

# 五島市地域公共交通計画

令和4年3月

五島市



# [ 目 次 ]

1. 計画の目的と関連計画の整理.....	1
1-1 計画策定の背景と目的.....	1
1-2 計画期間と区域.....	1
1-4 計画の位置付け.....	2
1-5 本市の上位関連計画.....	3
2. 五島市の現状.....	7
2-1 地域の現状.....	7
2-2 公共交通の現状.....	15
2-3 その他交通資源の状況.....	31
3. これまでの地域公共交通の取組の検証.....	35
3-1 五島市地域公共交通網形成計画の概要.....	35
3-2 計画事業の実施状況.....	36
3-3 目標達成状況の評価.....	38
3-4 新型コロナウイルス感染症の影響.....	39
3-5 公共交通を取り巻く社会情勢.....	42
4. 五島バス路線の区間別マーケット分析.....	45
4-1 分析概要.....	45
4-2 分析結果.....	46
5. 五島市の公共交通に関する意向等の把握.....	48
5-1 市民アンケートにみる公共交通への今後の意向等.....	48
5-2 中3保護者アンケート結果にみる高校通学時の公共交通利用可能性.....	51
6. 五島市の公共交通に関する課題.....	52
7. 五島市地域公共交通計画が目指すもの.....	53
7-1 市における地域公共交通の基本方針.....	53
7-2 計画の目標.....	55
7-3 目標を達成するために行う取組の概要.....	56
7-4 目標達成に向けたマネジメント.....	60



# 1. 計画の目的と関連計画の整理

## 1-1 計画策定の背景と目的

平成 16 年 8 月 1 日に下五島地域の 1 市 5 町が合併し、五島市が誕生して 17 年が経過しました。公共交通を取り巻く環境は、燃料費の高騰に加え、人口減少・少子高齢化を背景とした利用者の減少等から経営環境は厳しい状況にあり、公共交通を維持するための公的機関の補助金額は増加傾向にあります。

全国的にも自家用車の普及あるいは公共交通機関の利用者の減少などの影響で交通事業者の経営が厳しくなっていますが、こうした中、持続可能な公共交通体系を民間、地域、行政が一体となり構築していくための法律である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が平成 26 年 5 月 21 日に改正され、地方公共団体による「地域公共交通網形成計画」の策定について定められました。

これを踏まえ、本市は「五島市地域公共交通網形成計画」(H28~R3)を作成しました。

その後、「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造がさらに難しくなっている中で、地方公共団体が中心となり、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、令和 2 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行されました。

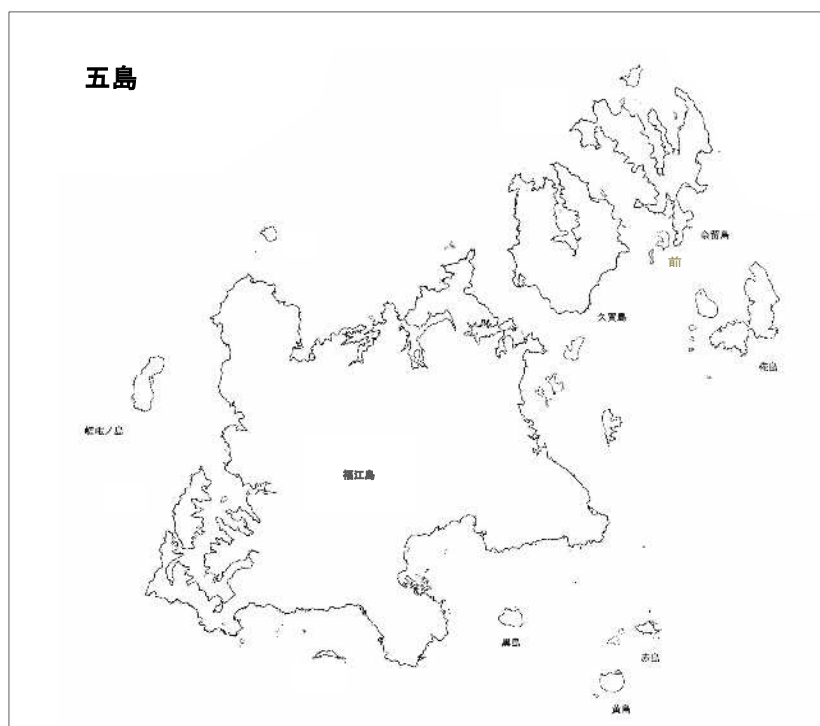
この改正法では、交通事業者等の関係者が協議しながら公共交通改善・移動手手段確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、地域の輸送資源を総動員して持続可能な運送サービスの提供の確保を推進するため、地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら、「地域公共交通計画」を作成・実行することが「努力義務化」されました。

本計画は、陸上、航路、空路からなる本市の持続可能な公共交通体系を総合的に構築していくための具体的な施策・事業等からなる地域公共交通計画を策定するものです。

## 1-2 計画期間と区域

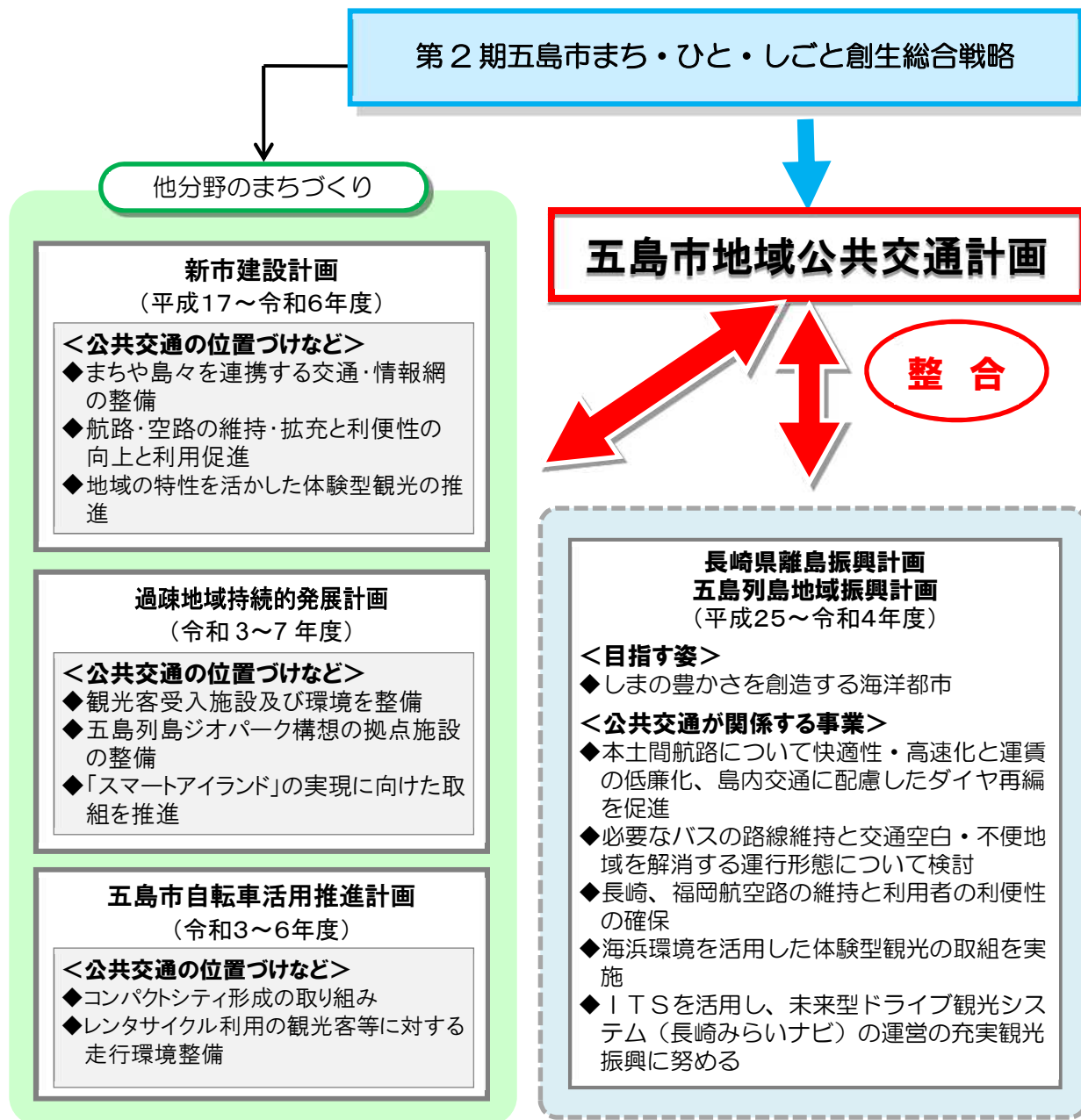
計画期間：令和 4（2022）年 4 月～令和 9（2027）年 9 月

対象地域：五島市全域



## 1-4 計画の位置付け

本計画は、令和元（2019）年12月に策定した「第2期五島市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を関連する最上位の計画とし、「新市建設計画」「過疎地域持続的発展計画」「五島市自転車活用推進計画」など関連する計画と整合を図り、本市公共交通の（マスタープラン）として位置付けます。



## 1-5 本市の上位関連計画

### 1-5-1 「第2期五島市まち・ひと・しごと創生総合戦略」

第2期五島市まち・ひと・しごと創生総合戦略																			
計画概要等	<p>○計画期間 令和2年度～6年度</p> <p>○基本目標 Ⅰ五島の恵みを活かし、雇用を生み出す“しま”をつくる Ⅱ五島の魅力を発信し、世界に誇れる“しま”をつくる Ⅲ安全・安心で住みやすさ日本一の“しま”をつくる Ⅳ五島の宝・子どもが育ち、輝く“しま”をつくる</p>																		
公共交通に関する記述内容	<p>&lt;基本目標Ⅱ 五島の魅力を発信し、世界に誇れる“しま”をつくる&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・来島者のニーズに応えられる環境整備を進め、国内外の観光客及びリピーターの増加を図る</li> <li>・魅力的な周遊ルート・滞在プランを企画・開発し、旅行ツアーの誘致に努める</li> <li>・五島列島ジオパーク構想の推進</li> <li>・先端技術を活用したインバウンド対策などスマート観光の推進</li> <li>・観光施設や案内所、トイレなどの観光インフラの整備、維持管理の充実を図る</li> </ul> <p>&lt;基本目標Ⅲ 安全・安心で住みやすさ日本一の“しま”をつくる&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期航路の維持・活性化を支援</li> <li>・航路、陸路、空路間の相互ネットワークによる接続強化を図り利便性の向上に努める</li> <li>・市営船（前島航路、黒島航路）の民間への運航委託を継続し、安定的なサービス提供に努める</li> <li>・既存航路の維持・拡充や福江～佐世保航路の再開を図るため、航路事業者への要望を行う</li> <li>・福岡空港路線の維持、夏季・冬季の臨時便の充実を要望する</li> <li>・来島（帰島）時の乗り継ぎの利便性の向上、乗り継ぎ割引制度の拡大、機体の大型化などを要望する</li> <li>・路線バスの効率化に取り組みとともに、交通不便地区における乗合タクシー等持続可能な新交通システムの運用に努める</li> <li>・市内陸上交通の需要に対し、バス及びタクシー事業者など関係機関及び関係部署との組織横断的な連携のもと地域公共交通のあり方について調査研究を行う</li> <li>・高齢者等の交通弱者が安心して生活・移動できる環境整備を図る</li> <li>・市民及び観光客（外国人含む。）の利用促進を図るため、公共交通に関する情報発信強化に努める</li> <li>・国境離島法を活用した運賃低廉化について、島民以外でも帰省客などが利用できるよう、適用範囲の拡大について国・県への要望を行う</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> <th>現状</th> <th>目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>航路利用者数(基幹航路)</td> <td>542,045人 2018(平成30)年度</td> <td>620,600人 2024(令和6)年度</td> </tr> <tr> <td>航路利用者数(二次離島航路)</td> <td>207,935人 2018(平成30)年度</td> <td>212,000人 2024(令和6)年度</td> </tr> <tr> <td>空路利用者数</td> <td>153,943人 2018(平成30)年度</td> <td>179,100人 2024(令和6)年度</td> </tr> <tr> <td>陸上交通機関(路線バス、乗合タクシー)利用者数</td> <td>380,018人 2018(平成30)年度</td> <td>354,700人 2024(令和6)年度</td> </tr> <tr> <td>高齢者フリーパスの利用者数</td> <td>151人 2018(平成30)年度</td> <td>300人 2024(令和6)年度</td> </tr> </tbody> </table>	数値目標	現状	目標	航路利用者数(基幹航路)	542,045人 2018(平成30)年度	620,600人 2024(令和6)年度	航路利用者数(二次離島航路)	207,935人 2018(平成30)年度	212,000人 2024(令和6)年度	空路利用者数	153,943人 2018(平成30)年度	179,100人 2024(令和6)年度	陸上交通機関(路線バス、乗合タクシー)利用者数	380,018人 2018(平成30)年度	354,700人 2024(令和6)年度	高齢者フリーパスの利用者数	151人 2018(平成30)年度	300人 2024(令和6)年度
数値目標	現状	目標																	
航路利用者数(基幹航路)	542,045人 2018(平成30)年度	620,600人 2024(令和6)年度																	
航路利用者数(二次離島航路)	207,935人 2018(平成30)年度	212,000人 2024(令和6)年度																	
空路利用者数	153,943人 2018(平成30)年度	179,100人 2024(令和6)年度																	
陸上交通機関(路線バス、乗合タクシー)利用者数	380,018人 2018(平成30)年度	354,700人 2024(令和6)年度																	
高齢者フリーパスの利用者数	151人 2018(平成30)年度	300人 2024(令和6)年度																	

新市建設計画	
計画概要等	<p>○計画期間 平成17～令和6年度</p> <p>○基本目標 ・しまの豊かさを創造する海洋都市・五島市 ～人と自然との共生を大切に心安心と活力あふれるまちづくりをめざして～</p> <p>①新市の一体性 ②安んで心豊かな生活 ③活力ある開かれたまちづくり</p> <p>○まちづくりの方向性 1：個性あるまちやしまが連携し自然と人が共生する豊かな地域 2：多様なしまの自然と歴史文化の中で安心して人が住め輝く地域 3：世代を超えてかぎりなく発展する活力あふれる地域</p>
公共交通に関する記述内容	<p>〈まちづくりの方向性1 基本方針1 まちや島々を連携する交通・情報網の整備〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域を連携する道路網の整備</li> <li>・島と島を結ぶ交通手段の確保として港湾等の整備</li> <li>・沿岸航路の維持・拡充と利便性の向上</li> <li>・本土間航路の維持・拡充と利便性の向上</li> <li>・旅客ターミナル機能の整備</li> <li>・路線バスについて生活路線の維持</li> <li>・商店街・公共施設等を循環するコミュニティバスの導入について検討</li> <li>・航空路線維持のため、利用促進キャンペーンと利便性の向上</li> <li>・航法援助施設の整備の促進</li> </ul> <p>〈まちづくりの方向性1 基本方針2 個性ある地域を活かした環境にやさしい豊かな生活空間づくり〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・だれもが安全に通行できる歩道や利用できる施設・設備等の整備等のバリアフリーの推進</li> </ul> <p>〈まちづくりの方向性3 基本方針5 地域の特性を活かした自立的な産業の育成〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・しまの自然や産業を活かした体験型観光の推進</li> <li>・ブルー・ツーリズム、グリーン・ツーリズムに代表される、豊かな自然や農林水産業との連携による体験型観光の推進</li> <li>・体験型の修学旅行の誘致、エコツアー・磯遊び等自然を楽しむ体験メニューづくり、食体験メニューづくりなどの充実強化に努める</li> </ul>



### 1-5-3 「過疎地域持続的発展計画」

過疎地域持続的発展計画	
計画概要等	<p>○計画期間 令和3～7年度</p> <p>○基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 五島の恵みを活かし、雇用を生み出す“しま”をつくる</li> <li>2. 五島の魅力を発信し、世界に誇れる“しま”をつくる</li> <li>3. 安全・安心で住みやすさ日本一の“しま”をつくる</li> <li>4. 五島の宝・子どもが育ち、輝く“しま”をつくる</li> </ol>
公共交通に関する記述内容	<p>〈第3章 第2節 3. 観光又はレクリエーションの振興〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客受入施設及び環境を整備</li> <li>・デジタル技術を活用したスマート観光によりインバウンド対策を推進</li> <li>・世界文化遺産「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」や「日本遺産」等の地域資源を活用した周遊ルートを整備する</li> <li>・五島列島ジオパーク構想の拠点施設を整備する</li> <li>・観光 PR イベントの開催</li> <li>・長崎県内の関係離島で共通に使用できる「しま共通地域通貨」の発行に係る経費を負担する</li> </ul> <p>〈第4章 地域における情報化〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の実装により解決する「スマートアイランド」の実現に向けた取組を推進する</li> <li>・「五島スマートアイランド構想」に基づいて引き続き各種実証事業を行い、社会実装の実現を図る</li> <li>・デジタル技術を活用したスマート観光によりインバウンド対策を推進</li> <li>・オープンデータを推進</li> </ul>

### 1-5-4 「五島市自転車活用推進計画」

五島市自転車活用推進計画	
計画概要等	<p>○計画期間 令和3～6年度</p> <p>○基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 自転車を快適に利用できる良好な市内環境の形成</li> <li>2. サイクルツーリズムによる健康増進、観光振興と地域活性化</li> <li>3. 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</li> </ol>
公共交通に関する記述内容	<p>〈目標1 自転車を快適に利用できる良好な市内環境の形成〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行空間の整備や駐輪場の整備等を位置付けるに当たっては、コンパクトシティ形成の取り組みやまちづくりと連携した自転車通行空間の整備を検討する</li> <li>・道路管理者と長崎県公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や、狭さくの設定等、ハードとソフト両面から交通安全対策を検討する</li> </ul> <p>〈目標2 サイクルツーリズムによる健康増進、観光振興と地域活性化〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・世界遺産の構成資産や各地域の観光資源を巡るモデルルートを設定し、レンタサイクル利用の観光客等に対する走行環境整備、サイクリストに対する受入環境整備、地域の魅力づくりと情報発信について検討する</li> </ul>

五島列島地域振興計画	
計画概要等	<p>○計画期間 平成25～令和4年度</p> <p>○基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・しまの豊かさを創造する海洋都市</li> <li>I 市の内外を連携する交通・情報ネットワークの整備</li> <li>II 個性ある地域を活かした環境にやさしい豊かな生活空間づくり</li> <li>III すべての人々が安心して住めるまちづくり</li> <li>IV しまの多様な文化やスポーツを通して人が輝く社会づくり</li> <li>V 地域の特性を活かした自立的な産業の育成</li> <li>VI 市民と行政の連携による新しい市の創造</li> </ul>
公共交通に関する記述内容	<p>〈3計画の内容 （1）交通施設及び通信施設の整備、人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化等に関する事項〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本土間航路については、船舶の快適性・高速化と運賃の安定的な低廉化並びに島内交通に配慮したダイヤ再編を運航業者に対し、働きかける</li> <li>・航空路線については、長崎、福岡航空路の維持をはじめ、利用者が利用しやすい運航ダイヤの確保を働きかける</li> <li>・島内交通については、必要なバスの路線維持に努めるとともに、交通空白・不便地域を解消する運行形態について検討する</li> <li>・港湾・漁港の整備や沿岸航路の維持・確保など、利便性の向上に努める</li> <li>・地域内の道路については、地域の拠点を結ぶ国県道や、地域の発展や産業の振興に資する市道や農林道の整備とともに、歩道の整備や交通安全施設の設置にも努める</li> <li>・路面の補修や橋梁の長寿命化を図るための整備、定期的な点検を行うなど、安全な道路づくりを進める</li> </ul> <p>〈3計画の内容 （2）産業の振興等に関する事項〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・漁村における体験及び交流の取組については、海浜環境を活用した体験型観光の取組を実施し島外観光客の受入体制を構築し、漁村地域の活性化を図る</li> </ul> <p>〈3計画の内容 （9）観光の開発に関する事項〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域が自分たちの持つ観光資源を活かして旅行商品の造成を行う滞在交流型観光の推進を図る</li> <li>・市内観光事業者を対象とした観光客接客研修会を開催し、まち歩きマップや滞在交流型観光商品など新たな観光コースに特化したガイドの育成を行う</li> <li>・EVの活用については、ITSを活用し、未来型ドライブ観光システム（長崎みらいナビ）の運営の充実とそれを活用した観光振興に努めていく</li> </ul>

## 2. 五島市の現状

### 2-1 地域の現状

#### 2-1-1 地勢・沿革

- 本市は、九州の最西端、長崎港から西に約 100Km に位置し、北東側から南西側に 80Km にわたって大小 152 の島々が連なる五島列島の南西部に位置しています。
- 面積は 420.12km<sup>2</sup>で福江島や久賀島、奈留島などに代表される 11 の有人島と 52 の無人島で構成されています。
- 福江島の海岸線はリアス海岸や溶岩海岸、砂浜海岸など変化に富んでおり、荒波を受けた断崖や白い砂浜、火山活動の痕跡など島全体で美しく貴重な景観が見られます。
- 気候条件は、五島列島西側を流れる対馬暖流の影響を受け、冬は暖かく夏は比較的涼しいといった海洋性の気候となっています。

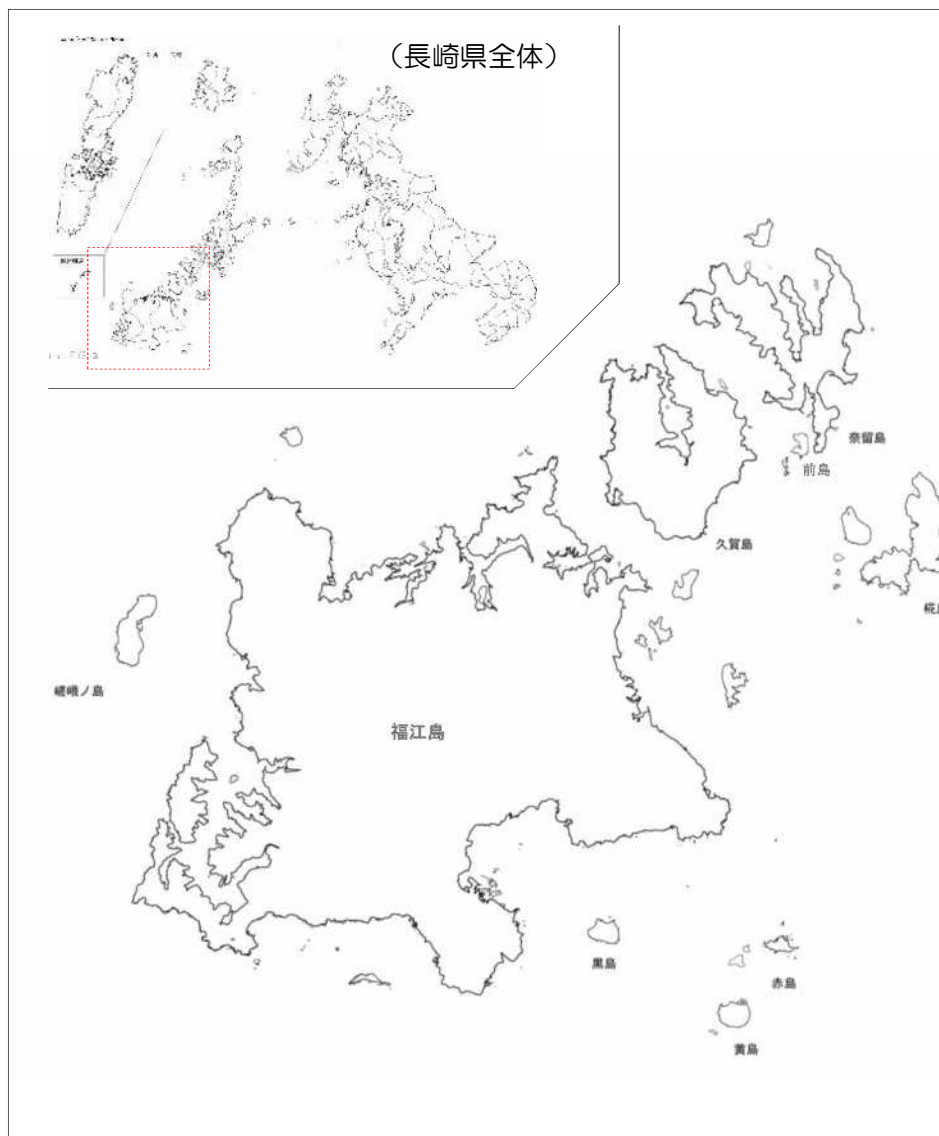


図 五島市

## 2-1-2 人口特性

### 1) 総人口・世帯数の推移

- 本市の人口は減少傾向が続いており、令和2年は34,391人と5年前に比べ2,936人減少しています。
- 世帯数においても減少傾向であり、令和2年は16,387世帯となっています。世帯人員も減少を続け、現在では2人暮らしが平均的な世帯構成となっています。

