

所管事項調査に関する資料

目次	ページ
1 長崎市公共交通総合計画（案）の基本的な方針について	1～10

まちづくり部

令和2年2月

長崎市公共交通総合計画（案）の基本的な方針について

I 長崎市公共交通総合計画（案）の概要

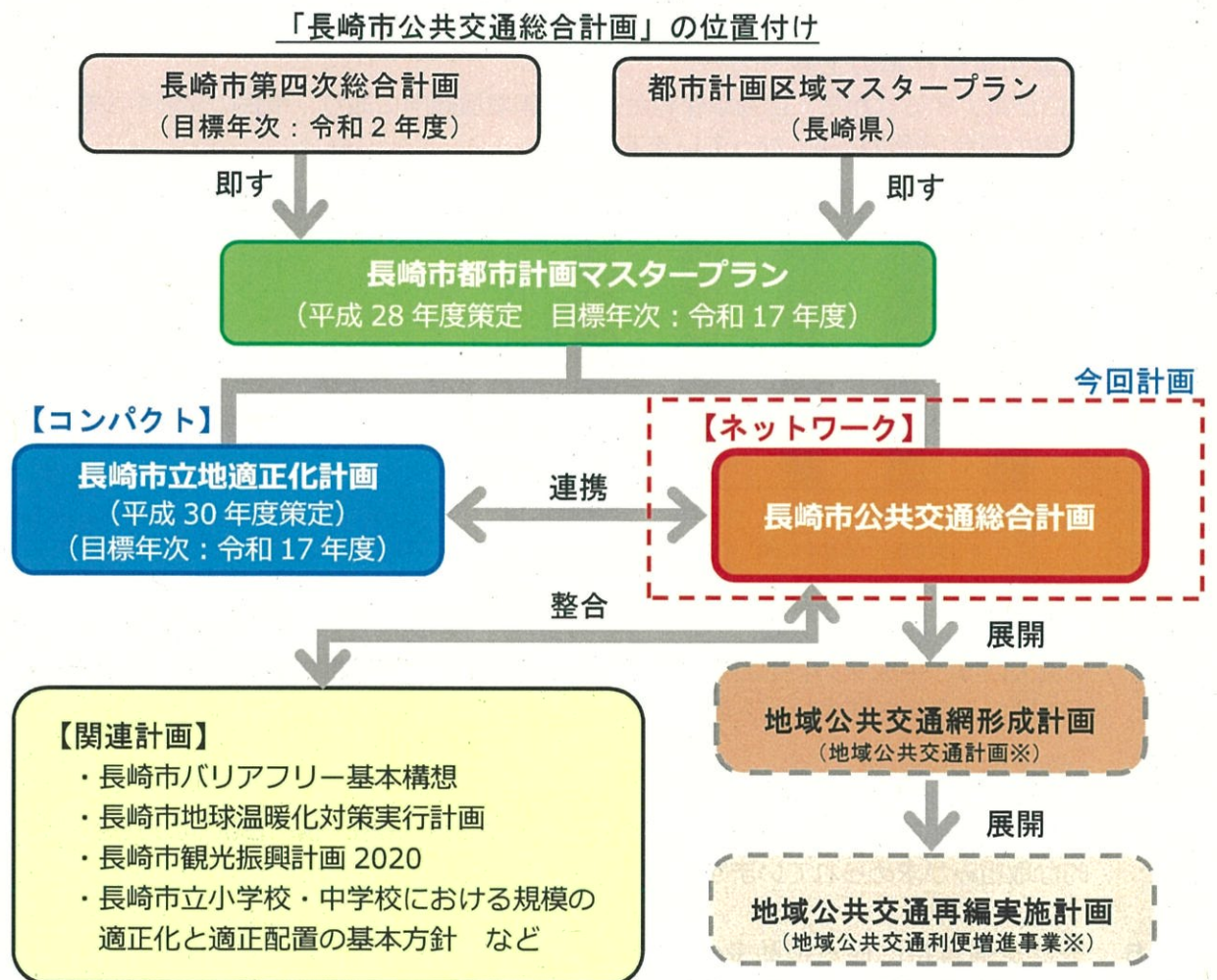
1 策定の目的

長崎市では、路線バス、路面電車、鉄道などの公共交通機関が日常の市民の移動を支えています。一方、その利用者数は減少しており、持続可能な公共交通機関へと転換していく必要があります。

そこで、公共交通ネットワークのあるべき姿を明らかにするとともに、行政と事業者や関係者が連携・協力し、取り組むべき方向性を示すものとして、「長崎市公共交通総合計画」を策定します。

