

平戸市地域公共交通計画



令和 8 年 7 月改定
平戸市

平戸市地域公共交通計画 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	5
3. 通勤・通学における流出入の状況	7
4. 都市構造・人口分布と生活関連施設の状況	7
5. 自動車保有台数・免許証返納者数	23
6. 観光動向	24
第3章 上位・関連計画の整理	30
1. 長崎県地域公共交通計画	30
2. 第2次平戸市総合計画(未来創造羅針盤)	32
3. 平戸市総合計画実施計画(平戸市未来創造羅針盤アクションプラン)	33
4. 平戸市都市計画マスタープラン	34
5. 第9期平戸市高齢者福祉計画・介護保険事業計画	36
6. 第2次平戸市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)	36
7. 地域公共交通の役割	37
第4章 地域公共交通の現状	38
1. 市内の公共交通	38
2. 陸上交通の概要	40
3. 海上交通の概要	45
4. 利用者数	46
5. 公共交通の接続状況	48
6. 市の負担額の推移	49
7. 公共交通空白地	50
第5章 網形成計画の総括	58
1. 網形成計画の概要	58
2. 網形成計画の評価・検証	58
3. 成果指標の達成状況	65

第6章 市民・事業者ニーズの把握	66
1. 市民アンケート調査	66
(1)調査概要 (2)調査結果	
2. 生徒アンケート調査	73
(1)調査概要 (2)調査結果	
3. 民生委員聞き取り調査	79
(1)調査概要 (2)調査結果	
4. 路線バス乗り込み調査	83
(1)調査概要 (2)調査結果	
5. 交通結節点調査	88
(1)調査概要 (2)調査結果	
6. 交通事業者聞き取り調査	99
(1)調査概要 (2)調査結果	
7. 飲食店・宿泊事業者聞き取り調査	101
(1)調査概要 (2)調査結果	
8. 調査からみえてきた問題点	103
第7章 地域公共交通の問題点・課題	105
1. 現状分析及び各種調査からみえてきた問題点	105
2. 地域公共交通に関する課題	108
第8章 平戸市公共交通の将来像	109
1. 地域公共交通の基本理念	109
2. 課題に対する基本方針	109
3. 地域公共交通の将来像	111
4. 基本方針に対する政策・事業	118
第9章 将来像の実現に向けて	125
1. スケジュール	125
2. PDCAサイクルによる改善・向上	125
3. 評価指標・時期・方法	127

第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。

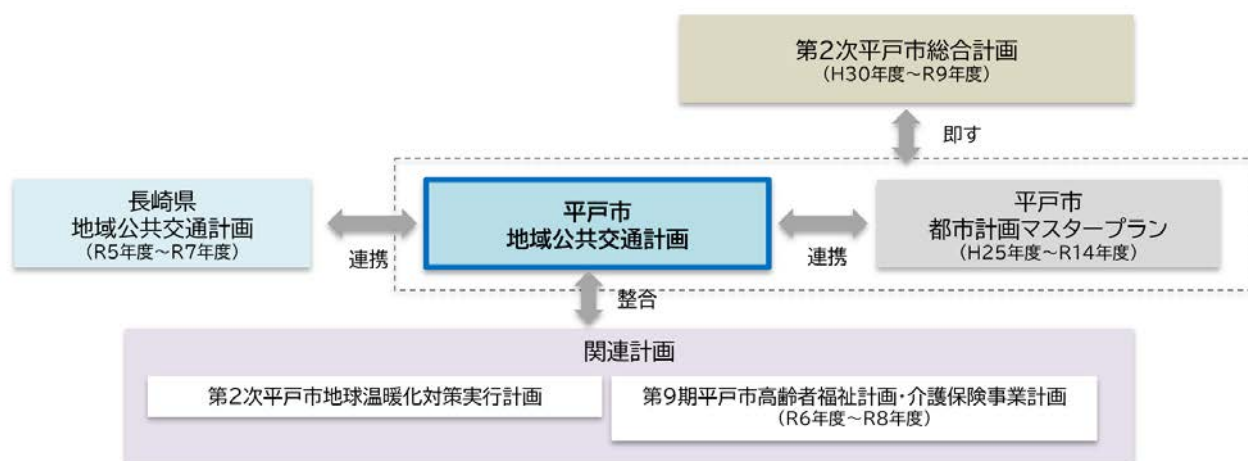
新型コロナウイルス感染症の影響やその後のライフスタイルの変化もあり、利用者減少や交通事業者の経営状況悪化に歯止めがかからない状況であり、運転手不足による減便や路線廃止も発生し、高齢者等の交通弱者の移動の足の確保が年々厳しい状況となっています。

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

本章では、本市の概況について、基本情報や人口分布、免許証の返納状況、生活関連施設の分布等から整理を行いました。

2.1 位置・沿革

(1) 位置

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、235.09 km²の面積を有しています。

本市の中心地には、観光交通ターミナルとともに、複数の公共交通機関が接続する結節点として重要な位置づけにある平戸栈橋が位置しています。佐世保駅から平戸栈橋までは約 40km、所要時間は自動車 で 60 分程度、博多駅から平戸栈橋までは約 115km、130 分程度、長崎駅から平戸栈橋までは西九州自動車道路を經由して約 130km、120 分程度の位置にあります。

図 2-1 位置図



資料) 平戸市ホームページ

(2) 沿革

本市は、明治4年の廃藩置県後、市制、町村制施行等によりそれぞれ変遷を重ねてきました。明治22年に大島村、昭和15年に生月町、昭和29年に田平町、昭和30年に平戸市が発足し1市2町1村となり、平成17年10月1日に旧平戸市、生月町、田平町、大島村が合併し、現在の「平戸市」が誕生しました。

2.2 人口・世帯推移

(1) 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。5年前の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。

図2-3及び表2-1から地区別の人口推移をみると、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。また、年齢別に推移をみると、後期高齢者に該当する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歳の生産年齢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若年層の減少も進行していることがわかります。

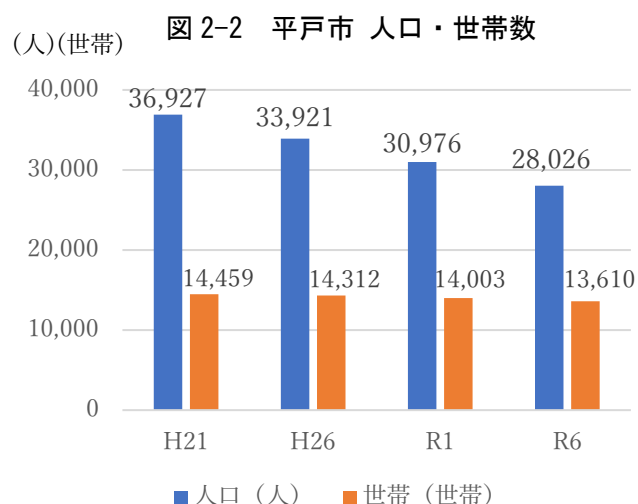
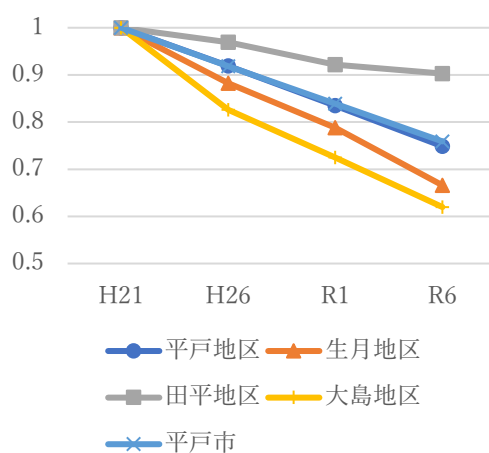


図2-3 地区別人口推移(H21=1.0)



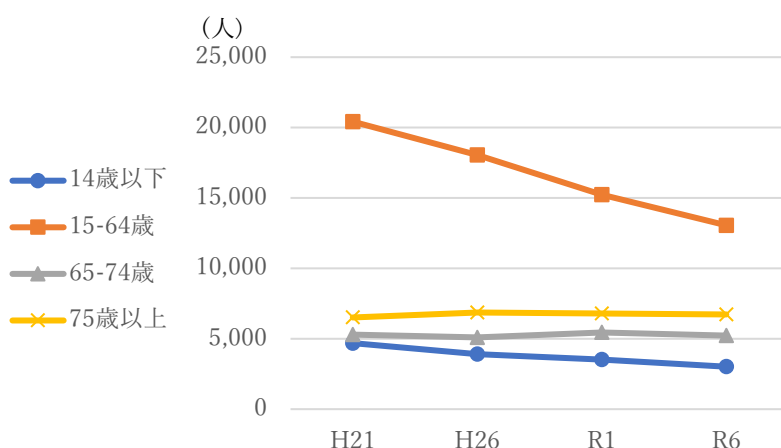
資料) 平戸市統計データ (各年10月1日時点のデータを参照)

表2-1 地区別人口推移(人)

	H21	H26	R1	R6
平戸地区	21,407	19,672	17,864	16,026
生月地区	6,785	5,986	5,344	4,518
田平地区	7,307	7,084	6,733	6,597
大島地区	1,428	1,179	1,035	885
平戸市	36,927	33,921	30,976	28,026

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)

図 2-4 年齢別人口推移



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) 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 2-2 本市における年齢階層別の将来人口推計(人)

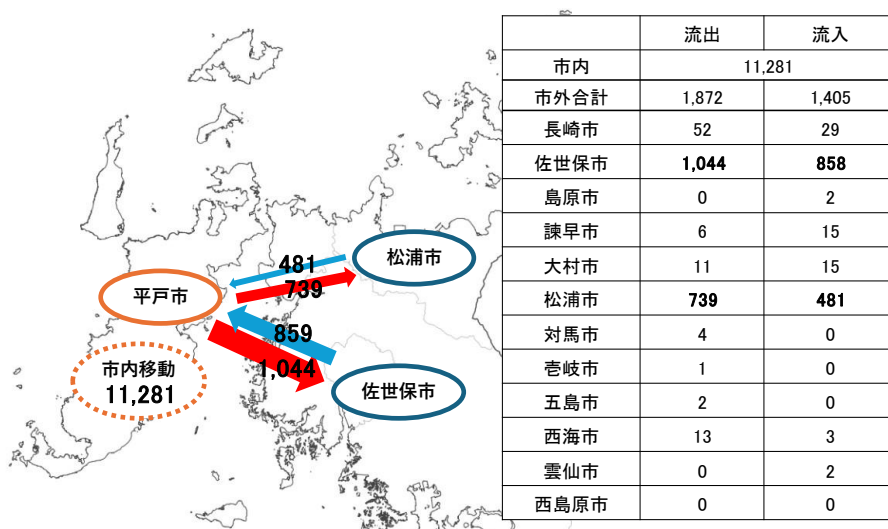
	R2	R7	R12	R17	R22	R27	R32
総数	29,365	26,778	24,457	22,396	20,561	18,965	17,626
0～14 歳	3,388	3,101	2,863	2,694	2,573	2,506	2,511
15～64 歳	13,804	11,904	10,480	9,461	8,714	8,278	7,958
65 歳以上	12,173	11,773	11,115	10,241	9,274	8,182	7,156
65～74 歳	5,546	4,980	4,096	3,429	2,972	2,609	2,251
75 歳以上	6,627	6,793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

2.3 通勤・通学における流出入の状況

本市から県内他市への通勤・通学先としては、図2-5に示す通り、佐世保市が流出入ともに最も多く、次いで松浦市の順となっています。本市と佐世保市間及び、本市と松浦市間の流出入が全体の約95%を占め、それぞれ通勤・通学先として本市と密接な関係性を持つことがうかがえます。

図2-5 平戸市の通勤・通学における流出入の状況(人)



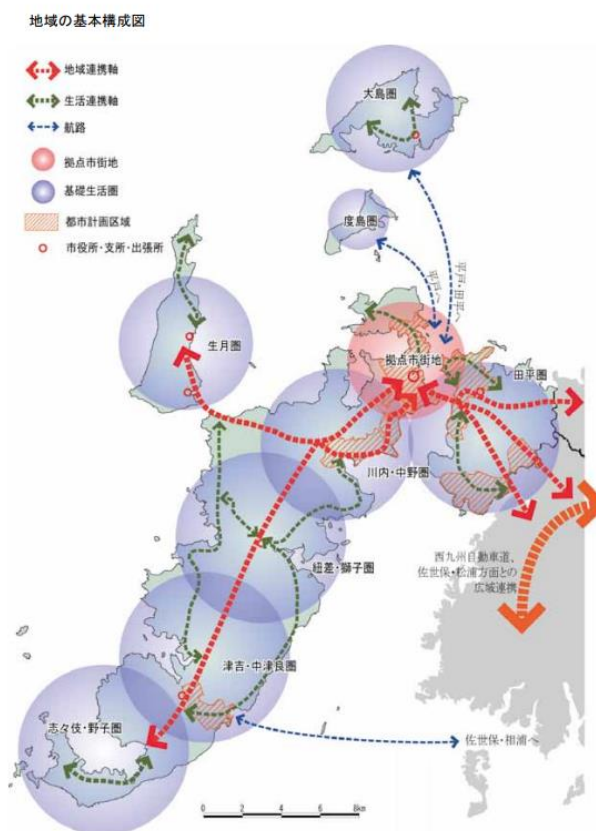
資料) 令和2年度国勢調査より作成

2.4 都市構造・人口分布と生活関連施設の状況

(1) 都市構造

本市は図2-6の通り、9つの生活圏域（平戸、川内・中野、紐差・獅子、津吉・中津良、志々伎・野子、度島、生月、田平、大島）により都市構造が形成されています。拠点市街地は、平戸市役所の位置する北部地区に位置しています。

図2-6 都市計画マスタープランにおける基本都市構造



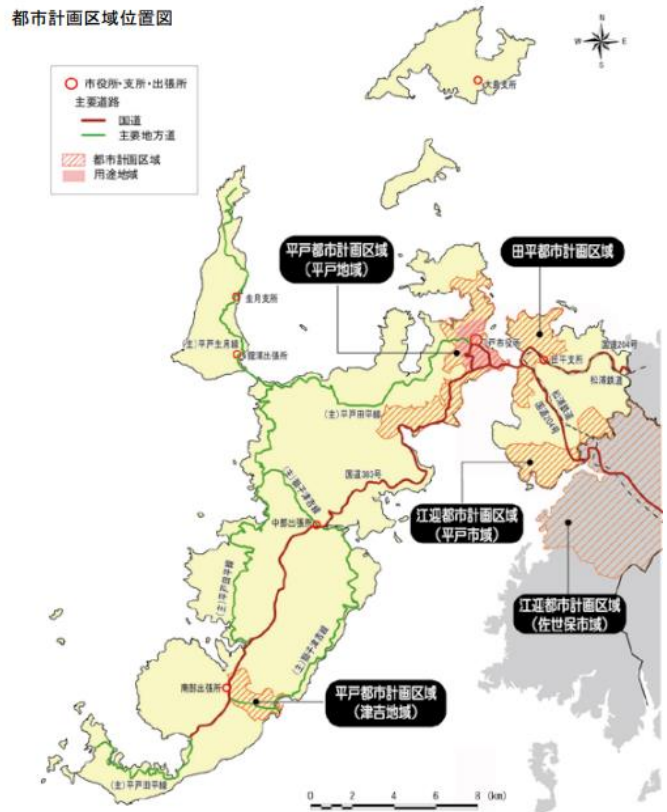
資料) 平成25年策定 平戸市都市計画マスタープラン

図 2-7 都市計画区域・主要道路

図 2-7 の通り、拠点市街地を中心に、東方面には田平地区やその先の佐世保・松浦方面へ国道が延びており、川内・中野圏を通り南部の志々伎・野子圏へ国道が整備されています。

そのほか、主要地方道が平戸本島内の国道が通らないエリアをカバーする形で各圏域の沿岸部や志々伎・野子圏域の南部、生月圏を通過しています。

また、生月圏を除いて、国道と主要地方道は平戸市役所・中部出張所・南部出張所において接続しており、平戸地区において市役所・出張所はアクセスしやすい位置にあります。



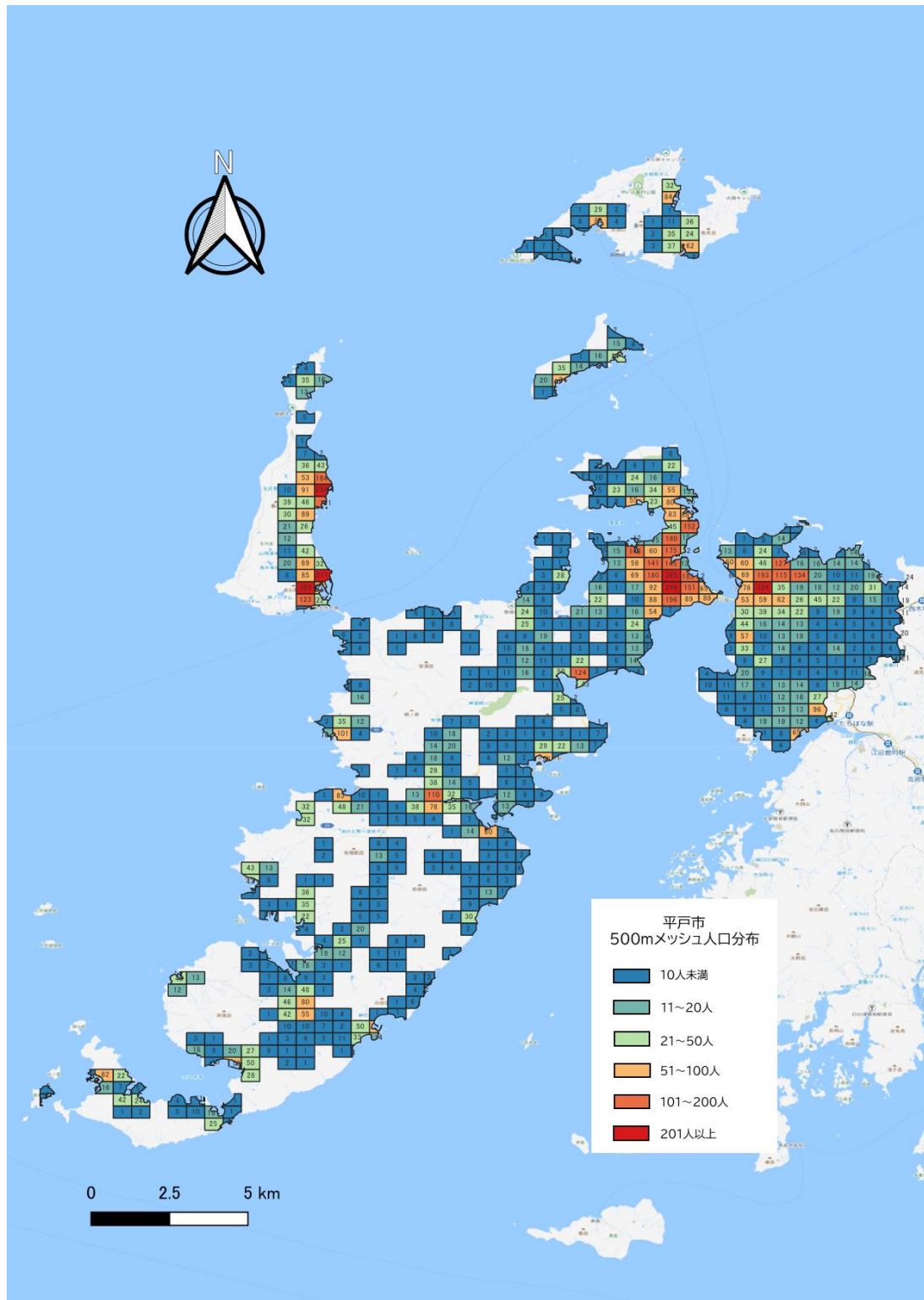
資料) 平成 25 年策定 平戸市都市計画マスタープラン

(2) 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、「500m メッシュ」という。）を基準とした人口分布をみると、図 2-8 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。また、図 2-9 および図 2-10 にある通り、65 歳以上および 18 歳以下の人口は本市中心地・生月島東部および南部・田平地区に多く分布しており、全人口と対応するように分布しています。

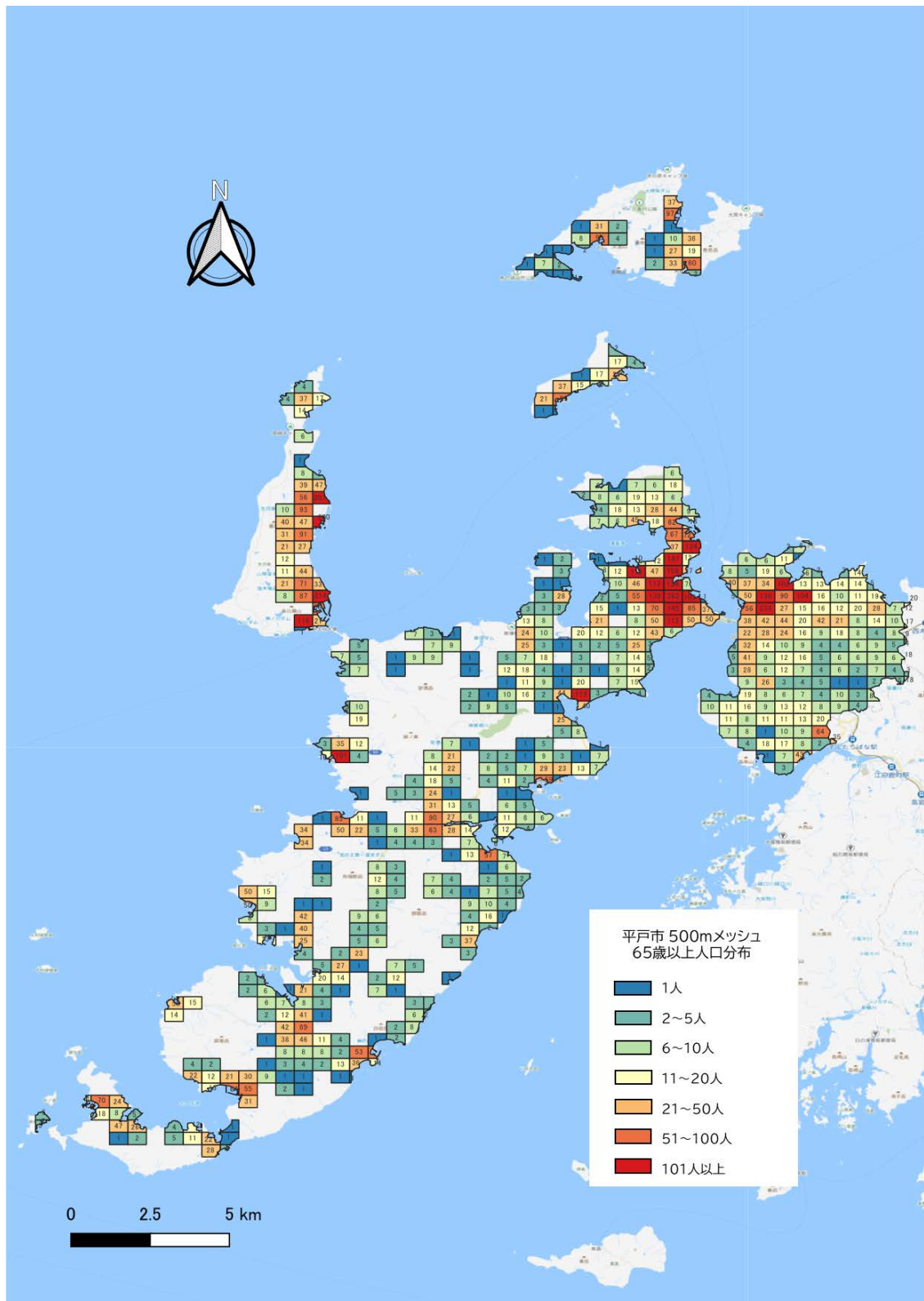
一方、18 歳以下人口は 500m メッシュ内に 0～5 人のエリアが広範囲に及んでいることに対して、65 歳以上はそれらのエリアにおいても 5 人以上が居住しています。このことから、高齢者は人口総数が少ないエリアにおいても広く分布しており、交通モードの確保が欠かせないことがわかります。

図 2-8 平戸市 500m メッシュ人口



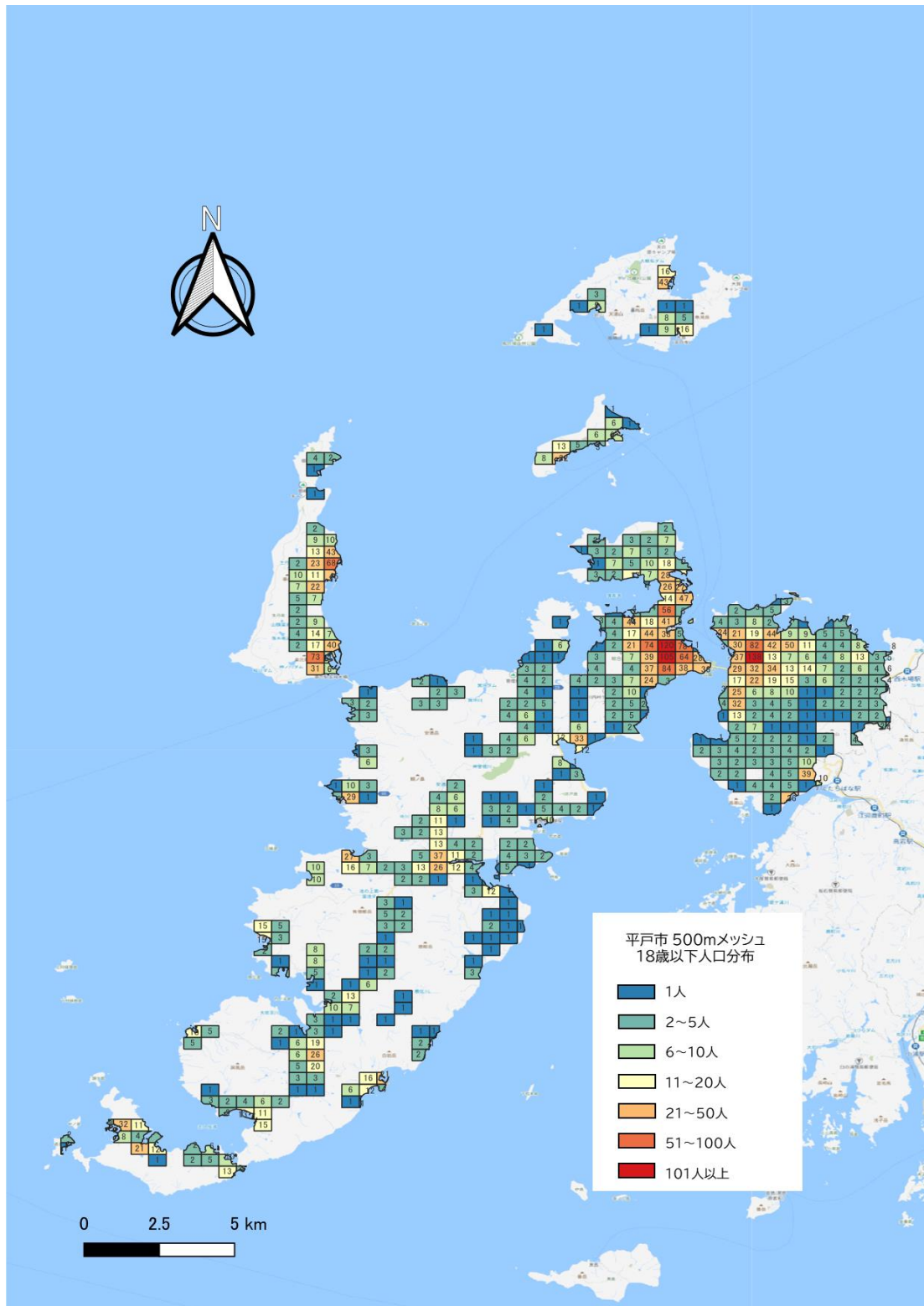
資料) 令和 4 年 住民基本台帳人口・世帯数データより作成

図 2-9 65 歳以上の 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

図 2-10 18 歳以下の 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

(3) 生活関連施設

① 医療・福祉施設

本市の医療機関は、第二次救急医療機関である平戸市民病院、生月病院、柿添病院、青洲会病院を中心に、7つの病院、9つの診療所および12の歯科医院から構成されています。第8次長崎県医療計画によると、市民の市内での受診率は74.5%、次いで佐世保市での受診が19.6%となっており、市内での受診率は比較的高い状況にあります。

また、本市には介護老人福祉施設が5つ、介護老人保健施設が3つ、介護医療院が1つ、計9つの介護施設が位置しています。

図 2-11 市内の主な医療機関の分布状況



資料) 長崎県医療政策課資料及び北松歯科医師会リストより作成

図 2-12 北部地区・田平地区の医療機関の分布状況



資料) 長崎県医療政策課資料及び北松歯科医師会リストより作成

表 2-3 外来患者の流出入動向

【表】外来患者の流出入動向(令和元年度)(単位:算定件数)

患者の 住所地	医療機関の所在地						合計
	佐世保市	平戸市	松浦市	佐々町	県内の他の 医療圏	県外	
佐世保市	94.32%	0.52%	0.18%	1.69%	1.96%	1.32%	1,117,487
平戸市	19.56%	74.51%	2.09%	1.38%	1.00%	1.45%	154,714
松浦市	13.97%	5.77%	48.54%	0.86%	0.51%	30.36%	112,728
佐々町	56.93%	0.47%	0.39%	48.54%	0.67%	0.53%	55,080
合計	1,131,362	127,907	60,222	44,571	24,448	51,499	1,440,009

※出典: 国のナショナルデータベース(NDB)の令和元年4月から2年3月までの病院と一般診療所における初診・再診、外来診療料の診療行為の算定件数

資料) 第8次長崎県医療計画より引用

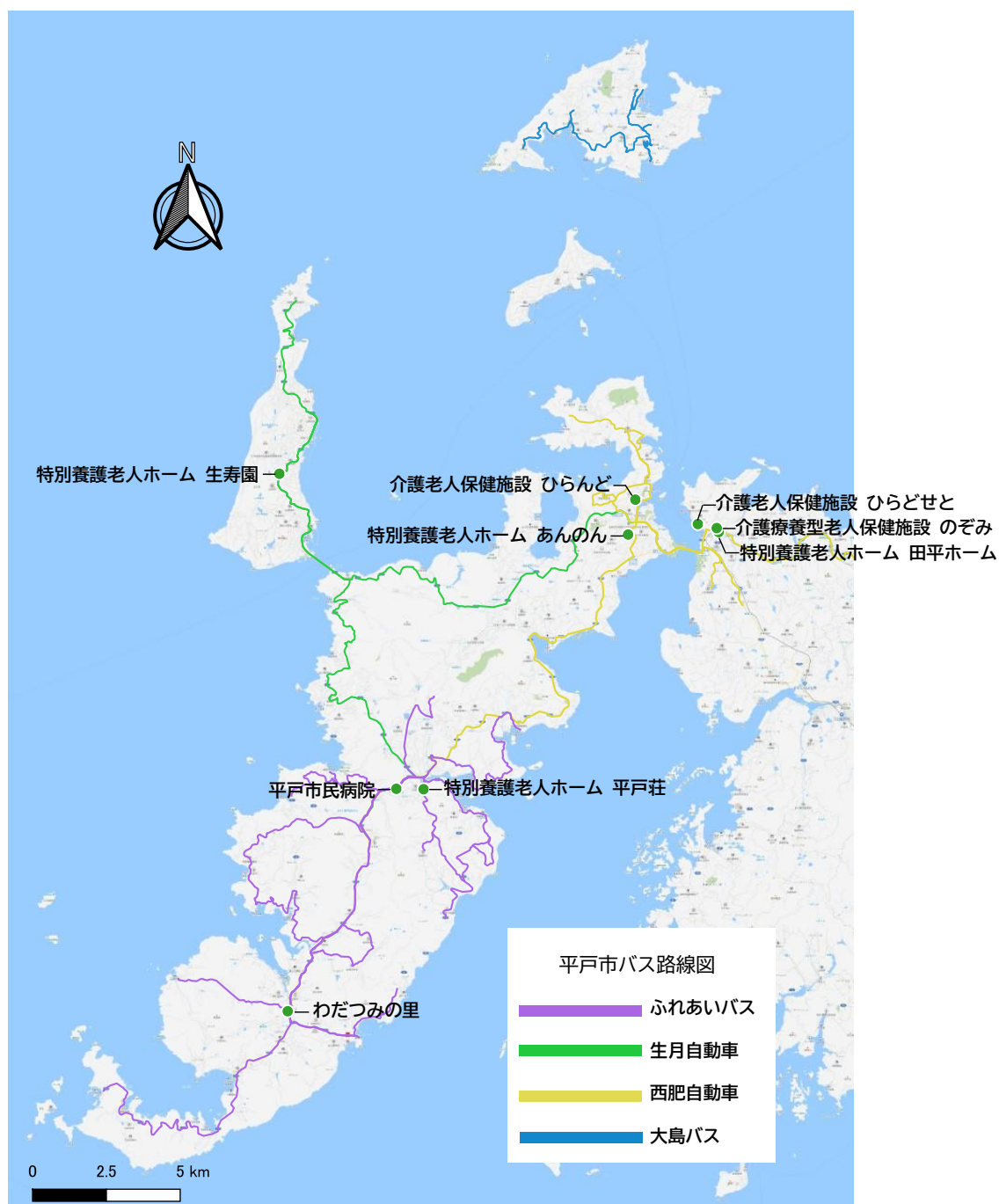
表 2-4 医療機関の概況

地区	区分	名称	診療科目
北部地区	病院	医療法人医理会 柿添病院	リハビリテーション科、外科、歯科、耳鼻いんこう科、循環器内科、小児科、小児外科、整形外科、内科、泌尿器科、皮膚科、放射線科、脳神経外科、麻酔科、血液内科
	病院	医療法人光佑会 北川病院	リハビリテーション科、内科、消化器内科、循環器内科、呼吸器内科、小児科、放射線科
	診療所	医療法人 くわはら医院	消化器科、整形外科、内科
	診療所	柿添病院附属中野診療所	耳鼻いんこう科、内科
	診療所	ごとう耳鼻咽喉科医院	耳鼻いんこう科
	歯科医院	山崎歯科	—
	歯科医院	大森歯科医院	—
	歯科医院	丸屋けいたろう 歯科クリニック	—
	歯科医院	木引田町歯科	—
	歯科医院	山崎歯科医院	—
中部地区	病院	国民健康保険 平戸市民病院	リハビリテーション科、外科、眼科、小児科、整形外科、内科、放射線科、救急科
	歯科医院	けいすけ歯科医院	—
南部地区	診療所	幸福堂医院	リハビリテーション科、小児科、内科
	歯科医院	山崎歯科	—
度島地区	診療所	平戸市国民健康保険 度島診療所	外科、内科