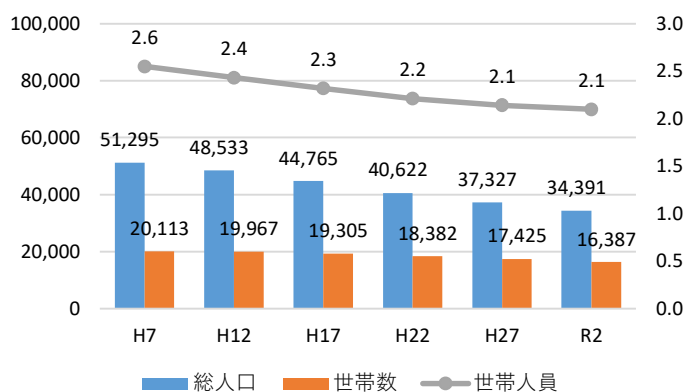


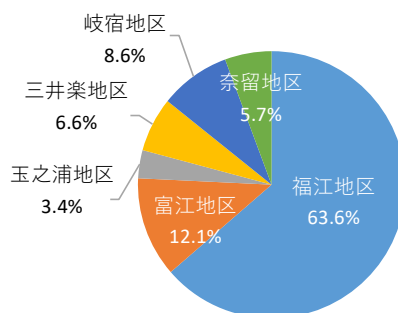
図 総人口の推移

資料：国勢調査（H7年～R2年）

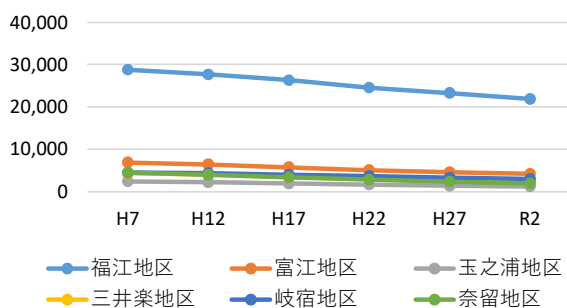
### 2) 地区別人口

- 令和2年の地区別推計人口をみると、福江地区が21,885人で最も多く、次いで富江地区4,165人、岐宿地区2,947人、三井楽地区2,269人、奈留地区1,950人、玉之浦地区1,175人の順となっています。
- 過去の推移をみると、全ての町で減少傾向が続いていますが、特に奈留地区、玉之浦地区、三井楽地区の減少率が高い状況にあります。

	H7	H12	H17	H22	H27	R2
福江地区	28,772	27,662	26,311	24,548	23,264	21,885
富江地区	6,871	6,399	5,733	5,052	4,550	4,165
玉之浦地区	2,396	2,197	1,920	1,589	1,355	1,175
三井楽地区	4,306	4,010	3,456	2,967	2,597	2,269
岐宿地区	4,456	4,310	3,979	3,659	3,292	2,947
奈留地区	4,494	3,955	3,366	2,807	2,269	1,950
合計	51,295	48,533	44,765	40,622	37,327	34,391



#### 地区別人口の推移（人）



#### 平成7年を100とした場合の推移

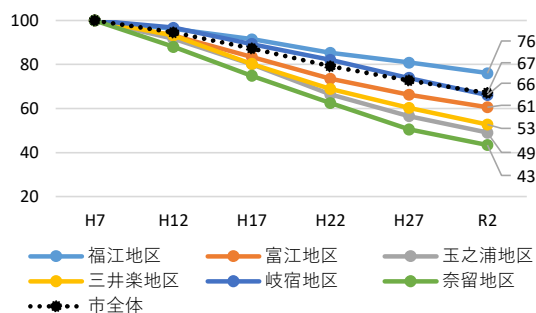


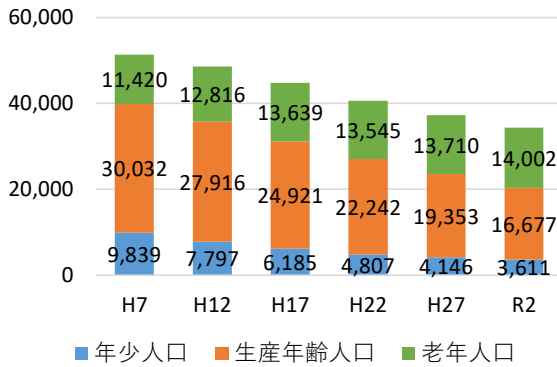
図 地区別人口の推移

資料：国勢調査（H7年～R2年）

### 3) 年齢別人口

- 本市において、生産年齢人口（15～64歳）と年少人口は減少している一方で、老年人口（65歳以上）は増加傾向にあります。
- 令和2年度の年齢3階層別の人口の全人口に占める割合をみると、25年前（H7年）と比べて、高齢化率は20ポイント近く増加している一方で、生産年齢人口と年少人口の割合はそれぞれ10ポイント近く減少しています。
- 少子高齢化の進行がうかがえます。

■ 年齢3区分別人口の推移（人）



■ 総人口に占める年齢3区分別人口割合の推移

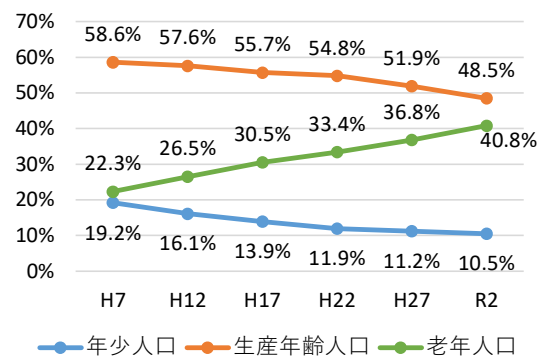


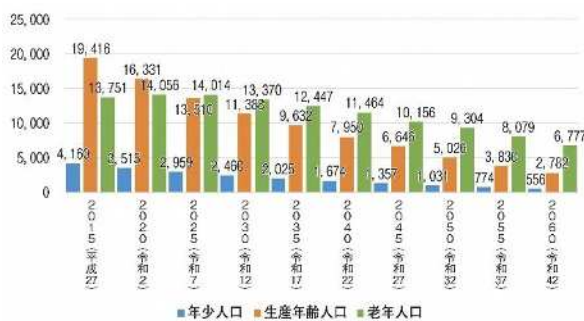
図 年齢3階層別人口の推移

資料：国勢調査（H7年～R2年）

### 4) 将来人口の目標

- 国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市の人口は、2060年（R42年）で10,115人と2015年（H27年）の約27%まで減少すると推計されています。
- 五島市第2期人口ビジョン（令和元年度策定）では、人口対策を実施することで、2040年（R22年）で2.6万人、2060年（R42年）で約2万人を確保し、持続可能な社会・経済活動の維持を図ることとしています。

■ 年齢3区分別将来人口の推移（人）



■ 総人口に占める年齢3区分別将来人口割合の推移



図 年齢3区分別将来人口の推移

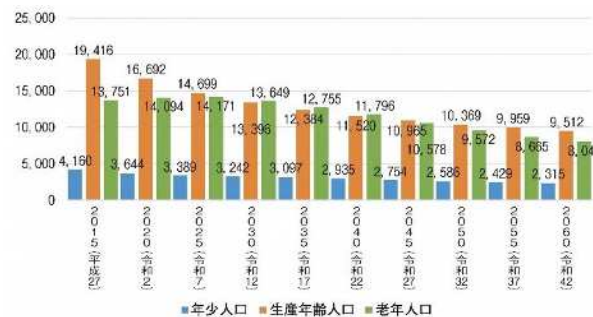


図 年齢3区分別将来人口（人口対策実施後）の推移

出展：五島市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

## 2-1-3 人口分布特性

### 1) 総人口の分布状況

- 総人口の分布状況を見ると、市域に薄く広く人口が分散している中で、特に福江地区や富江地区には比較的人口が多いエリアがまとまって分布しています。

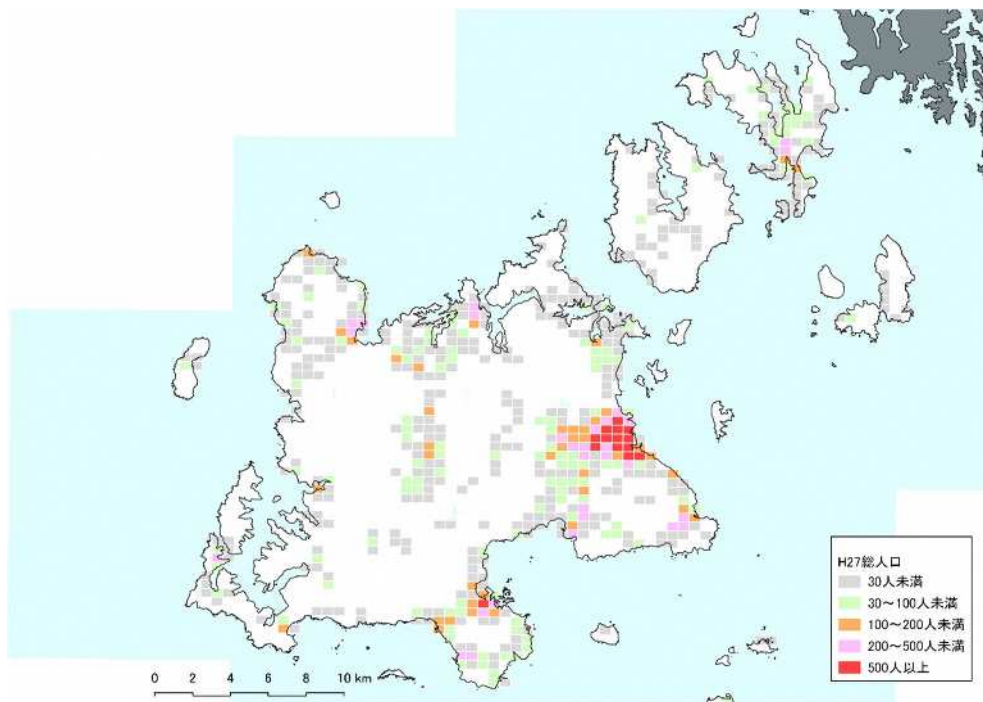


図 五島市の人口分布（500mメッシュ単位）

資料：国勢調査(H27年)

### 2) 高齢化率

- 高齢化率の分布状況を見ると、人口が集中していないエリア等において、高齢化率が50%を超えるものがみられます。

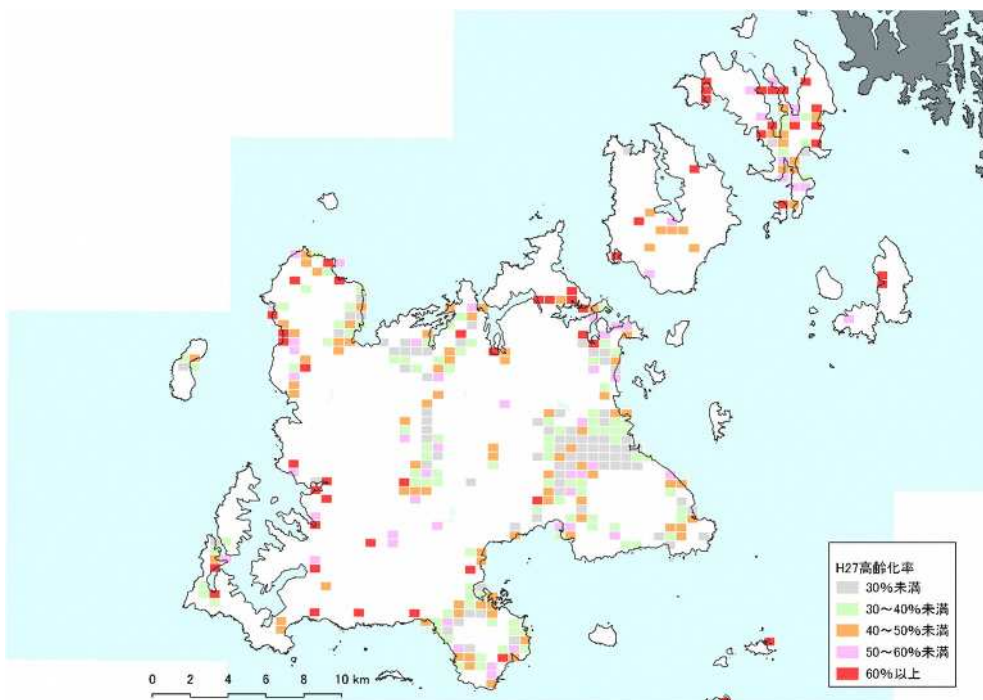


図 高齢化率の分布状況（500mメッシュ単位）

資料：国勢調査(H27年)

## 2-1-4 施設立地状況

- 本市の役所・集客施設の分布状況を見ると、市役所周辺（福江市街地）や奈留支所周辺に集客施設がまとまって立地しています。
- また、教育施設は市内各地区に分散して立地していますが、高校は福江島に3校（うち2校は福江地区）、奈留島に1校となっています。

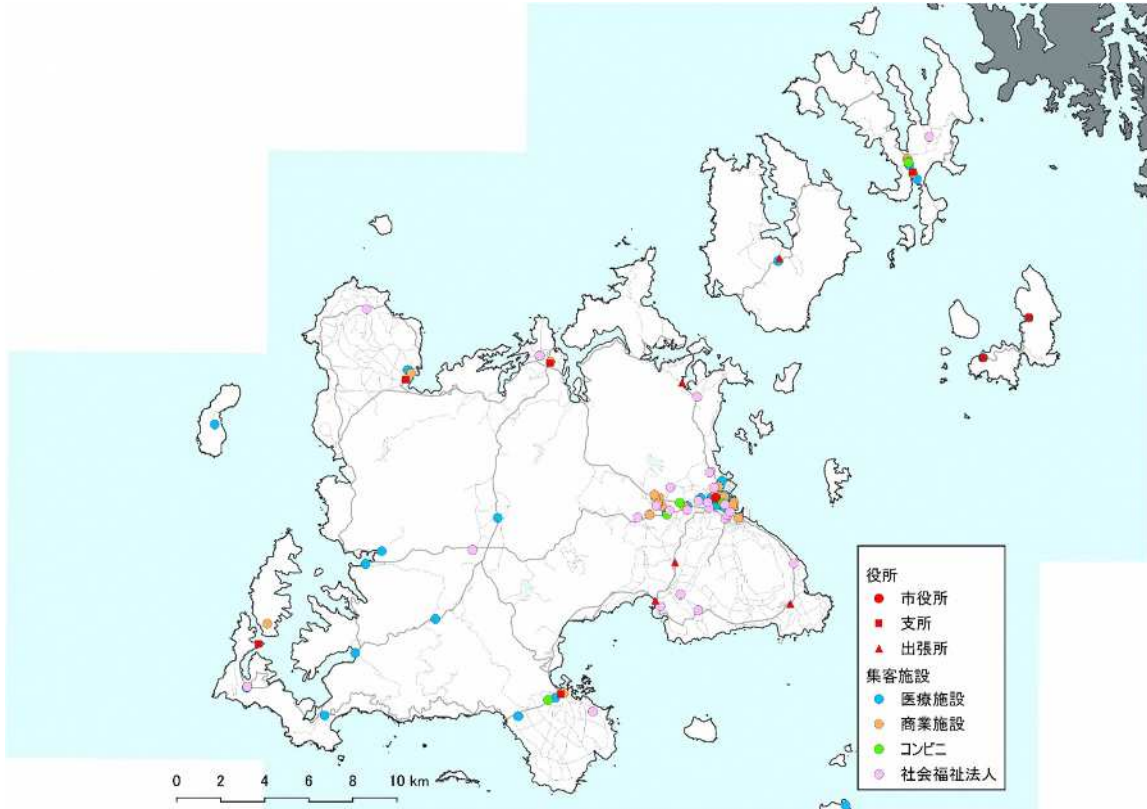


図 役所・集客施設の分布状況

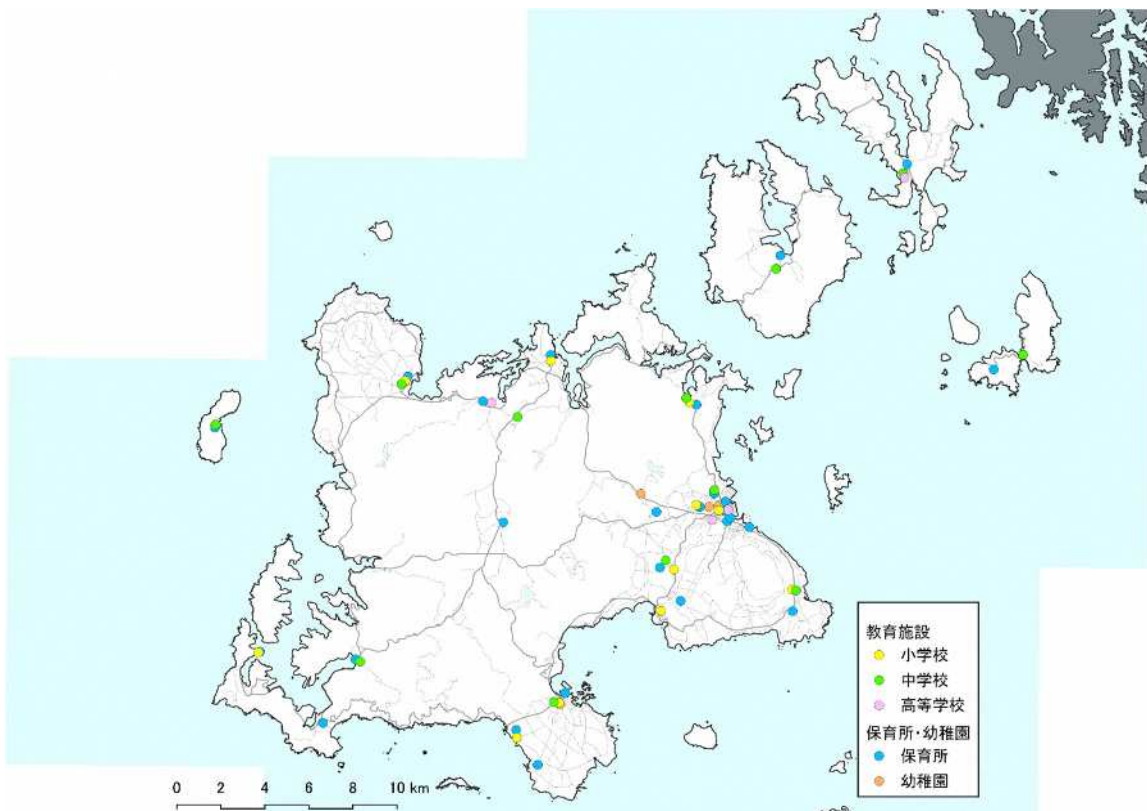


図 教育施設の分布状況

## 2-1-5 日常生活の外出指向

### ①通勤

■ 市民の通勤流動をみると、一定程度区内の流動もありますが、主として集客施設がまとまって立地している福江地区への流動が多い状況にあります。

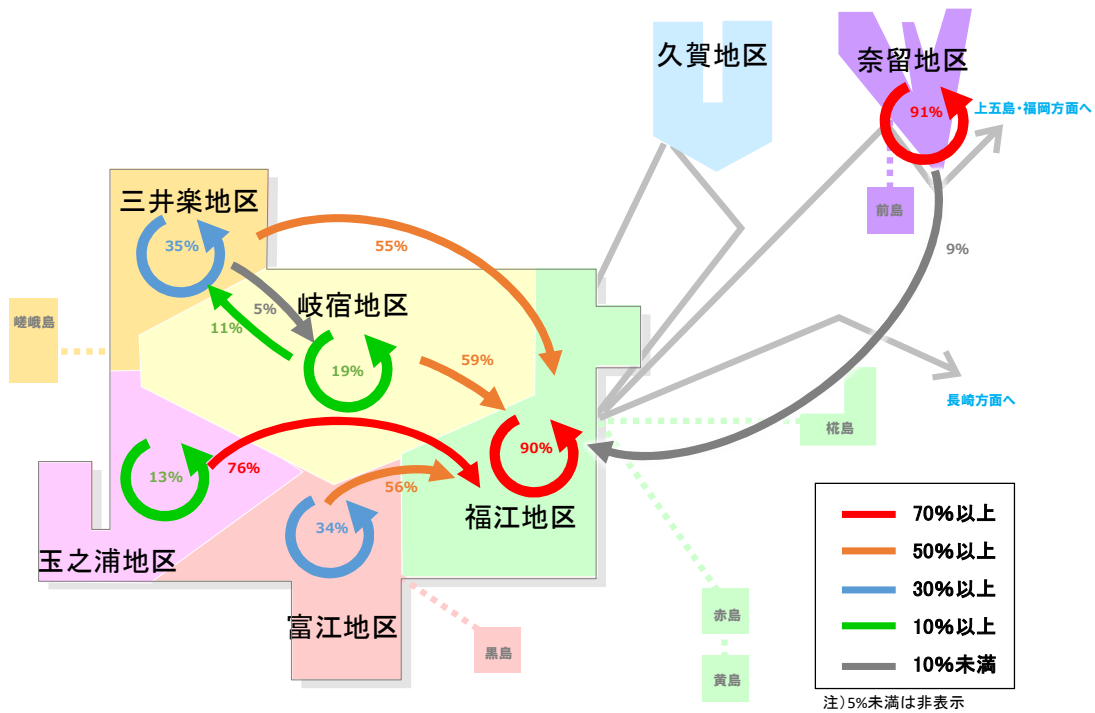


図 市民の通勤流動

注) 令和3年度市民アンケート結果

### ②通学：来年度春の高校進学意向

■ 来年度春に高校入学予定者の市内高校進学希望先をみると、市内4校に分散して進学希望があることが分かります。福江地区の2校への地区をまたいだ進学意向があるほか、五島南高校への福江地区や富江地区からの進学意向等があること等が分かりました。

備考) 令和3年度市民アンケート結果でも通学流動は集計可能だが、極端にサンプルが少なかった。

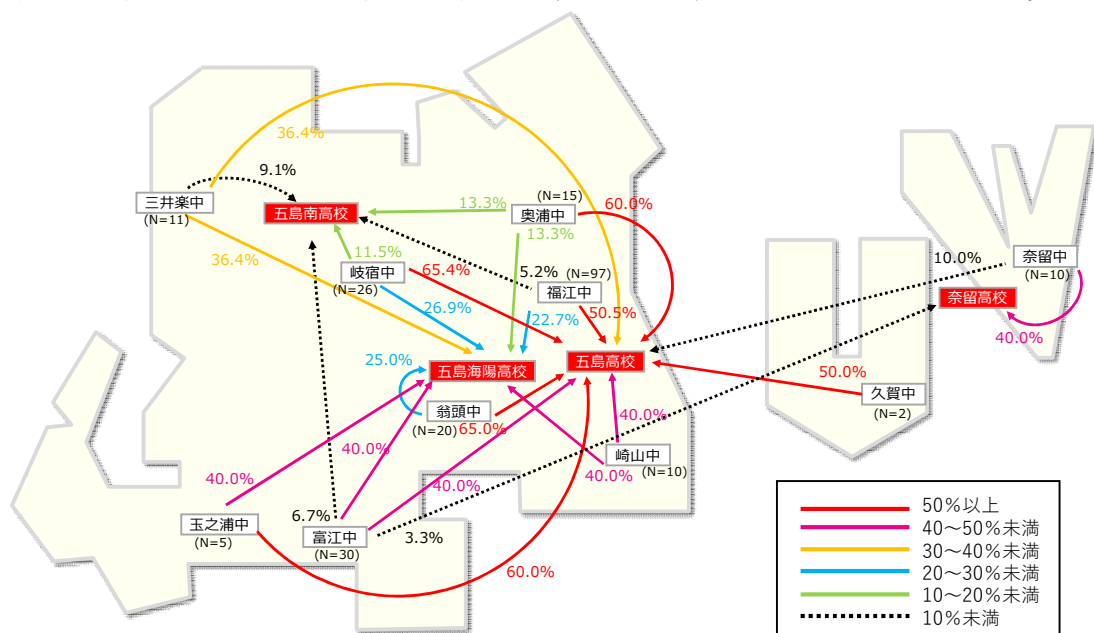


図 来年度春に高校入学予定者の市内高校進学希望先 (市内の高校通学流動)

注) 令和3年度中学3年生保護者アンケート結果



### ③買い物

■ 市民の買物流動をみると、奈留地区や三井楽地区、富江地区では一定程度地区内の流動もありますが、主として集客施設がまとまって立地している福江地区への流動が多い状況にあります。