2 位置づけ

「長崎市都市計画マスタープラン」で示す将来のまちの形『ネットワーク型コンパクトシティ長崎』の『ネットワーク』の部分に関する計画として位置づけます。



※現在、国において地域公共交通活性化再生法に基づく新たな計画制度を検討中
新たな制度にあわせて、「独占禁止法」や「道路運送法」の見直しも行われる見込み

3 対象区域

本計画は、長崎市全域を対象とします。

4 計画期間

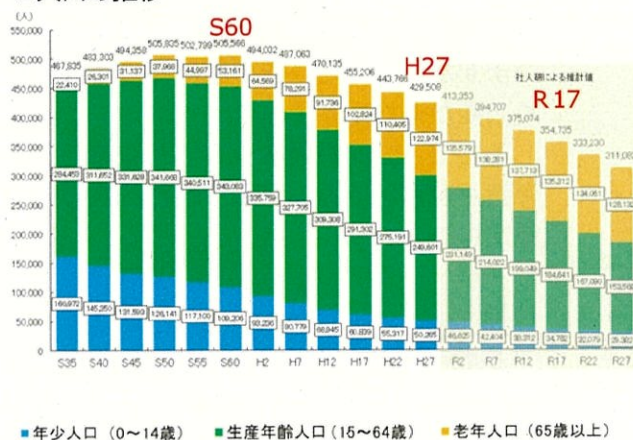
本計画の計画期間は、「長崎市都市計画マスタープラン」や「長崎市立地適正化計画」に合わせ、令和17年度までとし、概ね5年ごとに見直しを行います。

II 公共交通を取り巻く状況

1 人口減少と少子・高齢化の進行

- ・長崎市の総人口は昭和60年をピークに年々減少し、今後もその傾向が続くと予想されています。
- ・特に、公共交通の主たる利用者層である生産年齢人口（15～64歳）が減少しています。
- ・また、年少人口（15歳未満）の減少により小中学校の統廃合などが進んでいます。
- ・一方、高齢化率は増加傾向で、平成27年度は約30%、令和17年度は約40%と予想されています。

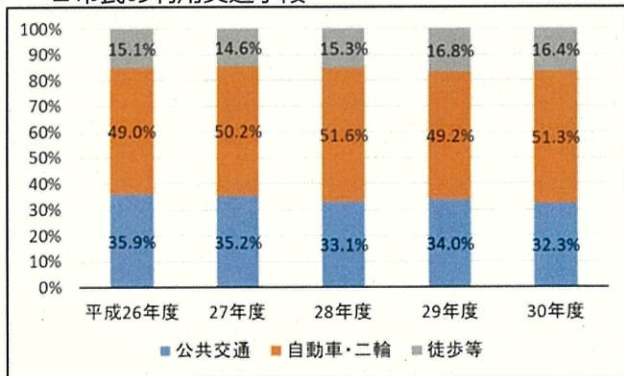
■人口の推移



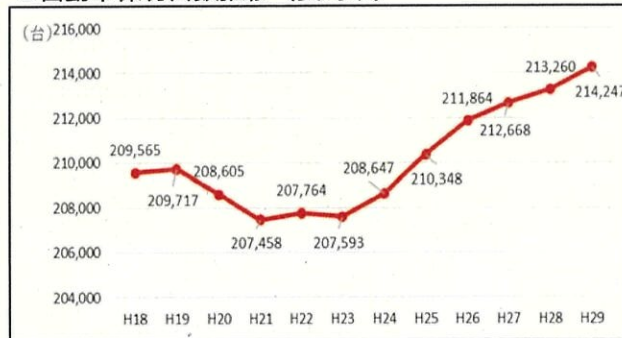
2 自家用車依存率の上昇

- ・人口が減少するなかで、自動車保有台数は近年増加傾向にあり、市民の交通手段も自家用車利用の割合が徐々に高くなっています。

■市民の利用交通手段



■自動車保有台数推移（長崎市）



3 増加傾向にある交流人口

- ・交流人口は、平成23年度以降増加傾向にあり、九州新幹線西九州ルートや交流拠点施設の完成も控え、今後も拡大が見込まれます。

4 環境問題の顕在化・深刻化

- ・長崎市地球温暖化対策実行計画において、温室効果ガス総排出量削減に向け交通分野も積極的な取り組みが求められています。

5 公共交通維持に係る補助金の増大

- ・長崎市において、健全で安定的な行財政運営を行っていくには、人口減少・高齢化が他都市に先行して進んでいることから、一層の自主財源の確保等が求められる中で、コミュニティバスや乗合タクシーなどでは、利用者の減少に伴い補助額が年々増加しています。

Ⅲ 公共交通の現状

1 運行エリア

- ・路線バスは市内全域で、路面電車、鉄道及び航路は市内特定エリアで運行（運航）され、公共交通機関の徒歩圏人口カバー率は約80%です。
- ・路線バスで対応できないエリアの一部で、コミュニティバスや乗合タクシーなどを運行しています。

