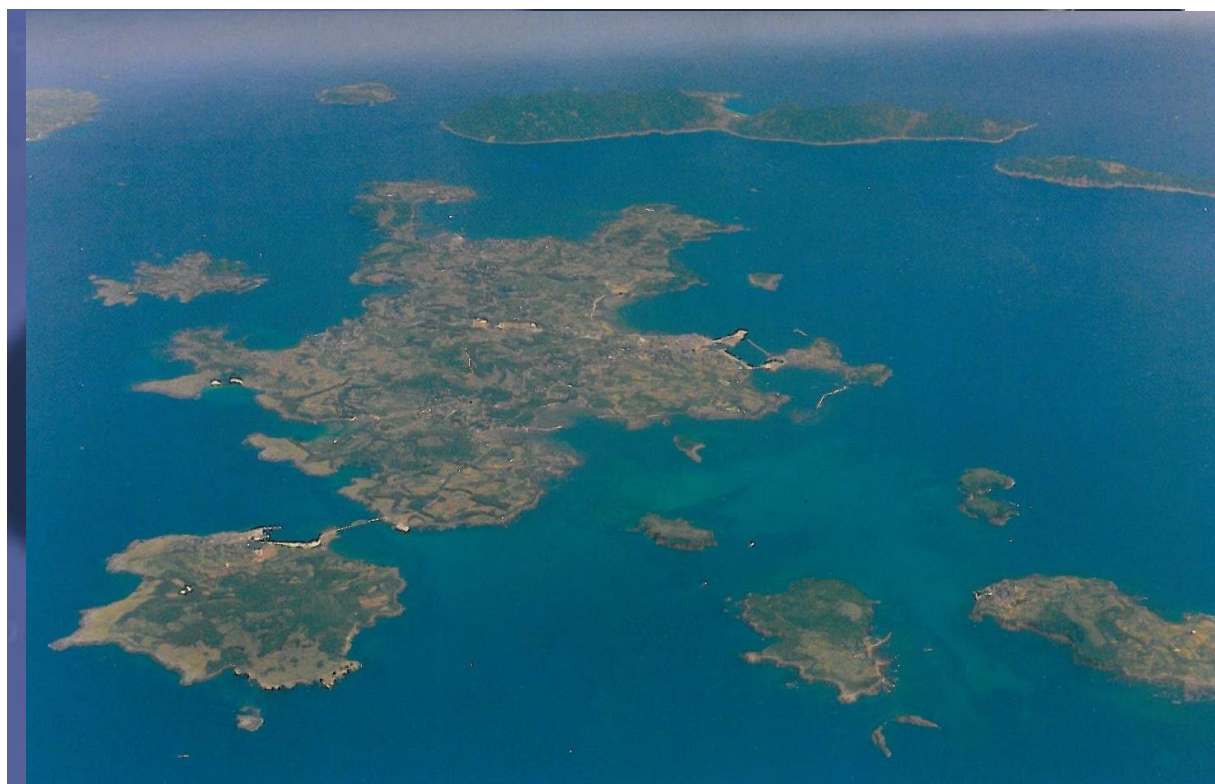


小値賀町地域公共交通計画



小値賀町

令和5年3月

第 1 章	計画策定趣旨・位置づけ	1
1	計画策定の背景・趣旨	1
2	計画の位置づけ	1
3	計画の推進期間	1
第 2 章	地域公共交通の現状と課題	2
1	町の概要	2
2	上位・関連計画における公共交通に関する位置付け	4
3	地域公共交通の現況	7
4	地域公共交通の利用実態と課題	9
5	地域公共交通の方向性	17
第 3 章	地域公共交通が有する多面的な効果の把握	20
1	地域公共交通のクロスセクター効果	20
2	定性的クロスセクター効果	21
第 4 章	持続的な地域公共交通の実現に向けた方針	22
1	基本方針	22
2	計画の区域	25
3	計画の目標	25
第 5 章	目標達成のための実施事業	27
1	事業体系	27
2	事業・実施主体	28
3	事業スケジュール	33
第 6 章	計画推進体制	34
1	計画推進体制	34
2	事業進捗の評価方法	34
○	アンケート分析	35

第1章 計画策定趣旨・位置づけ

1 計画策定の背景・趣旨

「クルマがなくとも必要な移動ができる」ための地域公共交通は、安定した地域生活の基盤であり、離島自治体である小値賀町としても、陸海空の地域公共交通の確保・維持に取り組んできたが、人口減少・超少子高齢化の進展と共に進行する地域の縮減の中で、持続可能な地域公共交通体系維持の困難さが増大している現状にある。一方、日本を含む国際連合加盟国が採択した、「だれ一人取り残さず」持続可能でよりよい世界を目指し 2030 年までに達成するべき目標 SDGs「Sustainable Development Goals : 持続可能な開発目標」の 169 のターゲットの 1 つ、11.2 では以下のように書かれている。

「2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」

このターゲットは、小値賀町においても重要なものであり、この目標の実現に向けて、地域公共交通について、さらに移動全般について、検討・協議し、対応策の実施につなげるため、関係者からなる小値賀町地域公共交通会議を設置し、今後の地域における公共交通の見直しの方向性とその進め方を明確にし、実際に前進していくための計画として、この「小値賀町地域公共交通計画」を策定した。

2 計画の位置づけ

小値賀町地域公共交通計画は、以下の3つの役割を持つ計画として策定する。

① 法律に基づく計画

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 5 月制定）に基づく計画として策定する。

② まちづくりの一環としての公共交通マスタープラン

本計画は、総合的なまちづくりの一環として、総合計画やまちづくり関連計画との整合をはかり、公共交通に関わる事項を位置付ける「公共交通のマスタープラン」である。

③ 多様な主体が連携して取り組むための共有ビジョン

公共交通の充実を図るためには、行政機関だけではなく、町民、地域団体、交通事業者など、多様な主体が参加、連携して進める必要がある。

本計画は、それらの主体が同様の目標、方針のもとで取り組むための共有ビジョンとして策定する。

3 計画の推進期間

本計画の計画期間は令和 5 年度から令和 9 年度までの 5 年間とする。

第2章 地域公共交通の現状と課題

1 町の概要

(1) 立地・地勢

本町は、小値賀本島を中心として、その周囲に散在する大小17の島からなっている。

東経129度3分30秒、北緯33度11分30秒の交叉点が本町の中心になっており、五島列島の北部に位置し、北は、佐世保市宇久島に7.5km、南は、5.5kmを隔てて新上五島町中通島に相対し、東は海を隔てて九州本土に、西は遠く東シナ海に望んでいる。

総面積は、25.46km²で、本島は12.22km²、中央部に海拔105mの番岳があり、西方、北東方、南東方海岸には丘陵が続いている。いずれも火山の噴出によって生じた珍しい火山群島で海岸線の出入りが多く、地形は、一般に平坦で農耕地として多くが活用されており、その中に強風を避ける形で、分散して集落が形成されている。

気象は、黒潮暖流が九州の南西海岸で枝別れして、一部は九州西海岸沿いに五島近海を経て日本海に入る対馬海流の影響を受けて「温暖多雨」な海洋性の気候であり、台風シーズンだけでなく強風・高波が発生する頻度は少なくなく、海上航路の欠航も年間を通して発生している。

(2) 町の構造

全体が比較的平坦な地形を持つ本島の中心部を南北に貫く都市軸の南端に小値賀港ターミナル・笛吹港、北端に柳港が立地し、軸上に商業・公共・教育・福祉医療・生活関連施設及び住宅地が立地し、その軸の東西に分散立地している周辺住宅エリア

を環状にバス路線が繋がる等、コンパクトな構造により土地利用がされている。今後さらに、縮減していく地域社会の利便性と効率性を確保していくために諸機能の立地について、町の構造をより適切・強化していく形での適正立地の推進が必要であり、特に公共公益施設の立地については、土地ありきではなく造成費支出を惜しまず、適正立地に努めることが求められ、結果として公共交通体系の充実につながるまちづくりに資することとなる。



(3) 港湾

本島の南方に、町外幹線航路(佐世保市・福岡市・五島市・新上五島町方面)の拠点であり本町の玄関口である「小値賀港ターミナル」、隣接して町内二次離島(大島・野崎・六島)間の海上交通の港である「笛吹港」、そして北方に佐世保市宇久町神浦港・町内二次離島(納島)間との海上交通の港である「柳港」がある。

(4) 空港

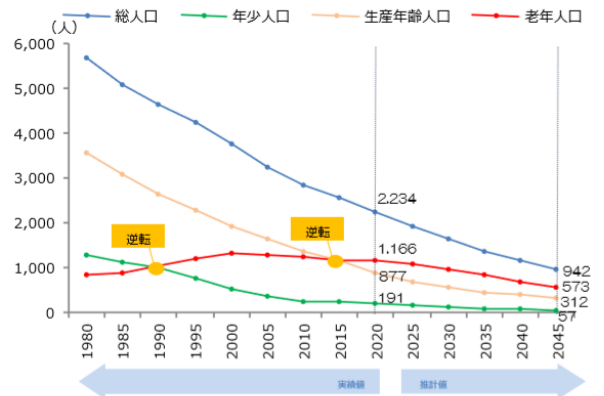
昭和 60 年に開港した滑走路長 800m の空港があり、福岡空港及び長崎空港間で定期便が就航していたが、平成 18 年に廃止されて以来、チャーター便・ドクターヘリ等の利用がされてきた。

(5) 人口動向とその展望

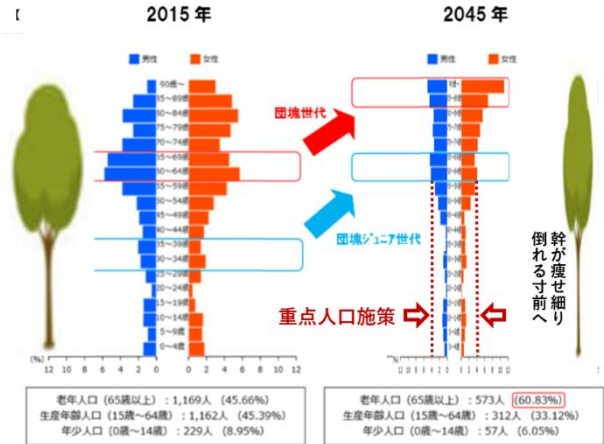
本町の総人口は、令和4年9月末時点で、2,252人、高齢化率52%、周辺居住エリアでは57%、小中高校で1学年10人を割るクラスが複数発生する状況であり、0歳から40歳代までの人口の減少が特に深刻な超少子高齢化社会となってきており、近い将来高校の存続及び地域社会の維持ができなくなる可能性が出てきている。

類似自治体のデータも大きな違いはないが子育て世帯の親の年齢層である25歳から54歳代までの人口に対して、0歳から14歳までの人口の比率が、約38.5%程度であり、生産年齢人口の約21%程度であることから、最低1学年10人の子供を確保するためには、平均15人程度の人口が必要と考えられると、25歳から54歳代までの人口は、最低584人、現在より70人程度の増加が必要であり、この場合各年齢毎に約2人以上の人口増がもとめられ、特に25-39歳までは4人以上の社会増の人口施策を展開していくことが求められる。

このことから、町民が住み続けられる地域社会を維持発展させ、UJIターンの移住者を積極的に受け入れ、定住を促進していく人口施策を重点的に展開していくことが求められ、そのためにも、利便性が高く使いやすい公共交通体系の構築も重要となる。



【出典】総務省「国勢調査」、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」

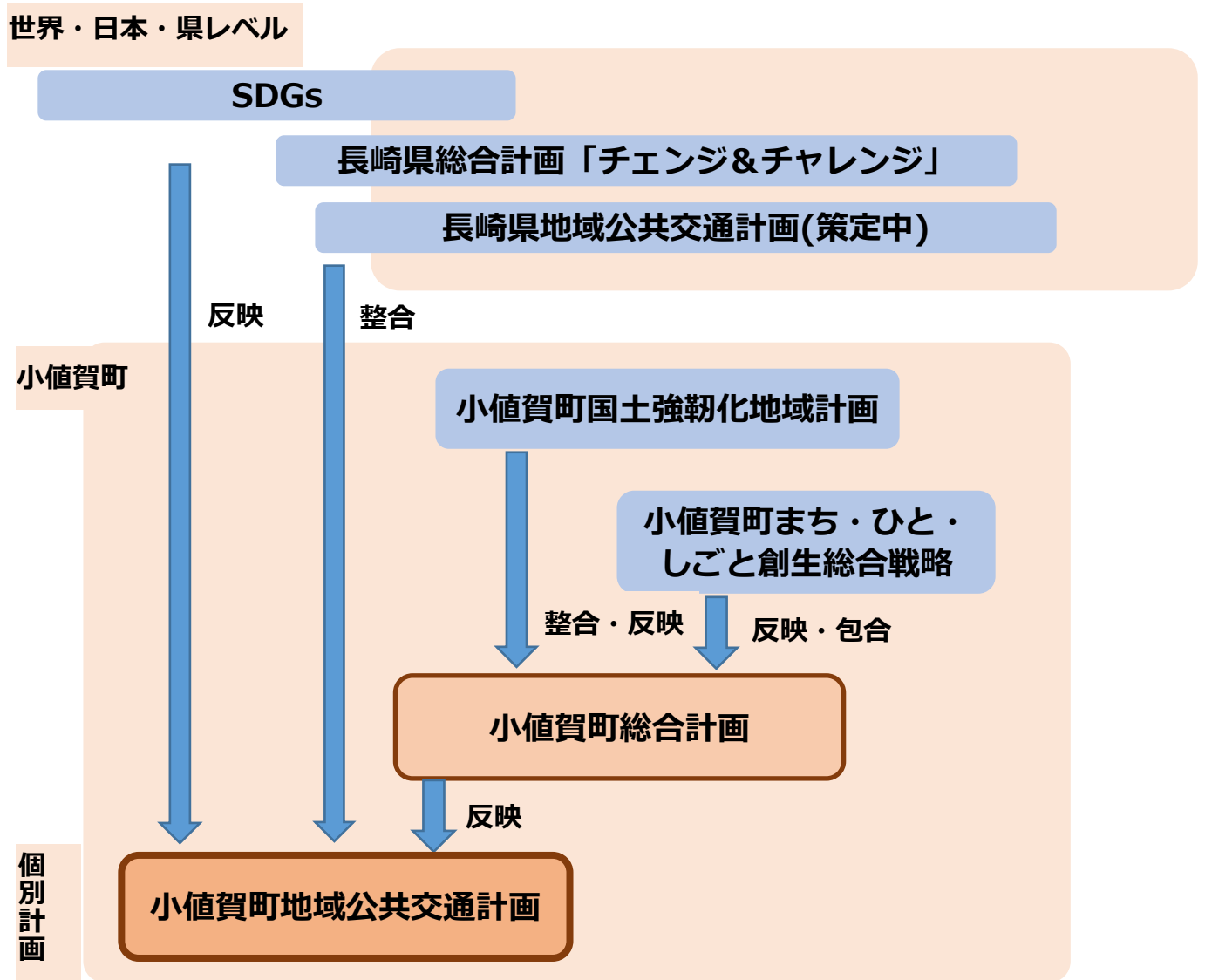


第2期小値賀町総合戦略

2 上位・関連計画における公共交通に関する位置付け

交通計画と上位計画との相互の関係は、下記の通りである

計画間相互関係図



OSDGs

日本を含む国際連合加盟国が、「だれ一人取り残さず」持続可能でよりよい世界を目指し2030年までに達成するべき目標として採択した目標

17のゴールと169のターゲット

ゴール 11 住み続けられるまちづくりを

11.2 持続可能な輸送システムへのアクセスの提供

「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」

施策4 離島・半島等の暮らしと交流を支える地域公共交通の確保



取組の概要

- 各交通モード*に対し経営安定化のための支援を実施するとともに、市町の観光振興やまちづくりなどの地域戦略と一体となった交通ネットワークの確立に取り組み、地域公共交通の維持・確保に努めます。



めざす姿

- 県民誰もが使いやすく安心して利用できる地域公共交通が維持され、県民の地域交通への不安が解消されている。

成果指標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
離島・半島地域における公共交通利用者数	22,739千人 (H30年度)	21,362千人 (R7年度)

① 地域公共交通の経営安定とまちづくり、観光振興等の地域戦略との連携の促進

交通事業者の安定的な運行(運航)を支援することにより、県民誰もが使いやすく安心して利用できる地域公共交通を維持するとともに、市町の観光振興やまちづくりなどの地域戦略と一体となった交通ネットワークの確立に取り組みます。

- 航路維持等への支援
- 地域鉄道の維持等への支援
- 路線バスの維持等への支援
- 交流人口の拡大による公共交通の維持・活性化に向けた支援
- 離島航空路線の確保・維持等への支援
- 持続可能な地域公共交通網の形成に向けた支援

指標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
離島・半島地域における公共交通利用者数	22,739千人 (H30年度)	21,362千人 (R7年度)



地域鉄道(松浦鉄道)



離島航空路(オリエンタルエアブリッジ)



離島航路(福江~青方~博多航路)



路線バス(長崎県営バス)

