

## 様式第 2 - 1 2 号の 3

### 航 路 改 善 計 画

平成 26 年 2 月 20 日

航路名 樽ヶ浜～仁位航路

事業者名 対馬市

#### 1 . 長崎県離島航路対策協議会 樽ヶ浜～仁位航路分科会の概要

長崎県離島航路対策協議会 樽ヶ浜～仁位航路分科会は、各地域の住民及び利用者の代表 7 名( 嵯峨地区・水崎地区・仁位地区・佐志賀地区の住民代表、一般市民 )、航路事業者として対馬市( 豊玉地域活性化センター ) 代表者、行政側から九州運輸局海事振興部代表者、長崎県代表者、対馬市代表者などを委員として、平成 25 年 7 月 25 日に第 1 回を開催して以来、計 4 回の協議会を開催し航路改善について協議を行った。

開催概要並びに構成メンバーは以下のとおりである。

	日時・場所	協議内容
第 1 回	日時：平成 25 年 7 月 25 日 ( 木 ) 13:30 ~ 15:00 場所：豊玉地域活性化センター 大会議室	(1)長崎県離島航路対策協議会樽ヶ浜～仁位航路分科会規約設置目的について (2)調査事業について (3)住民アンケート内容について (4)その他
第 2 回	日時：平成 25 年 10 月 16 日 ( 水 ) 13:30 ~ 15:00 場所：豊玉地域活性化センター 大会議室	(1)住民アンケート実施結果について (2)現況分析及び航路改善方策の検討 (3)その他
第 3 回	日時：平成 26 年 1 月 9 日 ( 木 ) 13:30 ~ 16:00 場所：豊玉地域活性化センター 大会議室	(1)航路の現状と課題について (2)航路改善方策について 運航便数の検討 船舶更新の検討 寄港地の検討 増収方策の検討 (3)その他
第 4 回	日時：平成 26 年 2 月 20 日 ( 木 ) 13:30 ~ 16:00 場所：豊玉地域活性化センター 大会議室	(1)調査報告書 ( 案 ) について (2)航路改善計画 ( 案 ) について

## (委員名簿)

区分	氏名	所属・役職
国	神近泰裕	九州運輸局海事振興部 離島航路活性化調整官
県	牧野充浩 (北嶋弘記)	長崎県企画振興部新幹線・総合交通対策課次長兼課長 (同 参事)
市	平間壽郎	対馬市地域再生推進本部 本部長
航路事業者	梅野 泉	対馬市豊玉地域活性化センター 部長
住民又は利用者の代表	平井善正	寄港地有識者：嵯峨地区
住民又は利用者の代表	土脇恵博	寄港地有識者：水崎地区
住民又は利用者の代表	阿比留記文	寄港地有識者：水崎地区
住民又は利用者の代表	國分猛志	区長：仁位地区
住民又は利用者の代表	日高 肇	区長：佐志賀地区
住民又は利用者の代表	西 讓	一般市民：観光物産協会
住民又は利用者の代表	國分和明	一般市民：寄港地住民

( )は代理出席

## 2. 航路の現況

### (1) 概況

豊玉地区は対馬市のほぼ中央に位置し、対馬空港から地区中心部までは車で30分の距離にある。浅茅湾(あそうわん)は、複雑な入り江と無数の無人島で構成された典型的なリアス式海岸で、全域が壱岐対馬国定公園に指定されている対馬を代表する景勝地となっている。湾内は波があまり立たないという特性から、かつては、日本海の南の出口にあたる軍事・防衛の拠点として着目され利用されてきた。現在では、真珠の養殖やマグロの養殖も行われている。

2003年(平成15年)にはエコツアー会社も設立され、同市において当地域は、浅茅湾シーカヤック、浅茅湾周遊船などブルーツーリズム、エコツーリズムの中心地となっている。2004年(平成16年)3月、島内の巖原町・美津島町・豊玉町・峰町・上県町・上対馬町が合併(新設合併)して対馬市が誕生した。

