

# 令和6年5月 地域公共交通対策特別委員会資料

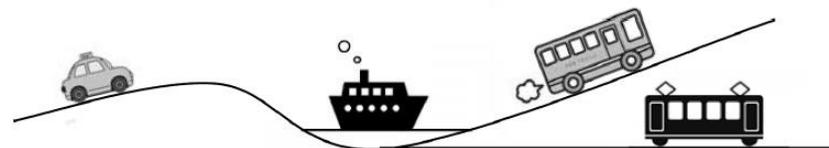
## 本市の公共交通の現状と課題について

目次	ページ
1 長崎市地域公共交通計画（R3.8策定）の概要	2～19
2 計画策定後の公共交通の現状	20～27
3 現在の取組みの概要と課題	28～33

令和6年5月  
まちづくり部

# 1 長崎市地域公共交通計画(R3.8策定)の概要

走ルマチナリタイ  
ソウマイウ交通機関ガ  
市民ノ足トナリ走り  
自家用車ニモ負ケス  
人口減少ニモ負ケス  
走ルマチナリタイ  
ソウマイウ交通機関ガ  
市民ノ足トナリ走り  
自家用車ニモ負ケス  
人口減少ニモ負ケス



長崎市地域公共交通計画

令和3年8月

長崎市

## (1) 策定の目的

長崎市では、路線バス、路面電車、鉄道、タクシー、船舶といった公共交通機関が、社会インフラとして日常の市民の移動を支えています。そのサービス水準は、公共交通の徒歩圏人口カバー率で表すと約80%で、全国平均の41%、概ね50万人の地方都市平均の62%を大きく上回り、全国的にも充実しています。

また、毎年総務省が行っている品目別家計調査でも、バス、タクシー代の支出額が全国トップクラスで、公共交通機関への依存度が高いと言え、高齢化が進む中、その役割は今後ますます重要となっています。

一方で、人口減少の進行や生産年齢人口の減少、ライフスタイルの変化などにより、長崎市の公共交通機関の利用者数は全体として減少し、このことによって、交通事業者の収入が減少し、それが減便や運賃値上げ等のサービス水準の低下へと繋がり、更なる利用者の減少を招くといった負のスパイラルに陥りつつあります。特に、近年では新型コロナウイルス感染症流行の影響で利用者減少が加速しており、利用者にとっては路線の廃止などから移動手段が無くなる可能性が高まっています。

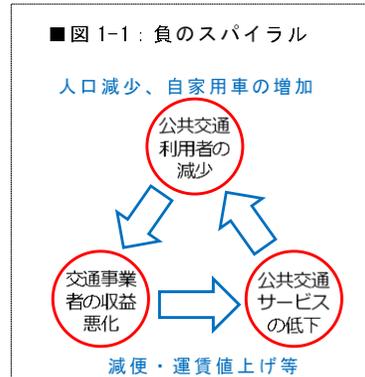
そこで、将来のまちづくりや市民の利益の確保を見据えて、将来にわたり持続可能な公共交通機関へと転換していくため、国が定める基本方針及び令和2年6月に策定した長崎市公共交通総合計画に基づき、行政と事業者や関係者が連携・協力し、公共交通ネットワークのあるべき姿を明らかにしつつ、取り組むべき実施施策を示すものとして「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく『長崎市地域公共交通計画』を策定します。

### ◎地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）抜粋

#### （地域公共交通計画）

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という）を作成するよう努めなければならない。

■ 図 1-1：負のスパイラル



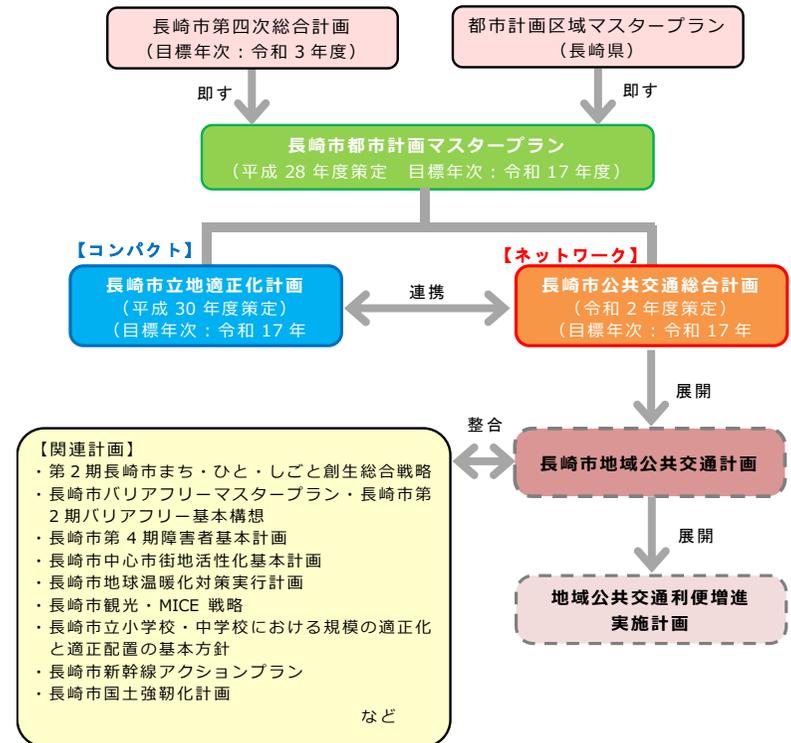
## (2) 位置付け・計画期間

長崎市地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）は、「長崎市第四次総合計画」や長崎県が定める広域的な都市計画の指針である「都市計画区域マスタープラン（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）」を上位計画として策定した「長崎市都市計画マスタープラン」に掲げる将来都市像「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策定した「長崎市公共交通総合計画」を基礎とし、具体的な施策の実施に向けた法に基づく計画とします。

また、公共交通に関連する事項は、分野別の関連計画と整合を図ります。

なお、本計画に基づき、ダイヤや運賃の見直しを伴うネットワークの再編を進めていく場合には、法第27条の16に基づく「地域公共交通利便増進実施計画」へ展開していきます。

■ 図 1-2：長崎市地域公共交通計画の位置付け



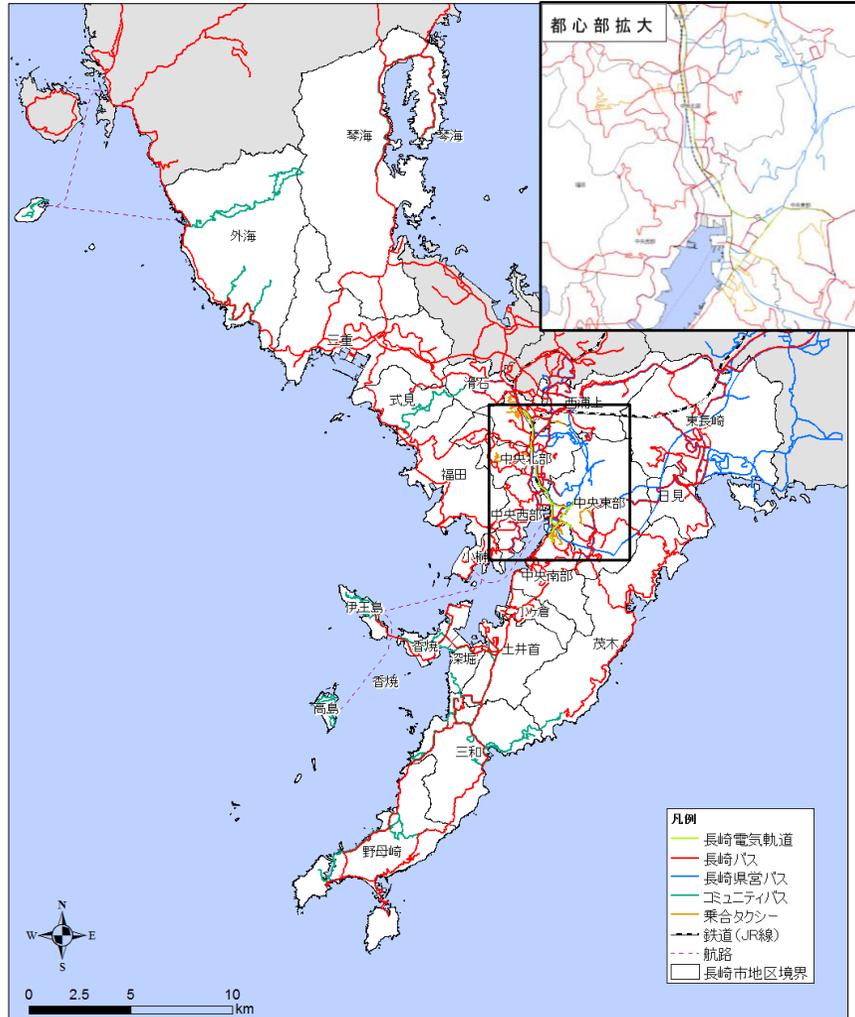
### 計画期間

本計画の計画期間は、令和3年度から7年度までの5年間とします。

### (3) 公共交通路線網 (R1時点)

長崎市では、「路線バス」、「路面電車」、「鉄道」、「コミュニティバス」、「乗合タクシー」、「船舶（離島航路）」で公共交通路線網が形成され、特に、路線バスは、市域全体をカバーし、本市の主要な公共交通機関となっています。

■ 図 4-1：長崎市の公共交通路線網



### (4) 公共交通カバー率 (H30時点)

長崎市全域の公共交通路線の徒歩圏人口カバー率※1は80%で、全国平均の41%を大きく上回り、一定の公共交通サービスは行き届いている状況にあるといえます。

※1：徒歩圏人口カバー率  
30本以上/日の運行がある鉄道・バス路線において、鉄道駅から800m以内、又はバス停から300m以内に居住する人口を、都市の総人口で除した値

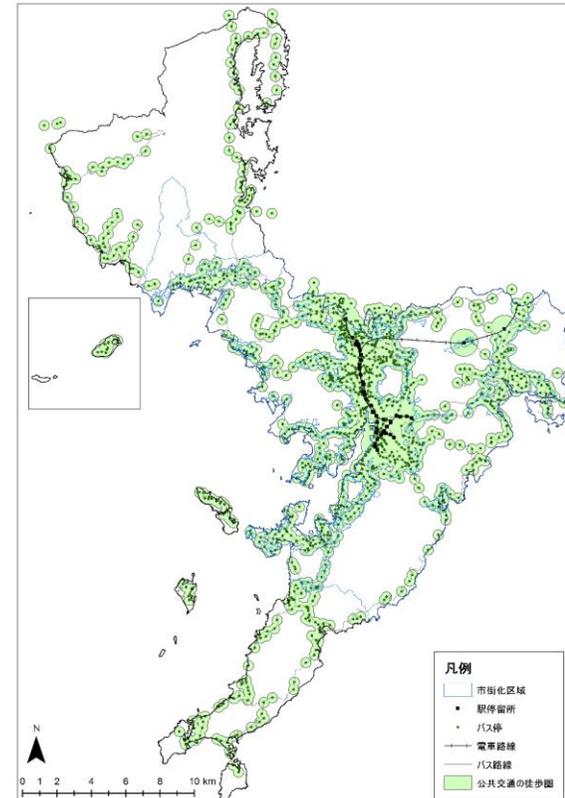
■ 表 4-1：公共交通路線の徒歩圏人口カバー率 (H30)

区 分		カバー率 (%)
全 国 平 均		41
地方都市圏	政令市	74
	概ね 50 万人	62
	概ね 30 万人	48
長 崎 市		80

出典：「都市構造の評価に関するハンドブック」

国土交通省

■ 図 4-2：公共交通機関のカバー状況

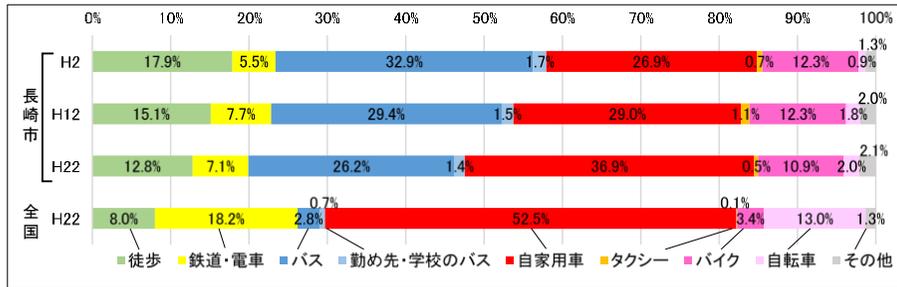


(5) 公共交通分担率 (H22国勢調査)

本市の通勤・通学者の交通手段は、全国平均と比較して公共交通機関の利用割合が高く、特に乗合バスが利用されている特徴がありますが、年々、自家用車への依存割合が高くなっています。

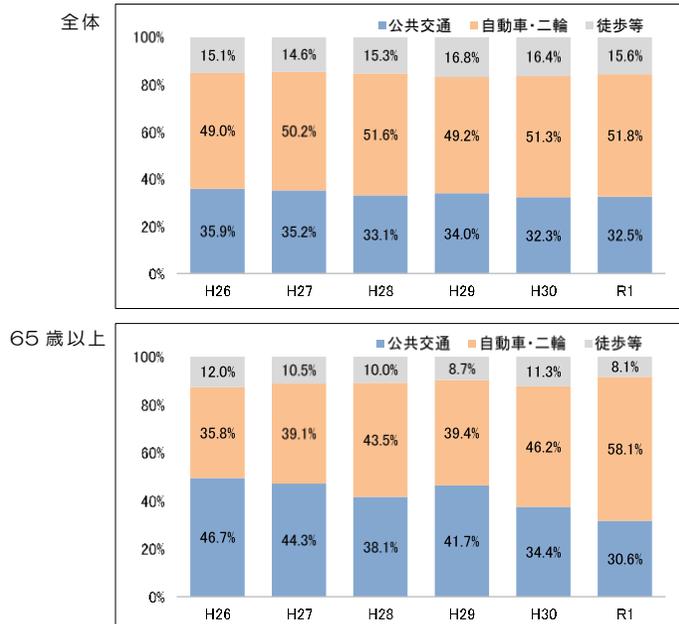
また、市民全体の主要な利用交通手段で、特に65歳以上は、公共交通機関の利用率が減少し、自家用車の利用率が増加している傾向にあります。

■ 図 4-5 : 通勤・通学者 (15 歳以上) の交通手段 (H22国勢調査)



出典：H22 国勢調査

■ 図 4-6 : 市民の交通手段 (R1時点)



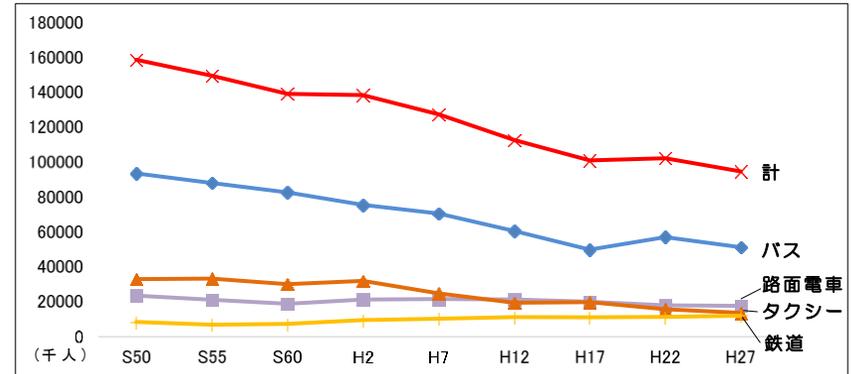
出典：市民意識調査

(6) 公共交通機関の利用状況 (H27時点)

