

# 平戸市地域公共交通網形成計画

( 試 案 )

平成30年12月

平戸市愛のり交通活性化委員会



# 目次

<b>第1章 平戸市の概況</b> .....	<b>1</b>
1. 位置・沿革 .....	1
2. 人口・世帯推移 .....	2
3. 通勤・通学 .....	3
4. 都市構造・人口分布と生活関連施設の状況.....	3
5. 自動車保有台数・免許返納状況 .....	1 1
6. 観光動向 .....	1 2
<b>第2章 上位関連計画の整理</b> .....	<b>1 3</b>
1. 第2次平戸市総合計画（平成30年度～平成39年度） .....	1 3
2. 平戸市総合戦略（平成27年度～平成31年度） .....	1 3
3. 平戸市都市計画マスタープラン .....	1 4
<b>第3章 地域公共交通の現状</b> .....	<b>1 6</b>
1. 公共交通ネットワークの整備状況 .....	1 6
2. 便数・ダイヤ・料金 .....	1 9
3. 利用者数 .....	2 7
4. 市補助金推移 .....	2 9
5. 公共交通空白地区（路線バス）の抽出 .....	3 0
6. スクールバスの運行状況 .....	3 2
7. 路線別利用状況（志々伎・宮の浦線） .....	3 3
8. 接続状況 .....	3 7
<b>第4章 市民ニーズの把握</b> .....	<b>4 0</b>
1. 調査概要 .....	4 0
2. 調査結果要旨 .....	4 0
<b>第5章 事業者ニーズの把握</b> .....	<b>4 3</b>
1. 調査概要 .....	4 3
2. 事業者ニーズの主な意見と課題 .....	4 3
<b>第6章 平戸市における現状と問題点及び課題の整理</b> .....	<b>4 5</b>
<b>第7章 平戸市地域公共交通網形成計画骨子（案）</b> .....	<b>5 0</b>
1. 対象区域 .....	5 0
2. 計画期間 .....	5 0
3. 基本方針 .....	5 0
4. 将来の公共交通ネットワーク体系 .....	5 2
5. 計画目標 .....	5 4
6. 目標達成のための施策展開 .....	5 5
7. スケジュール .....	6 9
参考資料 .....	7 0



# 第1章 平戸市の概況

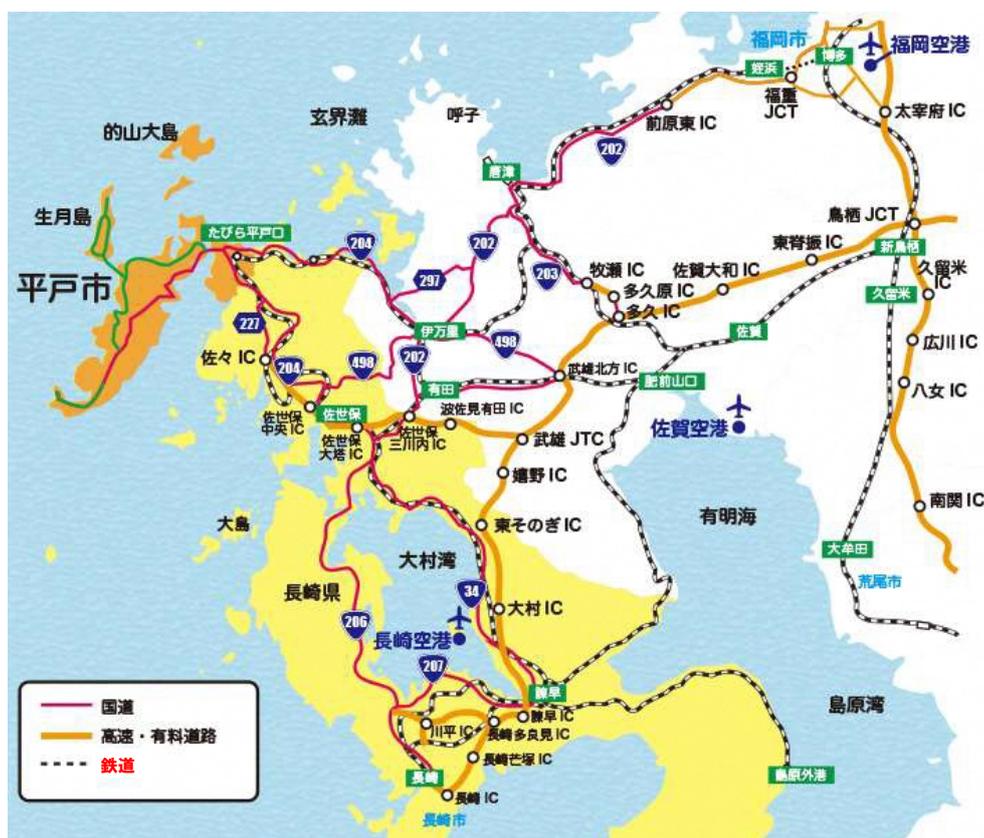
## 1. 位置・沿革

### (1) 位置

平戸市（以下「本市」という）は、九州の西、長崎県の北西端に位置し、平戸島、生月島、大島、度島、高島の有人島及び九州本土北西部の沿岸部に位置する田平と周辺の多数の島々で構成されている。

面積は、235.09 km<sup>2</sup>で、平戸桟橋から佐世保駅までは約 40 km、所要時間は自動車で 60 分程度、平戸桟橋から博多駅までは約 115 km、約 130 分程度、長崎駅までは西九州道路経由で約 130 km、120 分程度の位置にある。

図表 1-1 位置図



### (2) 沿革

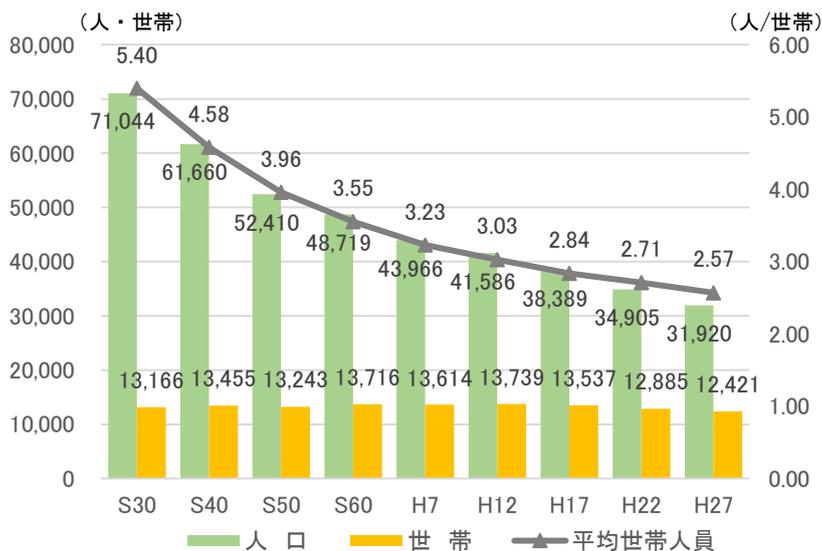
本市は、明治4年の廃藩置県後、市制、町村制施行等によりそれぞれ変遷を重ね、明治22年に大島村、昭和15年に生月町、昭和29年に田平町、昭和30年に平戸市が発足し1市2町1村となり、平成17年10月1日、生月町、田平町、大島村と合併し新しい「平戸市」が誕生した。

## 2. 人口・世帯推移

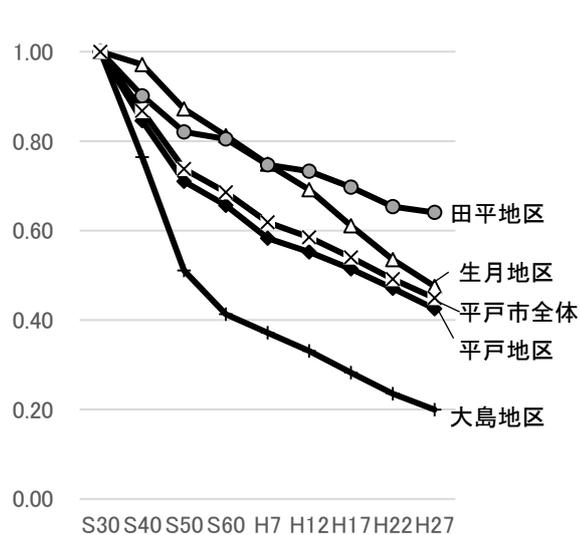
### (1) 人口推移

平成 27 年国勢調査における本市の人口は 31,920 人と 5 年前に比べおよそ 3,000 人程度減少した。昭和 30 年と比較すると 45%程度の水準と急速な人口減少が進行している。地区別の人口推移をみると全ての地区で減少傾向にあるものの、大島地区の人口減少が最も進行している。

図表 1-2 人口・世帯数・平均世帯人員



図表 1-3 地区別人口推移 (H30=1.0)



図表 1-4 地区別人口推移

	S30	S40	S50	S60	H7	H12	H17	H22	H27
平戸地区	43,302	36,602	30,728	28,416	25,240	23,900	22,277	20,384	18,421
生月地区	11,480	11,145	10,008	9,323	8,596	7,934	7,014	6,145	5,458
田平地区	10,872	9,795	8,921	8,752	8,125	7,967	7,577	7,107	6,964
大島地区	5,390	4,118	2,753	2,228	2,005	1,785	1,521	1,269	1,077
平戸市	71,044	61,660	52,410	48,719	43,966	41,586	38,389	34,905	31,920

資料) 国勢調査

### (2) 将来人口と将来年齢別人口

本市の人口減少は今後も進行することが予想されており、国立社会保障・人口問題研究所の試算によると、2040年には2万人を下回り 2045年には15,440人に達すると予想されている。

年代別でみると、0～14歳までの年少人口と15～64歳までの生産年齢人口は減少の一途にある。65歳以上は、2020年に12,012人とピーク、75歳以上の後期高齢者は2030年に6,830人とピークを迎え、いずれの階層もその後は減少に転じる。

図表 1-5 将来人口シミュレーション

	実績	推計					
	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
総数	31,920	28,890	25,964	23,132	20,430	17,875	15,440
0～14歳	3,720	3,256	2,804	2,342	1,970	1,665	1,389
15～64歳	16,282	13,622	11,561	9,916	8,450	7,144	6,059
65歳以上	11,918	12,012	11,599	10,874	10,010	9,066	7,992
65～74歳	5,139	5,424	4,892	4,044	3,423	3,017	2,626
75歳以上	6,779	6,588	6,707	6,830	6,587	6,049	5,366

資料) 国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)』

### 3. 通勤・通学

通勤・通学先は、佐世保市が流出とも最も多く、次いで松浦市の順となっている。二都市で流出の67%、流入の78%を占め、通勤・通学先としての関係が非常に深い。

図表 1-6 通勤・通学における流出入状況



資料)平成 27 年国勢調査

### 4. 都市構造・人口分布と生活関連施設の状況

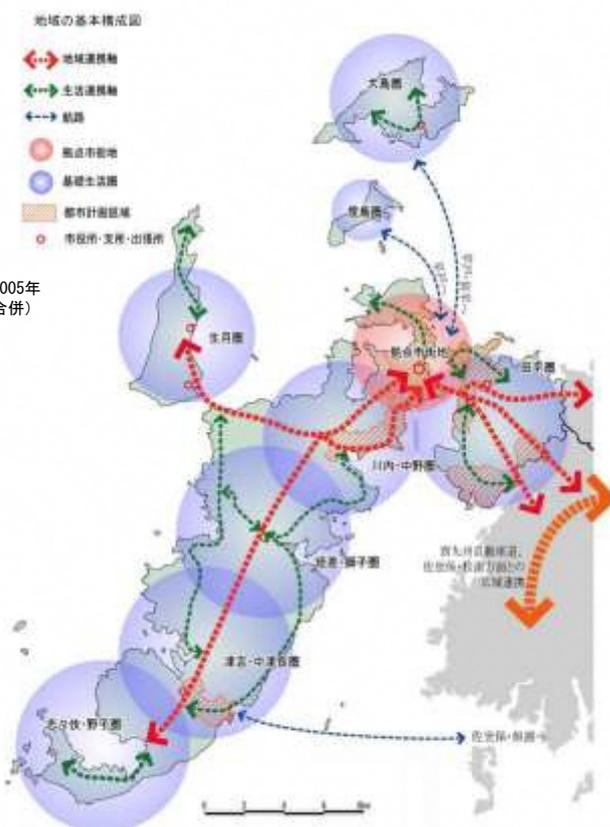
#### (1) 都市構造

本市は 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る。

図表 1-7 都市計画区域・主要道路



図表 1-8 都市計画マスタープランにおける基本都市構造

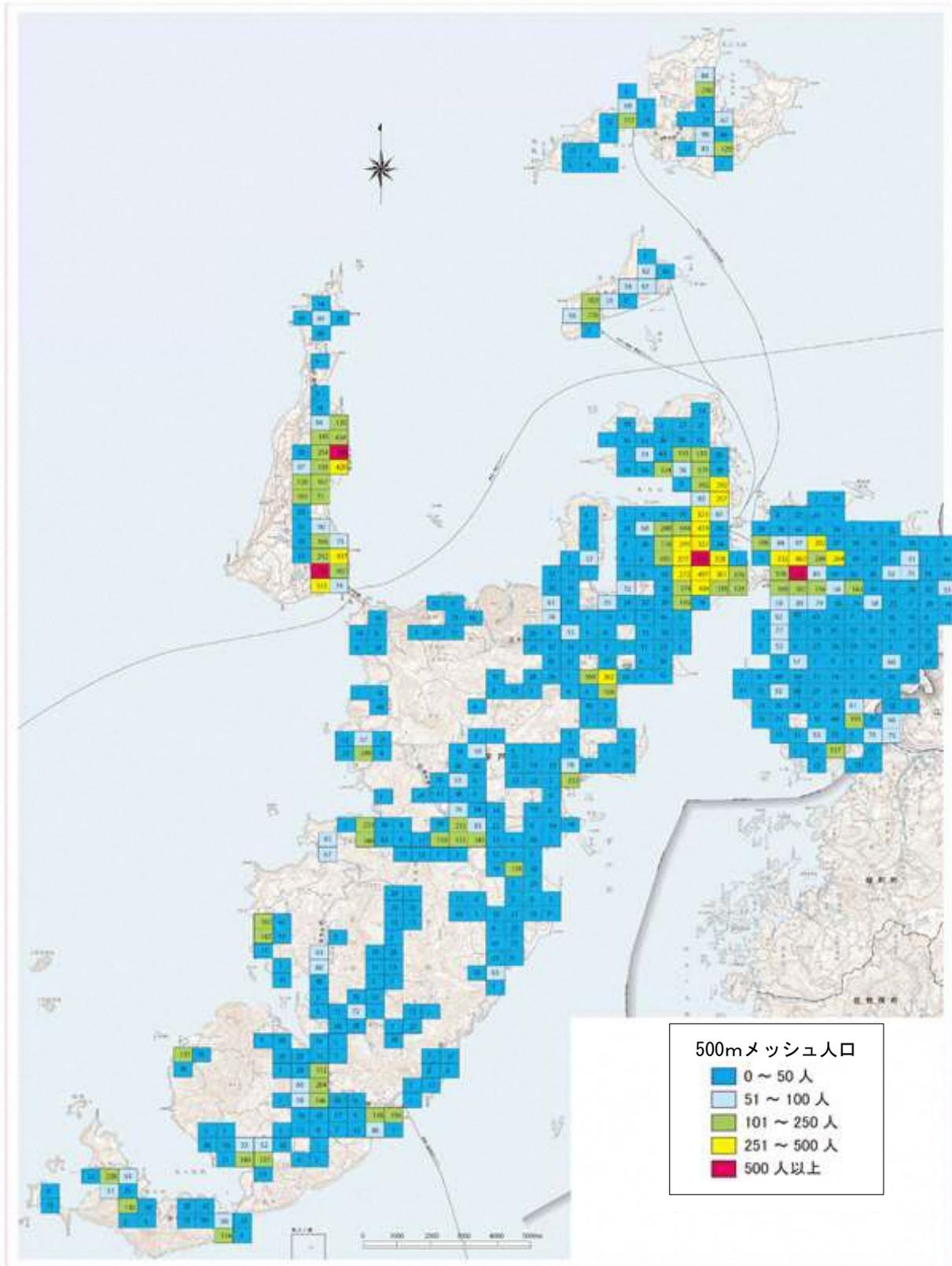


資料)平戸市都市計画マスタープラン(平成 25 年度策定)

## (2) 人口分布

平成 27 年国勢調査における 500mメッシュの人口分布をみると、平戸島北部の市役所周辺や生月地域、田平地域の平戸大橋周辺で人口密度が高いエリアが見られるが、大部分は 50 人以下の低密度のエリアが広範囲に渡り広がっている状況にある。

図表 1-9 500mメッシュ人口



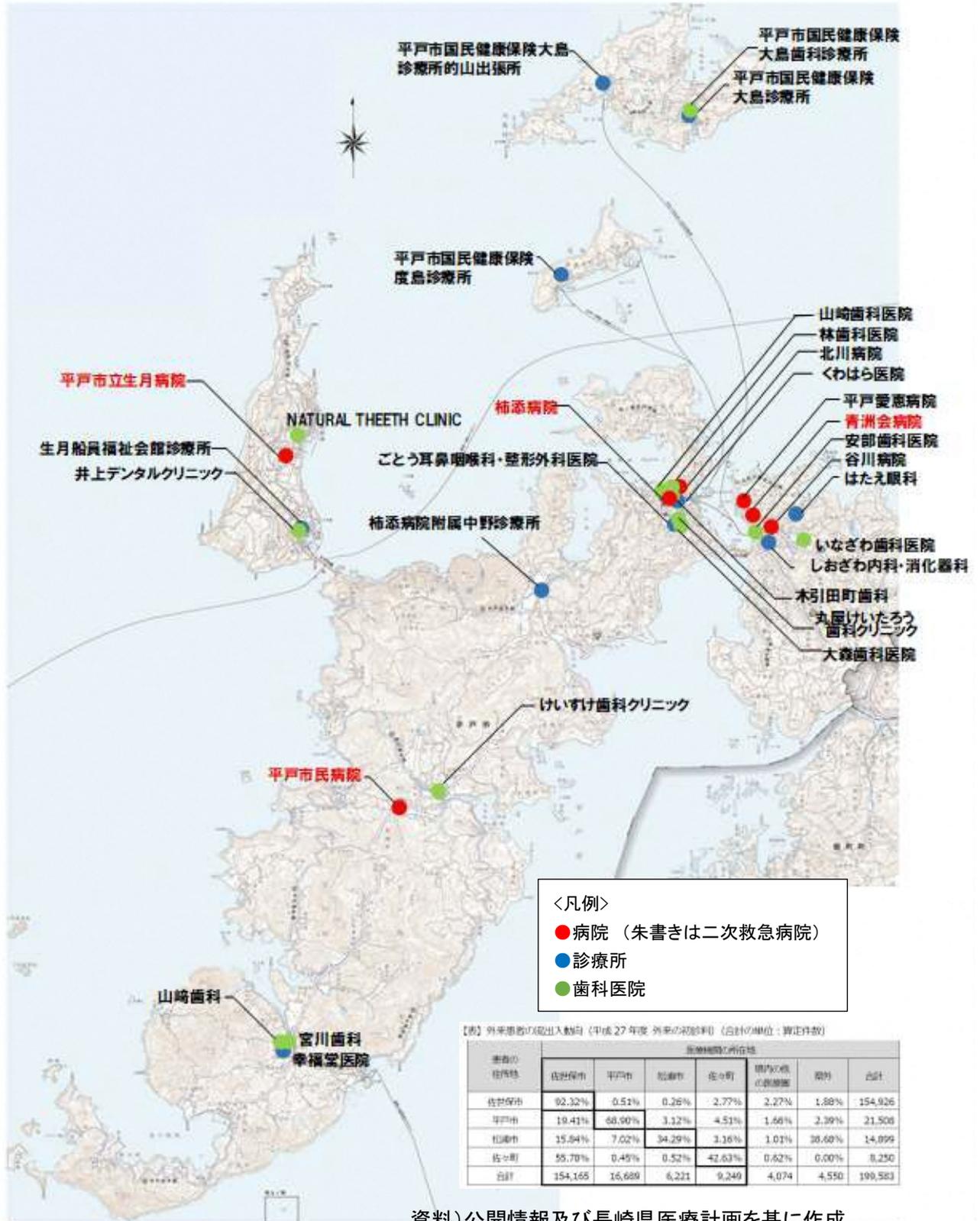
資料)平成 27 年国勢調査

### (3) 生活関連施設

#### ① 医療機関

本市の医療機関は、二次救急医療機関である平戸市民病院、平戸市立生月病院、柿添病院、青洲会病院を中心に、7つの病院、10の診療所により構成されている。長崎県医療計画によると、市民の市内での受診率は69%、次いで19%が佐世保市となっており、市内での受診率が高い状況にある。

図表 1-10 市内の主な医療機関の分布状況



資料) 公開情報及び長崎県医療計画を基に作成

図表 1-11 医療機関の概況

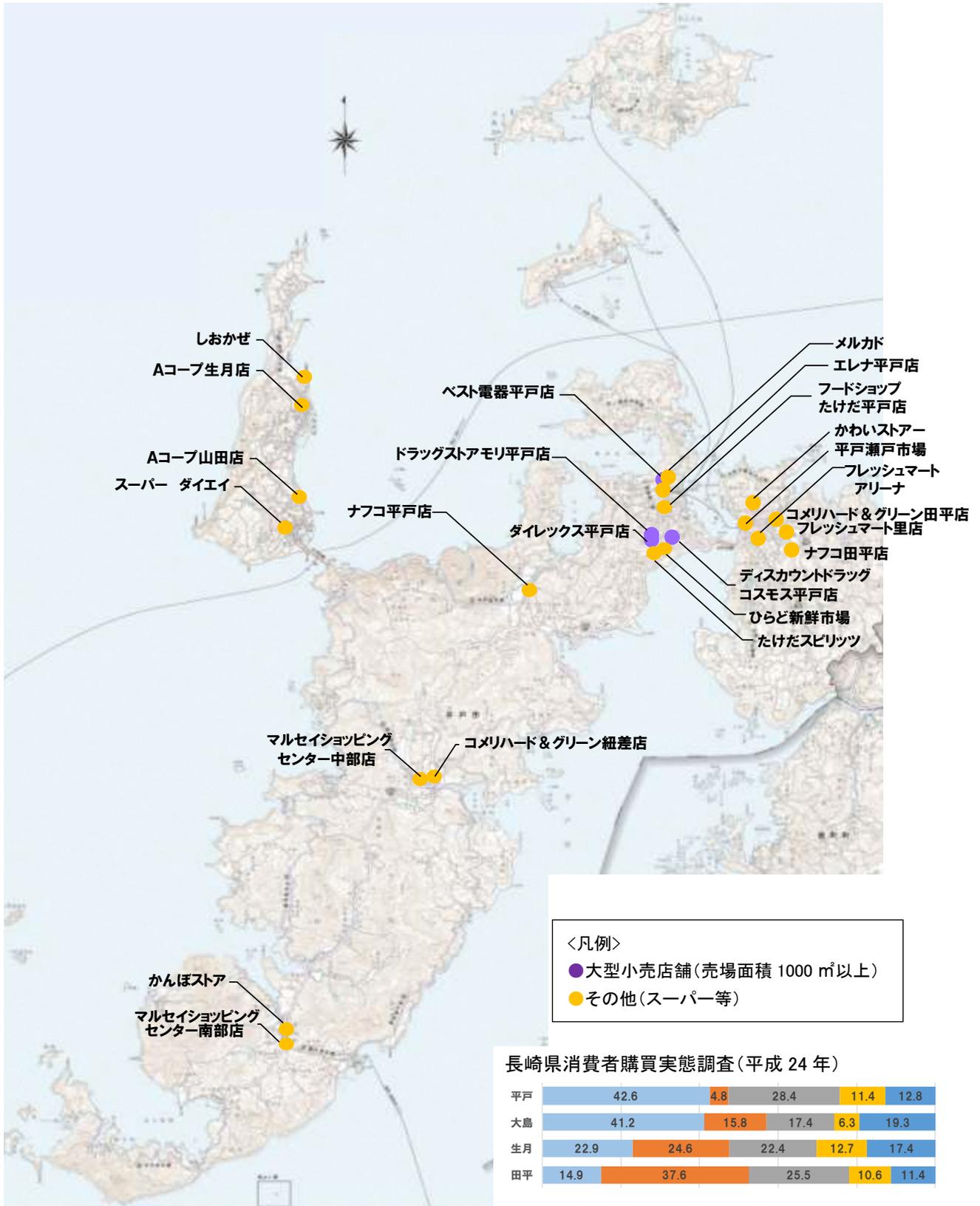
地区	区分	名称	診療科目
平戸地区	病院	医療法人医理会 柿添病院	リハビリテーション科、外科、歯科、耳鼻いんこう科、循環器内科、小児科、小児外科、整形外科、内科、泌尿器科、皮膚科、放射線科、脳神経外科
	病院	医療法人光佑会 北川病院	こう門科、リハビリテーション科、胃腸科、外科、循環器科、小児科、内科、放射線科
	病院	国民健康保険 平戸市民病院	リハビリテーション科、外科、眼科、小児科、整形外科、内科、放射線科、救急科
	診療所	ごとう耳鼻咽喉科・整形外科医院	耳鼻いんこう科、整形外科
	診療所	柿添病院附属中野診療所	耳鼻いんこう科、内科
	診療所	医療法人 くわはら医院	消化器科、整形外科、内科
	診療所	幸福堂医院	リハビリテーション科、小児科、内科
	診療所	平戸市国民健康保険度島診療所	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
	診療所	生月船員福祉会館診療所	小児科、内科
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	医療法人社団 流星群 はたえ眼科	眼科
	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
大島地区	診療所	平戸市国民健康保険大島診療所	外科、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

資料)長崎県 医療政策課資料(平成 30 年 5 月 31 日現在)

## ②商業施設

商業施設は、市役所周辺部と田平地域を中心に分布している。平成 24 年消費者購買実態調査によると、市内での購買率は 5 割前後であり、佐世保市が 2 割～3 割程度、佐々町が 1 割程度で続いている。市民の半数は買物で市外に移動している状況にある。

図表 1-12 市内の主な商業施設の分布状況





#### ④教育施設

本市の教育施設は、平成 30 年 4 月現在小学校 15 校、中学校 9 校、高等学校 3 校となっている。

図表 1-14 市内の小中学校・高等学校



図表 1-15 教育施設の概況

地区	区分	名称	住所
平戸地区	小学校	平戸市立平戸小学校	平戸市岩の上町 1509
	小学校	平戸市立田助小学校	平戸市大久保町 441-1
	小学校	平戸市立中野小学校	平戸市中野大久保町 888
	小学校	平戸市立根獅子小学校	平戸市根獅子町 181
	小学校	平戸市立紐差小学校	平戸市紐差町 665
	小学校	平戸市立津吉小学校	平戸市田代町 575
	小学校	平戸市立志々伎小学校	平戸市志々伎町 1295
	小・中学校	平戸市立野子小・中学校	平戸市野子町 1955
	小・中学校	平戸市立度島小・中学校	平戸市度島町 1082
	中学校	平戸市立平戸中学校	平戸市鏡川町 42
	中学校	平戸市立中野中学校	平戸市中野大久保町 1096
	中学校	平戸市立中部中学校	平戸市紐差町 363
	中学校	平戸市立南部中学校	平戸市津吉町 241
	高等学校	長崎県立平戸高等学校	平戸市草積町 261
	高等学校	長崎県立猶興館高等学校	平戸市岩の上町 1443
生月地区	小学校	平戸市立生月小学校	平戸市生月町里免 3174
	小学校	平戸市立山田小学校	平戸市生月町山田免 511
	中学校	平戸市立生月中学校	平戸市生月町山田免 2451-1
田平地区	小学校	平戸市立田平北小学校	平戸市田平町小手田免 970
	小学校	平戸市立田平南小学校	平戸市田平町下寺免 44
	小学校	平戸市立田平東小学校	平戸市田平町下亀免 583
	中学校	平戸市立田平中学校	平戸市田平町荻田免 20
	高等学校	長崎県立北松農業高等学校	平戸市田平町小手田免 54-1
大島地区	小学校	平戸市立大島小学校	平戸市大島村前平 2749
	中学校	平戸市立大島中学校	平戸市大島村前平 2037-1

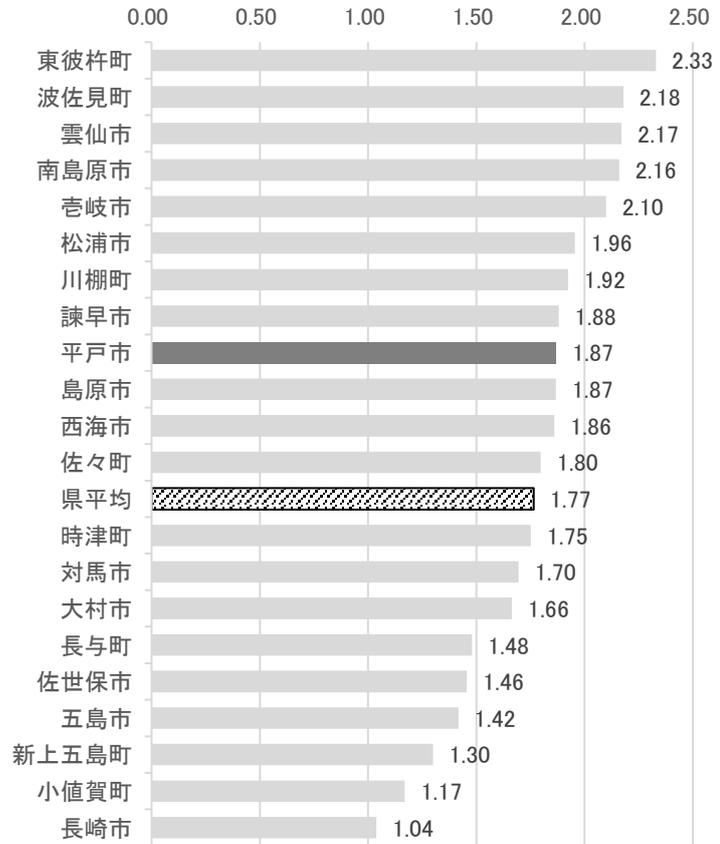
資料)平戸市

## 5. 自動車保有台数・免許返納状況

### (1) 自動車保有台数

世帯当たりの自動車保有台数は1.87台と、県平均の1.77台を上回っている。

図表 1-16 世帯あたりの自家用車保有状況(台/世帯)



資料) 長崎県統計年鑑、長崎県異動人口調査 H29. 3. 31 時点

### (2) 免許返納者数

免許返納者数は平成25年の1名から年々増加傾向にあり、平成29年では62名となっている。返納者の8割は75歳以上であり、今後も高齢化の進行にあわせ増加が予想される。

図表 1-17 免許返納者数推移(人)

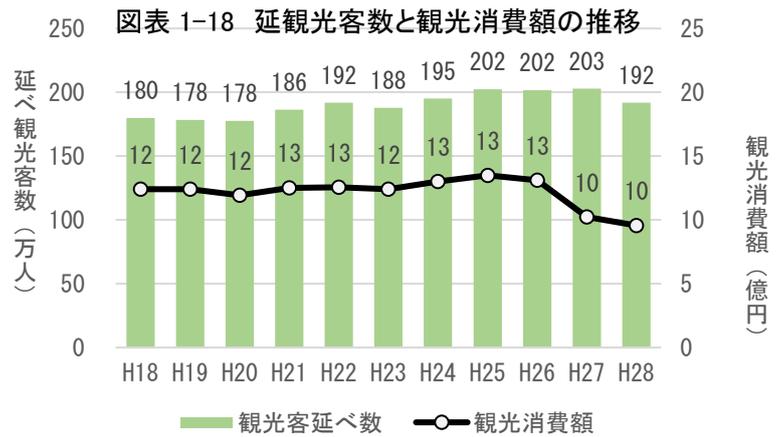
	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
59歳以下			1		1
60～64歳					
65～69歳		1	3	6	4
70～74歳		1	5	14	7
75歳以上	1	5	17	34	50
合計	1	7	26	54	62

資料) 平戸市

## 6. 観光動向

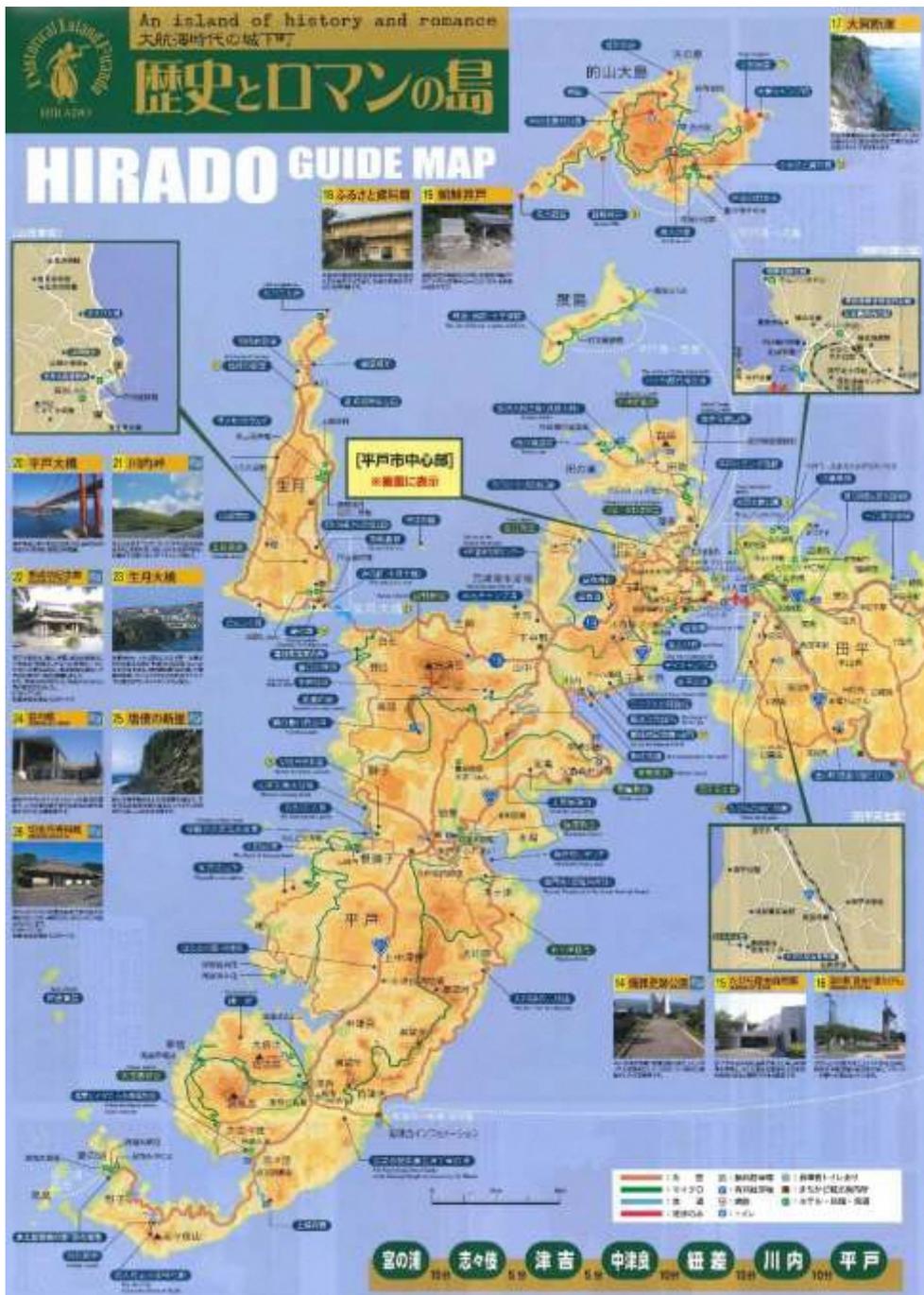
本市の延観光客数は200万人前後、観光消費額は10億円～13億円で推移している。

本市には、平成30年7月4日に世界文化遺産登録された「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成資産が2か所あり、今後、来訪者の増加が期待されている。



(観光マップ)

資料)長崎県観光統計



## 第2章 上位関連計画の整理

本章では、上位関連計画における公共交通関連施策や事業の概要について整理を行う。

### 1. 第2次平戸市総合計画（平成30年度～平成39年度）

第2次平戸市総合計画では、基本施策として「暮らしを支える公共交通基盤を確保する」を掲げ、「地域住民の生活路線確保のための公共交通事業者への支援」など5つの主な取り組みが記載されている。また、達成目標として、市民アンケートによる満足度が掲げられている。

図表 2-1 第2次平戸市総合計画 基本施策・施策・主な取り組み

基本施策	施策	主な取り組み
暮らしを支える公共交通基盤を確保する	少子高齢化に対応した公共交通を確保する	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の生活路線確保のための公共交通事業者への支援</li> <li>鉄道維持のための松浦鉄道への支援</li> <li>路線バスの路線の維持・確保</li> <li>離島航路（度島・大島・高島）の確保・維持及び運航支援</li> <li>市内公共交通の基本的な指針としての交通網形成計画の策定</li> </ul>

図表 2-2 第2次平戸市総合計画 達成目標

市民の満足度	単位	現況値 (2016年度)	前期目標 (2022年度)	目標値 (2027年度)
市民の公共交通（バス・船・鉄道）の充実	%	34.2	40.0	45.0

### 2. 平戸市総合戦略（平成27年度～平成31年度）

平戸市総合戦略では、路線バス維持対策事業と離島航路対策事業の2事業が位置づけられている。

図表 2-3 平戸市総合戦略 主な事業

主な事業	事業概要	区分
路線バス維持対策事業	市内生活路線及び広域生活路線の運行支援	継続
離島航路対策事業	離島航路の運航に対する支援	継続

### 3. 平戸市都市計画マスタープラン

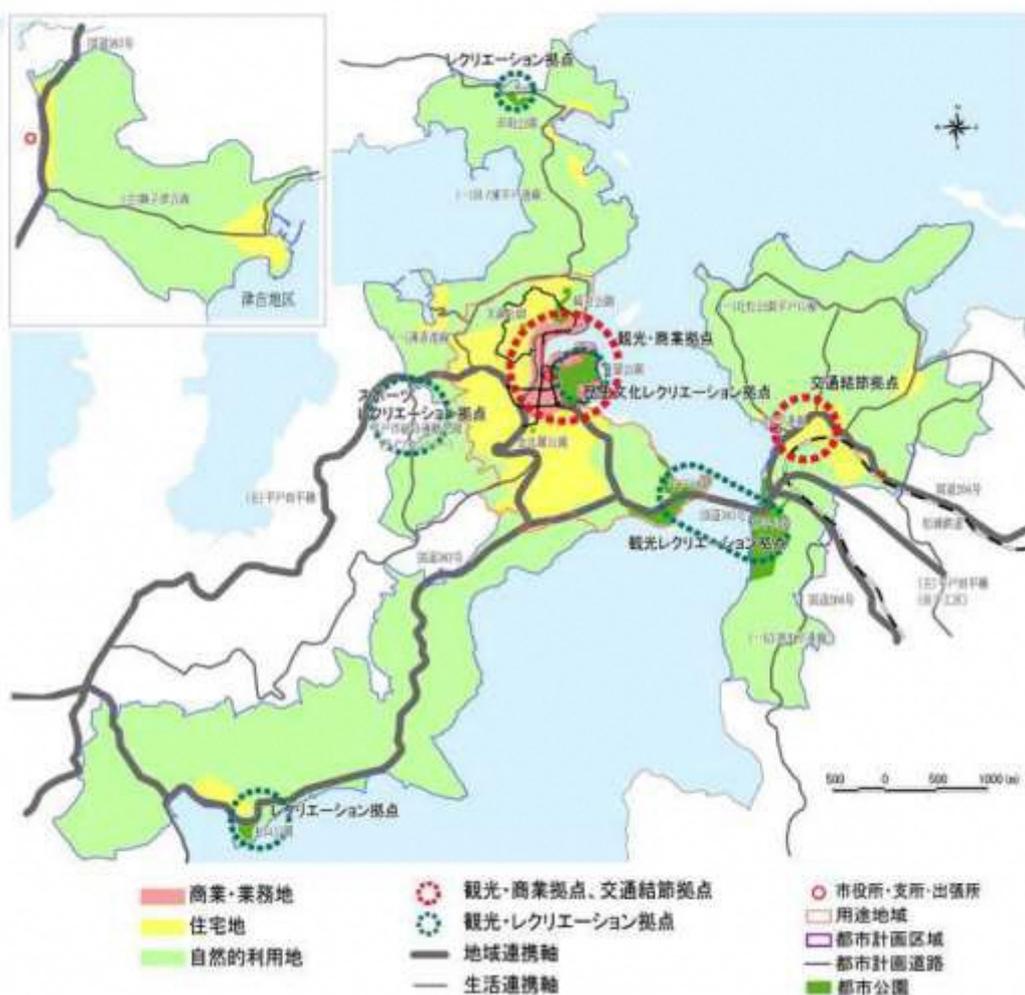
#### (1) 都市計画区域のゾーニング

都市計画区域ゾーニングにおいては、観光・商業拠点・交通結成拠点が次のとおり、旧平戸市街地及び田平港からたびら平戸口駅にかけて位置づけられている。

図表 2-4 平戸市都市計画マスタープランにおける交通結節拠点の位置づけ

観光・商業拠点・交通結節拠点	商業機能、広域観光機能、業務機能、交通結節機能、行政機能等が集積する拠点として、旧平戸市街地、平戸市街地及び田平港からたびら平戸口駅にかけての地区を位置づけ、来訪者にわかりやすく、また、安全で優れた景観の拠点形成を図ります。
----------------	--

市街地構成の基本方向図



## (2) 主要施策

主要施策として次の4施策が位置づけられている。

図表 2-4 平戸市都市計画マスタープランにおける交通関連主要施策

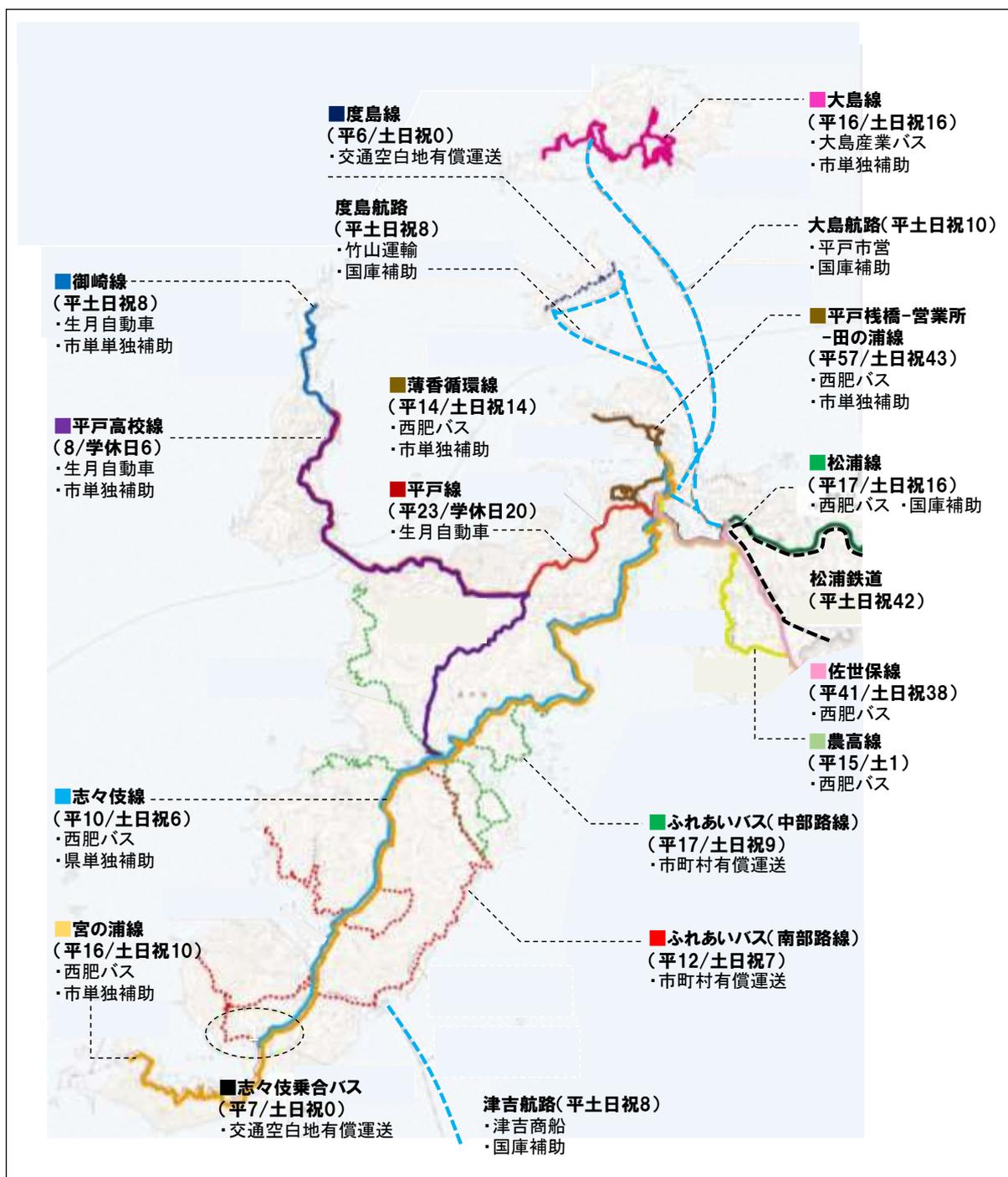
- 高齢者をはじめ、車を運転しない（できない）市民や離島の市民の日常の足を確保するため、幅広く意見を聞きながら公共交通機関のあり方について検討し、適切な運行の実現を図ります。
- 中心市街地にあっては、車を利用する観光客の増加を踏まえ、利用しやすい駐車場の確保を図ります。
- バスと船舶との乗り継ぎや市街地内の観光などの中心市街地の交通結節性を高めるため、ターミナルの整備・機能充実を図ります。
- 離島を抱える本市にあって、市民の足を確保し、定期航路の維持と利便性の確保を図ります。

# 第3章 地域公共交通の現状

## 1. 公共交通ネットワークの整備状況

本市の公共交通は、路線バス、定期航路、鉄道、地元まちづくり運営協議会等が運行するコミュニティ交通等により構成されている。

図表 3-1 公共交通ネットワークの整備状況



図表 3-2 公共交通ネットワークの整備状況(構造概念図)



図表 3-3 公共交通体系の概要

		路線名	運行区分	支援区分	運行回数	
					平日	土日祝
鉄道	松浦鉄道	松浦鉄道	路線定期	負担金	42	42
路線バス (4条乗合)	西肥自動車	佐世保線	路線定期	-	22	20
		松浦線	路線定期	国庫補助	17	16
		志々伎線	路線定期	県単補助	10	6
		宮の浦線	路線定期	市単独補助	16	10
		田の浦・薄香線	路線定期	市単独補助	71	57
		北農線	路線定期	-	15	11
	生月自動車	御崎線	路線定期	市単独補助	8	8
		平戸高校線	路線定期	市単独補助	8	6
		生月平戸線	路線定期	-	23	20
	大島村産業	大島循環線	路線定期	市単独補助	11	11
板の浦線		路線定期	市単独補助	5	5	
市町村 有償運送	平戸市	ふれあいバス中部Aルート (大島村産業)	路線定期	業務委託	10	0
		ふれあいバス中部Bルート (大川陸運)	路線定期	業務委託	7	9
		ふれあいバス南部 (大川陸運)	路線定期	業務委託	12	7
交通空白地 有償運送	まちづくり 協議会	度島島内線	路線定期	(市補助)	6	0
	まちづくり 協議会	志々伎乗合バス (Aルート・Bルート)	区域不定期	(市補助)	5	0
					2	0
定期航路	竹山運輸	度島航路	路線定期	国庫補助	8	8
	平戸市	大島航路	路線定期	国庫補助	10	10
	津吉商船	津吉航路	路線定期	国庫補助	8	8
	宮の浦定期船組合	宮の浦一高島航路	路線定期	業務委託	10	0

資料)平成 30 年 9 月末現在

## 2. 便数・ダイヤ・料金

主な路線の便数・ダイヤ・料金は次のとおりである。

### (1) 西肥自動車系統

#### ① 佐世保・平戸線

	佐世保 駅前	江迎	平戸棧橋
料金(円)	0	1300	1550
1	-	6:50	7:21
2	-	7:27	7:54
3	-	7:31	8:10
4	7:40	8:42	9:12
5	8:10	9:12	9:42
6	8:40	9:42	10:12
7	9:30	10:32	11:02
8	10:30	11:48	12:02
9	11:40	12:42	13:12
10	12:30	13:32	14:02
11	13:30	14:32	15:02
12	14:40	15:42	16:12
13	15:30	16:32	17:02
14	16:10	17:12	17:42
15	16:40	17:42	18:12
16	-	17:55	18:30
17	17:10	18:12	18:42
18	17:40	18:42	19:12
19	18:00	19:02	19:32
20	18:50	19:52	20:22
21	19:50	20:51	21:21
22	21:00	22:01	22:31

	平戸棧橋	佐世保 駅前
料金(円)	0	1500
1	5:48	7:19
2	6:15	7:47
3	6:40	8:12
4	7:05	8:37
5	7:20	8:52
6	7:28	-
7	8:00	9:32
8	8:14	-
9	8:30	10:02
10	9:10	10:42
11	10:10	11:42
12	11:10	12:42
13	12:10	13:42
14	13:10	14:42
15	14:10	15:42
16	15:10	16:42
17	16:30	18:02
18	16:55	-
19	17:30	19:02
20	18:25	19:57
21	18:55	20:27
22	19:30	-

#### ② 松浦・平戸棧橋線

	松浦駅前	平戸口 駅前	平戸棧橋
料金(円)	0	650	890
1	-	7:06	7:19
2	6:40	7:11	7:24
3	7:36	8:09	8:22
4	9:32	10:05	10:18
5	11:10	11:43	11:56
6	13:30	14:03	14:16
7	-	14:54	15:07
8	15:13	15:46	15:59
9	18:06	18:39	18:52

	平戸棧橋	平戸口 駅前	松浦駅前
料金(円)	0	260	890
1	6:40	6:53	7:25
2	8:25	8:38	9:11
3	10:33	10:46	11:19
4	12:10	12:23	12:56
5	14:26	14:39	-
6	16:20	16:33	17:06
7	18:24	18:37	19:10
8	19:20	19:33	20:06

