

対馬市地域公共交通計画

令和6年3月

対 馬 市

〔目次〕

はじめに

- 1. 計画の趣旨 1
- 2. 策定フロー 1

I. 対馬市の現況

- 1. 地勢 3
- 2. 人口・世帯数の構造と分布 4
- 3. 少子高齢化の状況 7
- 4. 対馬市の現状 8
- 5. 燃油価格の動向 11
- 6. 自家用自動車保有台数の現状 12
- 7. 入国者数の推移 12

II. 上位・関連計画の整理

- 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） 15
- 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） 16
- 3. 対馬島地域振興計画（長崎県利用振興計画より） 17
- 4. 対馬市立地適正化計画（令和5年3月） 18
- 5. 対馬市観光振興推進計画（令和4年3月） 20
- 6. 対馬市地域公共交通網形成計画（平成27年3月） 21

III. 公共交通の現状

- 1. 路線体系・運行頻度等 23
- 2. 輸送人員の状況 26
- 3. 経営収支状況 29
- 4. 交通空白・不便地域の状況 33

IV. 計画策定のために行った基礎調査

- 1. 調査の概要 35
- 2. 市民アンケート調査及び高齢者アンケート調査結果 36
- 3. 高校生アンケート調査結果 49
- 4. 公共交通利用者アンケート調査結果 53
- 5. ヒアリング調査結果概要 56

V. 対馬市地域公共交通の課題

- 1. 地域公共交通の課題 59
- 2. 路線体系からみた課題整理 68

VI. 対馬市地域公共交通再編の基本方針

1. 幹線・支線の位置づけ・役割	70
2. 公共交通結節点の位置づけ	71
3. 基本的な方向性	74
4. 基本方針・施策体系	75
5. 各方針の内容	76
6. 地域公共交通網形成計画（H27.3）の数値目標に対する達成状況	84
7. 進捗管理の基本となる数値目標の考え方と測定方法	90
8. 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	93

参考資料

1. 各路線の時刻表	105
------------------	-----

はじめに

1.計画の趣旨

本市の人口は、年々減少しており、令和2年（2020年）時点で28,502人、高齢化率38.6%であり、このまま推移すると、令和27年（2045年）には13,731人に減少し、高齢化率は51.8%と人口の半数が高齢者になる見込みである。

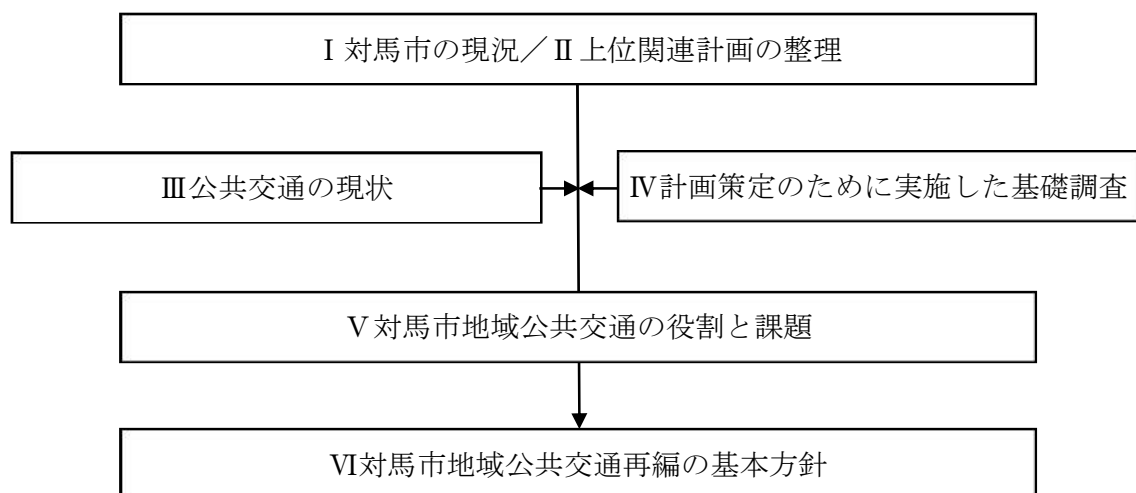
地域公共交通を取り巻く環境においては、これまでの人口減少・少子高齢化の進展に加え、令和元年（2019年）の新型コロナウイルス感染拡大や日韓関係の悪化等の影響による公共交通利用者数の減少や欠損赤字の増加、運転士不足など、依然として厳しい状況にあり、公共交通の維持・確保が大きな課題となっている。また、2024年4月より施行される労働基準法の改正による2024年問題への対応など、新たな課題への対応も求められている。

このような厳しい状況を踏まえると、今後更なる重要性が増す地域の貴重な移動手段として、各種交通モードの連携や多様な地域公共交通資源を総動員した持続可能な公共交通の維持・確保を図っていくことが重要である。

以上を踏まえ、地方公共団体、路線バス事業者、地域公共交通に関わる関係事業者・団体等が一体となり、今後の本市の公共交通体系の維持・改善に向けた基本方針を示す地域公共交通計画を策定する。

2.策定フロー

計画策定は、本市を取り巻く現状や上位関連計画による地域公共交通の位置づけ、地域公共交通に関わる現状を整理した上で、地域ニーズを把握するための市民・高齢者・高校生・利用者アンケート調査及び関係事業者等へのヒアリング調査結果を踏まえた課題抽出等を行い、課題解決のための方針・施策を検討し、地域公共交通計画として策定する。



Ⅰ．対馬市の現況

Ⅰ. 対馬市の現況

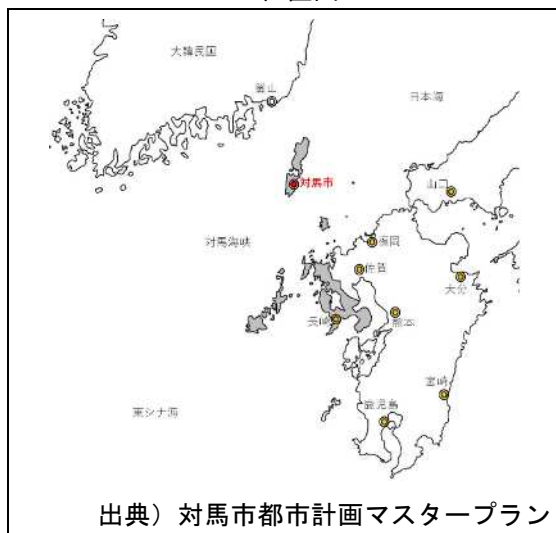
1. 地勢

- ・ 対馬市は九州の最北端で日本海の西に位置し、西に朝鮮海峡を望む国境の島で、南北に 82km、東西に 18km と細長く、行政面積は 707.42km² と長崎県下の市町の中で第一位の行政面積を有している。また、佐渡、奄美に次いで日本で 3 番目に大きな島である。
- ・ 中央部の浅茅湾でリアス式海岸と、大小無数の入り江と島々からなる姿は、対馬市の代表的な景勝地の 1 つであり、これらの景勝地は、壱岐対馬国定公園に指定されている。
- ・ 全島の 89% が山林で、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。
- ・ 気候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り、夏は比較的涼しく、冬は大陸からの北西の強い季節風に見舞われ、冷え込みが厳しい。

▼ 烏帽子岳展望所からの眺望（浅茅湾）



▼ 位置図



出典) 対馬市都市計画マスタープラン

▼ 市域全体図



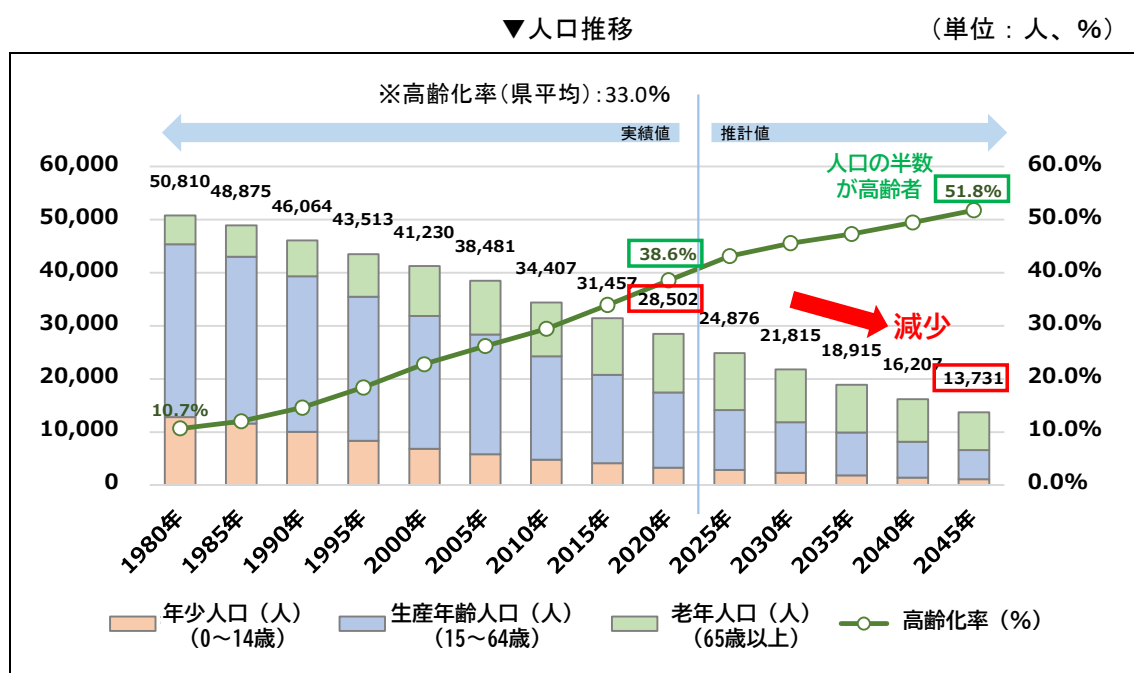
出典) 国土地理院

2.人口・世帯数の構造と分布

(1)総人口

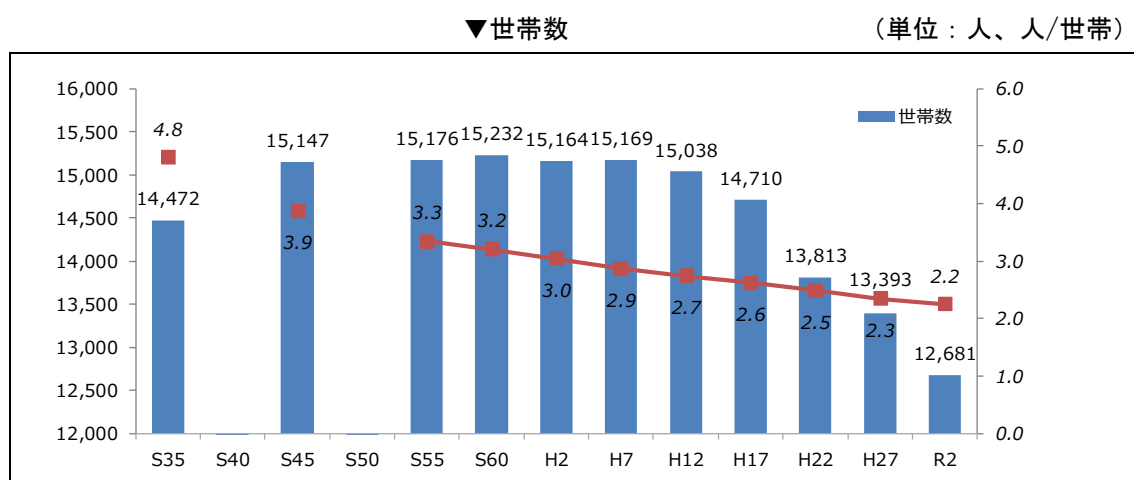
対馬市の人口は減少が続いており、2020年（令和2年）では28,502人と5年前に比べ▲9.4%、実数にして2,955人減少し、高齢化率は38.6%と県平均を上回っている。

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。



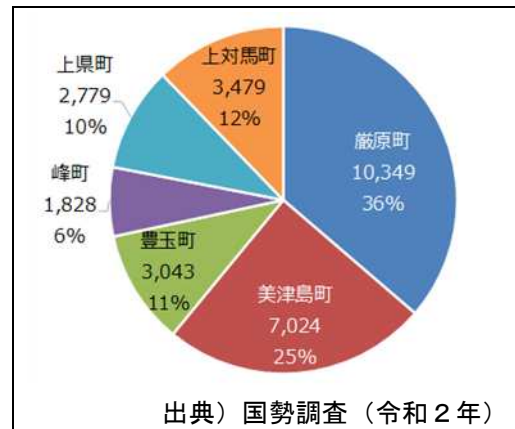
(2)世帯数

世帯数は、平成12年から減少に転じ、令和2年では12,681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。



令和2年の地区別人口をみると、厳原町が10,349人で最も多く、次いで美津島町7,024人、上対馬町3,479人、豊玉町3,043人、上県町2,779人、峰町1,828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。



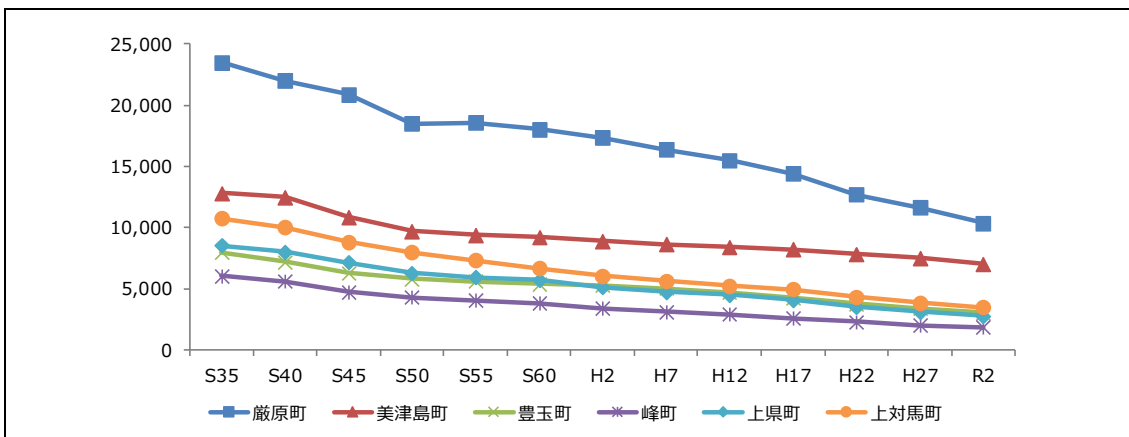
▼地区別人口の推移

(単位：人)

	S35	S40	S45	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	R2
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	11,609	10,349
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	7,528	7,024
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	3,384	3,043
峰町	6,032	5,597	4,720	4,277	4,042	3,805	3,402	3,119	2,897	2,575	2,296	2,013	1,828
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	3,102	2,779
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	3,821	3,479

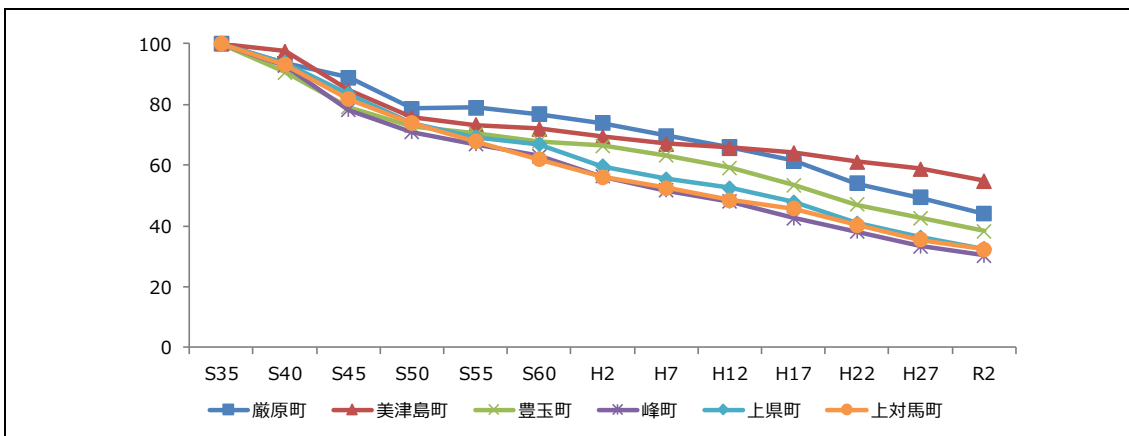
▼地区別人口の推移

(単位：人)



▼昭和35年を100とした場合の推移

(単位：%)

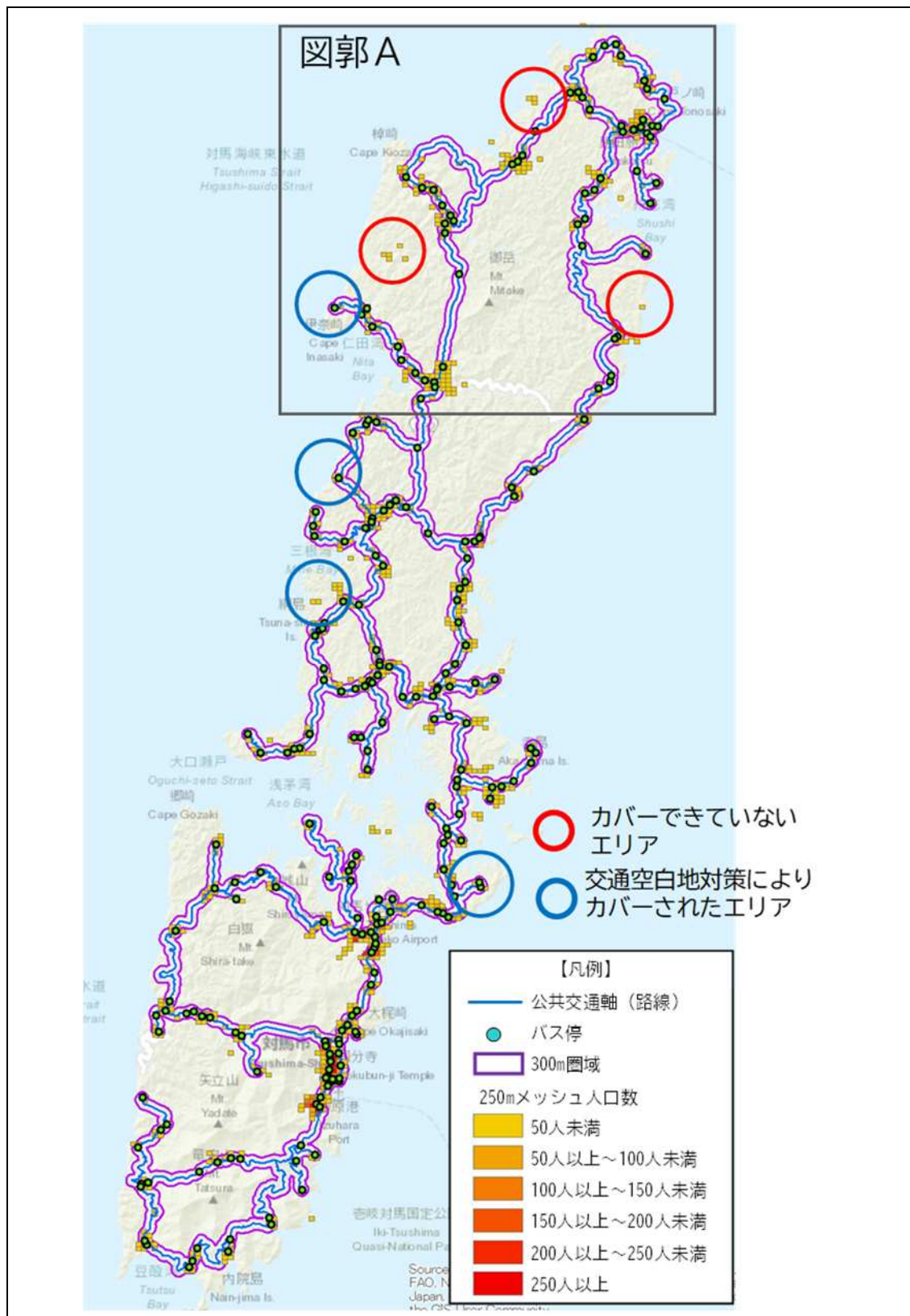


出典) 国勢調査 (年統計) を基に作成

(3) 250mメッシュ人口

令和2年国勢調査を基にした250m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)

▼250m メッシュ人口

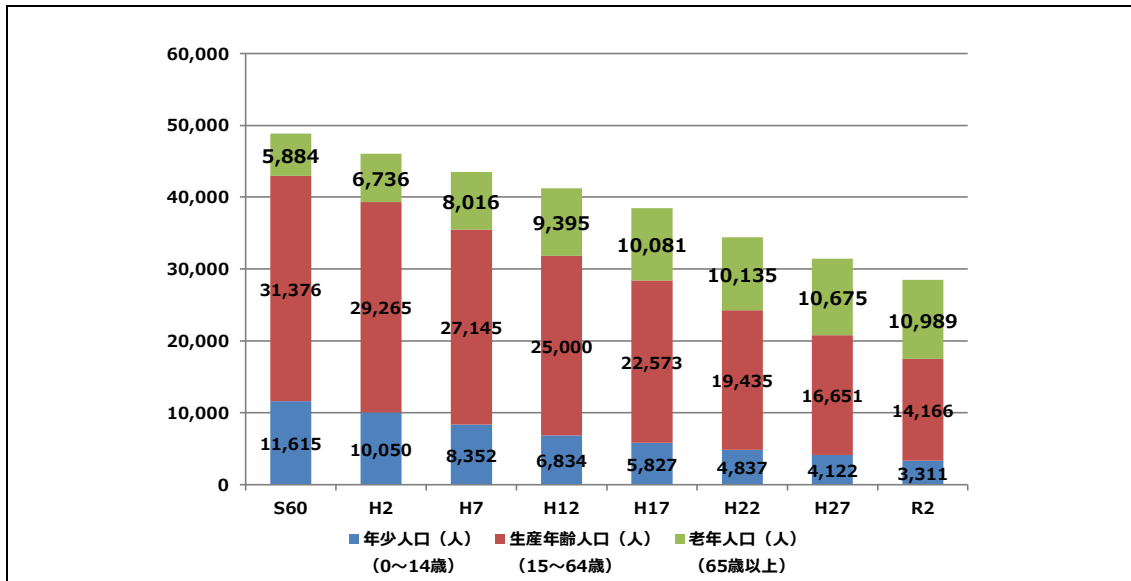


3. 少子高齢化の状況

本市では少子高齢化が著しく進行している。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。

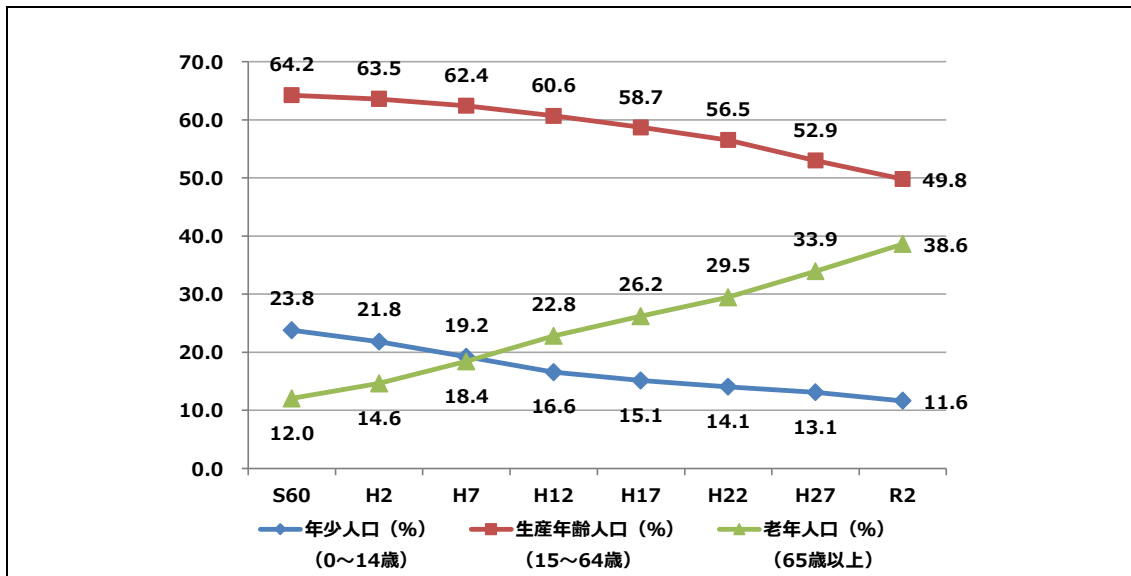
▼年齢3階級別人口推移

（単位：人）



▼年齢3階級別人口構成比推移

（単位：%）



出典）国勢調査（年統計）を基に作成

4.対馬市の現状

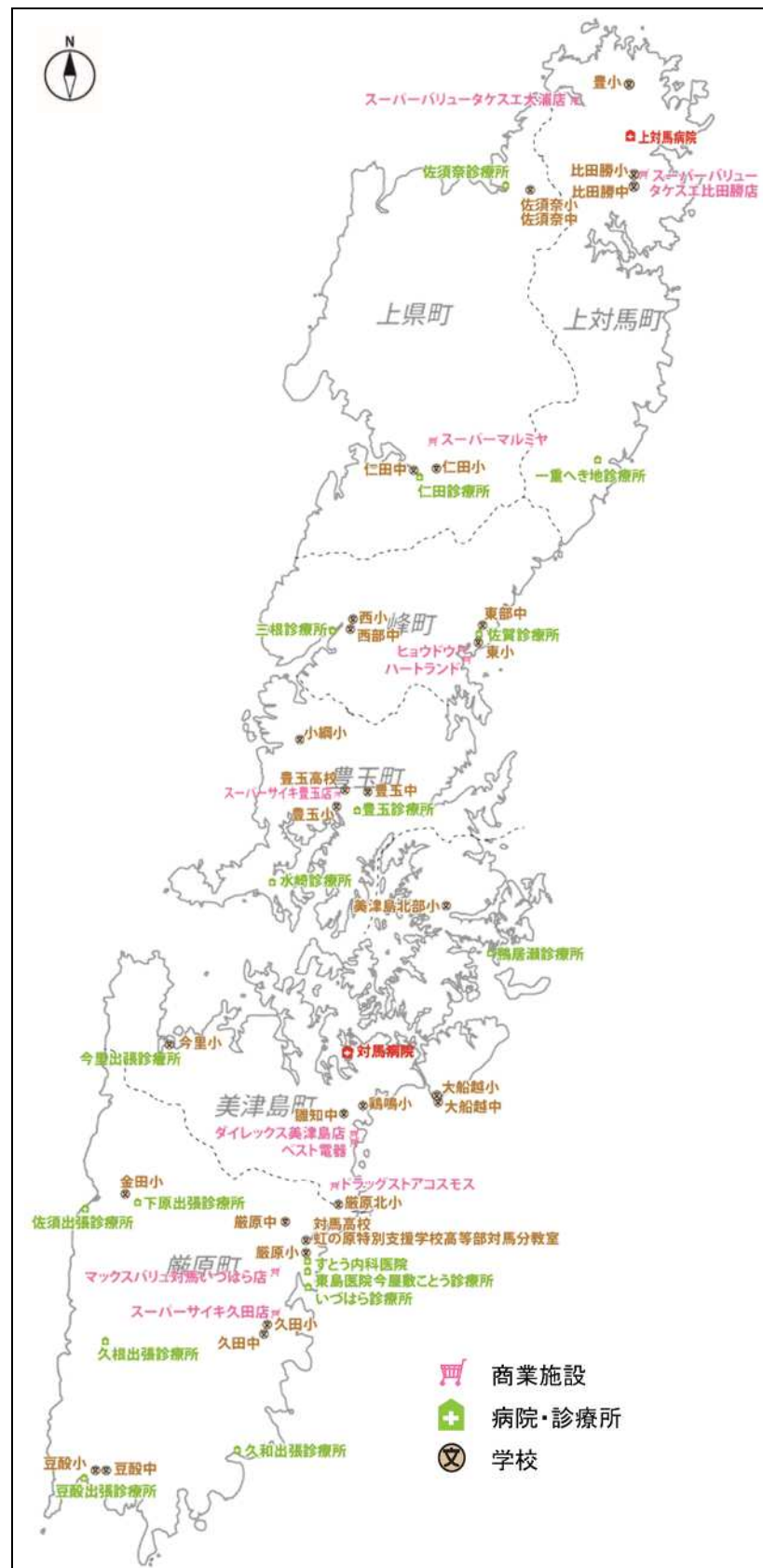
▼商業施設・病院・学校等の分布状況

(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。

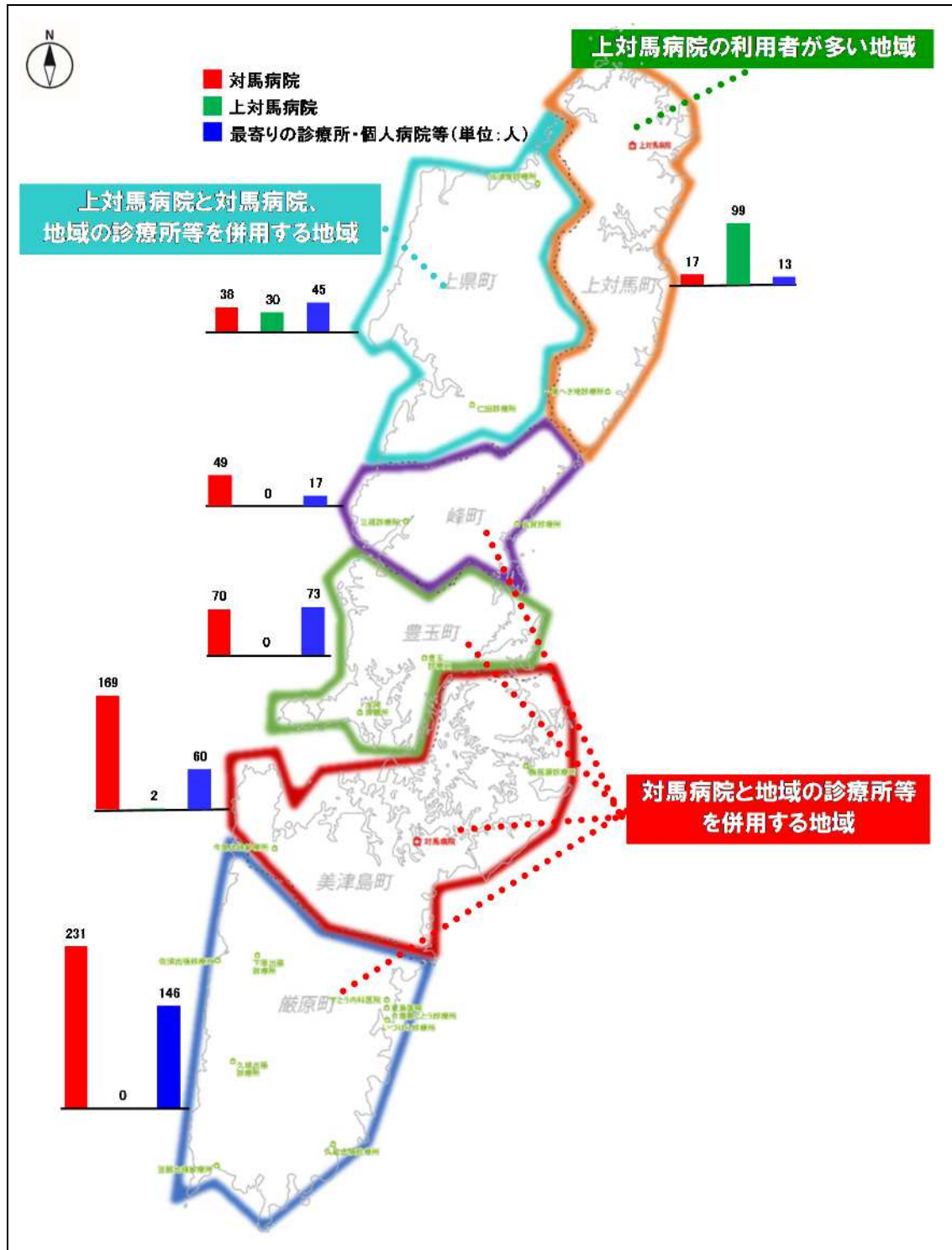


(2)町域別通院状況

後述する市民アンケート結果を基に町域別での基幹病院等への通院状況をみると、本市の通院特性は3つのパターンに分類できる。

一つ目の厳原町、美津島町、豊玉町、峰町では対馬病院及び最寄りの診療所や個人病院等を併用していることがわかる。二つ目の上県町では、対馬病院と上対馬病院、最寄りの診療所や個人病院等を併用していることがわかる。三つ目の上対馬町では、上対馬病院の利用者が多いことがわかる。