長崎市の公共交通機関の利用者数は、モータリゼーションの進展や人口減少などに伴い減少傾向が続き、総人口のピークである昭和60年に比べ平成27年は3割程度まで減少し、特に、路線バスやタクシーの利用者の減少が顕著となっています。

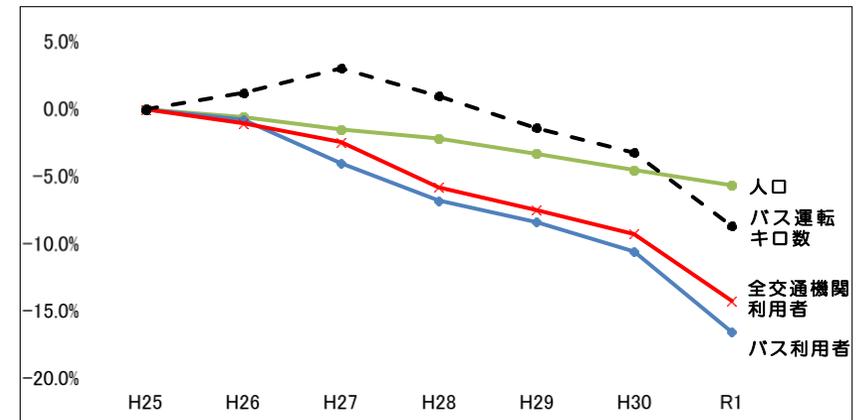
路線バスに限って言えば、総人口の減少率を大きく上回るペースで減少が進み、利用者数の減少に伴って路線バスの運転キロ数は近年減少傾向にあります。

■ 図 4-7 : 公共交通機関の利用者数の推移 (H27時点)



出典：長崎市統計年鑑

■ 図 4-8 : 長崎市人口と公共交通利用者の増減率、路線バス運転キロ数の推移 (R1時点) (H25=0.0%)



出典：長崎市統計年鑑

## (7) 公共交通に関するアンケート調査 (H29時点)

### (ア) 調査概要

#### ① 調査目的

本計画策定の資料とするため、市民を対象に『公共交通』に対するイメージや利用状況、今後のサービスのあり方についての考えなどを調査したものの。

#### ② 調査項目

- 回答者属性に関する設問
- 公共交通に対するイメージに関する設問
- 公共交通の利用状況に関する設問
- 将来の本市の公共交通サービスについての考えに関する設問

#### ③ 調査方法

##### i 調査対象

- 平成 29 年 8 月末現在で満 18 歳以上の市民約 6,500 人
- 上記対象者のご家族等
- 長崎市ホームページ等からのアンケート参加者

##### ii 抽出方法

- 市民約 6,500 人は、住民基本台帳から地区別年代別に無作為抽出

##### iii 調査票の配布及び回収方法

- 市民約 6,500 人及びそのご家族等は、郵送による配布・回収、又は電子メールでの回収
- 長崎市ホームページ等からのアンケート参加者は、電子メールでの回答、又は自己負担郵送による回収

##### iv 抽出日程

- 平成 29 年 9 月 20 日 (水) ~平成 29 年 10 月 10 日 (火)

##### v 回収状況

- 市民及びそのご家族の回収率は 34.0%、回収枚数は 3,506 枚
- 長崎市ホームページ等からの回収枚数は 114 枚

### (イ) アンケート調査から見える傾向

■表 5-1: アンケート調査から見える傾向

アンケート設問	傾向
公共交通の利用目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の 44%が日常的に公共交通機関を利用している</li> <li>・「買い物」「食事」「レクリエーション」での利用は、全世代に共通している</li> <li>・「通勤」「通学」「仕事」での利用は、ほとんどが 65 歳未満である</li> <li>・「通院」での利用は、65 歳以上が比較的多い</li> </ul>
公共交通の利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・会社員、公務員・団体職員、パート・アルバイト（雇用者層）の約半数、学生の約 80%は日常的に公共交通機関を利用している</li> <li>・年齢層が高くなるにつれて利用頻度は低くなる</li> <li>・郊外部ほど利用頻度が低い</li> </ul>
公共交通のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路面電車には全般的に良いイメージがある反面、路線バスには、運行頻度、速達性が劣るイメージがあり、特に郊外部でその傾向が強い</li> </ul>
公共交通を利用しない（しなくなる）理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「便数が少ないから」「移動時間が長いから」といった運行サービスに関わる理由が上位となり、日常的に利用する人では「運行便数」、日常的に利用しない人では「速達性」が重視されている</li> </ul>
将来の公共交通維持について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「料金」や「運行区間」よりも「運行便数」の維持を優先する傾向にある</li> </ul>
現在のサービス水準維持の考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の運行サービス水準は今後も継続して必要と感じている人が多い</li> </ul>
最低限必要な運行間隔	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学時間帯では20分以内、それ以外では30分までの割合が高い</li> <li>・地区別では、相対的に都心部への移動時間が長い地区ほど、運行間隔が長くても許容している傾向が見受けられる</li> </ul>

## (8) 公共交通に係る現状分析 (R1時点)

### (ア) 主要地点間の運行状況

長崎市の各地区における公共交通の運行状況を把握するため、主要地点間の運行状況を整理した結果、以下のことがわかりました。

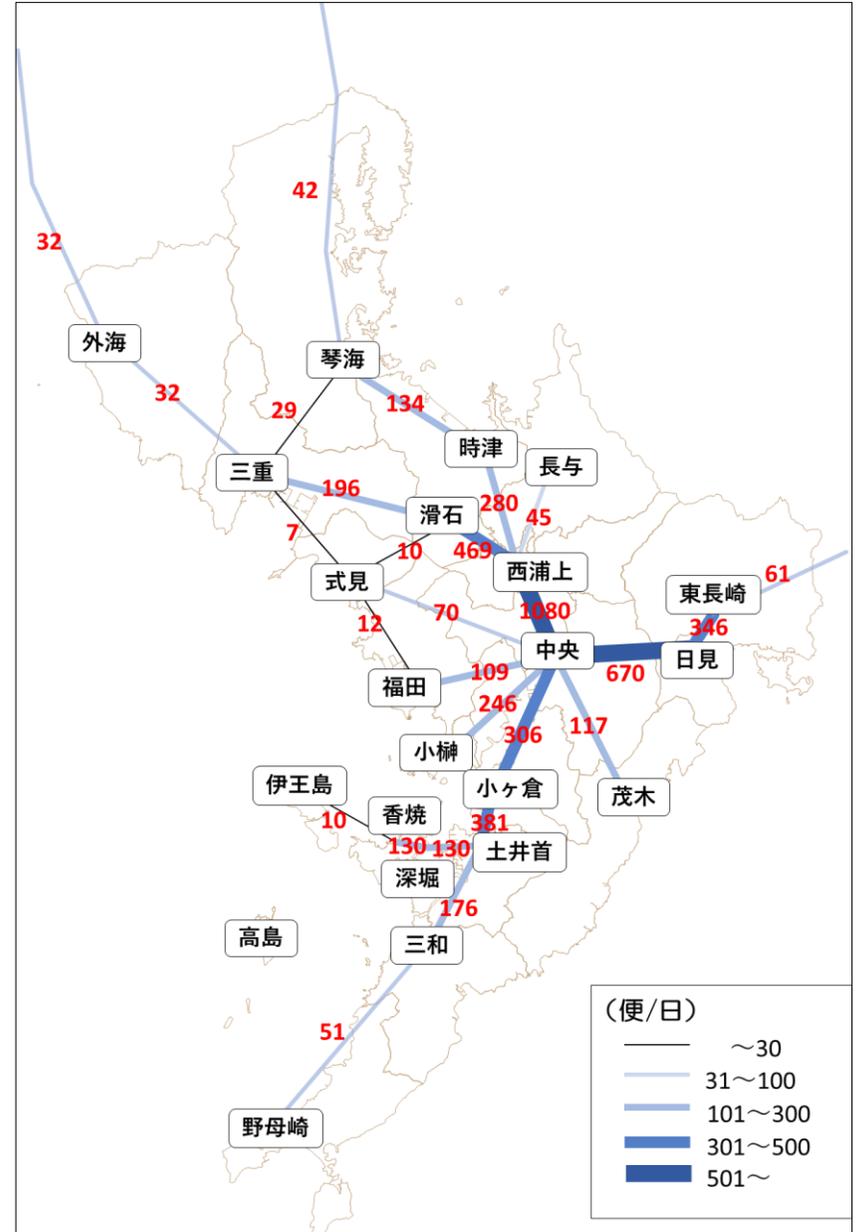
- 中央地域（中央地区、式見地区、福田地区、小桝地区、小ヶ倉地区、茂木地区）では、各地区とも概ね 30 分以内に 1 便以上の便数が確保されています。
- 東部地域（東長崎地区、日見地区）では、各地区とも概ね 10 分以内に 1 便以上の便数が確保されています。
- 南部地域（土井首地区、深堀地区、香焼地区、伊王島地区、三和地区、野母崎地区）では、伊王島地区、野母崎地区以外は概ね 30 分以内に 1 便以上の便数が確保されています。
- 北部地域（西浦上地区、滑石地区、三重地区、琴海地区、外海地区）では、琴海地区（西海・村松以北）、外海地区以外は概ね 20 分以内に 1 便以上の便数が確保されています。

長崎市では多くの地区で、概ね 30 分以内に 1 便以上の便数は確保されています。

■表 5-2：主要地点間の運行便数

運行便数 (往復/日) ※	
中央～西浦上	1,080
西浦上～時津	280
時津～琴海	134
西浦上～滑石	469
滑石～三重	196
三重～外海	32
中央～式見	70
中央～福田	109
福田～式見	12
中央～小桝	246
中央～日見	670
日見～東長崎	346
中央～茂木	117
中央～小ヶ倉	306
小ヶ倉～土井首	381
土井首～深堀	130
深堀～香焼	130
香焼～伊王島	10
土井首～三和	176
三和～野母崎	51

※ R1 年度における便数



■図 5-1：主要地点間の運行便数（平日）[R1]

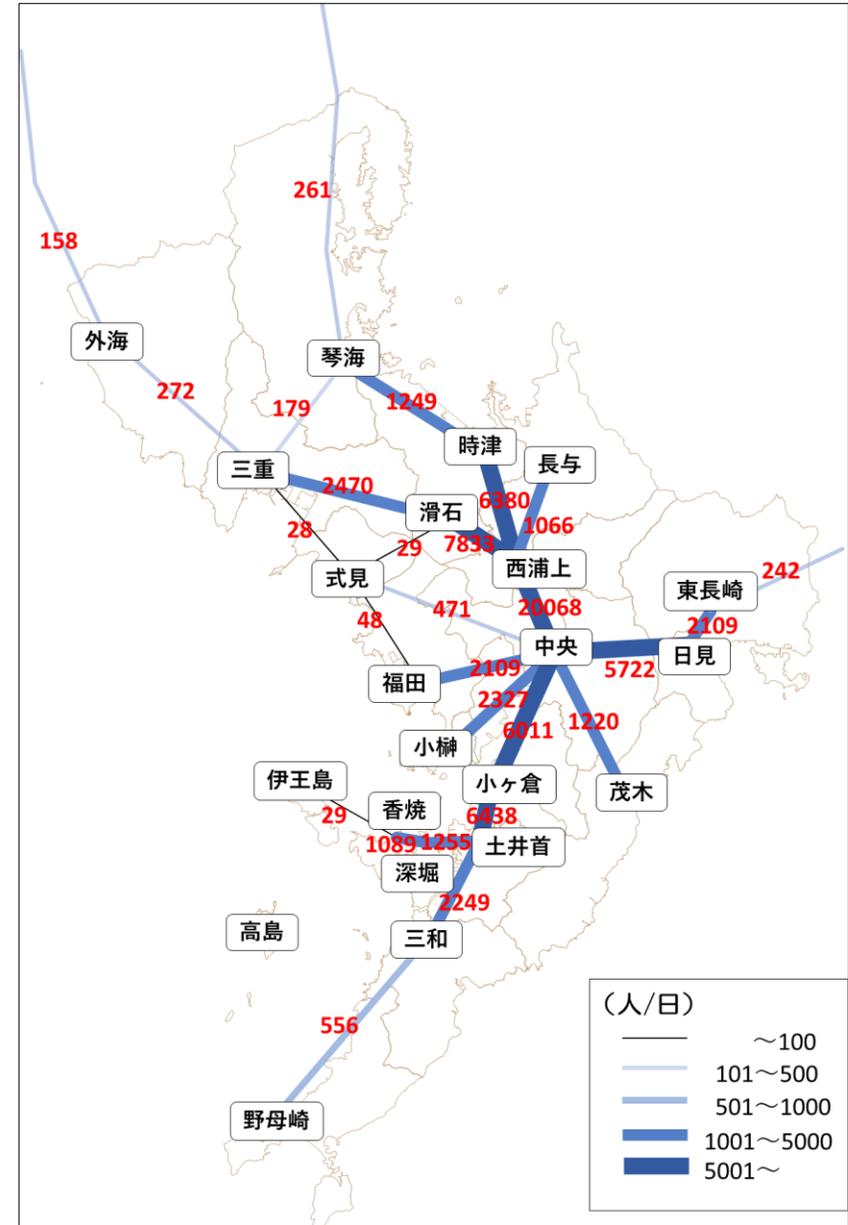
(イ) 主要地点間の利用状況

長崎市の各地区における公共交通の利用状況を把握するため、ICカードのデータにより主要地点間の利用状況を整理した結果、以下のことがわかりました。(詳細は資料編 P12～P15 参照)