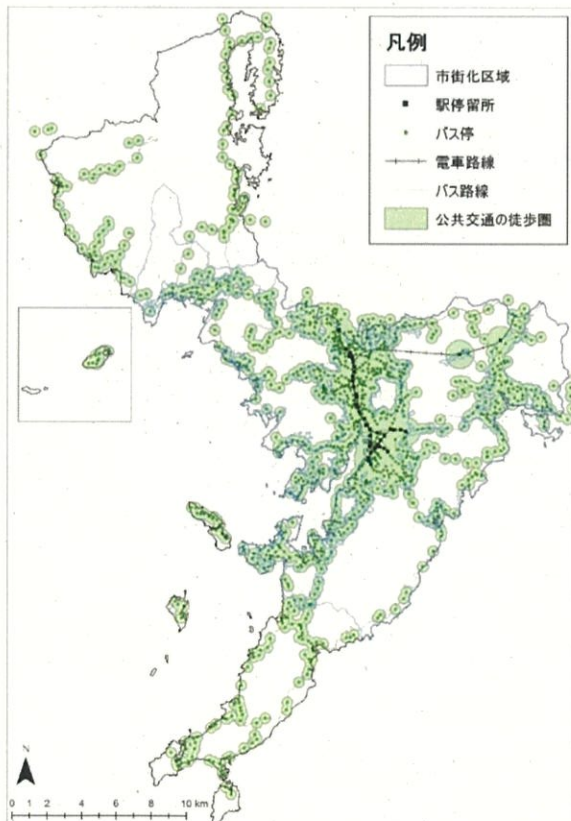
2 運行本数

- ・外海、琴海（村松地区以北）、伊王島、高島地区以外の生活地区と都心部とを結ぶ路線バスは、概ね30分に1便以上が確保され、都心部を中心に運行系統が重複しているエリアは、特に、高頻度で運行されています。
- ・路線バスは4社局により運行されていますが、一部区間で競合する路線が存在しています。

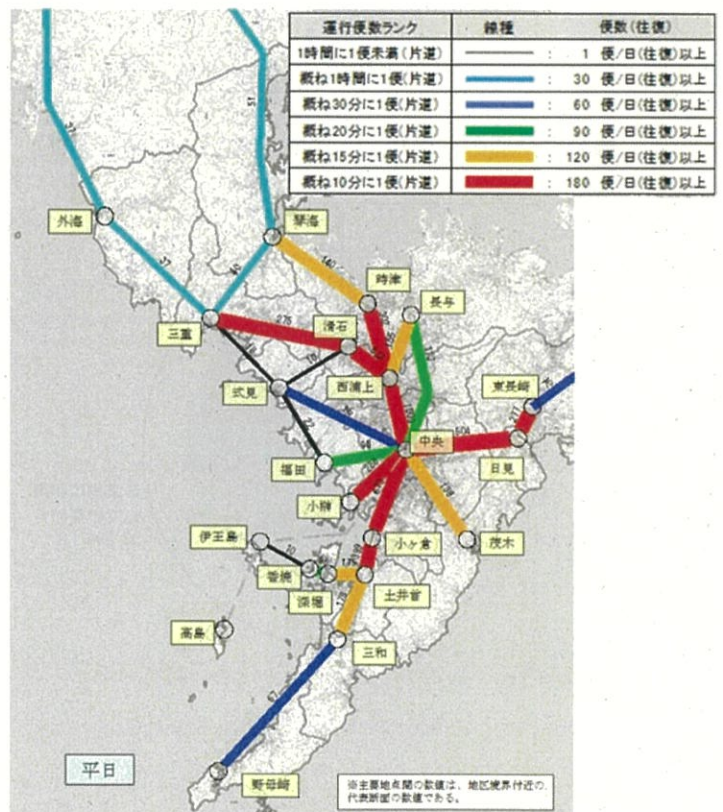
3 利用状況

- ・市民の43%が日常的に公共交通機関を利用しており、必要不可欠な移動手段となっていますが、全体として利用者は減少傾向にあり、特に、路線バスとタクシーの減少が顕著です。
- ・中心部から離れるに従い公共交通機関を利用しない傾向にあります。
- ・人口の減少率よりも公共交通機関利用者の減少率が上回っています。
- ・放射型路線網により、運行系統が重複する中心部付近では乗車率が低い傾向にあります。
- ・各生活地区からの移動先は、全体的に都心部への移動が多い傾向にありますが、都心部から離れた地区では、地域拠点（住吉・矢上・江川周辺）への移動割合が高まる傾向にあります。
- ・サービス面では「便数」や「移動時間」が重視されています。

■公共交通機関のカバー状況



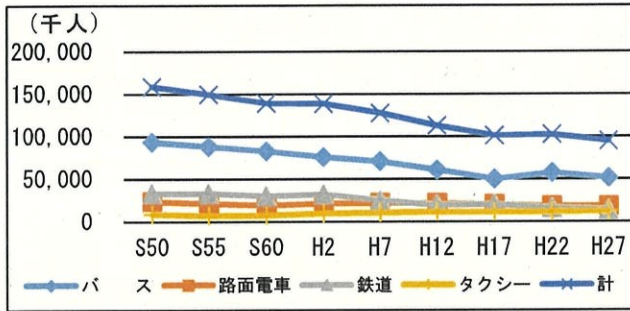
■主要地点間の運行便数（平日）



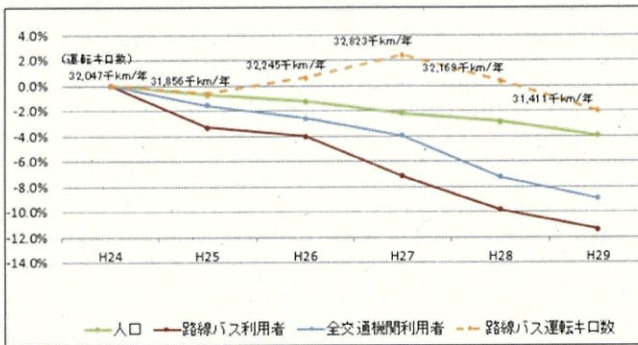
4 経営面

- 各交通事業者は、赤字路線を黒字路線の収益で補い運行していますが、現在は、運輸部門の赤字をそれ以外の収益で補いながら路線の維持を図るという状態が続いています。
- 路線バス利用者が減少している中、路線バスの運転キロ数は、ほぼ現状維持で推移しています。
- 長崎市内の公共交通機関の運転手は不足しており、高齢化も進んでいます。
- コミュニティバスや乗合タクシーはほとんどが赤字運行となっています。

