

概要版

平戸市地域公共交通計画



令和7年3月
平戸市

平戸市地域公共交通計画 概要版 目次

第1章 公共交通計画の概要	1
1. 計画策定の背景・目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画区域	2
4. 計画期間	3
第2章 平戸市の地域概況	4
1. 位置・沿革	4
2. 人口・世帯推移	4
3. 将来人口と将来年齢別人口	5
4. 人口分布	6
第3章 地域公共交通の現状	7
1. 市内の公共交通	7
2. 利用者数	9
3. 公共交通の接続状況	11
4. 市の負担額の推移	12
5. 公共交通空白地	13
第4章 網形成計画の総括	15
1. 網形成計画の概要	15
2. 成果指標の達成状況	15
第5章 市民・事業者ニーズの把握	16
1. 市民アンケート調査	16
2. 生徒アンケート調査	17
3. 民生委員聞き取り調査	18
4. 路線バス乗り込み調査	19
5. 交通結節点調査	20
6. 交通事業者聞き取り調査	21
7. 飲食店・宿泊事業者聞き取り調査	22
第6章 地域公共交通の問題点・課題	23
1. 現状分析及び各種調査からみえてきた問題点	23
2. 地域公共交通に関する課題	26

第7章 平戸市公共交通の将来像	27
1. 地域公共交通の基本理念	27
2. 課題に対する基本方針	27
3. 地域公共交通の将来像	29
4. 基本方針に対する政策・事業	35
第8章 将来像の実現に向けて	42
1. スケジュール	42
2. PDCAサイクルによる改善・向上	42
3. 評価指標・時期・方法	44

1 章 公共交通計画の概要

1.1 計画策定の背景・目的

平戸市(以下、「本市」という。)は、自家用車に頼った移動や少子高齢化、人口減少の影響によって公共交通の利用者が減少しており、平成 31 年 3 月に「平戸市地域公共交通網形成計画(以下、「網形成計画」という。)」を策定し、市内の公共交通網の整備に向けて取り組んできました。

本市の公共交通は陸上交通と海上交通に区分され、陸上交通は、主に主要幹線を運行する路線バスや、支線を運行するコミュニティバス、タクシー及び田平地区を運行する松浦鉄道で構成されています。また、海上交通は、大島航路、度島航路、津吉航路の定期航路及び民間委託の高島航路で構成されており、いずれも市内外への移動に欠かせない公共交通機関となっています。

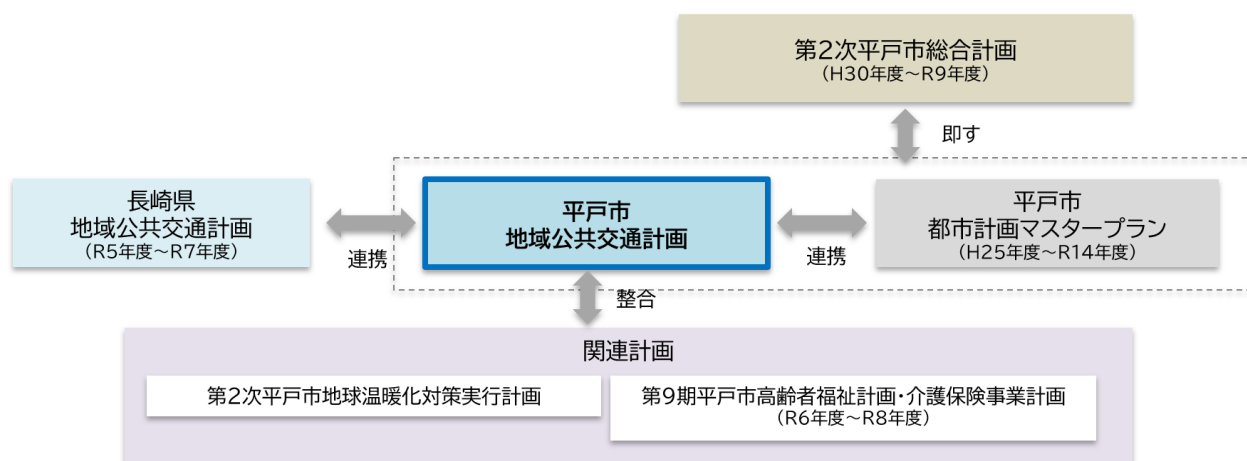
新型コロナウイルス感染症の影響やその後のライフスタイルの変化もあり、利用者減少や交通事業者の経営状況悪化に歯止めがかからない状況であり、運転手不足による減便や路線廃止も発生し、高齢者等の交通弱者の移動の足の確保が年々厳しい状況となっています。

このような状況の中、業界ではライドシェアの創設や自家用有償旅客運送の拡充など移動手段確保のための法整備が進んでおり、網形成計画が令和 6 年度に計画終期を迎えるなど、今後の中長期的な市内公共交通ビジョンを見直す契機にもなっています。以上の背景から、より利便性が高く、持続可能な市内公共交通の再構築を行うべく、「平戸市地域公共交通計画(以下、「本計画」という。)」を策定します。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、「第 2 次平戸市総合計画」に即し、「平戸市都市計画マスタープラン」をはじめとする関連計画との整合を図りながら、本市として目指すべき地域公共交通体系を実現するために定めるものです。

図 1-1 計画の位置づけ



1.3 計画区域

計画の区域は本市全域とします。

図 1-2 本市全域



1.4 計画期間

計画期間は令和7年度(2025年度)から令和11年度(2029年度)までとします。

なお、本計画の内容は、今後の社会情勢の変化や事業の進捗状況を検証し、必要に応じて見直しを行います。

表 1-1 計画期間

	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	
	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	
上位計画	第2次平戸市総合計画 (H30 年度～R9 年度)											
	平戸市都市計画マスタープラン (H25 年度～R14 年度)											
交通計画	平戸市地域公共交通網形成計画 (H31 年度～R6 年度)						平戸市地域公共交通計画 (R7 年度～R11 年度)					
県計画					長崎県地域公共交通計画 (R5 年度～R7 年度)							

第2章 平戸市の地域概況

2.1 位置・沿革

本市は、長崎県の北西部に位置し、平戸島、生月島、大島、度島、高島の有人島及び、北松浦半島の北西端に位置する田平と周辺の多数の島々で構成されています。本市は市制、町村制施行等により変遷を重ね、平成 17 年 10 月 1 日に現在の「平戸市」が誕生しました。

図 2-1 位置図



2.2 人口・世帯推移

令和 6 年 10 月 1 日現在、本市の人口は 28,026 人、世帯数は 13,610 世帯です。令和元年と比較して人口では約 3,000 人、世帯数では約 400 世帯減少しました。人口は全ての地区で減少傾向にあり、大島地区の人口減少が最も顕著となっています。

図 2-2 平戸市 人口・世帯数

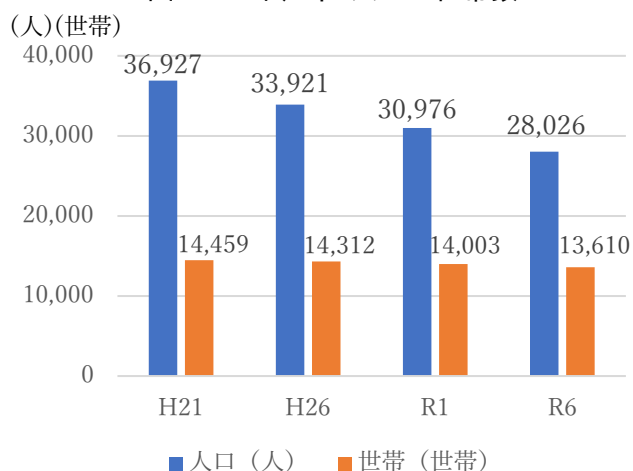
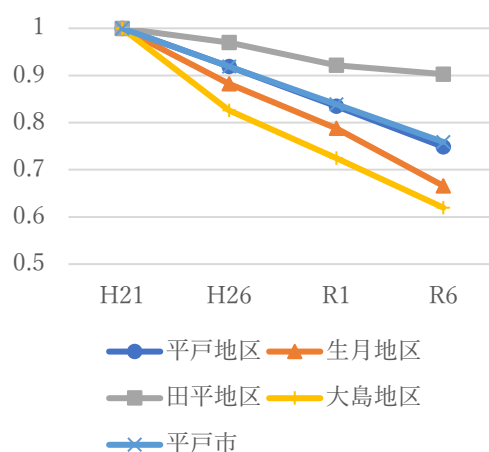
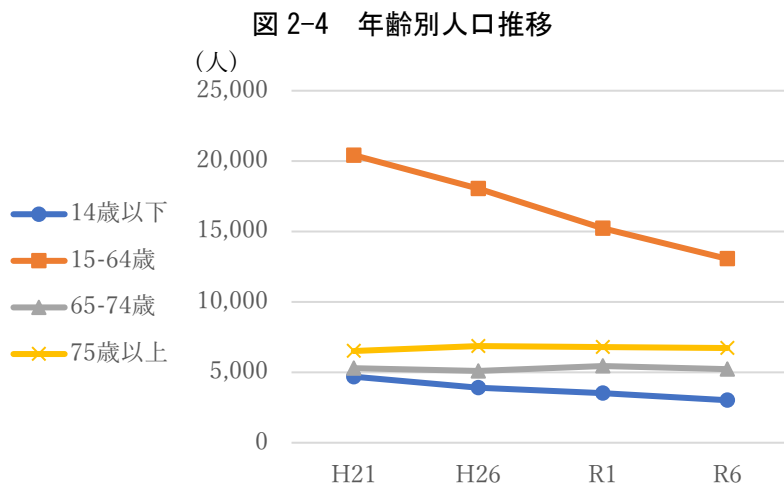


図 2-3 地区別人口推移 (H21=1.0)



資料) 平戸市統計データ (各年 10 月 1 日時点のデータを参照)

75 歳以上人口は 15 年間でほぼ横ばいとなっていますが、15～64 歳の人口は急激に減少していることから、本市では人口減少とともに生産年齢人口の減少も進行していることがわかります。



資料) 平戸市統計データ(各年 10 月 1 日時点のデータを参照)

2.3 将来人口と将来年齢別人口

本市の人口は今後も減少が続くことが予想されています。本市の試算によると、人口総数は令和 27 年に 2 万人を下回り、令和 32 年には約 17,600 人にまで減少すると推計されています。

年代別に将来人口を見ると、15～64 歳までの生産年齢人口は減少の一途にあります。65 歳以上も同じく減少傾向にありますが、後期高齢者にあたる 75 歳以上の人口は令和 12 年に約 7,000 人とピークを迎えた後に、減少へ転じます。本市の人口は、0～14 歳を除き、いずれの年齢階層においても減少が続く見込みとなっています。

表 2-1 本市における年齢階層別の将来人口推計(人)

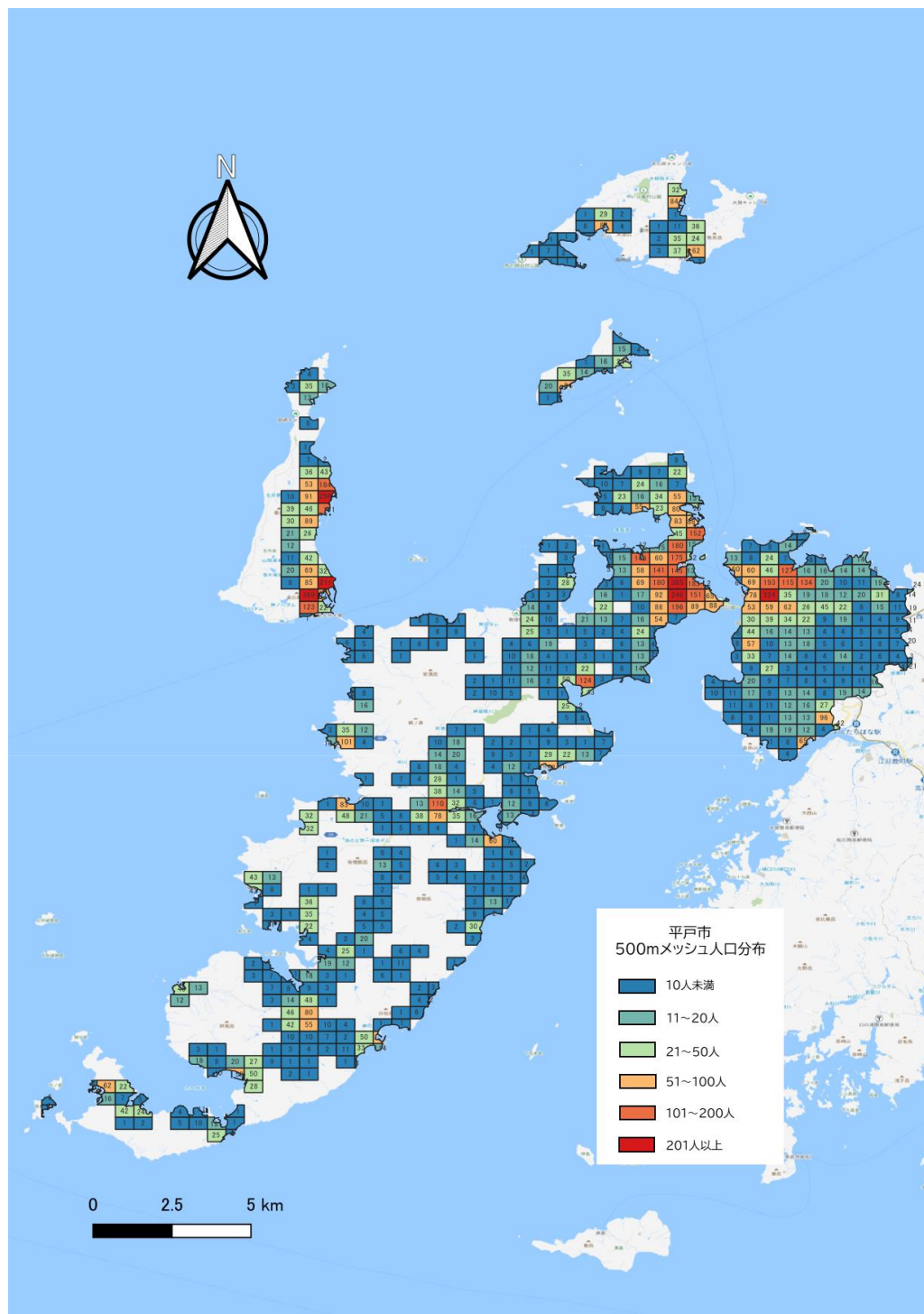
	R2	R7	R12	R17	R22	R27	R32
総数	29,365	26,778	24,457	22,396	20,561	18,965	17,626
0～14 歳	3,388	3,101	2,863	2,694	2,573	2,506	2,511
15～64 歳	13,804	11,904	10,480	9,461	8,714	8,278	7,958
65 歳以上	12,173	11,773	11,115	10,241	9,274	8,182	7,156
65～74 歳	5,546	4,980	4,096	3,429	2,972	2,609	2,251
75 歳以上	6,627	6,793	7,019	6,811	6,302	5,573	4,905