### (2) 航路の概要

本航路は、浅茅湾に面した9つの港を結んでいる。

渡海船「ニューとよたま」は、1987年(昭和62年)建造され、燃費が毎年3%程度低下するなど、老朽化が進んでいる。船の重心が前方にあるため、曳き波が大きく、航路周辺の養殖環境への影響を避けるため、低速運航をせざるを得ない状況にある。

#### 【船舶概要】

船名	ニューとよたま
建造年月日	1987年(昭和62年)3月20日
就航年月日	1987年
総トン数	19トン
全長	11.95m
型幅	4.39m
航海速度	20kt(ノット)
旅客定員	60人
主機関種類/出力(馬力)	ディーゼル×2基 320PS/2400rpm 1kt(ノット)=1.85km/h

### (3) 運航便数・運航ダイヤ

本航路は、毎日2便(2往復)運航している。出発港は仁位で、1便往路、2便復路は全ての港を経由し、所要時間は90分(仁位～樽ヶ浜間)を要する。2便往路では3港(加志々、水崎、貝鮎)復路1便では1港(貝口)には寄港しない運航ルートとなっている。1便往路と1便復路の待機時間中(9時～12時)の3時間、浅茅湾周遊観光(不定期)航路として、運航されている。

また、本航路は利用者の減少等から収入も減少傾向にあり、航路経営は厳しい状況にある。



【航路ルート図】

【運航ダイヤ】

港名 (港間距離)	往路1便	復路1便	往路2便	復路2便
仁位 (2.0)	7:00	14:20	14:40	17:30
卯麦 (4.0)	7:08	14:12	14:48	17:22
貝口 (2.5)	7:20		15:00	17:10
佐志賀 (1.7)	7:30	14:00	15:10	17:00
嵯峨 (3.8)	7:35	13:55	15:15	16:55
貝鮎 (6.1)	7:45	13:45		16:45
水崎 (0.4)	8:00	13:30		16:30
加志々 (11.0)	8:05	13:25		16:25
樽ヶ浜	8:30	13:00	15:40	16:00
所要時間(分)	90	80	60	90
運航距離(km)	31.5	28.8	21.4	31.5

## 3. 航路診断

### (1) 就航率と各港の状況

過去5年間(平成20～24年度)の就航率は、97.6%である。平成22年度は荒天と機関故障の理由により、例年より若干落ち込んだ。平成24年度の運航実績は、1便354回、2便353回で

ある。水崎・加志々沖が荒天の場合には、貝口が退避港となる。

## (2) 利用状況

年間利用者数は平成 24 年現在で 3,306 人であり、平成 16 年度 (5,644 人) に比べ、41% 減少している。1 日平均利用者は 9 人程度となる。利用目的は、住民アンケートによると、第 1 位は通院 (86%) であり、ついで観光・レジャー (4.8%) となっている。

### 寄港地別利用者数

加志々～樽ヶ浜 63%、水崎～樽ヶ浜 13%、仁位～樽ヶ浜 12%、貝鮎～樽ヶ浜 6% の順であり、樽ヶ浜方面の利用がほとんどである。仁位の利用者の多くは、定期便を利用した観光客がほとんどである。平成 20～24 年度の増減では、嵯峨 (76% 減)、貝鮎 (62% 減)、佐志賀 (53% 減) の落ち込みが著しい。

### 便別利用者数

平成 24 年度では往路 1 便 (仁位 7:00 発) が 44.6% で最も多く、次いで復路 1 便 (28.9%) 復路 2 便 (20.5%) 往路 2 便 (6.0%) の順で、1 便が全体の 75% を占める。往路 2 便では 4 港 (嵯峨、佐志賀、貝口、卯麦) の利用者はほとんどいない。

### 曜日別利用者数

平成 24 年度では土日の利用は 8～9% 程度にとどまり、平日 (15～19%) の半分程度に過ぎない。特に、土日の 2 便 (年間) は往路で 77 人、復路 96 人で全体のわずか 6% にすぎない。