地区	区分	名称	診療科目
田平地区	病院	社会医療法人青洲会 青洲会病院	リハビリテーション科、胃腸科、外科、整形外科、内科、脳神経外科、泌尿器科、放射線科
	病院	医療法人裕光会 谷川病院	リハビリテーション科、呼吸器科、循環器科、小児科、消化器科、内科、皮膚科
	病院	医療法人愛恵会 平戸愛恵病院	心療内科、精神科
	診療所	医療法人 純健会 しおざわ内科消化器科	消化器科、内科
	診療所	医療法人社団 流星群 はたえ眼科	眼科
	歯科医院	安部歯科医院	—
	歯科医院	いなざわ歯科医院	—
大島地区	診療所・ 歯科医院	平戸市国民健康保険 大島診療所・大島歯科診療所	外科、歯科、内科
	診療所	平戸市国民健康保険 大島診療所の山出張所	外科、内科
生月地区	病院	平戸市立生月病院	リハビリテーション科、外科、小児科、整形外科、内科
	歯科医院	NATURAL TEETH CLINIC	—
	歯科医院	井上デンタルクリニック	—

資料) 長崎県医療政策課資料及び北松歯科医師会リストより作成

図 2-13 市内の介護施設の分布状況



資料) 第9期平戸市高齢者福祉計画・平戸市介護保険事業計画より作成

表 2-5 介護施設の概況

地区	区分	名称
北部地区	介護老人福祉施設	(福)敬昌会 特別養護老人ホーム あんのん
	介護老人保健施設	(医)光祐会 介護老人保健施設 ひらんど
中部地区	介護老人福祉施設	(福)白寿会 特別養護老人ホーム 平戸荘
	介護医療院	平戸市民病院
南部地区	介護老人福祉施設	(福)愛和会 わだつみの里
田平地区	介護老人福祉施設	(福)慈愛会 特別養護老人ホーム 田平ホーム
	介護老人保健施設	社会医療法人青洲会 介護老人保健施設 ひらどせと
		(医)裕光会 介護療養型老人保健施設 のぞみ
生月地区	介護老人福祉施設	(福)生月福祉会 特別養護老人ホーム 生寿園

資料) 第9期平戸市高齢者福祉計画・平戸市介護保険事業計画

②商業施設

本市の商業施設は、市役所周辺部と田平地区を中心に分布しています。令和5年長崎統計年鑑によると、本市の小売業年間商品販売額は約211億円と、長崎県平均である約557億円を下回っています。

図 2-14 市町村別 小売業年間商品販売額



資料) 令和5年 長崎県統計年鑑より作成

図 2-15 市内の主な商業施設の分布状況



資料) ゼンリン建物ポイントデータ 2023 より作成

図 2-16 北部地区・田平地区の主な商業施設の分布状況



資料) ゼンリン建物ポイントデータ 2023 より作成

③公共公益施設

市内の主な公共公益施設は、図 2-17 の通り、本市街地及び田平地区を中心に分布しています。それ以外の地区においても公民館や交流会館、図書館等が配置されており、市民の生活を支えています。

図 2-17 市内の主な公共施設の分布状況

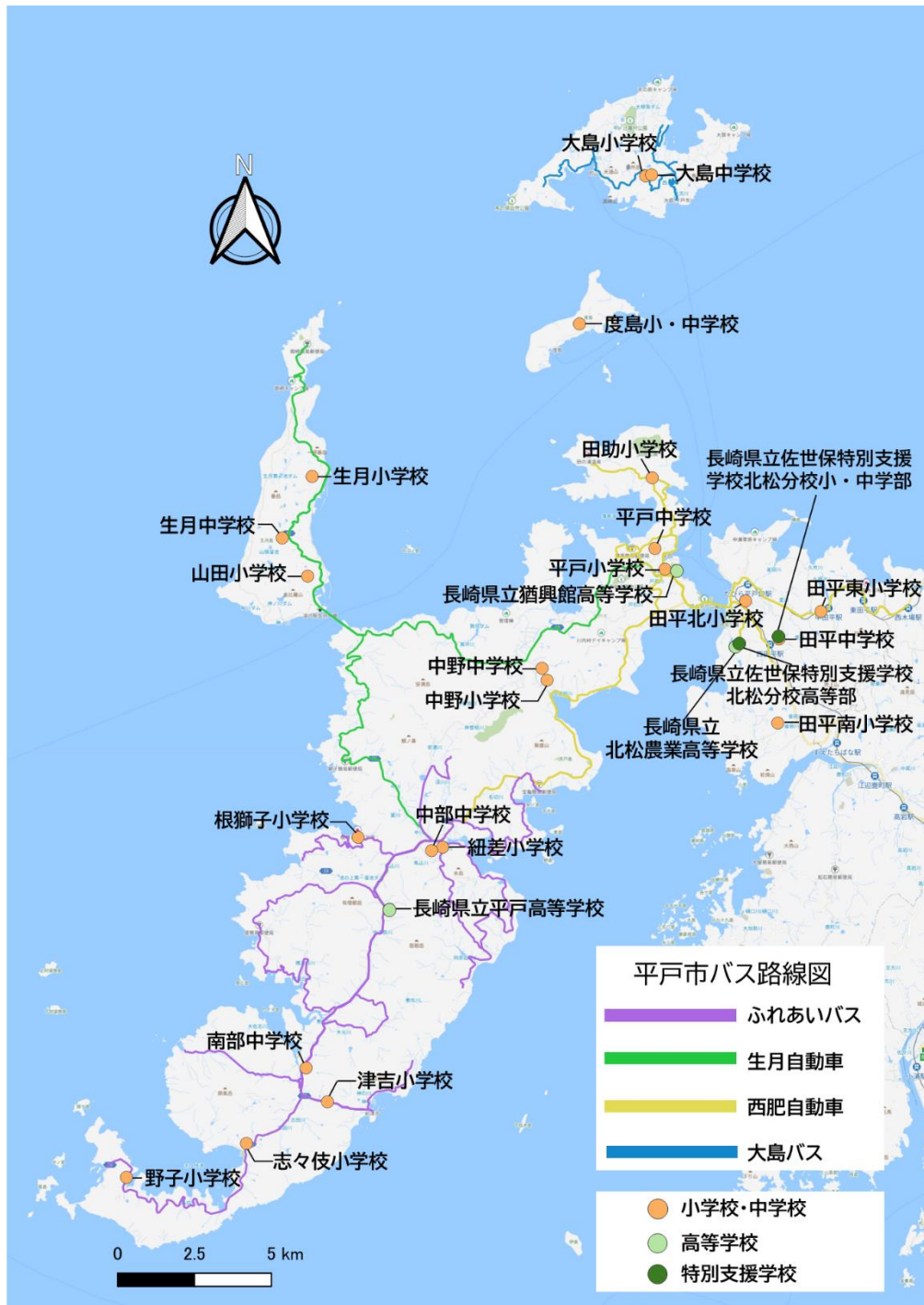


資料) ゼンリン建物ポイントデータ 2023 より作成

④教育施設

本市においては、令和6年10月現在、小学校14校、中学校7校、小・中学校1校、高等学校3校および特別支援学校分校が配置されています。本市の教育施設の分布状況は図2-18の通り示しています。

図2-18 市内教育施設の分布状況



資料) 平戸市ホームページより作成

表 2-6 教育施設の概況

地区	区分	名称	住所
平戸地区	小学校	平戸小学校	長崎県平戸市岩の上町 1509
	小学校	田助小学校	長崎県平戸市大久保町 441- 1
	小学校	中野小学校	長崎県平戸市中野大久保町 888
	小学校	紐差小学校	長崎県平戸市紐差町 665
	小学校	根獅子小学校	長崎県平戸市根獅子町 181
	小学校	津吉小学校	長崎県平戸市田代町 575
	小学校	志々伎小学校	長崎県平戸市志々伎町 1295
	小学校	野子小学校	長崎県平戸市野子町 1955
	小・中学校	度島小・中学校	長崎県平戸市度島町 1082
	中学校	平戸中学校	長崎県平戸市鏡川町 42
	中学校	中野中学校	長崎県平戸市中野大久保町 1096
	中学校	中部中学校	長崎県平戸市紐差町 363
	中学校	南部中学校	長崎県平戸市津吉町 241
	高等学校	猶興館高等学校	長崎県平戸市岩の上町 1443
	高等学校	平戸高等学校	長崎県平戸市草積町 261
生月地区	小学校	生月小学校	長崎県平戸市生月町里免 3174
	小学校	山田小学校	長崎県平戸市生月町山田免 511
	中学校	生月中学校	長崎県平戸市生月町山田免 2451-1
田平地区	小学校	田平北小学校	長崎県平戸市田平町小手田免 970
	小学校	田平東小学校	長崎県平戸市田平町下亀免 583
	小学校	田平南小学校	長崎県平戸市田平町下寺免 44
	中学校	田平中学校	長崎県平戸市田平町荻田免 20
	高等学校	北松農業高等学校	長崎県平戸市田平町小手田免 54-1
	特別支援学校	佐世保特別支援学校北松分校小・中学部	長崎県平戸市田平町荻田免 20 (田平中学校内)
	特別支援学校	佐世保特別支援学校北松分校高等部	長崎県平戸市田平町小手田免 54-1 (北松農業高校敷地内)
大島地区	小学校	大島小学校	長崎県平戸市大島村前平 2749
	中学校	大島中学校	長崎県平戸市大島村前平 2037-1

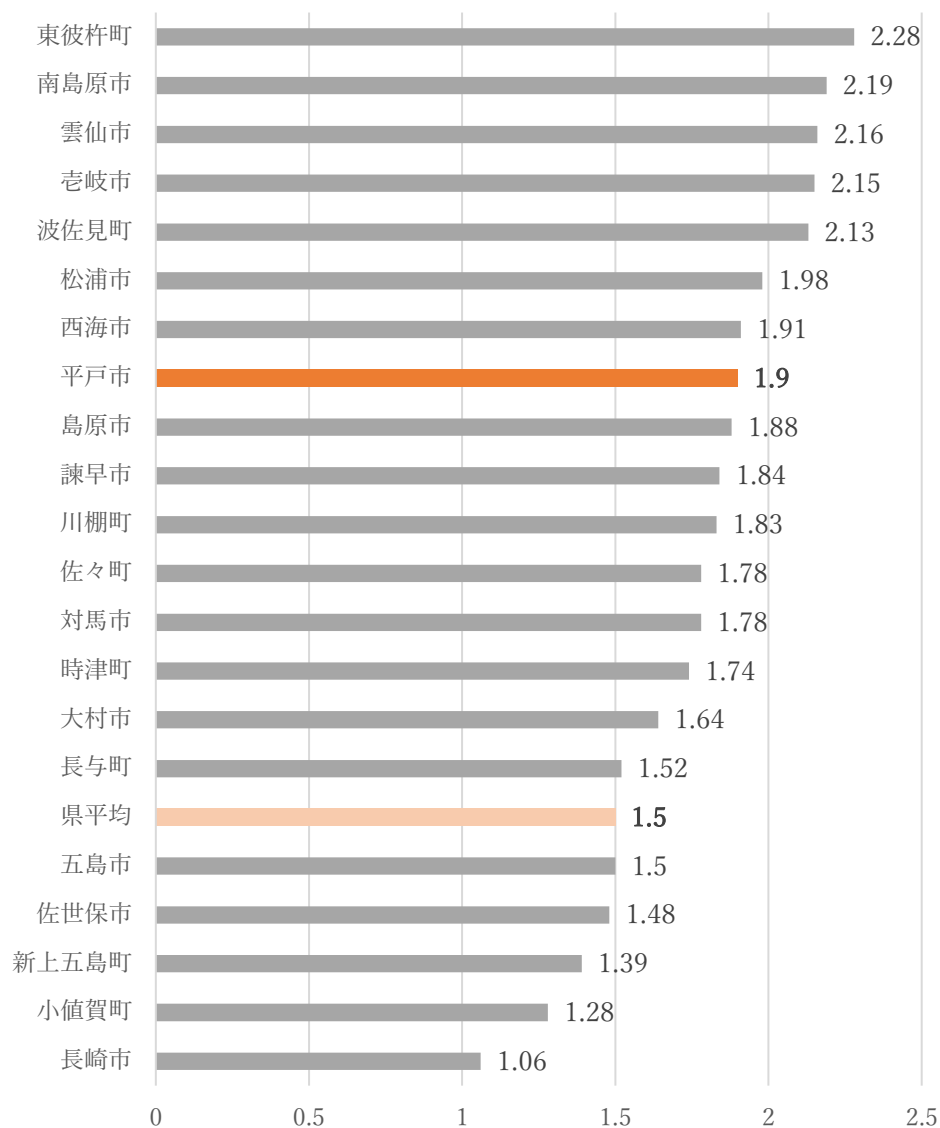
資料) 平戸市ホームページより作成

2.5 自動車保有台数・免許証返納者数

(1) 自動車保有台数

1世帯当たりの自動車保有台数は1.9台と、県平均の1.5台を上回っており、本市での移動において自動車が重要視されていることが分かります。

図 2-19 1世帯当たりの自家用車保有台数

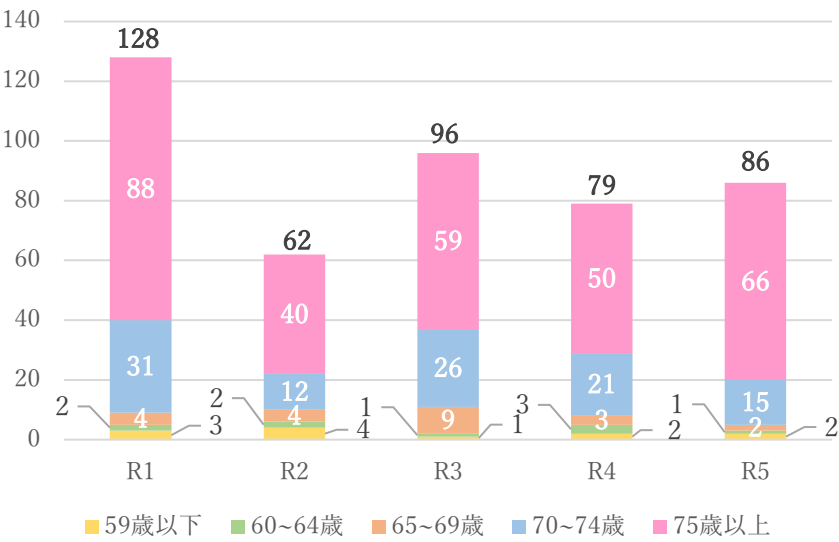


資料) 長崎県統計年鑑(令和5年3月31日時点)及び
令和4年長崎県異動人口調査より作成

(2) 免許証返納者数

本市の免許証返納者数は令和元年をピークとして、その後は毎年 100 人以下で推移しています。返納者の約 7 割は 75 歳以上であり、75 歳を境として返納者が顕著に増加しています。

図 2-20 本市の免許証返納者数の推移



資料) 長崎県警察資料より作成

2.6 観光動向

(1) 観光動態

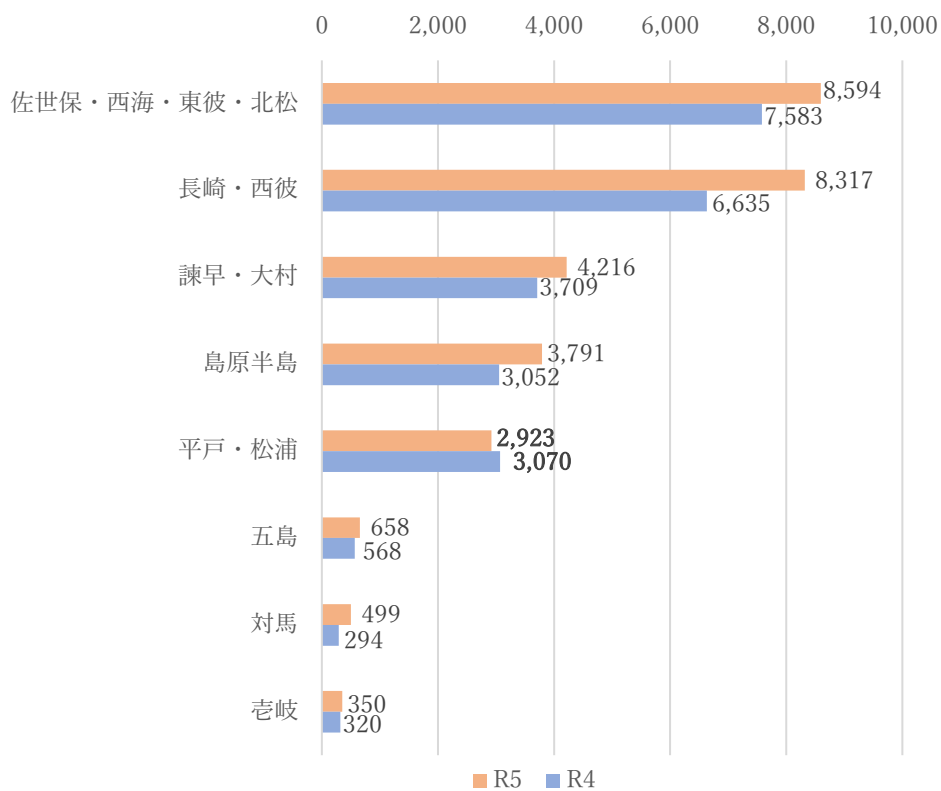
表 2-7 の通り、長崎県の令和 5 年観光客延べ数は約 2,935 万人で、うち約 25% の約 732 万人が延べ宿泊客数です。図 2-21 の通り、本市が属する平戸・松浦地区はブロック別で観光客延べ数は 5 番目です。また、前年比で唯一、観光客数が減少しているブロックとなっています。

表 2-7 令和 5 年 長崎県地域ブロック別観光客数

市町	区分	観光客					延べ			
		日帰り客数	宿泊客実数	延べ宿泊客数	宿泊客延べ滞在数	平均宿泊数	観光客延べ数	R4	対前年増減率	増減
県	計	16,123,831	5,899,154	7,324,524	13,223,678	1.24	29,347,509	25,230,074	16.3	4,117,435
①	長崎・西彼	3,184,832	2,283,379	2,848,290	5,131,669	1.25	8,316,501	6,634,646	25.3	1,681,855
②	佐世保・西海・東彼・北松	5,025,748	1,624,931	1,943,377	3,568,308	1.20	8,594,056	7,582,898	13.3	1,011,158
③	平戸・松浦	2,296,001	278,971	347,941	626,912	1.25	2,922,913	3,069,740	▲ 4.8	▲ 146,827
④	諫早・大村	3,004,324	506,443	705,561	1,212,004	1.39	4,216,328	3,708,980	13.7	507,348
⑤	島原半島	2,410,101	657,844	722,997	1,380,841	1.10	3,790,942	3,052,125	24.2	738,817
⑥	五島	111,862	212,500	333,103	545,603	1.57	657,465	567,610	15.8	89,855
⑦	壱岐	60,228	122,502	167,516	290,018	1.37	350,306	320,265	9.4	30,041
⑧	対馬	30,675	212,584	255,739	468,323	1.20	498,998	293,810	69.8	205,188

資料) 令和 5 年 長崎県観光統計

図 2-21 長崎県地域ブロック別観光客数



資料) 令和 5 年 長崎県観光統計

表 2-8 の通り、本市の令和 5 年の延べ観光客数は約 144 万人となり、前年比では 10.3%の減少となっています。また、観光消費額も約 93 億円と、前年と比べ 1.3%減少しています。地区別にみると、平戸地区の観光客数の減少が最も顕著である一方、大島地区は前年比 25.1%増加しており、地域間の観光動向に差が生じています。

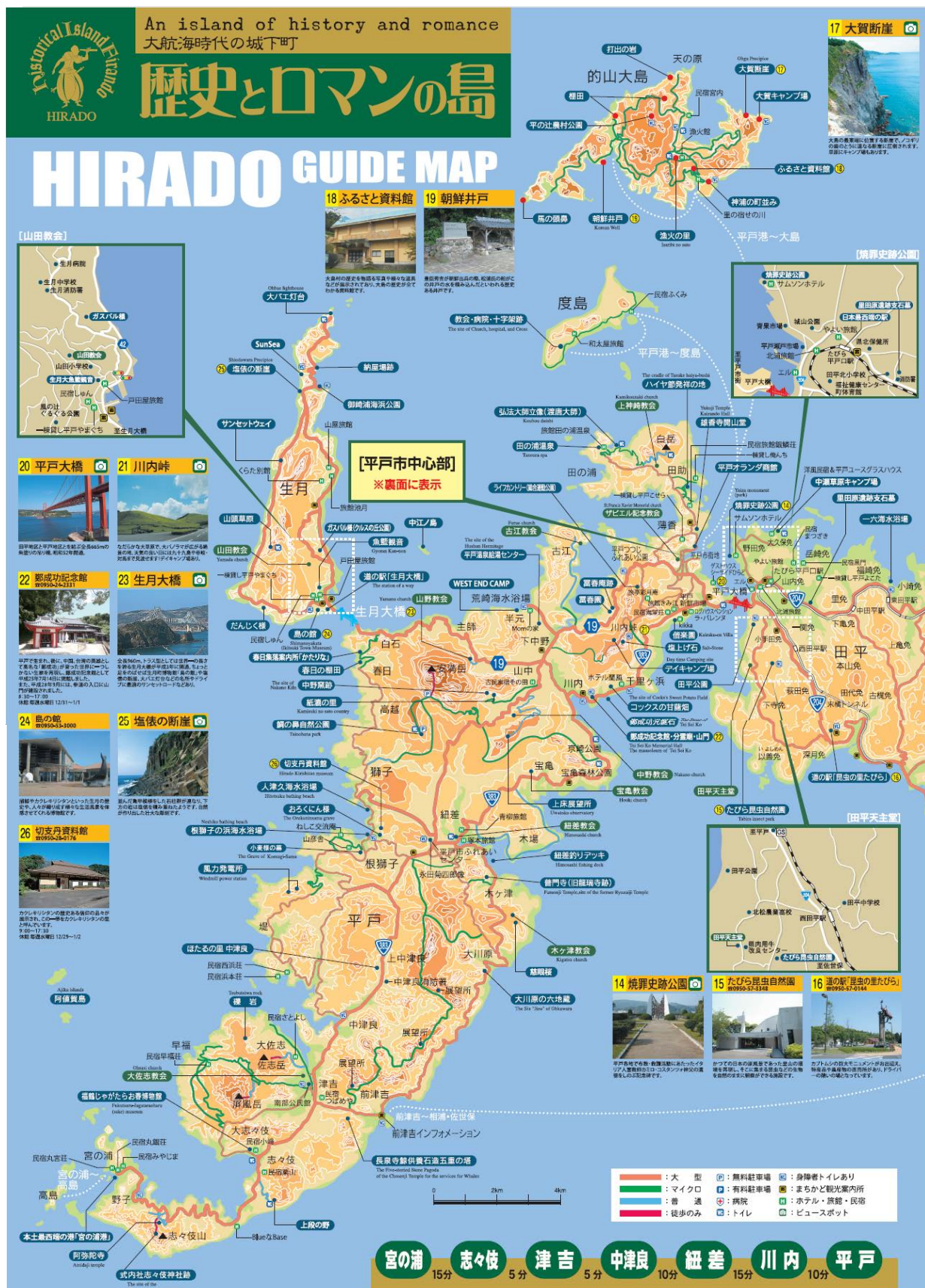
表 2-8 令和 5 年 平戸市内地区別観光動向

	平戸地区	生月地区	田平地区	大島地区	合 計
観光客数①+②	1,073,373人 (△13.9%)	114,973人 (5.9%)	241,308人 (△0.6%)	9,132人 (25.1%)	1,438,786人 (△10.3%)
日 帰 り 客 数 ①	892,236人 (△15.1%)	111,414人 (6.6%)	170,287人 (△3.0%)	6,285人 (62.8%)	1,180,222人 (△11.6%)
宿 泊 客 数	166,025人 (△6.6%)	2,245人 (△40.4%)	67,873人 (6.3%)	1,843人 (46.6%)	237,986人 (△3.8%)
宿泊客延滞在数 ②	181,137人 (△7.4%)	3,559人 (△11.4%)	71,021人 (6.3%)	2,847人 (△17.2%)	258,564人 (△4.2%)
観 光 消 費 額	6,935百万円 (△4.5%)	359百万円 (13.6%)	1,948百万円 (9.8%)	83百万円 (13.8%)	9,326百万 (△1.3%)

資料) 平戸市 観光統計

(2) 観光施設

図 2-22 市内の主な観光施設の分布状況



資料) 平戸市ガイドマップ

図 2-23 平戸市中心部の観光施設の分布状況



資料) 平戸市ガイドマップ

(3) 観光施策

本市では、観光による地域の受益拡大・維持に向けた目標指標を表2-9の通りに掲げ、それぞれの狙いを定めています。

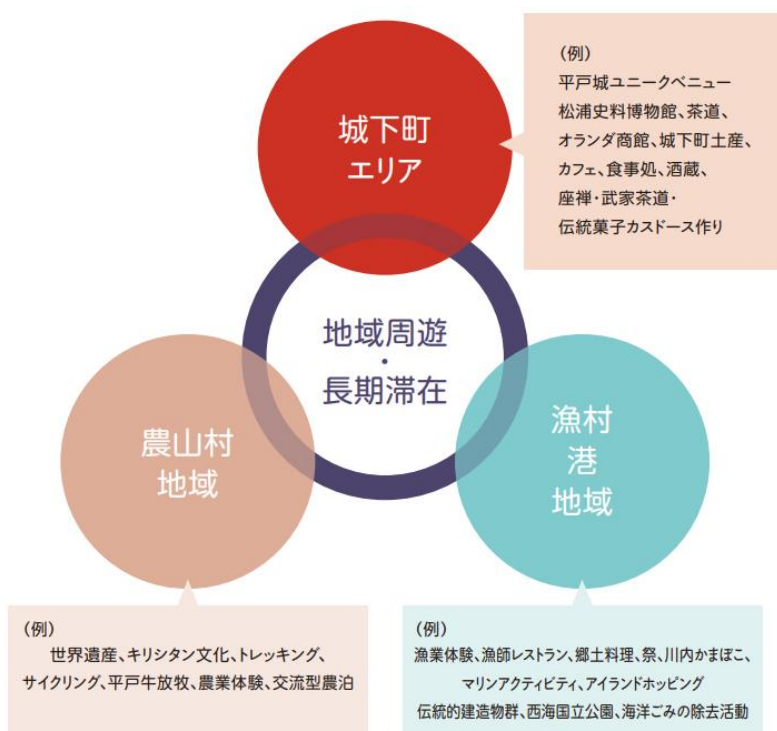
はじめて開かれた貿易の島として、それぞれの地域の歴史・文化的価値をブランド化する、「アルベルゴ・ディフーズタウン(分散型ホテル構想)」やアクティビティ・自然・文化体験の3要素のうち2つ以上の要素で構成される「アドベンチャーツーリズム」、観光客の体験及び活動が、食や食材に関連付く「ガストロノミーツーリズム」といったテーマ観光を軸に、本市の魅力を国内外に向けて情報発信しています。これらをもとに、本市を滞在先とする交流人口の拡大、域内産業の利益拡大と雇用の拡大を促進し、人口増加につなげる持続的な観光地域づくりを推進しています。一方、現状のマイナス要因として、空港等からの二次交通アクセスや、域内交通アクセスが不足しているという課題があります。

表 2-9 観光にまつわる目標達成指標および狙い

KPI(目標達成指標)					
指	標	令和4年	令和6年	令和7年	令和8年
観	光 消 費 額	94億4,400万円	99億1,900万円	103億1,000万円	107億1,300万円
延	べ 宿 泊 者 数	26万9,964人	27万1,000人	28万5,000人	29万1,000人
日 本 人	延 べ 宿 泊 者 数	26万9,322人	26万1,000人	27万人	26万8千人
外 国 人	延 べ 宿 泊 者 数	642人	1万人	1万5,000人	2万3,000人
来 訪 者	満 足 度	88.2%	70.0%	70.5%	71.0%
リ ピ ー タ ー	数	83.3%	67.5%	70.0%	70.5%
H P ア ク セ ス	数	74万6,086人	80万人	81万人	82万人
指	標	設定の狙い			
観	光 消 費 額	観光産業収益の拡大			
延	べ 宿 泊 者 数	長期滞在の促進			
日 本 人	延 べ 宿 泊 者 数				
外 国 人	延 べ 宿 泊 者 数				
来 訪 者	満 足 度	顧客満足の最大化			
リ ピ ー タ ー	数	顧客から得られる利益の最大化			
H P ア ク セ ス	数	顧客の興味関心度の増大			

資料) 令和6年 平戸市観光協会 地域DMO事業計画

図 2-24 プレイスブランディングのイメージ



資料) 令和6年 平戸市観光協会地域DMO事業計画

第3章 上位・関連計画の整理

本章では、上位・関連計画における本市の公共交通の位置づけ・役割や関連施策等の方向性について整理を行いました。

表 3-1 上位・関連計画の一覧

上位・関連計画名		策定年	計画期間
1	長崎県地域公共交通計画	R5 年 3 月 (R6 年 8 月改訂)	R5 年度～R7 年度
2	第 2 次平戸市総合計画 (平戸市未来創造羅針盤)	H30 年 3 月	H30 年度～R9 年度
3	平戸市総合計画実施計画 (平戸市未来創造羅針盤アクションプラン)	R6 年 3 月	R7 年度～R9 年度
4	平戸市都市計画マスタープラン	H25 年 9 月	H25 年度～R14 年度
5	第 9 期平戸市高齢者福祉計画 ・介護保険事業計画	R6 年 3 月	R6 年度～R8 年度
6	第 2 次平戸市地球温暖化対策実行計画 (区域施策編)	R3 年 3 月 (R6 年 3 月改訂)	R3 年度～R12 年度

3.1 長崎県地域公共交通計画

長崎県地域公共交通計画では、図 3-1 の通り、基本方針として①持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築②地域との共創による最適な地域モビリティの推進が定められており、本市においても地域公共交通の幹線を維持し、地域のニーズに合った最適なモビリティを推進していく必要があります。

また、指針に関する目標を表 3-2、3-3 の通り定めています。

図 3-1 地域公共交通に関する長崎県の基本方針

基本方針①

持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

基本方針②

地域との共創による最適な地域モビリティの推進

表 3-2 指針①持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築に関する目標

幹線バスの年間輸送人員		
【算出方法】 国庫補助対象幹線バス系統の輸送人員合計 ※ 目標値については現状値に（R6 推計人口/R3 人口）を乗じて算出	現状値	3,040,148 人（R4 年度）
	目標値	2,963,929※人以上（R6 年度）
	目標設定の考え方	幹線バス維持のため、将来推計人口を見据えた水準以上を目指す
幹線バスの利用者 1 人当たりの行政負担額		
【算出方法】 国庫補助対象幹線バス系統の行政支援額/ 国庫補助対象幹線バス系統の輸送人員合計	現状値	264.9 円（R4 年度）
	目標値	271.7 円以下（R6 年度）
	目標設定の考え方	幹線バス維持のため、将来推計人口を見据えた水準以上を目指す
地域鉄道（松浦鉄道、島原鉄道）の路線維持		
【算出方法】 地域鉄道（松浦鉄道、島原鉄道）の路線数	現状値	2 路線（R4 年度）
	目標値	2 路線（R7 年度）
	目標設定の考え方	広域幹線である地域鉄道を維持する
長崎本線（江北～諫早間）の路線維持		
【算出方法】 長崎本線（江北～諫早間）の路線数	現状値	1 路線（R4 年度）
	目標値	1 路線（R7 年度）
	目標設定の考え方	上下分離区間である長崎本線（江北～諫早間）を維持する
離島航路の維持		
【算出方法】 本土と離島、離島間を結ぶ航路数 ※なお、航路の統合等により航路数が減少した場合においても住民の移動手段が十分確保されている場合は、その都度、目標値を変更できるものとする。	現状値	31 航路（R4 年度）
	目標値	31 航路（R7 年度）
	目標設定の考え方	島民の移動手段として欠くことができない離島航路を維持する
離島航空路の維持		
【算出方法】 本土と離島を結ぶ航空路線数	現状値	5 航空路（R4 年度）
	目標値	5 航空路（R7 年度）
	目標設定の考え方	本土への高速移動手段として欠くことができない離島航空路を維持する

表 3-3 指針②地域との共創による最適な地域モビリティの推進に関する目標

地域公共交通計画の策定市町数		
【算出方法】 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通計画の策定市町数	現状値	9 市町（R3 年度）
	目標値	21 市町（R7 年度）
	目標設定の考え方	原則すべての市町において地域公共交通計画を策定し、地域内の公共交通確保の方針を設定する
コミュニティ交通の導入または見直しを実施した市町数		
【算出方法】 道路運送法の規定に基づき運行されるコミュニティ交通の導入または見直しを実施した市町数	現状値	17 市町（R3 年度）
	目標値	21 市町（R7 年度）
	目標設定の考え方	路線バス等との役割分担を行い、地域公共交通の持続性を確保するため、すべての市町においてコミュニティ交通の導入及び見直しを目指す

3.2 第2次平戸市総合計画（未来創造羅針盤）

「平戸市総合計画」では、基本施策 8 として「暮らしを支える公共交通基盤を確保する」と掲げています。そのための施策として「公共交通体系を維持する」「陸上交通を確保する」「離島航路を確保する」を掲げ、表 3-4 の通り、主な取り組みを定めています。