▼市民アンケート結果を基にした町域別基幹病院通院状況 (単位：人)

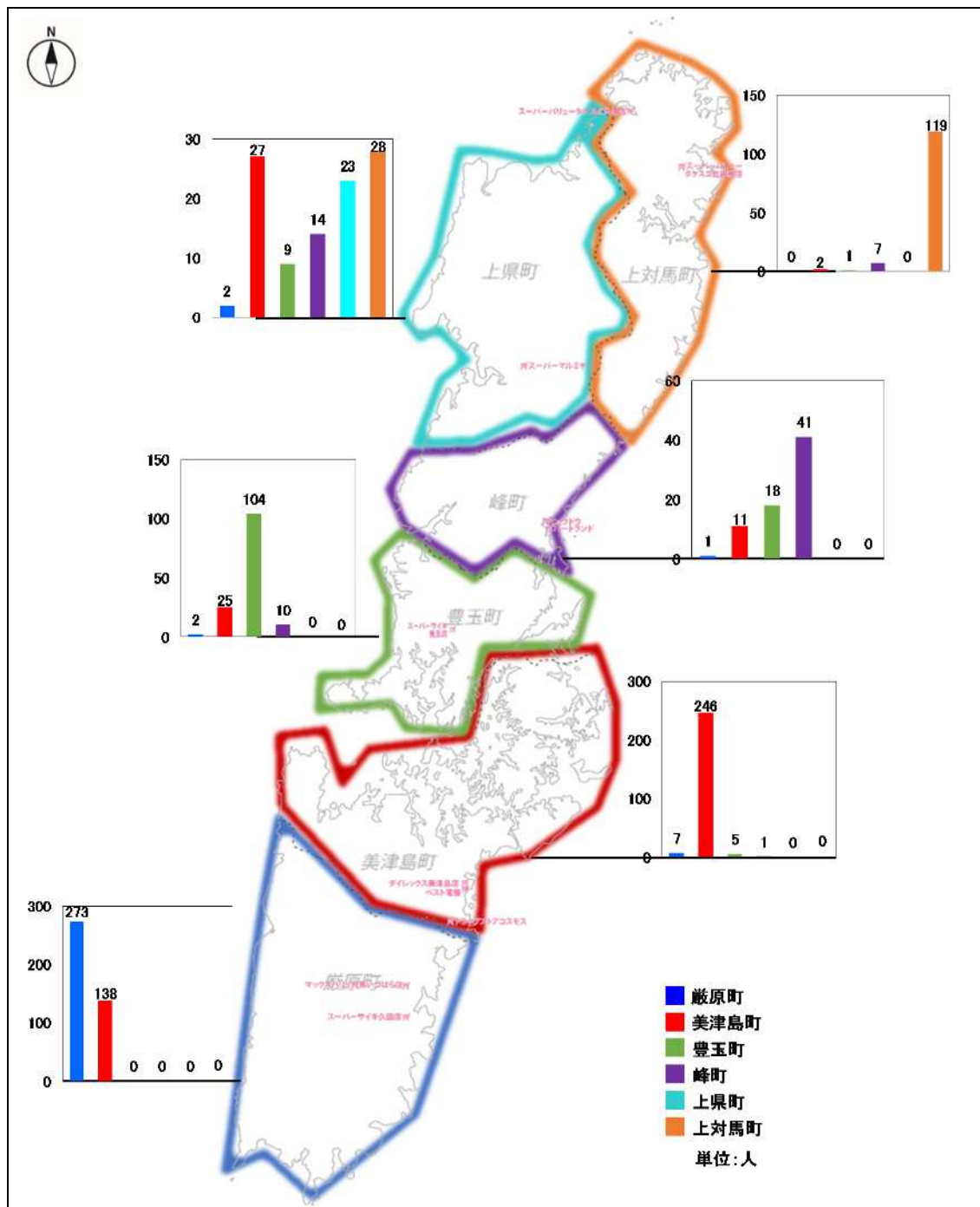


(3)買物動向

後述する市民アンケート結果を基に町域別での買物動向をみると、厳原町、美津島町、豊玉町、峰町、上対馬町では居住町内での買物が最も多い。上県町では、居住町内での買物より上対馬町及び美津島町まで買物に行く居住者が多い。

▼市民アンケート結果を基にした町域別買物状況

(単位：人)

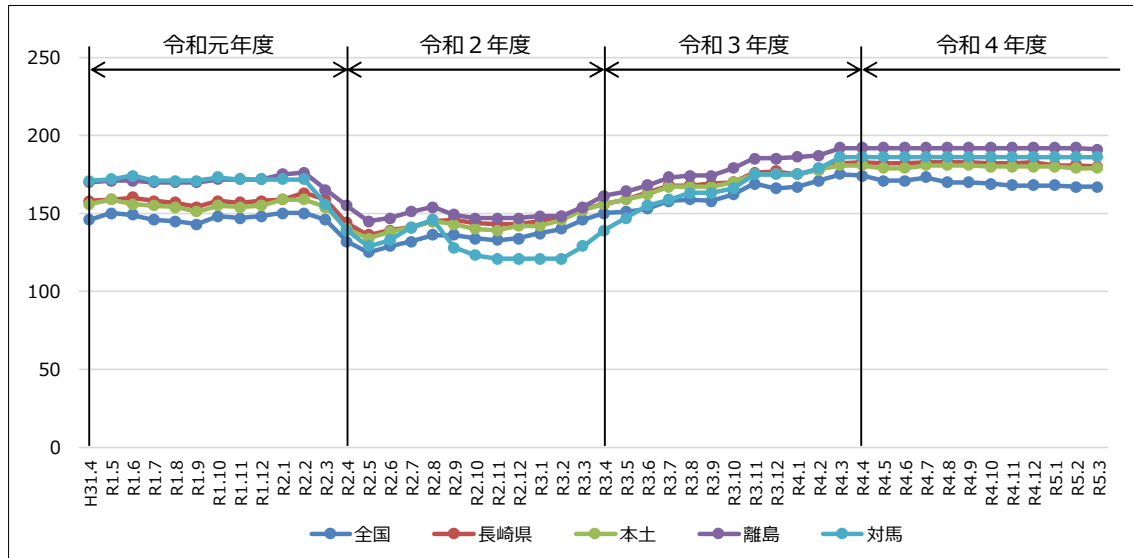


5.燃油価格の動向

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)



	令和元年度											
	H31.4	R1.5	R1.6	R1.7	R1.8	R1.9	R1.10	R1.11	R1.12	R2.1	R2.2	R2.3
全国	146	150	149	146	145	143	148	147	148	150	150	146
長崎県	158	159	160	158	157	154	158	157	158	159	163	159
本土	156	159	156	155	154	151	155	154	155	159	159	154
離島	170	171	171	170	170	170	172	172	172	175	176	165
対馬	171	172	174	171	171	171	173	172	172	172	172	156
対全国比	17.1%	14.7%	16.8%	17.1%	17.9%	19.6%	16.9%	17.0%	16.2%	14.7%	14.7%	6.8%
対本土比	9.6%	8.2%	11.5%	10.3%	11.0%	13.2%	11.6%	11.7%	11.0%	8.2%	8.2%	1.3%

	令和2年度											
	R2.4	R2.5	R2.6	R2.7	R2.8	R2.9	R2.10	R2.11	R2.12	R3.1	R3.2	R3.3
全国	132	125	129	132	136	136	134	133	134	137	140	146
長崎県	144	136	139	141	145	146	144	143	143	145	148	153
本土	140	134	138	141	145	143	140	139	142	142	146	152
離島	155	145	147	151	154	149	147	147	147	148	148	154
対馬	139	129	133	141	146	128	123	121	121	121	121	129
対全国比	5.3%	3.2%	3.1%	6.8%	7.4%	-5.9%	-8.2%	-9.0%	-9.7%	-11.7%	-13.6%	-11.6%
対本土比	-0.7%	-3.7%	-3.6%	0.0%	0.7%	-10.5%	-12.1%	-12.9%	-14.8%	-14.8%	-17.1%	-15.1%

	令和3年度											
	R3.4	R3.5	R3.6	R3.7	R3.8	R3.9	R3.10	R3.11	R3.12	R4.1	R4.2	R4.3
全国	150	151	153	158	159	158	162	169	166	167	171	175
長崎県	156	159	163	168	168	169	170	176	177	175	178	182
本土	156	159	162	167	167	167	170	175	175	175	178	181
離島	161	164	168	173	174	174	179	185	185	186	187	192
対馬	139	147	155	159	163	163	166	175	175	175	179	186
対全国比	-7.3%	-2.6%	1.3%	0.6%	2.5%	3.2%	2.5%	3.6%	5.4%	4.8%	4.7%	6.3%
対本土比	-10.9%	-7.5%	-4.3%	-4.8%	-2.4%	-2.4%	-2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	2.8%

	令和4年度											
	R4.4	R4.5	R4.6	R4.7	R4.8	R4.9	R4.10	R4.11	R4.12	R5.1	R5.2	R5.3
全国	174	171	171	173	170	170	169	168	168	168	167	167
長崎県	183	182	182	183	183	183	182	182	183	181	181	180
本土	181	179	179	181	181	181	180	180	180	180	179	179
離島	192	192	192	192	192	192	192	192	192	192	192	191
対馬	186	186	186	186	186	186	186	186	186	186	186	186
対全国比	6.9%	8.8%	8.8%	7.5%	9.4%	9.4%	10.1%	10.7%	10.7%	10.7%	11.4%	11.4%
対本土比	2.8%	3.9%	3.9%	2.8%	2.8%	2.8%	3.3%	3.3%	3.3%	3.3%	3.9%	3.9%

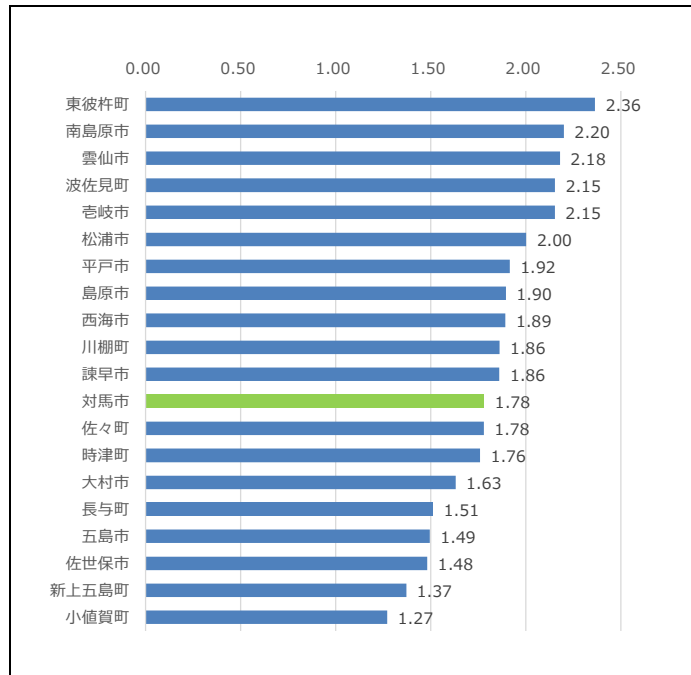
出典) 長崎県原油価格高騰対策本部資料を基に作成

6.自家用自動車保有台数の現状

令和3年の自家用自動車保有台数は22,305台である。

また、一世帯あたりの保有台数は1.78台で長崎県内21自治体のうち12番目の数値となっており、県内では中位に位置する。

▼令和3年 世帯あたり車両保有台数（単位：台/世帯）



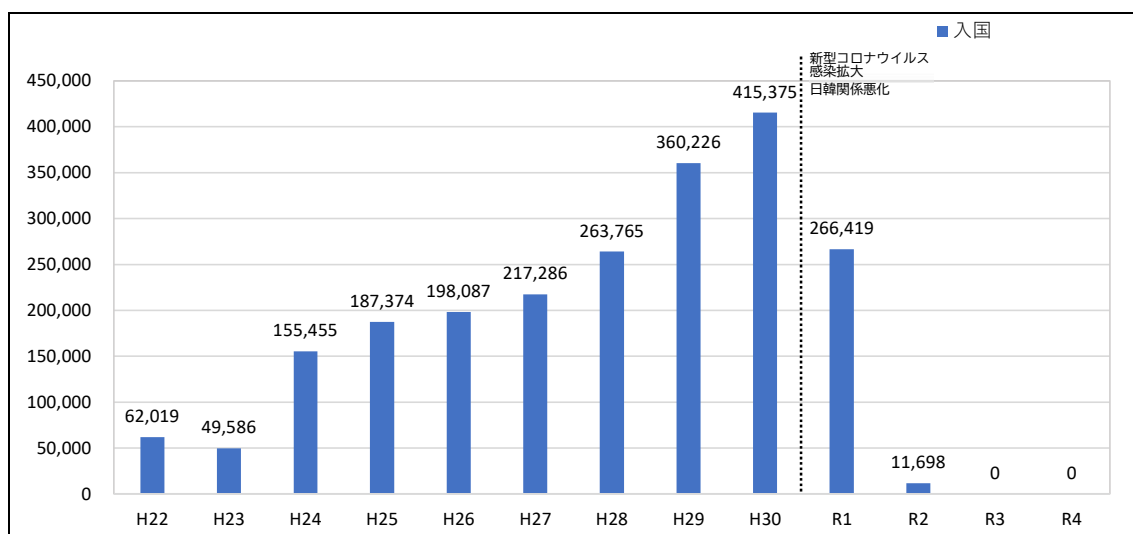
出典) 令和3年長崎県統計年鑑（車両台数は乗用車及び軽自動車の合計）
※貨物車、特殊用途車、小型二輪は除く

7.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数が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）

Located in NAGASAKI, KYUSHU, JAPAN

쓰시마

쓰시마로 오시는 길

항공편
 인천(인천국제공항) → 쓰시마(쓰시마공항)
 소요시간 약 30분
 (항공편은 정기편이 없습니다)
해상
 부산(부산국제공항) → 쓰시마(쓰시마공항)
 소요시간 약 34분
 (항공편은 정기편이 없습니다)
해상
 부산(부산국제공항) → 쓰시마(쓰시마공항)
 소요시간 약 34분
 (항공편은 정기편이 없습니다)
해상
 부산(부산국제공항) → 쓰시마(쓰시마공항)
 소요시간 약 34분
 (항공편은 정기편이 없습니다)

쓰시마는 한반도와 대륙을 연결하는 길입니다.

쓰시마로 오시는 길

항공편
 인천(인천국제공항) → 쓰시마(쓰시마공항)
 소요시간 약 30분
 (항공편은 정기편이 없습니다)
해상
 부산(부산국제공항) → 쓰시마(쓰시마공항)
 소요시간 약 34분
 (항공편은 정기편이 없습니다)
해상
 부산(부산국제공항) → 쓰시마(쓰시마공항)
 소요시간 약 34분
 (항공편은 정기편이 없습니다)
해상
 부산(부산국제공항) → 쓰시마(쓰시마공항)
 소요시간 약 34분
 (항공편은 정기편이 없습니다)

쓰시마로 오시는 길

항공편
 인천(인천국제공항) → 쓰시마(쓰시마공항)
 소요시간 약 30분
 (항공편은 정기편이 없습니다)
해상
 부산(부산국제공항) → 쓰시마(쓰시마공항)
 소요시간 약 34분
 (항공편은 정기편이 없습니다)
해상
 부산(부산국제공항) → 쓰시마(쓰시마공항)
 소요시간 약 34분
 (항공편은 정기편이 없습니다)
해상
 부산(부산국제공항) → 쓰시마(쓰시마공항)
 소요시간 약 34분
 (항공편은 정기편이 없습니다)

쓰시마에 오신 것을 환영합니다!

쓰시마는 한반도와 대륙을 연결하는 길입니다.

쓰시마에 오신 것을 환영합니다!

쓰시마는 한반도와 대륙을 연결하는 길입니다.

쓰시마에 오신 것을 환영합니다!

쓰시마는 한반도와 대륙을 연결하는 길입니다.

II. 上位・関連計画の整理

II. 上位・関連計画の整理

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)

第2次対馬市総合計画では、「自立と循環の宝の島 対馬」のスローガンの下、4つの挑戦（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）を示しており、「つながりづくり」の1つとして、持続可能なライフラインを確保するための「島内外の交通システムの利便性向上」が位置付けられている。

目標として、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求められている。

▼第2次対馬市総合計画の具体的な施策「島内外の交通システムの利便性向上」の内容

つながりづくり③ 持続可能なライフラインを確保する

2) 島内外の交通システムの利便性向上

目的・目標

島内交通システムの利便性を向上させ市民の足を確保することを目指し、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を地域とともにつくる。また、航空路・航路を維持するための補助制度の継続や玄関口である港の整備を実施する。

対馬市の主要な取組みと関連する事業

1 地域の需要に応じた効率的な島内交通システムの構築

- 対馬交通(株)が運行する路線の維持・利用促進(運行区間・便数の適正化、利用しやすいダイヤ設定)
- 地域全体のコミュニティ交通の維持・推進
- 市営バス・スクールバス一般乗客の維持
- 予約制乗合タクシーの維持、福祉タクシーの活用検討
- 自動運転による路線バスの実装
- 地域包括ケアシステムとの連携(高齢者の移動手段確保と買い物支援)
- 島内交通のフリーパスポート制度の維持

2 航空路・航路の維持、運賃の低廉化

- 航空路・航路の路線維持
- 比田諸・博多間のジェットフォイルの混乗便の維持
- 航空路・航路の運賃の低廉化(国境離島島民・準国境離島島民)
- 利用数や利用状況をふまえた最適な島外アクセス体制の再検討
- 航空機、船舶、車両等の更新の推進、経営支援の継続

3 玄関口である港の整備

- 比田諸港国際ターミナルの拡張
- 厳原港国際ターミナルビル建設(R6年度に完成予定)

推進の体制・役割分担

地域ごとに最適な交通システムを構築するための体制づくり

コミュニティ交通の検討

交通システムの改善

支援制度

地区の役員

対馬市

国・県

社会福祉団体

地域

市民

民間の交通会社

福祉タクシーの活用

コミュニティ交通へ参加

新たな仕組みへの対応

スクールバス授業

効率的なサービス提供

市民

自分の地域の公共交通の仕組みを理解し、積極的に活用しよう!

関連する計画

地域公共交通連携形成計画

地域公共交通再編実施計画

行政担当課

地域づくり課

観光商工課

地域包括ケア推進課

管理課 建設課

中対馬振興部地域振興課

上対馬振興部地域振興課

上対馬振興部北部建設事務所

【データ】

項目	数値
公共交通利用者数(路線バス等) (R1)	37.9 万人
コミュニティバス等の路線数 (R1)	3路線
公共交通利用者数(航路・航空路) (R1)	50.8 万人

【目標数値】

指標	R2	R7
公共交通利用者数(路線バス等)	40万人	
コミュニティバス等の新規路線数	2路線	
公共交通利用者数(航路・航空路)	52万人	

出典) 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)

15

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)

対馬市過疎地域持続的発展計画では、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。

▼交通施設の整備、交通手段の確保における現況と問題点（一部抜粋）

人口の減少や自家用車の普及に伴い、乗合バス路線のほとんどは赤字を抱えているため、一部路線の見直し及び廃止を行い、市営による有償運行に運行形態を変更し、交通弱者の移動手段確保を図っている。有償運行のうち市営バスは11路線、総延長150.6kmを13台（うち11台は、スクールバスを使用）の車両、乗合タクシーは6路線、コミュニティバスは1地域において1台の車両で運行している。

対馬島内航路は、道路の整備による陸上交通の発展により漸次廃止されて、現在は、市営定期船が仁位・長板浦間に2便/日（土日・祝日1便/日）就航しているのみである。

近年、運輸業界においても、規制緩和・市場原理の導入の動きがある中、本市島民にとって高速・大量・安価な船舶航路の開設は生活基盤の充実の観点から、また、観光振興など地域振興の観点からも必要不可欠であると言える。

離島である本市は、島外との交通手段は航路・空路となるが、便数や所要時間など未だ十分とは言えず、また、燃油が高く、運賃や運搬に加算され、更なる交通改善が望まれる。

物流や本土との交通結節点として、上対馬の玄関口である比田勝港や下対馬の玄関口で重要港湾でもある厳原港の整備を促進し、社会資本整備の充実を口指している。

▼交通施設の整備、交通手段の確保における解決方法

- 地域公共交通における生活バス路線維持のため、新型のバス導入により、老朽化した車両を更新して燃料費の抑制を図るとともに、高齢者・若年者等交通弱者の利便性向上を図る。
- 島内の移動手段である市営バス、乗合バス、予約制乗合タクシー、コミュニティバス、市営渡海船を引き続き運行し、住民の利便性の向上を図る。
- 公共交通において、運賃負担の軽減に取り組み、路線バスの利用促進を図る。
- 航路に係る利用促進や離島航路運営の効率化に向けた船舶の高度化を目指して、運航ダイヤの見直し、観光ルート形成に向けたモニターツアー等、航路の活性化に向けた事業を推進していく。
- 離島航路・航空路を維持していくため助成を行い、住民の利便性を確保する。
- 自動運転技術を活用し、生活バス路線維持や林業振興、漂着ゴミの回収等の課題解決を図る。

出典）対馬市過疎地域持続的発展計画（令和3年9月）（令和5年6月改訂）

3.対馬島地域振興計画(長崎県離島振興計画より)

対馬島地域振興計画は、令和5年度から令和14年度までの10年間を期間とし、離島地域における総合的かつ計画的な施策を推進することを目的としている。
交通体系の整備について、以下の通り記載している。

▼対馬島地域振興計画に記載の交通体系の整備に関する事項（一部抜粋）

①航路

島外及び国外との交通の利便性を高め、交流人口を増加させるために、唯一の重要港湾厳原港並びに比田勝港において、ターミナルを始めとする周辺整備を含めた港湾整備の促進を図るとともに、ジェットフォイルなどの更新に向けた取り組みを強化し、また、航路事業者へ割引サービスの充実を働きかけることにより、利用促進を図る。

また、離島における人の往来及び物資の流通の最大のネックとなっている費用についても低廉化を図るために必要な支援体制を構築する。

さらに、隣接する韓国をはじめとする東アジアとの交流を進めるため、自由貿易の促進を目指すとともに、対馬の海の玄関口である厳原港、比田勝港の国際ターミナルを中心とした受け入れ体制強化を図る。併せて、おもてなしの心で接するソフト面での受入体制の充実も推進する。

また、対馬～釜山間の日韓航路のさらなる発展を図るため、CIQ体制の充実を働きかけるとともに、大型客船が寄港可能な港湾体制の整備にも努める。観光客誘致に向けた宿泊施設、温泉施設、観光商工機能との連携を強化する。

②航空路

島外との交通利便性の強化、利用率の向上を図るため、運賃低廉化などのサービス強化を関係機関へ働きかけるとともに、利用者の利便性の向上を図るため、空港施設の充実に努める。また、ジェット機に対応するため滑走路の延長を検討する。

④公共交通（移動手段の確保）

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と共に、令和4年度納入予定である部分運転自動化車両（レベル2）の活用方法を検討するとともに、国内の技術革新の状況把握により、完全運転自動化車両（レベル4以上）の導入可能性を検討する。

また、割高な運賃、運行便数の減少、車体の老朽化、利用者の減少により存続の危機にある交通事業者の路線バスについて、車両の更新費に対する助成を柱とした、運賃低廉化や路線の見直しなどの再生を図る。

出典）対馬島地域振興計画（令和5年4月）

4.対馬市立地適正化計画(令和5年3月)

対馬市立地適正化計画では、目指すべき都市の骨格構造として、2つの拠点、3つのネットワーク軸が位置付けられている。

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求められている。

▼ネットワーク軸の考え方（一部抜粋）

■拠点の考え方

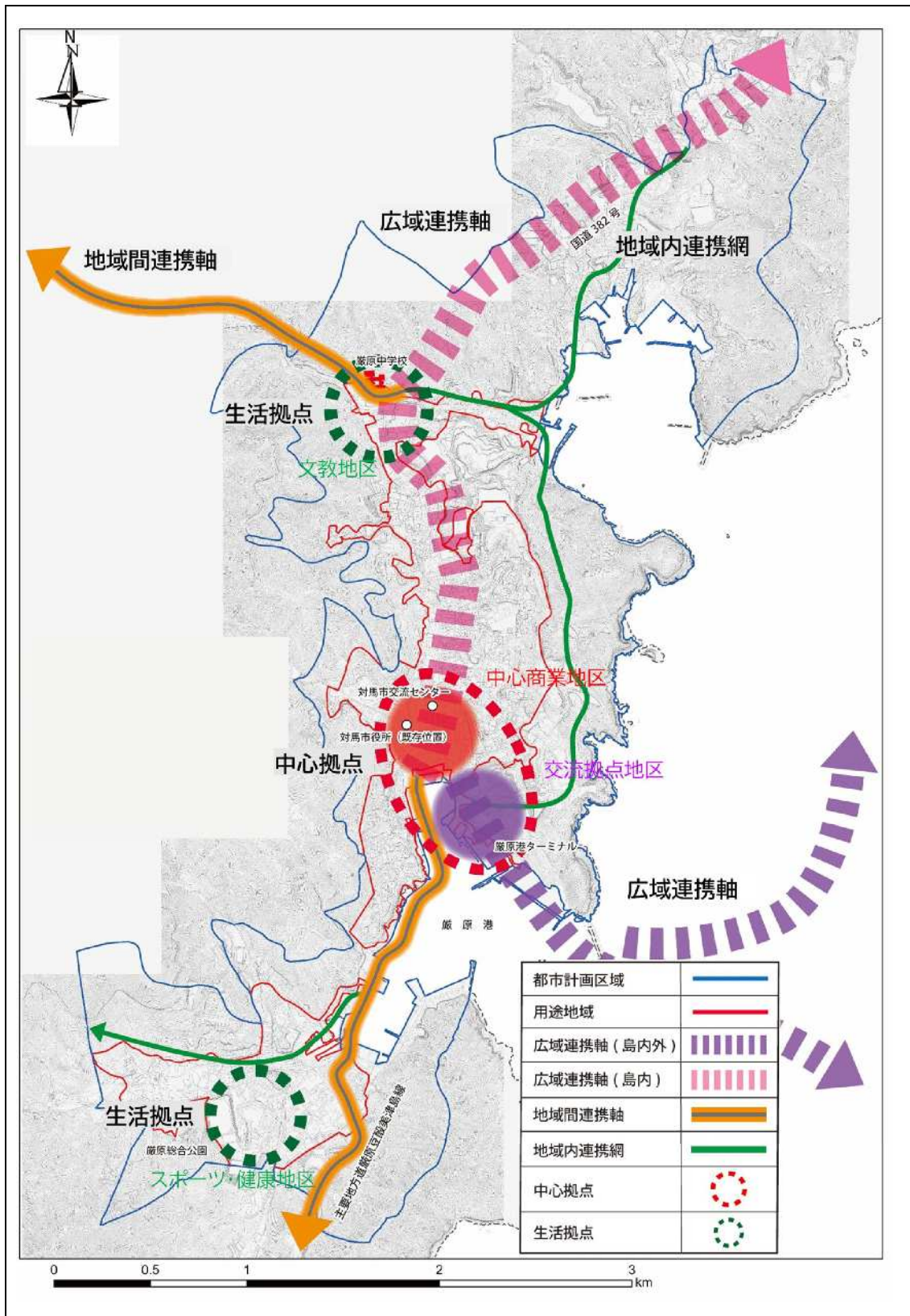
名称	役割	地区名	形成方針
中心拠点	行政、交通、経済、商業等のまちの中心的役割を担う地域として、歴史・文化・交流を生かした賑わいを創出する拠点	中心商業地区	都市機能の集積と合わせて歴史・文化景観の維持・保全や憩いの場を創出することで交流人口の増加を図る。
		交流拠点地区	島内外をつなぐ交通拠点機能の集約と合わせて憩いの場を創出することで交流人口の増加を図る。
生活拠点	日常生活に必要な施設の多くが身近な場所にある暮らしを持続的に提供する拠点	文教地区	教育や子育てを支える都市機能を維持・集約することで、生活サービスの持続的な提供を図る。
		スポーツ・健康地区	市民の健康を促進する都市機能を維持・集約することで、生活サービスの持続的な提供を図る。

■ネットワーク軸の考え方

名称	項目	形成方針
広域連携軸	役割	中心拠点と島内の主要医療機関がある地域を結び、都市機能を補うとともに、島外との広域交通を担う軸
	形成方針	国道382号及び厳原港ターミナルの機能強化により、交流人口の増加を図る。
地域間連携軸	役割	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
	形成方針	主要地方道等の機能強化とバス路線の維持により拠点間の交流人口の増加を図る。
地域内連携網	役割	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
	形成方針	生活道路の改良と乗り合いタクシー等のフィーダー交通のシステム構築・改善により地域内交通の利便性を高める。

出典）対馬市立地適正化計画（令和5年3月）

▼目指すべき都市の骨格構造（厳原地区イメージ図）



出典）対馬市立地適正化計画（令和5年3月）

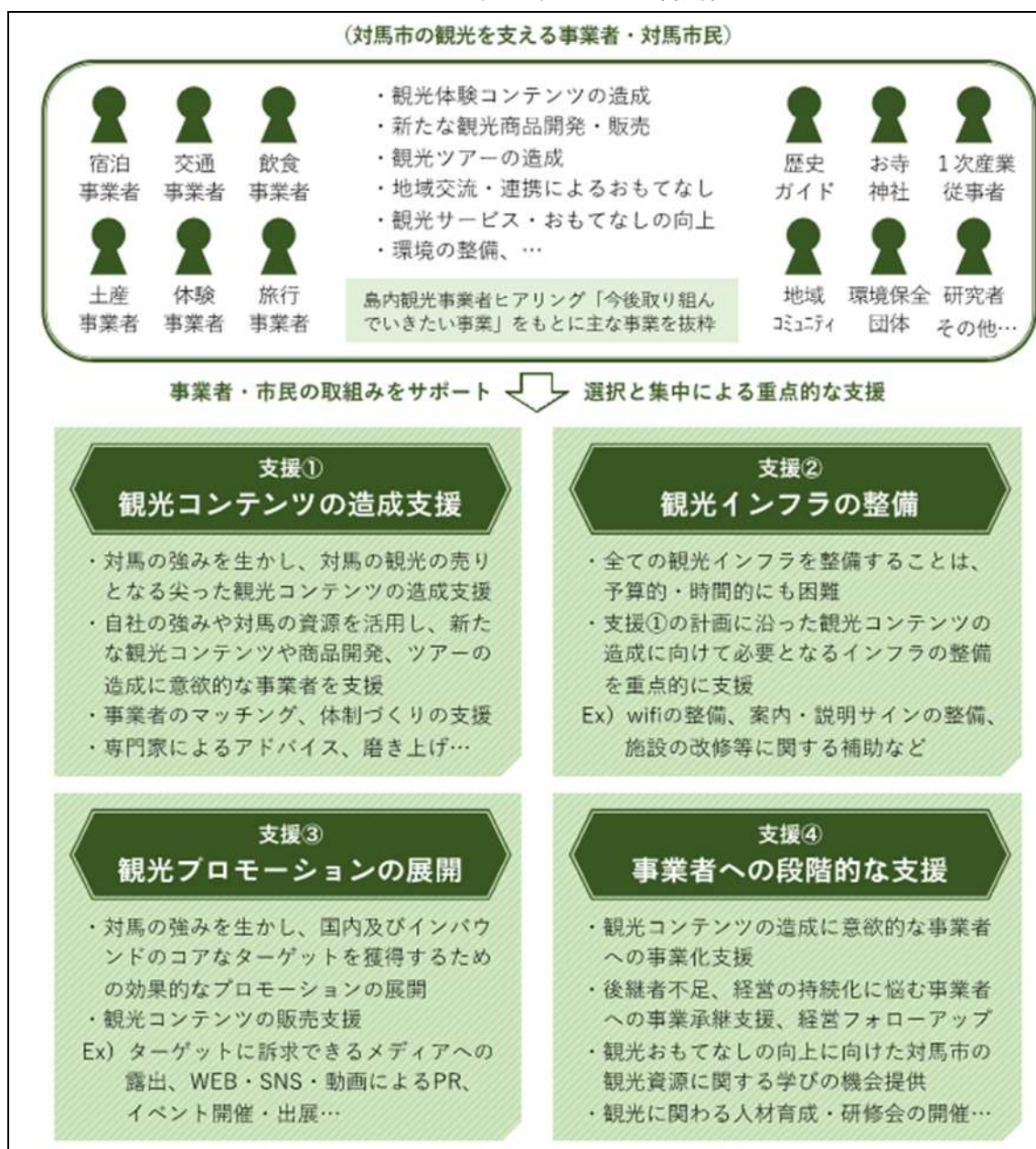
5.対馬市観光振興推進計画(令和4年3月)

