

令和6年11月 地域公共交通対策特別委員会資料

今後の地域公共交通対策の取組について

目次	ページ
1 持続可能な地域公共交通について	2 ~ 7
2 周辺地区の移動を支える取組	8 ~ 26
3 地域公共交通計画の改定について (計画期間：令和8年度～令和12年度)	27 ~ 34
参考資料：地域公共交通対策のこれまでの取組	35 ~ 47

別冊資料：県営バスの経営状況と県の支援の考え方

令和6年11月
まちづくり部

1 持続可能な地域公共交通について

人
口
減
少
に
モ
モ
負
ケ
ケ
ズ
自
家
用
車
に
モ
負
ケ
ズ
市
民
ノ
足
ト
ナ
リ
走
リ
続
ケ
ル
ソ
ウ
イ
ウ
交
通
機
関
ガ
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) 既存路線の効率化・見直し

ア 幹線の対応策

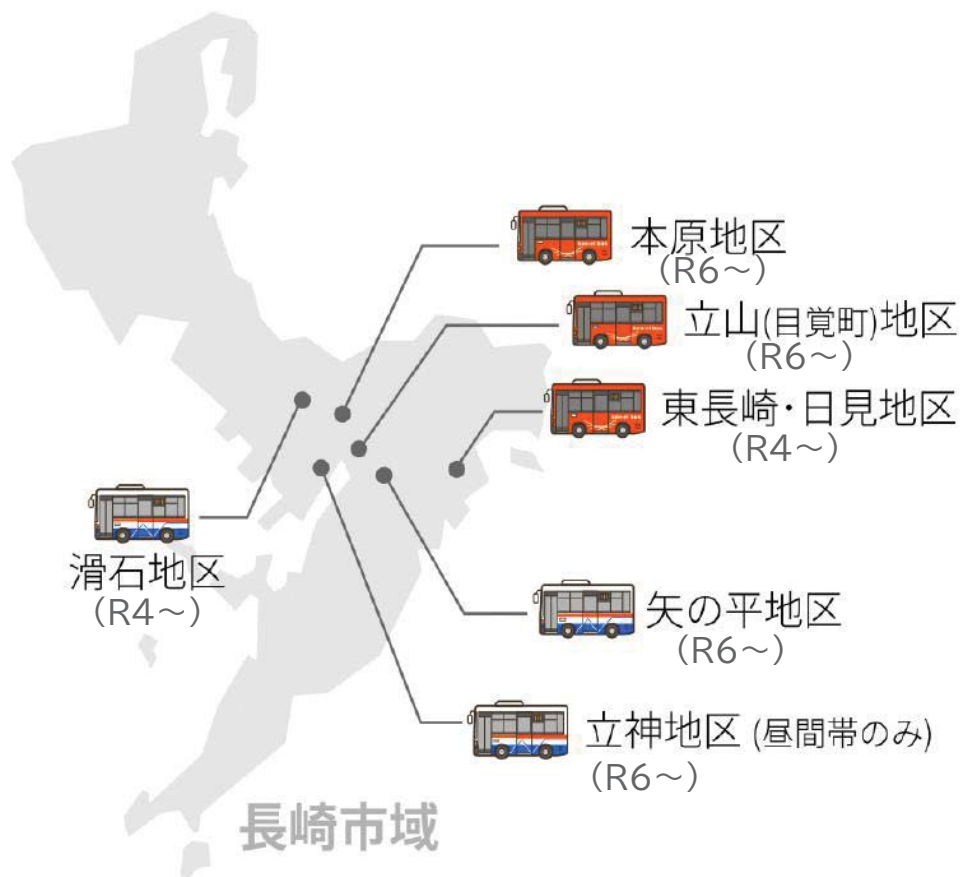
	幹 線	支 線
対応策	<ul style="list-style-type: none">○各生活地区の人口規模等に応じた便数などのサービス水準を設定する (<u>需要に関わらず一定の便数確保</u>)○競合路線における事業者間の調整・連携を促し、路線の効率化を図る○都心部などの運行系統の輻輳を解消する (過密な路線網の効率化)	<ul style="list-style-type: none">○需要に見合ったコミュニティ交通等に転換する バス空白地域や路線バスの採算性が低い地域では、<u>コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通だけでなく、タクシー乗合せや自家用有償旅客運送など、需要に見合った適切な運行形態へ転換する</u>○運行内容を見直すラインを設定する。 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、運行内容の見直し水準をあらかじめ示し、利用者がいない場合には運行内容を見直すきっかけとなるよう、収支率などのラインを設定

(1) 既存路線の効率化・見直し

イ 共同経営計画の促進

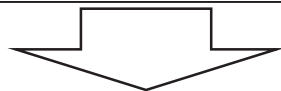
長崎バスと県営バスとの競合区間で、運行事業者の一元化や運行便数の適正化を実施
残された競合区間も必要に応じて一元化や運行便数の適正化を事業者と連携して促進する

■共同経営の計画区域



競合区間の解消による 運行の効率化

東長崎・日見地区	・	県営バス
滑石地区	・	長崎バス
本原地区	・	県営バス
立山地区	・	県営バス
矢の平地区	・	長崎バス
立神地区	・	長崎バス (昼間帯のみ)