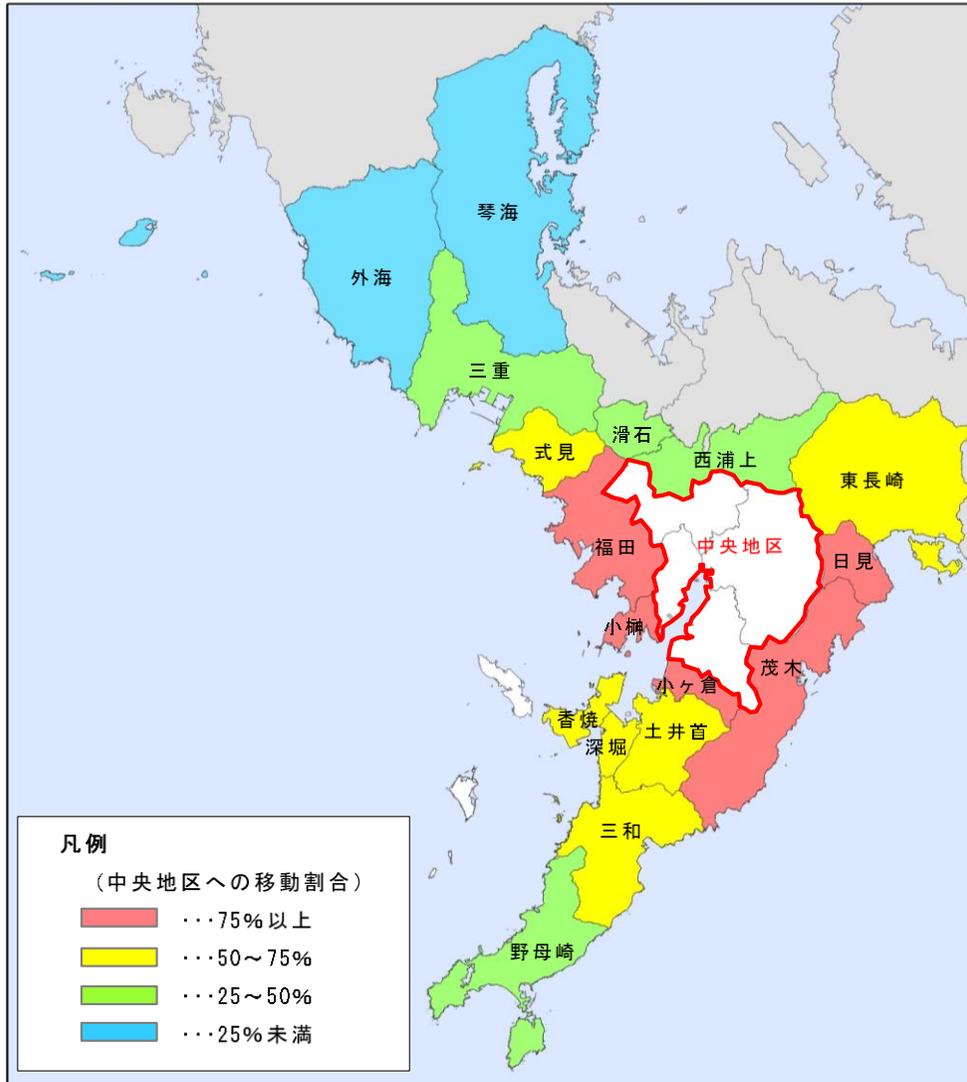
- 中央地区と各地区(式見地区、福田地区、小櫛地区、小ヶ倉地区、茂木地区)との間で多くの利用がみられます。
- 東部地域(東長崎地区、日見地区)では、中央地区方面との間で多くの利用がみられます。また、一定の都市機能施設が集積している東長崎地区では地区内の移動割合も比較的高くなっています。
- 南部地域(土井首地区、深堀地区、香焼地区、三和地区)では、中央地区方面との間で多くの利用がみられますが、土井首地区までの移動も一定数みられます。また、伊王島地区や野母崎地区では地区内の移動割合が最も高い状況となっています。
- 北部地域(西浦上地区、滑石地区、三重地区)では、主に中央地区方面との間で利用がみられますが、一定の都市機能施設が集積している西浦上地区や滑石地区までの移動割合も比較的高くなっています。また、琴海地区や外海地区は地区内や近隣地区までの移動割合が高くなっています。



• 長崎市では全般的に各地区と中央地区との間で多くの利用がみられます。  
• 中央地区から離れた地区では、同一地区内や近隣地区(東長崎周辺・土井首周辺・西浦上周辺)への移動割合が高まる傾向にあります。



■ 図 5-2 : 主要地点間の公共交通利用者数 (平日) [R1]



■ 図 5-3 : 路線バス利用者の各地区から中央地区への移動割合 [R1]

※路線バス(長崎バス、長崎県営バス)の各社提供データを基に長崎市が独自推計

## (ウ) 路線バスの時間帯別の運行便数と利用者数の関係

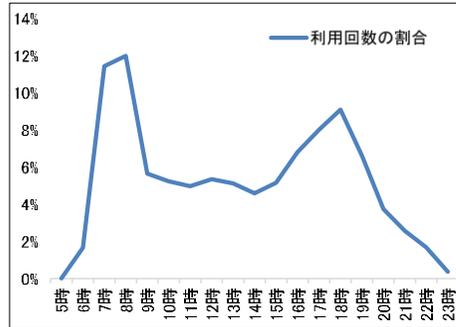
路線バスの時間帯別の運行便数と利用状況を分析した結果、以下のことがわかりました。

- 平日のピーク時（6～9時、16～19時）に利用者数の半数強が利用しています。
- 1便あたりの利用者数は、ピーク時間帯で40.5人、オフピーク時間帯で26.9人、1日の平均は32.5人で、オフピーク時は輸送力に余裕があると考えられます。

路線バスでは、時間帯によっては便数の調整により効率化できる余地が残されている可能性があります。

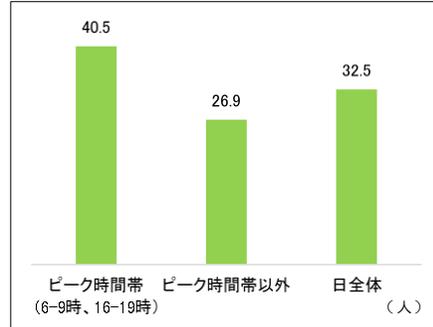
■ 図 5-4：時間帯別利用状況

(長崎バス・長崎県営バス・長崎電気軌道)



■ 図 5-5：時間帯別1便当たりの利用者数

(長崎バス・長崎県営バス)(平日)



■ 表 5-3：時間帯別運行便数、利用者数及び1便当たりの利用者数 (平日)

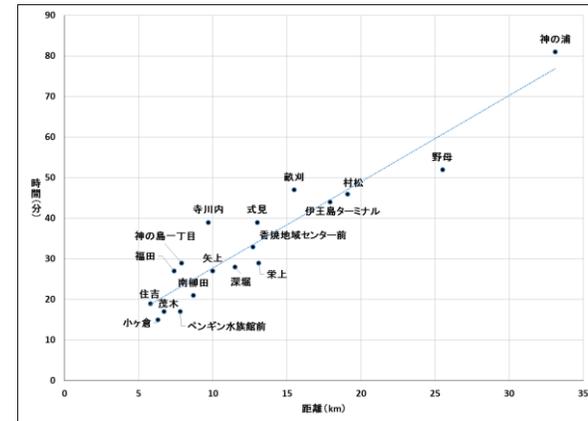
	ピーク時間帯 (6-9時、16-19時)	ピーク時間帯以外	日全体
運行便数	2,100 便 (41%)	3,019 便 (59%)	5,119 便 (100%)
利用者数	85,147 人 (51%)	81,073 人 (49%)	166,220 人 (100%)
1便あたり 利用者数	40.5 人	26.9 人	32.5 人

## (エ) 主要地点間の所要時間

長崎市の各地区における公共交通の所要時間を把握するため、主要地点間の所要時間を整理した結果、以下のことがわかりました。

- 主要地点間の路線バスでの所要時間は、同等の地点間距離であっても経路（経由地）や道路状況などの影響で所要時間には差があり、西部地区や北部地区で所要時間が長くなっています。
- 市内の公共交通機関の速達性は鉄道が最も優位で、都心部で運行する路面電車は各電停での乗降時間や軌道専用信号のサイクルタイムなどの影響で平均運行速度が低くなっています。

経路変更や速達便の設定、速達性の高い交通モードへ乗継ぐなどにより、目的地までの所要時間を短縮できる可能性があります。



■ 図 5-6：中央橋と主要地点のバス停間の最短距離と所要時間

※路線バスの時刻表をもとに算出

■ 表 5-4：長崎市内における公共交通機関ごとの平均運行速度

公共交通機関	平均運行速度
鉄道(在来線・市布経由)	40km/台
鉄道(在来線・長与経由)	30km/台
路線バス	20km/台
船舶(高速船)	20km/台
船舶(フェリー)	10km/台
路面電車	10km/台

※各公共交通機関の時刻表をもとに算出

(オ) 主要地点間の収支状況

長崎市の各地区における公共交通の収支状況を把握するため、主要地点間の収支状況を整理した結果、以下のことがわかりました。

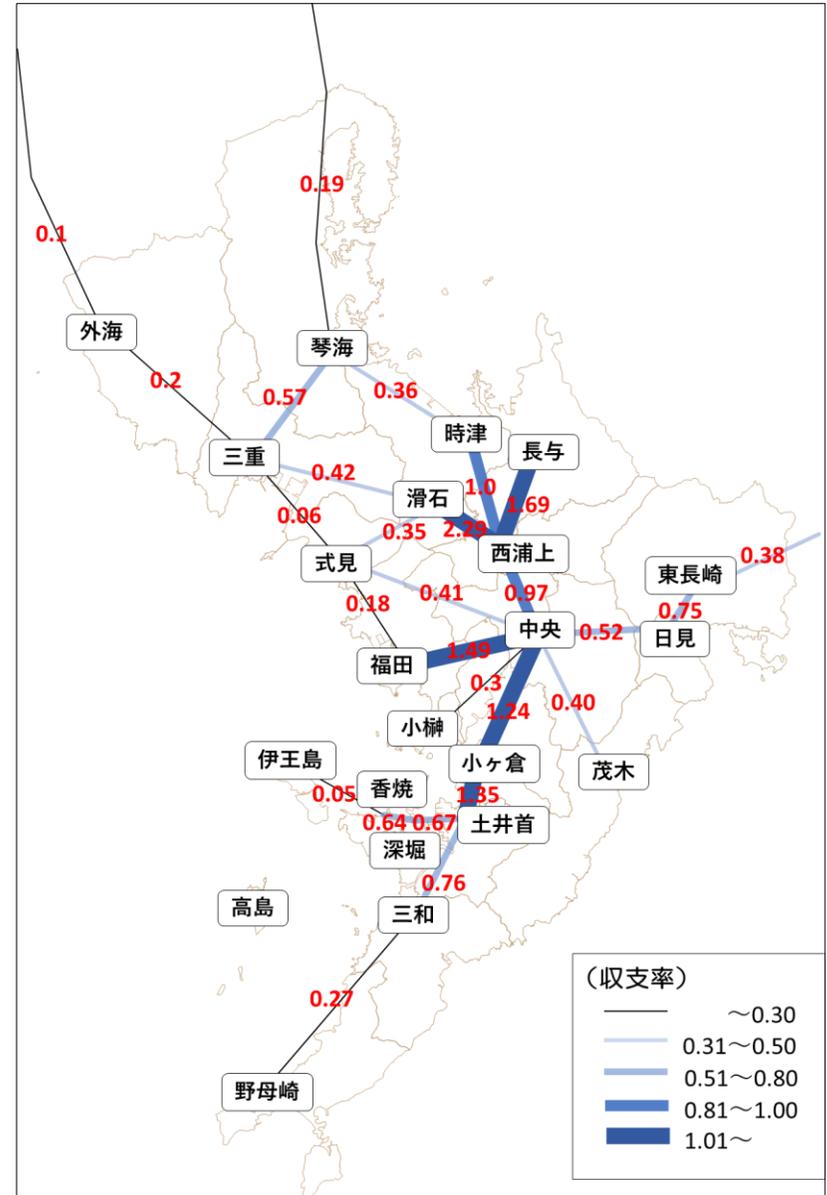
- ・収支バランスが良好（収支率が概ね 1.0 を上回る）であるのは、主に中央地区とその周辺部を結ぶ一部の幹線です。
- ・収支バランスがとれていない（収支率が概ね 0.5～1.0）のは、主に郊外部を結ぶ路線です。
- ・収支バランスが悪い（概ね 0.5 を下回る）のは、主に西彼杵半島の西沿岸部や香焼と伊王島を結ぶ路線です。

■表 5-5：主要地点間の運行便数・利用者数・収支率の関係

	運行便数（往復/日）※1	利用者数（日）※2	収支率※2
中央～西浦上	1,080	20,068	0.97
西浦上～時津	280	6,380	1.00
時津～琴海	134	1,249	0.36
西浦上～滑石	469	7,833	2.29
滑石～三重	196	2,470	0.42
三重～外海	32	272	0.20
中央～式見	70	471	0.41
中央～福田	109	2,109	1.49
福田～式見	12	48	0.18
中央～小櫛	246	2,327	0.30
中央～日見	670	5,722	0.52
日見～東長崎	346	2,109	0.75
中央～茂木	117	1,220	0.40
中央～小ヶ倉	306	6,011	1.24
小ヶ倉～土井首	381	6,438	1.35
土井首～深堀	130	1,255	0.67
深堀～香焼	130	1,089	0.64
香焼～伊王島	10	29	0.05
土井首～三和	176	2,249	0.76
三和～野母崎	51	556	0.27

※1 R1 年度における便数 ※2 利用者数及び収支率は長崎市の独自推計値による

主要地点間では、利用者が少ない地点間でも利便性を一定確保するため、便数減が難しいレベルまで達していますが、それでも収支バランスが取れていません。



■図 5-7：主要地点間の収支状況（R1）

※路面電車（長崎電気軌道）、路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の運行便数及び利用者数を基に長崎市が独自推計

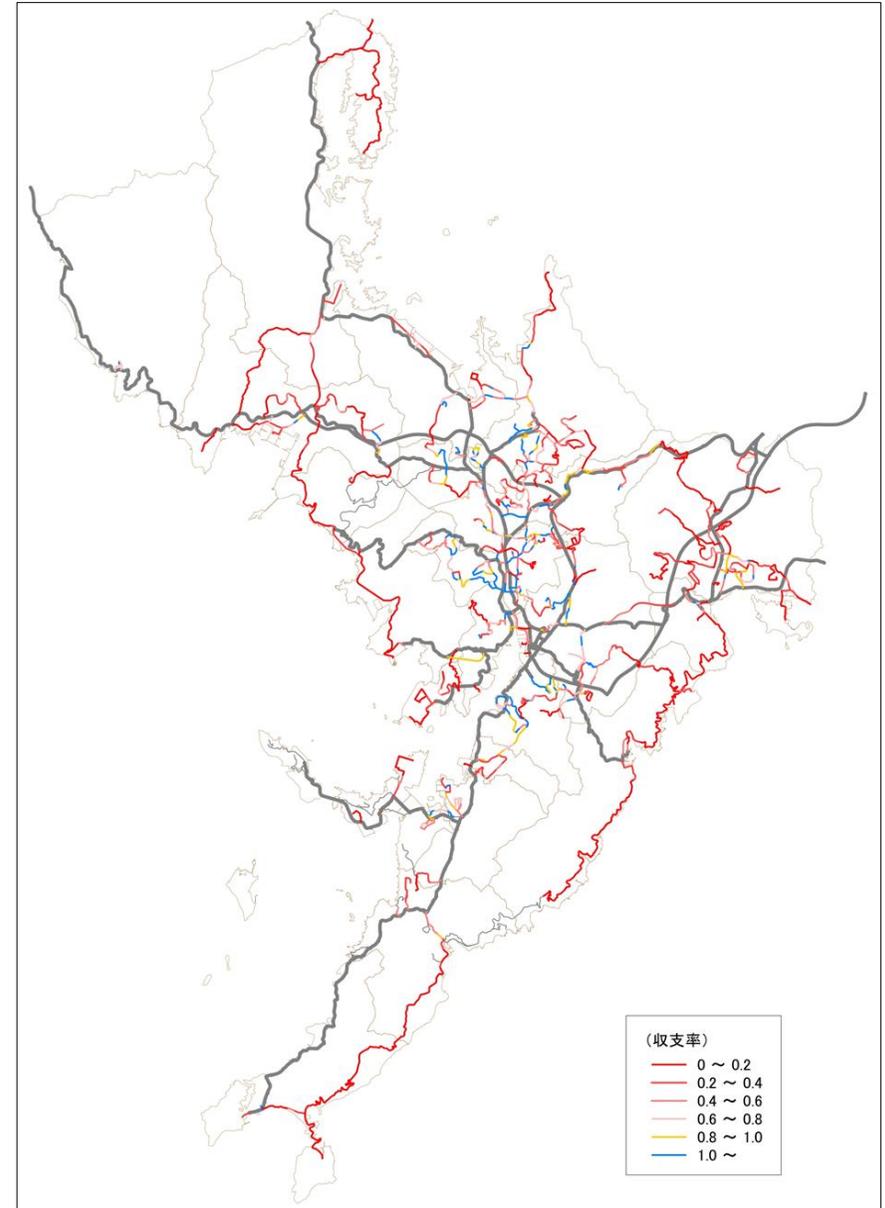
(カ) 支線・航路の収支状況

長崎市の支線・航路における公共交通の収支状況を整理した結果、以下のような状況にあります。(詳細は資料編 P16～P19 参照)