観光振興推進計画では、「日本の始まりに会う、源（みなもと）の島」を戦略・コンセプトに、5つの方針が示されている。

この戦略に基づく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求められている。

▼ネットワーク軸の考え方（一部抜粋）



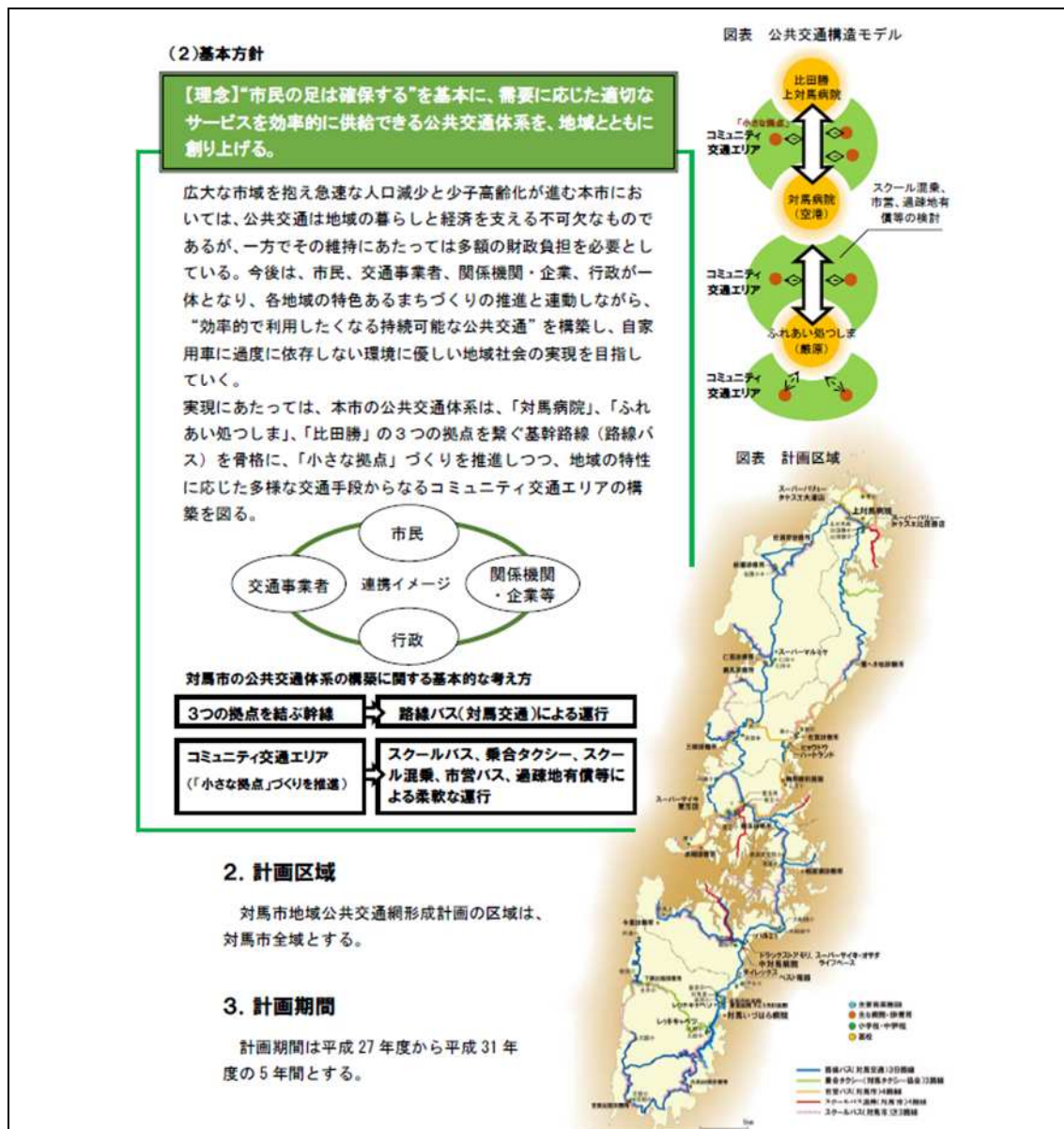
出典) 対馬市観光振興推進計画 (令和4年3月)

6.対馬市地域公共交通網形成計画(平成 27 年3月)

地域公共交通網形成計画では、「“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。」を理念とし、将来の公共交通体系として「対馬病院」、「ふれあい処つしま（厳原）」、「比田勝」の3つの拠点と拠点間を繋ぐ基幹路線（路線バス）を骨格に、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っている。

具体的な施策として、対馬病院へのアクセス確保、スクールバス一般混乗化による並走する路線バスの廃止・効率化、地域主体のコミュニティ交通の導入検討（現在のこんどろバス）などが掲げられ、次年度策定した「対馬市地域公共交通再編実施計画（平成 28 年 3 月）」にて、各施策に対応する事業の実施計画が定められ、地域公共交通の再編が進められた。

▼地域公共交通の基本方針



出典）地域公共交通網計画（平成 27 年 3 月）

Ⅲ. 公共交通の現状

Ⅲ. 公共交通の現状

1. 路線体系・運行頻度等

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



▼路線名・区間距離・運行回数

【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	雞知線	厳原	雞知	対馬病院	路線バス	11.9	14
3	雞知線	厳原	宮前・樽ヶ浜	対馬病院	路線バス	12.2	4
4	犬吠線	厳原	棧橋・高校・宮前	犬吠	路線バス	23.4	0.5
5	雞知線	厳原	棧橋・高校	雞知宮前	路線バス	10.9	0.5
6	病院線	厳原	高校・宮前・樽ヶ浜	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	厳原棧橋	—	厳原	路線バス	1.2	1.5
13	内山・久根浜・上槻線	厳原	内山	上槻	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	浅藻浜線	厳原	内山・瀬	浅藻浜	路線バス	25.9	2
20	内院線	厳原	内院	浅藻	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・樽ヶ浜口	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	樽ヶ浜・宮前・加志	尾崎	路線バス	21.9	3
32	赤島線	小船越	鴨居瀬	赤島	路線バス	8.2	0.5
38	竹敷線	対馬病院	樽ヶ浜・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	小綱循環線	仁位	佐保・田	仁位	路線バス	15.3	2
44	小綱循環線	仁位	田・佐保	仁位	路線バス	15.3	2
48	仁位線	厳原棧橋	病院・空港・犬吠・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	青海	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
—	雞知・昼ヶ浦線	昼ヶ浦	雞知宮前	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・貝鮒線	貝鮒	佐志賀	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	津柳	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）】							
—	檜滝線	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・厳原棧橋	比田勝	—	厳原棧橋	乗合タクシー	82.7	0.5
—	雞知・緒方線	雞知	—	緒方	乗合タクシー	10.8	3
—	比田勝・五根緒線	比田勝	—	五根緒	乗合タクシー	14.6	4
—	椎根・厳原線	厳原	—	椎根	乗合タクシー	21.2	4

※檜滝線：運行回数は越高線・佐賀線を運行する日は3回

※越高線：運行回数は毎週木曜日の1回

※佐賀線：運行回数は毎週月曜日の1回

※乗合タクシー：運行回数は便数

▼対馬市の公共交通路線図



出典) 対馬交通 バス路線図 (全域) (令和6年2月現在)

2. 輸送人員の状況

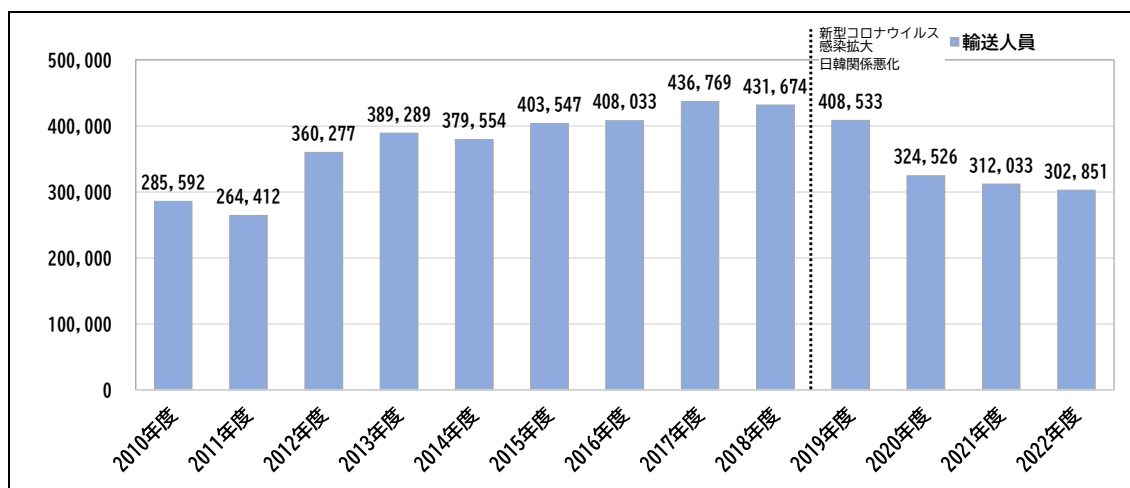
(1) 路線バスの輸送人員

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)



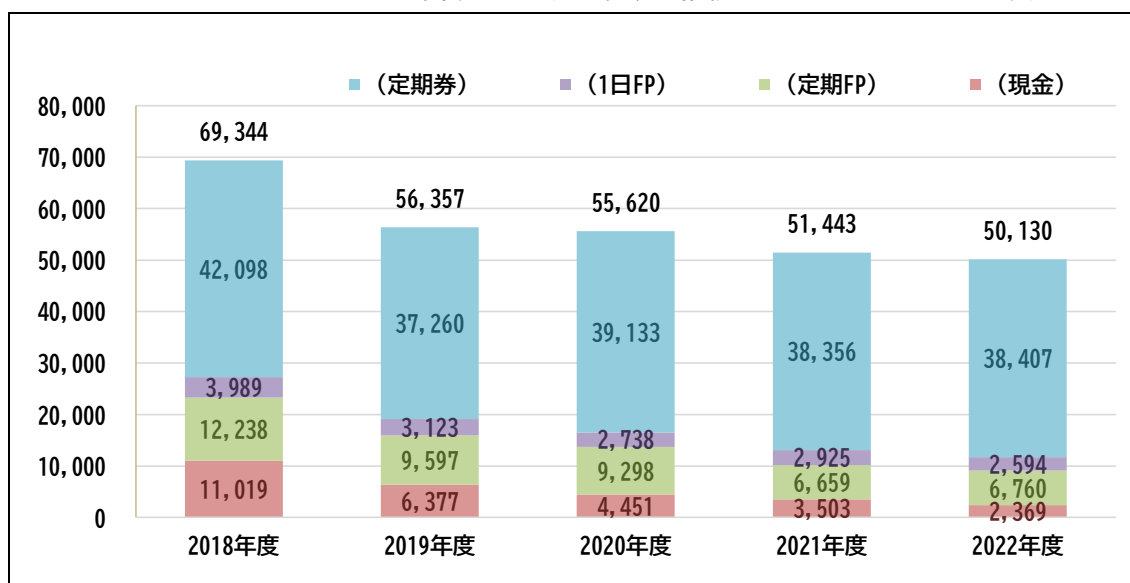
出典) 運行実績(年度集計)を基に作成

(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)



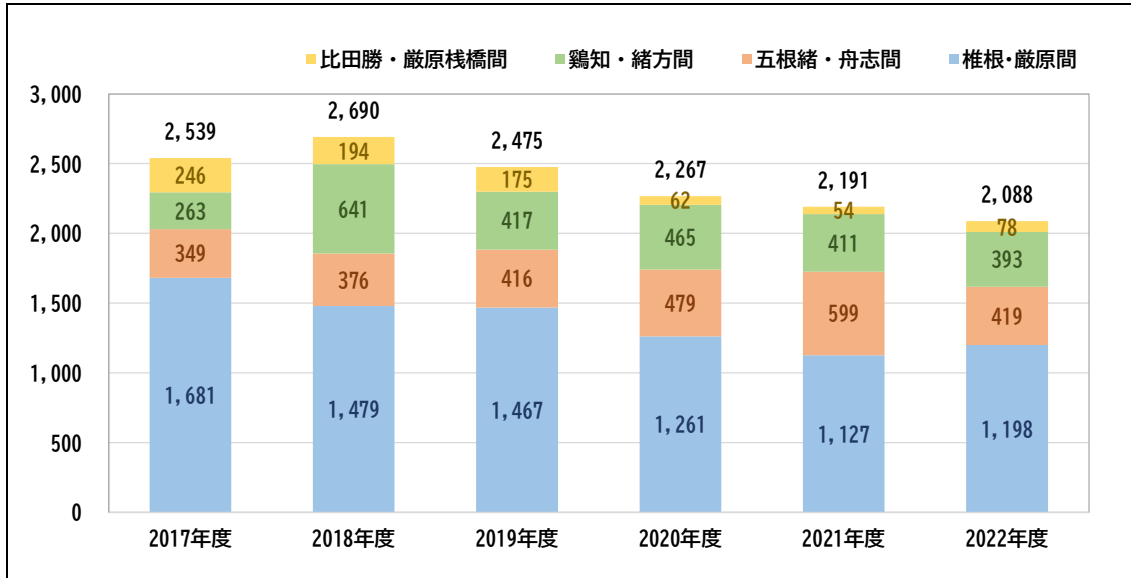
出典) 運行実績(年度統計)を基に作成

(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)



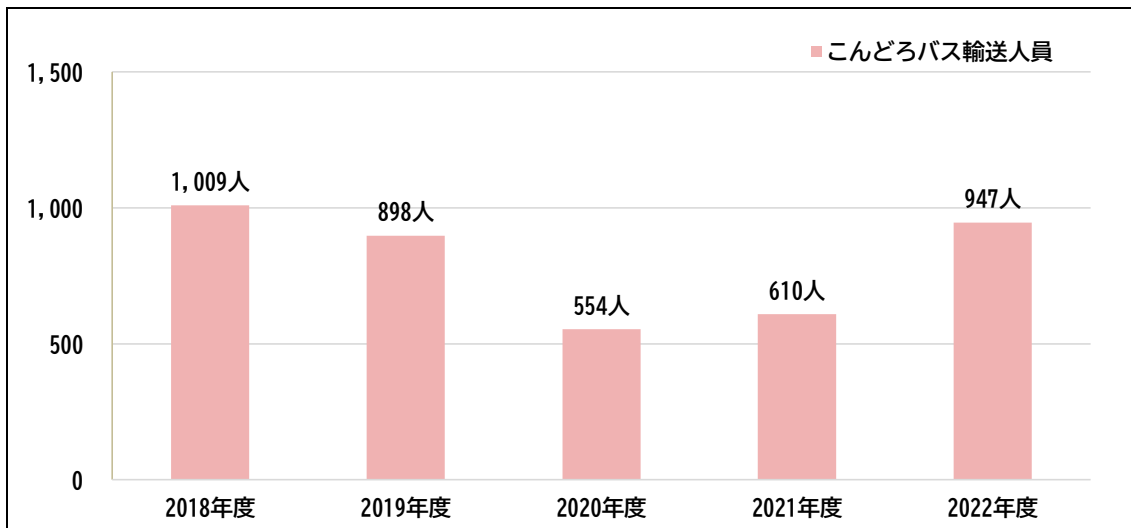
出典) 運行実績(年度集計)を基に作成

(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

(5)路線別輸送人員の状況(平均乗車密度)

各系統別での利用状況を把握するために、平均乗車密度を以下に示す。

調査対象とした 32 路線中、平均乗車密度が 1 人未満の極めて利用頻度が少ない路線は、23 路線あり、全体の約 72%に該当する。

▼令和 4 年度 路線別利用状況

系統 番号	路線名	キロ程 (片道) (km)	運行 回数 (回)	輸送人員 (人)	1日当たり輸 送人員 (人)	平均乗車 密度 (人)
2	雞知線	11.9	14.0	47,179	135.9	1.4
3	雞知線	12.2	4.0	28,068	84.7	2.6
4	犬吠線	23.4	0.5	2,017	5.6	0.6
5	雞知線	10.9	0.5	1,327	2.4	0.4
6	病院線	13.5	0.5	35	0.1	0.0
7	空港線	1.9	11.0	997	2.7	0.2
8	厳原市内循環線	2.8	1.0	4,826	13.4	2.7
10	厳原市内循環線	2.4	1.5	1,792	5.0	0.8
11	厳原市内循環線	1.2	1.5	72	0.2	0.1
13	内山・久根浜・上槻線	25.0	2.0	2,483	9.1	0.3
16	厳原診療所線（旧厳原病院線）	1.4	0.5	166	0.7	0.6
19	浅藻浜線	25.9	2.0	2,774	7.6	0.3
20	内院線	26.7	2.0	3,105	10.1	0.3
22	厳原市内循環線	9.6	4.0	1,938	10.8	0.4
23	厳原市内循環線	9.6	4.0	1,366	7.6	0.2
24	空港線	13.3	3.0	15,646	48.5	1.9
26	赤島線	41.2	2.0	7,783	21.6	0.5
27	縦貫線	81.0	5.0	100,179	275.4	1.7
28	尾崎線	21.9	3.0	7,431	24.2	0.4
32	赤島線	8.2	0.5	0	0.0	0.0
38	竹敷線	9.4	3.0	8,100	28.9	1.1
41	仁位・三根線	11.2	0.5	100	0.5	0.0
43	小綱循環線	15.3	2.0	108	0.7	0.0
44	小綱循環線	15.3	2.0	1,043	6.9	0.6
48	仁位線	47.3	1.0	1,764	4.8	0.1
64	舟志・小鹿線	24.9	4.0	49,808	152.8	2.5
66	伊奈線	41.2	1.0	1,629	5	0.1
68	鹿見線	10.3	1.0	531	1	0.1
69	上対馬高校線	2.4	1.0	5,091	25	7.5
70	久田・安神線	10.3	0.5	0	0	0.0
71	久田・安神線	14.3	2.5	1,450	4	0.1
72	青梅線	7.0	2.0	4,043	16	1.1

出典）運行実績（令和 4 年度）を基に作成

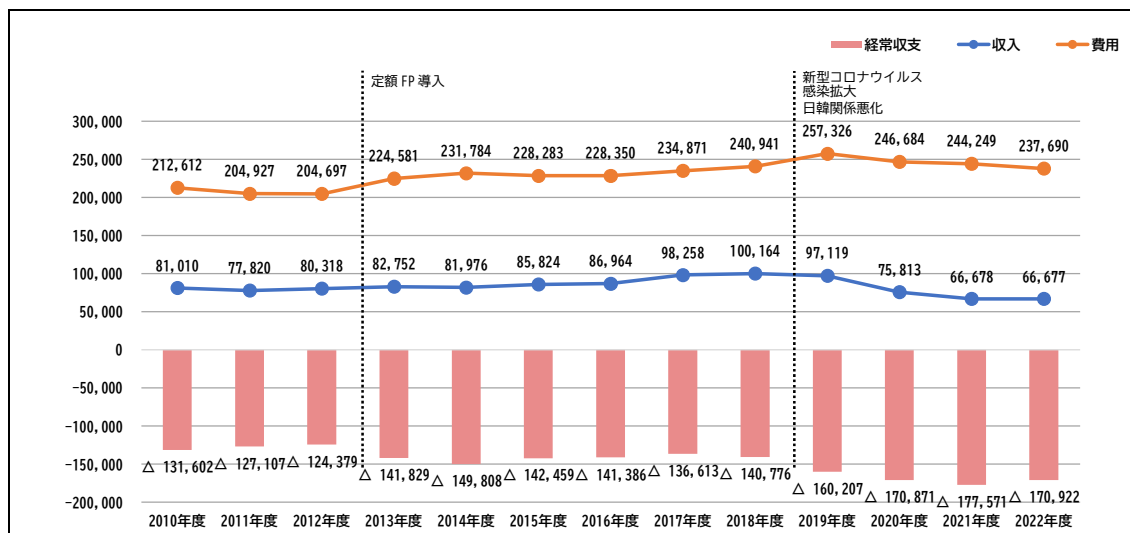
3.経営収支状況

(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ポート導入に伴う高校生利用の増加、韓国人向け1日フリーパスポート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)



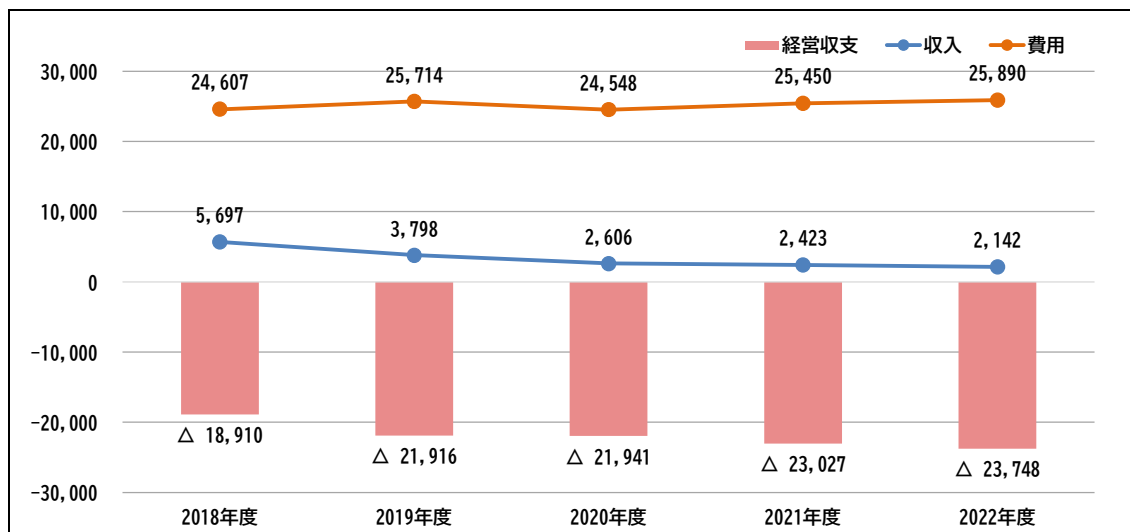
出典) 運行実績(年度集計)を基に作成

(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

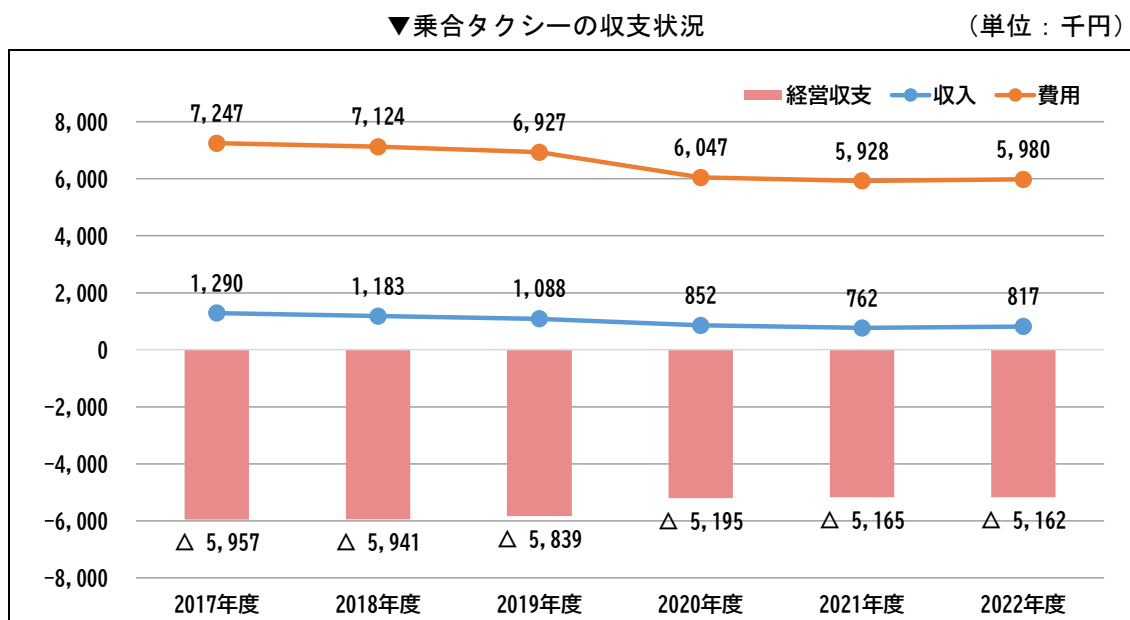
(単位：千円)



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

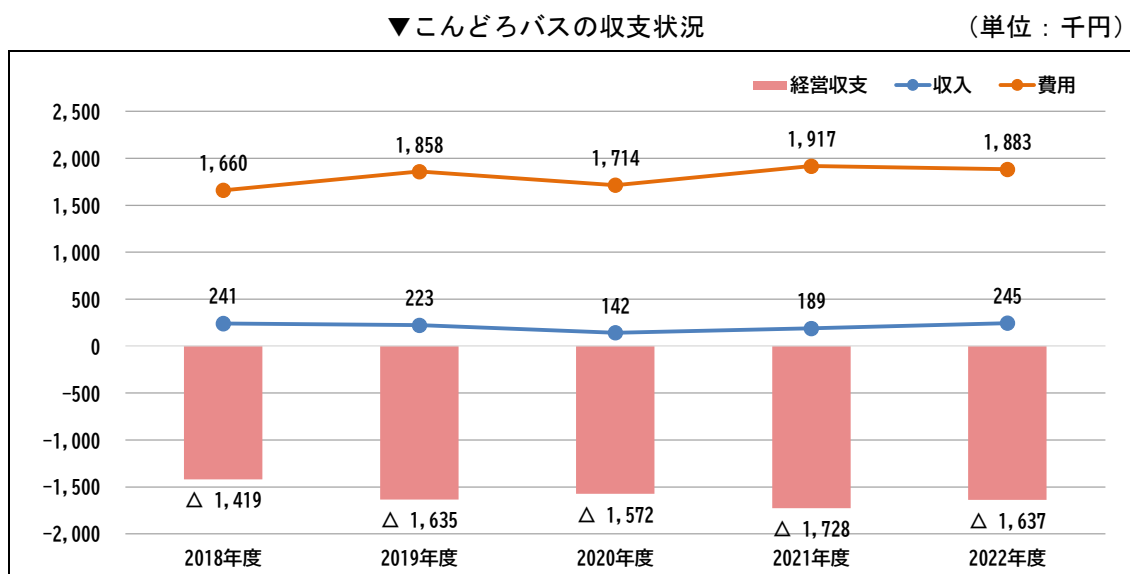
乗合タクシーの収支状況をみると、収入は減少傾向であるが費用も減少傾向にあり、経営収支は2017年度の△5,957千円から2022年度では△5,162千円まで改善している。収支率は市営バスの3倍程度となっている。



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。



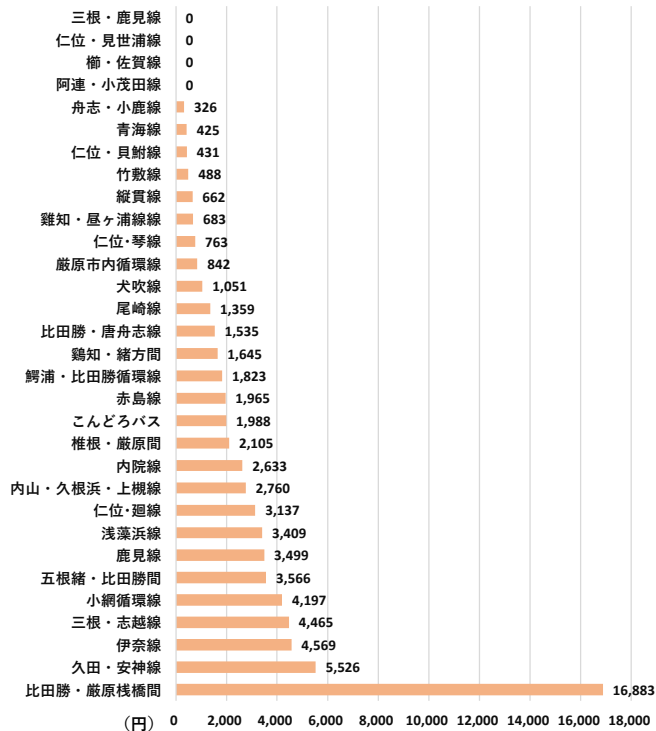
出典) 運行実績(年度集計)を基に作成

(5)路線別収支状況

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

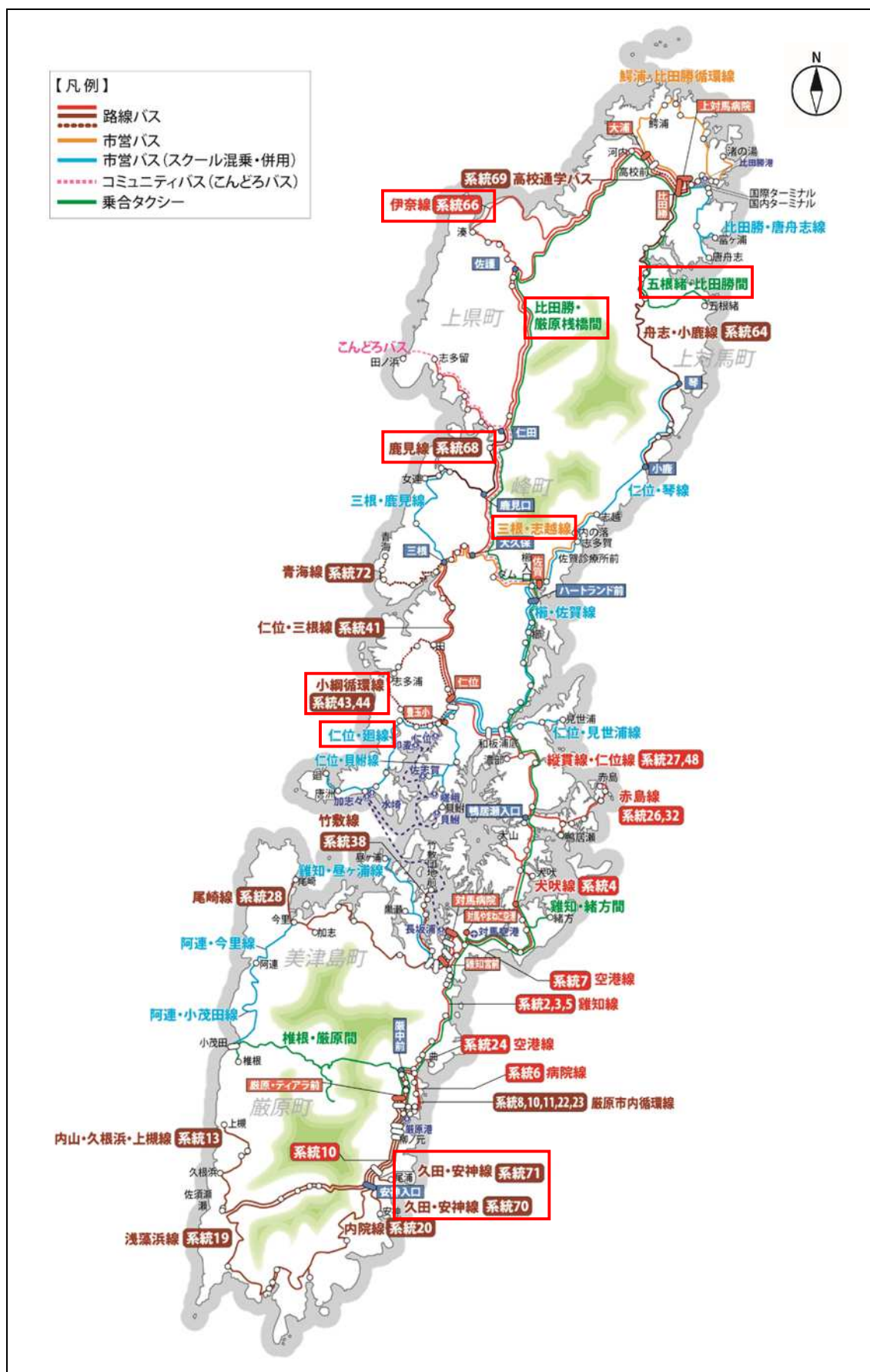
(単位：円)



