会の開催による合意形成
②	公共交通に関わる指標のモニタリングと迅速な改善策の実施
③	交通事業者やその他交通機関の定例会による運行改善 (地域ニーズに合った運行ダイヤへの改善)
④	運転士を確保するための、支援策の検討

▼地域公共交通活性化協議会の様子



6. 進捗管理の基本となる数値目標の考え方と測定方法

(1)数値目標の設定

本計画で掲げた8つの方針の達成状況を把握するための指標として、下記の数値目標を設定する。

■数値目標

【継承】：現行計画から継承する項目、【変更】：変更する項目、【新規】：新規に設定する項目

指標	現況値及び目標値		目標設定の考え方 ・ 測定方法
	現況 (R5)	目標 (R12)	
方針 1．幹線と枝線のネットワークの維持			
路線バス 利用者数 【名称変更】	302, 851 人 (R4 時点)	360, 000 人 【継承】	再編・見直しにより、コロナ禍等の影響により減少した路線バス利用者数を H27 計画策定時の目標値まで回復することを目指す。 【測定方法】 ・ 路線バスの年間利用者数を採用 (※利用実績は運行事業者が記録)
高校生の通 学・帰宅時の 路線バス利 用割合 【新規】	通学時 36.0% 帰宅時 32.0%	通学・帰宅 と も に 35%以上 【新規】	スクールバス混乗化による市内高校生の通学利便性の向上及び公共交通利用を促すため、高校生アンケートによる通学時・帰宅時の路線バス利用割合 35%以上を目指す。 【測定方法】 ・ 中間年の令和 9 年度、最終年の令和 12 年度に高校生に対するアンケート調査を実施し路線バス利用頻度を測定
方針 2．走行距離・時間等の削減による運行改善			
路線バスの 経常収支 【継承】	▲1.7 億円	▲1.3 億円 【継承】	再編・見直しにより、H27 計画策定時の目標値を目指し、経営収支の改善を図る。 【測定方法】 ・ 路線バスの年間経営損益を採用 (※収支は運行事業者が記録)
路線の統廃 合による費 用削減(スク ールバス混 乗、予約制バ スの導入等) 【名称変更】	削減額 約667 万円	削減額 1500 万円 【変更】	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)や予約制バスの導入等を検討し、H27 計画策定時の目標値：路線バスの年間経費 1, 500 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)
路線バスに 対する市負 担額 【新規】	約1.25 億円 (R4 年度)	1. 25 億円 未満 【新規】	走行距離・時間等の削減による運行改善等により、路線バスに対する市負担額を 1. 25 億円(現状)未満に改善する。 【測定方法】 ・ 市の年間負担額を採用 (※市負担額は対馬市が記録)

(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（R5）	目標（R12）	
方針 3. 地域ごとの交通結節点整備 方針 7. 公共交通の利用促進に係る取り組み			
路線バスに対する市民満足度 【継承】	49.4% (R4 調査)	50%以上 【変更】	地域公共交通計画に基づく各種事業の実施による市民満足度を半数以上の 50%以上を目指す。 【測定方法】 中間年の令和 9 年度、最終年の令和 12 年度に市民に対するモニタリング調査を実施し満足度（普通、やや満足、満足の合算割合）を測定
方針 4. 地域公共交通資源の総動員に関わる調整と協力体制の構築 方針 5. 地域協働で移動をサポートする体制の構築			
コミュニティ交通の導入と利用者数の増加 【継承】	1 地区	3 地区 ・ 利用者数 20%増加 【継承】	過疎地の集落に対し、地域が自立した運行形態の導入を目指す。 【測定方法】 - 新規導入地区数 - 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 【継承】	49.4% (R5 調査)	50%以上 【継承】	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】 中間年の令和 9 年度、最終年の令和 12 年度に市民に対するモニタリング調査を実施し満足度を測定
公共交通と連携した地域の取組数 【新規】	4 事業	5 事業 【新規】	地域公共交通資源の総動員、地域協働した移動のサポート体制構築のため、令和 6 年度以降に新規で公共交通と連携した取組、または、既存の取組で事業拡充がなされた取組として、5 事業の展開を目指す。 【測定方法】 公共交通に関わる取組として、関係する福祉・民間事業者などから推薦を受け、事務局で新規又は拡充された事業として認めた事業を対象とする
方針 6. モード間の利便性確保に向けた取り組み			
1 日フリーパス券の売上額 【変更】	約 3,000 万円 (R5 年度見込み)	約 3,000 万円 【変更】	R5 年度より急速に回復しつつある韓国人観光客、日本人観光客の公共交通利用を維持・促進するため、R5 年度の見込み売上額の約 3,000 万円を目指す。 【測定方法】 1 日フリーパスポート販売額を採用（※売上は運行事業者が記録）
方針 8. 持続的な公共交通運行・マネジメント体制の構築・強化			
評価・改善システム構築と運用 【継承】	—	全路線 【継承】	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