資料) 第 2 次平戸市総合計画(後期基本計画)より作成

2.4 人口分布

令和4年の本市の住民基本台帳における、本市市内を500m四方に分割したメッシュ(以下、「500メッシュ」という。)を基準とした人口分布をみると、図2-5の通り、平戸島北部の平戸市役所が位置する周辺や、生月島の東部および南部、田平地区の平戸大橋周辺で居住人口の多いエリアが見られますが、大部分は50人以下のエリアが広範囲に見られます。

図2-5 平戸市500mメッシュ人口



資料) 令和4年 住民基本台帳人口・世帯数データより作成

第3章 地域公共交通の現状

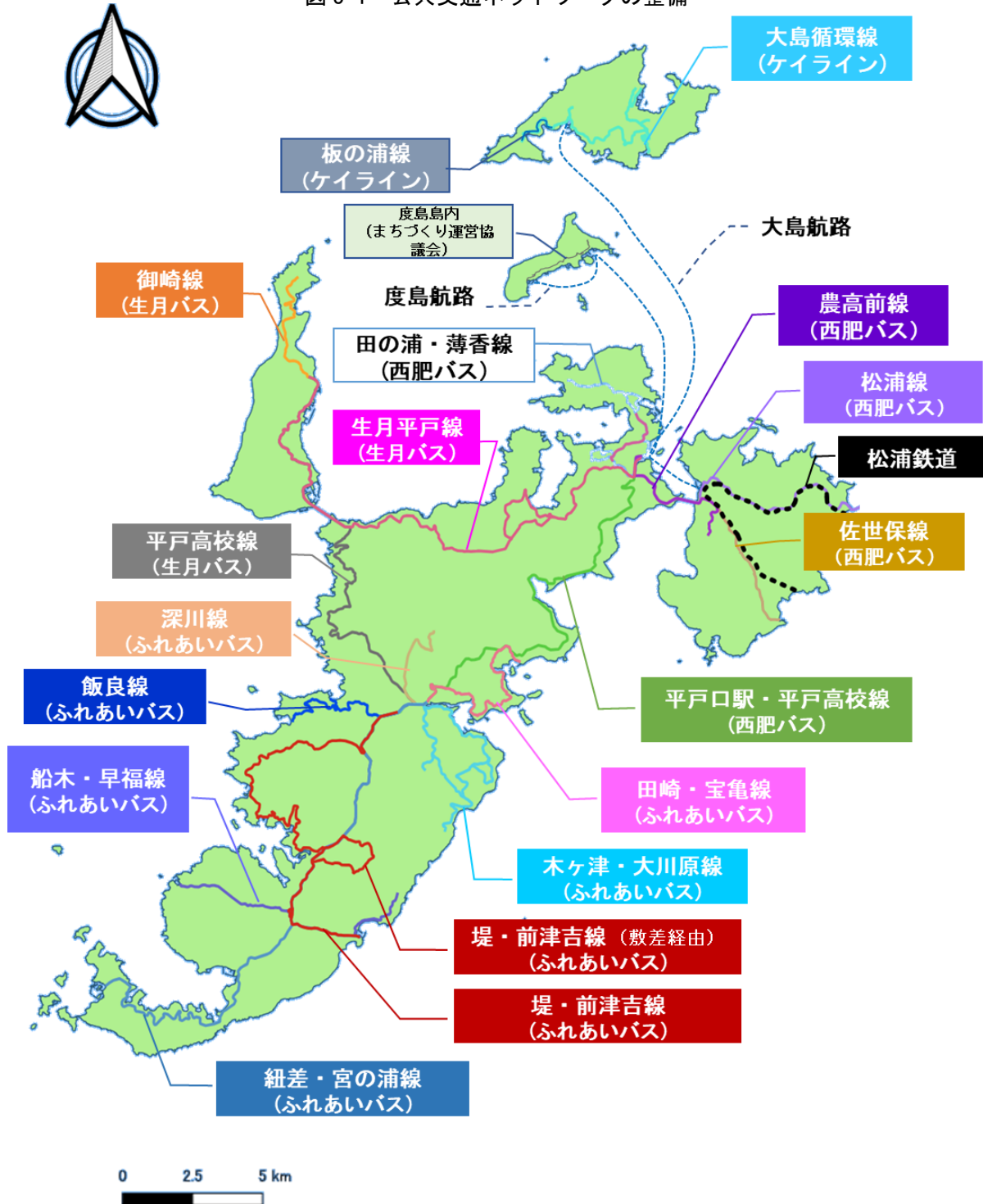
3.1 市内の公共交通

本市の公共交通は、鉄道、路線バス、本市及び「地元まちづくり運営協議会」が運営するコミュニティ交通、定期航路、タクシーが運行しており、複数の事業者・交通モードが存在しています。

表 3-1 市内の公共交通一覧

分類	事業者	系統
鉄道	松浦鉄道	西九州線
路線バス	西肥自動車	佐世保線、松浦線、平戸口駅・平戸高校線、田の浦・薄香線、農高前線
	生月自動車	御崎線、平戸高校線、生月平戸線
	ケイライン	大島循環線、板の浦線
コミュニティ交通	平戸市 (業務委託: ケイライン、大川陸運)	ふれあいバス中部Aルート、ふれあいバス中部Bルート、ふれあいバス南部ルート、ふれあいバス紐差～宮の浦線
	まちづくり運営協議会	度島島内、志々伎町～市民病院、中野～市民病院、津吉～市民病院
定期航路	平戸市	大島航路
	竹山運輸	度島航路
	津吉商船	津吉航路
	宮の浦定期船組合	高島航路
タクシー	マンボウタクシー	—
	生月タクシー	
	中部タクシー	

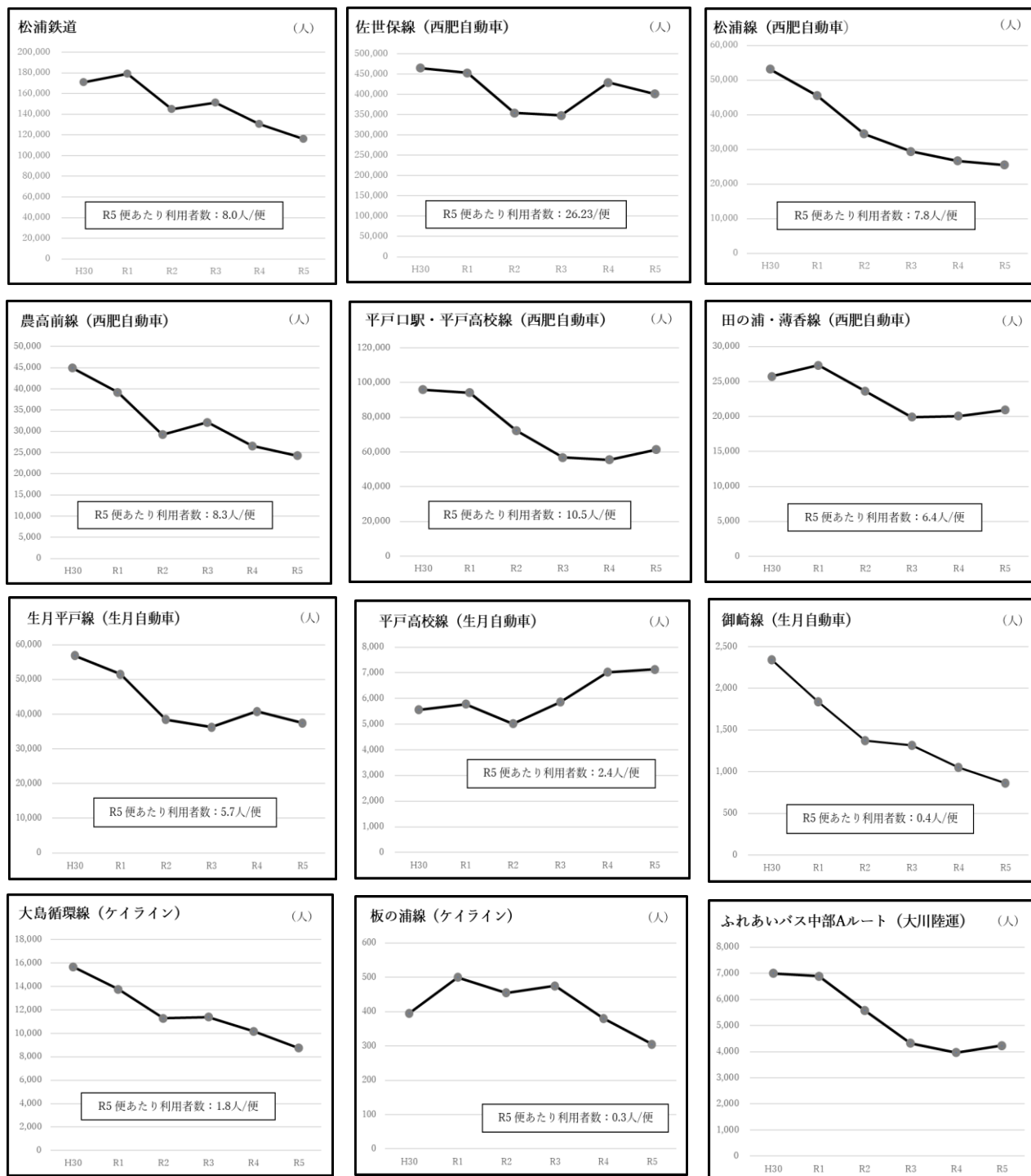
図 3-1 公共交通ネットワークの整備

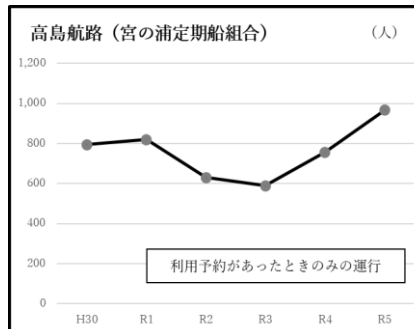
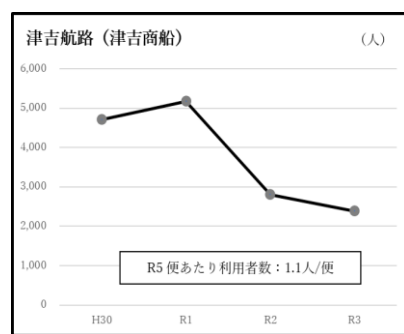
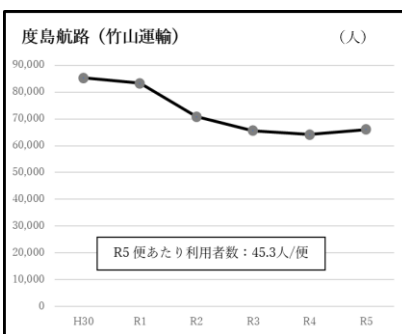
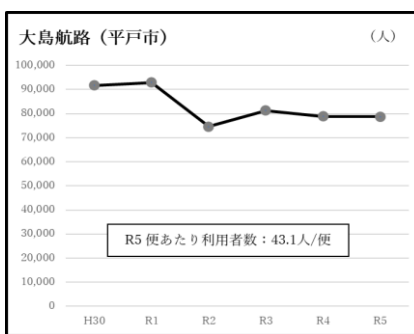
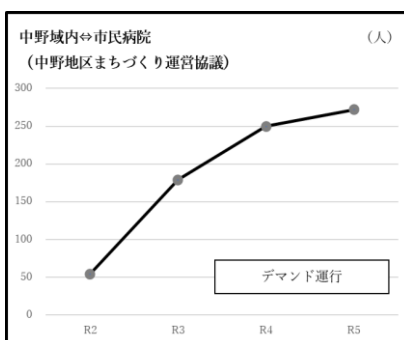
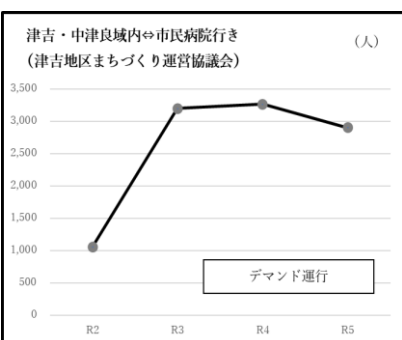
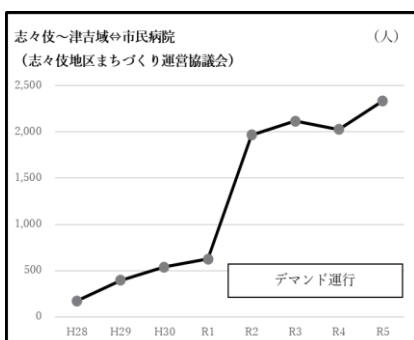
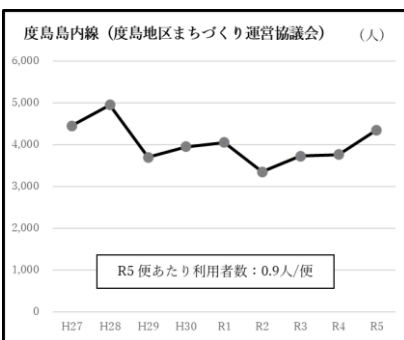
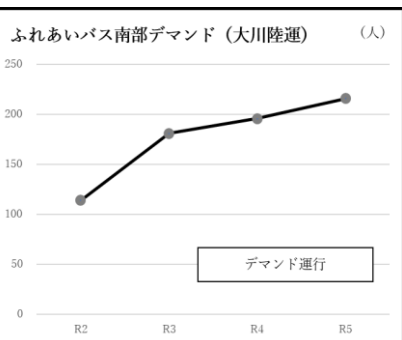
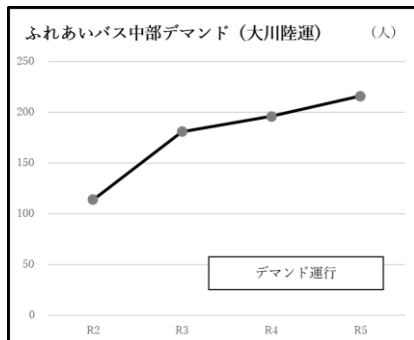
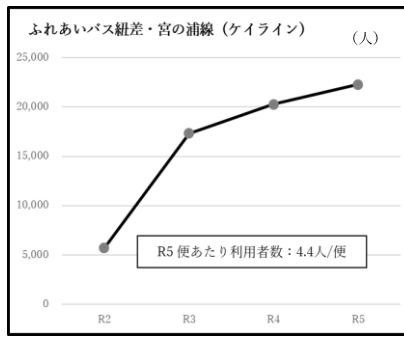
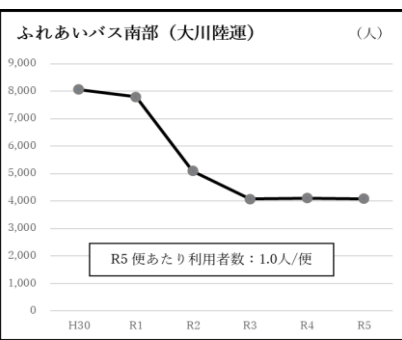
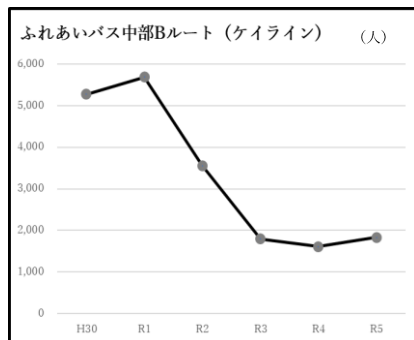