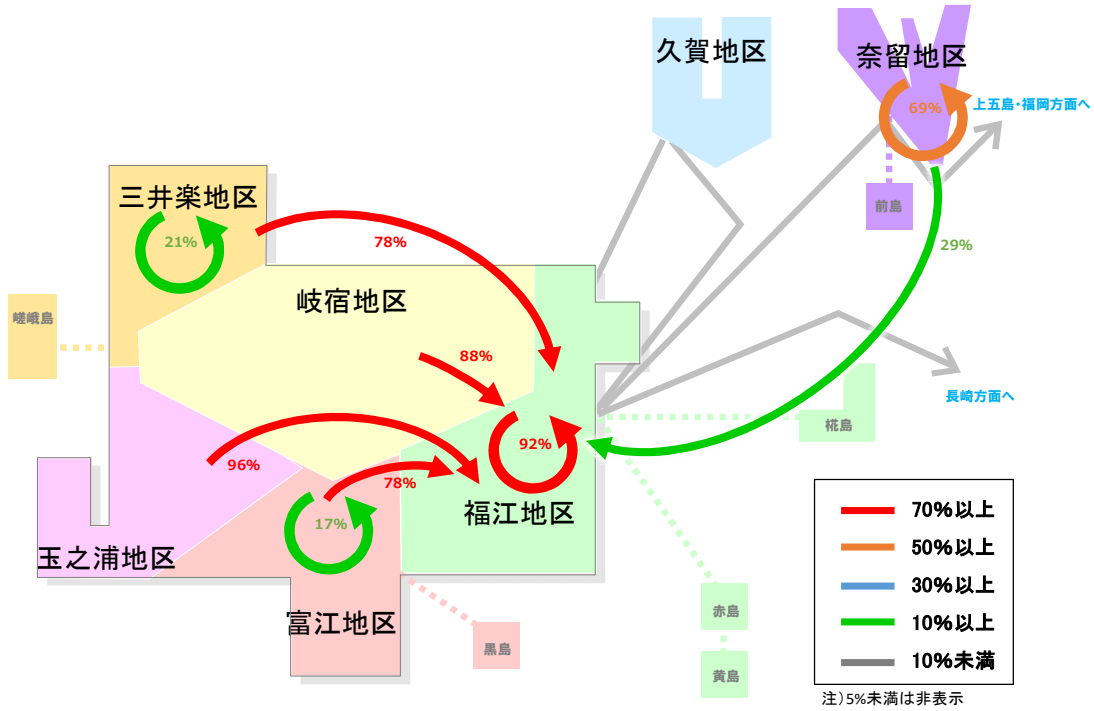


図 市民の買物流動

注) 令和3年度市民アンケート結果

### ④通院

■ 市民の通院流動をみると、買物流動同様に、奈留地区や三井楽地区、富江地区では一定程度地区内の流動もありますが、主として福江地区への流動が多い状況にあります。

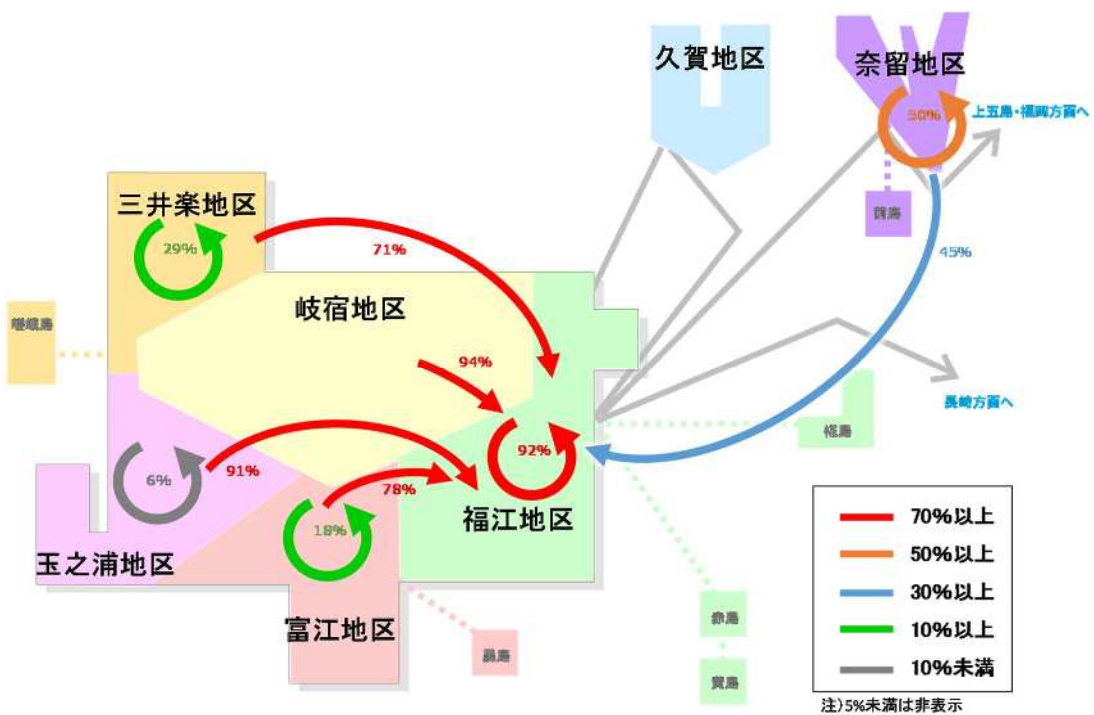


図 市民の通院流動

注) 令和3年度市民アンケート結果

## 2-1-6 観光

- 本市の観光客数は平成28年度から令和元年度まで20万人前後で推移していますが、令和2年度は新型コロナウイルス拡大の影響により、約12万人となっています。
- 観光資源は市を構成する複数の島々に広く分散していますが、中でも世界遺産登録された江上天主堂、旧五輪教会堂をはじめとするキリスト教関連を目的とする観光客は近年増加傾向にあります。



図 五島市の主な観光資源



図 教会群の分布状況

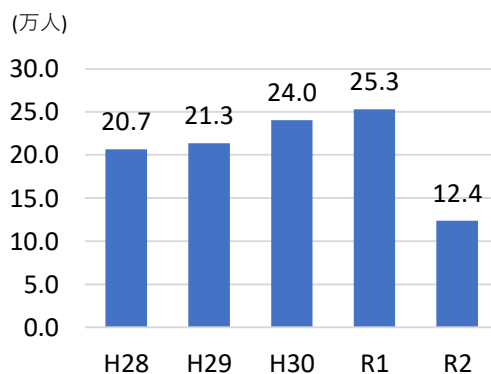


図 観光客数の推移

資料：令和2年 五島市観光統計

## 2-2 公共交通の現状

### 2-2-1 五島市の公共交通体系

- 本市には五島つばき空港があるほか、市内に 14 の港があります。
- 公共交通体系としては、路線バス、乗合タクシー、チョイソコごとう、タクシー、定期航路（民間航路・市営航路）、空路（ORC,ANA）により構成されています。

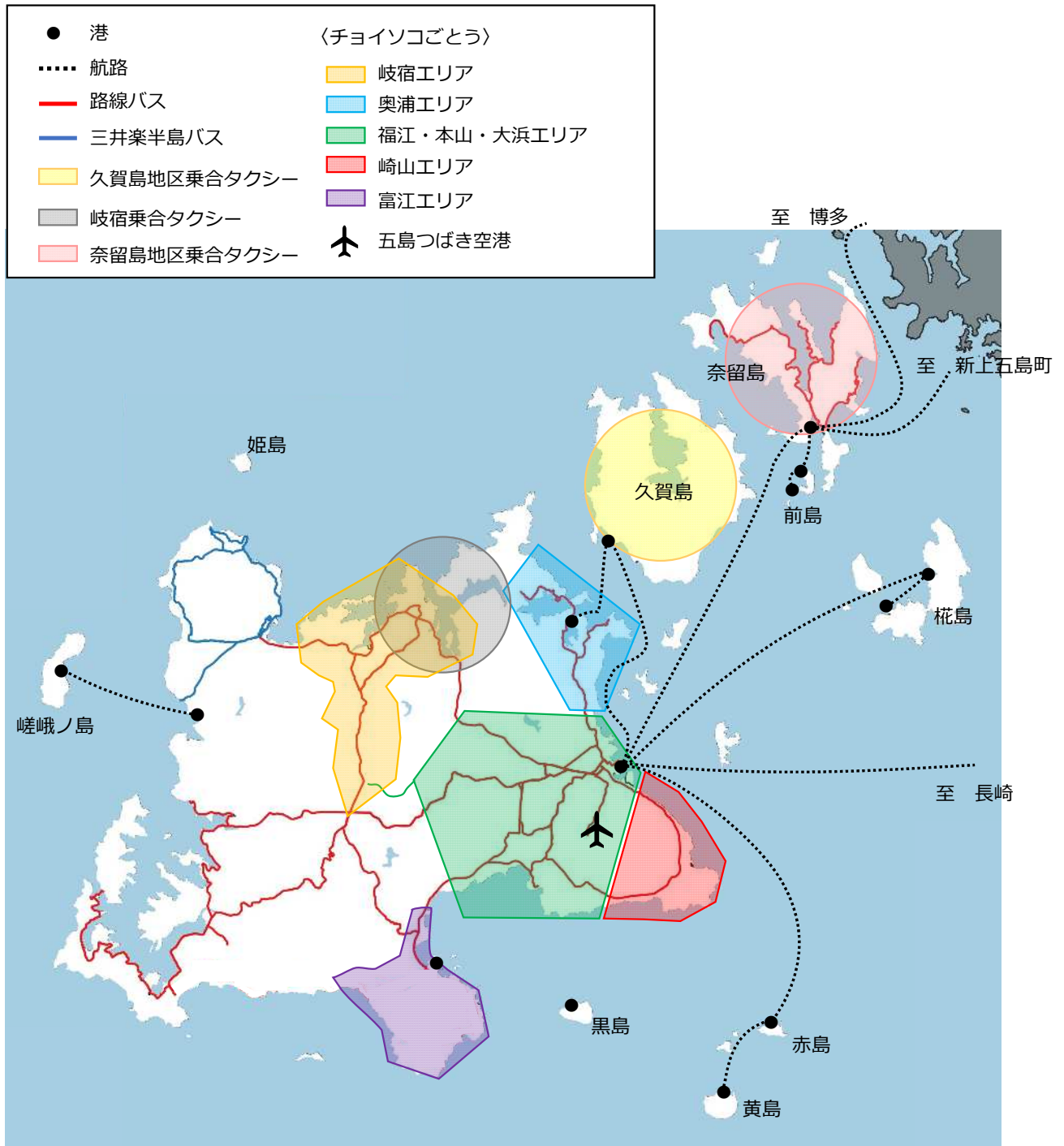


図 五島市の公共交通ネットワーク

表 五島市の公共交通運行（航）概要

	名称	路線・エリア	
路線バス	五島バス	福江～玉之浦～向小浦～福江	
		福江～荒川～大宝～玉之浦～福江	
		福江～荒川～丹奈～福江	
		福江～大浜～小泊～小牧～富江～福江	
		福江～五島病院～福江	
		福江～戸岐～観音平～福江	
		福江～上崎山～福江 鑑瀬公園循環線	
		福江～三井楽～福江	
		福江～高田循環	
		大正橋～福江	
		富江～二本楠～岐宿～富江	
		奈留バス	奈留港～皷ノ浦（江上経由）～奈留港
			奈留港～矢神～奈留港
	営業所前～汐池～営業所前		
奈留港～水ノ浦～奈留港			
乗合・デマンド交通	三井楽半島バス	三井楽循環コース	
		貝津コース	
		柏コース	
		淵ノ元コース	
	久賀島地区集合タクシー	深浦～外上平～田ノ浦線	
		蕨～田ノ浦線	
		細石流～田ノ浦線	
		診療所～田ノ浦線	
	チョイソコごと	福江・本山・大浜エリア	
		奥浦エリア（半泊地区を除く） 崎山エリア 富江エリア （琴石、太田、繁敷地区を除く） 岐宿エリア （唐船之浦、戸岐之首、大曲、打折、惣津地区を除く）	
	岐宿乗合タクシー	岐宿～唐船之浦	
	奈留島地区乗合タクシー	浦向線	
		外西海線	
		内西海線	
奈木線			
大林線			
航路	フェリーひさか	福江～久賀島	
	シーガル		
	フェリーひさか	福江～椛島	
	ソレイユ		
	フェリーオーシャン	福江～郷ノ首	
	ニューたいよう		
	おうしま	福江～黄島・赤島	
	太古	福江～博多	
	万葉椿		
	べがさす,べがさす2	福江～長崎	
	さかのしま丸	嵯峨島～貝津	
	海上タクシー	富江～黒島	
	喜代丸	奈留島～前島	
空路	全日本空輸株式会社	長崎～五島福江	
	オリエンタルエアブリッジ株式会社	福岡～五島福江	
タクシー	榊大波止タクシー		
	侷ばらもんタクシー		
	五島自動車(株) 自動車事業部		
	侷西海タクシー		
	三井楽自動車(侷)		
	丸濱タクシー		
久賀タクシー			

出典：五島交通ナビ

## 2-2-2 路線バス

- 福江島内を運行する五島自動車と奈留島内を運行する丸濱産業(有)の運行概要は以下に示すとおり。
- 五島自動車の中で比較的便数が多い路線・系統の中で特に、①福江～三井楽（水之浦経由）と②福江～富江（大浜経由）は国庫補助対象地域間幹線系統となっており、国と県が財政支援を講じている系統です。
- 五島自動車の空港線、奈留地区の丸濱産業(有)の路線・系統は国庫補助対象地域内フィーダー系統となっており、国と市が財政支援を講じている系統です。

表 路線バス（五島自動車(株)）の運行概要

路線	キロ程 (km)	便数			
		平日	土曜日	日祝日	
三井楽線	福江～三井楽	24.7	10	10	9
	三井楽～福江	24.3	11	10	9
向小浦線	福江～玉之浦～向小浦（五島病院経由）	41.6	3	3	2
	向小浦～玉之浦～福江（五島病院経由）	41.2	3	3	3
玉之浦線	福江～荒川～大宝～玉之浦	41	1	1	1
	玉之浦～大宝～荒川～福江	40.6	1	1	1
荒川線	福江～荒川（五島病院経由）	21.5	3	3	3
	荒川～福江（五島病院経由）	21.1	4	4	4
	荒川～丹奈～荒川（五島病院経由）	3.6	2	2	2
富江線	富江～二本楠～岐宿	21	3	3	3
	岐宿～二本楠～富江	22.5	3	3	3
福江線	福江～大浜～小泊～富江	16.2	11	11	11
	富江～小牧～小泊～大浜～福江	15.8	11	11	10
	福江～小泊	8.4	2	1	1
	小泊～福江	8	2	1	1
	小牧～福江（五島病院）	13.4	1	1	1
	大正橋～福江	1.7	19	19	19
	福江～五島病院	3.8	6	2	2
	五島病院～福江	3.4	5	2	2
上崎山線	福江～戸岐～観音平～福江（榎ノ浦経由）	18	9	7	7
	上崎山～福江		6	4	4
上崎山線	福江～上崎山		7	4	4
	福江～上崎山～福江（右廻り）	20.5	3	3	3
鏡瀨公園循環線	福江～上崎山～福江（左廻り）	20.1	3	3	3
高田循環線	福江～瀬戸～福江	13.6	1	1	1
空港線		6.2	※月ごとに変更あり		

注) 運行本数は令和3年12月時点

表 路線バス（丸濱産業(有)）の運行概要

路線	キロ程 (km)	便数			
		平日	土曜日	日祝日	
大串線	奈留港～皷ノ浦（江上経由）～奈留港	10.7	5	5	5
矢神線	奈留港～矢神～奈留港	6.7	5	5	5
汐池線	営業所前～汐池～営業所前	13.7	4	4	4
南越線	奈留港～水ノ浦～奈留港	6.6	2	2	2

注) 運行本数は令和3年12月時点

## 1) 利用状況

- 路線バスの利用者数は、8年間で約23%減少しています。
- 令和2年度は、新型コロナウイルス拡大の影響が含まれていることを考慮すると、事業者と行政と住民の協働により実現した路線再編は利用者減少にブレーキをかける効果があったと考えられます。

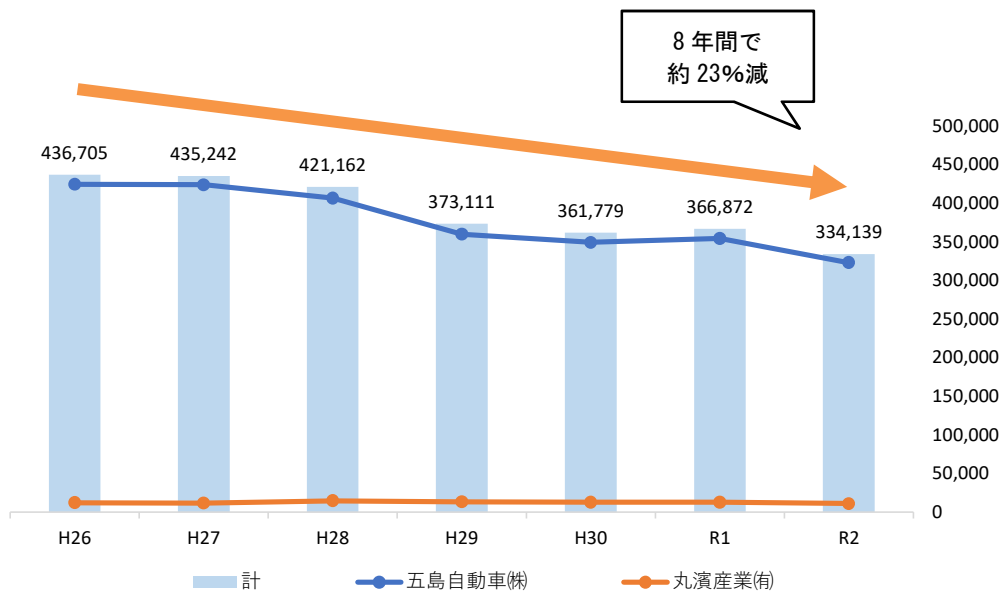


図 バス利用者数の推移 (単位：人)

表 バス利用者数

路線バス	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
五島自動車株	424,471	423,821	406,580	359,880	349,111	354,217	323,140
丸濱産業有	12,234	11,421	14,582	13,231	12,668	12,655	10,999
計	436,705	435,242	421,162	373,111	361,779	366,872	334,139

## 2) 経営状況

- 本市は、路線バスに対し毎年1億円を超える補助金を支出しています。
- 令和2年度の市の補助金額をみると、五島自動車株が93,459千円、丸濱産業(有)が16,288千円となっています。
- 令和2年度の利用者1人当たりの補助金額をみると、五島自動車株が289円/人、丸濱産業(有)は1,481円/人となっています。利用促進や運賃値上げ等により、運賃収入の増益を考えていく必要があります。

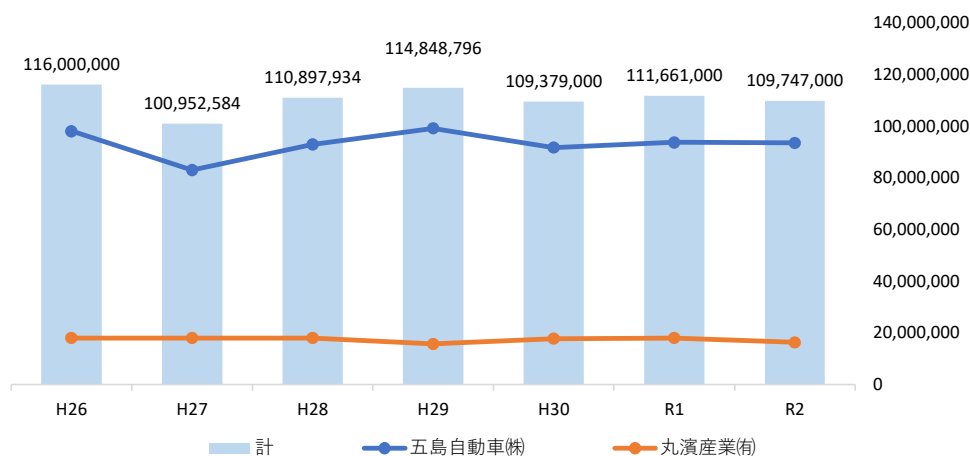


図 市補助金額の推移 (単位: 円)

表 市補助金額

(円)

路線バス	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
五島自動車株	98,000,000	82,952,584	92,898,989	99,143,000	91,667,000	93,661,000	93,459,000
丸濱産業(有)	18,000,000	18,000,000	17,998,945	15,705,796	17,712,000	18,000,000	16,288,000
計	116,000,000	100,952,584	110,897,934	114,848,796	109,379,000	111,661,000	109,747,000

表 利用者1人あたり市補助金額

(円/人)

路線バス	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
五島自動車株	231	196	228	275	263	264	289
丸濱産業(有)	1,471	1,576	1,234	1,187	1,398	1,422	1,481
計	1,702	1,772	1,463	1,463	1,661	1,687	1,770

資料) 五島市資料を基に作成

### 3) 利用車輛の状況

- 五島自動車(株)が保有する乗合事業で利用する車輛は全 36 台であり、このうち 89% (32 台) は 10 年以上を経過、69% (25 台) は 20 年以上を経過した老朽車輛です。
- 奈留島内の路線バスを運営する丸濱産業(有)の登録台数は 3 台であり、比較的新しい車輛となっています。
- 本市の高齢化もさることながら、移動手段自体も高齢化しており、更なる高齢者等のバス需要取り込み、さらには運転手の運行環境の改善等を考慮すると、引き続き、交通事業者と行政が連携し、車両のリプレイスの促進等を進めていく必要があります。

表 五島自動車(株)所有車輛(乗合)

R4. 1. 1

	登録年月日	車令	乗車定員	長さ	幅	高さ	重量
1	H4. 7. 1	29年 6月	72	10. 21M	249cm	310cm	9, 920kg
2	H5. 10. 1	28 " 3 "	71	10. 28	249	314	9, 520
3	H5. 10. 1	28 " 3 "	71	10. 28	249	314	9, 520
4	H5. 10. 1	28 " 3 "	72	10. 21	249	310	9, 920
5	H6. 10. 14	27 " 2 "	69	10. 33	249	318	9, 560
6	H7. 2. 13	26 " 10 "	69	10. 33	249	318	9, 560
7	H7. 2. 14	26 " 10 "	68	10. 21	249	313	9, 920
8	H8. 2. 6	25 " 10 "	69	10. 36	249	305	10, 080
9	H8. 2. 15	25 " 10 "	69	10. 30	249	317	9, 610
10	H8. 2. 15	25 " 10 "	69	10. 30	249	317	9, 610
11	H9. 2. 6	24 " 10 "	68	10. 29	249	306	10, 000
12	H9. 2. 6	24 " 10 "	68	10. 26	249	314	9, 560
13	H10. 2. 2	23 " 10 "	68	10. 29	249	308	10, 300
14	H10. 2. 2	23 " 10 "	68	10. 26	249	318	9, 720
15	H11. 2. 1	22 " 11 "	51	8. 99	230	307	6, 960
16	H11. 2. 1	22 " 11 "	51	8. 99	230	307	6, 960
17	H11. 2. 1	22 " 11 "	29	6. 99	208	282	5, 070
18	H11. 8. 1	22 " 5 "	37	6. 99	208	282	5, 110
19	H12. 2. 1	21 " 11 "	51	8. 99	230	307	7, 690
20	H12. 2. 1	21 " 11 "	53	8. 99	230	303	7, 210
21	H12. 2. 1	21 " 11 "	29	6. 99	208	282	5, 080
22	H13. 2. 1	20 " 11 "	53	8. 99	230	306	7, 260
23	H13. 2. 1	20 " 11 "	51	8. 99	230	307	7, 740
24	H13. 2. 1	20 " 11 "	29	6. 99	208	282	5, 150
25	H13. 3. 1	20 " 10 "	29	6. 99	208	282	4, 780
26	H14. 2. 1	19 " 11 "	29	6. 99	208	284	5, 150
27	H15. 1. 9	18 " 11 "	59	8. 99	230	300	7, 840
28	H16. 1. 27	17 " 11 "	61	8. 99	230	304	7, 880
29	H16. 2. 1	17 " 11 "	76	10. 78	249	314	10, 540
30	H21. 1. 27	12 " 11 "	61	8. 99	230	307	8, 300
31	H22. 1. 27	11 " 11 "	61	8. 97	230	308	8, 220
32	H23. 6. 23	10 " 6 "	61	8. 97	230	308	8, 220
33	H24. 5. 15	9 " 7 "	61	8. 97	230	308	8, 220
34	H25. 5. 20	8 " 7 "	61	8. 97	230	308	8, 220
35	H31. 4. 11	2 " 8 "	55	8. 99	230	304	8, 280
36	H31. 4. 11	2 " 8 "	55	8. 99	230	304	8, 280



## 2-2-3 航路

### 1) 民間

- 本市における民間の海上公共交通としては、本土間航路として、博多、長崎への航路が運航されており、二次離島航路として、中通島（新上五島町）、奈留島、久賀島、椀島、赤島、黄島、嵯峨島への航路が運航されております。
- そのうち、国庫補助（離島航路運営費等補助）を受けているのは、福江～博多（野母商船）、福江～郷ノ首（五島旅客船）、福江～久賀・福江～椀島（木口汽船）、福江～黄島・赤島（黄島海運）、貝津～嵯峨島（嵯峨島旅客船）です。

表 運行概要

事業者	航路名	船名	船種	旅客定員 (人)	便数（往復/日）		
					平日	土曜日	日祝日
(有)木口汽船	福江～久賀島	フェリーひさか	フェリー	77	3	3	3
		シーガル	旅客船	66	3	3	3
	福江～椀島	フェリーひさか	フェリー	77	2	2	2
		ソレイユ	旅客船	60	3	3	3
五島旅客船(株)	福江～郷ノ首	フェリーオーシャン	フェリー	168	3	3	3
		ニューたいよう	旅客船	130	3	3	3
(有)黄島海運	福江～黄島・赤島	おうしま	旅客船	50	2	2	2
野母商船(株)	福江～博多	太古	フェリー	350	1	1	1
九州商船(株)	福江～長崎	万葉椿	フェリー	482	3	3	3
		べがさす,べがさす2	旅客船	257	4	4	4
嵯峨島旅客船(有)	嵯峨島～貝津	さかのしま丸	旅客船	57	4	4	4

注) 運行本数は令和3年12月時点

表 運行ダイヤ

#### ■(有)木口汽船

【フェリーひさか】

久賀航路（奥浦港（福江島）  
～田の浦港（久賀島）～福江港）

久賀航路（福江港～田の浦港  
（久賀島）～奥浦港（福江島））

奥浦港発	福江港発	田の浦港着	田の浦港発	福江港着	奥浦港着
7:30	→	7:49	8:00	8:34	→
	13:35	14:09	14:35	→	14:54
16:50	→	17:09	17:20	→	17:39

椀島航路(福江～椀島)

椀島航路(椀島～福江)