(2) 進行管理及び推進体制

基本方針の実現にたつては、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（反映）のPDCAサイクルの進行管理に基づき、定期的なモニタリングを通して、数値目標の達成状況を毎年度検証・評価を行い、交通事業者の運行・経営状況や市の取り巻く社会情勢の変化などを踏まえた施策の適切な見直し・改善を継続的に行う。

また、関係部署や交通事業者が連携した体制づくりとして、公共交通活性化協議会を継続的に実施し、施策に係る取り組み状況や実施効果などを共有するとともに、交通事業者やその他交通機関との定例会の開催等によるきめ細やかな調整を通じた運行改善を継続的に行う。

▼対馬市地域公共交通活性化協議会の様子



7. 目標を達成するために行う施策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	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12				
1. 幹線と支線ネットワークの維持	1-1 幹線ネットワークの強化	交通事業者、 対馬市	実施計画	地域公共交通利便増進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、毎年達成状況を評価								
	1-2 ラストワンマイル輸送の確保	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、毎年達成状況を評価								
	1-3 交通不便地域の解消	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、毎年達成状況を評価								
	1-4 スクールバスの一般混乗化による通学利便性の向上	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、毎年達成状況を評価								
	1-5 運行水準や需要に応じた運行形態の見直し	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、毎年達成状況を評価								
2. 走行距離・時間等の削減による運行改善	2-1 二重運行区間の統合・集約化による運行効率化	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、毎年達成状況を評価								
	2-2 スクールバス活用による運行改善	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、毎年達成状況を評価								
3. 地域ごとの交通結節点整備	3-1 主要結節点等の待合環境の改善検討	施設管理者、 対馬市	計画		実施可能な路線より随時実施・見直し、毎年達成状況を評価								
4. 地域公共交通資源の総動員に関わる調整と協力体制の構築	4・5-1 地域の自立的な移動手段の検討	地 元、交 通 事 業 者、 対馬市	調査・計画 実証運行等		中 間 評 価	実施可能な路線より随時実施・見直し、毎年達成状況を評価							
5. 地域協働で移動をサポートする体制の構築													
6. モード間の利便性確保に向けた取り組み	6-1 GTFS データによる情報提供と乗り継ぎ円滑化	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、毎年達成状況を評価									
	6-2 多言語に対応した公共交通サインの整備	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、毎年達成状況を評価									
7. 公共交通の利用促進に係る取り組み	7-1 わかりやすい路線図・時刻表の作成	交通事業者、 対馬市	作成	作成次第、随時印刷・配布									
	7-2 IC カードの導入検討	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、毎年達成状況を評価									
8. 持続的な公共交通運行・マネジメント体制の構築・強化	8-1 運転士の確保	交通事業者、 対馬市	関係部局と調整・連携の上、支援施策を随時実施										
	8-2 公共交通に関わる協働体制による定期的なモニタリングの実施	交通事業者、 対馬市、 その他交通機関の 関係事業者・団体等	協議会の継続的な開催、定例会の開催	年度評価		利便増進のための改善施策の実施	年度評価	利便増進のための改善施策の実施	年度評価	利便増進のための改善施策の実施	年度評価	利便増進のための改善施策の実施	年度評価