- 路線バスの支線（縁辺部）のほとんどは、収支バランスが0.5以下の状況にあり、収支バランスが良好（収支率が概ね1.0を上回る）である中央地区とその周辺部を結ぶ幹線などとの全体収支により成り立っている状況が伺えます。
- コミュニティバスの運行区間は、旧町の地区内運行バス路線の引継ぎ、あるいは市町村建設計画により、合併地区や離島地区などを中心に10地区で運行していますが、収支率は平均0.2程度とバランスが大幅にとれておらず、市の補助金により運行が維持されています。
- デマンド交通は、合併地区である琴海地区の6区域で運行していますが、収支率は平均0.2程度とバランスが大幅にとれておらず、国・市の補助金により運行が維持されています。
- 乗合タクシーは、旧長崎市内のバス空白地域で一定の収支率が見込まれた5地区で運行しており、収支率は平均0.7程度と収支バランスがとれておらず、市の補助金により運行が維持されていますが、年々補助金は増加しているものの、一定の需要があり収支の改善余地も残されています。
- 航路では運航経費が比較的高いことも影響し、収支率は長崎（大波止）～高島間では0.5程度、池島～神浦間の不定期航路では0.2程度とバランスがとれておらず、長崎（大波止）～高島間では国・県・市の補助により、池島～神浦間の不定期航路では市の補助により運航が維持されています。なお、池島～神浦間の定期航路は国・県により運航が維持されています。



既存の地域内公共交通は、支線・航路とも収支バランスがとれておらず、また、収支率も年々悪化している状況となっています。



■ 図5-8：運行区間の収支状況（R1）

※路面電車（長崎電気軌道）、路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の運行便数及び利用者数を基に長崎市が独自推計

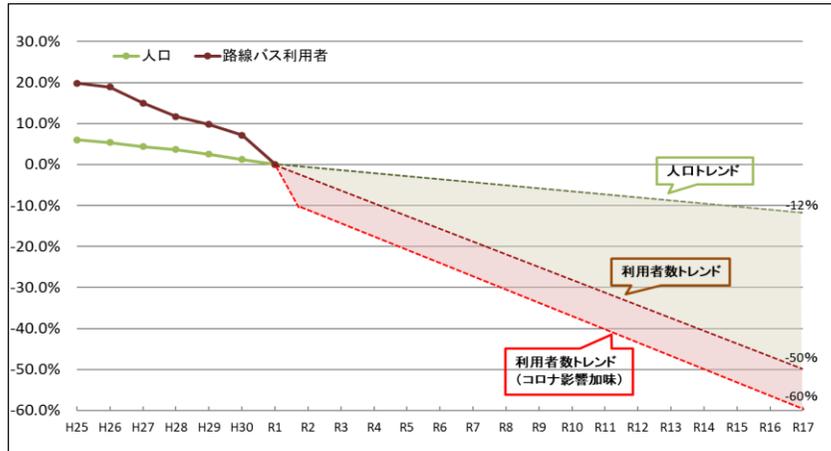
## (9) 公共交通に係る将来シミュレーション (R1時点)

### (ア) 人口と利用者数の推計

長崎市の将来における人口と利用者数をシミュレーションした結果、以下のことがわかりました。

- 公共交通利用者数の減少率は、人口の減少率よりも高い割合で推移し、コロナ禍により一定の需要も戻らないことが見込まれます。
- 令和17年の運賃収入は、現在と比較して人口減少率ベースでは年間9億円、利用者減少率ベースでは年間37億円程度の減収が見込まれます。
- この減収分を運賃収入で補うためには、人口減少率ベースなら約1割値上げ、利用者減少率ベースなら倍にする必要があります。
- 運賃ではなく運行頻度で補う場合、現在30分に1本の路線ではそれぞれ約40分に1本、60分に1本とする必要があります。
- コロナ禍の生活様式の定着による利用者減少が固定された場合、運賃は約2.5倍、運行頻度は約70分に1本とする必要があります。

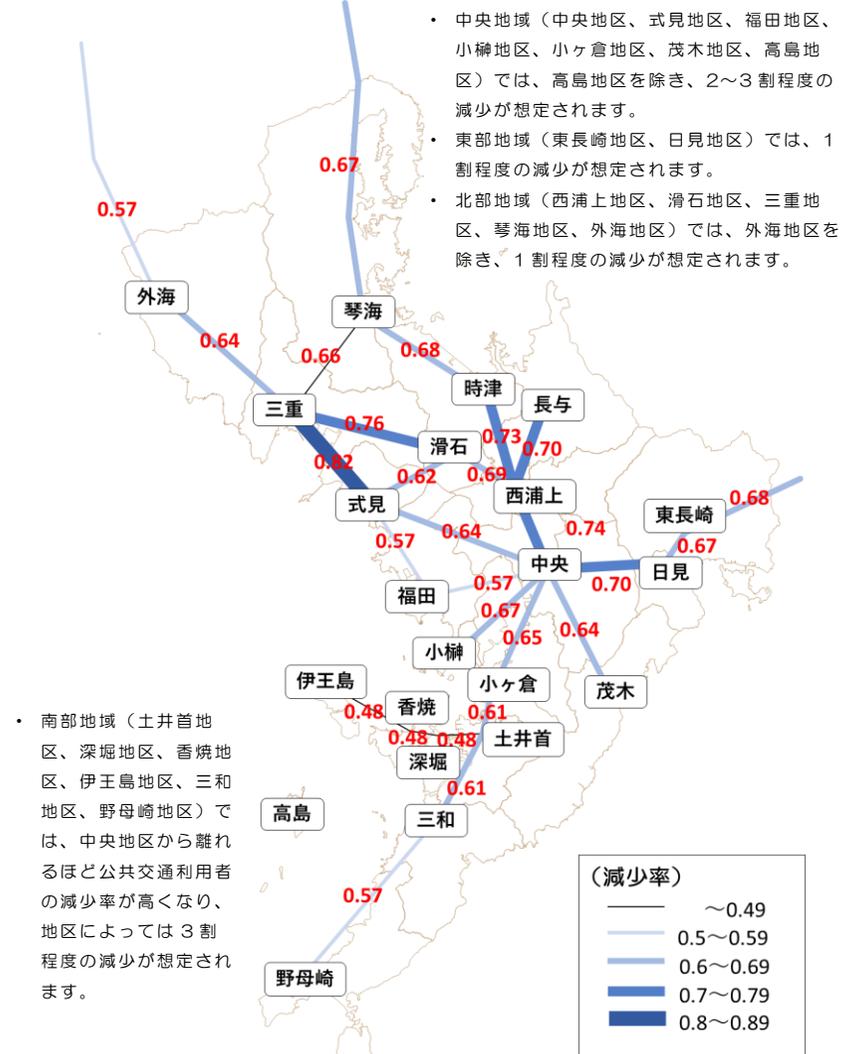
■ 図 5-9：長崎市の人口と公共交通利用者数の減少率の推移



■ 表 5-6：ケース別運賃、運行頻度推計

	現在 (例)		R17年	
	運賃	運行頻度	運賃	運行頻度
人口減少率ベース	160円	30分	180円	40分
利用者減少率ベース	160円	30分	320円	60分
利用者減少率ベース +コロナ影響継続	160円	30分	400円	70分

### (イ) 主要地点間の将来利用者減少率



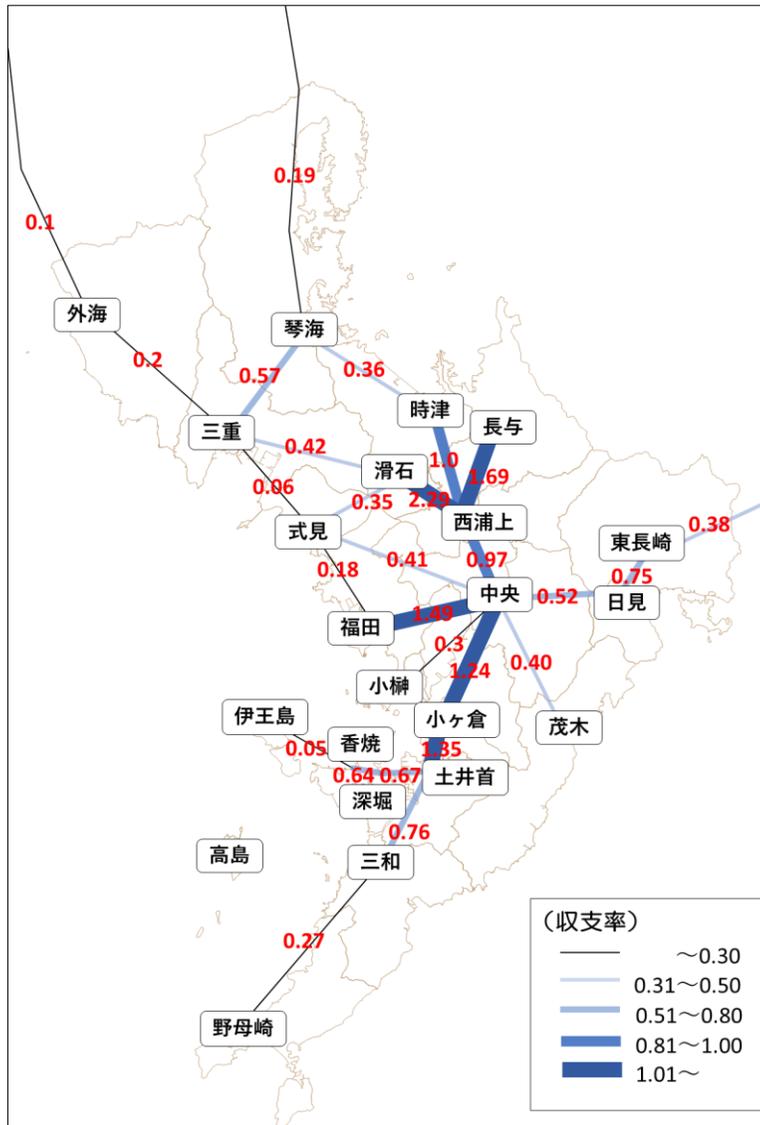
■ 図 5-10：主要地点間の公共交通利用者減少率（人口減少率ベース推計値）(R17)

※令和元年度利用者と比較した減少率

※路面電車（長崎電気軌道）、路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の各社提供データおよび将来推計人口（R17）を基に長崎市が独自推計

(ウ) 主要地点間の将来収支率 (推計値)

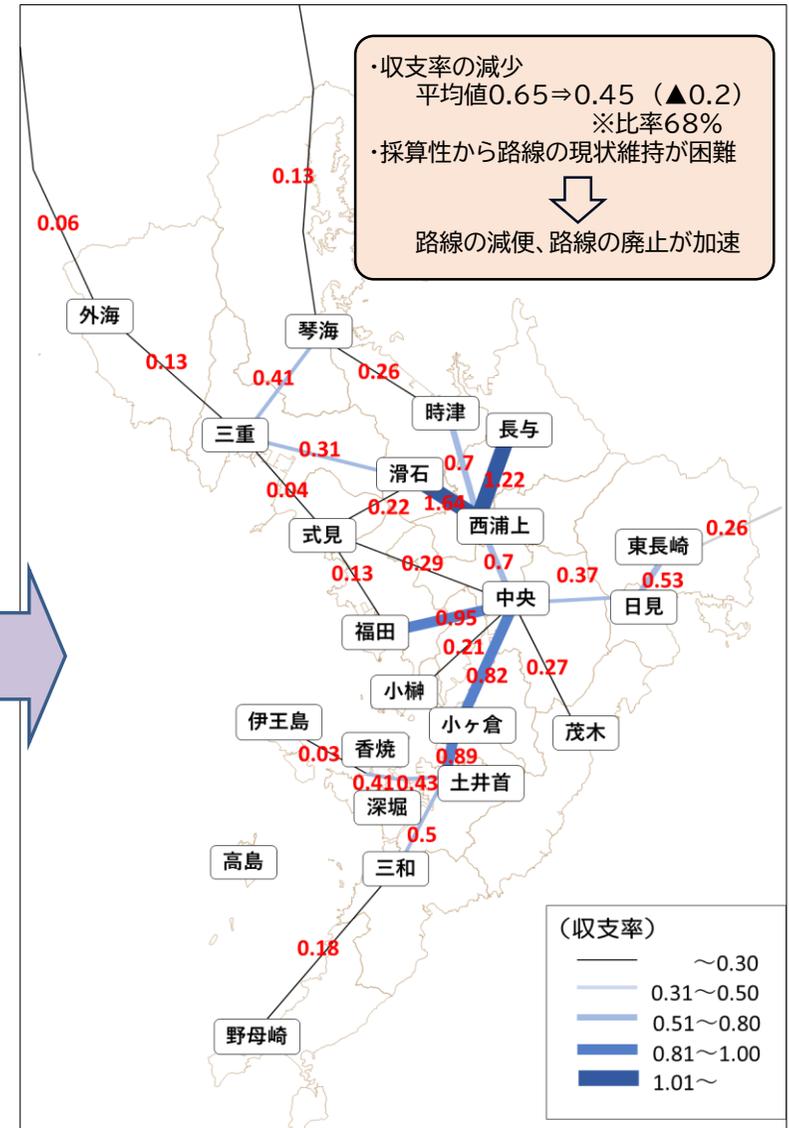
R1



■ 図 5-11 : 主要地点間の収支率 (R1)

※路面電車(長崎電気軌道)、路線バス(長崎バス、長崎県営バス)の各社提供データおよび将来推計人口(R17)を基に長崎市が独自推計

R17



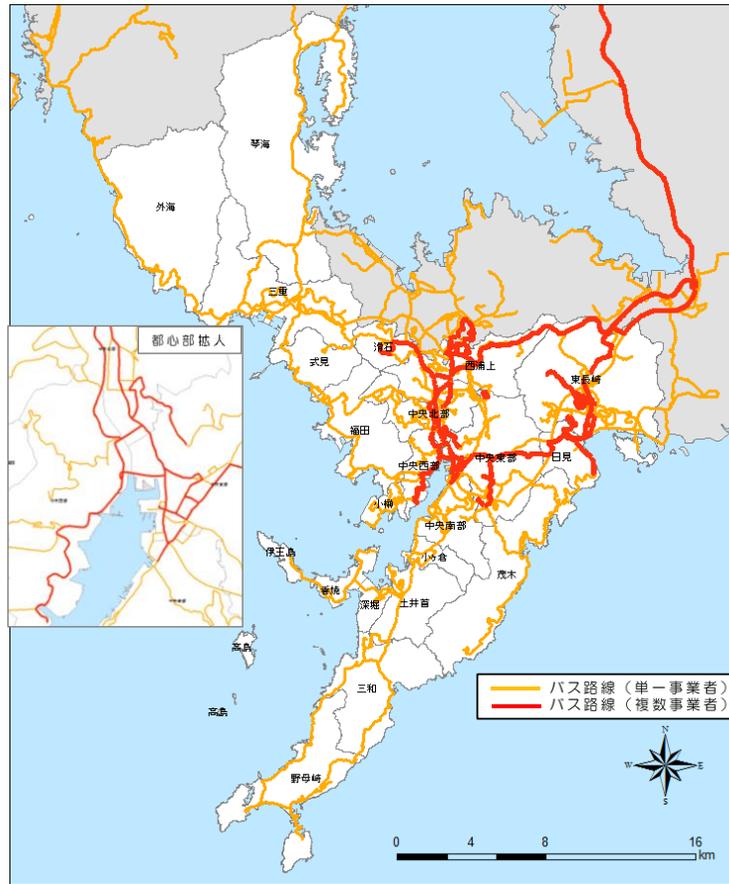
■ 図 5-12 : 主要地点間の将来収支率 (利用者減少率ベース推計値) (R17)