福江港発	本窯港着	本窯港発	福江港着
8:45	9:35	10:35	11:25

【シーガル】

福江～久賀

福江港発	田の浦着
9:10	9:30
12:05	12:25
16:45	17:05

久賀～福江

田ノ浦発	福江着
9:35	9:55
12:30	12:50
17:10	17:30

【ソレイユ】

椀島航路(福江～椀島)

福江発	本窯着	本窯発	伊福貴着
7:25	7:48	7:55	8:00
13:15	→	→	13:34
16:35	→	→	16:54

椀島航路(椀島～福江)

伊福貴発	本窯着	本窯発	福江着
8:05	→	→	8:24
13:40	13:45	13:50	14:13
17:00	17:05	17:10	17:33

#### ■五島旅客船(株)

【フェリーオーシャン】

福江～郷ノ首

福江発	奈留着	奈留発	若松着
8:05	8:50	9:00	9:50
13:00	13:45	13:50	14:40
17:15	18:00		

郷ノ首～福江

若松発	奈留着	奈留発	福江着
		6:35	7:20
10:30	11:20	11:30	12:15
14:55	15:45	15:55	16:40

【ニューたいよう】

福江港～郷ノ首港

福江発	奈留着	奈留発	土井浦着	土井浦発	郷ノ首着	郷ノ首発	若松着
9:45	10:15						
11:50	→	→	12:30				
15:55	16:25	16:30	16:55	17:00	17:20	17:25	17:35

郷ノ首港～福江港

若松発	郷ノ首着	郷ノ首発	土井浦着	土井浦発	奈留着	奈留発	福江着
7:30	7:45	7:50	8:10	8:15	8:40	8:45	9:15
						10:50	11:20
				13:50	14:15	14:20	14:50

■(有)黄島海運

【おうしま】

福江～赤島・黄島

福江発	赤島着	赤島発	黄島着
7:35	8:05	8:10	8:20
14:00	14:30	14:35	14:45

黄島・赤島～福江

黄島発	赤島着	赤島発	福江着
8:25	8:35	8:38	9:08
15:30	15:40	15:43	16:13

■野母商船株

【大古】

博多～福江

博多発	宇久着	宇久発	小値賀着	小値賀発	青方着	青方発	奈留着	奈留発	福江着
23:45	3:55	4:05	4:40	4:50	5:40	6:05	7:25	7:35	8:15

福江～博多

福江発	青方着	青方発	小値賀着	小値賀発	宇久着	宇久発	博多着
10:10	11:50	12:10	13:00	13:10	13:45	13:55	17:50

■九州商船

【万葉椿】

長崎～福江

長崎発	奈良尾着	奈良尾発	福江着
7:40	→	→	9:05
11:30	→	→	12:55
14:05	15:15	15:20	15:50
15:25	16:35	16:40	17:10

福江～長崎

福江発	奈良尾着	奈良尾発	長崎着
7:30	8:00	8:05	9:15
9:20	9:50	9:55	11:05
13:10	→	→	14:35
16:05	→	→	17:30

【べがさす・べがさす2】

長崎～福江

長崎発	奈良尾着	奈良尾発	福江着
8:05	→	→	11:15
12:25	15:00	15:15	16:20
16:50	→	→	20:00

福江～長崎

福江発	奈留島着	奈留島発	奈良尾着	奈良尾発	長崎着
8:00	→	→	9:05	9:15	11:45
11:45	12:25	12:35	13:25	13:35	16:05
16:50	→	→	→	→	20:00

■嵯峨島旅客船(有)

【さがのしま丸】

嵯峨島～貝津

嵯峨島発	貝津着
8:10	8:23
11:00	11:13
12:50	13:03
16:00	16:13

貝津～嵯峨島

貝津発	嵯峨島着
9:10	9:23
11:30	11:43
13:35	13:48
16:45	16:58

① 利用状況

- 利用者数は陸上交通同様、平成 26 年度以降は 66～69 万人で推移していましたが、平成 30 年～令和 1 年度は 70 万人を超える利用が見られます。
- 令和 2 年度は、新型コロナウイルスの影響により、利用者数が大幅に減少しています。

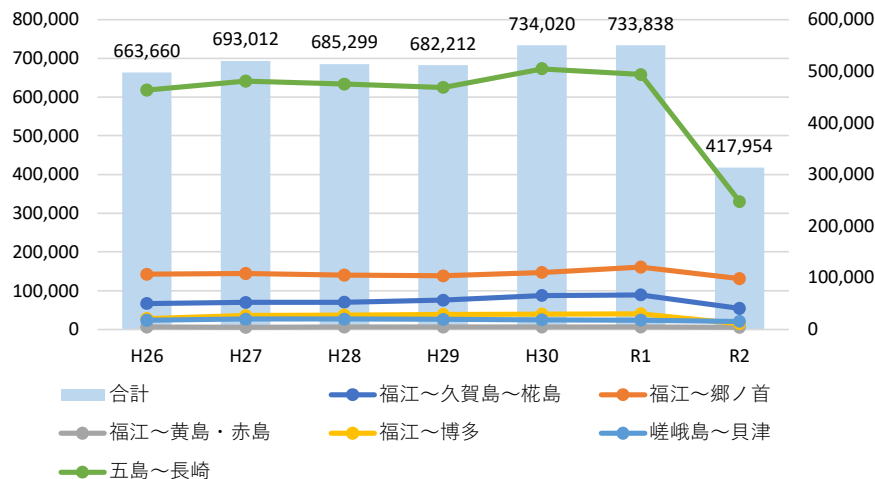


図 航路利用者数の推移 (単位：人)

表 航路利用者数

航路名	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
福江～久賀島～柁島	50,133	52,430	52,549	56,505	65,707	66,720	40,750
福江～郷ノ首	106,783	108,492	105,124	103,693	110,327	120,707	98,442
福江～黄島・赤島	4,785	4,292	4,762	4,773	4,782	4,614	4,271
福江～博多	20,592	26,607	27,543	29,075	29,610	30,071	11,270
嵯峨島～貝津	17,781	20,030	19,922	19,305	18,728	18,031	15,582
五島～長崎	463,586	481,161	475,399	468,861	504,866	493,695	247,639
合計	663,660	693,012	685,299	682,212	734,020	733,838	417,954

資料) 五島市資料(補助航路期間10月～9月)を基に作成

② 経営状況

■ 6航路のうち4航路が国庫補助航路に位置づけられており、国、県、市の財政支出で維持されています。本市の補助金額は新船建造により左右されますが、令和2年度は約47,246千円となっています。

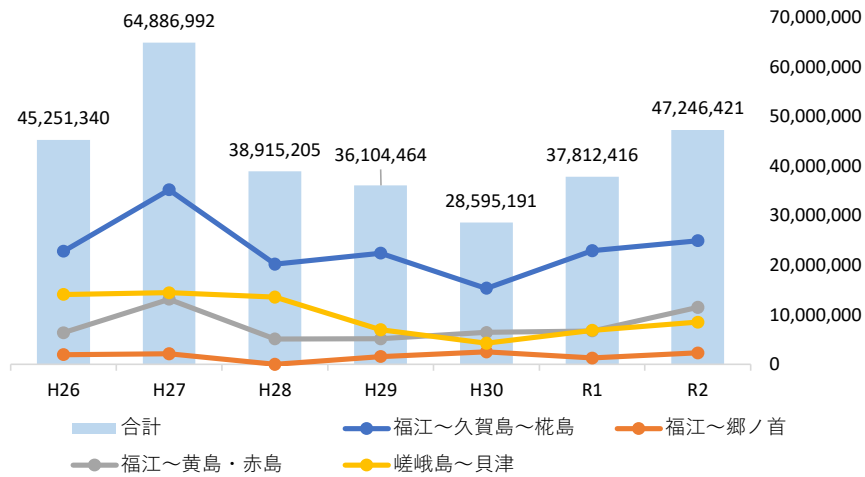


図 市補助金額の推移(単位:円)

表 市補助金額

航路名	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
福江～久賀島～柁島	22,799,381	35,206,650	20,223,678	22,424,047	15,348,272	22,923,925	24,928,505
福江～郷ノ首	1,968,352	2,121,101	5,459	1,575,309	2,525,401	1,273,157	2,323,182
福江～黄島・赤島	6,388,694	13,112,173	5,129,721	5,137,151	6,448,557	6,748,206	11,487,174
嵯峨島～貝津	14,094,913	14,447,068	13,556,347	6,967,957	4,272,961	6,867,128	8,507,560
合計	45,251,340	64,886,992	38,915,205	36,104,464	28,595,191	37,812,416	47,246,421

表 利用者1人あたり市補助金額

航路名	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
福江～久賀島～柁島	455	671	385	397	234	344	612
福江～郷ノ首	18	20	0	15	23	11	24
福江～黄島・赤島	1,335	3,055	1,077	1,076	1,349	1,463	2,690
嵯峨島～貝津	793	721	680	361	228	381	546
合計	2,601	4,467	2,143	1,849	1,833	2,198	3,871

資料) 五島市資料を基に作成

## 2) 市営

- 市営航路は、奈留島～前島航路のみが運航されており、国庫補助（離島航路運営費等補助）を受けています（富江～黒島航路は令和3年9月末で廃止）。
- 奈留島～前島航路は、第2便のみが定期運航便となっており、第1便及び第3便は乗船希望者からの予約があった時のみ運航を行うデマンド運航便となっています。

表 運行概要

事業者	航路名	船名	船種	旅客定員 (人)	便数（往復/日）		
					平日	土曜日	日祝日
五島市	富江～黒島	海上タクシー	旅客船	12	2	0	0
五島市	奈留島～前島	喜代丸	旅客船	12	3	3	3

注) 運行本数は令和3年12月時点

表 運行ダイヤ

【喜代丸】

奈留島～前島

奈留島港発	笠松着	前島着
10:20	10:27	10:35
14:20	14:27	14:35
※17:20 18:20	17:27 18:27	17:35 18:35

前島～奈留島

前島発	笠松着	奈留島港着
7:10	7:18	7:25
11:00	11:08	11:15
15:00	15:08	15:15

※上段は冬季（10月～3月）、下段は夏季（4月～9月）

- ①第1、第3、第5日曜日及び元日は運休日とする。
- ②第2便を定期運航便とし、第1便及び第3便は乗船希望者からの予約があった時のみ運航を行うデマンド運航便とする。
- ③第1便及び第3便の予約並びにキャンセルは当日の1時間前までとする。

### ① 利用状況

- 利用者数は、平成26年度以降微増傾向にありましたが、令和2年度は新型コロナウイルスの影響により、大幅に落ち込んでいます。

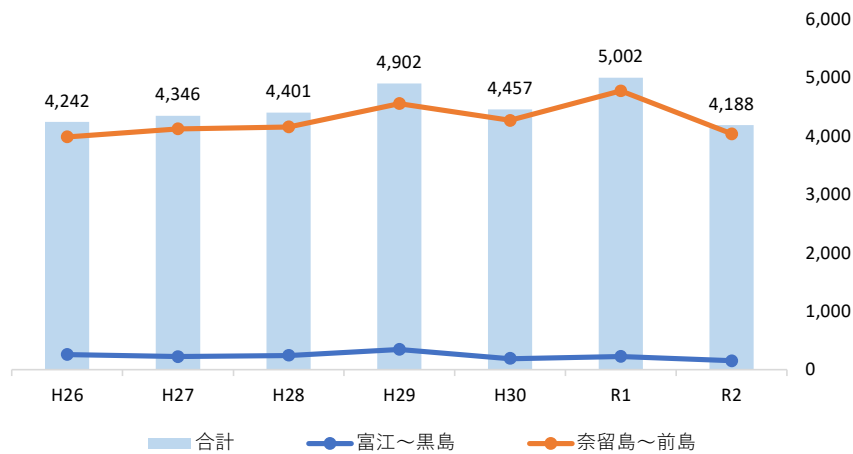


図 航路利用者数の推移 (単位: 人)

表 航路利用者数

航路名	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
富江～黒島	259	225	245	346	190	228	151
奈留島～前島	3,983	4,121	4,156	4,556	4,267	4,774	4,037
合計	4,242	4,346	4,401	4,902	4,457	5,002	4,188

(人)

## ② 経営状況

- 市営航路は、令和3年12月末現在、奈留島～前島航路のみが運航されています。
- 令和2年度の補助金額は、約2,294千円であり、平成26年度以降最も高い金額となっています。

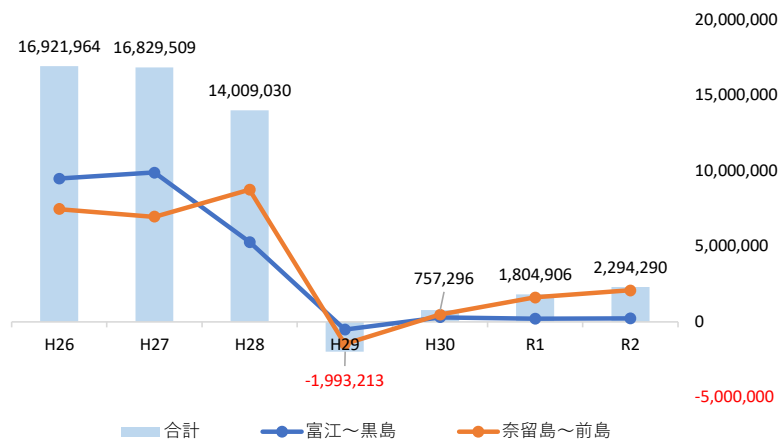


図 市補助金額の推移 (単位：円)

表 市線入金額

航路名	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
富江～黒島	9,469,682	9,872,783	5,269,999	-517,479	296,332	200,801	221,122
奈留島～前島	7,452,282	6,956,726	8,739,031	-1,475,734	460,964	1,604,105	2,073,168
合計	16,921,964	16,829,509	14,009,030	-1,993,213	757,296	1,804,906	2,294,290

表 利用者1人あたり市補助金額

航路名	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
富江～黒島	36,562	43,879	21,510	0	1,560	881	1,464
奈留島～前島	1,871	1,688	2,103	0	108	336	514
合計	3,989	3,872	3,183	0	170	361	548

資料) 五島市資料を基に作成

## 2-2-4 空路

- 空路は全日空とオリエンタルエアブリッジの共同運行で、福岡便と長崎便が運航されています（R3年12月現在）。

表 空路の運行概要

空路	運営事業者	便数 (往復/日)
福江～福岡	・全日本空輸(株)	3
福江～長崎	・オリエンタルエアブリッジ(株)	3

注) 運行本数は令和3年12月時点

### 1) 利用状況

- 令和2年度の年間利用者数は、71,812人で、そのうち福岡便が47,880人、長崎便が23,932人となっています。
- 平成26年度以降、利用者数は増加傾向にありましたが、新型コロナウイルスの影響により、令和2年度は大幅に減少しています。

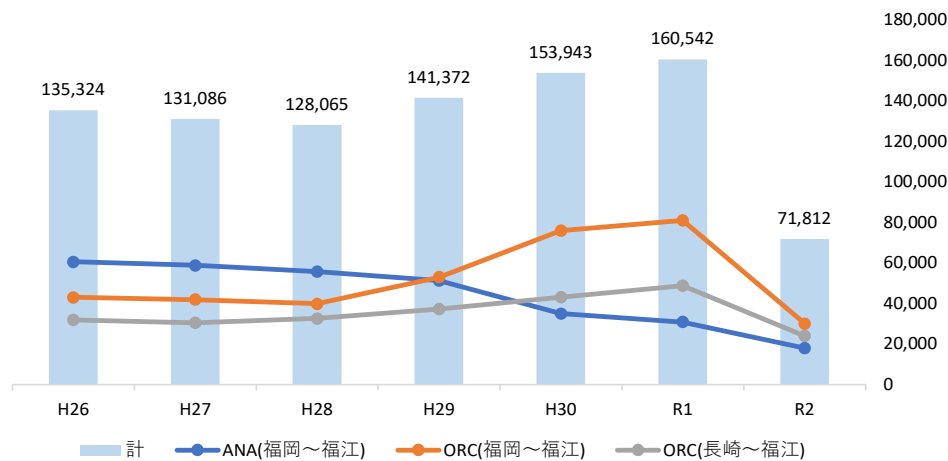


図 空路利用者数の推移 (単位：人)

表 空路利用者数

空路	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
ANA(福岡～福江)	60,546	58,720	55,703	51,241	34,940	30,853	17,911
ORC(福岡～福江)	42,959	41,900	39,810	52,930	75,953	80,918	29,969
ORC(長崎～福江)	31,819	30,466	32,552	37,201	43,050	48,771	23,932
計	135,324	131,086	128,065	141,372	153,943	160,542	71,812

(人)

## 2) 経営状況

- 本市は、吉岐、対馬、五島の3市で利用率が目標数値に達成しない場合に補助金を出しています。
- 市の補助金額をみると、平成26年度以降増加傾向にありましたが、平成29年度からは減少傾向となっています。
- 本補助金は、令和2年度をもって廃止されています。

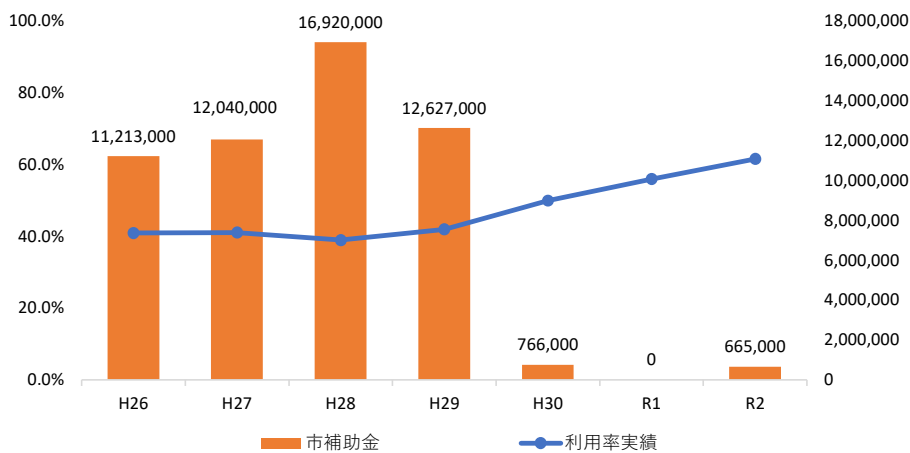


図 市補助金額の推移 (単位：円)

表 利用率実績・市補助金額

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
利用率実績	40.9%	41.0%	38.9%	41.9%	49.9%	55.9%	61.5%
市補助金	11,213,000	12,040,000	16,920,000	12,627,000	766,000	0	665,000

資料) 五島市資料を基に作成

## 2-2-5 乗合・デマンド交通

### 1) 運行状況

- 本市は玉之浦地区を除いた各地区において、タクシー車両を用いた乗合タクシーやデマンドタクシーを運行しています。
- そのうち、国庫補助（地域内フィーダー系統）を受けているのは、チョイソコごとう、久賀島地区乗合タクシー、奈留島地区乗合タクシーです。

表 乗合・デマンド交通の運行概要

	名称	事業者	路線・エリア	便数		
				平日	土曜日	日祝日
定時・定路線交通	三井楽半島バス	三井楽自動車(有)	三井楽循環コース(柏廻り)	2	2	2
			三井楽循環コース(淵ノ元廻り)	1	1	1
			貝津コース	3	3	(3)
			柏コース	2	2	2
			淵ノ元コース	1	1	1
	久賀島地区 集合タクシー	久賀タクシー	深浦～外上平～田ノ浦線	1.5 月のみ	—	—
			蕨～田ノ浦線	1.5 火のみ	—	—
			細石流～田ノ浦線	1.5 金のみ	—	—
診療所～田ノ浦線			—	2	—	
デマンド交通	チョイソコごとう	長崎トヨペット(株) (五島自動車(株)、(有) ばらもんタクシー)	福江・本山・大浜エリア	(8時～15時で いつでも 利用可)	—	—
			奥浦エリア（半泊地区を除く）			
			崎山エリア			
			富江エリア (琴石、太田、繁敷地区を除く)			
			岐宿エリア (唐船之浦、戸岐之首、 大曲、打折、惣津地区を除く)			
	岐宿 乗合タクシー	(株)大波止タクシー 五島自動車(株) (有)西海タクシー	岐宿-唐船之浦	(4)	(4)	(4)
	奈留島地区 乗合タクシー	丸濱タクシー	浦向線	(2) 火・木のみ	—	—
			外西海線	(2) 火・金のみ	—	—
			内西海線	(2) 火・木のみ	—	—
			奈木線	(2) 月・金のみ	—	—
大林線			(2) 月・金のみ	—	—	

注) 運行本数は令和3年12月時点

注) ( ) 内の数字は電話で予約可能な最大便数



## 2) 利用状況

- 平成27年度からは、7,000人台で推移していましたが、新型コロナウイルスの影響により、令和2年度の利用者は大幅に減少しています。
- 令和2年10月から順次運行を開始した「チョイソコごとう」は、令和3年10月から福江地区にもエリアを拡大しています。
- 次ページに示した富江エリアと岐宿エリアの1か月あたりの利用者を見ると増加傾向にあります。また、福江エリアは1か月あたり800人を超える利用があり、他エリアよりも利用が多い状況にあります。

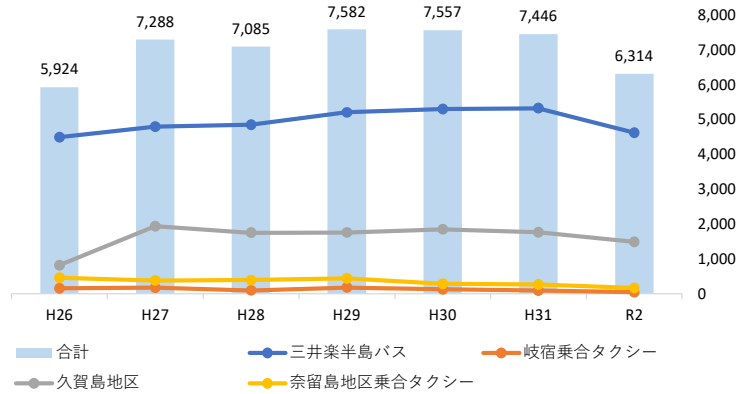


図 乗合・デマンド交通利用者数の推移 (単位: 人)

注) 「チョイソコごとう」の実績を除く

表 乗合・デマンド交通利用者数

名称	路線・エリア	利用者数 (人)						
		H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2
三井楽半島バス	三井楽循環コース(柏廻り)	1,386	1,488	1,394	1,362	1,394	1,336	1,043
	三井楽循環コース(淵ノ元廻り)	185	174	171	209	206	195	145
	貝津コース	644	673	624	855	784	891	783
	柏コース	1,975	2,178	2,263	2,362	2,520	2,504	2,321
	淵ノ元コース	303	281	396	415	394	396	329
	小計	4,493	4,794	4,848	5,203	5,298	5,322	4,621
岐宿乗合タクシー	岐宿-唐船之浦	154	174	98	181	125	92	42

※各年度4月～3月の数値

名称	路線・エリア	利用者数 (人)						
		H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2
久賀島地区 乗合タクシー	深浦～外上平～田ノ浦線	164	319	339	323	299	368	323
	蕨～田ノ浦線	347	712	642	696	792	721	561
	細石流～田ノ浦線	260	588	495	499	550	519	509
	診療所～田ノ浦線	47	319	273	240	205	156	94
	小計	818	1,938	1,749	1,758	1,846	1,764	1,487
奈留島地区 乗合タクシー	浦向線	19	5	0	0	0	0	0
	外西海線	12	8	12	11	12	12	5
	内西海線	151	125	123	208	113	62	28
	奈木線	109	91	86	54	44	53	28
	樺原線 (H29年3月まで※路線バスへ)	168	153	169	105	-	-	-
	大林線 (H29年4月から)	-	-	-	62	119	141	103
小計	459	382	390	440	288	268	164	

※各年度10月～9月(補助年度)の数値

名称	路線・エリア	利用者数（人）			利用者数（人/月）		
		R2 10～3月	R3 4～9月	R3 10～12月 (速報値)	R2 10～3月	R3 4～9月	R3 10～12月 (速報値)
チョイソコごとう	福江・本山・大浜エリア	-	-	2,486	-	-	829
	奥浦エリア	-	-	41	-	-	14
	崎山エリア	-	-	83	-	-	28
	富江エリア (琴石、太田、繁敷地区を除く)	1,939	2,466	1,385	323	411	462
	岐宿エリア (唐船之浦、戸岐之首、 大曲、打折、惣津地区を除く)	-	667	595	-	111	198
	小計	1,939	3,133	4,590	323	522	1,530

### 3) 経営状況

■ 市の補助金額をみると、1,000 万円前後で推移しています。

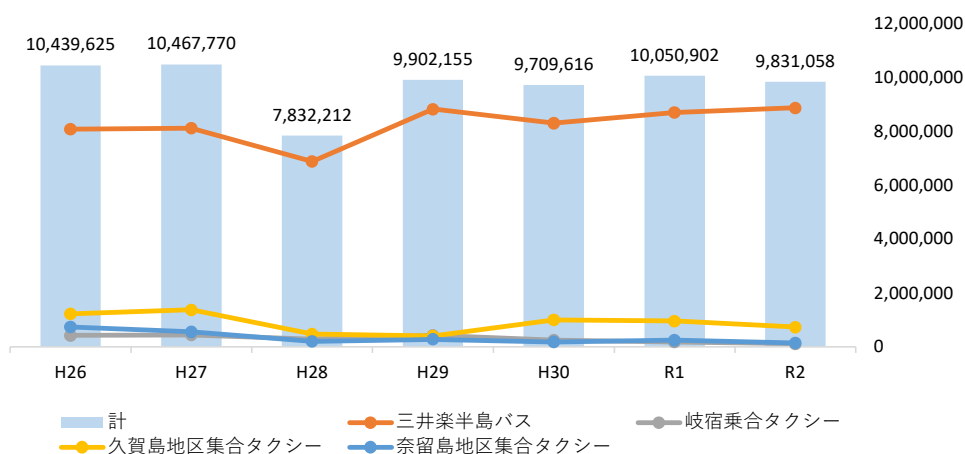


図 市補助金額の推移 (単位：円)