## (3) 各港の基盤状況とアクセス

### 基盤状況

- 【仁位】豊玉町中心部から 2km 程度離れ、バスとの接続がない。待合所とともに給油施設がある。駐車可能なオープンスペースを有している。
- 【卯麦・貝口】バス停との位置関係は近接であるが、バスダイヤとの接続はない。貝口の栈橋は階段であり、老朽化している。どちらも待合所がある。
- 【水崎・加志々】2 港間は約 600m 程度の至近距離にある。どちらもバス停との位置関係は良好であり、水崎には待合所がある。
- 【嵯峨・佐志賀】栈橋が老朽化し、段差もある。寄港地への車でのアクセスがしにくい。どちらも待合所はない。
- 【貝鮎】港には徒歩でしか行けず、車でのアクセスができない。岸壁には段差があり、待合所もなく、スクールバスの停留所への距離も遠い。

### 交通アクセス

往路 1 便を利用すると、樽ヶ浜では渡海船からバスへの接続が可能で、中対馬病院・巖原病院方面へのアクセスが可能である。中対馬病院・巖原病院方面から樽ヶ浜へのバスでのアクセスも可能となっている。復路の場合、2 つの便ともに加志々着 (1 便 13:25、2 便 16:25) からバスへの接続がなく、陸路の公共交通利用ができない。嵯峨、佐志賀、貝鮎地区では、スクールバス (1 日 3 便) が運行され、豊玉町中心部に行くことができる。スクールバスは、高齢者の乗車も可能で、すべて仁位行きであるが、渡海船との接続はされていない。

## (4) 利用ニーズと将来年間利用予測

### 住民

住民アンケートによると、「ほとんど利用しない」(63.5%) が最も多く、次いで「1 ヶ月に 1 回程度」(12.3%)。月に 1 回程度以下の利用頻度は全体の約 90% (仁位以外では 87%) となっており、利用頻度が低い。利用しない理由は、「他の交通手段の方が早い」(57.0%) が最も多く、次いで「その他」(25.8%) の順。その他の内訳は、「車を運転するから」という車利用

の便利さを回答する内容がほとんどである。

これまでのすう勢から年間航路利用者を推計すると、平成 32 年度 2,790 人（16%減）、平成 37 年度 2,520 人（24%減）と見込まれるが、地域全体で人口減少が進むものの、高齢者は増加することが見込まれ、車利用のできない高齢者の航路利用は高まることも考えられる。住民アンケートによると、施策実施による利用頻度は現在の 1.43 倍となることが期待され、これを前提にすると、年間利用者数は平成 32 年度 3,906 人程度、平成 37 年度 3,520 人程度となる。

#### **観光客**

不定期便（観光）利用は、平成 24 年度で 412.5 人、回数 21 回の利用となっている。内訳では貸切が 75%、乗合 25%の構成である。実態として、30～40 人の団体で、樽ヶ浜～仁位への 90 分貸切 A コース（30000 円）が最も多い（35%）。不定期便は 3～11 月の 8 カ月がシーズンであり、冬場の利用はほとんどない。

観光客に対するアンケートによると、乗船地（樽ヶ浜）までの交通手段はレンタカー（29%）、路線バス（25%）の順である。渡海船による浅茅湾観光の素晴らしさには好評を得ているが、港までの公共交通アクセスの悪さ、情報発信の弱さ（乗り場がわかりにくいなど）、待合所の老朽化、船舶の老朽化（冷房が効いていない、ガソリンの臭いがするなど）の問題が指摘されている。

## **4 . 航路改善計画**

### **(1) 概要**

本航路は、浅茅湾沿いの集落居住者にとって、主に通院目的や生活の足となってきたが、県道整備などによる陸上交通の利便性が高まり、本航路の年間利用者は平成 24 年度 3,002 人で、平成 16 年度の 5,365 人から 44%まで減少している。今後、県道唐崎岬線の改良事業などにより、より陸上交通の利便性は高まることが予想される。