3.2 利用者数

公共交通の利用者数は、一部を除き、陸上・海上交通の大部分で減少傾向にあります。各路線の利用者数の推移は、図 3-2 の通りです。

図 3-2 各路線の利用者数の推移





3.3 公共交通の接続状況

図 4-4 の通り、本市の公共交通の主な交通結節点を整理しました。

図 3-3 公共交通の主な接続地



3.4 市の負担額の推移

公共交通の維持に係る市の負担額について、陸上交通は増加傾向にあり、令和5年度には、平成30年度の約1.2倍にあたる166,080千円となりました。一方、海上交通についても増加傾向にあり、令和5年度には、平成30年度の約2倍になっています。

図3-4 市の負担額の推移

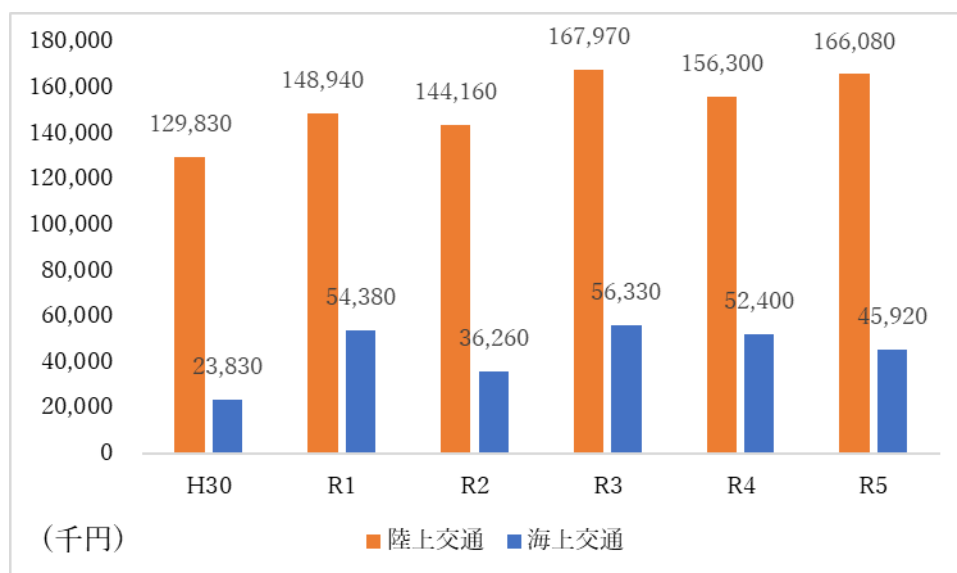


表3-2 市の負担額 詳細(千円)

区分		H30	R1	R2	R3	R4	R5
陸上	鉄道施設整備事業補助金	7,430	8,660	9,660	8,870	8,250	7,770
	国庫補助路線	9,160	10,170	8,970	45,800	40,300	44,140
	県単独補助路線	9,640	19,200	17,250	0	0	0
	市単独補助路線	75,770	81,850	65,500	52,600	43,330	49,270
	市町村運営有償運送	26,500	27,600	40,820	58,200	61,840	62,150
	公共交通空白地有償運送	1,330	1,460	1,960	2,500	2,580	2,750
陸上交通計		129,830	148,940	144,160	167,970	156,300	166,080
海上	国庫補助航路	22,080	52,530	34,840	55,000	50,660	43,700
	市単独補助航路	1,750	1,850	1,420	1,330	1,740	2,220
海上交通計		23,830	54,380	36,260	56,330	52,400	45,920
合計		153,660	203,320	180,420	224,300	208,700	212,000

資料) 平戸市資料から作成

3.5 公共交通空白地

本計画では公共交通の利便性向上等を図るとともに、移動困難者に対する移動手段の確保に向けた検討を進める必要があります。民間バス路線の再編や、居住地域の実態を踏まえ、公共交通空白地を特定したうえで、移動困難者に対する適切な対応策を検討します。

(1) 公共交通空白地の考え方

国土交通省「地域公共交通づくりハンドブック」では空白地域の捉え方を以下のように示しており、本市においても、一定数の人口がいる居住エリアにおいて、鉄道駅及びバス停が一定の距離を超えていることを要素として整理し、公共交通空白地を定義しました。

(2) 公共交通空白地の定義及び考慮した項目

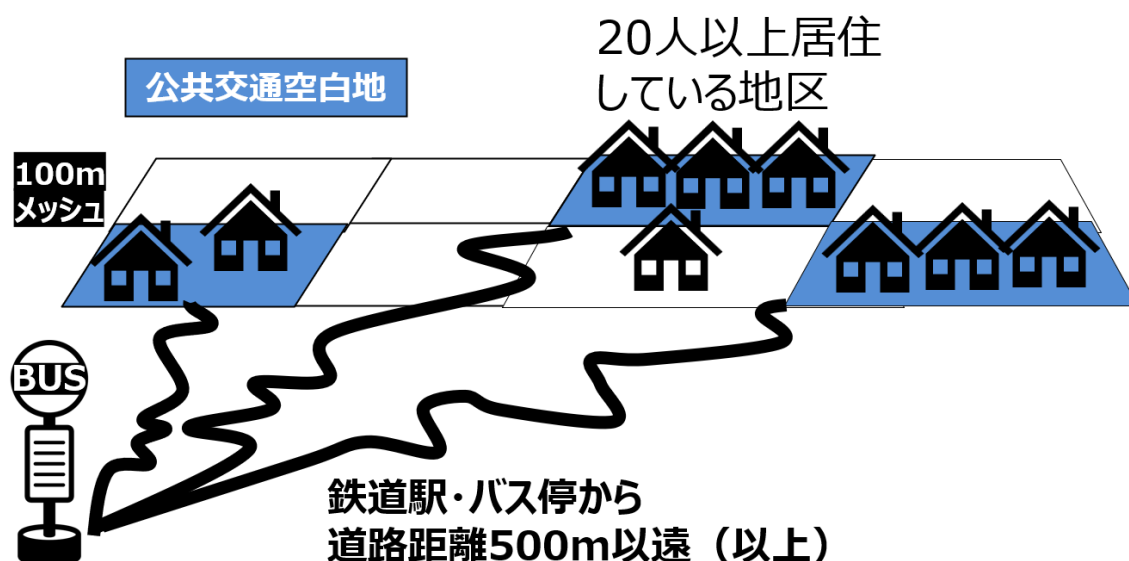
網形成計画策定時の公共交通空白地区認定基準（案）において「半径 500m 以上離れた地域及び 500m メッシュにおいて人口が概ね 100 名以上の地区」と選定基準を定めており、本計画では居住地域の実態をきめ細やかに把握し、対応策を適切に検討することを目的として 100m メッシュ人口及び道路距離 500 m を考慮し、公共交通空白地を再定義しました。

- **定義：100m（四方の）メッシュ内に 20 名以上居住しており、鉄道駅及びバス停から道路距離 500m 以上離れた地域**

表 3-3 考慮した項目・各指標

公共交通空白地特定に関する各指標・根拠		
項目	指標	根拠
人口	100mメッシュ内に 20 名以上居住している	網形成計画時の定義を参考に設定
駅・バス停からの道路距離	鉄道駅・バス停から道路距離 500m 以上離れている	地域公共交通づくりハンドブックに基づき 500m として設定

図 3-4 定義に基づく公共交通空白地特定イメージ



(3) 結果

5 地区において「公共交通空白地」を特定しました。

■ 特定した公共交通空白地（市全域）

図 3-5 公共交通空白地特定図

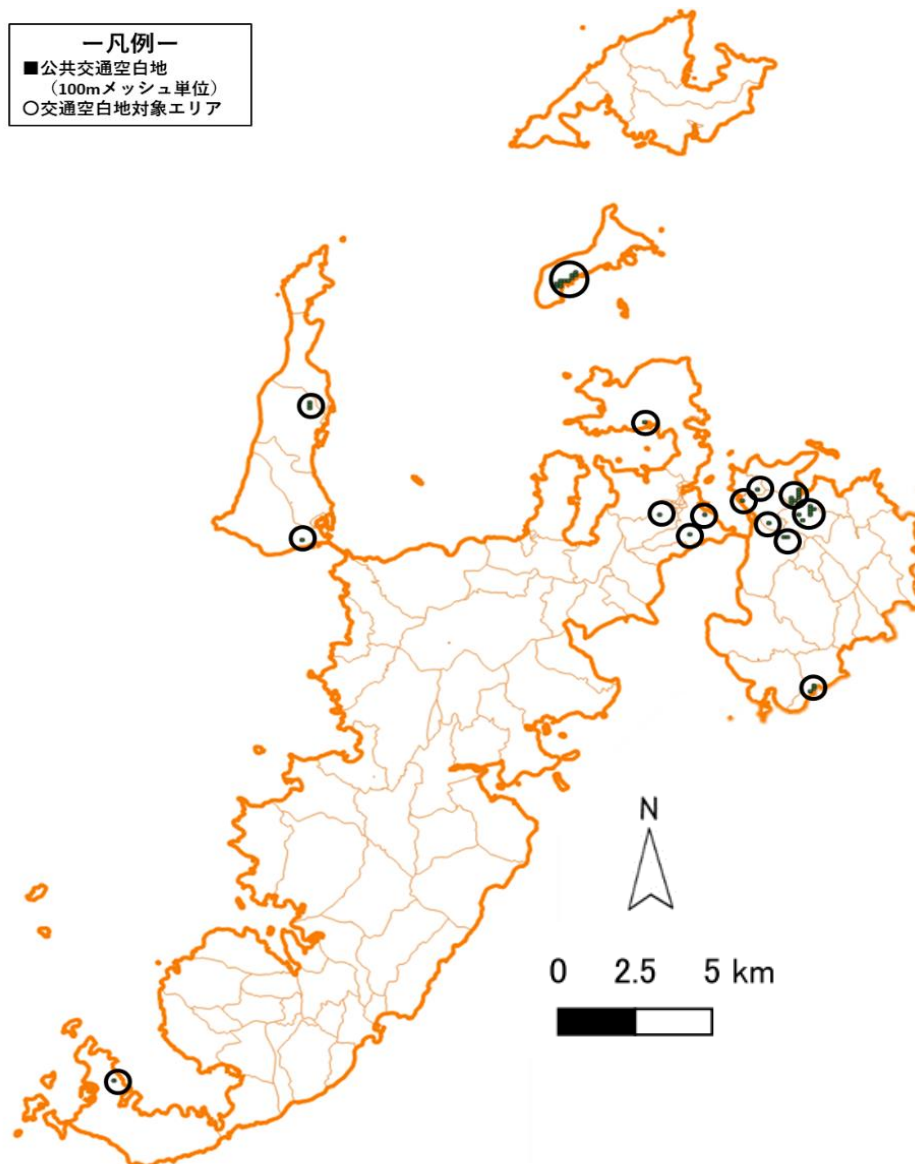


表 3-4 公共交通空白地該当地域

対象地区	地域名(大字)
北部地区	岩の上町、大久保町、戸石川町
南部地区	野子町
生月地区	里免、南免、
田平地区	大久保免、里免、深月免
度島地区	度島町

第4章 網形成計画の総括

4.1 網形成計画の概要

平戸市地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」という。）の概要は以下の通りとなります。

平戸市地域公共交通網形成計画

- 基本理念：『「路線バス」＋「鉄道」＋「航路」の効果的なネットワークによる持続可能で便利に移動できるまちづくり』
- 計画区域：平戸市全域
- 策定年度：平成31年3月