区分	路線名	1人当たり運行コスト (円)	経営費用 (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	鰐浦・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

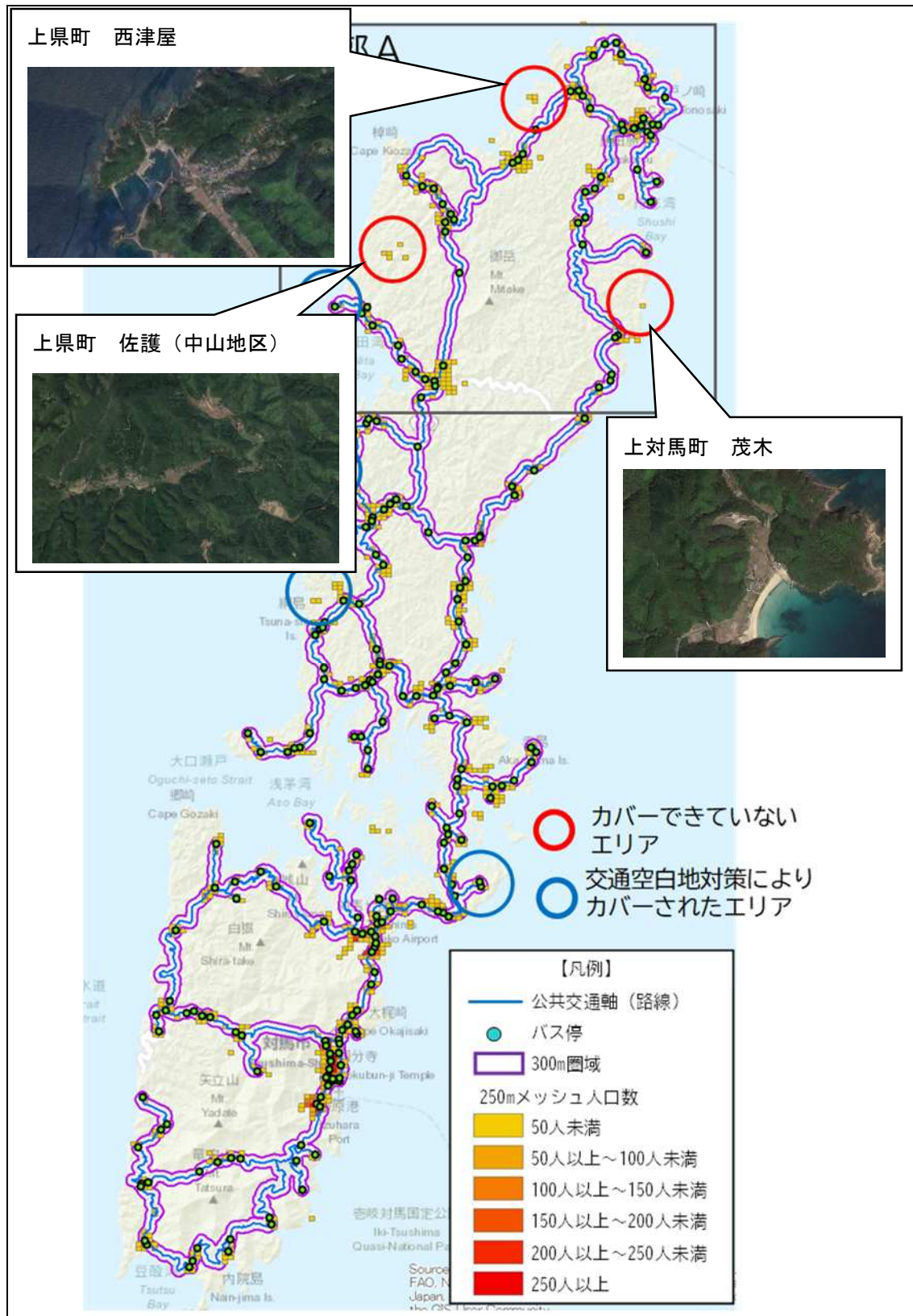
▼1人あたり運行コストが3,000円を超える路線の位置図



4.交通空白・不便地域の状況

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

Ⅳ. 計画策定のために行った基礎調査

1. 調査の概要

(1) 各種アンケート調査実施概要

本計画の策定にあたり、市民の移動実態、公共交通の利用実態やニーズ等を把握するためのアンケート調査を実施した。調査は、「①市民アンケート調査」、「②高校生アンケート調査」、「③高齢者アンケート調査」、「④公共交通利用者アンケート調査」の4種類を下表の通り実施した。

▼各種アンケート調査実施概要

調査名	対象	目的	調査方法	時期	配布数	回収数	回収率
①市民アンケート調査	20歳～65歳の市民	・ 日常活動の実態把握 ・ 利用状況や公共交通の問題・課題の把握	・ 郵送配布・回収 ※WEB回答可能	8/14～8/31	1,500	604	40.3%
②高校生アンケート調査	市内高校生(1,2年生)	・ 通学実態 ・ 公共交通利用状況 ・ 利用にあたっての問題・課題の把握 ・ 定期券購入の可能性(片道定期など)	・ 学校から直接配布・回収 ※WEB回答可能	8/9～8/31	対馬 270 豊玉 40 上対馬 60	243 32 53	90.0% 80.0% 88.3%
③高齢者アンケート調査	65歳以上の市民	・ 地域別に、移動の困窮度の把握 ・ 高齢者から見た問題・課題、高齢者ニーズ把握	・ 民生委員による直接配布・回収	9/11～9/29	812 (民生委員116名×7票)	610	75.1%
④公共交通利用者アンケート調査	バス利用者、乗合タクシー利用者	・ 路線別の問題・課題の把握 ・ 満足度調査 ・ 定期的な運行改善を行うための検討	・ 路線バス運転士による直接配布・回収(車内BOX設置)	12/15～12/27	路線バス 233 乗合タクシー 46	62 22	22.3% 47.8%

(2) 関係機関へのヒアリング調査実施概要

公共交通の運行(航)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の管理者、公共交通の運行に関係する事業者を中心に、下表の通り個別にヒアリング調査を行った。

▼ヒアリング調査実施概要

区分	事業者名	ヒアリング実施月							主なヒアリング項目
		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	
バス事業者	対馬交通（株） 各営業所								運行の状況、懸念される事項、利用促進策、施策検討 など
バス事業者 （スクールバス）	教育委員会								運行の状況、懸念される事項、混乗方式についての学校側の意見、スクールバス混乗化 など
渡海船事業者	中対馬振興部地域振興課								運航の状況、運航コスト増加、人員体制、利用促進策 など
乗合タクシー 事業者	厳原タクシー								運行の状況、人員体制、課題・要望等、利用促進策 など
	北厳原タクシー								
	ホテル対馬タクシー								
	美津島タクシー								
	ヒカリタクシー								
こんどろバス	田ノ浜・桺滝間予約制ミニバス運行協議会								協議会立ち上げ経緯、運行状況、課題・要望 など
福祉団体等	社会福祉協議会 長寿介護課 NPO法人ハートフルサポート ドライブサロンのってみんなの唐崎岬号								福祉有償運行の運行実態、病院送迎等の運行実態、課題・要望 など
高等学校	対馬高校 豊玉高校 上対馬高校								通学・帰宅実態、学生の声・要望、お困り事 など
病院	対馬病院 上対馬病院								通院実態、通院者からの声・要望等、バス事業者との連携状況 など
商業施設	タケスエ大浦店 ファミリーマート 厳原大手橋店								来客状況、最寄りバス停の状況、店舗利用者の声・要望、買い物支援の経緯・状況 など
地区への聞き取り調査	豊玉南部地域、上県南部地域、上対馬南部地域								地区（地域）における公共交通に対する課題、移動困難者の状況、地域における取組 など

2.市民アンケート調査及び高齢者アンケート調査結果

市民アンケート調査及び高齢者アンケート調査の結果について、特徴的な傾向を示す結果を抜粋して整理する。

(1)回答者属性

回答者の年齢は、市民アンケートでは60代以上の高齢者の他、20代～50代の方の回答もある。高齢者アンケートでは半数以上が80歳以上である。

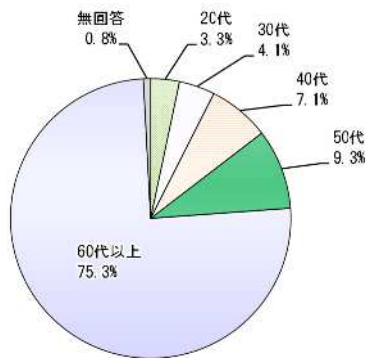
所有している乗物は、市民アンケートでは約74%が自家用車を所有している。一方で、高齢者アンケートでは50%が乗り物を所有していない方である。

自家用車所有者のうち、10年以内に免許返納予定と回答した方は、市民アンケートでは約21%、高齢者アンケートでは約50%である。

【年齢】

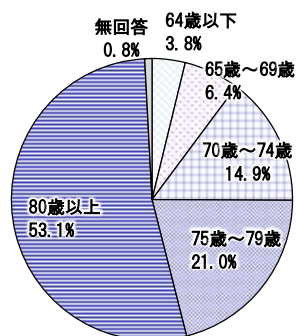
▼市民アンケート

選択肢	件数	比率
1. 20代	20	3.3%
2. 30代	25	4.1%
3. 40代	43	7.1%
4. 50代	56	9.3%
5. 60代以上	455	75.3%
無回答	5	0.8%
計	604	100.0%



▼高齢者アンケート

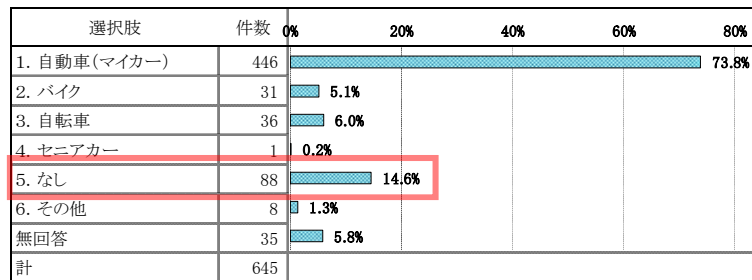
選択肢	件数	比率
1. 64歳以下	23	3.8%
2. 65歳～69歳	39	6.4%
3. 70歳～74歳	90	14.9%
4. 75歳～79歳	127	21.0%
5. 80歳以上	322	53.1%
無回答	5	0.8%
計	606	100.0%



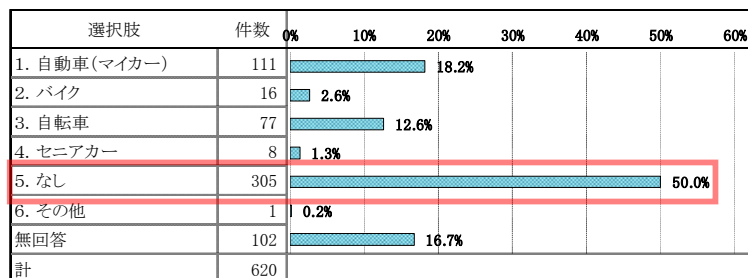
複数回答による集計除外4名

【所有している乗物】

▼市民アンケート

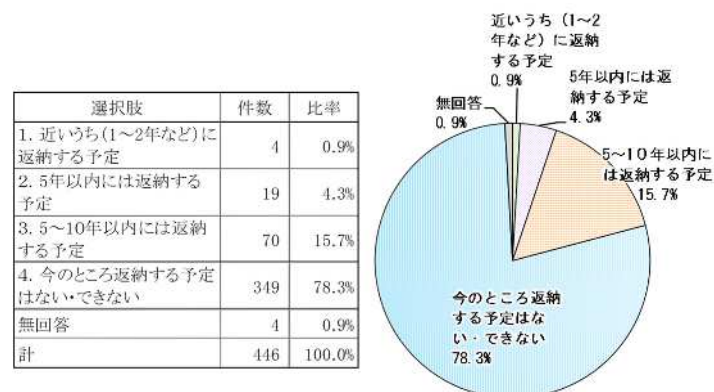


▼高齢者アンケート

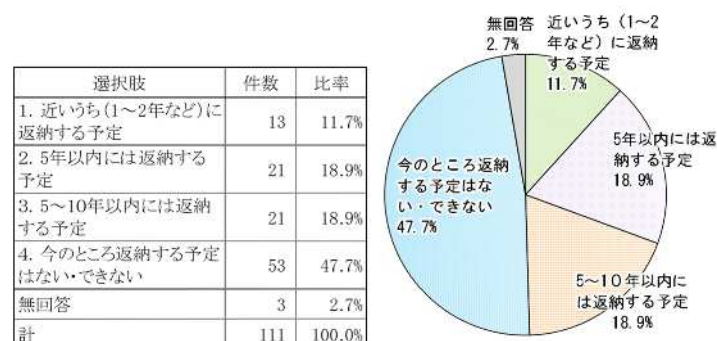


【免許返納予定】

▼市民アンケート



▼高齢者アンケート



(2)通院について

通院時の移動手段は、市民アンケートでは自家用車（自分で運転）移動が約 72%と最も高く、家族や知人の送迎が約 12%、バスを利用して通院する方は約 6%と少ない。

高齢者アンケートでは、家族や知人の送迎による通院が約 33%と最も高く、次いでバス利用による通院が約 30%である。

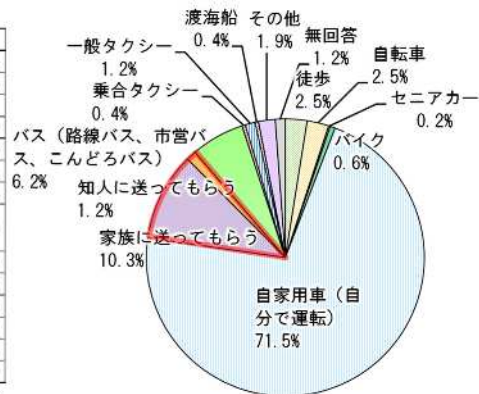
通院時の出発・帰宅時間帯は、市民アンケート・高齢者アンケートともに同様の傾向にあり、朝 7 時台～9 時台に出発し、11 時台～13 時台に帰宅する方が多く、午前中の診療後、昼頃には帰宅するニーズが高いものと考えられる。

【通院時の移動手段】

▼市民アンケート

選択肢	件数
1. 徒歩	13
2. 自転車	13
3. セニアカー	1
4. バイク	3
5. 自家用車(自分で運転)	368
6. 家族に送ってもら	53
7. 知人に送ってもら	6
8. バス(路線バス、市営バス、こどもバス)	32
9. 乗合タクシー	2
10. 一般タクシー	6
11. 渡海船	2
12. その他	10
無回答	6
計	515

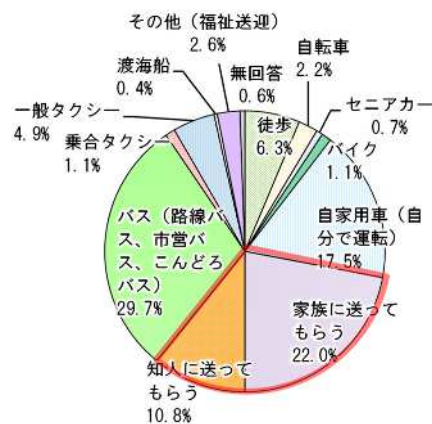
複数回答による集計除外6名



▼高齢者アンケート

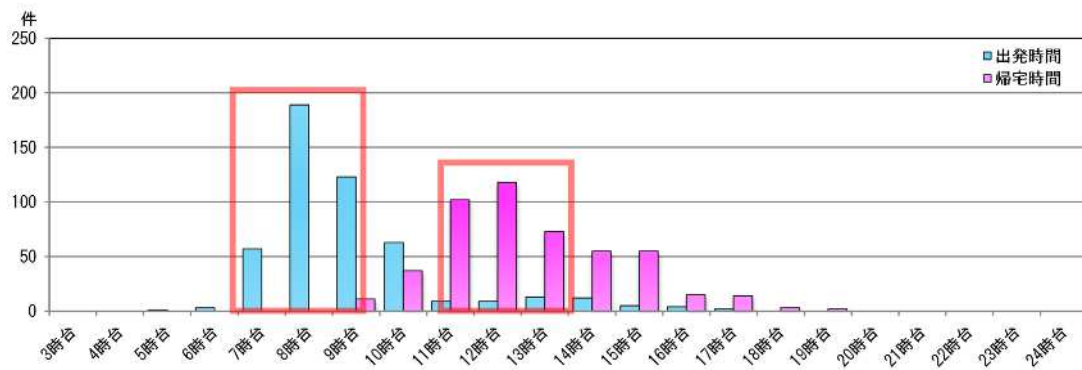
選択肢	件数
1. 徒歩	34
2. 自転車	12
3. セニアカー	4
4. バイク	6
5. 自家用車(自分で運転)	94
6. 家族に送ってもら	118
7. 知人に送ってもら	58
8. バス(路線バス、市営バス、こどもバス)	159
9. 乗合タクシー	6
10. 一般タクシー	26
11. 渡海船	2
12. その他(福祉送迎)	14
無回答	3
計	536

複数回答による集計除外22名

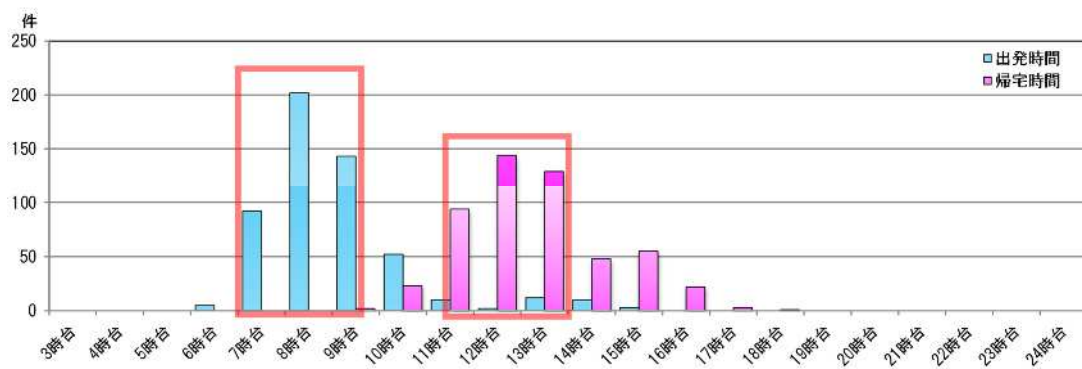


【通院時の出発・帰宅時間帯】

▼市民アンケート



▼高齢者アンケート



(3)買い物について

買い物時の移動手段は、市民アンケートでは自家用車（自分で運転）移動が約 75%と最も高く、家族や知人の送迎が約 11%、バスを利用して買い物する方は約 3%と少ない。

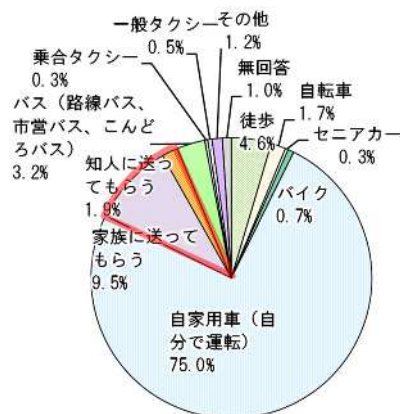
高齢者アンケートでは、家族や知人の送迎による買い物が約 34%と最も高く、次いでバス利用が約 16%である。

買い物時の出発・帰宅時間帯は、市民アンケート・高齢者アンケートともに同様の傾向にあり、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ものと考えられる。

【買い物時の移動手段】

▼市民アンケート

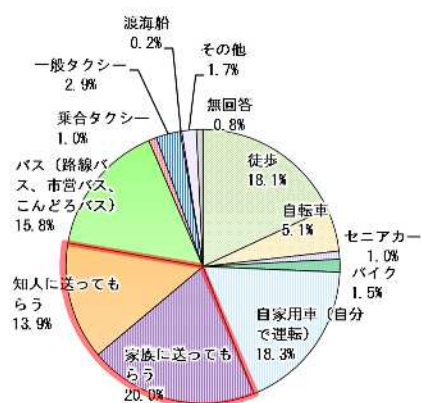
選択肢	件数
1. 徒歩	27
2. 自転車	10
3. セニアカー	2
4. バイク	4
5. 自家用車(自分で運転)	441
6. 家族に送ってもらう	56
7. 知人に送ってもらう	11
8. バス(路線バス、市営バス、こんどろバス)	19
9. 乗合タクシー	2
10. 一般タクシー	3
11. 渡海船	0
12. その他	7
無回答	6
計	588



▼高齢者アンケート

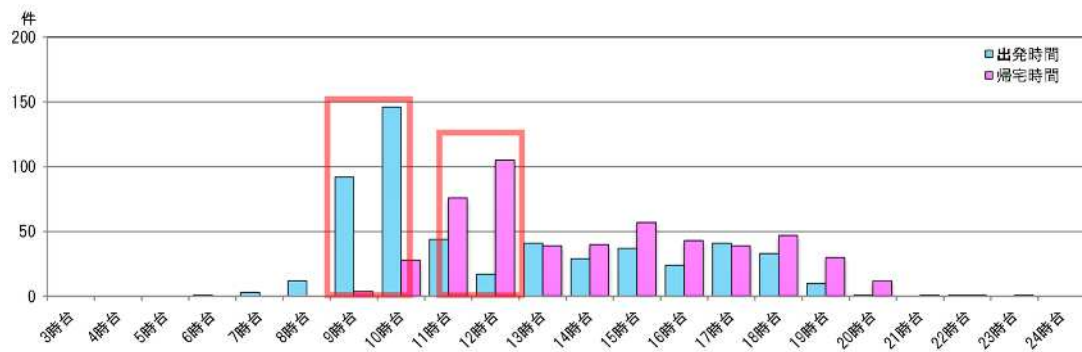
選択肢	件数
1. 徒歩	95
2. 自転車	27
3. セニアカー	5
4. バイク	8
5. 自家用車(自分で運転)	96
6. 家族に送ってもらう	105
7. 知人に送ってもらう	73
8. バス(路線バス、市営バス、こんどろバス)	83
9. 乗合タクシー	5
10. 一般タクシー	15
11. 渡海船	1
12. その他	9
無回答	4
計	526

複数回答による集計除外29名

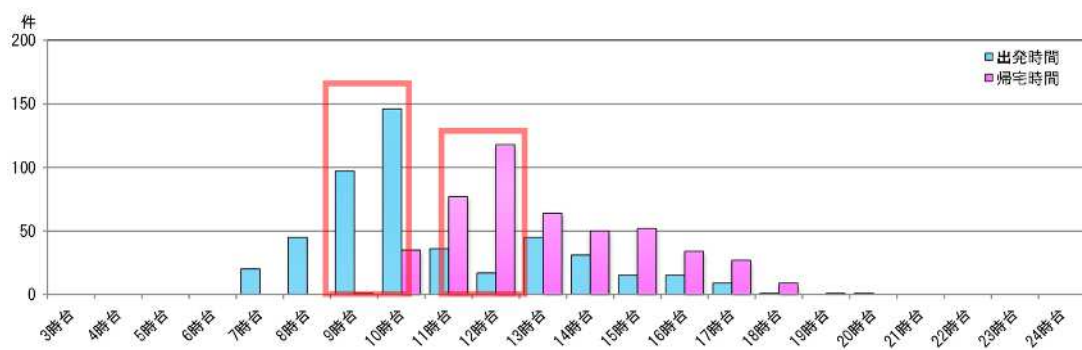


【通院時の出発・帰宅時間帯】

▼市民アンケート



▼高齢者アンケート



(4)路線バスの利用実態について

自宅から最寄りのバス停までの所要時間（徒歩）は、両アンケートともに約 70%が徒歩 10 分程度以内にバス停があると回答。

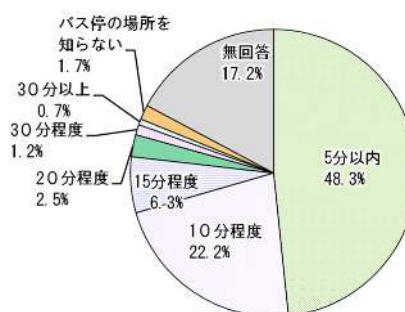
路線バス利用頻度は、月に 1 回程度以上利用する割合が市民アンケートでは約 6 %であり、高齢者アンケートでは約 34%である。

路線バス利用の目的は、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。

【自宅から最寄りのバス停までの所要時間(徒歩)】

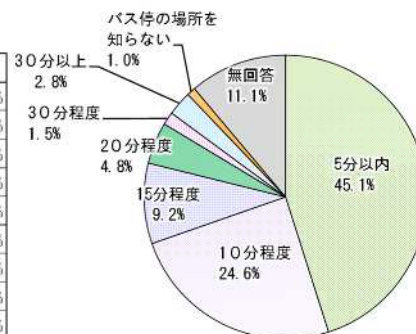
▼市民アンケート

選択肢	件数	比率
1. 5分以内	292	48.3%
2. 10分程度	134	22.2%
3. 15分程度	38	6.3%
4. 20分程度	15	2.5%
5. 30分程度	7	1.2%
6. 30分以上	4	0.7%
7. バス停の場所を知らない	10	1.7%
無回答	104	17.2%
計	604	100.0%



▼高齢者アンケート

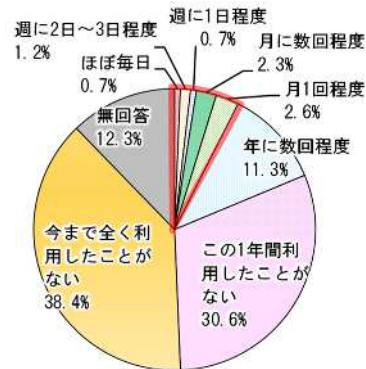
選択肢	件数	比率
1. 5分以内	275	45.1%
2. 10分程度	150	24.6%
3. 15分程度	56	9.2%
4. 20分程度	29	4.8%
5. 30分程度	9	1.5%
6. 30分以上	17	2.8%
7. バス停の場所を知らない	6	1.0%
無回答	68	11.1%
計	610	100.0%



【路線バスの利用頻度】

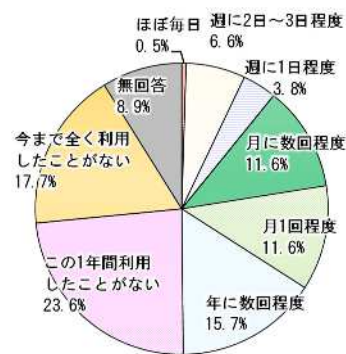
▼市民アンケート

選択肢	件数
1. ほぼ毎日	4
2. 週に2日～3日程度	7
3. 週に1日程度	4
4. 月に数回程度	14
5. 月1回程度	16
6. 年に数回程度	68
7. この1年間利用したことがない	185
8. 今まで全く利用したことがない	232
無回答	74
計	604



▼高齢者アンケート

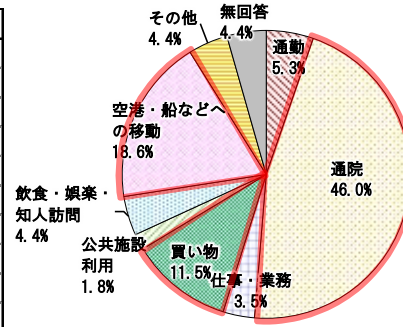
選択肢	件数	比率
1. ほぼ毎日	3	0.5%
2. 週に2日～3日程度	40	6.6%
3. 週に1日程度	23	3.8%
4. 月に数回程度	71	11.6%
5. 月1回程度	71	11.6%
6. 年に数回程度	96	15.7%
7. この1年間利用したことがない	144	23.6%
8. 今まで全く利用したことがない	108	17.7%
無回答	54	8.9%
計	610	100.0%



【路線バスの利用目的】

▼市民アンケート

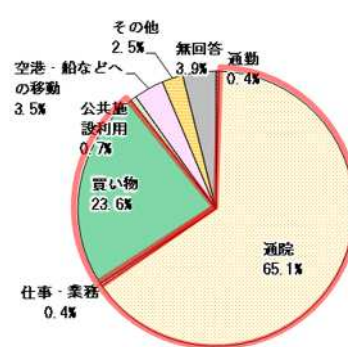
選択肢	件数	比率
1. 通勤	6	5.3%
2. 通院	52	46.0%
3. 仕事・業務	4	3.5%
4. 買い物	13	11.5%
5. 公共施設利用	2	1.8%
6. 飲食・娯楽・知人訪問	5	4.4%
7. 空港・船などへの移動	21	18.6%
8. その他	5	4.4%
無回答	5	4.4%
計	113	100.0%



▼高齢者アンケート

選択肢	件数	比率
1. 通勤	1	0.4%
2. 通院	185	65.1%
3. 仕事・業務	1	0.4%
4. 買い物	67	23.6%
5. 公共施設利用	2	0.7%
6. 飲食・娯楽・知人訪問	0	0.0%
7. 空港・船などへの移動	10	3.5%
8. その他	7	2.5%
無回答	11	3.9%
計	284	100.0%

複数回答による集計除外20名

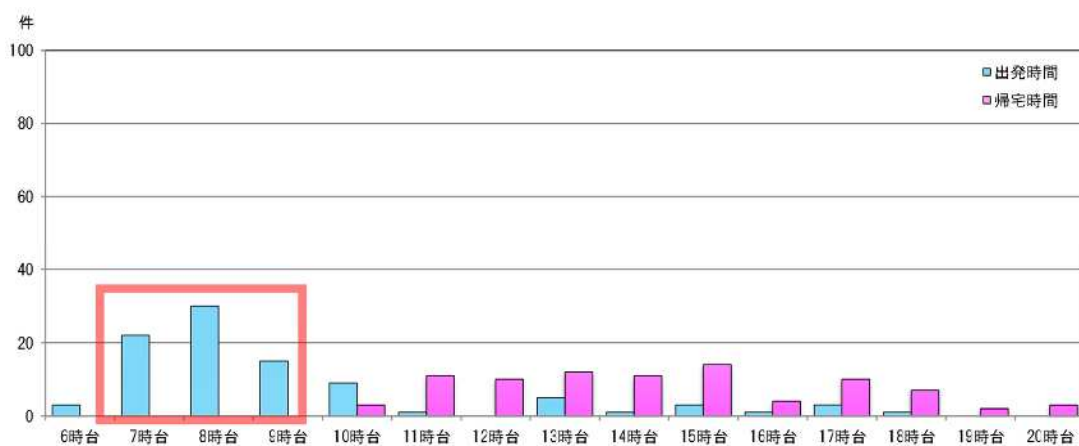


路線バスの利用時間帯は、市民アンケートでは出発時間は7時台～9時台が多く、帰宅時間帯はばらつきがある。高齢者アンケートでは出発時間帯のほとんどが7時台～10時台に集中している一方で、帰宅時間帯は11時台～15時台と時間帯に幅がある。これは、各地域から主要な目的施設を繋ぐ路線バスの運行ダイヤに合わせて行動していると考えられ、縦貫線との乗り継ぎ・待ち時間が必要な地域においては、出発から帰宅までの時間が長いと考えられる。