航路利用者の減少や道路整備の進展等を背景に、陸路転換を検討したが、対馬市唯一のバス会社である(株)対馬交通は現状において、多額の補助金で運営しており、利用者が少なく収支が見込めない三里地区（佐志賀・嵯峨・貝鮎）への新規路線参入は、バスの購入、新たな人権費の発生などを考えると極めて困難な状況にある。また、水崎・加志々では、航路がバスの約半分の所要時間で済むことになり、料金面でも加志々～巖原と比較するとバス（2,180 円）より航路（1,210 円）が約半分の費用になり、利用者の経済的負担が少ない。

乗り合いタクシーの場合、豊玉町地区に存在するタクシー会社では、この事業に回せる台数は限られており、水崎方面や三里方面から利用する場合は対応ができない。そのため新たなドライバー及びタクシーの確保が必要となり、それに見合うまでの収支が見込めない。また、他の地区のタクシー会社では採算が取れないため、担う事業者がいない。以上のことから、陸上交通での転換は困難な状況にあり、本航路は浅茅湾周辺地区の住民にとって、時間的にも経済的にも重要な公共交通手段であることから、現行の航路存続が必要である。

また、平成 27 年春に開業予定の新病院近くに寄港地を移設した場合、現在以上に本航路を利用したい人は住民アンケートの結果では 35%あり、高齢者を抱える浅茅湾地区の医療介護サービスルートとしての役割は高まることが予想され、生活航路としての運航維持は不可欠である。

よって、本航路は運航・経営状況は厳しいものの、将来にわたり豊玉地域における不可欠な生活基盤と位置づけ、安全確保を第一としたうえで必要な経費削減策を講じるとともに、地域住民をはじめ観光客等の新規航路利用者の確保に向けた利用促進策を地域住民・利用者・運航事業者・関係行政機関による“協働”で検討・実施し、将来にわたって航路の維持を図っていくものとする。

## (2) 具体的内容

### 運航便数

通院目的がほとんどを占める本航路において、土日の復路1便、往路2便は利用客がほとんどなく、住民意向でも土日の運航に対する見直しニーズは高いことから、減便の可能性として、土日1便の場合、土日運休とした場合の費用削減を検討した。

便数の削減によって、運航コスト（燃料費）は、「平日2便・土日1便の場合」で117万円、「土日を2便ともに運休した場合」で209万円の費用削減が期待できる。

土日を2便ともに運休した場合、土日の交通利便性は最も低くなる。特に、三里地区（佐志賀、嵯峨、貝鮎）をカバーしているスクールバスは土日運休で、三里地区の土日における公共交通利用がなくなる。また、船舶を仁位に係留する状況となり、不定期便（観光船）としての利用客増大は見込めない。観光船としての活用を図るためには樽ヶ浜へ移動させる必要がある。

したがって、短期的には、減便の影響が少なく、一定の費用削減効果が期待でき、観光船としての活用上から、運航形態としては平日2便・土日1便の体制とする。また、昼間は収入増加を図るため、平日・土日ともに樽ヶ浜（新病院：仮称）を起点に不定期便（観光船）として活用する。

なお、実施にあたっては、地域住民への十分な周知の上で、すみやかに行うこととする。

### 船舶の更新

#### 1) 導入方法

- ・船舶更新の方法として、3つのケース（現船を存続させる、中古船を導入する、新船を導入する）が考えられ、新船は現船や中古船に比べ、初期投資や減価償却費が高くなるものの、低燃費・省エネルギー化、バリアフリー化、曳き波や騒音振動の抑制などへの対応が可能となり、イメージアップや増収策にも資することから、新船導入を基本に進める。