4.2 成果指標の達成状況

網形成計画で決定した基本指標として、以下の通り成果指標が設定されています。

目標値に対する実績値は赤枠の通りとなり、概ね目標達成している状況となります。

表 4-1 網形成計画の成果指標

基本方針	成果指標	網形成計画策定時	目標 (2024年)	実績値	達成状況
① 市内外の広域移動を支える幹線系統ネットワークの形成	ア) 佐世保—平戸線（路線バス）の平戸桟橋での乗者数	13,350 人 (H29)	13,700 人	13,780人	○
② 身近な生活を支えるコミュニティ交通ネットワークの形成	イ) 地域主体の新交通システム導入数	2 地区 (H30)	4 地区	4 地区	○
③ 離島と本土を安全で快適に結ぶ海上交通ネットワークの形成	ウ) 定期航路利用者数	182,295.5 人 (H29)	156,000 人	148,879人 (R5年度)	×
④ 持続可能な運営のための利用促進策の導入と意識啓発	エ) 利用促進事業数	1 事業 (H30)	3 事業	3 事業	○
	度島コミュニティ交通の1便当た	2.6 人/便 (H29)	2.6 人/便	3.02人/便	○
	オ) コミュニティ利用者数	46.7% (H29)	46.70%	318.40%	○
	志々伎コミュニティ交通（予約制）の稼働率	53.8% (H29)	55%	登校時： 64% 下校時： 72%	○
⑤ 幹線系統ネットワークとコミュニティ交通ネットワークを結ぶ支線ネットワークの形成	カ) 高校生の通学における公共交通利用率 (アンケート調査結果)	22,289 人/年 (R5)	22,500 人/年 (R6)	24,240人/年 (R5.10月～ R6.9月)	○

第5章 市民・事業者ニーズの把握

公共交通に関する市民や事業者の要望や現状を把握するために、アンケートや聞き取りによる調査を実施しました。

5-1. 市民アンケート調査

調査対象	満 18 歳以上の平戸市民
調査方法	①無作為に抽出した平戸市民 3,000 名への郵送アンケート ②平戸市公式 LINE からのアンケート回答
調査期間	令和 6 年 10 月 7 日(月)～10 月 31 日(木)

	調査結果要旨
運転免許証返納	「将来的に返納を考えている」と回答した方が 45%であるのに対し、「返納は考えていない」と回答した方は 37%となっています。返納を考えていない理由としては、「交通手段がないため生活が不便になるから」と回答した方が最も多く約 73%となっています。
公共交通を利用しない理由	理由として、「便数が少ない」と回答した方が最も多くなっています。
路線バスの利用頻度	1 年以上利用していない方が最も多く約 75%となっており、次いで年に数回利用する方が約 10%となっています。
路線バスの利便性	「不便」と回答した方が最も多く約 43%であり、次いで約 27%の方が「どちらかというと不便」と回答しています。改善してほしい点では、「便数を増加」と回答した方が最も多く 50%となっています。
運賃が値上げした場合の利用頻度	「これまでと変わらず利用する」と回答した方が最も多く約 30%にとどまっているものの、「利用しなくなる」と回答した方が約 25%、「利用頻度を減らす」と回答した方が約 20%となっています。
公共交通がなくなった場合の移動	現状の公共交通がなくなった場合、どのように目的地まで移動するかについては、車(自分で運転)で移動する方が最も多く約 54%ですが、「目的地に行けなくて困る」と回答した方が約 21%存在します。

5-2. 生徒アンケート調査

調査対象	①平戸市立南部中学校に在籍する中学 1 年生から中学 3 年生 97 名 ②本市市内の高等学校 3 校に在籍する高校 1 年生から高校 3 年生 515 名
調査方法	Microsoft Forms での WEB 回答および紙面アンケート (全 20 問)
調査期間	令和 6 年 9 月 30 日(月)～10 月 31 日(木)

	調査結果要旨
部活動の参加状況	部活動に参加している生徒は約 71%であり、部活動の有無によって通学手段が変わる方は約 21%という結果になっています。
通学の時間帯	登校時に自宅を出る時間は、7 時台が最も多く約 73%です。一方、下校時に学校を出る時間は、18 時台という回答が最も多く、続いて 16 時台という回答が続きます。
通学の所要時間	通学にかかる時間は、「30 分未満」の方が最も多い結果になっています。通学の所要時間が 1 時間未満の方で全体の約 88%を占めています。
通学手段	家族等の送迎が最も多い。次いで、徒歩、西肥バス、ふれあいバス、松浦鉄道を利用して通学されている傾向が多くみられます。 下校時の通学手段では、登校時よりも家族等の送迎が減っており、バスや鉄道の利用者が増えています。
公共交通の満足度	「満足である」「どちらかという満足である」と回答した方が約 43%、「どちらかという不満である」「不満である」と回答した方が約 28%という結果となりました。
現在利用している公共交通がなくなった場合の通学手段	現在利用している公共交通がなくなった場合は、「他の交通手段を利用し、変わりなく通学できる」と回答した方が最も多く、約 37%を占めています。 また、「通学に利用できる交通手段がなくなる」と回答した方が約 18%を占めています。

5-3. 民生委員聞き取り調査

調査対象	平戸市中部・南部支部民生委員 30 名
調査方法	各支部民生委員協議会内でアンケート用紙を直接配布・回収
調査期間	令和 6 年 11 月 6 日(水)、11 月 8 日(金)

	調査結果要旨
受け持ち地区内住民の移動手段	受け持ち地区内住民の移動手段は「自分で車を運転」して移動する方が 31%と最も多く、「ふれあいバス」の利用が 25%と続いています。
受け持ち地区内の移動困難者数	移動で困っている方の割合は、中部支部と南部支部を比較した場合、中部支部の方が 51 名 (68%) と多い結果になっています。
移動困難者の支援状況の把握	<移動が難しい理由・困りごと> バスの便数（特に土日）が無く買い物にも行けないことや、身体が不自由な方の送迎者が居らず困っているという声があがりました。
移動困難者への支援と地域交通の改善に必要なと思う事	「バス停がもっと近くにあれば良い」という声や、デマンド運行の充実を希望する声があがりました。

5-4. 路線バス乗り込み調査

調査対象	生月自動車有限会社が運行する生月バス 3 路線の乗客 228 名
調査方法	調査員の車内乗り込みによる現地調査 (目視による乗客数調査および紙面アンケート調査)
調査期間	令和 6 年 9 月 8 日(日)～9 月 9 日(月)

	調査結果要旨
運転免許証の保有状況	自動車、原付・バイクの運転免許証を保有していない方が最も多く、約 73%を占めています。
利用頻度	ほぼ毎日利用する方が約 39%と最も多くなっています。続いて、週に 2、3 回利用する方が約 28%、月に 1～3 回利用する方が約 21%という結果です。
利用動機	路線バスを利用している理由は「他に交通手段がないため」である割合が最も高く、約 71%を占めています。
乗車時刻	7 時～8 時台、12 時～13 時台、16 時～18 時台の利用が多くなっています。
要望・意見	路線バスに対して、運行本数の増加を要望する声が多く存在しています。運行を増やしてほしい時間帯として、生徒からは 15 時から 19 時、高齢者からお昼ごろの本数増加を願う声が存在しました。

5-5. 交通結節点調査

調査対象	以下の交通結節点において乗り換え待ちをしている市民・観光客 ①平戸栈橋 ②たびら平戸口駅 ③平戸市民病院・紐差
調査方法	調査員による聞き取り調査
調査期間	令和6年9月13日(金)、9月14日(土) ※平戸市民病院・紐差は9月13日のみ調査を実施

	調査結果要旨
外出の目的	(平戸栈橋) 普段のおでかけが全体の36%を占め、次いで通勤・通学が続きます。
	(たびら平戸口駅) 普段のお出かけが34%を占め、次いで観光が32%と続きます。
	(平戸市民病院・紐差) 普段のおでかけが100%を占めています。
運転免許証の保有状況	「返納した」を含めて、運転免許証を保有していない場合が半数以上を占めます。
交通結節点の利用頻度	平日は平戸栈橋を中心とした日常的な移動が多く、休日はたびら平戸口駅を結節点とする単発的な移動が多く見られました。
移動時間帯(往路)	平戸栈橋では、特に平日8時台の移動が顕著で、大半の移動が午前に集中しています。平戸市民病院・紐差では、7時台及び8時台でしか移動が見られません。
移動時間帯(復路)	平戸栈橋では、平日の復路の時間帯として17時台が顕著に多いです。一方で、休日の移動では平戸栈橋は11時及び13時～15時台が多く、たびら平戸口駅では12時及び13時台の移動が見られました。
市内の交通機関利用で希望する取り組み	「市内全域を周遊できる路線整備」や「オンデマンド型交通による利便性向上」が多い結果となりました。
本市の地域公共交通に関する意見・要望	本数増加のほか、フェリーとの接続改善、デマンド型の運行を望む声がありました。

5-6. 交通事業者聞き取り調査

調査対象	本市で公共交通を運行している 4 事業者
調査方法	Web 会議による聞き取り調査
調査期間	令和 6 年 9 月～10 月の間に、各事業者 1 時間程度のヒアリング

	調査結果要旨
利用者に関して	観光利用はどの事業においても少なく、ほとんどが通学やシニア層等の地元住民による利用です。
利用者からの要望	増便を求める声が多くありますが、整備士や運転士等の人材不足から対応が厳しい状況にあります。また、二次交通や乗り継ぎの接続性に対する要望もあります。
交通網維持に関する課題	利用が全体的に減少していることや、人員不足から減便などを行わざるを得ない状況です。
経営面での課題	多くの事業者が人員確保や物価や燃料費の高騰、設備維持費・修繕費を懸念しています。
接続調整について	各事業者ともに、海路・陸路どちらにおいても接続性を改善する必要性を感じています。
人員不足に対する取り組み	主にベースアップや教育体制の充実等が取り組まれていますが、労働条件等の面から人員不足がひっ迫した状況の事業者も存在します。
新たな移動サービスの検討状況	需要を実感しつつも、現状は人員不足から検討できる余裕のない事業者がほとんどです。
平戸市の公共交通に対する提案	利便性の改善と同時に、多くの事業者が市や他の事業者と連携しつつ、交通サービスの提供体制を構築する必要性を感じています。

5-7. 飲食店・宿泊事業者聞き取り調査

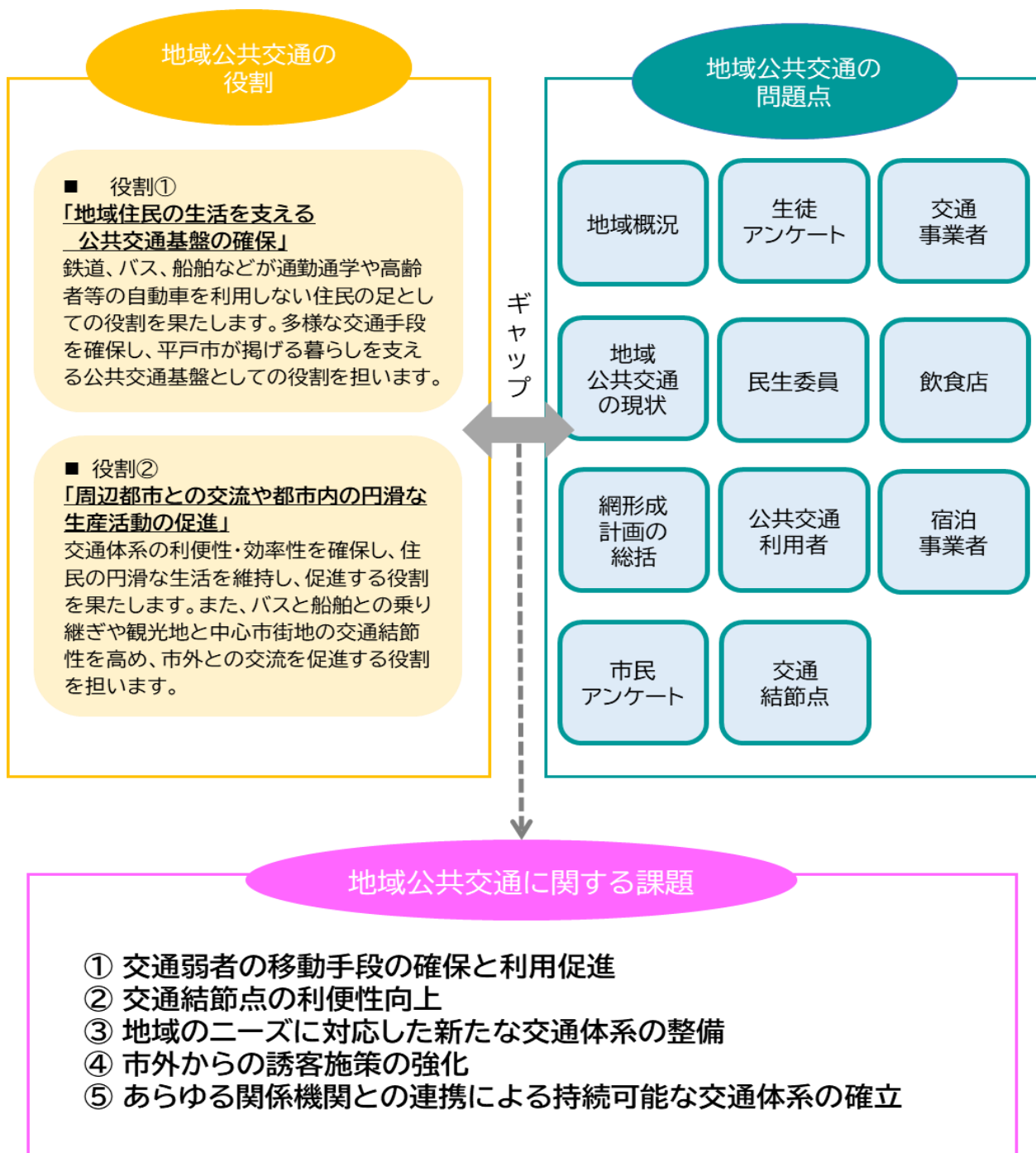
調査対象	平戸市で営業している飲食事業者(5店舗)、宿泊事業者(5施設)
調査方法	飲食店舗/宿泊施設へ訪問し、聞き取り調査(書面およびアンケート調査)
調査期間	令和6年11月6日(水)～11月8日(金)