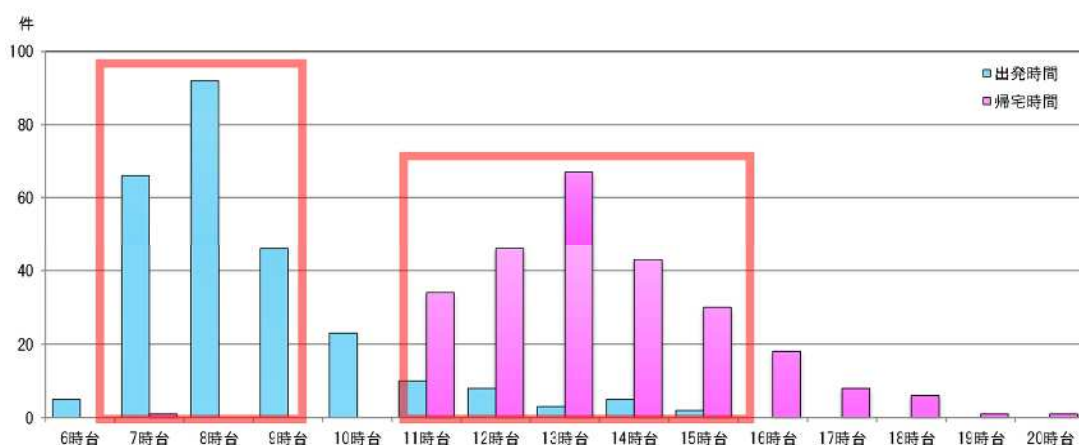
割引券等の購入状況は、両アンケートともに、1日フリーパスや回数券等の割引券利用が多く、普通料金利用を含めて約80%を占める。定額フリーパス利用は約9%である。

【路線バスの利用時間帯】

▼市民アンケート



▼高齢者アンケート

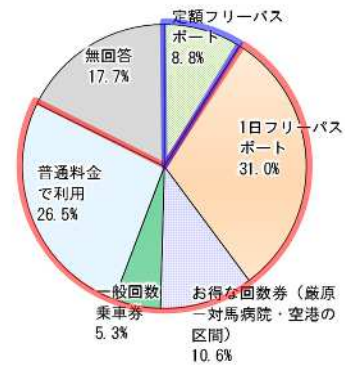


【割引券等の購入状況】

▼市民アンケート

※年に数回以上利用した方が回答

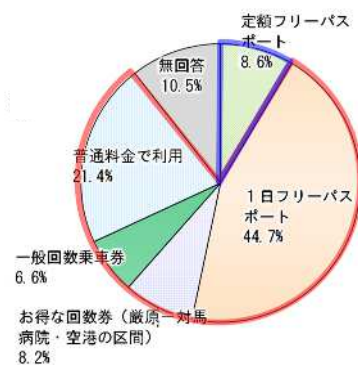
選択肢	件数	比率
1. 定額フリーパスポート(1ヶ月5,230円 乗り放題)を毎月購入している	10	8.8%
2. 1日フリーパス券(1日1,040円乗り放 題)を利用している	35	31.0%
3. お得な回数券を利用している(厳原-対 馬病院・対馬やまねこ空港の区間)	12	10.6%
4. 一般回数乗車券を利用している(お 好きな区間で11枚綴1枚お得)	6	5.3%
5. 普通料金で利用している(パスポート や回数券は使用していない)	30	26.5%
無回答	20	17.7%
計	113	100.0%



▼高齢者アンケート

※年に数回以上利用した方が回答

選択肢	件数	比率
1. 定額フリーパスポート(1ヶ月5,230円 乗り放題)を毎月購入している	26	8.6%
2. 1日フリーパス券(1日1,040円乗り放 題)を利用している	136	44.7%
3. お得な回数券を利用している(厳原-対 馬病院・対馬やまねこ空港の区間)	25	8.2%
4. 一般回数乗車券を利用している(お 好きな区間で11枚綴1枚お得)	20	6.6%
5. 普通料金で利用している(パスポート や回数券は使用していない)	65	21.4%
無回答	32	10.5%
計	304	100.0%



(5)路線バスに対する意識

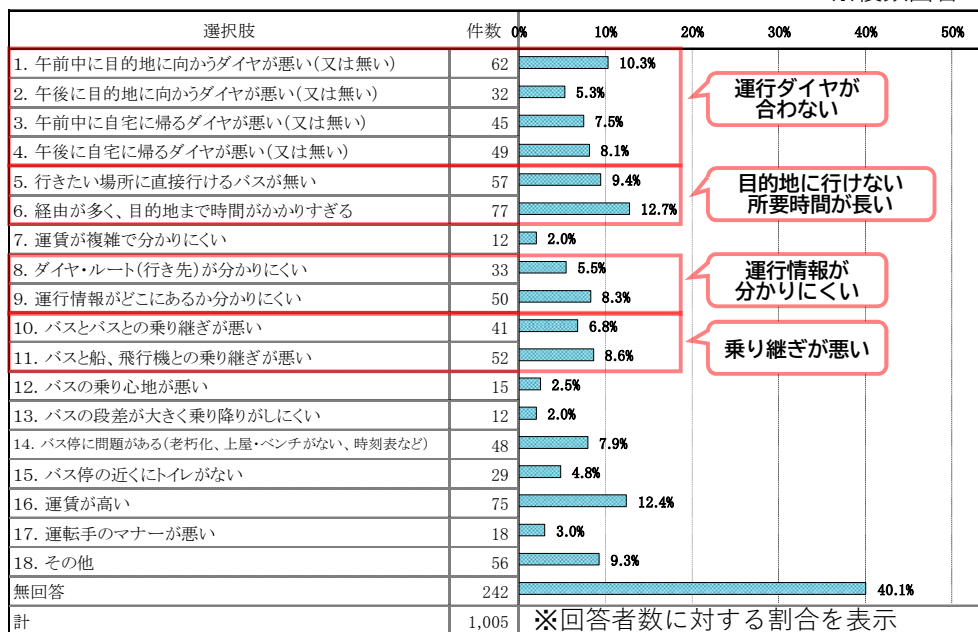
両アンケートともに、「運行ダイヤが合わない」、「目的地に行けない・所要時間が長い」、「乗り継ぎが悪い」に対する割合が高い。

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。

【路線バスの問題点】

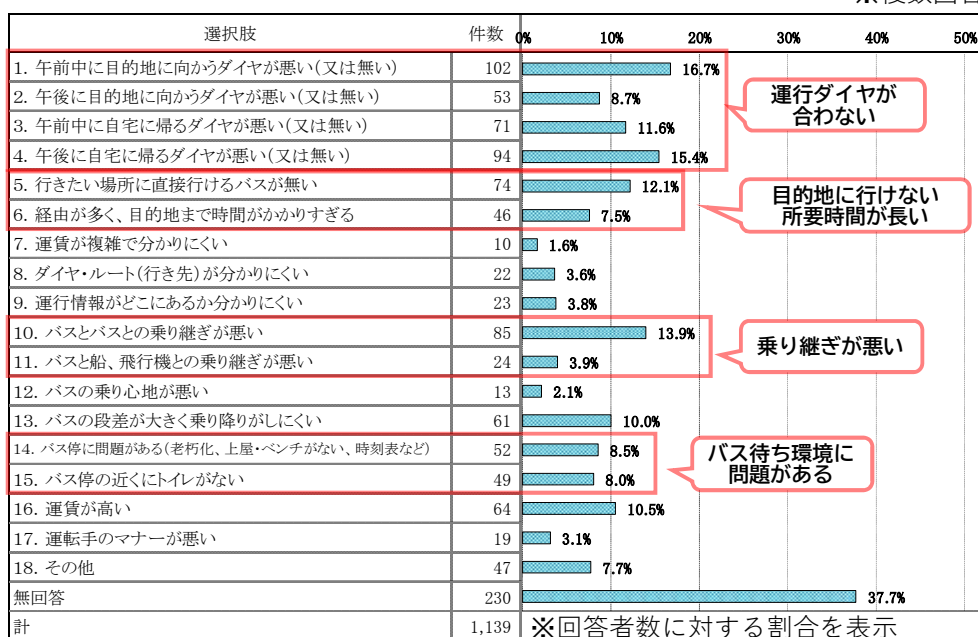
▼市民アンケート

※複数回答

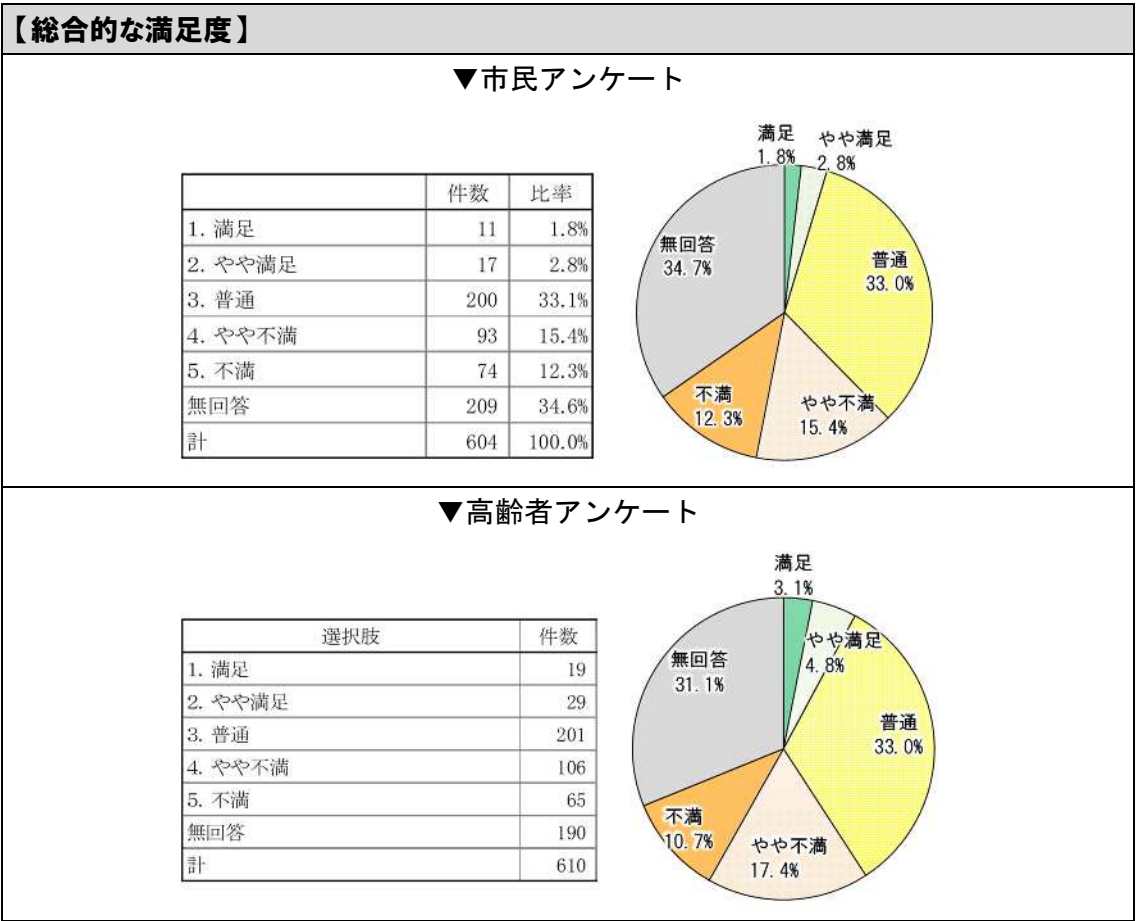


▼高齢者アンケート

※複数回答

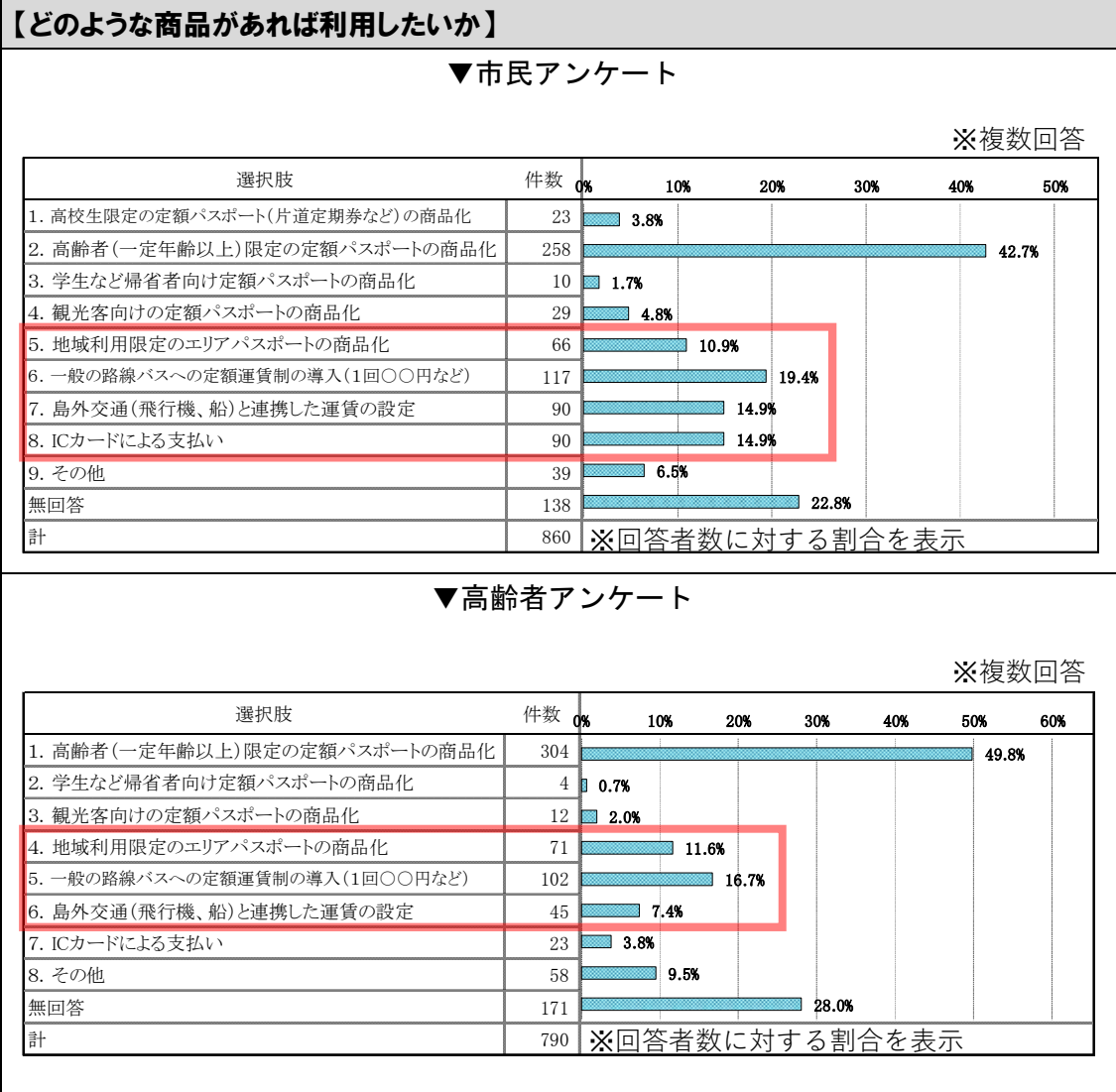


路線バスに対する総合的な満足度は、市民アンケートでは満足・やや満足の割合が約5%、高齢者アンケートでは約8%である。一方で、不満・やや不満の割合は両アンケートともに約28%である。



(6)新たな利用促進策に対する意識

両アンケートともに、「高齢者限定の定額パスポートの商品化」の割合が最も高く、その他、「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」についても比較的高い。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。



3.高校生アンケート調査結果

高校生アンケート調査の結果を以下より示す。

(1)回答者属性

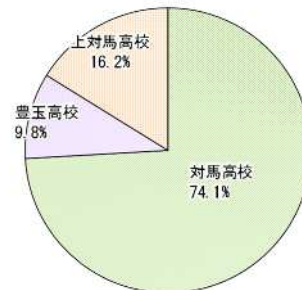
学校別の回答数は、各校1・2年生の生徒数に応じた割合となっている。

部活動の参加有無は、約96%が参加している学生である。

学校別の居住地は、対馬高校では厳原町及び美津島町が約97%以上を占め、上対馬高校は、上県町及び上対馬町が98%を占める。豊玉高校は、豊玉町が約41%と最も高く、その他、厳原町、美津島町、峰町、上県町の各地域から生徒が通学している。

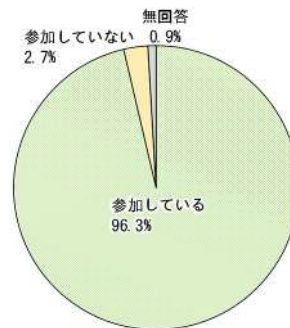
【学校別】

選択肢	件数	比率
1. 対馬高校	243	74.1%
2. 豊玉高校	32	9.8%
3. 上対馬高校	53	16.2%
無回答	0	0.0%
計	328	100.0%

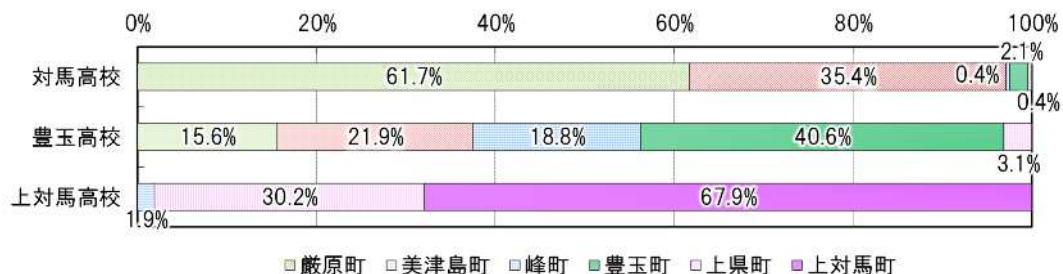


【部活参加の有無】

選択肢	件数	比率
1. 参加している	316	96.3%
2. 参加していない	9	2.7%
無回答	3	0.9%
計	328	100.0%



【居住地】



選択肢	厳原町		美津島町		峰町		豊玉町		上県町		上対馬町		総計	
	件数	比率	件数	比率	件数	比率	件数	比率	件数	比率	件数	比率	件数	比率
対馬高校	150	61.7%	86	35.4%	1	0.4%	5	2.1%	1	0.4%	0	0.0%	243	100.0%
豊玉高校	5	15.6%	7	21.9%	6	18.8%	13	40.6%	1	3.1%	0	0.0%	32	100.0%
上対馬高校	0	0.0%	0	0.0%	1	1.9%	0	0.0%	16	30.2%	36	67.9%	53	100.0%
計	155	—	93	—	8	—	18	—	18	—	36	—	328	—

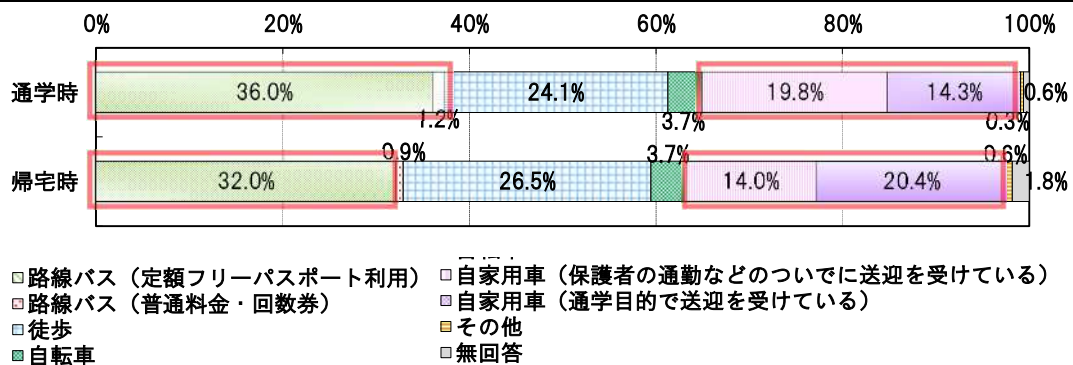
(2)通学実態

通学・帰宅時の移動手段は、通学時の36%、帰宅時の32%が路線バスを利用している。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している。

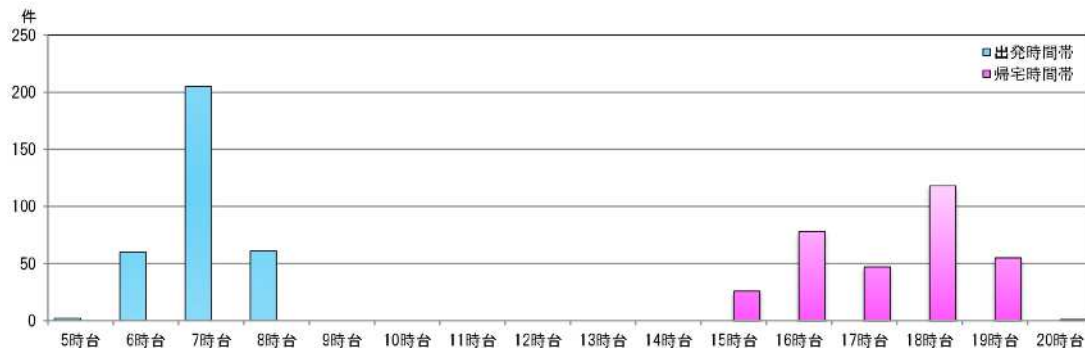
通学・帰宅時間帯は、出発時間帯は7時台が最も多く、帰宅時間帯は16時台～19時台にかけてばらつきがある。

通学の所要時間は、30分未満が半数以上を占め、一部の生徒は60分以上かけ通学している。

【通学・帰宅時の移動手段】

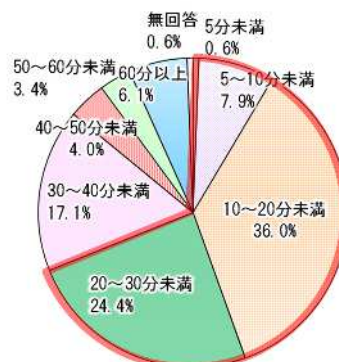


【通学・帰宅時間帯】



【通学の所要時間】

選択肢	件数	比率
1. 5分未満	2	0.6%
2. 5～10分未満	26	7.9%
3. 10～20分未満	118	36.0%
4. 20～30分未満	80	24.4%
5. 30～40分未満	56	17.1%
6. 40～50分未満	13	4.0%
7. 50～60分未満	11	3.4%
8. 60分以上	20	6.1%
無回答	2	0.6%
計	328	100.0%



(3)路線バスに対する意識

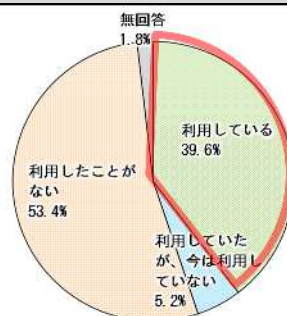
定額 FP（フリーパス）利用有無は、約 40%が定額フリーパスを利用しており、利用したことがない生徒は約 50%である。

定額 FP を利用していない学生のうち、約 15%が「金額がもっと安くなれば購入すると思う」と回答。半数以上は「安くなったとしても購入しないと思う」と回答しており、「バスを利用する必要がないから」という理由が多い。

路線バスを利用しない主な理由は、「送迎してもらえないから」の割合が最も高い。そのほか、「運行ダイヤが通学・帰宅時間帯に合わない」、「自宅の近くにバス停が無い・バス停まで遠いため」が主な理由として回答している。

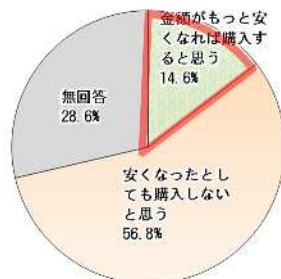
【定額 FP 利用有無】

選択肢	件数	比率
1. 利用している	130	39.6%
2. 利用していたが、今は利用していない	17	5.2%
3. 利用したことがない	175	53.4%
無回答	6	1.8%
計	328	100.0%



【定額 FP 購入意向】

選択肢	件数	比率
(ア) 金額がもっと安くなれば購入すると思う	28	14.6%
(イ) 安くなったとしても購入しないと思う	109	56.8%
無回答	55	28.6%
計	192	100.0%



【路線バスを利用しない理由】

選択肢	件数	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%
1. 通学時の時間帯に合うバスが無いから	10	5.7%						
2. 帰宅時の時間帯に合うバスが無いから	9	5.1%						
3. 通学時に送迎してもらっているから	74						42.0%	
4. 帰宅時に送迎してもらっているから	37			21.0%				
5. 自宅の近くにバス停が無い・バス停まで遠い	16		9.1%					
6. 所要時間が長いから	3	1.7%						
7. 乗り継ぎが不便だから	2	1.1%						
8. 料金が安いから	21			11.9%				
9. バスを利用する必要がないから(徒歩・自転車など)	88						50.0%	
10. その他	9	5.1%						
計	269							

運行ダイヤが合わない

送迎して
もらえるから

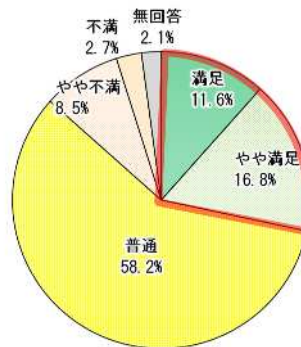
自宅の近くにバス
停が無い・遠い

路線バスに対する総合的な満足度は、「満足・やや満足」と回答した割合は約 30% であり、「不満・やや不満」の回答割合より高い。

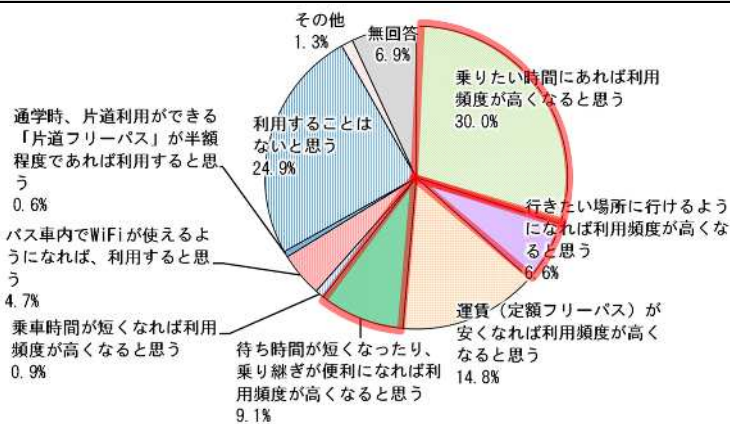
今後の公共交通利用意向は、「乗りたい時間にあれば」の割合が最も高く、次いで、「行きたい場所に行けるようになれば」や「乗り継ぎが便利になれば」が挙げられる。また、一部の生徒は「車内で WiFi が使えるようになれば」という回答もある。

【総合的な満足度】

選択肢	件数	比率
1. 満足	38	11.6%
2. やや満足	55	16.8%
3. 普通	191	58.2%
4. やや不満	28	8.5%
5. 不満	9	2.7%
無回答	7	2.1%
計	328	100.0%



【今後の公共交通利用意向】



選択肢	件数	比率
1. 乗りたい時間にあれば利用頻度が高くなると思う	102	31.1%
2. 行きたい場所に行けるようになれば利用頻度が高くなると思う	23	7.0%
3. 運賃(定額フリーパス)が安くなれば利用頻度が高くなると思う	48	14.6%
4. 待ち時間が短くなったり、乗り継ぎが便利になれば利用頻度が高くなると思う	30	9.1%
5. 乗車時間が短くなれば利用頻度が高くなると思う	3	0.9%
6. バス車内でWiFiが使えるようになれば、利用すると思う	15	4.6%
7. 通学時、片道利用ができる「片道フリーパス」が半額程度であれば利用すると思う	2	0.6%
8. 利用することはないと思う	79	24.1%
9. その他	4	1.2%
無回答	22	6.7%
計	328	100.0%

4.公共交通利用者アンケート調査結果

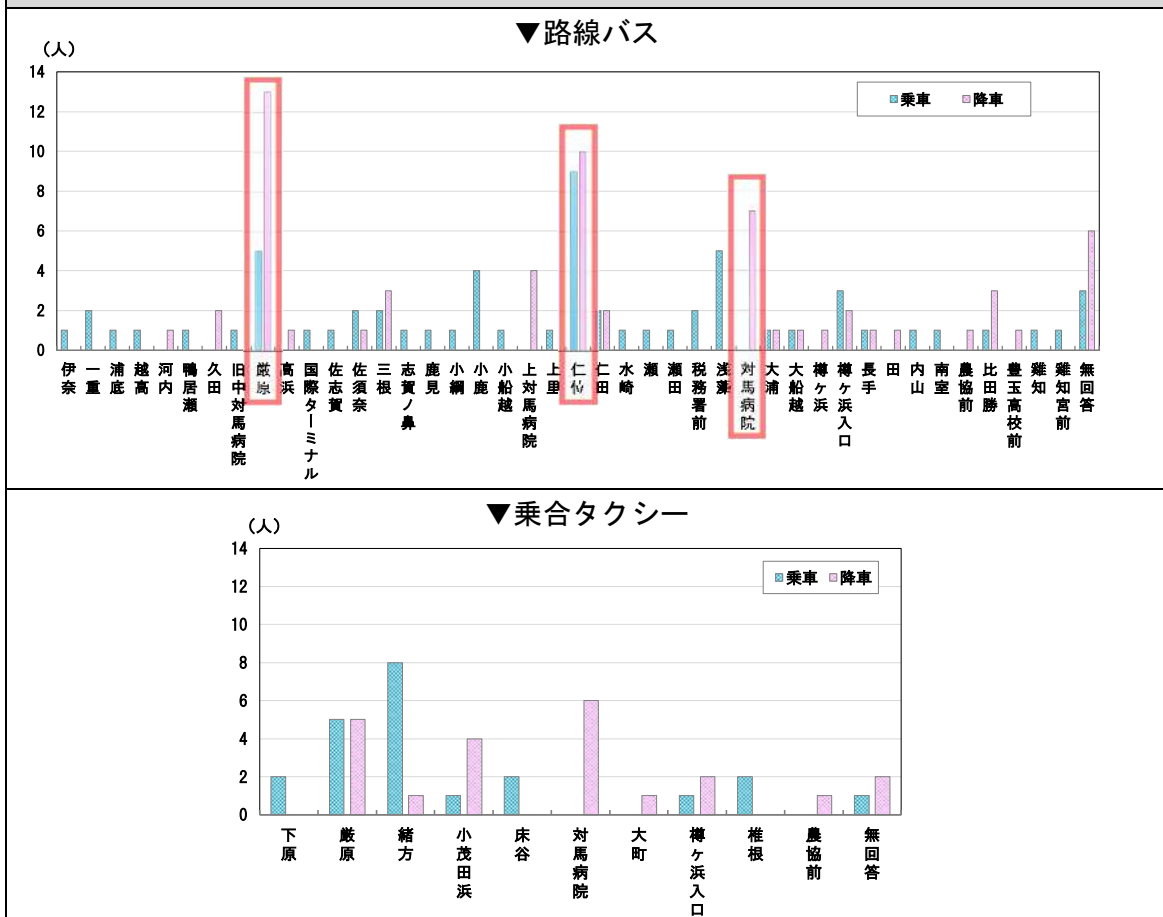
公共交通利用者アンケート調査結果を以下より示す。市内路線バス利用者と乗合タクシー利用者の調査結果を整理する。

(1)公共交通の利用実態

路線バス利用者は、乗車・降車ともに「厳原」、「仁位」、「対馬病院」を目的とした利用が多い。乗合タクシーは、「厳原」、「対馬病院」を目的とした利用が多く、緒方や小茂田浜は、雞知・緒方線や椎根・厳原線利用者の居住地であると考えられる。

利用目的は、路線バスで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である。

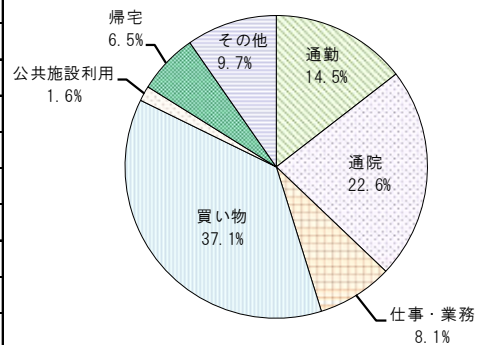
【利用者の乗車・降車バス停】



【利用目的】

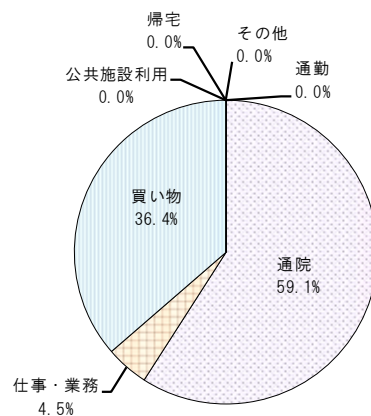
▼路線バス

選択肢	件数	比率
①通勤	9	14.5%
②通院	14	22.6%
③仕事・業務	5	8.1%
④買い物	23	37.1%
⑤公共施設利用	1	1.6%
⑥帰宅	4	6.5%
⑦その他	6	9.7%
無回答	0	0.0%
計	62	100.0%