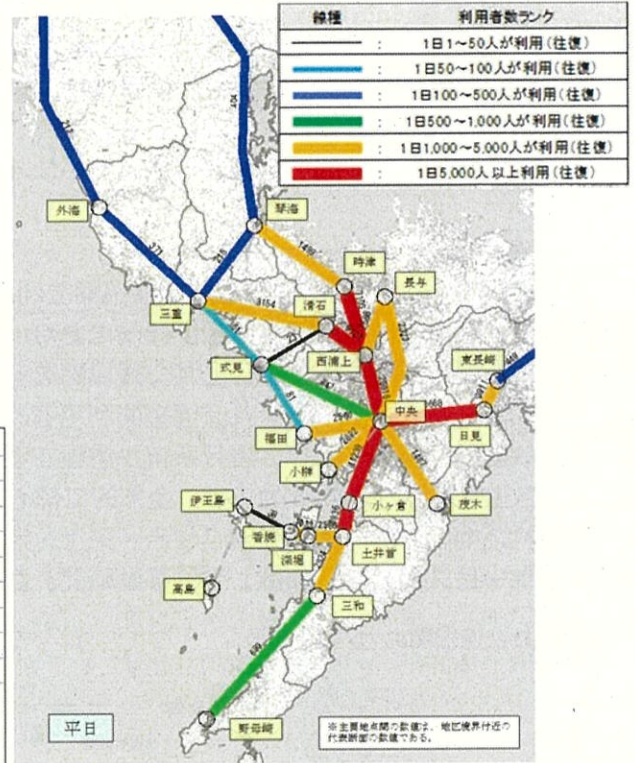
■公共交通利用者数推移



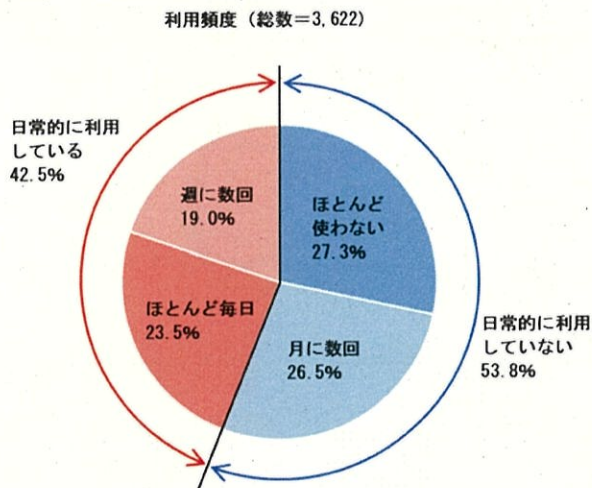
■長崎市の人口と公共交通利用者、路線バス運転キロの増減率の推移 (H24=0.0%)



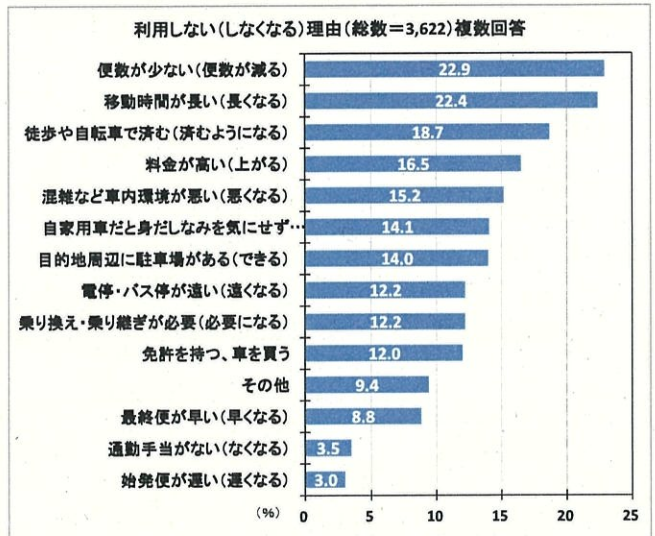
■主要地点間の公共交通利用者数 (平日)



■公共交通の利用頻度 (H29 市民アンケートより)



■公共交通を利用しない、または利用しなくなる理由 (H29 市民アンケートより)

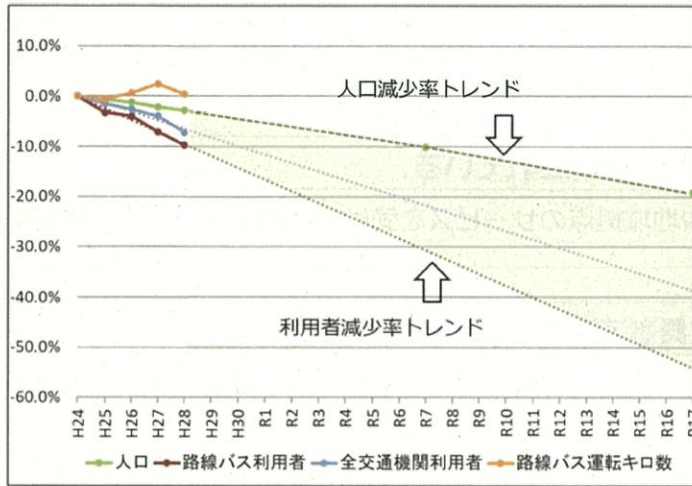


IV 公共交通に関する調査・分析

1 将来シミュレーション

- 公共交通利用者の減少率は、人口の減少率よりも高い割合で推移していくことが見込まれます。
- 運賃収入は現在比で人口減少率ベースでは年間9億円程度（利用者減少率ベースでは年間33億円程度）の減収が見込まれます。