*交通モード：バスや鉄道、航路、航空路などの公共交通手段

○小値賀町第4次総合計画（2014-2023年度）

「美しい海のまち 生き活きとした産業のまち ふれあいとやすらぎのまち」

基本構想第6章 施策の大綱

（2）交通

本町は外海型離島のため、本土との交通アクセスは、住民生活や産業振興に直結する重要な問題であり、住民の関心も高くなっていますが、運航ダイヤやバリアフリー化など、上五島航路は改善が進んでいません。過疎化が進行する中、運航会社も経営の問題から消極的であるため、関係各方面に働きかけ、改正離島振興法（H25～H34）など、国の制度を活用して、この問題の解決に取り組みます。

また、平成18年度から定期便がなくなった小値賀空港については、交流人口の増大を図り、臨時便の運航を推進します。そのほかの利活用も含めて空港の存続、ひいては定期便復活を目指します。

町内交通では、本島と周辺小離島をつなぐ町営渡船事業がありますが、引き続き住民の利便性を考慮した運航を継続します。

小値賀交通のバスは、本島内唯一の公共交通機関であり、特に高齢者や障がい者の足として運行を継続します。

○第二期ひと・まち・しごと創生総合戦略

2014年に施行された「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、国の基本方針、総合戦略を勘案した地方版総合戦略

○小値賀町国土強靱化地域計画

国土強靱化基本法（第13条）に基づく強靱化地域計画であり、小値賀町における地域の強靱化に関し、総合計画や地域防災計画をはじめとする各分野別指針（＝アンブレラ計画）となるもの。

3 地域公共交通の現況

(1) 陸上交通

- ① 公共交通
 - A 路線バス(小値賀交通㈱)
 - B 公共交通空白地有償運送(社会福祉協議会)
(町内にタクシー営業所がない)
- ② 利用対象・高齢者を中心とした交通弱者(A-75歳以上無料)
 - ・通学・通勤
 - ・買い物等
 - ・観光客・親せき等の来訪者 (車椅子使用者はB社会福祉協議会対応)
- ③ 利用動向
 - A 減少傾向(空白地有償輸送の影響大+人口減少)
 - B 増加傾向(買い物・金融機関、診療所等の生活需要が増加)
 - ・新型コロナで来訪・住民のターミナル利用が著しく減少
- ④バス路線 ・ターミナルと診療所を拠点バス停として、島内全体を循環
- ⑤免許取得者・小値賀町の免許取得率(取得者/人口=62.13%)下から3位
(県平均 63.46%)

(2) 海上交通

- ① 幹線航路
 - A フェリー
 - 1 佐世保－上五島航路(九州商船株式会社) 2便/日当往復
 - 2 博多－福江航路(野母商船株式会社) 1便/日当往復
 - B 高速船
 - 1 佐世保－宇久航路(九州商船株式会社) 1.5便/日当往復
 - 2 佐世保－有川航路(九州商船株式会社) 1便/日当往復

船名				
会社	九州商船株式会社	野母商船株式会社	九州商船株式会社	九州商船(株)
種類	フェリー	フェリー	高速船	高速船
寄港地	佐世保-宇久平-小値賀	博多-宇久-小値賀-青方-奈留-福江	佐世保-有川-小値賀-宇久平	佐世保-宇久平-小値賀-有川
所要時間	●小値賀～佐世保: 2時間40分～3時間20分	●小値賀～博多:約5時間 ●小値賀～青方:50分 ●小値賀～福江:約3時間半	●小値賀～佐世保:2時間45分	●小値賀～佐世保:1時間45分 ●小値賀～有川:35分
就航年月	令和元年5月	平成26年7月	平成30年12月	平成22年2月
旅客定員	432人	350名	300人	140人
車輛搭載	乗用車46台	乗用車55台	—	—
総トン数	1,387トン	1,598トン	295トン	115トン

○役割 生活物資の輸送や、本土への通院等、島民にとって欠かせない重要な交通手段

○利用動向 A 町民の佐世保・博多間の重要な交通手段であると共に、比較的町民以外の観光客等の利用が多く、8月に乗降客数が増加する等季節変動がある。また、コロナの影響が大きく、島民割導入後乗降客数が減少している。

B 町民の佐世保間の重要な交通手段であり、大きな季節変動はなく、コロナの影響はフェリーほど大きくなく、島民割導入後乗降客数が増加している。

船名			
会社	はまゆう 小値賀町	さいかい 小値賀町	みつしま 佐世保市
種類	島間連絡船		
寄港地	笛吹-大島	笛吹-六島-野崎	納島-柳
所要時間	● 笛吹～大島:10分	● 笛吹～六島:20分 ● 笛吹～野崎:35分 ● 野崎～笛吹:20分	● 柳～納島:7分
就航年月	平成28年7月	平成11年12月	平成25年6月
旅客定員	54名	30名	32名
車輦搭載	—	—	—
総トン数	19トン	14トン	19トン

島名	小値賀島	大島	六島	野崎	納島
人口	2,203人	55人	1人	1人	21人
主要な産業	農業・漁業・商工業・観光業	農業・漁業	観光業	漁業	
島の概要	面積:約13.0k㎡ 文教施設:こども園、小学校 中学校、高等学校 島内交通:バス 空白地有償運送 医療機関:町立診療所	面積:約0.7k㎡ 文教施設:小学校分校 島内交通:なし 医療機関:なし	面積:約0.7k㎡ 文教施設:なし 島内交通:なし 医療機関:なし	面積:約6.8k㎡ 文教施設:なし 島内交通:なし 医療機関:なし	面積:約0.6k㎡ 文教施設:なし 島内交通:なし 医療機関:なし

- ② 沿岸航路 A 笛吹～大島・六島・野崎航路(町営船はまゆう)
B 柳～納島航路(町営船さいかい)
C 宇久町神浦港-柳港航路(佐世保市営みつしま)

○役割 本島と二次離島間及び宇久島間の航路で、買物、通院、通学など、重要な生活航路

○利用動向 A 約20人/日の利用、コロナの影響は大きくなく、人口減少による減少傾向。

B 約8人/日の利用、コロナの影響は大きくないが、人口減少による減少傾向。

C 約5人/日の利用があり、コロナの影響もあるが、全体的に減少傾向。

(3) 航空交通

小値賀空港は、昭和60年(1985年)に滑走路長800mで開港した空港である。オリエンタルエアブリッジがBN-2 アイランダーにて福岡空港と長崎空港に就航していたが、航空機材、利用客数の関係があり、福岡空港便が2004年3月、長崎空港便が2006年3月をもって休止となったのち、定期便の就航は無くなっている。ただし、現在も職員を配置し、自家用飛行機の受け入れや、救急患者のヘリコプター移送のために運用されている。空路の再開は、長年の町民の願いであり、観光等交流人口の増加による地域活性化に大きく寄与することが期待されているが、航空機材不足等諸般の事情から、今だ実現に至っていない。

4 地域公共交通の利用実態と課題

(1) 陸上交通の利用実態と課題

陸上交通に係る課題は以下の通りである。

- ① 超少子高齢化の中、適切な投資をしつつ需要に応じた効率的な交通体系の維持・構築
- ② 人口減少対策として、笛吹地区一点集積構造ではなく周辺地区への分散市街地構造に適した公共交通ネットワークの構築
- ③ 免許返納層の移動代替えとしての公共交通サービスの充実
- ④ 町民・観光客等来訪者にも満足度が高い公共交通体系と分かり易い情報提供
- ⑤ 船便接続性・利用目的毎の時間帯運行等の利用者需要に配慮した路線バスのダイヤ改正
- ⑥ デマンド移送である社協移送サービスとバス事業との事業統合による持続可能な町内公共交通事業体制の確立

A 路線バス(小値賀交通㈱)・補助 約 850 円/人

(令和 3 年 補助金 10,000 千円/年間乗客数 約 12,000 人)

(30 ダイヤ/日の乗車人数、約 40 人等利用が低下傾向、空白地移送利用へ)

B 公共交通空白地有償運送(社会福祉協議会)・補助 約 1,100 円/人 (29 年度開始)

(令和 3 年 補助金 8,400 千円/年間乗客数 約 7,500 人)

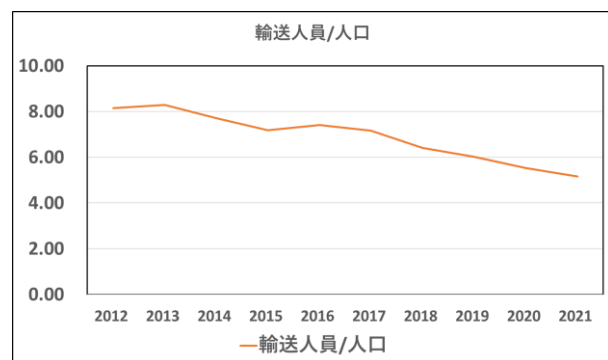
- ⑦ 社会基盤としての公共交通を担う安定した経営体の構築
- ⑧ 福祉移送サービスとの役割分担の明確化

○ 小値賀町陸上交通データ分析結果

バスについては、2012 年度から 2021 年度までに人口が 20%減少し、バスの利用者は約 49%減少し、更に 2017 年度にタクシーが廃業し、2017 年度に公共交通空白地有償輸送事業が社会福祉協議会により開始された中で、バス利用から空白地有償輸送利用に置き換わっている。

過去 10 年間の町内陸上公共交通量については、2017 年 7 月に廃業したタクシーの以前の運行データが把握できていない

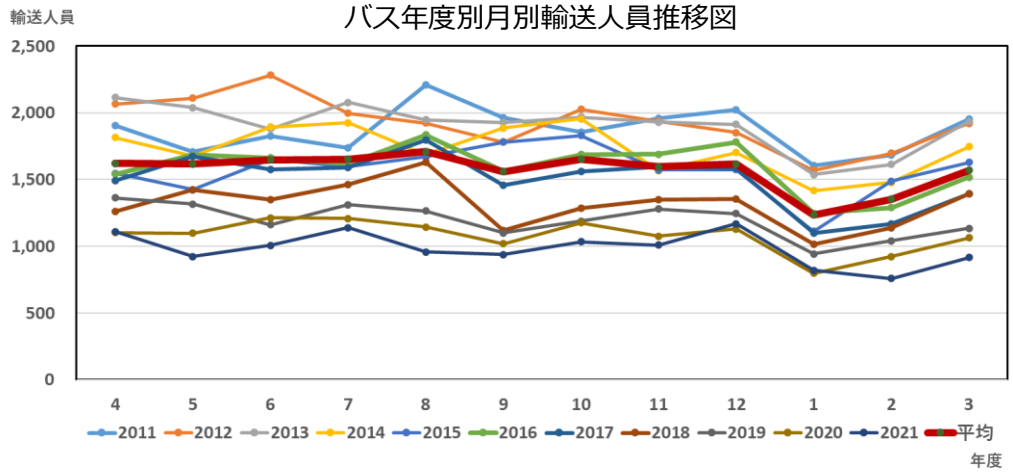
為、全体像の把握が困難ではあるが、その後社会福祉協議会により公共交通空白地有償運送が開始された 2017 年度以降のデータから、町内の陸上公共交通量全体に大きな変動の傾向は見られず、交通手段について、確実にバスの利用が減少し、それ以上に空白地有償輸送量が増加する傾向にある。これは、利用料金に関わらず定時定路路線のバスに比して、一種のデマンド交通である公共交通空白地有償運送が柔軟に公共交通需要に対応できることから、バス利用から公共交通空白地有償運送利用に置き換わり、2021 年ではバス輸送量の 2/3 まで利用されるようになってきている。



バス輸送人員年度別推移図

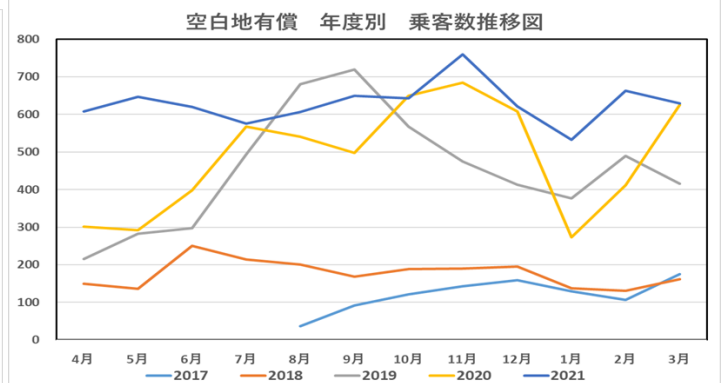
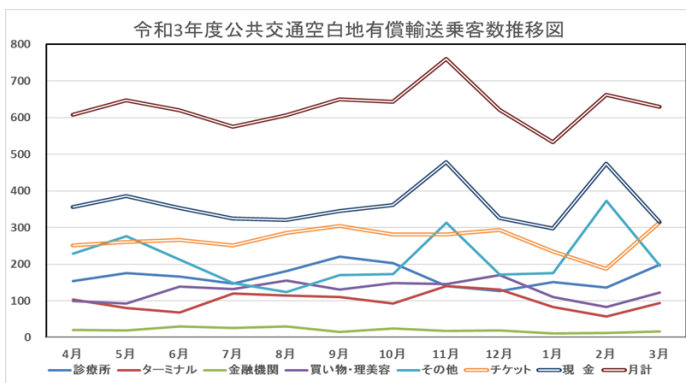
○ 年度別月別バス運送人員一覧表

月 年度	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	年度計	輸送人員 /人口	人口
2012	2,066	2,111	2,283	1,997	1,924	1,782	2,027	1,938	1,852	1,569	1,698	1,922	23,169	8.14	2,846
2013	2,114	2,039	1,879	2,079	1,949	1,929	1,968	1,932	1,913	1,537	1,615	1,937	22,891	8.30	2,759
2014	1,815	1,679	1,894	1,925	1,686	1,887	1,956	1,567	1,702	1,418	1,478	1,746	20,753	7.71	2,692
2015	1,547	1,426	1,651	1,597	1,671	1,781	1,831	1,572	1,575	1,114	1,490	1,630	18,885	7.18	2,630
2016	1,540	1,685	1,663	1,616	1,835	1,562	1,688	1,690	1,782	1,249	1,291	1,519	19,120	7.40	2,583
2017	1,494	1,673	1,577	1,592	1,796	1,459	1,559	1,595	1,588	1,099	1,169	1,392	17,993	7.17	2,511
2018	1,262	1,422	1,348	1,461	1,628	1,121	1,285	1,349	1,353	1,018	1,137	1,394	15,778	6.41	2,462
2019	1,363	1,318	1,163	1,311	1,266	1,100	1,189	1,279	1,245	944	1,042	1,134	14,354	6.01	2,387
2020	1,103	1,099	1,214	1,209	1,145	1,019	1,176	1,077	1,131	798	924	1,065	12,960	5.53	2,344
2021	1,110	924	1,007	1,141	958	938	1,035	1,009	1,170	821	759	916	11,788	5.16	2,285
平均	1,541	1,538	1,568	1,593	1,586	1,458	1,571	1,501	1,531	1,157	1,260	1,466	17,769	6.90	2,550



バスの月別季節変動を見た場合、1月2月が減少し、8月が若干上昇しているがその他の時期の利用は平準している。同じく有償輸送についても、2021年度には月別季節変動がみられなくなり、陸上交通全体ではコロナの影響は顕著には表れていない。

また、有償の利用者の目的別は、診療所(通院)・ターミナル(乗継)・金融機関・買物理容室・その他で、その他の多くは現金利用の観光目的となっている。



(2) 海上交通の利用実態と課題

海上交通に係る課題は以下の通りである。

- ① 利便性の向上・バリアフリーへの対応
 - ◆公共交通機関は住民の生活基盤であり、超高齢化社会である小値賀町では、航路船舶のバリアフリー化は必要
 - ◆船舶だけでなく、港そのものの歩車道分離・バリアフリー化整備が求められる。
小値賀港ターミナルのボーディングブリッジは完成したが、佐世保港のフェリー・高速船共乗降施設のバリアフリー化が進んでおらず、町民が年平均7回以上使用する佐世保港に対する改修要望は強い。
- ② 島内外海上交通の利便性の向上・島内陸上交通との接続性の向上
- ③ 観光交通の利便性の向上・幹線海上交通との接続性の向上
- ④ 赤字の離島航路であり、補助金に依存した収支構造
 - ◆経営改善を行ったとしても、黒字転換は難しく、航路維持には公的な支援に頼らざるを得ない
- ⑤ 利用実態に合った運航の効率化による運航コスト削減策の検討
 - ◆島民の日常生活移動、生活物資の搬送を担う生活インフラともいえる航路であるが、将来の欠損増大、経営破たんを回避するためには収支を改善する必要があり、島民の航路利用実態や日常生活移動状況に適合した運航本数やダイヤの効率化を図るなど、運航コストの削減が必要 (例) デマンド化の導入等
- ⑥ 収益率向上・利用促進により運賃収入比率の向上が必要
 - ◆補助 約3,090円/人
 - ・補助金 35,266千円 ・繰入金 14,405千円
 - ・年間乗客数 16,077人
内 訳 大島 6,998人・六島 442人・野崎 5,447人・納島 3,190人)

※上記は、平成28年度～令和2年度の5年平均を使用
- ⑦ 持続性ある二次離島航路の海上交通体系の構築
 - ◆限られた居住者など、航路利用者は減少することが予想され、航路維持のためには利用者の維持確保が不可欠であり、社会基盤としての公共交通を担う安定した経営体構築が必要
 - ◆コロナ後を見据えた島内公共交通体系の再構築が必要
- ⑧ 二次離島の地域振興の一翼を担いうる交通体系の構築
 - ◆島民にとって対象航路の維持は必要不可欠のものであり、航路維持に向けて「島民ができることをやって航路を守る」という意識の醸成が必要
- ⑨ 町外幹線航路については、佐世保航路の夕方の小値賀発便及び、有川経由長崎間航路等利便性向上に係る町民の要望について、交通事業者と協議を今後進めていく。