### ③農高線

	平戸棧橋	農業高 校前
料金(円)	0	310
1	7:30	7:44
2	8:05	8:23
3	8:13	8:27
4	8:14	8:28
5	15:42	15:56
6	16:14	16:28
7	16:55	17:13
8	17:08	17:26

	農業高 校前	平戸棧橋
料金(円)	0	310
1	7:52	8:10
2	8:30	8:44
3	8:31	8:45
4	16:00	16:14
5	16:35	16:53
6	17:31	17:45
7	18:16	18:30

### ④志々伎・宮の浦線

	平戸 営業所	志々伎	宮の浦
料金(円)	0	1300	1550
1	6:38	7:46	8:03
2	7:16	8:24	-
3	8:38	9:46	-
4	9:37	10:45	11:07
5	11:07	12:15	-
6	12:07	13:15	13:37
7	13:50	14:58	15:20
8	15:15	16:23	-
9	15:40	16:48	17:10
10	16:50	17:58	18:20
11	17:45	18:53	-
12	18:25	19:33	19:15
13	19:43	20:50	-

	宮の浦	志々伎	平戸 営業所
料金(円)	0	480	1550
1	-	6:00	7:05
2	6:30	6:51	7:57
3	6:59	7:21	8:28
4	7:21	7:43	8:50
5	-	8:45	9:52
6	9:24	9:46	10:53
7	-	10:51	11:58
8	11:31	11:53	13:00
9	-	13:35	14:42
10	14:13	14:35	15:42
11	15:50	16:12	17:19
12	-	17:10	18:17
13	18:02	18:24	19:31

## (2) 生月自動車

### ①生月・平戸線

	加瀬川 入口	平戸 棧橋
料金(円)	0	910
1	6:05	6:50
2	6:30	7:15
3	7:20	8:09
4	8:10	8:55
5	9:10	9:55
6	10:55	11:40
7	12:55	13:40
8	13:55	14:40
9	15:25	16:10
10	16:55	17:40
11	17:55	18:40
12	18:35	19:20

	加瀬川 入口	平戸 棧橋
料金(円)	0	910
1	7:20	8:03
2	8:50	9:33
3	9:50	10:33
4	11:00	11:43
5	12:20	13:07
6	14:20	15:03
7	15:20	16:03
8	16:40	17:23
9	18:00	18:43
10	19:00	19:43
11	19:45	20:28

②平戸高校線

	加瀬川	平戸高校
料金(円)	0	990
1	7:10	8:00
2	11:10	12:00
3	15:30	16:20
4	16:30	17:20

	平戸高校	加瀬川
料金(円)	0	990
1	8:00	8:48
2	12:00	12:48
3	16:30	-
4	18:25	19:13
学休日	17:25	18:13

③御崎線

	一部棧橋	御崎
料金(円)	0	350
1	7:45	7:58
2	12:00	12:13
3	15:05	15:18
4	17:30	17:39

	一部棧橋	御崎
料金(円)	0	350
1	8:00	8:13
2	12:15	12:28
3	15:20	15:33
4	17:45	17:58

(3) ふれあいバス

①中部(料金 定額 200円) ※日曜日、祝祭日は運休

①小春日線

【市民病院・組差→獅子・春日】

運行日	月～金				土曜日	
市民病院	13:00	16:30				
石原田	13:01	16:31				
中部中学校	13:02	16:32				
ふれあいセンター	13:02	16:32				
鎌倉	13:04	16:34				
鎌倉	13:05	16:35	18:50	13:30	17:45	
ふれあいセンター	13:06	16:36	18:52	13:31	17:46	
獅子道	13:07	16:37	18:53	13:32	17:47	
開拓前	13:08	16:38	18:54	13:33	17:48	
坂の角	13:13	16:43	19:08	13:38	17:53	
獅子	13:16	16:46	19:11	13:41	17:56	
獅子小学校	13:17	16:47	19:12	13:42	17:57	
針木	13:22	16:52		13:47	18:02	
高越	13:23	16:53		13:48	18:03	
春日	13:28	16:58		13:53	18:08	
小春日	13:30	17:00		13:55	18:10	

【春日・獅子→組差・市民病院】

運行日	月～金				土曜日	
小春日	6:40	8:40	13:31	17:01	7:20	13:57
春日	6:42	8:42	13:33	17:03	7:22	13:59
高越	6:47	8:47	13:38	17:08	7:27	14:04
針木	6:48	8:48	13:39	17:09	7:28	14:05
獅子小学校	6:53	8:53	13:44	17:14	7:33	14:10
獅子	6:54	8:54	13:45	17:15	7:34	14:11
坂の角	6:57	8:57	13:48	17:18	7:37	14:14
(獅子)					19:11	
(獅子小学校)					19:12	
開拓前	7:02	9:02	13:53	17:23	19:17	7:42 14:19
獅子道	7:03	9:03	13:54	17:24	19:18	7:43 14:20
ふれあいセンター	7:04	9:04	13:55	17:25	19:19	7:44 14:21
鎌倉		9:05	13:56	17:26	19:20	7:45 14:22
鎌倉		9:06	13:57			
ふれあいセンター	7:04	9:08	13:59			
中部中学校	7:05	9:08	13:59			
石原田	7:06	9:08	14:00			
市民病院	7:07	9:10	14:01			

②鎌倉線

【鎌倉・市民病院→根獅子・鎌倉】

運行日	月～金				土曜日	
鎌倉	10:30	12:30	17:40	18:50	12:00	17:00
ふれあいセンター	10:32	12:32	17:42	18:52	12:02	17:02
中部中学校	10:32	12:32	17:42	18:52	12:02	17:02
石原田	10:33	12:33	17:43	18:53	12:03	17:03
市民病院	10:34	12:34	15:50	17:44	18:54	12:04 17:04
根獅子道	10:36	12:36	15:52	17:46	18:56	12:06 17:06
松山	10:40	12:40	15:56	17:50	19:00	12:10 17:10
根獅子	10:42	12:42	15:58	17:52	19:02	12:12 17:12
美野坂	10:46	12:46	16:02	17:56		12:16 17:16
鎌倉公会堂	10:51	12:51	16:07	18:01		12:21 17:21
鎌倉	10:52	12:52	16:08	18:02		12:22 17:22

【鎌倉・根獅子→市民病院・組差】

運行日	月～金				土曜日	
鎌倉	6:45	8:15	10:55	12:53	16:09	8:00 12:25
鎌倉公会堂	6:46	8:16	10:56	12:54	16:10	8:01 12:26
美野坂	6:50	8:20	11:00	12:58	16:14	8:05 12:30
根獅子	6:55	8:25	11:05	13:03	16:19	8:10 12:35
松山	6:57	8:27	11:07	13:05	16:21	8:12 12:37
根獅子						19:02
根獅子道	7:01	8:31	11:11	13:09	16:25	8:16 12:41
市民病院	7:04	8:34	11:20	13:10	16:26	8:19 12:44
石原田	7:05	8:35	11:21	13:11	16:26	8:20 12:45
中部中学校	7:06	8:36	11:22	13:12		8:20 12:45
ふれあいセンター	7:07	8:37	11:23	13:12		19:19 8:21 12:46
鎌倉	7:08	8:38	11:25	13:14		19:20 8:22 12:47

③木ヶ津・大川原循環線【市民病院→経堂→木ヶ津・大川原】

運行日	月～金			土曜日	
市民病院	7:07	11:30			12:55
石原田	7:09	11:31			12:56
中部中学校	7:09	11:32			12:57
ふれあいセンター	7:09	11:32			12:57
経堂	7:11	11:34			12:59
細堂	7:15	11:35	16:20	18:30	13:00
細堂小学校	7:17		16:22		12:57
鎌の首		11:38		18:33	13:03
北平		11:39		18:34	13:04
木ヶ津		11:40		18:35	13:05
武蔵橋		11:42			13:07
初生塚		11:45			13:10
木ヶ津教会		11:50		18:39	13:15
西久保		11:53		18:42	13:18
赤松別荘	7:20		16:25		13:00
赤松入口	7:23				
赤松別荘	7:26				
大川原小学校	7:28		16:27		13:02
布津橋	7:29		16:28		13:03
小牟田	7:30	11:54	16:29	18:43	13:19
守子り	7:34	11:58	16:33	18:47	13:23
大川原	7:35	11:59	16:34	18:48	13:24
大川原駅	7:36	12:00	16:35	18:49	13:25
大川原駅	7:38	12:02	16:36	18:50	13:11
大川原	7:39	12:03	16:37	18:51	13:12
守子り	7:40	12:04	16:38	18:52	13:13
小牟田	7:44	12:08	16:42	18:56	13:17
布津橋		12:09	16:43	18:57	13:18
大川原小学校		12:10	16:44	18:58	13:19
赤松別荘		12:12	16:46	19:00	13:21
赤松入口		12:15			
赤松別荘		12:18			
西久保	7:45				13:52
木ヶ津教会	7:48				13:55
初生塚	7:53				
武蔵橋	7:56				
木ヶ津	7:58				13:59
北平	7:59				14:00
鎌の首	8:00				14:01
細堂小学校		12:21	16:49	19:03	
細堂	8:03	12:23	16:52	19:06	14:04
細堂	8:04				14:27
ふれあいセンター	8:06				
中部中学校	8:06				
石原田	8:07				
市民病院	8:08				

④田崎・宝亀線

【宝亀→市民病院】		【市民病院→宝亀】	
運行日	月～金	運行日	月～金
神上	7:30	市民病院	11:20
宝亀浦	7:32	石原田	11:21
神島	7:41	中部中学校	11:22
神島公会堂	7:42	ふれあいセンター	11:23
田崎公会堂	7:43	経堂	11:25
田崎	7:46	田崎	11:30
経堂	7:51	田崎公会堂	11:33
ふれあいセンター	7:53	神島公会堂	11:34
中部中学校	7:54	神島	11:35
石原田	7:55	宝亀浦	11:44
市民病院	7:56	神上	11:46

②南部（料金 定額 200円） ※日曜日、祝祭日は運休

①境・前津吉線

【境→中津島・志々伎・津吉→前津吉】

運行日	月～金				土曜日	
境小学校	6:44	9:35	14:55	17:05	6:44	8:40
境	6:45	9:36	14:56	17:06	6:45	8:41
境	6:45	9:36	14:56	17:06	6:45	8:41
西浜	6:48	9:39	14:59	17:09	6:48	8:44
井上入口	6:52	9:43	15:03	17:13	6:52	8:48
精進谷	6:53	9:44	15:04	17:14	6:53	8:49
新立	6:54	9:45	15:05	17:15	6:54	8:50
下中津島	6:58	9:49	15:09	17:19	6:58	8:54
岩宮	6:59	9:50	15:10	17:20	6:59	8:55
神島	7:00	9:51	15:11	17:21	7:00	8:56
岩谷神社入口	7:01	9:52	15:12	17:22	7:01	8:57
南部中学校	7:02	9:53	15:13	17:23	7:02	8:58
津吉橋	7:03	9:54	15:14	17:24	7:03	8:59
多目的センター	7:04	9:55	15:15	17:25	7:04	9:00
鮎川	7:07				7:07	9:03
大志々伎	7:12				7:12	9:08
特選	7:13				7:13	9:09
木の下	7:14				7:14	9:10
志々伎	7:15				7:15	9:11
志々伎児童会館	7:15				7:15	9:11
志々伎小学校	7:16				7:16	9:12
平尾	7:17				7:17	9:13
鴨の首	7:18				7:18	9:14
中山	7:20				7:20	9:16
津吉中央		9:56	15:16	17:26		15:33
前津吉入口	7:21	9:57	15:17	17:27	7:21	9:17
津吉田崎	7:22	9:58	15:18	17:28	7:22	9:18
津吉小学校	7:23	9:59	15:19	17:29	7:23	9:19
長泉寺	7:24	10:00	15:20	17:30	7:24	9:20
野手口	7:25	10:01	15:21	17:31	7:25	9:21
前津吉	7:26	10:02	15:22	17:32	7:26	9:22
前津吉橋	7:26	10:02	15:22	17:32	7:26	9:22

【前津吉→津吉・志々伎・中津島→境】

運行日	月～金				土曜日					
前津吉橋	7:39	10:15	11:55		15:30	18:10	7:39	11:55	15:50	18:10
前津吉	7:39	10:15	11:55		15:30	18:10	7:39	11:55	15:50	18:10
野手口	7:40	10:16	11:56		15:31	18:11	7:40	11:56	15:51	18:11
長泉寺	7:41	10:17	11:57		15:32	18:12	7:41	11:57	15:52	18:12
津吉小学校	7:42	10:18	11:58		15:33	18:13	7:42	11:58	15:53	18:13
津吉田崎	7:43	10:19	11:59		15:34	18:14	7:43	11:59	15:54	18:14
前津吉入口	7:44	10:20	12:00		15:35	18:15	7:44	12:00	15:55	18:15
津吉中央	7:45	10:21	12:01				7:45	12:01		18:16
中山					15:36	18:16				15:56
鴨の首					15:38	18:18				15:58
平尾					15:39	18:19				15:59
志々伎小学校					15:40	18:20				16:00
志々伎児童会館					15:40	18:20				16:00
志々伎					15:40	18:20				16:00
木の下					15:41	18:21				16:01
特選					15:42	18:22				16:02
大志々伎					15:43	18:23				16:03
鮎川					15:48	18:28				16:08
多目的センター	7:48	10:22	12:02	14:25	15:51	18:21				16:17
津吉橋					15:53	18:40	7:48	12:02	16:11	18:17
南部中学校					12:03	14:26	16:16	16:41	7:47	12:03
岩谷神社入口					12:04	14:27	16:17	16:42	7:48	12:04
神島					12:05	14:28	16:18	16:43	7:49	12:05
神島					12:06	14:29	16:19	16:44	7:50	12:06
岩宮					12:07	14:30	16:20	16:45	7:51	12:07
下中津島					12:08	14:31	16:21	16:46	7:52	12:08
新立					12:12	14:35	16:25	16:50	7:56	12:12
精進谷					12:13	14:36	16:26	16:51	7:57	12:13
井上入口					12:14	14:37	16:27	16:52	7:58	12:14
西浜					12:18	14:41	16:31	16:56	8:02	12:18
境					12:21	14:44	16:34	16:59	8:05	12:21
境					12:21	14:44	16:34	16:59	8:05	12:21
境小学校					12:22	14:45	16:35	16:00	8:06	12:22

②早稲線(早稲～志々伎～前津～大川原～赤松～市民病院)

【早稲→志々伎・前津吉→市民病院】 【市民病院→前津吉・志々伎→早稲】

運行日	月水金
早稲	8:15
大志々伎	8:27
栢泊	8:28
木の下	8:29
志々伎	8:30
志々伎児童会館	8:30
志々伎小学校	8:30
平尾	8:31
鞆の首	8:32
中山	8:34
前津吉入口	8:35
津吉田崎	8:36
津吉小学校	8:37
長泉寺	8:38
野手口	8:39
前津吉	8:40
前津吉横橋	8:41
船木入口	8:45
船木公会堂	8:47
女麩	8:50
大川原迎	8:53
大川原	8:54
すずり	8:55
小牟田	8:58
布津原	8:59
大川原小学校	9:00
赤松別荘	9:01
石原田	9:06
市民病院	9:06

運行日	月水金
市民病院	12:55
石原田	12:56
中部中学校	12:57
ふれあいセンター	12:57
鞆	13:00
鞆の首	13:03
北平	13:04
木ヶ津	13:05
武道館	13:07
坊主畑	13:10
木ヶ津教会	13:15
雨久保	13:18
小牟田	13:19
すずり	13:23
大川原	13:24
大川原迎	13:25
女麩	13:28
船木公会堂	13:31
船木入口	13:33
前津吉横橋	13:37
前津吉	13:38
野手口	13:39
長泉寺	13:40
津吉小学校	13:42
津吉田崎	13:43
前津吉入口	13:44
中山	13:45
鞆の首	13:47
平尾	13:48
志々伎小学校	13:49
志々伎児童会館	13:49
志々伎	13:50
木の下	13:51
栢泊	13:52
大志々伎	13:53
早稲	14:06

③敷佐線(堤～敷佐～市民病院)

【堤→敷佐→市民病院】

運行日	火木
堤小学校	8:22
堤	8:23
浜	8:23
西浜	8:26
井上入口	8:30
猪渡谷	8:31
新立	8:32
下中津良	8:36
若宮	8:37
敷佐入口	8:40
敷佐	8:42
上中津良消防署	8:46
上中津良	8:47
上中津良公会堂	8:48
上中津良南口	8:49
狭口	8:50
轟	8:52
平戸高校	8:53
草積	8:53
榎獅子道	8:56
市民病院	8:57

【市民病院→敷佐→堤】

運行日	火木
市民病院	13:20
榎獅子道	13:21
草積	13:24
平戸高校	13:25
轟	13:26
狭口	13:27
上中津良南口	13:29
上中津良公会堂	13:30
上中津良	13:31
上中津良消防署	13:32
敷佐	13:36
敷佐入口	13:38
若宮	13:41
下中津良	13:42
新立	13:46
猪渡谷	13:47
井上入口	13:48
西浜	13:52
浜	13:55
堤	13:55
堤小学校	13:56

(4) 度島コミュニティバス

		ふれ愛 センター前	ふれ愛 センター前
料金(円)		0	100
ダイヤ	1	8:00	8:22
	2	8:25	8:50
	3	10:00	10:29
	4	11:50	12:20
	5	14:40	15:10
	6(夏)	17:45	18:20
6(冬)	17:35	18:10	

※月～金曜日のみ運行

※料金は1回100円

(5) 大島村産業バス (料金 定額 100 円)

1 便	大根坂經由 的山行	神清 棧橋発	天降 神社前	支所前	長徳寺 上	大浦 商店前	西平戸 入口	西平戸 公民館	大根坂 海岸	大根坂 終点	広道	約山 棧橋							
		6:25	6:26	6:27	6:29	6:30	6:30	6:31	6:35	6:38	6:41	6:46							
1 便	前平經由 的山行	神清 棧橋発	天降 神社前	支所前	前平 公民館	前平中	学校前	広道	約山 棧橋										
		6:38	6:39	6:40	6:42	6:43	6:45	6:45	6:50										
回送																			
2 便	大根坂行 平日運行 土日祝祭 日運休	神清 棧橋発	天降 神社前	支所前	長徳寺 上	大浦 商店前	西平戸 入口	学校前	広道	大根坂 海岸	大根坂 終点								
		7:34	7:35	7:36	7:38	7:39	7:39	7:41	7:41	7:45	7:48								
3 便	大根坂經由 的山行	神清 棧橋発	天降 神社前	支所前	前平中	前平 公民館	長徳寺 上	大浦 商店前	西平戸 入口	西平戸 公民館	大根坂 海岸	大根坂 終点	広道	川内 作業所	旧の山 棧橋	約山 棧橋			
		8:39	8:40	8:41	8:45	8:46	8:46	8:47	8:47	8:48	8:52	8:55	8:58	9:03	9:04	9:06			
4 便	大根坂行 平日運行 土日祝祭 日運休	神清 棧橋発	天降 神社前	支所前	長徳寺 上	大浦 商店前	西平戸 入口	大根坂 海岸	大根坂 終点										
		9:30	9:31	9:33	9:34	9:34	9:37	9:40											
5 便	大根坂經由 的山行	神清 棧橋発	天降 神社前	支所前	前平中	前平 公民館	長徳寺 上	大浦 商店前	西平戸 入口	西平戸 公民館	大根坂 海岸	大根坂 終点	広道	川内 作業所	旧の山 棧橋	約山 棧橋			
		10:34	10:35	10:36	10:40	10:41	10:41	10:42	10:42	10:43	10:47	10:50	10:53	10:58	10:59	11:01			
6 便	大根坂行 平日運行 土日祝祭 日運休	神清 棧橋発	天降 神社前	支所前	長徳寺 上	大浦 商店前	西平戸 入口	大根坂 海岸	大根坂 終点										
		11:40	11:41	11:42	11:44	11:45	11:45	11:48	11:51										
7 便	大根坂經由 的山行	神清 棧橋発	天降 神社前	支所前	長徳寺 上	大浦 商店前	西平戸 入口	大根坂 海岸	広道	約山 棧橋									
		13:24	13:25	13:26	13:28	13:29	13:29	13:33	13:37	13:42									
8 便	大根坂經由 的山行	神清 棧橋発	天降 神社前	支所前	長徳寺 上	大浦 商店前	西平戸 入口	大根坂 海岸	広道	約山 棧橋									
		15:49	15:50	15:51	15:53	15:54	15:54	15:58	16:02	16:07									
9 便	大根坂經由 的山行	神清 棧橋発	天降 神社前	支所前	長徳寺 上	大浦 商店前	西平戸 入口	大根坂 海岸	広道	約山 棧橋									
		16:15	16:17	16:18	16:23	16:26	16:28	16:32	16:33	16:33	16:36	16:37	16:38						
9 便	神浦行 的山着 最終便 対応	神清 棧橋発	天降 神社前	支所前	長徳寺 上	大浦 商店前	西平戸 入口	大根坂 海岸	広道	約山 棧橋									
		18:18	→	→	→	18:23	18:26	18:28	18:32	18:33	18:33	18:36	18:37	18:38					
9 便	神浦行 的山着 最終便 対応	神清 棧橋発	天降 神社前	支所前	学校前	広道	約山 棧橋												
		18:18	18:23	18:23	18:26	18:27	18:28												

(板の浦線) ※月・水・金曜日運行

1	約山 棧橋	旧の山 棧橋	迎	板の浦入口	迎	旧の山 棧橋	約山 棧橋
	回送			6:28	6:33	6:34	6:35
2	回送			13:38	13:43	13:44	13:45
	13:50	13:51	13:52	13:57	回送		
3	回送			16:03	16:08	16:08	16:10
	16:15	16:16	16:17	16:22	回送		

## (6) 定期航路

本市の定期航路は、大島航路、度島航路、津吉航路の3航路及び民間委託による高島航路で構成されている。使用船舶及びダイヤ等は以下のとおりであるが、大島航路は平成31年3月就航予定で現在新船(270トン)が建造中である。一方、度島航路の第二フェリー度島は船齢が23年、津吉商船コバルト21は船齢21年と老朽化が進行している。一般的に旅客船の対応年数は20年～30年といわれており、第二フェリー度島、コバルト21もリプレイスの時期に達していると想定される。

### ①大島航路(平戸～大島)

 <p>第二フェリー大島</p>	<p>(主要諸元)</p> <p>就航月日：2005年12月(船齢13年)</p> <p>総トン数：199トン</p> <p>航海速力：13.0ノット</p> <p>旅客定員：150人(臨時200人)</p> <p>船会社：平戸市</p> <p>所要時間：約45分</p> <p>※平成31年3月 新船就航予定</p> <p>運賃：大人650円</p>
--	--

図表 3-4 大島航路ダイヤ

	的山発	田平着／発		平戸着／発		的山着
1便	7:00	7:50	7:53	8:05	8:25	9:10
2便	9:20	→	→	10:05	10:20	11:05
3便	11:15	→	→	12:00	13:00	13:45
4便	14:00	→	→	14:45	15:25	16:10
5便(夏)	16:25	→	→	17:10	18:10	18:55
5便(冬)	16:25	→	→	17:10	17:30	18:15

### ②度島航路(平戸～度島)

 <p>第三フェリー度島</p>	<p>就航月日：2008年5月(船齢10年)</p> <p>総トン数：199トン</p> <p>航海速力：11.0ノット</p> <p>旅客定員：95人</p> <p>船会社：竹山運輸(有)</p> <p>所要時間：約35分</p> <p>運賃：大人640円</p>
---	---

 <p>第二フェリ一度島</p>	<p>就航月日：1995年11月（船齡23年）          総トン数：199トン          航海速力：11.0ノット          旅客定員：95人          船会社：竹山運輸(有)          所要時間：約35分</p>
---	---

図表 3-5 度島航路ダイヤ

	本村発	飯盛 着／発		平戸 着／発		飯盛 着／発		本村着
1便	7:00	7:10	7:15	7:45	8:20	8:50	8:55	9:05
2便	9:10	→		9:45	11:30	12:00	12:05	12:15
3便	13:30	13:40	13:45	14:15	14:20	14:50	14:55	15:05
4便 (夏時間)	16:05	→		16:40	17:30	18:00	18:05	18:15
4便 (冬時間)	16:05	→		16:40	17:15	17:45	17:50	18:00

③津吉航路（佐世保～相浦～前津吉）

 <p>コバルト 21</p>	<p>就航月日：1997年8月（船齡21年）          総トン数：19トン          航海速力：32.0ノット          旅客定員：80人          船会社：津吉商船(株)          所要時間：            前津吉～相浦～佐世保（約60分）            前津吉～佐世保（約45分）          運賃：            前津吉～相浦～佐世保（1650円）            前津吉～佐世保（1070円）</p>
--	--

図表 3-6 津吉航路ダイヤ

	前津吉発	相浦着／発		佐世保着／発		前津吉着
1便	7:40	8:08	8:10	8:40	9:00	9:45
2便	10:10	10:40	11:20			11:50
3便	13:00	→		13:45	14:30	15:15
4便	16:00	→		16:45	17:20	18:05

### 3. 利用者数

公共交通機関の利用者数は、一部を除き、陸上・海上交通の大部分で減少傾向にある。特に減少率が高いのは志々伎線、御崎線、平戸高校線、度島島内線で、直近1年間で10%以上の減少が見られた。なお、津吉航路は直近年で利用者が増加しているが、10年前に比べると半数程度まで減少している。

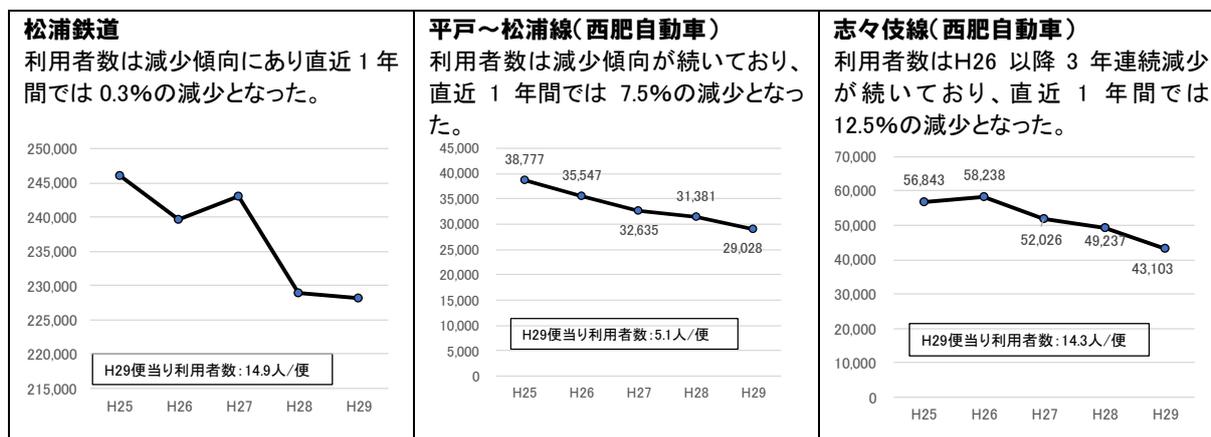
図表 3-7 利用者数の推移

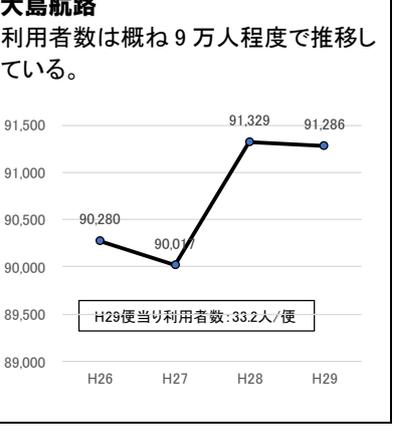
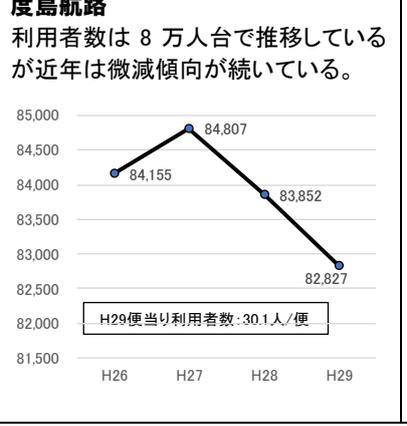
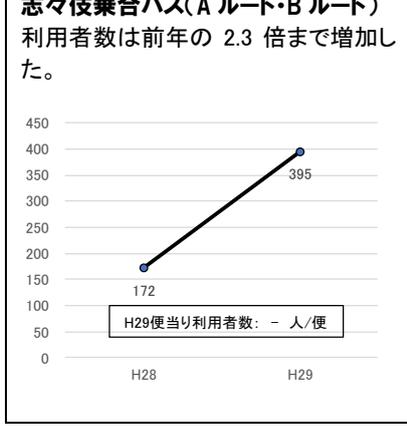
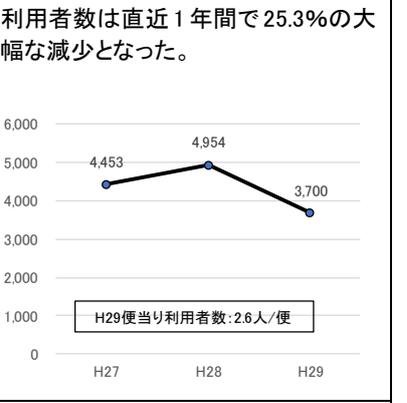
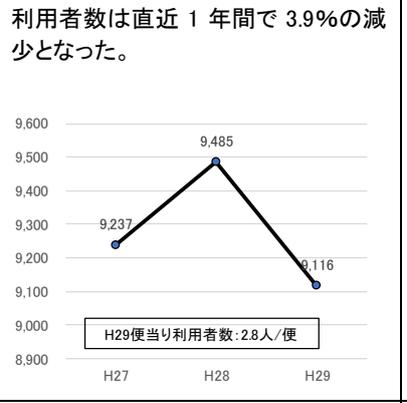
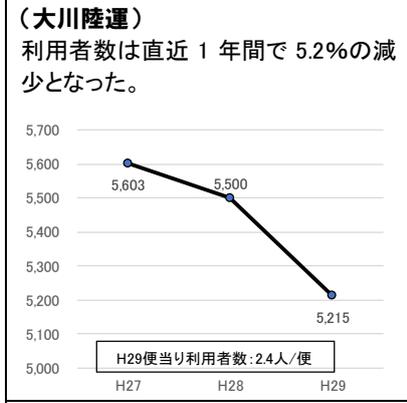
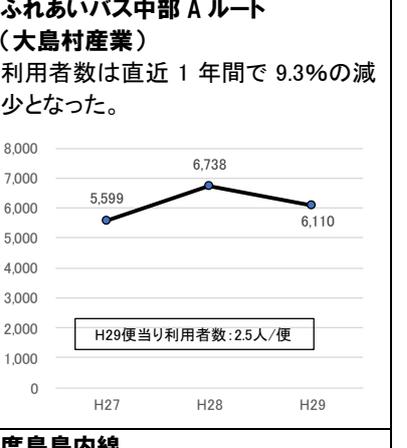
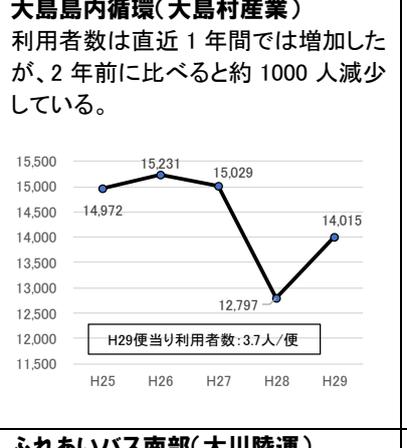
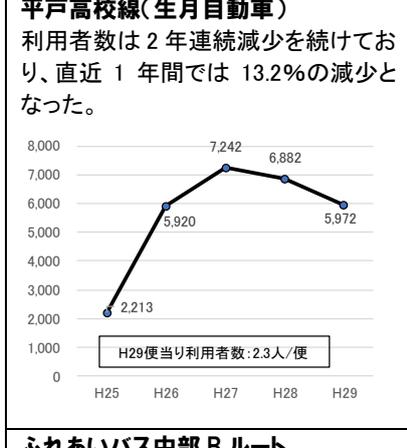
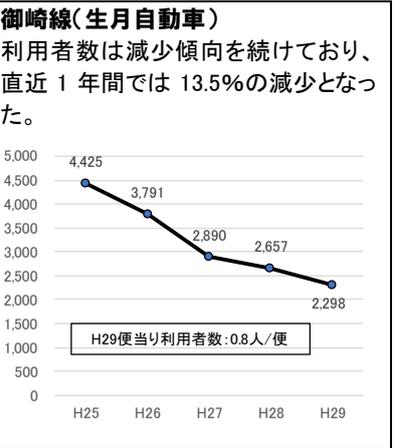
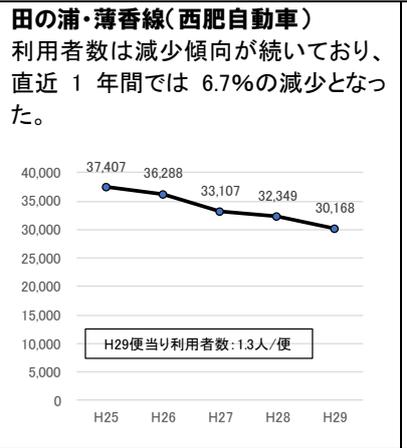
(人)

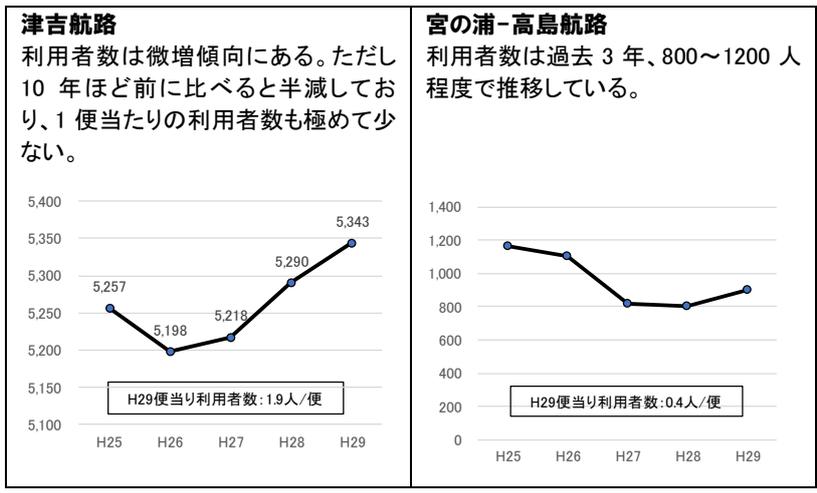
事業者名	区分	区間	利用者数											直近増減		
			H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度			
陸上	松浦鉄道(株)	平戸市内	265,501	236,684	275,232	269,154	268,840	271,984	246,117	239,744	243,115	228,846	228,124	↘	-0.3%	
	西肥自動車(株)	国庫補助路線	平戸～松浦線	39,327	39,312	38,533	37,274	37,361	39,119	38,777	35,547	32,635	31,381	29,028	↘	-7.5%
		県単独補助路線	志々伎線	82,516	—	71,898	69,923	66,398	69,632	56,843	58,238	52,026	49,237	43,103	↘	-12.5%
		市単独補助路線	田の浦・薄香線	40,827	—	35,767	35,599	34,544	35,068	37,407	36,288	33,107	32,349	30,168	↘	-6.7%
	生月自動車(有)	市単独補助路線	御崎線	11,395	9,804	7,633	6,178	5,621	5,309	4,425	3,791	2,890	2,657	2,298	↘	-13.5%
			平戸高校線	—	—	—	—	—	—	2,213	5,920	7,242	6,882	5,972	↘	-13.2%
	大島村産業	市単独補助路線	6路線	13,680	14,835	14,007	11,485	9,883	13,845	14,972	15,231	15,029	12,797	14,010	↗	9.5%
	NPO法人 度島地区まちづくり運営協議会	公共交通空白地有償運送	度島島内線	—	—	—	—	—	—	—	—	4,453	4,954	3,700	↘	-25.3%
	志々伎地区まちづくり運営協議会	公共交通空白地有償運送	志々伎町～市民病院	—	—	—	—	—	—	—	—	172	395	↗	129.7%	
	平戸市(ふれあいバス)	市町村運営有償運送	中部Aルート	—	—	—	—	—	—	—	2,560	5,599	6,738	6,110	↘	-9.3%
市町村運営有償運送		中部Bルート	—	—	—	—	—	—	—	2,641	5,603	5,500	5,215	↘	-5.2%	
市町村運営有償運送		南部ルート	—	—	—	—	—	—	—	3,529	9,237	9,485	9,116	↘	-3.9%	
海上	竹山運輸(有)	国庫補助航路	平戸～度島	77,738.0	80,017.5	80,121.5	81,287.5	82,796.5	77,513.0	83,559.0	84,154.5	84,806.5	83,852.0	82,827	↘	-1.2%
	平戸市(大島交通船)	国庫補助航路	平戸～大島	84,027.0	84,446.0	84,428.0	79,891.0	80,624.5	94,247.0	95,611.5	90,904.0	94,077.5	92,716.5	95,422	↗	2.9%
	津吉商船	県単独補助航路	前津吉～佐世保	11,426.5	10,452.0	8,947.0	7,371.5	6,091.0	5,589.0	5,256.5	5,197.5	5,217.5	5,290.0	5,343	↗	1.0%
	宮の浦定期船組合	市単独補助航路	宮の浦～高島	825	974	913	639	614	891	1,166	1,103	817	807	903	↗	11.9%

注) ・松浦鉄道は、東田平駅、中田平駅、たびら平戸口駅、西田平駅における乗降者数  
 ・度島航路、津吉航路の利用者数は10月～9月の利用者数  
 ・大島航路の利用者数は4月～3月の利用者数

図表 3-8 路線別利用者数の推移

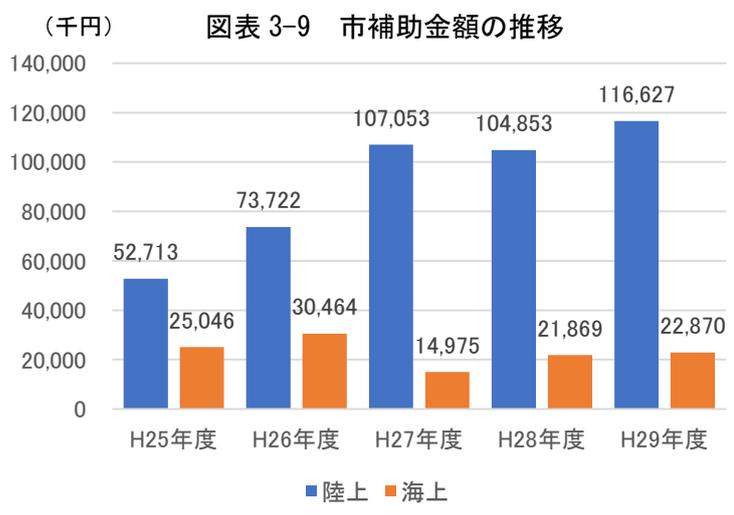






#### 4. 市補助金推移

公共交通の維持に係る市補助金額は、陸上交通は増加傾向にあり、平成29年度では5年前の2倍以上にあたる116,627千円となった。一方、海上交通については定期検査の実施時期により前後し、年間1,500万円~3,000万円程度で推移している。



図表 3-10 平戸市地域公共交通関連補助金推移 (千円)

種別	区分	区間	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度
陸上	鉄道施設整備事業補助金		6,805	7,314	7,208	7,236	7,634
	国庫補助路線	1路線	2,510	4,859	6,746	5,289	6,572
	県単独補助路線	市内1路線	8,355	9,103	10,219	10,117	10,030
	市単独補助路線	市内10路線	35,043	42,467	58,383	56,688	64,712
	公共交通空白地有償運送	市内2か所	-	-	210	788	1,475
	市町村運営有償運送(委託)	市内3ルート	-	9,979	24,287	24,735	26,204
小計			52,713	73,722	107,053	104,853	116,627
海上	国庫補助路線	市内2航路	22,481	28,037	13,178	20,094	20,883
	市単独補助路線(委託)	宮の浦~高島	2,565	2,427	1,797	1,775	1,987
小計			25,046	30,464	14,975	21,869	22,870

資料)平戸市

## 5. 公共交通空白地区（路線バス）の抽出

### (1) 公共交通空白地区の選定基準

一般的にバス停から一定距離があり、路線バスが走行していない地域は「公共交通空白地区」と呼ばれ、乗合タクシー等の移動支援が行われている。公共交通空白地区について国や県等において明確な選定基準はなく、本市においてもこれまで規定はなされていないが、本計画策定にあたり、今後、優先的に移動支援を行う地区として、次のとおり公共交通空白地区の選定基準を定める。

#### 平戸市公共交通空白地区認定基準（案）

①②をともに満たす地区を「公共交通空白地区」という。なお、同地区は、路線バスの廃止やルート変更等により新たに発生する場合も適用する。

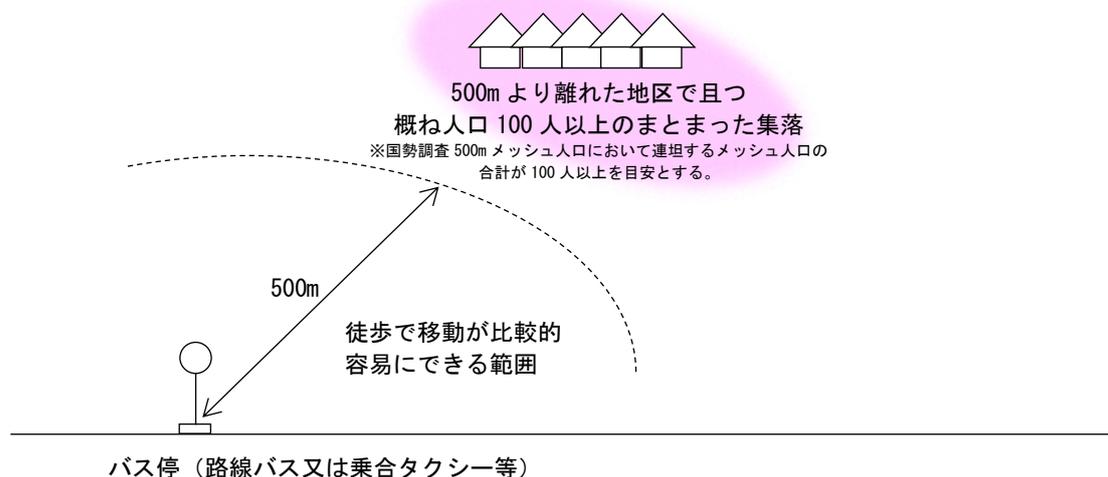
##### ① 定時定路線のバス停（乗合タクシー含む）から 500m以上離れた地区

理由：内閣府「歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査（平成 21 年 7 月）」において、70 歳以上の 30.5%は“歩いていける範囲”が 500m 以内と回答。この結果から徒歩移動の 500m が徒歩での移動の一つの分岐点になると想定した。

##### ② 集落人口が概ね 100 名以上の地区

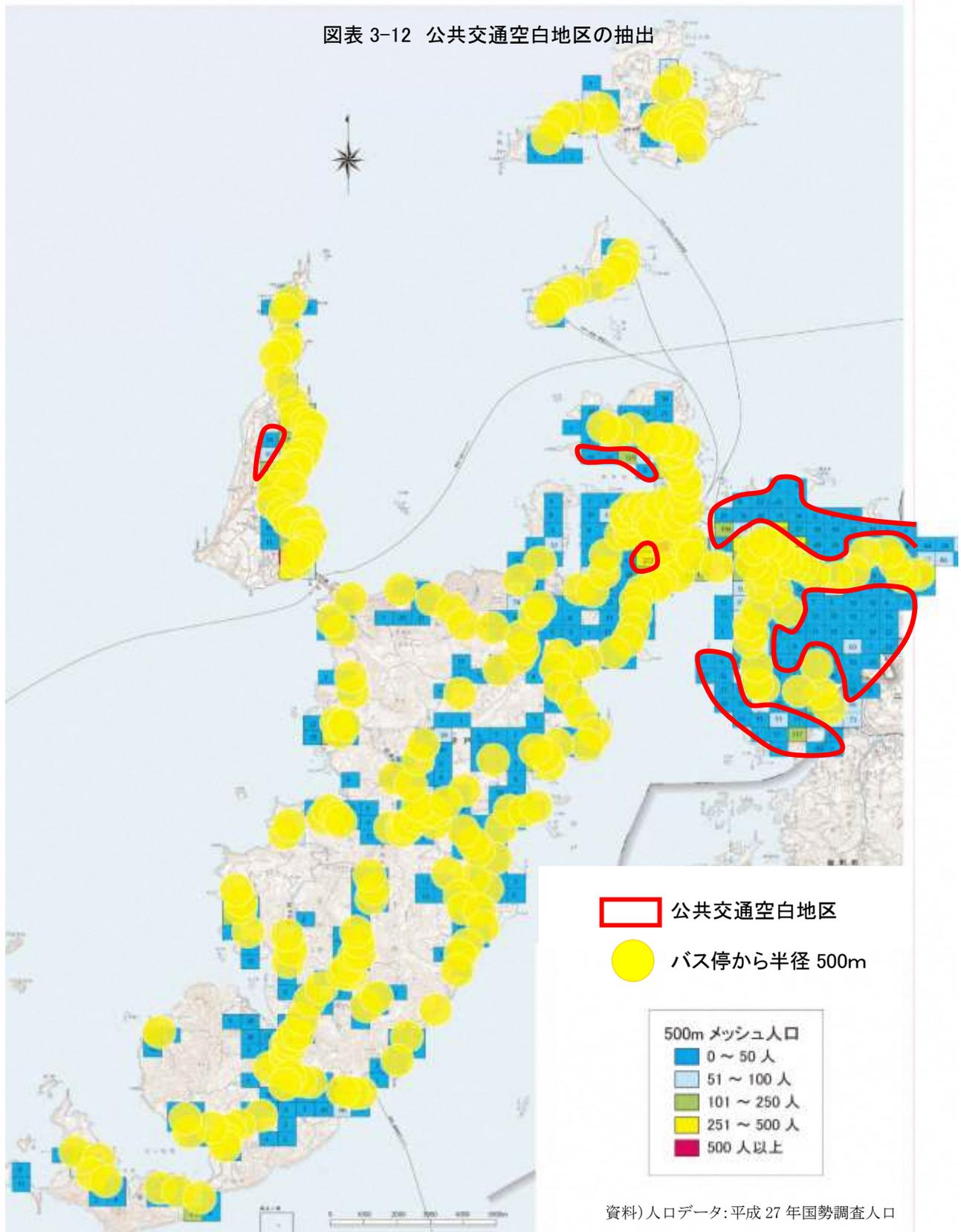
理由：今後、乗合タクシー等の交通空白地区対策を実施する場合、一定の費用対効果を考慮する必要がある。今回実施したアンケート調査から推計した結果、国勢調査 500m メッシュ人口で連坦するメッシュ人口の合計が 100 名以上の集落において、路線バスや送迎により週 1 回以上通院する人が、最低 1 名以上存在するため。

図表 3-11 公共交通空白地区の認定基準イメージ



## (2)公共交通空白地区の抽出

(1) の設定基準（バス停から 500m 以遠且つ人口 100 名以上の集落）を用いた場合、現行の路線バス体系では、田平地区に公共交通空白地区が発生する。これらの地区では、今後、地元ニーズの把握を含め交通空白地区対策の検討が求められる。また、今後、バス路線の再編等により新たに公共交通空白地区が発生する場合も同様の対策が必要である。



## 6. スクールバスの運行状況

本市では、小中学生の通学のためのスクールバスが23系統で運行されている。

スクールバスは、定員に余裕があり、教育委員会や保護者等の了解が得られた場合、一般客の混乗が可能である。

平成30年10月現在、10人以上の余裕がある路線は、A：主師方面、B：古江方面、D：大川原方面、E：宝亀方面、G：早福方面の5ルートとなっている。

図表 3-15 スクールバス運行ルート



図表 3-16 スクールバス運行ルートと利用状況(着色は10人以上の空き座席あり)