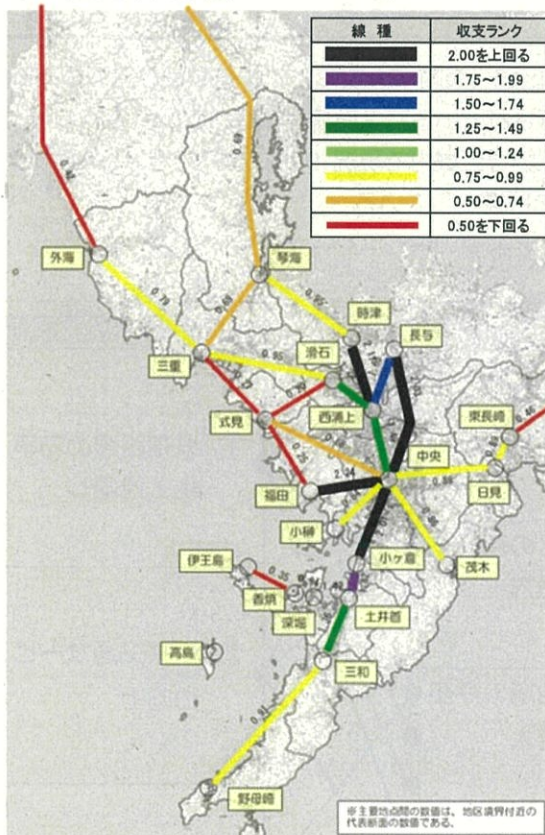
■長崎市の人口と公共交通利用者の減少率の推移（H24=0.0%）



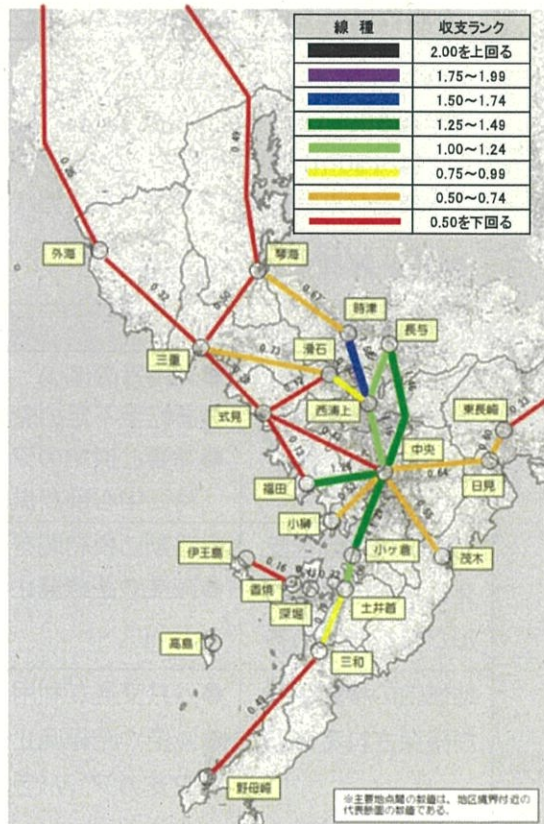
現在の北部地区全域（滑石、三重、琴海、外海、長与町、時津町）に係る路線バスの運行全廃が必要となる額に相当

■主要地点間の収支率（利用者減少率ベース）

H28（長崎市試算値）



R17（長崎市試算値）



※運行便数（運行経費）はH28と変更せずに算出

V これからの公共交通に向けて

1 目指す姿

目指す姿① 各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている

- ・市民生活や都市活動を支える重要な移動手段であることから、持続可能なものでなければなりません。

目指す姿② 拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている

- ・長崎市が目指す、コンパクト&ネットワークの都市構造は、都心部と地域拠点、生活地区が連携しながら一体的に機能する必要がある、公共交通はその移動を支えなければなりません。