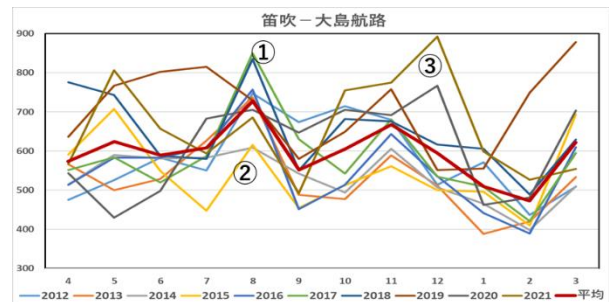
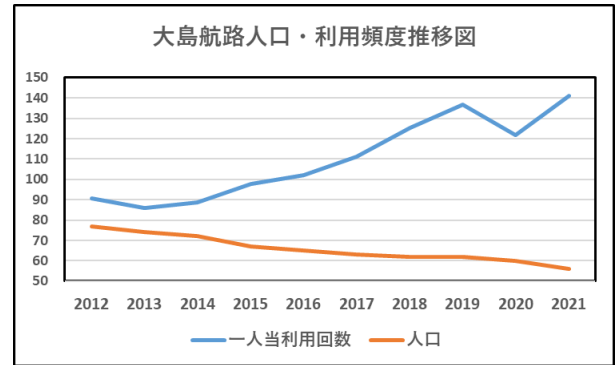
○ 町営船輸送人員データ分析

・大島航路

過去三年間の月当たり平均輸送人員は、約 660 人であり、日当たり約 22 人。人口は減少しているが島民一人当たり利用回数は増加傾向にあり島民以外の利用者が増加しているものと思われる。

また、季節変動の推移を右図でみると、

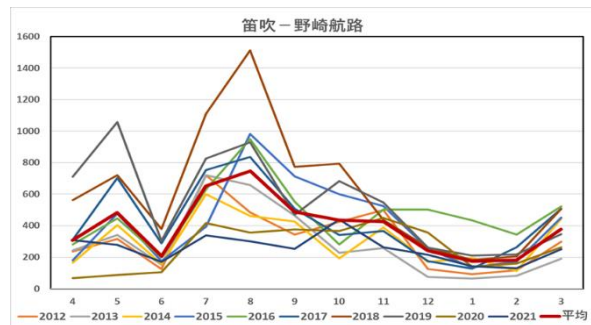
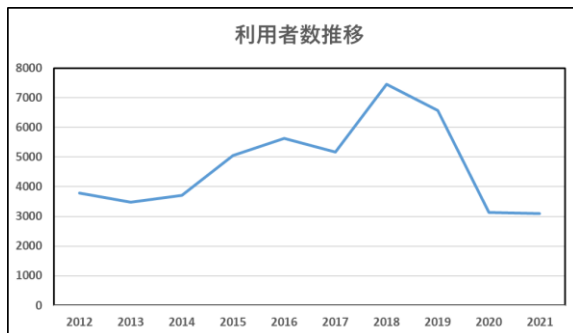
- ① 月別季節変動は、帰省時の 8 月が増加し、1.2 月が減少する傾向にある。
- ② コロナの影響は、町外間交通に比して顕著に出ていない。
- ③ 島内の工事等により年度によってのばらつきが大きい。



・野崎航路

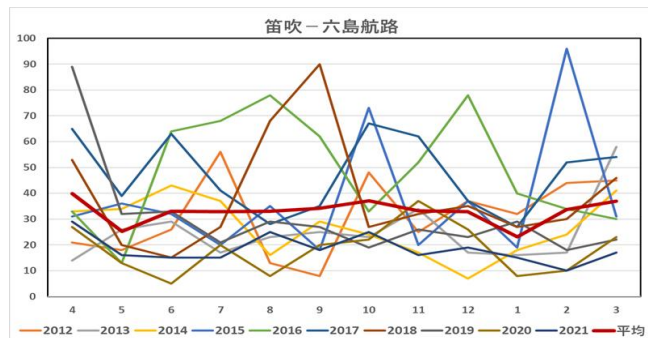
利用者数の、世界遺産指定の影響を受け増加してきていたがコロナの影響が大きく、世界遺産指定以前の利用者数に減少してきている。

野崎航路の利用者は、無人島であることから観光客、ビジターセンターの職員及び工事関係者である。季節変動は、ゴールデンウィーク明けの6月と12月1月2月の冬季の利用が低下する。



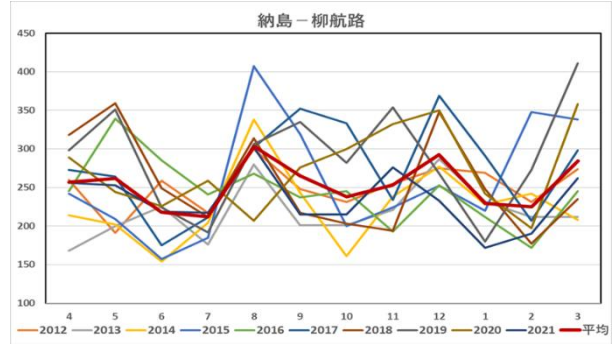
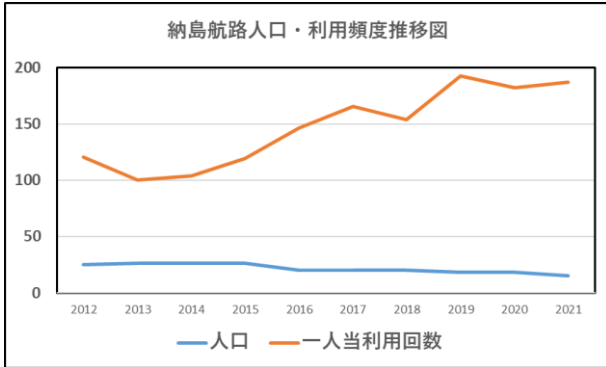
・六島航路

人口が 2012 年 9 月末の 17 人から令和 3 年の 1 人と大きく減少してきており、乗船者 0 人の便数が多い。島民が少ないこと、観光需要が少ないことから、季節変動はほとんどなく、工事等の島外利用者が集中する時期の増加により、各年度の月によるばらつきが大きくなっている。



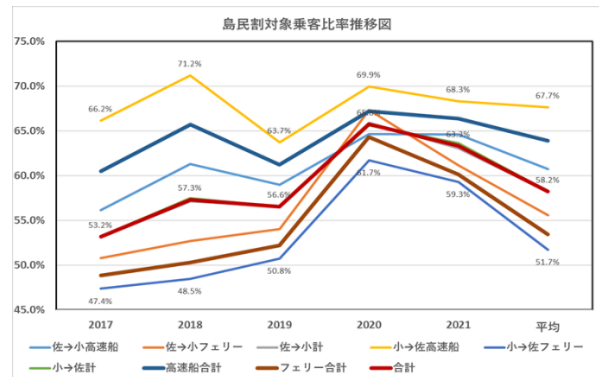
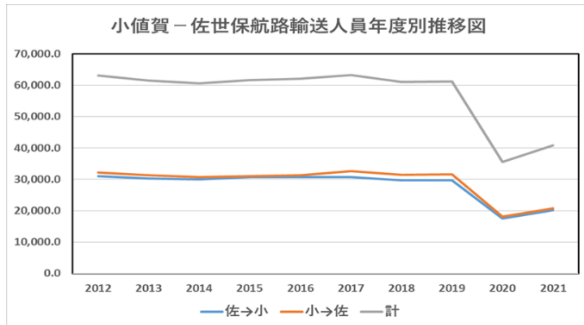
・納島航路

人口が2012年9月末の25人から令和3年の15人と減少傾向にありながらも一人当たりの利用回数は増加傾向にあり、島民の高齢化により所有船から渡船利用への変更及び島外者の利用も増加し、島民一人当たり月利用回数は大島とほぼ同程度となっている。また季節変動は、盆・年末に増加する傾向がみられ、1・2月が減少するが基本平準化している。

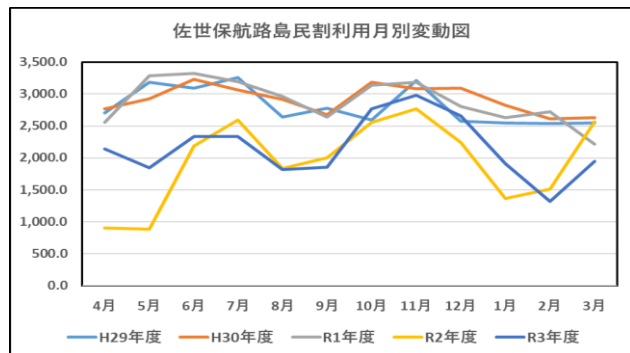
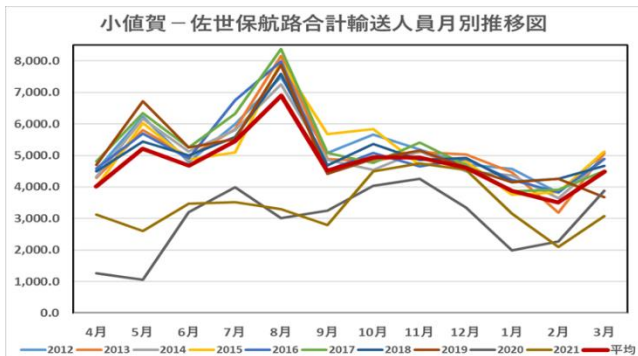


○ 小値賀-佐世保航路運行実績データ分析

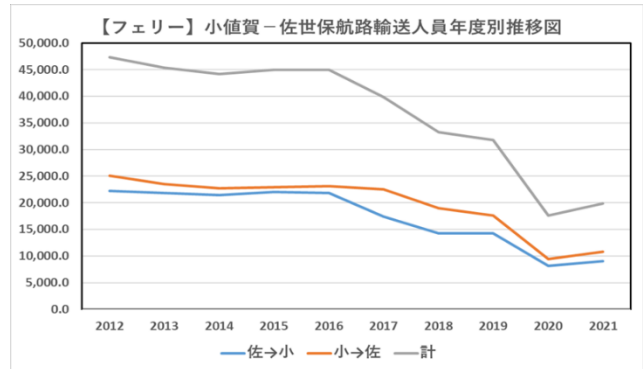
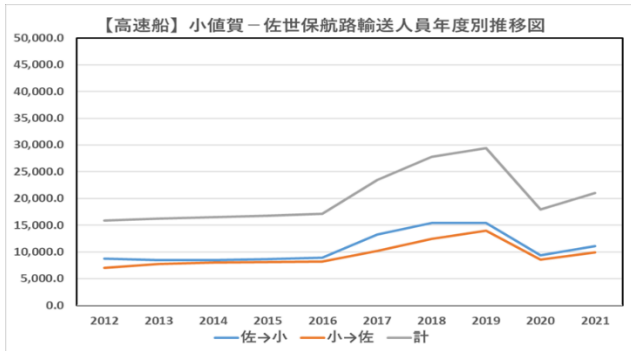
佐世保航路は、小値賀町の町外間交通の主要航路であり、コロナの影響を2020年度から大きく受けている。小値賀町の人口は、2012年から2021年までに20%人口が減少してきているが、右図の通り年間利用回数に変動がなく、年々島民の利用だけでなく、島外者の利用も増加していることがわかる。



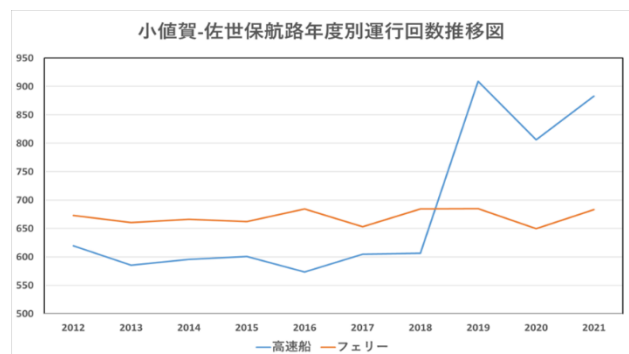
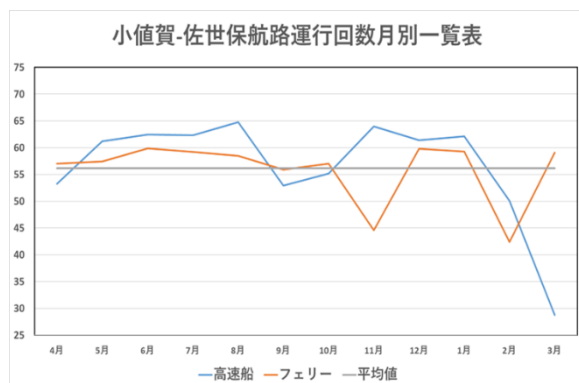
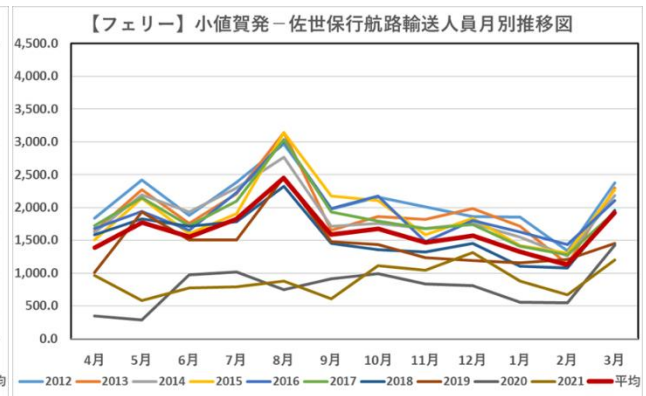
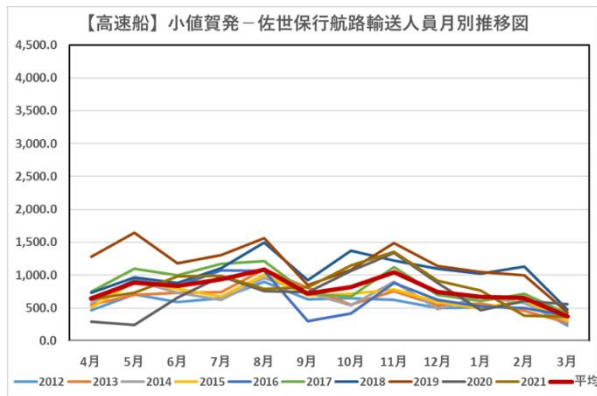
また、季節変動については、右図の通り5月のゴールデンウィーク8月の増加は島民以外の利用であり、島民の利用については若干季節変動がみられるが、生活の足として使用されていることから年間を通して利用は平準化している。またコロナで令和2・3年度は島民の利用が落ちたが、それ以前は年7回程度往復で利用している。



佐世保航路の高速船とフェリーの利用状況については、島民割が導入された 2017 年度以前は、高速船利用 1 に対してフェリーは、3 であったが 2017 年度以降高速船の利用が増え、コロナ前の 2019 年度は高速船利用とフェリー利用がほぼ 1 対 1 に近づいていた。また、小値賀発佐世保行きと佐世保発小値賀行きのフェリーと高速船の利用については、佐世保発小値賀行きに高速船を利用し、小値賀発佐世保行きにはフェリーを利用する傾向が若干あるのが図に表れている。



高速船とフェリーの役割については、小値賀発、佐世保発とも同傾向にありフェリーに季節変動が大きく出て、高速船には季節変動が少ない傾向にあり、観光客等の来島者のフェリー利用が多い状況にあるデータとなっている。

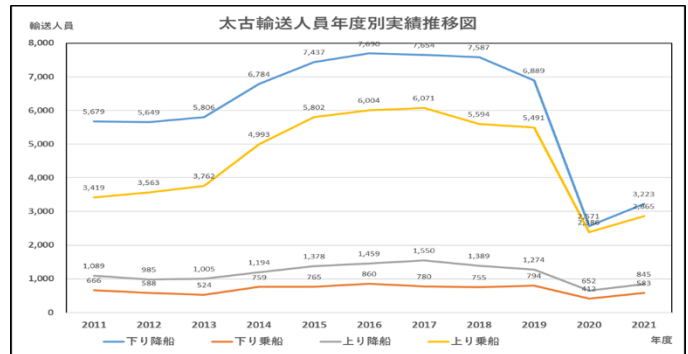


佐世保航路の運航状況は、ドック入りが令和元年 5 月に就航したフェリーいのりが 11 月、高速船シークイーンが 2 月末から 3 月中旬となっており、また気象状況による欠航率が高いのは、9 月 10 月 2 月 12 月 4 月の順になっている。フェリーいのりになっても、欠航率が必ずしも低下していない。