表 市補助金額

デマンド交通	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
三井楽半島バス	8,072,989	8,107,025	6,874,522	8,808,609	8,295,225	8,686,503	8,856,148
岐宿乗合タクシー	416,781	443,770	287,265	420,336	243,434	173,796	107,236
久賀島地区集合タクシー	1,218,220	1,366,276	472,733	398,528	992,554	948,504	729,180
奈留島地区集合タクシー	731,635	550,699	197,692	274,682	178,403	242,099	138,494
計	10,439,625	10,467,770	7,832,212	9,902,155	9,709,616	10,050,902	9,831,058

資料) 五島市資料を基に作成

#### 2-2-6 タクシー

- 本市では、福江地区に4社、三井楽地区に1社、奈留地区に1社、久賀地区に1社、タクシー事業者が営業しています。
- タクシー車両は五島市全体で76台あります。営業時間は事業者によって大幅に異なっており、24時間営業ではありません。また、ドライバーの多くは65歳以上となっており、このままの状況が続くと、10年後にはドライバーが後期高齢者になる計算となり、若い運転手の確保が課題です。

## 2-3 その他交通資源の状況

### 2-3-1 スクールバス

- 玉之浦地区、岐宿地区、三井楽地区、久賀地区、奈留地区では小中学生の通学のためのスクールバスが運行されています。
- 小学校・中学校への通学支援として運行するスクールバス・タクシーは市所有車両6台と事業者所有車両が活用されています。
- スクールバスの運行エリアと市内のバス路線をみると、区間によって路線バスルートと重なっている状況にありますが、旧小学校区単位など、地区の更に細かいエリアを運行している状況にあります。

表 スクールバス対象校・対象地区

学校	路線	運行回数	対象児童数 (R3年度)	投入車両の 種類・台数
岐宿 小学校	岐宿	登校時1回、下校時2回	36名	市所有車両1台
	川原	登校時1回、下校時2回	31名	市所有車両1台
久賀 小中学校	深浦～久賀	登校時1回、下校時1回	3名	市所有車両1台
	深浦～外上～久賀	登校時1回、下校時1回	2名	市所有車両1台
玉之浦 小中学校	七岳・小川・中須・ 大宝・玉之浦方面	登校時3回、下校時3回	45名	市所有車両2台
三井楽 小学校	岳小地区	登校時1回、下校時2回	6名	事業者所有車両 登校（マイクロ）2台 下校（タクシー）4台
	浜小地区	登校時1回、下校時2回	5名	

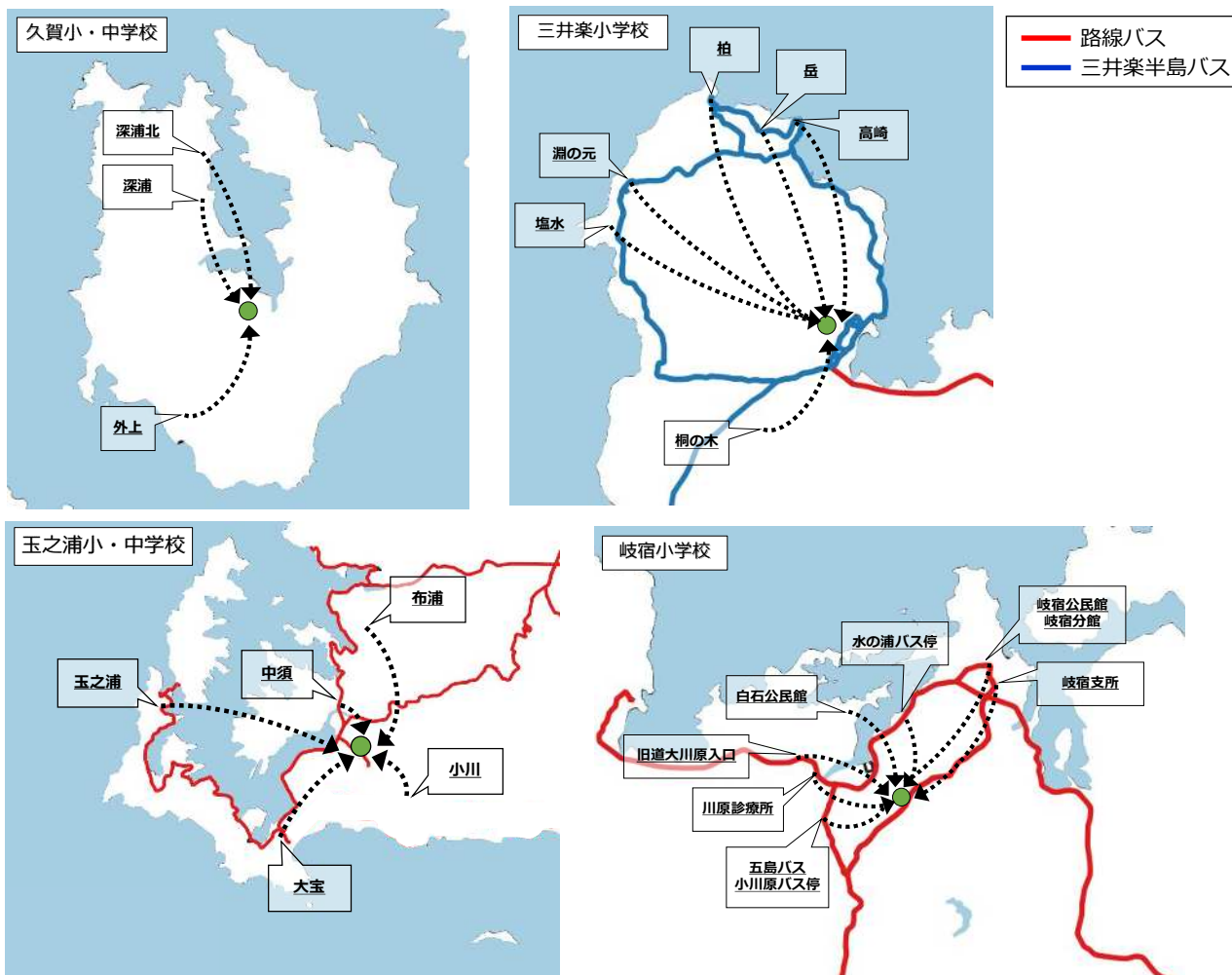


図 スクールバスの運行エリアと市内のバス路線の関係性

## 2-3-2 利用者送迎サービス

- 本市においては、社会福祉法人等 8 事業所において利用者送迎サービスを実施しています。サービス提供エリアは下図のとおりです。福江島では全域となっています。
- アンケート結果によると、医療施設や商業施設で同様のサービスを新規実施する可能性が確認されましたが、現状のサービス提供事業者からは「人手不足」や「ドライバーの負担」、「車両更新」等について問題を抱えており、往来が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）がほぼ全域であることがわかりました。

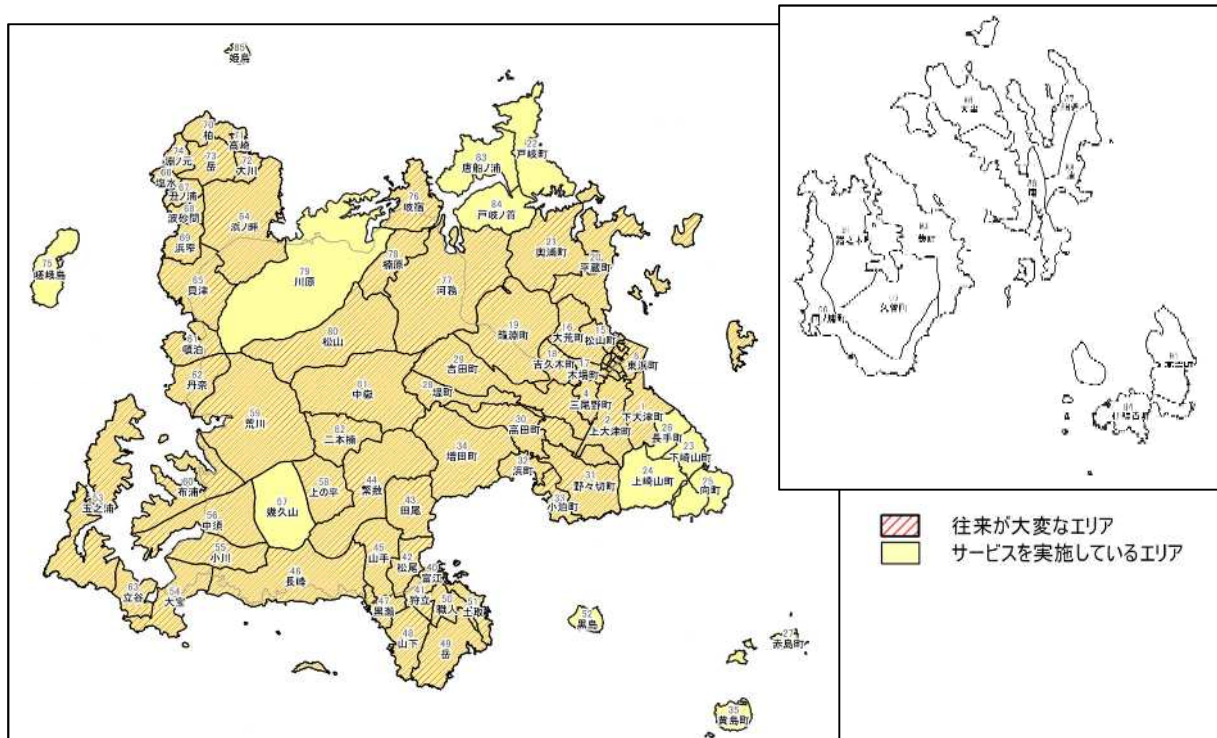


図 利用者送迎サービスの実施エリアと事業者が往來が大変なエリア（今後のサービス縮小懸念エリア）  
表 実施している事業者等

ジャンル		所在地	サービス実施上の問題指摘	営業区域の評価
医療施設	A 社	玉之浦地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人手が足りない</li> <li>・ ドライバーの負担が大きい</li> <li>・ 現状のサービスを縮小せざるをえない</li> <li>・ 今の地域よりもっとサービス提供範囲を拡大したいが、できてない</li> <li>・ お客が減っており、経営が成り立ちにくくなっている</li> <li>・ 利用する方の年齢が高く利用の機会が減少している</li> </ul>	往來が大変な地区あり
	B 社	福江地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両が老朽化しており、買い替え時期に来ている</li> </ul>	
社会福祉法人	C 社	福江地区		
	D 社	福江地区		
	E 社	福江地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両が老朽化しており、買い替え時期に来ている</li> <li>・ お客が減っており、経営が成り立ちにくくなっている</li> <li>・ 車両の買い替えが必要だが、その資金がなく買い替えができない</li> </ul>	
	F 社	富江地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ドライバーの負担が大きい</li> <li>・ 今の地域をもっと高頻度で行きたいが、できてない</li> </ul>	往來が大変な地区あり
	G 社	福江地区-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人手が足りない</li> </ul>	
	H 社	岐宿地区		往來が大変な地区あり

表 実施意向等が確認された事業者等

ジャンル		所在地	具体的な意向
医療施設	I社	富江地区	行政の助成金があれば実施は可能
	J社	福江地区	実施していないが、実施は可能
商業施設	K社	奈留地区	現時点では実施可能といえないが検討の余地はある

### 2-3-3 荷物の宅配サービス

- 本市においては、商業施設2か所において荷物の宅配サービスを実施しています。サービス提供エリアは下図のとおりです。
- アンケート結果によると、サービス提供事業者からは「人手不足」や「ドライバーの負担」、について問題を抱えており、往來が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）が多々あることが分かりました。
- それ以外に、市内には移動販売サービスを実施している事業者が5社程度います。アンケート結果によると、商業施設や社会福祉法人でサービスを新規実施する可能性が確認されました。

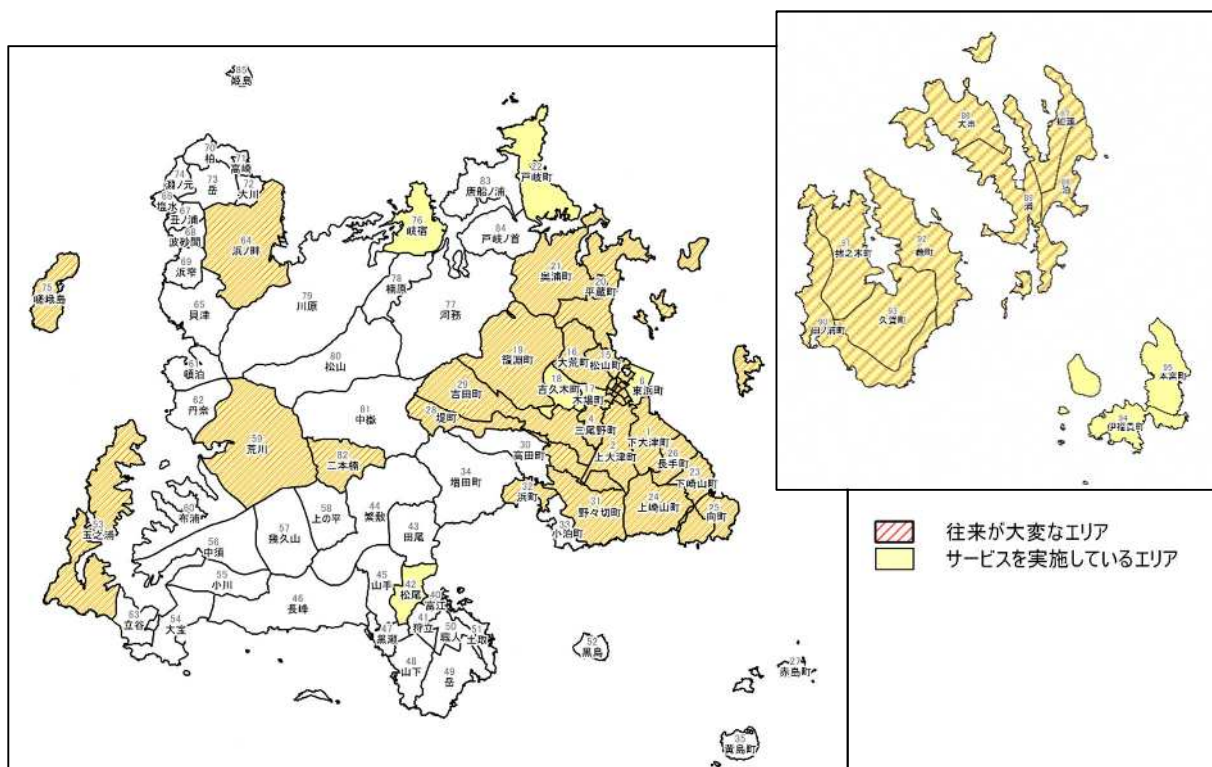


図 荷物の宅配サービスの実施エリアと事業者が往來が大変なエリア（今後のサービス縮小懸念エリア）

表 実施している事業者等

ジャンル		所在地	サービス実施上の問題指摘	営業区域の評価
商業施設	L社	福江地区	・人手が足りない ・ドライバーの負担が大きい	往來が大変な地区あり
	M社	奈留地区	・人手が足りない	

## 2-3-4 訪問診療サービス

- 本市においては、医療施設7か所において訪問診療サービスを実施しています。サービス提供エリアは下図のとおりです。
- アンケート結果によると、医療施設と社会福祉法人で同様のサービスを新規実施する可能性が確認されましたが、現状のサービス提供事業者からは「人手不足」や「後継者がいない」、等について問題を抱えており、往来が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）として三井楽地区が挙げられています。

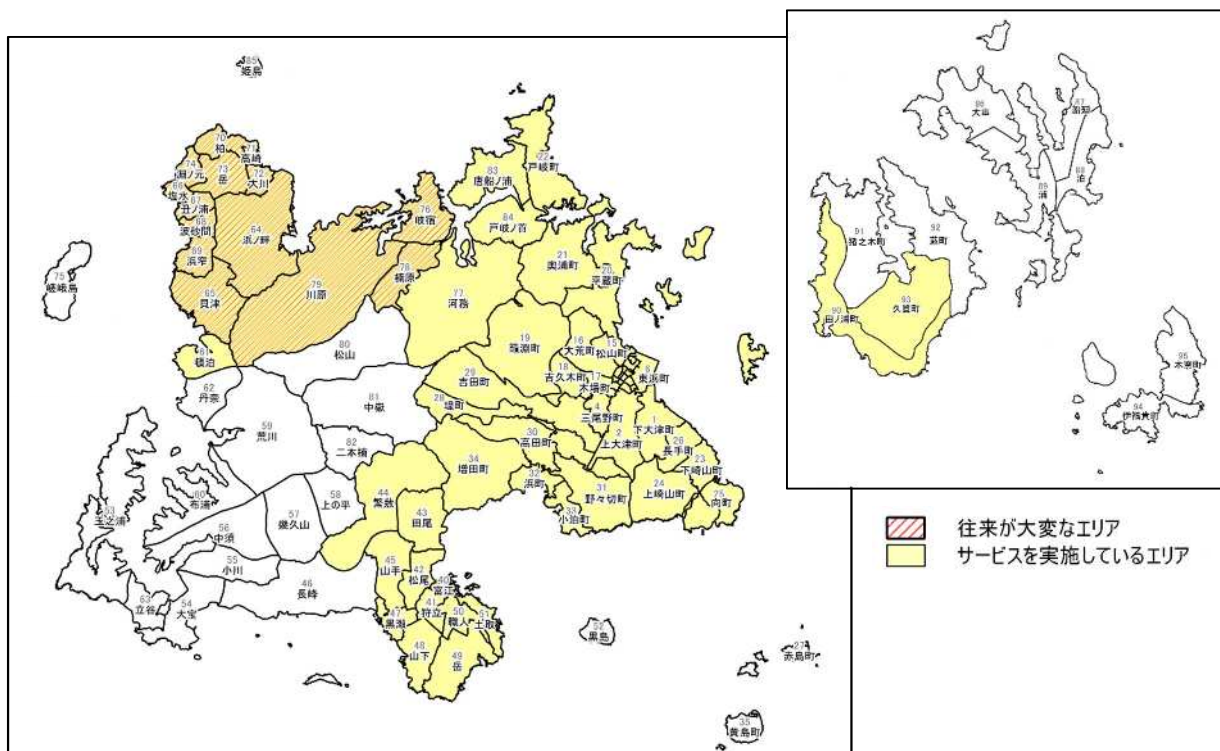


図 訪問診療サービスの実施エリアと事業者が往来が大変なエリア（今後のサービス縮小懸念エリア）

表 実施している事業者等

ジャンル		所在地	サービス実施上の問題指摘	営業区域の評価
医療施設	N社	福江地区	・ 人手が足りない ・ 後継者がいない	往来が大変な地区あり
	O社	富江地区		
	P社	福江地区	・ 在宅医療が年々増加	
	Q社	久賀地区		
	R社	福江地区		往来が大変な地区あり
	S社	三井楽地区		
	T社	岐宿地区		

表 実施意向等が確認された事業者等

ジャンル		所在地	具体的な意向
医療施設	U社	福江地区	実施していないが、実施は可能
社会福祉法人	V社	福江地区	実施していないが、実施は可能

### 3. これまでの地域公共交通の取組の検証

#### 3-1 五島市地域公共交通網形成計画の概要

・計画期間：平成 28 年度～令和 3 年度（6 年間）

・基本方針：しまの生活と地域経済・交流を支える持続可能な公共交通

①効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成	・学生や高齢者などの交通弱者を中心に誰もが便利で快適に移動できる生活環境を創出するため、路線バスや乗合タクシー等をはじめとする多様な陸上交通と、航路及び空路が有機的に連携した効率的で利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークを構築する。
②公共交通に関する意識醸成と地域・事業者・行政が連携した利用促進策の展開	・公共交通が持続可能な社会構築に不可欠な都市インフラであることの重要性を発信しながら、市民はもとより観光客等の来訪者も含む多くの人々が主体的に公共交通機関を利用したくなるよう、情報発信の強化や各種の利用促進策の展開を図る。

・施策体系

基本方針	施策	具体的な取組み	主な事業	
効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成	持続可能な陸上交通体制の構築	幹線系統の再編	・既存幹線系統全路線の効率化と利便性向上に向けた見直し（ダイヤ・ルート一部見直し等）	
		支線系統の再編	・富江地区内交通の再編（循環線、大宝線） （乗合タクシー等へのモード転換等） ・三井案内交通の再編 （路線効率化・ルート一部見直し（延伸）等） ・空港線及び商店街巡回バスの再編 （路線統合・ダイヤ及びルート一部見直し） ・崎山線・鑑瀬循環線の再編 （路線効率化・ダイヤ・ルート一部見直し等） ・奈留島内交通の再編 （路線効率化・観光利用を考慮したダイヤ・ルート一部見直し等） ・久賀島内交通の再編 （路線効率化・観光利用を考慮したダイヤ・ルート一部見直し等） ・戸岐・観音平線・檜の浦線の再編 （重複路線統合等） ・その他地域内交通の再編 （路線効率化・ダイヤ・ルート一部見直し等）	
		交通空白地区対策の推進	・岐宿周辺、南河原地区交通空白地区対策 （乗合タクシー等の導入） ・その他地域の交通空白地区対策（乗合タクシー等の導入）	
		持続可能で快適な運行基盤の強化	・計画的な車輛更新	
	持続可能な海上交通体制の構築	市営航路の再編	・前島航路のデマンド化と事業手法の見直し ・黒島航路のデマンド化と事業手法の見直し	
		民間航路の効率化・利便性向上	・民間航路の効率化・利便性向上 （段階的リプレイス、航路・ダイヤ一部見直し等）	
		モード間接続の強化	・複数モード間の連携強化による乗り継ぎ利便性の向上と利用促進	
	新技術・新制度を活用した移送サービスの導入検討	新技術・新制度の導入可能性の検討	・先端技術を活用した移送サービスの導入検討 （ロボット技術、無人搬送システム等） ・新たな制度等の活用検討	
	公共交通に関する意識醸成と地域・事業者・行政が連携した利用促進策の展開	情報発信と利用促進策の導入	情報発信の強化	・情報発信の強化
			利用促進のための商品造成・仕組みづくり	・利用促進のための商品造成・仕組みづくり
交通結節点・待合所等の改善		交通結節点・待合所等の改善	・交通結節点・待合所等の改善	
おもてなしの気持ちが伝わる公共交通		おもてなしの気持ちが伝わる公共交通	・ドライバー・窓口従業員等の接客マナー・接客力の向上 ・介助サービス等の高齢者支援策の展開	

### 3-2 計画事業の実施状況

- 全 23 事業全てにおいて計画どおりに着手し、18 事業は本格実施へ移行しています。
- 1 事業は「時期尚早」などとして、本格実施には至っていません。また、4 事業は未実施となっています。

表 計画事業の進捗状況

施策	具体的な取組み	主な事業	実施状況	考察
持続可能な陸上交通体制の構築	幹線系統の再編	・既存幹線系統全路線の効率化と利便性向上に向けた見直し（ダイヤ・ルート一部見直し等）	◎	・路線の効率化を図るため、ダイヤの見直しを実施した。
	支線系統の再編	・富江地区内交通の再編	◎	・低需要路線であった富江循環線を、A I を搭載した運行管理システムによる電話予約制乗合タクシー「チョイソコごとう」に変更し、利便性の向上を図った。 ・大宝線を乗合タクシーへ転換したが、乗合タクシー事業は廃止し、太田・琴石地区についてボランティアドライバーによる移動支援事業を実施した。
		・三井案内交通の再編	◎	・ジャンボタクシー1台を新規導入し2台体制としたうえで、幹線系統バスと接続するためのダイヤ見直しを実施した。
		・空港線及び商店街巡回バスの再編	◎	・商店街巡回バスに代わり、A I を搭載した運行管理システムによる電話予約制乗合タクシー「チョイソコごとう」を導入し、利便性の向上を図った。
		・崎山線・鏡瀬循環線の再編	◎	・路線の効率化を図るため、ダイヤの見直しを実施した。
		・奈留島内交通の再編	◎	・路線の効率化を図るため、循環線のルート見直し及び乗合タクシーの統合等を実施した。
		・久賀島内交通の再編	△	・ルート見直しを検討中であるが、実施まで至っていない。
		・戸岐・観音平線・榎の浦線の再編	◎	・路線の効率化を図るため、ダイヤの見直しを実施した。
		・その他地域内交通の再編	◎	・路線の効率化を図るため、ダイヤの見直しを実施した。
		交通空白地区対策の推進	・岐宿周辺、南河原地区交通空白地区対策	◎
・その他地域の交通空白地区対策	◎		・福江・富江・岐宿地区にA I を搭載した運行管理システムによる電話予約制乗合タクシー「チョイソコごとう」を導入した。	
持続可能で快適な運行基盤の強化	・計画的な車輛更新	◎	・五島自動車において、令和元年度に安全性の確保や修繕費、燃料費の節約のため購入。	
持続可能な海上交通体制の構築	市営航路の再編	・前島航路のデマンド化と事業手法の見直し	◎	・平成 28 年 10 月から 1 日 3 便のうち、第 1 便と第 3 便は、予約があった場合に就航するデマンド運行に変更。運航費の節減につながった。 ・令和 3 年 10 月から、他の交通機関等と接続しやすいダイヤ改正を行い、利便増進実施計画を策定。
		・黒島航路のデマンド化と事業手法の見直し	◎	・平成 28 年 10 月から 1 日 2 便のうち、火曜日の第 1 便とその他の平日の第 1 便、第 2 便は、予約があった場合に就航するデマンド運行に変更。運航費の節減につながった。しかし、黒島島民が 1 名という状況では経営改善を図ることが不可能として、令和 3 年 9 月末をもって市営交通船黒島航路を廃止した。
	民間航路の効率化・利便性向	◎	・国、県、民間航路事業者と一体となって、奈留航路、黄島航路のリプレイスによる経営改善を行った。 -R3年度：五島旅客船 フェリーオーシャン -R4年度予定：黄島海運 おうしま -R5年度予定：木口汽船 シーガル	