また、離島航路の便数や市民満足度において、表 3-5 の通り目標値を定めています。

表 3-4 「暮らしを支える公共交通基盤を確保する」ための主な取り組み

公共交通体系を維持する	1. 「地域公共交通計画」に基づく交通体系の維持 2. キャッシュレス決済の導入検討 3. 次世代型モビリティの導入の検討
陸上交通を確保する	1. 市営路線バスの運行の継続 2. 民間路線バス及びコミュニティバスへの運行支援 3. スクールバスを活用した混乗運行 4. 鉄道路線維持のための松浦鉄道への支援
離島航路を確保する	1. 離島航路（大島・度島・高島）の運航の継続及び支援 2. 離島住民に対する旅客運賃の低廉化 3. 離島航路の運航を維持するための船員確保

表 3-5 第 2 次平戸市総合計画 達成目標値

やるばい指標（成果指標）					
指標の名称	単位	基準値 (2016年度)	現況値 (2021年度)	前期目標値 (2022年度)	目標値 (2027年度)
離島航路(大島)便数	便/日	5	5	5	5

市民の満足度（市民アンケートから）					
指標の名称	単位	基準値 (2016年度)	現況値 (2022年度)	前期目標値 (2022年度)	目標値 (2027年度)
市内の公共交通 (バス、船、鉄道)の充実	%	34.2	26.0	40.0	40.0

3.3 平戸市総合計画実施計画（平戸市未来創造羅針盤アクションプラン）

「平戸市総合計画実施計画平戸市未来創造羅針盤アクションプラン」（以下、「アクションプラン」という。）では、基本プロジェクト4「まちをつくるプロジェクト【定住・移住、自然環境、生活基盤】」の施策体系3「住み良いまちを支える生活基盤の実現」に関して基本施策を定めており、公共交通に関して表 3-6 の通り定めています。

表 3-6 アクションプラン 公共交通に関する基本施策

基本施策	施策
暮らしを支える公共交通基盤を確保する	公共交通体系を維持する
	陸上交通を確保する
	離島航路を確保する

3.4 平戸市都市計画マスタープラン

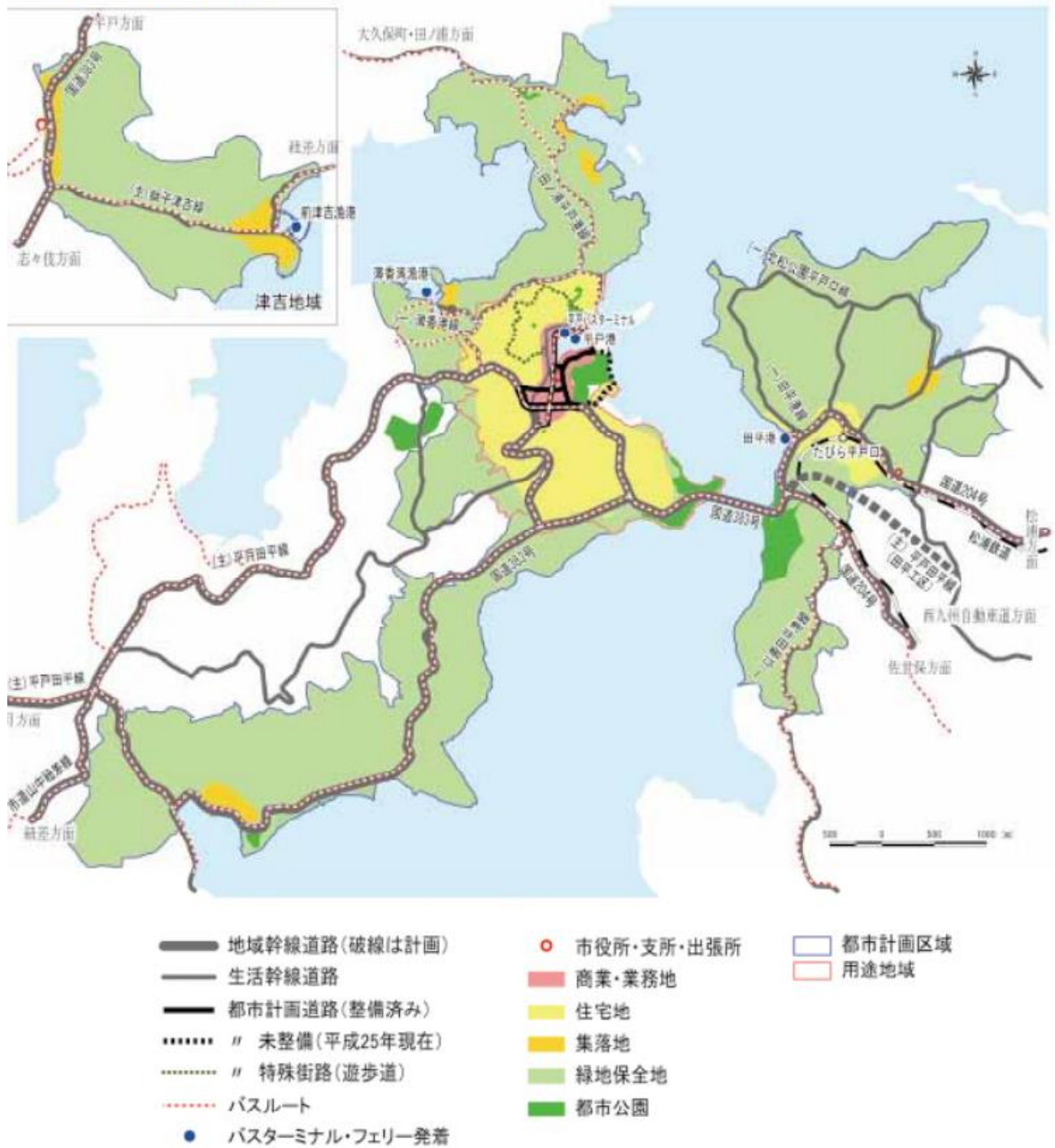
「平戸市都市計画マスタープラン」では、表3-7の通り、交通体系の整備方針として基本方針、主要施策を定めています。

表3-7 交通体系の整備方針 基本方針・主要施策

基本方針	周辺都市との活発な交流の促進や都市内の円滑な生活、生産活動を促進するため、これを支える道路、公共交通から構成される交通体系の利便性、効率性の確保を図る	
	自動車交通は、生活、生産活動に加え防災、観光などに果たす役割が大きく、地理的に不利な条件にある本市にとって広域交流の軸となるものであり、今後ともネットワークの形成と強化を推進する	
	市全体の地域構成で位置づけた「地域幹線道路」と「生活幹線道路」は、地域の骨格、動脈として地域の基礎的な生活サービスを支える基盤の役割が期待されることから、その機能の向上に向けた整備を積極的に図る	
	松浦鉄道、バス、船舶が通勤通学や高齢者などの車を利用しない住民の足としての役割を十分に果たせるよう、運行（航）方式、経路、結節点整備などに努める	
	市街地や集落地にあっては、生活道路の幅員が狭いことや歩行者空間としての整備が不十分なことなど、市民からの改善要望が高いことを踏まえ、その質の向上に向けた整備を図る	
主要施策	公共交通の確保	・高齢者をはじめ、車を運転しない（できない）市民や離島の市民の日常の足を確保するため、幅広く意見を聞きながら公共交通機関のあり方について検討し、適切な運行の実現を図る ・中心市街地にあっては、車を利用する観光客の増加を踏まえ、利用しやすい駐車場の確保を図る
		・バスと船舶との乗り継ぎや市街地内の観光などの中心市街地の交通結節性を高めるため、ターミナルの整備・機能充実を図る ・離島を抱える本市にあって市民の足を確保し、定期航路の維持と利便性の確保を図る

図 3-2 交通体系の整備方針図

交通体系の整備方針図



3.5 第9期平戸市高齢者福祉計画・介護保険事業計画

「第9期平戸市高齢者福祉計画・介護保険事業計画」では、高齢者福祉施策として「高齢者いきいきおでかけ支援事業」を掲げており、表3-8の通り交通機関及び施設の利用料金の一部助成を行っています。

表3-8 高齢者いきいきおでかけ支援事業

●高齢者の外出機会の拡大と社会参加及び健康増進を促し、閉じこもり及び心身機能低下の予防のため、在宅の75歳以上の高齢者又は自動車の運転が困難となり運転免許を自主返納した人に対し、交通機関（タクシー、バス、フェリー等）及び施設の利用料金の一部助成を行います。

実績・計画	実績			計画		
	令和3年度	令和4年度	令和5年度見込	令和6年度	令和7年度	令和8年度
おでかけ券（交通費助成券）申請者数（人）						
	3,840	3,808	3,900	3,900	3,900	3,900

3.6 第2次平戸市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

「第2次平戸市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」では、基本プロジェクト3として「多様な手法を用いた地球温暖化対策の推進」を掲げています。推進策の1つとして「環境にやさしい移動手段として、温室効果ガス排出がより少ない公共交通機関の利用や相乗りへの移行を促進します。」と掲げており、表3-9の通り、具体的な取り組みを2つ設定しています。

表3-9 多様な手法を用いた地球温暖化対策の推進 交通に関する具体的な取り組み

具体的な取り組み	取組主体		
	市	市民	事業者
ノーマイカーデーの推進に向け、市内での普及啓発を図ります。	●	●	●
公共交通の効果的かつ効率的運航による利用促進を推進します。	●	●	●

3.7 地域公共交通の役割

「第2次平戸市総合計画」で掲げる基本施策や「平戸市都市計画マスタープラン」で掲げる基本方針、主要施策に即すと、本市の地域公共交通の役割は図3-3の通りに整理でき、この役割の実現に向けて、公共交通を維持・推進する必要があります。

図3-3 地域公共交通の役割

第2次平戸市総合計画(H30年度～R9年度)

平戸市総合計画の基本施策8

「暮らしを支える公共交通基盤を確保する」
(施策1)

「少子高齢化に対応した公共交通を確保する」

少子高齢化の進展にともない、運転免許の自主返納者の増加や通院及び買物に行けない高齢者の増加が想定されることから、既存の公共交通機関の維持・確保を図るとともに交通弱者に対する支援を、市内交通事業者との協議を行いながら推進していきます。

平戸市都市計画マスタープラン(H25年度～R14年度)

基本方針

- ・ 周辺都市との活発な交流の促進や都市内の円滑な生活、生産活動を促進するため、これを支える道路、公共交通から構成される交通体系の利便性、効率性の確保を図る
- ・ 松浦鉄道、バス、船舶が通勤通学や高齢者などの車を利用しない住民の足としての役割を十分に果たせるよう、運行(航)方式、経路、結節点整備などに努める

主要施策

- ・ バスと船舶との乗り継ぎや市街地内の観光などの市中心街地の交通結節性を高めるため、ターミナルの整備・機能充実を図る
- ・ 離島を抱える本市において市民の足を確保し、定期航路の維持と利便性の確保を図る

地域公共交通の役割

■ 役割①

「地域住民の生活を支える公共交通基盤の確保」

鉄道、バス、船舶などが通勤通学や高齢者等の自動車を利用しない住民の足としての役割を果たします。多様な交通手段を確保し、平戸市が掲げる暮らしを支える公共交通基盤としての役割を担います。

■ 役割②

「周辺都市との交流や都市内の円滑な生産活動の促進」

交通体系の利便性・効率性を確保し、住民の円滑な生活を維持し、促進する役割を果たします。また、バスと船舶との乗り継ぎや観光地と中心市街地の交通結節性を高め、市外との交流を促進する役割を担います。

第4章 地域公共交通の現状

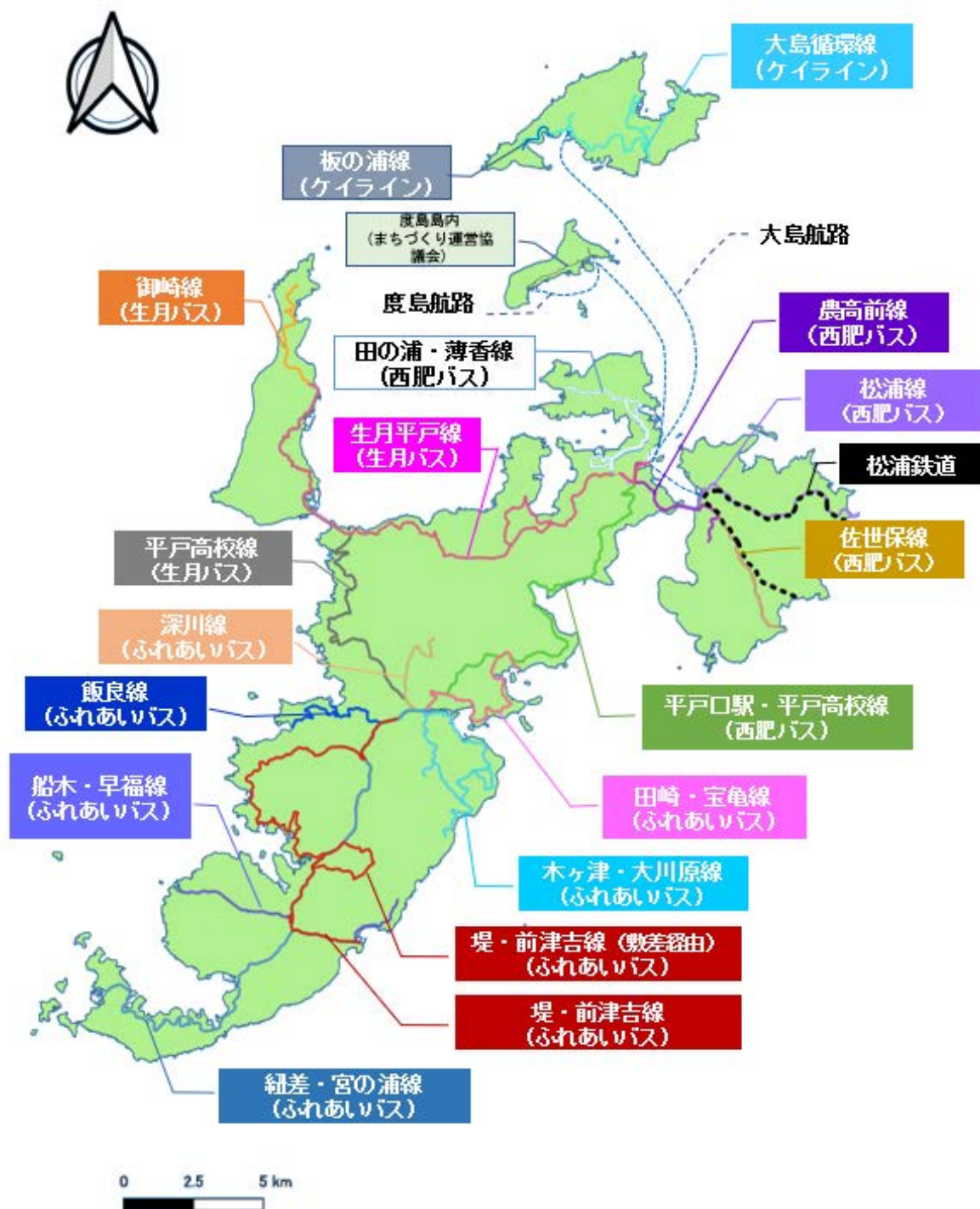
4.1 市内の公共交通

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。また、南北に細長い地形となっており、各地域間の移動は、主に路線バス・コミュニティ交通・タクシー等の陸上交通及び離島への定期航路等が主要な移動の役割を担っています。本章では、陸路・航路の公共交通ネットワークの整備状況や利用状況と、公共交通に対する本市の負担額等の概要について示します。

表 4-1 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 4-1 公共交通ネットワークの整備状況



4.2 陸上交通の概要

本市の陸上交通は、松浦鉄道、西肥自動車、生月自動車、ケイラインの民間事業者に加え、コミュニティ交通含め 17 路線が存在しています。網形成計画策定後に路線バスが再編され、西肥自動車の志々伎線と宮の浦線が廃線、平戸口駅・平戸高校線が新設されています。廃線したエリアを補完するため、本市はふれあいバスの紐差～宮の浦線を導入することで交通支援を行っています。

(1) 松浦鉄道

松浦鉄道は、本市と佐世保市・松浦市・伊万里市等を繋ぐ唯一の鉄道です。市内の駅は、西田平・たびら平戸口・中田平・東田平の 4 駅であり、下り（佐世保方面）、上り（伊万里方面）それぞれ 1 日最大 20 便が各駅に停車します。令和 5 年度の利用者数は 116,307 人であり、平成 30 年度と比較し 30%ほど減少しています。

(2) 西肥自動車

西肥自動車が運行する西肥バスは、市内だけではなく佐世保市や松浦市の市外エリアを繋ぐ主要なバス路線となっています。各路線の運行回数と運賃は表 4-2 の通りです。網形成計画策定時と比較し、減便と運賃の上昇がみられます。例えば、佐世保線は 44 便から 33 便へ減便しており、運賃は 1,500 円から 1,800 円へ値上がりしています。

表 4-2 西肥バスの路線系統と運行回数(令和 6 年 4 月 1 日改正時点)

系統	運行回数(回)		運賃 (始発～終点)
	平日	休日	
佐世保線	33	33	1,800 円
松浦線	4	－	1,050 円
農高前線	8	2	380 円
平戸口駅・平戸高校線	16	7	1,300 円

年間の利用者数は、全体的に減少傾向となっています。佐世保線の利用者数が最も多く、令和 5 年度時点では 401,143 人、他路線と比較すると 10 倍以上となっています。平成 30 年度と令和 5 年度の利用者数を比較すると、佐世保線と田の浦・薄香線は約 15～20%減少、その他路線は平均して半減しています。

(3) 生月自動車

生月自動車は、本市の北西部に位置している生月町を中心に生月バスを運行しています。網形成計画策定時と比較し、西肥バスと同様に減便と運賃の上昇がみられています。例えば、平日の生月平戸線は 24 便から 18 便への減便、運賃は 910 円から 990 円へ値上がりが発生しています。

表 4-3 生月バスの路線系統と運行回数(令和 6 年 10 月 1 日改正時点)

系統	運行回数(回)		運賃 始発～終点
	平日	休日	
生月平戸線	18	16	990 円
平戸高校線	8	4	1,050 円
御崎線	6	6	400 円

生月バスの令和 5 年度の利用者数は、平成 30 年度と比較すると 3 割程度減少しています。平戸高校線は、令和 2 年度から増加傾向となり、令和 5 年度の利用者数は 7,130 人となりました。

(4) ケイライン

ケイラインは、本市北部から約 7 km 程離れている大島で大島バスを運行しており、的山栈橋でフェリー大島と接続されています。1 日あたり 10 便の大島循環線に加え、板の浦線 3 便の計 13 便を運行しており、1 路線内を全区間 100 円で利用できます。

表 4-4 大島バスの路線系統と運行回数(令和 4 年 11 月 1 日改正時点)

系統	運行回数(回)			運賃 始発～終点
	月水金	火木	休日	
大島循環	10	9	8	100 円
板の浦線	3	0	0	100 円

大島循環線の令和 5 年度の利用者数は、平成 30 年度と比較すると 3 割程度減少しており、板の浦線は、ほぼ横ばいとなっています。

(5) 平戸市ふれあいバス

ふれあいバスは、交通空白地有償運送として本市が運行しています。中南部地区を対象に図4-2及び表4-5の通り7路線存在しており、1路線内を全区間200円で利用できます。中部地区はA・Bルートに分かれており、その区分についても表4-6で整理しています。

図4-2 ふれあいバスの運行ルート

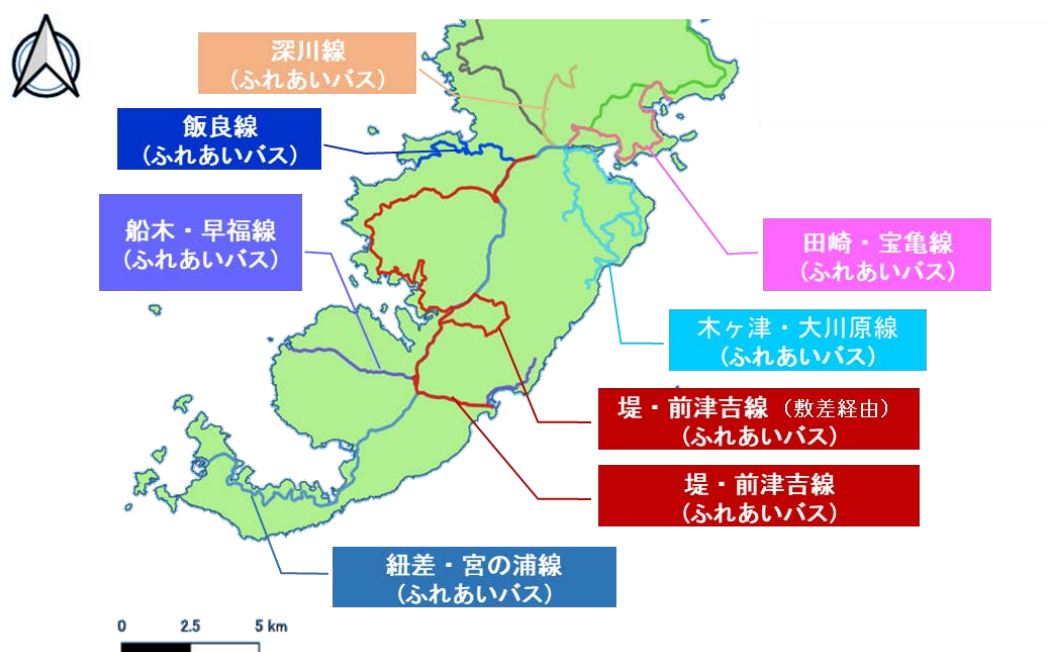


表4-5 ふれあいバスの運行系統詳細

区分	系統	運行回数(回)		運行体系	主な接続地	運賃
		平日	休日			
中部	飯良線	4	3	定時定路線	紐差	200 円
	深川線	5	2	定時定路線、 区域デマンド		
	田崎・宝亀線	2	1	定時定路線、 区域デマンド		
	木ヶ津・大川原線	3	2	定時定路線、 区域デマンド		
南部	堤・前津吉線	3～6	3	定時定路線、 区域デマンド	前津吉棧橋	
	船木・早福線	1	0			
紐差～ 宮の浦	紐差～宮の浦線	4～5	3	定時定路線	紐差	

表 4-6 ふれあいバス 中部ルート区分の整理

路線名	平日/土曜	対象便	ルートの区分
飯良線	平日	全便	中部 A ルート
	土曜		中部 B ルート
深川線	平日/土曜	深川入口⇒市民病院	中部 B ルート
		市民病院⇒深川入口	中部 A ルート
田崎・宝亀線	平日/土曜	全便	中部 B ルート
木ヶ津・大川原線	平日/土曜	全便	中部 B ルート

令和 2 年 10 月より紐差～宮の浦線が運行開始されています。運航開始時と比較し、令和 2 年度の利用者数は半年間で 5,723 人、令和 5 年度では主に生徒の登下校の利用が増加したこともあり 22,289 人と倍増しています。中部 A・B ルートは平成 30 年度から令和元年度にかけて利用者数はピークとなり、それ以降は減少しています。南部ルートは平成 28 年度の利用者数がピークとなり、それ以降は減少しています。

令和 2 年度より、中部 B ルート及び南部ルートは登録制及び予約登録制の区域デマンドによる運行が実装されています。14 人乗りの中型車を利用しており、前日の 16 時までの事前要約制としています。令和 2 年度と令和 5 年度を比較すると、中部 B ルートにおけるデマンド便の利用者数は横ばいですが、南部ルートにおけるデマンド便の利用者数は増加しています。

表 4-7 中部・南部デマンド運行 利用者数の推移(人)

	R2	R3	R4	R5
中部デマンド	114	181	196	216
南部デマンド	15	83	1,348	1,909

(6) まちづくり運営協議会（公共交通空白地有償運送）

田平、度島、志々伎、津吉、中野地区のまちづくり協議会が主体となり、公共交通空白地有償運送の区分で、定時定路線のバスや予約制のデマンドバス等を表4-8の通り各地区で運行しています。

表 4-8 まちづくり運営協議会の公共交通空白地有償運送の運行概要

区分	実施主体	運行地区	運行体系	車種
乗合 タクシー	田平まちづくり 協議会	田平町全域 (たびらんタクシー)	デマンド	乗合タクシー (プリウス他)
交通空白 地有償 運送	NPO 法人度島地区 まちづくり運営協議会	度島	定時定路線	10人乗り ハイエース
	志々伎地区 まちづくり運営協議会	志々伎～津吉域 ⇔市民病院	デマンド	7人乗りノア
	津吉地区 まちづくり運営協議会	津吉・中津良域内 ⇔市民病院	デマンド	7人乗りノア
	中野地区 まちづくり運営協議	中野域内 ⇔市民病院	デマンド	7人乗りノア

度島コミュニティバス（定時定路線）の利用者数は、平成28年度にピークとなりその後減少傾向でしたが、令和2年～5年度にかけて回復傾向となっています。志々伎は運行開始から每期利用者が増加しています。令和2年度より運行開始した津吉・中野のデマンドバスの利用者はほぼ横ばいとなっています。

(7) タクシー

本市のタクシーは、マンボウタクシー、生月タクシー、中部タクシーの民間3社が運営しています。

マンボウタクシーは、田平地区及び北部地区を中心に通常タクシー・観光タクシーに加え、介護タクシーを運行しています。また、前述している田平まちづくり運営協議会からの委託を受け、令和2年度よりデマンドタクシーである「たびらんタクシー」を運行しています。

生月タクシーは、生月と北部地区を中心に通常タクシー・観光タクシーを運行しています。

中部タクシーは、中部地区を中心に通常タクシー・観光タクシーを運行しています。

利用地区	利用料金
田平町全域	1回 400円
度島地区	1回 400円
志々伎地区	1回 400円
津吉地区	1回 400円
中野地区	1回 400円

※お住まいの地区により、ご利用できる曜日が異なります。

※運行時間は午前8時～午後4時、午前11時～午後1時、午後4時～午後8時30分、午後8時30分～翌朝5時の4区間で運行します。

※運行料金は田平町内となります。1回400円でご利用できます。（小学生100円、幼児は保護者同伴で無料）

田平まちづくり協議会 09950-29-9008

4.3 海上交通の概要

海上交通としては、本市が運航する大島航路、竹山運輸が運航する度島航路、津吉商船が運航する津吉航路の3つの定期航路と、宮の浦定期船組合が運航する高島航路の4航路が存在しています。

(1) 大島航路

平戸北部から7kmほど離れた大島の的山港と平戸栈橋を結ぶ航路であり、所要時間は約40分です。1日5便運航しており、料金は片道660円、島民は500円です。平戸栈橋にて路線バスと接続されています。利用者数は令和元年度に減少してから横ばいとなっています。

(2) 度島航路

平戸北部から4kmほど離れた度島の飯盛港及び本村港と平戸栈橋を結ぶ航路であり、所要時間は飯盛港まで30分、本村港まで45分です。1日4便運航しており、料金は片道660円、島民は440円です。

利用者数は、平成30年度に85,355人であったのに対し、令和5年度には66,103人となり約20%減少しています。

フェリー度島は、平戸栈橋にて路線バスと接続されています。最も本数の多い西肥バス佐世保線の運行ダイヤと照らし合わせると、15分から最長55分程度の待ち時間があり、航路・陸路間の接続性に課題があるといえます。

表 4-9 フェリー度島の平戸栈橋到着時間と西肥バスとの接続例

フェリー度島 平戸栈橋到着時間	西肥バス 佐世保行き 平戸栈橋発車時間(平日)	待ち時間
7:45	8:00	15分
9:45	10:10	25分
14:15	15:10	55分
16:30	16:55	25分

(3) 津吉航路

前津吉と相浦・佐世保を結ぶ航路であり、所要時間は佐世保までの直行便で約1時間半です。1日合計で3便運航しており、料金は片道1,960円です。利用者数は令和元年度をピークとして令和3年度まで減少していましたが、その後回復傾向にあります。

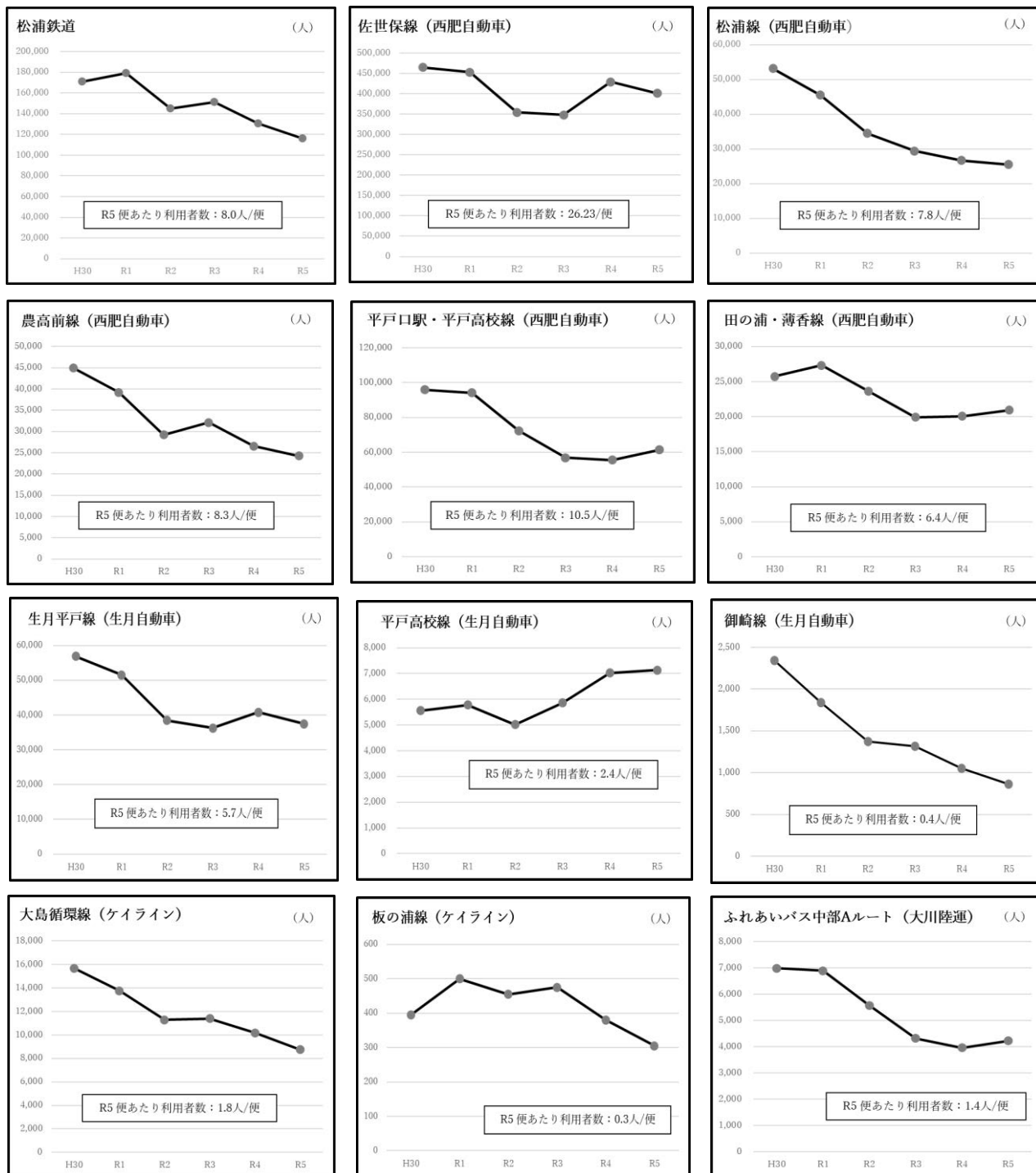
(4) 高島航路

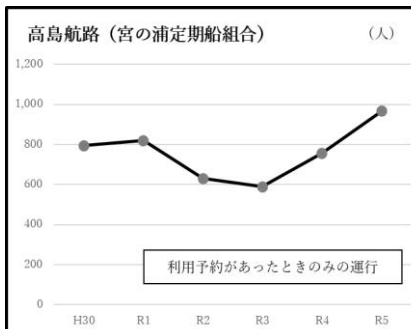
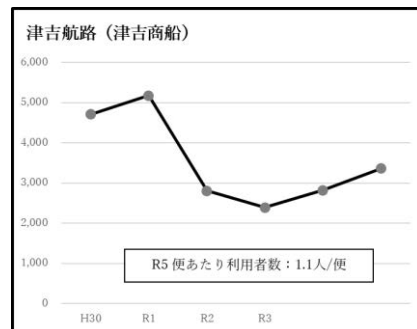
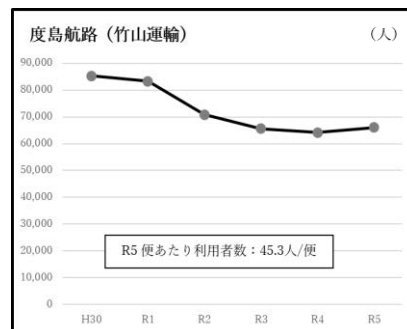
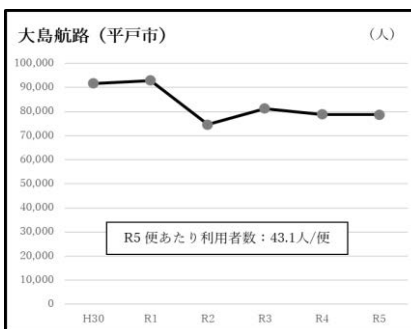
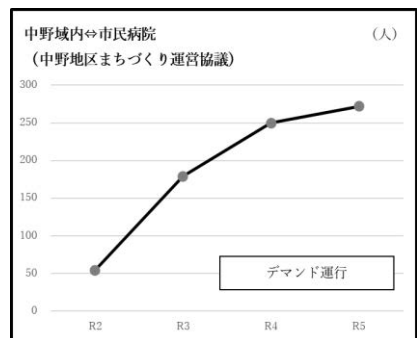
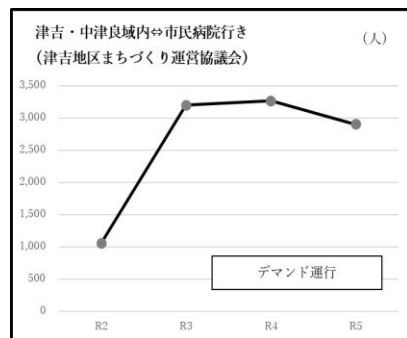
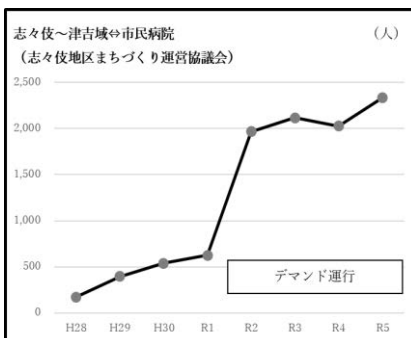
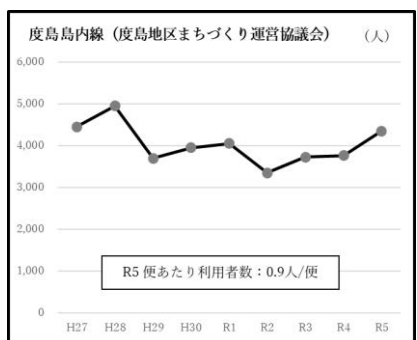
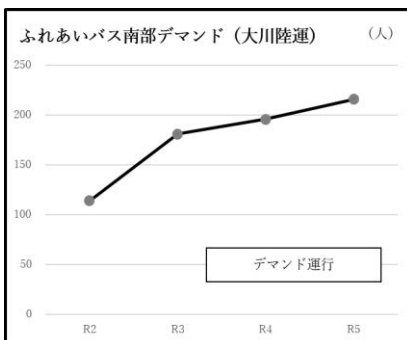
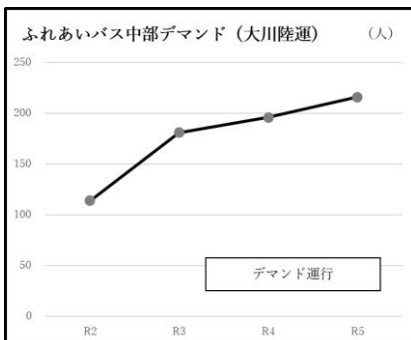
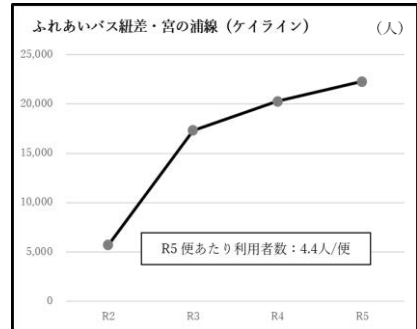
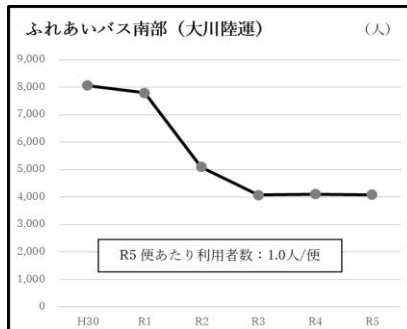
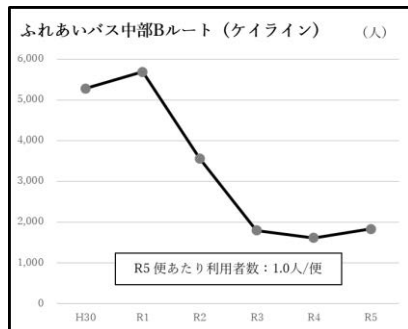
平戸南部の宮の浦と高島を結ぶ航路であり、事前に利用予約があった場合のみ運航しています。所要時間は約5分で、料金は片道200円です。利用者は高島地区の住民・親族、住民の依頼により渡航する事業者及び公務により渡航する本市職員及び市立学校教諭に限定されていますが、利用者数は令和3～令和5年度にかけて増加しています。