	調査結果要旨
利用客の実態	＜飲食事業者＞ ランチの時間帯は概ね平戸市内からの利用と他県を含む市外から利用で半々、夜間は平戸市内からの利用者が多いという声があがっています。
	＜宿泊事業者＞ 概ね平戸市外を除く県内からの利用者が3割程度、うち福岡県・佐賀県からの利用が5割程度、その他2割程度という結果となっています。
利用客の移動手段	＜飲食事業者＞ 多くがマイカー利用であるが、夜間はタクシーや代行の利用も多いという声があがっています。
	＜宿泊事業者＞ 9割ほどがマイカー（レンタカー含む）利用者、公共交通機関やタクシー利用者は少数という結果となっています。
交通との連携や要望	＜飲食事業者＞ 現状、交通機関との連携の取り組みを行っている事業者は無く、観光施策に絡めた交通との連携によって利用増を図りたい声があがっています。
	＜宿泊事業者＞ タクシーが捕まらないことや、バス・鉄道路線の運行本数の少なさが指摘されたが、特にチェックアウト時間帯に交通機関の運行がないことで宿泊客の利便性が損なわれているという声が上がっています。

第6章 地域公共交通の問題点・課題

6.1 現状分析及び各種調査からみえてきた問題点

上記・関連計画より整理した「地域公共交通の役割」と各概況分析から抽出した「地域公共交通の問題点」間のギャップから地域公共交通に関する課題を整理しました。



現状分析及び各種調査からみえてきた問題点

地域概況

- ・ 人口減少および少子高齢化が進行することにより、公共交通利用者がより減少することが懸念されます→①
- ・ 後期高齢者の免許返納率が高く、高齢者の居住地区も点在していることから、高齢者の安心・安全な移動が制約される状況が危惧されます→①
- ・ 日常の買い物において、商業施設は限定的であり、自動車がないと不便な状況です→①
- ・ 通学において、市内の高校3校は本市北部または中部に位置しているため、公共交通の減便や廃線が発生すると通学での移動が困難になることが考えられます→①
- ・ 観光において、空港等からの二次交通アクセス、市内の域内交通アクセスの不足が観光客の目的地選定に影響している可能性があります→⑤

地域公共交通の現状

- ・ 鉄道・路線バス・海上交通の利用者は減少傾向であり、事業者は減便や運賃値上げの対応で路線維持を図っていると考えられます→①
- ・ 減便の影響等で異なる交通機関の接続時間がずれており、乗り換えの待ち時間が長くなっています→②

網形成計画の総括

- ・ 民間事業者への補助を実施しましたが利用者は減少傾向にあり、路線の活性化は十分ではない状況です→④
- ・ 離島コミュニティ交通については、運転士の高齢化や2種免許取得者の減少により路線維持に課題があります→③

市民アンケート

- ・ 公共交通の便数が少ないと感じる方が多く、自動車運転免許の返納がしづらい現状があります→③
- ・ 路線バスの利便性が悪いと感じられており、1年以上利用をしていない方が約7割存在する状況です→③
- ・ 地域の公共交通を維持するために運賃の値上げをした場合、値上げによって利用を減らすあるいは利用をしなくなる方が約7割存在します→④

生徒アンケート

- ・ 今後減便と運賃の値上げを実施していく上で、家族等の送迎にシフトしていく傾向が強くなる可能性があります→①
- ・ 一方で、現在公共交通で通学している生徒も、利用している公共交通がなくなった場合、他の移動手段に頼ることができない生徒が約20%存在しており、通学が困難になる生徒が発生します→①

民生
委員

- ・ 普段の買い物や通院といった生活の足としてバスを利用したいものの、バス停までの距離や運行本数について不便を感じている状況であり、高齢化の進展に伴い、その傾向が強くなる可能性があります→①
- ・ ふれあいバスについては、高齢者の主な移動手段として利用されており、特に南部地区でこの傾向が顕著でした→①

公共
交通
利用者

- ・ 路線バスがなければ他に移動手段がないと回答した乗客が多く、乗客の約7割が自動車等の運転免許を保有していないため、バスの運行を維持しなければ移動手段がなくなる住民が存在します→①
- ・ 15時～19時まで（学校帰り）やお昼ごろ（通院帰り）の時間帯の運行本数の増加を願う住民の声が存在します→①

交通
結節点

- ・ 平戸桟橋及び市民病院・紐差は住民にとっての結節点、たびら平戸口駅は観光目的の人々にとっての結節点の側面がそれぞれ強いです。同時に、運転免許を保有しない人による利用が半数以上を占めるため、二次交通が非常に重要です→②
- ・ 平戸桟橋では便数の増加（1時間に1便、13時台の便の増加）を望む声が多くありましたが、フェリーとの接続改善を希望する傾向もあります→②
- ・ たびら平戸口駅では便数の増加への要望に加え、周遊バスの運行など、駅から本島への観光アクセスについて改善を求める傾向にあります→②
- ・ 平戸市民病院・紐差では、デマンド型の運行やタクシーの充実など、スポット的な移動に対応できる交通を求める傾向にあります→③

交通
事業者

- ・ 人口減少により地元住民の利用者が減少しています。外部からの誘客で収益を確保するにも観光客が少ない状況です
また、観光客の周遊を促せるような施策が必要だと考えます→⑤
- ・ 減便等の影響で公共交通間の接続の待ち時間が増えています→②
- ・ 労働条件の面から運転士等の採用が難しく、人員不足が逼迫した状況の事業者も存在しています→③

飲食店

- ・ 特に夜の時間帯で、タクシーが不在または待ち時間がかなりかかることに対する不満が高い状況です→③
- ・ タクシーを含む公共交通との連携については、賛同の声が上がりました→⑤

宿泊
事業者

- ・ タクシーの少なさ（つかまらない・利用に時間がかかる）について不満が高い状況です→③
- ・ チェックアウト時間帯に路線バスのダイヤ設定がされていないことで周遊の機会が損なわれている可能性があります→⑤

6.2 地域公共交通に関する課題

地域公共交通に関する課題を以下の通り整理しました。

① 交通弱者の移動手段の確保と利用促進

公共交通の利用者の減少のため、減便や廃線が発生しています。人口減少により、更なる利用者数の減少が予想されます。主に、通学利用の生徒や高齢者が公共交通機関を利用していますが、減便や運賃値上げ等の不便が増えると、利用者は乗り控えをしてしまい、路線維持・存続が困難になる可能性があります。

住民の日常的な足としての公共交通の役割が損なわれないよう、利便性向上による利用者の確保と需要喚起が必要です。

② 交通結節点の利便性向上

減便によるダイヤ変更により、異なる公共交通機関に乗り換える際の待ち時間が長くなっています。

複数の交通機関が接続している交通結節点である、平戸桟橋・たびら平戸口・紐差を中心に、ダイヤ・便数の見直し・調整による乗継の改善が求められています。

③ 地域のニーズに対応した新たな交通体系の整備

公共交通の便数が少ないことから、自動車での移動が欠かせないと住民から認識されています。人口減少や少子高齢化により、運転士が不足しているため、定時定路線の維持・増便の対応が難しくなっています。また、夜間の時間帯にタクシーがつかまらない等不便さを感じられています。

一般ドライバーを活用した自家用有償旅客運送等、運転士不足を補いながら市民の移動ニーズに対応するための施策が必要です。

④ 市外からの誘客施策の強化

人口減少のため民の利用者数の減少が予想されるため、公共交通維持のためには市外からの誘客による収益確保が必要になっていますが、観光客自体が減少している状況です。

市民だけではなく観光客に対しても、地域一体となった公共交通の利用増進が必要です。行政・交通/観光関連事業者で連携し、市外からの観光客を誘客するため施策検討が必要です。

⑤ あらゆる関係機関との連携による交通体系の確立

市民に関しては、乗り継ぎの待ち時間が長いことや飲食帰りの夜間の移動手段等の不便さを感じています。

観光客に関しては、長崎空港から本市までのアクセスや市内を周遊するための地域公共交通に不便さを感じているため、観光客はほぼ自動車で移動している状況です。

交通結節点における交通事業者間でのダイヤ調整や、交通/飲食/宿泊事業者等の異業種間を巻き込んだ観光客に対する周遊・二次交通の整備等、関係機関との連携の必要性が高まっています。

第7章 地域公共交通の将来像

7.1 地域公共交通の基本理念

市民や観光客が利用しやすく、事業者にとっても持続可能な公共交通の構築

本市として目指すべき地域公共交通体系を実現することを目指し、市民や観光客が利用しやすく、事業者にとっても持続可能な公共交通の構築持続可能な公共交通の構築を基本理念とします。

7.2 課題に対する基本方針

ここでは、6章でまとめた課題について、それに対応する基本方針を整理します。

基本方針① 地域公共交通の利便性の向上

対応する課題：「①交通弱者の移動手段の確保と利用促進」「②交通結節点の利便性向上」

利用者の減少に歯止めをかけるために、地域公共交通の利便性の向上に取り組みます。そのために、住民ニーズ及びデータを活用しながら、持続可能な公共交通サービスの構築に取り組みます。あわせて、その地域の実情に合った公共交通サービスの最適化についても検討を進めます。

基本方針② 持続可能な新たな交通体系の形成

対応する課題：「①交通弱者の移動手段の確保と利用促進」「③地域のニーズに対応した新たな交通体系の整備」

人口減少に伴い移動需要が減少していくなかで、将来にわたって市内の公共交通を維持していくために、持続可能な新たな交通体系の形成に取り組みます。そのために、精緻な分析を通じた交通空白地の見直しや、デマンド交通の導入およびコミュニティバスのエリアの再編などを行います。さらに、交通事業者の運転士不足を補う施策の具体化を推進します。

基本方針③ 地域一体となった公共交通の利用増進

対応する課題：「③地域のニーズに対応した新たな交通体系の整備」「④外部からの誘客施策の強化」「⑤関係機関との連携による交通体系の確立」

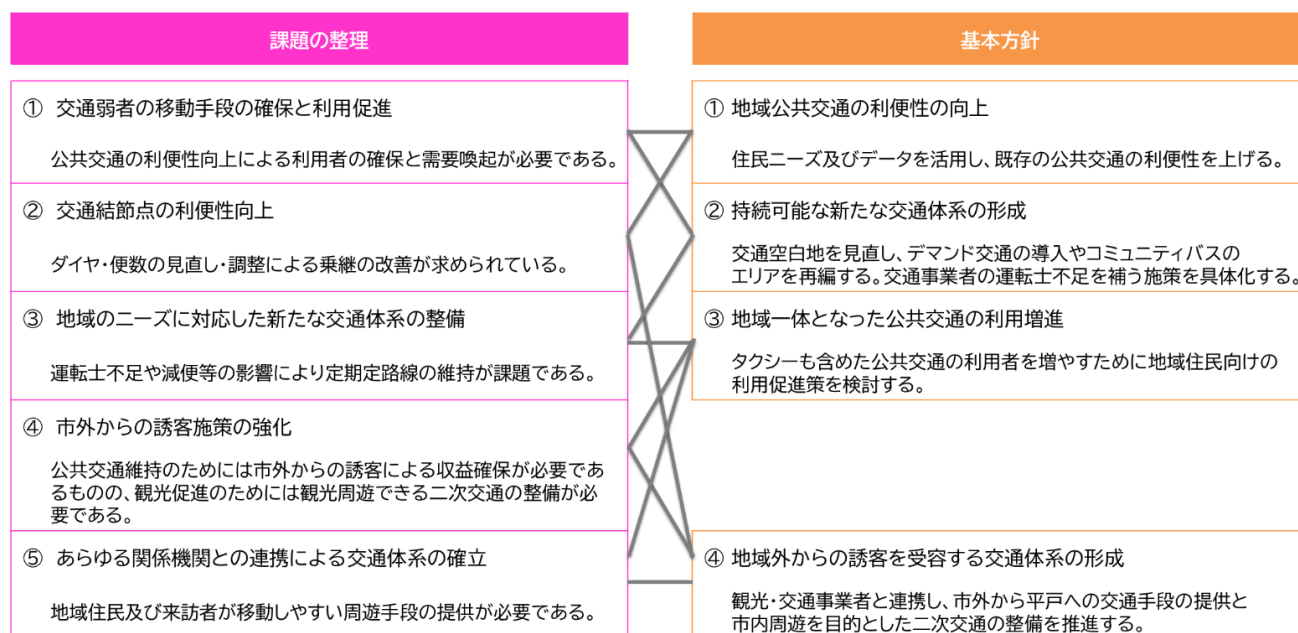
公共交通の利用増加に直結する、市民の日常の移動需要をとらえるために、地域と一体となった公共交通の利用増進に取り組みます。そのために、タクシーを含めた公共交通の利用者を増やすことをねらった地域住民向けの利用促進策の検討を進めます。

基本方針④ 地域外からの誘客を受容する交通体系の形成

対応する課題：「①交通弱者の移動手段の確保と利用促進」「④市外からの誘客施策の強化」「⑤関係機関との連携による交通体系の確立」

観光資源の豊富な本市においては、市民だけでなく、観光客にも公共交通を利用いただくことが重要です。そのために、地域外からの誘客を受容する交通体系の形成に取り組めます。交通事業者のみならず、観光事業者とも連携し、市外から本市への交通手段の提供と市内周遊を目的とした二次交通の整備を推進します。