▼乗合タクシー

選択肢	件数	比率
①通勤	0	0.0%
②通院	13	59.1%
③仕事・業務	1	4.5%
④買い物	8	36.4%
⑤公共施設利用	0	0.0%
⑥帰宅	0	0.0%
⑦その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
計	22	100.0%



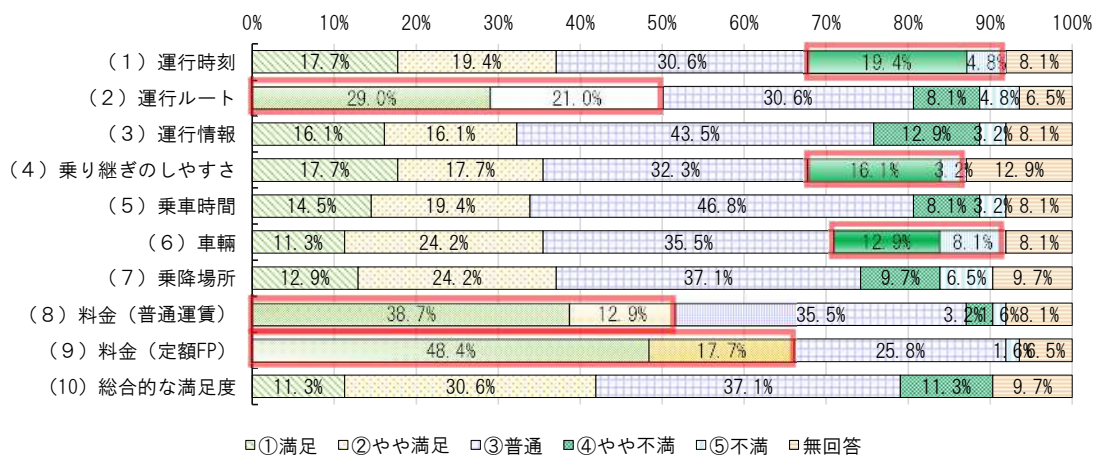
(2)公共交通サービスに対する満足度

公共交通サービスに対する満足度は、路線バスでは「料金（普通運賃）・（定額FP）」の満足・やや満足と回答した割合が最も高く、次いで、「運行ルート」である。一方で、不満・やや不満の割合が高い項目は、「運行時刻」、「車輦」、「乗り継ぎのしやすさ」が挙げられる。

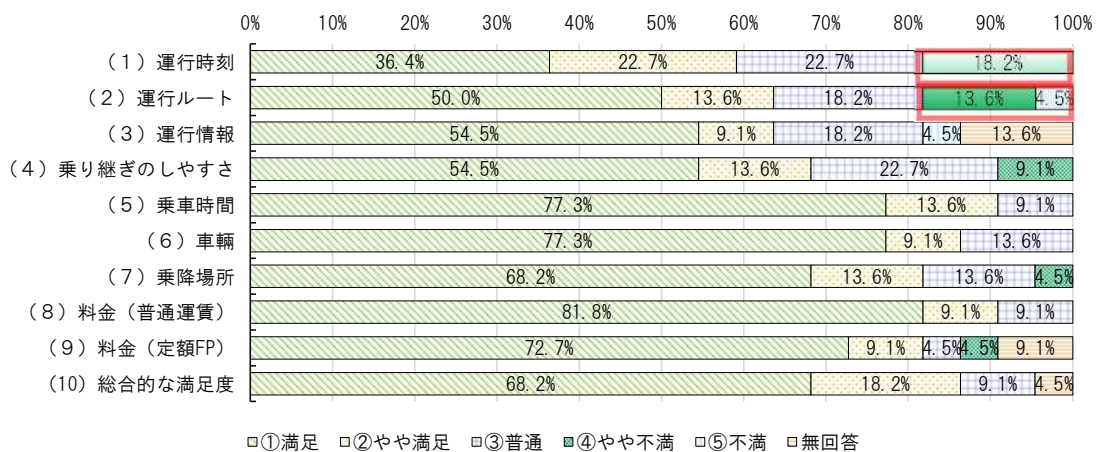
乗合タクシーでは、各サービスに対する満足・やや満足の割合が高い。不満・やや不満の割合が高い項目は、「運行時刻」と「運行ルート」が挙げられる

【利用者の乗車・降車バス停】

▼路線バス



▼乗合タクシー



5.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

▼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
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
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

V. 対馬市地域公共交通の課題

1. 地域公共交通の課題

前章までの対馬市の地域特性や対馬市の公共交通の現状を踏まえ、以下のとおり課題を整理する。

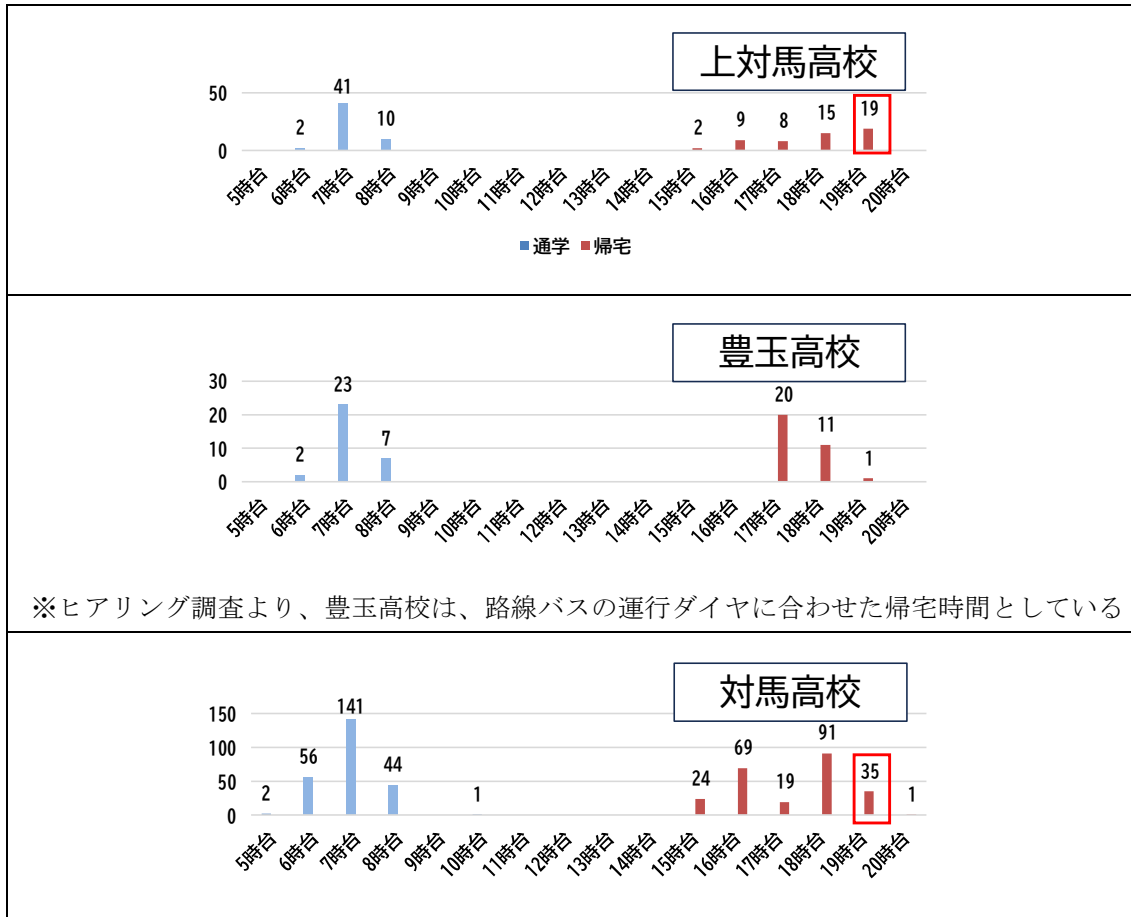
▼対馬市地域公共交通が抱える 10 項目の課題点

(1)	地域ニーズに合っていない時間帯がある
(2)	需要に適した運行形態・体制の検討
(3)	1人当たり運行コストが高い路線が存在
(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
(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
(6)	交通空白・不便地域がある
(7)	公共交通情報の認知度が低い
(8)	渡海船の利用者数が減少している
(9)	公共交通利用者の減少
(10)	路線図・時刻表が分かりにくい

(1)地域ニーズに合っていない時間帯がある

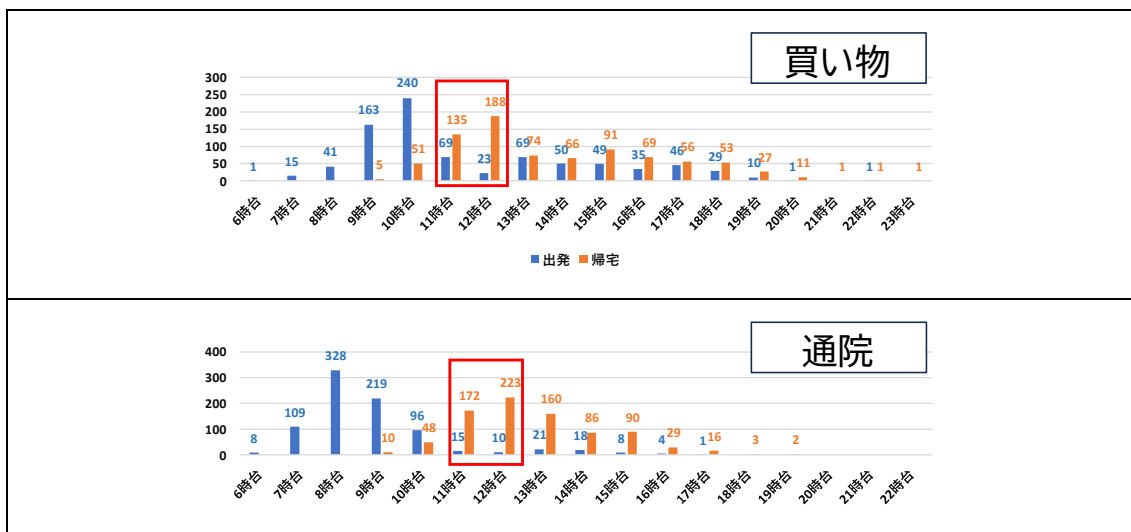
学生の部活動後の帰宅時間帯（19 時台）、買い物・通院の午前中に帰宅する時間帯など、地域ニーズに合った運行ダイヤや路線ルートになっていない路線がある。

▼高校生の通学・帰宅の状況



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

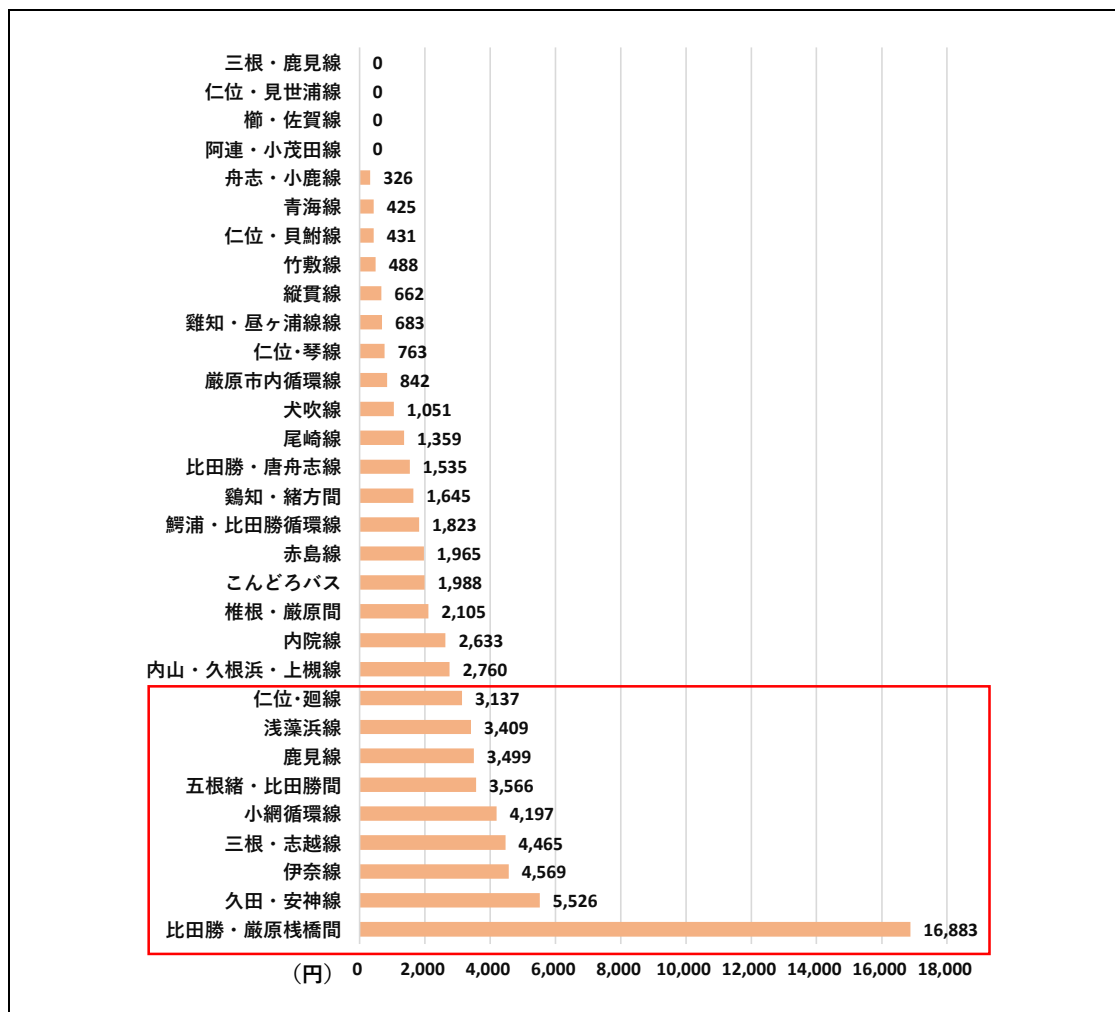
1人当たり運行コストが高い路線（運行経費に対して利用者が少ない路線）が存在し、市負担額の圧迫につながっている。

＜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。

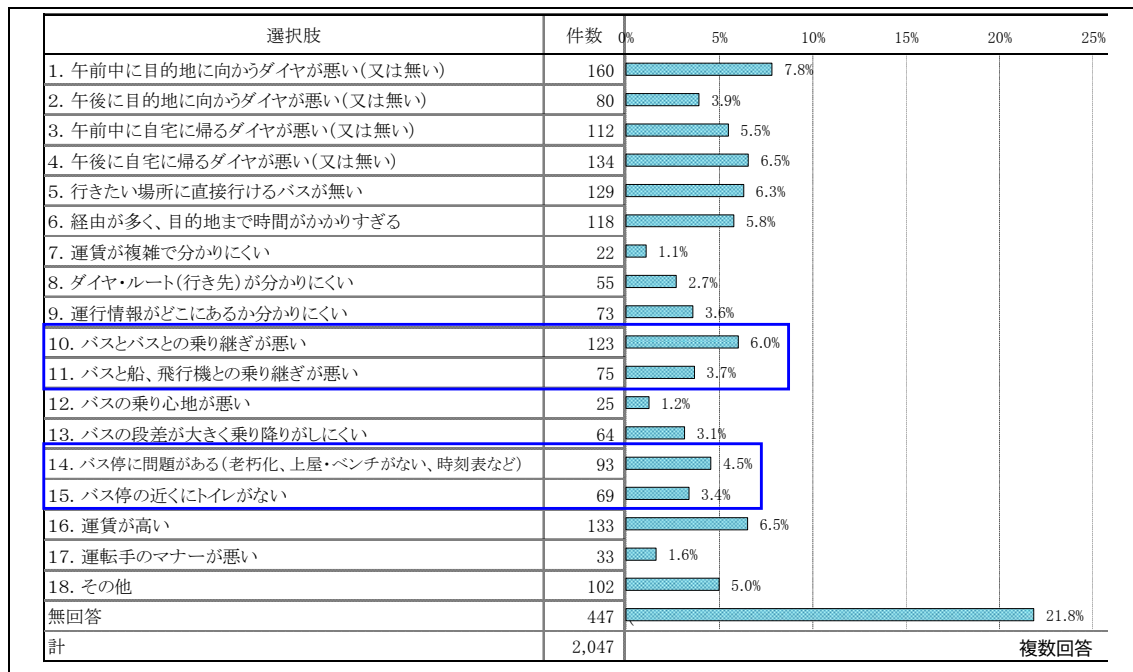
▼非効率となっている路線名及び問題点

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。

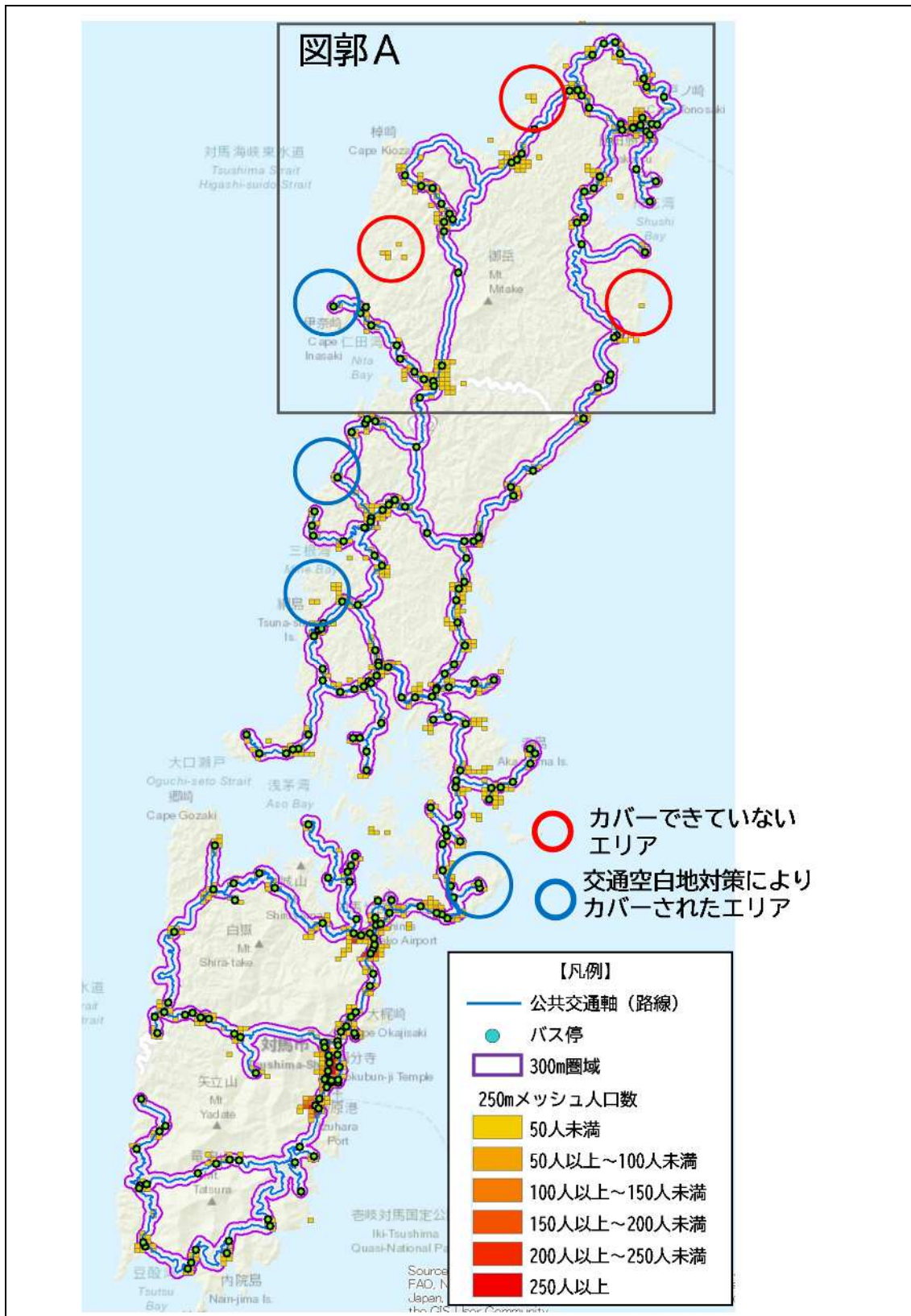
▼現在の路線バスの問題点（市民アンケート・高齢者アンケート調査結果）



(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

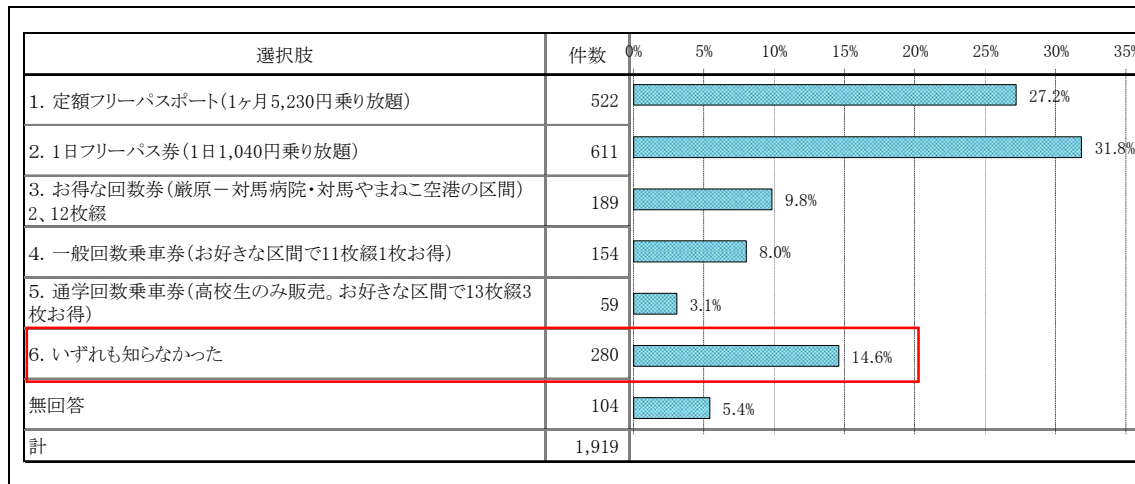


(7)公共交通の認知度が低い

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

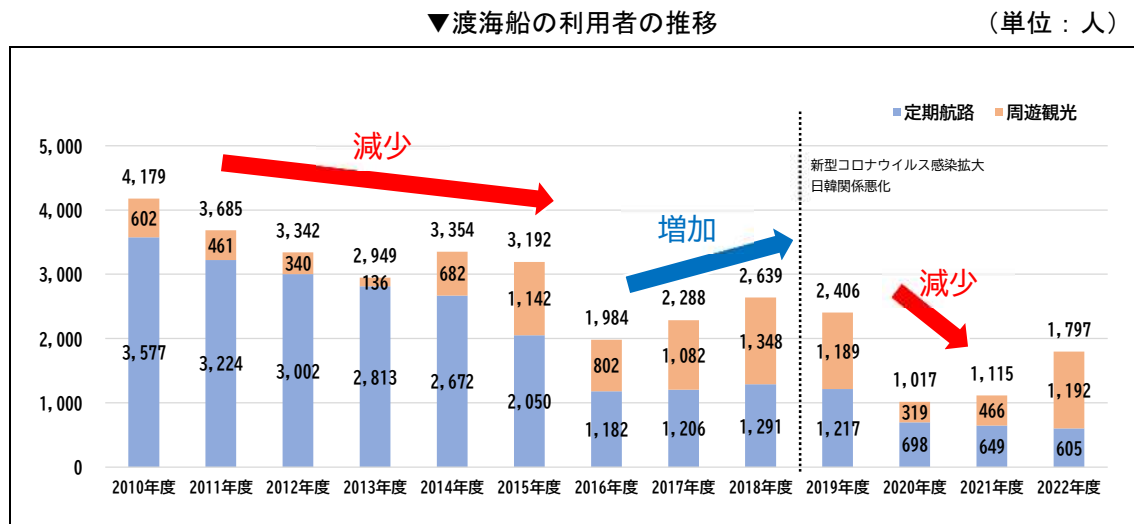
⇒5,230 円



(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。

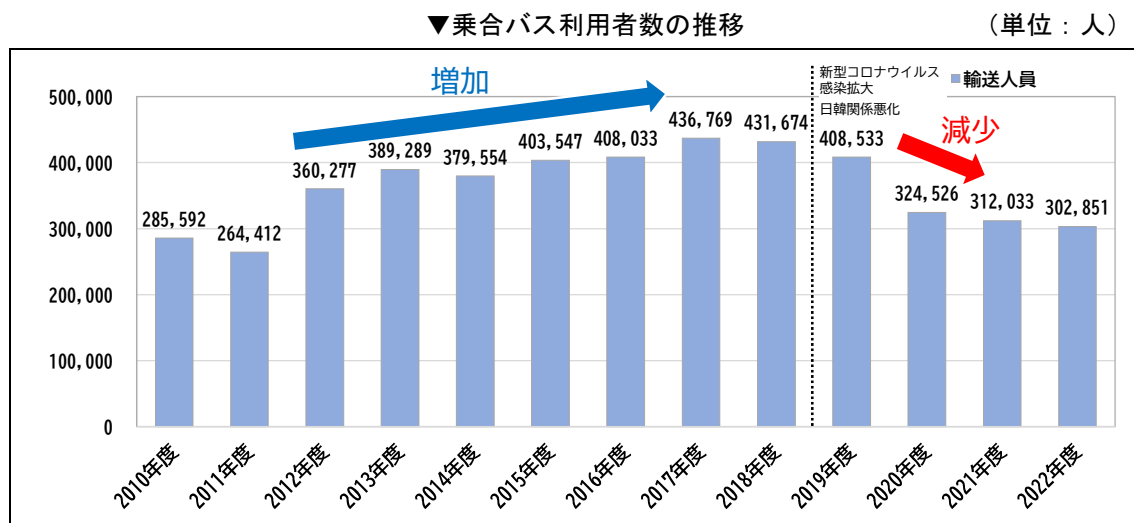


出典) 運行実績 (年度集計) を基に作成

(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

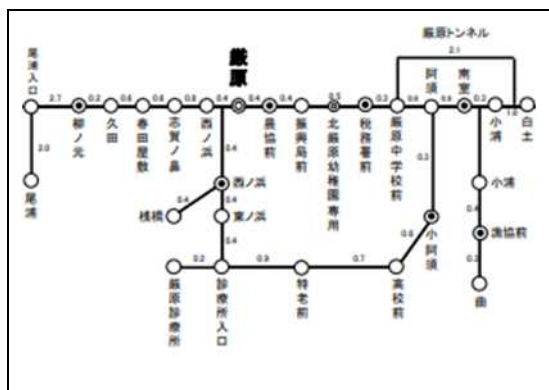
日常生活の主要な目的地となる施設や拠点が示された路線図がなく、時刻表は複雑で細かいため分かりにくい。

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・難知線・病院線・高校線																												
	行き先	主要經由地	運休日	系統番号	間崎 P-324	上野馬 病院	北田原 病院	高校前	大南	河内	佐保	佐保	難田	仁田	見良	大久保	三枝	吉田	田	仁位	板	前底	濃部	鹿部 入口	賀谷	戸籍	鴨居 入口	
1	線 原	空港・病院		48																	6:06	6:12	6:13	6:17	6:19	6:20	6:25	6:26
2	線 原	対馬高校		5																								
3	線 原	樺ヶ浜・宮前		3																								
4	対馬高校	東の浜・特老彦		8																								
5	線 原	病院・豊ヶ浜入口		7 2																								
6	線 原	空港・病院 樺ヶ浜・宮前		26										赤 島	漁協入口	赤島大橋	砲台跡	住吉大橋	鴨小前	鴨居瀬							7:44	7:47
														7:25	7:28	7:29	7:32	7:34	7:37	7:39								
7	難知診療所	—	土・日・祝日	16																								
8	線 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	7:53	8:00	8:01	—	8:04	8:05	8:10	8:11
9	線 原	病院・豊ヶ浜入口・曲	日・祝日	7 24																								
10	線 原	樺ヶ浜入口	土・日・祝日	2																								
11	線 原	病院・宮前		7 3																								
12	線 原	病院・豊ヶ浜入口・曲	平日・土曜日	7 24																								
13	線 原	病院・豊ヶ浜入口		7 2																								
14	線 原	樺ヶ浜・宮前	土・日・祝日	3																								
15	線 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	9:57	10:04	10:05	—	10:08	10:09	10:14	10:15
16	線 原	病院・豊ヶ浜入口		7 2																								
17	線 原	病院・宮前		7 3																								
18	線 原	樺ヶ浜入口・曲	土・日・祝日	24																								
19	線 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	12:47	12:54	12:56	—	12:58	12:59	13:04	13:05
20	線 原	空港・病院												赤 島	漁協入口	赤島大橋	砲台跡	住吉大橋	鴨小前	鴨居瀬							13:54	13:57
21	線 原	樺ヶ浜・宮前		26										13:35	13:38	13:39	13:42	13:44	13:47	13:49								