4.4 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 4-3 の通りです。

図 4-3 各路線の利用者数の推移





4.5 公共交通の接続状況

以下の図にて、本市の公共交通の主な交通結節点を整理しました。

図 4-4 公共交通の主な接続地



4.6 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 4-5 市の負担額の推移

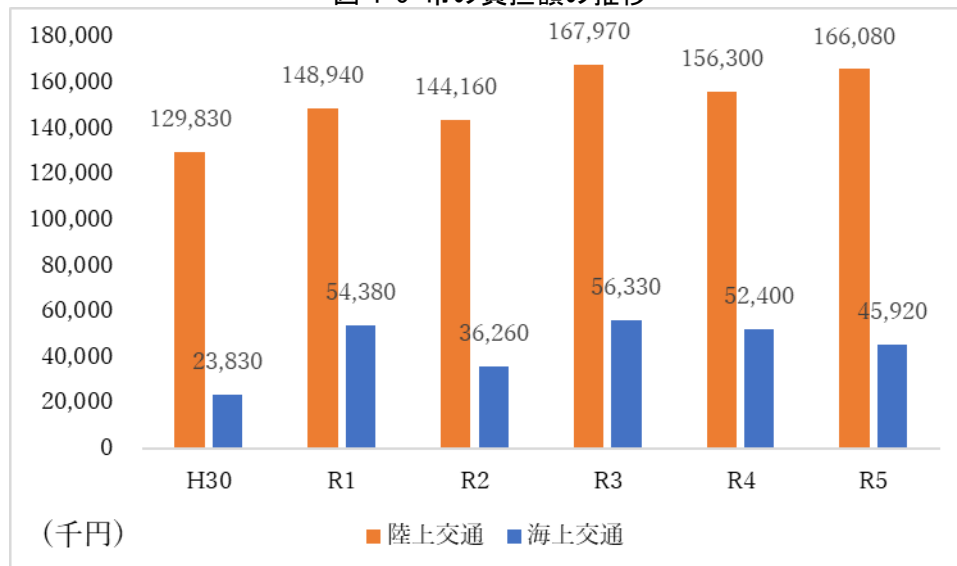


表 4-10 市の負担額 詳細(千円)

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

4.7 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

- 平戸市における交通空白地は、「網形成計画（平成 31 年 3 月）」の、「平戸市公共交通空白地区認定基準（案）」に沿って、優先的に移動支援を行う地区を定めました。
- 網形成計画から空白地区認定基準を設けたバス路線配置により、一定の交通不便が解消されたものと判断し、本計画策定に伴い、**対応策を検討することを目的として公共交通空白地を再定義し、特定しました。**

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。

【参考：空白地域の捉え方】

「地域公共交通づくりハンドブック（抜粋）」（平成 21 年 3 月 国土交通省自動車交通局）
駅やバス停から一定の距離を越えた地域が、地域公共交通の空白地域になります。都市と 地方では、この「一定の距離」の捉え方にも幅が見られます。交通機関が充実している都市では、駅からは半径 500m 以上、バス停から半径 300m 以上が空白地域として捉えられていることが多いようですが、地方では、駅から半径 1000m 以上、バス停から半径 500m 以上を 空白地域と捉える場合も見られます。
地形の高低差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきです。

(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 500m 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 4-11 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 4-6 公共交通空白地抽出におけるレイヤイメージ

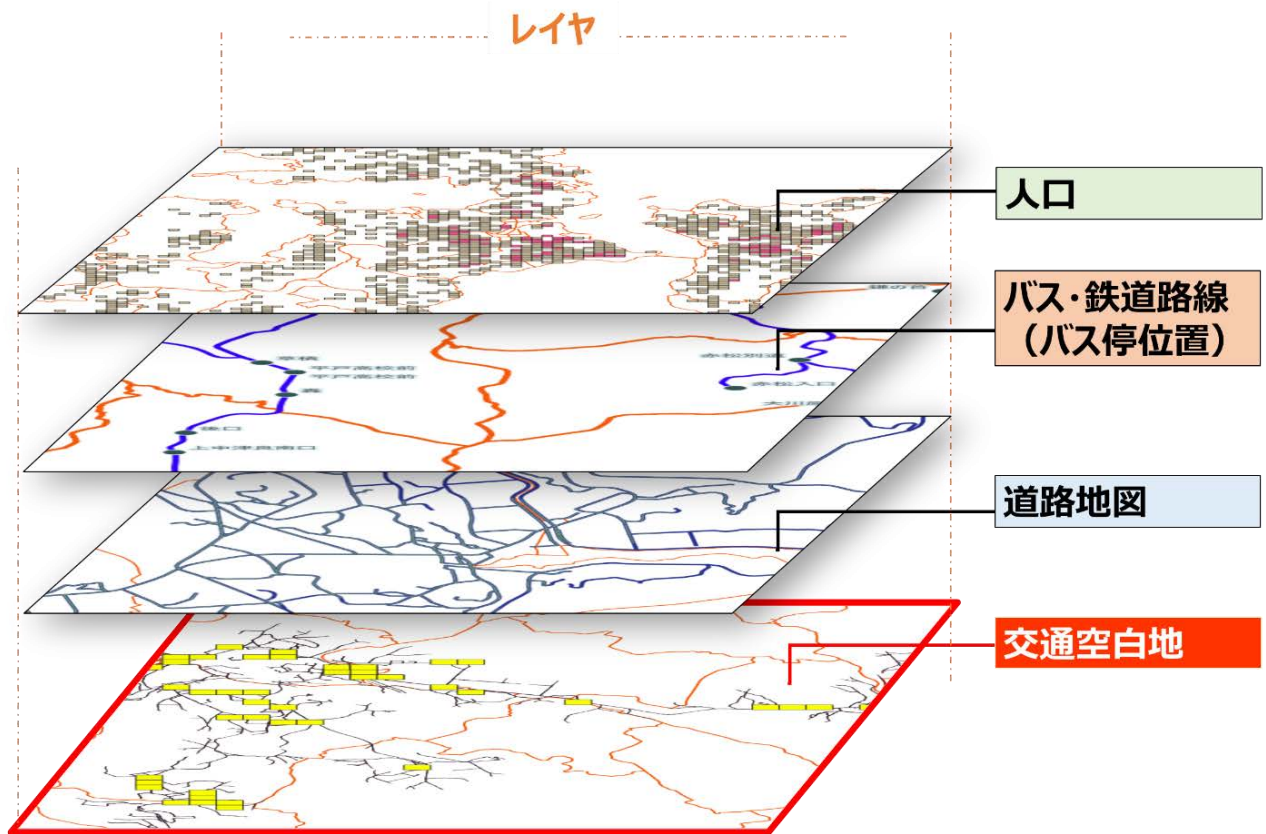
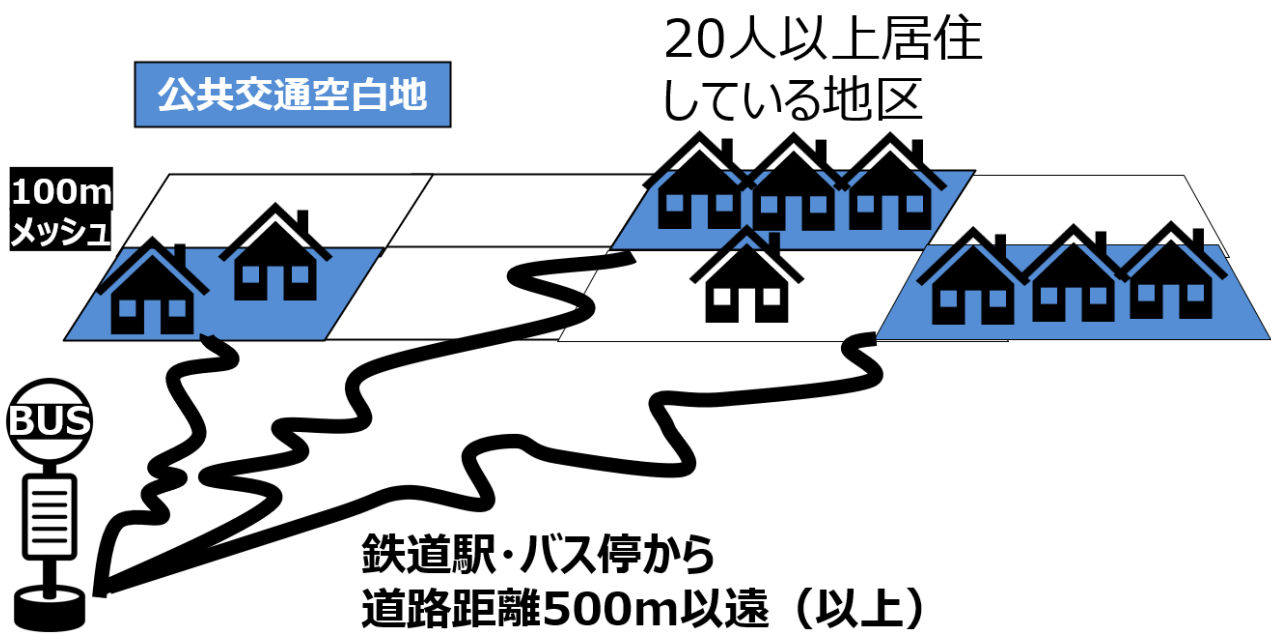


図 4-7 定義に基づく公共交通空白地特定イメージ



(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 4-8 公共交通空白地特定図

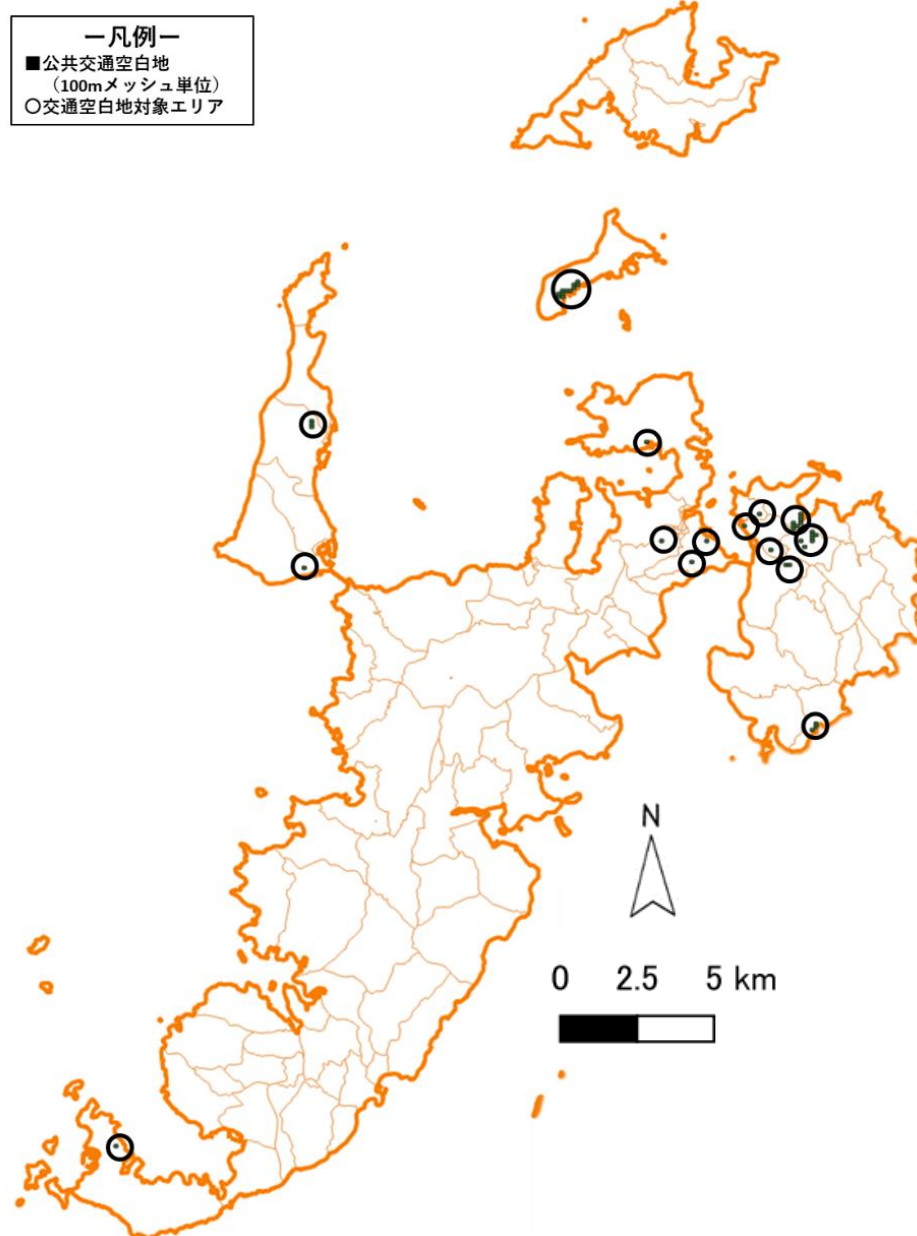
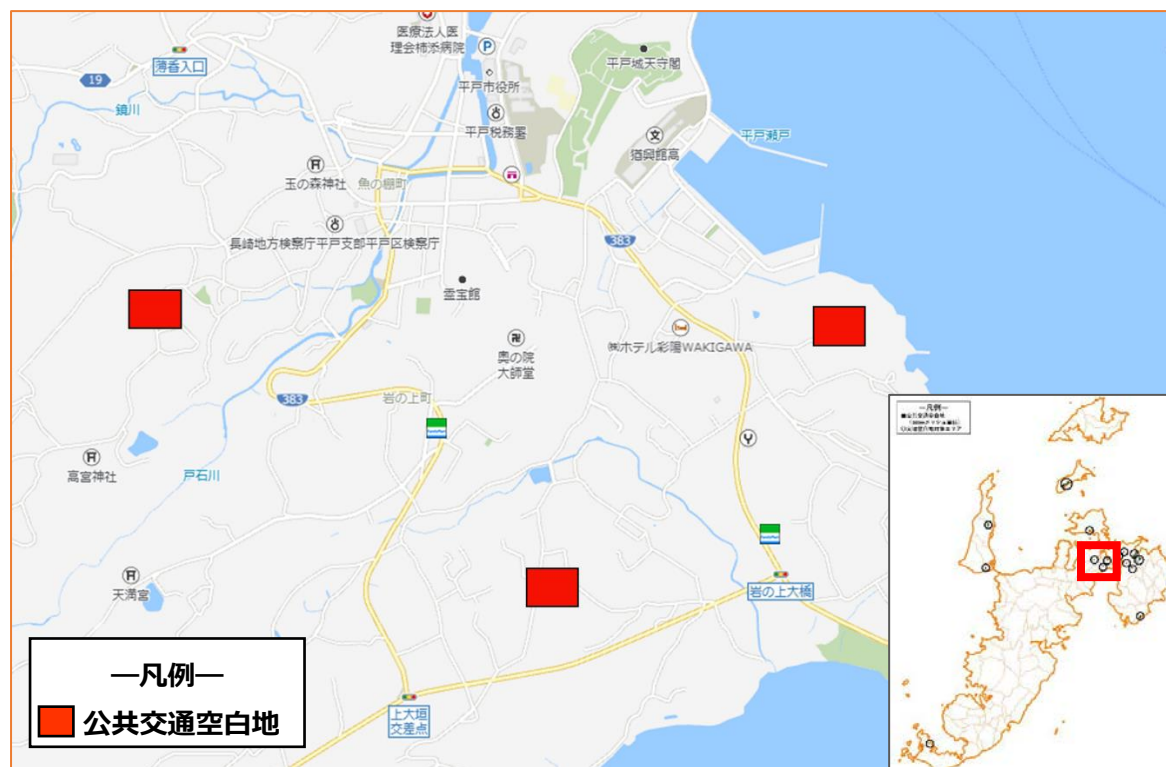


表 4-12 公共交通空白地として特定した地域

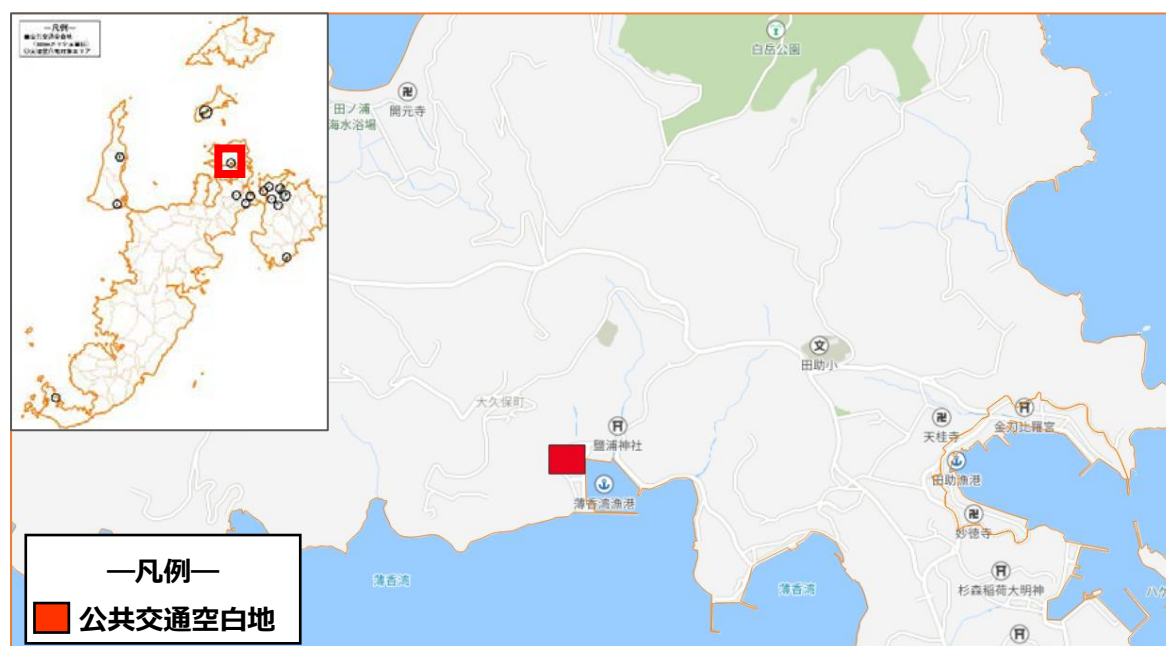
対象地区	地域名(大字)
北部地区	岩の上町、大久保町、戸石川町
南部地区	野子町
生月地区	里免、南免、
田平地区	大久保免、里免、深月免
度島地区	度島町

■ 公共交通空白地(詳細図)：

- ・対象地区(地域名)：北部地区(岩の上町、戸石川町)



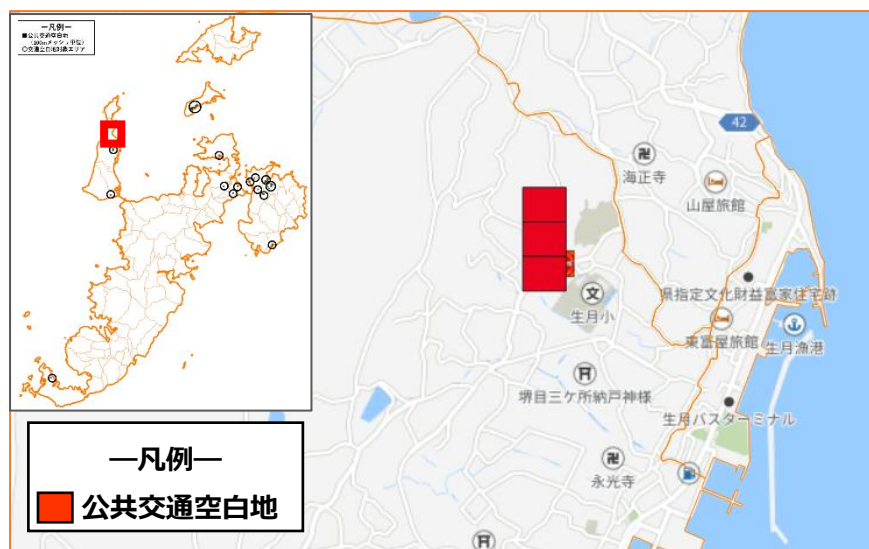
- ・対象地区(地域名)：北部地区(大久保町)



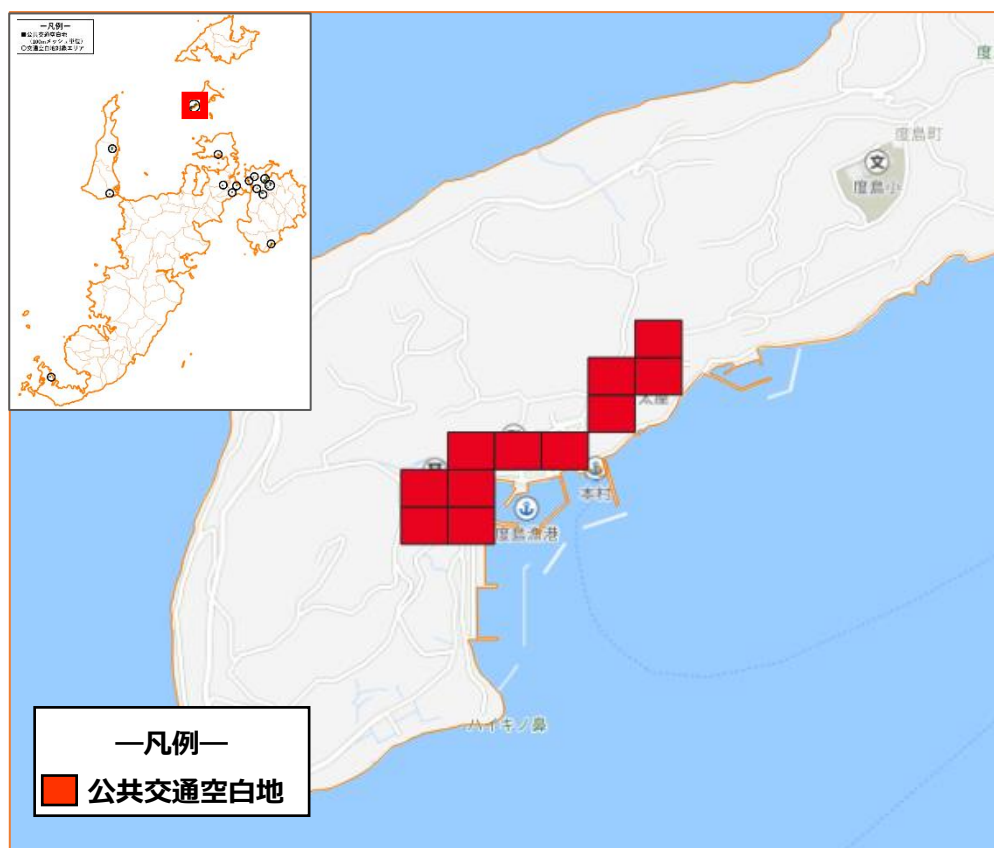
- ・対象地区(地域名)：南部地区(野子町)



- ・対象地区(地域名)：生月地区(里免、南免)



- ・対象地区(地域名)：度島地区(度島町)



第5章 網形成計画の総括

5.1 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

5.2 網形成計画の評価・検証

本計画の策定にあたって、網形成計画の達成状況の評価と総括を行いました。

【基本方針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

政策1および3に紐づく事業の進捗は順調に進んでいます。一方、政策2関連事業については、nimoca(ニモカ)の導入や事業者への補助金支援を行ったものの、各路線の利用者は減少傾向にあり路線維持・活性化にはまだ課題があります。また、路線維持のために事業者は減便の対応をせざるを得ず、これにより今後も路線接続の待ち時間が増えていく可能性は高いと予想されます。

※事業進捗(5段階評価)の定義：

5→達成率100%、4→達成率80%以上、3→達成率50%以上、2→達成率50%未満、1→未実施

政策1 地域内幹線系統の整備			
事業	事業進捗	取組概要	今後の課題
①「平戸高校」－「たぴら平戸口駅」間を結ぶ新たな幹線系統の整備	5	令和2年10月より市内路線再編を行い、西肥バス「平戸口駅－平戸高校線」を新設。平戸市ふれあいバス「紐差－宮の浦線」と接続することで、利便性向上を図った。	新型コロナウイルス感染症の影響を受けつつも、利用者は年々増加しており、今後も路線継続を図っていく必要がある。

政策2 広域アクセス体系の維持・活性化			
事業	事業進捗	取組概要	今後の課題
①佐世保方面路線の維持・活性化	3	西肥バス「佐世保-平戸線」の路線維持を図った。nimoca(ニモカ)導入に対する設備導入補助を実施した。	人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者は減少しているが、路線(便数)維持を図る必要がある。
②松浦方面路線の維持・活性化	3	西肥バス「松浦-平戸線」の路線維持を図った。nimoca(ニモカ)導入に対する設備導入補助を実施した。また、松浦市と協調しキロ程割合に応じて、運行費補助を行った。	人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者は減少。利用者動態に応じた減便や今後の路線再編も視野に検討する必要がある。
③松浦鉄道の維持・活性化・乗継改善	3	松浦鉄道の路線を維持するための施設整備補助、新型コロナウイルス感染症の影響による減収に対する補助、物価高騰対策のための運行経費に対する補助を実施した。また、令和5年度に8日間に渡って、市内4駅の乗降に係る独自調査・アンケートを実施した。	人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者は減少しているが、路線(便数)維持を図る必要がある。

政策3 交通結節点の強化			
事業	事業進捗	取組概要	今後の課題
①幹線系統結節点における拠点機能の強化	5	交通結節点である3拠点の内、平戸桟橋においては、AEDの新規設置や、指定管理者である平戸観光協会を中心に新型コロナウイルス感染症対応型のサーモグラフィ設置を図り、利用者の安全性向上を図った。また、平戸桟橋および平戸口駅において、観光客に対して地域の魅力を発信する為、デジタルサイネージを設置し、観光プロモーション動画を配信した。	結節点については、設置後相応の年数が経過しており、経年劣化している箇所もあることから、可能な範囲で修繕を行いながら対応していく必要がある。

【基本方針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

政策1・2に紐づく事業は、いずれも利用者が増加していることから、事業の効果があったと言えます。一方、大島バスは運転手の高齢化や2種免許取得者の減少等、担い手不足の課題があり、喫緊に新しい交通システムの検討・導入について対応する必要があると考えられます。

政策1 持続可能な支線系統の再編			
事業	事業進捗	取組概要	今後の課題
①南部支線系統の新設	5	令和2年10月より市内路線再編を行い、平戸市ふれあいバス「紐差-宮の浦線」を新設。西肥バス「平戸口駅-平戸高校線」と接続することで、利便性向上を図った。	新型コロナウイルス感染症の影響を受けつつも、利用者は年々増加しており、今後も路線継続を図っていくとともに、日中の利用者が少ない時間に関しては、デマンド型の導入検討を行っていく必要がある。
②平戸高校線のルート再編	5	生月バス「平戸高校線」については、令和2年10月の市内路線再編にて新設。春日～獅子間の運賃補助を導入し、利用者の負担軽減を図った。また、運行費補助を行った。	人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者は横ばいであるが、路線（便数）維持を図る必要がある。
③その他支線系統の効率化と利便性の向上 (生月線、その他)	5	西肥バス「田の浦・薄香線」、生月バス「御崎線」においては、市内生活路線として運行費補助を行い、路線維持に努めた。また、生月バス「生月平戸線」については、古江系統の廃止、中野コミュニティバスの運行区域拡大による代替を図り、運行の効率性を高める一方で、利用者利便を損なわない取組を行った。	人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者は減少しているが、路線（便数）維持を図る必要がある。

政策 2 新交通システム等による公共交通空白地区対策の推進			
事業	事業進捗	取組概要	今後の課題
①既存ふれあいバス等の新たなコミュニティ路線としての再編	5	平戸市ふれあいバスの中部地区路線、南部地区路線において、既存のルート・ダイヤの見直しを図り、一部時間帯のデマンド型の導入、始発便のスクールバス一般混乗を実施した。地域の輸送資源を総動員し、利用者の利便性増進を図った。	平戸市ふれあいバスデマンド便やスクールバス一般混乗便は低位ながらも年々利用者増加。往路はデマンド便で買い物へ向かい、復路はスーパーの送迎車で帰宅する等、利用者のライフスタイルに応じて交通機関の使い分けが生まれてきた。今後も細かな路線変更等を実施し、路線継続を図る必要がある。
②新たな公共交通空白地区への対応	5	津吉コミュニティバス、中野コミュニティバスが新設され、交通空白地解消への取組が図られた。また、コミュニティバスが配置されていない地域でも、当該地域のタクシーをより活用できるように、まちづくり協議会による運賃補助、高齢者おでかけ券の上乗せ補助が実施された。	コミュニティバスの車両更新に係る車両購入補助制度を令和5年度より新設。買換えの際にまちづくり協議会の負担を軽減する取組を実施。低位に推移している路線もあることから、住民への周知を継続していく必要がある。
③離島コミュニティ交通の維持・活性化	3	大島路線バス、度島コミュニティバスの路線を継続維持する為、運行費に対する補助を行った。	大島路線バスについては、運転士の高齢化や2種免許取得者の減少などから、自家用有償旅客運送への転換を望む声が寄せられている。フェリーとの接続もあるため、地域内フィーダー系統として新設を検討する必要がある。

【基本方針3】離島と平戸島を安全で快適に結ぶ海上交通ネットワークの形成

航路待合所の環境改善と度島航路・津吉航路に関しては省エネ船舶へのリプレイスを実施しています。今後はキャッシュレス決済の導入等、地域住民や観光客がより利用しやすい環境整備を検討していく必要があります。

政策1 島民ニーズを踏まえた利便性の向上			
事業	事業進捗	取組概要	今後の課題
①利用者ニーズに対応したハード・ソフトの改善	3	待合所トイレの改修を実施。また、新型コロナウイルス感染症対策として自動開閉式便座、自動水栓等の非接触型機器を導入。待合所にWi-fiを設置する等、利用者の快適な利用環境整備に努めた。	今後についても適宜、船内や待合所の状況を把握し、利用者満足度を向上していく必要がある。

政策2 省エネ船舶へのリプレイス			
事業	事業進捗	取組概要	今後の課題
①度島航路のリプレイス検討	5	令和4年度中にリプレイスを実施し、令和5年4月より新船就航。安全で安定的な運行と燃料費や修繕費の経費削減に努めた。	今後はキャッシュレス決済の導入など利用者利便の向上を図る必要がある。
②津吉航路のリプレイス検討	5	令和3年度中にリプレイスを実施し、令和3年10月より新船就航。安全で安定的な運行と燃料費や修繕費の経費削減に努めた。	今後はキャッシュレス決済の導入など利用者利便の向上を図る必要がある。