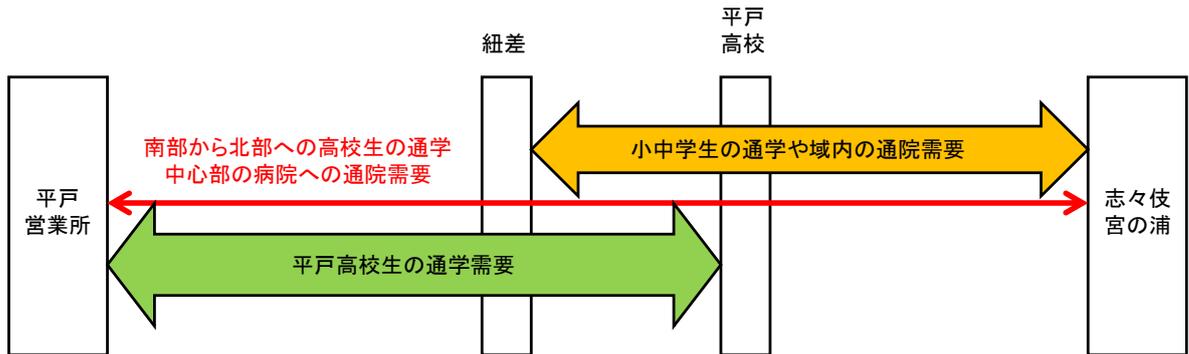
学校名	区分	運行経路等				乗車数			余裕人数
		行き先	バス乗車定員			児童	生徒	計	
中野小学校	A 主師方面	16人乗り	7:00 中野小学校 → 主師 → 白石 → 小主師 → 山野バス停 → 中野小学校	7:30	8	4	10	16	
			15:20 中野小学校 → 白石 → 山野バス停 → 中野小学校	7:15	2	0	2		
	B 古江方面	16人乗り	7:30 中野小学校 → 古江バス停 → 中野小学校	7:25	1	2	3		
			15:30 中野小学校 → 古江バス停 → 中野小学校	7:38	1	0	1		
紐差小学校	C 獅子方面	33人乗り	7:25 紐差小学校 → 春日 → 高越・針木 → 獅子小学校前 → 坂の角 → 紐差小学校	7:41	29	0	29	4	
			15:15 紐差小学校 → 春日 → 高越・針木 → 獅子小学校前 → 坂の角 → 紐差小学校	7:30	10	0	10		
	D 大川原方面	16人乗り	16:15 紐差小学校 → 春日 → 高越・針木 → 獅子小学校前 → 坂の角 → 紐差小学校	7:41 紐差小学校 → スッ津教会前バス停 → 佐々木 → 榎木 → すずり → 布津原 → 旧大川原小学校前 → 赤松 → 紐差小学校	7:32	2	0		2
			15:15 紐差小学校 → スッ津教会前バス停 → 佐々木 → 榎木 → すずり → 布津原 → 旧大川原小学校前 → 赤松 → 紐差小学校	7:30	1	0	1		
津吉小学校	E 宝亀方面	24人乗り ※車イス対応	16:15 紐差小学校 → 旧宝亀小学校 → 藤沢モーター駅前 → 宝亀津公園 → 中野バス停 → 紐差小学校	7:25	7	0	7	17	
			15:15 紐差小学校 → 旧宝亀小学校 → 藤沢モーター駅前 → 宝亀津公園 → 中野バス停 → 紐差小学校	7:30	7	0	7		
	G 早福方面	16人乗り	15:15 津吉小学校 → 早福へき地保育所前 → 津吉小学校	7:15 津吉小学校 → 旧神・神島 → 旧宝亀小学校 → 藤沢モーター駅前 → 宝亀津公園 → 中野バス停 → 紐差小学校	7:27	6	0		6
			16:20 津吉小学校 → 早福へき地保育所前 → 津吉小学校	7:15 津吉小学校 → 早福へき地保育所前 → 津吉小学校	7:32	11	3		14
津吉小学校	F 堤方面	33人乗り	7:00 津吉小学校 → 堤(ふれあいのバス停) → 堤(ふれあいのバス停) → 西堤(ふれあいのバス停) → 猪渡谷(ふれあいのバス停)	7:22	16	15	31	2	
			15:30 津吉小学校 → 西堤(ふれあいのバス停) → 堤(ふれあいのバス停) → 堤(ふれあいのバス停)	7:27	9	0	9		
	H 中津良方面	33人乗り	16:30 津吉小学校 → 西堤(ふれあいのバス停) → 堤(ふれあいのバス停) → 堤(ふれあいのバス停)	7:40 津吉小学校 → 下中津良道路公園(敷地内) → 前津吉入口(マルセイ敷地内) → 津吉小学校	7:30	30	0		30
			15:30 津吉小学校 → 敷谷(ふれあいのバス停) → 上中津良公会堂(敷地内) → 須崎署中津良出張所(敷地内) → 旧中津良小 → 猪渡谷(ふれあいのバス停) → 下中津良道路公園(敷地内) → 津吉小学校	7:45 津吉小学校 → 敷谷(ふれあいのバス停) → 上中津良公会堂(敷地内) → 須崎署中津良出張所(敷地内) → 旧中津良小 → 猪渡谷(ふれあいのバス停) → 下中津良道路公園(敷地内) → 津吉小学校	7:32	18	0		18
津吉小学校	H 中津良方面	33人乗り	16:30 津吉小学校 → 敷谷(ふれあいのバス停) → 上中津良公会堂(敷地内) → 須崎署中津良出張所(敷地内) → 旧中津良小 → 猪渡谷(ふれあいのバス停) → 下中津良道路公園(敷地内) → 津吉小学校	16:50	12	0	12		
			17:10 津吉小学校 → 敷谷(ふれあいのバス停) → 上中津良公会堂(敷地内) → 須崎署中津良出張所(敷地内) → 旧中津良小 → 猪渡谷(ふれあいのバス停) → 下中津良道路公園(敷地内) → 津吉小学校	16:50	12	0	12		

資料) 平戸市教育委員会

## 7. 路線別利用状況（志々伎・宮の浦線）

平成29年11月1日～平成29年11月30日の1か月間のバス停毎の利用者数をまとめると次のとおりであり、上り便では63%、下り便では77%が北部市民の利用者となっている。上下とも南北区間内での利用が多く、必ずしも南北縦貫線である必要性は低い状況となっている。

図表 3-17 志々伎・宮の浦線の利用特性



図表 3-18 志々伎・宮の浦線乗降状況（上り）※南北分岐点「紐差」の場合

路線	発時刻	営業所着	乗車 降車	利用者数		乗降者数	利用者割合		南部完結率	利用特性
				南部	北部		南部	北部		
志々伎線	6:00	7:05	乗車 降車	100 0	176 276	552	18%	82%	0%	南部住民の100%が北部まで利用。須賀館生徒の通学便の特性
宮の浦線	6:30	7:57	乗車 降車	150 41	228 337	756	25%	75%	27%	南部住民の73%が北部まで利用。北松農業生徒の通学や通院目的の利用特性
宮の浦線	6:59	8:28	乗車 降車	168 160	36 45	409	80%	20%	95%	大部分が志々伎小学校と南部中学校の通学便の特性
宮の浦線	7:21	8:50	乗車 降車	135 85	66 116	402	55%	45%	63%	南部完結率が63%と高く平戸高校生の通学便として利用。残り4割は中心部の通院等
志々伎線	8:45	9:52	乗車 降車	46 14	104 136	300	20%	80%	30%	8割が北部住民の利用。南部住民の7割は10時間店を目的とした買い物用途が多いと想定
宮の浦線	9:24	10:53	乗車 降車	64 40	147 171	422	25%	75%	63%	南部完結率が63%と高く庫吉地区への移動が多い
志々伎線	10:51	11:58	乗車 降車	20 10	85 95	210	14%	86%	50%	全体的に南部利用者は1日平均1人以下と少ない。紐差や市民病院での降車が50%
宮の浦線	11:31	13:00	乗車 降車	71 25	46 82	234	41%	59%	35%	南部完結率は35%と低い。平戸高校の午前帰宅者(34人)を除くと南部完結率は68%
志々伎線	13:35	14:42	乗車 降車	16 5	24 35	80	26%	74%	31%	全体的に南部利用者は1日平均0.5人程度と非常に少ない
宮の浦線	14:13	15:42	乗車 降車	6 3	25 28	62	15%	85%	50%	全体的に利用者が極端に少なく北部中心の利用。
宮の浦線	15:50	17:19	乗車 降車	127 82	52 97	358	58%	42%	65%	志々伎小学校と平戸高校の帰宅便
志々伎線	17:10	18:17	乗車 降車	64 5	10 69	148	47%	53%	8%	大部分が北部の平戸高校生の帰宅利用
宮の浦線	17:52	19:31	乗車 降車	121 0	15 136	272	44%	56%	0%	大部分が北部の平戸高校生の帰宅利用
合計			乗車 降車	1,008 470	1,014 1,033	4,205				
乗降合計				1558	2647					
				37.1%	62.9%					

図表 3-19 志々伎・宮の浦線乗降状況（下り）※南北分岐点「平戸高校」の場合

路線	発時刻	終点着	乗降	利用者数		乗降者数	利用者割合		北部完結率	利用特性
				北部	南部		北部	南部		
宮の浦線	6:38	8:08	乗車	57	1	116	96%	4%	95%	平戸高校の通学便としての特性
			降車	54	4					
志々伎線	7:16	8:24	乗車	237	0	474	100%	0%	100%	平戸高校の通学便としての特性
			降車	237	0					
志々伎線	8:38	9:46	乗車	54	6	120	88%	13%	94%	大部分が北部住民の利用で南部はほぼ利用なし
			降車	51	9					
宮の浦線	9:37	11:07	乗車	134	35	338	77%	23%	93%	市役所などの中心部利用が中心。南部では津吉からの宮の浦方面の帰宅利用
			降車	125	44					
志々伎線	11:07	12:15	乗車	123	6	258	91%	9%	90%	大部分が北部住民の利用で南部の利用は少ない。中心部からの通院帰宅便
			降車	111	18					
宮の浦線	12:07	13:37	乗車	114	11	250	79%	21%	73%	7割以上が北部完結型。南部利用者は通院帰宅便として利用
			降車	83	42					
宮の浦線	13:50	15:20	乗車	82	111	386	39%	61%	84%	志々伎小学校の帰宅便であり南部利用者の方が多い。
			降車	69	124					
志々伎線	15:15	16:23	乗車	108	10	235	75%	25%	63%	最も広域利用の特性。新町や組差からの乗車が多い(高校生帰宅?)
			降車	68	49					
宮の浦線	15:40	17:10	乗車	66	62	256	42%	58%	64%	下り便で最も広域利用が多い。志々伎小学校の帰宅便。高校生の帰宅便? 乗降車が多く検討が必要
			降車	42	86					
宮の浦線	16:50	18:20	乗車	186	27	426	76%	24%	74%	大部分が北部利用者。高校生の帰宅便としての利用特性
			降車	138	75					
宮の浦線	17:45	19:15	乗車	121	16	274	77%	23%	74%	高校生の帰宅便としての利用特性
			降車	89	48					
志々伎線	18:25	19:33	乗車	189	3	384	87%	13%	77%	高校生の帰宅便としての利用特性
			降車	145	47					
志々伎線	19:43	20:50	乗車	159	6	330	85%	15%	77%	高校生の帰宅便としての利用特性。一部津吉からの乗車あり
			降車	123	42					
合計			乗車	1,630	294	3,647	77%	23%	-	
			降車	1,335	588					
乗降合計				2,965	882					
				77.1%	22.9%					

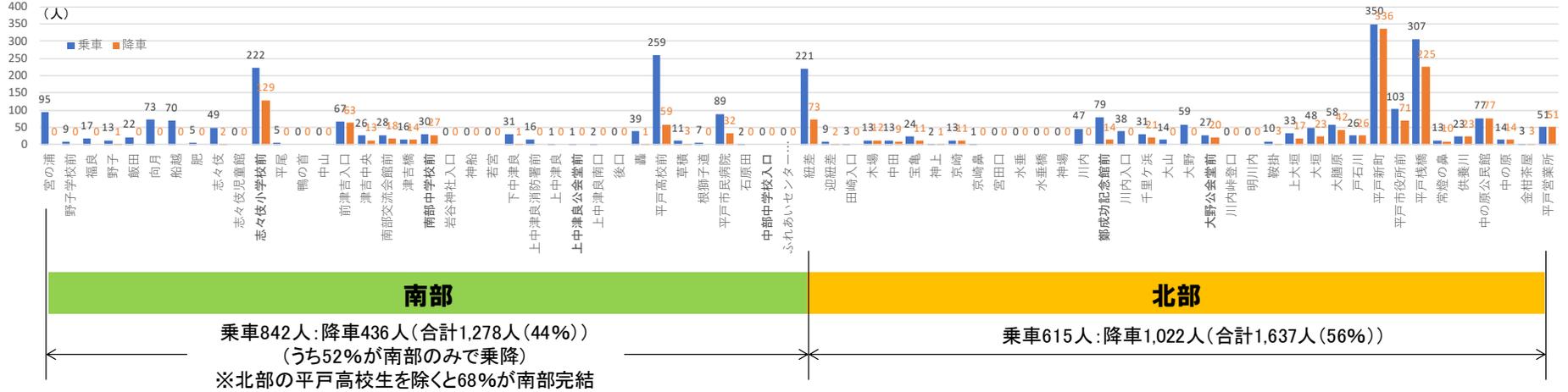
図表 3-20 志々伎・宮の浦線乗降状況（人）

《上り》

※南部、北部の境界は「紐差」と設定

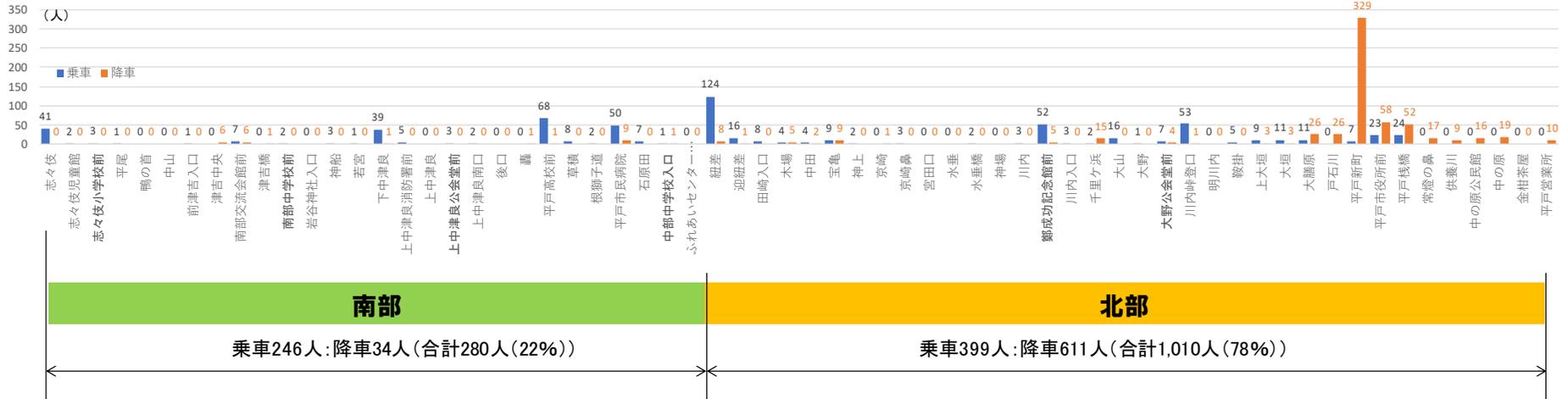
宮の浦→平戸営業所

南部の平戸高校生の大部分が利用



志々伎→平戸営業所

南部利用者の大部分は北部まで利用

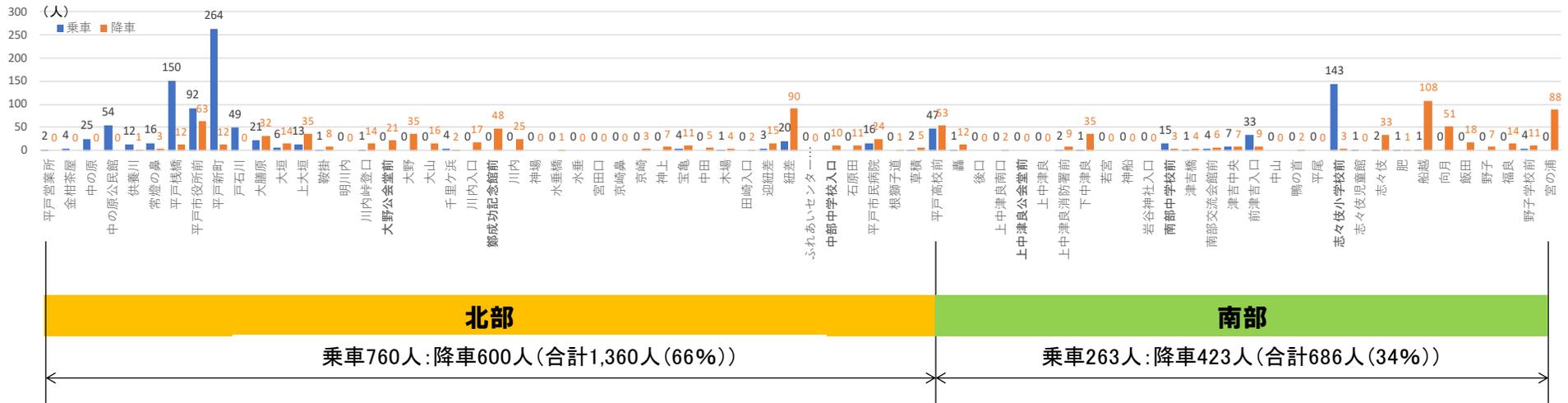


# 《下り》

※南部、北部の境界は「平戸高校」と設定

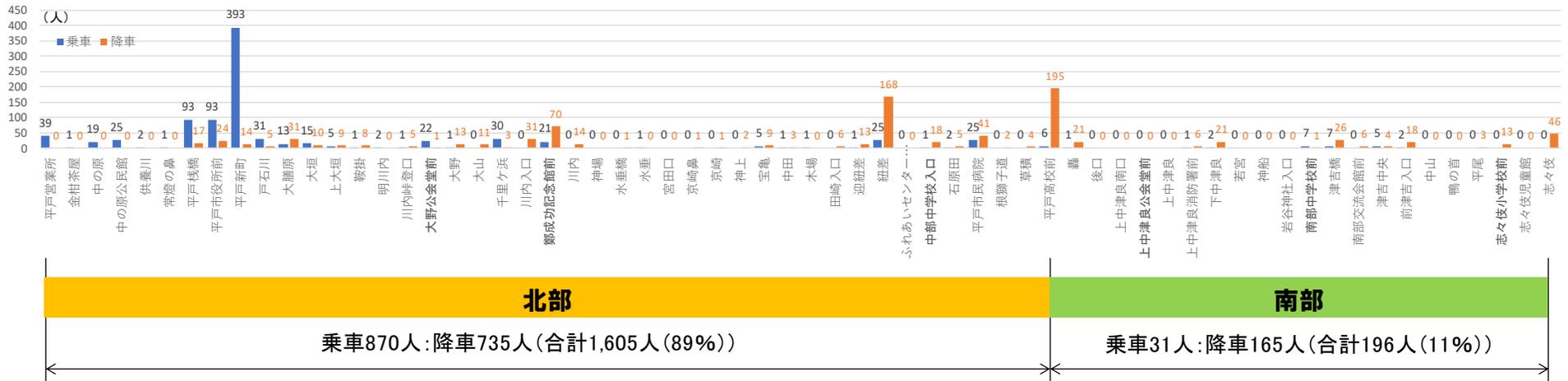
## 平戸営業所→宮の浦

平戸高校までの北部区間の完結率が79%



## 平戸営業所→志々伎

平戸高校までの北部区間の完結率が85%



## 8. 接続状況

### (1) 路線バス（西肥自動車・生月自動車）・定期航路の接続状況

図表 3-21 平戸棧橋の航空写真

大島と度島の定期船の発着地点となる平戸棧橋には、路線バス待合所が併設されている。

路線バスと定期航路のダイヤ接続状況は以下のとおり、定期航路発着の概ね 30 分以内で接続しているなど円滑な乗り継ぎが可能となっている。



図表 3-22 西肥自動車・生月自動車と定期航路の接続(フェリー発時間への接続)

西肥自動車			生月自動車	フェリー度島	フェリー大島
佐世保駅前行	北松農行	志々伎・宮の浦行	生月行	平戸着	平戸着
		7:23	7:20	7:45	
8:00	8:05		8:50		8:05
8:30	8:13	8:45			
9:10		9:44	9:50	9:45	
10:10					10:05
11:10		11:14	11:00		
12:10		12:14	12:20		12:00
13:10		13:57			
14:30			14:20	14:15	14:45
	15:42	15:22	15:20		
		15:47			
	16:55	16:57	16:40	16:40	
17:30	17:08	17:52	18:00		17:10

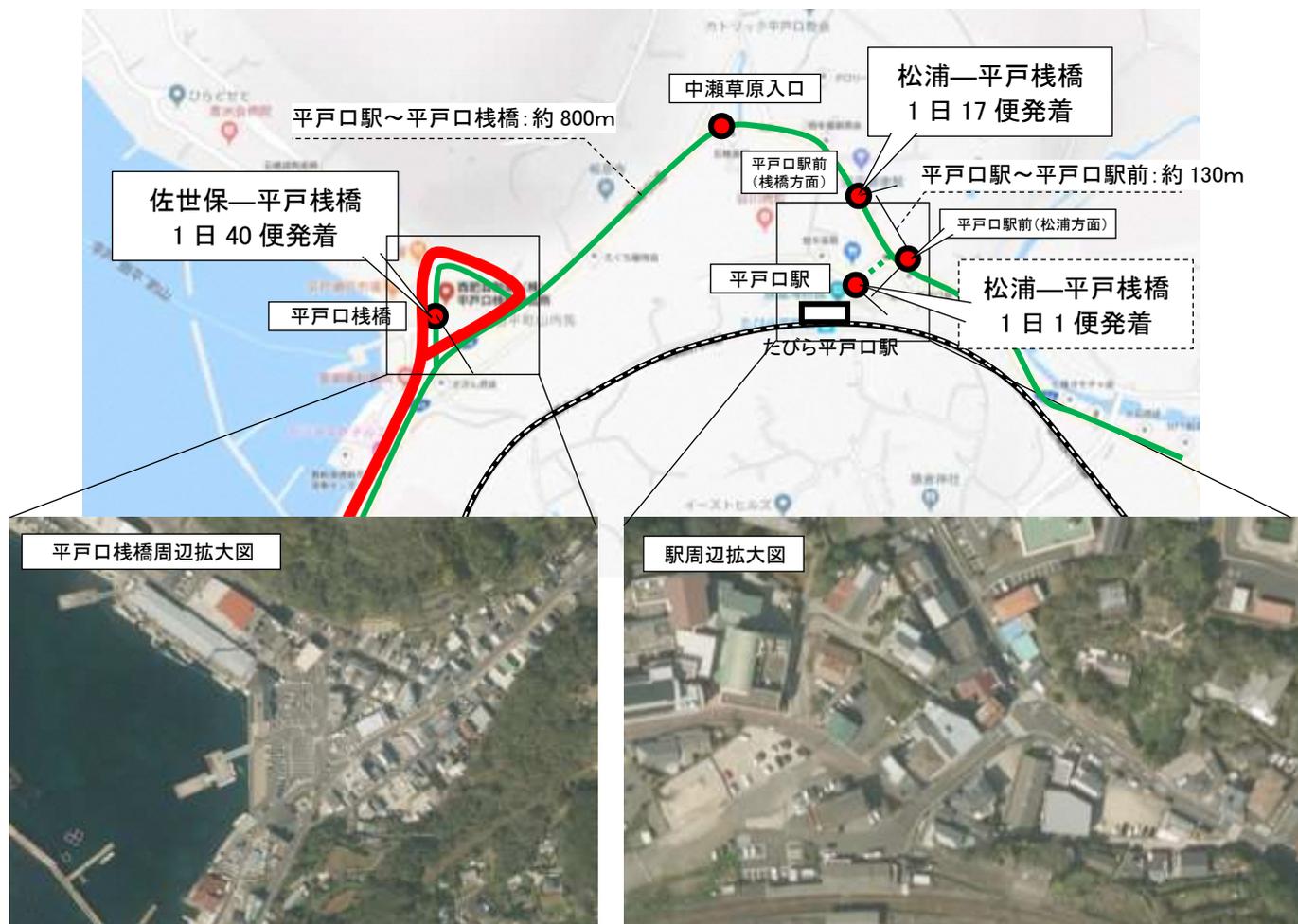
図表 3-23 西肥自動車・生月自動車と定期航路の接続(フェリー着時間への接続)

西肥自動車			生月自動車	フェリー度島	フェリー大島
佐世保一棧橋着	北農一棧橋着	志々伎・宮の浦一棧橋着	生月一棧橋着	平戸発	平戸発
	8:10	7:51	7:15		
	8:44	8:22	8:09	8:20	8:25
	8:45	8:44	8:55		
9:12		9:46	9:55		
9:42					
10:12		10:47			10:20
11:02		11:52	11:40	11:30	
12:02		12:54			
13:12			13:40		13:00
14:02		14:36	14:40	14:20	
15:02		15:36			15:25
16:12	16:14		16:10		
	16:53				
17:02		17:13	17:40	17:15冬 17:30夏	17:30冬
17:42	17:45				
18:12		18:11	18:40		18:10夏

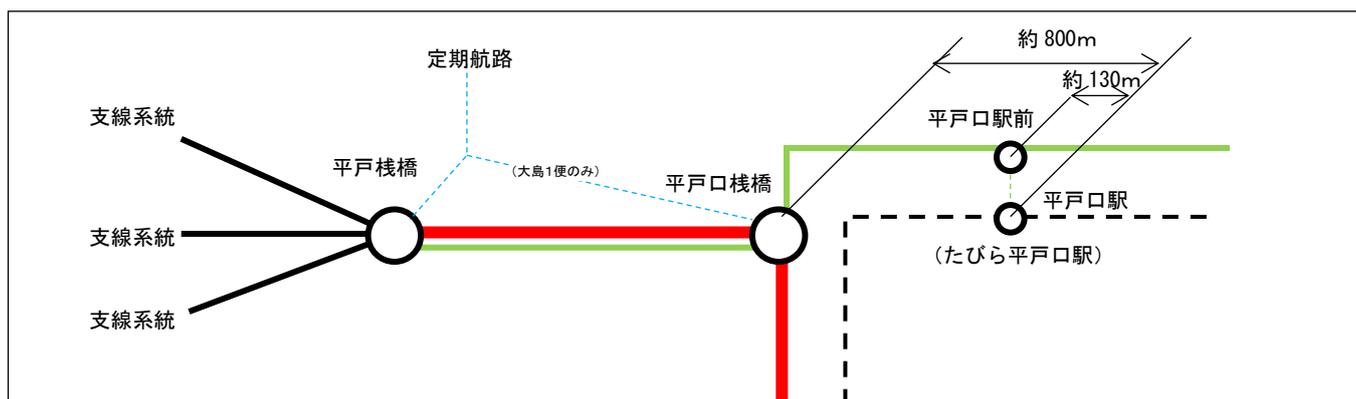
## (2) 路線バス（西肥自動車・松浦鉄道の接続状況）

松浦鉄道「たびら平戸口駅」は、西肥自動車松浦—平戸線と接続している。松浦—平戸線は、松浦駅前と平戸栈橋を繋ぐ1日17便で運行されており、このうち駅に直結したバス停「平戸口駅」には1日1便が経由し、残りは駅から130m程度離れた「平戸口駅前」での乗降となる。また、たびら平戸口駅から徒歩約800mに位置するバス停「平戸口栈橋」は、平戸栈橋—佐世保線が1日40便発着する拠点となっているが、距離的に駅からの徒歩移動の難度は高い。また、ダイヤについても30分以内での接続便は、西肥自動車基準でみた場合、栈橋方面で22%、松浦方面75%と、特に駅で降り平戸本島方面へバスで向かう場合に待ち時間が長くなる状況となっている。

図表 3-24 たびら平戸口駅周辺の路線バス状況



図表 3-25 平戸栈橋—たびら平戸口の接続イメージ



図表 3-26 平戸棧橋—たびら平戸口の接続概況

	(西肥バス)平戸口駅前		(松浦鉄道)たびら平戸口駅	
	松浦→平戸棧橋	平戸棧橋→松浦	佐世保方面	松浦方面
		6:53	6:16 6:45	6:46
	7:06 7:11		7:36	7:38
	8:09	8:38	8:10 8:47	8:48
	10:05	10:46		10:48
	11:43		11:18	11:48
		12:23	12:48	12:48
	14:03 14:54	14:39	14:48	14:48
	15:46		15:47	15:50
		16:33	16:20 16:45	16:45
	18:39	18:37	18:13 18:43	18:48
		19:33	19:17 19:47	19:48
(西肥バス接続率) 西肥バス乗降後30 分以内で松浦鉄道 に乗り継げる便数割 合※3分未満は未接 続と設定				
佐世保方面	22%	75%		
松浦方面	33%	75%		

# 第4章 市民ニーズの把握

## 1. 調査概要

公共交通に関する市民の利用状況や要望などを把握するために、次のとおり市民アンケート調査と高校生アンケート調査を実施した。(結果詳細は巻末に示す)

図表 4-1 市民ニーズ調査実施概要

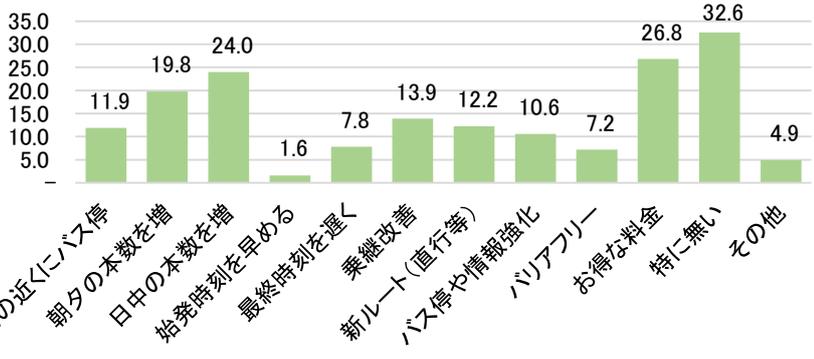
	市民アンケート調査	高校生アンケート調査
調査対象	平戸市在住 3,000 名	猶興館高校、平戸高校、北松農業高校の全生徒
調査時期	平成 30 年 7 月	平成 30 年 7 月
調査方法	郵送による配布・回収	学校からの配布・回収
回収数	1,090 票 (回収率 36.3%)	648 票 (猶興館高校 307 票、平戸高校 100 票、北松農業高校 241 票)
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日常的な移動方法</li> <li>・ 公共交通機関の利用状況</li> <li>・ 新交通システムに対するニーズ等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通学方法</li> <li>・ 公共交通機関の問題点</li> <li>・ 今後の公共交通機関の利用可能性等</li> </ul>

## 2. 調査結果要旨

### (1) 市民アンケート調査結果要旨

図表 4-2 市民アンケート調査結果要旨

	市民アンケート調査要旨
医療機関への通院頻度	「月 1 回」が 37.4%で最も多く、「週 1 回以上」は 5.1%にとどまっている。年代別で見ると、高年代ほど通院頻度が高くなり、80 代以上では「月 1 回以上」が 89.5%となる。地区別では度島の通院頻度が比較的高い結果となっている。
通院の際の移動手段	「自家用車 (自運転)」が 68.7%で最も多く、「家族の送迎」が 12.5%で続いている。年代別では 80 代以上の 3 割は家族の送迎となっている。また、70 代以上では「路線バス」も 10%以上と他の年代に比べ比較的高い結果が見られた。
路線バスの	「1 年間使っていない」が 59.9%で最も多く、「年数回程度」が 12.7%で続

<p>利用頻度</p>	<p>いている。 年代別で見ると、高年代ほど利用頻度が高く、80代以上では年数回以上が50%を超えている。地区別では、度島、大島が他地区に比べ非常に利用頻度が高い特徴がみられた。</p>																										
<p>路線バスの利用目的</p>	<p>「通院」が42.2%で最も多く、「買物」が24.7%で続いている。 年代別で見ると、高年代ほど「通院」と「買物」の比率が高くなり、80代ではほぼ100%となる。 地区別では、生月と南部で通院目的の利用が6割を超えているが、北部ではその他利用が35.7%と高い。</p>																										
<p>路線バスの利便性</p>	<p>「どちらかといえば不便」が27.1%で最も多く、「普通」が24.6%で続いている。 地区別で見ると、田平や中野、度島、生月での不満度が高い特徴が見られる。中野地区は満足度も高く、同地区内で評価が分かれる傾向がうかがえる。</p>																										
<p>路線バスで改善して欲しい点</p>	<p>「特に無い」が32.6%で最も多く、「料金設定」、「日中の本数」などが続いている。</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>改善点</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自宅の近くにバス停</td> <td>11.9</td> </tr> <tr> <td>朝夕の本数を増</td> <td>19.8</td> </tr> <tr> <td>日中の本数を増</td> <td>24.0</td> </tr> <tr> <td>始発時刻を早める</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>最終時刻を遅く</td> <td>7.8</td> </tr> <tr> <td>乗継改善</td> <td>13.9</td> </tr> <tr> <td>新ルート(直行等)</td> <td>12.2</td> </tr> <tr> <td>バス停や情報強化</td> <td>10.6</td> </tr> <tr> <td>バリアフリー</td> <td>7.2</td> </tr> <tr> <td>お得な料金</td> <td>26.8</td> </tr> <tr> <td>特に無い</td> <td>32.6</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>4.9</td> </tr> </tbody> </table>	改善点	割合 (%)	自宅の近くにバス停	11.9	朝夕の本数を増	19.8	日中の本数を増	24.0	始発時刻を早める	1.6	最終時刻を遅く	7.8	乗継改善	13.9	新ルート(直行等)	12.2	バス停や情報強化	10.6	バリアフリー	7.2	お得な料金	26.8	特に無い	32.6	その他	4.9
改善点	割合 (%)																										
自宅の近くにバス停	11.9																										
朝夕の本数を増	19.8																										
日中の本数を増	24.0																										
始発時刻を早める	1.6																										
最終時刻を遅く	7.8																										
乗継改善	13.9																										
新ルート(直行等)	12.2																										
バス停や情報強化	10.6																										
バリアフリー	7.2																										
お得な料金	26.8																										
特に無い	32.6																										
その他	4.9																										
<p>問題点が改善ができた場合の利用頻度の変化</p>	<p>「増加すると思う」が40.1%と一定の潜在需要が確認された。 年代別では70代や30代で多く、地区別では田平地区で50.0%と特に高い傾向がみられた。</p>																										
<p>今後の公共交通のあり方</p>	<p>今後の公共交通のあり方について「ある程度必要なサービス水準を確保しつつ、可能な範囲で効率化」が36.7%で最も多く、「現状維持」が28.7%で続いている。</p>																										
<p>新しい交通手段の導入について</p>	<p>新交通システムの導入については、「利用するかわからないが推進すべき」が48.7%で最も多く、「自分も利用したい」が22.6%で続いており、概ね7割の市民は導入に肯定的な意向を示している。 年代別では特に高齢層の期待が高く、地区別では度島や中野、生月、田平での期待度が高い。</p>																										
<p>定期航路の満足度</p>	<p>南部は津吉航路の利用が多いと想定されるが、全体的に満足度が高く、特に船員マナーに対する満足度が高い。大島地区では、待合所の環境や船員マナーの満足度が特に高い一方、路線バスとの接続の満足度が低い。度島地区では、ダイヤ、便数、運賃とともにマイナス評価となっているなど、比較的問題意識が強い結果となっている。</p>																										

(2) 高校生アンケート調査結果要旨

図表 4-3 高校生アンケート調査結果要旨

	高校生アンケート調査要旨
通学手段 (往路)	「家族等の送迎」が39.8%と最も高く、次いで「バス」が30.2%となっている。高校別で見ると猶興館高校と平戸高校は「家族等の送迎」が最も高く、北松農業高校は「松浦鉄道」が最も高く48.1%となっている。
通学手段 (復路)	「バス」が35.5%と最も高く、次いで「家族等の送迎」が30.7%となっている。高校別で見ると猶興館高校は「バス」が43.0%、平戸高校は「家族等の送迎」が56.0%北松農業高校は「松浦鉄道」が53.5%とそれぞれ最も高くなっている。
通学における 公共交通の 満足度	通学にバス、鉄道等の公共交通機関を利用している回答者(以下、公共交通利用者)が通学における公共交通について感じている状態は、「満足である」が37.5%で最も高い。 高校別で見ると平戸高校と北松農業高校は「満足している割合」が最も高く、猶興館高校は「どちらともいえない」が37.8%で最も高くなっている。
公共交通を利用し やすくするために 必要なこと	(公共交通利用者) 「運行本数を増やす」が83.1%と最も高く、次いで「料金を安くする」が41.5%となっている。 高校別で見ると猶興館高校は「運行本数を増やす」が83.2%、「料金を安くする」が45.4%平戸高校は「運行本数を増やす」が79.3%、「料金を安くする」が51.7%、北松農業高校は「運行本数を増やす」が83.6%、「料金を安くする」が37.3%となっている。
	(公共交通未利用者) 「運行本数を増やす」が61.5%と最も高く、次いで「料金を安くする」が31.7%となっている。 高校別で見ると猶興館高校は「運行本数を増やす」が62.8%、「料金を安くする」が36.2%、平戸高校は「運行本数を増やす」が57.1%、「料金を安くする」が27.1%、北松農業高校は「運行本数を増やす」が62.5%、「料金を安くする」が23.4%となっている。
公共交通を利用し ない理由(公共交 通未利用者)	「家族等に送迎してもらっている」が70.8%と最も高く、次いで「徒歩または自転車で通学ができる」が22.7%となっている。 高校別で見ると猶興館高校は「家族等に送迎してもらっている」が65.4%、「徒歩または自転車で通学ができる」が32.4%、平戸高校は「家族等に送迎してもらっている」が82.9%、「通学時間帯にバスや鉄道がない」が12.9%、北松農業高校は「家族等に送迎してもらっている」が73.4%、「自宅からバス停や駅まで遠い」が14.1%となっている。
問題点が改善さ れた場合の公共 交通を利用可能 性(公共交通未利 用者)	「ないと思う」が37.0%と最も高く、次いで「わからない」が32.9%となっており、「あると思う」は26.1%となっている。高校別で見ると猶興館高校は「ないと思う」が44.1%、「あると思う」は19.7%、平戸高校は「あると思う」が34.3%、「ないと思う」が24.3%、北松農業高校は「ないと思う」が35.9%、「あると思う」が29.7%となっている。

# 第5章

## 事業者ニーズの把握

### 1. 調査概要

公共交通の維持活性化及び再編に関する事業者のニーズを把握するために、下記のとおりヒアリング調査を行った。

図表 5-1 事業者ヒアリング実施数

路線バス事業者	3社
鉄道事業者	1社
タクシー事業者	4社
定期航路事業者	3社

### 2. 事業者ニーズの主な意見と課題

図表 5-2 事業者ヒアリング結果要旨

区分	視点	主な共通意見	検討課題
陸上交通	効率化に対する基本的な認識	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の減少が進み、経営環境は一層厳しさを増している。</li> <li>効率化など経営改善の意識は強いが、高校生や高齢者の通院利用など不可欠なものが多く、難しい側面がある。</li> </ul>	利用者の利便性を踏まえた、可能な範囲での効率化の検討
	ドライバー不足への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドライバー不足が深刻な状態で、将来的に路線の維持に影響を及ぼす可能性もある。</li> <li>ドライバー不足を主因に新規路線への参入などは難しい状況がある。(一方で予約制の導入など条件次第では可能性がある)</li> </ul>	ドライバー不足など、厳しい経営環境を考慮した路線維持方策の検討と、必要な新交通システムの導入
海上交通	二次交通との接続問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>陸上交通との接続は概ね良好だが、引き続き状況を見ながら接続利便性を高める必要がある。</li> </ul>	陸上ダイヤとの接続強化
	観光連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>補助航路であるため、割引商品などの導入は難しい。結果、観光商品などの造成につながっていない。(営業活動も手薄な状況)</li> </ul>	可能な範囲での観光との連携
	船舶老朽化	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の老朽化が進行している。</li> </ul>	計画的なリプレイス
	航路再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>度島航路と大島航路は利用者の行動時間帯も同様で、且つ係船環境も大きく異なるため経営統合は現実的に不可能であり、個別</li> </ul>	現行航路の維持を基本とした活性化の推進

区分	視点	主な共通意見	検討課題
		<p>航路として維持・活性化を図るべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>津吉航路も黒島航路と近い航路であるが、補助要件や係船設備の違いより航路統合は現実的ではない。</li> </ul>	

# 第6章

## 現状と問題点及び課題の整理

本市の公共交通の各路線・航路についての現状と課題を以下のとおり分析する。

図表 6-1 平戸市の公共交通に関する現状と問題点及び課題の整理

区分	利用状況・経営状況	事業者ニーズ ・市民ニーズ等	課題
松浦鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は減少傾向にあり直近1年間では0.3%の減少となった。</li> <li>市負担額はH26～H28にかけて横ばいにあったが、H29では5.5%増となった。</li> <li>利用者当りの市負担額は他の公共交通機関に比べ少ないものの全体的に微増傾向が続いている。</li> </ul>	(事業者) <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスとの接続強化や世界遺産を生かした観光客の取り込み強化等が求められている。</li> </ul> (市民) <ul style="list-style-type: none"> <li>たびら平戸口駅への路線バスの乗り入れの増加などが求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスとの接続強化による広域交通結節点としての機能強化</li> <li>路線バスダイヤとの接続強化</li> <li>路線バスとの共通チケットなど、利用促進商品の開発検討</li> </ul>
平戸—松浦線 (国庫補助)	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は減少傾向が続いており、直近1年間では7.5%の減少となった。</li> <li>市負担額はH27～H28にかけて一旦減少したものの全体的に増加傾向にある。</li> <li>利用者一人当たりの市負担額も増加傾向にあり、直近1年間では34.3%の大幅増加となった。</li> </ul>	(事業者) <ul style="list-style-type: none"> <li>国庫補助系統としての継続的な維持・活性化が求められている。</li> </ul> (市民) -	<ul style="list-style-type: none"> <li>国庫補助系統としての維持・活性化</li> </ul>
志々伎線 (県単補助)	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数はH26以降3年連続減少が続いており、直近1年間では12.5%の減少となった。</li> <li>市負担額はほぼ横ばいで推移しているが、年間1千万円を超えるなど大きな負担となっている。</li> <li>利用者1人当たりの市負担額は4年連続増加しており、直近1年間では13.2%増となっている。</li> <li>本市の広域幹線系統としての特性</li> </ul>	(事業者) <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の減少が進み経営環境は厳しい状況。効率化と利用促進が求められている。</li> </ul> (市民) <ul style="list-style-type: none"> <li>南部地域から猶興館高校の朝補習に間に合うようなダイヤ編</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用状況に応じた南北2系統への分割再編の検討(宮の浦線との一体的再編)</li> <li>広域交通の要衝である「たびら平戸口駅」との接続強化の検討</li> </ul>

区分	利用状況・経営状況	事業者ニーズ ・市民ニーズ等	課題
	<p>を有するが、高校生や一部の通院利用を除くと、紐差や平戸高校などの市中心部までの南北利用が多かったり、ダイヤによっては南北利用者数に大きな偏りがみられる場合がある。</p>	<p>成が求められている。</p>	
宮の浦線	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は志々伎線と同様、H27以降3年連続減少しており、直近1年間では8.9%の減少となった。</li> <li>市負担額は、県単独補助要件が該当しなくなったため、この5年で2.3倍まで増加するなど経営環境が悪化している。</li> <li>利用者一人当たりの市負担額も増加を続け、直近では515円と志々伎線の2.2倍と経営効率も非常に悪い路線といえる。</li> <li>利用特性は志々伎線と同様の傾向がみられる。</li> </ul>	<p>(事業者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の減少が進み経営環境は厳しい状況。効率化と利用促進が求められている。</li> </ul> <p>(市民)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>南部地域から猶興館高校の朝補習に間に合うようなダイヤ編成が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用状況に応じた南北2系統への分割再編の検討 (志々伎線との一体的再編)</li> <li>広域交通の要衝である「たびら平戸口駅」との接続強化の検討</li> </ul>
田の浦・薄香線	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は減少傾向が続いており、直近1年間では6.7%の減少となった。</li> <li>市負担額は過去3年は横ばい傾向にあったものの、直近のH28～H29にかけては23.6%の大幅増加となった。</li> <li>利用者一人当たりの市負担額も増加傾向にあり、直近では258円とH26に比べ1.6倍まで増大している。</li> </ul>	<p>(事業者)</p> <p>-</p> <p>(市民)</p> <p>-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用状況に応じたルート・便数見直し等による効率化の検討</li> </ul>
御崎線	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は減少傾向を続けており、直近1年間では13.5%の減少となった。</li> <li>市負担額はH25～H26にかけて横ばいで推移している。</li> <li>利用者1人当たりの市負担額は利用者減の影響から3年連続増加傾向にある。</li> </ul>	<p>(事業者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の減少が進んでおり乗合タクシーなど別モードへの転換も含め効率化を希望するが、別モードの場合乗継の関係が懸念される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用状況に応じたルート・便数見直しや、新交通システムへの転換も視野に入れた効率化と利便性向上の検討</li> <li>生月平戸線との接</li> </ul>

区分	利用状況・経営状況	事業者ニーズ ・市民ニーズ等	課題
		(市民) ・乗継無しで平戸中心部へ移動できることが求められている。	続強化
平戸高校線	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は2年連続減少を続けており、直近1年間では13.2%の減少となった。</li> <li>市負担額はH27年以降増加傾向が続いている。</li> <li>利用者1人当たりの市負担額は利用者減の影響から3年連続増加傾向にあり、御崎線同様、陸上交通機関では最も経営効率が悪い路線の一つとなっている。</li> <li>利用者の大部分は生月から平戸高校への学生利用であるが、道路幅員の影響から最短ルートを経由できていないことが費用増の要因の一つとなっている。</li> </ul>	(事業者) <ul style="list-style-type: none"> <li>春日トンネル開通後は運行距離の短縮による効率化が求められている。</li> </ul> (市民) <ul style="list-style-type: none"> <li>平戸高校への唯一の通学手段としての維持が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>春日トンネル開通に合わせたルート見直し検討</li> <li>市ふれあいバスの類似系統と一体となった再編検討</li> <li>春日集落への観光客輸送の可能性検討</li> </ul>
大島島内循環	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は直近1年間では増加したが、2年前に比べると約1000人減少している。</li> <li>市負担額は概ね横ばいから微減の傾向が続いている。</li> <li>利用者1人当たりの市負担額も横ばいから減少傾向が続いている。</li> <li>対象路線は2系統あるが、このうち板の浦線の利用者が非常に少ない状況にある。</li> </ul>	(事業者) <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の減少が進んでおり効率化と利用促進が求められている。</li> </ul> (市民) <ul style="list-style-type: none"> <li>定期航路への接続便としての維持が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域と一体となった利用促進</li> <li>観光振興策と連携した利用促進</li> <li>利用者数が少ない系統における新交通システムの導入による効率化・利便性向上の検討</li> </ul>
ふれあいバス 中部Aルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は直近1年間で9.3%の減少となった。</li> <li>市負担額は7.7%増となり、利用者1人当たりの負担額も19.0%増加した。</li> </ul>	(事業者) <ul style="list-style-type: none"> <li>全体的に利用者が少く区間によっては特に少ないところもある。予約制乗合タクシーなどへの転換も含め、効率化と利用促進が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域と一体となった利用促進</li> <li>利用状況に応じたルート・便数見直しや、新交通システムへの転換も視野に入れた効率化と利便性向上の検討</li> </ul>
ふれあいバス 中部Bルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は直近1年間で5.2%の減少となった。</li> <li>市負担額は4.1%増となり、利用者1人当たりの負担額は9.8%増加した。</li> </ul>		

区分	利用状況・経営状況	事業者ニーズ ・市民ニーズ等	課題
ふれあいバス 南部	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は直近1年間で3.9%の減少となった。</li> <li>市負担額は6.2%増となり、利用者1人当たりの負担額は10.5%増加した。</li> </ul>	(市民) <ul style="list-style-type: none"> <li>平戸市民病院への通院など生活に密着した身近な移動手段としての維持が求められている。</li> </ul>	
度島島内線	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は直近1年間で25.3%の大幅な減少となった。</li> <li>市負担額は増加傾向にあり、特にH29は前年に比べ2倍以上まで増加した。</li> <li>利用者1人当たりの市負担額もH29は前年の2.9倍まで増加するなど経営効率は急速に悪化している。</li> </ul>	(事業者) <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の減少が進んでおり利用促進が求められている。</li> </ul> (市民) <ul style="list-style-type: none"> <li>島内の唯一の公共交通手段としての維持・活性化が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域と一体となった利用促進</li> <li>利用状況に応じたルート・便数見直しなど効率化の検討</li> <li>航路との接続強化</li> </ul>
志々伎乗合バス (Aルート ・Bルート)	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は前年の2.3倍まで増加した。</li> <li>市負担額も増加しているが、一人当たりで換算すると減少しており、経営効率は改善傾向にある。</li> </ul>	(事業者) <ul style="list-style-type: none"> <li>全体的に利用者が少く区間によっては特に少ないところもある。効率化と利用促進が求められている。</li> </ul> (市民) <ul style="list-style-type: none"> <li>平戸市民病院への通院など生活に密着した身近な移動手段としての維持が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域と一体となった利用促進</li> <li>近隣地区への運行範囲の拡大検討</li> </ul>
度島航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は8万人台で推移しているが近年は微減傾向が続いている。</li> <li>市負担額は定期検査等の影響により変動があるものの、総額は概ね800～1100万円程度で推移している。利用者1人当たりは100円前後で安定している。</li> </ul>	(事業者) <ul style="list-style-type: none"> <li>老朽船舶のリプレースが求められている。</li> <li>現状航路の維持が求められている。</li> </ul> (市民) <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスとの接続強化など、利用しやすいダイヤ編成が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用促進を中心とした経営改善</li> <li>陸上交通機関との接続強化</li> <li>老朽船舶のリプレースの検討</li> <li>観光振興策と連携した利用促進</li> </ul>

区分	利用状況・経営状況	事業者ニーズ ・市民ニーズ等	課題
大島航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は概ね 9 万人程度で推移している。</li> <li>市負担額は定期検査等の影響により変動があるものの減少傾向にあり、利用者あたりの負担額も減少するなど、経営効率は改善方向にあるといえる。</li> </ul>	<p>(事業者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>導入予定の新船を活かした安全で安定的な運航が求められている。</li> <li>現状航路の維持が求められている。</li> </ul> <p>(市民)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスとの接続強化など、利用しやすいダイヤ編成が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新船を利用した利用促進・経営改善の取り組み強化</li> <li>陸上交通機関との接続強化</li> <li>観光振興策と連携した利用促進</li> </ul>
津吉航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は微増傾向にある。ただし 10 年ほど前に比べると半減しており、1 便当たりの利用者数も極めて少ない。</li> </ul>	<p>(事業者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスとの接続強化、老朽船舶のリプレイスが求められている。</li> </ul> <p>(市民)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスとの接続強化など、利用しやすいダイヤ編成が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光振興策と連携した利用促進（観光ルート開発など）</li> <li>陸上交通機関との接続強化</li> <li>老朽船舶のリプレイスの検討</li> </ul>
宮の浦 -高島航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は過去 3 年、800～1,200 人程度で推移している。</li> <li>市負担額は利用者数に比例し推移している。</li> </ul>	<p>(事業者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安全で安定的な運行が求められている。</li> </ul> <p>(市民)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安全で安定的な運行が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全で安定的な航路の維持</li> <li>持続可能な運航体制の構築</li> <li>陸上交通機関との接続強化</li> </ul>