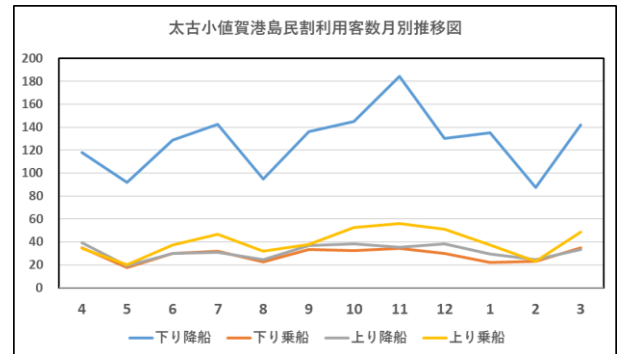
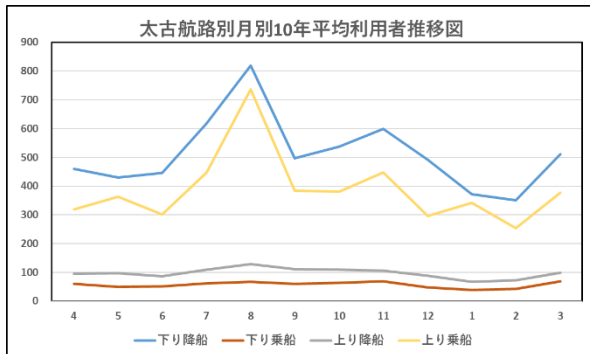
○ 太古運行実績データ分析（小値賀港）

博多航路は、佐世保航路に次ぐ主要航路であり、同じくコロナの影響を2020年度から大きく受けているが、その前では小値賀町の人口が2012年から2021年までに20%人口が減少の影響を受けず、右図の通り年間利用者数は増加傾向にあり、町民以外の利用者が増加していたものと思われる。また、太古の下りの降船客数が上り乗船客数より大きく、その差は佐世保航路の上り乗船客数が下り降船客数よりも大きいその差と太古の下り青方五島航路の乗船客数を合計した数値となっている。

年度	輸送人員(人)				計	運行回数		乗降人員/回	
	下り降船	下り乗船	上り降船	上り乗船		下り	上り	下り	上り
2011	5,679	666	1,089	3,419	10,853	334	329	19	14
2012	5,649	588	985	3,563	10,785	331	326	19	14
2013	5,806	524	1,005	3,762	11,097	325	321	19	15
2014	6,784	759	1,194	4,993	13,730	337	335	22	18
2015	7,437	765	1,378	5,802	15,382	335	331	24	22
2016	7,690	860	1,459	6,004	16,013	331	331	26	23
2017	7,654	780	1,550	6,071	16,055	328	324	26	24
2018	7,587	755	1,389	5,594	15,325	336	333	25	21
2019	6,889	794	1,274	5,491	14,448	331	328	23	21
2020	2,571	412	652	2,386	6,021	326	322	9	9
2021	3,223	583	845	2,865	7,516	329	325	12	11

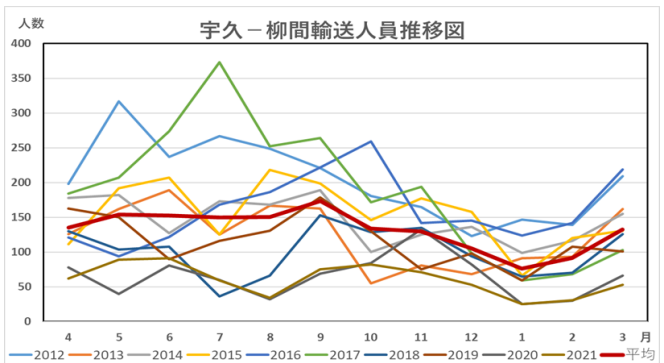
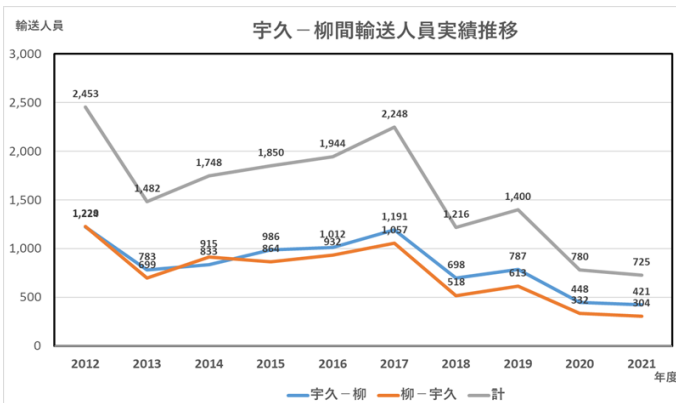


季節変動は、島民割利用者推移図と比較すると、島民割利用者の季節変動が11月に多いが年間を通してほぼ平準であり、8月の博多航路の下りの降船、上りの乗船が大きいのは島民割以外の利用者によるものと思われる。



○ 宇久ー柳港(みつしま丸)運行実績データ分析

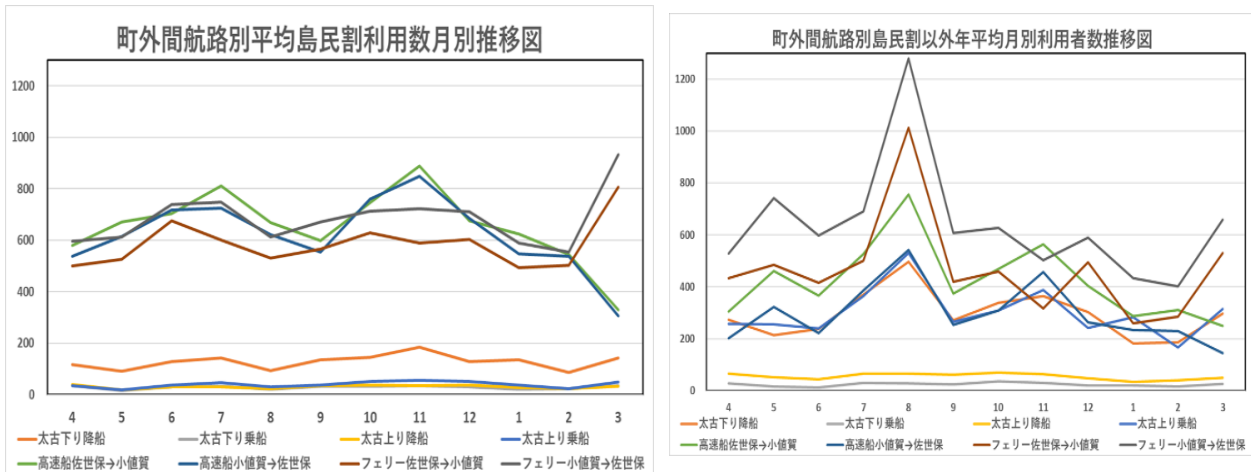
宇久航路は、小値賀本島の北にある柳港と、佐世保市宇久町を接続する航路で、欠航率も高く、利用者数はコロナの影響もあるが減少傾向にある。季節変動は、年によってばらつきが大きく、他の航路と同じように1月2月の利用者数が少ない



○ 町外間航路利用実態

コロナの影響を除けば、小値賀町と他の地域・都市間の海上交通の利用者数は、小値賀町の人口減少の影響を受けておらず、島民割の導入もあり、利用率が増加傾向にあった。島民割の利用は、佐世保航路が主要な航路となっており、2月末から3月初旬に高速船がドック入りすることと車両輸送の関係で、3月はフェリー利用が増加している。

また、島民割以外の利用は、8月が島民の利用を大きく上回っている。



(3) 航空交通の課題と利用実態

小値賀空港の利用は、令和3年度については下記の通りである。

全国に滑走路が800m 台の飛行場は11ヶ所あり、定期便が就航しているのは、東京都の調布飛行場と、伊豆七島の離島、新島、神津島の空港のみであり、全国的にも小規模飛行場の有効活用は厳しい環境にある中ではあるが、地域振興及び町民の強い要望の実現に向け多面的な検討と関係機関との協議を積み重ねる中で、打開策を模索していく必要がある。

民間機			官公庁機			計
セスナ	ヘリコプター	小計	自衛隊ヘリ	左記以外	小計	
4	54	58	2	13	15	73

5 地域公共交通の方向性

I 町内陸上公共交通の方向性

① 陸上公共交通事業主体の合理化

離島という陸上交通においてクローズされた地理的条件、及び超少子高齢化と人口減少の進行という地域社会の変化下において、車いす利用者等福祉目的サービス以外の陸上公共交通需要に対しては、単一の陸上公共交通事業主体によるサービスの提供により、事業の効率化とサービスの質の向上を図ることが求められる。

② 陸上公共交通運行方式のデマンドへの移行

2017年7月のタクシーの廃業以降、社会福祉協議会により公共交通空白地有償運送が開始され、料金が手ごろであることもありタクシー代わりに利用されることで、島民の支持を得、柔軟に移動需要に対応できることから、バス利用から公共交通空白地有償運送利用に置き換わってきている。今後の動向をみる必要があるが、このままバス利用が減少し、空白地有償運送に置き換わっていくようであれば、陸上公共交通の運行方式をフルデマンド方式に転換することも検討していく必要がある。当面は、バス交通の内、利用率が少ない区間を予約制に移行することで対応することとしたい。

③ 運行機材の変更

◆ダウンサイズ化

- ・路線バスは、車両の定員に対して乗客数が著しく少ない運行が多い
- ・混雑時は、二便で補完することで車両のダウンサイズ化は可能
- ・定員10名以下のワゴン車へ転換をはかることで車体費用・経費軽減、大型免許でなく普通免許二種で運行でき、人材確保が容易となる
- ・運行可能道路が増加する

◆電気自動車化

- ・早期に公共交通の電気自動車化を推進し、脱炭素社会の実現に向けた取り組みを推進する。
- ・公共交通の電気自動車化を先行し、公共機関、住民所有車両の電気自動車への転換を促進する。
- ・公共交通の運行車両を普通車又は軽自動車等導入時期を早める取組を実施

④ 既存バス路線改革

- ・海上交通との接続性の向上等の為のダイヤ改定
- ・バス道の改修による効率的な路線の確保
- ・バスシステムの西・東循環の考え方の導入
- ・合理的なバス停配置計画により改廃すべきバス停についての見直し
- ・新診療所建設に伴うバス停改良等、既存バス路線の資源の最大活用
- ・町民の利用増進を図るため分かり易い路線図・時刻表の配布
- ・観光客等来島者の利用増進を図る取組推進

II 町内海上公共交通の方向性

① 船舶機材の変更

≪略歴≫

- 昭和38年 2月 納島・柳航路を開設。『西海』4.99トンを就航
- 昭和44年 8月 笛吹・大島・藪路木・野首航路を開設 『はまゆう』14.7トンを就航
- 昭和45年10月 西海が老朽化のため『二代西海』7.78トンを就航
- 昭和45年12月 野首地区全住民が転居のため野首港から野崎港へ変更
- 昭和47年 3月 藪路木地区全住民が転居のため航路廃止
- 昭和55年12月 はまゆうが老朽化のため『第2はまゆう』19.57トンを就航
- 昭和56年12月 第2西海が老朽化のため『第3さいかい』10.89トンを就航
- 平成7年 4月 第2はまゆうが老朽化のため『第3はまゆう』19.0トンを就航
- 平成11年12月 第3さいかいが老朽化のため『さいかい』14.0トンを就航
- 平成28年 7月 第3はまゆうが老朽化のため『はまゆう』19.0トンを就航
- 平成29年11月 『さいかい』機関換装

≪今後の予定≫

- 令和5年 『はまゆう』機関オーバーホール
- 令和6年 『さいかい』機関オーバーホール

◇柳～納島航路を運航している「さいかい」が建造から21年経過しているが、平成29年に機械換装による長寿命化を図った。今後新船建造時期等の検討が必要。

② 航路の変更

- 小値賀本島と離島を結ぶ唯一の航路
- 生活をしていくためには欠くことのできない航路（生活航路）
- 可能な限り経費を抑えるとともに、航路改善策の実施により赤字額縮小
 - ・運航経費削減（航路ルート、運航本数、ダイヤの見直し等）
 - ・利用促進（野崎をはじめとする観光客の利用増）



はまゆう運航

航路名	キロ程	所要時間	運行回数	使用船舶数
笛吹～大島	3.6km	10分	1日4往復	1隻
笛吹～六島	10.3km	20分	1日2回	
六島～野崎	5.8km	10分		
野崎～笛吹	12.0km	20分		

航路名	キロ程	所要時間	運行回数	使用船舶数
笛吹～大島	3.6km	10分	1日4往復	1隻
笛吹～六島	10.3km	20分	-	
六島～野崎	5.8km	10分	-	
笛吹～野崎	12.0km	20分	1日2回	

さいかい運航

航路名	キロ程	所要時間	運行回数	使用船舶数
柳～納島	1.2km	7分	1日5往復	1隻

航路名	キロ程	所要時間	運行回数	使用船舶数
柳～納島	1.2km	7分	1日4往復	1隻
柳～六島	7.0km	40分	デマンド	

39

○ デマンド化の検討

- 月別利用者数をみると、7月と8月にピークとなる。帰省客の利用および観光シーズンによる利用者の増加と考えられ、特に野崎航路の利用者数の増加は顕著となる。
- 大島航路の就航状況は、臨時運航も含めて年間1,306就航のうち24就航が欠航で就航率は98.9%、六島航路及び野崎航路は680就航のうち78就航が欠航で就航率88.6%、納島航路は1,616就航のうち41就航が欠航で就航率97.7%となっている。
- 1便当たりの利用者数は、大島航路が8.8人/便、六島航路が0.4人/便、野崎航路が5.6人/便という状況にあり、六島航路は1便当たり利用者1人にも満たない利用状況にある。
- また、令和3年度に就航があった日で1人も利用がなかった「0人就航日」の割合を出すと、大島航路は0.0%、納島航路は0.3%、野崎航路は1.7%という状況であった。一方、六島航路は66.6%と就航日の半分は利用者がいない状況にある。

【令和3年度就航状況】

	大島航路	六島航路	野崎航路	納島航路
①年間運航日数	336日	305日	305日	333日
②年間運休日数	29日	60日	60日	32日
③総就航便数	1,306.0便	680.0便	680.0便	1,616.0便
④実就航便数	1,291.0便	602.0便	602.0便	1,578.5便
⑤欠航便数	24.0便	78.0便	78.0便	41.0便
⑥就航率	98.9%	88.6%	88.6%	97.7%
⑦R3利用者数	11,373.0人	244人	3,338.5人	3,225.0人
⑧1便当たりの利用者数	8.8人/便	0.4人/便	5.6人/便	2.1人/便
⑨0人就航日	0日/年	203日/年	5日/年	1日/年
⑩0人就航日率	0.0%	66.6%	1.7%	0.3%

【デマンド化航路（検討）】



Ⅲ 航空交通の方向性

空路の再開は、町民の強い要望であると共に、旅行者等交流人口の増加による地域活性化に重要な施策であり、精力的に関係機関と協議し、早期の実現に繋げていくこととする。

第3章 公共交通が有する多面的な効果の把握

1 地域公共交通のクロスセクター効果

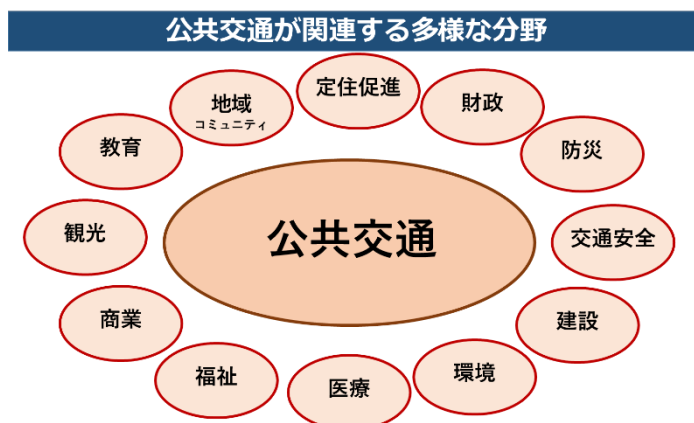
町は、バスの小値賀交通と移送サービスの小値賀町社会福祉協議会(公共交通空白地有償輸送事業者)に財政支出を行っている。公共交通空白地有償輸送事業は、小値賀町内唯一のタクシー事業者が廃業したのに伴い、小値賀町の地域振興上重要な役割を果たしていた公共交通機関の一つであるタクシー機能が失われたことで、それを補完する役割を果たすものとして導入された。

タクシー機能は、定路定時のバスが対応できない、路線外、バス営業時間・ダイヤ外の移動需要に対応でき、島民の生活を支え、来島者の移動需要

に対応してだけでなく、地域の利便性確保の重要な役割を担い、様々な公共サービスに係る財政縮減に重要な役割を果たしていたことから、その代替えサービスの導入が求められ、公共交通空白地有償輸送事業の導入に至ったもので、バス交通と合わせて、地域公共交通の存在が多様な行政サービスそれぞれの分野の施策の前提であり、図に示すように、その存在により多様な分野のサービスの質の確保に重要な役割を果たしているとの認識から、町は財政支出のバランスに配慮しつつ、継続の努力を続けているところである。このような地域公共交通が有する多面的な効果のことを「地域公共交通のクロスセクター効果」という。また、町営渡船についても、唯一の本島間の交通の足であることから、同様に継続の努力を続けていくべきものとしている。

2 定性的クロスセクター効果

「地域公共交通のクロスセクター効果」は定量的に算出できる分野もあるが、数値化が困難な項目も存在する。そこで、数値化ができないものも含めて、地域公共交通を存続することで得られる地域公共交通(路線バス等による乗合サービス)の効果とその対象・分野を表に整理する。