【基本方針 4】持続可能な公共交通のための利用促進と市民意識の啓発

政策 1 関連事業は、事業者の努力により情報発信媒体の整理が行われ、利便性の向上に繋がりました。今後は、観光アプリ等による総合的な情報発信を行い、より多くの利用者がその情報を受け取れるような仕組みやプロモーションが必要です。政策 2 の事業②については、おでかけ券が広く利用されたことから、高齢化が進む本市において、ニーズに適した施策であったと考えられます。

政策 1 公共交通に関する情報発信の充実			
事業	事業進捗	取組概要	今後の課題
①WEBサイト等による情報発信の充実	5	西肥バスの西肥バスナビ（新アプリ）導入や、生月バスの HP リニューアルなど情報発信強化を図った。	アプリのバージョンアップや HP 更新を適宜実施していく必要がある。
②外国人向け多言語対応	5	西肥バスによる運賃表示機の英語など 4 カ国語対応、フェリー大島による船内放送の英語対応を実施した。	今後インバウンドの需要が大きくなることも予想されるため、引き続き、多言語対応を図っていく必要がある。

政策 2 利用促進事業の展開			
事業	事業進捗	取組概要	今後の課題
①利用促進事業の展開	5	西肥バスや MR による周遊切符の開発、ビール列車やアフタヌーンティー列車の運行により、公共交通の利用促進を図った。	今後も新たな企画切符の開発や企画列車の運行を継続していく必要がある。
②免許証返納施策、健康・福祉施策等と連携した利用促進	5	70～74 歳の免許返納者、75 歳以上の市民に対し、年間最大 11,000 円のおでかけ券を配布。市内公共交通機関の利用時や施設使用時の負担軽減に努めた。また、ミライロ ID の導入等、障害者の方が気兼ねなく利用できる環境を整備した。	高齢化率が上昇しており、今後も高齢者のニーズが高まる見込みのため、同様のサービスの実施を検討する必要がある。

政策3 バリアフリーなどに対応した車両導入			
事業	事業進捗	取組概要	今後の課題
①計画的な車両更新	5	車両更新に係る国庫補助（車両減価償却費等補助）を活用し、計画的な車両更新を実施した。	活用可能な補助金を活用し、計画的な車両更新を実施することで、燃料費、修繕費等の経費削減や、利用者の快適な移動の実現を図る必要がある。

政策4 ホスピタリティの充実			
事業	事業進捗	取組概要	今後の課題
①おもてなし意識の醸成	5	市内タクシードライバー、貸切バスドライバー向けに観光協会が中心となり、接遇および観光に関する知識向上のセミナーを開催した。	新型コロナウイルス感染症終息後の来訪者増加、インバウンド需要からの増加も考えられることから、セミナーの定期開催により、今後もおもてなし意識の向上を図っていく必要がある。

5.3 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 5-1 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）の平戸栈橋での乗者数	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 便当たりの利用者数	2.6 人/便 (H29)	2.6 人/便	3.02人/便	○
	オ) コミュニティ交通の利用促進（志々伎コミュニティ交通（予約制）の稼働率	46.7% (H29)	46.7%	318.4%	○
	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）	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	市ふれあいバス（紐差-宮の浦線）利用者数	22,289 人/年 (R5)	22,500 人/年 (R6)	24,240人/年 (R5.10月～ R6.9月)	○

第6章 市民・事業者ニーズの把握

6.1 市民アンケート調査

(1) 調査概要

本市に住む住民の公共交通の利用実態と課題を把握し、地域公共交通計画の策定に活用するため、以下の内容でアンケートを実施しました。

表 6-1 調査概要

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 ■配布数：3,000 枚 ■回収数：1,214 枚 ■回収率：40.5% ②平戸市公式 LINE からのアンケート回答 ■配布数：約 4,660 票 ■回収数：334 票 ■回収率：7.2%
調査期間	令和 6 年 10 月 7 日(月)～10 月 31 日(木)
調査内容	■回答者属性 ■日常的な移動方法 ■公共交通機関の利用状況 ■新交通システムに対するニーズ

(2) 調査結果

①基本属性

性別は、女性が 57%に対して男性が 41%と女性の回答が多くなっています。

また、年代は 70 代の回答が最も多く、次いで 60 代、50 代、40 代の順に回答が多くなっています。

居住地は、北部地区が最も多く、次いで田平地区、生月地区が多くなっています。

図 6-1 性別の割合

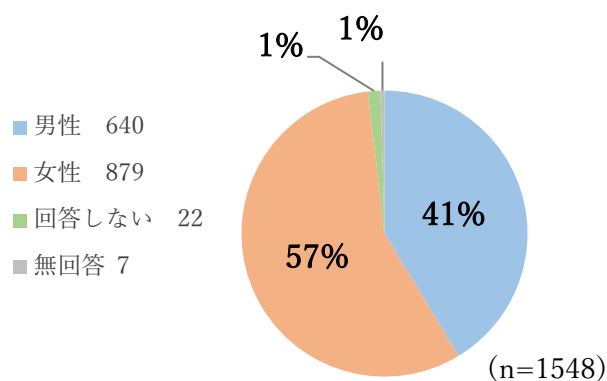
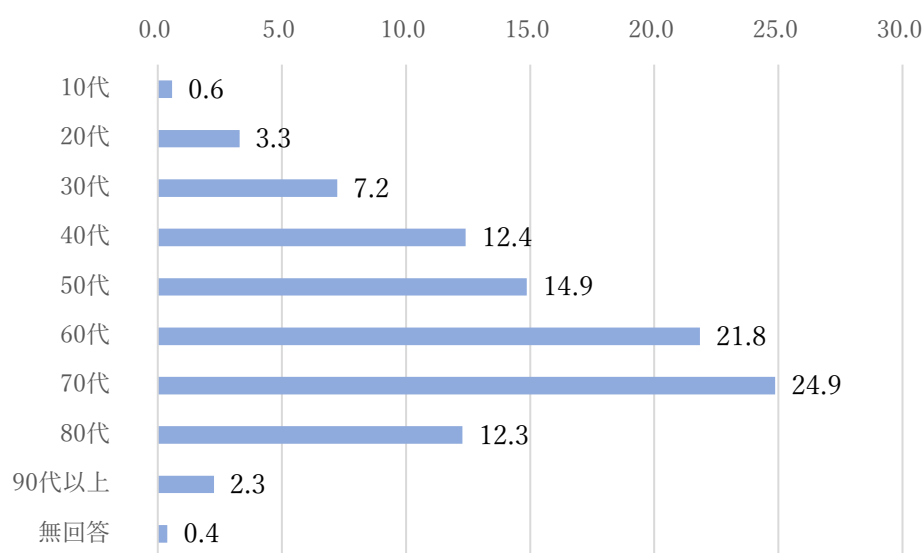


図 6-2 回答者の年代の割合

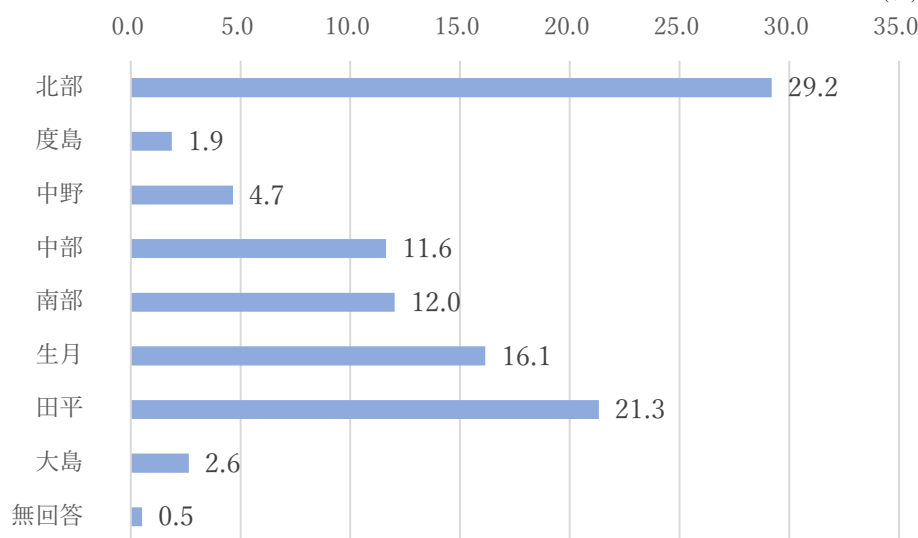
(%)



(n=1548)

図 6-3 回答者の居住地の割合

(%)

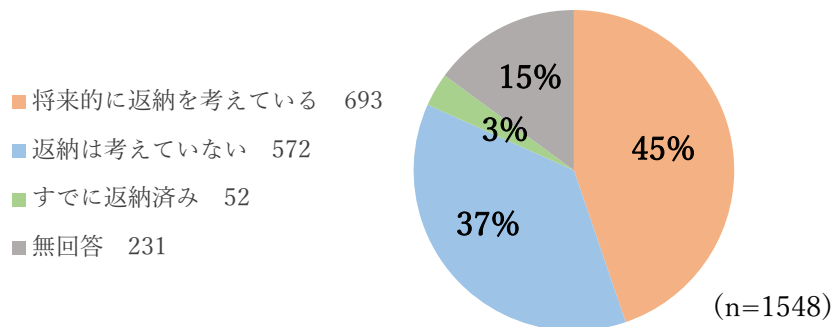


(n=1548)

②運転免許証返納

自動車の運転免許証返納では、「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。

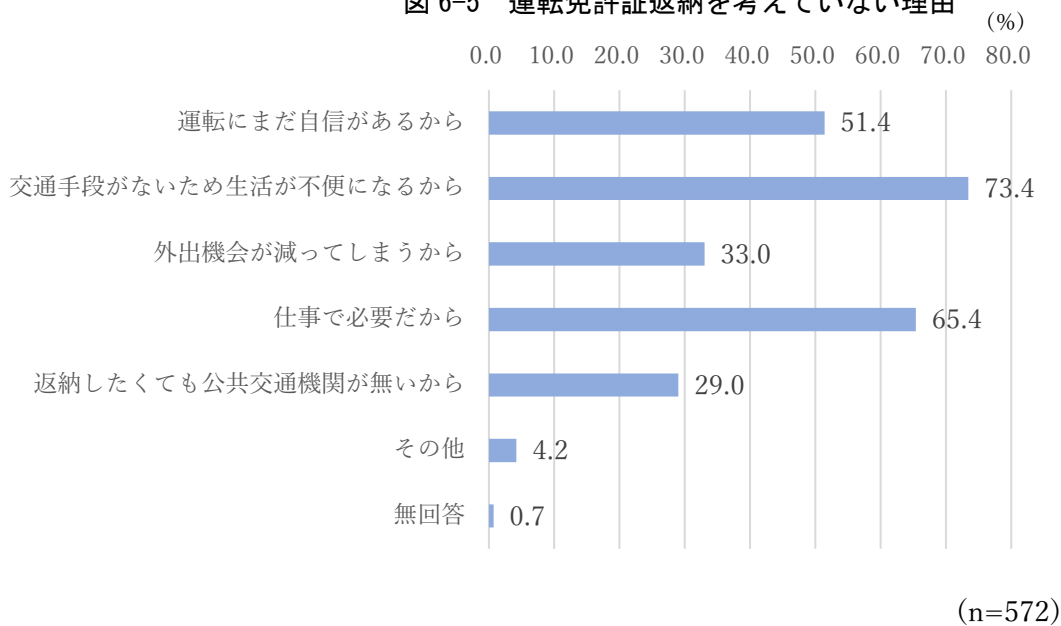
図 6-4 運転免許証返納の意向



③運転免許証返納を考えていない理由(※複数回答可)

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。

図 6-5 運転免許証返納を考えていない理由 (%)



④公共交通を利用しない理由

公共交通を利用しない理由について、通勤通学利用では約 35%、通院利用では約 27%、買い物利用では約 36%の方が「便数が少ない」と回答しており、最多となっています。

図 6-6 公共交通を利用しない理由(通勤・通学)

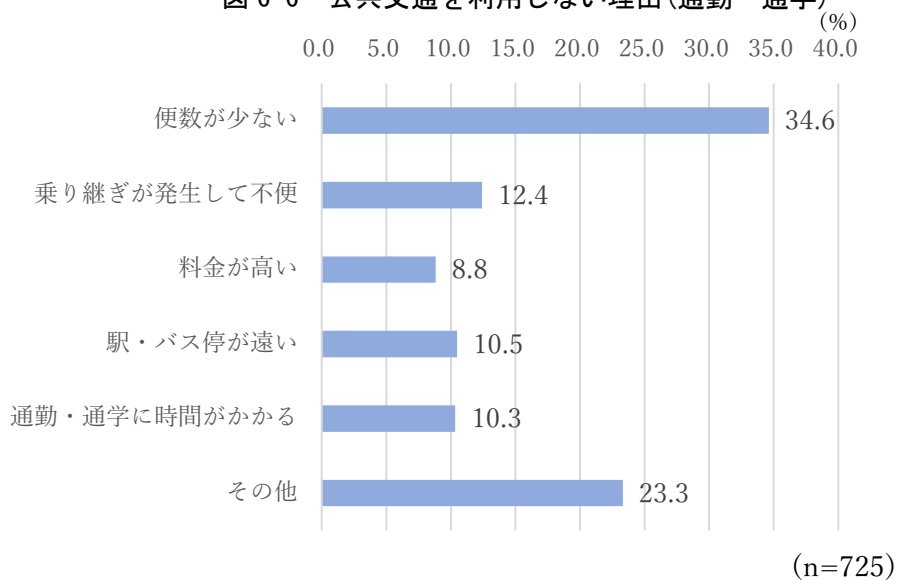


図 6-7 公共交通を利用しない理由(通院)

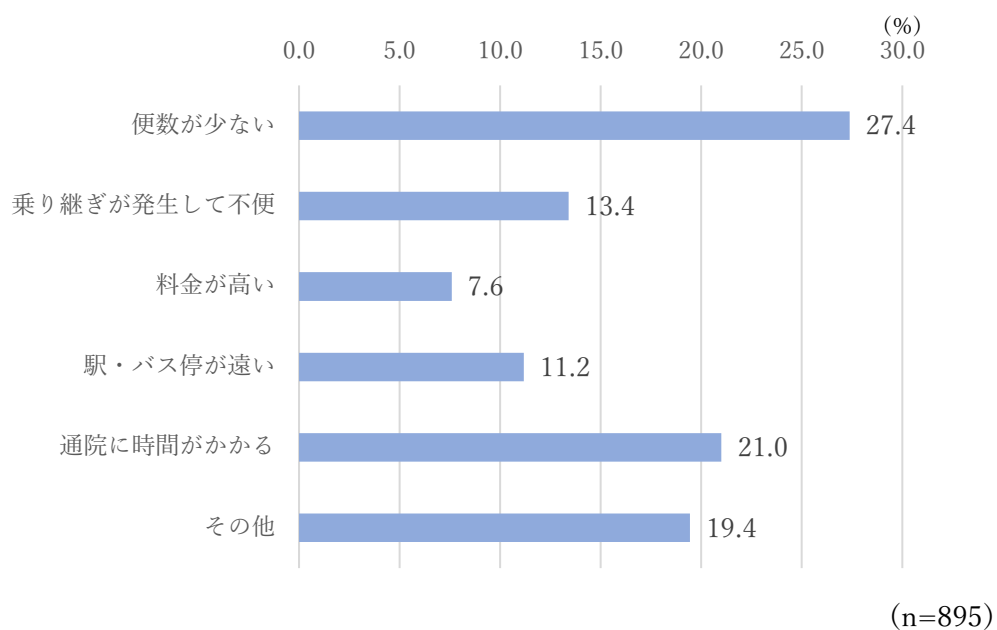


図 6-8 公共交通を利用しない理由(買い物)

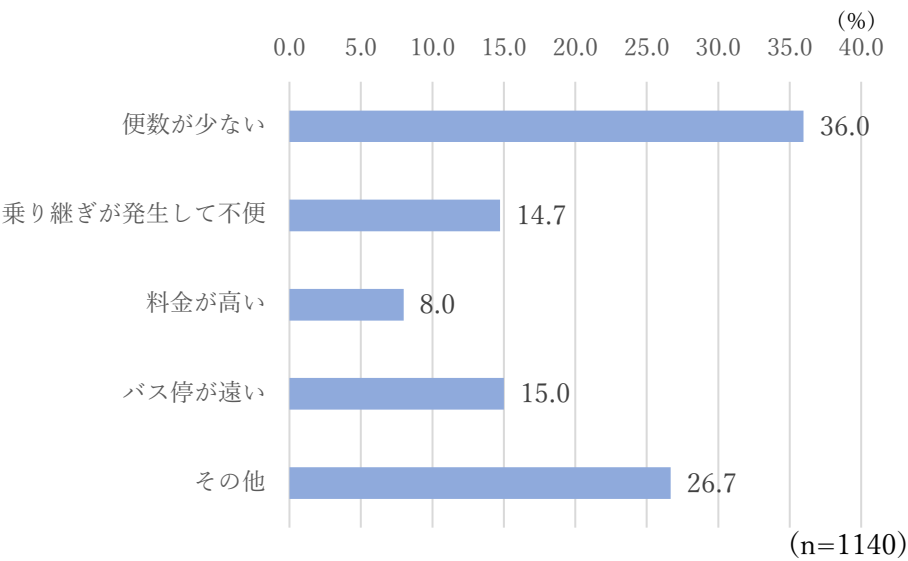
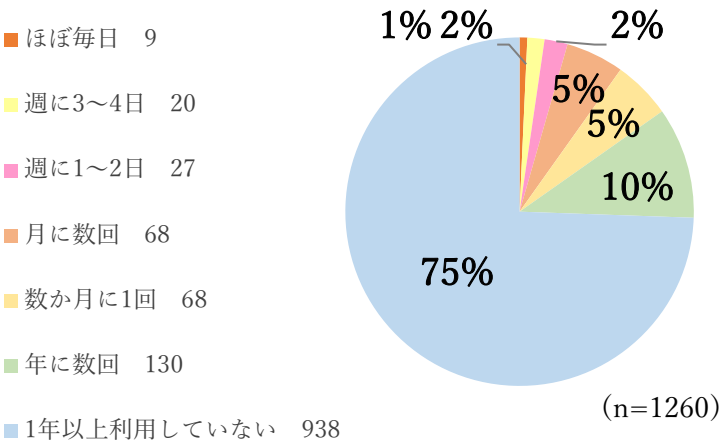


図 6-9 路線バスの利用頻度

⑤路線バスの利用頻度

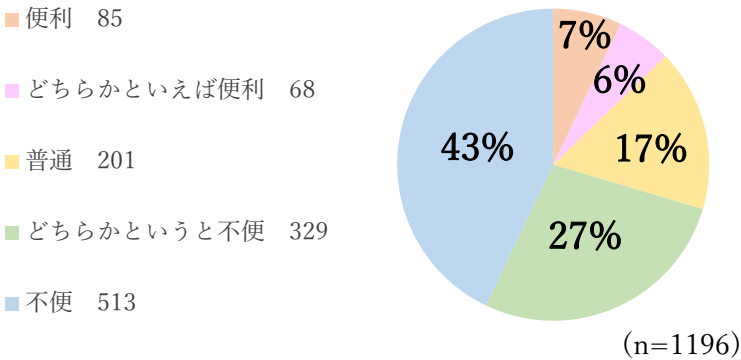
路線バスを利用する頻度は、1年以上利用していない方が最も多く約 75% となっており、次いで年に数回利用する方が約 10%となっています。



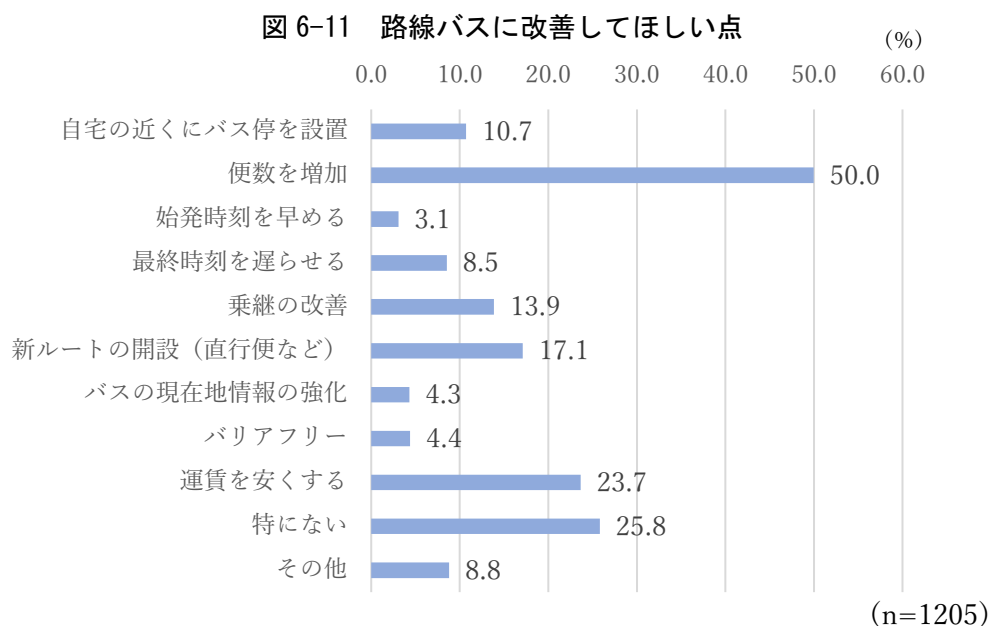
⑥路線バスの利便性(※複数回答可)

路線バスの利便性は、「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。

図 6-10 路線バスの利便性

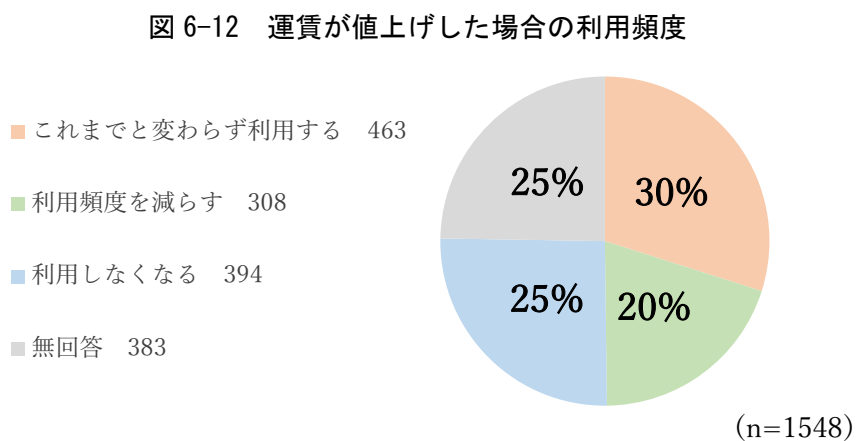


改善してほしい点では、「便数を増加」と回答した方が最も多く、50%となっています。



⑦運賃が値上げした場合の利用頻度

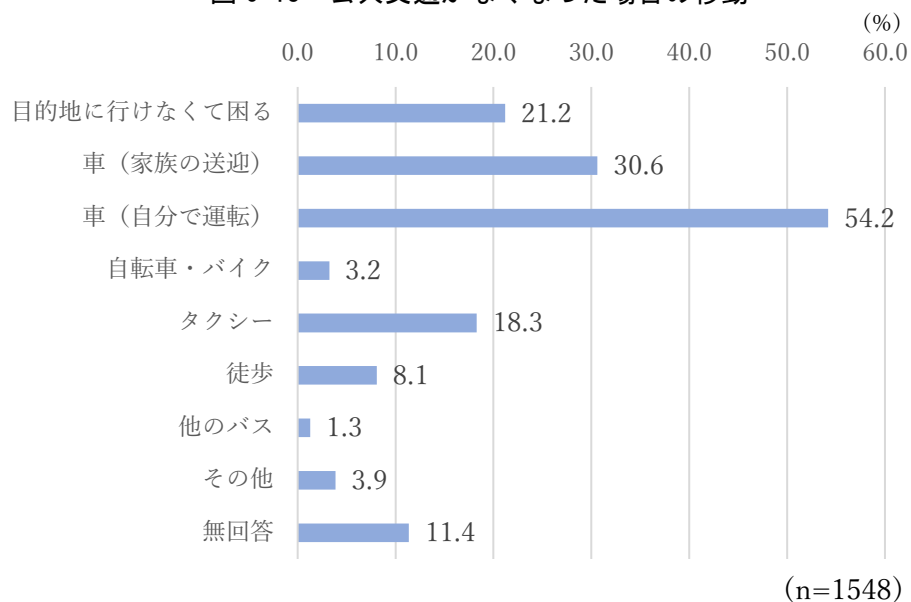
公共交通機関の運賃が値上げした場合の利用頻度では、「これまでと変わらず利用する」と回答した方が最も多く約 30%、「利用しなくなる」と回答した方が約 25%、「利用頻度を減らす」と回答した方が約 20%となっています。



⑧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。

図 6-13 公共交通がなくなった場合の移動



6.2 生徒アンケート調査

(1) 調査概要

本市内の中学校及び高校へ通学する生徒の利用実態や課題を把握し、地域公共交通計画の策定に活用するためアンケートを実施しました。

表 6-2 調査概要

調査対象	■対象 ①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 ・猶興館高等学校 ・平戸高等学校 ・北松農業高等学校 ■合計配布数：612名 ■回収数：353名 ■回収率：57.7%
調査方法	Microsoft Forms での WEB 回答及び紙面アンケート (全 20 問)
調査期間	令和 6 年 9 月 30 日(月)～10 月 31 日(木)
調査内容	■回答者属性 (学校、居住地、性別) ■部活動の参加状況 ■登下校の時間帯、所要時間、通学手段 ■公共交通の満足度、要望

(2) 調査結果

①基本属性

学校別の回答人数は、北松農業高校の生徒が最も多いですが、各学校約20%～30%ずつの回答となっています。性別は、男性154名に対して女性が193名となっています。

住んでいる地域は、南部地区が最も多く127名、本市以外の方が60名、北部地区が51名となっています。

図 6-14 学校別割合

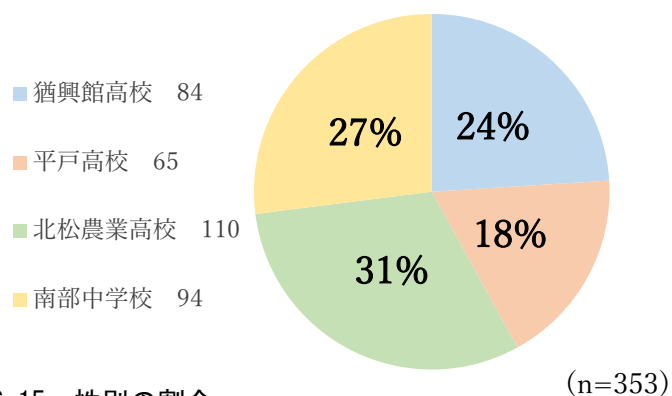


図 6-15 性別の割合

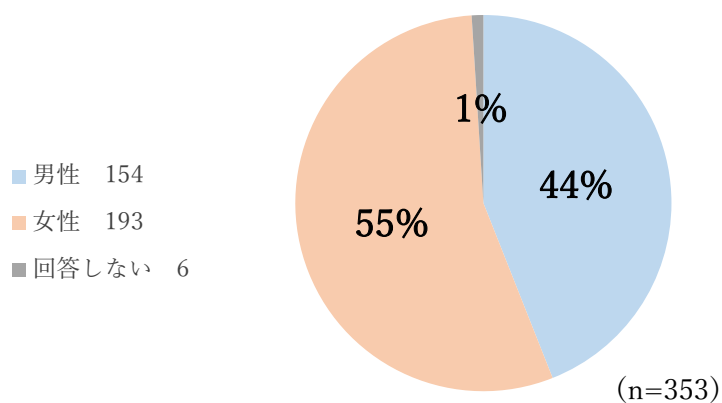
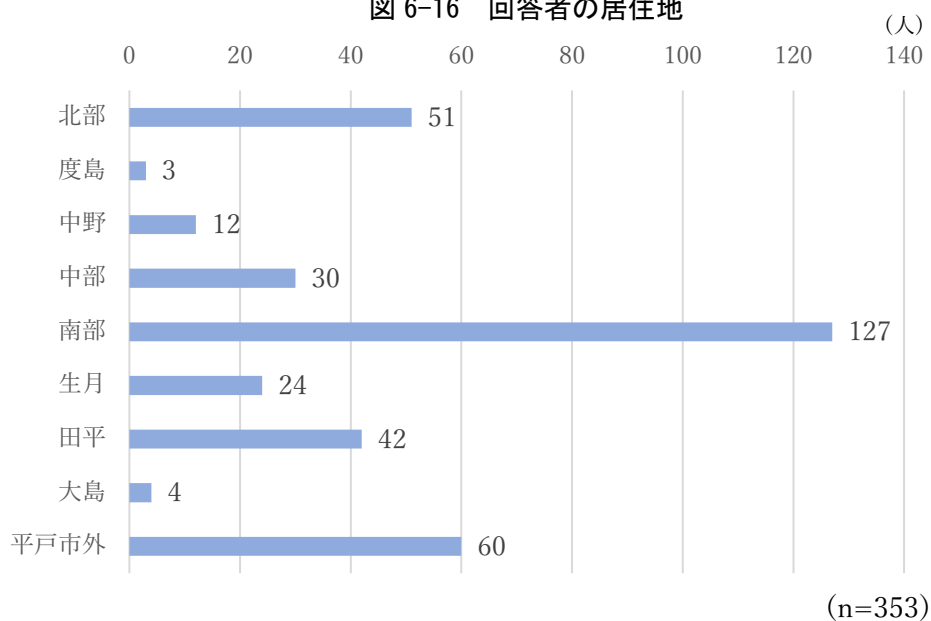


図 6-16 回答者の居住地



②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。

図 6-17 部活動の参加状況

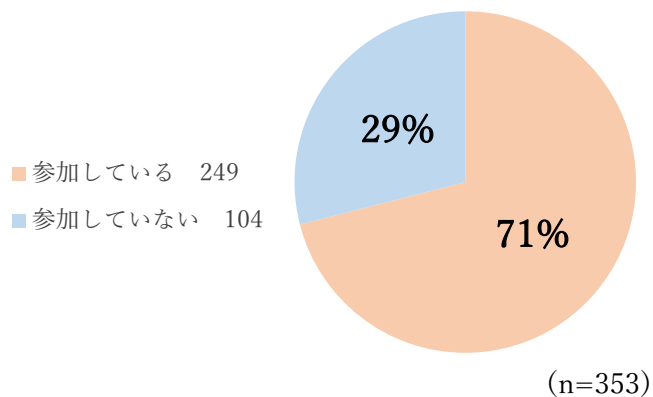
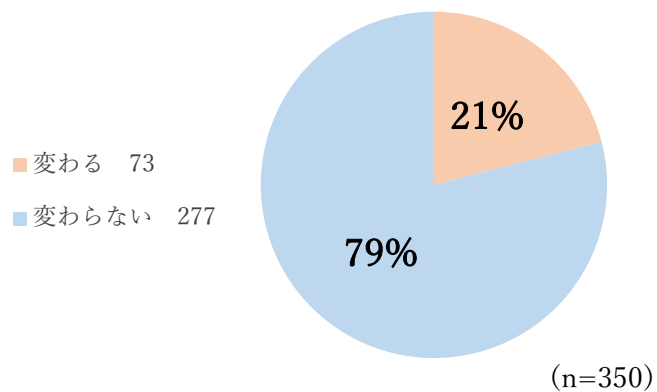


図 6-18 部活動の有無による通学手段の変化



③通学時間帯

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。

図 6-19 通学時間帯(登校時)

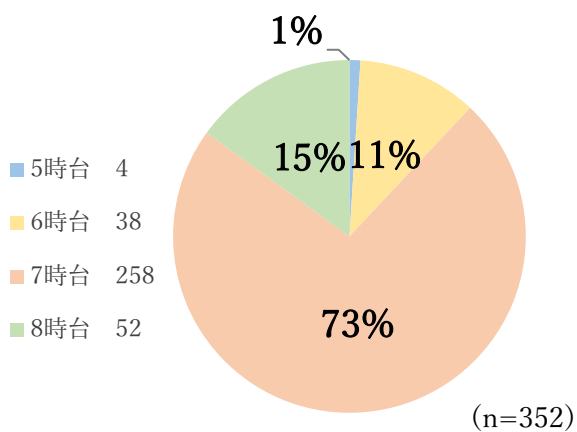
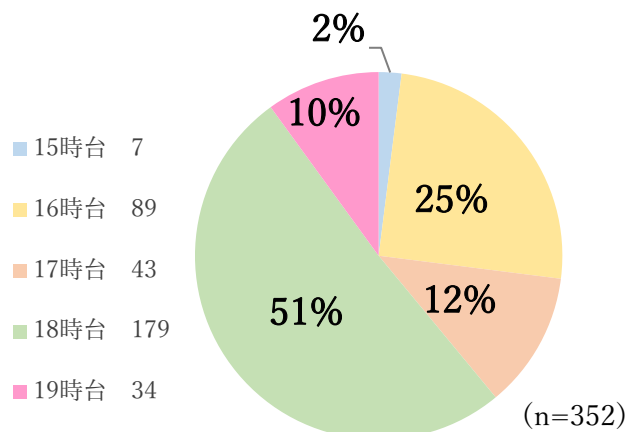
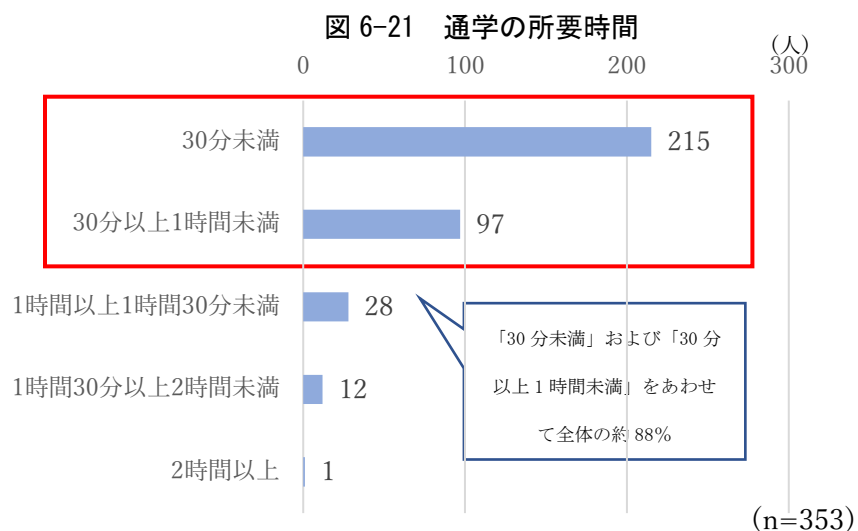