# 第7章

## 平戸市地域公共交通網形成計画骨子

### 1. 対象区域

本計画の対象区域は、平戸市全域とする。

### 2. 計画期間

本計画の期間は、平成31年（2019年）から平成36年（2024年）までの6年間とする。  
計画期間中の変更については適宜対応する。

### 3. 基本方針

#### (1) 将来像

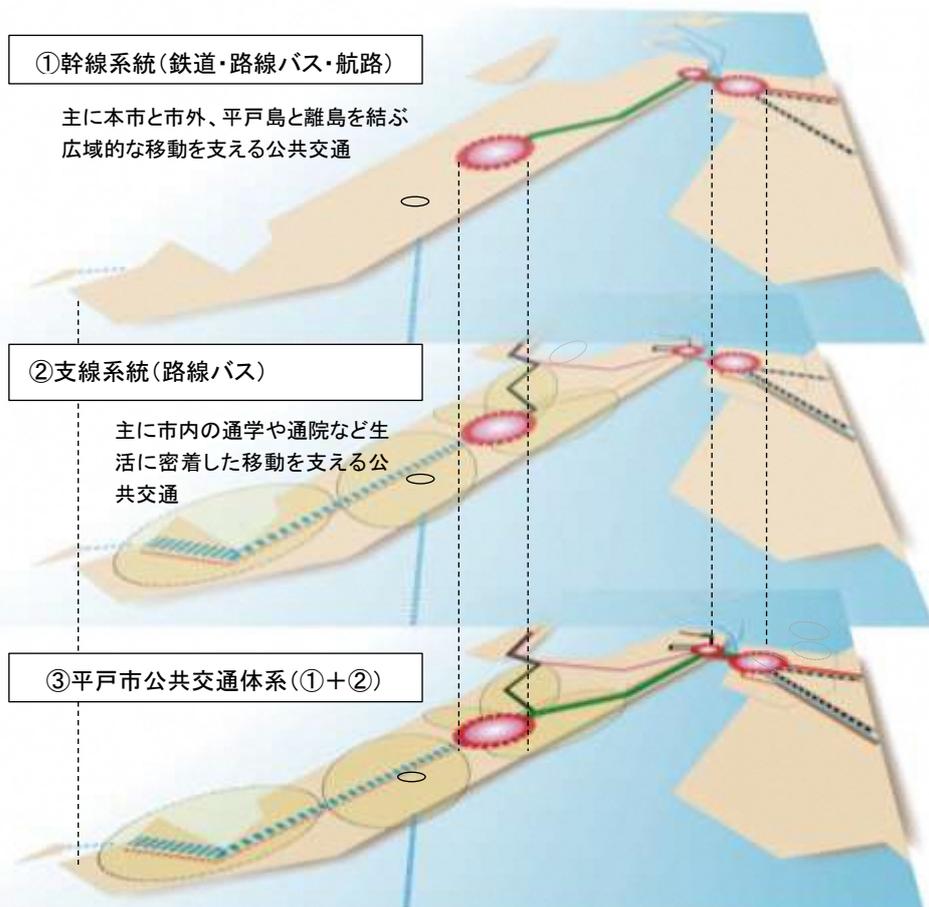
「路線バス」＋「鉄道」＋「航路」の効果的なネットワークによる  
持続可能で便利に移動できるまちづくり

本市の公共交通は、学生の通学をはじめ、高齢者を中心とした市民の通院や買物などの日常的な市内外の移動に欠かせない貴重な公共インフラである。同時に、世界文化遺産をはじめ多くの観光資源を抱える本市にとっては、観光客の移動手段としても重要な役割を担っている。

こうした中、本市の公共交通は、人口減少や少子高齢化により、利用者の減少が進み、一部の路線では維持のために行政の財政負担が必要になるなど、経営環境は非常に厳しい状況を迎えている。

以上を踏まえ、本市の公共交通は、これまでどおり、市民や観光客の移動に欠かせない重要な公共インフラであるという基本認識のもと、路線バス、鉄道、航路のそれぞれの役割と機能を明確にし、相互連携による効率的なネットワークを構築することで、将来に渡り持続可能で利便性の高い公共交通サービスを提供することを目指す。

図表 7-1 幹線系統・支線系統の重なり状況



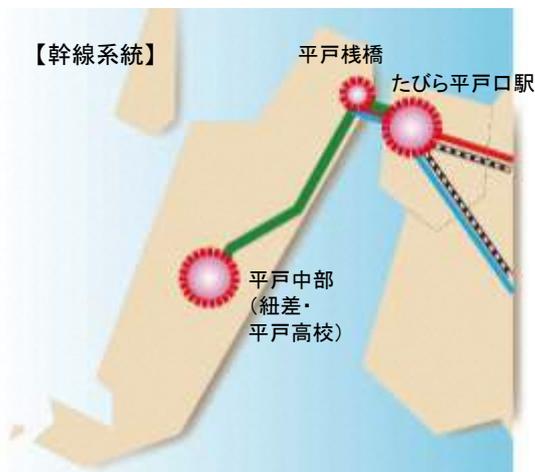
## (2) 基本方針

### 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

本市の幹線系統は、市内外の広域移動を支える路線として、たびら平戸口駅、平戸棧橋、平戸中部の3つの交通結節点を結ぶ路線バス系統を中心に、本市と佐世保市及び松浦市を結ぶ路線バス系統、松浦鉄道位置づける。

幹線系統ネットワークは、持続可能性と利便性に配慮した便数・ダイヤ設定を基本に、路線バス及び鉄道、定期航路の各モード間の接続強化を図る。また、各交通結節点では、情報発信機能や待合機能の整備・充実を図る。

図表 7-2 幹線系統ネットワークの概要



### ②身近な生活を支える支線系統（コミュニティ交通）ネットワークの形成

本市の支線系統は、主に市内の通学や高齢者など交通弱者の通院・買物、更には今後増加が期待される観光客の移動など、生活に密着した身近な移動を支える公共交通として、地域の実情・需要に応じ、路線バスや乗合タクシーなど多様な移動手段によるネットワークの構築を図る。

図表 7-3 支線系統ネットワークの概要



### 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

海上交通ネットワークは、離島と平戸島・平戸島と佐世保市を結ぶ必要不可欠な生活航路としての維持・活性化を図ることを基本に、老朽船舶の計画的な更新による経費削減、陸上交通機関との接続を考慮したダイヤ設定や情報発信の強化などにより、効率的で利便性の高いネットワークを構築する。

### 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

本市の公共交通体系が安定的で持続可能であるためには、マイカー利用者を含む市民一人ひとりが公共交通機関を必要不可欠な都市インフラとして意識し、一人でも多くの市民に利用してもらうことが重要である。

そのため、市民に向けた意識啓発に継続的に取り組むとともに、福祉や商業など多様なまちづくり施策と連携した利用促進を図る。また、今後は、観光客の利用促進も重要な視点であることから、国内外の観光客が利用しやすいよう、ハード・ソフト両面のバリアフリー化を進めるとともに、観光施策と連携した利用促進を図るものとする。

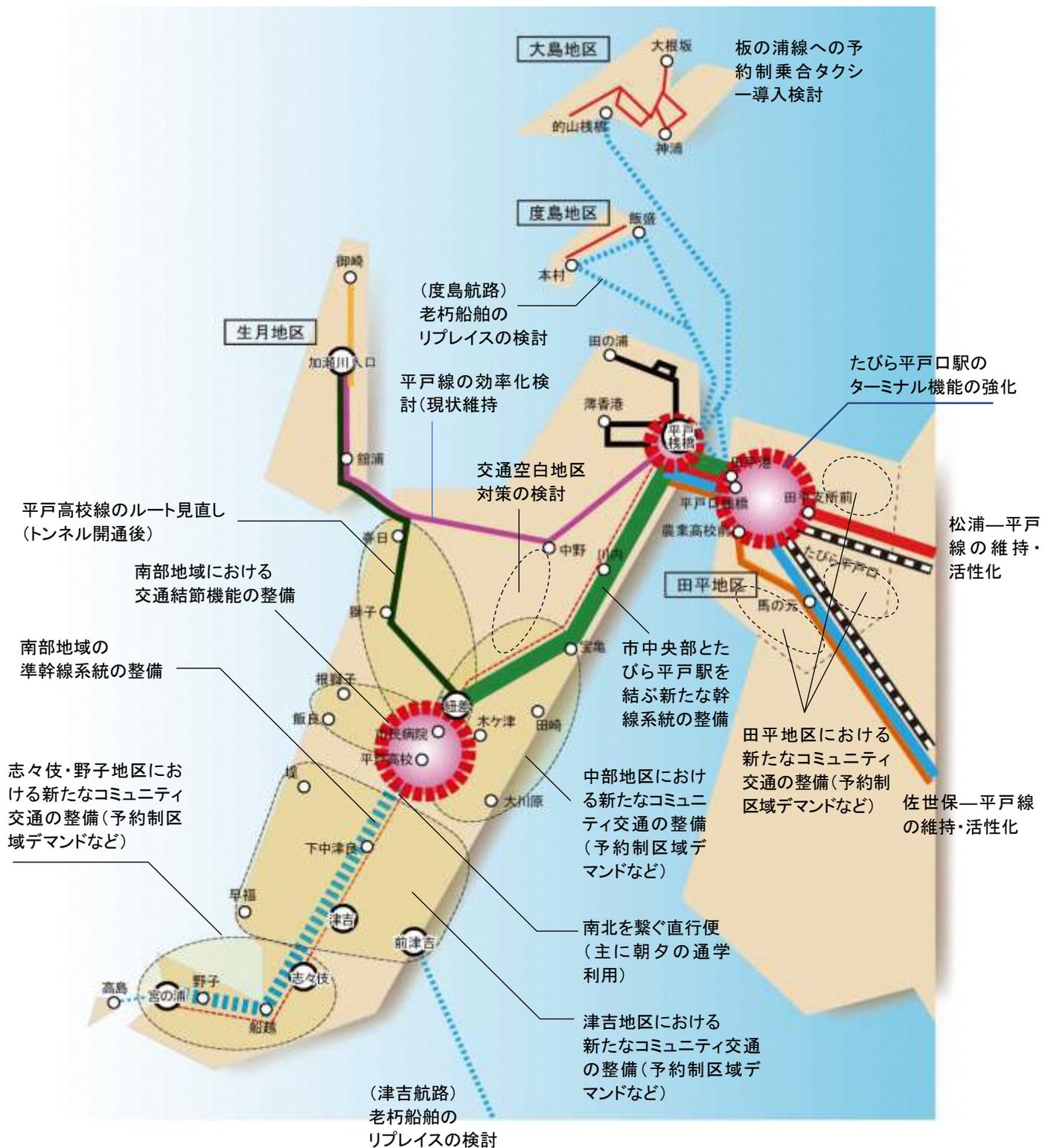
## 4. 将来の公共交通ネットワーク体系

たびら平戸口駅、平戸栈橋、平戸中部の3つの交通結節点を中心に、市内外の広域移動を支える幹線系統ネットワークと、通院・通学などの身近な生活を支える支線系統ネットワーク、更には、離島島民の生活に不可欠な海上交通ネットワークの効率的で効果的な連携による公共交通体系を構築する。

図表 7-4 現行の平戸市公共交通ネットワーク



図表 7-5 将来の平戸市公共交通ネットワークと主な施策



## 5. 計画目標

本計画の進行管理の基本指標として、次のとおり基本方針に基づく成果指標を設定する。

図表 7-6 計画目標

基本方針	成果指標	現状	目標 (平成 36 年) 2024 年	
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)の平戸棧橋での乗者数	13,350 人 (H29)	13,700 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 現在)	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	
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	
	オ)コミュニティ交通の利用促進	度島コミュニティ交通の1便当たり利用者数	2.6 人/便 (H29)	2.6 人/便
		志々伎コミュニティ交通(予約制)の稼働率	46.7% (H29)	46.7%
	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% <sup>※1</sup> (H29)	55%	

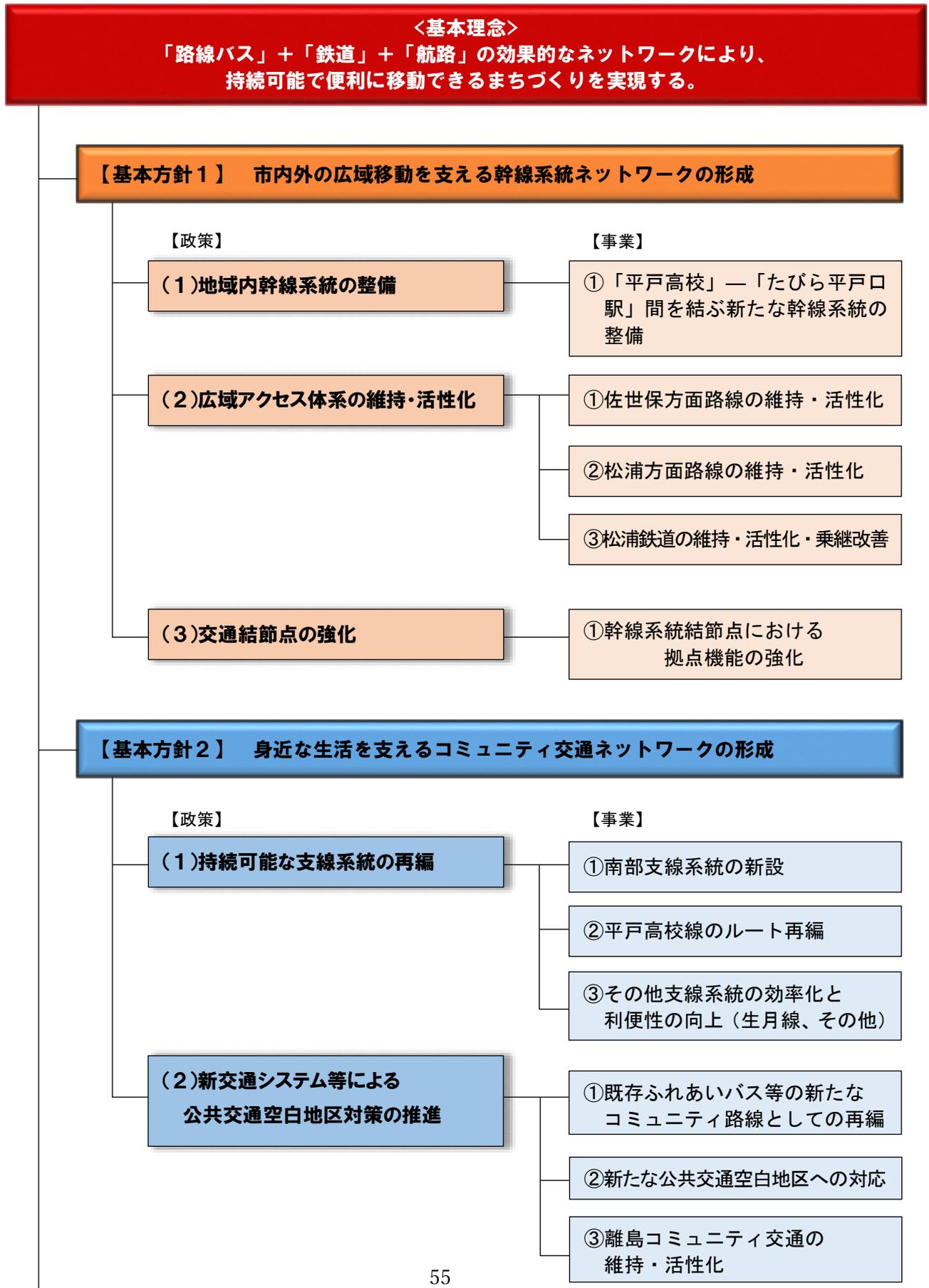
※1：往路、復路の単純平均値

※2：路線バスの利便性について「便利」、「どちらかといえば便利」、「普通」の合計

## 6. 目標達成のための施策展開

### (1) 施策体系

図表 7-7 平戸市地域公共交通網形成計画の施策体系



**【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**

【政策】

(1) 島民ニーズを踏まえた  
利便性の向上

【事業】

① 利用者ニーズに対応した  
ハード・ソフトの改善

(2) 省エネ船舶へのリプレイス

① 度島航路のリプレイス検討

② 津吉航路のリプレイス検討

**【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) 公共交通に関する  
情報発信の充実

【事業】

① WEBサイト等による  
情報発信の充実

② 外国人向け多言語対応

(2) 利用促進事業の展開

① 利用促進事業の展開

② 免許返納施策、健康  
・福祉施策等と連携した利用促進

(3) バリアフリーなどに対応した  
車両導入

① 計画的な車両更新

(4) ホスピタリティの充実

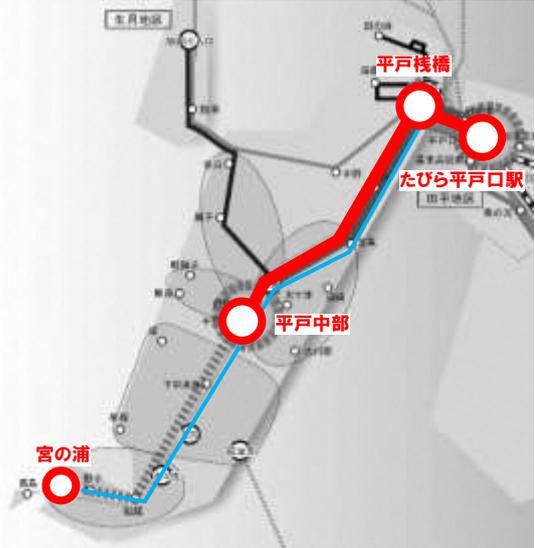
① おもてなし意識の醸成

(2) 施策内容

**【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**

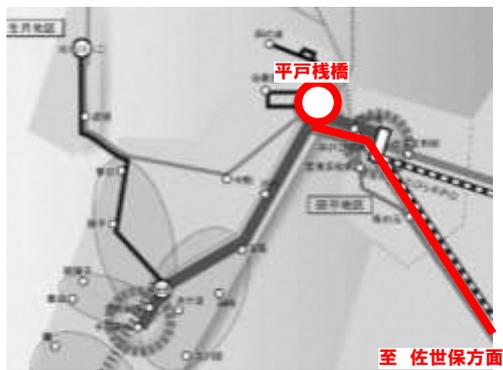
(1) 地域内幹線系統の整備

①「平戸高校」－「たびら平戸口駅」間を結ぶ新たな幹線系統の整備	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市の市内交通の幹線系統として、現行の志々伎・宮の浦線を再編し、平戸高校―たびら平戸口駅を結ぶ地域内幹線系統を整備する。(—)</li> <li>志々伎・宮の浦地区の学生に配慮し、上記幹線系統とは別に、宮の浦―平戸営業所の系統を整備する。(—)</li> </ul>
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>志々伎線</li> <li>宮の浦線</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成31年度：詳細検討・準備（再編事業の適用を含めた検討）</li> <li>平成32年度～：実施、点検評価・見直し</li> </ul>

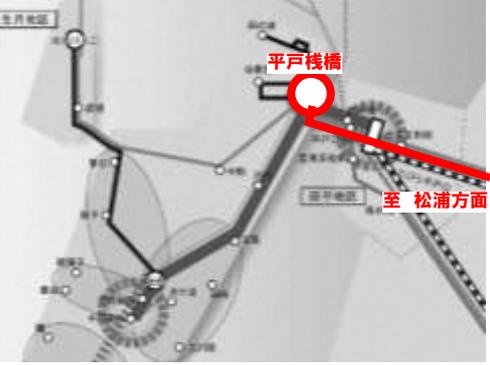


(2) 広域アクセス体系の維持・活性化

①佐世保方面路線の維持・活性化	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>現行の佐世保―平戸線の維持・活性化を図るため、利用者ニーズに配慮した便数の維持及びダイヤ調整を継続的に行うとともに、関係機関が一体なった速達性の向上に向けた検討や利用促進策を実施する。</li> </ul>
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>佐世保―平戸線</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成31年度～：実施</li> </ul>



## ②松浦方面路線の維持・活性化

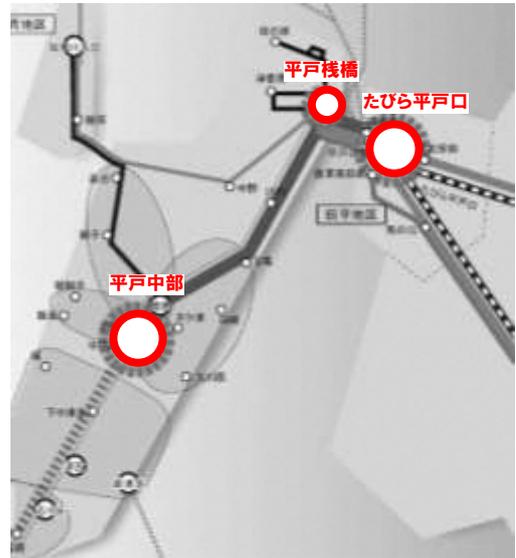
<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行の松浦—平戸線の維持・活性化を図るため、利用者ニーズに配慮した便数の維持及びダイヤ調整を継続的に行うとともに、関係機関が一体となった利用促進策を実施する。</li> </ul>	
<p>対象路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 松浦—平戸線</li> </ul>	
<p>実施主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事業者</li> </ul>	
<p>実施行程</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 31 年度～：実施</li> </ul>	

## ③松浦鉄道の維持・活性化、乗継改善

<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者ニーズに配慮した便数維持を基本に、関係機関が一体となった利用促進策を実施する。</li> <li>・ 路線バスや定期航路との乗継利便性に配慮したダイヤ調整等を行う。</li> </ul>	
<p>対象路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 松浦鉄道線</li> </ul>	
<p>実施主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事業者</li> </ul>	
<p>実施行程</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 31 年度～：実施</li> </ul>	

### (3) 交通結節点の強化

①幹線系統結節点における拠点機能の強化	
事業概要	<p>(平戸中部)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平戸島中部の新たな交通結節点として、紐差・平戸高校周辺に各支線系統との結節点を整備する。</li> <li>交通結節点は、既存施設や低未利用地等を活用し、必要なハード・ソフトの導入を図る。</li> </ul> <p>(たびら平戸口駅)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスと鉄道の接続地点として、たびら平戸口駅を活用した拠点機能の強化を図る。</li> </ul> <p>(平戸棧橋)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存の交通結節点としての環境整備に努める。</li> </ul>
対象路線	-
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 31 年度：詳細検討・準備</li> <li>平成 32 年度～：実施、点検評価・見直し</li> </ul>



## 【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

### (1) 持続可能な支線系統の再編

①南部支線系統の新設	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>たびら平戸口駅—平戸中部（紐差）を結ぶ新たな幹線系統の整備にあわせ、南部の準幹線的な役割を担う支線系統を整備する。</li> <li>運行区間は宮の浦—紐差とし、バス車両を利用した定期運行を基本に運行体系を検討する。</li> </ul>



対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 志々伎線</li> <li>・ 宮の浦線</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事業者</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 31 年度：詳細検討・準備（再編事業の適用を含めた検討）</li> <li>・ 平成 32 年度～：実施、点検評価・見直し</li> </ul>

## ②平戸高校線のルート再編

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 32 年 10 月 31 日開通予定の春日トンネルの整備にあわせ、現行の生月—平戸高校線の運行ルートの見直しを行う。</li> <li>・ 本路線は生月から世界遺産・春日集落へのアクセスルートとしても活用を図るものとし、関連他路線とのダイヤ調整などを行う。</li> </ul>	
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 生月—平戸高校線</li> </ul>	
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事業者</li> </ul>	
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 31 年度：詳細検討・準備（再編事業の適用を含めた検討）</li> <li>・ 平成 32 年度～：実施、点検評価・見直し</li> </ul>	

## ③その他支線系統の効率化と利便性の向上

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存の各支線系統の効率化と利便性の向上を図るため、便数及びルート見直し、ダイヤ調整、車両更新、運行モード見直し等の必要な改善策を実施する。</li> </ul>	
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 田の浦・薄香線</li> <li>・ 御崎線</li> <li>・ 生月平戸線</li> </ul>	
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事業者</li> <li>・ 平戸市</li> </ul>	
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 31 年度：詳細検討・準備（再編事業の適用を含めた検討）</li> <li>・ 平成 32 年度～：実施、点検評価・見直し</li> </ul>	

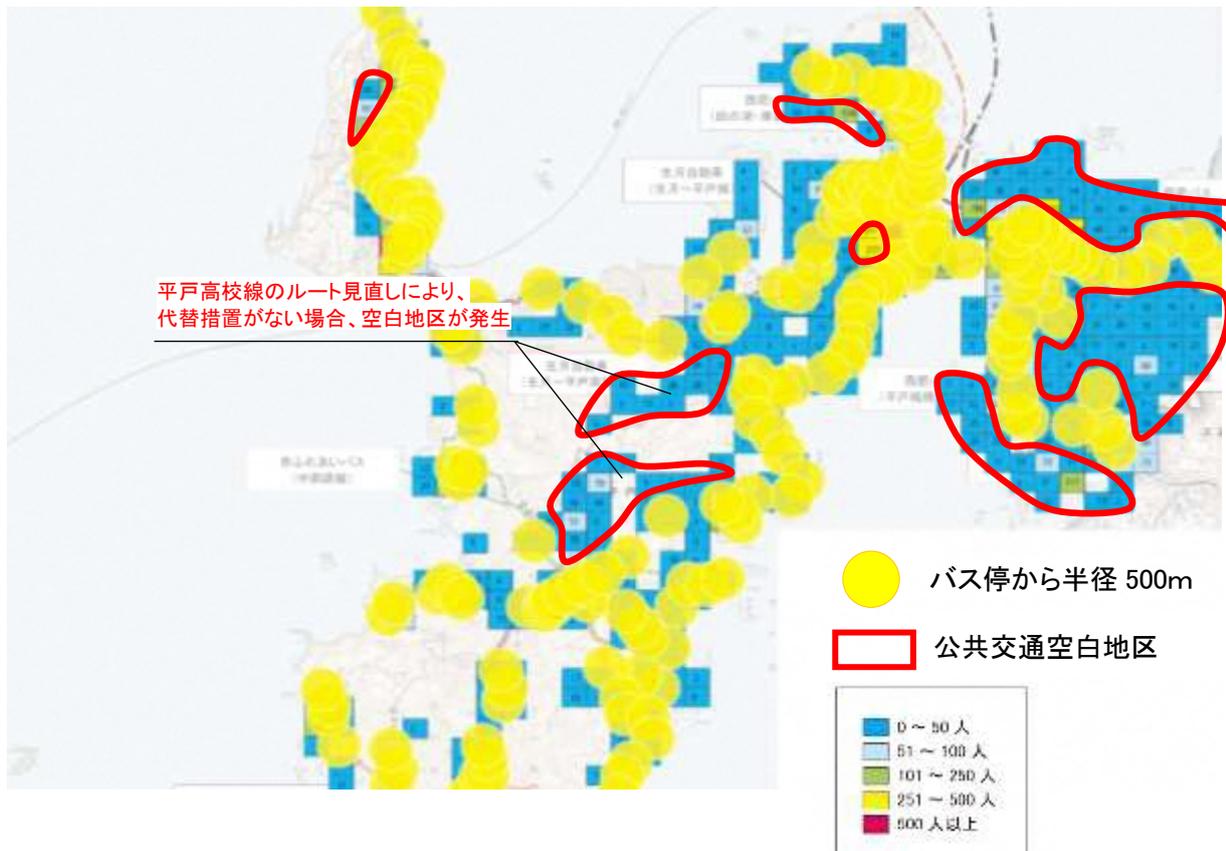
## (2) 新交通システム等による公共交通空白地区対策の推進

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	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行のふれあいバス及び志々伎乗合バスを再編し、より効率的で利便性の高いコミュニティ交通路線を整備する。</li> <li>・ 運行方法は予約制デマンド運行等の導入を検討するほか、スクールバスの一般混乗も併せて検討を行う。</li> </ul> 
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南部ふれあいバス（市営）</li> <li>・ 中部ふれあいバス（市営）</li> <li>・ 志々伎乗合バス（Aルート・Bルート）</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちづくり運営協議会</li> <li>・ 交通事業者</li> <li>・ 平戸市</li> </ul>
実行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 31 年度：詳細検討・準備（再編事業の適用を含めた検討）</li> <li>・ 平成 32 年度～：実施、点検評価・見直し</li> </ul>

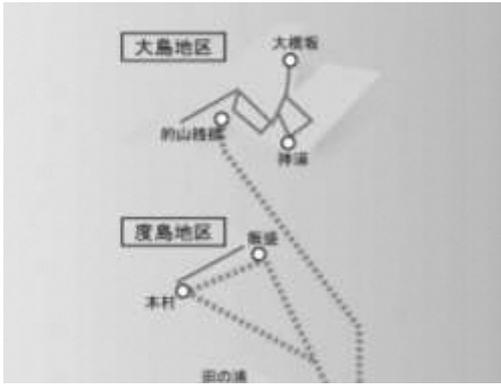
## ②新たな公共交通空白地区対策への対応

<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の路線バスのバス停から離れた地域や、急傾斜地などのバス停までの移動が困難な交通空白地区について、路線バスのバス停や駅など交通結節点までの移動を支える新交通システム等の導入を図る。</li> <li>運行方法等は、予約制区域運行方式など効率的で利便性の高いものとし、具体的にはまちづくり運営協議会と連携して検討を行う。</li> <li>また、既存バス路線の再編により交通空白地区となる地域についても同様の対応を行うものとする。</li> </ul>	
<p>対象路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地区（田平地域、中野地域など）</li> </ul>	
<p>実施主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり運営協議会</li> <li>交通事業者</li> <li>平戸市</li> </ul>	
<p>実施行程</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 31 年度：詳細検討・準備（再編事業の適用を含めた検討）</li> <li>平成 32 年度～：実施、点検評価・見直し</li> </ul>	

図表 7-8 路線バスのルート変更により発生する公共交通空白地区



### ③離島コミュニティ交通の維持・活性化

<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大島及び度島島内を運行する交通体系の維持活性化を図るため、利用状況や需要に応じた運行形態（乗降方式等）の継続的な見直しを行う。</li> </ul>	
<p>対象路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大島循環線</li> <li>板の浦線</li> <li>度島島内線</li> </ul>	
<p>実施主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり運営協議会</li> <li>交通事業者</li> <li>平戸市</li> </ul>	
<p>実施行程</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 31 年度：詳細検討・準備（再編事業の適用を含めた検討）</li> <li>平成 32 年度～：実施、点検評価・見直し</li> </ul>	

## 【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

### (1) 島民ニーズに合わせた利便性の向上

①利用者ニーズに対応したハード・ソフトの改善	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>船内や待合所などの環境整備など、利用者ニーズに配慮したハード・ソフト両面の改善を図る。</li> </ul>
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>大島航路</li> <li>度島航路</li> <li>津吉航路</li> <li>高島航路</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者（航路）</li> <li>平戸市</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成31年度～：段階的实施、点検評価・見直し</li> </ul>

### (2) 省エネ船舶へのリプレイス

①度島航路のリプレイス検討	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全で安定的な運航と燃料費及び修繕費などの経費削減を図るため、老朽化する使用船舶の計画的なリプレイスを行う。</li> </ul> 
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>度島航路</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者（航路）</li> <li>平戸市</li> <li>長崎県</li> <li>国</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成33～36年度：航路改善計画の策定、建造</li> </ul>

## ②津吉航路のリプレイス検討

事業概要	<ul style="list-style-type: none"><li>安全で安定的な運航と燃料費及び修繕費などの経費削減を図るため、老朽化する使用船舶の計画的なリプレイスを行う。</li></ul>	
対象路線	<ul style="list-style-type: none"><li>津吉航路</li></ul>	
実施主体	<ul style="list-style-type: none"><li>交通事業者（航路）</li><li>平戸市</li><li>長崎県</li><li>国</li></ul>	
実施行程	<ul style="list-style-type: none"><li>平成 33～36 年度：航路改善計画の策定、建造</li></ul>	

**【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**

**(1) 公共交通に関する情報発信の充実**

**①WEBサイト等による情報発信の充実**

<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民はもとより国内外の来訪者が公共交通を便利に利用できるよう、WEBサイト等を活用した情報発信の強化を行う。</li> </ul>	
<p>対象路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内全路線・航路</li> </ul>	
<p>実施主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者</li> <li>平戸市</li> </ul>	
<p>実施行程</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成31年度～：段階的实施、点検評価・見直し</li> </ul>	

**②外国人向け多言語対応**

<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後増加が期待される外国人観光客が公共交通を便利に利用できるよう、利用方法やルート・ダイヤなど情報面についての多言語対応を行う。</li> </ul>	
<p>対象路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内全路線・航路</li> </ul>	
<p>実施主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者</li> <li>平戸市</li> </ul>	
<p>実施行程</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成31年度～：段階的实施、点検評価・見直し</li> </ul>	

## (2) 利用促進事業の展開

①利用促進事業の展開	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>周遊きっぷの開発や観光関連セット商品の開発など、各種の利用促進事業の展開を図る。</li> </ul> 
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内全路線・航路</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者</li> <li>平戸市</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 31 年度～：段階的实施、点検評価・見直し</li> </ul>

②免許返納施策、健康・福祉施策等と連携した利用促進	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民の利用促進を図るため、免許返納と連携した利用促進のほか、健康・医療・福祉施策や商業施策等と連携した情報発信・利用促進策を導入する。</li> </ul> 
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内全路線・航路</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者</li> <li>平戸市</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 31 年度～：段階的实施、点検評価・見直し</li> </ul>

### (3) 計画的な車両更新

①計画的な車両更新	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全で快適な移動を実現するため、老朽車両の計画的な更新を行う。</li> </ul>  <p>(イメージ：西肥自動車ノンステップバス)</p>
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内全陸上交通路線（路線バス、新交通システム）</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者</li> <li>平戸市</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 31 年度～：段階的实施、点検評価・見直し</li> </ul>

### (4) ホスピタリティの充実

①おもてなしの意識醸成	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民や来訪者に気持ちよく公共交通を利用してもらうよう、ドライバーや船員、窓口従業員等の全ての従業員を対象に、ホスピタリティ向上に向けた研修や意識啓発など必要な取り組みを行う。</li> </ul>
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内全路線・航路</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者</li> <li>平戸市</li> </ul>
実施行程	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 31 年度～：段階的实施、点検評価・見直し</li> </ul>

## 7. スケジュール

バス路線再編など詳細な検討や地元の合意形成が必要な事業は、平成31年に再編実施計画を策定し、平成32年度からの事業実施を図る。その他の事業については、平成31年度より段階的な実施を図る。

図表 7-9 施策の実施スケジュール

(◎)再編事業の適用検討

基本方針	施策	事業		H31	H32	H33	H34	H35	H36
				2019	2020	2021	2022	2023	2024
全体方針				再編実施計画策定予定					
【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	(1) 地域内幹線系統の整備	① 「平戸高校」―「たびら平戸口」間を結ぶ新たな幹線系統の整備	◎	詳細検討	実施・点検評価	→	→	→	→
		① 佐世保方面路線の維持・活性化		実施・点検評価	→	→	→	→	
	(2) 広域アクセス体系の維持・活性化	② 松浦方面路線の維持・活性化		実施・点検評価	→	→	→	→	
		③ 松浦鉄道の維持・活性化・乗継改善		実施・点検評価	→	→	→	→	
(3) 交通結節点の強化	① 幹線系統結節点における拠点機能の強化		→	実施・点検評価	→	→	→	→	
【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	(1) 持続可能な支線系統の再編	① 南部支線系統の新設	◎	詳細検討	実施・点検評価	→	→	→	→
		② 平戸高校線のルート再編	◎	詳細検討	実施・点検評価	→	→	→	→
		③ その他支線系統の効率化と利便性の向上	◎	詳細検討	実施・点検評価	→	→	→	→
	(2) 新交通システム等による交通空白地区（不便地区）対策	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	◎	詳細検討	実施・点検評価	→	→	→	→
		② 新たな交通空白地区対策の推進	◎	詳細検討	実施・点検評価	→	→	→	→
		③ 離島コミュニティ交通の維持・活性化	◎	詳細検討	実施・点検評価	→	→	→	→
【基本方針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	(1) 島民ニーズを踏まえた利便性の向上	① 利用者ニーズに対応したハード・ソフトの改善		実施・点検評価	→	→	→	→	→
	(2) 省エネ船舶へのリプレイス	① 度島航路のリプレイス検討				航路改善計画策定、建造（時期未定）			
		② 津吉航路のリプレイス検討				航路改善計画策定、建造（時期未定）			
【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	(1) 公共交通に関する情報発信の充実	① WEBサイト等による情報発信の充実		→	実施・点検評価	→	→	→	→
		② 外国人向け多言語対応		→	実施・点検評価	→	→	→	→
	(2) 利用促進事業の展開	① 利用促進事業の展開		→	実施・点検評価	→	→	→	→
		② 免許返納施策、健康・福祉施策等と連携した利用促進		実施・点検評価	→	→	→	→	→
	(3) バリアフリーなどに対応した車両導入	① 計画的な車両更新		→	実施・点検評価	→	→	→	→
	(4) ホスピタリティの充実	① おもてなし意識の醸成		→	実施・点検評価	→	→	→	→

## 參考資料

# 1. 市民アンケート調査結果

## (1) 調査概要

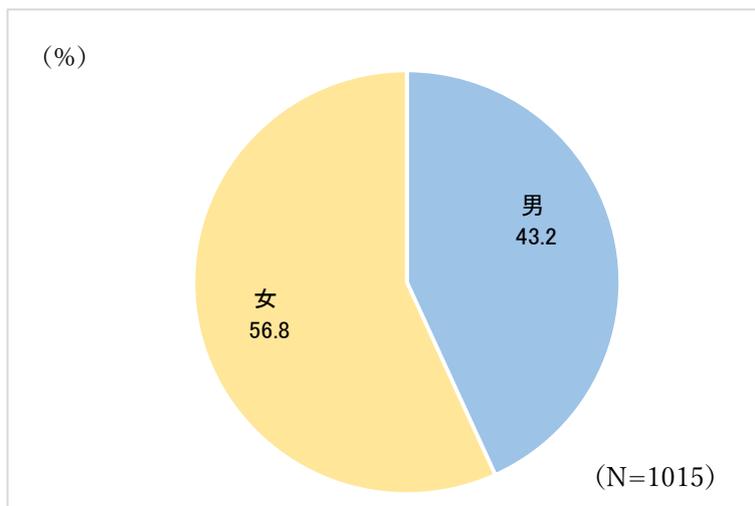
- ①調査対象： 平戸市在住の 3000 名
- ②調査時期：平成 30 年 7 月
- ③調査方法：郵送による配布・回収
- ④回収数：1,090 票（回収率 36.3%）
- ⑤調査項目

- |                     |                       |
|---------------------|-----------------------|
| 問1①性別               | 問18路線バスを利用する目的        |
| 問1②年代               | 問19①主に利用するダイヤの時間帯(行き) |
| 問2お住まい              | 問19②主に利用するダイヤの時間帯(帰り) |
| 問3①職業・状態            | 問20路線バスの利便性について       |
| 問3②通勤・通学先           | 問21路線バスについて改善してほしい点   |
| 問3③通勤・通学先の移動手段      | 問22改善ができた場合の利用頻度の変化   |
| 問4あなたが所有されている乗り物    | 問23今後の公共交通のあり方        |
| 問5医療機関に通院されている頻度    | 問24新しい交通手段の導入について     |
| 問6①通院される時間帯         | 問25①津吉航路              |
| 問6②帰宅される時間帯         | 問25②度島航路              |
| 問7よく行かれる病院          | 問25③大島航路              |
| 問8通院される際の交通手段       | 問25④高島航路              |
| 問9①路線バスを利用していない心情   | 問26①ダイヤ               |
| 問10買物に行かれる頻度        | 問26②便数                |
| 問11①買物に行かれる時間帯      | 問26③乗り継ぎの利便性          |
| 問11②ご自宅に到着する時間帯     | 問26④運賃                |
| 問12よく買物に行かれる買物先     | 問26⑤時化への強さ            |
| 問13買物をされる際の交通手段     | 問26⑥船内環境              |
| 問14①買物で路線バスを利用しない心情 | 問26⑦待合所の環境(島側待合所)     |
| 問14②該当する理由          | 問26⑧待合所の環境(平戸側待合所)    |
| 問15最寄りのバス停          | 問26⑨船員マナー             |
| 問16バス停まで行く交通手段      | 問26⑩全体的な満足度           |
| 問17路線バスの利用頻度        |                       |

## (2)調査結果

### 問1 ①性別

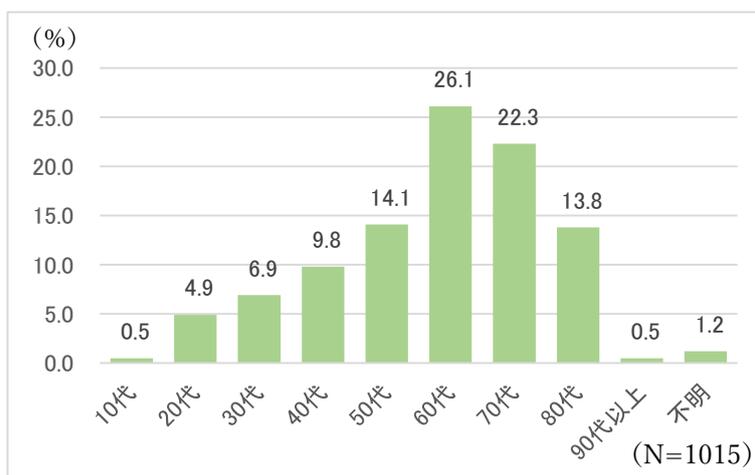
「女性」が 56.8%、「男性」43.2%と「女性」の方が多くなっている。



### 問1 ②年代

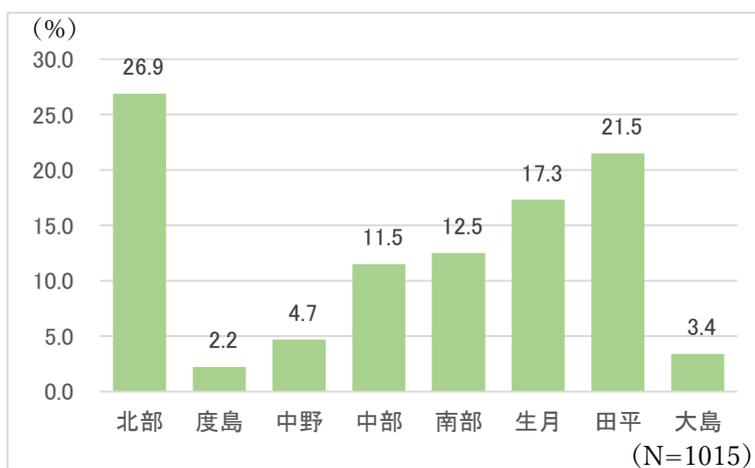
60代が 26.1%で最も多く、70代、50代の順が続いている。

60代以上で全体の6割以上と高年代の回答が多くなっている。



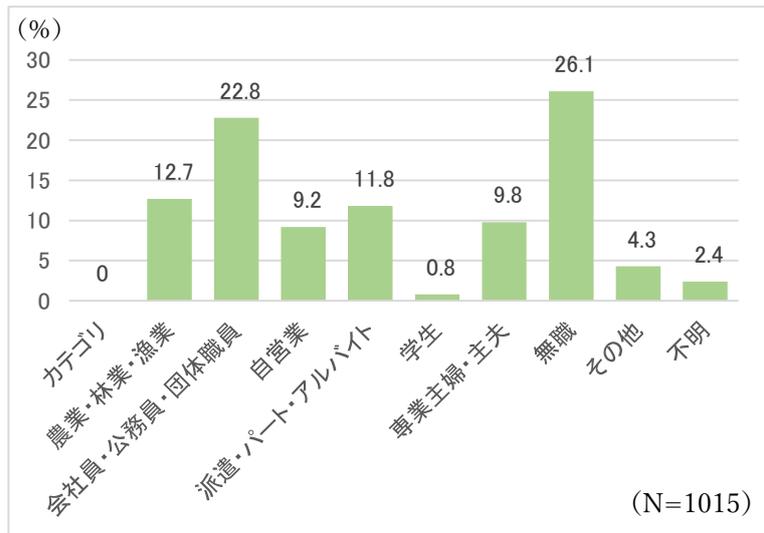
### 問2 お住まい

「北部」が 26.9%で最も多く、「田平」、「生月」、「南部」の順が続いている。



### 問3 ①職業・状態

高年代の回答が多かった影響から「無職」が26.1%で最も多く、「会社員・公務員・団体職員」が22.8%で続いている。

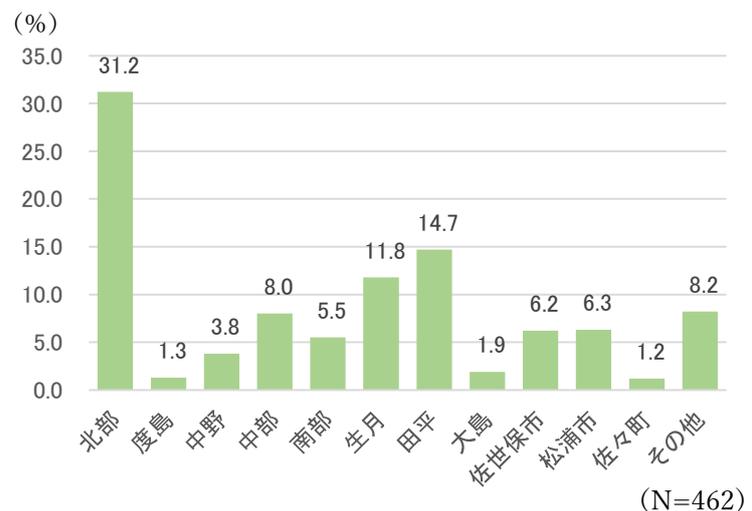


### 問3 ②通勤・通学先

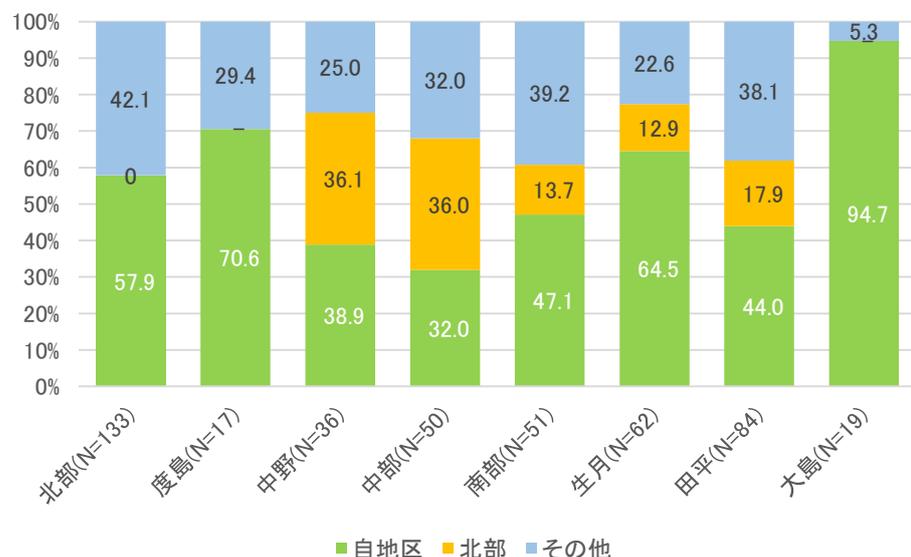
「北部」が31.2%で最も多く、「田平」が14.7%で続いている。

地区別で見ると、「大島」、「度島」、「生月」は自地区内の比率が半数を超えている。

「中野」、「中部」では「北部」の割合が約36%である一方、「南部」では13.7%と低下する。

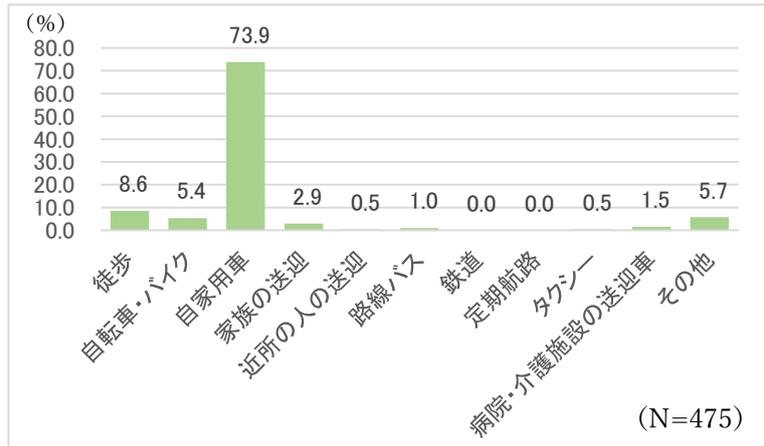


#### (地域別クロス)



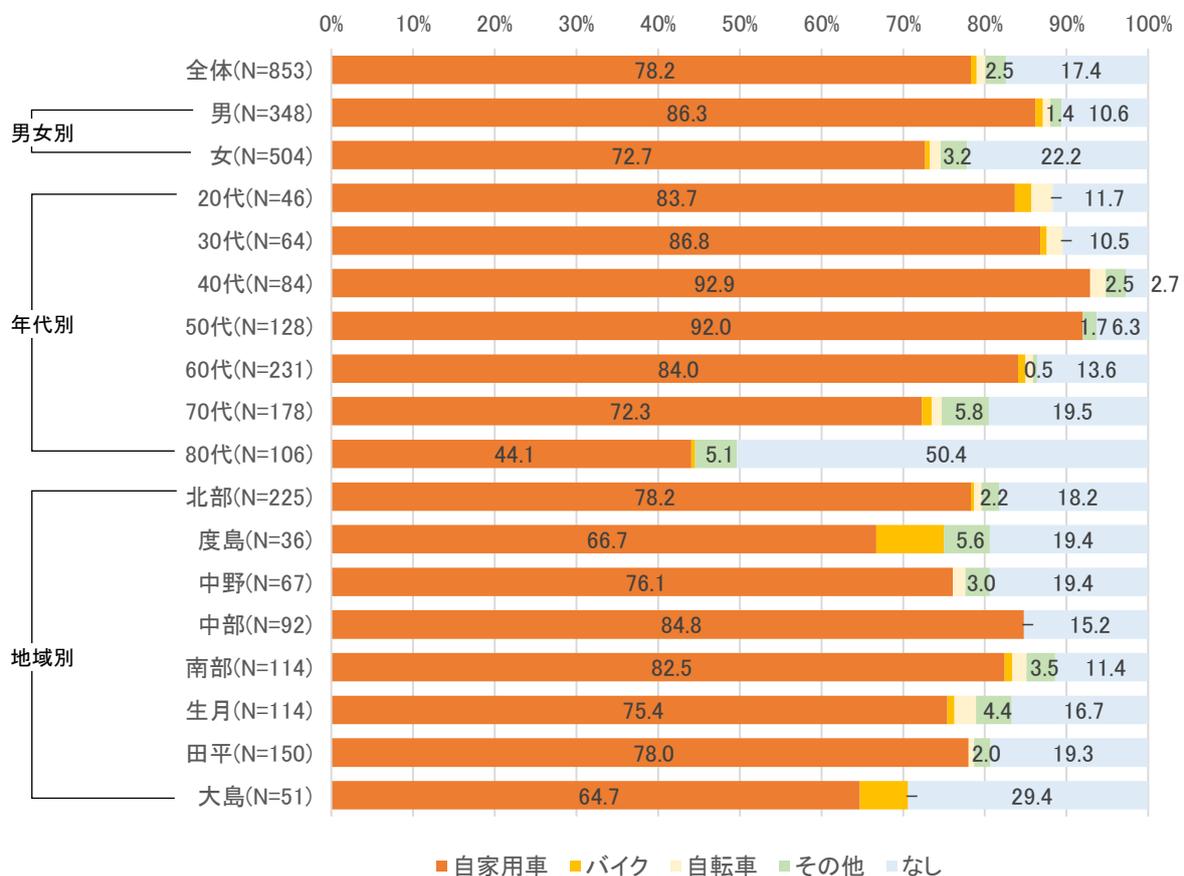
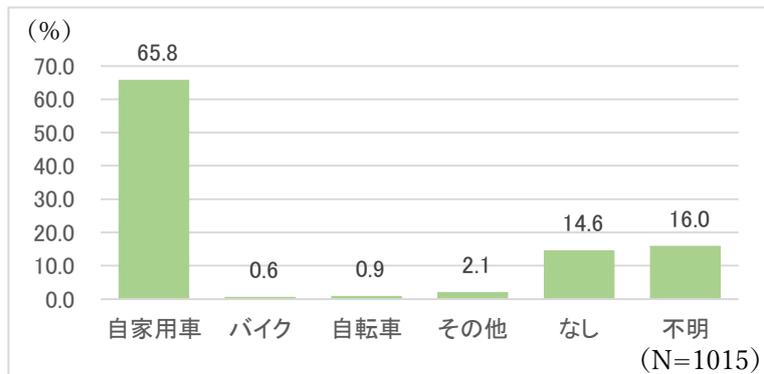
### 問3 ③通勤・通学先への移動手段