※路面電車(長崎電気軌道)、路線バス(長崎バス、長崎県営バス)の各社提供データおよび将来推計人口(R17)を基に長崎市が独自推計

(10) 公共交通の需要と供給の関係 (R1時点)

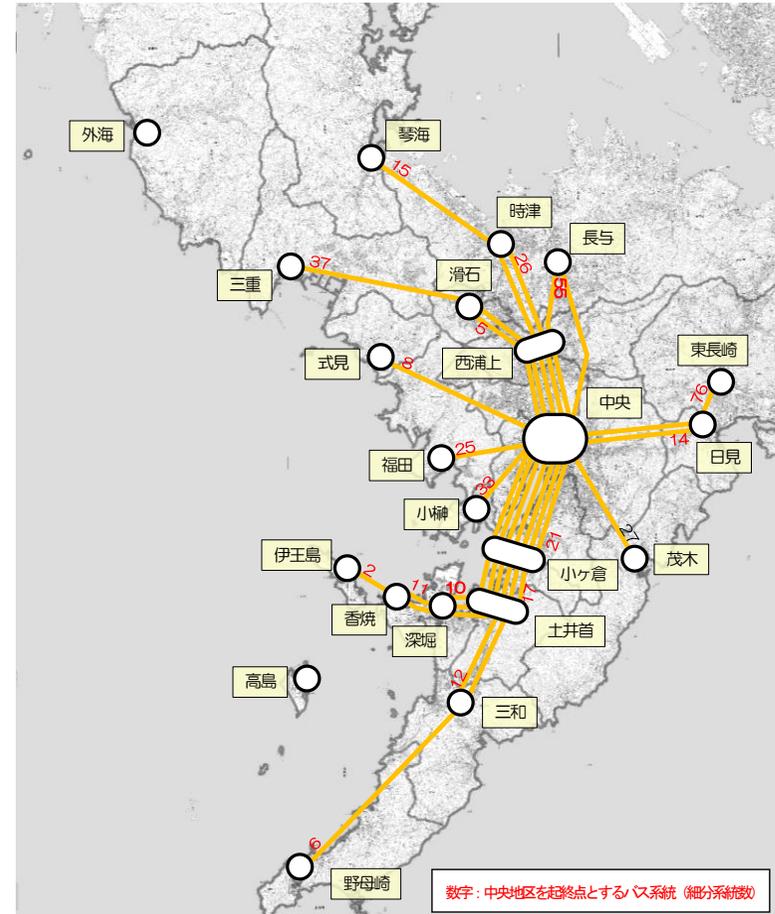
(ア) 路線バスの運行状況

長崎市の公共交通網の骨格を担う路線バスの運行状況を整理した結果、以下のことがわかりました。



■ 図 5-13 : 長崎市のバス運行路線

都心部と北部・東部地域を結ぶ複数の路線で、事業者が競合しています。



■ 図 5-14 : 中央地区を起終点とするバス系統 (細分系統数) (R1)

主要なバス路線は、中央地区を中心に多くの系統が重複しています。

## (イ) 地域ニーズと必要運行便数、実運行便数の関係

長崎市の各地区における公共交通の地区ニーズと必要運行便数、実運行便数の関係を整理した結果、以下のことがわかりました。

### 1) アンケート結果から想定される各地区に最低限必要な運行便数

- 中央地区やその周辺地域では、最低限必要と考える運行間隔が短く、1日あたり100便以上必要と考えられています。
- 郊外部では、必要と考える便数が1日あたり概ね30~70便と考えられています。
- これらは、現在運行されている便数が一定考慮され、少なくとも現在運行されている便数は確保してほしいとの意向が反映されていると考えられます。

■表 5-7：アンケート結果から想定される各地区に最低限必要な運行便数

地区名	最低限必要と考える 運行間隔 【通勤・通学時間帯】 (アンケート結果)	最低限必要と考える 運行間隔 【昼間・夜間】 (アンケート結果)	⇒	各地区に最低限 必要な運行便数 (地区ニーズ) (便/日) (往復)
中央	10分に1便	15分に1便	⇒	128
式見	10分に1便	20分に1便	⇒	102
福田	10分に1便	30分に1便	⇒	76
小櫛	10分に1便	15分に1便	⇒	128
小ヶ倉	10分に1便	15分に1便	⇒	128
茂木	30分に1便	30分に1便	⇒	60
東長崎	20分に1便	30分に1便	⇒	64
日見	15分に1便	30分に1便	⇒	68
土井首	10分に1便	20分に1便	⇒	102
深堀	15分に1便	20分に1便	⇒	94
香焼	15分に1便	20分に1便	⇒	94
伊王島	1時間に1便	1時間に1便	⇒	30
三和	15分に1便	30分に1便	⇒	68
野母崎	30分に1便	30分に1便	⇒	60
西浦上	10分に1便	20分に1便	⇒	102
滑石	10分に1便	15分に1便	⇒	128
三重	10分に1便	30分に1便	⇒	76
琴海	20分に1便	30分に1便	⇒	64
外海	30分に1便	1時間に1便	⇒	34

※運行便数は、通勤・通学時間帯を朝夕各1時間、昼間・夜間を13時間とした場合

※運行間隔は、公共交通に関するアンケート結果より

### 2) 利用者数に基づく必要運行便数、実運行便数、地区ニーズの関係

■表 5-8：必要運行便数、実運行便数、地区ニーズの関係

地区名	中央地区方面の 平均利用者数 (人/日) (往復)	利用者数に基づいた 必要運行便数※ (便/日) (往復)	中央地区方面の 実運行便数 (便/日) (往復)	各地区に最低限 必要な運行便数 (地区ニーズ) (便/日) (往復)
中央	—	—	—	128
式見	647	22	85	102
福田	2,500	84	95	76
小櫛	2,892	98	288	128
小ヶ倉	11,239	376	673	128
茂木	1,467	50	138	60
東長崎	3,911	132	277	64
日見	6,668	224	504	68
土井首	7,836	262	399	102
深堀	2,566	86	175	94
香焼	1,033	36	96	94
伊王島	38	2	10	30
三和	2,824	96	178	68
野母崎	699	24	67	60
西浦上	25,616	854	1,509	102
滑石	9,721	326	623	128
三重	3,154	106	275	76
琴海	1,499	50	140	64
外海	371	14	37	34

※必要運行便数は、時間帯や運行間隔で変動するが、P62で算出した1便あたりの平均利用者数32.5人から、1便あたり乗車人数を30人と仮定して算定したもの

- 福田、外海以外の地区では、利用者数から想定される必要運行便数に比べ実運行便数が多く、運行便数の調整により効率化できる可能性があります。式見、小櫛、茂木、深堀、香焼、伊王島、野母崎は、地区ニーズとの調整も必要となります。
- 小ヶ倉、東長崎、日見、土井首、三和、西浦上、滑石、三重地区は、利用者数から想定される必要運行便数に比べ実運行便数が多く、運行便数の調整により効率化できる可能性があります。
- 福田地区は、実運行便数と地区ニーズが近似しているため効率化の余地が少なく、外海地区は、現状から減便等の調整は難しく、効率化の余地は少ないものと考えられます。

中央地区の周辺などでは系統の輻輳などに起因して、実運行便数がニーズや必要運行便数を上回っている状況にあり、効率化を図る余地があります。

## (11) これからの公共交通が目指す姿

公共交通は、市民が日常生活を営むうえでの必要不可欠な社会基盤で、高齢化が進む中で、ますます重要になっています。

しかしながら、人口減少を主な要因とした利用者の減少と運転手不足の深刻化によって、運行便数の減少が進み、不採算路線からの撤退が現実化しています。また、コミュニティバスや乗合タクシーへの補助金も年々増加し、財政状況も厳しさを増す中、財政支援だけで公共交通を維持するのは困難になってきています。このような状況の中でも、都心部や地域拠点と縁辺部の生活地区がそれぞれ集約されつつ併存していく「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」を実現していくためには、公共交通の維持が必要不可欠です。

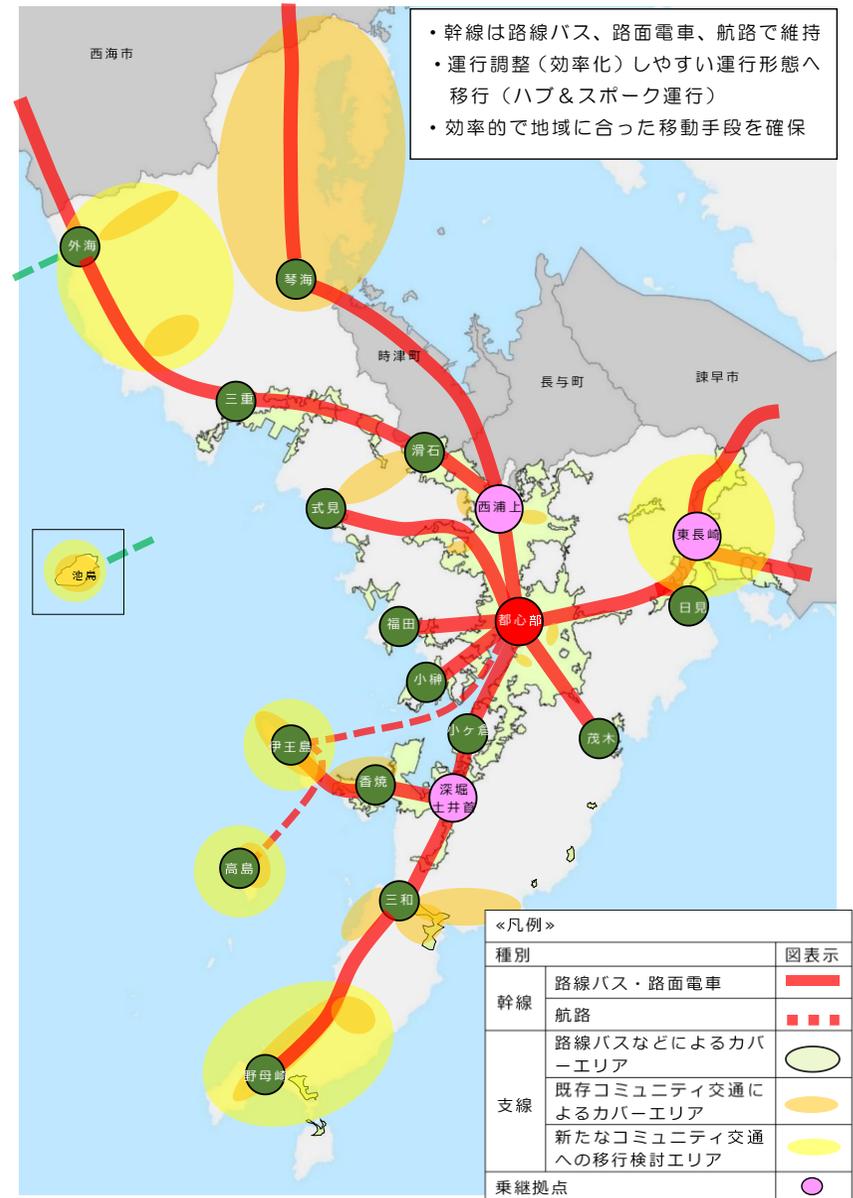
そこで、持続可能な公共交通ネットワークへの転換を図っていくうえで、公共交通が目指す姿を次のように定めます。

<b>目指す姿①</b>	<b>各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている</b>
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。	
<b>目指す姿②</b>	<b>拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている</b>
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ものであり、公共交通は連携を支えられるサービスレベルでなければなりません。	
<b>目指す姿③</b>	<b>地域内の移動手段が確保されている</b>
生活地区内での暮らしを支え、都心部や地域拠点のサービスを受けるための、必要な移動手段が確保されなければなりません。	
<b>目指す姿④</b>	<b>都市の活性化等にも貢献する公共交通となっている</b>
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への対応や、世界的にも求められている低炭素社会の実現に貢献できる公共交通でなければなりません。	

また、目指すべき姿の目標は次のとおり設定します。

- ①「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%（定義 P29 参照）を維持します」  
【(H28) 92%→(R17) 90%】
- ②「周辺区域では、地域の実情にあった移動サービスを確保します」

■ 図 6-1：公共交通ネットワークのイメージ図

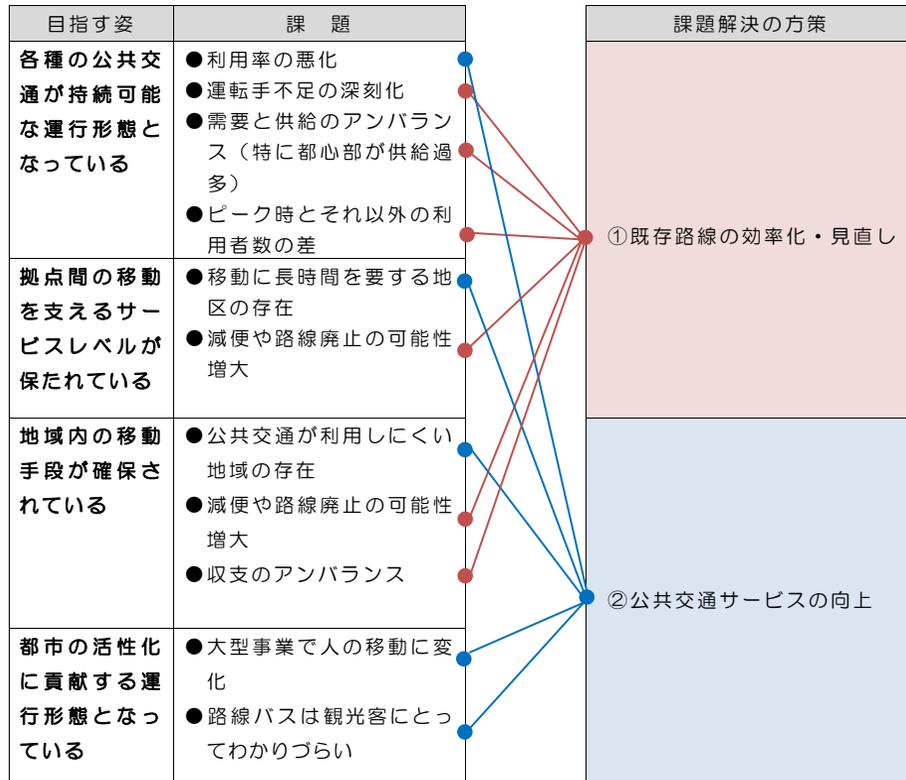


## (12) 目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策

前述した目指す姿を実現するには、これまでの「競争」から「協調」へと転換しながら、需要と供給のバランスを保ち、交通事業者の収益を安定させる、既存の路線網や運行形態の効率化が必要です。