#### 【新船導入のメリット】

航路の実態やニーズに合った規模・定員、低燃費・省エネルギー化、バリアフリー化、曳き波の抑制など本航路特有の課題を一体的に解決することができる。また、船舶修繕費、燃料費の削減を図ることができる。20トン未満の場合、1.2～1.3億円程度の船価（他事例による）となり、現船利用や中古船導入に比べ、初期投資が高くなる。また、減価償却費も高くなる。しかし、寄港地の新病院（仮称）移設とあわせて、新船導入によるイメージアップが図られ、集客効果も高まると考えられる。さらに、現船や中古船に比べ、増収方策として運賃値上げに対する合意が得られやすい。

#### 2) 船型

- ・現船「ニューとよたま」の旅客定員は60名であるが、集落地の過疎化、少子・高齢化の進行、道路基盤の改善などにより、航路利用者が減少しており、利用実態に見合わない過大な輸送サービスを提供している。今後は、輸送需要に応じた小型・省エネルギー船舶とすることで、修繕費、燃料費等の各種費用の削減が見込まれることを踏まえ、現行船と同等規模の小型・省エネルギー船舶を基本とし、バリアフリー対応とする。

### < 具体的内容 >

#### 【総トン数】

- ・今後の輸送需要、就航率の維持及び費用面などを総合的に判断し、総トン数は19トン程度とする。

### 【旅客定員】

- ・浅茅湾は、市内で唯一クルージングが楽しめる観光スポットであり、対馬観光の売りとなっていることから、団体客利用に資する定員を確保していく。平成24年度では、団体貸切における最大利用者数は39名となっており、不定期航路として観光バス利用の観光客を一度に乗船させることができる定員として、**45名程度（いす席）**とする。

### 【形状・船質】

- ・現船は、船底形状V型の単胴船で、FRP単板構造である。本航路の場合、水崎沖の外海は波が高く、双胴船は単胴船に比べ、欠航が増えること、回転などの運動性能に劣ること、高コストであることから、**現船と同様の形状（船底形状 型の単胴船）**とする。
- ・船質は、建造費用、処分費用、修繕費等の維持管理費、耐久性等を勘案し、**FRP（強化プラスチック）**とする。
- ・曳き波を低減させる形状を持つものとする。
- ・時化にも強い船体とするため、**全長、全幅、深さは、本航路特性にあわせた諸元**とする。

### 【速力】

- ・現船は、最大速力27ノット、航海速力20ノットを有しているが、航路周辺の水産業操業環境、燃料費節減に配慮し、実際の航海速力は12ノット程度で低速運航している。住民意向では、高速化に対する意向は少数である。よって、代替船舶においては、**最大速力20ノット以上、航海速力16ノット程度**が確保できるものとする。

### 【主機関】

- ・現船は、320ps×2基2軸であり、代替船においても、**現船程度の出力を確保**する。騒音振動が指摘されていることから、**低騒音・低振動型のもの**とする。運航時及び各港停泊中の冷暖房等の電源を確保するため、**補機1基を確保**する。
- ・省エネルギー船として、現状より**燃料費の2割削減**をめざす。

### 【その他】

- ・高齢者等が安全安心して利用できるよう、**バリアフリー適合**の船舶とし、バリアフリー対応トイレを設置する。
- ・冷暖房機器は、補機の電源容量で賄えるものとする。
- ・客室の冷暖房に関する断熱性、機関室周辺の防音性、断熱性に配慮したものとする。
- ・手小荷物、車椅子用のスペースを確保し、デッキを設置する。
- ・観光客向けとして、浅茅湾の景観や歴史、ブルーツーリズムの魅力などをDVD上映するテレビを導入する。

### 《現船と新船の比較》便数は平日2便・土日1便、現行ルートで試算

船名	現船	新船	備考
船舶種類	旅客船	旅客船	
航行区域	沿海区域	沿海区域	
総トン数	19トン	約19トン	
長さ×幅×深さ(m)	11.95×4.39×1.50	現船程度	
主機関	320ps×2	現船程度の出力	低騒音・低振動とする
航海速力	20ノット	16ノット	
最大速力	27ノット	20ノット	
旅客定員	60人	約45人	
乗組定員	3名	3名	
形状	船底V型一層甲板	船底V型一層甲板	
船質	FRP	FRP	