図 7-1 課題と基本方針の体系図



7.3 地域公共交通の将来像

ここでは、公共交通の基本方針を踏まえ、交通結節点や地域公共交通ネットワークの考え方を整理したうえで地域公共交通の将来像についてまとめます。

交通結節点の考え方

交通結節点は、たびら平戸口駅、平戸栈橋及び紐差の3か所とします。今回の調査を踏まえて、たびら平戸口駅及び平戸栈橋は地域住民・観光客にとっての移動拠点、紐差は地域住民にとっての移動拠点として位置づけます。

表 7-1 交通結節点の考え方

対象箇所	位置づけ
たびら平戸口駅	地域住民・観光客の移動拠点
平戸栈橋	
紐差	地域住民の移動拠点

地域公共交通ネットワークの考え方

市内の交通機関について、それぞれの特性を踏まえ、「地域連携軸」「生活連携軸」「航路」の3つに分類します。

地域連携軸とは、本市と周辺都市を連絡し、広域的な人流を支えるための交通軸です。具体的には、松浦鉄道、西肥自動車（佐世保線、松浦線、平戸口駅・平戸高校線）、生月自動車（平戸高校線、生月平戸線）、ケイライン（大島循環線）、ふれあいバス（紐差～宮の浦線）がこれにあたります。確保・維持方策の方向性について、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）や地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）等の活用も視野に、利用状況に応じて運行本数等について、一定水準以上の運行を確保するものとします。これらを整理したものが、表 7-2 です。

生活連携軸とは、中心市街地と周辺の町を連絡し、住民の生活を支える交通軸です。具体的には、西肥自動車（田の浦・薄香線、農高前線）、生月自動車（御崎線）、ケイライン（板の浦線）、ふれあいバス（飯良線、深川線、田崎・宝亀線、木ヶ津・大川原循環線、堤・前津吉線（敷差経由）、堤・前津吉線、船木・早福線）、まちづくり運営協議会（度島島内、志々伎町～市民病院、中野～市民病院、津吉～市民病院）がこれにあたります。確保・維持方策の方向性について、定期定路線とデマンド交通とを効率的に組み合わせ、移動サービスを確保するものとします。これらを整理したものが、表 7-3 です。

航路は、中心市街地と離島とを連絡し、住民の人流と観光客の移動とを支えるものです。具体的には、大島航路、度島航路、津吉航路、高島航路がこれにあたります。確保・維持方策の方向性について、地域公共交通確保維持事業（離島航路運営費等補助）等の補助を活用しながら、一定水準以上の移動サービスを確保するものとします。これらを整理したものが表 7-4 です。

表 7-2 地域公共交通ネットワークの考え方（地域連携軸）

地域連携軸				
番号	交通機関		位置づけ	確保・維持方策の方向性
1	松浦鉄道	松浦鉄道	本市と佐世保市・松浦市・伊万里市等とを連絡し、広域的な人流を支える。	地域公共交通確保維持事業（幹線補助またはフィーダー補助）等の活用も視野に、利用状況に応じて運行本数等について、一定水準以上の運行を確保する。
2-1	西肥自動車	佐世保線	本市と佐世保市とを連絡し、広域的な人流を支える。	
2-2		松浦線	本市と松浦市とを連絡し、広域的な人流を支える。	
2-3		平戸口駅・平戸高校線	松浦鉄道と接続し、田平・北部・中部地区を連絡する。	
3-2	生月自動車	平戸高校線	中部地区と生月地区とを連絡し、広域的な人流を支える。	
3-3		生月平戸線	北部地区と生月地区とを連絡し、広域的な人流を支える。	
4-1	ケイライン	大島循環線	大島地区内を連絡し、フェリー大島と接続をおこなう。	
5-1	ふれあいバス	紐差～宮の浦線	中部地区と南部地区とを連絡し、広域的な人流を支える。	

表 7-3 地域公共交通ネットワークの考え方（生活連携軸）

生活連携軸				
番号	交通機関		位置づけ	確保・維持方策の方向性
2-4	西肥自動車	田の浦・薄香線	北部地区内を連絡し、住民の生活を支える。	定期路線とデマンド交通とを効率的に組み合わせて、移動サービスを確保する。
2-5		農 高 前 線	田平地区と北部地区を連絡し、通学を支える。	
3-1	生月自動車	御 崎 線	生月地区内を連絡し、住民の生活を支える。	
4-2	ケイライン	板 の 浦 線	大島地区内を連絡し、住民の生活を支える。	
5-2	ふれあいバス	飯 良 線	中部地区内を連絡し、住民の生活を支える。	
5-3		深 川 線	中部地区内を連絡し、住民の生活を支える。	
5-4		田崎・宝亀線	中部地区内を連絡し、住民の生活を支える。	
5-5		木ヶ津・大川原循環線	中部地区内を連絡し、住民の生活を支える。	
5-6		堤・前津吉線（数差経由）	南部地区内を連絡し、住民の生活を支える。	
5-7		堤・前津吉線	南部地区内を連絡し、住民の生活を支える。	
5-8		船木・早福線	南部地区内を連絡し、住民の生活を支える。	
6-1	まちづくり 運営協議会	度 島 島 内	度島地区内を連絡するほか、フェリー度島との接続をおこなう。	
6-2		志々伎町～市民病院	中部地区と南部地区とを連絡し、住民の生活を支える。	
6-3		中野～市民病院	北部地区と中部地区内とを連絡し、住民の生活を支える。	
6-4		津吉～市民病院	中部地区と南部地区とを連絡し、住民の生活を支える。	

表 7-4 地域公共交通ネットワークの考え方（航路）

航路			
番号	交通機関	位置づけ	確保・維持方策の方向性
7-1	大島航路	北部地区と大島地区とを連絡し、住民の人流と観光客の移動を支える。	地域公共交通確保維持事業（離島航路運営費等補助）等の補助を活用しながら、一定水準以上の移動サービスを確保する。
7-2	度島航路	北部地区と度島地区とを連絡し、住民の人流と観光客の移動を支える。	
7-3	津吉航路	南部地区と佐世保市とを連絡し、住民の人流と観光客の移動を支える。	
7-4	高島航路	南部地区内を連絡し、住民の人流と観光客の移動を支える。	

これらの位置関係、地域生活拠点および交通結節点なども踏まえて示したものが図 7-2 です。

図 7-2 地域連携軸・生活連携軸・航路

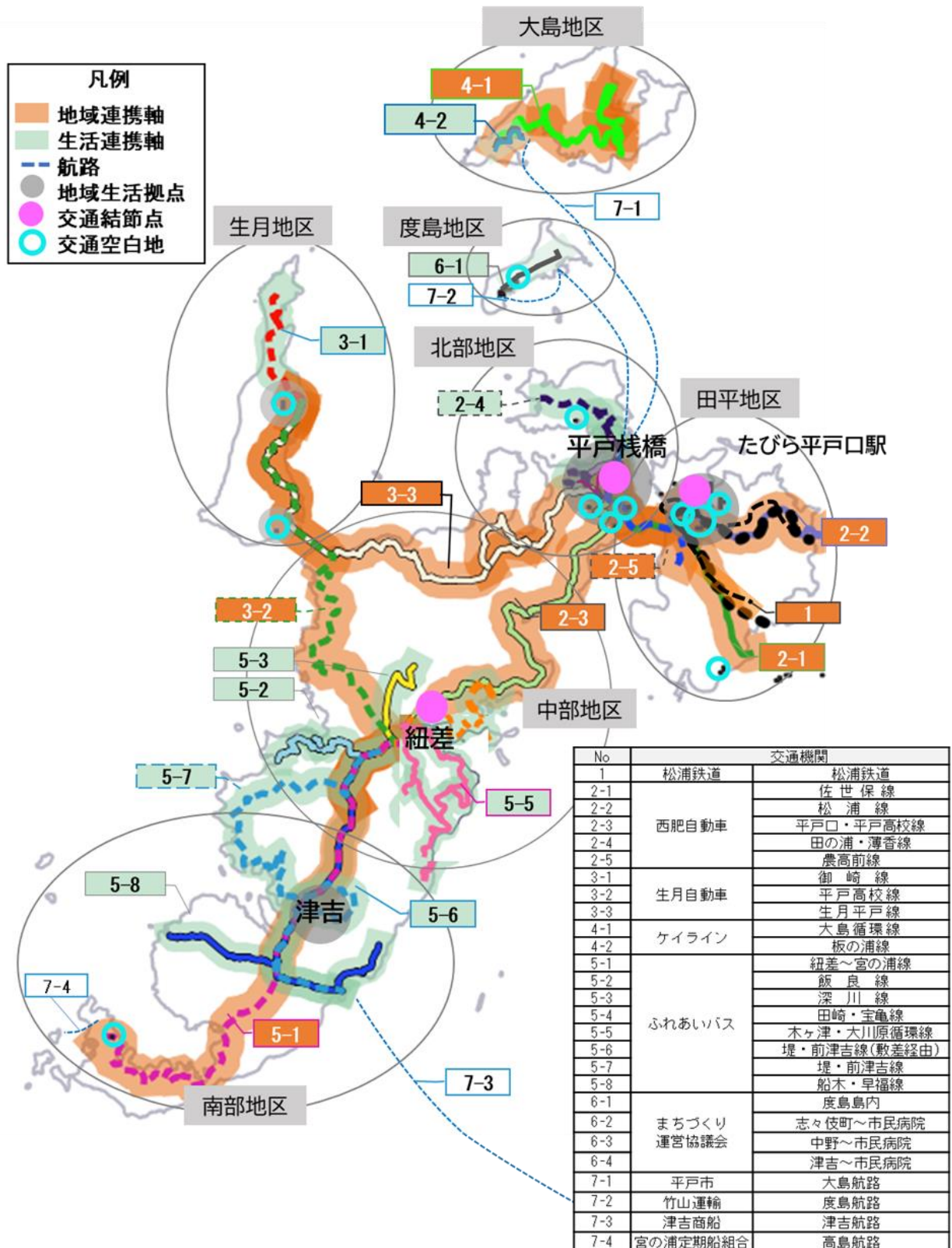
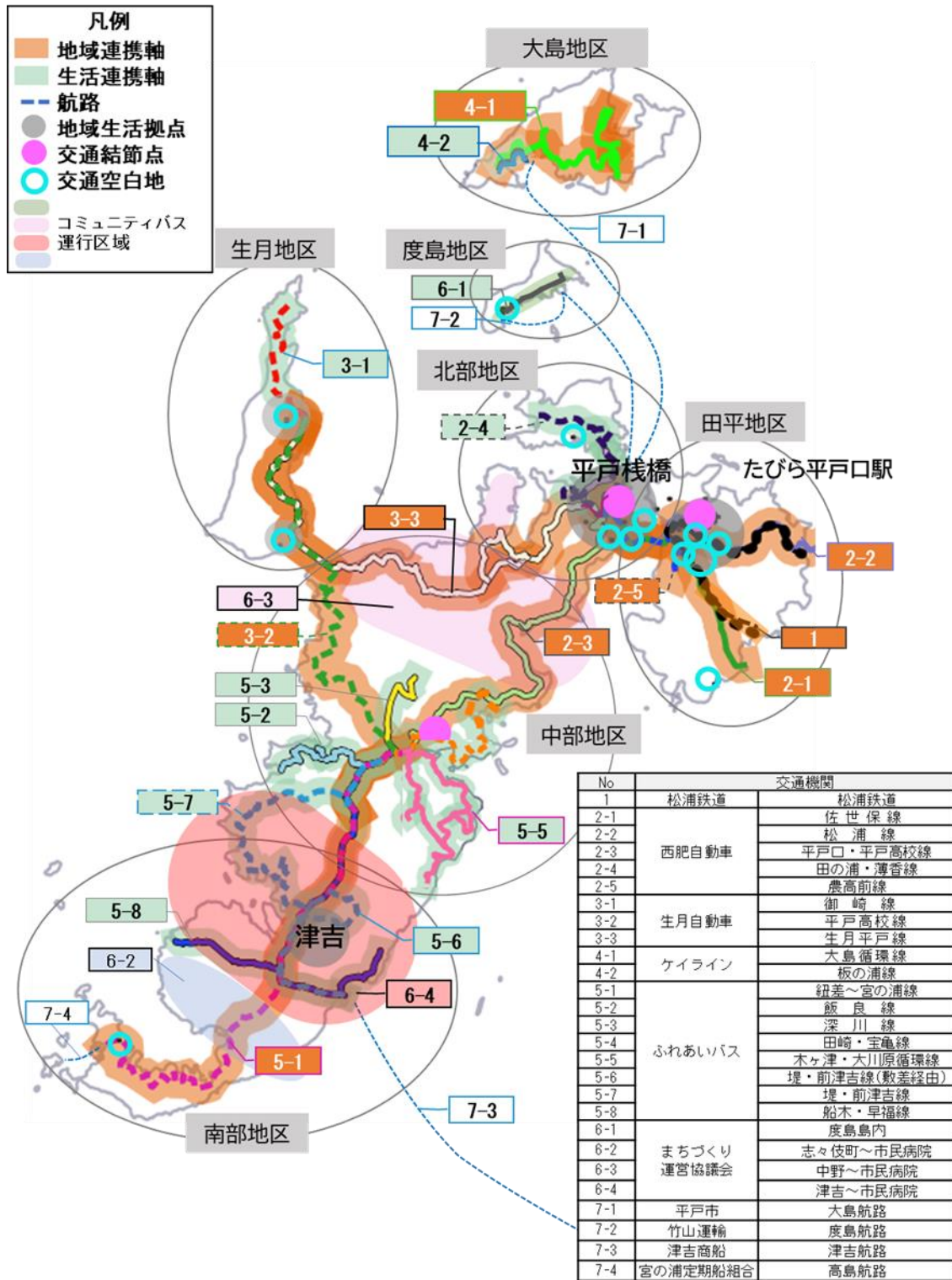