図 6-20 通学時間帯(下校時)



④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。



⑤通学手段(※複数回答可)

通学手段としては、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。

図 6-22 主な通学手段(登校時)

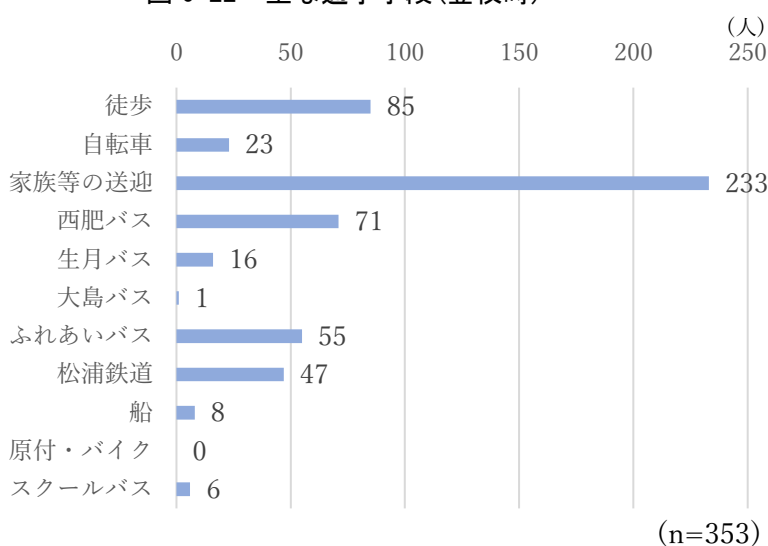
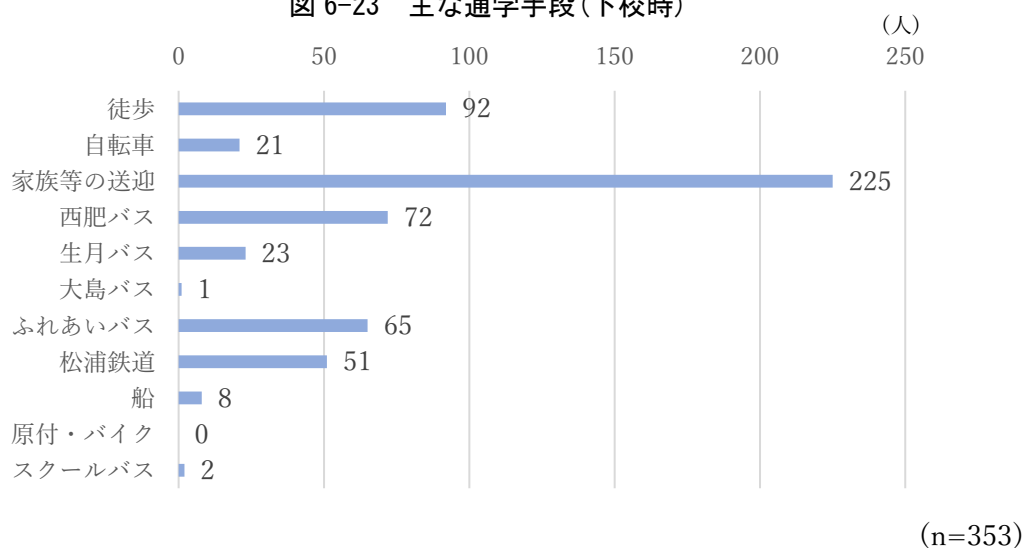


図 6-23 主な通学手段(下校時)

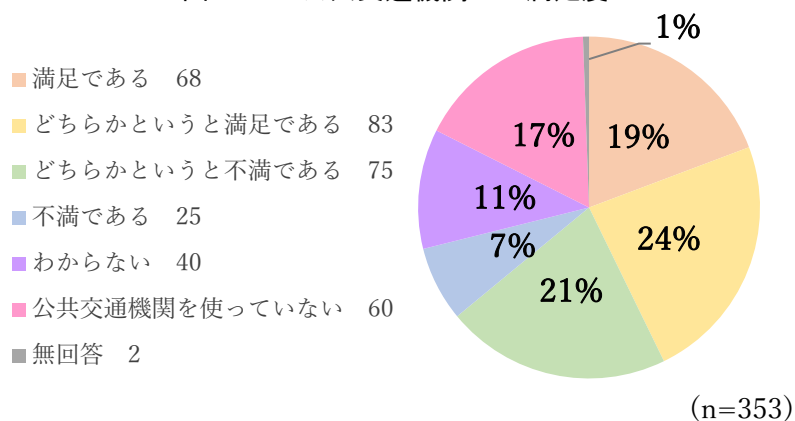


⑥公共交通機関への満足度

「満足である」「どちらか」というと満足である」と回答した方が約 43%、「どちらか」というと不満である」「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。

「公共交通機関を使っていない」と回答した方は、約 17%ほどでした。

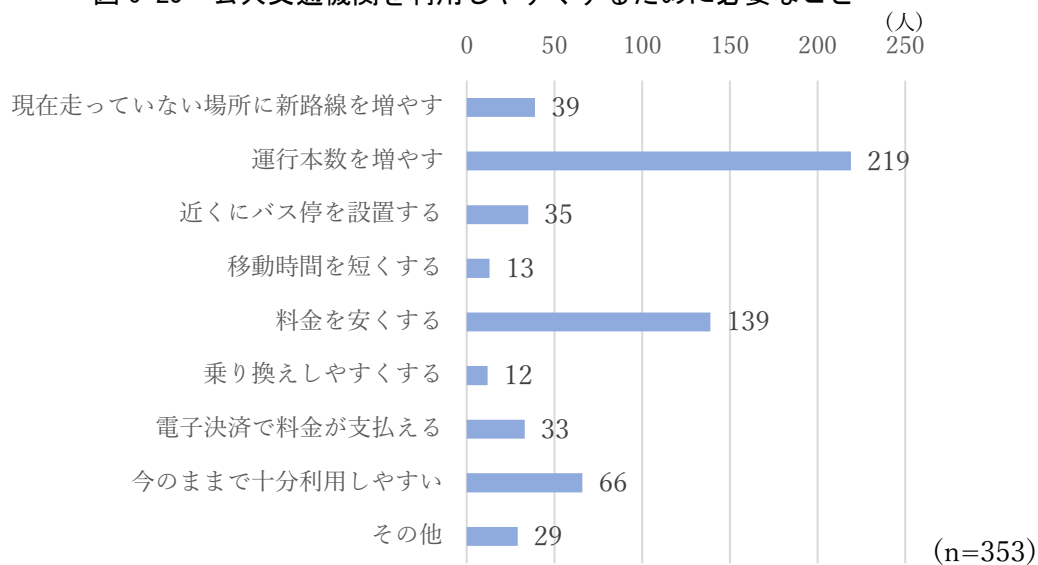
図 6-24 公共交通機関への満足度



⑦公共交通機関を利用しやすくするために必要なこと(※複数回答可)

「運行本数を増やす」と回答した方が 219 名と最も多く、続いて、「料金を安くする」という回答も 139 名になっています。

図 6-25 公共交通機関を利用しやすくするために必要なこと

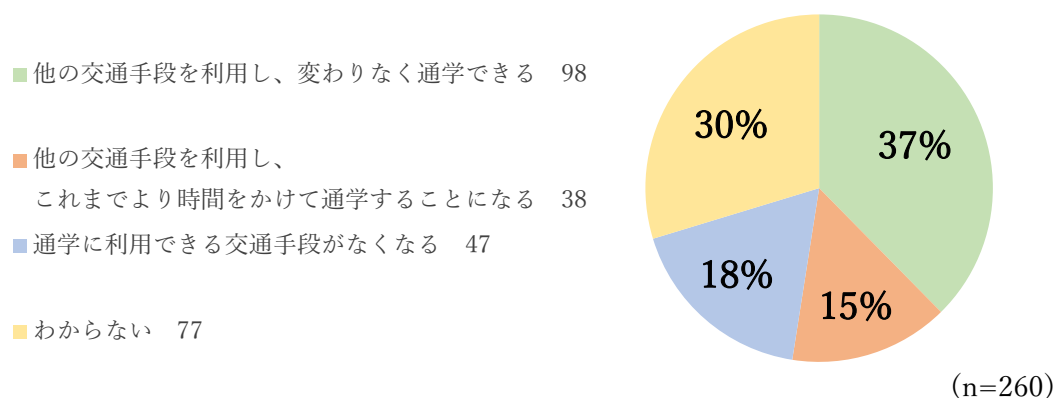


⑧現在利用している公共交通がなくなった場合の通学手段

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。

図 6-26 現在利用している公共交通機関がなくなった場合の通学手段



6.3 民生委員聞き取り調査

(1) 調査結果概要

各地区の住民の生活・移動課題の把握するために、以下の通り聞き取り調査を実施しました。

表 6-3 調査概要

調査対象	平戸市中心部・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)
調査内容	■受持ち地区の住民生活の課題、日常的な移動の課題に関すること ■受持ち地区の住民の公共交通機関の利用状況、移動困難者数の状況 ■地域交通の改善要望 など

(2) 調査結果

①基本属性

支部ごとの比較では、「南部支部」が 18 人と多いです。

表 6-4 民生委員所属地区

支部(回答者数)	受け持ち地区(順不同) ※複数地区の受け持ち含む
中部支部(12 人)	紐差、宝亀、高越、木ヶ津、木場、田崎、神鳥、根獅子、飯良、草積、石原田、獅子、春日
南部支部(18 人)	神上、田代、津吉、前津吉、前津吉浦、神船、中山、志々伎、志々伎岡、志々伎浦、猪渡谷、野子、堤、中津良、上中津良、前津吉浜、鮎川、肥、船木、大佐志

②移動手段について

②-1. 受け持ち地区内住民の移動手段について(※複数回答可)

受け持ち地区内住民の移動手段は「自分で車を運転」して移動する方が最も多く(31%)、次点で「ふれあいバス」の利用(25%)、「家族・友人等による送迎」(17%)、「ふれあいバス(デマンド)」(12%)と続きます。

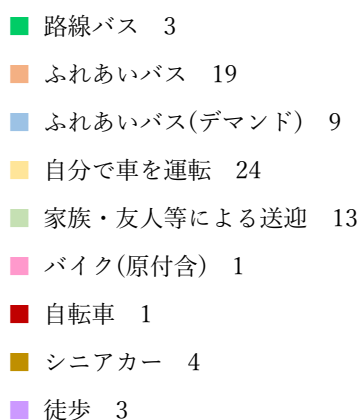
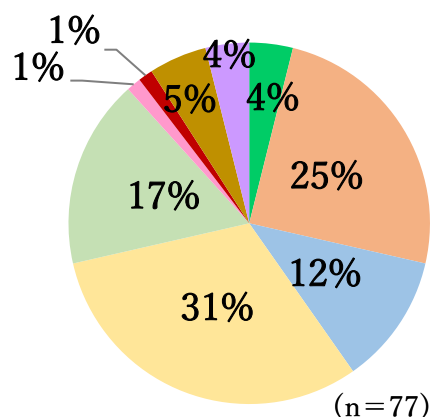


図 6-27 受け持ち地区内住民の移動手段



②-2. 高齢者の移動手段について(※複数回答可)

受け持ち地区内高齢者の移動手段は「家族・友人等による送迎」が最も多く(28%)、次点で「ふれあいバス」(26%)、「自分で車を運転」(21%)と続きます。

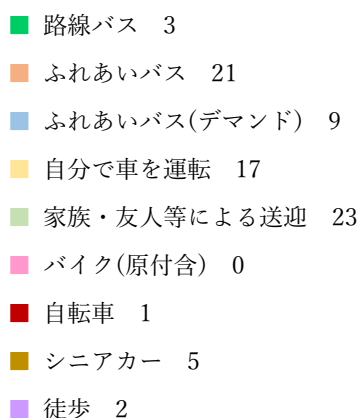
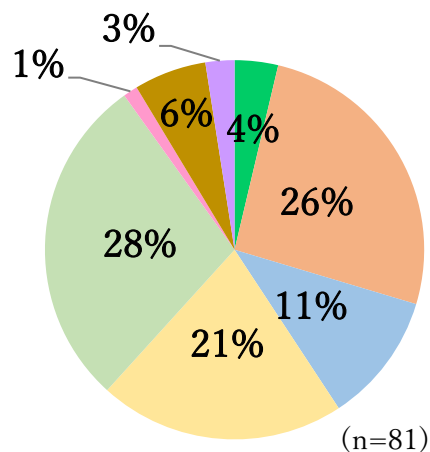


図 6-28 受け持ち地区内高齢者の移動手段



②-3. 単身居住高齢者の移動手段について(※複数回答可)

単身居住の高齢者の移動手段は「ふれあいバス」(29%)での移動が最も多く、次点で「家族・友人等による送迎」(25%)、「自分で車を運転」(19%)と続きます。ほか、「シニアカー」(4%)、「路線バス」(4%)の移動も見られます。

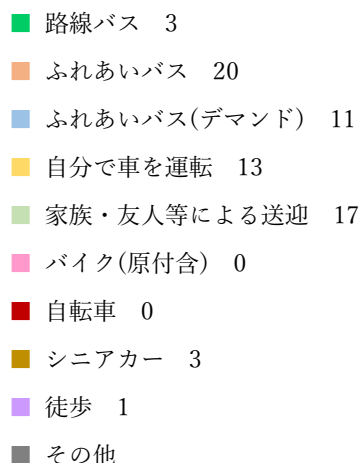
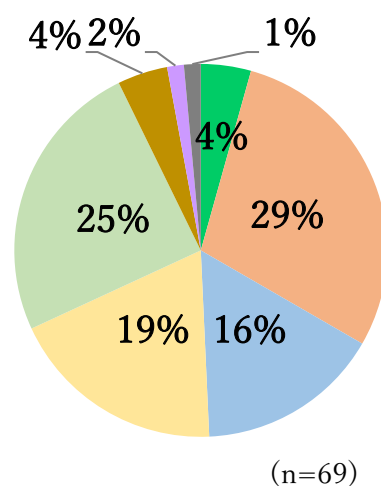
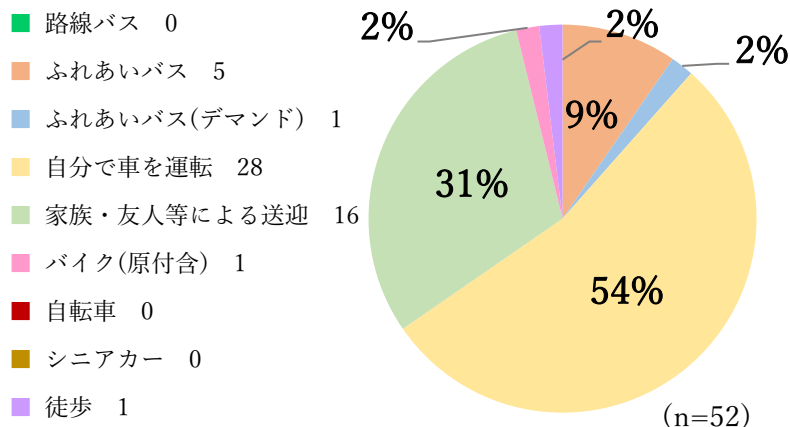


図 6-29 受け持ち地区内単身居住高齢者の移動手段



②-4. 子育て世帯の移動手段について(※複数回答可)

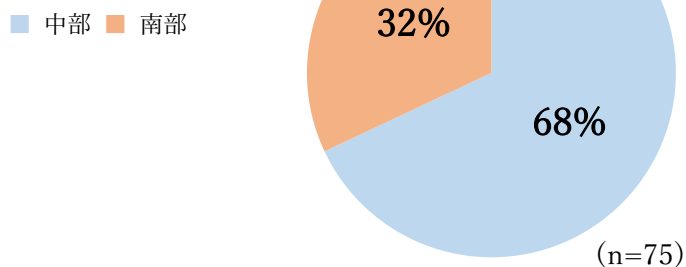
「自分で車を運転」(54%)、「家族・友人等による送迎」(31%)が半数以上を占めている状況です。その後、「ふれあいバス」(9%)、「ふれあいバス(デマンド)」(2%)「バイク(原付含む)」(2%)と続きます。



③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、中部支部の方が多結果となっています。

図 6-31 受け持ち地区内移動困難者の地区別割合



④移動困難者の支援状況の把握について(自由記述)

調査結果(一部抜粋)

	中部地区	南部地区
移動が難しい理由・困りごと	・歩くのが困難で、乗車時に時間がかかっている。 ・バス停までが遠い。 ・近くに送迎する人がいない。 ・歩くことが困難の為バス停まで移動が難しい。 ・免許が無い(車が無い)。	・腰が痛く、身体が不自由なため移動が難しい。 ・バス停まで歩けない方が多く、知人に送迎をお願いしたり、デマンドバスを利用している。 ・バス停まで歩いて行けない人、認知症の影響でバスを呼べない。 ・身体不自由・認知症の為。

⑤単身居住の移動困難者の支援状況の把握について(自由記述)

調査結果(一部抜粋)

	中部地区	南部地区
移動が難しい理由・困りごと	・家が山の中に入り込んでいて車が入りづらい。 ・バス停までも遠くバスの時間帯が少ない。 ・バスの便数(特に土日)が無く、買い物にも行けない。 ・身障者の為(車いす使用)。	・身体不自由・認知症の為。 ・バス停まで歩けない方が、送迎者がおらず困っている。 ・ふれあいバスの運行が無くなり困っている、一部デマンド利用で予約している方もいる。

⑥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(自由記述)

調査結果(一部抜粋)

中部地区	南部地区
・バス停がもっと近くにあればいいのに。 ・日々の買い物に行くのが(歩くのがつらいので)億劫。 ・病院へ行く際は予約するのでタクシー(介護)が助かる。 ・病院へ行っても帰りの時間帯が少なく難しい。 ・デマンド運行の充実を希望。 ・バスの本数、また佐世保へ行くのにうまく連携できていない待ち時間がある。 ・土日のふれあいバスの運行。 ・無くならないことだけを希望します。	・シニアカーの貸し出しを希望。 ・お出かけ券を増やす(身体不自由者のみならず)。 ・歩行困難の為、自宅からバス停までの移動が難しいほか、バスの乗り降りも大変。

6.4 路線バス乗り込み調査

(1) 調査概要

市民の公共交通利用実態、公共交通に対する意見・要望を把握するため、路線バス乗り込み調査を実施しました。

表 6-5 調査概要

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 ・平戸線 192 名 ・平戸高校線 33 名 ・御崎線 3 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及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)
調査内容	■路線バスの利用者属性 ■路線バスの利用動機、利用頻度 ■路線バス及び平戸市の地域公共交通に対する要望

以下は調査実施の様子の写真です。

図 6-32 生月バス車庫



図 6-33 バス乗り込み調査



図 6-34 バス乗り込み調査



(2) 調査結果

①基本属性

性別は、男性（38％）に対して女性（62％）が多くなっており、年代は高齢者（55％）、中高生（33％）が多く占めています。

居住地域は、「生月地区」が大半を占めており、「平戸市外」、「中部地区」、「北部地区」が続きます。

図 6-35 性別割合

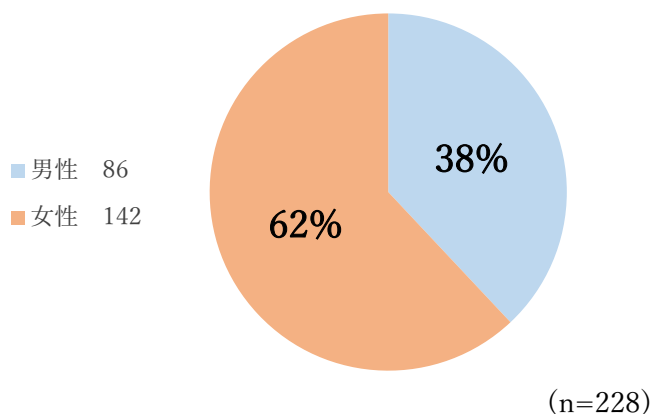


図 6-36 年代内訳

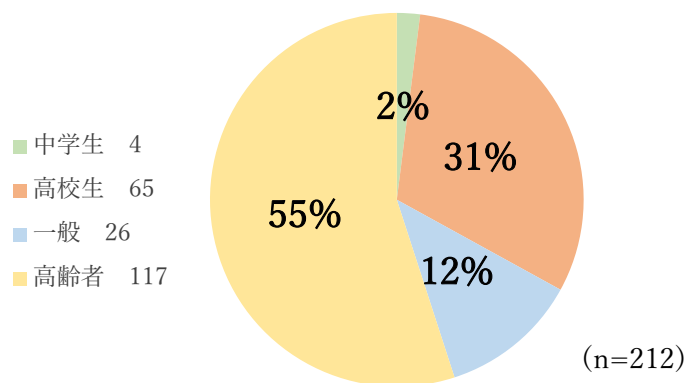
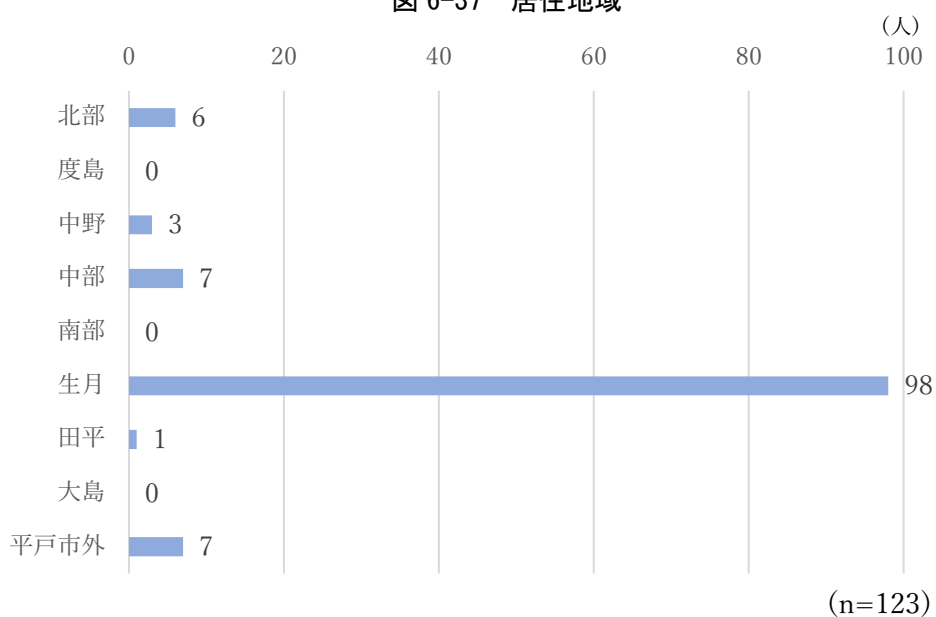


図 6-37 居住地域



②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。既に運転免許証を返納された方は約 11%存在します。自動車の運転免許証を保有している方は約 11%、原付・バイクの運転免許証を保有している方は約 5%にとどまっています。

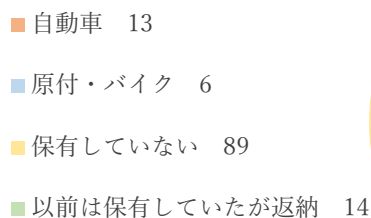
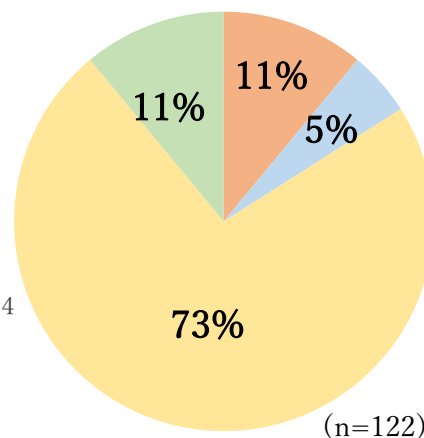


図 6-38 運転免許の保有状況



③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。

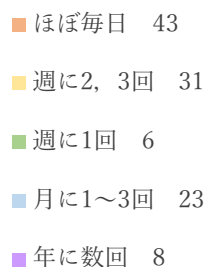
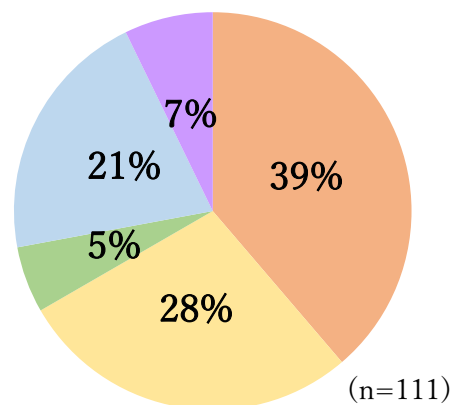


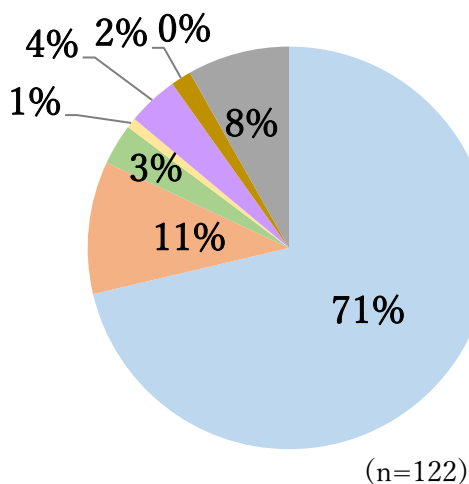
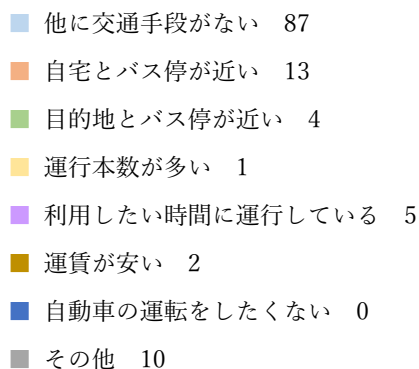
図 6-39 利用頻度



④利用動機(※複数回答可)

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」である最も高く、約 71%を占めています。以下、順に自宅とバス停が近い(11%)、利用したい時間帯に運行している(4%)、目的地とバス停が近い(3%)と続きます。

図 6-40 利用動機



⑤乗車時刻

乗車時刻をみると、往路では7時～8時台、復路では12時～13時台及び16時～18時台の利用が多くなっています。

図 6-41 乗車時刻(往路)

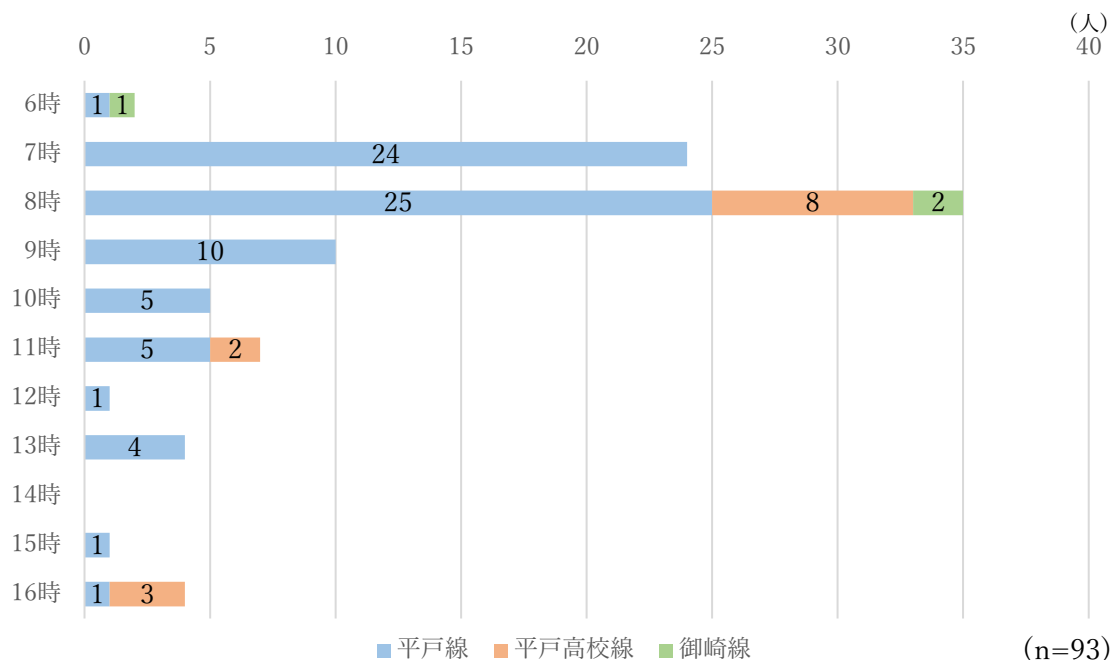
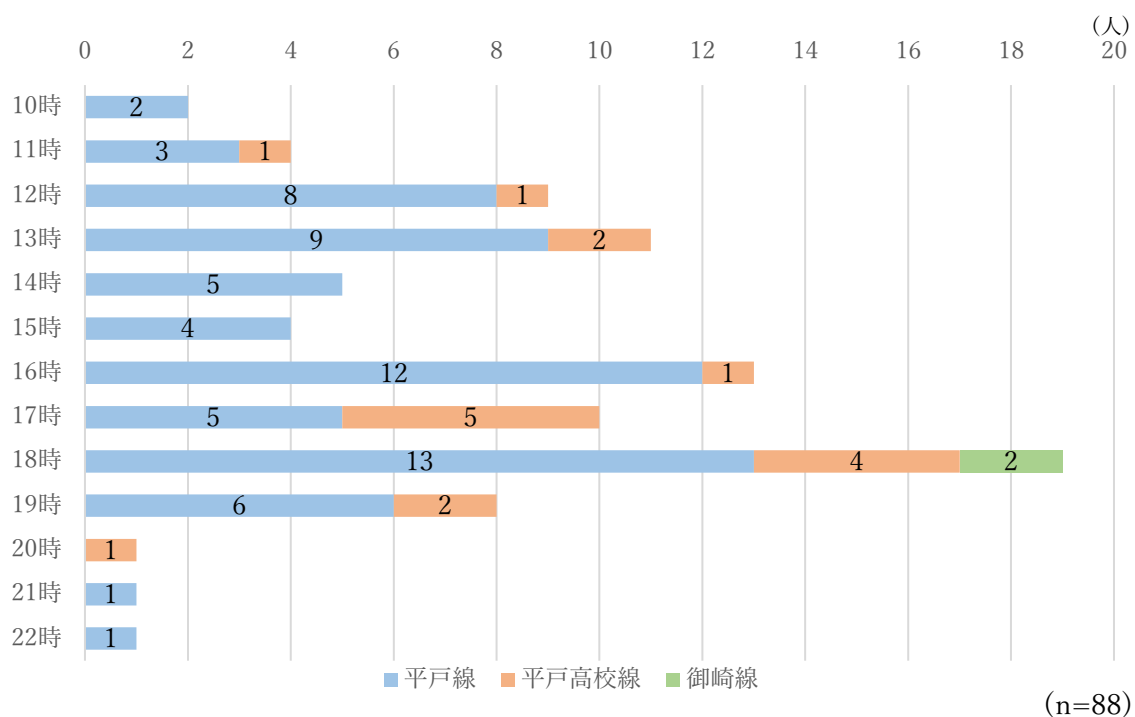


図 6-42 乗車時刻(復路)



⑥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、高齢者からはお昼ごろの本数増加を願う声が存在しました。

表 6-6 乗客からの要望・意見(抜粋)

項目	内容
運行本数	1 時間に 1 本は欲しい
	時間間隔を短くして、待ち時間を短くしてほしい
運行時間	帰りの時間の 19 時台に増やしてほしい(生徒)
	12 時台、13 時台のバスがほしい(高齢者)
運賃	もう少し安くしてもらえるとありがたい
	今より高くならなければ良い

6.5 交通結節点調査

(1) 調査概要

市民や観光客の公共交通の利用実態及び意見・要望を把握するとともに、市内の公共交通網における結節点の実態を把握するため、交通結節点調査を実施しました。

表 6-7 調査概要

調査対象	以下の地点で乗り換え待ちをしている市民・観光客 ・平戸栈橋 137 名 ・たびら平戸口駅 92 名 ・平戸市民病院・紐差 8 名
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
調査内容	■交通結節点の利用者属性 ■移動の動機 ■移動時間帯、乗り継ぎの有無 ■本市の地域公共交通に対する要望