▼表：地域公共交通（路線バス等による乗合サービス）の効果とその対象・分野の整理項目

区分		利用者	地域社会	行政
		輸送の効果	本人	外出頻度の増加 適時で安価な移動
家族	家族送迎の負担軽減		近隣者送迎負担軽減	
輸送以外の効果	定住人口	定住しやすい環境の増大	周辺居住エリアの人口 定着 地域維持負担軽減	定住施策負担軽減 人口流出抑制 定住促進
	地域コミュニティ	友人等との交流促進	地域衰退軽減	自治活動支援負担軽減
	財政	移動支出の軽減	地域運営収入増	財政支出低減 路線価の維持
	防災	災害時の移動手段の確保	災害時の移動手段の確保	避難者の移送の軽減
	交通安全	自動車運転による事故の減少 免許返納し易さの確保	交通安全活動負担軽減	交通安全講習開催の軽減 免許返納者増加
	建設	中古住宅の利活用の促進	空家発生の防止 中古住宅の流通	駐車場整備の軽減 空家発生の防止
	環境	脱炭素社会実現の取組	脱炭素社会実現の取組	温室効果ガス低減施策の負担軽減
	医療	受診利便性増大		医療費・介護費抑制 受診者送迎負担軽減 訪問診療負担軽減
	健康	心身ともに健康増進・介護予防		健康増進講習開催軽減
	商業 地域産業	買物利便性増大	商店街の賑わい 売り上げ増加 消費の拡大 地価低下抑制 飲食店の収入増加	商業振興施策負担軽減 地価の維持 歳入増加
	観光	交流の増大	地域の賑わい	観光増進施策負担軽減
教育	通学利便性の確保		通学バス運行負担軽減	

第4章 持続的な地域公共交通の実現に向けた方針

1 基本方針

○ 地域が目指すべき将来像

超少子高齢化、過疎化が進み、まちづくりが今後ますます厳しさを増していく中、本町は第4次総合計画で、町民総参加で町民一人ひとりがほこりと希望をもてるまちづくりを目指し、「美しい海のまち 生き生きとした産業のまち ふれあいとやすらぎのまち」を将来像として掲げ、この中で地域公共交通を町民の暮らしに欠かせない移動手段と位置付けている。

この間、唯一のタクシー事業者が廃業したことから、タクシー機能の補完のため公共交通空白地有償運送事業を導入したことに伴うバス事業及び町内渡船の利用者が減少したことから、地域公共交通機関の持続可能性が懸念されてきている。

小値賀町は、今後も進行するであろう超少子高齢化・過疎化の中にあっても、賑わいと活力ある中心地としての本島の笛吹地区のまちづくり、及び住み続けることが可能な二次離島をはじめ周辺居住エリアのまちづくりを推進すること等をとおして、子や孫の世代が豊かで安心して生活が出来る活力に満ちた地域を創生し、全ての町民がほこりと希望を持って、住みやすく持続可能な魅力あるまちづくりと連動した公共交通の推進を目指す。

地域公共交通は、このような地域が目指すまちづくりの目標を実現するための住民の生活と地域の活性化を支える重要な都市機能の一つとして、「使って残していく」「支えて残していく」地域公共交通づくりを、町民・企業・交通事業者・行政等が連携して進めていく。

○ 地域公共交通が果たすべき役割

地域公共交通は、持続可能な社会を支え地域活性化に不可欠な社会インフラ・基盤資源であり、次の4点の役割を持つ機能として位置づけることが出来、町民・来島者の諸活動を支え、地域づくりに寄与する移動手段として、効率的で利便性の高い運行を実現していく。また、地域公共交通毎に、下記の図表の通り位置づける。

① 地域住民・来島者の移動手段

免許返納者や運転のできない生徒・高齢者・来島者等の移動手段の確保

② 地域全体が持続可能なまちづくりの促進

周辺居住エリア（二次離島を含む。以下同じ）で住み続けることが出来るまちづくりと連動し、諸機能が集約した拠点と居住エリア、或いは周辺居住エリア同士を結ぶ移動手段の確保による地域振興

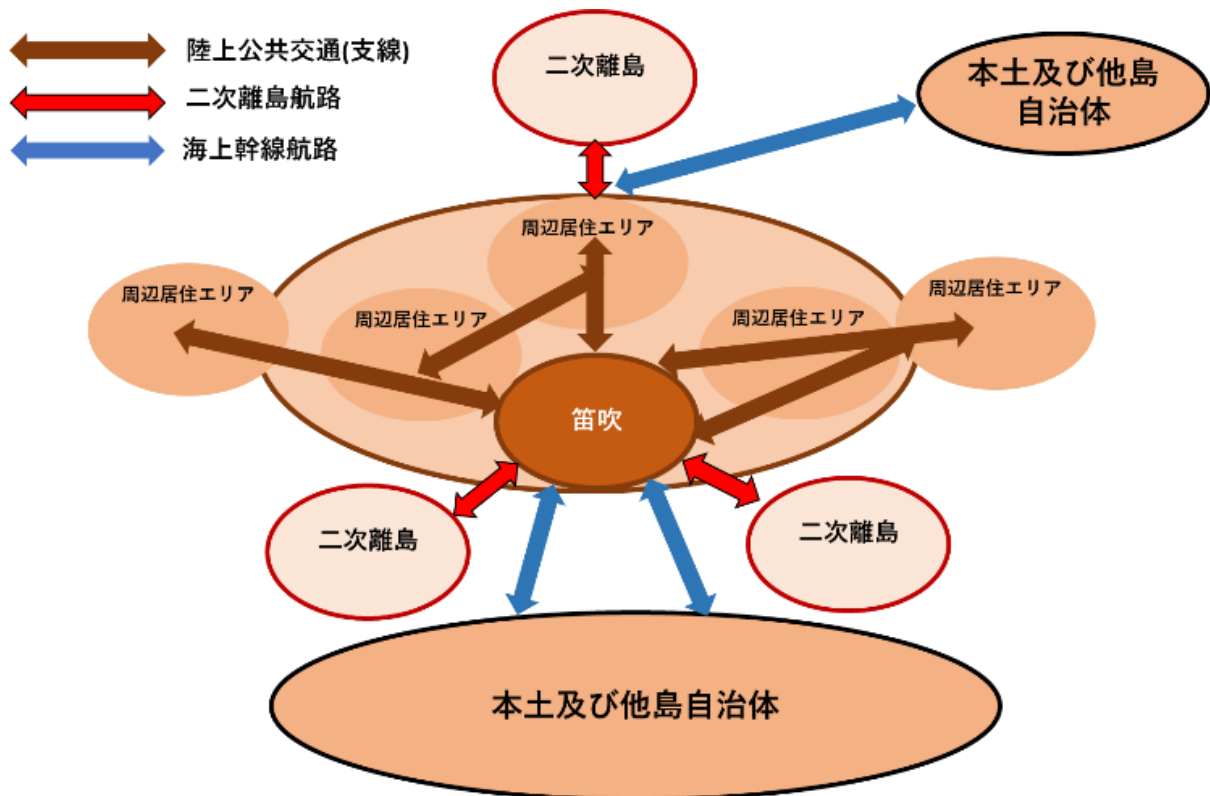
③ まちのにぎわいの創出や健康増進

外出機会の増加によるまちの賑わいの創出や、自家用車に頼らないで歩いて暮らせるまちづくりによる健康の増進

④ 社会活動・交流の活発化

地域社会の諸活動を支え、観光客等の来訪者の移動の利便性や回遊性の向上等により人の交流を活発化

◆地域公共交通各系統の位置づけ



位置づけ	系統	役割	確保維持策
海上幹線航路	各海上航路	町外への広域交通を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運航水準を確保
海上支線(二次離島間 町内渡船)	町営渡船	笛吹港・柳港から二次離島間を接続する	交通事業者と連携した取り組みにより一定以上の需要を確保
陸上支線(本島内陸上公共交通)	乗合バス	町内各地区を運行し、海上交通に接続する	交通事業者と連携した取り組みにより一定以上の需要を確保 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助を活用し持続可能な運行)
	空白地有償輸送		

○ 基本方針—公共交通の活性化及び再生に向けた取り組みの方向性

公共交通が上記の役割を確実に果たしていくために、次の4点の方向性をもって公共交通施策に取り組んでいく。

① 町民・利用者のより良い生活・活動に資する公共交通体系の構築

生徒や高齢者などの交通弱者をはじめ、誰もが便利で快適に移動できる環境を創出することが必要だ。

そのため、町民・利用者の生活・活動の質を高められるよう、路線バスや乗合タクシー等多様な陸上交通と航路等が有機的に連携し、補完し合い、乗継しやすい等利便性が高く持続可能な公共交通体系を構築することで、利用者の満足度を向上させ公共交通の利用者数を維持していく。

② まちづくりと連動した公共交通ネットワークの形成

笛吹中心地区の賑わい性の確保・活性化と、周辺居住エリアにも住み続けることが出来るまちづくりを同時に推進し、笛吹中心地区と周辺居住エリアのバランスの取れた適正な人口立地を目指したまちづくの推進が必要だ。

そのため、周辺居住エリアの住民が、中心地区及び各周辺居住エリア間を快適に移動でき、使いやすく効率的な公共交通ネットワークの形成により、居住エリアの利用者数を維持していく。

③ 持続可能で効率的な運営を可能とする公共交通事業体制の構築

陸上交通にあつては、現在のバス事業者がバス交通だけでなく、デマンド交通も運行することで、町全体の持続可能な公共交通を担える事業者として、会社組織を強化合理化することで効率的な運行体制を構築していく事が必要だ。海上交通にあつても、町営に拘らず民営化も視野に入れ、合理的かつ効率的な運行体制の構築が必要だ。

そのため、持続可能で効率的な運営を可能とする公共交通事業体制を構築し、利用者一人当たり運行経費の削減等事業の持続性を確保していく。

④ 情報発信力を高め地域・事業者・行政が連携した公共交通利用促進策の展開

公共交通が持続可能な社会構築に不可欠な公共インフラであることの重要性を発信しながら、町民及び観光客等の来島者が主体的に公共交通機関を利用したくなるよう、関係者等と連携し地域・観光情報発信の強化や各種の利用促進策の展開を図ることが必要だ。

そのため、地域・事業者・行政が連携し多様な企画チケット等による利用促進策と共に、地域の魅力と交通利便性に係る情報を積極的に発信し、便利で分りやすく見て楽しい時刻表を作成する等により新規利用者を獲得していく。

○ 地域公共交通確保維持事業の必要性

小値賀町における公共交通は、持続可能な社会を支え地域活性化に不可欠な社会インフラ・基盤資源であり、島内における生活を支えると共に、島外との広域移動手段である幹線航路の船便との接続を確保するフィーダー路線機能として重要な役割を担っている。計画として数年以内にフルデマンド方式に移行することとしているが、町や事業者の運営努力だけでは実現し維持していくことは難しく、地域公共交通確保維持事業の採択をうけ運行を確保・維持する必要がある。

2 計画の区域

海上交通にあつては、小値賀町内有人離島を含む区域、陸上交通にあつては、小値賀島及び橋で接続している有人離島の区域。

3 計画の目標

(1) 計画目標一覧

① 町民・利用者のより良い生活・活動に資する公共交通体系の構築

目標1—効率的で持続可能な公共交通体系の構築

② まちづくりと連動した公共交通ネットワークの形成

目標2—周辺居住エリアの陸上公共交通に対する満足度の向上

③ 持続可能で効率的な運営を可能とする公共交通事業体制の構築

目標3—利用者一人当たり運行経費の削減

④ 情報発信力を高め地域・事業者・行政が連携した公共交通利用促進策の展開

目標4—多様な企画チケット等利用促進策の実施

(2) 目標値

① 町民・利用者のより良い生活・活動に資する公共交通体系の構築

目標1—効率的で持続可能な公共交通体系の構築

小値賀町のまちづくり構造の形成に資する町内公共交通手段（バス、デマンドバス、町渡船）の全体利用者数を評価する。

人口当たり年間町内公共交通全体利用者数	現在値(2021年) 14.6人	→	目標値(2027年) 15.0人
---------------------	---------------------	---	---------------------

② まちづくりと連動した公共交通ネットワークの形成

目標2—周辺居住エリアの陸上公共交通に対する満足度の向上

笛吹地区以外の周辺エリアでの住宅供給事業等のまちづくりと連動した公共交通ネットワークの形成に対する周辺居住者の満足度を評価する。

周辺居住エリア居住者の陸上公共交通満足度(対象 周辺居住エリア)	現在値(2022年) 56%	→	目標値(2027年) 60%
----------------------------------	-------------------	---	-------------------

③ 持続可能で効率的な運営を可能とする公共交通事業体制の構築

目標3—利用者一人当たり運行経費の削減

利用者一人当たり各公共交通機関の運行経費を評価する。

利用者一人当たり運行経費 公共交通に係る町の財政支出(全体)	現在値(2021年) 2,500円/人	→	目標値(2027年) 2,400円/人
バス収支率	32.7%		33%
バス	1,120円/人		1,000円/人 フルデマンド → 1,100円/人
社協移送サービス(乗合タクシー) 町営渡船	1,370円/人 5,030円/人		4,830円/人

④ 情報発信力を高め地域・事業者・行政が連携した公共交通利用促進策の展開

目標 4—多様な企画チケット等利用促進策の実施

多様な企画チケット等の利用促進策による町民外の利用者の増減について評価する。

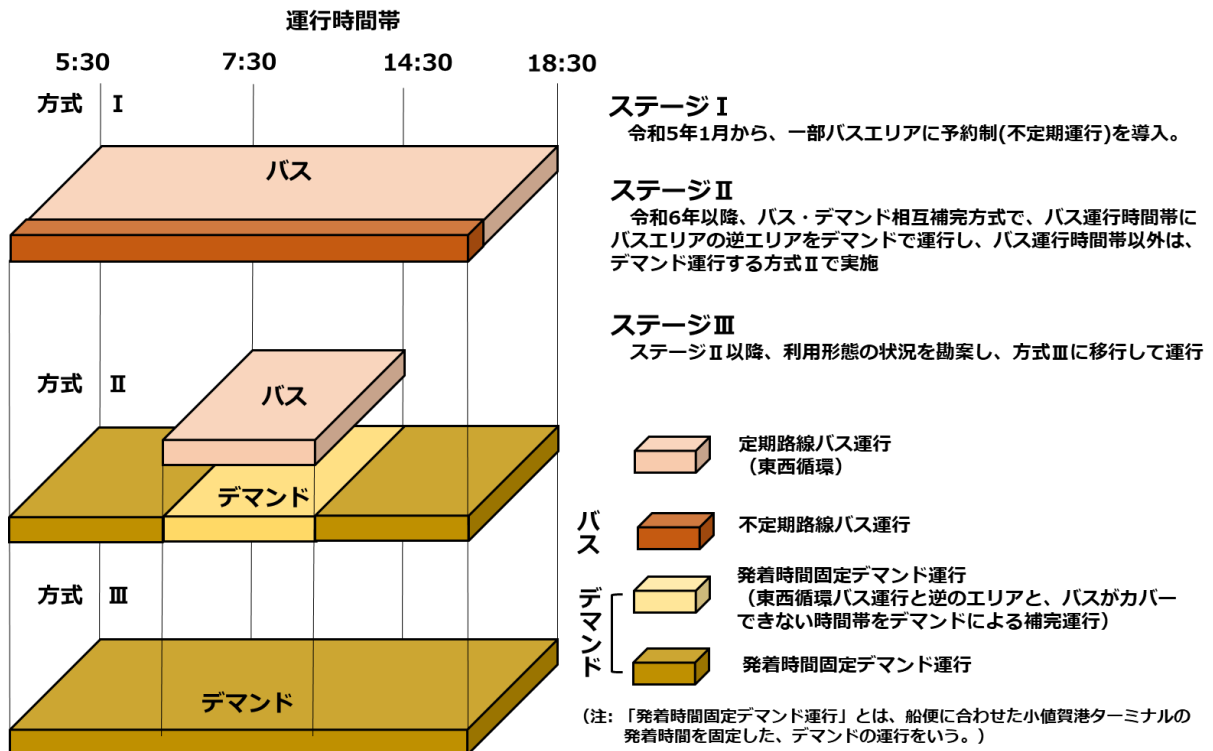
島民以外の乗降客数	現在値 (2021 年)		目標値 (2027 年)
バス (定時)	0%	→	フルデマンド
社協移送サービス (乗合タクシー)	8.3%		10%
町営船	18.1%		20%

4 小値賀交通バスのデマンド運行方式の移行について

町では、小値賀交通の定時定路路線バスの利用が、陸上公共交通の60%にまで低下してきている現状を踏まえ、近い将来にフルデマンドに移行することを視野に入れて、小値賀交通が定時路線に加えて、区域運行を実施できるように小値賀交通の体制を強化していくこととして推進する考えである。

下図にあるように、令和5年1月から、ステージⅠの体制に移行した。一部不定期路線となり予約制を導入した。現状アンケート結果にあるように、直接フルデマンドの導入は町民の理解を得られる状況にはないと判断している。よって、第二段階として、バス利用が比較的多い時間帯である、7時30分から14時30分の間だけ定時定路路線バスを運行し、同時間帯は定時定路路線でカバーできないエリアをデマンドが運行する。定時定路路線が運行していない時間帯は、全てのエリアでデマンドが運行する下図のステージⅡの体制に、運転手・車両が確保できた段階で移行することとして、遅くとも令和8年度までに移行できるよう準備を進めていくものとする。