「自家用車」が73.9%で最も多く、「路線バス」は1.0%と僅かであった。



### 問4 あなたが所有されている乗り物

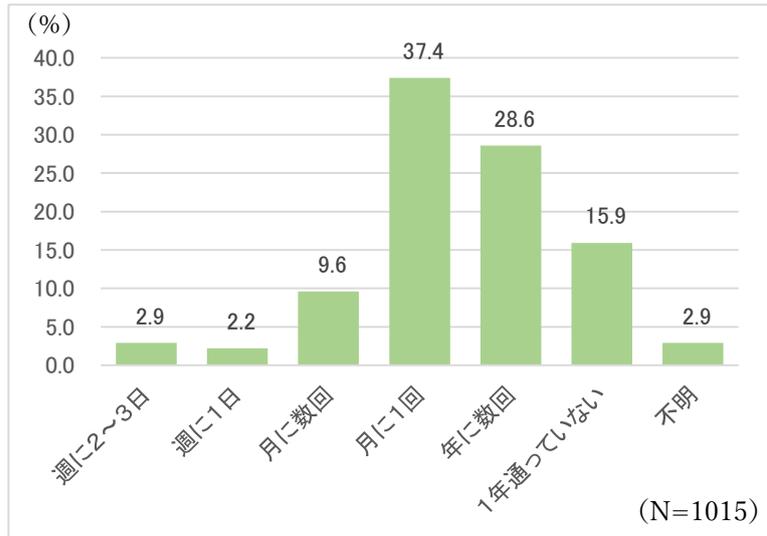
「自家用車」が65.8%で最も多い。年代別で見ると、40代と50代ではマイカー所有率は9割を超える。一方、80代を超えると44%と低下している。



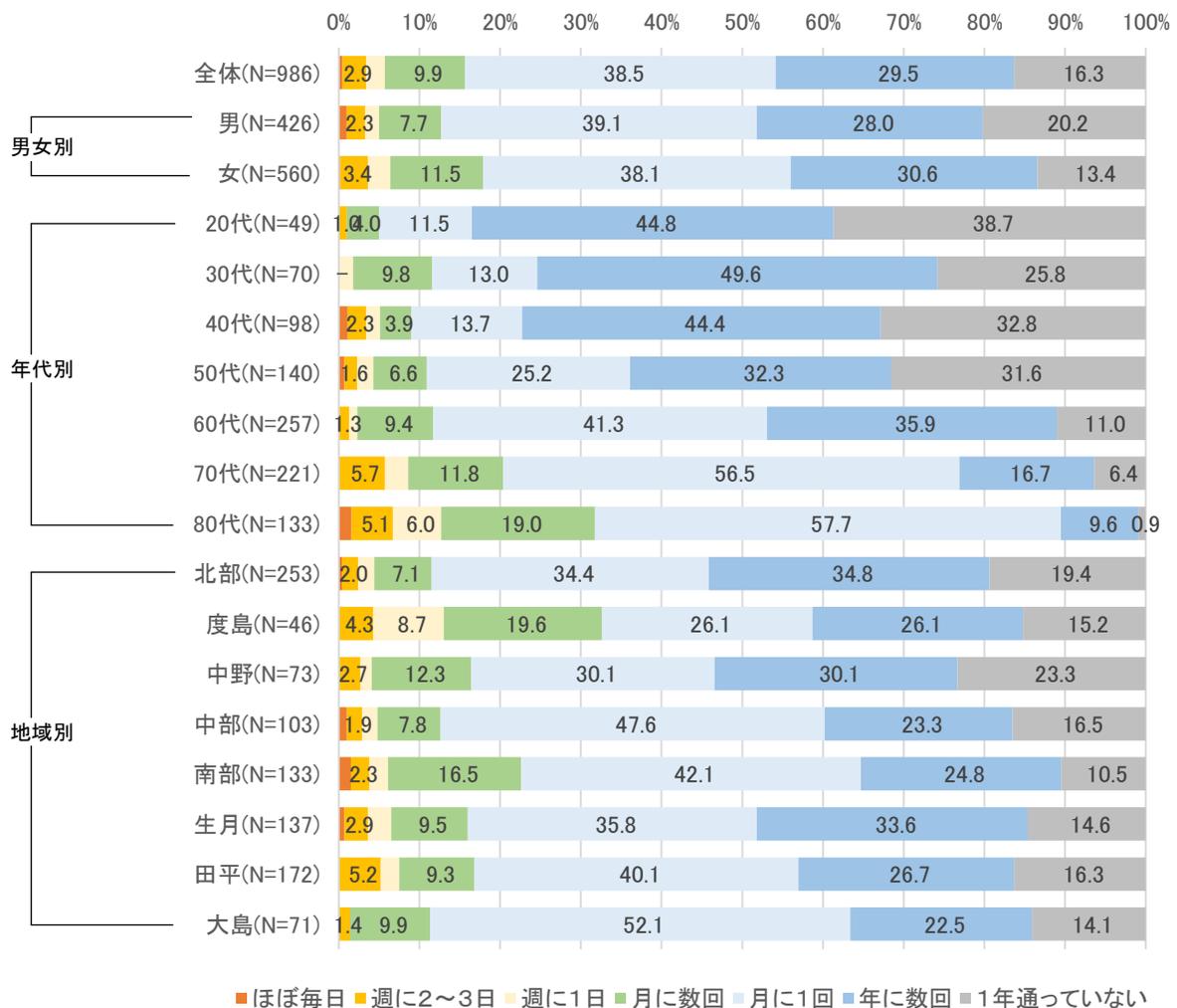
## 問5 医療機関に通院されている頻度

「月1回」が37.4%で最も多く、「週1回以上」は5.1%にとどまっている。

年代別で見ると、高年代ほど通院頻度が高くなり、80代以上では「月1回以上」が30%を超えている。地区別では度島の通院頻度が比較的高い結果となっている。



(クロス集計)

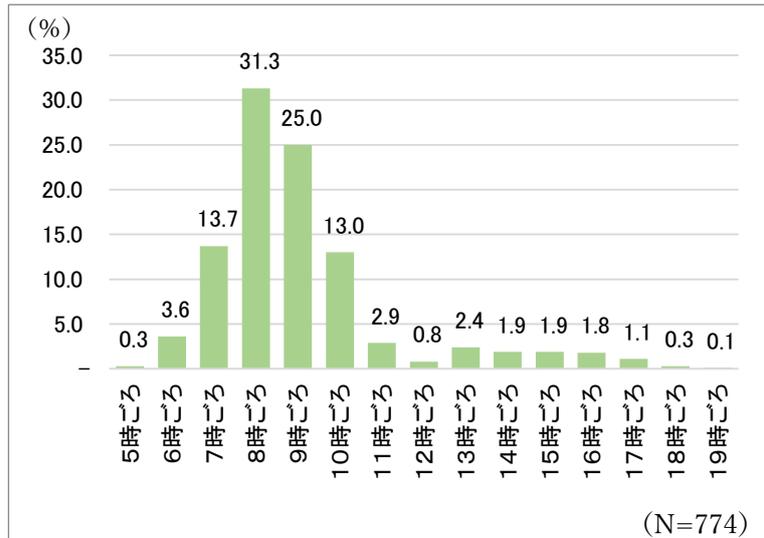


## 問6 通院の時間帯（往路）

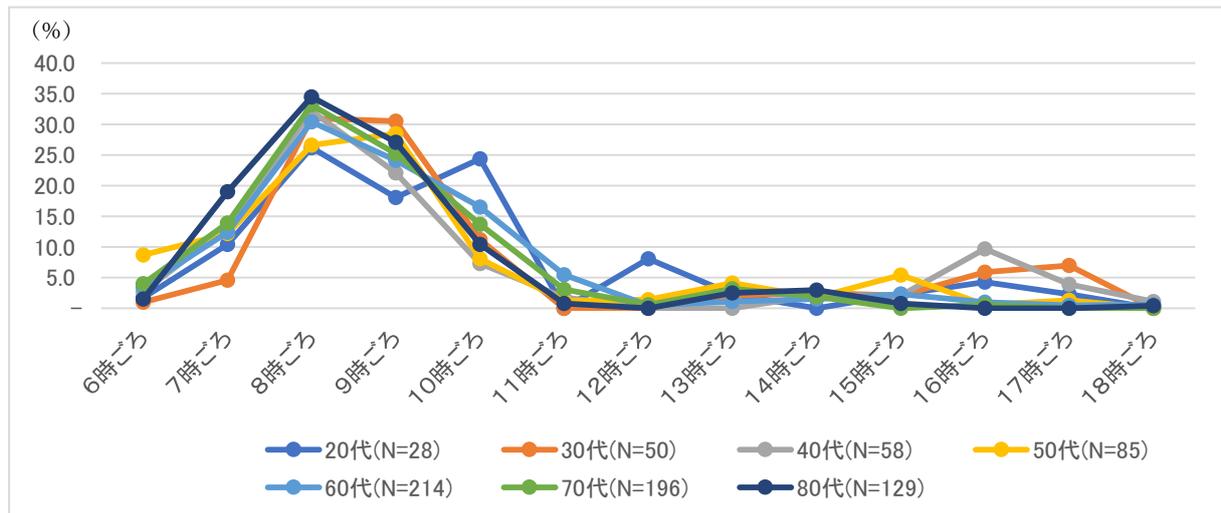
9時開院を目的に8時台が31.3%で最も多く、9時台が25.0%で続いている。

年代別では大きな差がなく全体傾向と同様の傾向が見られる。

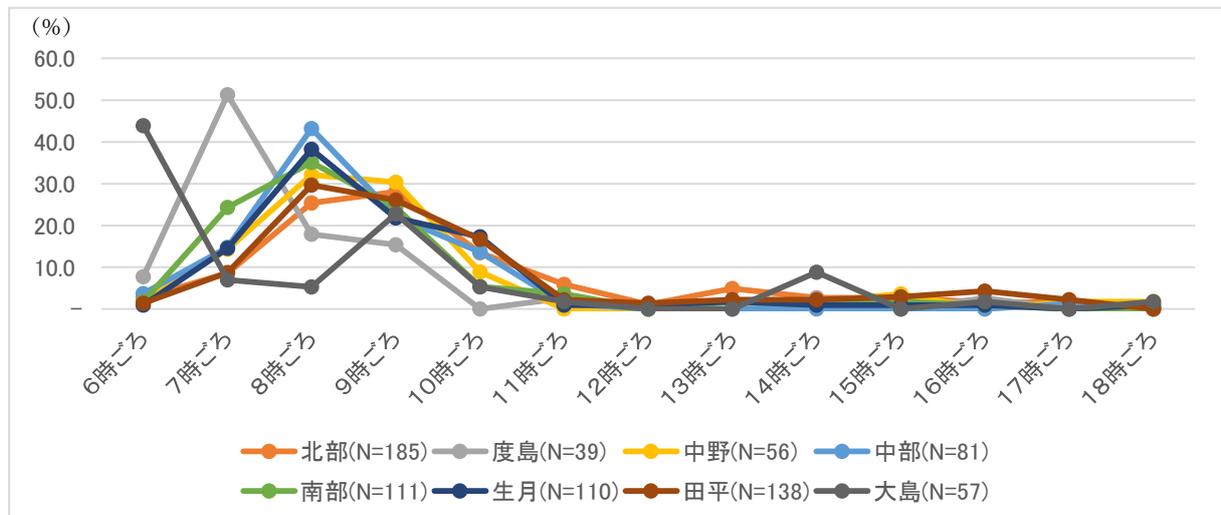
地区別では、度島と大島が航路ダイヤの関係上、平戸島に比べ1時間から2時間程度早い出発となっている。



### (年代別)



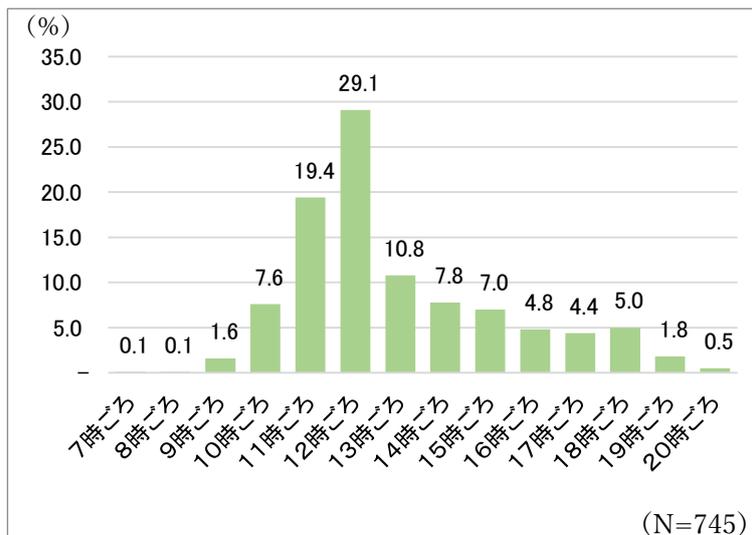
### (地区別)



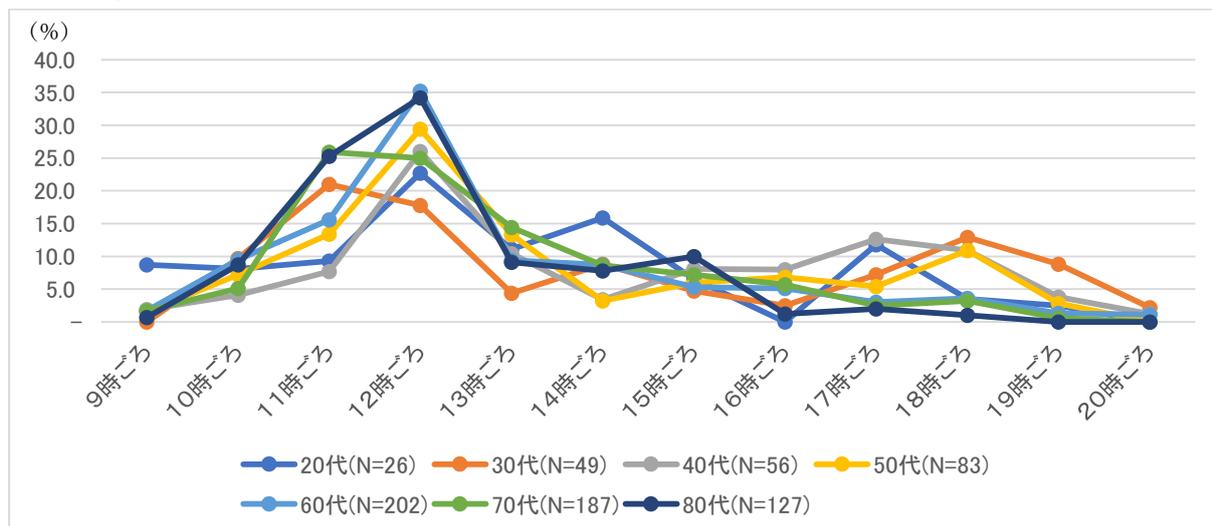
## 問6 通院の時間帯（復路）

復路は12時台が29.1%で最も多く、11時台が19.4%が続いている。

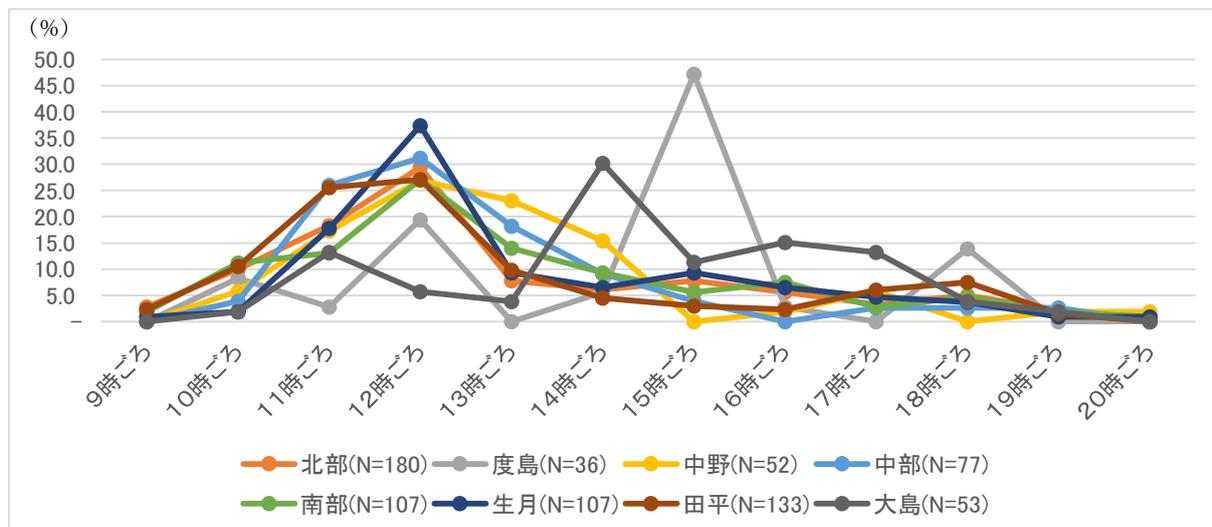
年代別では70代以上の大部分が13時までに帰宅する結果となっており、高齢者の多くは午前中完結型の通院行動パターンであるといえる。地域別でみると、度島は航路ダイヤの関係上15時台の戻り、大島は14時台の戻りが多くなっている。



### (年代別)

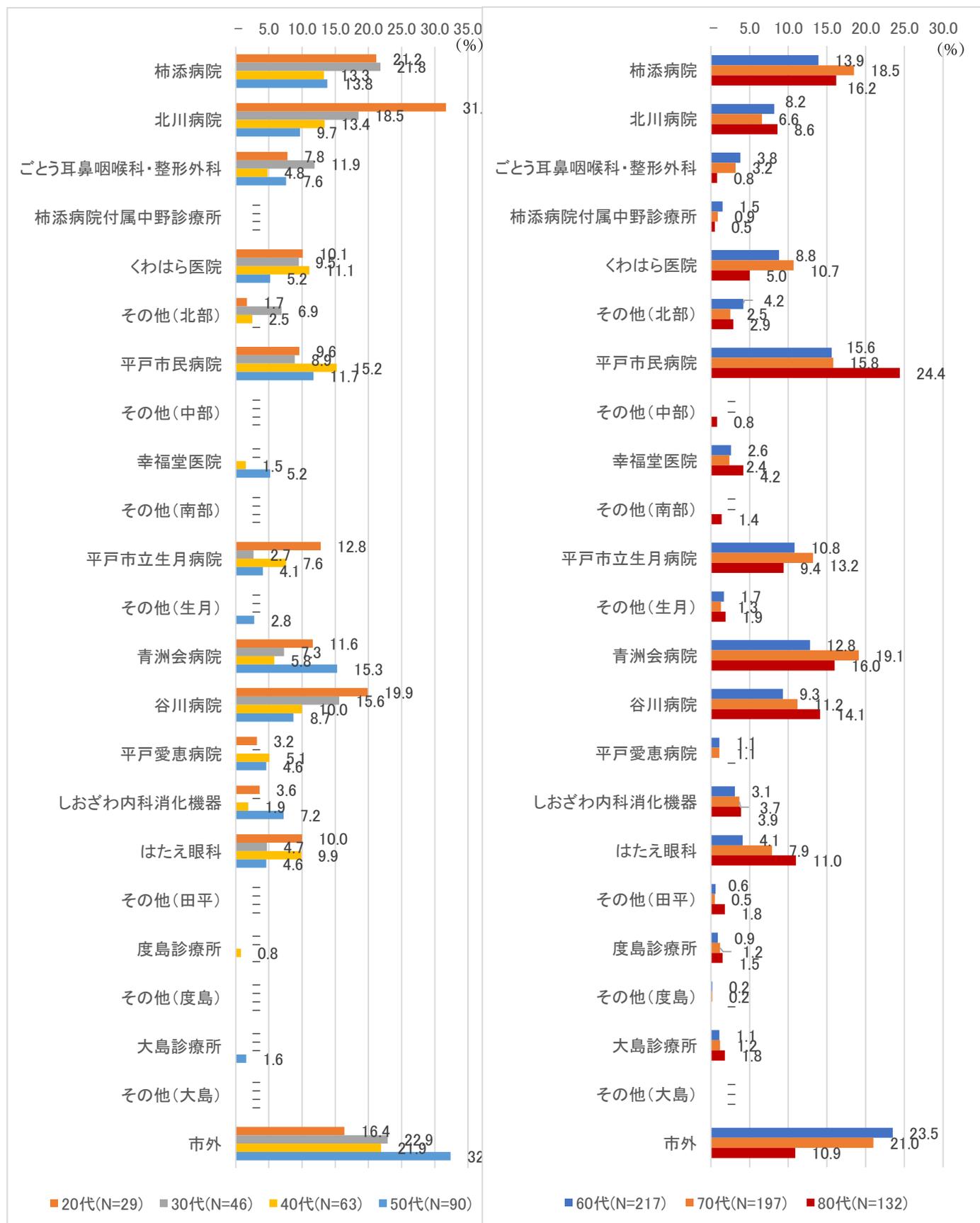


### (地区別)



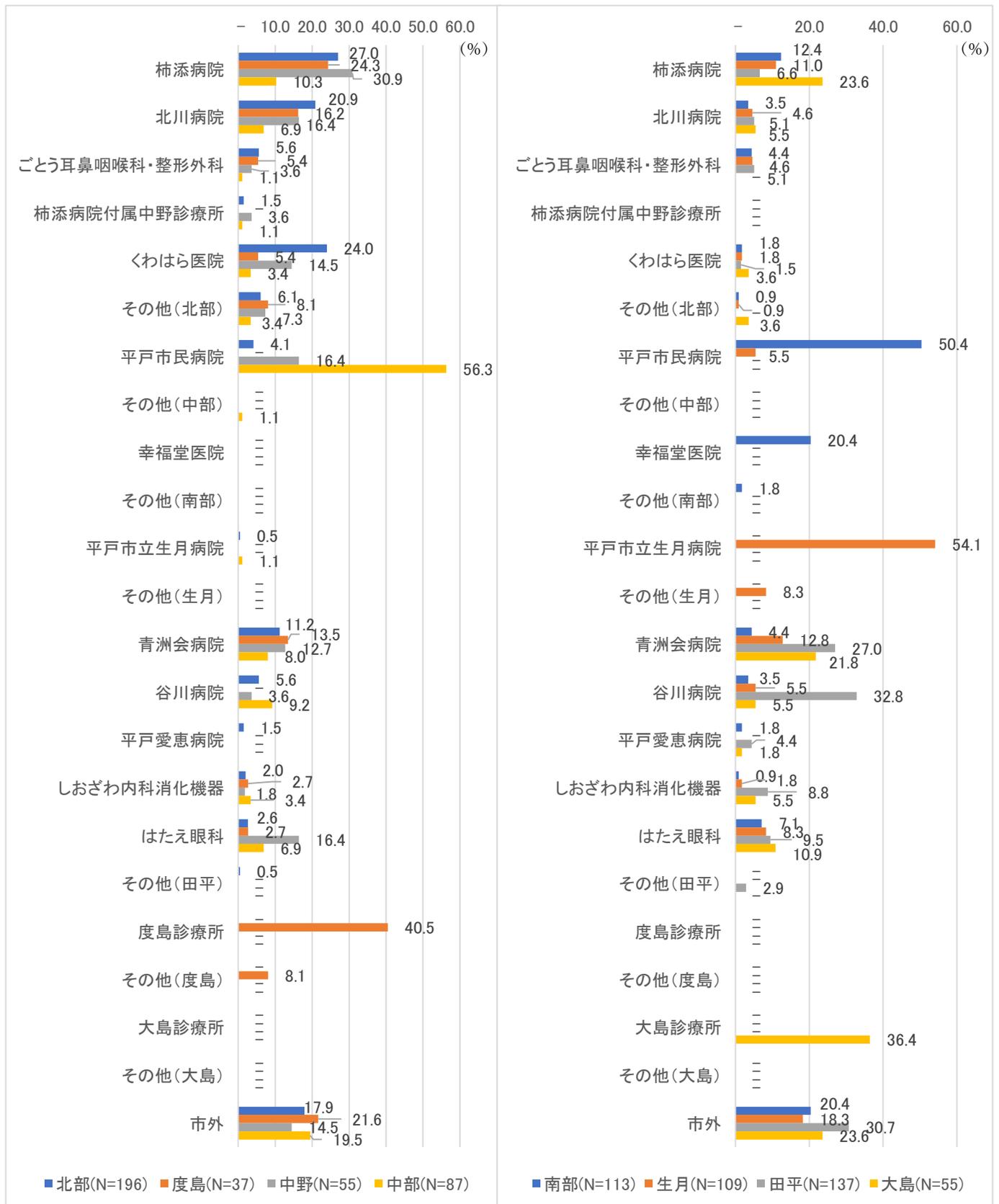
## 問7 日常的な通院先

全体的に柿添病院や北川病院、青洲会病院などの利用が多い。一方、80代以上では市民病院の利用が多い特徴が見られる。



(地区別)

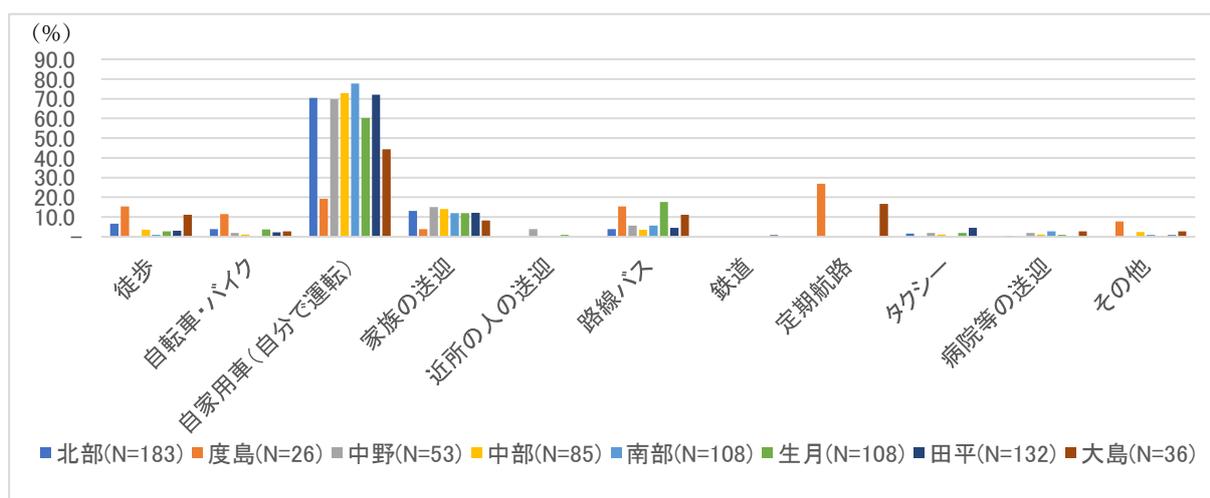
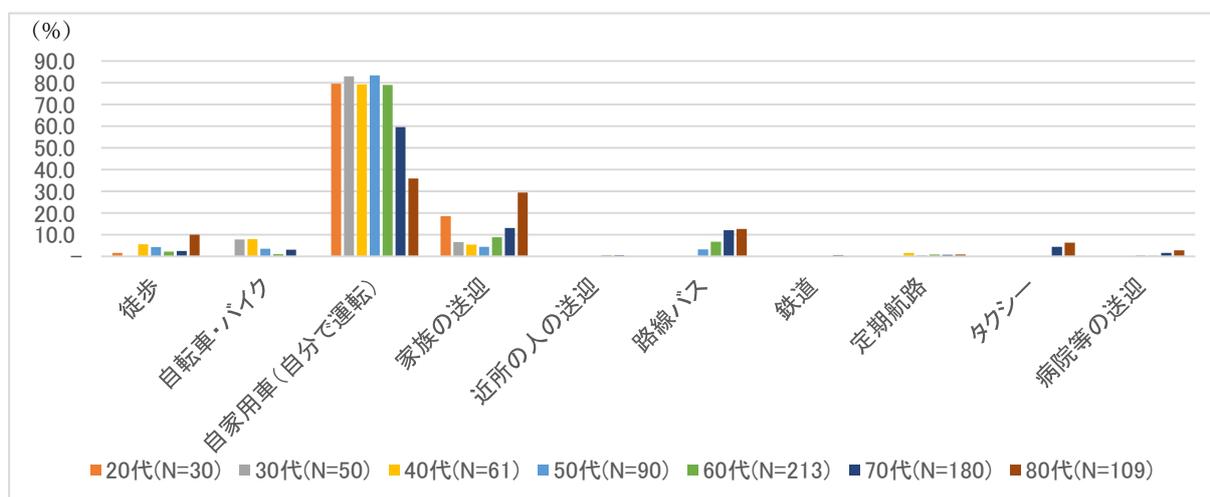
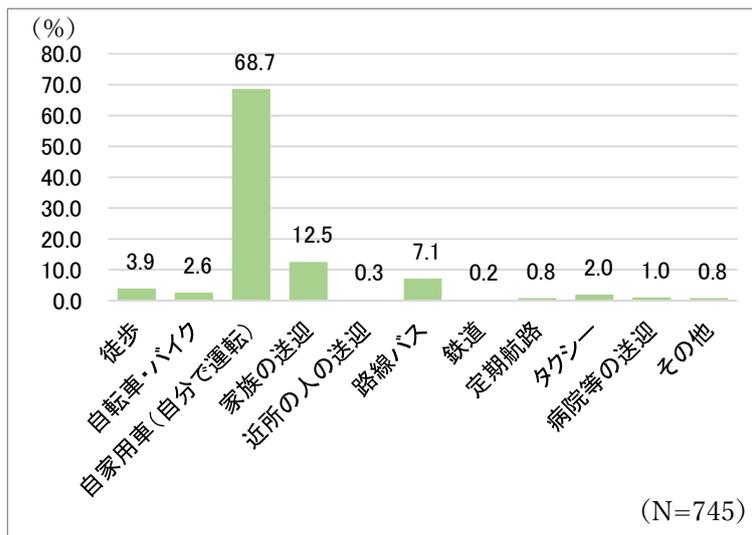
地区別でみると、中部と南部では市民病院の利用が半数以上と多い傾向が見られる。



## 問8 通院される際の交通手段

「自家用車(自運転)」が 68.7% で最も多く、「家族の送迎」が 12.5% で続いている。

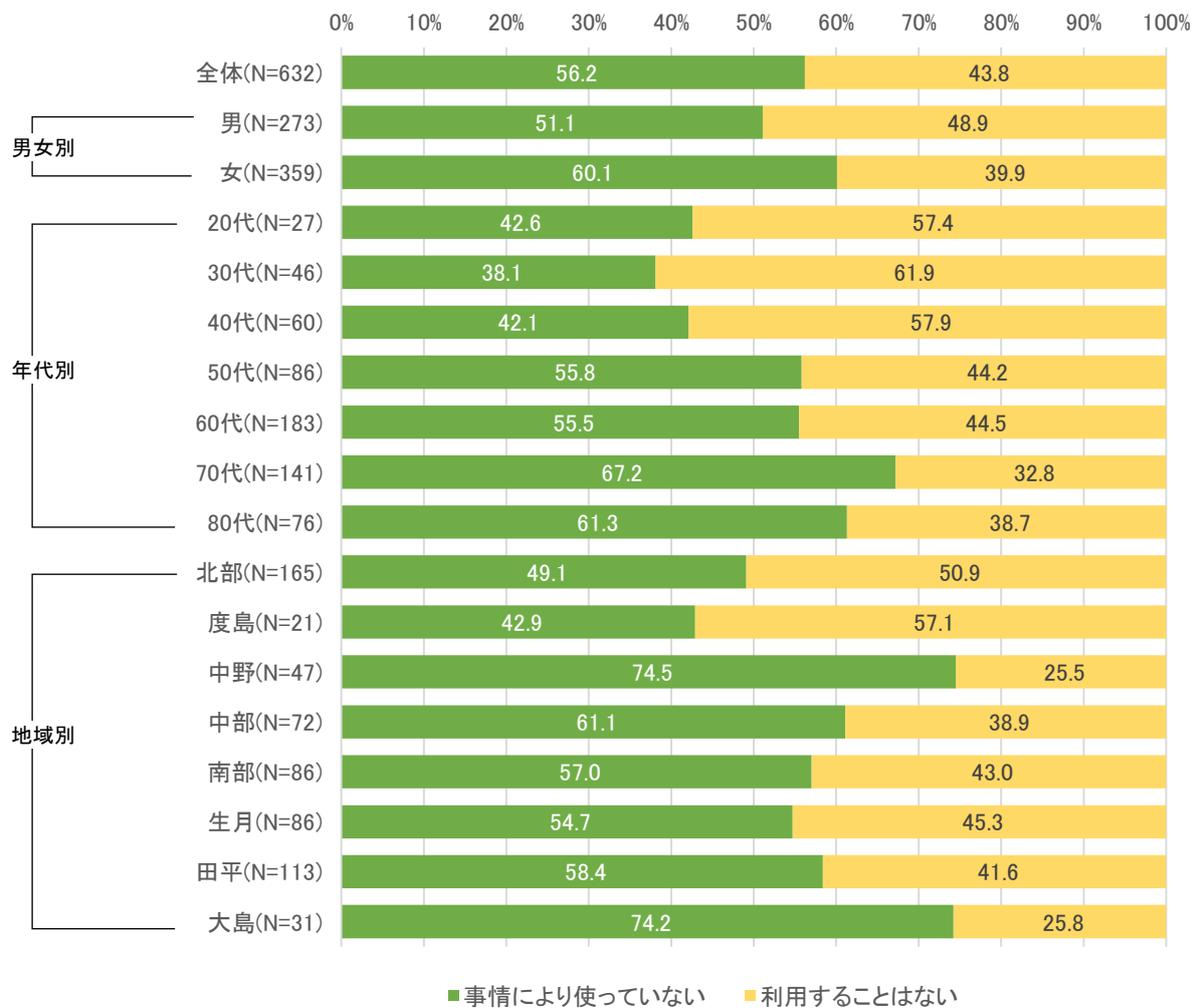
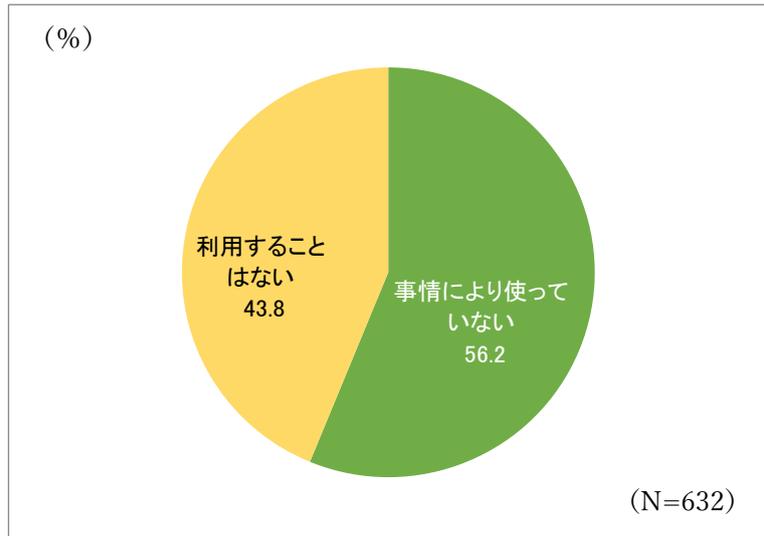
年代別では 80 代以上の 3 割は 家族の送迎となっている。また、70 代以上では「路線バス」も 10% 以上と他の年代に比べ比較的高い結果が見られた。



### 問9 ①路線バスを利用していない心情

「本来は利用しても良いが、何らかの理由により利用していない」が56.2%と半数を超えている。

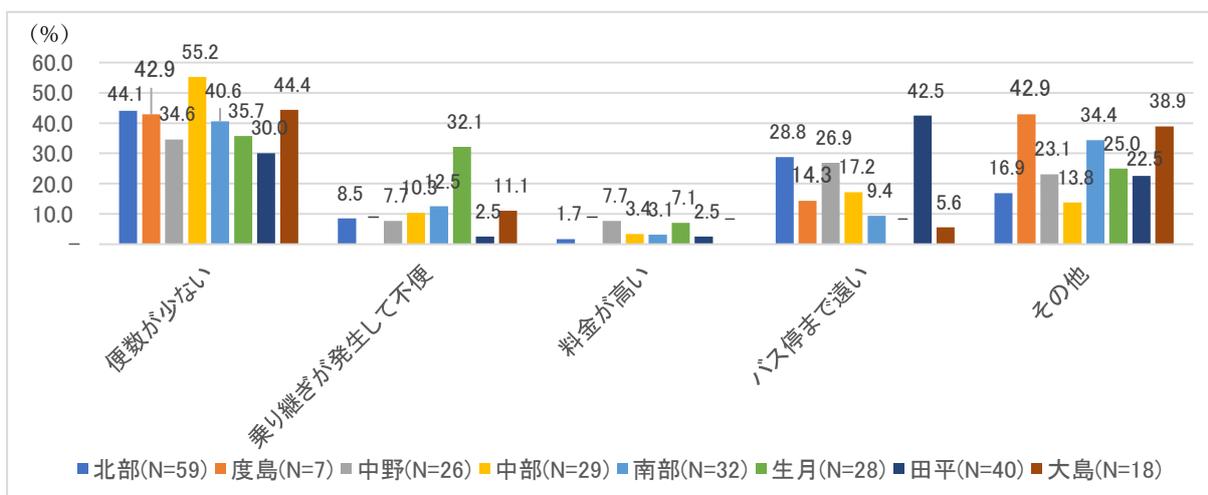
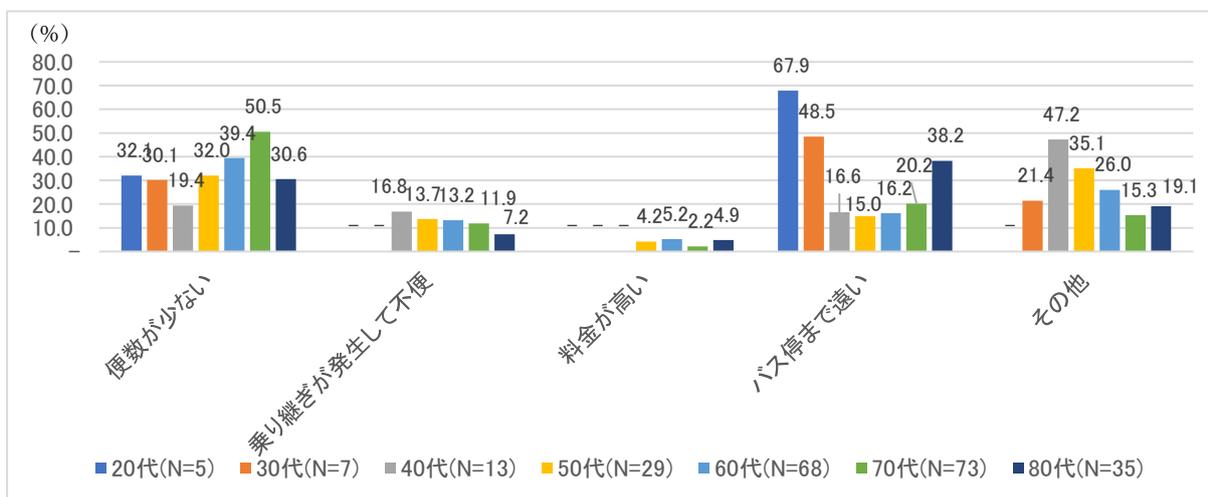
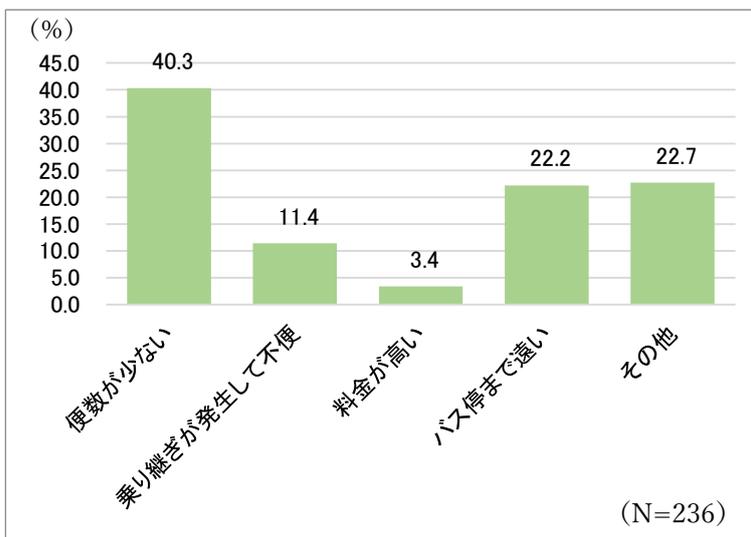
上記回答は70代と80代では6割を超えている。地区別では、中野地区と大島地区で7割を超えている。



(理由)

「便数が少ない」が 40.3%で最も多く、「バス停まで遠い」、「その他」がともに 22%台で続いている。

年代別では、70代は「便数が少ない」、80代では「バス停まで遠い」が最も多くなっている。

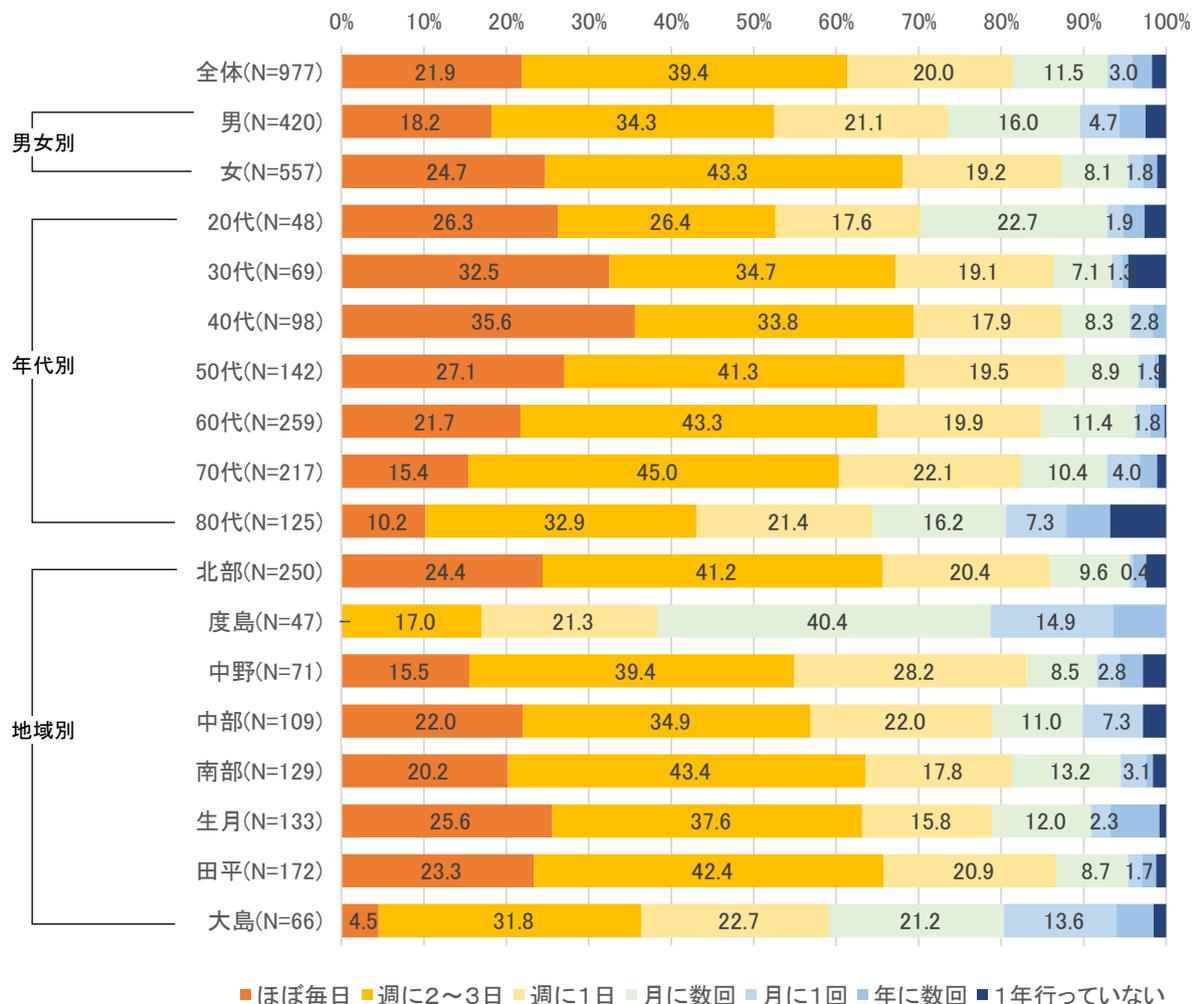
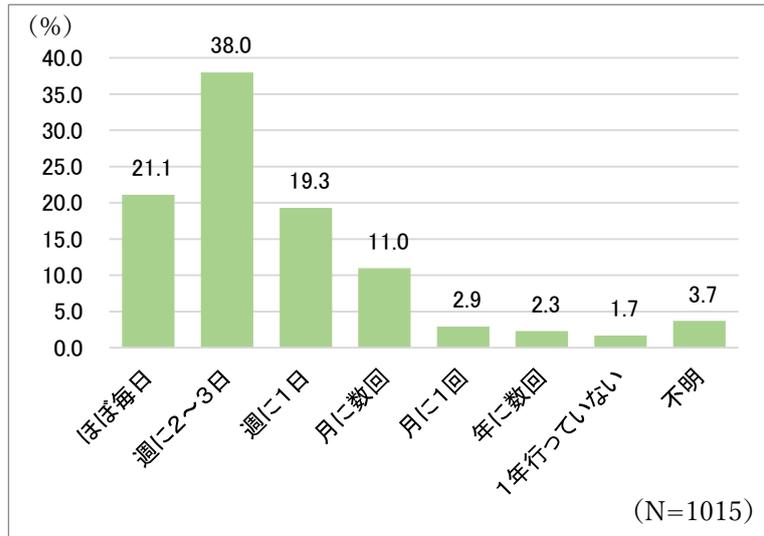


## 問10 買物の頻度

「週2～3日程度」が38%で最も多く、この結果は通院頻度よりも多い結果となっている。

年代別では、40代をピークに高年代ほど買物頻度が減少する傾向が見られる。

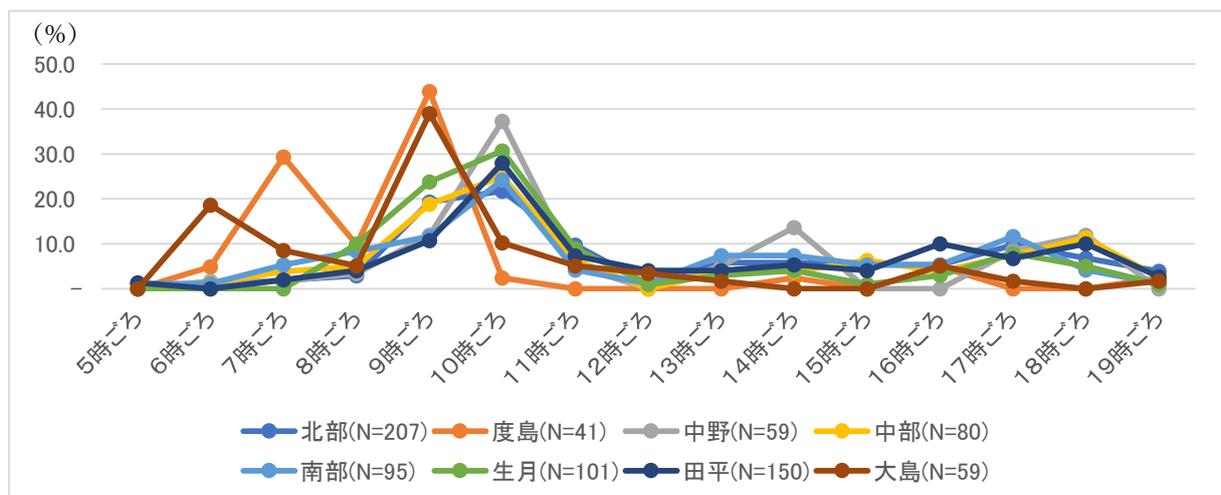
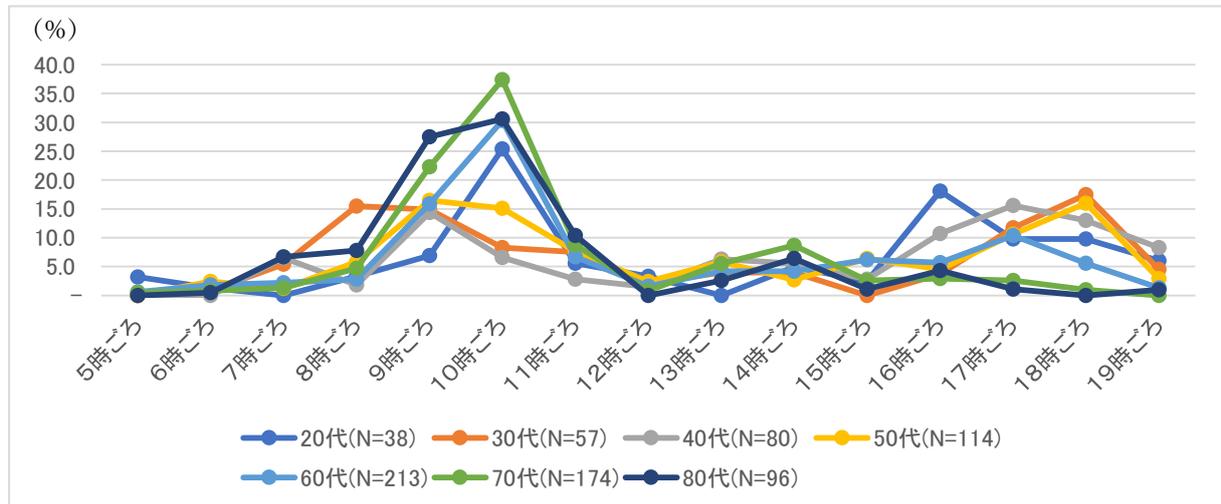
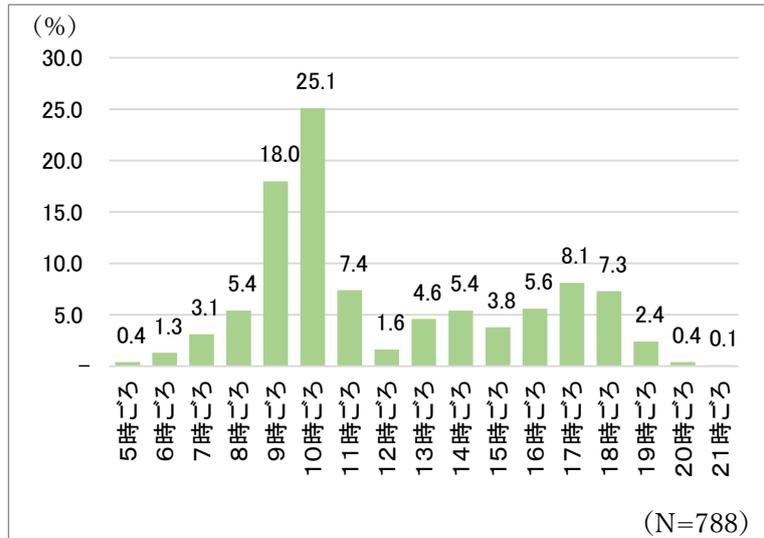
地区別では度島、大島の離島部の頻度が平戸島各地区に比べ少ない結果となっている。