以下は調査実施時の様子です。

図 6-43 平戸栈橋

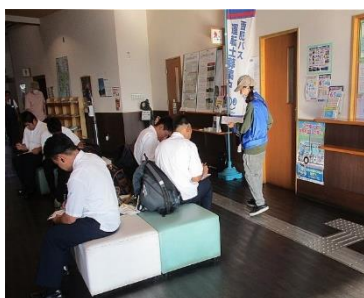


図 6-44 たびら平戸口駅



図 6-45 平戸市民病院・紐差



(2) 調査結果

①基本属性

調査全体で女性が約 56%と半数以上を占める結果となり、年代としては10 歳代、70 歳代が多いです。

図 6-46 性別の割合

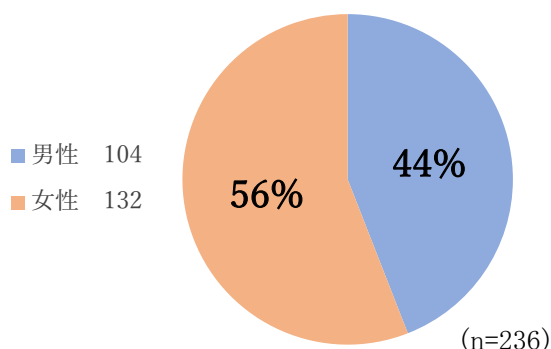
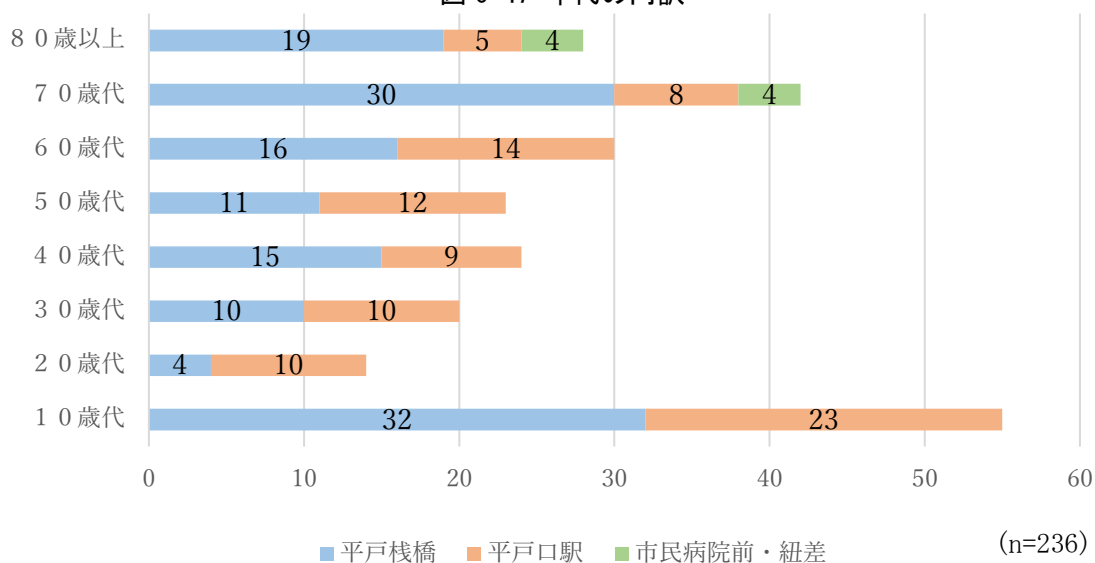
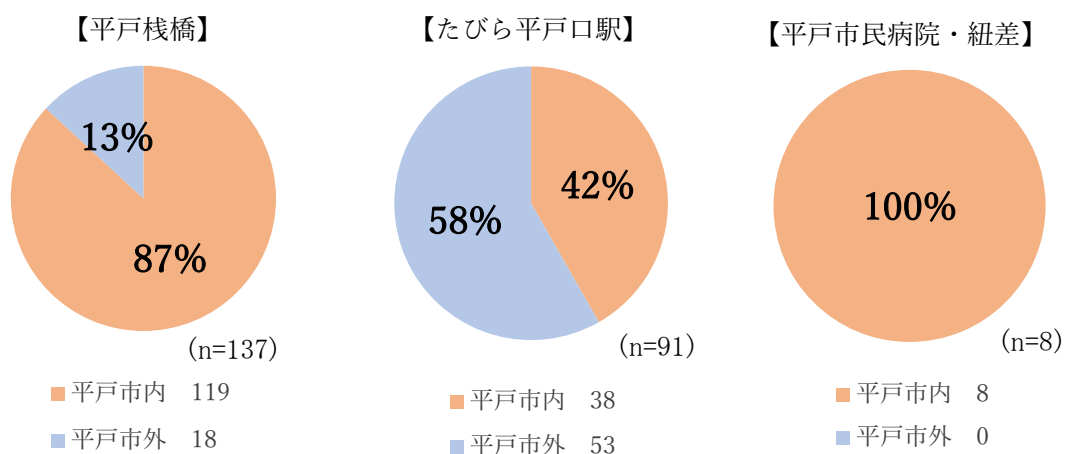


図 6-47 年代の内訳



居住地区について、平戸栈橋及び平戸市民病院・紐差の回答者は市内居住が多く見られますが、たびら平戸口駅では市外居住が半数以上の約 58%を占めています。市内居住の場合は、北部地区に居住しているケースが非常に多く見られます。

図 6-48 居住地域(平戸市内・市外)



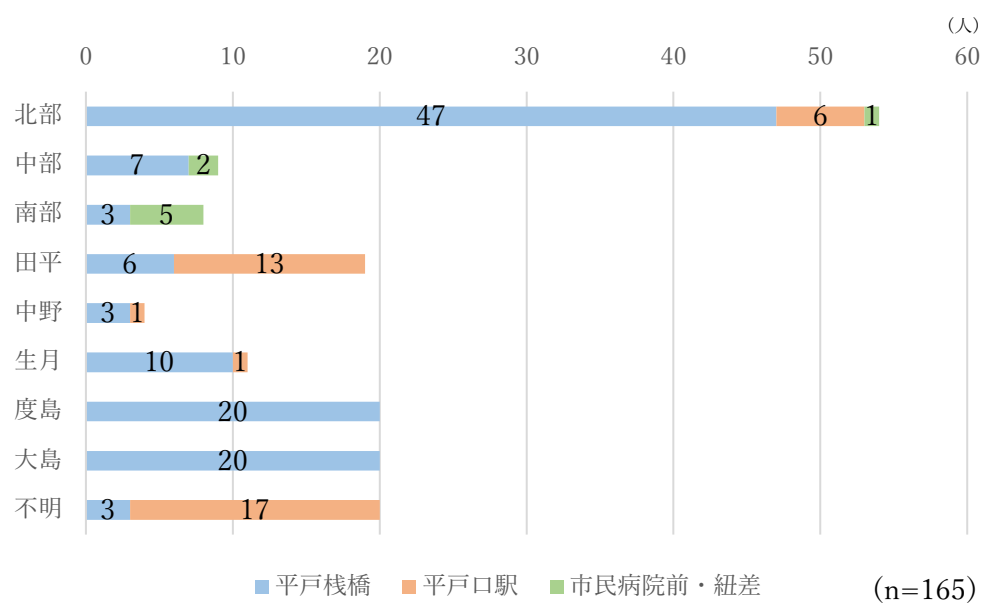


図 6-50 外出の目的(平戸棧橋)

②外出の目的

平戸棧橋での外出目的としては、普段のおでかけが全体の 36%を占め最多となっています。次いで通勤・通学、ビジネスと続き、日常的な移動における利用が多く見られます。

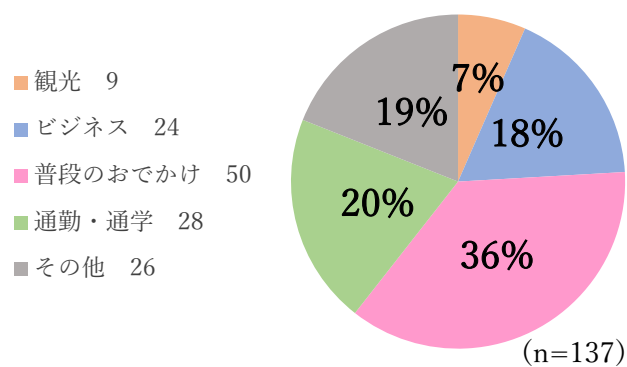
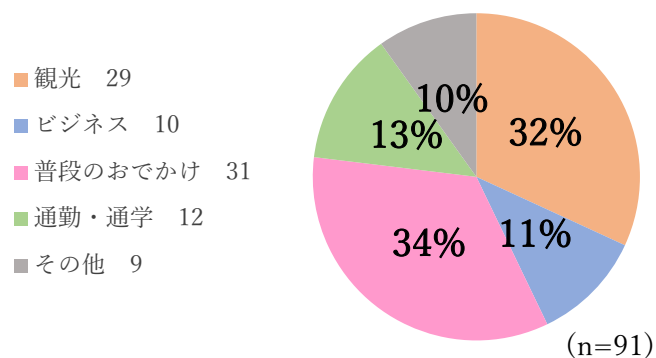


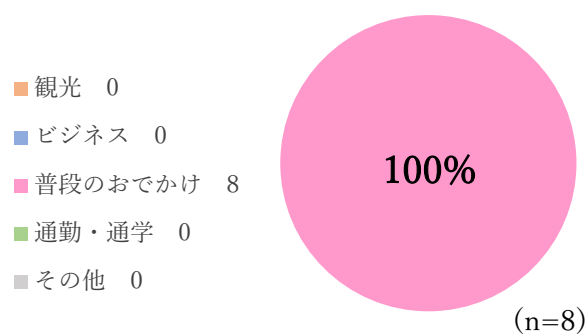
図 6-51 外出の目的(たびら平戸口駅)

たびら平戸口駅での利用者の外出目的としては、普段のおでかけが 34%を占め最多となっていますが、次いで観光が 32%と続いています。平戸棧橋と比較し、観光利用も多く見られます。



平戸市民病院・紐差での外出目的としては普段のおでかけが100%を占めており、市民の日常的な移動における結節点としての側面が強いです。

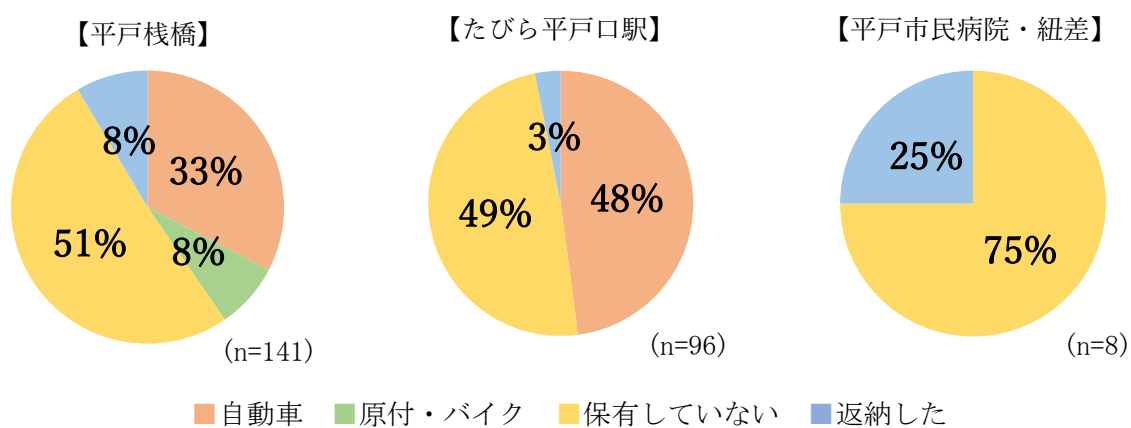
図 6-52 外出の目的（平戸市民病院・紐差）



③運転免許証保有状況

「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。特に、平戸市民病院・紐差では回答者の100%が免許証を保有していない、または返納済みと回答しています。

図 6-53 運転免許証の保有状況



④交通結節点の利用頻度

平日は平戸桟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月に数回、年に数回の利用が多く、単発的な移動が多く見られました。

図 6-54 結節点利用頻度(平日)

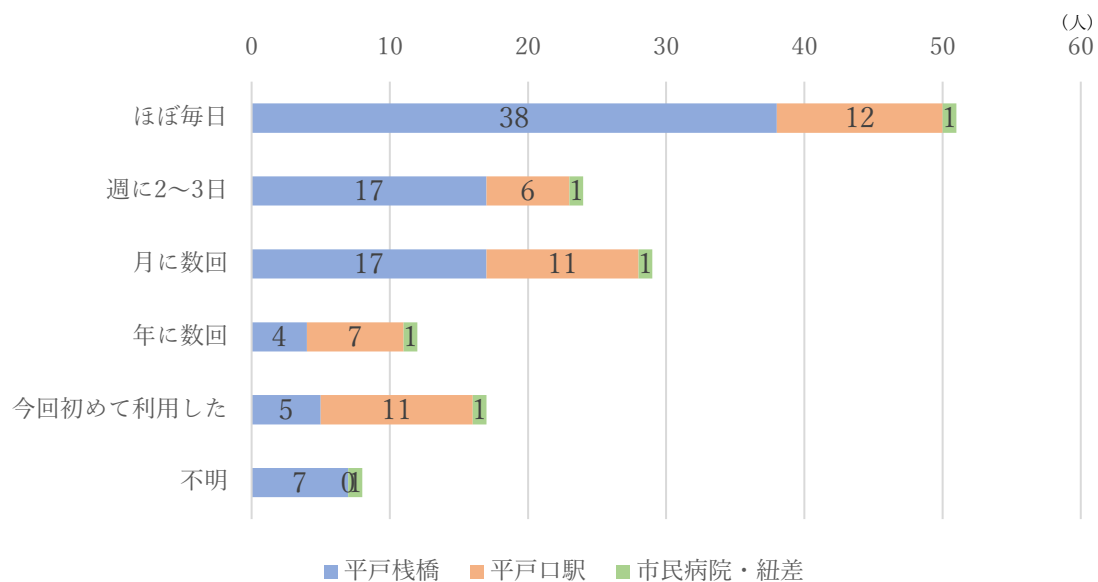
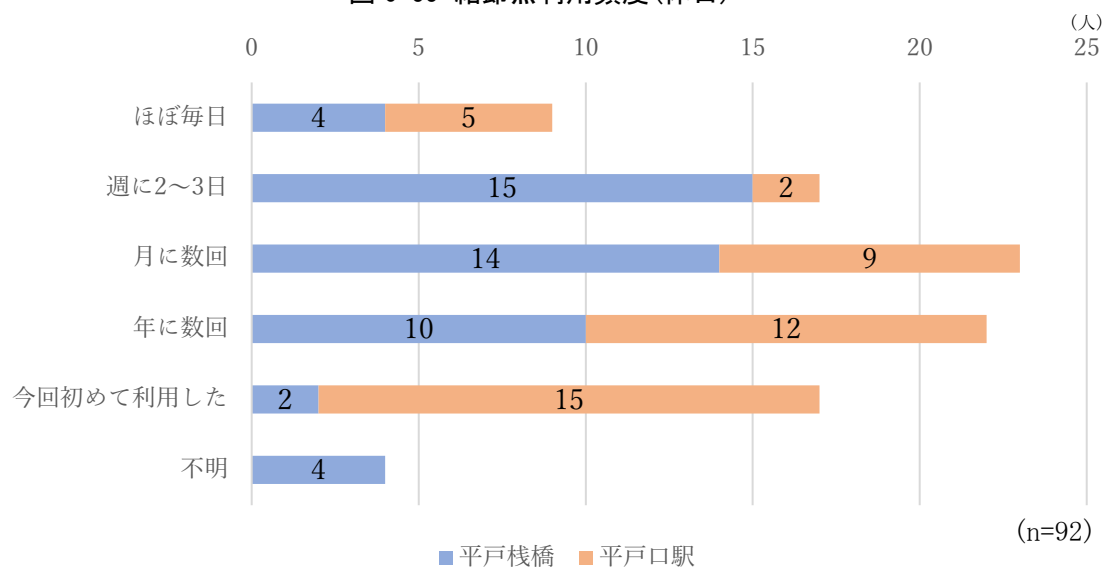


図 6-55 結節点利用頻度(休日)



⑤移動時間帯(往路)

平戸栈橋では、特に平日8時台の移動が顕著に多く、大半の移動が午前中に集中しています。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。休日は平日と比較し、10時台の移動が増加しています。

図 6-56 移動時間帯・往路(平日)

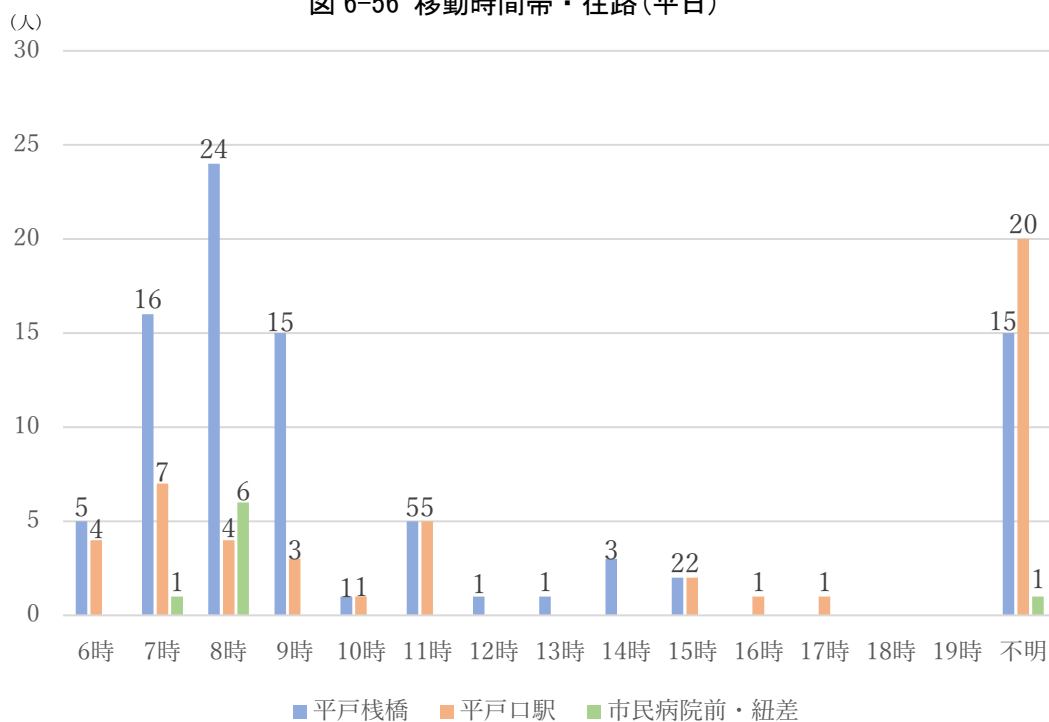
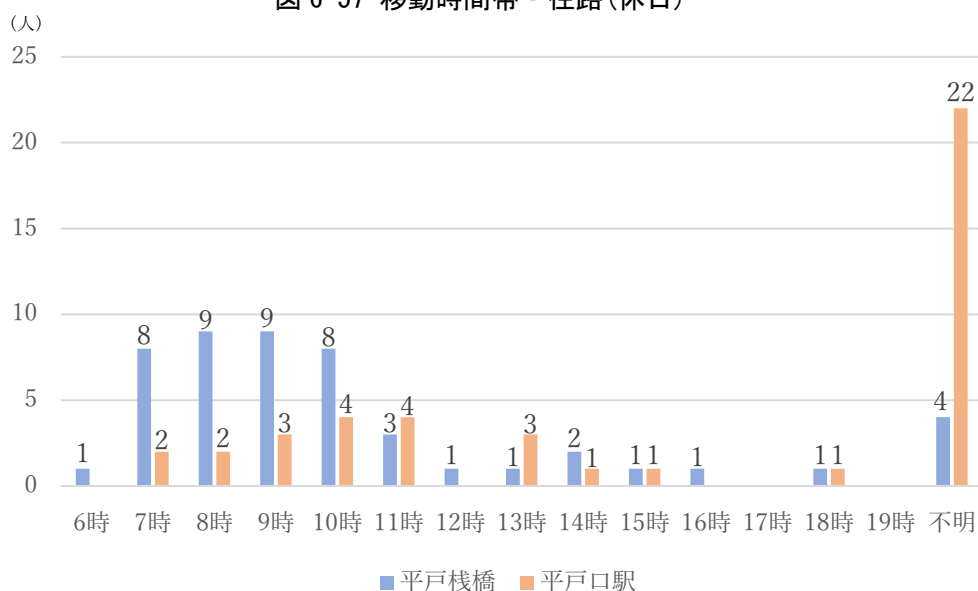
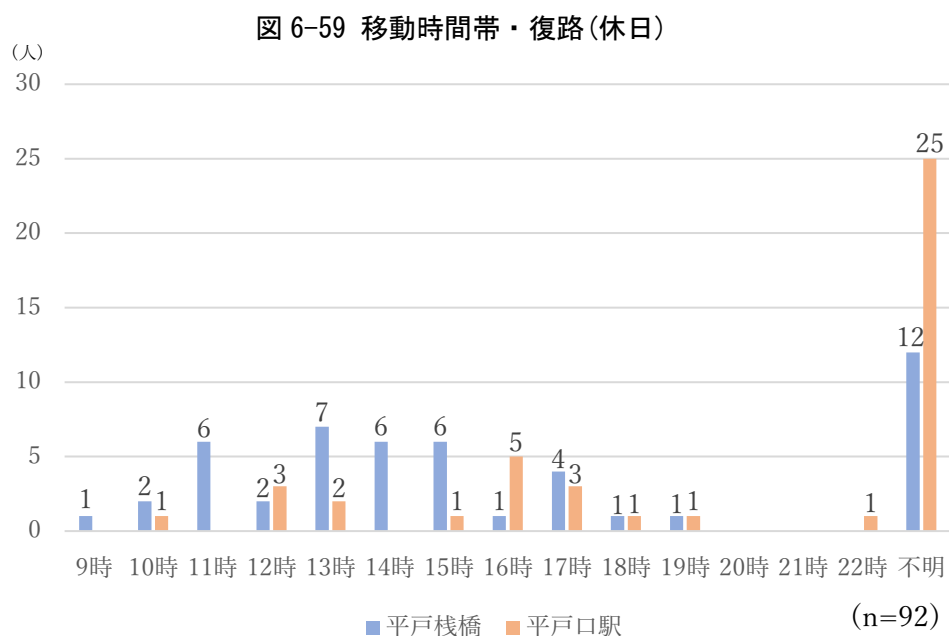
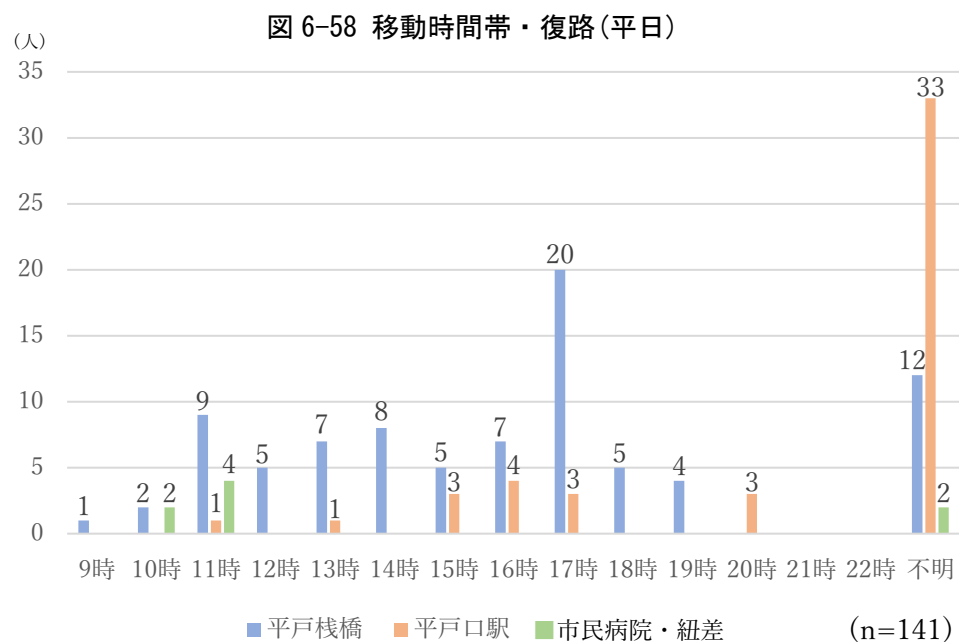


図 6-57 移動時間帯・往路(休日)



⑥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時台が顕著に多くなっています。また、平戸市民病院・紐差では10時台及び11時台のみでしか回答が見られませんでした。一方で、休日の移動では平戸栈橋は17時台の移動が大きく減少し、11時台及び13時～15時台が多い結果となり、たびら平戸口駅では12時台及び13時台の移動が見られるようになりました。



⑦目的地(市内)

平日における市内移動の目的地として、北部地区及び田平地区が非常に多い結果となりましたが、平戸市民病院・紐差での回答では、中部地区が目的地の100%を占めています。休日の市内移動では、平日と比較して北部地区・田平地区以外が目的地である場合が大きく減少しています。

図 6-60 目的地の地区・市内(平日)

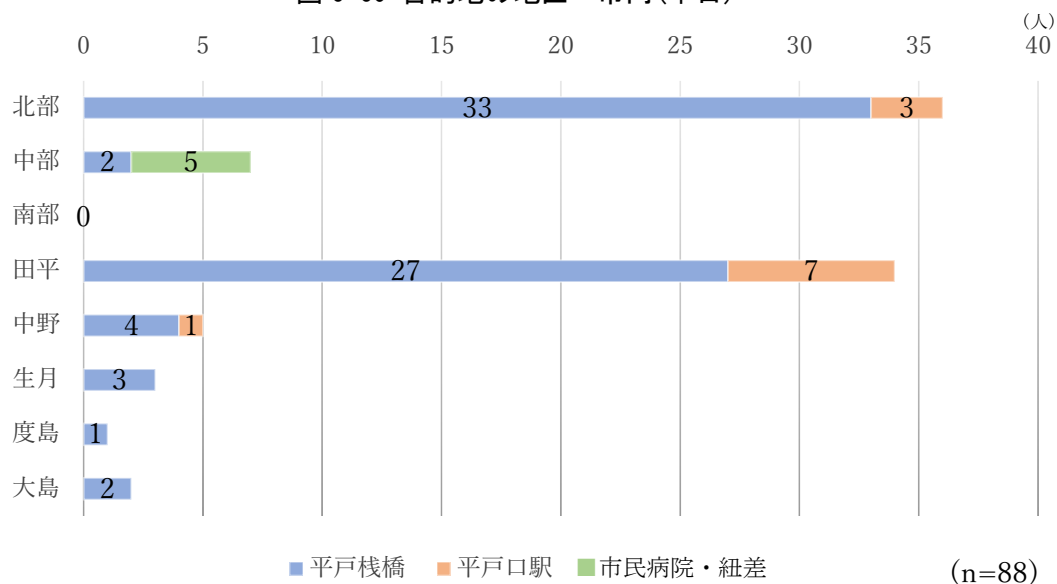
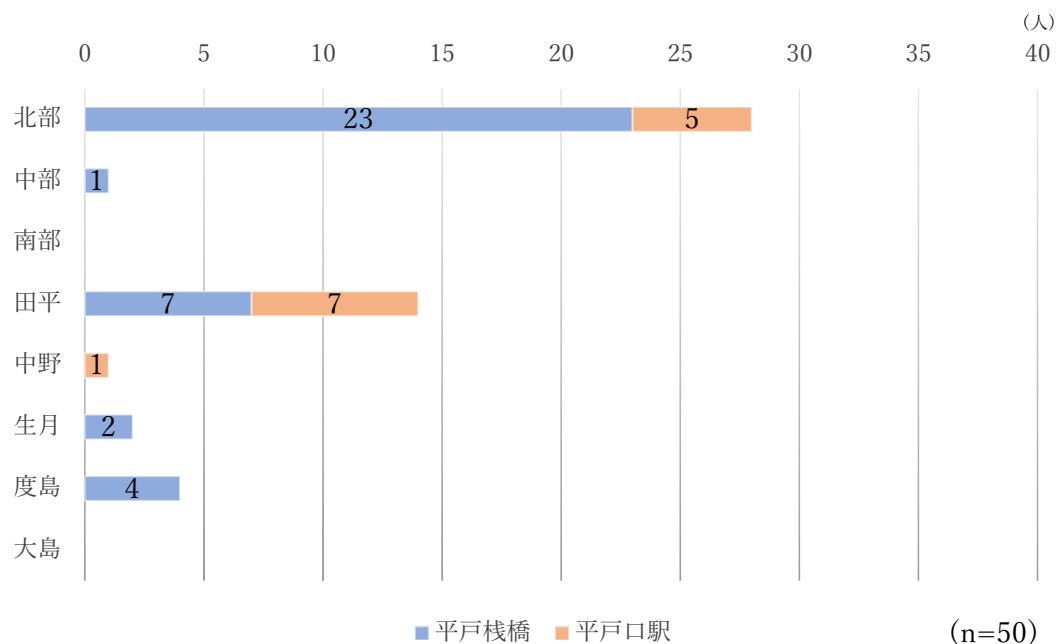


図 6-61 目的地の地区・市内(休日)



⑧目的地(市外)

市外の目的地として、平日・休日を通して佐世保が最も多く、次いで松浦が多い結果となりました。平日と休日を比較すると、平日では回答が見られなかった大村、長崎が休日では少数ではありますが回答が見られました。

図 6-62 目的地の地域・市外(平日)

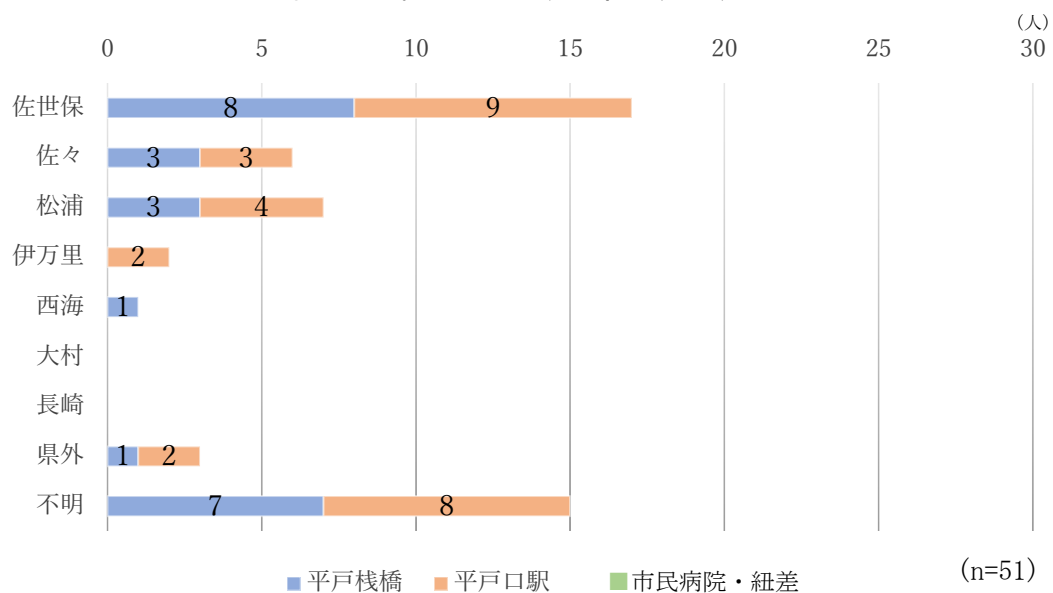
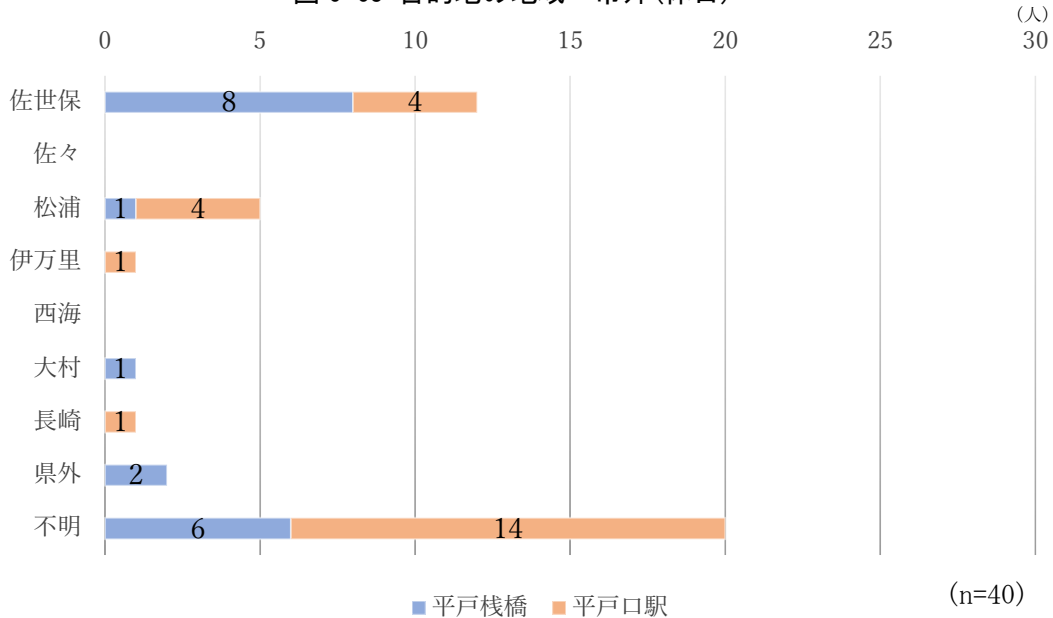


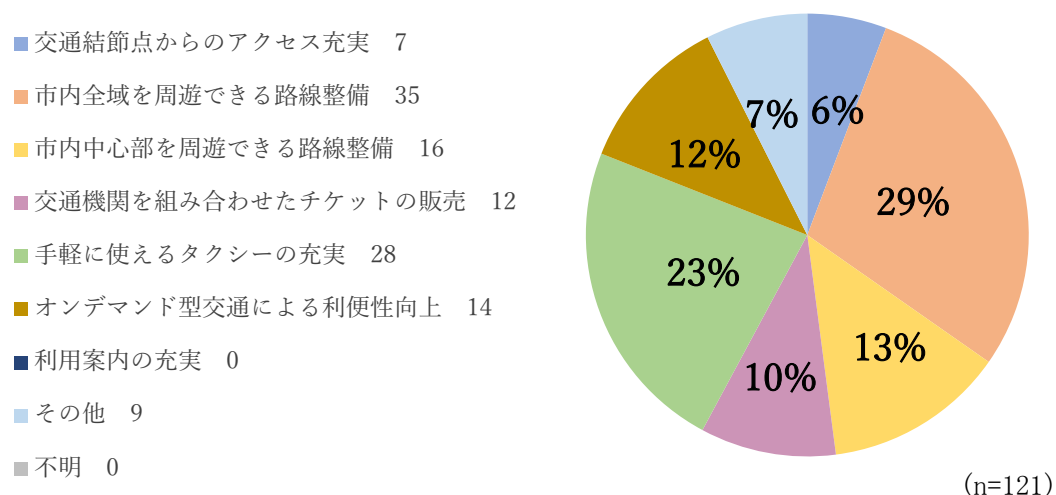
図 6-63 目的地の地域・市外(休日)