施策	具体的な 取組み	主な事業	実施 状況	考察
モード間接続の 強化	乗り継ぎ利便性の 向上と利用促進	・複数モード間の連携強化による乗り継ぎ利便性の向上と利用促進	◎	・航路、航空路の発着に合わせた路線バス・乗合タクシーの運行を行った。多客期には臨時便に対応した運行も行っている。
新技術・新制度 を活用した移送 サービスの導入 検討	新技術・新制度の 導入可能性の検討	・先端技術を活用した移送サービスの導入検討	○	・2次離島へのドローンを活用した小荷物運送などの実証実験を行ったが、実用化には至っていない。
		・新たな制度等の活用検討	△	・情報収集に努めているが、検討には至っていない。
情報発信と利用 促進策の導入	情報発信の強化		◎	・福江港に設置したデジタルサイネージによって、運航情報や観光情報などの情報発信を行った。また、路線バスについては、民間の乗換案内サービスによる検索が可能となった。
	利用促進のための商品造成・仕組みづくり		◎	・高齢者が定額で路線バスに乗れる高齢者フリーパス制度を実施した。
交通結節点・待合所等の改善			◎	・令和3年度（繰越令和4年度）において、黄島渡船待合所、本窯渡船待合所、奥浦渡船待合所のトイレ洋式化改修を実施予定。
おもてなしの気 持ちが伝わる公 共交通	おもてなしの気持 ちが伝わる公共交 通	・ドライバー・窓口従業員等の接客マナー・接客力の向上	△	・具体的な事業なし。
		・介助サービス等の高齢者支援策の展開	△	・具体的な事業なし。

<進捗状況の凡例> ◎：本格実施、○：具体検討を進める中で時期尚早・実現困難と判断、△：取り組み未実施

### 3-3 目標達成状況の評価

- 「五島市地域公共交通網形成計画」で示した取組について、評価を行いました。
- 基本方針1（効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成）に掲げた8つの評価指標の中で6指標が目標達成しています。
- 目標未達成なのは「路線バス利用者数」と「路線バス・乗合タクシー等の満足度」となっており、現況値を下回る結果となっています。

#### 【基本方針1】 効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成

指標名	基準値 (H26年度)	目標値 (R3年度)	目標達成評価	
			実績値	結果
路線バス利用者数	436,705人	440,000人	366,872人 (H31(R1))	<b>C評価</b> 現況値以下となっており、目標未達成
バス路線の再編・統合件数 (累計)	—	7件	7件 (R3)	<b>A評価</b> 目標達成
交通空白地区における 新交通システム導入数	—	4件	4件 (R3)	<b>A評価</b> 目標達成
空路利用者数	135,324人/年	140,000人/年	177,952人 (H31(R1))	<b>A評価</b> 目標達成
航路利用者数	484,178人/年	500,000人/年	738,840人 (H31(R1))	<b>A評価</b> 目標達成
路線バス・乗合タクシー等 の満足度	45.0%	60%	27.0% (R3)	<b>C評価</b> 現況値以下となっており、目標未達成
航路（市内）の満足度	55.9%	60%	79.6%	<b>A評価</b> 目標達成
空路の満足度	38.9%	50%	50.7%	<b>A評価</b> 目標達成

【参考】 コロナウイルス感染症の拡大の影響を大きく受けた令和2年度の実績値（利用者数関係）

指標名	基準値 (H26年度)	目標値 (R3年度)	目標達成評価	
			実績値 (R2年度)	結果
路線バス利用者数	436,705人	440,000人	334,139人	<b>C評価</b> 現況値以下となっており、目標未達成
空路利用者数	135,324人/年	140,000人/年	71,812人	<b>C評価</b> 現況値以下となっており、目標未達成
航路利用者数	484,178人/年	500,000人/年	422,142人	<b>C評価</b> 現況値以下となっており、目標未達成

■ 基本方針2（公共交通に関する意識醸成と地域・事業者・行政が連携した利用促進策の展開）に掲げた2つの評価指標の中で1指標が目標達成しています。目標未達成なのは「4か国語時刻表及び電子掲示板の設置」となっています。

### 【基本方針2】公共交通に関する意識醸成と地域・事業者・行政が連携した利用促進策の展開

指標名	基準値 (H26年度)	目標値 (R3年度)	評価結果
新たなフリーパスポート発行	—	導入	<b>A評価</b> 導入（高齢者フリーパス（五島バス））
4か国語時刻表及び電子掲示板の設置	未導入	導入	<b>C評価</b> 未導入

## 3-4 新型コロナウイルス感染症の影響

### 3-4-1 交通事業者データにみる影響

■ 新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度に利用者は大幅に減少しています。

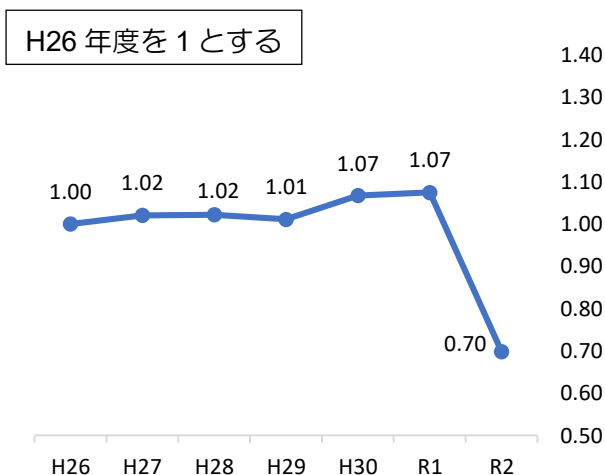


図 航路利用者数の変化

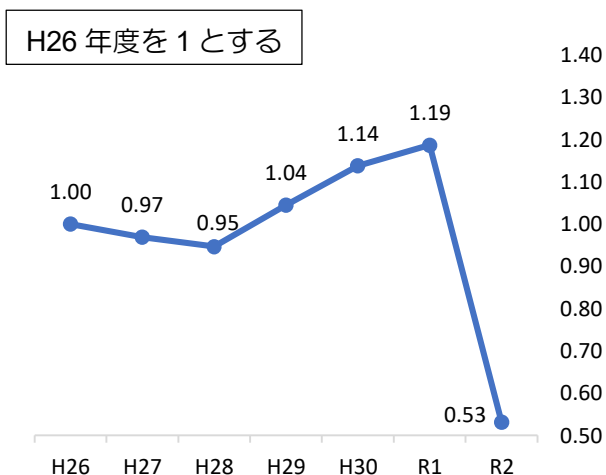


図 空路利用者数の変化

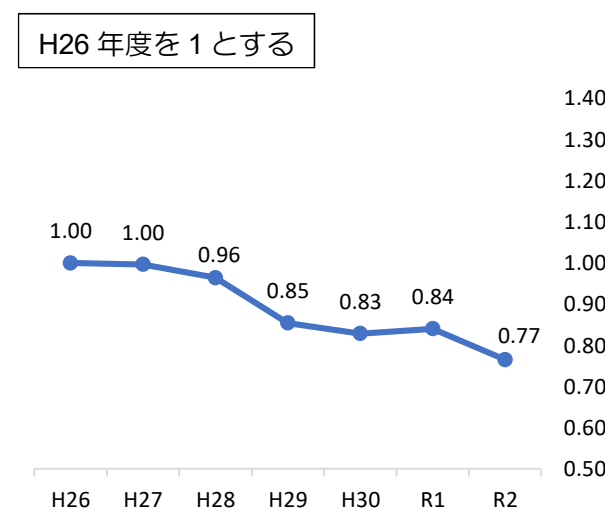


図 路線バス利用者数の変化

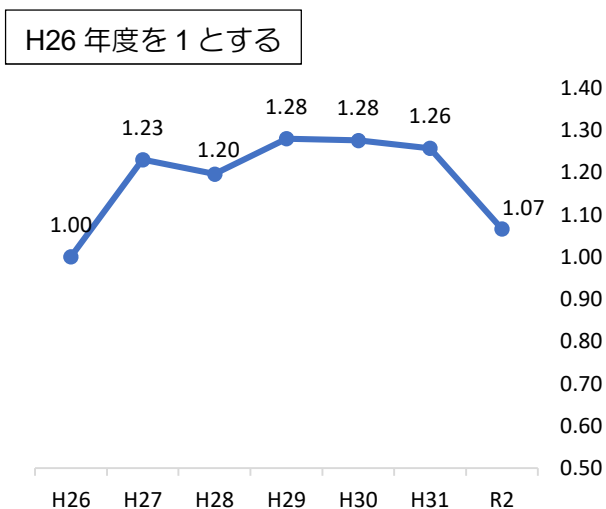


図 乗合・デマンド交通利用者数の変化

- 九州運輸局によると、九州全体の令和2年度の輸送実績について、上半期は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による移動の自粛の影響から大きく減少し、下半期は、Go Toトラベルや感染状況が一時落ち着いたこともあり、回復傾向がみられたものの、1月からの緊急事態宣言が発令されると再び減少に転じたことが分かっています。
- 特に、貸切バス事業、タクシー事業、旅客船事業は、新型コロナウイルス感染症による移動の自粛や飲食店の時短営業の影響を大きく受け、減少幅が大きく、他のバス事業、鉄道事業についても新型コロナウイルスの影響を受け、前年の7割程度にとどまっています。



図 九州のバス事業・タクシー事業の輸送実績

出典：「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響（令和3年11月分までの実績）」（九州運輸局、R4年1月）

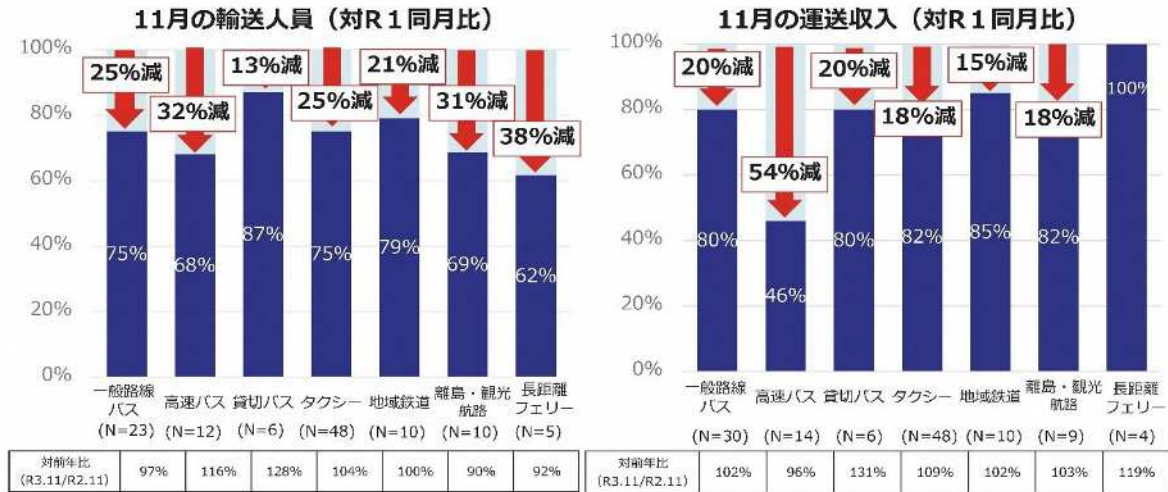


図 九州の旅客船事業の輸送実績

出典：「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響（令和3年11月分までの実績）」（九州運輸局、R4年1月）

- なお、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動自粛の影響は現在も続いているため、令和3年度も引き続き厳しい状況が続いています。
- 令和3年11月時点では、緊急事態宣言・まん延防止重点措置が解除された状況ですが、未だコロナ前に戻り切れていない状況にあります。
- 長崎県内の状況は図のとおりです。

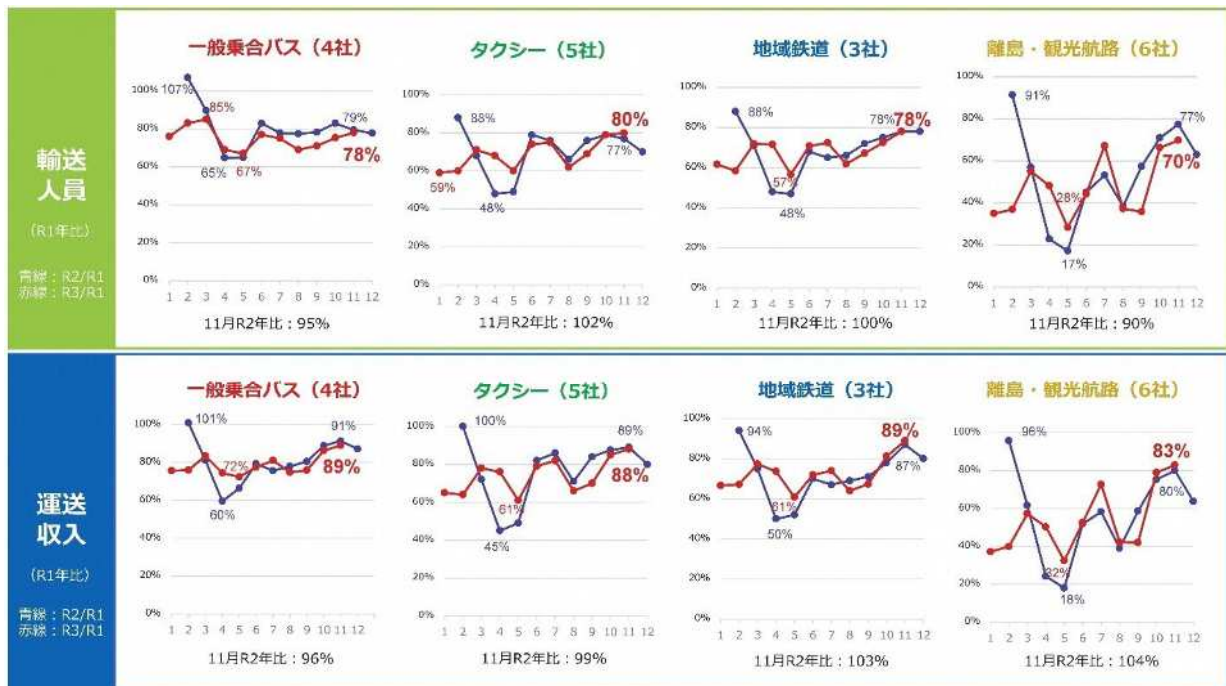
※令和3年と令和元年の11月を比較



※ 対象期間は、令和3年11月1日～11月30日（貸切バスの輸送人員のみ、同期間の実働率の対R1年比）。  
 ※ 減少率は、回答のあった事業者の輸送人員・運送収入を足し上げて比較した業界全体の値。Nは、回答のあった事業者数。  
 ※ 地域鉄道とは、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のこと（JR九州、西日本鉄道等は含まれない）。

### 図 コロナによる公共交通事業者への影響（九州運輸局管内）

出典：「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響（令和3年11月分までの実績）」（九州運輸局、R4年1月）



※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。  
 ※ 同月R2年比は、サンプル数を合わせて算出している。

### 図 長崎県内の公共交通事業者の状況

出典：「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響（令和3年11月分までの実績）」（九州運輸局、R4年1月）

## 3-5 公共交通を取り巻く社会情勢

### 3-5-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通の維持が容易でなくなっています。

また、観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要があります。

このような状況を踏まえ、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年（2020年）11月27日に施行されました。

人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保を図るため、国土交通省では、以下の考え方で対応していくこととしています。

- ① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する
- ② その際、MaaS、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する
- ③ 上記①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく

上記の考え方を基本とし、法制度の改正により、以下のとおり、輸送資源の総動員による移動手段の確保や、既存の公共交通サービスの改善の徹底等、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実が図られています。



図 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実  
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

### 3-5-2 持続可能な開発目標SDGs

平成 27(2015)年9月の国連サミットにおいて採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中核をなす SDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）は、持続可能な世界を実現するための 17 のゴールと 169 のターゲットで構成される国際目標であり、経済・社会・環境をめぐる広範囲な課題を不可分なものとして統合的に解決することを目指しています。

本計画の上位計画である「第 2 期五島市まち・ひと・しごと創生総合戦略」も市の政策と SDGs との関係性を示しており、その中における公共交通政策が該当するのは「目標⑪持続可能な都市」となります。

表 総合計画と SDGs の関連性



SDGs の17の目標	
目標① 貧困	あらゆる場所で、あらゆる形態の貧困に終止符を打つ。
目標② 飢餓	飢餓に終止符を打ち、食糧の安定確保と栄養状態の改善を達成するとともに、持続可能な農業を推進する。
目標③ 保健	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する。
目標④ 教育	すべての人々に包摂的かつ公平で質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する。
目標⑤ ジェンダー（性別）	ジェンダーの平等を達成し、すべての女性や少女が、本来持っている能力を十分に発揮して生きることができる社会をつくる。
目標⑥ 水・衛生	すべての人々に水と衛生へのアクセスと持続可能な管理を確保する。
目標⑦ エネルギー	すべての人々に手ごろで信頼でき、持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する。
目標⑧ 経済成長と雇用	すべての人々のための持続可能な経済成長を促進し、完全かつ生産的な雇用および働きがいのある人間らしい仕事を推進する。
目標⑨ インフラ、産業化	強靱なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに、イノベーション（技術革新）の拡大を図る。
目標⑩ 不平等	国内および国家間の不平等を是正する。
目標⑪ 持続可能な都市	都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする。
目標⑫ 持続可能な消費と生産	持続可能な消費と生産のパターンを確保する。
目標⑬ 気候変動	気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る。
目標⑭ 海洋資源	海洋と海洋資源を持続可能な開発に向けて保全し、持続可能な形で利用する。
目標⑮ 陸上資源	陸上生態系の保護、回復および持続可能な利用の推進、森林の持続可能な管理、ならびに生物多様性損失の阻止を図る。
目標⑯ 平和・公正	持続可能な開発に向けて平和で包摂的な社会を推進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供するとともに、あらゆるレベルにおいて効果的で責任ある包摂的な制度を構築する。
目標⑰ パートナーシップ	持続可能な開発に向けて実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。

本市の公共交通政策  
の関連部分

### 3-5-3 カーボンニュートラル

カーボンニュートラルとは、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味します。

2020年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」（人為的なもの）から、植林、森林管理などによる「吸収量」（人為的なもの）を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。

将来の世代も安心して暮らせる、持続可能な経済社会をつくるため、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、取り組む必要があります。

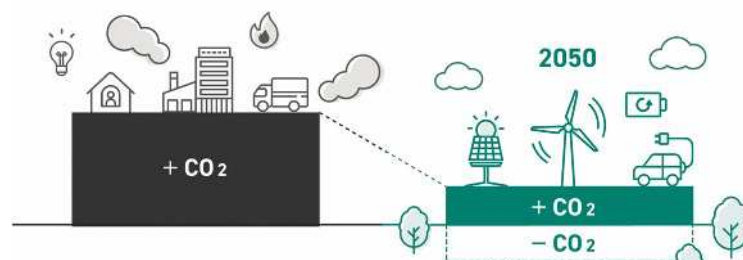


図 カーボンニュートラルの概念イメージ

出典：環境省 脱炭素ポータルサイト ([https://ondankataisaku.env.go.jp/carbon\\_neutral/](https://ondankataisaku.env.go.jp/carbon_neutral/))

### 3-5-4 アフターコロナでの安心安全な移動環境の実現

令和2年（2020年）2月の新型コロナウイルス感染拡大以降、鉄道やバス等の公共交通機関の利用は低迷し、今後、公共交通機関のあり方の見直しが求められます。公共交通については、各事業者において、感染拡大予防ガイドラインに基づき、感染予防に徹底して取り組んでおり、国からは、国民が公共交通機関を安心して利用できるように、利用者にもコロナ時代の新たな利用スタイルの実践の協力を呼び掛けています。

新型コロナウイルスの感染拡大により、移動に対する価値観は大きく変わり、密と接触を可能な限り避けて移動するニーズが高まっています。

#### 【MaaSによる総合的な移動サービスの展開】

国土交通省では、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせた、日本版 MaaS の推進を行っています。また、国土交通省と経済産業省においては、将来の自動運転社会の実現を見据え、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による意欲的な挑戦を促す新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を平成31年（2019年）4月に開始しています。

※MaaSとは“ドア・ツー・ドア”の移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて1つの移動サービスを提供するものであり、ワンストップでシームレスな移動を可能”とするもの。

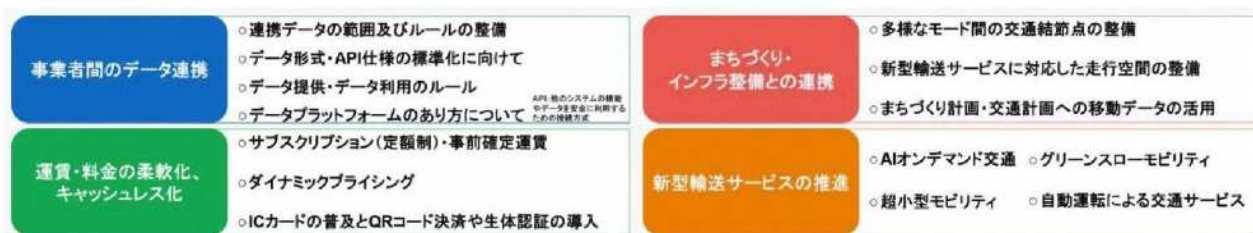


図 MaaS を含む新たなモビリティサービスの推進のための取組

#### MaaS を含む新たなモビリティサービスの推進のための取組

出典：日本版 MaaS の推進（国土交通省 HP）



## 4. 五島バス路線の区間別マーケット分析

### 4-1 分析概要

#### 4-1-1 分析のねらい・活用方法

- 五島バスの路線を対象に、適正な路線や運営・運行形態の検討を行うため、バスの各区間の類型化を分析します。

#### 4-1-2 把握したいこと

- 枝線区間の利用状況の多寡と沿線住民の人口の多寡

#### 4-1-3 用いるデータ

- 人口データ：平成 27 年度国勢調査（500mメッシュ）
- 五島バスのバス停の位置情報
- 五島バスの系統別バス停別乗車数・降車数（市によるカウント調査結果：R3 年）

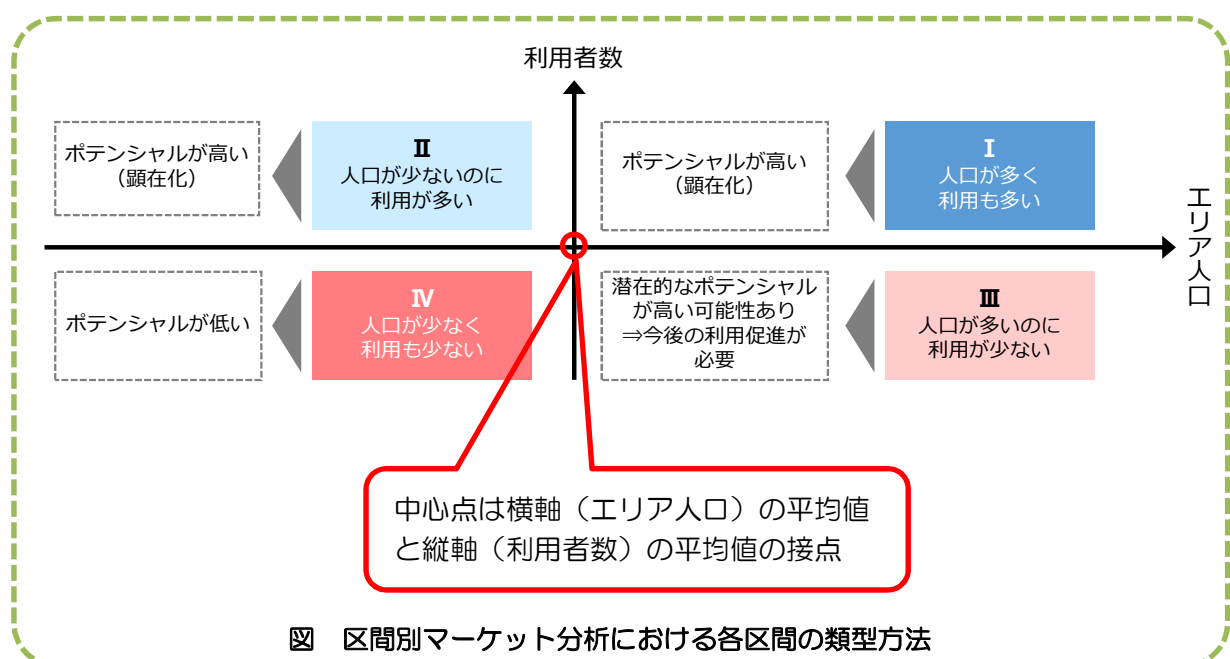
#### 4-1-4 分析手順

##### 【第1段階】

- 五島バスネットワークを主要バス停区間別に分割し、その区間に含まれるバス停の半径 500m 圏内の総人口（エリア人口）を算出します。
- 同様に、主要バス停区間に含まれるバス停の 1 日あたり乗降客数（利用者数）を算出します。