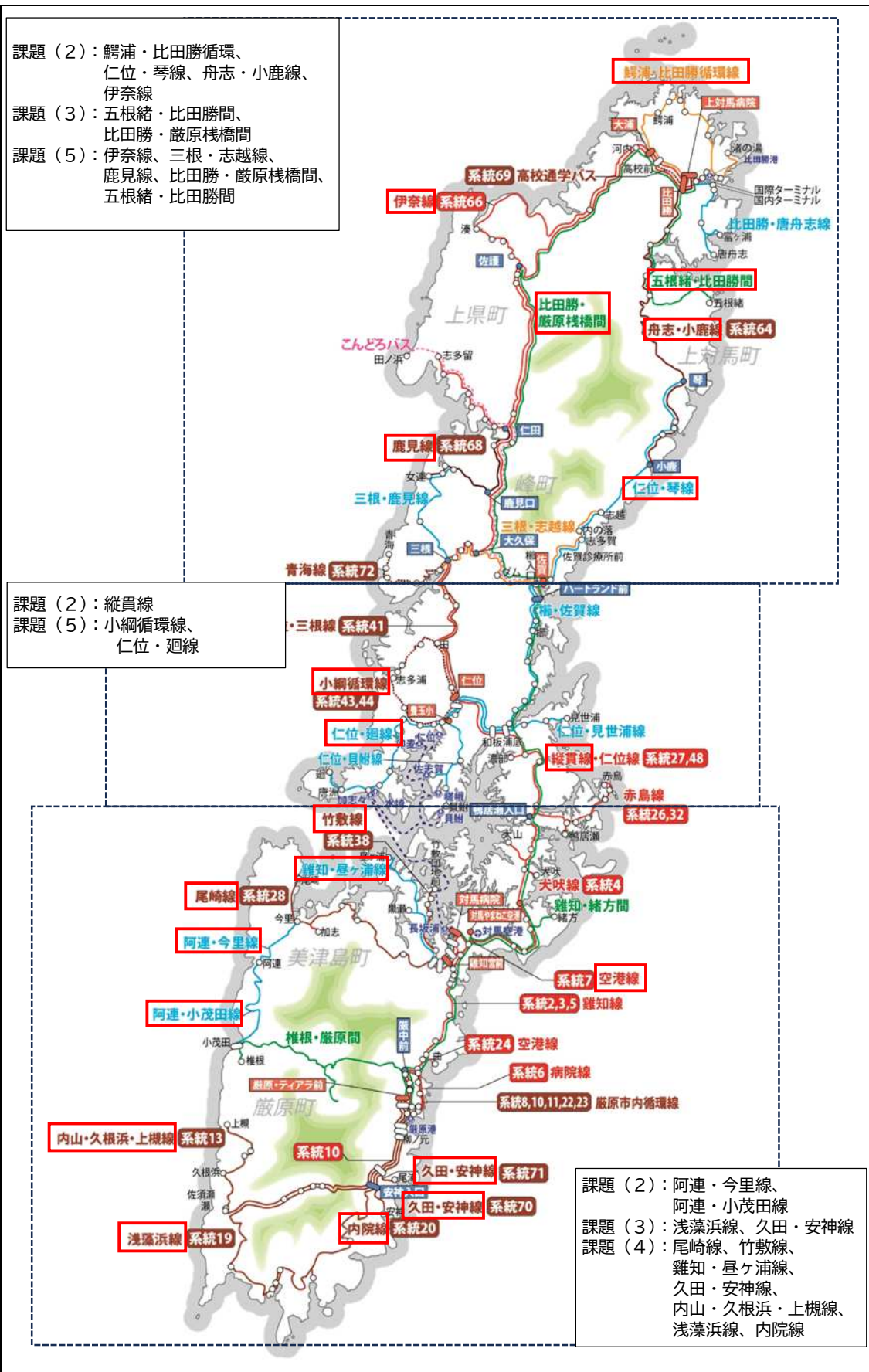
▼対馬交通（株）路線図（一部抜粋）



▼比田勝ターミナル揭示の時刻表

對馬交通(株) 比田勝營業所 (時刻表)			
行	先	先	先
上 馬場	06:35	馬場 07:00	07:55
下 馬場	06:40	馬場 07:15	08:05
上 馬場	06:45	馬場 07:20	08:10
下 馬場	06:50	馬場 07:25	08:15
上 馬場	06:55	馬場 07:30	08:20
下 馬場	07:00	馬場 07:35	08:25
上 馬場	07:05	馬場 07:40	08:30
下 馬場	07:10	馬場 07:45	08:35
上 馬場	07:15	馬場 07:50	08:40
下 馬場	07:20	馬場 07:55	08:45
上 馬場	07:25	馬場 08:00	08:50
下 馬場	07:30	馬場 08:05	08:55
上 馬場	07:35	馬場 08:10	09:00
下 馬場	07:40	馬場 08:15	09:05
上 馬場	07:45	馬場 08:20	09:10
下 馬場	07:50	馬場 08:25	09:15
上 馬場	07:55	馬場 08:30	09:20
下 馬場	08:00	馬場 08:35	09:25
上 馬場	08:05	馬場 08:40	09:30
下 馬場	08:10	馬場 08:45	09:35
上 馬場	08:15	馬場 08:50	09:40
下 馬場	08:20	馬場 08:55	09:45
上 馬場	08:25	馬場 09:00	09:50
下 馬場	08:30	馬場 09:05	09:55
上 馬場	08:35	馬場 09:10	10:00
下 馬場	08:40	馬場 09:15	10:05
上 馬場	08:45	馬場 09:20	10:10
下 馬場	08:50	馬場 09:25	10:15
上 馬場	08:55	馬場 09:30	10:20
下 馬場	09:00	馬場 09:35	10:25
上 馬場	09:05	馬場 09:40	10:30
下 馬場	09:10	馬場 09:45	10:35
上 馬場	09:15	馬場 09:50	10:40
下 馬場	09:20	馬場 09:55	10:45
上 馬場	09:25	馬場 10:00	10:50
下 馬場	09:30	馬場 10:05	10:55
上 馬場	09:35	馬場 10:10	11:00
下 馬場	09:40	馬場 10:15	11:05
上 馬場	09:45	馬場 10:20	11:10
下 馬場	09:50	馬場 10:25	11:15
上 馬場	09:55	馬場 10:30	11:20
下 馬場	10:00	馬場 10:35	11:25
上 馬場	10:05	馬場 10:40	11:30
下 馬場	10:10	馬場 10:45	11:35
上 馬場	10:15	馬場 10:50	11:40
下 馬場	10:20	馬場 10:55	11:45
上 馬場	10:25	馬場 11:00	11:50
下 馬場	10:30	馬場 11:05	11:55
上 馬場	10:35	馬場 11:10	12:00
下 馬場	10:40	馬場 11:15	12:05
上 馬場	10:45	馬場 11:20	12:10
下 馬場	10:50	馬場 11:25	12:15
上 馬場	10:55	馬場 11:30	12:20
下 馬場	11:00	馬場 11:35	12:25
上 馬場	11:05	馬場 11:40	12:30
下 馬場	11:10	馬場 11:45	12:35
上 馬場	11:15	馬場 11:50	12:40
下 馬場	11:20	馬場 11:55	12:45
上 馬場	11:25	馬場 12:00	12:50
下 馬場	11:30	馬場 12:05	12:55
上 馬場	11:35	馬場 12:10	13:00
下 馬場	11:40	馬場 12:15	13:05
上 馬場	11:45	馬場 12:20	13:10
下 馬場	11:50	馬場 12:25	13:15
上 馬場	11:55	馬場 12:30	13:20
下 馬場	12:00	馬場 12:35	13:25
上 馬場	12:05	馬場 12:40	13:30
下 馬場	12:10	馬場 12:45	13:35
上 馬場	12:15	馬場 12:50	13:40
下 馬場	12:20	馬場 12:55	13:45
上 馬場	12:25	馬場 13:00	13:50
下 馬場	12:30	馬場 13:05	13:55
上 馬場	12:35	馬場 13:10	14:00
下 馬場	12:40	馬場 13:15	14:05
上 馬場	12:45	馬場 13:20	14:10
下 馬場	12:50	馬場 13:25	14:15
上 馬場	12:55	馬場 13:30	14:20
下 馬場	13:00	馬場 13:35	14:25
上 馬場	13:05	馬場 13:40	14:30
下 馬場	13:10	馬場 13:45	14:35
上 馬場	13:15	馬場 13:50	14:40
下 馬場	13:20	馬場 13:55	14:45
上 馬場	13:25	馬場 14:00	14:

2.路線体系からみた課題整理



Ⅵ. 対馬市地域公共交通の基本方針

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。

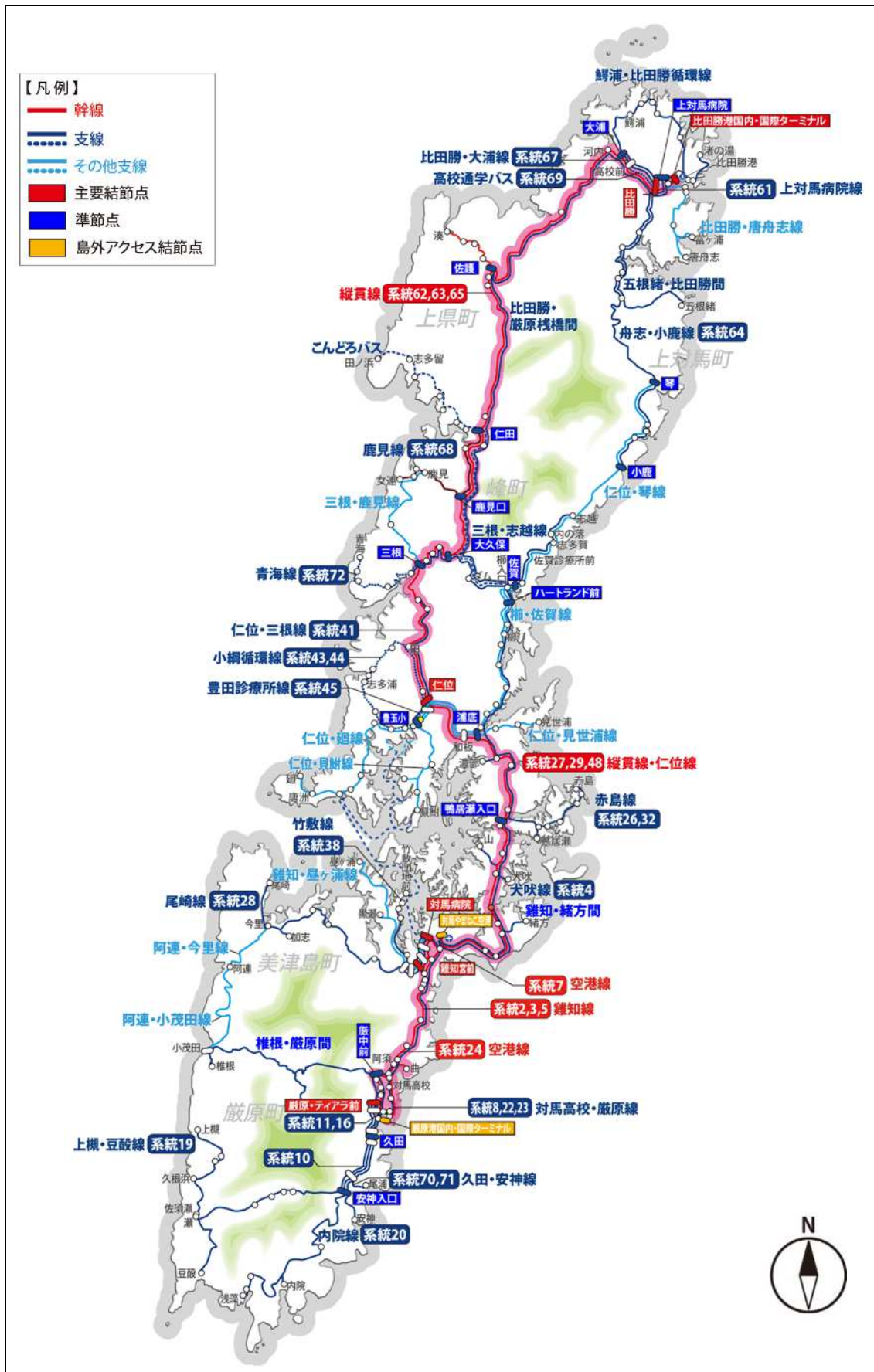
【主要結節点】 ⇒厳原、対馬病院・雞知宮前、仁位、比田勝、比田勝港国内・国際ターミナル ・ 幹線の主要結節点として、また、複数の支線の乗り入れが行われ、生活利便施設が集積し、市内の公共交通利用の主たる目的地となる結節点を「主要結節点」と位置付ける。

【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 ・ 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（27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	大吠線	○	厳原	浅橋・高校・宮前	大吠	路線バス				—
5	鎌知線	●	厳原	高校・樽ヶ浜入口	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				—
8	—	—	—	—	—	路線バス				—
8	対馬高校・厳原線	○	厳原	東の浜	対馬高校	路線バス				—
10	久田・安神線	○	厳原	西の浜	久田	路線バス				—
11	厳原国内ターミナル線	○	厳原国内・国際ターミナル	—	厳原	路線バス				—
16	厳原診療所線 （旧厳原病院線）	○	厳原	厳原国内・国際ターミナル	厳原診療所	路線バス				—
19	上槻・豆蔵線	○	厳原	内山・豆蔵・瀬	上槻	路線バス				フィーダー補助
20	内院線	○	厳原	内院	浅藻	路線バス				—
22	対馬高校・厳原線	○	厳原	浅橋、厳原診療所、対馬高校前	阿須	路線バス				フィーダー補助
23	対馬高校・厳原線	○	阿須	対馬高校、厳原診療所	厳原	路線バス				フィーダー補助
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	○	対馬病院	空港・大山	赤島	路線バス				—
27	縦貫線	●	対馬病院	空港	仁位	路線バス				幹線補助
29	縦貫線	●	対馬病院	—	仁位	路線バス				幹線補助
32	赤島線	○	小船越	鴨居瀬	赤島	路線バス				—
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・豊玉診療所	仁位	路線バス				—
44	小網循環線	○	仁位	田・佐保・豊玉診療所	仁位	路線バス				—
45	豊玉診療所線	○	仁位	糸瀬道・豊玉小前	豊玉診療所	路線バス				—
48	仁位線	○	対馬病院	大吠・濃部	仁位	路線バス				—
61	上対馬病院線	○	上対馬病院	比田勝	比田勝国際・国ターミナル	—				—
62	縦貫線	●	仁位	上対馬病院	比田勝港国内・国際ターミナル	路線バス				幹線補助
63	縦貫線	●	仁位	湊・上対馬病院	比田勝港国内・国際ターミナル	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				—
65	縦貫線	●	比田勝港国内・国際ターミナル	—	仁位	路線バス				幹線補助
67	比田勝・大浦線	○	比田勝	高校前	大浦	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				—
【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				—
—	堀・佐賀線	□	堀	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】										
—	檜滝線	○	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・厳原浅橋間	○	比田勝	—	厳原浅橋	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				—
—	椎根・厳原間	○	厳原	—	椎根	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



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
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、フィー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 地域の自立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

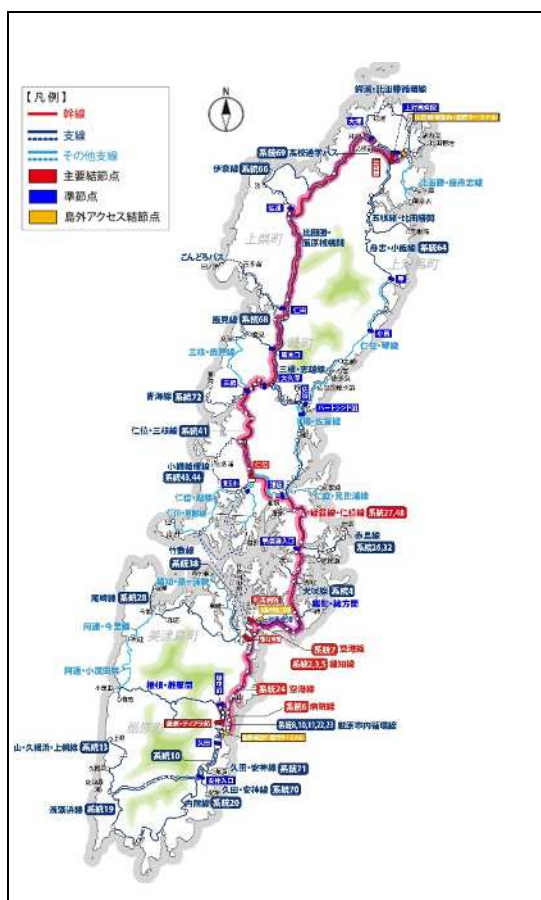
5.各方針の内容

(1)幹線と支線のネットワークの維持

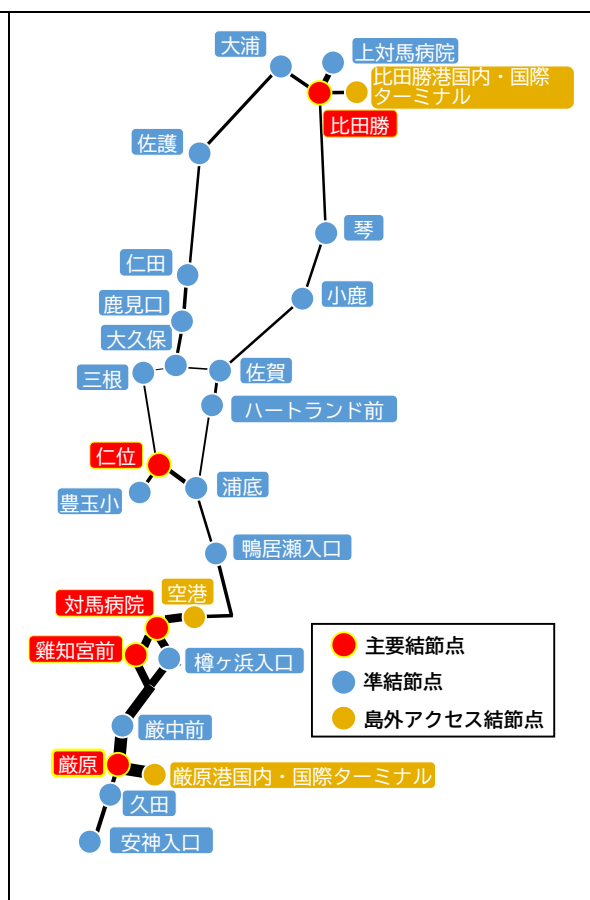
対馬の縦貫線は幹線としての骨格を成しており、縦貫線の結節点より、支線が各地域をカバーしている。

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



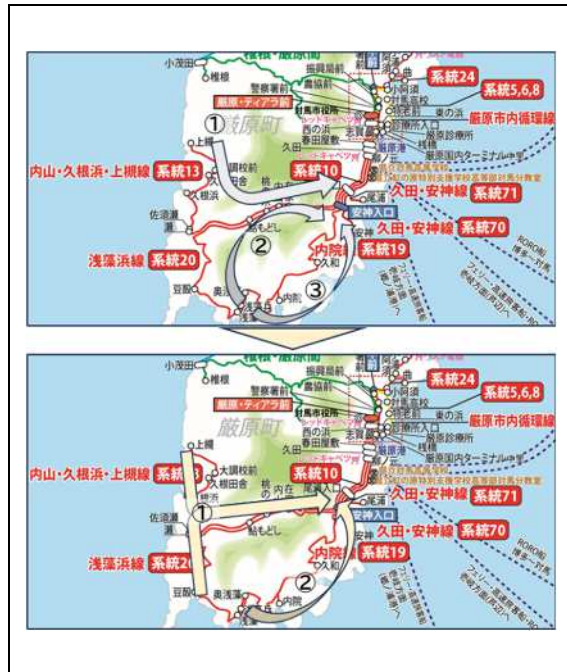
(2) 走行距離・時間等の削減による運行改善

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



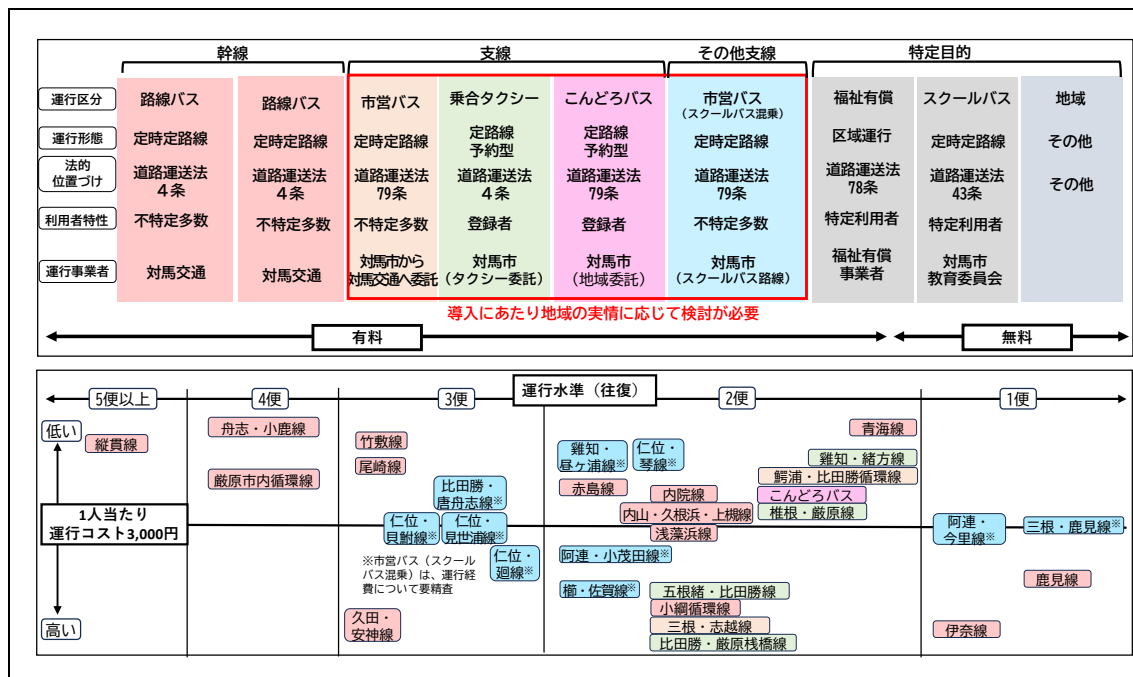
▼観光情報館 ふれあい処つしま
(バス停：厳原)



(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、公共交通に関係する教育、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、厳原港国内・国際ターミナル、比田勝港国内・国際ターミナル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で、

▼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)

比田勝ターミナルの時刻表



対馬空港のバス停標識
(多言語対応)



⇒

(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	▼作成中の路線図（全図）
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	
▼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.地域公共交通網形成計画(H27.3)の数値目標に対する達成状況

地域公共交通網形成計画（H27.3）で設定された数値目標に対する達成状況を確認する。

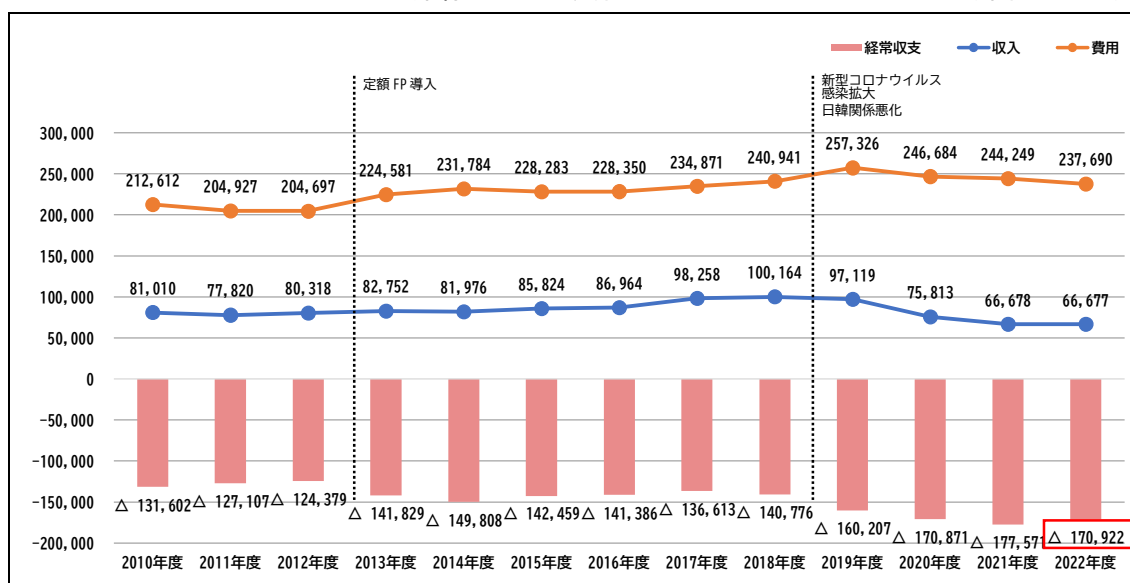
(1)路線バスの経常収支の改善

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。

▼路線バスの 経営収支の改 善に対する達 成状況	策定時 (平成26年度)	平成31年度 目標値	⇒	令和4年度 未達成
路線バスの経 常収支	▲1.5億円	▲1.3億円		▲1.7億円 (達成率76.5%)

▼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)交通空白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、路線バスから交通空白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。

	現状値 (平成 26 年度)	目標値 (平成 31 年度)		令和 4 年度 未達
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	⇒	1 地区
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		約 50%

▼公共交通に対する満足度（市民・高齢者・高校生アンケート合計）

選択肢	件数	比率
満足	68	4.4%
やや満足	101	6.6%
普通	592	38.4%
やや不満	227	14.7%
不満	148	9.6%
無回答	406	26.3%
合計	1,542	100%

49.4%

出典）令和 5 年度公共交通に対する市民・高齢者・高校生アンケート調査結果

(3) 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)		令和 4 年度 一部達成
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	⇒	9 路線
	—	1,500 万円程度		約 667 万円 (達成率 44.5%)

・ 雞知・昼ヶ浦線 ⇒ 昼ヶ浦線を黒瀬地区経由に変更したことによる竹敷線の運行経費削減
4259 千円/H27⇒3,956 千円/R4 = 303 千円/年の削減

・ 仁位・琴線 ⇒ 仁位・琴線の混乗化による (旧) 仁位・小鹿線の運行経費削減

再編前の仁位・小鹿線運行経費：6,368 千円/H27

※H27、R4 運行実績に基づく金額を抜粋

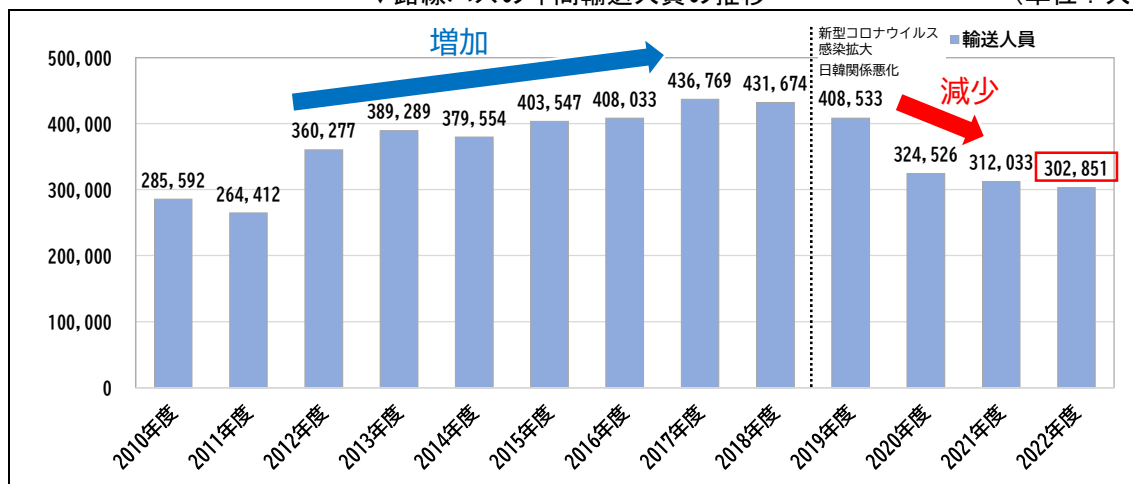
(4) 5年後の公共交通利用者数

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、路線バス利用者数の減少率を 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 目標値	⇒	令和 4 年度 未達成
路線バス利用者数	379,554 人	360,000 人		302,851 人 (達成率 84.1%)

▼路線バスの年間輸送人員の推移

(単位：人)



出典) 運行実績 (年度集計) を基に作成

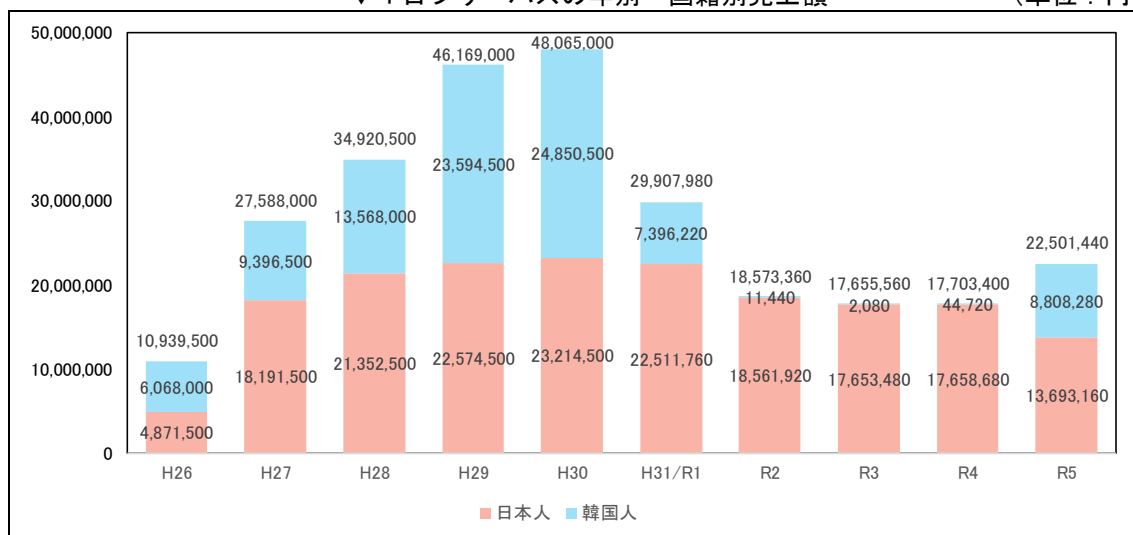
(5) 韓国人向け 1 日フリーパス券の売上増

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、平成 26 年度当時の売上の 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)		令和 5 年度 達成
韓国人向け 1 日フリーパス券の売上額	606 万円	720 万円	⇒	1,200 万円 (達成率 167%) (見込み)

▼ 1 日フリーパスの年別・国籍別売上額

(単位：円)



出典) 販売実績 (年度集計) を基に作成

(6)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、路線バスに対する市民満足度を平成 26 年度時点の 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)		令和 4 年度 達成
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%	⇒	49.4%

▼公共交通に対する満足度（市民・高齢者・高校生アンケート合計）

選択肢	件数	比率
満足	68	4.4%
やや満足	101	6.6%
普通	592	38.4%
やや不満	227	14.7%
不満	148	9.6%
無回答	406	26.3%
合計	1,542	100%

49.4%

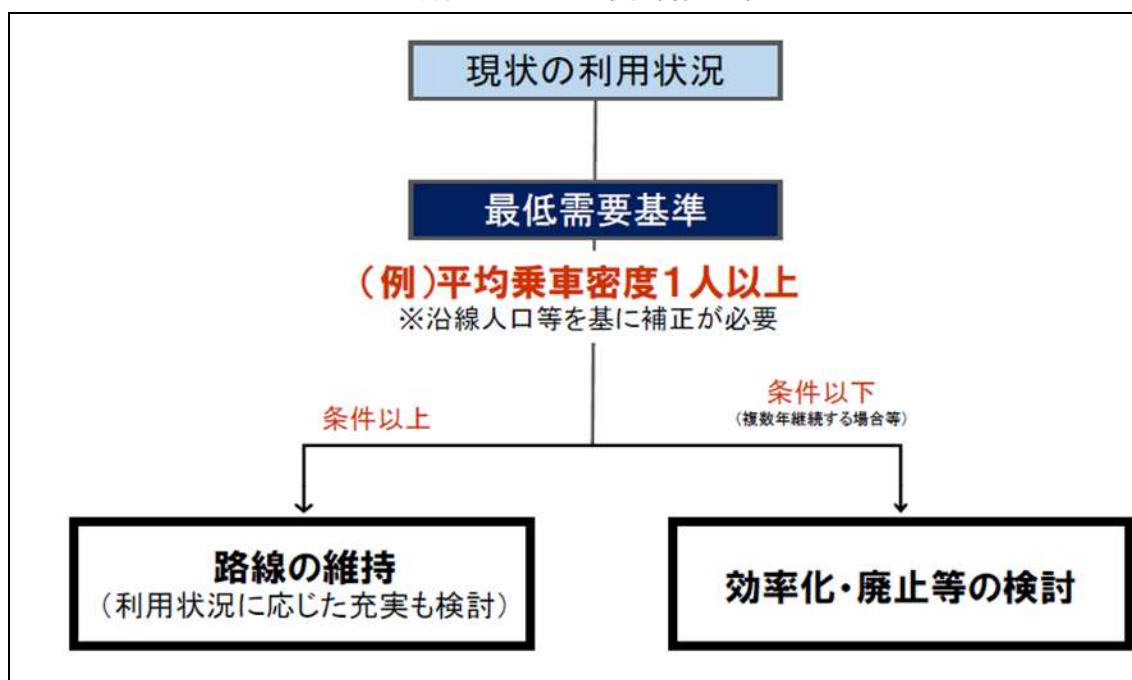
※令和 5 年度公共交通に対する市民・高齢者・高校生アンケート調査結果

(7)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)	令和 5 年度
評価実施路線数	49 路線	全路線 (平成 26 年度ベース 49 路線)	全路線

▼現行計画における最低需要基準



出典) 対馬市地域公共通網形成計画 (H27.3)

7.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。

■数値目標の考え方と測定方法

【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



8.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	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						最終評価	
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						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						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