更に、フルデマンドは、令和10年度までに移行するものとして、検討準備を進めていく。



第5章 目標達成のための実施事業

1 事業体系

4つの基本方針毎に設定した4つの目標を達成するための各事業は、複数の目標実現の複合的効果が期待されることから、その関係性について下記一覧において整理した。

基本理念	基本方針	目標を達成するための実施事業		目標			
				① 利便性向上	② まちづくりとの連動	③ 運行経費削減	④ 利用促進策の展開
町民総参加で町民一人ひとりがほこりと希望をもてるまちづくり	① 町民・利用者のより良い生活・活動に資する公共交通体系の構築	1	定時定路路線の一部に予約制路線導入	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		2	定時定路運行とデマンド運行（乗合タクシー）との併行運行による相互補完体制の構築(区間運行の導入)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		3	フルデマンドの実施	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4	乗継等利用利便性の向上の為のダイヤ改正	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		5	航路のデマンド化と事業方式の見直し	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		6	航路・ダイヤの見直し	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		7	空路の再開・空港の環境整備	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
	② まちづくりと連動した公共交通ネットワークの形成	8	東西循環バス路線の改善	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		9	新設診療所バス停の利用利便性の向上	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		10	既存バス停の改廃	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		11	既存バス停の位置の変更		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		12	バス・渡船待合所の改築・改修	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		13	小値賀港ターミナル・周辺エリアの改修・修景事業の実施（小値賀町の顔であるターミナルの環境改善・機能増強）	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	③ 持続可能で効率的な運営を可能とする公共交通事業体制の構築	14	公共交通事業者の組織体制強化支援			<input checked="" type="checkbox"/>	
		15	運行車両ダウンサイズ化			<input checked="" type="checkbox"/>	
		16	車両の計画的更新(電動化等)			<input checked="" type="checkbox"/>	
		17	船体の計画的更新			<input checked="" type="checkbox"/>	
		18	町渡船の民営化の検討			<input checked="" type="checkbox"/>	
	④ 情報発信力を高め地域・事業者・行政が連携した公共交通利用促進策の展開	19	公共交通に係る体系的広報戦略を持ち分り易い情報発信力の強化	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		20	バス通学・通勤促進日の推進	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		21	公共交通の運転免許返納者の利用の促進	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
		22	観光・イベント等と連携した一日券・3日券・回数券・渡船との共通券・フリーパス券等を発行し利用者の便に供する	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

● 直接的に関係する事業・目標

□ 間接的に関係する事業・目標

2 事業・実施主体

① 町民・利用者のより良い生活・活動に資する公共交通体系の構築

1 バスの一部を予約制路線の導入

利用が少ない一部路線の末端地域の路線を予約制とし運行経費の縮減を実現する。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
		○	

2 バスとデマンド運行（乗合タクシー）との併行運行による相互補完体制の構築

町内にタクシー事業者がないことから、タクシー機能を代行する公共交通機関としてのデマンド運行を、現在のバス運行事業者が新たに行い、バスとデマンド運行を併行運行することで地域の公共交通需要への相互補完体制を構築する。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
		○	

3 フルデマンドの実施

町内全ての路線を、フルデマンドに移行する。

- 対象地域 小値賀島及び橋で接続している斑島・黒島
- 事業許可区分 4条乗合
- 運行形態 区域運行
- 補助事業の活用 車両購入費補助

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者(小値賀交通株)	小値賀町
		○	

4 乗継等利用利便性の向上の為にダイヤ改正

定期航路とバスの接続性向上及びより良い生活と活動の足として利便性を有するためのダイヤ改正の実施。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
		○	○

5 航路のデマンド化と事業方式の見直し

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
		○	○

6 航路・ダイヤの見直し

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
		○	○

7 空路の再開・空港の環境整備

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
		○	○

② まちづくりと連動した公共交通体系の構築

8 東西循環バス路線の改善

ダイヤの効率化及びバスの通過本数の増加の為の一部バス路線を新設する。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
		○	

9 新設診療所バス停の利用利便性の向上

診療所の新設に伴い、バス停を新診療所の駐車場内に移動することで、道路交通環境を改善し、ダイヤ改正により診療所バス停経由本数を増加し診療所利用者の利便を図る。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
		○	○

10 既存バス停の改廃

既存バス停の内、交通環境の変化等により利用者がいなくなったバス停を廃止、またバス停に地名を採用しバス停周辺地域の利用者の親しみやすさと利便を図る。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
○		○	

11 既存バス停の位置の変更

既存バス停の内小値賀港ターミナルバス停の歩行者安全確保のため位置の変更を行う。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
	○	○	

15 運行車両のダウンサイズ化

系統当たりの輸送人数が平均的に少ないことから、バスではなく、ワゴンタイプの車両に計画的に変更すると共に、可能な限り電気自動車を採用することで経費縮減を図る。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
		○	

16 車両の計画的更新(電動化等)

事業継続に支障にならないよう計画的な車両の更新を実施する。また、脱炭素社会の実現を目指し運行車両に電気自動車等を早期に導入することとする。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
		○	○



松戸市グリーンスローモビリティ(松戸市 HP より)

17 船体の計画的更新

事業継続に支障にならないよう計画的な船体の更新を実施する。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
		○	○

18 町営渡船の民営化の検討

町直営の事業を見直し、民間活力の活用による事業の移管を検討する。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
		○	○

④ 情報発信力を高め地域・事業者・行政が連携した利用促進策の展開

19 公共交通に係る体系的広報戦略を持ち情報発信力の強化

地域の観光資源情報と公共交通情報との相互の連携による地域の魅力増進の取組みを展開する。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
○	○	○	○

20 バス通学・通勤促進日の推進

学校・事業者等と連携し、通学・通勤のバス利用者の増加を図るため、曜日を決めて、バス利用促進を図る。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
○		○	○

21 公共交通の運転免許返納者の利用の促進

高齢等の運転免許返納者の移動利便性を確保するため、無料パス券等返納者特典制度を導入する。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
		○	○

22 各種回数券等の発行

地域の観光事業者及び各種イベントと連携し、関係一日券・3日券・回数券・渡船との共通券・フリーパス券等を発行し利用者の便に供する。

《事業主体》

町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
○		○	○

3 事業スケジュール

各事業については、下記のスケジュールで進めていく。

基本理念	基本方針	目標を達成するための実施事業	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	
			町民総参加で町民一人ひとりがほごりと希望をもてるまちづくり	① 公共交通体系の構築	1 定時定路路線の一部を予約制路線の導入	実施				
2 定時定路運行とデマンド運行（乗合タクシー）との併行運行による相互補完体制の構築(区間運行の導入)		検討			準備	実施				
3 フルデマンドの実施		検討			準備	実施				
4 乗継等利用利便性の向上の為にダイヤ改正	実施									
5 航路のデマンド化と事業方式の見直し		検討			準備	実施				
6 航路・ダイヤの見直し		検討			準備	実施				
7 空路の再開・空港の環境整備		検討								
② ネットワークの形成	8 東西循環バス路線の改善	実施								
	9 新設診療所バス停の利用利便性の向上	実施								
	10 既存バス停の改廃	実施								
	11 既存バス停の位置の変更	実施								
	12 バス・渡船待合所の改築・改修			準備	実施					
	13 小値賀港ターミナル・周辺エリアの改修・修景事業の実施(小値賀町の顔であるターミナルの環境改善・機能増強)			準備	実施					
③ 事業体制の構築	14 公共交通事業者の組織体制強化支援	実施								
	15 運行車両のダウンサイズ化(効率的で利用しやすい車両の導入)	順次実施								
	16 車両の計画的更新(電動化等)	順次実施								
	17 船体の計画的更新			検討	準備	実施				
	18 町渡船の民営化の検討			実施	検討	実施				
④ 利用促進策の展開	19 公共交通に係る体系的広報戦略を持ち情報発信力の強化			検討	実施					
	20 バス通学・通勤促進日の推進			検討	実施					
	21 公共交通の運転免許返納者の利用の促進			検討	実施					
	22 一日券・3日券・回数券・渡船との共通券・フリーパス券等を発行し利用者の便に供する			検討	実施					

第6章 計画推進体制

1 計画推進体制

小値賀町における地域公共交通計画の推進主体は、小値賀町地域公共交通会議である。推進管理にあたり住民・事業者・行政が、地域の公共交通に係る課題と問題点、及び将来ビジョンを共有し、魅力あるまちづくりと連動した地域公共交通改善の取り組みをタイムリーに町民・事業者・行政が協働して推進していくものとする。

2 事業進捗の評価方法

各事業については、毎年度、利用者統計等可能な限りのデータを活用して進捗確認を行い、設定した目標値の進捗状況を確認する。

毎年開催する地域公共交通会議において、データ分析・進捗管理を行い、必要に応じて計画の見直しを図る。

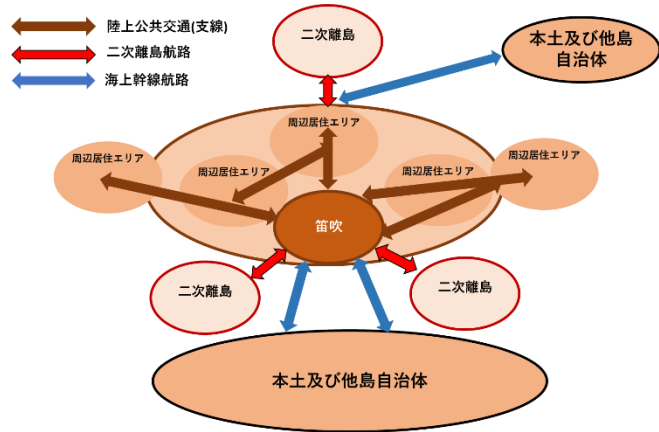
○ アンケート結果

- 1 アンケート実施期間 令和4年10月17日～10月28日
- 2 アンケート対象 小値賀町民世帯、1219世帯(令和4年9月30日現在)
- 3 回収率 回答 574通 回答率 47.1%
- 4 回答の概要

1) 交通環境

小値賀町は離島自治体であることから、その公共交通は海上幹線航路の町外間交通と、島内の陸上公共交通及び二次離島間海上支線航路により構成されている。

小値賀町の持続的な地域振興の推進にあたっては、その都市構造と各エリアの特性に即したまちづくりの推進と、それと連動した公共交通ネットワークの構築が求められる。このことから、アンケートの分析においては、エリア毎の特性を抽出するよう努めた。



(ア) 町内交通

町のエリアは、本島の中心エリアである **A 笛吹エリア**と **B 周辺居住エリア**、及び **C 二次離島エリア**の3エリア毎に特有の交通環境にあることから、回答はその特性を反映した内容となっている。

A 笛吹エリア

人口の51.7%が居住し、笛吹港が近いこともありBCエリアと比較して、海上幹線航路の利用頻度が高く(佐世保航路月一以上利用率45.85%/37.79%(平均))、陸上公共交通の利用頻度が比較的低い(月一以上利用率30.56%/38.27%(平均))エリアである。

B 周辺居住エリア

人口の44.9%が居住し、57%(平均52%)の高齢化率のエリアで、A 笛吹エリアと比較して、海上幹線航路の利用頻度が低く(佐世保航路月一以上利用率34.29%/37.79%(平均))、陸上公共交通の利用頻度が比較的高い(月一以上利用率47.24%/38.27%(平均))エリアである。

C 二次離島エリア

人口の3.4%が居住し、55.8%(平均52%)の高齢化率のエリアで、A 笛吹エリアと比較して、海上幹線航路の利用頻度が相当低く(佐世保航路月一以上利用率17.65%/37.79%(平均))、二次離島航路に依存しているエリアである。

(イ) 町外間交通

町外間交通については、現在空路が定期便就航していないことから、主要な町外間交通は、限られた海上幹線航路(佐世保市(佐世保港・宇久港)・福岡市・上五島・五島市)となる。特に佐世保航路は、通院等生活路線となっている。

5 回答者属性

調査時点の小値賀町の各地区の世帯の分布の比率と、回答者の居住エリアの分布比率に大差はないが、回答率は周辺居住エリアが若干高く、高齢者の回答比率が高かった

① 年齢－回答者の年齢構成が、比較的高齢者が多い。

調査時(令和4年9月末時点)の町民の人口は2,252人、1,219世帯、高齢化率は平均52%で、各エリアでは、笛吹エリア47.4%、周辺居住エリア57.0%、二次離島エリア55.8%であった。回答者の年齢構成は、下表の通り60才以上76.7%、周辺居住エリアにあつては82.5%であり、回答者の約半数が70才以上だった。

	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上	計
1.笛吹エリア	0.34%	1.35%	6.06%	7.41%	13.13%	26.94%	44.78%	100.00%
2.周辺居住エリア	0.00%	0.41%	1.63%	6.91%	8.54%	28.86%	53.66%	100.00%
3.二次離島エリア	0.00%	5.26%	0.00%	5.26%	10.53%	31.58%	47.37%	100.00%
計	0.18%	1.07%	3.91%	7.12%	11.03%	27.94%	48.75%	100.00%

② 性別－若干住民の男女比率より回答者の女性比率が大きい

調査時(令和4年9月末時点)の町民の性別人口は、女性53.7%、回答者の性別は、女性55.0%と若干女性比率が高い。

③ 職業－高齢者率が高い事から、学生及び仕事を持つ比率が低い

無職・主婦と回答した比率が、47.8%(無職31.1%、主婦16.7%)であった。

④ 居住地－回答者の居住エリアは、町民の世帯居住エリア比率より若干周辺居住エリアが多く、回答率も高かった。

調査時(令和4年9月末時点)の町民の世帯の居住エリアは、笛吹エリア54.2%、周辺居住エリアは42.5%、二次離島エリアは3.3%であった。

回答者の居住エリア構成は、笛吹エリア52.8%、周辺居住エリアは43.8%、二次離島エリアは3.4%であった。

回答率は、笛吹エリア45.1%、周辺居住エリアは47.7%、二次離島エリアは37.5%であった。

6 回答内容

1) 移動困難状況等の把握

移動困難に関する回答は、笛吹エリアが周辺居住エリアを上回る結果となった。移動困難の内容は、二次離島の渡船の使いづらさ以外は、全エリア、タクシーがないこと及び町外幹線航路の欠航に回答が集中した。

また、笛吹エリアでは、タクシーが無いこと、周辺居住エリアは、バスが使いづらいとの回答が多かった。

問2 移動困難	1.日常的に大変困っている	2.ときどき困るときがある	3.困ると感じたことが無い	4.その他	回答無し	計
1.笛吹エリア	3.02%	45.30%	41.61%	2.01%	8.05%	100.00%
2.周辺居住エリア	3.24%	36.84%	49.39%	0.81%	9.72%	100.00%
3.二次離島エリア	0.00%	52.63%	36.84%	0.00%	10.53%	100.00%
計	3.01%	41.84%	44.86%	1.42%	8.87%	100.00%

問3 移動困難内容	1. タクシーが無い	2. バスが使いづらい	3. 渡船が使いづらい	4. 社協移送サービスが使いづらい	5. 高速船の欠航	6. フェリーの欠航	7. 送迎を頼める家族や知合いがいない	8. その他
1. 笛吹エリア	27.97%	8.04%	3.50%	1.75%	24.83%	25.52%	5.59%	2.80%
2. 周辺居住エリア	23.41%	12.20%	1.46%	3.41%	29.76%	20.98%	7.32%	1.46%
3. 二次離島エリア	21.43%	0.00%	35.71%	0.00%	21.43%	21.43%	0.00%	0.00%
計	25.94%	9.50%	3.56%	2.38%	26.73%	23.56%	6.14%	2.18%

○ 運転困難時の移動手段

運転困難時の移動手段について、バス・乗合タクシーへの期待が高く、周辺居住エリアでは、バスの回答が特に多かった。

問7 運転困難時の移動手段	1. 徒歩・自転車	2. 路線バス	3. 移送サービス（乗合タクシー）	4. 家族や知り合いに送迎してもらおう	5. 町内の便利なところにつ越す	6. 外出を控える	7. その他
1. 笛吹エリア	40.06%	11.36%	26.81%	15.14%	0.63%	4.10%	1.89%
2. 周辺居住エリア	14.15%	34.91%	29.87%	13.21%	1.57%	4.40%	1.89%
3. 二次離島エリア	17.65%	23.53%	35.29%	17.65%	0.00%	5.88%	0.00%
計	26.84%	23.16%	28.53%	14.26%	1.07%	4.29%	1.84%

○ 自家用車と免許保有の状況

各エリアの自家用車・免許の保有状況については、笛吹港ターミナルに近く、公共公益施設・各種利便施設が集積しているA 笛吹エリア・及びC 二次離島エリアの保有率は低く、周辺居住エリアは、自家用車が主な移動手段となっていることから車・免許保有率が高い。このことは、周辺居住エリアの高齢者の比率が高いことから、今後高齢化がさらに進み、免許返納が進んでいくを考え合わせると、今まで以上に重点的に公共交通の充実を図ることが求められることとなる。

問5 免許・車両保有状況	1. 車・免許有	2. 返納意思	3. 免許のみ	4. 免許返納済	5. 免許無
1. 笛吹エリア	60.07%	3.69%	3.02%	9.06%	16.11%
2. 周辺居住エリア	76.11%	3.24%	0.81%	6.07%	6.48%
3. 二次離島エリア	63.16%	0.00%	0.00%	5.26%	26.32%
計	67.20%	3.37%	1.95%	7.62%	12.23%