##### 【第2段階】

- エリア人口と利用者数のそれぞれの平均値をしきい値として、【④人口も利用も少ない区間】等を洗い出します。

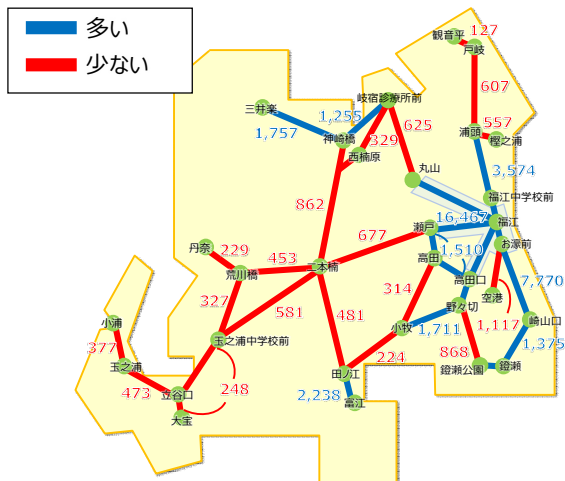


## 4-2 分析結果

### 4-2-1 第1段階

- エリア人口の区間別の多寡をみると、バス沿線人口（47,133人；H27）の約66%が福江市街地（福江～浦頭・丸山・瀬戸・高田・高田口・小牧・崎山口）に集中しているほか、三井楽や富江に集積があることが分かります。
- エリア利用者数（乗降客数）の区間別の多寡をみると、利用者数（1,366人/日）の約61%が福江市街地（福江～丸山・瀬戸・高田・高田口）に集中しているほか、三井楽や富江に集積があることが分かります。

<エリア人口>



<利用者数（乗降客数）>

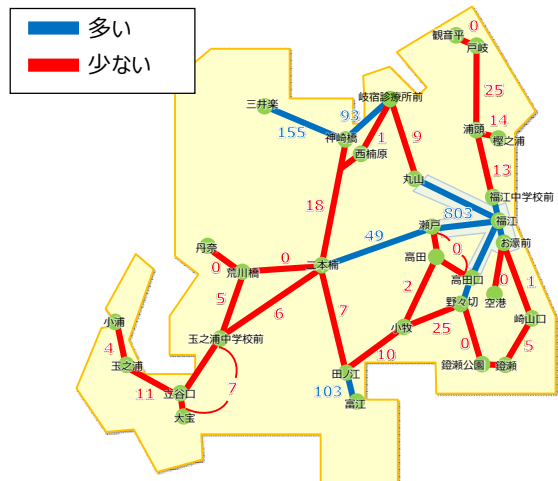


図 区間別に見たエリア人口と利用者数の多寡（第1段階：分析結果）

### 4-2-2 第2段階

- 本市においては、福江～三井楽、福江～二本楠、福江～野々切～富江、福江～お濠前は、ポテンシャルが高いことが分かります。さらには福江島の東部エリアは人口が多いのに利用が少ない、つまり潜在需要があるので今後の利用促進が課題であることが分かります。
- 「Ⅳ 人口が少なく、利用も少ない」区間は、ポテンシャルが相対的に低く、例えば玉之浦エリアー帯は利用促進をしつつも、二本楠までの支線交通の運行を検討していくこと等を考えていく必要があります。

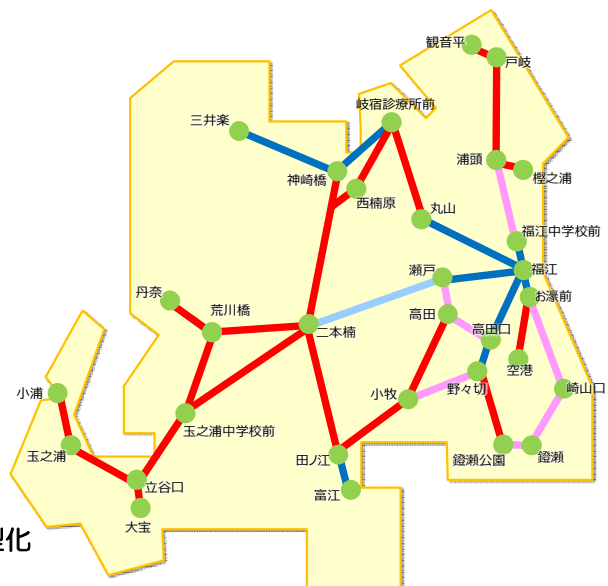
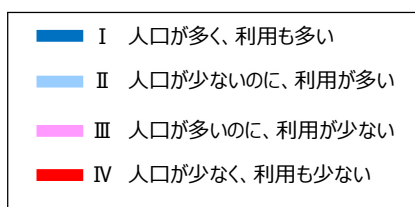


図 区間ごとのポテンシャル類型化（第2段階：分析結果）

### 4-2-3 考察

- 令和3年度市民アンケート結果によると、市内のゾーン別移動指向としては福江島内は特に福江市街地に7割以上の流動、つまり福江市街地一極集中の状況にあり、市内のバスネットワークもその流動に合致して整備されているところです。
- そのような中、各ゾーンのアンケート回答者1人あたりの公共交通等による外出日数をみると、前ページの「区間ごとのポテンシャル類型化（第2段階：分析結果）」と概ね整合が取れていることがうかがえます。
- 特に、「月に6日以下」の外出日数の場合、毎日バスを運行しても、さほどバス需要が見込めないこととなります。送迎に頼っている市民を潜在バス需要としてとらえることにとどまらず、自家用車からバス需要の転換促進を検討していく必要があります。

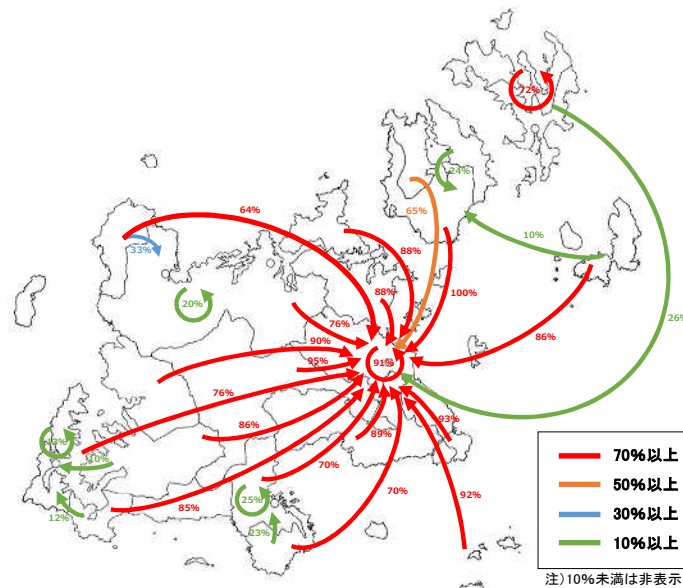


図 市内のゾーン別移動指向

資料：令和3年度市民アンケート結果

注) 各ゾーンの回答者が定期的に出かけていると回答した目的地の場所の割合を図化

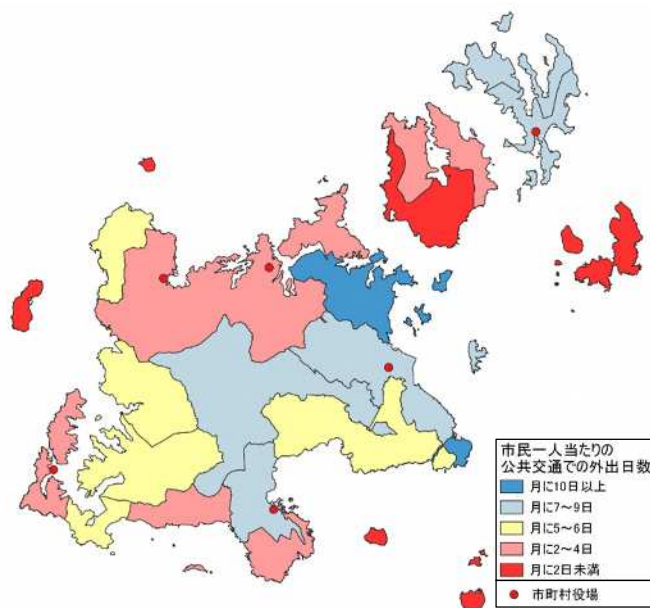


図 市内の各ゾーンの市民（回答者）1人あたりの公共交通等による外出日数（1か月あたり）

資料：令和3年度市民アンケート結果

注) 各ゾーンの回答者人数に対して、陸上交通（路線バス、乗合タクシー、民間タクシー）又は車の送迎（家族・知人の送迎や施設の無料送迎）の外出日数の総和を算出し、回答者1人あたりを算出

## 5. 五島市の公共交通に関する意向等の把握

### 5-1 市民アンケートにみる公共交通への今後の意向等

#### 5-1-1 移動手段の確保・維持に向け必要な取り組み

■ 移動手段の確保・維持に向け必要な取り組みをみると、「現状の路線バスやコミュニティバスの維持」（約36%）が最も多く、次いで「医療施設等が実施している無料送迎サービスの拡充」（約31%）、「タクシー代の一部助成」（約30%）の順となっています。

表 移動手段の確保・維持に向け必要な取り組み

	N値	移動手段の確保・維持に向け市に必要な取り組み												
		現状の路線バスやコミュニティバスの維持	予約があった時だけ運行する乗合バス・乗合タクシーの拡充	行政や民間が保有しているバス車両（例：スクールバス等）の空き時間の活用	タクシーの相乗り利用（複数でタクシーを割り勘で利用）	タクシー代の一部助成	自治会の有志（ボランティア）による無料送迎サービス	自治会がバス・タクシーを貸切利用したおでかけサービス	移動販売サービスの実施・拡充	医療施設等が実施している無料送迎サービスの拡充	商業施設が実施している荷物（購入した品物など）の宅配サービスの拡充	分らない・特にない	その他	
乗る車がある	65歳未満のみの世帯	254	33.9%	23.2%	14.6%	11.8%	33.5%	11.4%	5.1%	27.2%	37.4%	31.5%	15.4%	5.1%
	高齢者をもつ世帯	507	38.1%	26.2%	15.6%	13.8%	30.4%	7.7%	6.5%	28.4%	30.4%	26.2%	13.8%	3.2%
	前期高齢者単身世帯	67	32.8%	26.9%	10.4%	17.9%	29.9%	9.0%	10.4%	28.4%	29.9%	22.4%	14.9%	3.0%
	後期高齢者単身世帯	58	36.2%	17.2%	12.1%	17.2%	32.8%	6.9%	3.4%	22.4%	29.3%	22.4%	17.2%	1.7%
	高齢者のみ(2人世帯)	197	37.6%	28.9%	14.7%	13.2%	27.4%	5.6%	6.1%	26.4%	31.0%	22.3%	15.7%	2.5%
	高齢者のみ(3人以上)	7	14.3%	14.3%	0.0%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	14.3%	57.1%	14.3%	0.0%	0.0%
乗る車がない	65歳未満のみの世帯	26	42.3%	11.5%	7.7%	19.2%	15.4%	11.5%	11.5%	34.6%	34.6%	34.6%	19.2%	7.7%
	高齢者をもつ世帯	138	34.1%	18.8%	5.1%	13.0%	23.9%	8.0%	3.6%	18.1%	21.0%	21.0%	15.2%	3.6%
	前期高齢者単身世帯	26	38.5%	11.5%	11.5%	11.5%	26.9%	19.2%	0.0%	23.1%	30.8%	15.4%	11.5%	7.7%
	後期高齢者単身世帯	70	24.3%	20.0%	4.3%	11.4%	25.7%	7.1%	5.7%	12.9%	20.0%	18.6%	18.6%	2.9%
	高齢者のみ(2人世帯)	25	36.0%	24.0%	0.0%	16.0%	16.0%	4.0%	0.0%	20.0%	20.0%	24.0%	12.0%	0.0%
	高齢者のみ(3人以上)	1	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
計	928	36.3%	23.8%	13.5%	13.3%	29.8%	8.9%	5.9%	26.6%	31.0%	27.0%	14.7%	3.9%	

#### 5-1-2 路線バスの不満点・問題点

■ 路線バスの不満点・問題点をみると、「運行本数が少ないため、待ち時間が長い」（約31%）、「運賃が高い」（約23%）、「乗りたい時間帯にバスが来ない」（約17%）が比較的多い状況にあります。

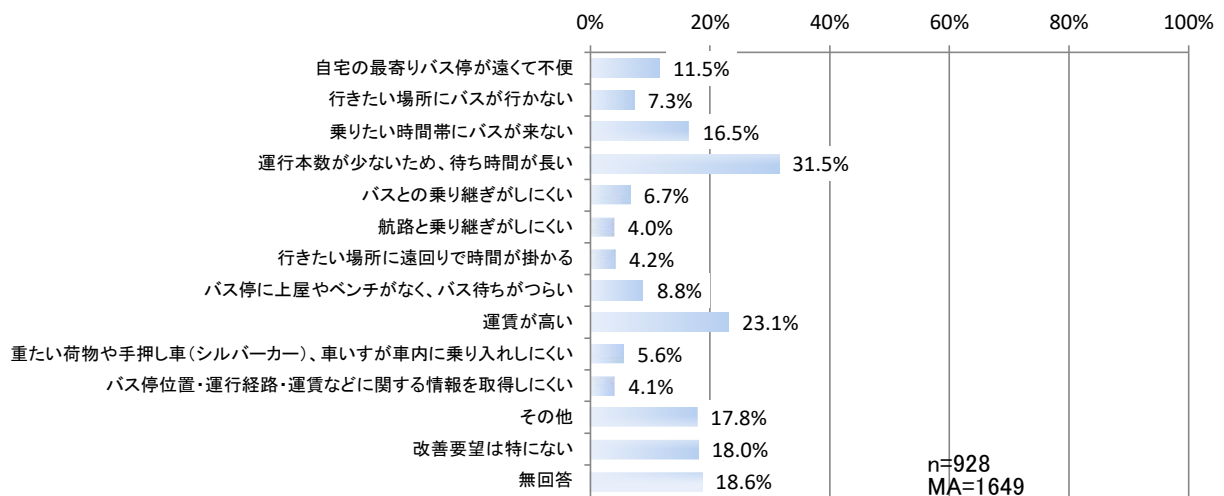


図 路線バスの不満点・問題点

### 5-1-1 今後のタクシーの利活用のあり方

- 今後のタクシーの利活用のあり方についての市民の考えをみると、「現状のままで良い」との回答は1割にとどまっており、「行政は高齢者や障害のある方へタクシー補助券を支給する」（約32%）や「住民・行政・交通事業者・関係施設（医療福祉、商業従事者）が話し合い、地域の意向に沿った新たなタクシー車両を活用した運行方法を検討する」（約26%）への回答が比較的多い状況にあります。
- 回答が多かった2つの考えについて、「行政は高齢者や障害のある方へタクシー補助券を支給する」に着目すると、回答割合の1位となっているのは、車がない前期高齢者単身世帯、車がある前期高齢者単身世帯等でした。

表 今後のタクシーの利活用のあり方についての市民の考え

	N値	今後のタクシーのあり方についての考え							
		現状のままで良い	行政は高齢者や障害のある方へタクシー補助券を支給する	住民・行政・交通事業者・関係施設が話し合い、地域の意向に沿った新たなタクシー車両を活用した運行方法を検討する	タクシーは高額で乗車の際に呼ぶ手間がかかるので利用しない	分らない、特に考えはない	その他	無回答	
車がある世帯	65歳未満のみの世帯	254	10.2%	29.9%	28.3%	7.5%	15.4%	4.7%	3.9%
	高齢者をもつ世帯	507	8.9%	33.5%	28.2%	4.7%	11.2%	1.6%	11.8%
	前期高齢者単身世帯	67	3.0%	41.8%	26.9%	9.0%	11.9%	0.0%	7.5%
	後期高齢者単身世帯	58	6.9%	34.5%	22.4%	1.7%	8.6%	0.0%	25.9%
	高齢者のみ(2人世帯)	197	10.2%	31.0%	31.5%	4.6%	11.2%	1.0%	10.7%
	高齢者のみ(3人以上)	7	14.3%	14.3%	28.6%	0.0%	14.3%	0.0%	28.6%
車がない世帯	65歳未満のみの世帯	26	15.4%	30.8%	19.2%	0.0%	15.4%	0.0%	19.2%
	高齢者をもつ世帯	138	9.4%	27.5%	18.1%	2.9%	14.5%	2.9%	24.6%
	前期高齢者単身世帯	26	3.8%	42.3%	19.2%	0.0%	11.5%	3.8%	19.2%
	後期高齢者単身世帯	70	7.1%	25.7%	15.7%	4.3%	17.1%	1.4%	28.6%
	高齢者のみ(2人世帯)	25	24.0%	4.0%	24.0%	0.0%	12.0%	4.0%	32.0%
	高齢者のみ(3人以上)	1	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
計	928	9.6%	31.5%	26.4%	5.1%	12.9%	2.6%	12.0%	

### 5-1-2 運転免許返納についての意向

- 運転免許返納についての意向をみると、市民（車がある世帯）の5割は「問題なく自動車を運転できるので免許返納は考えられない」と回答しており、「運転に不安はあるが、5年以内の免許返納は考えていない」が約10%、「数年後（5年以内）には免許を返納したい」は約12%、「公共交通での移動ができれば、返納を検討したい」は約9%となっています。
- 「問題なく自動車を運転できるので免許返納は考えられない」との回答割合は、後期高齢者単身世帯で約12%と比較的低くなっています。

表 運転免許返納についての意向

	N値	家族（高齢者）の運転免許返納についての意向							
		問題なく自動車を運転できるので免許返納は考えられない	運転に不安はあるが、5年以内の免許返納は考えていない	免許返納の特典(1年間分のみ)があれば、今すぐ返納する	公共交通での移動ができれば、返納を検討したいと考えている	数年後(5年以内)には免許を返納したいと考えている	分らない(免許保有者がいない)、特に感じることはない	無回答	
車がある世帯	65歳未満のみの世帯	254	58.7%	6.3%	1.2%	13.0%	2.4%	13.4%	5.1%
	高齢者をもつ世帯	507	41.8%	12.2%	1.2%	7.3%	17.4%	10.3%	9.9%
	前期高齢者単身世帯	67	46.3%	11.9%	0.0%	6.0%	19.4%	4.5%	11.9%
	後期高齢者単身世帯	58	12.1%	12.1%	3.4%	8.6%	19.0%	22.4%	22.4%
	高齢者のみ(2人世帯)	197	44.7%	10.7%	1.0%	7.6%	21.3%	6.6%	8.1%
	高齢者のみ(3人以上)	7	57.1%	0.0%	0.0%	0.0%	28.6%	0.0%	14.3%
計	761	47.4%	10.2%	1.2%	9.2%	12.4%	11.3%	8.3%	

### 5-1-1 市民の「デマンド交通」への意識

- 「デマンド交通」（利用 15 分前までの予約方式：チョイソコごとのサービス）の利用意向をみると、「すぐには利用しないが将来的には利用する」が約 54%と最も多く、「すぐ利用する」は約 6%と僅かとなっています。
- 「すぐ利用する」回答割合が比較的高い市民（世帯）の特徴としては、「車がない後期高齢者単身世帯」（約 21%）や「車がない 65 歳未満のみの世帯」「車がない前期高齢者単身世帯」（約 19%）が顕著である。
- また、「デマンド交通の利用上の条件」としては、「当日予約できること」（約 55%）、「乗り継ぎなく目的地まで行けること」（約 36%）、「今よりも自宅の近くで乗り降りできること」（約 28%）、「利用可能な本数（運行頻度）が増えること」（約 27%）の回答が多く、回答者は「一般タクシー並みのサービス」をデマンド交通に求めていることが分かります。

表 「デマンド交通」の利用意向

	N値	「予約型乗合タクシー」（デマンド交通）の利用意向				
		すぐに利用する	すぐには利用しないが、将来的に利用する	利用しない	無回答	
車がある世帯	65歳未満のみの世帯	254	0.8%	51.6%	42.1%	5.5%
	高齢者をもつ世帯	507	3.7%	60.2%	22.3%	13.8%
	前期高齢者単身世帯	67	7.5%	65.7%	13.4%	13.4%
	後期高齢者単身世帯	58	6.9%	48.3%	27.6%	17.2%
	高齢者のみ(2人世帯)	197	1.5%	64.0%	22.3%	12.2%
	高齢者のみ(3人以上)	7	0.0%	57.1%	0.0%	42.9%
車がない世帯	65歳未満のみの世帯	26	19.2%	42.3%	30.8%	7.7%
	高齢者をもつ世帯	138	17.4%	39.1%	14.5%	29.0%
	前期高齢者単身世帯	26	19.2%	46.2%	11.5%	23.1%
	後期高齢者単身世帯	70	21.4%	31.4%	15.7%	31.4%
	高齢者のみ(2人世帯)	25	12.0%	32.0%	20.0%	36.0%
	高齢者のみ(3人以上)	1	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
計	928	5.5%	54.0%	26.8%	13.7%	

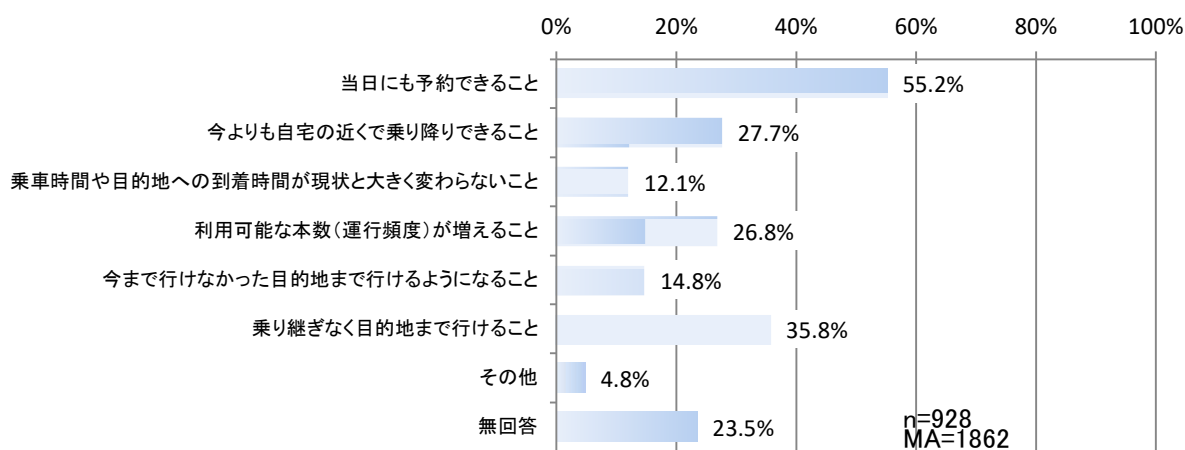


図 デマンド交通に利用意向を示した市民の利用上の条件

## 5-2 中3保護者アンケート結果にみる高校通学時の公共交通利用可能性

- 翌年度に高校に進学予定の中学校3年生の保護者へのアンケート結果を整理したのが下表となります。
- 地区を問わず、ほとんどの家庭で自家用車を保有している状況の中で、日常生活に公共交通についての情報に触れる機会が少ないこと等が影響して、通学定期券について、周知が不足していることが読み取れます。
- 回答をみると「早めに子供に自立して通学して欲しい」という意識が多く、高校通学時の公共交通利用について、「利用した方がいい」との回答が各地区で半数以上を占めています。
- 公共交通での高校通学環境について、「できる・頑張ればできる」が多いものの、いざ実際に公共交通の利用を考えているかというところ「利用する」と「利用しない」の回答が地区によって割れています。
- 今後必要なサービスとしては、「通学時間帯に合わせたサービス」、「交通費への支援」、「公共交通相互の乗継改善」、「時刻表・路線図などの情報提供」等、トータルサポートへの要望があることが分かりました。