目指す姿③ 地域内の移動手段が確保されている

- ・地域での暮らしを支え、都心部や地域拠点のサービスを受けるためには、必要な移動手段が確保されなければなりません。

目指す姿④ 都市の活性化に貢献する運行形態となっている

- ・生活を支えること以外にも、観光、産業、都市の発展に必要な様々な移動に対応できる公共交通でなければなりません。

2 目標

- 立地適正化計画の居住誘導区域内で、公共交通徒歩圏人口カバー率 90%※を維持する
- 周辺区域では、地域の実情にあった移動サービスを確保する

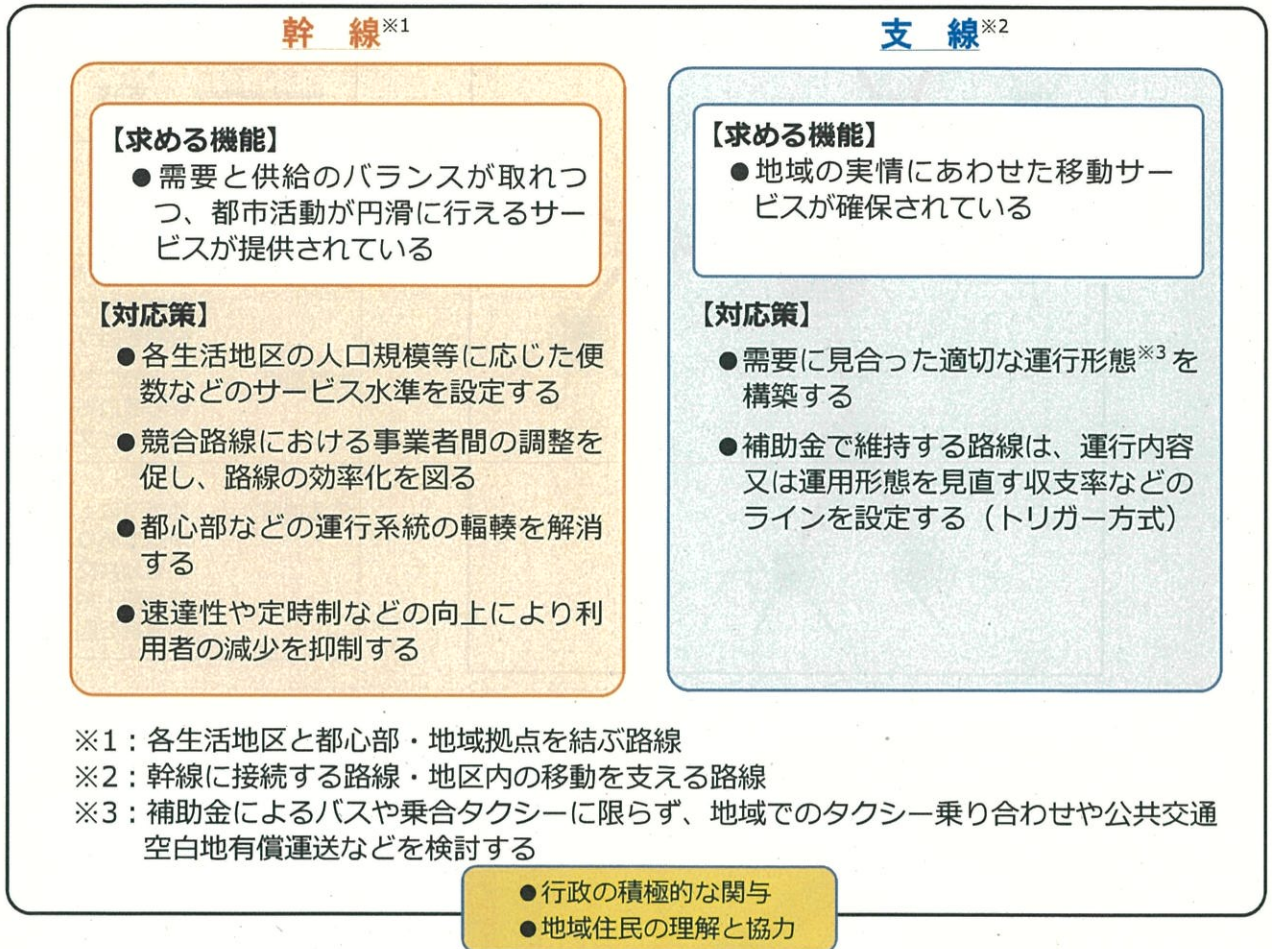
※公共交通のサービス水準の目安である公共交通利便区域（長崎市の定義：①鉄道駅及び路面電車電停から半径 500m 圏内又は②1 日 30 本（平日）以上運行されているバス路線の沿線 300m（平均勾配 10 度以上は 150m）圏内の区域）の人口カバー率は居住誘導区域内で現況 92%であり、公共交通のサービス水準を将来も維持する考えから、カバー率 90%を目標としている

3 課題と課題解決の方向性

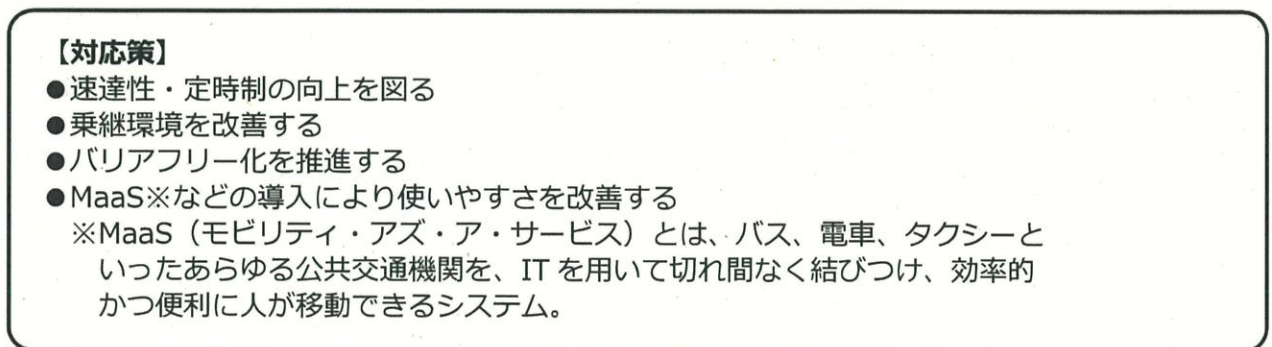
目指す姿	課題	課題解決の方向性
各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者の減少 ●運転手不足の深刻化 ●需要と供給のアンバランス（特に中心部が供給過多） 	<ul style="list-style-type: none"> ① 既存路線の効率化・見直し ② 公共交通サービスの向上 ③ 公共交通空白地域の拡大抑制・解消
拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている	<ul style="list-style-type: none"> ●移動に長時間を要する地区の存在 ●減便や路線廃止の可能性増大 	
地域内の移動手段が確保されている	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通が利用しにくい地域の存在 ●減便や路線廃止の可能性増大 ●収支のアンバランス 	
都市の活性化に貢献する運行形態となっている	<ul style="list-style-type: none"> ●大型事業で人の移動に変化 ●路線バスは観光客にとってわかりづらい 	