⑨市内の交通機関利用にあたり希望する取り組み

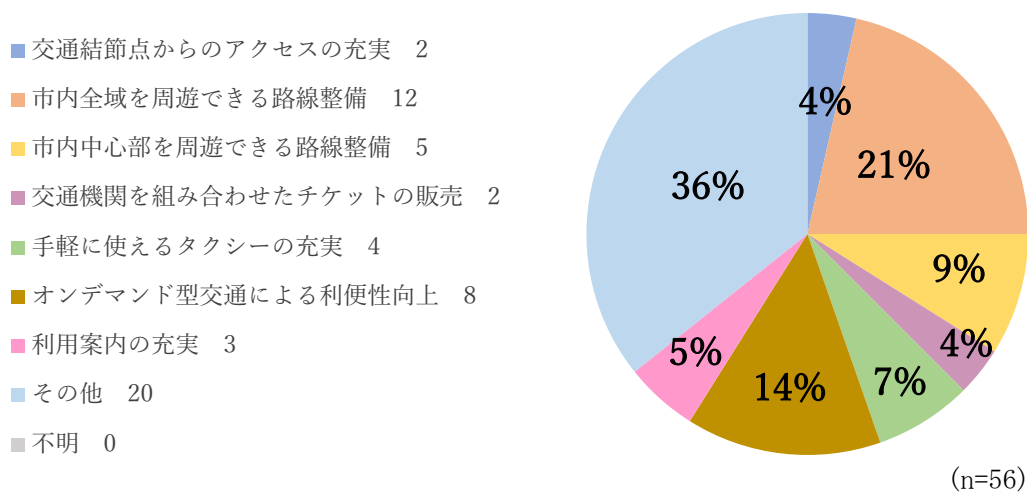
平戸桟橋では、「市内全域を周遊できる路線の整備」が29%で最多となり、次いで「手軽に使えるタクシーの充実」、「市内中心部を周遊できる路線整備」と続いています。市内移動の周遊性向上や路線拡充への要望が多く見られます。

図 6-64 希望する取り組み(平戸桟橋)



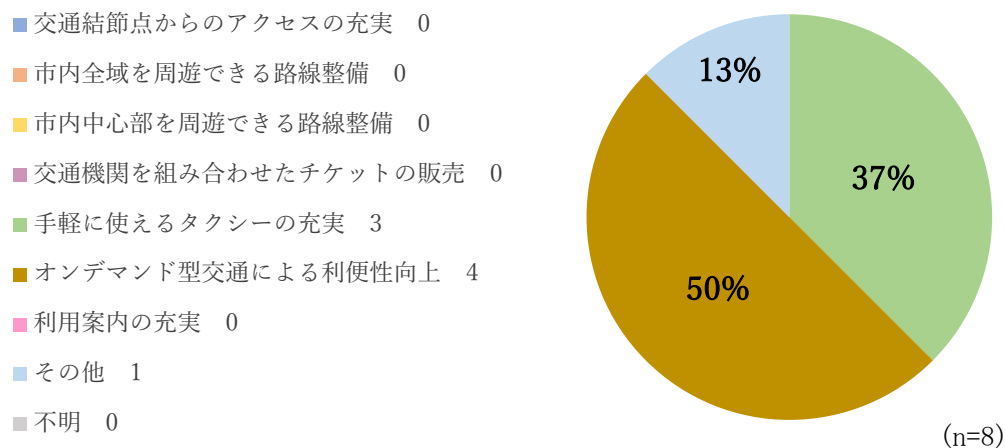
たびら平戸口駅では、その他を除き「市内全域を周遊できる路線整備」が21%で最多、次いで「オンデマンド型交通による利便性向上」が多い結果となりました。また、その他の回答としては本数の増加やICカードの利用など、市内路線拡充に加えてダイヤや交通機関利用時の利便性についての要望も多く見られました。

図 6-65 希望する取り組み(たびら平戸口駅)



平戸市民病院・紐差では、「オンデマンド型交通による利便性向上」が回答の半数を占め、次いで「手軽に使えるタクシーの充実」が続く結果となりました。

図 6-66 希望する取り組み(平戸市民病院・紐差)



⑩本市の地域公共交通に関する意見・要望

たびら平戸口駅では、松浦鉄道の1日乗車券を利用した周遊を目的とした移動もありましたが、移動手段がないために、鉄道を降車後は瀬戸市場までの見学が目的である場合が主でした。特に観光客からは、バスの運行本数が数時間に1本では不便であることから、本数増加の要望が多く見られました。また、フェリーとの乗り継ぎに対する要望や、バスの定時運行ではなく、デマンド型の運行を望む声もありました。

表 6-8 要望・意見(抜粋)

項目	内容
路線網	行きたいエリアへのアクセスがない(たびら平戸口駅での回答)
	フェリーとの接続が悪い(平戸栈橋での回答)
運行本数	バスは1時間に1本あれば助かる(平戸栈橋での回答)
	7時・18時台のフェリーを増やしてほしい(平戸栈橋での回答)
	昼間の時間帯の、松浦鉄道とバスの連携を取って欲しい(たびら平戸口駅での回答)
サービス	長崎空港からのアクセスが不便なので、平戸に来やすいアクセスを検討してほしい(平戸栈橋での回答)
その他	佐世保との行き来に時間がかかる(平戸栈橋での回答)

6.6 交通事業者聞き取り調査

(1) 調査概要

本市市内の交通サービスに関する提供実態を把握し、またその背景を把握するため、交通事業者に対してヒアリング調査を実施しました。

表 6-9 調査概要

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
調査内容	■ 提供する交通サービスの利用者属性・利用用途 ■ 利用者からの要望 ■ 交通事業者の課題

(2) 調査結果

①利用者について

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などの地元住民による利用です。地元住民の利用目的としては、通学以外では通院や買い物が多い状況です。また、観光客はインバウンド客が以前は多かったものの、現在は減少しています。

②利用者からの要望

増便を求める声が多くありますが、その一方で各事業者の人員が不足していることから、対応が厳しい状況にあります。また、二次交通や複数の交通モードを乗り継ぐ場合の接続性に対する要望もあります。

③交通網維持に関する課題

各交通事業を提供している沿線住民が減少していることから、利用が全体的に減少していることが挙げられます。また、運転士や整備士等の人材不足から路線の維持が厳しく、減便を行わざるを得ない状況です。

④経営面での課題

新たな働き方の浸透に伴い、多くの事業者が人材確保に課題を抱えています。加えて、物価や燃料費の高騰により、設備の維持費や修繕費を懸念する事業者も多く存在します。

⑤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。また、それぞれの当日の運行状況に合わせた細かな調整を、双方が連携しながら実施している事業者もあります。

⑥利用促進に向けた取り組み

新たなチケットの販売や、キャッシュレス決済の導入などの施策を行う事業者が多く、同時に観光的な側面から、限定的な路線網の提供やコンセプトを設定した企画を行う場合も多いです。

⑦人員不足に対する取り組み

教育体制の充実や、ベースアップの実施、働きやすい環境の構築などを始め、全ての事業者において人材不足解消に向けた取り組みが行われています。しかし、労働条件などの面から採用が難しく、人員不足がひっ迫した状況の事業者も存在しています。

⑧新たな移動サービスの検討状況

ほとんどの事業者で、その需要を実感しつつも人材不足から検討する余裕がないという現状があります。

⑨本市の公共交通に対する提案

利便性の改善と同時に、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る事業者が多いです。

6.7 飲食店・宿泊事業者聞き取り調査

(1) 調査概要

表 6-10 調査概要

調査 対象	本市で営業している飲食事業者(5 店舗) 本市で営業している宿泊事業者(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 (書面調査及びアンケート調査)
調査 期間	令和 6 年 11 月 6 日(水)～11 月 8 日(金)
調査 内容	■利用客の実態 ■利用客の移動手段 ■交通との連携や要望

(2) 調査結果

	飲食事業者	宿泊事業者
利用客の実態	・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であるが、夜間は平戸市内からの利用者が多い。	・宿泊施設によって変動はあるものの、概ね平戸市を除く県内からの利用者が3割程度、福岡県・佐賀県からの利用が5割程度、その他2割程度。 ・観光利用が多いため、利用者数は季節変動が大きい。
利用客の移動手段	・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。 ・公共交通機関やタクシー利用者は少数。	・9割ほどがマイカー利用。 ・公共交通機関やタクシー利用者は少数。ふれあいバスの運行が無くなり困っている、一部デマンド利用で予約している方もいる。
交通との連携や要望	・調査時点で交通機関との連携の取り組みを行っている飲食事業者は皆無。 ・夜の時間帯にタクシーがつかまらない、あっても利用まで時間がかかっている。 ・頻度としては多くないものの、夜の時間帯にタクシーがつかまらず、利用客が帰宅する手段がない場合、店舗の閉店後に店員が客を自宅まで送り届けることがある。 ・観光施策に絡めた交通との連携によって利用増を図ることに対し、多くの店舗で賛同。	・調査時点では交通機関との連携の取り組みを行っている宿泊施設は少数（一部、松浦鉄道との連携チケットを販売）。 ・交通機関については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。 ・タクシーが少ない（つかまらない、利用に時間がかかる）。 ・場合によっては宿泊施設の車両を活用して、飲食店や交通結節点への送迎を行っている事業者も存在。

6.8 調査からみえてきた問題点

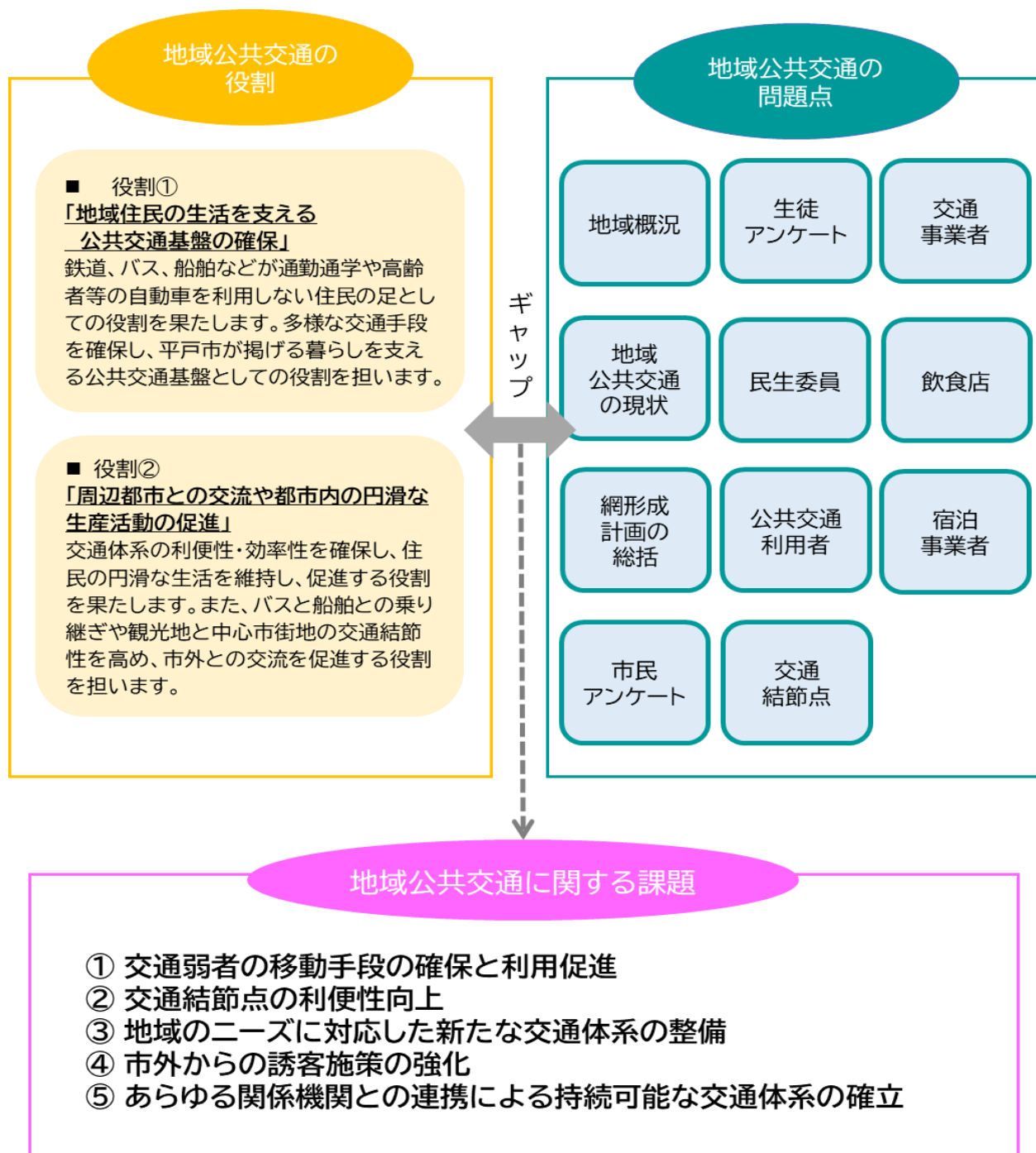
市民アンケート調査	・ 公共交通の便数が少ないと感じる方が多く、自動車運転免許証の返納がしづらい現状があります。 ・ 路線バスの利便性が悪いと感じられており、1年以上利用をしていない方が約75%存在する状況です。 ・ 地域の公共交通を維持するために運賃の値上げをした場合、値上げによって利用を減らすあるいは利用をしなくなる方が約4割存在します。
生徒アンケート調査	・ 今後減便と運賃の値上げを実施していく上で、家族等の送迎にシフトする傾向が強くなる可能性があります。 ・ 一方で、現在公共交通で通学している生徒も、利用している公共交通がなくなった場合、「他の公共交通」や「家族等の送迎」等の他の移動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。
民生委員聞き取り調査	・ 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。 ・ 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。
路線バス乗り込み調査	・ 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の存在が懸念されます。 ・ 15時～19時台まで(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。
交通結節点調査	・ 平戸桟橋及び市民病院前・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。

交通結節点調査	・ 平戸栈橋では便数増加（1 時間に 1 便、13 時台の便増加）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。 ・ たびら平戸口駅では便数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。 ・ 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。
交通事業者聞き取り調査	・ 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、観光客の回遊を促せるような施策が必要だと考えます。 ・ 減便等の影響で公共交通機関間の接続の待ち時間が増えています。 ・ 労働条件の面から運転士等の採用が難しく、人員不足がひっ迫した状況の事業者も存在しています。
飲食事業者聞き取り調査	・ 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。 ・ タクシーを含む公共交通機関との連携については、賛同の声が挙がりました。
宿泊事業者聞き取り調査	・ タクシーの少なさ（つかまらない、利用するまでに時間がかかる）について不満が高い状況です。 ・ 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。

第7章 地域公共交通の問題点・課題

7.1 現状分析及び各種調査からみえてきた問題点

上位・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

7.2 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8章 平戸市公共交通の将来像

8.1 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。

8.2 課題に対する基本方針

ここでは、7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市外からの誘客施策の強化」「⑤あらゆる関係機関との連携による交通体系の確立」

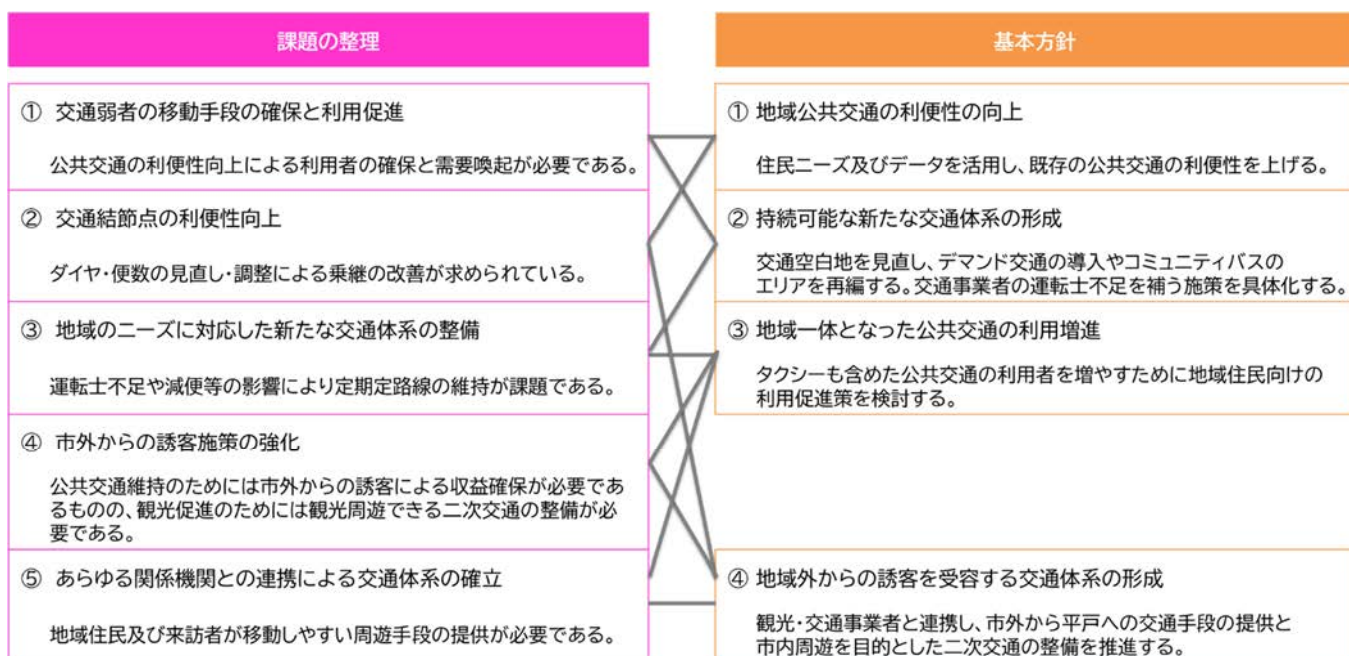
公共交通の利用増加に直結する、市民の日常の移動需要をとらえるために、地域と一体となった公共交通の利用増進に取り組みます。そのために、タクシーを含めた公共交通の利用者を増やすことをねらった地域住民向けの利用促進策の検討を進めます。

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あらゆる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 8-1 課題と基本方針の体系図



8.3 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 8-1 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 8-2 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て、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 8-3 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 8-4 です。

表 8-2 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。	
3-3	生月自動車	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。	
5-1	ふれあいバス	生月・中部線	中部地区と生月地区とを連絡し、広域的な人流を支える。	
5-2		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。	
5-3		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。	

表 8-3 地域公共交通ネットワークの考え方（生活連携軸）

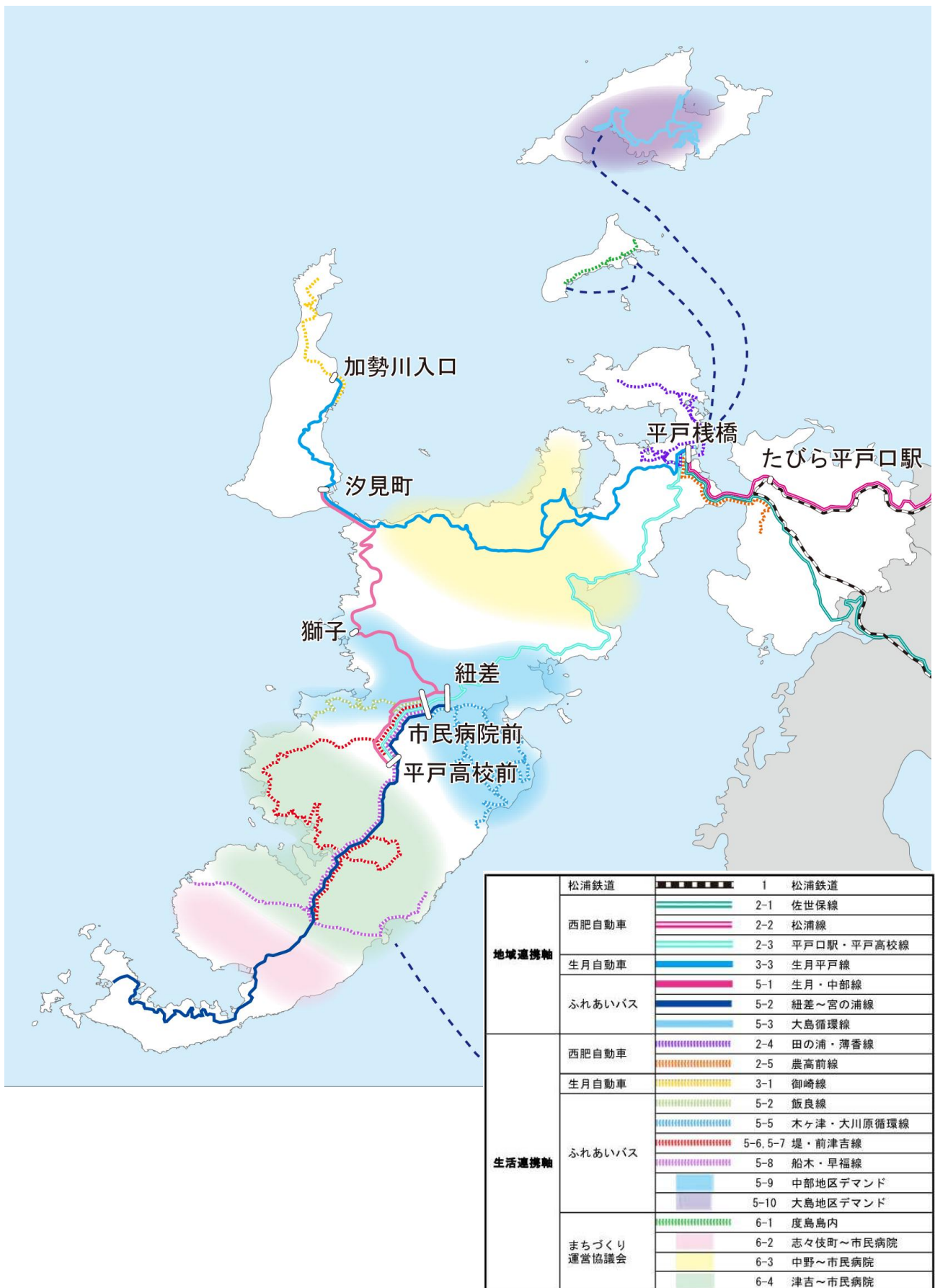
生活連携軸				
番号	交通機関		位置づけ	確保・維持方策の方向性
2-4	西肥自動車	田の浦・薄香線	北部地区内を連絡し、住民の生活を支える。	定期路線とデマンド交通とを効率的に組み合わせて、移動サービスを確保する。
2-5		農 高 前 線	田平地区と北部地区を連絡し、通学を支える。	
3-1	生月自動車	御 崎 線	生月地区内を連絡し、住民の生活を支える。	
5-2	ふれあいバス	飯 良 線	中部地区内を連絡し、住民の生活を支える。	
5-5		木ヶ津・大川原循環線	中部地区内を連絡し、住民の生活を支える。	
5-6		堤・前津吉線（敷差経由）	南部地区内を連絡し、住民の生活を支える。	
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。	
5-9		中部地区デマンド	中部地区内を連絡し、住民の生活を支える。	
5-10		大島地区デマンド	大島地区内を連絡し、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 8-4 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8-2です。

図 8-2 地域連携軸・生活連携軸・航路



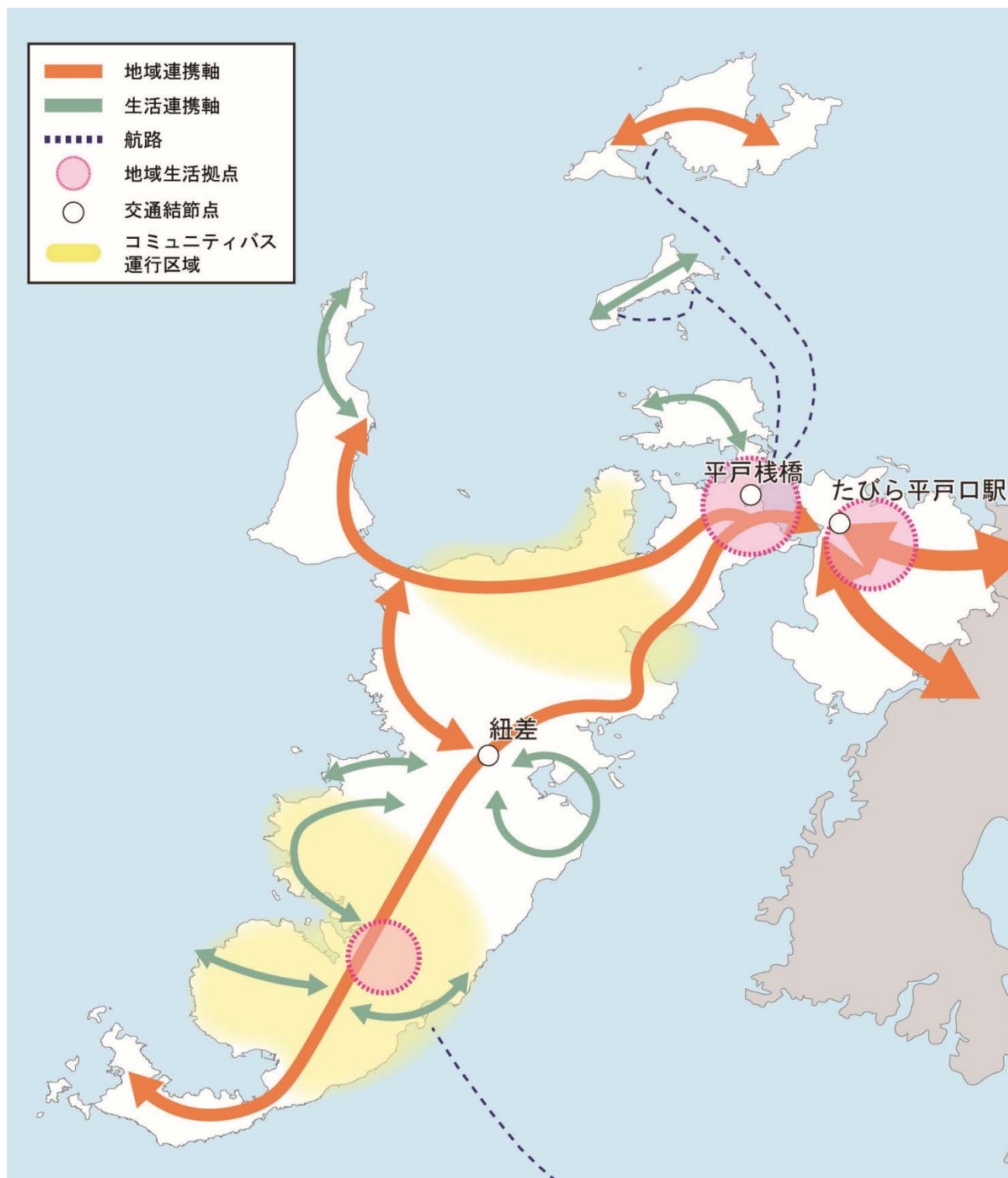
このうち、地域公共交通確保維持事業によって、運行を確保・維持する運行系統は以下となります。

表 8-5 地域公共交通確保維持事業を活用する運行系統

番号	交通機関		事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
2-1	西肥自動車	佐世保線	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	地域間幹線補助
2-2		松浦線				
2-3		平戸口駅・平戸高校線				
5-2	ふれあいバス	生月・中部線	自家用有償旅客運送	路線定期運行	平戸市	フィーダー補助 (運行経費補助)
5-3		大 島 循 環 線		区域運行		フィーダー補助 (運行経費補助、車両減価償却費等補助)
5-9		中部地区デマンド				
5-10		大島地区デマンド				
7-1	平戸市	大島航路	一般旅客定期航路		平戸市	離島航路運営費等補助
7-2	竹山運輸	度島航路			交通事業者	
7-3	津吉商船	津吉航路				

図 8-2 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。

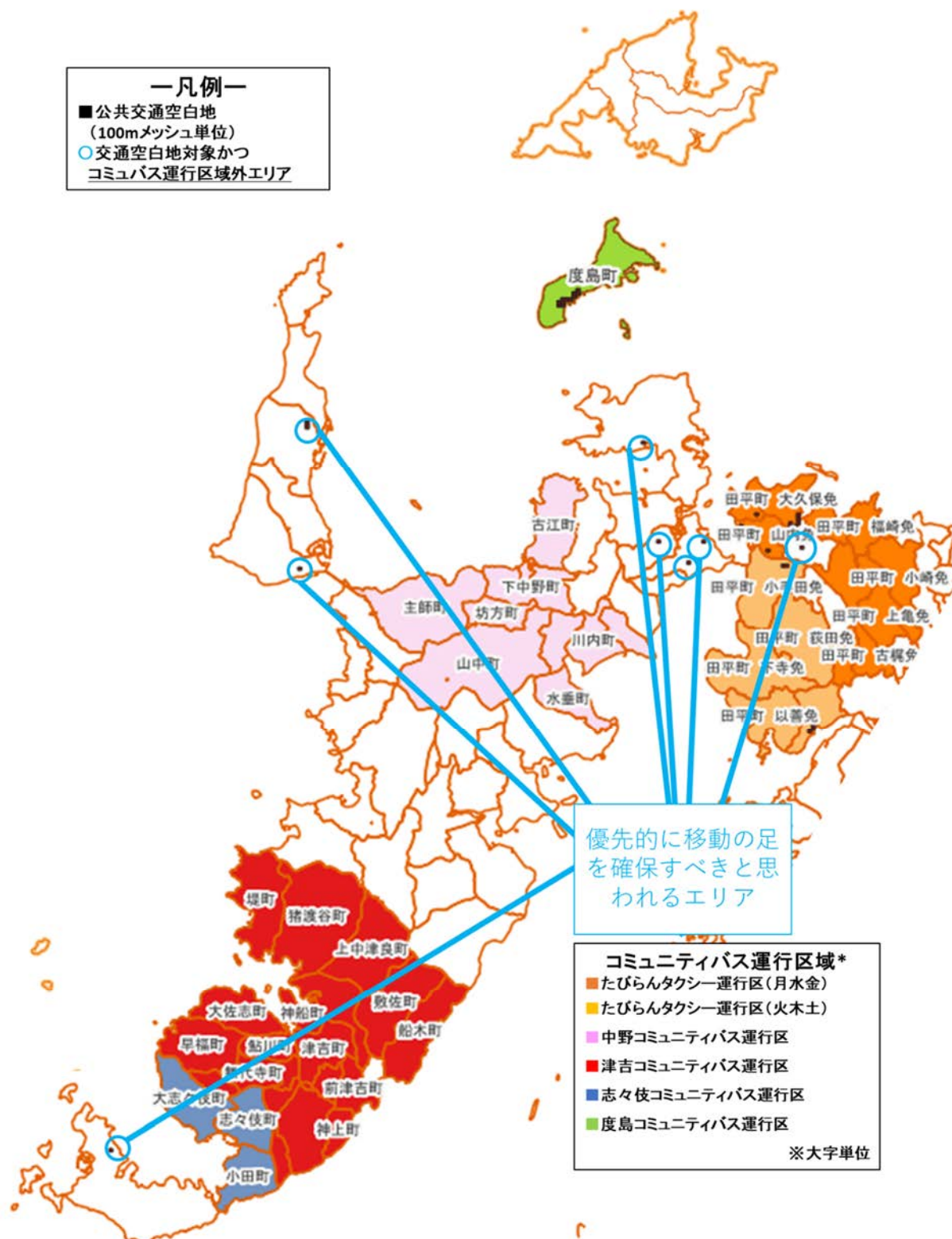
図 8-3 地域公共交通の将来像



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8-4です。

図 8-4 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



8.4 基本方針に対する政策・事業

ここでは、8.2 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8-5および図8-6です。

図 8-5 基本方針と政策の体系

基本方針	政策
① 地域公共交通の利便性の向上 住民ニーズ及びデータを活用し、既存の公共交通の利便性を上げる。	① 地域公共交通の最適化 市民ニーズにあわせて、交通体系の維持・改善に取り組むことで、利便性・快適性向上を図る。
② 持続可能な新たな交通体系の形成 交通空白地を見直し、デマンド交通の導入やコミュニティバスのエリアを再編する。交通事業者の運転士不足を補う施策の具体化する。	② 小さい需要でも運営可能な移動サービスの提供 公共ライドシェアや貨客混載のほか地域の移動需要に合わせた移動サービスを提供することで持続可能なものとする。
③ 地域一体となった公共交通の利用増進 タクシーも含めた公共交通の利用者を増やすために地域住民向けの利用促進策を検討する。	③ 公共交通の担い手確保への取り組み 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する。
	④ 地域と連携した賑わいづくり及び効果的な情報発信 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する。
④ 地域外からの誘客を受容する交通体系の形成 交通事業者や観光事業者と連携し、市外から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する。	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 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する。

図 8-6 政策と事業の体系

政策	事業
① 地域公共交通の最適化 市民ニーズにあわせて、交通体系の維持・改善に取り組むことで、利便性・快適性向上を図る。	〈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 公共ライドシェアや貨客混載のほか地域の移動需要に合わせた移動サービスを提供することで持続可能なものとする。	〈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 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する。	〈3-1〉担い手確保のための取り組み推進 〈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 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する。	〈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およびわかりやすい情報提供 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する。	〈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〉観光客向けの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)

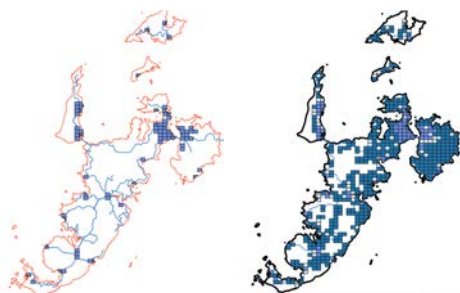
政策① 地域公共交通の最適化

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。

これらの取組については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通利便増進事業として位置づけ、実施します。



平戸駅 及び たびら平戸駅

(交通結節点^{※1}について)

交通結節点は、たびら平戸駅・平戸駅・紐差の3つです。ダイヤ改善や乗り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。

これらの取組については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通利便増進事業として位置づけ、実施します。



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。

これらの取組については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通利便増進事業として位置づけ、実施します。



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^{※7}と my route^{※8}

(MaaS^{※5}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^{※6}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9章 将来像の実現に向けて

9.1 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 9-1 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）					

9.2 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 9-1 PDCA サイクルの概念図



表 9-2 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。												

9.3 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、以下の通り設定します。

表 9-3 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8年7月改定

平戸市