燃料消費		49L / 回 <sup>1</sup>	39L / 回	現船より 20%削減をめざす 他事例を参考に設定。
船 価			1.3 億円 (諸経費含む)	
10 年間 累計コ スト(百 万円)	燃料費	68.3	54.6	20%削減見込
	修繕費	33.9	11.2	67%削減見込
	計	102.2	65.8	

1：主燃料（A重油）平成 24 年度 69,450 L ÷ 1414 回 49 L / 回（片道）

2：P.11 の C 案の場合、燃料費は 43.4 百万円となり、現船（54.7 百万円）と比較した場合、20%の削減となる。

## 【就航時期】

- ・新船の就航時期については、条件が整い次第、建造に着手するものとし、平成 27 年 4 月 1 日の就航予定とする。

## 寄港地

### 1) 新病院近傍への寄港地移設

- ・新病院付近への寄港地移設により、利用頻度が大きく高まることや、観光利用の魅力も高まることから、寄港地の移設は、新病院開設と同時に進行。（新船の就航は平成 27 年 4 月 1 日を予定して進めるものとするが、同期日に新病院が開設されていない場合には、樽ヶ浜を寄港地とする。）なお、寄港地整備促進に向け、長崎県との調整を進める。
- ・新病院開院までに、陸上施設の整備や交通アクセスの改善など環境整備を図る。



### 2) 既存寄港地の見直し

航路運営の効率化を図る観点から、新船により樽ヶ浜から新病院（仮称）への寄港地移設及び土日 1 便減便を前提として、次の 3 案を設定し比較検討した。

【A 案】現状維持

【B 案】6 港（卯麦、水崎、嵯峨の 3 港を廃止）

【C 案】4 港（仁位、水崎、加志々、新病院）+ 曜日指定港

検討の結果、寄港地は利用実態に見合ったものとし、寄港地周辺的生活利便性の低下を著しく低下させないようにするため、

**毎日寄港・・・仁位、水崎、加志々、新病院**

**曜日指定港（週 1 回程度）・・・卯麦・貝口・貝鮎・嵯峨・佐志賀**

を前提に、見直しを図るものとする。

### 《寄港地・ルートの考え方》

- ・利用者の少ない寄港地を当面廃止するのではなく、寄港する曜日を指定（限定）することで、一定の生活利便性を確保しつつ、効率的な運航を行うことで経費の圧縮を図る。
- ・年間利用者の上位である加志々、仁位、水崎および新病院は、平日・土日ともに毎日寄



港する。

- ・仁位は、主要な公共公益施設、観光施設に最も近くに位置し、観光目的での寄港地となっており、燃料補給地ともなっていることから、出発港とする。
- ・卯麦・貝口及び三里地区（貝鮎、嵯峨、佐志賀）の5港は利用者が少ないことから、1週間に1回程度の寄港とする。
- ・1便復路は1便往路と同じ港を寄港するものとする。2便往路は仁位、樽ヶ浜以外の利用者はほとんどいないことから、仁位、新病院とする。2便復路は1便復路と同じ港を寄港地とする。

- ・曜日指定港については、今後、新病院の診療科目や利用ニーズを把握し、地域住民の合意を十分踏まえて、曜日設定を行うものとする。
- ・さらに、ニーズに合ったより効率的な運航を行うため、利用実態、地域意向を十分踏まえて、出発港（仁位）の見直し、近傍寄港地間における寄港地の集約化を含めた運航ダイヤを検討し、コスト縮減に取り組む。