4 対応策

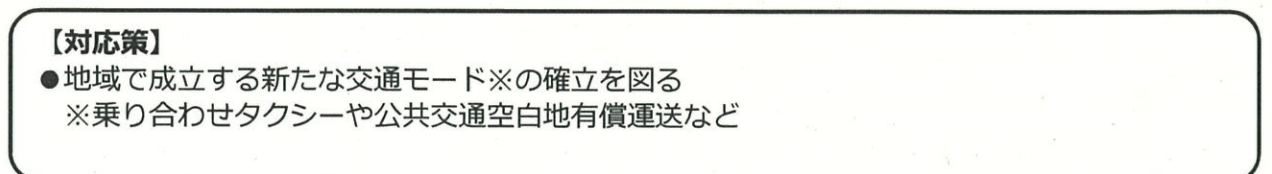
(1) 既存路線の効率化・見直し



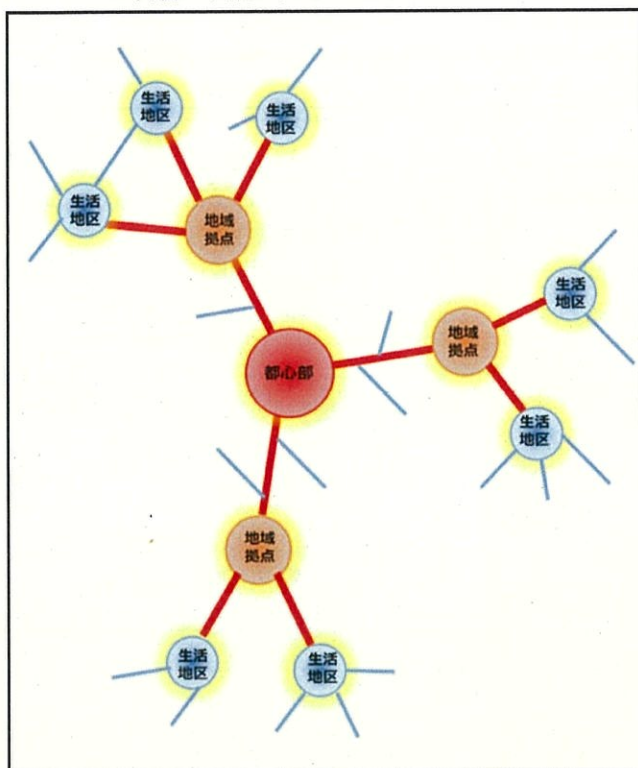
(2) 公共交通サービスの向上



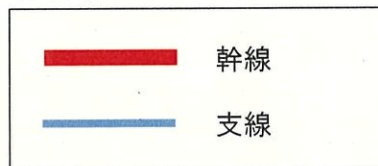
(3) 公共交通空白地域の拡大抑制・解消



■ 幹線・支線（イメージ）



凡例



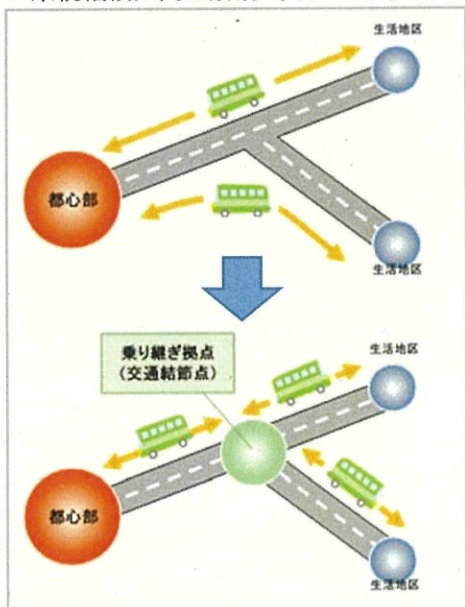
定義

都心部 … 都市機能が集中し、市全体をけん引する役割を担う地域

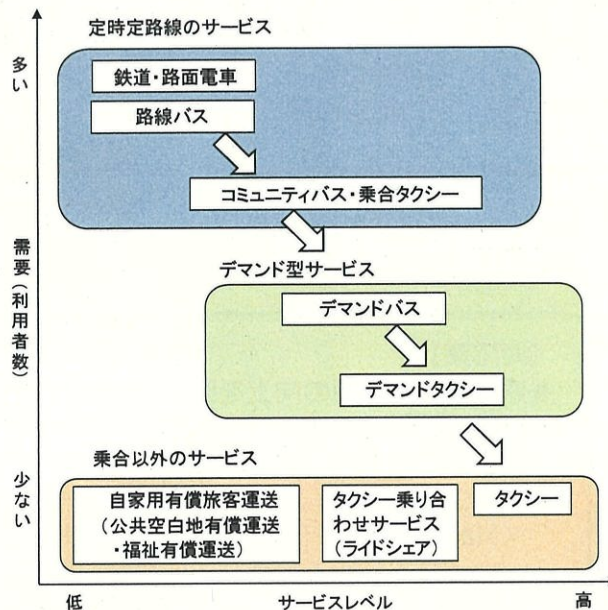
地域拠点 … 将来的にも都心部・都心周辺部を補完するサービスを担うべき地域