また、公共交通の利用率を悪化させないため、移動時間の短縮や、誰にでも優しいシステムの導入など、公共交通サービスの向上が求められます。

■ 図 6-2：目指す姿と課題、課題解決の方向性のイメージ



(13) 目標値の設定 (現況値：R1時点)

課題解決の方策ごとに令和7年度に達成を目指す数値指標を設定し、毎年評価を行うことで、それぞれの施策に関する進捗状況や有効性などを計測します。

※〇〇 …現状のまま推移した場合の推計値

目標	方策	指標	計測方法	指標の設定理由
① 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レッジ率90%を維持する	① 既存路線の効率化・見直し	平均乗車密度 (路線バス)	「輸送実績報告書」 (事業者作成)  平均乗車密度 = 輸送人キロ / 走行キロ	路線の効率化を実施するうえで、車内の旅客数が適正であるか評価する必要があるため
		公共交通事業の収支率 (必須指標)	運行事業者より、収入額、支出額のデータを入手し算出  収支率 = 収入額 / 支出額	路線の効率化を実施するうえで、平均乗車密度以外に運賃や運行経費が適正であるか評価する必要があるため  (離島航路及びJRの収支率は性質が異なるため、路線バス及び路面電車のみとする)
		公共交通への公的資金投入額 (必須指標)	利用者1人あたりの補助額  = 全補助額 / 全利用者数 (コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通)	補助対象路線を見直すうえで、地域の需要にあった適正な運行形態(運行モード、便数、ルート)となっているか評価する必要があるため
	② 公共交通サービスの向上	公共交通の利用者数 (必須指標)	長崎市統計から把握する各公共交通の年間利用者数の合計	公共交通機関の利用促進策の効果を評価する必要があるため
		公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合	市民意識調査	定期的な利用者以外も含めた市民全体に対する公共交通の利用促進策の効果を評価する必要があるため

現況値 (R1)	目標値 (R7)	目標値の設定理由
10.0 (人)	11.9 (人)  ※8.1 (人)	過去5ヶ年(H27~R1)の実績で最も平均乗車密度が高い年度を基準に、その年の採算ベースで運行するために必要な平均乗車密度を設定した。
0.89	1.00  ※0.73	公共交通を持続可能なものとするためには、収支率1.00以上とする必要があるため。  収入額 = 旅客運賃等 支出額 = 人件費、燃料費、修繕費、減価償却費等
238 (円)	233 (円)  ※262 (円)	一般的に国の交通事業者への補助制度で適用される補助割合(1/2、1/3)を準用して、利用者1人あたりの補助金を、コミュニティバス外海線、野母崎線、伊王島線、池島線は補助率1/2(その他路線は現状維持)、乗合タクシーは補助率1/3を目標とした。 【地域ごとの現況値→目標値】 緑辺部(コミバス・デマンド) 401円→377円 ※441円 市街地(乗合タクシー) 84円→97円 ※120円 ※R7目標値は加重平均値
84.0 (百万人)	70.7 (百万人)  ※61.0 (百万人)	公共交通の利用しやすいエリアへの居住誘導や、出島メッセ長崎、新幹線開業やスタジアムシティプロジェクトなどのまちづくりによる新たな移動需要の増加などで、利用者の減少トレンドを人口の自然減程度まで抑えることを目標とした。
63.8 (%)	63.8 (%)	効率化を行いながらも、利便性の向上等により利用者離れを防ぐという考えから現状維持とした。

## 2 計画策定後の公共交通の現状

人口減少に  
モ負ケス  
自家用車  
にモ負ケ  
市民の足  
トナリ走  
ソウイウ  
交通機関  
が  
走り続  
ケル  
走ルマチ  
ニナリ  
タイ



長崎市地域公共交通計画

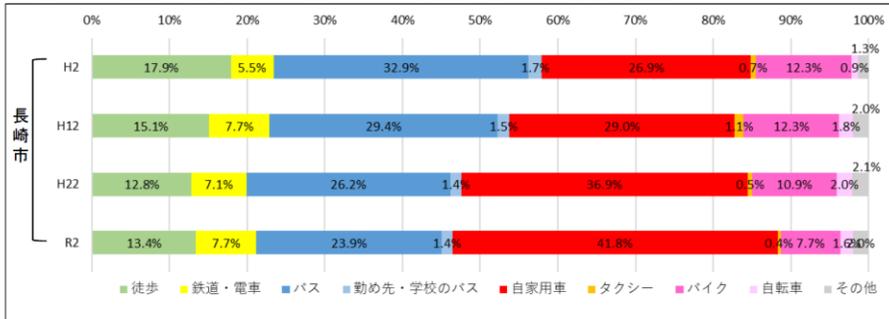
令和3年8月

長崎市

## (1) 公共交通の分担率と利用状況

- 通勤・通学者(15歳以上)の公共交通機関の分担率  
平成22年国勢調査 33.3% ⇒ 令和2年国勢調査 31.6%(▲1.7%)
- 通勤・通学者(15歳以上)の自家用車の分担率  
平成22年国勢調査 36.9% ⇒ 令和2年国勢調査 41.8%(+4.9%)

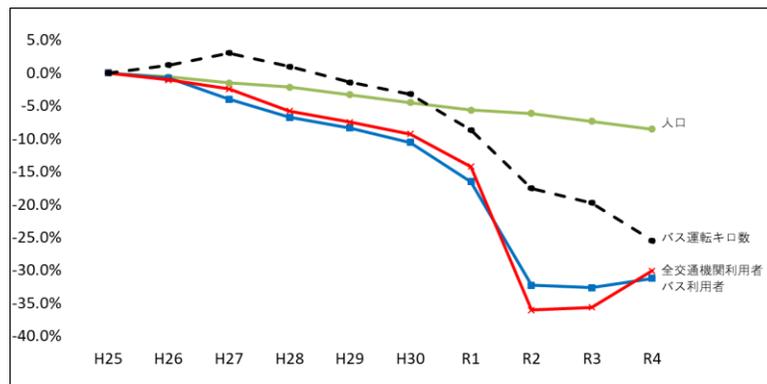
■ 図 4-5 : 通勤・通学者 (15歳以上) の交通手段 (R2国勢調査)



出典：R2 国勢調査

- 全公共交通利用者の増減率(H25=0.0%)  
令和元年度 ▲14.2% ⇒ 令和4年度 ▲30.1%(▲15.9%)
- バス利用者の増減率(H25=0.0%)  
令和元年度 ▲16.5% ⇒ 令和4年度 ▲31.2%(▲14.7%)

■ 図 4-8 : 長崎市人口と公共交通利用者の増減率、路線バス運転キロ数の推移 (R4時点) (H25=0.0%)



出典：長崎市統計年鑑

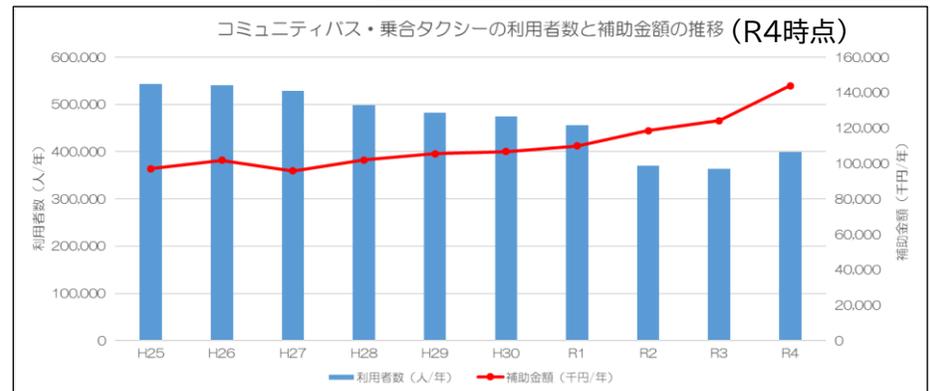
## (2) コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数と運行補助金

- コミュニティバス、乗合タクシーの利用者数  
令和元年度 455,996人 ⇒ 令和4年度 399,293人

3か年で ▲56,703人(▲12.4%) の減少

- コミュニティバス、乗合タクシーの運行補助金  
令和元年度 109,837千円 ⇒ 令和4年度 143,804千円

3か年で +33,967千円(+30.9%)の増加



## (3) 燃料費の価格

- 燃料費の単価  
令和元年度 95.35円/ℓ ⇒ 令和4年度 111.56円/ℓ

3か年で +16.21円(+17.0%)の増加



## (4) 公共交通の乗務員数

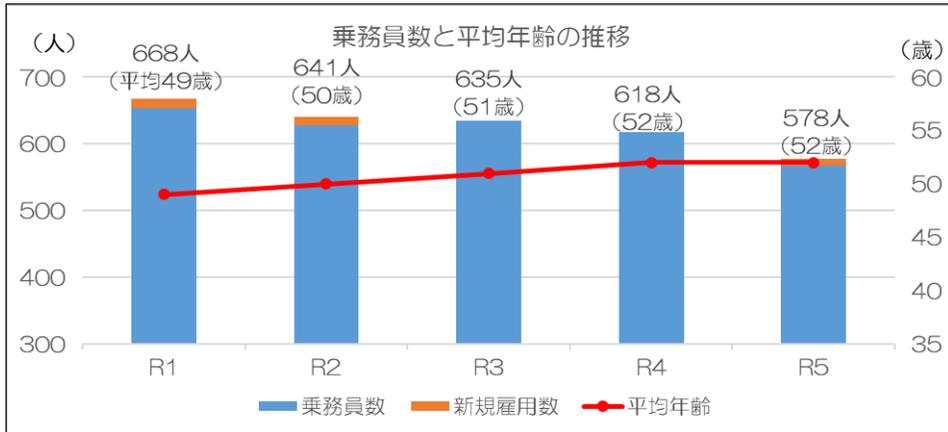
### 長崎バス（長崎自動車(株)）

#### ○乗務員数

令和元年度 668人 ⇒ 令和5年度 578人 (▲90人:▲13.5%)

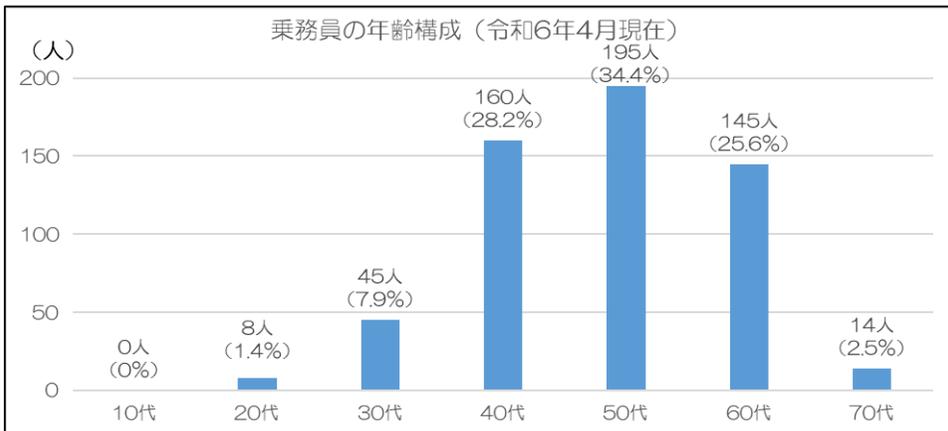
#### ○平均年齢

令和元年度 49歳 ⇒ 令和5年度 52歳 (+3歳)



#### ○年齢構成

50代が34.4%、50代以上では62.5%と高齢化が進んでいる



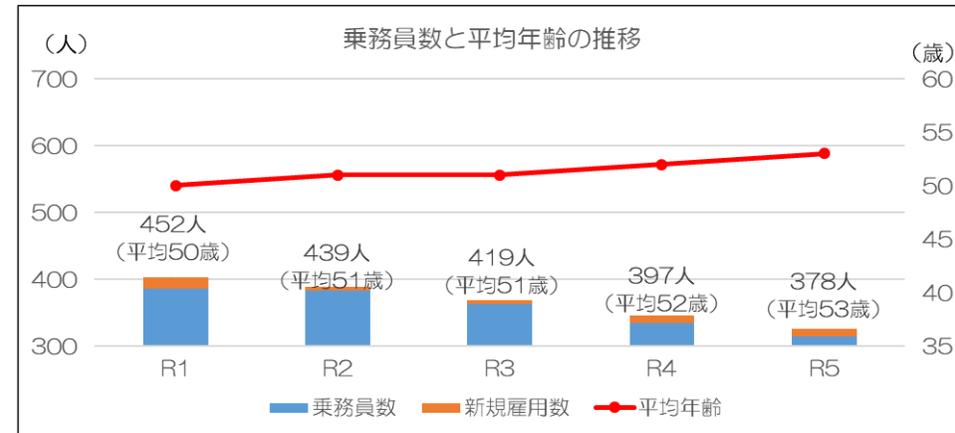
### 県営バス（長崎県交通局）

#### ○乗務員数

令和元年度 452人 ⇒ 令和5年度 378人 (▲74人:▲16.4%)

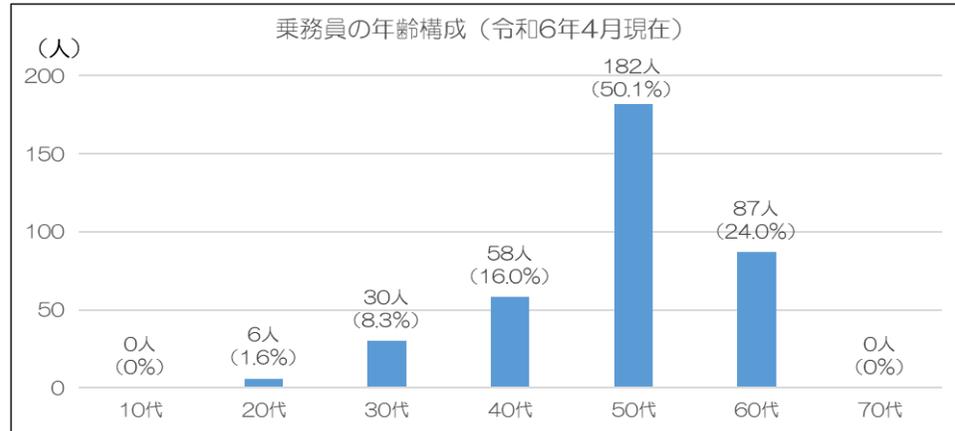
#### ○平均年齢

令和元年度 50歳 ⇒ 令和5年度 53歳 (+3歳)