※事業予算・地域の諸事情により、工程は前後する可能性がある

(2)各施策の事業概要

方針1. 幹線と支線のネットワークの維持

《幹線(幹線系統補助)》

施策1-1 幹線ネットワークの強化

【地域公共交通確保維持事業】

目的	縦貫線の新たな乗り換え拠点として「仁位」を設定し、対馬やまねこ空港を発着する航空便、厳原港国内ターミナル等が発着するジェットfoilやフェリーといった島外アクセス交通との接続時間の調整等を行い、必要に応じて増便や仁位（豊玉）での折り返しを検討し、島外アクセス交通との接続強化や利便性向上、幹線ネットワークの強化を図る。
対象路線	・縦貫線、空港線、雞知線 等
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	令和6年度：地域公共交通利便増進事業の活用の可能性も含め詳細を検討 令和7年度～：実施可能な路線より随時実施・見直し
検討概要	
・仁位（豊玉）を乗り換え拠点として、航空便との接続強化のための運行ダイヤの見直し検討 ・増便や折り返し運行の検討 など	

《支線・その他支線(フィーダー系統補助)》

施策1-2 ラストワンマイル輸送の確保

【地域公共交通確保維持事業】

目的	主要結節点等から市内の主たる生活利便施設までの区間において、運行ルートが確保されていない路線や時間帯に対して、ルート変更やルート延伸の検討を行い、ラストワンマイル輸送の確保と公共交通利便性の向上を図る。
対象路線	・仁位・廻線、小綱循環線 ・竹敷線、雞知・昼ヶ浦線、尾崎線 ・小鹿線 ・鰐浦・比田勝循環線 など
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	令和6年度：地域公共交通利便増進事業の活用の可能性も含め詳細を検討 令和7年度～：実施可能な路線より随時実施・見直し

検討概要

・仁位・廻線、小綱循環線において、主要結節点である仁位と豊玉診療所間の復乗運行を検討し、買い物や通院の利便性向上を図る。



・尾崎線、竹敷線、雞知・昼ヶ浦線の運行ルートについて、市内の主要な生活利便施設であるスーパーサイキ美津島店の最寄りバス停「樽ヶ浜入口」への乗り入れを行うため、ルートの変更、または、延伸の検討を行う。

《支線・その他支線(フィーダー系統補助)》

施策1-3 交通不便地域の解消

【地域公共交通確保維持事業】

目的	現在、交通不便地域である緒方地区、椎根・厳原間の沿線地域、田ノ浜・桧滝間の沿線地域においては、継続的に運行している乗合タクシー、こんどろバスによって幹線と接続し、地域の移動手段として重要な役割を担っているため、今後も継続的な運行を維持し、交通不便地域の解消を図る。
対象路線	- 乗合タクシー（雞知・緒方線、椎根・厳原線） - こんどろバス（田ノ浜・桧滝線、田ノ浜・佐賀線）
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	令和6年度以降も運行を継続

検討概要

- 令和6年度以降も継続的な運行を維持していく。



《支線・その他支線》

施策1－4 スクールバスの一般混乗化による通学利便性の向上

目的	公共交通利用の主なターゲットである市内高校生の通学利便性の向上、これまで家族等の送迎により通学していた学生の公共交通利用への転換を促進するため、スクールバスの混乗化を検討し、市内高校生の通学・帰宅時間帯の選択肢を広げるとともに、更なる通学利用の獲得を図る。
対象地域	・ 高校生の登校、下校の時間帯に公共交通の運行がなく、スクールバスが同時刻帯に運行している地域
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	令和6年度：地域公共交通利便増進事業の活用の可能性も含め詳細を検討 令和7年度～：実施可能な路線より随時実施・見直し
検討概要 ・ スクールバス一般混乗化を検討し、市内高校生徒の通学時間や帰宅時間に合った時間帯の運行を検討する。	