### 問 1 1 買物の時間帯（往路）

店舗開店の10時台が最も多く、9時台が続いている。

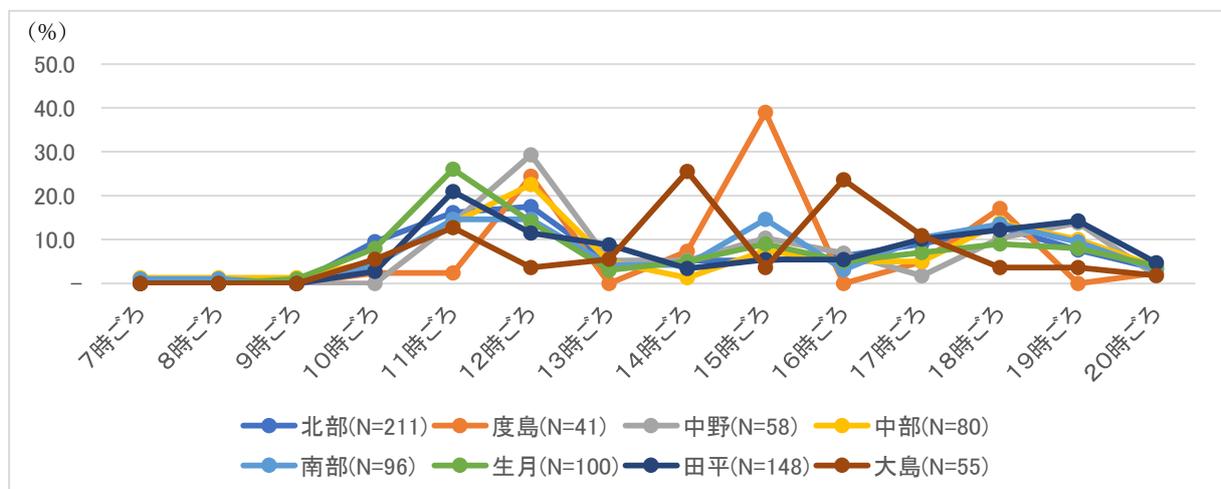
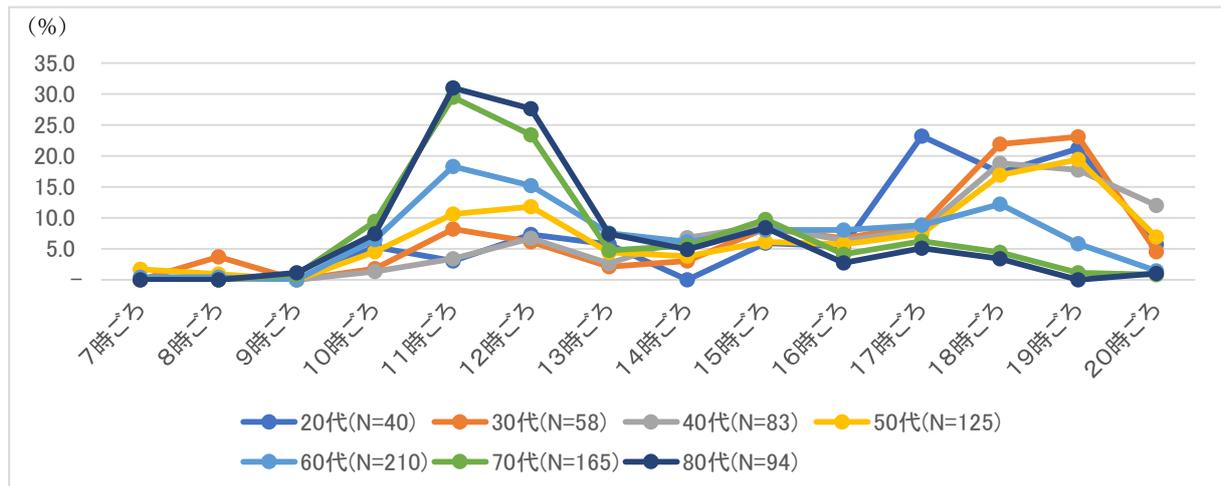
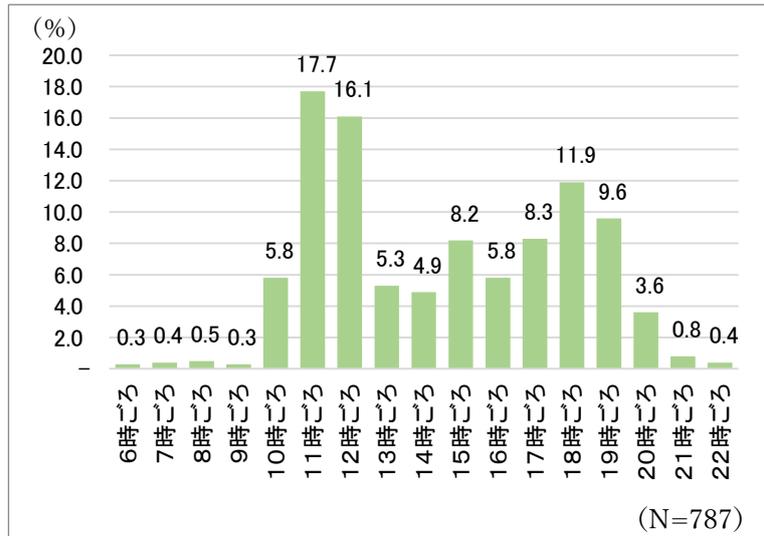
特に70代以上の高齢層はこの10時台の傾向が顕著となっている。地区別でみると、度島と大島では平均よりも1時間早い行動パターンが見られる。



### 問 1 1 買物の時間帯（復路）

11 時台と 12 時台が最も多く、通院と同じく午前中完結型の傾向が強い。

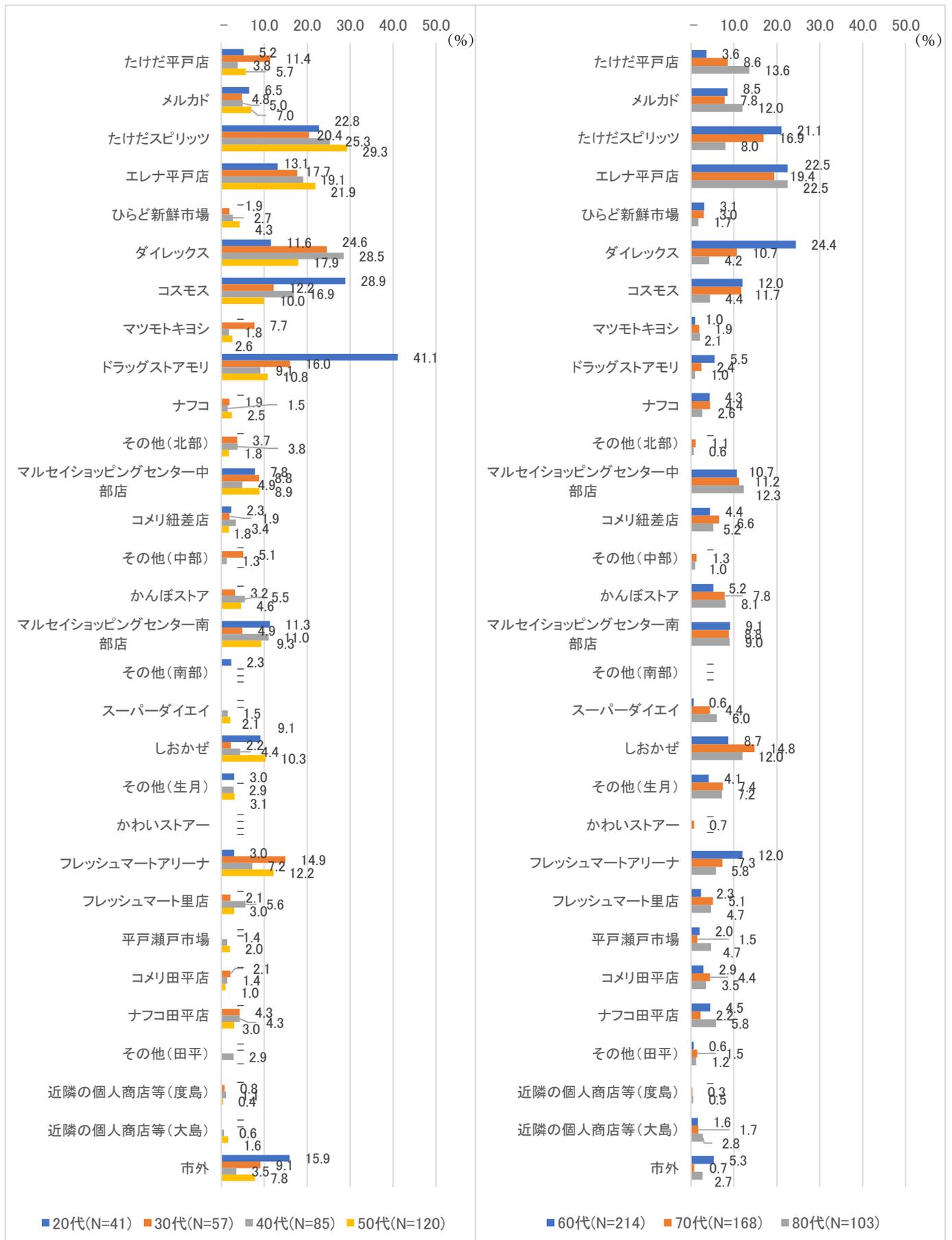
この傾向は特に 70 代以上の高齢層で顕著となっている。地区別でみると、通院同様、航路ダイヤの関係上、度島と大島で 14 時から 15 時台の戻りが多くなっている。

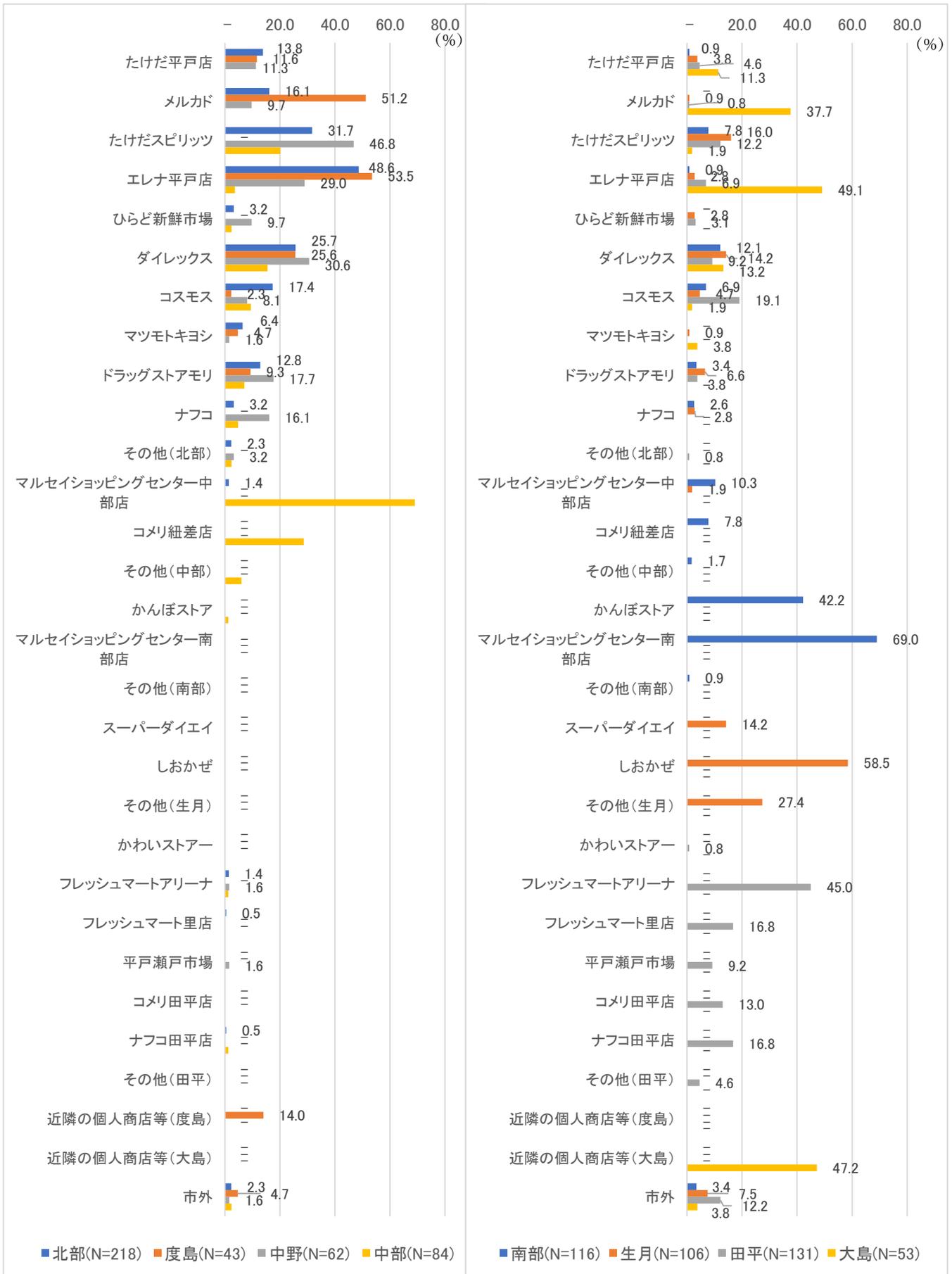


## 問12 日常的な買物先

買物先は、たけだスピリッツやエレナなどのスーパー系の利用が各年代で多い。

地区別で見ると、中部や南部では自地区内の店舗での買物も多い特徴が見られる。

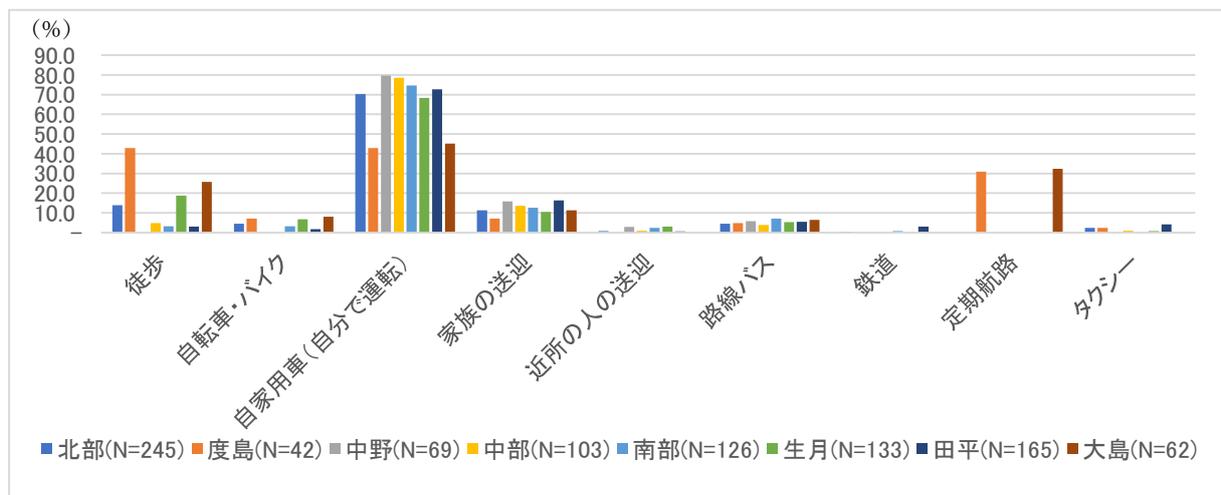
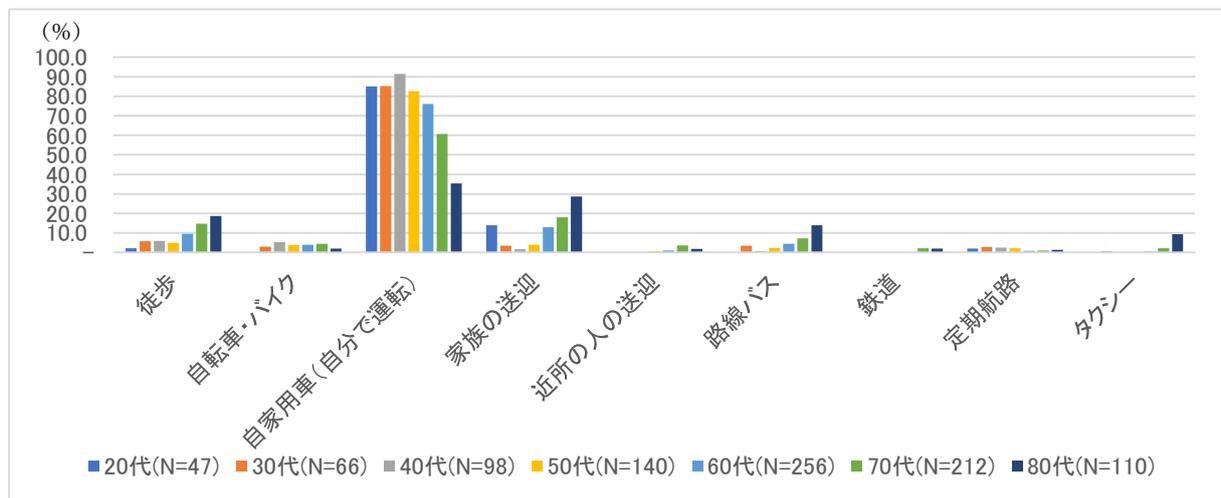
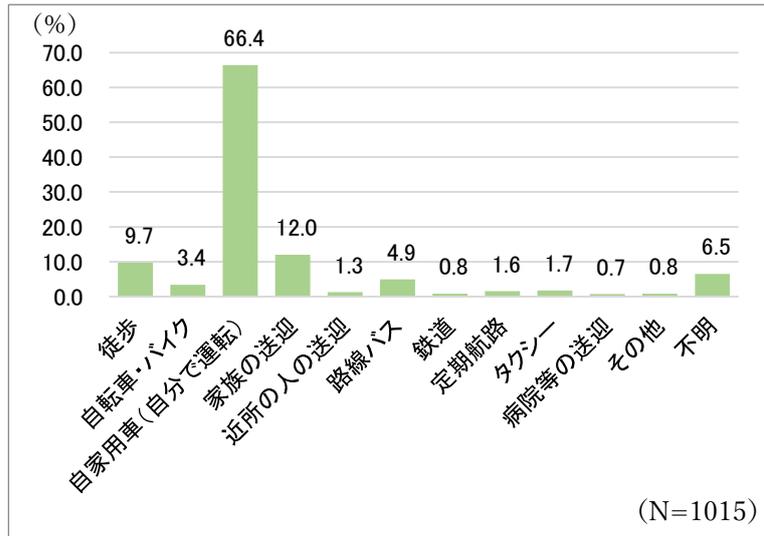




### 問13 買物の際の交通手段

「自家用車(自運転)」が 66.4% で最も多く、「家族の送迎」が 12.0% で続いている。

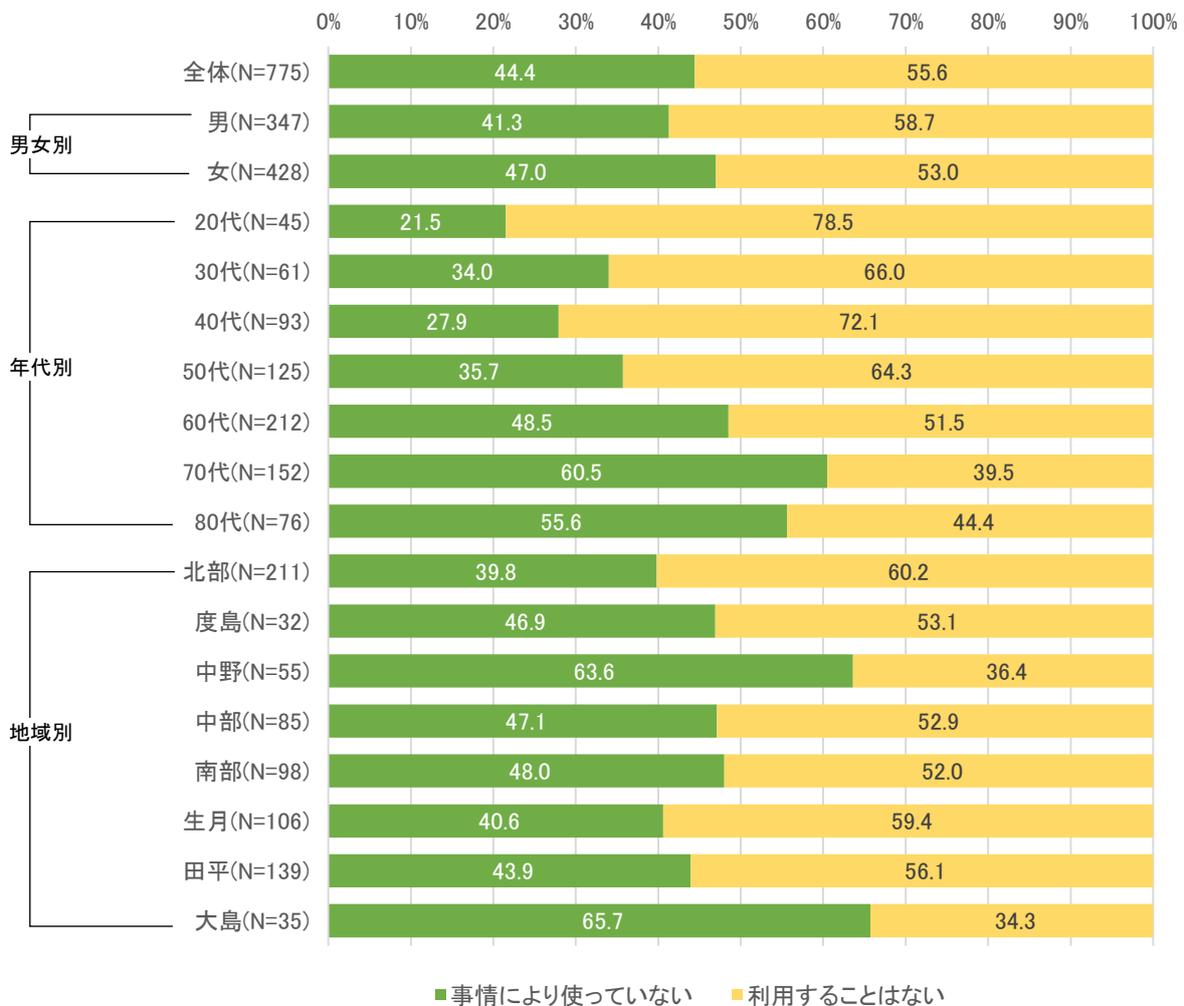
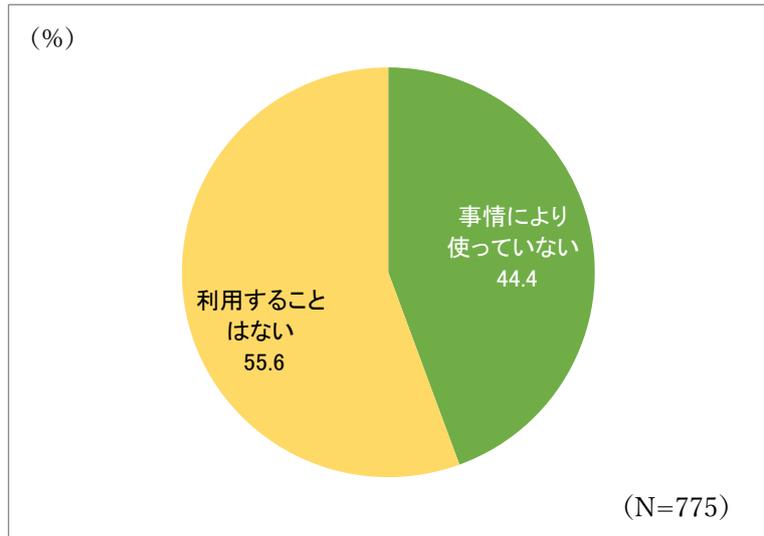
通院と同様に、高年代では家族の送迎や路線バスの利用も多くなっている。



### 問14 ①買物で路線バスを利用しない心情

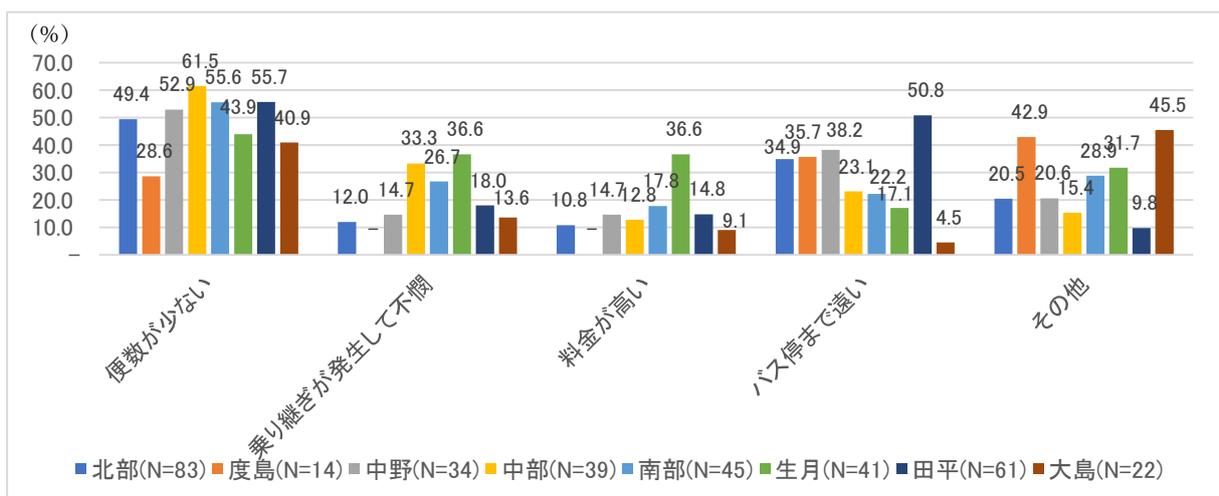
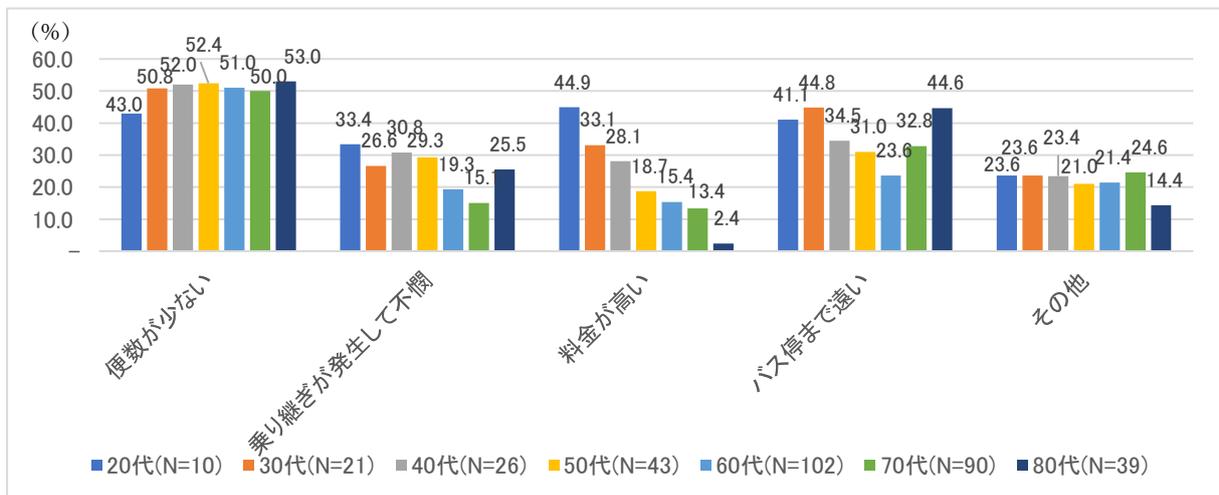
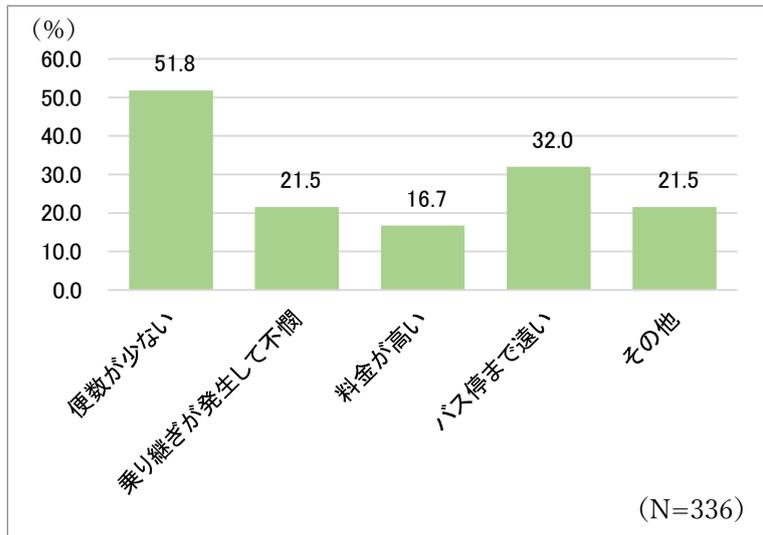
「本来は利用したいが何等かの理由がある」が44.4%であった。

この傾向は70代、80代で特に多く、地区別では大島で最も多い。



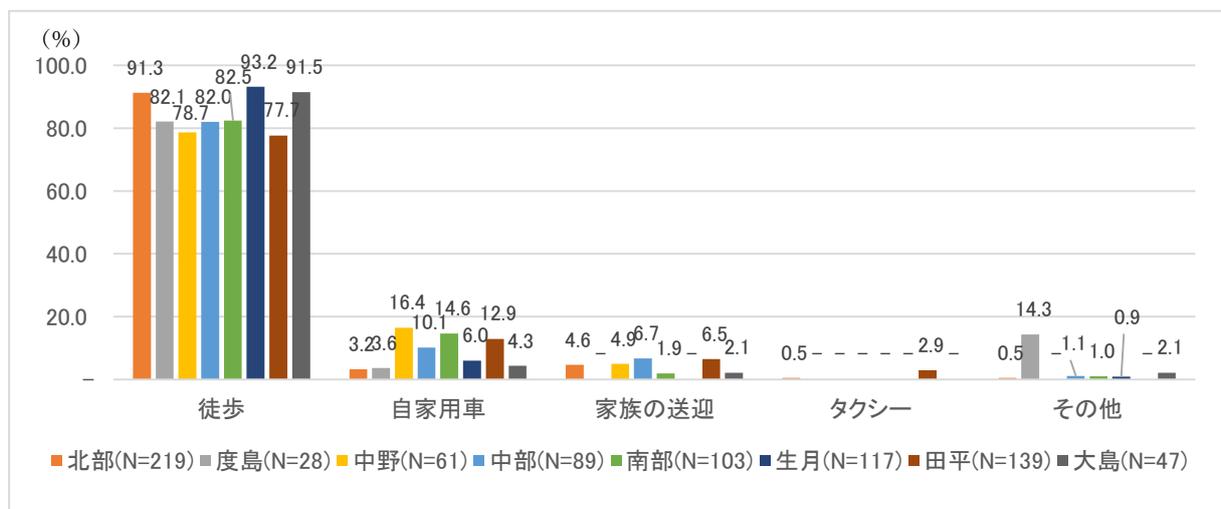
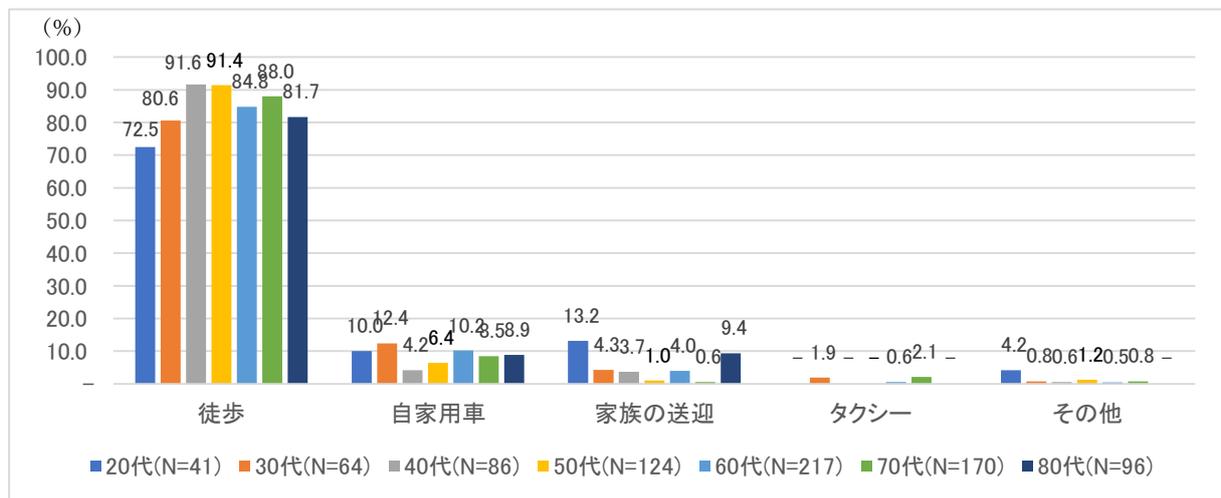
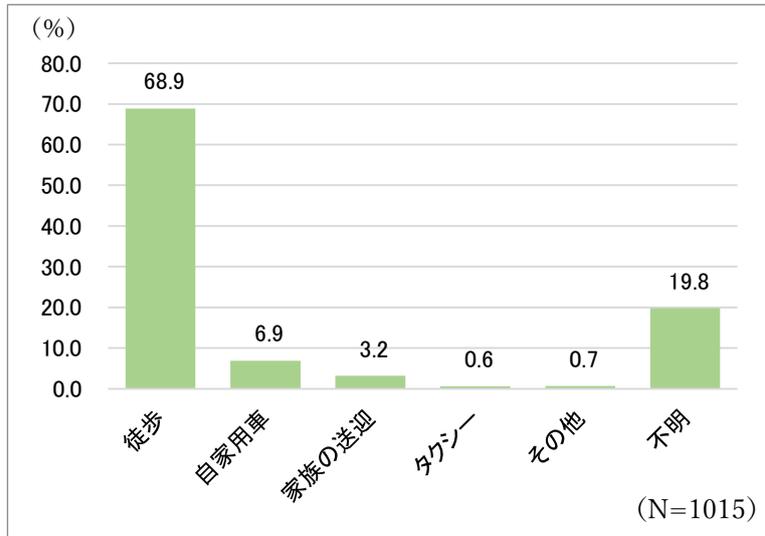
(その理由)

「便数が少ない」が 51.8%で最も多く、「バス停まで遠い」が 32.0%で続いている。



### 問16 バス停までの交通手段

「徒歩」が 68.9%で最も多く、路線バスの便益範囲は徒歩圏内(概ね 300~500m程度)であるといえる。

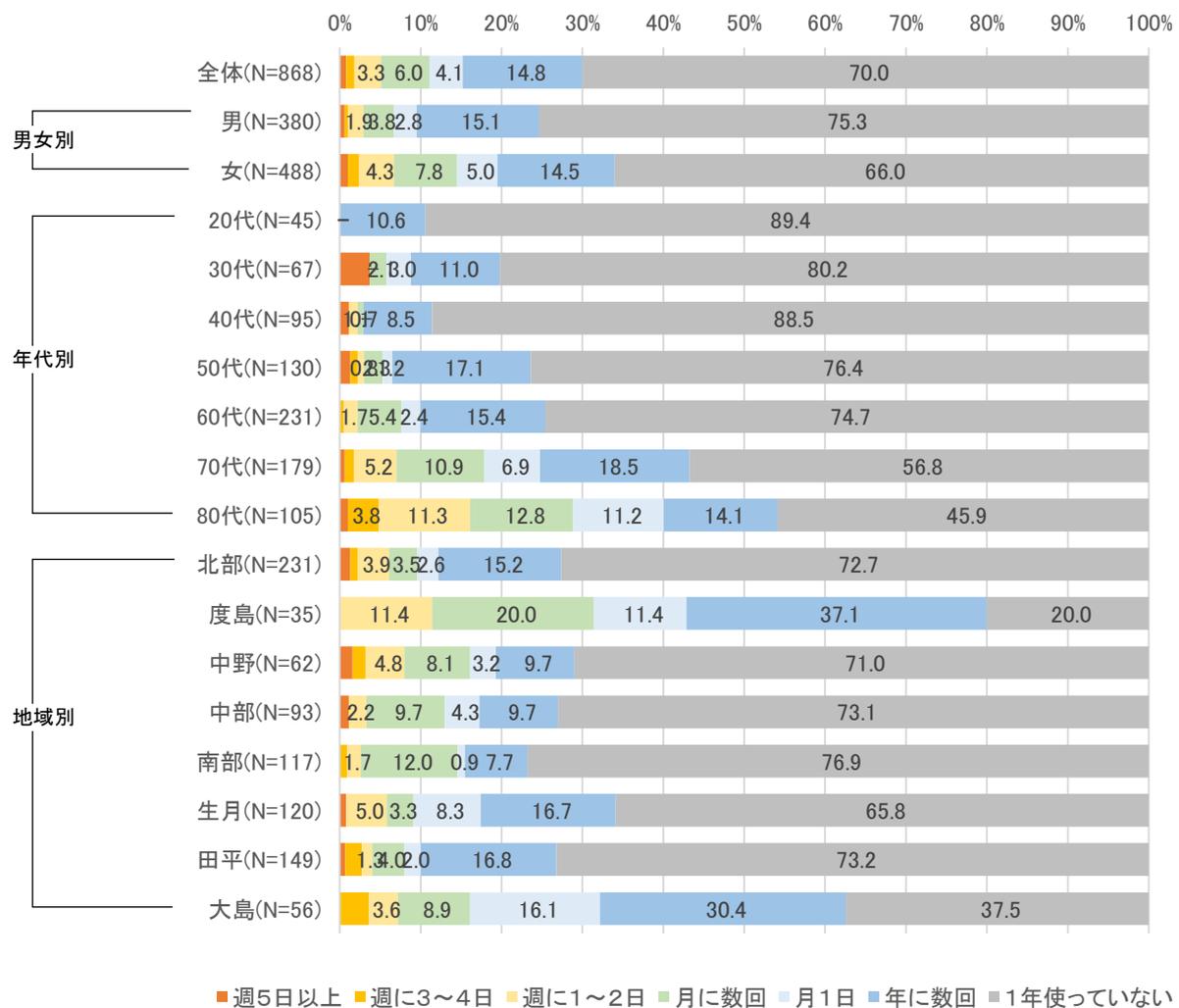
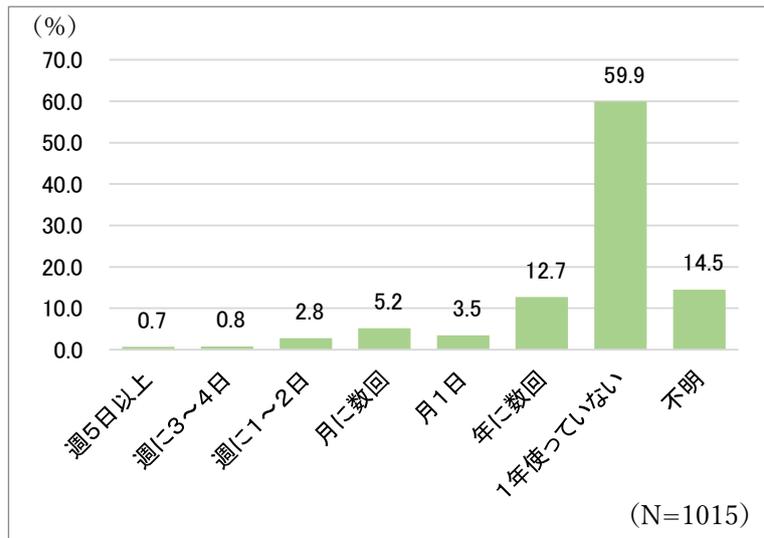


### 問17 路線バスの利用頻度

「1年間使っていない」が59.9%で最も多く、「年数回程度」が12.7%で続いている。

年代別で見ると、高年代ほど利用頻度が高く、80代以上では年数回以上が50%を超えている。

地区別では、大島が他地区に比べ非常に利用頻度が高い特徴がみられた。

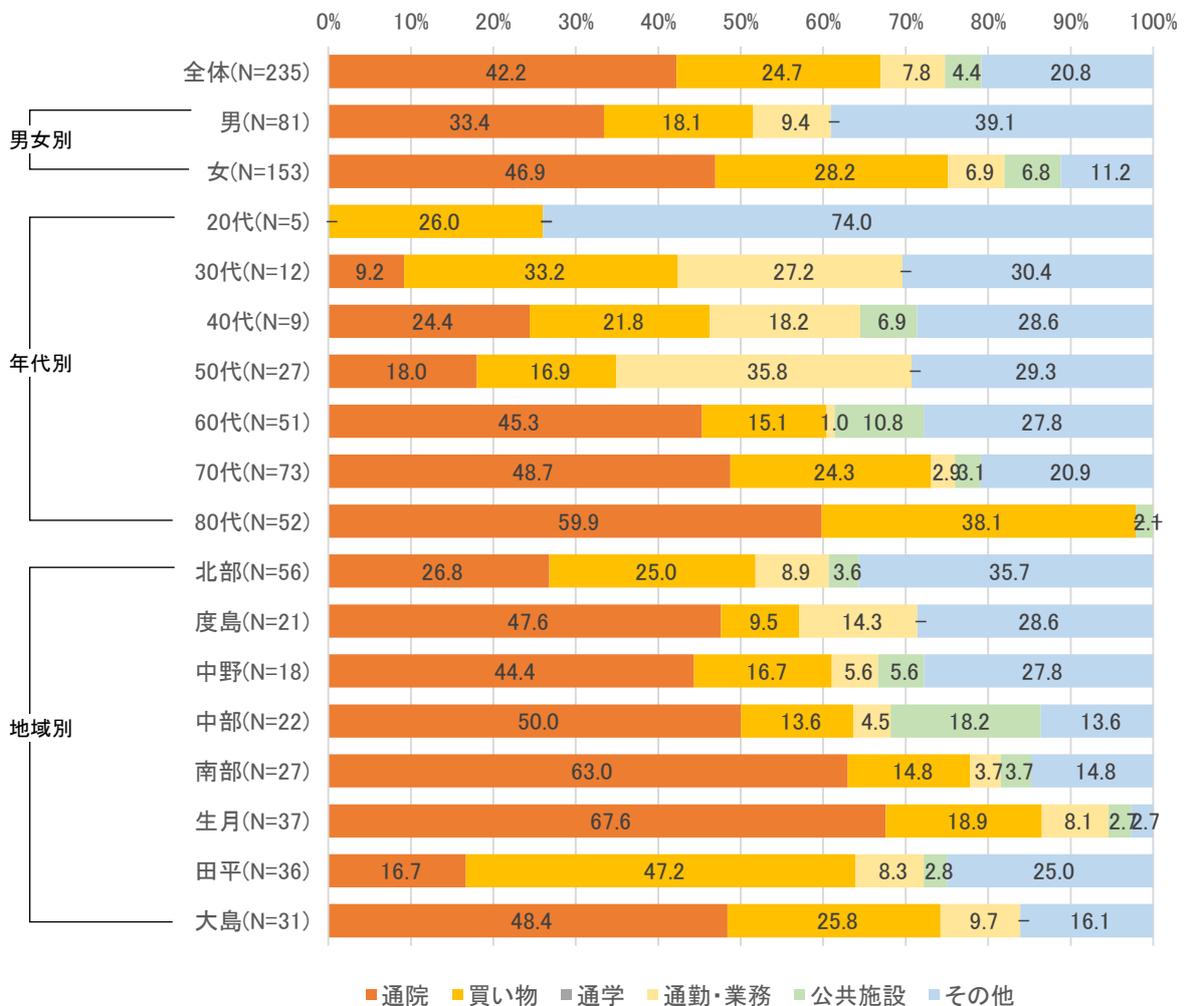
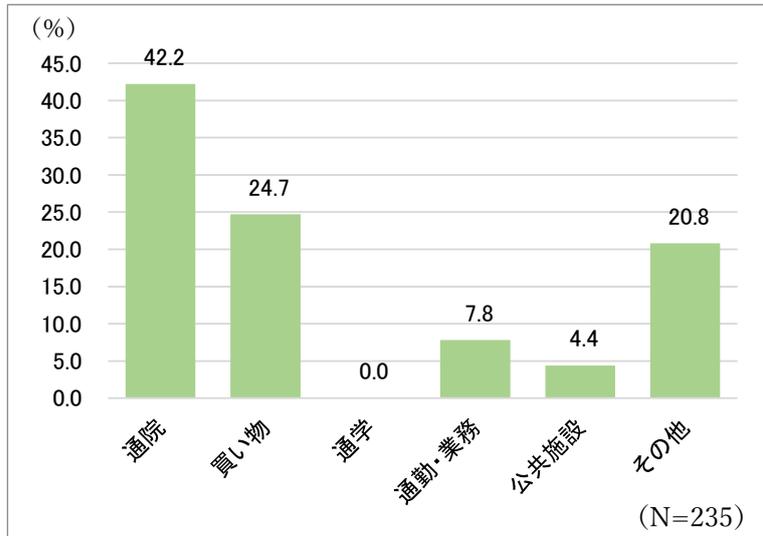


### 問18 路線バスを利用する目的

「通院」が 42.2%で最も多く、「買物」が 24.7%で続いている。

年代別で見ると、高年代ほど「通院」と「買物」の比率が高くなり、80代ではほぼ100%となる。

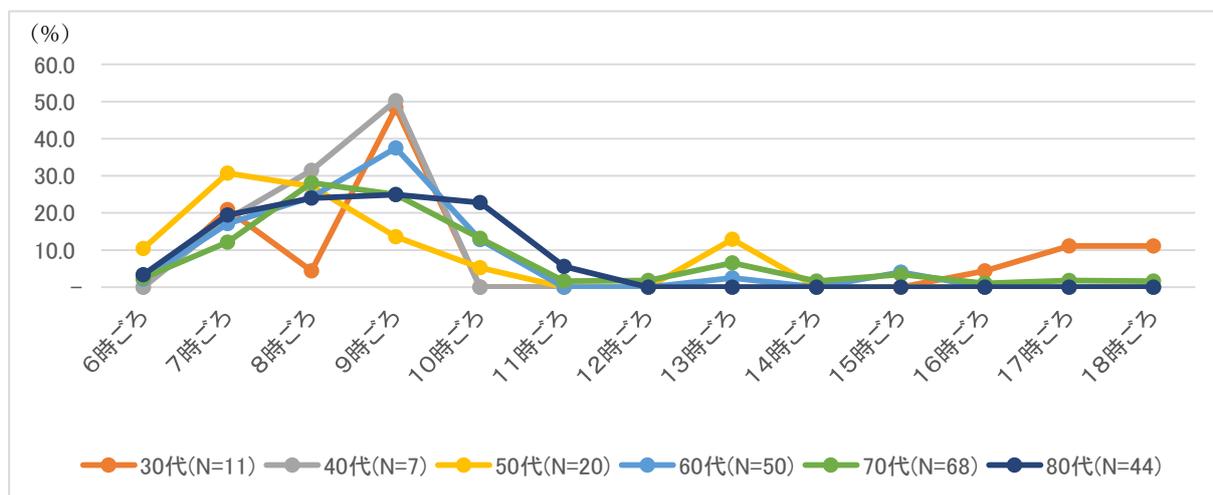
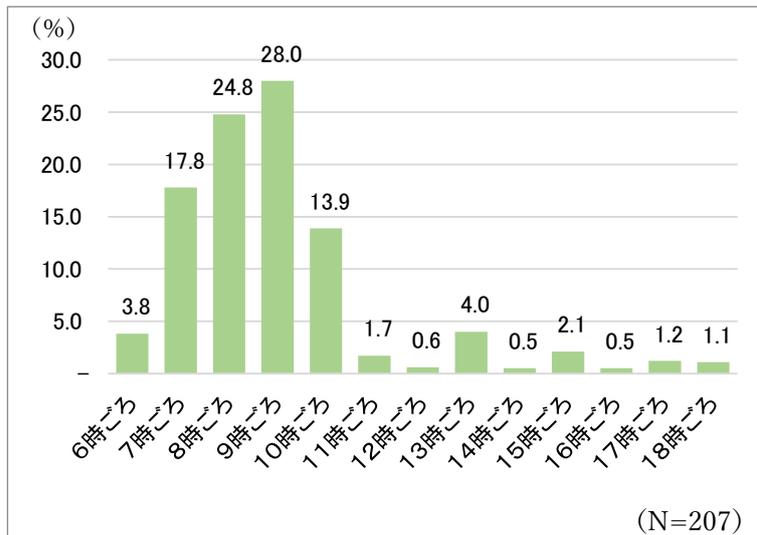
地区別では、生月と南部で通院目的の利用が6割を超えているが、北部ではその他利用が35.7%と高い。