生活地区 … 地域コミュニティの中心であり、将来的にも公共交通により都心部・地域拠点との連携を図る地区

■ 系統輻輳区間の解消（イメージ）



■ 需要と運行形態の関係

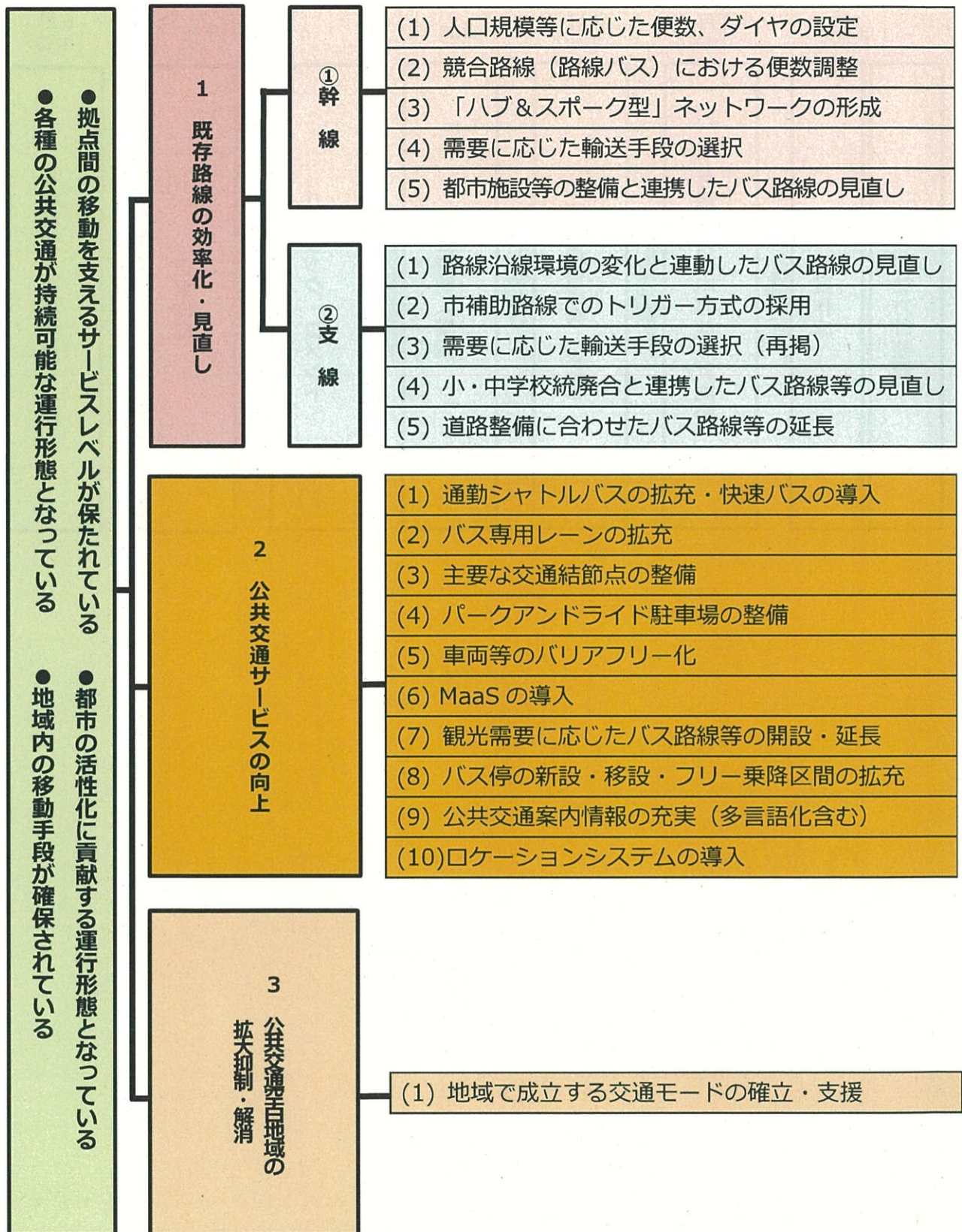


VI 計画の推進

1 計画推進に向けて

- ・ 市民、交通事業者及び行政が一体となって検討・協議を行います。
- ・ 既存の路線網や運行形態を見直しは、市民の利便性低下や事業者間の利害関係が一致しないことが想定されるため、行政が主体的かつ積極的に関与していく必要があります。
- ・ 公共交通が利用できない地域の移動手段の確保は、行政が主導してその対策を実現に導いていく必要があります。

VII 検討施策例



Ⅷ 今後のスケジュール（予定）