※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)方針に基づく各施策概要

各方針に基づく各施策の概要について、対象路線ごとに整理する。なお、見直しに向けた詳細の施策内容については後述する。



表 路線別の再編の方向性

【路線バス（27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	運行形態	実施主体	補助事業の活用	施策番号	再編の方向性
2	津知線	●	厳原	津知	対馬病院	路線バス	第4条	路線定期	交通事業者	幹線補助	施策1-1	幹線ネットワークの強化
3	津知線	●	厳原	宮前・榑ヶ浜	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	津知線	●	厳原	高校・榑ヶ浜入口	対馬病院	路線バス				幹線補助	施策1-1	幹線ネットワークの強化
7	空港線	○	対馬病院	空港入口	対馬空港	路線バス				—	—	—
8	—	—	—	—	—	路線バス				—	—	—
9	対馬高校・厳原線	○	厳原	東の浜	対馬高校	路線バス				—	—	—
10	久田・安神線	○	厳原	西の浜	久田	路線バス				—	—	—
11	厳原国内ターミナル線	○	厳原国内・国際ターミナル	—	厳原	路線バス				—	—	—
16	厳原診療所線 （旧厳原病院線）	○	厳原	厳原国内・国際ターミナル	厳原診療所	路線バス				—	—	—
19	上機・豆蔵線	○	厳原	内山・豆蔵・瀬	上機	路線バス				フィーダー補助	施策2-1	二重運行区間の統合・集約化による運行効率化
20	内院線	○	厳原	内院	浅瀬	路線バス				—	—	—
22	対馬高校・厳原線	○	厳原	棧橋、厳原診療所、対馬高校前	阿須	路線バス				フィーダー補助	施策2-1	二重運行区間の統合・集約化による運行効率化
23	対馬高校・厳原線	○	阿須	対馬高校、厳原診療所	厳原	路線バス				フィーダー補助	—	—
24	空港線	●	厳原	曲・榑ヶ浜口	対馬病院	路線バス				幹線補助	施策1-1	幹線ネットワークの強化
26	赤島線	○	対馬病院	空港・大山	赤島	路線バス				—	—	—
27	縦貫線	●	対馬病院	空港	仁位	路線バス				幹線補助	施策1-1	幹線ネットワークの強化
29	縦貫線	●	対馬病院	—	仁位	路線バス				幹線補助	施策1-1	幹線ネットワークの強化
32	赤島線	○	小島越	鴨居瀬	赤島	路線バス				—	—	—
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・豊玉診療所	仁位	路線バス				—	—	—
44	小網循環線	○	仁位	田・佐保・豊玉診療所	仁位	路線バス				—	—	—
45	豊玉診療所線	○	仁位	赤瀬道・豊玉小前	豊玉診療所	路線バス				—	—	—
48	仁位線	○	対馬病院	大吹・濃部	仁位	路線バス				—	—	—
61	上対馬病院線	○	上対馬病院	比田勝	北田勝国際・国際ターミナル	—				—	—	—
62	縦貫線	●	仁位	上対馬病院	北田勝国際・国際ターミナル	路線バス				幹線補助	施策1-1	幹線ネットワークの強化
63	縦貫線	●	仁位	濃・上対馬病院	北田勝国際・国際ターミナル	路線バス				幹線補助	施策1-1	幹線ネットワークの強化
64	舟志・小豆蔵線	○	上対馬病院	舟志	小豆蔵	路線バス				—	—	—
65	縦貫線	●	—	—	仁位	路線バス				幹線補助	施策1-1	幹線ネットワークの強化
67	比田勝・大浦線	○	比田勝	高校前	大浦	路線バス				—	—	—
68	鹿見線	○	仁田	鹿見	女連	路線バス				—	施策2-2	スクールバス活用による路線再編
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	茂瀬	安神	路線バス				—	—	—
72	青梅線	○	三根	狩尾	青海	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				—	—	—
【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（運行は交通事業者委託）	—	—	—
—	津知・豆ヶ浦線	□	豆ヶ浦	津知宮前	対馬病院	スクール混乗				—	施策2-1	二重運行区間の統合・集約化による運行効率化
—	阿連・今里線	□	阿連	—	今里	スクール混乗				—	施策1-2	スクールバス一般混乗化による通学利便性の向上
—	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				—	—	—
—	棚・佐賀線	□	棚	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	津棚	三根	スクール混乗				—	—	—
—	仁位・廻線	□	廻	佐保橋	仁位	スクール混乗				—	施策1-3	ラストワンマイル輸送の確保
—	仁位・琴線	□	琴	佐賀診療所前	仁位	スクール混乗				—	施策1-2	スクールバス一般混乗化による通学利便性の向上
【こんどろバス】												
—	鹿港線	○	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				フィーダー補助	—	—
—	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・厳原枝橋間	○	比田勝	—	厳原枝橋	乗合タクシー	第4条	路線不定期	交通事業者	フィーダー補助	—	—
—	津知・勝方間	○	津知	—	勝方	乗合タクシー				フィーダー補助	—	—
—	五根・比田勝間	○	比田勝	—	五根	乗合タクシー				フィーダー補助	—	—
—	津知・厳原間	○	厳原	—	津知	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る

(3)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・国際ターミナル等が発着するジェットフォイル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・檜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・檜滝線、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。	

方針2. 走行距離・時間等の削減による運行改善

《支線・その他支線》

施策2-1 二重運行区間の統合・集約化による運行効率化

【利便増進事業等】

目的	複数の路線バスが同時刻に同ルートを実行する路線においては、地域ニーズを考慮した上で路線の統合・集約化等の見直しを検討し、運行効率化を図るとともに、経営収支の改善に努める。
対象路線	・ 浅藻浜線、内院線、上槻線 ・ 竹敷線、尾崎線、雞知・昼ヶ浦線
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



- ・ 佐須瀬～厳原までの区間において、浅藻浜線と上槻線が同じ時間帯に重複しているため、路線の統合・集約化を検討し、運行効率化を図る。



- ・ 「竹敷線」「尾崎線」とスクールバス混乗路線である「雞知・昼ヶ浦線」の路線統合・集約化を検討する。

《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、周辺の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	

参考資料

《巖原→比田勝方面》 ※赤枠は縦貫線

106

[illegible]

■ 厳原市内循環

	右廻り				久田 → 厳原 → 振興局前 → 対馬高校前 → 厳原診療所 → 厳原国内ターミナル → 厳原																				
	柳ノ元	久田	春田	田敷	志賀鼻	西の浜	厳原	警察署	振興局	税務署	対馬高校	厳原中学校前	小阿須	対馬高校	特老前	診療所入口	厳原診療所	東の浜	厳原国内ターミナル	桧橋	西の浜	厳原			
1	7:05	7:05	7:06	7:08	7:09	7:10	7:11	7:12	7:13	7:14	7:15	7:17	7:18	7:19	7:20	7:23	7:24	7:25	7:26	7:27					
2	7:43	7:43	7:44	7:46	7:47	7:48	7:49	7:50	7:51	7:52	7:53	7:55	7:56	7:57	7:58	8:01	8:02	8:03	8:04	8:05					
3	14:03	14:03	14:04	14:06	14:07	14:08	14:09	14:10	14:11	14:12	14:13	14:15	14:16	14:17	14:18	14:21	14:22	14:23	14:24	14:25					
4	17:53	17:53	17:54	17:56	17:57	17:58	17:59	18:00	18:01	18:02	18:03	18:05	18:06	18:07	18:08	18:11	18:12	18:13	18:14	18:15					

	左廻り				厳原 → 厳原国内ターミナル → 厳原診療所 → 対馬高校前 → 振興局前 → 厳原 → 久田																				
	厳原	西の浜	厳原国内ターミナル	桧橋	東の浜	厳原診療所	診療所入口	特老前	対馬高校	小阿須	厳原中学校前	税務署	振興局	農協前	厳原	西の浜	志賀鼻	春田	田敷	久田	柳ノ元				
1	9:35	9:36	9:38	9:39	9:39	9:42	9:43	9:44	9:45	9:47	9:48	9:49	9:50	9:51	9:52	9:53	9:54	9:56	9:57	9:57					
2	11:50	11:51	11:53	11:54	11:54	11:57	11:58	11:59	12:00	12:02	12:03	12:04	12:05	12:06	12:07	12:08	12:09	12:11	12:12	12:12					
3	12:45	12:46	12:48	12:49	12:49	12:52	12:53	12:54	12:55	12:57	12:58	12:59	13:00	13:01	13:02	13:03	13:04	13:06	13:07	13:07					
4	16:00	16:01	16:03	16:04	16:04	16:07	16:08	16:09	16:10	16:12	16:13	16:14	16:15	16:16	16:17	16:18	16:19	16:21	16:22	16:22					

■ 安神線

《 厳原 → 安神方面 》

行き先	[注]	運休日	厳原	西の浜	志賀鼻	春田屋敷	久田	柳ノ元	尾浦入口	尾浦	安神入口	安神
安神			7:08	7:09	7:10	7:12	7:13	7:13	7:17	—	7:20	7:26
安神			13:20	13:21	13:22	13:24	13:25	13:25	13:29	13:33	13:41	13:47
安神			15:20	15:21	15:22	15:24	15:25	15:25	15:29	15:33	15:41	15:47

《 安神 → 厳原方面 》

行き先	[注]	運休日	安神	安神入口	尾浦	尾浦入口	柳ノ元	久田	春田屋敷	志賀鼻	西の浜	厳原
〃			7:27	7:33	7:41	7:45	7:49	7:49	7:50	7:52	7:53	7:54
〃							10:00	10:00	10:01	10:03	10:04	10:05
〃							12:15	12:15	12:16	12:18	12:19	12:20
〃							13:10	13:10	13:11	13:13	13:14	13:15
〃			13:50	13:56	14:04	14:08	14:12	14:12	14:13	14:15	14:16	14:17
〃			15:50	15:56	16:04	16:08	16:12	16:12	16:13	16:15	16:16	16:17

■ 浅藻浜線

《 厳原 → 浅藻浜方面 》

	厳原	西の浜	志賀鼻	春田屋敷	久田	尾浦入口	在家	内山	桃の木	鮎もどし	佐須瀬	瀬	豆殿	浅藻	浅藻浜	奥浅藻
1	14:35	14:36	14:37	14:39	14:40	14:44	14:50	14:51	14:52	14:53	14:59	14:59	15:09	15:16	15:18	15:20
2	17:15	17:16	17:17	17:19	17:20	17:24	17:30	17:31	17:32	17:33	17:39	17:39	17:49	17:56	17:58	18:00

《 浅藻浜 → 厳原方面 》

	奥浅藻	浅藻浜	浅藻	豆殿	瀬	佐須瀬	鮎もどし	桃の木	内山	在家	尾浦入口	久田	春田屋敷	志賀鼻	西の浜	厳原
1	7:43	7:47	7:50	7:57	8:07	8:07	8:13	8:14	8:15	8:16	8:22	8:26	8:27	8:29	8:30	8:31
2	16:28	16:30	16:32	16:39	16:49	16:49	16:55	16:56	16:57	16:58	17:04	17:08	17:09	17:11	17:12	17:13

■ 内院線

平日																
	厳原	西の浜	志賀鼻	春田屋敷	久田	尾浦入口	久和	内院	浅藻	浅藻	内院	久和	尾浦入口	久田	春田屋敷	志賀鼻
1	13:30	13:31	13:32	13:34	13:35	13:39	13:55	14:05	14:21	1	7:10	7:26	7:36	7:52	7:56	7:57
2	17:35	17:36	17:37	17:39	17:40	17:44	18:00	18:10	18:26	2	14:30	14:46	14:56	15:12	15:16	15:17
土・日祝祭日																
	厳原	西の浜	志賀鼻	春田屋敷	久田	尾浦入口	久和	内院	浅藻	浅藻	内院	久和	尾浦入口	久田	春田屋敷	志賀鼻
1	13:30	13:31	13:32	13:34	13:35	13:39	13:55	14:05	14:21	1	7:10	7:26	7:36	7:52	7:56	7:57

■内山・久根浜・上槻線（日・祝運休）

平 日【厳原⇒内山⇒久根浜⇒上槻】																
	厳原	西の浜	志賀島	志賀島	久山	龍ヶ崎	在来	内山	龍の木	船もどし	佐賀島	久根浜	久根浜	大橋	上槻	
1	13:50	13:51	13:52	13:51	13:55	13:59	14:06	14:06	14:07	14:08	14:14	14:30	14:22	14:21	14:29	
2	17:25	17:26	17:27	17:29	17:30	17:34	17:40	17:41	17:42	17:43	17:49	17:55	17:57	17:59	18:04	
【上槻⇒久根浜⇒内山⇒厳原】																
	上槻	大橋	久根浜	久根浜	佐賀島	龍の木	内山	在来	龍ヶ崎	船もどし	佐賀島	久根浜	久根浜	志賀島	西の浜	厳原
1	7:10	7:15	7:17	7:19	7:25	7:31	7:32	7:33	7:34	7:40	7:44	7:50	7:50	7:47	7:48	7:49
2	14:50	14:55	14:57	14:59	15:05	15:01	15:02	15:03	15:04	15:10	15:14	15:15	15:17	15:18	15:19	
土曜日【厳原⇒内山⇒久根浜⇒上槻】																
	厳原	西の浜	志賀島	志賀島	久山	龍ヶ崎	在来	内山	龍の木	船もどし	佐賀島	久根浜	久根浜	大橋	上槻	
1	13:50	13:51	13:52	13:51	13:55	13:59	14:06	14:06	14:07	14:08	14:14	14:20	14:22	14:21	14:29	
【上槻⇒久根浜⇒内山⇒厳原】																
	上槻	大橋	久根浜	久根浜	佐賀島	龍の木	内山	在来	龍ヶ崎	船もどし	佐賀島	久根浜	久根浜	志賀島	西の浜	厳原
1	7:10	7:15	7:17	7:19	7:25	7:31	7:32	7:33	7:34	7:40	7:44	7:50	7:50	7:47	7:48	7:49

■尾崎線

平 日																
	対馬病院	雞知宮前	洲藤	箕形	吹崎	加志	今里	尾崎	尾崎	今里	加志	吹崎	箕形	洲藤	雞知宮前	対馬病院
1	6:54	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	7:46
2	16:14	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	8:21
3	17:22	17:28	17:35	17:41	17:46	17:54	17:57	18:03	17:00	17:06	17:09	17:17	17:22	17:28	17:35	17:41
土曜日・日・祝祭日・長期休校日（～4/5、7/21～8/31、12/23～1/8、3/23～）																
	対馬病院	雞知宮前	洲藤	箕形	吹崎	加志	今里	尾崎	尾崎	今里	加志	吹崎	箕形	洲藤	雞知宮前	対馬病院
1	6:54	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	8:21
2	16:54	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	18:21

■竹敷線

平 日																
	対馬病院	樽ヶ浜	樽ヶ浜橋	雞知宮前	雞知中町	久須ヶ浜	島ノ内	中町	竹敷	竹敷団地前	竹敷団地前	竹敷	中町	島ノ内	久須ヶ浜	雞知中町
1	15:33	15:37	15:38	15:39	15:40	15:43	15:49	15:51	15:52	15:54	7:28	7:30	7:31	7:33	7:39	7:42
2	16:23	16:27	16:28	16:29	16:30	16:33	16:39	16:41	16:42	16:44	15:55	15:57	15:58	16:00	16:06	16:09
3	17:23	17:27	17:28	17:29	17:30	17:33	17:39	17:41	17:42	17:44	16:45	16:47	16:48	16:50	16:56	16:59
土曜日・日・祝祭日・長期休校日（～4/5、7/21～8/31、12/23～1/8、3/23～）																
	対馬病院	樽ヶ浜	樽ヶ浜橋	雞知宮前	雞知中町	久須ヶ浜	島ノ内	中町	竹敷	竹敷団地前	竹敷団地前	竹敷	中町	島ノ内	久須ヶ浜	雞知中町
1	12:43	12:47	12:48	12:49	12:50	12:53	12:59	13:01	13:02	13:04	8:08	8:10	8:11	8:13	8:19	8:22
2											13:05	13:07	13:08	13:10	13:16	13:19

■小網循環線

小網循環線（佐保廻り）										小網循環線（田廻り）									
平 日										平 日									
	仁佐	源	町	佐保	佐保	志多津	荷	船小	田大橋	田	仁佐	仁佐	田大橋	小網	荷	志多津	佐保	源	仁佐
1	15:00	15:06	15:05	15:11	15:16	15:18	15:19	15:24	15:25	15:30	1	7:20	7:25	7:26	7:31	7:33	7:34	7:39	7:45
2	17:25	17:28	17:33	17:36	17:41	17:43	17:44	17:49	17:50	17:55	2	8:25	8:28	8:29	8:34	8:36	8:37	8:42	8:48
土曜日										土曜日									
	仁佐	源	町	佐保	佐保	志多津	荷	船小	田大橋	田	仁佐	仁佐	田大橋	小網	荷	志多津	佐保	源	仁佐
1	15:00	15:06	15:05	15:11	15:16	15:18	15:19	15:24	15:25	15:30	1	7:20	7:25	7:26	7:31	7:33	7:34	7:39	7:45
2	17:25	17:28	17:33	17:36	17:41	17:43	17:44	17:49	17:50	17:55	2								
日・祝祭日										日・祝祭日									
	仁佐	源	町	佐保	佐保	志多津	荷	船小	田大橋	田	仁佐	仁佐	田大橋	小網	荷	志多津	佐保	源	仁佐
1	17:35	17:39	17:40	17:46	17:51	17:53	17:54	17:59	18:00	18:05	1	7:20	7:25	7:26	7:31	7:33	7:34	7:39	7:45

■青海線（土・日・祝祭日運休）

	三根大橋	三根浜	狩尾	木坂	神社前	青海	青海	神社前	木坂	狩尾	三根浜	大橋	三根
1	10:20	10:21	10:22	10:27	10:32	10:34	10:36	7:30	7:32	7:34	7:39	7:44	7:45
2	17:45	17:46	17:47	17:52	17:57	17:59	18:01	10:40	10:42	10:44	10:49	10:54	10:55

■舟志・小鹿線

平日・土曜日																			
	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	小鹿	一重	芦見浜	芦見	琴	神社前	中原
1	10:35	11:00	11:07	11:10	11:15	11:16	11:19	11:35	11:40	11:41	11:43	11:48	7:07	7:12	7:14	7:15	7:20	7:36	7:39
2	13:10	13:15	13:22	13:25	13:30	13:31	13:34	13:50	13:55	13:56	13:58	14:03	8:30	8:35	8:37	8:38	8:43	8:59	9:02
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	11:53	11:58	12:00	12:01	12:06	12:22	12:25
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	14:08	14:13	14:15	14:16	14:21	14:37	14:40
日・祝祭日																			
	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	小鹿	一重	芦見浜	芦見	琴	神社前	中原
1	13:10	13:15	13:22	13:25	13:30	13:31	13:34	13:50	13:55	13:56	13:58	14:03	7:07	7:12	7:14	7:15	7:20	7:36	7:39
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	14:08	14:13	14:15	14:16	14:21	14:37	14:40

■上対馬病院線

	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発	7:56着	6:29発	6:30着	厳 原 行 き	6:35発へ接続															
2	志多留	7:00発	より接続	8:09発	8:10着	8:34発	8:35着	厳 原 行 き	8:40発へ接続															
3	比田勝	8:00発	駒浦循環線(大浦・鰐浦)より接続	8:40発	8:41着	10:55発	10:56着	小 鹿 行 き	11:00発へ接続															
4	日・祝祭日運休	小 鹿	8:30発	より接続	9:18発	9:19着	11:24発	11:25着	厳 原 行 き	11:30発へ接続														
5	厳 原	7:05発 (縦貫線)	より接続	9:28発	9:29着	12:30発	12:31着	駒浦循環線(諸の湯・鰐浦・大浦)	12:31発へ接続															
6	日・祝祭日運休	小 鹿	11:53発	より接続	12:41発	12:42着	12:54発	12:55着	厳 原 行 き	13:00発へ接続														
7	上対馬病院	12:30発	駒浦循環線(諸の湯・鰐浦・大浦)より接続	13:11発	13:12着	13:10発	13:11着	小 鹿 行 き	13:15発へ接続															
8	厳 原	10:58発 (縦貫線)	より接続	13:26発	13:27着	14:00発	14:01着	駒浦循環線(大浦・鰐浦・諸の湯)	14:01発へ接続															
9	上対馬病院	14:00発	駒浦循環線(大浦・鰐浦・諸の湯)より接続	14:45発	14:46着	16:30発	16:31着	小 鹿 行 き	16:35発へ接続															
10	小 鹿	14:08発	より接続	14:56発	14:57着	16:39発	16:40着	厳 原 行 き	16:45発へ接続															
11	厳 原	13:28発 (縦貫線)	より接続	15:56発	15:57着	17:40発	17:41着	駒浦循環線(諸の湯・鰐浦・大浦)	17:41発へ接続															
12	厳 原	14:58発 (縦貫線)	より接続	17:23発	17:24着	17:50発	17:51着	志多留行き	17:55発へ接続															
13	厳 原	18:28発 (縦貫線)	より接続	20:57発	20:58着	18:00発	18:01着	小 鹿 行 き	18:02発へ接続															

■上対馬高校通学バス (土・日・祝祭日運休)

上対馬 病院	比田勝
上対馬 病院	比田勝

■鹿見線

	女 連 久 原	鹿 見 鹿見口	乃の原 仁 田	仁 田	乃の原 鹿見口	鹿 見 久 原	女 連
1	6:55 6:58	6:59 7:05	7:10 7:13	18:50	18:53 18:58	19:04 19:05	19:08

■伊奈線

毎日運行【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 護	学校前	井 口	友 谷	湊	佐須奈	河 内	高校前	比田勝
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
【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 護	竜の口	中山口	瀬 田	仁 田	仁田浜	犬ヶ浦	御 園	越 高	伊 奈
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

②市営バス

■三根・志越線（日・祝祭日及び12月31日～1月3日は運休）

[illegible]

■鰐浦・比田勝循環線（日・祝祭日及び12月31日～1月3日は運休）

		上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	上科	
--	--	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	--

■こんどろバス（予約制）（土・日及び8月13日～15日、12月31日～1月3日は運休）

仁田 方面行き	1便 (毎日)	寄 附 便			2便 (毎日)	3便 (毎日)
		サラゴ便 (月曜のみ)	仁田診療所便 (火曜・水曜のみ)	伊奈診療所便 (木曜のみ)		
田ノ浜	8:10	9:10	10:50	10:50	13:04	14:38
志多望	8:14	9:14	10:54	10:54	13:08	14:42
伊奈	8:19	9:19	10:59	10:59	13:13	14:47
越島	8:23	9:23	11:03	11:03	13:17	14:51
飯岡	8:27	9:27	11:07	—	13:21	14:55
犬ヶ渚	8:30	9:30	11:10	—	13:24	14:58
越ノ坂・程満	8:34	9:34	11:14	—	13:28	15:02
窓口センター	8:37	9:37	11:17	—	13:31	15:05
舘所	8:40	9:40	11:20	—	13:34	15:08
マルミヤ	8:45	9:45	11:25	—	13:39	15:13
仁田診療所	8:47	9:47	11:27	—	13:41	15:15
サラゴ	—	10:07	—	—	—	—

田ノ浜 方面行き	1便 (毎日)	寄 附 便			2便 (毎日)	3便 (毎日)
		サラゴ便 (月曜のみ)	仁田診療所便 (火曜・水曜のみ)	伊奈診療所便 (木曜のみ)		
サラゴ	—	11:07	—	—	—	—
仁田診療所	8:49	11:27	11:29	—	13:43	15:17
マルミヤ	8:51	11:29	11:31	—	13:45	15:19
舘所	8:55	11:33	11:35	—	13:49	15:23
窓口センター	8:59	11:37	11:39	—	13:53	15:27
越ノ坂・程満	9:00	11:38	11:40	—	13:54	15:28
犬ヶ渚	9:04	11:42	11:44	—	13:58	15:32
飯岡	9:08	11:46	11:48	—	14:07	15:36
舘所	9:12	11:50	11:52	11:08	14:06	15:40
伊奈	9:15	11:53	11:55	11:11	14:09	15:43
志多望	9:19	11:57	11:59	11:15	14:13	15:47
田ノ浜	9:26	12:04	12:06	11:22	14:20	15:54

③市営バス(スクール混乗)(12月31日～1月3日は運休)

■ 雞知・昼ヶ浦線

【平日運行】※学校の都合により時刻の変更及び運休になる場合があります。											
星ヶ浦	黒瀬	難知宮前	桜ヶ浜橋	桜ヶ浜	対馬病院	対馬病院	星ヶ浜	桜ヶ浜橋	難知宮前	黒瀬	星ヶ浦
1 7:15	7:27	7:41	7:42	7:43	7:47	15:25	15:29	15:30	15:40	15:54	16:06
2 16:10	16:22	16:36	16:38	16:39	16:43				17:00	17:14	17:26
3 17:30	17:42	17:56				星ヶダイヤ 冬ダイヤ 春・秋ダイヤ	4月～7月 11月～2月 9月～10月、3月		19:05 18:05 18:35	19:19 18:19 18:49	19:31 18:31 19:01
【休校日運行】											
星ヶ浦	黒瀬	難知宮前	桜ヶ浜橋	桜ヶ浜	対馬病院	対馬病院	桜ヶ浜	桜ヶ浜橋	難知宮前	黒瀬	星ヶ浦
1 7:45	7:57	8:11	8:12	8:13	8:17	12:55	12:59	13:00	13:02	13:16	13:28
2 11:55	12:07	12:21	12:22	12:23	12:27	17:05	17:09	17:10	17:12	17:26	17:38

■阿連・小茂田線

【平 日】							【土曜日・長期休校日】							
	阿	黒	佐須中前	小 茂 口	小 茂 田	佐須中前	阿	黒	佐須中前	小 茂 口	小 茂 田	佐須中前	阿	黒
1	7:27	7:41	7:42	15:03	15:04	15:18	1	7:37	8:11	8:12	12:48	12:49	13:03	
2	15:50	16:04	16:05	16:48	16:49	17:03								
3	17:05	17:19	17:20											
4	冬休(1月～2月)					18:18	18:19	18:33	【予約制乗合バス】 予約連絡先(対馬交通) 0920-52-1810					
	夏休(5月～7月)					18:48	18:49	19:03						
長期休校日……春休み(～4/5)、夏休み(7/21～8/31)、冬休み(12/23～1/8)、春休み(3/23～)														

■仁位・貝鮎線（予約制）

【平日運行】※学校の都合により時刻が変更になる場合があります。													
	貝 畑	延 城	佐 志 智	糸 畑	豊 玉 小	仁 成	仁 成	豊 玉 小	糸 畑	佐 志 智	延 城	貝 畑	
1	7:30	7:34	7:38	7:46	7:53	7:56	15:19	15:22	15:29	15:37	15:41	15:45	
2	15:45	15:49	15:58	16:01	16:08	16:11	16:30	16:33	16:40	16:48	16:52	16:56	
3	16:56	17:00	17:04	17:12	17:19	17:22	18:30	18:33	18:40	18:48	18:52	18:56	

【休日運行】													
	貝 畑	延 城	佐 志 智	糸 畑	豊 玉 小	仁 成	仁 成	豊 玉 小	糸 畑	佐 志 智	延 城	貝 畑	
1	7:30	7:34	7:38	7:46	7:53	7:56	12:15	12:18	12:25	12:33	12:37	12:41	

■仁位・見世浦線（予約制）

【平日運行】※学校の都合により時刻が変更になる場合があります。													
車	見	世	浦	佐	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志	賀
1	7:30	7:34	7:38	7:46	7:53	7:56	15:19	15:22	15:29	15:37	15:41	15:45	
2	15:45	15:49	15:53	16:01	16:08	16:11	16:30	16:33	16:40	16:48	16:52	16:56	
3	16:56	17:00	17:04	17:12	17:19	17:22	18:36	18:39	18:46	18:54	18:58	19:02	

【休校日運行】													
車	見	世	浦	佐	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志	賀
1	7:30	7:34	7:38	7:46	7:53	7:56	12:15	12:18	12:25	12:33	12:37	12:41	

■仁位・廻線

【登校日】【廻⇒仁位】													
車	見	世	浦	佐	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志	賀
1	7:25	7:28	7:33	7:34	7:36	7:41	7:44	7:45	7:46	7:48	7:49	7:50	7:52
2	7:50	7:53	7:58	8:00	8:02	8:07	8:10	8:11	8:12	8:14	8:15	8:16	8:18
3	8:18	8:21	8:26	8:28	8:30	8:35	8:38	8:39	8:40	8:42	8:43	8:44	8:46

【仁位⇒廻】													
車	仁	位	廻	佐	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志	賀
1	12:15	12:17	12:18	12:19	12:20	12:21	12:22	12:23	12:24	12:25	12:26	12:27	12:28
2	12:28	12:30	12:31	12:32	12:33	12:34	12:35	12:36	12:37	12:38	12:39	12:40	12:41
3	12:42	12:44	12:45	12:46	12:47	12:48	12:49	12:50	12:51	12:52	12:53	12:54	12:55

【休校日】【廻⇒仁位】													
車	仁	位	廻	佐	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志	賀
1	12:15	12:17	12:18	12:19	12:20	12:21	12:22	12:23	12:24	12:25	12:26	12:27	12:28
2	12:28	12:30	12:31	12:32	12:33	12:34	12:35	12:36	12:37	12:38	12:39	12:40	12:41
3	12:42	12:44	12:45	12:46	12:47	12:48	12:49	12:50	12:51	12:52	12:53	12:54	12:55

■三根・鹿見線

【平日】【鹿見⇒三根】													
車	鹿	見	三	根	佐	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志
1	7:30	7:31	7:32	7:35	7:40	7:46	15:32	15:38	15:43	15:56	16:07	16:18	16:29
2							16:32	16:40	16:45	16:58	17:09	17:20	17:31
3							18:32	18:40	18:45	18:58	19:09	19:20	19:31

【三根⇒鹿見】													
車	三	根	佐	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志
1	15:32	15:38	15:43	15:56	16:07	16:18	16:29	16:40	16:51	17:02	17:13	17:24	17:35
2	16:32	16:40	16:45	16:58	17:09	17:20	17:31	17:42	17:53	18:04	18:15	18:26	18:37
3	18:32	18:40	18:45	18:58	19:09	19:20	19:31	19:42	19:53	20:04	20:15	20:26	20:37

【土・日・祝祭日・長期休校日（～4/5、7/21～8/31、12/23～1/8、3/23～）】													
車	鹿	見	三	根	佐	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志
1	8:30	8:31	8:32	8:35	8:40	8:46	12:34	12:40	12:45	12:58	13:09	13:20	13:31

■櫛・佐賀線

【平日運行】													
車	櫛	佐	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志	賀
1	7:35	7:38	7:41	7:42	7:43	7:44	7:45	7:46	7:47	7:48	7:49	7:50	7:51
2	15:45	15:48	15:51	15:52	15:53	15:54	15:55	15:56	15:57	15:58	15:59	16:00	16:01

【休校日運行】													
車	櫛	佐	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志	賀
1	7:35	7:38	7:41	7:42	7:43	7:44	7:45	7:46	7:47	7:48	7:49	7:50	7:51
2	15:45	15:48	15:51	15:52	15:53	15:54	15:55	15:56	15:57	15:58	15:59	16:00	16:01

■仁位・琴線

【平日運行】													
車	仁	位	琴	佐	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志	賀
1	7:35	7:38	7:41	7:42	7:43	7:44	7:45	7:46	7:47	7:48	7:49	7:50	7:51
2	15:45	15:48	15:51	15:52	15:53	15:54	15:55	15:56	15:57	15:58	15:59	16:00	16:01

【仁位⇒琴】													
車	仁	位	琴	佐	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志	賀
1	12:15	12:17	12:18	12:19	12:20	12:21	12:22	12:23	12:24	12:25	12:26	12:27	12:28
2	12:28	12:30	12:31	12:32	12:33	12:34	12:35	12:36	12:37	12:38	12:39	12:40	12:41

【休校日運行】													
車	仁	位	琴	佐	賀	志	賀	志	賀	志	賀	志	賀
1	12:15	12:17	12:18	12:19	12:20	12:21	12:22	12:23	12:24	12:25	12:26	12:27	12:28
2	12:28	12:30	12:31	12:32	12:33	12:34	12:35	12:36	12:37	12:38	12:39	12:40	12:41

■比田勝・唐舟志線（予約制）（土・日・祝運休）

	唐舟志	富ヶ浦	津 和	網 代	比田勝	比田勝	網 代	津 和	富ヶ浦	唐舟志
1	7 : 17	7 : 23	7 : 27	7 : 33	7 : 37					
2	15 : 50	15 : 56	16 : 00	16 : 06	16 : 10	15 : 30	15 : 34	15 : 40	15 : 44	15 : 50
3	16 : 50	16 : 56	17 : 00	17 : 06	17 : 10	16 : 20	16 : 24	16 : 40	16 : 44	16 : 50
4	3月～10月の時間割					18 : 45	18 : 49	18 : 55	18 : 59	19 : 05
	11月～2月の時間割					18 : 15	18 : 19	18 : 25	18 : 29	18 : 35

対馬市地域公共交通計画

令和6年3月

対馬市