表 中3保護者アンケート結果概要

設問	中学名	福江中	奥浦中	崎山中	翁頭中	久賀中	富江中	玉之浦中	三井楽中	岐宿中	奈留中
自家用車の保有台数	1台	37%	13%	10%	5%	100%	40%	20%	27%	15%	70%
	2台	57%	60%	80%	75%		57%	80%	55%	62%	30%
	3台	4%		10%	15%		3%		9%	23%	
	4台		20%						9%		
	5台以上	1%			5%						
	保有していない	1%									
通学定期券の割引率の認知	はい	23%	27%	10%	25%		53%		36%	50%	20%
	いいえ	76%	73%	90%	75%	100%	47%	80%	55%	50%	80%
高校通学時の公共交通利用	利用した方がいい	55%	73%	80%	35%	100%	77%	60%	73%	73%	70%
	利用しなくてもいい	14%	13%		30%		7%			12%	
	わからない	29%	13%	20%	35%		17%	40%	27%	15%	30%
子供が自立して通学することについて	早めに自立してほしい	82%	73%	80%	50%	50%	90%	60%	73%	81%	100%
	いつまでも親を頼ってほしい	1%			10%				9%	4%	
	わからない	14%	27%	20%	35%	50%	10%	40%	18%	15%	
公共交通での高校通学環境	できる	54%	40%	50%	40%	50%	63%	60%	27%	108%	40%
	頑張ればできる	10%	7%	30%	15%		30%	40%	27%	15%	30%
	できない	14%	47%	10%	35%	50%	3%		45%	8%	10%
	わからない	19%	7%	10%	10%		3%			8%	20%
高校通学での公共交通利用の有無	利用する	9%	33%		5%	50%	63%	80%	73%	50%	40%
	悪天候時等状況によって利用する	9%	7%	30%	30%		17%		9%	12%	10%
	利用しない	74%	60%	70%	60%	50%	17%		27%	27%	50%
高校通学での公共交通利用に必要なサービス	通学時間帯に合わせた運行サービス	23%	33%	30%	40%	50%	57%	80%	73%	62%	50%
	自宅付近から最寄りのバス停まで運行する交通サービス	9%	27%	10%	15%		30%	20%	18%	19%	10%
	他の交通機関への乗り継ぎ時間の改善	1%	7%					7%	20%	9%	4%
	時刻表・路線図などの情報提供	16%	27%	10%	30%		53%	60%	27%	23%	30%
高校通学に公共交通を利用しない理由	公共交通の交通費が高い	9%	47%	60%	25%		13%		9%	15%	
	通学時間帯のダイヤが合わない	12%	60%	40%	35%		13%	20%	9%	4%	10%
	自宅付近に公共交通が運行されていない	20%	13%		25%		7%			4%	10%
	乗り継ぎ時間が悪い	2%	13%	10%	10%			20%		4%	10%
	知らない人と一緒に乗りたいくない	3%									
	新型コロナウイルス感染症の影響があるから	5%									4%

## 6. 五島市の公共交通に関する課題

本市の公共交通の現状や特徴を踏まえ、「五島市にとって望ましい公共交通のすがた」の実現に向けた課題は以下のとおりです。

### これまでの五島市の地域公共交通の取組の検証（五島市地域公共交通網形成計画の総括）

#### ■人口と目的施設の分布状況

- ・福江地区と富江地区、奈留地区に集中

#### ■市民アンケート結果（市民の外出指向）

- ・基本的には、福江市街地に一極集中

福江市街地を中心とした放射状のバスネットワークは外出指向と整合済

#### 網計画の 評価

計画事業は全て着手、18事業を実施。  
全10評価指標中、7指標で目標達成。

#### マーケット 分析

福江島東部・玉之浦地区の利用促進が課題。  
玉之浦地区～二本桶の支線検討の必要性。

#### ■五島市の現状

- ・少子高齢化、世界遺産登録による観光客の増加
- ・福江島内の小規模な南北の高校通学移動
- ・バスの利用者数の減少、航路・空路の利用増
- ・チョイソコごとの利用急増（特に福江地区）

#### ■社会情勢・社会的潮流

- ・地域公共交通活性化再生法の改正
- ・新型コロナウイルス感染症による公共交通事業者等への影響
- ・SDGs、カーボンニュートラル
- ・混雑情報提供の提供や MaaS の普及促進

#### ■市のまちづくりの方向

- ・五島の魅力発信：国内外の観光リピート増加
- ・安全・安心で住みやすい島づくりに資する交通インフラのフル活用（特に接続強化、情報発信強化）
- ・コンパクトシティ形成と自転車の活用促進

#### ■交通事業者意見（ヒアリング）

- ・乗務員の確保が課題、チョイソコごとのすみ分け、新技術・先端技術の活用
- ・バス車両の更新意向、三井楽線のルート短縮意向

#### ■市民、中3保護者、目的施設の意向

### 公共交通を取り巻く課題

**年間2億円の財政支出の増加を抑制し、持続的な移動サービスの提供にあたっては  
財源の重複支出を是正しつつも、公共交通利用者の確保が必要不可欠。**

#### <日常生活を支える移動サービス>

- 今後、公共交通が果たす役割が重要になる一方で、交通事業者を取り巻く環境は厳しい。
- 路線バスや AI オンデマンド交通などの効率的な運行を行うとともに、取組事業間連携を強化する必要がある。
- 福江市街地と地区拠点の移動が多いため、幹線軸の維持は非常に重要。
- 市域の公共交通ネットワーク維持において、既存公共交通（バス・タクシー・フェリー）の連携を図り、効率的なネットワークの検討が必要。
- 公共交通利用者の確保に努めるとともに、区間別のポテンシャルの違いに配慮し、バス交通が中心のゾーンと支線交通と役割分担しつつ、移動サービスを展開する2つのアプローチが必要。

#### <まち(拠点)のにぎわいを創出する公共交通のあり方>

- AI オンデマンド交通に過度に固執せず、既存公共交通のフル活用が必要。

#### <すべての人にやさしく利便性のある公共交通サービスのあり方>

- モビリティのバリアフリー化の促進や積極的な情報発信など、だれでも利用しやすい環境の整備が必要。
- 乗務員の若返りを図りつつ、キャッシュレス決済など、非接触の先端技術を活用した取組を強化するとともに、取組事業間の連携を図り、市域の交通ネットワーク全体として整理が必要。



## 7. 五島市地域公共交通計画が目指すもの

### 7-1 市における地域公共交通の基本方針

#### 7-1-1 地域公共交通の基本方針

しまの生活と地域経済・交流を支える持続可能な公共交通

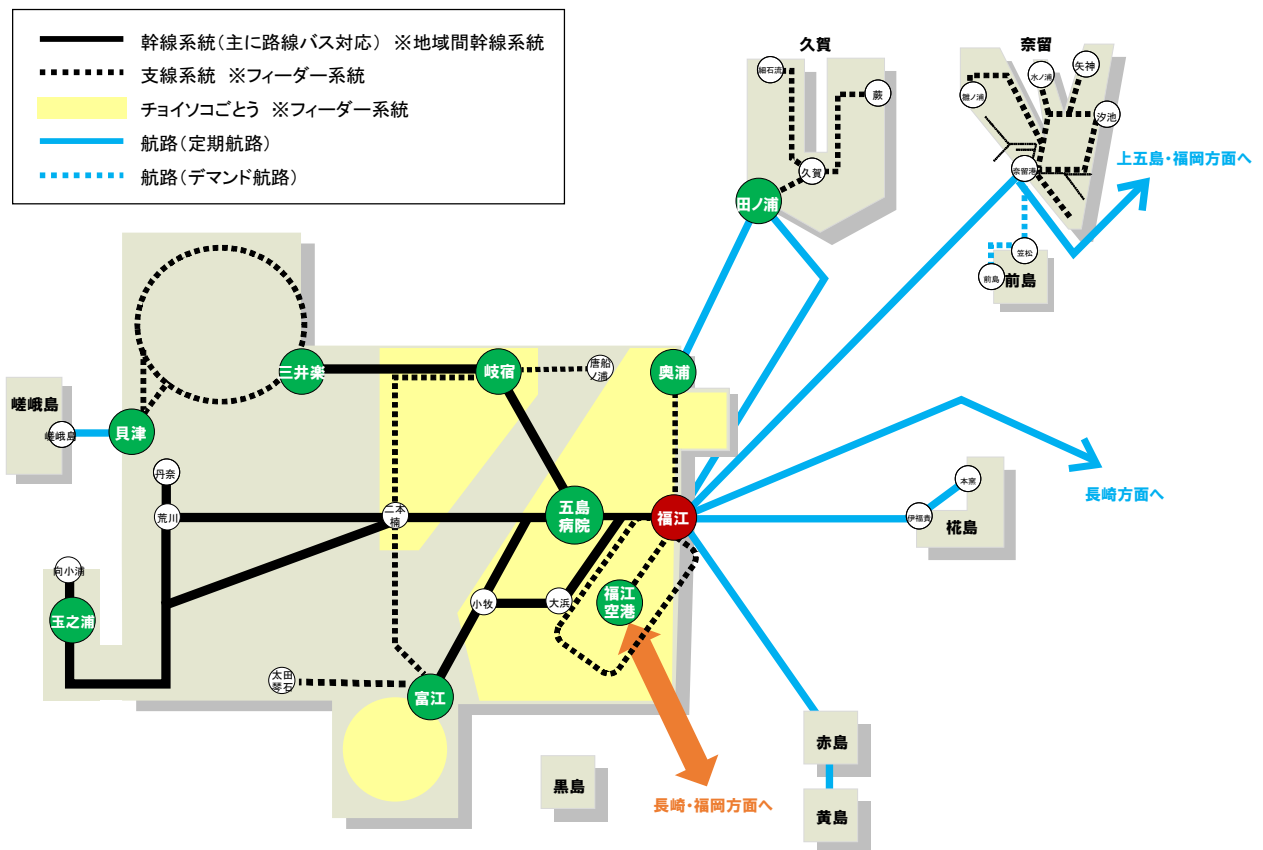
##### ①効率性と利便性のバランスに配慮した公共交通ネットワークの形成

- ・児童生徒や高齢者などの交通弱者を中心に、誰もが簡単に公共交通に関する情報を入手し、公共交通のサービスと自身の移動スケジュールを無理しない範囲であわせることで、便利で快適に移動できる生活環境を創出する。
- ・そのため、路線バスや乗合タクシー等をはじめとする多様な陸上交通と、航路及び空路が相互に乗り換え利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークを構築する。

##### ②公共交通に関する意識醸成と地域・事業者・行政が連携した利用促進策の展開

- ・公共交通が環境にやさしく、まちづくりに必要不可欠なインフラであることの重要性を発信しながら、市民はもとより観光客等の来訪者も含む多くの人々が主体的に公共交通機関を利用したくなるよう、情報発信の強化や各種の利用促進策の展開を図る。

#### 7-1-2 本市の地域公共交通のあるべき姿



## ■公共交通ネットワークの基本的な方向性

交通モード		役割	交通機関
陸上交通	幹線軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・島内の交通拠点・医療拠点・商業拠点・行政拠点を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけでなく、観光やビジネス等の多様な目的での移動を担う。</li> <li>・福江港、福江島内の各支所を連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担う。</li> </ul>	路線バス
	支線軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>○郊外の集落の生活交通を支える軸となる。</li> <li>○公共交通が不便な地域で、買い物や通院のための移動手段を確保し、幹線軸へ接続することで福江市街地への移動を可能とする。</li> <li>○利用者ニーズへ柔軟に対応し持続可能な公共交通とするため、地域主体の住民協働型の公共交通を目指す。</li> </ul>	乗合タクシー チョイソコごと
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○タクシー利用が有効な移動、あるいはバス利用が不便地域の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。</li> <li>○バスで対応困難な地域でも存在しうる「最後の公共交通」を担う。</li> <li>○きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者（高齢者、障がい者、子育て家庭の方、来訪者など）への対応を行う。</li> <li>○ドアツードア輸送サービスを提供する。</li> <li>○空港、港、主要目的施設を拠点とし、島内の複数の観光資源を機動的に周遊することができる交通手段。</li> <li>○市の魅力を伝えるガイド役として、顧客のニーズ等に合致したきめ細かい配慮や多様なサービスを行う。</li> </ul>	タクシー
航路・航空路	市内	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通院や買い物など、市民の貴重な生活航路としての役割を担うとともに、市外からの観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。</li> </ul>	航路
	本土間	<ul style="list-style-type: none"> <li>○長崎や福岡などの本土間における市民の移動手段としての役割だけでなく、市外からの観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。</li> </ul>	航路 航空路

## 7-2 計画の目標

本市における地域公共交通の基本理念や基本方針の実現に向け、以下の計画目標を設定します。

表 評価指標の現況値と目標値

目標	目標	現況値 (R1)	目標値 (R8)
公共交通に関する意識醸成と地域・事業者・行政が連携した利用促進策の展開	航路利用者数（基幹航路）の増加	524 千人	630 千人以上
	航路利用者数（二次離島航路）の増加	210 千人	220 千人以上
	空路利用者数の増加	161 千人	180 千人以上
	陸上交通（路線バス、乗合タクシー）利用者数の維持	384 千人	376 千人以上
	高齢者フリーパスの利用者数の増加	212 人	300 人以上
効率性と利便性のバランスに配慮した公共交通ネットワークの形成	路線バス利用者 1 人あたり財政負担額の対前年度比	1.6%増加	1%減少
	民間航路利用者数の 1 人あたり財政負担額の計画期間中の平均値	2,006 円/人 ※H28~R1 年度の単純平均	3,500 円/人未満 *H26-27 年度の単純平均未満
	市営航路利用者数の 1 人あたり財政負担額の計画期間中の平均値	928 円/人 ※H28~R1 年度の単純平均	1,000 円/人未満 *人口減少による利用者の減少を考慮し設定
	市が主体となった海上交通・陸上交通の担い手育成にかかる年間の取組数	—	2回/年以上
その他参考			
基本方針に則った本計画記載事業の着実な実施	年次別の事業着手度合い	—	100%

### 7-3 目標を達成するために行う取組の概要

各取組の実施時期と実施主体は次のとおりです。

表 取組の実施時期及び実施主体

取組の概要		実施予定時期			実施主体		
		前期	中期	後期	五島市	交通事業者	市民・利用者
		概ね 1～2年 程度	概ね 3～4年 程度	概ね 5年 程度			
効率性と利便性の バランスに配慮し た公共交通ネット ワークの形成	路線バス・チョイソコごとう・タクシ ーの融合による再編及び利用促進	調査・検討・実証			◎	◎	○
	バス路線の維持	検討・実施			◎	◎	○
	高校生の遠距離通学等に配慮した運行 ダイヤ等の見直し	検討・実施			◎	◎	○
	交通空白地対策の推進	検討・実施			◎	◎	○
	自家用有償旅客運行など、地域事情に 応じた運送サービスの検討・導入など	調査・検討・実施			◎	◎	○
	航路の維持・効率化・利便性向上	検討・実施			◎	◎	
	航空路の維持・効率化・利便性向上	検討・実施			◎	◎	
	多様な技術を活用した新たなモビリテ ィサービスに関する調査・検討	調査・検討・実証			◎	◎	
	乗務員の確保	検討・実施			◎	◎	
公共交通に関する 意識醸成と地域・ 事業者・行政が連 携した利用促進策 の展開	交通情報の発信	検討・実施			◎	◎	◎
	広域圏の公共交通との連携強化	検討・実施			◎	◎	
	バリアフリーへの対応	検討・実施			◎	◎	
	陸・海・空のアクセスの利便向上にか かる MaaS 等の検討	調査・検討・実証			◎	◎	

注) 実施主体： ◎・・・中心的な立場で実施、○・・・積極的な協力

## 7-3-1 効率性と利便性のバランスに配慮した公共交通ネットワークの形成

### ■路線バス・チョイソコごとう・タクシーの融合による再編及び利用促進

本市の地域公共交通ネットワークを確保・維持するため、さらには効率的で効果的な地域公共交通ネットワークを構築するため、交通事業者間での連携しつつ、路線バス・チョイソコごとう・タクシーの融合による再編について調査・検討を行います。

また、高齢者フリーパスの利用者数の増加やチョイソコごとうの利用率向上などのために、高齢者のスポーツ大会や健康診断等に併せて公共交通機関の乗り方教室を開催するなど、関係部署と連携した陸上交通の利用促進を図る取組を実施します。

### ■バス路線の維持

郊外部など利用者が少ない地域を運行する不採算路線については、交通事業者単独による維持が困難となっています。引き続き、国や県の支援制度を最大限活用しつつ、市の赤字補填等により、路線の維持を図ります。

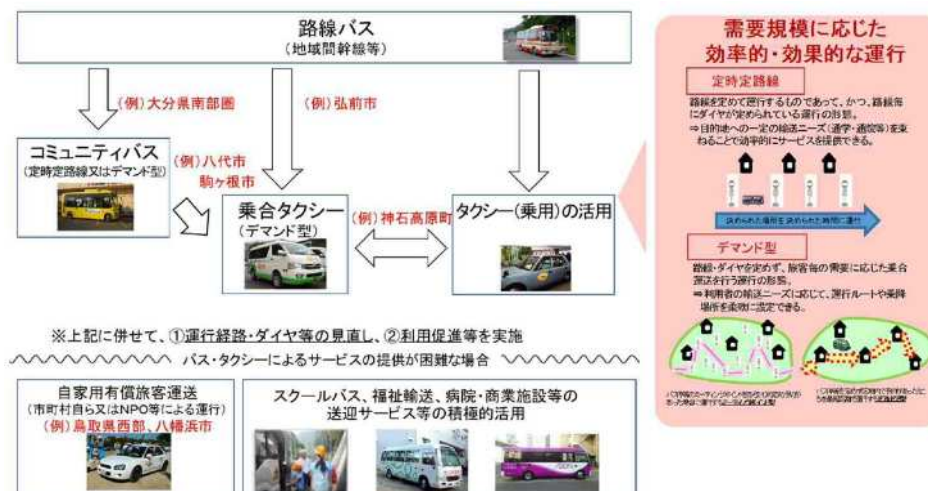
また、幹線については、地域間を結ぶ重要な路線として、県の補助等を活用しながら、より便利な路線となるよう、維持発展を図ります。

加えて、既存公共交通の維持が困難と見込まれる場合は、交通事業者等、関係機関と連携し、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」を活用しながら、さらに「地域旅客サービス継続事業」の調査・検討を行い、切れ目のなく、公共交通サービスの確保・維持を図ります。

※「地域旅客運送サービス継続事業」とは

乗合バスや鉄道等の特定旅客運送事業の利用状況や収支状況など、経営状況を勘案し、特定旅客運送事業者からの申出を契機として、今後の事業の維持が困難と見込まれる場合は、地方公共団体が関係者と協議して、サービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者を選定するもの。交通事業者がこれ以上のサービスの維持が困難だと相談するきっかけの場を用意するとともに、地方公共団体が中心となって、既存の交通事業者を含む関係者と連携し、代替サービスの維持・確保を図っていく。

#### <地域旅客運送サービスのイメージ図>



▲地域の実情に合わせた交通手段の見直しのイメージ

### ■高校生の遠距離通学等に配慮した運行ダイヤ等の見直し

既存データや各種データを通じて、利用者の動向を踏まえながら、通学等を考慮した運行ダイヤの改正や運行本数の見直しについて、航路やバス事業者等の交通事業者と協議を進めます。

## ■交通空白地対策の推進

地域ニーズを十分に把握し、買い物支援など他のまちづくり施策と連携しながら、乗合タクシーやコミュニティバス等の多様な交通手段による交通空白地対策を推進します。

## ■自家用有償旅客運行など、地域事情に応じた運送サービスの検討・導入など

既存の公共交通サービスの維持ができない場合の公共交通以外の輸送資源の活用可能性について調査・検討します。

公共交通以外の輸送資源としては、①行政や民間が運行主体となるスクールバスの利活用、②福祉分野の移動サービス、③各種施設・法人が実施している送迎サービス、④運送事業者の宅配サービスとの連携（貨客混載）等の人や物の移動サービス等があります。

本市では、公共交通以外の輸送資源を把握し、関係者との情報共有を図るとともに、輸送資源としての可能性を、引き続き、調査・検討します。

## ■航路の維持・効率化・利便性向上

民間航路については、リプレイスも含めた経営改善について検討を行います。

奈留地区市営交通船については、別途利便増進実施計画を策定し、料金改定も含めた収支改善を行い持続可能な航路とするとともに、島外からの利用者にとっても利便性が高い航路となることを目指します。

また、本土間だけでなく、五島市内の各航路とも接続しやすいダイヤについて検討してまいります。

## ■航空路の維持・効率化・利便性向上

オリエンタルエアブリッジ株式会社の使用機材更新などへの支援によって、島民や観光客等の貴重な航空路の維持・効率化・利便性向上を目指します。

## ■多様な技術を活用した新たなモビリティサービスに関する調査・検討

自動運転やEV化など、新たなモビリティサービスの最新動向について、国内外の事例などを基に情報を整理・分析し、当市の公共交通機関における活用方法等について、調査・検討します。

## ■乗務員の確保

航路・バス・タクシー事業者と連携しつつ、五島市が発行するパンフレットへの掲載など、乗務員を確保するための取組を実施します。

## 7-3-2 公共交通に関する意識醸成と地域・事業者・行政が連携した利用促進策の展開

### ■交通情報の発信

福江港ターミナルなどにデジタルサイネージ等の情報案内板を設置することにより、公共交通の情報を分かりやすく発信することを目指します。

SNS の活用により、幅広い層に対し、効率的かつ効果的な情報発信を行うことを検討します。

### ■広域圏の公共交通との連携強化

五島列島構成市町や関係機関等と連携しつつ、国内外の交流人口の拡大、さらには五島列島内における観光・経済循環の活性化に資する広域交通網の構築と高速化・高質化に努めます。

### ■バリアフリーへの対応

低床バスやUD タクシーの導入推進を図るとともに、民間航路のリプレイス時にもより乗下船しやすい船舶を導入するなど、バリアフリーを拡大することで、多くの人に快適な公共交通手段となることを目指します。

### ■陸・海・空のアクセスの利便向上にかかる MaaS 等の検討

五島つばき空港と福江市街地を結ぶ五島自動車の空港線やその他バス路線、航路、タクシー、レンタサイクル等、複数の公共交通サービスの連携を高める、MaaS 等の検討を行います。



出典：国土交通省提供

## 7-4 目標達成に向けたマネジメント

### 7-4-1 マネジメント推進体制

本計画のマネジメント（進捗管理や成果の把握など）は、「五島市地域公共交通活性化再生協議会」で行います。

### 7-4-2 マネジメントの進め方

本計画で定めた数値目標の達成状況について評価を行います。

このうち、実績値が毎年度把握できる指標については、毎年度進捗状況を把握するとともに、その達成状況に応じて、適宜、事業の見直しを図ります。

計画期間の最終年度にはすべての数値目標の達成状況について把握・評価を行うとともに、計画に基づく取組全般（計画そのもの）に係る効果検証を行い、その後の計画策定や事業の見直し等につなげます。

5カ年の計画期間全体を対象とした「大きな PDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進することとします。

表 PDCA サイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きな PDCA サイクル	計画期間 (5カ年)	対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さな PDCA サイクル	毎年	事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施

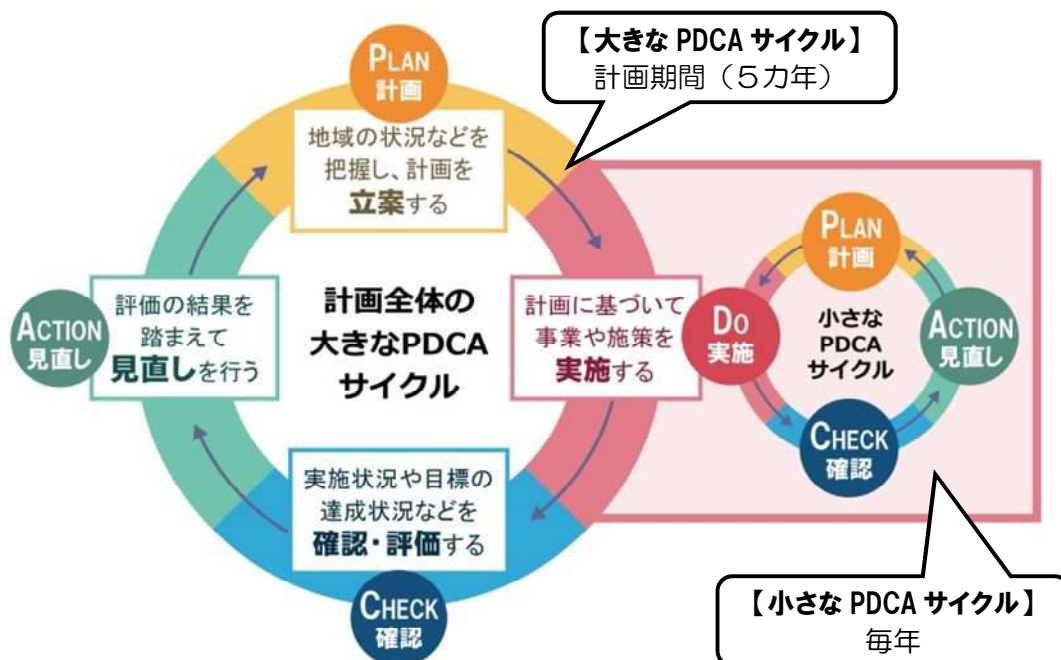


図 PDCA サイクルのイメージ



表 数値目標に対するモニタリングの実施時期

目標	評価指標	モニタリング 実施時期
効率性と利便性のバランスに配慮した公共交通ネットワークの形成	路線バス利用者1人あたり財政負担額の対前年度比	毎年 (市・交通事業者所有データによる)
	民間航路利用者数の1人あたり財政負担額の計画期間中の平均値	毎年 (市・交通事業者所有データによる)
	市営航路利用者数の1人あたり財政負担額の計画期間中の平均値	毎年 (市・交通事業者所有データによる)
	市が主体となった海上交通・陸上交通の担い手育成にかかる年間の取組数	毎年 (市所有データによる)
公共交通に関する意識醸成と地域・事業者・行政が連携した利用促進策の展開	航路利用者数(基幹航路)の増加	毎年 (交通事業者所有データによる)
	航路利用者数(二次離島航路)の増加	毎年 (市・交通事業者所有データによる)
	空路利用者数の増加	毎年 (交通事業者所有データによる)
	陸上交通(路線バス、乗合タクシー)利用者数の維持	毎年 (市・交通事業者所有データによる)
	高齢者フリーパスの利用者数の増加	毎年 (交通事業者所有データによる)
その他参考		
基本方針に則った本計画記載事業の着実な実施	年次別の事業着手度合い	毎年 (市所有データによる)