《支線・その他支線》

施策1－5 運行水準や需要に応じた運行形態の見直し

【利便増進事業等】

目的	需要の低い路線については、定期的に運行状況のモニタリングを実施し、必要に応じ、運行本数の削減、車両のサイズの見直し、予約型への移行等、運行形態の変更を行い、コストの縮減を行う。
対象路線	・ 乗客数が年間を通じて少なく、一定の需要が見込めない路線バス、市営バス、乗合タクシーなど。
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	令和6年度：地域公共交通利便増進事業の活用の可能性も含め詳細を検討 令和7年度～：実施可能な路線より随時実施・見直し
検討概要 ・ 乗客数や運行コストから、一定の効果が見込めない路線バス、市営バス、乗合タクシーなどについて、定期的に運行状況のモニタリングを実施し、運行形態の見直しを行う。	

《支線・その他支線》

施策2-2 スクールバス活用による運行改善		【利便増進事業等】
目的	路線バスと別途運行する市内小中学生の通学用スクールバスが重複運行する路線においては、スクールバスの一般混乗化による一部便の統合等を検討し、運行効率化を図る。	
対象地域	・路線バスとスクールバスが同時時間帯に重複して運行する地域	
実施主体	交通事業者、対馬市	
実施工程	令和6年度：地域公共交通利便増進事業の活用の可能性も含め詳細を検討 令和7年度～：実施可能な路線より随時実施・見直し	
検討概要		
・路線バスと一部同じルートを別途運行する各スクールバスの混乗化を検討し、各路線バスの一部便をスクールバス混乗便により運行する見直しの検討を行う。 など		

方針3. 地域ごとの交通結節点整備

施策3－1 主要結節点等の待合環境等の改善検討		【地域公共交通バリア解消促進等事業】
目的	主要結節点等においては、周辺的生活利便施設と連携した待合環境の確保について検討を行う。	
対象箇所	・ 主要結節点等	
実施主体	施設管理者、対馬市	
実施工程	令和6年度　：地域公共交通利便増進事業の活用の可能性も含め詳細を検討 令和7年度～：実施可能な結節点より随時実施・見直し	
検討概要		
・ 周辺施設との連携した待合環境の確保について検討を行う。 ・ 厳原（ふれあい処つしま）のターミナル機能の強化　など		

方針4. 地域公共交通資源の総動員に関わる調整と協力体制の構築**方針5. 地域協働で移動をサポートする体制の構築****《支線(フィーダー系統補助)》****施策4・5-1 地域の自立的な移動手段の検討****【地域公共交通確保維持事業等】**

目的	公共交通空白・不便地域においては、地域の自立的な運行など、地域の運行状況に合わせた弾力的な運行形態への移行を検討し、地域公共交通資源を総動員した移動手段の確保、地域協働で移動をサポートする体制の構築を目指す。
対象地区	・公共交通空白・不便地域
実施主体	地元、交通事業者、対馬市
実施工程	令和6年度：自立的な運行が可能な地区の調査、地域公共交通利便増進事業の活用の可能性も含め詳細を検討 令和7年度～：実施可能な路線より随時実施・見直し

検討概要

- ・公共交通空白・不便地域の実態・意向調査を行い、地域の自立的な運行に向けた検討、地域の状況に応じた弾力的な運行形態への意向を検討する。
- ・地域の自立的な運行体制構築の後、車両購入や運行管理の講習、運転資格の取得支援を行う。

方針6. モード間の利便性確保に向けた取り組み**施策6-1 GTFS データによる情報提供と乗り継ぎ円滑化****【交通 DX・GX による経営改善支援事業等】**

目的	全路線を対象に、GTFS データの構築を検討し、リアルタイム運行情報の提供や乗り継ぎの円滑化に寄与する取組の検討を行う。
対象路線	・全線
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	令和6年度：地域公共交通利便増進事業の活用の可能性も含め詳細を検討 令和7年度～：実施可能な路線より随時実施・見直し