問6 希望運転年齢	1. 70歳まで	2. 75歳まで	3. 80歳まで	4. 85歳まで	5. 90歳まで	6. 出来る限り	7. わからない	8. その他
1. 笛吹エリア	5.56%	20.20%	24.24%	6.57%	0.51%	27.27%	12.63%	3.03%
2. 周辺居住エリア	2.51%	12.06%	30.15%	11.06%	4.52%	26.63%	10.55%	2.51%
3. 二次離島エリア	18.18%	36.36%	18.18%	0.00%	0.00%	18.18%	0.00%	9.09%

○ 免許返納時期

年齢による運転上限年齢の傾向は、50歳代までは、できる限り運転したいという回答が多く、地区別でも、比較的年齢層が若い笛吹地区が、できる限り運転したいという層が多いという回答になっている。60歳代以降は現実的に回答する傾向がみられ、80歳、80歳代は85歳までとする回答が多い。特に移動手段が限られる周辺居住エリアでは、80歳までからできる限りとの回答が平均64.71%に対して、72.36%と高く、高齢になっても生活の為に運転を継続しなければならないと考えてる。

問6年代別	70歳まで	75歳まで	80歳まで	85歳まで	90歳まで	出来る限り	わからない	その他
20歳未満	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
20歳代	0.00%	16.67%	0.00%	0.00%	0.00%	33.33%	33.33%	0.00%
30歳代	8.70%	21.74%	8.70%	0.00%	0.00%	34.78%	17.39%	0.00%
40歳代	15.00%	12.50%	7.50%	0.00%	2.50%	37.50%	15.00%	0.00%
50歳代	7.81%	17.19%	9.38%	1.56%	0.00%	31.25%	20.31%	4.69%
60歳代	1.27%	18.35%	27.22%	0.63%	0.00%	22.15%	10.13%	2.53%
70歳代	0.64%	8.33%	33.97%	10.26%	2.56%	12.82%	3.85%	1.28%
80歳代以上	1.65%	3.31%	3.31%	14.05%	4.13%	7.44%	0.83%	2.48%
計	3.16%	11.95%	19.51%	6.15%	1.76%	19.16%	8.44%	2.11%

また、車を持たない層(問5、3.4.5.)のバス利用頻度が、高い事もあり、免許返納時期を無理なく前倒し可能な状況を確保していくことが必要であることも確認できる。また、免許返納促進策としての各種サービスの充実に対する回答においては、1.路線バスの年間パス、2. 予約制乗合タクシー(デマンド)の無料乗車券の

年間10枚配布の希望も多かったが、その他の回答としてタクシーの復活の要望も多かった。

問5×問11車免許保有別バス利用頻度	週一以上	月一以上	年一以上
1.車・免許有	9.09%	36.36%	100.00%
2.返納意思	25.00%	25.00%	100.00%
3.免許のみ	20.00%	40.00%	100.00%
4.免許返納済	31.82%	77.27%	100.00%
5.免許無	26.47%	52.94%	100.00%
計	20.18%	49.54%	100.00%

2) バス利用実態及び意向

① バス利用経験有無と将来利用

問9 バス利用	1.利用したことがある	2.利用していないが、将来的利用希望	3.利用していないし、将来的も利用しない	回答無し
1.笛吹エリア	24.16%	37.92%	30.87%	7.05%
2.周辺居住エリア	40.49%	44.53%	8.91%	6.07%
3.二次離島エリア	10.53%	26.32%	42.11%	21.05%
計	30.85%	40.43%	21.63%	7.09%

移動困難時の移動手段の一つとしてバスの回答が多かったことと関連して、この問は、周辺居住エリアの特性を明確に表している。バスの将来利用全体では、40.43%であり、周辺居住エリアでは、バス利用経験有を含めると85%がバス利用の可能性があり、利便性向上・利用促進を推進する必要がある。

② バス利用目的・理由

バスの利用目的としては、周辺居住エリアでは、特に通院・買物目的利用が高く、生活の足として活用されており、利用頻度も高く、また利用理由としても他の交通手段がないとの回答も多く、今後も陸上公共交通機関は周辺居住エリア住民の足として機能する必要がある。

問10 バス利用目的	1.通勤	2.通学	3.通院	4.買物	5.役所	6.船便との乗継	7.その他
1.笛吹エリア	2.20%	1.10%	20.88%	17.58%	3.30%	17.58%	37.36%
2.周辺居住エリア	6.47%	0.59%	30.59%	34.12%	5.88%	10.00%	12.35%
3.二次離島エリア	0.00%	0.00%	33.33%	0.00%	0.00%	33.33%	33.33%
計	4.92%	0.76%	27.27%	28.03%	4.92%	12.88%	21.21%

問 12 バス利用理由	1.75 歳以上で敬老バスがあるから	2.船便の乗継に便利だから	3.他に移動手段が無いから	4.運賃が安いから	5.どこでも乗れるから	6.その他
1.笛吹エリア	11.90%	9.52%	29.76%	13.10%	17.86%	17.86%
2.周辺居住エリア	20.16%	15.32%	25.00%	8.06%	17.74%	13.71%
3.二次離島エリア	25.00%	0.00%	25.00%	25.00%	25.00%	0.00%
計	16.98%	12.74%	26.89%	10.38%	17.92%	15.09%

③ バス利用頻度

バスの利用目的としても、周辺居住エリアでは、特に通院・買物目的利用が高く、生活の足として活用されており、利用頻度も高く、今後もその利用のための足として機能する必要がある。また、また年代別をみると40歳代以下の世代は、特にバスを日常利用しておらず、二輪車・自家用車により移動をしている。

問 11 バス利用頻度	週一以上	月一以上	年一以上	利用しない
1.笛吹エリア	6.03%	18.97%	43.10%	31.90%
2.周辺居住エリア	11.23%	25.13%	40.11%	23.53%
3.二次離島エリア	0.00%	0.00%	40.00%	60.00%
計	9.09%	22.40%	41.23%	27.27%

問 11 バス利用頻度（年代別）	週一以上	月一以上	年一以上	利用しない
1.20 歳未満	0.00%	0.00%	100.00%	0.00%
2.20 歳代	0.00%	0.00%	66.67%	33.33%
3.30 歳代	0.00%	9.09%	9.09%	81.82%
4.40 歳代	0.00%	0.00%	27.27%	72.73%
5.50 歳代	10.20%	14.29%	32.65%	42.86%
6.60 歳代	10.42%	20.83%	39.58%	29.17%
7.70 歳代	9.45%	33.07%	51.18%	6.30%
8.80 歳代以上	8.74%	22.65%	41.75%	26.86%

④ バス事業の考え方

バス事業の今後の方向については、現在のサービスレベルの維持についての回答が多く、またそのために車両のダウンサイズ化等の改革の推進に対する回答が多かった。

問 13 バス事業意向	1.現在の運賃とバス事業サービスレベルは維持してもらいたい	2.現在のバス事業サービスレベルを維持するために運賃を上げるのはやむを得ない	3.町の財政支出を抑えるためにバス事業のサービスレベルが下がるのはやむを得ない	4.町民等の利用者増対策により、バス事業のサービスレベルの維持が必要	5.バス利用実態に合わせて、利用の少ない路線を予約制にしてもかまわない	6.現在の定時定路線のバス交通を全て予約制のサービスに切替えてもかまわない	7.利用実態に合わせて、車両の小型化を図った方がいい	8.その他
1.笛吹エリア	19.18%	11.99%	5.76%	9.11%	12.23%	3.12%	34.77%	3.84%
2.周辺居住エリア	19.29%	13.81%	4.76%	9.29%	9.05%	6.67%	35.00%	2.14%
3.二次離島エリア	20.00%	15.00%	5.00%	10.00%	10.00%	5.00%	35.00%	0.00%
計	19.25%	12.95%	5.25%	9.22%	10.62%	4.90%	34.89%	2.92%

3) 渡船利用実態及び意向

③ 渡船利用経験有無と利用目的

渡船利用については、二次離島エリア住民のほとんどが利用経験があり、他のエリアでも半数が利用経験がある。利用目的については、野崎は、観光が主で、大島・納島は冠婚葬祭に特徴があるが、全体的には通勤・仕事が主体との結果となった。

問 14 渡船利用	1.利用したことがある	2.利用無し、将来利用したい	3.利用無し、将来的利用しない
1.笛吹エリア	48.87%	13.53%	37.59%
2.周辺居住エリア	46.63%	7.21%	46.15%
3.二次離島エリア	94.12%	0.00%	5.88%
計	49.49%	10.39%	40.12%

問 15 利用目的 その他	大島		野崎		六島		納島				
	冠婚葬祭	18.7%	23	観光	32.6%	31	仕事通勤	35.7%	5	仕事通勤	21.4%
仕事通勤	20.3%	25	仕事通勤	17.9%	17	観光	14.3%	2	冠婚葬祭	19.0%	16
買物通院	12.2%	15							観光	14.3%	12

④ 渡船利用頻度

利用頻度については、母数が少ないので必ずしも現状を反映していない可能性はあるが、二次離島住民の利用頻度は比較的高く、本島から日常的に仕事等で通う利用がある。

	大島住民のみ		納島住民のみ	
	比率	件数	比率	件数
週一以上	16.67%	1	100.00%	1
月一以上	100.00%	6	100.00%	1
年一以上	100.00%	6	100.00%	1

	大島		野崎		六島		納島	
週一以上	9	7.20%	2	1.85%	1	5.26%	3	3.49%
月一以上	25	20.00%	5	4.63%	1	5.26%	7	8.14%
年一以上	125	100.00%	108	100.00%	19	100.00%	86	100.00%

⑤ 渡船の考え方

渡船事業の今後の方向は、現在のサービスレベルの維持についての回答が多く、一方利用の少ない便の予約制の導入についても回答が多かったが、二次離島住民の回答は少なかった。

	1.現在の町内渡船の運賃とサービスレベルは維持してもらいたい	2.現在の町内渡船のサービスレベルを維持するために運賃を上げるのはやむを得ない	3.町の財政支出を抑えるために町内渡船のサービスレベルが下がるのはやむを得ない	4.町民等の利用者増対策により、町内渡船のサービスレベルの維持が必要	5.利用実態に合わせて、利用の少ない便を予約制にしてもかまわない	6.現在の便を全て予約制のサービスに切替えてもかまわない	7.その他
1.笛吹エリア	107	55	19	32	66	13	14
2.周辺居住エリア	68	35	11	23	57	17	10
3.二次離島エリア	14	4	0	1	2	0	1
計	189	94	30	56	125	30	25

4) 社協移送サービス利用実態及び意向

① 社協移送サービス利用経験有無と利用目的

社協移送サービスの利用は、年齢的には60歳代以上が主体であり、それより若い年齢層では利用経験が少なく将来の利用の想定も少ない。居住エリアによる経験については、エリアによる大きな差はないが、将来の利用期待は、笛吹エリア以外のエリアでは大きい傾向にある。

		1.利用経験有	2.利用無し、将来的利用希望	3.利用無し、将来的利用希望無し
年 代 別	20歳未満			1
	20歳代		1	5
	30歳代	1	10	12
	40歳代	2	21	17
	50歳代	8	47	6
	60歳代	20	86	30
	70歳代	33	97	16
	80歳代以上	64	25	7
	計	128	287	94
エ リ ア	1.笛吹エリア	25.83%	48.34%	25.83%
	2.周辺居住エリア	24.19%	65.58%	10.23%
	3.二次離島エリア	37.14%	60.00%	2.86%
	計	25.91%	56.24%	17.85%

② 社協移送サービス利用目的

社協移送サービスの利用目的の傾向は、バスの利用に対して、通院、船便との乗り継ぎ、冠婚葬祭の比率が大きく、買物、通勤通学が少ない。

	1 通勤	2 通学	3 通院	4 船便との乗継	5 買物	6 冠婚葬祭	7 その他
1.笛吹エリア	1.10%	0.00%	43.96%	12.09%	2.20%	19.78%	20.88%
2.周辺居住エリア	0.00%	1.03%	37.11%	29.90%	4.12%	18.56%	9.28%
3.二次離島エリア	0.00%	0.00%	87.50%	12.50%	0.00%	0.00%	0.00%
計	0.51%	0.51%	42.35%	20.92%	3.06%	18.37%	14.29%

③ 社協移送サービス利用頻度

社協移送サービスの利用頻度は、二次離島エリア、周辺居住エリアの順に高く、特に二次離島エリアの利用率が大きい傾向にある。バスとの乗継を改善する必要があると思われる。

問 21 社協移送サービス利用頻度	週一以上	月一以上	年一以上
1.笛吹エリア	9.26%	30.56%	100.00%
2.周辺居住エリア	22.83%	47.24%	100.00%
3.二次離島エリア	25.00%	75.00%	100.00%
計	16.87%	38.27%	100.00%

④ 社協移送サービス事業の利用理由

社協移送サービス事業の今後の方向については、1.予約すれば土日でも利用できるから、2.家の近くまで迎えに来てくれるから、3.目的地まで確実に送ってもらえるからの選択肢それぞれを評価する回答結果であったが、特に二次離島では、3.の回答が多かった。

	1.予約すれば土日でも利用できるから	2.家の近くまで迎えに来てくれるから	3.目的地まで確実に送ってもらえるから	4.その他
1.笛吹エリア	44.50%	30.89%	18.32%	6.28%
2.周辺居住エリア	49.02%	34.64%	8.50%	7.84%
3.二次離島エリア	20.00%	20.00%	60.00%	0.00%
計	45.76%	32.20%	15.25%	6.78%

5) 町内公共交通事業に対する満足度

① バス交通の満足度

バス交通の満足度は、50.78%で、エリアでの特徴としては、周辺居住エリアの不満足度が12.35%であり、同エリアの利用頻度が高いことが回答に表れており、ダイヤに対する内容が主たるもので、それらの具体的内容は下記による。

	ア バス	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	計
エリア別	1.笛吹エリア	20.43%	13.44%	58.60%	2.15%	5.38%	100%
	2.周辺居住エリア	27.78%	21.60%	38.27%	9.26%	3.09%	100%
	3.二次離島エリア	0.00%	30.00%	70.00%	0.00%	0.00%	100%
	計	23.18%	17.60%	49.72%	5.31%	4.19%	100%
内容別	1 料金	19	15	7		1	46
	2 ダイヤ	9	10	18	7	1	47
	3 時刻表の分り易さ	2	5	4			12
	4 船便等乗継し易さ	6	3	5			14
	5 その他	4	6	43	5	4	65
	計	40	39	77	12	6	184

	満足	不満
1 料金	年齢により料金が無料になるから	
	妥当なサービスだと思うから	
	町民の足としてのインフラ整備	
	料金安い	
	年金生活者にとって料金が安いのは助かる	
	定額でわかりやすい	
	高齢者からも百円位は貰っていいと思う(2件)	
	とりあえずどこでも行ける	
2 ダイヤ	人には頼みづらいしバスなら自由	日曜祭日も運行してほしい(2)
	よい	江川商店に買い物に行っても帰りがなく、社協に頼むしかない。
	ダイヤが決まっているので時間を合わせやすい	なかなか乗る機会がない。時間を合わせられない
	利用頻度の少ない時間は少なくて良い	時間の延長希望(2)
	利用したい時間帯に便がなかった	利用したい時間帯に便がなかった(2)
	便が少ない	便が少ない(3)
4 船便等乗継し易さ	フェリー時刻に合わせ早朝から運行している	船の着岸タイムにバスがいればいいのだが
5 その他	町民の足であり是非必要	次の時刻まで長く感じられる
	バスはあった方がいいから	車を小型する
	現状でいい	路線が限られている
	移動するのに必要だと思う。どんなかたちでもつづけてほしい	態度が悪い
	町民の足としての評価	乗る人は少ないと思うから小型化に～
	自由乗降がよい	バスを停める場所が危険。他お車の事も考えて欲しい。たとえばカーブの途中等には停止してほしい。
	荷物のある時、具合の悪い時助かります。	時間通りにこない時がある
	いずれも使うことは今までなかったがこれから使うと思う	利用者が少ない※経営面(3)

② 渡船の満足度

渡船事業の満足度は、42.37%で、エリアでの特徴としては、二次離島エリアの満足度76.47%である一方、不満も11.76%あり、同エリアの唯一の生活の足であることからの回答となっている。不満足度の内容はダイヤが主であり、それらの具体的内容は下記による。

	イ. 渡船	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
エリア別	1. 笛吹エリア	24.29%	14.12%	59.32%	1.13%	1.13%
	2. 周辺居住エリア	22.83%	20.47%	51.18%	3.15%	2.36%
	3. 二次離島エリア	29.41%	47.06%	11.76%	11.76%	0.00%
	計	23.99%	18.38%	53.58%	2.49%	1.56%
内容別	1 料金	23	8	11		
	2 ダイヤ	11	14	8	6	
	3 時刻表の分り易さ	3	8	9		
	4 船便等乗継し易さ	3	2	1		
	5 その他	6	10	34	1	4
	計	46	42	63	7	4