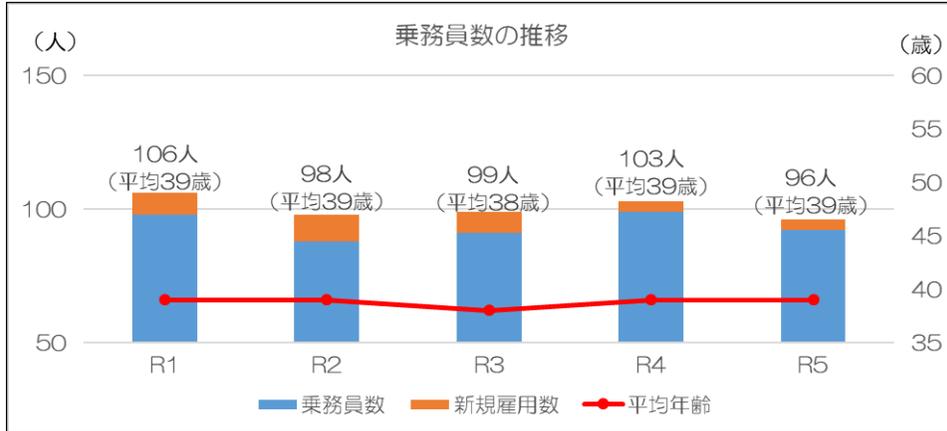
#### ○年齢構成

50代が50.1%、50代以上では74.1%と高齢化が進んでいる

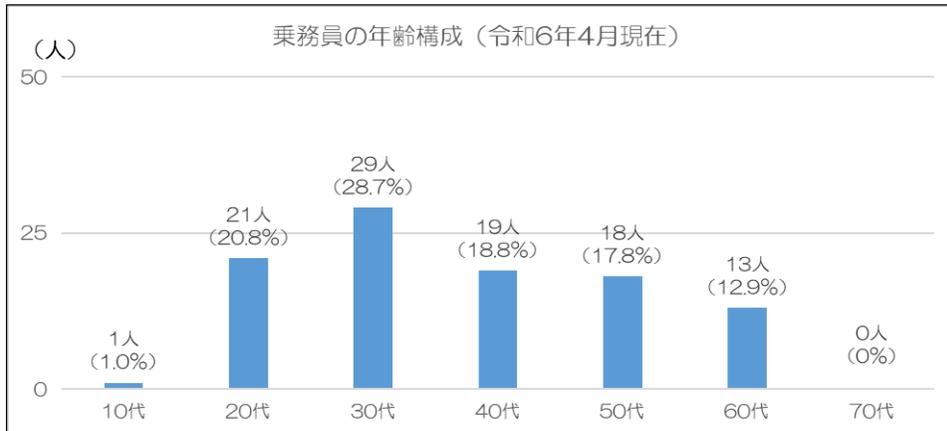


## 路面電車（長崎電気軌道(株)）

- 乗務員数  
令和元年度 106人 ⇒ 令和5年度 96人 (▲10人:▲9.4%)
- 平均年齢  
令和元年度 39歳 ⇒ 令和5年度 39歳 (±0歳)

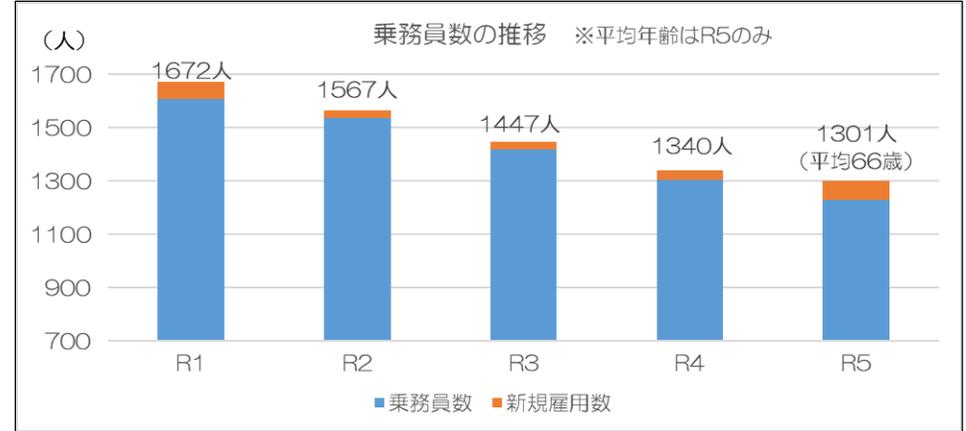


- 年齢構成  
40代以下が69.3%であり、30代以下が全体の半数を占める

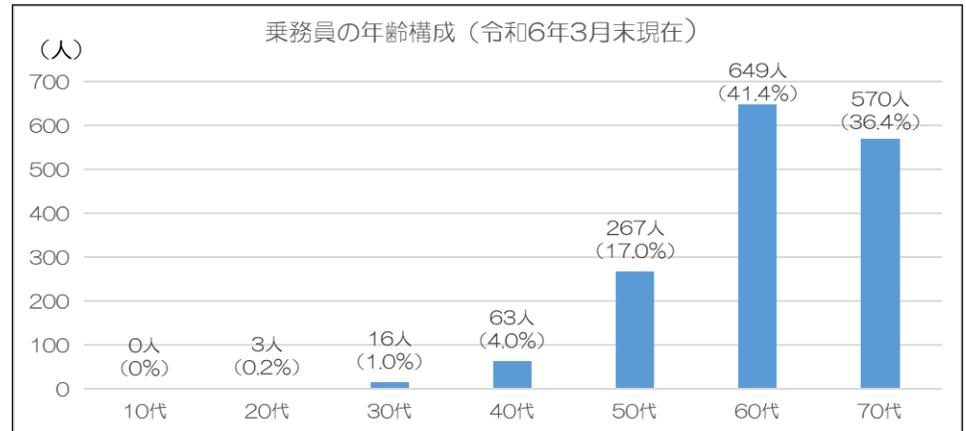


## タクシー（(一社)長崎市タクシー協会）

- 乗務員数  
令和元年度 1,672人 ⇒ 令和5年度 1,301人 (▲371人:▲22.2%)
- 平均年齢  
令和5年度 66歳



- 年齢構成  
50代以上が94.8%と高齢化が進んでいる



## (5) 自動車運転者の労働時間等

○自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)

令和4年12月23日改正

令和6年4月1日適用

### バス

	改正後(R6.4~)	改正前との差
1年の拘束時間	原則 3,300 時間 最大 3,400 時間	原則 ▲80 時間 最大 ▲84 時間
1か月の拘束時間	原則 281 時間 最大 294 時間	原則 ±0 時間 最大 ▲15 時間
1日の休息時間	継続 11 時間を基本とし、継続 9 時間	基本 +3 時間 最低 +1 時間

### タクシー・ハイヤー

	改正後(R6.4~)	改正前との差
日勤の1か月の拘束時間	288 時間	▲11 時間
日勤の1日の休息時間	継続 11 時間を基本とし、継続 9 時間	基本 +3 時間 最低 +1 時間

### 時間外労働の上限規制

	1 か月	1 年
原則	45 時間	360 時間
上限	—	960 時間

※従前は上限規定なし

○拘束時間の減少 ⇒ 運行時間・運行距離の減少(減便・廃止)に影響

○休息時間の増加 ⇒ 始発便の後倒し、最終便の前倒しに影響

## (6) 路線バスの始発便、最終便

### ○始発便

茂木地区など始発の後倒しはあるものの、概ね変更なし

### 【主なバス停の始発便と最終便】

地区名	バス停名	始発便の時刻(発時刻)			
		令和元年度	➡	令和6年度	差
式見	相川	6:10	➡	6:32	22分後倒し
福田	福田車庫前	6:15	➡	6:15	なし
小榊	神の島教会下	6:20	➡	6:20	なし
小ヶ倉	小ヶ倉	6:11	➡	6:01	10分前倒し
茂木	茂木	5:20	➡	6:25	1時間5分後倒し
東長崎	矢上	6:10	➡	6:10	なし
日見	春日車庫	6:23	➡	6:25	2分後倒し
土井首	南柳田	6:07	➡	5:57	10分前倒し
深堀	深堀	6:00	➡	5:50	10分前倒し
香焼	恵里	6:00	➡	6:00	なし
伊王島	伊王島ターミナル	6:42	➡	6:42	なし
三和	栄上	6:06	➡	6:01	5分前倒し
野母崎	樺島	5:45	➡	5:45	なし
西浦上	住吉	6:12	➡	6:12	なし
滑石	大神宮前	6:03	➡	6:03	なし
三重	さくらの里ターミナル	6:00	➡	5:55	5分前倒し
琴海	長浦	6:21	➡	6:21	なし
外海	神の浦	6:18	➡	6:18	なし

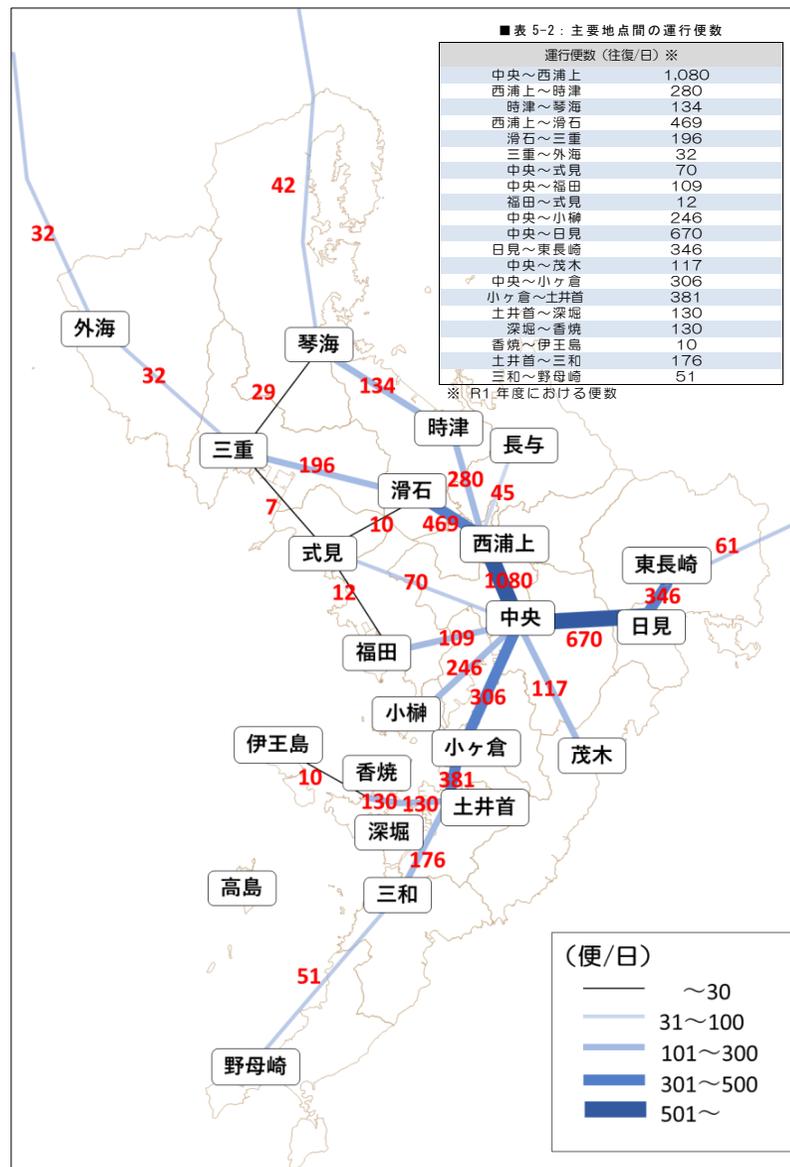
### ○最終便

全地区で最終便の繰上げが行われ、1時間以上前倒しとなった地区もある

最終便の時間(着時刻)			
令和元年度	➡	令和6年度	差
22:29	➡	21:51	38分前倒し
23:28	➡	22:16	1時間12分前倒し
22:33	➡	21:56	37分前倒し
23:06	➡	21:55	1時間11分前倒し
22:53	➡	22:11	42分前倒し
23:35	➡	22:52	43分前倒し
22:29	➡	21:40	49分前倒し
23:19	➡	22:01	1時間18分前倒し
23:26	➡	22:09	1時間17分前倒し
22:45	➡	22:19	26分前倒し
19:36	➡	19:26	10分前倒し
23:23	➡	22:00	1時間23分前倒し
22:50	➡	22:18	32分前倒し
23:17	➡	22:31	46分前倒し
23:24	➡	22:39	45分前倒し
22:56	➡	22:36	20分前倒し
21:54	➡	21:24	30分前倒し
20:59	➡	20:35	24分前倒し

# (7) 主要地点間の運行便数

R1

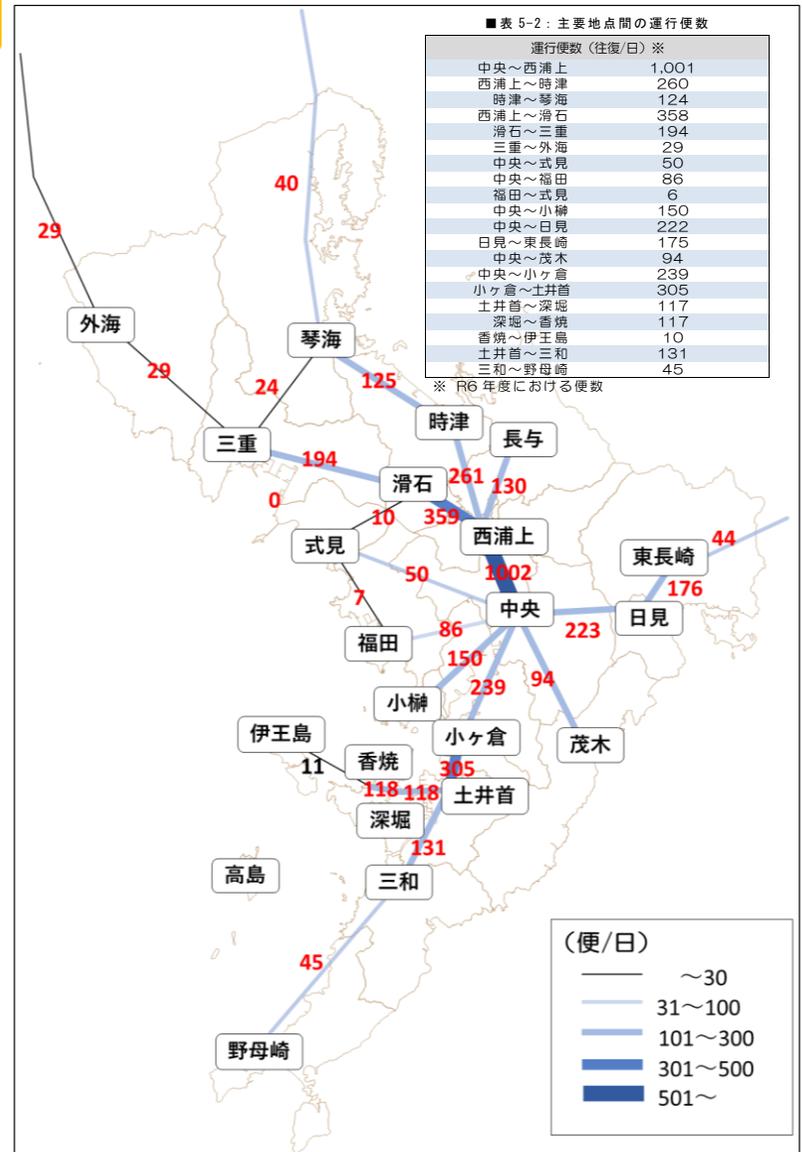


■図 5-1：主要地点間の運行便数（平日）[R1]

# ○主要地点間の運行便数(表5-2)

令和元年度 4,945便 ⇒ 令和6年度 3,713便(▲24.9%)

R6



■図 5-1：主要地点間の運行便数（平日）[R6]

## (8) 計画策定後の路線バスの廃止路線

○運行路線距離(長崎バス・県営バス計)  
令和元年度 1,377km  
令和6年度 1,290km  
(▲87km:▲6.3%)