図 7-2 を踏まえ、地域公共交通の将来像を以下のように設定します。

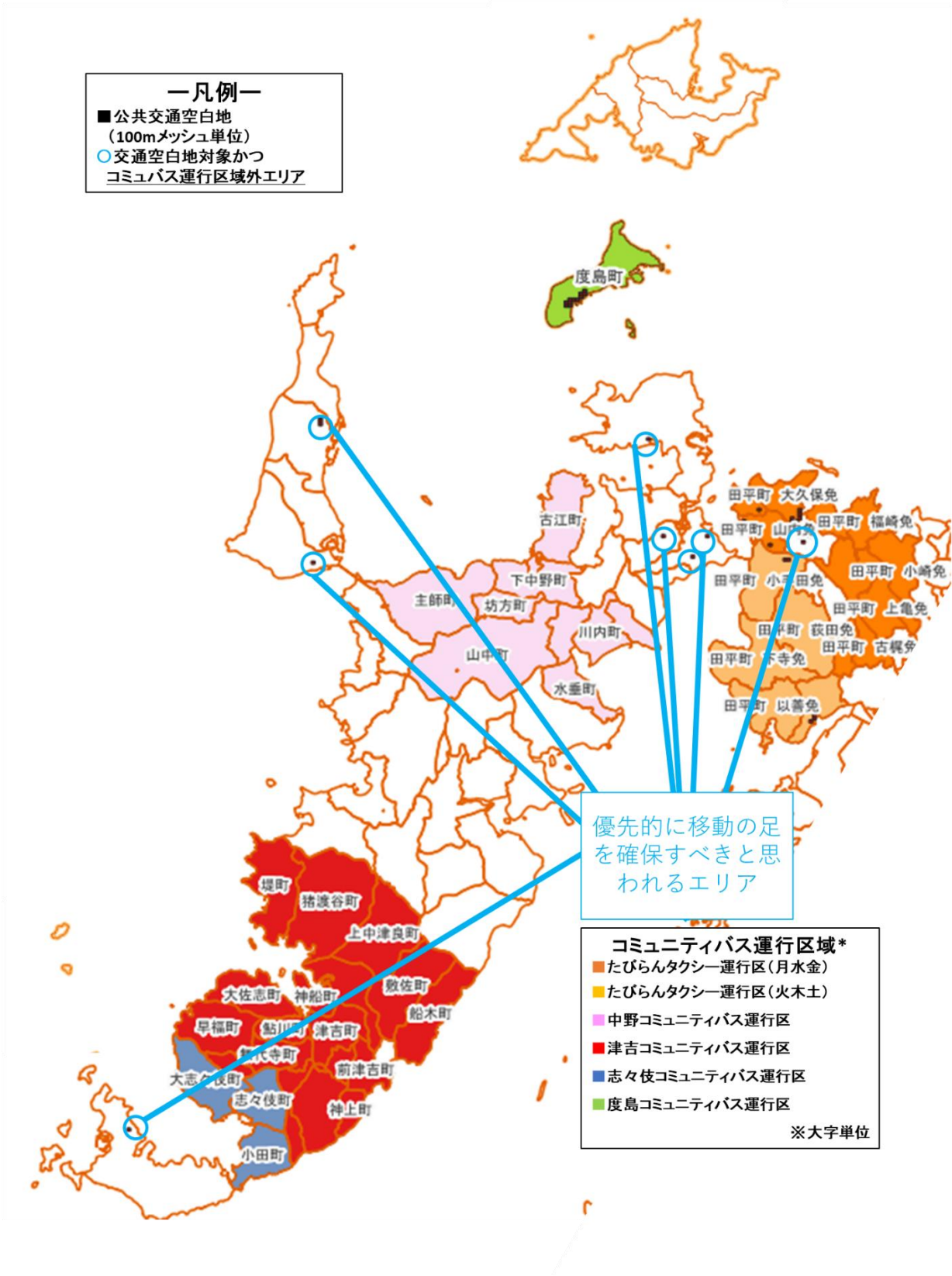
図 7-3 地域公共交通の将来像



なお、交通機関が整備されていないエリア(コミュニティバス運行区域外)で、交通空白地に該当する部分は優先的に移動の足を確保する手当が必要になると考えられます。これを示したのが図 7-4 です。

図 7-4 交通空白地+コミュニティバス運行区域

◆ 交通空白地+コミュニティバス運行区域



7.4 基本方針に対する政策・事業

ここでは、7.2 で示した基本方針について、対応する政策・事業を整理します。また、基本方針と政策の体系および政策と事業の体系を整理したものが図7-5および図7-6です。

図 7-5 基本方針と政策の体系

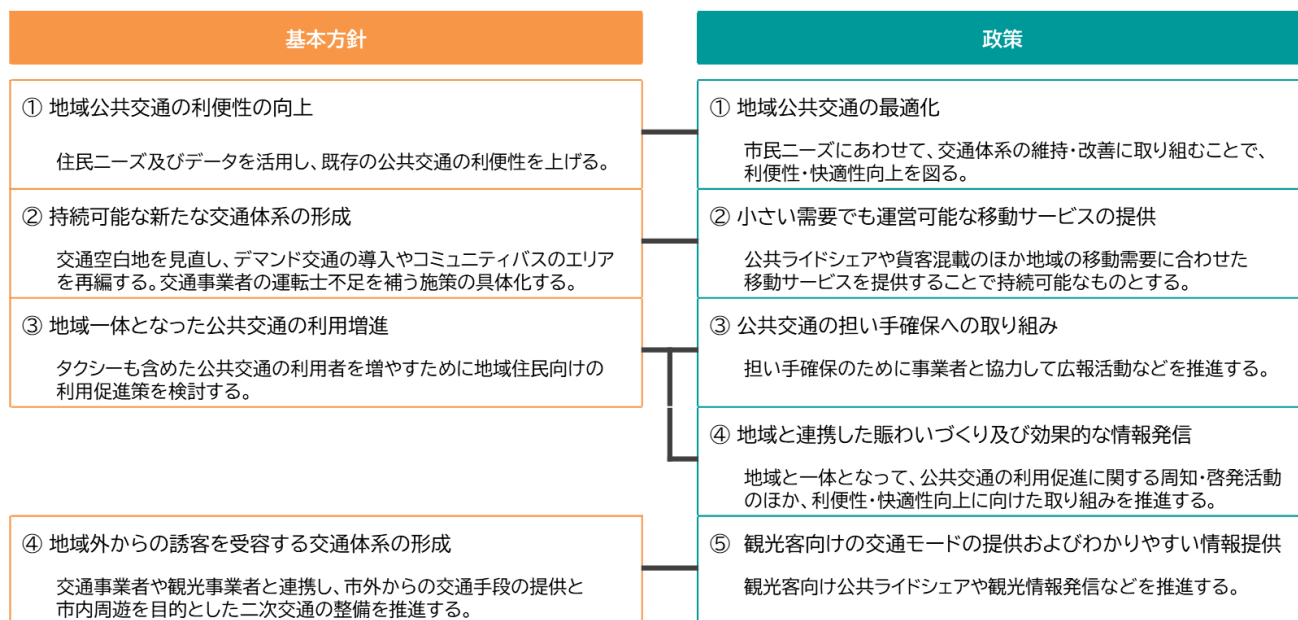
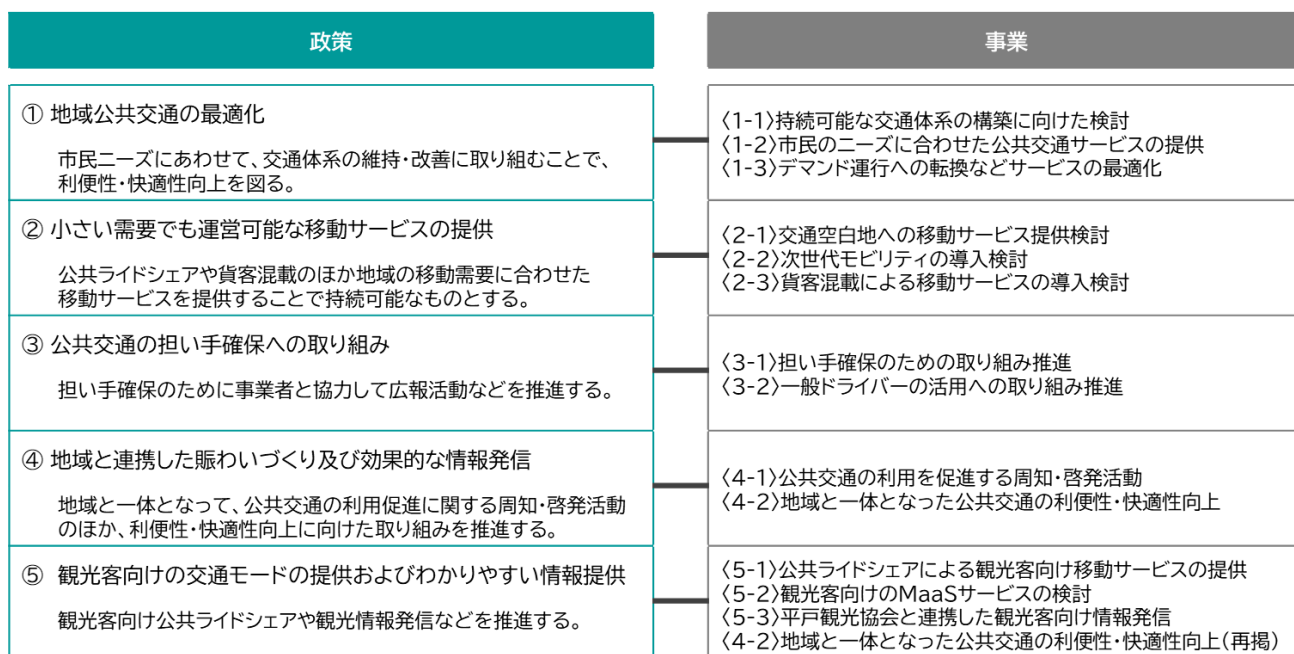


図 7-6 政策と事業の体系



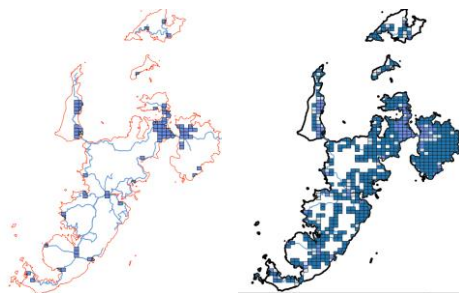
政策① 地域公共交通の最適化

対応する基本方針：①地域公共交通の利便性の向上

地域公共交通の利便性の向上という方針のもと、市民ニーズにあわせて、交通体系の最適化に取り組めます。具体的には、以下の3つの事業を推進します。

事業〈1-1〉持続可能な交通体系の構築に向けた検討

持続可能な公共交通サービスを提供するために、各地域の移動需要に最適な公共交通サービスについて調査・検討を行います。



本計画で得られたデータ例

（調査・検討について）

本計画策定で得られるものをはじめとして、各種データを活用し、移動需要に適した公共交通サービスについての検討を行うほか、データに基づいた施策検討の仕組みについても検討を行います。

事業〈1-2〉市民のニーズに合わせた公共交通サービスの提供

市民のニーズに合わせて、公共交通のダイヤ改善や乗り継ぎ利便性の向上に向けた働きかけを行います。



平戸棧橋 及び たびら平戸口駅

（交通結節点^{※1}について）

交通結節点は、たびら平戸口駅・平戸棧橋・紐差の3つです。ダイヤ改善や乗継ぎ利便性向上の働きかけを行い、利用しやすい交通体系の維持を目指します。

^{※1}異なる交通手段が相互に連結する乗換場所あるいは施設

事業〈1-3〉デマンド運行への転換などサービスの最適化

利用実態を踏まえ、現在の定時運行型交通からデマンド交通や新たな移動サービスへの転換を検討します。運行形態や運営方式については、都度検討を行います。



デマンド乗合タクシー（川西市）

（デマンド交通^{※2}の例）

デマンド交通は、運行方式、運行ダイヤ、発着地自由度で分類され、地域の実態に合わせた形態での導入が必要とされています。本市でも地域の実態に合わせたサービスの最適化について検討します。

^{※2}利用者の予約に応じて経路やスケジュールを決定して運行する地域公共交通

政策② 小さい需要でも運営可能な移動サービスの提供

対応する基本方針：②持続可能な新たな交通体系の形成

持続可能な新たな交通体系の形成という基本方針のもと、デマンド交通や貨客混載などをはじめとして、地域の移動需要に合わせた移動サービスの提供を目指します。

具体的には、以下の3つの事業を推進します。

事業〈2-1〉交通空白地への移動サービス提供検討

交通空白地に対して、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）やコミュニティバスなどといった多様な地域資源を活用した、移動サービスの提供を検討します。



中・南部地区の「ふれあいバス」

（移動サービスについて）

公共ライドシェア※³やコミュニティバスなど移動サービスに関して、それぞれの地域のニーズや担い手の状況などを踏まえて、地域に合ったサービスの導入を検討します。

※³バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置を取ったうえで、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。「自家用有償旅客運送」ともいう

事業〈2-2〉次世代モビリティの導入検討

市民の生活の足または観光客の移動手段として、グリーンスローモビリティなど新たな移動サービスの導入を検討します。



「ぐるっぴー」（宮崎市）

（グリーンスローモビリティ※⁴について）

グリーンスローモビリティは、地域内の公共交通の補完や、観光地周遊などといった役割にて全国各地で運行されています。当市の実情に合わせ、こうした新たな移動サービスの導入を検討します。