### 【比較検討】

- ・A案は、3案の中で最も多くの将来利用者が見込まれるが、燃料費の削減効果は最も低い。
- ・B案は、C案よりも将来利用者が多いが、港の廃止となることから代替交通手段の確保が必要となるが、その確保が困難な状況であり、住民の利便性低下を引き起こすことになる。また、将来利用者の増加が予想された場合、廃港を復活することは極めて困難であり、柔軟な対応ができない。
- ・C案はB案に比べ、利用者数の少ない東部の3港に対し一定のサービスを確保しつつ、燃料費の削減を高められ、効率的運航が可能である。また、複数の港間における集約化や将来需要の増大に応じて寄港日を拡大するなど柔軟な対応ができる。福岡行き空路との乗継が可能になり、広域的な交通利便性が高まるなどのメリットも想定される。
- ・C案の場合、利用者の通院利便性を高めるため、曜日指定港の設定の際には、曜日毎の診療科目、地域のニーズ等を勘案する必要がある。

### <参考> 運航距離縮減による広域交通利便性の向上

- ・運航距離の短縮によって仁位発7:00の1便で、新病院への到着が8:13前後となり、8:20前後のバスダイヤが設定された場合、対馬空港福岡発（8:55）に間に合う。



航路時間は速力 12.3kt (22.8km) で算出。距離は図上計測による。  
仁位～新病院 (25.0km) はC案の平均運航距離。新病院発のバス時刻は想定。

### 【将来利用者数の推計】

	(人)
平成25年度 定期便利用者数	2,712
平成25年度 嵯峨・佐志賀・貝口・卯麦の利用者数 計	140.5
-	2,572
× 土日1便による減少 (0.94) × 施策効果 (1.43)	3,457 … C案 施策効果あり
施策効果がない場合 ÷ 1.43	2,417 … C案 施策効果なし
A案の新船の場合、の2%アップを見込む	3,526 … A案新船
同 施策効果がない場合 ÷ 1.43	2,466 … A案現行船

(減港による年間燃料費削減の比較)

		A案(現状維持)	B案(6港)	C案(4港+曜日指定港)
概要		・現在の8寄港地を存続させる案。	・利用者が僅少である寄港地(卯麦、水崎、嵯峨)を廃止し、6港にする案。	・仁位を出発港とし、5港(卯麦・貝口・佐志賀・嵯峨・貝鮎)のうちいずれか1港に曜日指定で寄港、水崎・加志々を経由し、新病院に至る案。
寄港地		9港:仁位、卯麦、貝口、佐志賀、嵯峨、貝鮎、水崎、加志々、新病院	6港:仁位、貝口、佐志賀、貝鮎、加志々、新病院(卯麦、水崎、嵯峨の3港を廃止する)	5港: 毎日寄港 - 4港(仁位、水崎、加志々、新病院) 曜日指定 - 5港(卯麦・貝口・佐志賀・嵯峨・貝鮎)のうちいずれか1港
出発港		仁位	仁位	仁位
寄港ルート	1便往路	仁位 卯麦 貝口 佐志賀 嵯峨 貝鮎 水崎 加志々 新病院	仁位 貝口 佐志賀 貝鮎 加志々 新病院	仁位 (卯麦・貝口・佐志賀・嵯峨・貝鮎のうちいずれか1港) 水崎 加志々 新病院
	距離	31.1 km	27.3 km	23.8 km
	1便復路	新病院 加志々 水崎 貝鮎 嵯峨 佐志賀 卯麦 仁位(貝口は寄港しない)	新病院 加志々 貝鮎 佐志賀 貝口 仁位	新病院 加志々 水崎 (卯麦・貝口・佐志賀・嵯峨・貝鮎のうちいずれか1港) 仁位
	距離	28.4 km	27.3 km	23.8 km
	2便往路	仁位 卯麦 貝口 佐志賀 嵯峨 新病院(貝鮎、水崎、加志々は寄港しない)	仁位 新病院	仁位 新病院
	距離	21.0 km	14.8 km	14.8 km
	2便復路	新病院 加志々 水崎 貝鮎 嵯峨 佐志賀 貝口 卯麦 仁位	新病院 加志々 貝鮎 佐志賀 貝口 仁位	新病院 加志々 水崎 (卯麦・貝口・佐志賀・嵯峨・貝鮎のうちいずれか1港) 仁位
距離	31.1 km	27.3 km	23.8 km	
所要時間(分)	1便往路	90分	80分	70分
	1便復路	80分	80分	70分
	2便往路	60分	40分	40分
	2便復路	90分	80分	70分
運航距離(年間)		34,200 km	29,950 km	27,127 km
平成25年度現在との差		5,841 km	10,091 km	12,914 km
燃料消費量(年間)		51,896 リットル	45,448 リットル	41,164 リットル
平成25年度現在との差		24,054 リットル	30,502 リットル	34,786 リットル
燃料費(年間)		5,468 千円	4,788 千円	4,337 千円
平成25年度現在との差		2,534 千円	3,214 千円	3,665 千円
将来利用者数 すう勢		2,466 人	2,441 人	2,417 人
(平成27年度) 施策展開 1		3,526 人	3,491 人	3,457 人