検討概要

- ・全路線の GTFS データの構築
- ・GTFS データに基づくリアルタイム運行情報システムの導入検討 など

施策6-2 多言語に対応した公共交通サインの整備	
【交通サービスインバウンド対応支援事業等】	
目的	韓国人観光客の回復を見据え、公共交通サイン等の多言語化を検討し、公共交通利便性や乗り継ぎの円滑化を図る。
対象箇所	・主要結節点 ・島外アクセス結節点
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	令和6年度：自立的な運行が可能な地区の調査、地域公共交通利便増進事業の活用の可能性も含め詳細を検討 令和7年度～：実施可能な路線より随時実施・見直し
検討概要 ・主要結節点や島外アクセス結節点におけるバス停標識の多言語化 ・多言語に対応した路線図及び時刻表の作成 ・1日フリーパス等の販路拡大（比田勝港、厳原港、厳原など） ・券売機の設置検討、クレジットカード等によるタッチ決済機能の導入検討 など	

方針7. 公共交通の利用促進に係る取り組み	
施策7-1 わかりやすい路線図・時刻表の作成	
【利便増進事業等】	
目的	誰もが分かりやすい路線図及び時刻表を作成し、公共交通利用の促進を図る。
対象箇所	・全域
実施主体	対馬交通、対馬市
実施工程	令和6年度：地域公共交通利便増進事業の活用の可能性も含め詳細を検討 令和7年度～：作成次第、随時印刷・配布
検討概要 ・分かりやすい路線図及び時刻表の作成 ・ターゲット別（対馬病院や上対馬病院利用者向け、市内高校向け）時刻表の作成 など	

施策7-2 ICカードの導入検討 【地域交通キャッシュレス決済導入支援事業等】	
目的	ICカードの導入やキャッシュレス決済が可能な支払い方法の導入を検討し、市内だけでなく、市外や海外等の来訪者の公共交通利用の促進を図る。
対象箇所	・全域
実施主体	対馬交通、対馬市
実施工程	令和6年度：地域公共交通利便増進事業の活用の可能性も含め詳細を検討 令和7年度～：実施可能な路線より随時実施・見直し
検討概要 ・ICカードおよびキャッシュレス決済機能、券売機の導入検討 など	

方針8. 持続的な公共交通運行・マネジメント体制の構築・強化

施策8-1 運転士の確保 【交通サービスインバウンド対応支援事業】	
目的	交通事業者が抱える主要課題の1つとして、運転士不足の問題を抱えており、運転士の確保のための支援を検討し、持続的な地域公共交通の維持を図る。
対象箇所	—
実施主体	交通事業者、対馬市
実施工程	令和6年度～：関係部局との調整・連携の上、支援メニューを随時実施
検討概要 ・U・Iターン者を対象とした合同説明会の開催 ・免許取得支援 など	

施策8-2 公共交通に関わる協働体制による定期的なモニタリングの実施【利便増進事業等】	
目的	関係部署や交通事業者が連携した体制づくりとして、公共交通会議や定例会を継続的に開催し、公共交通に関わるまちづくり、医療福祉、観光、教育などの要望を把握・共有しながら運行改善を図る。
対象箇所	—
実施主体	交通事業者、対馬市、その他交通機関の関係事業者・団体等
実施工程	令和6年度～（毎年）：協議会の継続的な開催、定例会の開催、達成状況評価
検討概要 ・定期的な地域公共交通活性化協議会の開催による合意形成。 ・交通事業者との定例会の開催、その他運行事業者との個別協議など、運行状況等を毎年行い、運行改善の検討を継続的に行う。 ・計画の中間評価は、指標に基づく達成状況及び各種施策の実施状況を確認し、計画の見直し等の必要性を交通事業者・協議会と協議。 など	

対馬市地域公共交通計画

【 概 要 版 】

令和6年3月

対 馬 市