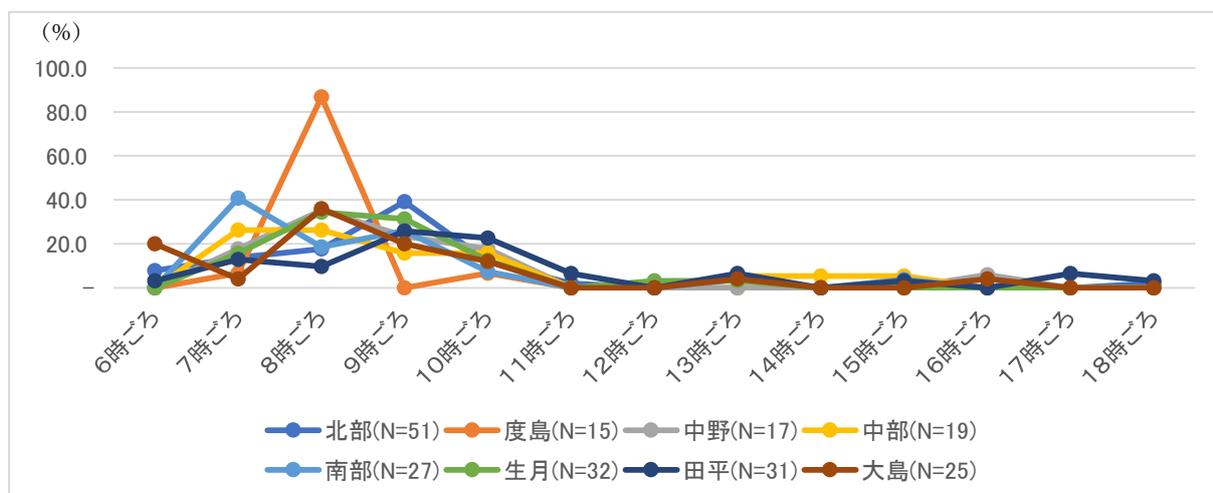
### 問19 主に利用するダイヤの時間帯（往路）

9時台が最も多く、8時台、7時台の順で続いている。

バスの利用頻度が高い高齢層は8時台～9時台の利用が多くなっている。

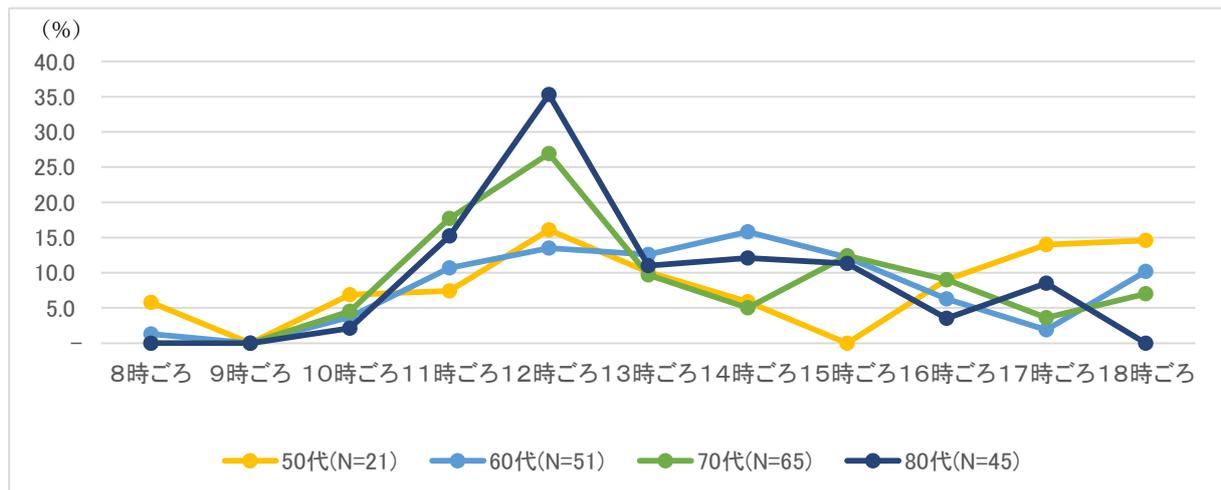
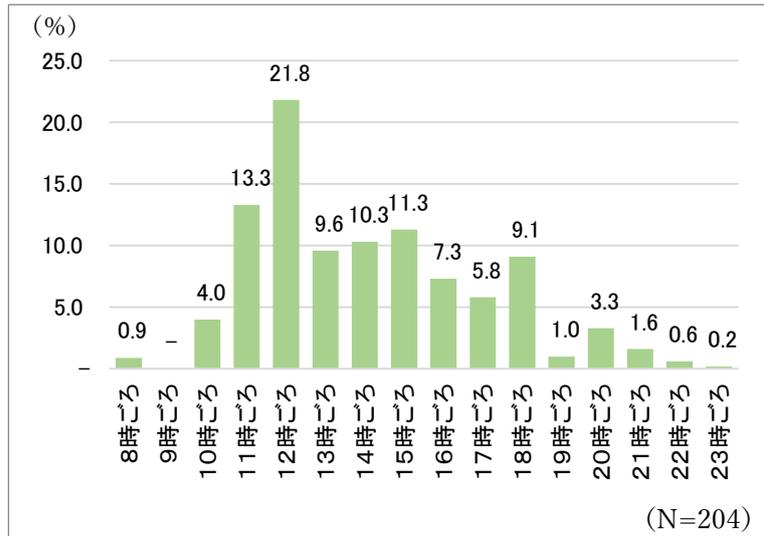


※10代、20代はサンプル数10未満のため省略

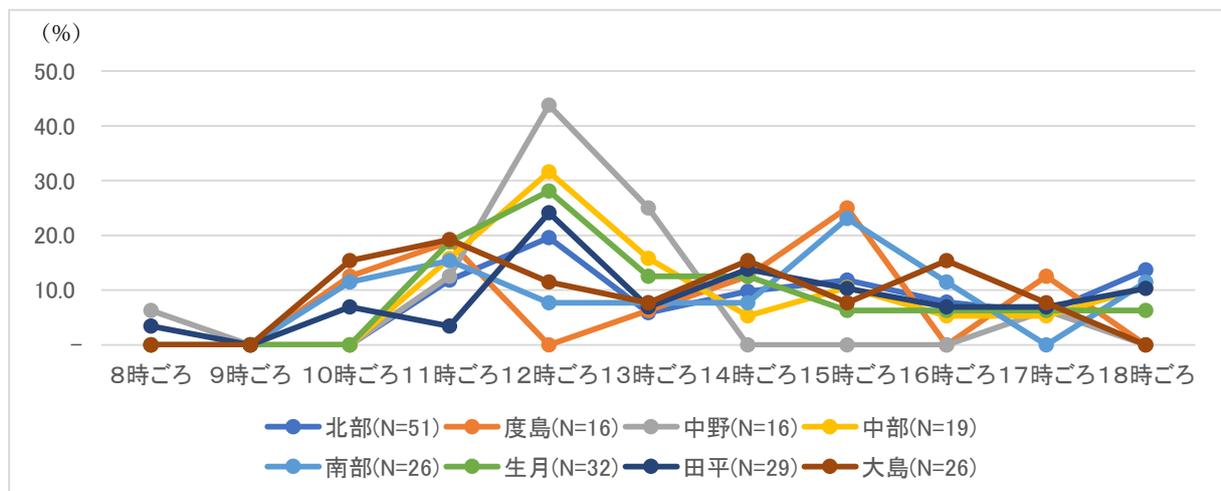


### 問19 主に利用するダイヤの時間帯（復路）

12時台が最も多く、11時台が続いている。この傾向は高年代でより顕著となっており、通院の行動パターンと同様の特性といえる。



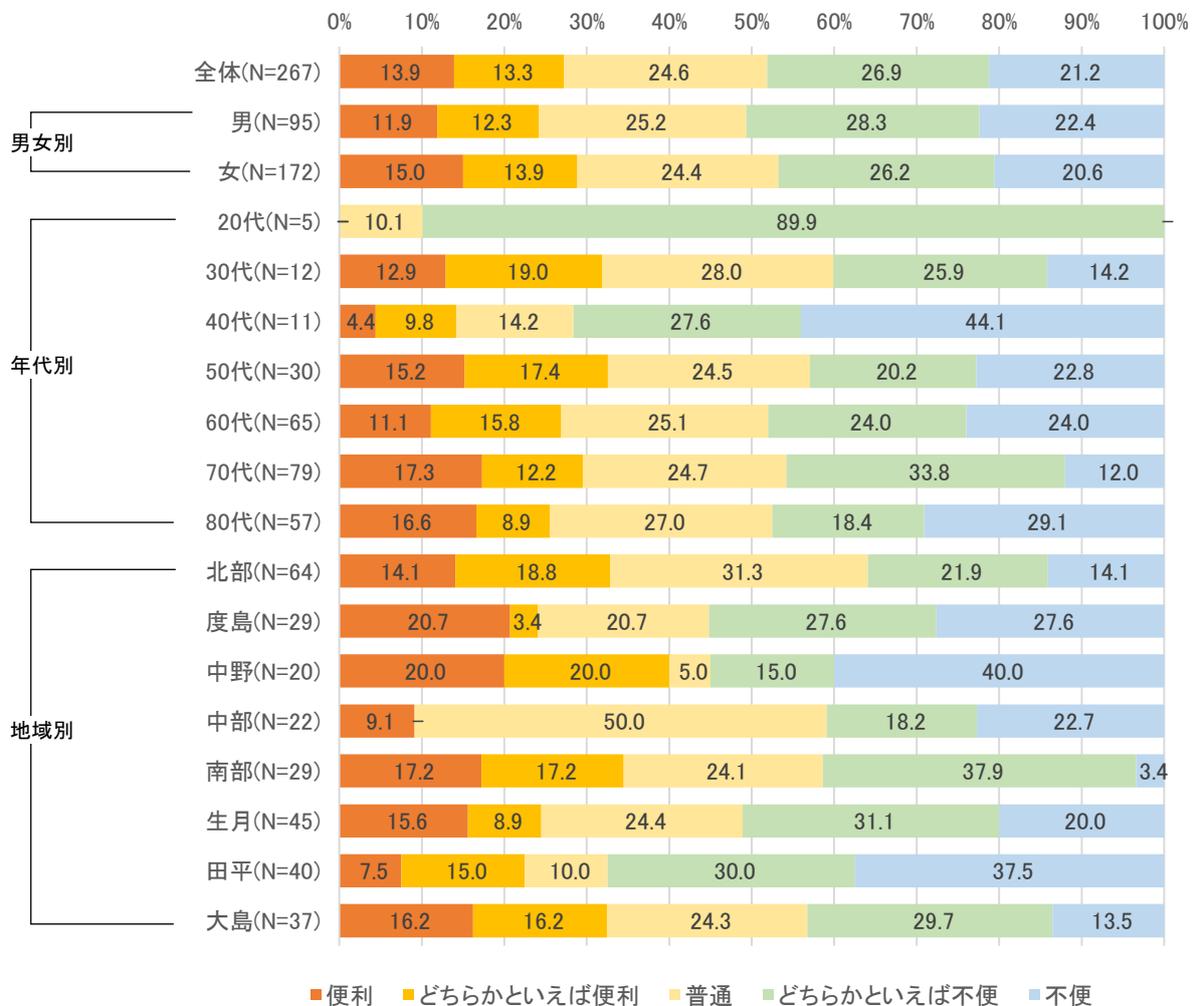
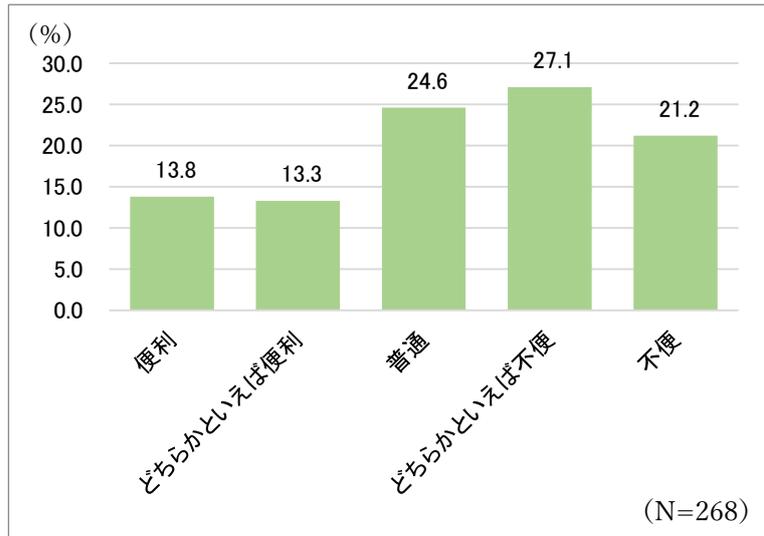
※10代、20代、30代、40代はサンプル数10未満のため省略



## 問20 路線バスの利便性について

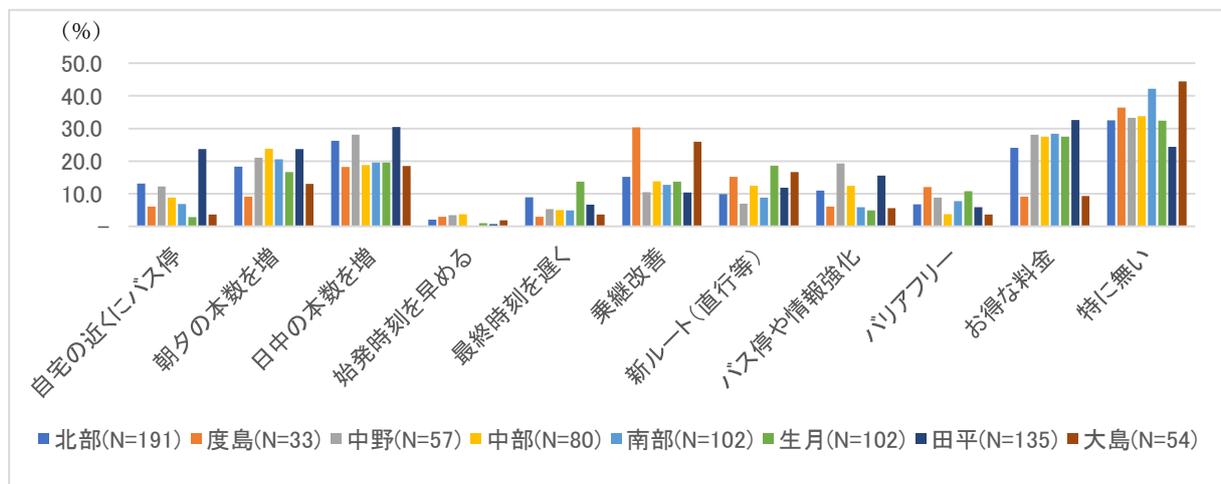
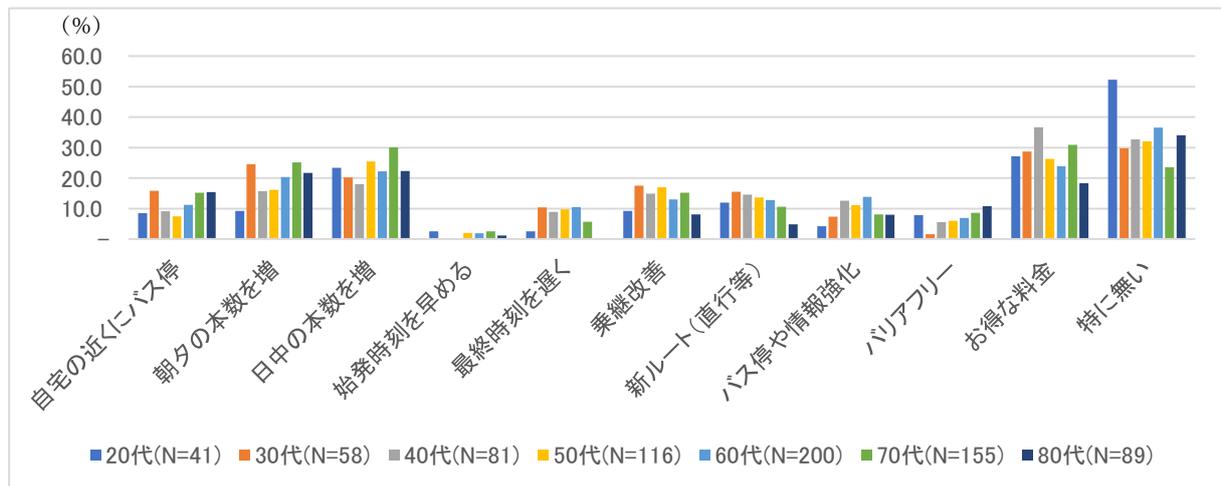
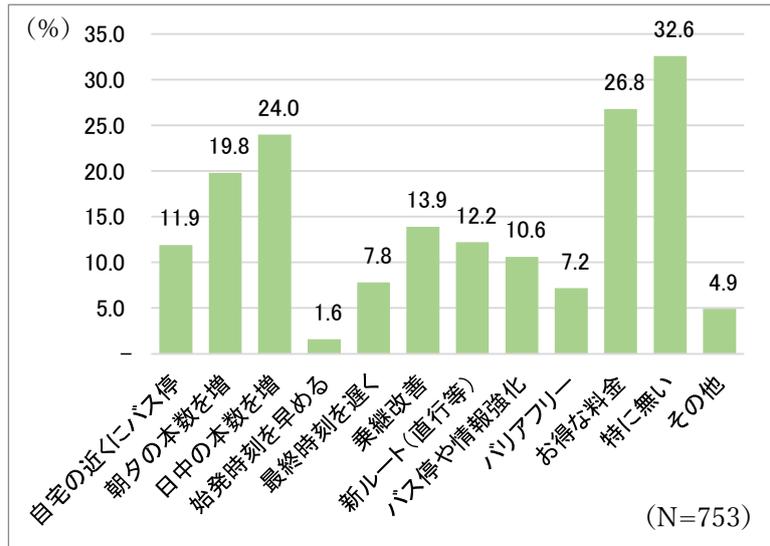
「どちらかといえば不便」が27.1%で最も多く、「普通」が24.6%で続いている。

地区別で見ると、田平や中野、度島、生月での不満度が高い特徴が見られる。中野地区は満足度も高く、同地区内で評価が分かれる傾向がうかがえる。



## 問 2 1 路線バスについて改善してほしい点

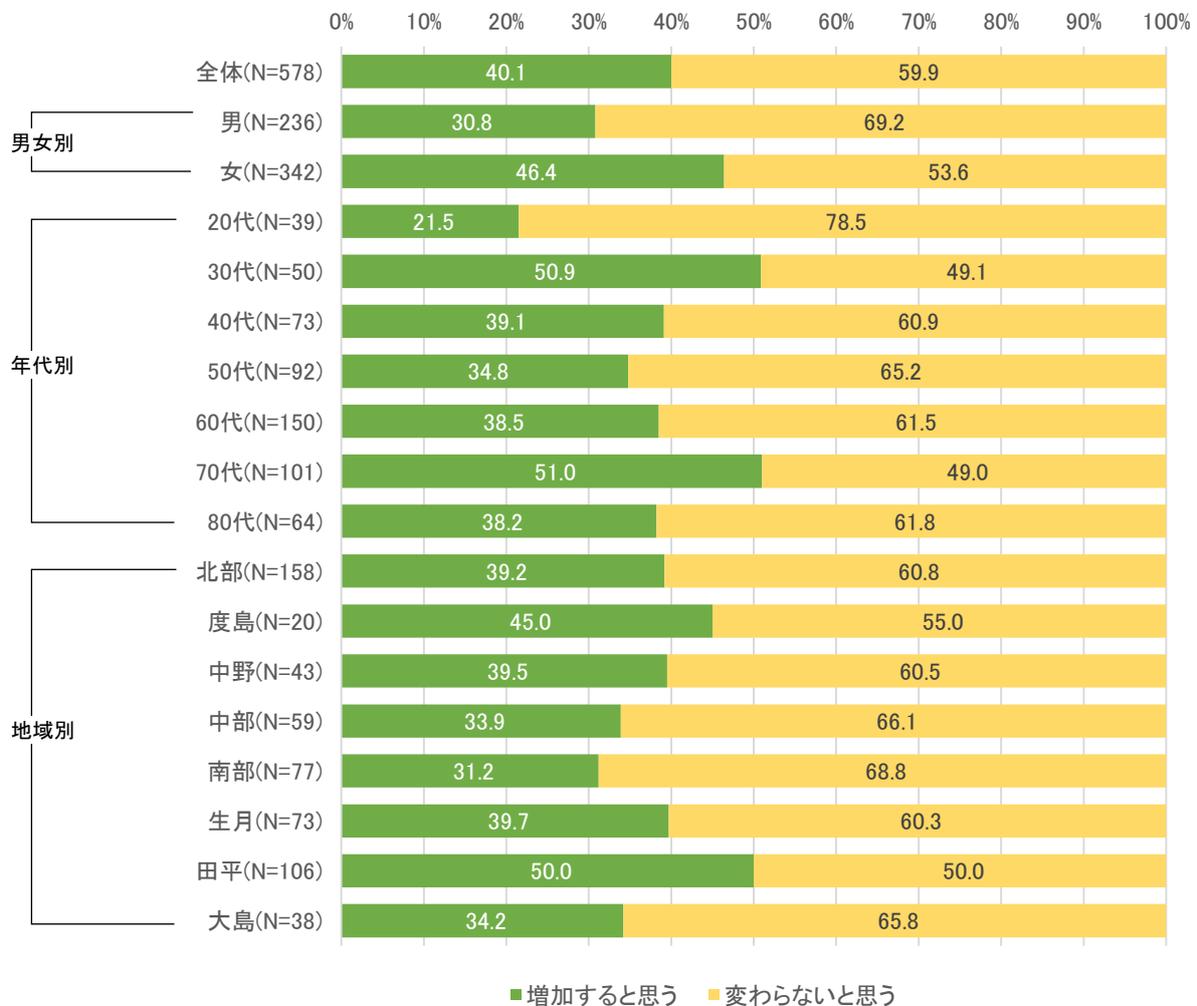
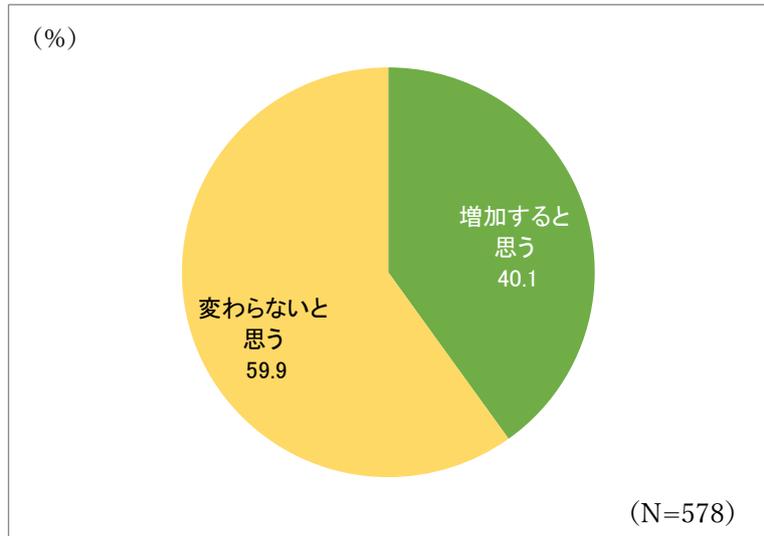
「特に無い」が 32.6%で最も多く、「料金設定」、「日中の本数」などが続いている。



## 問 2 2 改善ができた場合の利用頻度の変化

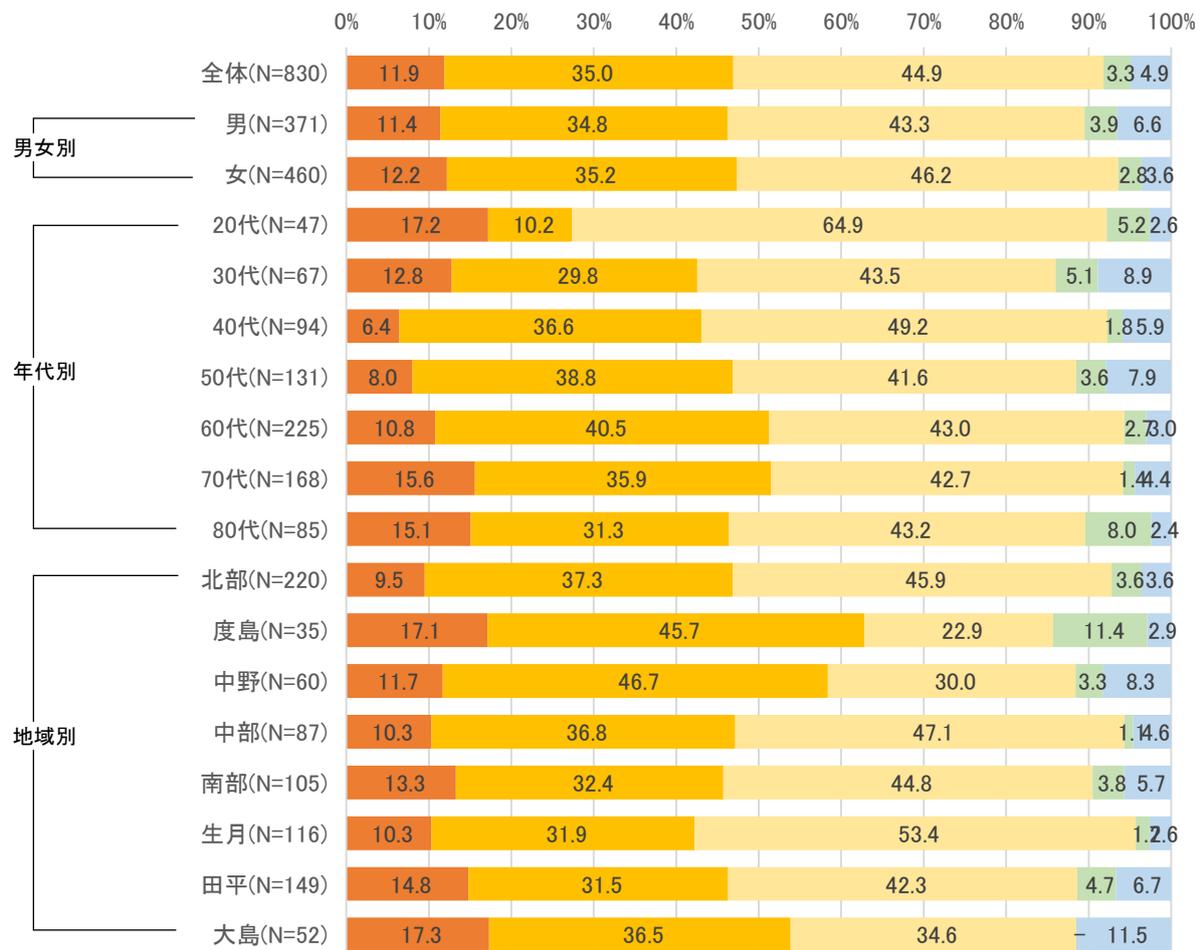
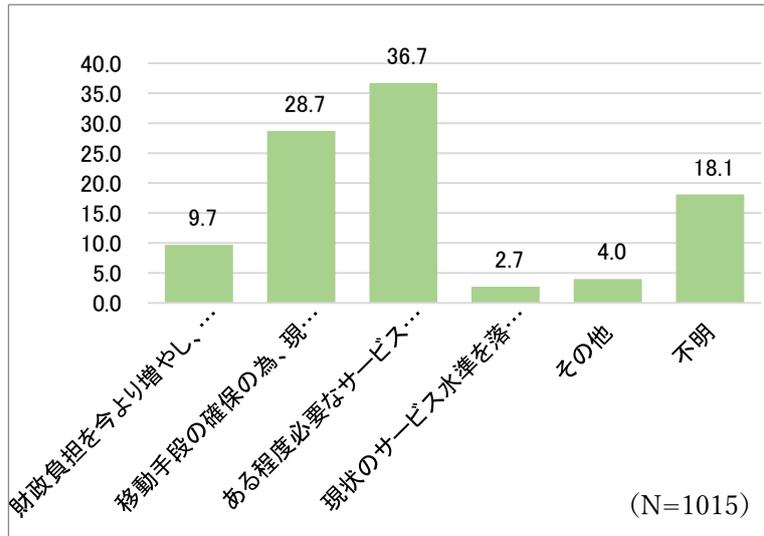
「増加すると思う」が 40.1%と一定の潜在需要が確認された。

年代別では 70 代や 30 代で多く、地区別では田平地区で 50.0%と特に高い傾向がみられた。



### 問 2 3 今後の公共交通のあり方

「ある程度必要なサービス水準を確保しつつ、可能な範囲で効率化」が 36.7%で最も多く、「現状維持」が 28.7%で続いている。

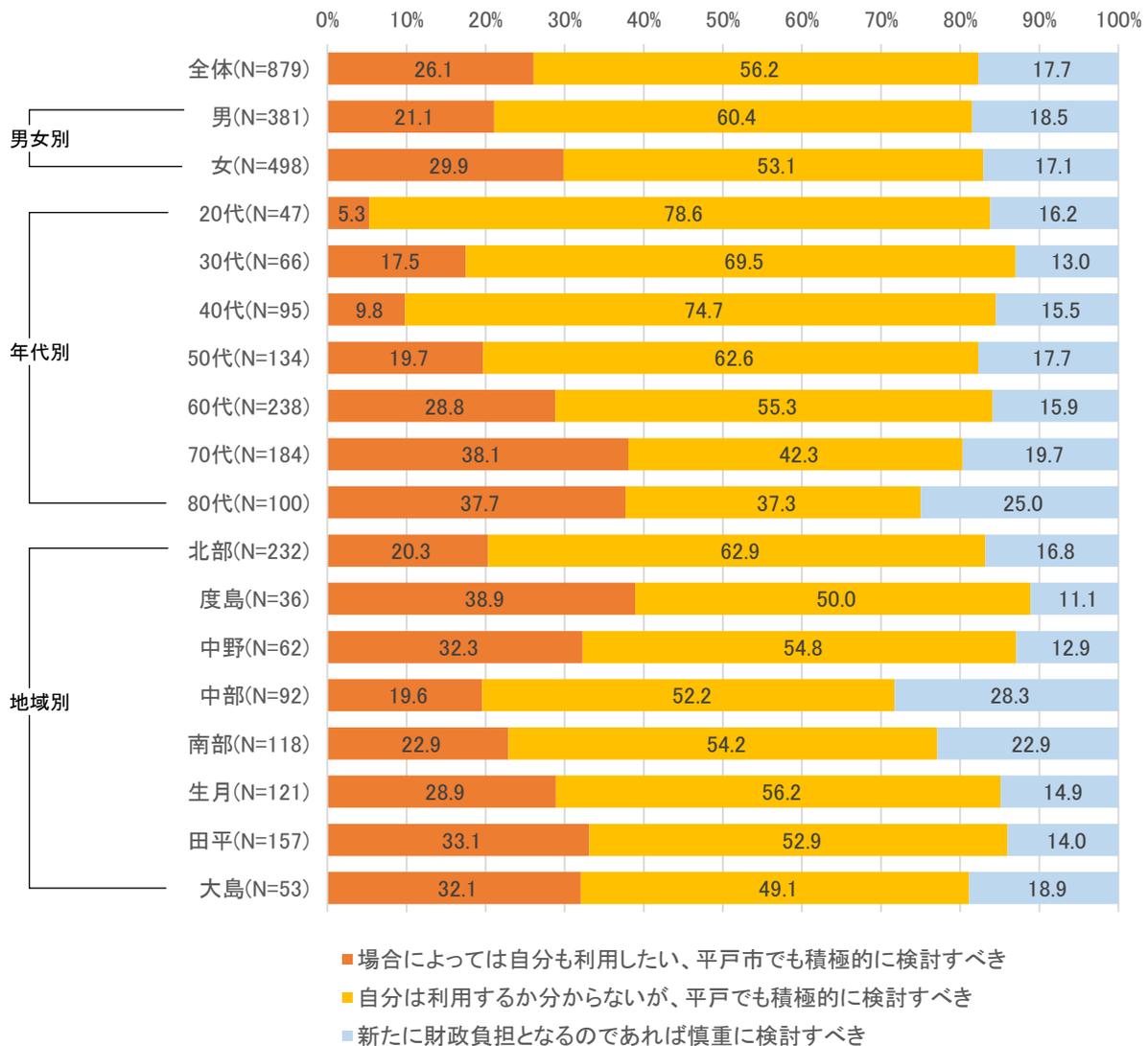
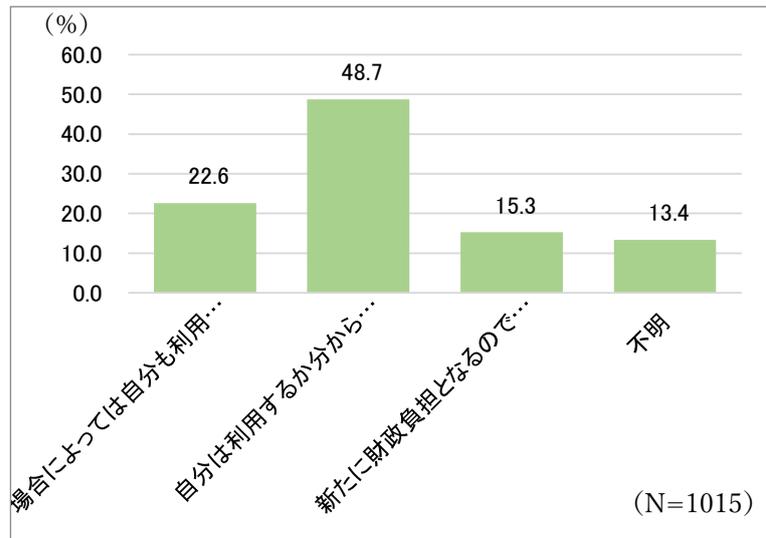


- 財政負担を今より増やし、公共交通の維持や利便性を高める
- 移動手段の確保の為、現状維持の財政負担は仕方ない
- ある程度必要なサービス水準を確保しつつ、可能な範囲で財政負担の削減に努める
- 現状のサービス水準を落としてでも、財政負担を積極的に減らす
- その他

## 問24 新しい交通手段の導入について

「利用するかわからないが推進すべき」が 48.7%で最も多く、「自分も利用したい」が 22.6%で続いており、概ね 7 割の市民は導入に肯定的な意向を示している。

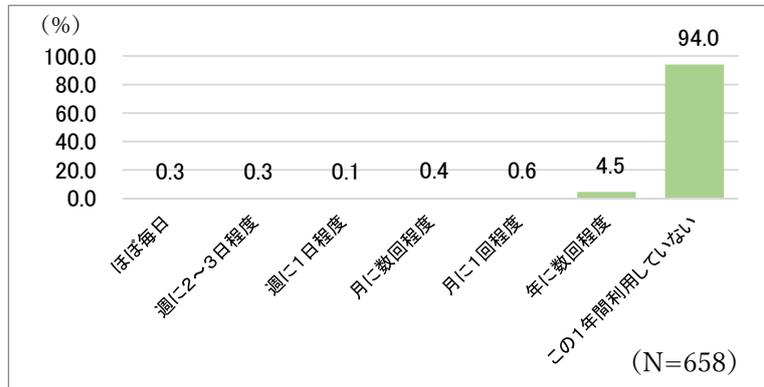
年代別では特に高齢層の期待が高く、地区別では度島や中野、生月、田平での期待度が高い。



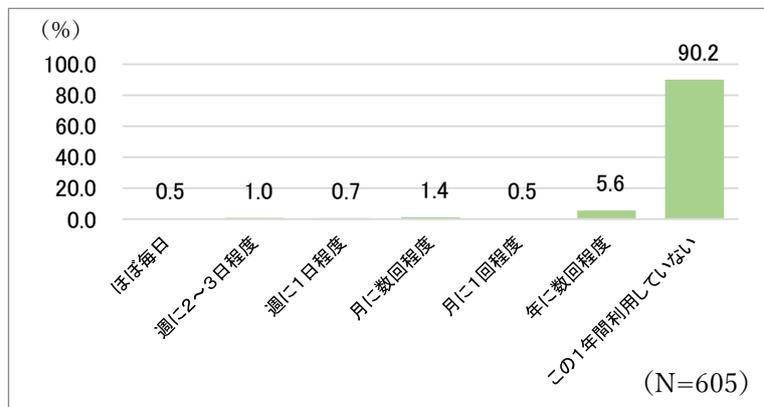
## 問25 各航路の利用頻度

各航路の利用頻度は以下のとおりであり、概ね全市民の1割前後の利用となっている。

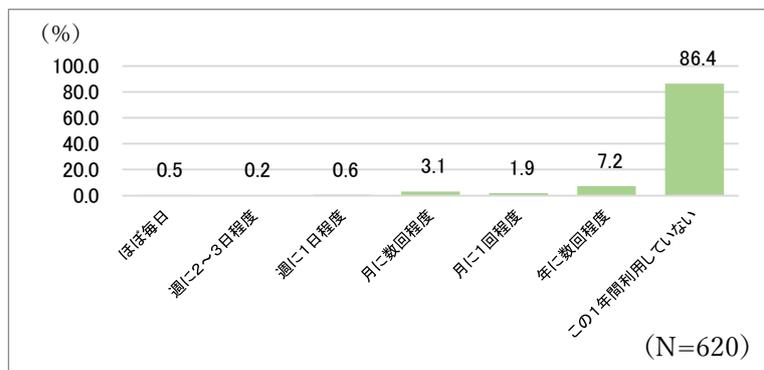
### ① 津吉航路



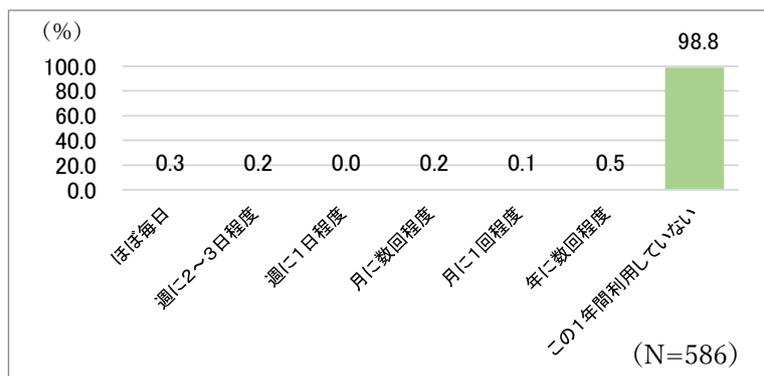
### ② 度島航路



### ③ 大島航路



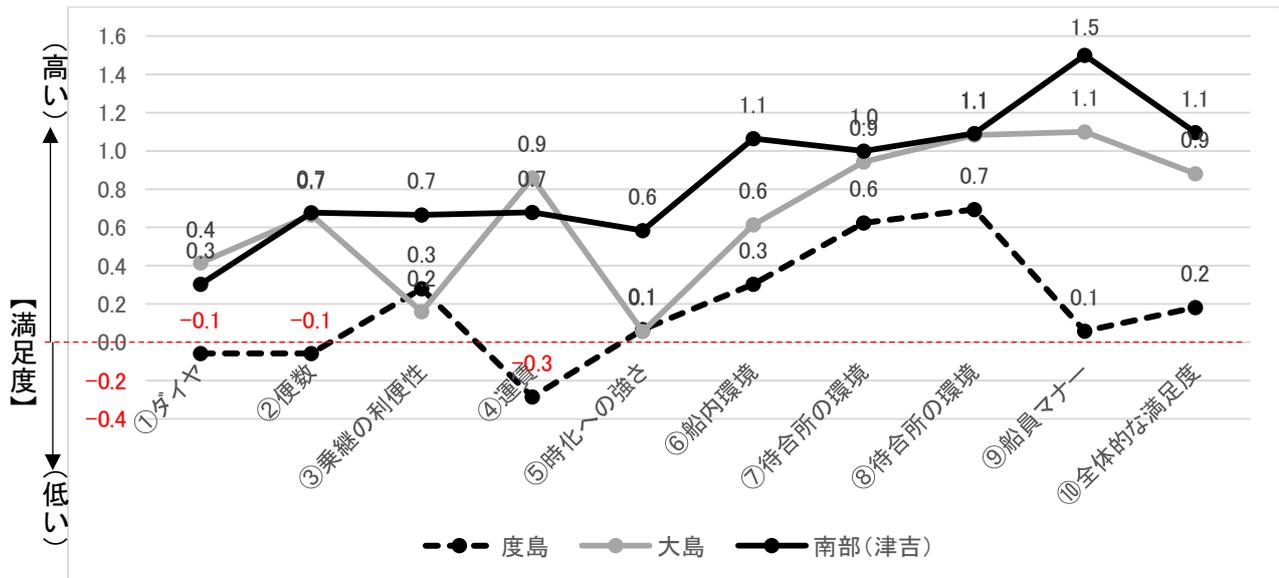
### ④ 高島航路



## 問26 満足度

各航路の利用満足度を指標化したものは以下のとおりである。

南部は津吉航路の利用が多いと想定されるが、全体的に満足度が高く、特に船員マナーに対する満足度が高い。大島地区では、待合所の環境や船員マナーの満足度が特に高い一方、路線バスとの接続の満足度が低い。度島地区では、ダイヤ、便数、運賃とともにマイナス評価となっているなど、比較的問題意識が強い結果となっている。



満足度指数 = (満足 × 2 + 満足 × 1 + やや不満 × (-1) + 不満 × (-2)) / 回答数

※最大値が+2、最小値が-2となる。

《自由意見》

◎路線バスに関する自由意見（抜粋） （意見数 147 件）

項目		件数	路線バスに関する自由意見(要旨)
車両	小型化	13	バスを小型化にしたり手を上げるとバス(小型のものでも良い)が止まってくれる等、経費を増やさずとも利便性を高める努力をして欲しい。／大型だとかなり低速になるのもっと小型化して数を増やしたほうが便利なのでは?／大きいバスはいらない。小さいバスで何回も通る方が良いと思う。／路線バスが大きい。マイクロバス以下でもよい。／朝夕、子供(高校生が主)の登下校時は大型バス、日中はバスを小型化にして経費削減を図ってもいいと思う。／乗る人が多い時間帯は大きいバスで、いない時間は小さいバスではだめなのか。／など
	段差	9	ステップが高く乗りづらい。／膝痛がある為、バスの乗り降りがとても負担。／バスの乗降が困難でお客さんに手を引っ張って乗りこんでいる人もいる。バスの乗降の段差を配慮してほしい。／バスのステップアップに足が上がらず息子に自家用車で病院まで送迎してもらっている。／あと何年かしたら高齢になり、バス利用になるかと思っていますが、バスの乗降口が高すぎて無理かと思っています。もう少し乗りやすくしてもらいたい。／など
便数		19	本数が少なく、1時間待って、30分～1時間バスに乗っての移動、不自由以外の何ものでもない。／バスの本数も少なく、生活に密着してないと感じる。／枝道の路線バスの本数を増やしてほしい。私達子供達が結局送迎することになる。私達も仕事している為、家族も犠牲になっている状態。／行きは行ったが、帰りはタクシーを利用しないと夕方まで何も無い。土日・祝日は陸の孤島。／病院や買い物など行くのに朝と夕方だけでは困ると話されています。昼の便を増やしてほしい。／大型バスじゃなくてマイクロバスでもいいので本数を増やしてほしい。／利用者が少ないので本数を増やしてくれとは言えない。／など
ルート		18	田平も平戸市だから田平棧橋停留所まで直行があったら便利だと思う。／平戸棧橋から佐世保へ行くルートに平戸口まで行くルートを作ってほしい。／大島よりバスに乗降する場合、例えば的山発大根坂西宇戸、又は的山発前平神浦着としたら、時間的に非常に良いと思う。／便利な所だけ通るんじゃなく、少し奥まったルートも通ってほしい。／島の地図の上側(通常通らないコース)にもものすごく景色が良いところがたくさんあるので月に1～2回(日曜か土曜)にルートを企画して欲しい。／未来創造館⇄フェリー発着場までのシャトルバスが欲しい。／平戸～佐世保のノンストップ便を検討していただきたい。／など

項目	件数	路線バスに関する自由意見(要旨)
バス停	13	バス停まで遠く、高齢者の為バスを利用する事がない。／自宅からバス停まで出るのが大変。／バス停まで時間がかかり、不便さの声をよく聞く。／バス停は雨風防げるようにしてほしい。／岩の上町のコスモス前付近にバス停が出来れば便利になる。／館浦漁協前にバス停はあるが、平戸方面行きも生月病院行きも小屋は無く、立って待つ。雨風・寒さに老人には大変。／エレナの横のバス停に屋根がついていないので雨風の時はバスを待っている間が大変。／バス停の設備の件、北農の下のバス停が、イスだけなので雨にさらされて学生さんがかわいそうです。日差しにも屋根を付けてほしい。／時刻表やバス停名の字をわりやすく書いてほしい。／時刻表数字が4,5年前から小さくなっている。高齢者が多く利用されている数字を大きく書いてほしい。／など
料金	11	高齢者等には料金の半額補助等を実施してもらえると高齢者の免許返納等も早くなり事故対策等にも効果があるのではないかと思います。／敬老定期も1年間買うのも大変だし4ヶ月定期もありますが半年定期でもう少し安くしてほしい。／回数券がもう少しお得になると良いと思う。／料金についてもへき地であるために割高になってないか。／料金が高くなると一番です。佐世保まで往復3,000円です。大きい病院に行く事が多くなれば、負担も大きい。／など
利用状況	11	現在はまだ自家用車ですが、数年後は必ず公共交通を利用します。／まだ小さい子がいます。抱っこひもやベビーカー持参となるとどうしても自家用車となる。／一度もバスを使ったことがない。今のところ今後も使う予定がない。／足が弱ったら利用することにならざるをえないと思う。／バス利用に関して特にないが、国道・農道から離れているから運転できるかぎり自家用車を使わざるをえない。この先もバスが通ることは無いと思う。／野子地区はバスの便や、買物が大変なので一家に数台軽自動車・ファミリーカー、トラックと3~4台車を所有しているのでバスに乗ってる方はあまりいない。／など
ふれあいバス等	10	本数が少なくなっても全体的にすみずみまで運行出来る”乗り合いバス”のようなものも今後残してほしい。／中部地区にはふれあいバスが運行しているのに、運行していない地区があり不便を感じている人が多い(北部の人)／路線バスにこだわるのではなく、ふれあいバスの様に路線バスが通らない場所を通るバスが増える方が高齢者の市で交通手段がない方にはありがたいのではないかと。／バス停までの乗り合いバスのような手段があれば助かると思う。／路線ふれあいバス、現状を続けてもらいたい。／など
行きたい場所	7	博多や長崎へ行きたい。／生月北部の六角石の近辺の景色を眺めて見たい。／小型の市内(街中)巡回バスがあれば平戸図書館、瀬戸市場、新鮮市場、コスモス、ダイレックス等行きたい。／近くの公園、保健セ

項目	件数	路線バスに関する自由意見(要旨)
		ンター、未来創造館。／地元のホテル等、温泉やイベントがあってもなかなか行けない。週末や夕方～夜にかけてシャトルバス(有料でも良い)等あれば、大人、子供の会も気兼ねなく利用出来る。／など
ダイヤ	7	勤務時間が 17 時までだが、バスの時間も 17 時の為、いつも早めに帰宅させてもらっている。もう少しせめてバスの時間が 17 時 10 分位ならと思う。／佐世保～長崎間の始発時間を早めに、そして平戸発と佐世保発との連絡を考えて時間帯を図る。／朝の通学時間帯が本数が少ないので、朝だけ車で送っている(小学生)。7 時～7 時半の間に 1 本でもバスがあればいいと思う。／など
乗り継ぎ	6	鉄道電車の時間に微妙に間に合ったり間に合わなかったりなので、少し早めて間に合う時間で運行してほしい。／フェリーの着く時間に合わせた佐世保行きバスがあると便利になる。／ある程度時間を守ってほしい。昼便で佐世保方面から来るバスで宮の浦方面の乗り継ぎが間に合わない。／フェリー大島～バス、バス～フェリー大島への乗り継ぎ時間を考えて欲しい。／フェリーの時間に左右されるのでバスは利用しにくい。／など
その他	23	バス会社のホームページをもっと分かりやすく、見やすくしてほしい。／空車が目立ちもったいない。／小学校の通学バスについて、大きいバスに大川原バスには子供達が 4 人～5 人位しか乗っていない。どうして木ヶ津の子供達はのせないのか。／過疎地域の運行バスで利用者なしの光景をよく目にする。通院・通学に不可欠で重要な交通手段ではあっても、予約制などあらゆる対策を考え、無駄を少なくするよう積極的に取り組んでいただきたい。／など

◎新しい交通手段に関する自由意見 (意見数 81 件)

項目	件数	新しい交通手段に関する自由意見(要旨)
乗合タクシー	17	これから益々の高齢化社会となる事を含め、乗り合いタクシーが必須になる気がする。／病院を巡回する乗り合いタクシーなどあれば助かる方が増えるのではないか。／元の店がなくなりお年寄りはお外に出る事が出来ないで、週に一度、乗り合いで行動出来るサービスをお願いしたい。／高齢化にともない自家用車での移動が難しくなった場合、やはり乗り合いタクシーなどがあればバス停まで歩いて行く負担もなく非常に便利だと思う。／バス停まで徒歩で 20 分かかるので、居住地の集落まで一日数回乗り合いタクシーを導入してほしい。／など