デマンド交通で代替え

コミュニティバスで代替え

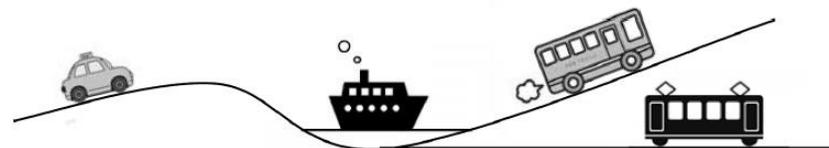
— 運行路線  
— 廃止路線

コミュニティバスで代替え

コミュニティバスで代替え

### 3 現在の取組みの概要と課題

走ルマチナリタイ  
ソウマイウ交通機関ガ  
市民ノ足トナリ走り  
自家用車ニモ負ケズ  
人口減少ニモ負ケズ  
継続ケル



長崎市地域公共交通計画

令和3年8月

長崎市

## (1) 取組みの概要

### (ア) 基本方針

目標を達成するための施策を展開するにあたり、基本方針を次のように整理します。

#### 1. 既存路線の効率化・見直し

公共交通ネットワークを構成する一つ一つの路線は、各生活地区と都市部・地域拠点※を結ぶ「幹線」と、幹線に接続し地区内の移動を支える「支線」とで構成され、担う役割などに差があり、運行の効率化の対応策が異なります。

幹線は、人口減少で利用者が減ったとしても、需要と供給のバランスを取りつつ、しっかりと都心部とつなげることが求められます。

また支線は、それぞれの地域で人口規模、商業、医療、公的施設等の集積、配置状況などが異なることから、地域の実情にあわせた移動サービスの確保が求められます。

幹線、支線それぞれの対応策は次のようなことが必要です。

※ 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

#### 1) 幹線

(ア) 各生活地区の人口規模等に応じた便数などのサービス水準を設定する

各生活地区で暮らす市民が、都心部の高度な都市サービスを円滑に受けられるよう、需要に関わらず、一定の便数が確保されるなど、各生活地区の人口規模などに応じて、便数などのサービス水準を設定します。

(イ) 競合路線における事業者間の調整・連携を促し、路線の効率化を図る

2社以上の事業者により競合している路線は、全ての事業分を合計すると需要以上の便数となっていたり、バス停の時刻がバラバラだったり、限られた利用者を奪い合い、収益が上がりづらい状況になっているだけのケースが多いため、事業者間の便数調整を行い、路線の効率化を図ります。

(ウ) 都心部などの運行系統の輻輳を解消する

既存のバス路線の大部分は長崎駅前的一点集中型で、都心部からそれぞれの行先に分岐する手前では、運行系統が重複し過密な路線網となり、経営資源の効率的な運用がなされず、サービス水準の維持と収支のバランスが取りづらい構造となっているため、可能な限り適切な運行形態へと見直しを行います。

#### 2) 支線

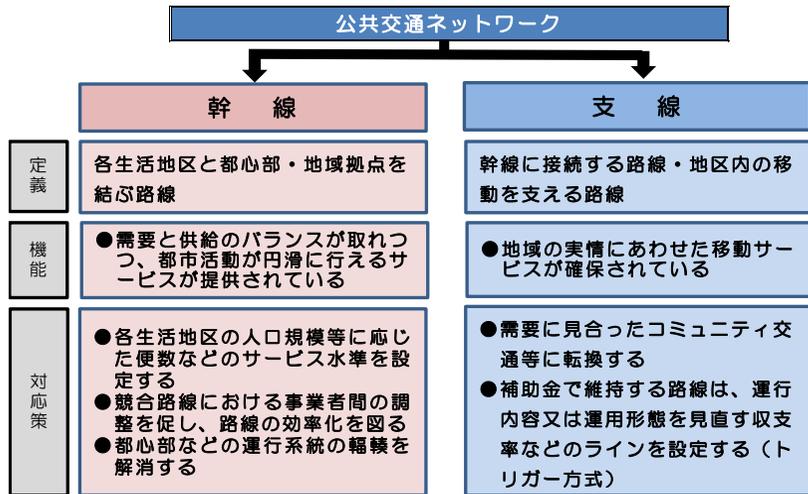
(ア) 需要に見合ったコミュニティ交通に転換する

公共交通空白地域や路線バスの採算性が低い地域で、日常生活に必要な移動手段の確保や利便性の向上を図るため、幹線に接続するコミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通だけでなく、各地区の人口規模や商業、医療、公的施設等の配置状況などに合わせたタクシー乗り合わせや公共交通空白地有償運送など、需要に見合った適切な運行形態によるコミュニティ交通へ転換します。

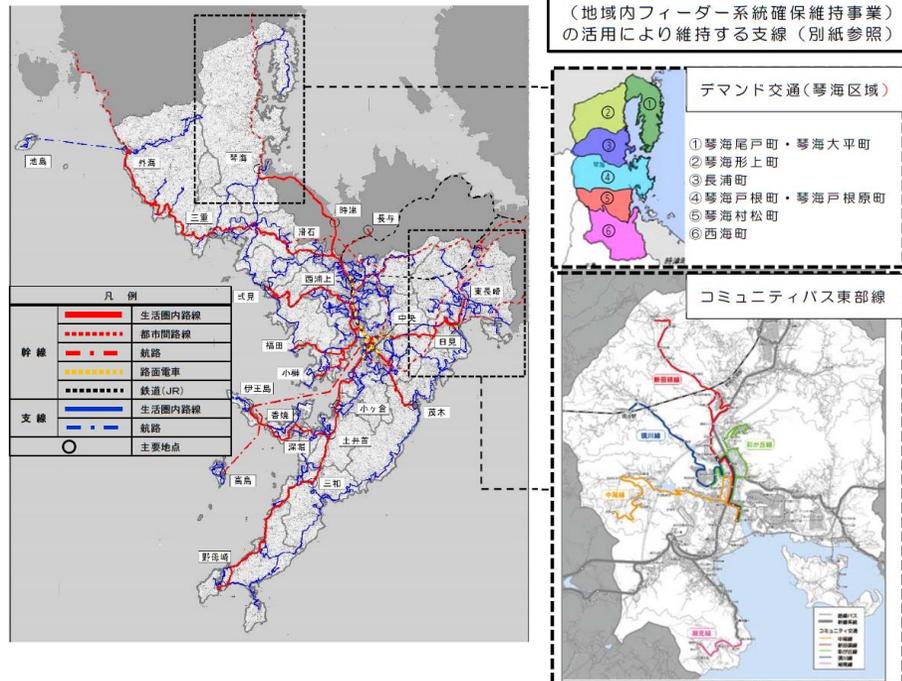
(イ) 運行内容を見直すラインを設定する(トリガー方式の運用)

補助金で維持しているコミュニティバスや乗合タクシー路線などは、投資に見合う効果があることが重要で、そのためには、運行内容の見直し水準をあらかじめ示し、期待するほどの利用者がいない場合には、既存の運行方法を見直すきっかけとなるよう、収支率などのライン(トリガー)を設定します。

■ 図 6-3：既存路線の効率化・見直しの対応策のイメージ



■ 図 6-4：幹線・支線の分類



## 2. 公共交通サービスの向上

公共交通利用者は、人口減少より早いペースで減少しています。

公共交通に関するアンケートでは、公共交通機関を利用しない理由として、移動時間の長さや便数といったサービス水準に関する不満が多くありました。また、高い公共交通徒歩圏人口カバー率を保っている反面、路線バスでは複雑な路線網から観光需要を取り込めていない状況があります。

そのため、次のような対応策により、公共交通サービスの向上を図り、公共交通利用者の減少を抑制することが必要です。

### (ア) 速達性・定時性を向上する

特に幹線系統では目的地に早く、決められた時間に到着できることが、利用者減少の抑制につながると考えられるため、速達性や定時性などを向上します。このことは、自家用車から公共交通への転換促進や、路線バスの運行経費削減にも有効であるため、主要なバス停以外では停車しない快速バスの導入や、自動車専用道路を用いた路線の設定、交通量が多い時間帯でのバス専用レーンの拡充などに取り組みます。

### (イ) 乗継環境を改善する

長崎駅や中央橋をはじめ、鉄道とその他の交通機関の結節点、幹線と幹線、幹線と支線をつなぐ場所では、わかりやすい路線案内、待ち時間を快適に過ごせるなどの停留所の環境改善を図ります。

また周辺地域では、ラストワンマイルの移動にかかる自家用車や自転車の使いやすさが公共交通の利用促進に有効である場合があるので、パークアンドライド駐車場等の確保に取り組みます。

### (ウ) バリアフリー化を推進する

誰にでも優しい車両の導入や情報発信に努めるなど、これまで公共交通を利用しづらかった方にも使いやすい環境とすることで、公共交通の利用促進を図ります。

### (エ) MaaS\*の導入などデジタル化を促進する

自家用車以外の交通機関のスムーズな乗り継ぎを支援するMaaSの導入、公共交通案内情報の充実やロケーションシステムの導入などを促進し、観光客など新たな利用者層を取り込みます。

\*MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)とは、バス、電車、タクシーといったあらゆる公共交通機関を、ITを用いて切れ間なく結びつけ、効率的かつ便利に人が移動できるシステム。

(オ) フリー乗降区間の拡充や新たな料金体系を促進する

需要が少ない時間帯や、短区間の移動での公共交通の利用を促進するため、高齢者など身体弱者にも優しいフリー乗降区間の拡充や、地域によって一定の区域内で一定料金とする新たな料金体系（サブスクリプション）の導入などを検討します。

(カ) ピーク時間とオフピーク時間の利用の平準化を目指す

ピークに合わせた車両や人員の確保による固定費の高止まりの解消や、ピークカットを促進するため、一定規模以上の事業所へ時差勤務の促進を働きかけると共に、ピーク時とオフピーク時で料金を変動させる料金制度（ダイナミックプライシング）の導入などを検討します。

(イ) 取組み状況

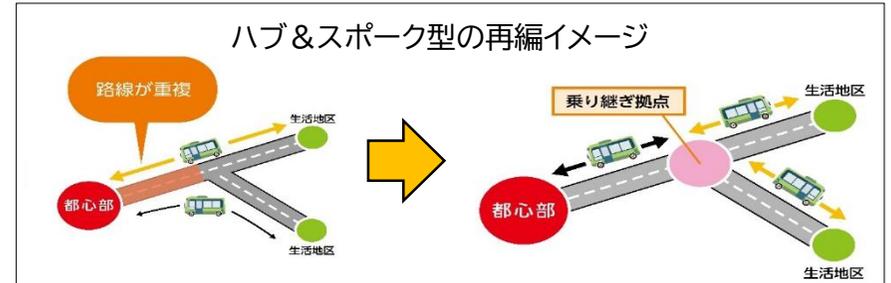
方針	展開施策	実施時期※1			実施主体※2
		現	前	後	
既存路線の効率化・見直し	幹線	(1) 人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定		→	事/行
		(2) 競合路線（路線バス）における便数調整		→	事
		(3) 「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成	→	→	事/行
		(4) 需要に応じた輸送手段の選択		→	事/行
		(5) 都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し	→	→	事/行
		(6) 貨客混載輸送の検討		→	事/行/運
	支線	(1) 路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し	→	→	事
		(2) コミュニティ交通等の維持・確保	→	→	行/事/住
		(3) 市補助路線でのトリガー方式の採用		→	行/住
		(4) 需要に応じた輸送手段の選択（再掲）	→	→	事/行
公共交通サービスの向上	支線	(5) 小・中学校統廃合と連携したバス路線等の見直し	→	→	事/行
		(6) 道路整備に合わせたバス路線等の延長	→	→	事
		(7) 貨客混載輸送の検討（再掲）		→	事/行/運
		(1) 通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入	→	→	事
		(2) バス専用レーンの拡充		→	事/道/交
		(3) 主要な交通結節点の整備		→	事/行
		(4) パークアンドライド駐車場の整備		→	行
		(5) 車両等のバリアフリー化	→	→	事/道
		(6) 先進的な ICT 技術の積極的な導入		→	事/行
		(7) 新たな料金体系の設定		→	事
(8) 時間毎利用の平準化		→	事/行		
(9) 観光需要に応じたバス路線等の開設・延長	→	→	事		
(10) バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充	→	→	事/行		

※1 現…令和3年度  
前…令和4～5年度  
後…令和6～7年度

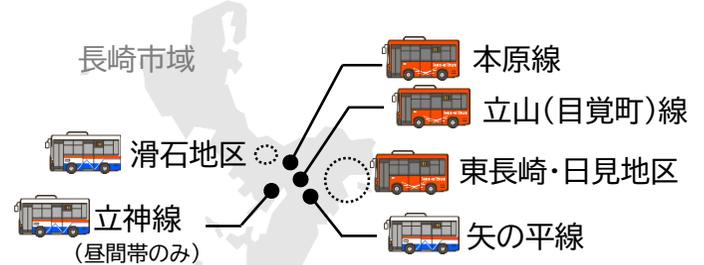
※2 事…交通事業者  
行…行政  
住…地域住民  
運…運送事業者  
道…道路管理者  
交…交通管理者

→ …検討  
→ …実施

東部地区ハブ＆スポーク型運行への再編(R4.10～)



共同経営計画による競合路線の解消(R4.4～)



バスロケーションシステムの導入(R6.4～)

現在位置や遅延情報

## (2) 現在の問題点と課題

目指す姿	問題点	課題
<p>各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者数は、コロナ期の落ち込みからの回復は見られるが、コロナ前の水準には至っておらず、利用率も低下している。</li> <li>●乗務員不足の深刻化や2024年問題の顕在化等により、公共交通の担い手不足が生じている。</li> <li>●競合路線における事業者間の調整・連携は進みつつあるが、全市的な展開には至っていない。</li> <li>●ピーク時とそれ以外の利用者数に差があり、平準化が図られていない。</li> </ul>	<p>①既存路線の効率化・見直し</p> <p>(1)幹線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(ア)各生活地区の人口規模等に応じた便数などのサービス水準を設定し、路線の維持に向けた事業者や地域住民等との調整等を促進する。</li> <li>(イ)競合路線における事業者間の調整・連携をさらに促し、運行の効率化を図る。</li> <li>(ウ)都心部などの運行系統の輻輳をさらに解消する。</li> <li>(エ)事業者と連携し、公共交通の担い手不足の解消に努める。</li> </ul> <p>(2)支線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(ア)需要に見合ったコミュニティ交通に転換する。</li> <li>(イ)運行内容を見直すラインを設定する。</li> <li>(ウ)事業者や地域住民等と連携し、各地域内の移動を支える担い手の確保に努める。</li> </ul>
<p>拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●都心部と地域拠点を結ぶバスの快速運行が一部開始されたが、全市的な展開には至っていない。</li> <li>●公共交通サービスの担い手不足により、路線バスの減便や廃止が進んでいる。</li> </ul>	<p>②公共交通サービスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(ア)速達性・定時性を向上する。</li> <li>(イ)乗継環境を改善する。</li> <li>(ウ)バリアフリーを推進する。</li> <li>(エ)MaaSの導入などデジタル化をさらに促進する。</li> <li>(オ)フリー乗降区間の拡充や新たな料金体系を促進する。</li> <li>(カ)ピーク時間とオフピーク時間の利用の平準化を目指す。</li> </ul>
<p>地域内の移動手段が確保されている</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●縁辺部では、路線バスの廃止により、公共交通が利用しにくい地域が拡大している。</li> <li>●利用者数の減少や燃油高騰等により、コミュニティバスや乗合タクシーの運行に係る行政負担が増大している。</li> </ul>	
<p>都市の活性化に貢献する運行形態となっている</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●大型事業の開業に合わせ、公共交通の利用促進、利用環境の改善が求められている。</li> <li>●バスロケーションシステムやスマートバス停の導入が進んでいるが、路線バスは観光客にとって利用しづらい状況が続いている。</li> </ul>	