1: 施策展開とは、係数1.43(将来の利用頻度/現在の利用頻度)を乗じた値

2: 各案ともに平日2便・土日1便の運航便数、新病院への寄港地移設を前提とし、新船とした場合の試算。

## 収入増加策

### 1)公共交通機関の連携によるサービスの改善

・新病院(仮称)から空港・市役所方面のバスへの円滑な乗り継ぎが必要となることから、

今後路線バスのダイヤ見直しや地域におけるデマンド交通の可能性などの検討など、バス交通事業者と一体となって総合的な連携を高める対策について検討を進める。

## 2)新船導入に伴う旅客運賃見直し

- ・本航路は平成9年4月以降、旅客運賃の見直しを行っておらず、新船導入に伴う快適性・利便性等の向上を考慮し、環境が整い次第、旅客運賃の見直しを行う。
- ・見直しについては、利用者の意向を十分踏まえた上で、実施する。

## 3)観光コース利用者の増大に向けた取組強化

- ・対馬市観光協会等との連携を強化し、積極的な情報発信の強化に努め、利用促進を図る。特に、近年18万人を有する韓国人旅行者や福岡方面からの旅行者をターゲットに、利用者ニーズの把握や航路利用策の検討を図る。

### 【浅茅湾内体験型プログラムの開発】

- ・代替船舶の更新を契機に、和多都美神社・大吉戸神社などの歴史的な名所、鋸割岩(のこわきいわ)、万関橋、芋崎燈台、神話の里自然公園などのレクリエーション施設を生かし、渡海船利用と連携した体験プログラム開発に努める。

### 【湾内クルージングメニューの魅力化】

- ・浅茅湾観光は、多くの観光客に好評を得ている。しかし周遊観光航路は3コースのみであることから、地域資源の掘り起こしとともに、新船導入を契機として浅茅湾外も含めた新クルージングコースの設定など観光ルートの造成を検討する。

### 【情報案内サービスの充実】

- ・乗務員による船上観光案内サービスの充実、DVD等による観光案内ビデオの紹介、地元高校生による写真パネル展示など郷土色豊かな工夫により、情報案内サービスの充実を図る。

## 4)地域住民の利用促進

- ・豊玉地域の人口減少・高齢社会の進展が進む中でも、身近な地域の生活交通機関として積極的に利用してもらうため、市、商工会議所など関係部局が連携して、各種イベントの企画実施や、広報紙・インターネットなど多様な媒体を活用したわかりやすい情報内容の改善などにより、地域住民に対する利用促進を図る。
- ・対馬市が一体となって浅茅湾周辺の地域資源を活用し、エコツーリズムをはじめスポーツ交流・文化交流・学校間交流など、多様な交流促進に取り組むことにより、航路利用促進に繋げていくものとする。

## その他

- ・今後、対馬市は住民アンケートや地元説明会の実施により判明した要望に対し、その内容を真摯に受け止め、可能な限り改善を図り、利用促進策の効果が上がるような輸送機関として、サービス向上に努める。