項目	件数	新しい交通手段に関する自由意見(要旨)
行きたい場所	13	中・南部の小・中・高生が平戸の未来創造館や市民プールなどを利用できるようなシャトルバス。／美術館、博物館、名所等、県庁他。／佐世保の病院を利用している人が多いと思う。労災病院・中央病院・総合病院行きを検討していただきたい。／各種イベントへの参加が少ないと思う。なぜなら家族が送り迎え出来ない人もいるから。／図書館(平戸)、プール、文化センター。／イベント等あったら是非乗りたい。／アリーナや平戸瀬戸市場。／など
利用状況	6	今は自家用車しか使っていない。その他の用事もついでに済ませるのでバスは高齢になった時、車の運転しなくなった時考える。／車は島に住む者にとっては必要不可欠であり、バスを利用する事は考えた事ありません。／今、現在は30代で乗合タクシーやバスなど使用、利用する頻度はない。子ども連れでのタクシーバス移動は、親は気を使うし、自分の車で移動が楽なのも利用しない一因だと思う。／新たな交通手段が出来れば利用したい。／など
財政負担	5	路線バスの客数に応じたバス自体の小型化をも改めるべき。無駄な補助をして良しとしている行政のあり方に不満である。／大型バスではなく、まめバスにして少しでも財政負担を減らす。／西肥自動車、ふれあいバス、スクールバス、コミュニティバス等あるが無駄・不効率という事はないのでしょうか。／財政の厳しい折柄、公共交通機関を維持していくことは市財政の圧迫につながるものと考え。／利用者から月 3000～8000 円位前払いしてもらっていけば市が負担する事はない。／など
車両	4	現行の西肥自動車のような躯体の大きな車両を運行させる必要があるかどうかをまず確かめる必要があると思う。／大型バスが少人数で(又は一人も乗客がいらない)走っているのを見ると心が痛む。／大型バスを見るが乗員は2～3名以下が多い。／誰も乗車しない大型バスはもったいないと思う。／など
ルート	4	お年寄りが多いので、宮の浦～津吉ぐらいの乗合タクシーを作ってもらいたい。／巡回するバスを作してほしい。(市内、町内)出来たら無料で。／乗り合いタクシーも良いですが、山あいの住居が少ない地域にも1日数便の乗り合いバス(小型)を運行して頂けると将来助かる。人口の少ない地域ほど、財政の手を差しのべて欲しいと。／など
料金	4	乗合タクシーのコストが安く、今よりきめ細かいサービスが出来れば良い。／高齢者の事故のニュースが全国的にあるので、高齢者向けの割引サービスなどをして運転を減らせるようにしたらよい。／年金生活老人にとって、タクシーばかりでは負担額は家計を厳しくする為、外出はひかえる人生。／など

項目	件数	新しい交通手段に関する自由意見(要旨)
観光	4	平戸市民に平戸の観光巡りを企画してもらい県外からのお客様にいいところを説明してあげたい。／観光客に対してもっと密着したサービスを。／など
ふれあいバス	3	バス停まで自宅から遠い人に対してバス停まで運搬するふれあいバスを要望している。／公共交通にばかり頼らずに、病院・郵便局・銀行農協・役所等が出資して安価の巡回バスを運行したら良いと思う。／ふれあいバス等により現状で十分な交通手段は確保できていると思う。新たな交通手段により現状を維持する努力をしてほしい。／など
その他	21	高齢者だけでなく学生も利用出来るように出来れば良いと思う。／年配の方のために家の所までバスが通るようにしてくれていた事に感動した。／平戸市以外の病院へ行かなければならないときなどに時間に制限されない乗り物があると便利だと思う。／平戸でも高齢者運転の事故が多いが、車がないと平戸では生活できないのが現実。新交通手段が定着し情報発信し利用が増えれば良いなと思う。／など

◎定期航路に関する意見（意見数 134 件）

項目	件数	定期航路に関する意見(要旨)
ダイヤ	23	平戸発最終便が19時になれば便利。／最終便の時間が早いので高校生の部活時間が短い。／最終便が18時くらいがいい。バスで佐世保からくる時今の時間ではギリギリ間に合わなかったりする。／大島フェリーは平戸発が遅く、大島発(最終)が早い。／2便の後にも1便ほしい。夏の最終便の時間 17:45 にしてほしい。／夏時間の最終便と前便の時間間隔が長い。／など
便数	18	数が少なく(車が乗れない)予約もなかなかとれない。／便数が少ない。通院などでの待ち時間が長い。／午後の便でもう1便増やしてもらいたい。／2便の後に1便追加して欲しい。／便数が少なく不満にも思うがお客さんが少ないので仕方ないとも思う。／など
乗り継ぎ	11	朝一番で佐世保行きのバスの連絡がない。／西肥自動車との連絡不十分。日中1時間待ち。／バスとの連絡がいい時と悪いときもある(島→平戸)／バスへの乗り継ぎで、曜日によっては、待ち時間が40分位になる時があった。／バスが来るまで時間がかかり、次回からタクシーを呼ぼうと思った。／など
運賃	26	車の金額が高いと思う。1回分で駐車料金(月極)と変わらない。／島民なのに高校などでやむをえず転出した子は島民割が適応されないのはおかしいと思う。／往復代を安くしてほしい。／回数券が

項目	件数	定期航路に関する意見(要旨)
		あるとよい。／民割引での回数券が欲しい。一般が高く感じ、島外の友人を呼びづらい。／など
時化	12	酔うため薄香港へ行ってほしい。／欠航が多すぎる。／もう少し大型フェリーなら時化に強いのでは。／少しでも早く欠航の情報がほしい。／あまり時化てないときに欠航している時がある。／など
船内環境	14	小さなお子さんがいらっしゃるご家庭でも使い易いように改造すればいいと思う。／船のトイレを洋式便座にしてほしい。／ちょっとした売店でもあとと便利です。／人が座れる場所が少ない／階段の傾斜等、急に感じる。／出航5分前にクーラーがかかります。暑いのでもっと早めにクーラーをかけて欲しい。／など
島待合所	6	コンビニ、スーパーがない。／駐車場(飯盛港)がせますぎる。／台風で壊れているが、高島に寄贈したものだと行って修理もしてくれない。通学する子供の安全もきちんと考えて欲しい。／など
平戸待合所	4	切符を買いに行っても人間がいない。／フェリーの待合所を別に作って欲しい。／バスターミナルと同場所で夏場は暑いクーラーを入れてほしい。／座席が少ない。／など
船員マナー	10	何人か挨拶をしない人がいるので不満。／挨拶がなっていない。／切符など取る時はあいさつなどしてほしい。／島民以外の方はフェリーに慣れていないので、もう少し親切な対応をしていただきたいです。／など
全体満足度	10	フェリーより高速船を定期船にして、車だけをフェリーにしてほしい。／大島フェリー(車)予約がとれず作業の計画が難しい。／車両の運賃が高いため、頻繁に買い物など行けない。／など

## 2. 高校生アンケート調査結果

### (1) 調査概要

- ①調査対象：猶興館高校、平戸高校、北松農業高校の全生徒
- ②調査時期：平成 30 年 7 月
- ③調査方法：学校からの配布・回収
- ④回収数：648 票（猶興館高校 307 票、平戸高校 100 票、北松農業高校 241 票）

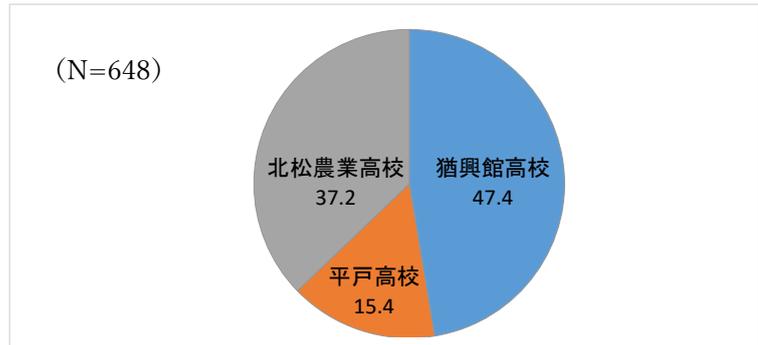
### ⑤調査項目

- 問1-1 学校名
- 問1-2-① 学年
- 問1-2-② 性別
- 問1-3 お住まい
- 問1-4 部活参加の有無
- 問1-5-① 現在の主な通学手段(行き・帰り)
- 問1-5-② バス亭や駅までの移動手段(行き・帰り)
- 問1-6 通学時間帯(行き・帰り)
- 問1-7 通学の所要時間
- 問2-1 公共交通についてどのように感じているか
- 問2-2 公共交通を利用しやすくするために必要なこと
- 問3-1 公共交通を利用しない理由
- 問3-2 問題点が回収された場合、公共交通を利用するか

## (2)調査結果

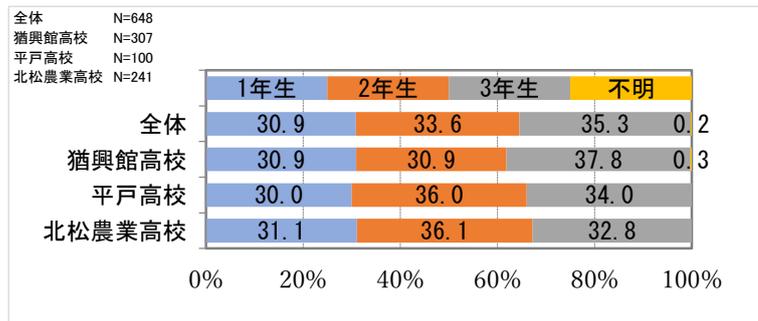
### 問 1-1 学校名

「猶興館高校」が 47.4%、「北松農業高校」37.2%、「平戸高校」15.4%となっている。



### 問 1-2-① 学年

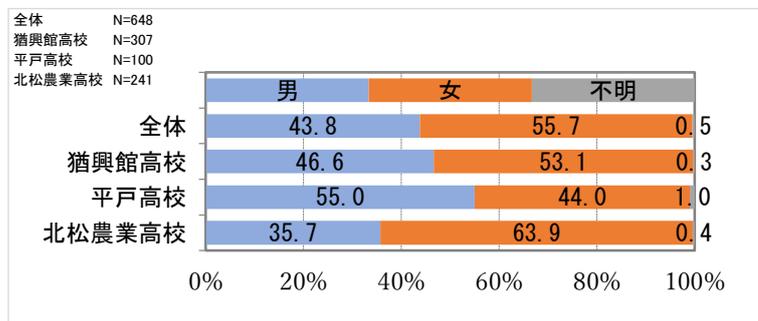
「3年生」の割合が 35.3%で最も高い。高校別で見ると、平戸高校と北松農業高校は「2年生」の割合が最も高く、猶興館高校は「3年生」の割合が最も高くなっている。



### 問 1-2-② 性別

「男性」が 43.8%、「女性」が 55.7%となっている。

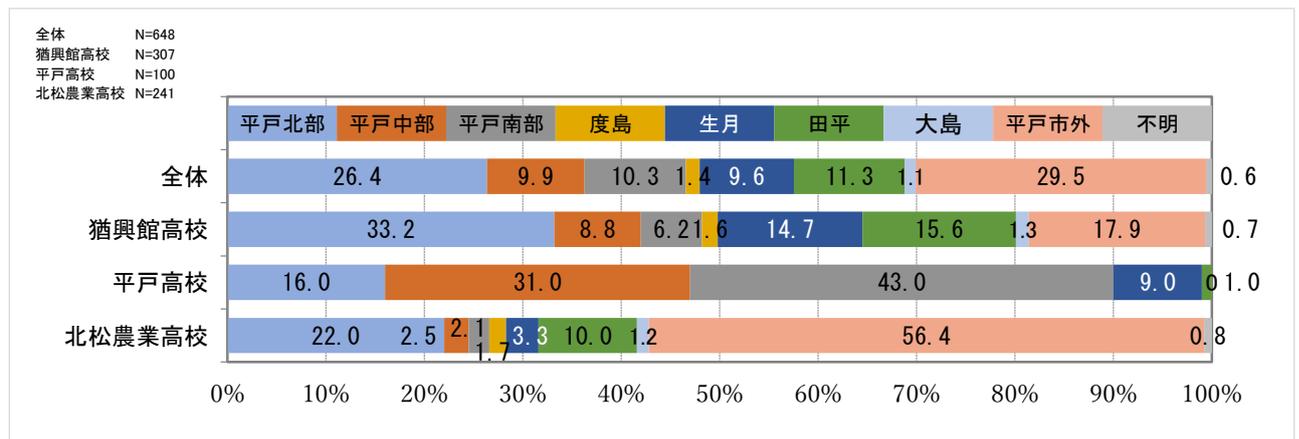
高校別で見ると、猶興館高校と平戸高校は男女の割合が概ね 50%であるが、北松農業高校は「女性」の割合が 63.9%と女性の割合が高い。



### 問 1-3 お住まい

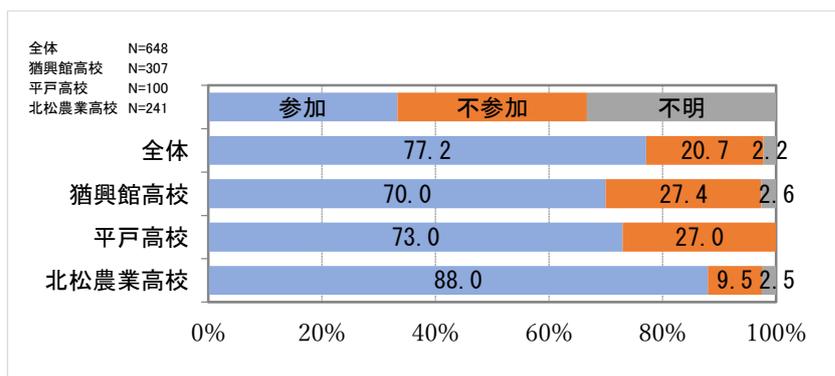
「平戸市外」が 29.5%と最も高く、次いで「平戸北部」が 26.4%となっている。

高校別で見ると猶興館高校は「平戸北部」が 33.2%、平戸高校は「平戸南部」が 43.0%、北松農業高校は「平戸市外」が 56.4%とそれぞれ最も高くなっている。



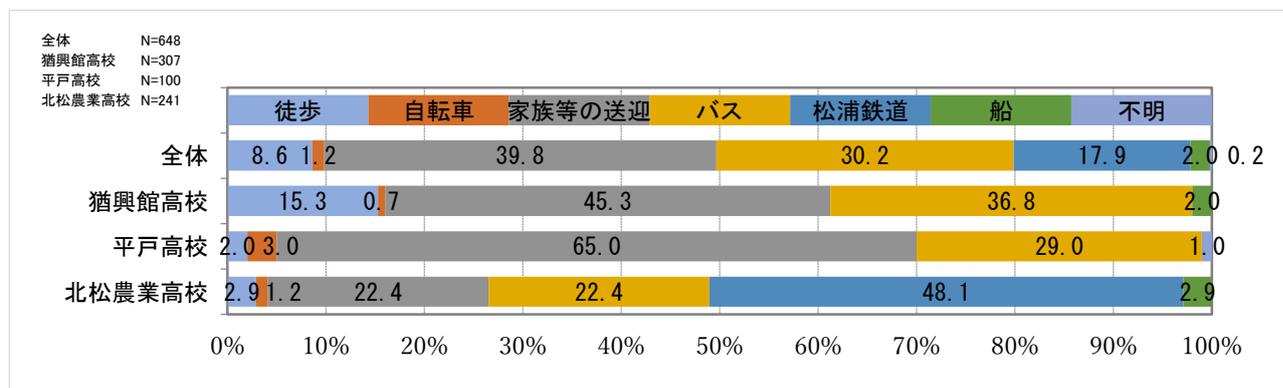
### 問 1-4 部活参加の有無

「参加」が 77.2%となっている。  
 高校別で見ると、いずれの高校も「参加」の割合が 70%以上となっている。



### 問 1-5-① 主な通学手段（行き）

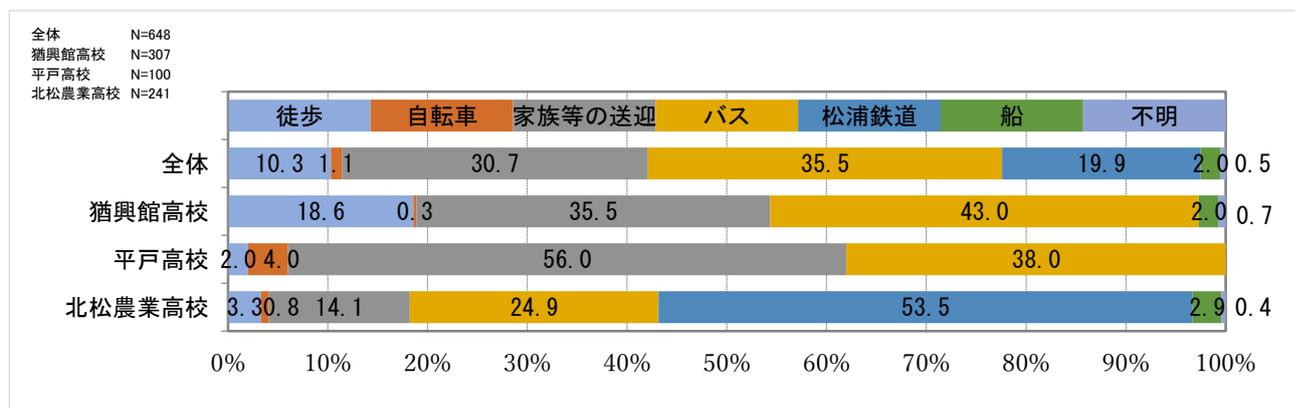
「家族等の送迎」が 39.8%と最も高く、次いで「バス」が 30.2%となっている。高校別で見ると、猶興館高校と平戸高校は「家族等の送迎」が最も高く、北松農業高校は「松浦鉄道」が最も高く 48.1%となっている。



### 問 1-5-② 主な通学手段（帰り）

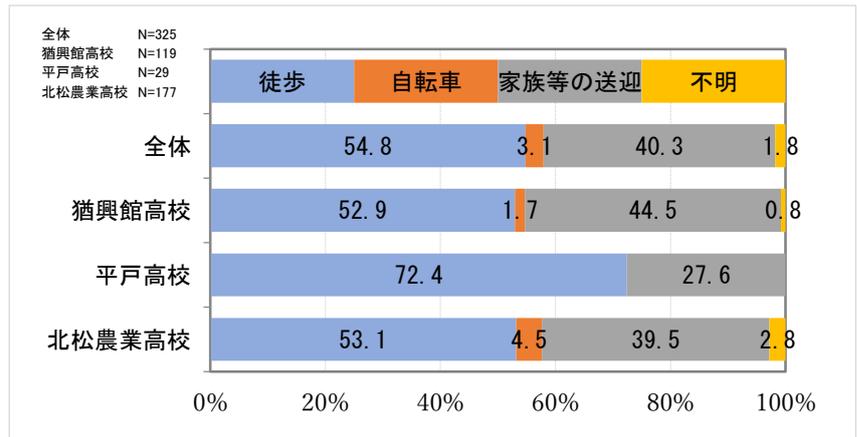
「バス」が 35.5%と最も高く、次いで「家族等の送迎」が 30.7%となっている。

高校別で見ると、猶興館高校は「バス」が 43.0%、平戸高校は「家族等の送迎」が 56.0%、北松農業高校は「松浦鉄道」が 53.5%とそれぞれ最も高くなっている。



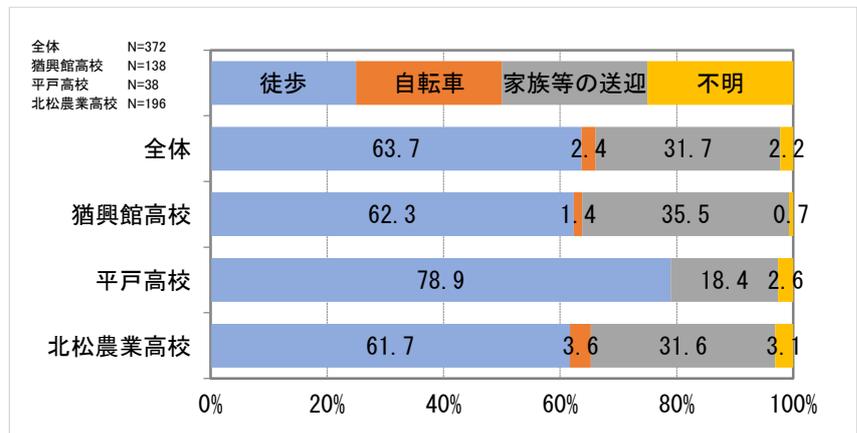
### 問1-5-② バス停や駅までの移動手段（行き）

「徒歩」が最も高く54.8%となっている。  
 高校別で見てもいずれの高校も「徒歩」の割合が最も高い。



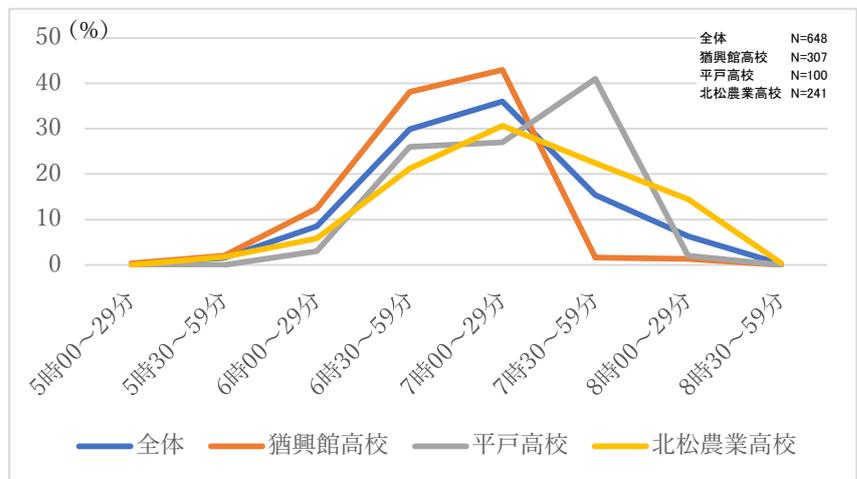
### 問1-5-② バス停や駅までの移動手段（帰り）

行きと同様に「徒歩」が最も高く63.7%となっている。  
 高校別で見てもいずれの高校も「徒歩」の割合が最も高い。



### 問1-6 通学時間帯（行き）

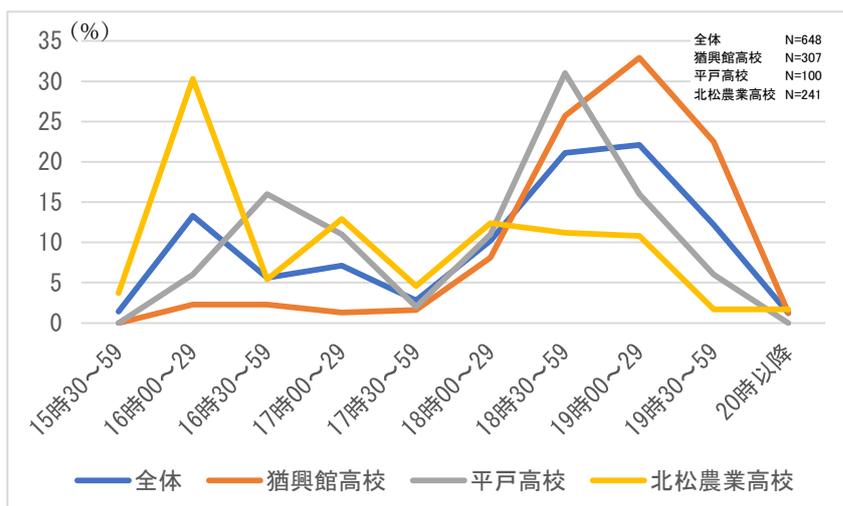
「7時00～7時29分」が6.0%と最も高い。  
 高校別で見ると、猶興館高校と北松農業高校は「7時00～7時29分」の割合が最も高く、平戸高校は「7時30～7時59分」の割合が41.0%で最も高くなっている。



### 問 1-6 通学時間帯（帰り）

「19 時 00～19 時 29 分」が 22.1%と最も高い。

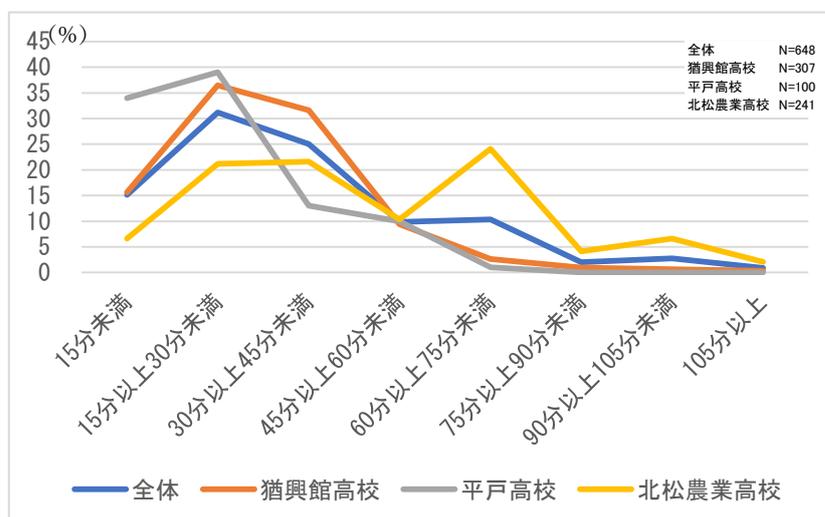
高校別で見ると、猶興館高校は「19 時 00～19 時 29 分」が 32.9%、平戸高校は「18 時 30～18 時 59 分」が 31.0%、北松農業高校は「16 時 00～16 時 29 分」が 30.3%でそれぞれ最も高くなっている。



### 問 1-7 通学の所要時間

「15 分以上 30 分未満」が 31.2%と最も高い。

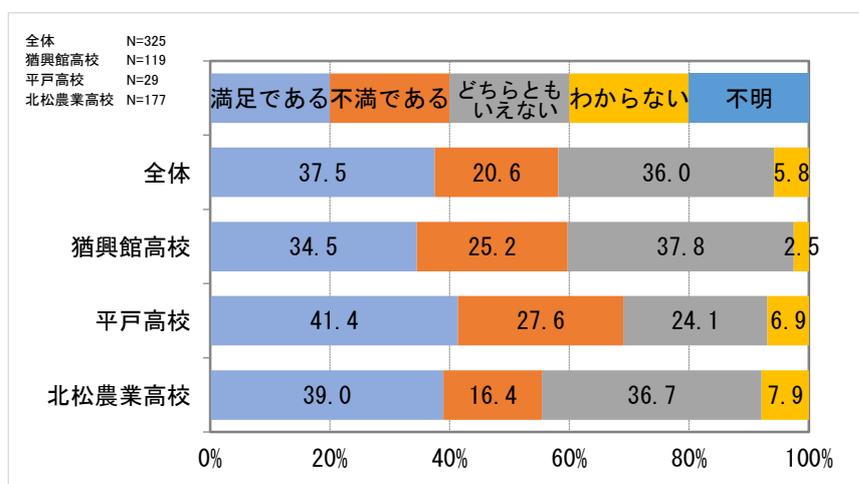
高校別で見ると、猶興館高校と平戸高校は「5 分以上 30 分未満」の割合が最も高く、北松農業高校は「60 分以上 75 分未満」が 24.1%で最も高くなっている。



### 問 2-1 通学における公共交通についてどのように感じているか（公共交通利用者）

通学にバス、鉄道等の公共交通機関を利用している回答者（以下、公共交通利用者）が通学における公共交通について感じている状態は、「満足である」が 37.5%で最も高い。

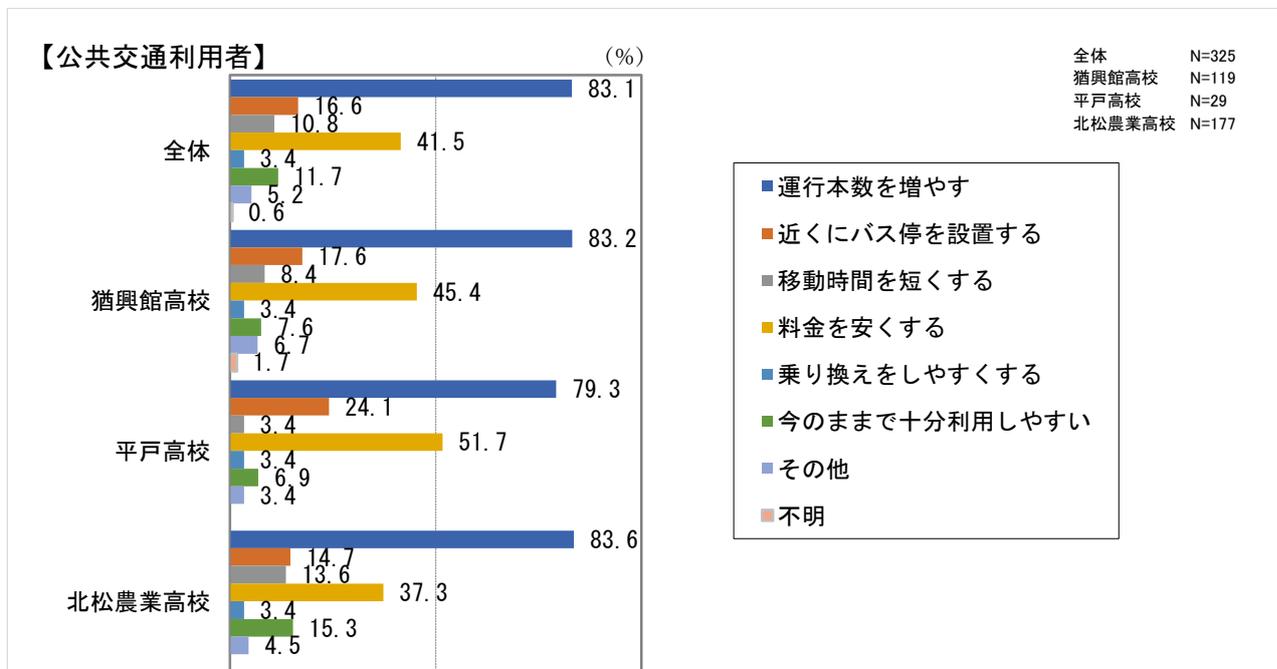
高校別で見ると、平戸高校と北松農業高校は「満足している割合」が最も高く、猶興館高校は「どちらともいえない」が 37.8%で最も高くなっている。



## 問2-2 公共交通を利用しやすくするために必要なこと

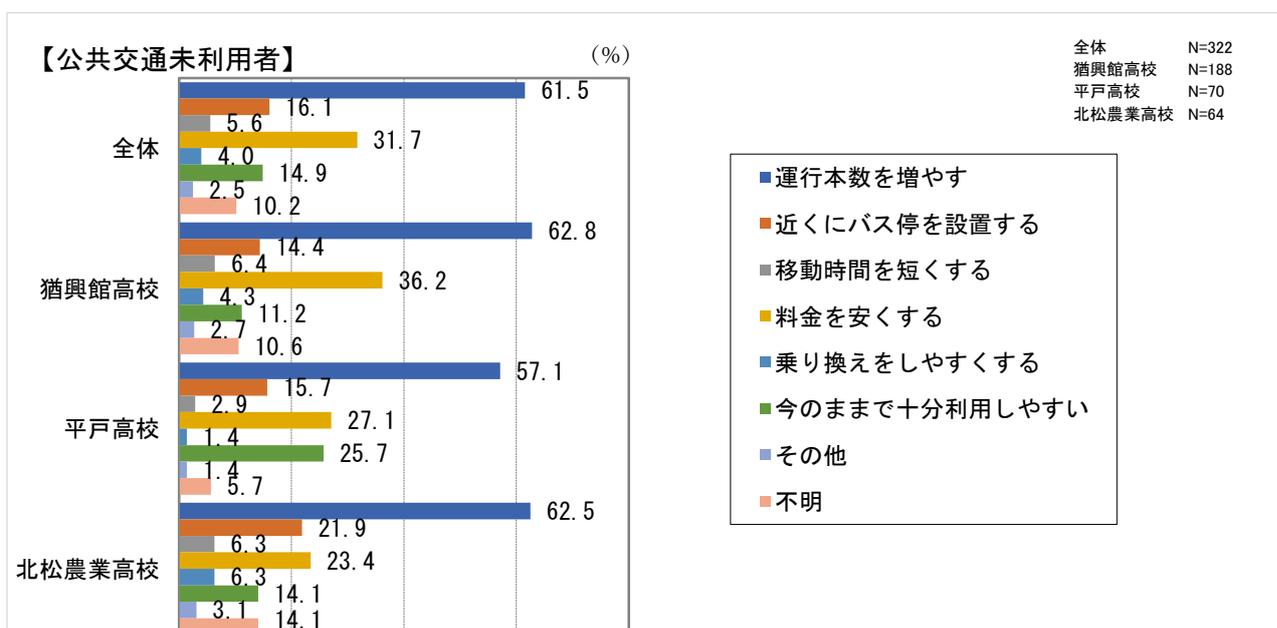
「運行本数を増やす」が83.1%と最も高く、次いで「料金を安くする」が41.5%となっている。

高校別で見ると猶興館高校は「運行本数を増やす」が83.1%、「料金を安くする」が45.4%平戸高校は「運行本数を増やす」が79.3%、「料金を安くする」が51.7%、北松農業高校は「運行本数を増やす」が83.6%、「料金を安くする」が37.3%となっている。



通学に公共交通を利用していない回答者(以下、公共交通未利用者)の状況は、「運行本数を増やす」が61.5%と最も高く、次いで「料金を安くする」が31.7%となっている。

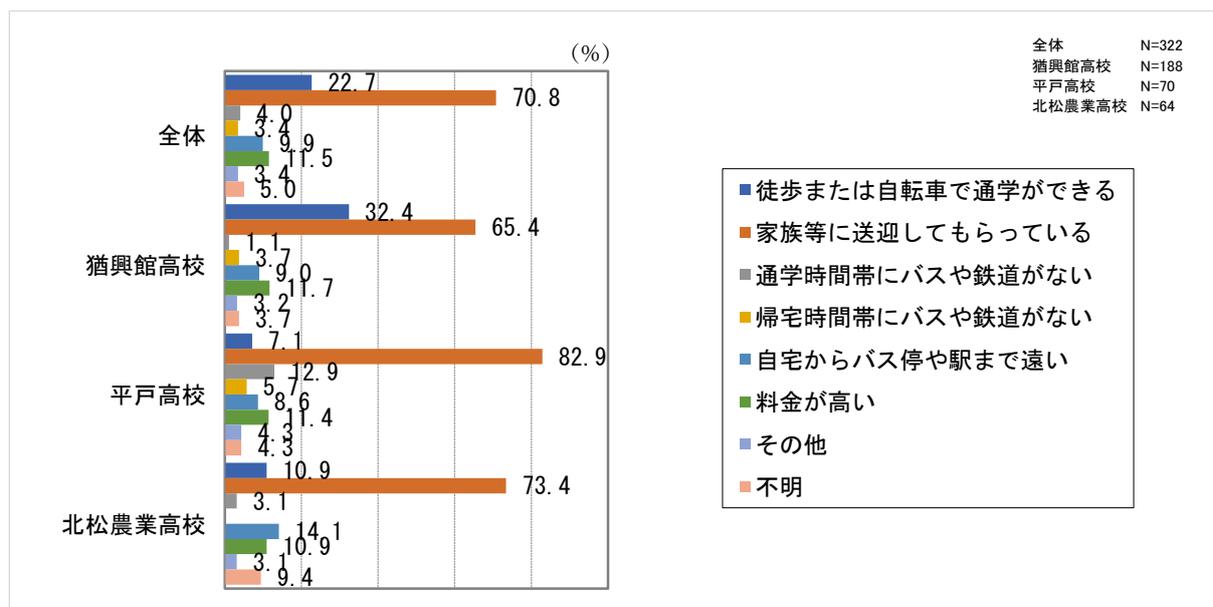
高校別で見ると猶興館高校は「運行本数を増やす」が62.8%、「料金を安くする」が36.2%、平戸高校は「運行本数を増やす」が57.1%、「料金を安くする」が27.1%、北松農業高校は「運行本数を増やす」が62.5%、「料金を安くする」が23.4%となっている。



### 問3-1 公共交通を利用しない理由（公共交通未利用者）

「家族等に送迎してもらっている」が70.8%と最も高く、次いで「徒歩または自転車で通学ができる」が22.7%となっている。

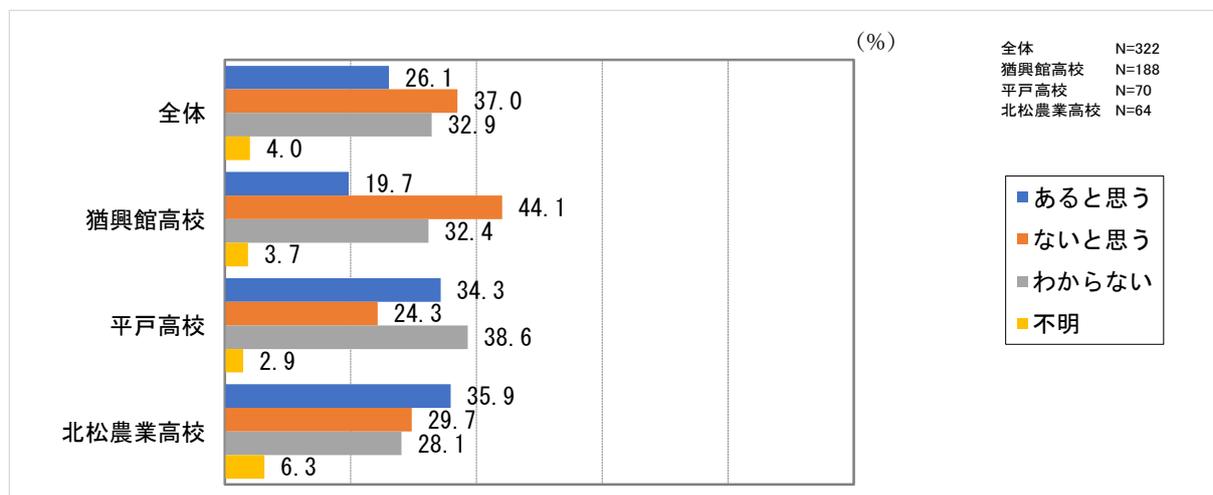
高校別で見ると、猶興館高校は「家族等に送迎してもらっている」が65.4%、「徒歩または自転車で通学ができる」が32.4%、平戸高校は「家族等に送迎してもらっている」が82.9%、「通学時間帯にバスや鉄道がない」が12.9%、北松農業高校は「家族等に送迎してもらっている」が73.4%、「自宅からバス停や駅まで遠い」が14.1%となっている。



### 問3-2 問題点が回収された場合、公共交通を利用するか（公共交通未利用者）

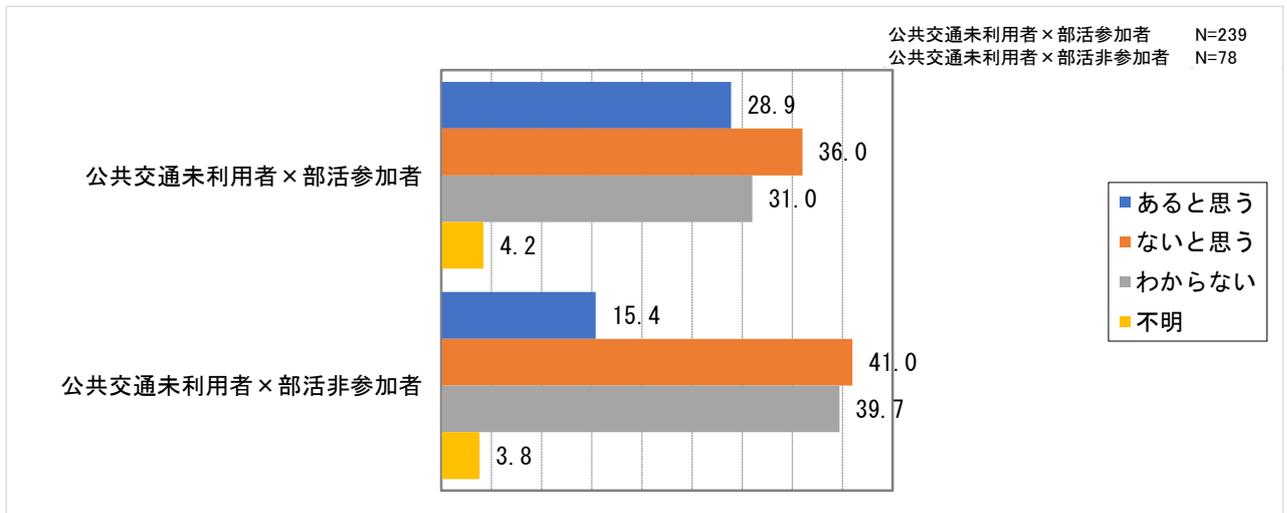
「ないと思う」が37.0%と最も高く、次いで「わからない」が32.9%となっており、「あると思う」は26.1%となっている。

高校別で見ると、猶興館高校は「ないと思う」が44.1%、「あると思う」は19.7%、平戸高校は「あると思う」が34.3%、「ないと思う」が24.3%、北松農業高校は「ないと思う」が35.9%、「あると思う」が29.7%となっている。



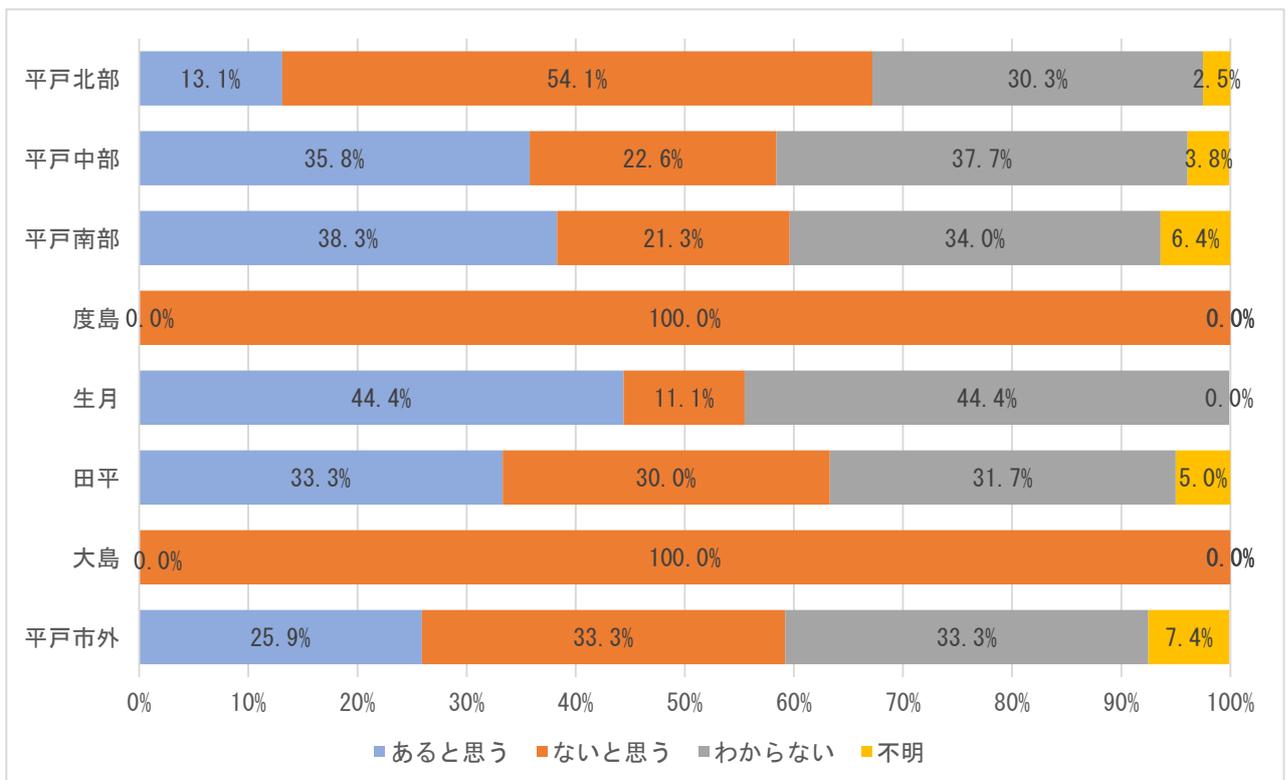
### 問3-2 問題点が回収された場合、公共交通を利用するか（部活動状況クロス）

「あると思う」が 28.9%、「ないと思う」が 36.0%となっている一方、公共交通未利用者かつ部活動に参加していない者の回答状況は「あると思う」が 15.4%、「ないと思う」が 41.0%となっている。



### 問3-2 問題点が回収された場合、公共交通を利用するか（居住地域クロス）

「あると思う」の割合は「生月」44.4%、「平戸南部」38.3%、「平戸中部」35.8%の順で高くなっている。また、「ないと思う」の割合は「度島」100%、「大島」100%、「平戸北部」54.1%の順で高くなっている。



全体 N=321  
 平戸北部 N=122  
 平戸中部 N=53  
 平戸南部 N=47  
 度島 N=2  
 生月 N=9  
 田平 N=60  
 大島 N=1  
 平戸市外 N=27

### 問3-2 問題点が回収された場合、公共交通を利用するか（高校・居住地域別）

#### 【猶興館高校】

住まい			公共交通利用者 (バス・鉄道等)	公共交通を 利用していない	公共交通を利用していない者のうち 公共交通が改善されれば今後、使う可能性が			
地区名	回答数(票)	割合			回答数(票)	回答数(票)	ある	ない
平戸北部	102	33.4%	1	101	9	57	32	3
平戸中部	27	8.9%	6	21	6	5	9	1
平戸南部	19	6.2%	11	8	2	2	3	1
度島	5	1.6%	3	2	0	2	0	0
生月	45	14.8%	37	8	4	1	3	0
田平	48	15.7%	9	39	16	9	12	2
大島	4	1.3%	3	1	0	1	0	0
平戸市外	55	18.0%	47	8	0	6	2	0
合計	305	100.0%	117	188	37	83	61	7

※不明2名除く

#### 【平戸高校】

住まい			公共交通利用者 (バス・鉄道等)	公共交通を 利用していない	公共交通を利用していない者のうち 公共交通が改善されれば今後、使う可能性が			
地区名	回答数(票)	割合			回答数(票)	回答数(票)	ある	ない
平戸北部	16	16.0%	11	4	0	2	2	0
平戸中部	31	31.0%	2	29	10	7	11	1
平戸南部	43	43.0%	7	36	14	8	13	1
度島	0	0.0%	0	0	0	0	0	0
生月	9	9.0%	8	1	0	0	1	0
田平	1	1.0%	1	0	0	0	0	0
大島	0	0.0%	0	0	0	0	0	0
平戸市外	0	0.0%	0	0	0	0	0	0
合計	100	100.0%	29	70	24	17	27	2

#### 【北松農業高校】

住まい			公共交通利用者 (バス・鉄道等)	公共交通を 利用していない	公共交通を利用していない者のうち 公共交通が改善されれば今後、使う可能性が			
地区名	回答数(票)	割合			回答数(票)	回答数(票)	ある	ない
平戸北部	53	22.2%	36	17	7	7	3	0
平戸中部	6	2.5%	3	3	3	0	0	0
平戸南部	5	2.1%	2	3	2	0	0	1
度島	4	1.7%	4	0	0	0	0	0
生月	8	3.3%	8	0	0	0	0	0
田平	24	10.0%	3	21	4	9	7	1
大島	3	1.3%	3	0	0	0	0	0
平戸市外	136	56.9%	117	19	7	3	7	2
合計	239	100.0%	176	63	23	19	17	4

<自由意見>

公共交通に関する要望等(意見総数 158 件)

項目	件数	自由意見(抜粋)
便数	71件	バスの本数が少ない。/運行本数を増やしてほしい。/昼のバスの本数が少ない。/1時間に1本運行してほしい。/朝6時代のバスを増やしてほしい。/運行本数を(テストのときだけでも)増やしてほしい。/特に土日のバスの本数を増やして欲しい。/1時間に1本はつらい。30分に1本にしてほしい。/など
料金	18件	料金が安い。/バスの本数は減ったのに料金だけ高くなったのが不満なので、せめて料金は安くしてほしい。/定期代が高いです。自分で払っているのに、2万円はきついです。補助がおりの基準金額が高すぎます。/など
運行	13件	時間通り運行してほしい。/時間通りにこない。/遅延で駅に何時ごろ来るなどの情報が欲しい。/時々、運転が荒い人がいる。/雨の日にはできるだけ駅の屋根があるところにとまってほしい。/など
ダイヤ	12件	運行の時間帯をなるべく均等にしてほしい。/大加瀬からの朝6時ぐらいのバスをつくってほしい。/平戸新町→南部方面のバスの夜の便の時間が遅いので19:30ごろのバスをつくってほしい。/生月バスで昼に乗るバスや夜帰る時のバスの時間帯が早すぎてたまに乗り遅れる。もうちょっと遅くしてほしい。/など
環境	9件	バスの中がタバコ臭いときが多いのでやめてほしい。/リック前の信号機に歩行者用のボタンが欲しい。/平戸高校からトンネルを通過するバスがないので改善してほしい。/歩道を広くしてほしい。/など
車両	9件	時間帯関係なく、大きいバス、小さいバスでくるので利用者数の多い時間とかに大きいバスにしてほしい。バスが小さすぎて、全員乗れないので、運行本数を増やすか、バスを大きいものにしてほしい。/など
停留所	6件	近くにバス停を作ってほしい。/バス停に雨宿りがほしい。/バス停の所に「イス」があることないところがあったり、「屋根」がついていたりついていないところがあるのでそこを改善してほしい。/など
ルート	5件	前津吉までバスを通してほしい。/荻田から農業高校前のバスを出してほしい。/バスのルートを増やして欲しい。/など
座席数	4件	バスの利用客が多い場合、立って乗車しないといけないため、座席数を増やしてほしい。/など
その他	11件	電車を降りてからの北農に行くまでの無料バスを出して欲しい。/帰りの電車は部活終わりの時間が重なり人が多くなり(ほかの高校も)どうにかしてほしい。/平戸方面はスクールバスがあるのになぜ佐世保方面がないのか。/など

平戸市地域公共交通網形成計画

( 試 案 )

平成31年3月

平戸市愛のり交通活性化委員会