※⁴時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称

事業〈2-3〉貨客混載による移動サービスの導入検討

地域のニーズを踏まえて、バス・タクシー・コミュニティバス等の車両を活用して貨物輸送を行うことについて検討を行います。



貨客混載の例（上士幌町）

（公共ライドシェアでの貨客混載の例）

北海道上士幌町では、高齢者の移動手段確保を目的に、日本郵便㈱と連携して郵便局のドライバーと車両を活用した貨客混載実証が行われました。このような例は全国各地で取り組まれており、本市においても、実情に合わせて導入を検討します。

政策③ 公共交通の担い手確保への取り組み

対応する基本方針：②持続可能な新たな交通体系の形成

持続可能な新たな交通体系の形成という基本方針のもと、担い手確保のために事業者と協力して広報活動などを推進します。

また、いずれの公共交通においても安全を第一とし、利用者にとって安心・快適なサービスであるとともに、担い手にとっても安心して働くことができる事業体制を構築します。

具体的には、以下の2つの事業を推進します。

事業〈3-1〉担い手確保のための取り組み推進

公共交通の担い手（バス運転士やフェリー船員などの人材）について、人材採用・定着のための補助事業を検討します。また、各交通事業者と連携して広報活動などを推進します。



ポスター・募集サイト

（新潟県バス協会・西日本鉄道㈱）

（バス運転士確保の取り組み例）

ポスターの作成・掲出による認知向上や採用専用 Web ページの開設による情報発信などといった広報活動が各事業者で取り組まれています。また、各事業者が連携して合同説明会などのイベントも各地で行われています。本市でもこうした取り組みを推進します。

事業〈3-2〉一般ドライバー活用の取り組み推進

公共ライドシェア等において、一般ドライバー（二種免許非保持者）の積極的な参画が想定されます。「事業〈2-1〉交通空白地への移動サービス提供検討」にあわせて、地域へ働きかけを行い、担い手の確保を推進します。



JA や商工会議所との連携例

（公共ライドシェアでの取り組み例）

自治体や NPO 法人などの非営利団体等が運営主体となる公共ライドシェアでは、その地域で活動する様々な事業者と連携してドライバー確保の取り組みが行われていますが、本市でも公共ライドシェアの展開に合わせてこうしたドライバー確保の取り組みを推進します。

政策④ 地域と連携した賑わいづくり及び効果的な情報発信

対応する基本方針：③地域と一体となった公共交通の利用増進

地域と一体となった公共交通の利用増進という基本方針のもと、地域と一体となって、公共交通の利用促進に関する周知・啓発活動のほか、利便性・快適性向上に向けた取り組みを推進します。

具体的には、以下の2つの事業を推進します。

事業〈4-1〉公共交通の利用を促進する周知・啓発活動

マイカー利用から鉄道・バス等への転移を図るため、ポスター等の作成・掲示や小学生等への公共交通の乗り方教室などといった周知・啓発活動を推進します。



(公共交通マップの例)

その地域に存在する公共交通について、ひとつにまとめたマップを作成することで、利用者にわかりやすい情報提供になります。これを通して公共交通の利用を促進します。

「ひろさき公共交通マップ」(弘前市)

事業〈4-2〉地域と一体となった公共交通の利便性・快適性向上

交通結節点(たびら平戸口、平戸栈橋および紐差)にて、公共交通利用促進イベントの開催や、松浦鉄道や西肥バスなどといった交通事業者と地域飲食店等とが連携したチケットの企画などを行います。また九州 MaaS 協議会との連携も推進します。



(地域と一体となったイベントについて)

自治体、交通事業者や飲食店等が連携したイベントを開催することで公共交通利用の促進及び地域の魅力発信を行います。

JR 九州ウォーキング BRT 光岡駅

政策⑤ 観光客向けの交通モードの提供およびわかりやすい情報提供

対応する基本方針：④地域外からの誘客を受容する交通体系の形成

地域外からの誘客を受容する交通体系の形成という基本方針のもと、観光客向け公共ライドシェアや観光情報発信などを推進します。

具体的には、以下の4つの事業を推進します。

事業〈5-1〉公共ライドシェアによる観光客向け移動サービスの提供

令和6年11月から実証運行している公共ライドシェアの定着にむけた支援を行います。また他のエリアでの展開についても検討を進めます。



平戸市公共ライドシェアの車両

(平戸観光協会・本市での実証運行)

令和6年11月からの公共ライドシェアの実証運行について、評価・検証を行い、実装に向けた具体的な検討を行います。

事業〈5-2〉観光客向けの MaaS サービスの検討

市内でも安心・快適に公共交通をご利用いただくために各種キャッシュレス決済導入の検討を行います。また、STLOCAL や my route などといった MaaS プラットフォーム上で情報発信を行うことで本市の公共交通の認知向上を図ります。



STLOCAL と my route

(MaaS アプリとの連携)

STLOCAL は長崎県を中心に、my route は「九州 MaaS」にて活用されている MaaS プラットフォームアプリであり、これらとの連携を進めることで認知向上を図ります。

※⁷(株)ゼンリンが提供している地域に特化した観光型 MaaS アプリ

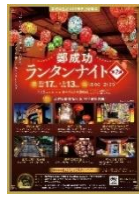
※⁸トヨタファイナンシャルサービス(株)が提供しているマルチモーダルモビリティサービス。あらゆる移動手段の検索・予約・決裁を提供するサービス

※⁵Mobility as a Service の略称。複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決裁等を一括で行うサービス。観光などの交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する手段

※⁶ソフトウェアやハードウェア、ネットワークなどの基盤となる技術やシステムのこと

事業〈5-3〉平戸観光協会と連携した観光客向け情報発信

公共交通利用で安心・快適な平戸観光を体験いただくために、平戸観光協会と連携して、多言語案内を含めた情報提供を推進します。



平戸観光協会の各種イベント

(平戸観光協会の取り組みについて)

平戸観光協会では、観光誘客のためさまざまなイベントを企画しています。これらに公共交通利用の要素を加えることで観光目的の公共交通利用の増加を図ります。

事業〈4-2〉地域と一体となった公共交通の利便性・快適性向上（再掲）

交通結節点（たびら平戸口、平戸栈橋および紐差）にて、公共交通利用促進イベントの開催や、松浦鉄道や西肥バスなどといった交通事業者と地域飲食店等とが連携したチケットの企画などを行います。また九州 MaaS 協議会との連携も推進します。



JR 九州ウォーキング BRT 光岡駅

(地域と一体となったイベントについて)

自治体、交通事業者や飲食店等が連携したイベントを開催することで公共交通利用の促進及び地域の魅力発信を行います。

第8章 将来像の実現に向けて

8.1 スケジュール

各政策・事業のスケジュールは、以下の通りです。「事業〈2-3〉貨客混載による移動サービスの導入検討」のみ令和9年度からの取り組み開始ですが、そのほかは令和7年度からの取り組み開始とします。

表 8-1 各政策・事業のスケジュール

政策・事業	R7	R8	R9	R10	R11
【1】地域公共交通の最適化					
〈1-1〉持続可能な交通体系の構築に向けた検討					
〈1-2〉市民のニーズに合わせた公共交通サービスの提供					
〈1-3〉デマンド運行への転換などサービスの最適化					
【2】小さい需要でも運営可能な移動サービスの提供					
〈2-1〉交通空白地への移動サービス提供検討					
〈2-2〉次世代モビリティの導入検討					
〈2-3〉貨客混載による移動サービスの導入検討					
【3】公共交通の担い手確保への取り組み					
〈3-1〉担い手確保のための取り組みの推進					
〈3-2〉一般ドライバーの活用への取り組み推進					
【4】地域と連携した賑わいづくり及び効果的な情報発信					
〈4-1〉公共交通の利用を促進する周知・啓発活動					
〈4-2〉地域と一体となった公共交通の利便性・快適性向上					
【5】観光客向けの交通モードの提供及びわかりやすい情報提供					
〈5-1〉公共ライドシェアによる観光客向け移動サービスの提供					
〈5-2〉観光客向け MaaS サービスの検討					
〈5-3〉平戸観光協会と連携した観光客向け情報発信					
〈4-2〉地域と一体となった公共交通の利便性・快適性向上（再掲）					

8.2 PDCA サイクルによる改善・向上

より良い各政策・事業を推進するために、達成状況を評価しつつ状況に応じて見直しを行うこととします。すなわち、「計画を立て（Plan）」、それに基づいて「実施し（Do）」、実施結果を「確認・評価して（Check）」、計画からズレがある場合には「改善を行う（Action）」という一連の流れ「PDCA サイクル」に基づいて政策・事業を進めます。この過程を繰り返すことで、地域公共交通の改善・向上（スパイラルアップ）を図っていきます。

また、データに基づいた評価を行うために、データ分析基盤の構築・導入についても検討を行います。構築・導入については、国の補助事業などを活用することや、各地域共通で運用されている最適なサービスを活用することも選択肢になります。

各政策・事業の評価については、得られたデータを活用しながら、適宜、全体会・専門部会にて協議を

行い、見直しを図っていきます。また、計画期間の最終年度では、全体を通しての評価を行い、次期の計画策定につなげていきます。

図 8-1 PDCA サイクルの概念図

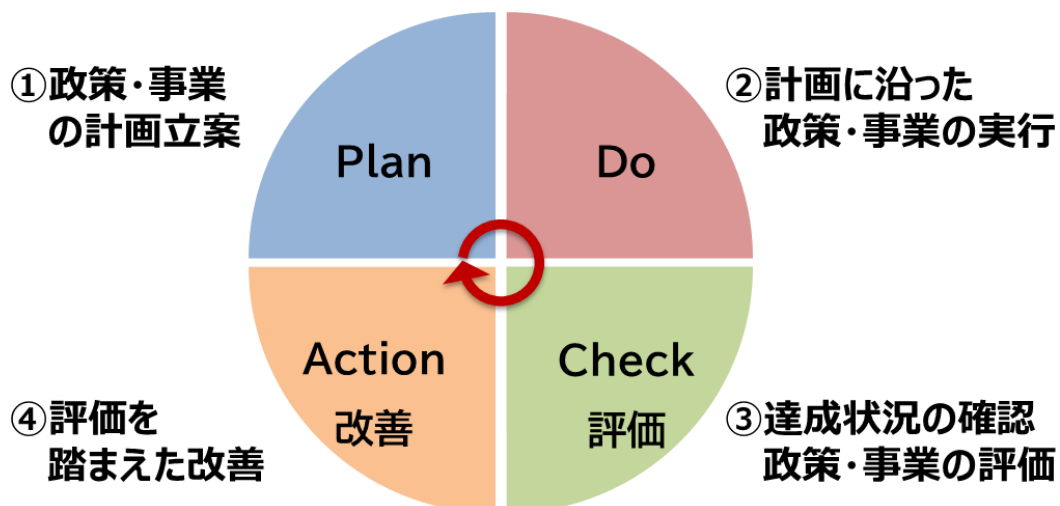


表 8-2 PDCA サイクルの運用イメージ

月	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03
	Plan											
	Do											
							Check					
										Action		
※必要に応じて全体会・専門部会などを開催。												

8.3 評価指標・時期・方法

各政策・事業の評価指標と時期・方法については、以下の通りです。

表 8-3 評価指標・時期・方法

指標	数値指標	設定根拠	時期	評価方法
【1】地域公共交通網の最適化				
指標 1	地域公共交通の利用者数	現状値:895,854 人 目標値：788,000 人 計画策定時点の総人口及び公共交通利用者数から、計画最終年度の総人口減少割合を勘案し、計画期間中に公共交通利用者数の減少幅の圧縮を図る。 ・総人口：R5 年 2.8 万人→R11 年推計 2.5 万人（14%減） ・公共交通利用者数：R5 年 89.5 万人→R11 年 78.8 万人（12%減）	毎年度	事業者提供 データより 算出
指標 2	地域公共交通の収支率	現状値:20% 目標値：21% 定時定路線のデマンド化による費用削減、その他公共交通の利用促進等による事業者収益増を図る。	毎年度	事業者提供 データより 算出
指標 3	地域公共交通への 公的資金投入額	現状値：212 百万 円 目標値：200 百万 円 人件費の増加、原油価格の高騰など公的資金投入の増加要因はあるものの、定時定路線のデマンド化による費用削減、その他公共交通の利用促進等による事業者収益増を図ることで、現状の公的資金投入額の減少（約 5 %）を目標値として設定。	毎年度	補助金申請 額及び実績 から算出
【2】小さい需要でも運営可能な移動サービスの提供				
指標 4	デマンド運行路線 の構築	現状値：5 路線 目標値：7 路線 既存のデマンド 5 路線（ふれあいバス中部デマンド・ふれあいバス南部デマンド・志々伎コミュニティバス・津吉コミュニティバス・中野コミュニティバス）に加え、新たにふれあいバス（紐差・宮の浦線）及び大島島内にデマンド運行の導入を検討し、サービスの最適化を図る。	毎年度	実績を基に 評価
【3】公共交通の担い手確保への取り組み				
指標 5	人材育成支援制度を 利用した新規運転士数	現状値：6 人 目標値：20 人 担い手不足解消を目的とした人材育成支援制度の継続を図り、5 年間で 20 人（年間 4 人）の新規運転士確保を図る。	毎年度	事業者提供 データより 算出
【4】地域と連携した賑わいづくり及び効果的な情報発信				
指標 6	公共交通利用促進の ために行った 取り組み件数	現状値：0 件 目標値：5 件 公共交通マップの作成や公共交通乗り方教室など、地域と連携した公共交通利用促進の取り組みを図る。	毎年度	実績を基に 評価
【5】観光客向けの交通モードの提供及びわかりやすい情報提供				
指標 7	交通事業者の MaaS サービス導入件数	現状値：4 件 目標値：7 件 地域の交通事業者と連携し、MaaS サービスの導入支援を図る。	毎年度	実績を基に 評価

平戸市地域公共交通計画
令和7年（2025年）策定

平戸市 総務課 交通政策班

〒859-5192
長崎県平戸市岩の上町1506番地3
TEL：0950-22-9101