	満足	不満
1 料金	料金安い(7件)	
	適切	
	町民の足としてのインフラ整備	
	負担にならない金額だと思う	
2 ダイヤ	当該島民が利用しやすいダイヤ	便数が少ない。
	今のダイヤで良い(2件)	渡し船の増
	ダイヤが決まっているので時間を合わせ	昼食夜食時はずらしてほしい
	離島民の意向が大事(2件)	実家に帰るのに午前中の船に間に合わ
	野崎増便がよい	始発便が早い(柳発)
	便数と経営運営の問題	
	朝のフェリーいのりに接続できれば満足	
	大島以外は欠航が多い。	
	時間帯は少し気になるが満足してます	
	午後の時間に一便多めに	
午後からの便を1便増やしてほしい。フ		
二次離島でのスケジュールが立てやすい		
3 時刻表の分り易さ	料金・時刻の明りよう性	
	目的地まで時間が分かりやすい	
	乗り継ぎしやすい	船の着岸タイムにバスがいればいいの
4 船便等乗継	観光の利用	
	野崎に行く手段がこれしかない。	事業に必要な
5 その他	船員さんとても感じがいい	一隻体制にする
	現状でいい	
	なくてはならない交通手段である	

③ 社協移送サービスの満足度

社協移送サービスの満足度は、53.59%で、エリアでの特徴としては、周辺居住エリアの満足度が62.26%であり、バス交通の満足度を全般的に上回っている。

特に、料金に対する満足度が高い。

	ウ 社協	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
エリア別	1.笛吹エリア	29.21%	18.32%	47.03%	3.96%	1.49%
	2.周辺居住エリア	39.74%	22.52%	34.44%	1.99%	1.32%
	3.二次離島エリア	11.11%	33.33%	55.56%	0.00%	0.00%
	計	33.15%	20.44%	41.99%	3.04%	1.38%
内容別	1 料金	52	30	13	2	
	2 ダイヤ	2		3	2	
	3 時刻表の分かり易さ	2				
	4 船便等乗継し易さ	3	3	1		
	5 その他	6	8	44	4	3
	計	65	41	61	8	3

	満足	不満
1 料金	料金も安いし老人のためには良い	付添で乗っても1人分料金
	料金が安く利用しやすい(12)	家族で利用の場合割引して
	運転手さんが親切	
	料金、サービスとてもいいと思う	
	予約で確実に乗れるから(2件)	
	適当と思っています。(3)	
	以前のタクシー料金に比べて安い	
	要望を聞いてくれる。	
	利用者の意見に合った料金	
	病院に行く時に雨降る時など	
	島内での移動には今の料金が良い	
	定額でわかりやすい	
	安い金額で送り迎えしてくれる(3)	
もう少し料金を上げていい、安すぎる(2)		
2 ダイヤ	タクシーのように電話をするとすぐ場所まで来る	早朝、夜間の利用ができません
4 船便等乗継し易さ	便利	
	佐世保の病院等に行くのに車イスなので良い	
	高齢者に優しい	
5 その他	独居者が多く、自由に利用できて便利	利用がわかりにくい
	使いやすく便利	商店街での路駐が目立つ
	各家庭に時刻表を配布してほしい	急ぐときの利用方法の改善
	運転手が優しく話しやすい	
	もっと宣伝した方がよい。	
	ボランティアの方に感謝。感動！！	
	夜のフェリー利用の際に大変助かる	
	現状でいい	
	まだ利用していないがこれから使うと思う	
	500円で買い物サービスがあれば助かる。	

6) 町外航路の利用実態

① 町外航路の利用目的

町外航路については、利用目的の件数からも佐世保航路が多く、特に通院が多い。次に多いのが博多航路で旅行との回答が多い。

問 25 利用目的	1.通院	2.買物	3.旅行	4.仕事	5.冠婚葬祭	6.その他	計
佐世保	336	166	170	57	61	39	829
有川	13	15	15	16	5	16	80
博多	67	59	150	28	69	37	410
青方福江	12	18	26	13	5	20	94
計	428	258	361	114	140	112	1413

問 25 利用目的	1.通院	2.買物	3.旅行	4.仕事	5.冠婚葬祭	6.その他
佐世保	40.53%	20.02%	20.51%	6.88%	7.36%	4.70%
有川	16.25%	18.75%	18.75%	20.00%	6.25%	20.00%
博多	16.34%	14.39%	36.59%	6.83%	16.83%	9.02%
青方福江	12.77%	19.15%	27.66%	13.83%	5.32%	21.28%
計	30.29%	18.26%	25.55%	8.07%	9.91%	7.93%

② 町外航路の利用頻度

利用頻度は、約 40%が佐世保航路を月一回以上利用しており、博多航路は約 85%が年一回以上利用している。

町外航路利用頻度	毎日	一週間に一回以上	一週間に一回程度	月に一回以上	月に一回程度	二・三ヶ月に一回程度	年一回程度	年一回程度	一程利用しない	計
佐世保	2	4	6	54	129	157	98	37	6	493
有川	1		1		1	5	12	41	164	225
博多	2			1	10	37	97	124	48	319
青方福江	1				3	6	13	39	165	227
計	6	4	7	55	143	205	220	241	383	1264

町外航路利用頻度	週一以上	月一以上	年一以上	利用しない
佐世保	2.43%	39.55%	98.78%	1.22%
有川	0.89%	1.33%	27.11%	72.89%
博多	0.63%	4.08%	84.95%	15.05%
青方福江	0.44%	1.76%	27.31%	72.69%
計	1.34%	17.01%	69.70%	30.30%

③ 町外航路の満足度

町外航路の満足度は、最も満足度が高かったのは博多航路(65.87%)で、最も利用が多い佐世保航路は 62.75%だったが、不満も多く 22.22%だった。利用が比較的少ない有川・青方福江航路の満足度は 10%台であったが、有川航路については不満の回答が 20.45%あった。

問 27 町外航路満足度	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
佐世保	23.97%	38.78%	15.03%	15.03%	7.19%
有川	2.27%	10.80%	66.48%	12.50%	7.95%
博多	31.14%	34.73%	26.95%	6.59%	0.60%
青方福江	7.34%	8.47%	70.62%	9.04%	4.52%
計	20.16%	28.62%	34.99%	11.26%	4.97%

○ 佐世保航路

佐世保航路の満足度の内容は、ダイヤ(78.79%)・乗継易さ(65%)であり、料金については、不満(44.6%)が満足(43.92%)を上回った。

問 27 問 28 クロス佐世保	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
1 料金	14.19%	29.73%	11.49%	25.68%	18.92%
2 ダイヤ	24.24%	54.55%	5.05%	15.15%	1.01%
3 船便等乗継し易さ	20.00%	45.00%	30.00%	5.00%	0.00%
4 その他	22.22%	44.44%	22.22%	7.41%	3.70%
(空白)	33.33%	35.76%	21.21%	7.88%	1.82%
総計	23.97%	38.78%	15.03%	15.03%	7.19%

料金の不満の内容は、「国境離島割引で料金の低廉化を評価」しつつも、博多航路と比較した「燃油サーチャージが運賃の上乗せによる負担感増大の不満」(98件)である。ダイヤについては、「高速船・フェリーが選択でき、通院・電車等の乗継に便利なダイヤで、日帰りができる」と評価しつつ、夕方の佐世保行きを増便及び欠航回避の要望等の回答があった。

	満足	不満
1 料金	国境離島割引で料金の低廉化を評価(2件)	燃油サーチャージが運賃の上乗せによる負担感増大の不満が多い。特に毎月通院で佐世保航路を使用する町民にとって負担は大きい。(98件)
2 ダイヤ	高速船・フェリーがあり選択でき、通院・電車に便利なダイヤで日帰りができる(22件)	夕方の便が小値賀直行で着時間を早くしてもらいたい(3件)
	増便要望 - 夕方の佐世保行きの便があれば(13件)	時間短縮できないか(3件)
	母港変更を3年毎にしてもらいたい。	欠航が多い(3件)
3 船便等乗継し易さ	佐世保駅・バスセンターが近く乗り継ぎがよい(3件)	
	病院等に行くのには便利	
4 その他	他の選択肢がなく競争がないので仕方がない	フェリードッグ時の物流の工夫が欲しい。
	いのりになり揺れが少なくなった	
	船内の匂いが気になる(高速船の消毒?匂いで酔う)	

○ 有川航路

有川航路は、利用が少ないことから全体的に満足度は低いが、乗継についての満足度が高く62.5%であったが、ダイヤについては不満が46.43%と高かった。

問 27 問 28 クロス有川	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
1 料金	0.00%	33.33%	33.33%	0.00%	33.33%
2 ダイヤ	0.00%	10.71%	42.86%	32.14%	14.29%
3 船便等乗継し易さ	0.00%	62.50%	0.00%	37.50%	0.00%
4 その他	2.38%	2.38%	83.33%	4.76%	7.14%
(空白)	3.16%	9.47%	72.63%	8.42%	6.32%
総計	2.27%	10.80%	66.48%	12.50%	7.95%

ダイヤの不満の内容は、「有川日帰りができないので増便」要望と、有川経由長崎との日帰り便の要望である。

	満足	不満
1 料金		佐世保へ行くのとさほど変わらない 業者に対してとにかく高い
2 ダイヤ		有川日帰りができないので増便してもらいたい(10件) 有川経由長崎便での日帰りダイヤができないか(2件)
3 船便等乗継易さ		
4 その他	船もきれいで乗組員も親切	

○ 博多航路

博多航路は、佐世保航路に次ぎ利用が多く、全体的に満足度は高く、特に料金についての満足度が高い(82.46%)。不満については、ダイヤが 18.96%だった。

問 27 問 28 クロス博多	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
1 料金	47.37%	35.09%	14.04%	3.51%	0.00%
2 ダイヤ	20.69%	37.93%	22.41%	17.24%	1.72%
3 船便等乗継し易さ	22.22%	38.89%	33.33%	5.56%	0.00%
4 その他	25.81%	38.71%	32.26%	3.23%	0.00%
(空白)	31.18%	32.35%	31.18%	4.71%	0.59%
総計	31.14%	34.73%	26.95%	6.59%	0.60%

料金の満足の内容は、燃油サーチャージを付加せず、料金が安く定額で安定しているとの回答が多かった。

	満足	不満
1 料金	運賃が安く安定している(25件)	車両が高い 利用するのに料金が高くてこまっている
2 ダイヤ	今の時間帯でよい(9件) 欠航が少ない 日帰り可能	1日二便希望(6件) 朝早すぎる(小値着が)(8件) 博多乗船時間を早めてほしい(2件) 博多発時間を早めてほしい(2件) 盆や正月位臨時便があればと思う
3 船便等乗継易さ	乗継なく著効できる(3件)	
4 その他	船員さんが親切(2件) 船内サービスがいい(3件) 綺麗 多港が使いやすい。	お盆や正月前などチケットが取りにくい。 時間短縮(2件)

○ 青方福江航路

青方福江航路は、利用が少なく満足度の回答が全体的に低いが、その中でも料金の満足度が高く(66.66%)、ダイヤに対する不満度が高かった(38.46%)。

問 27 問 28 クロス 青方福江	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
1 料金	44.44%	22.22%	33.33%	0.00%	0.00%
2 ダイヤ	3.85%	15.38%	42.31%	26.92%	11.54%
3 船便等乗継し易さ	0.00%	33.33%	66.67%	0.00%	0.00%
4 その他	5.00%	5.00%	82.50%	5.00%	2.50%
(空白)	6.06%	6.06%	76.77%	7.07%	4.04%
総計	7.34%	8.47%	70.62%	9.04%	4.52%

ダイヤに対する不満の内容は、乗船時間が早い事、本数が少なく、寄港先での滞在時間が短いので日帰りが難しいという内容であった。

	満足	不満
1 料金	安い	
2 ダイヤ	朝が早すぎる	乗船時間が早いので利用しづらい(8件)
		日帰りができない(3件)
		本数が少ない(3件)
4 その他	親切であること	青方からの帰りが後1時間遅くあれば良し
	料金、ダイヤ等については現状維持でお願いしたい。	

7) その他意見

アンケートの最後に、公共交通についての自由意見を回答いただいた。回答の内容は、①島内公共交通等に関すること、②佐世保港の改善、③ダイヤに関すること、④料金に関すること、⑤その他に分類できた。

① 島内公共交通関係等

島内の公共交通関係等に係る意見は、高齢化の進行に係る免許返納し易さの向上等に対して、公共交通機関としてのバス交通の継続・利便性の向上・車両の小型化・事業の効率化の回答が多かった。

② 佐世保港の改善

小値賀町の主たる町外航路は佐世保港であり、佐世保市の経済圏に入っていることから、佐世保港高速船棧橋のバリアフリー化改善(67件)、棧橋の歩車道分離(5件)等があり、町民の佐世保港に係る関心は高いことを示す回答になっている。

③ ダイヤ

ダイヤについては、航路の欠航率の改善(7件)等の回答が多かった。

④ 料金

料金については、佐世保航路の燃油サーチャージの付加に対する不満の回答(35件)が多かった。

⑤ その他その他

フェリーのWi-Fiの改善・自動販売機増設及び宇久町との海上交通の見直し等の意見があった。

問 29	4) 社協移送サービス利用実態及び意向	4) 社 協 移 送
島内公共交通関係等	バスの継続	6
	バスの小型化を図ってほしい	3
	バスと社協サービスの一体化	2
	乗合タクシーではなくタクシーを復活してほしい	2
	空港の再開	2
	高齢化が進むので公共交通を利用しやすくすることが大切でデマンド化し安い年間バスの導入をしてほしい	
	早く安い公共交通機関がいい	
	高齢化が進み免許返納者が増えるので公共交通機関の充実を	
	島内の交通は早くデマンド化を進めてほしい。	
	バスの運転手はとても親切で感謝している	
	バスの電話予約は年寄りには難しい	
	予約制の移送サービスは高齢者は気を使ってためらいがある	
	公共交通機関の電気自動車化	
	免許変更した場合便数がないためバスが使いづらい	
	島内一周系統を作ってほしい	
	町内のバス停、郵便局前を無くして欲しい。そこに止まると後続車が動けなくな	
	来島者が利用しやすいわかりやすい公共交通機関にしてほしい	
	公共交通機関であれば年中無休・夜間イベントにも利用可能にしてほしい	
	歩道と車道の分離を進めてほしい	
	社協の移送サービスは便利でありデマンドを町で実施してほしい	
	乗合タクシーも年中無休・夜間にも対応してほしい	
	島内物流の改善のための荷捌き所の抜本的な改善	
	貨物航路の利便性の改善・向上を図ってほしい	
	九州商船フェリードッグ入時の臨時便のとき生鮮食料品、パン等の仕入れが不便。(例えば、パンは福岡工場を早朝に出発、夕方までに佐世保に留め置かれ、夜 20 時過ぎに小値賀着、店頭には丸 1 日を経た後になります。賞味期限の 2 日の物は、とても不利。小値賀の消費者全体に影響があります。) 改善を	
ボーディングブリッジはとても便利		
笛吹ターミナル周辺の整備 (白線・段差解消・灯器の増設)		
バスは笛吹の集落の中での利用は小型化してルートを増やせば利用者は増える。予約制は思い立ったときに動けないから不便。定時での運行の方が観光客も利用しやすい。社協は高齢者に使ってほしいです。移送サービスの運転手、運転が下手な人がいます。突然停止したり危険。		
離島で暮らすということはある程度の不便は覚悟するべきと思う。その中で待ちの公共交通機関に頼るのではなく周りの人に頼めるような人間関係を築いていくことが人口が減少していく中での生き方だと思う。		
はまゆう待合所の環境整備		
佐世保航路とはまゆうの乗継の改善		

問 29	内容	回答数
佐世保港関係	佐世保港のボーディングブリッジ化・高速船棧橋のバリアフリー化・風雨対策の早期の実施	67
	棧橋の車両と歩行者の同線分離	5
	棧橋とタクシー乗り場までの距離の改善	2
	佐世保ターミナルの売店充実	
	動く歩道化	
ダイヤ関係	欠航率が高いシーキーンをビークアース主体・又はジェットフォイル就航等高速船の欠航を改善をしてもらいたい	7
	佐世保航路の夕方便の実現(専門人材の確保)	7
	フェリー・高速船の時間短縮	5
	フェリー母港の変更要望	3
	有川経由長崎航路の実現	2
	フェリー、高速船航路は観光にも必要なので維持又は改善して行ってほしい。	
	五島航路の利便性を向上することで通院者が増加するのでは	
	小値賀着時間 6 時くらいの便が欲しい	
	小値賀直行便の増加	
	佐世保日帰り可能なサービスの継続を	
料金	フェリーの回数券を発行してもらいたい	
	航路料金の高騰の情報がわからない	18
	航路料金が高騰している	17
	最近ではフェリー往復運賃 6 千円程度かかるので町の補助で安く乗れないか	
	航路料金の低廉化は、①島内で提供できない医療・福祉等サービス機会の確保、②離島者帰省機会の確保、③二拠点生活者の増加等々地域振興に大事であり支援策を検討してもらいたい。	
	島民割対象範囲の拡大	
	燃油サーチャージが九州商船だけ付加しているのはなつたとできない	
	車両の運賃低廉化を	
	佐世保通院町民への運賃補助を	
	博多航路は、運賃が佐世保+JR と変わらないので便利で満足	
運賃値下げしてもらいたい	3	
その他	フェリーの Wi-Fi が弱すぎて不安定	
	フェリー内の自動販売機を増やしてもらいたい	
	宇久と小値賀の交流を前進すべき	
	フェリーが大型化し音が小さくなった	
	みつしま丸の欠航が多く小値賀町の経費負担があるなら廃止してもいいのでは	
	津和崎方面等に交通用の橋を架けてほしい。島民の買い物等の利便性向上や旅行者の増加等につながると思う。	
	船便を維持してもらいたい	