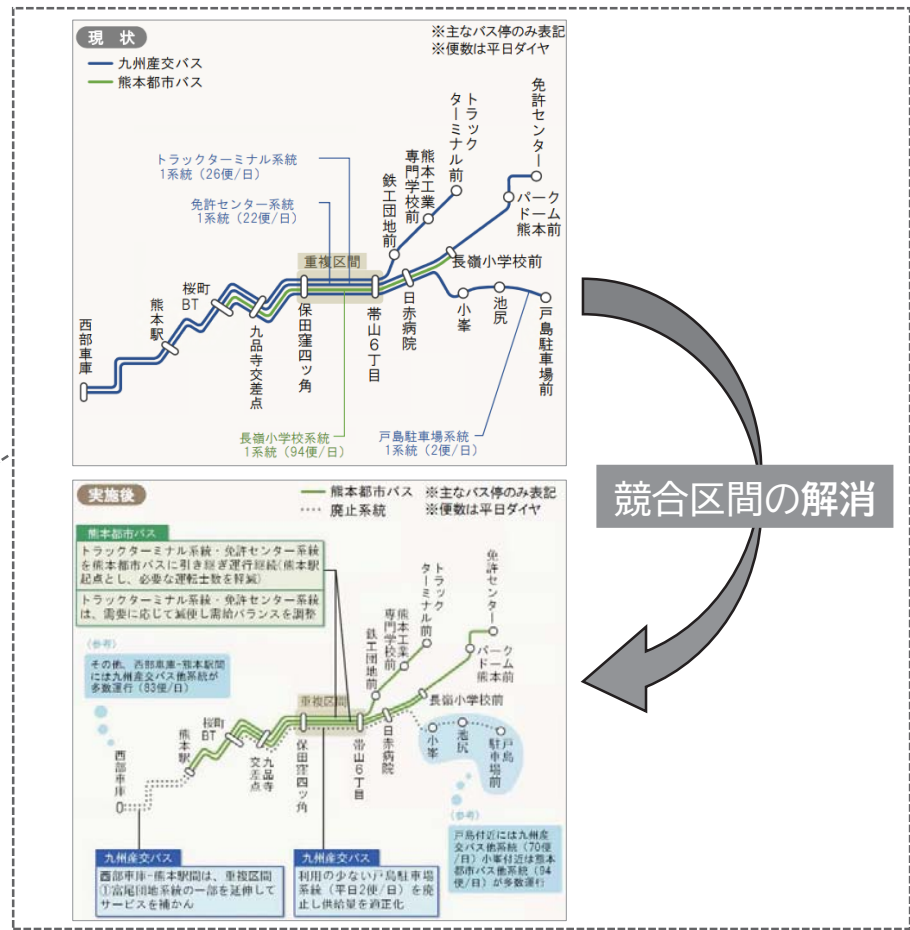
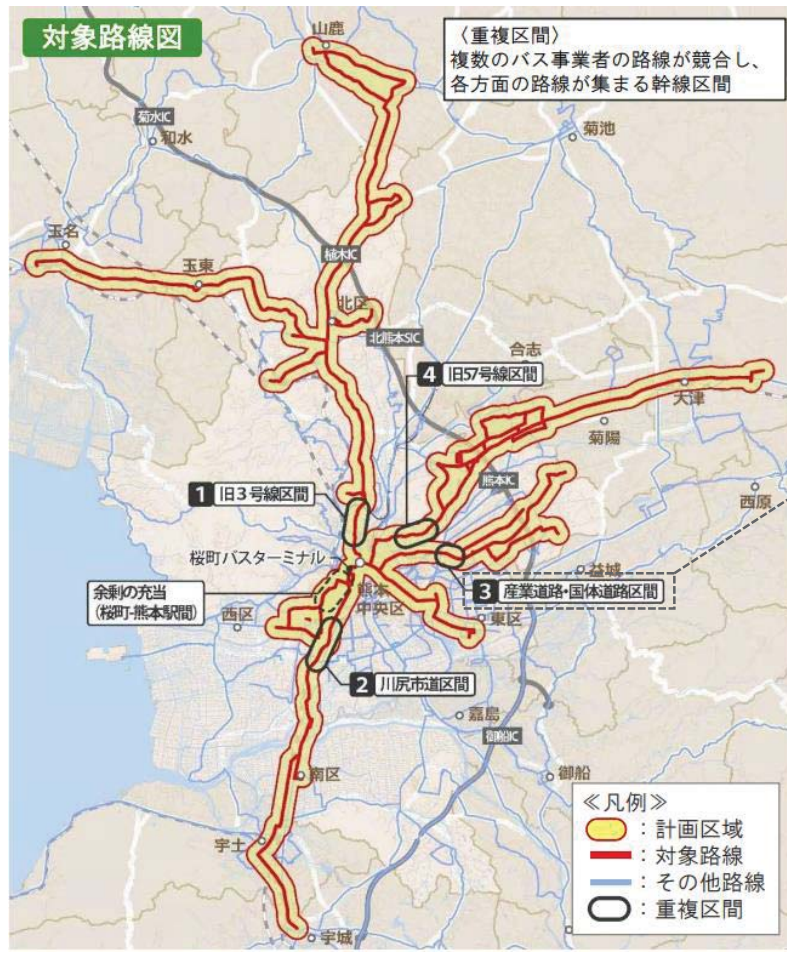
《 効果 》		
運転手	:	▲46.9人
車両台数	:	▲38.1台
収益改善効果	:	613百万円

(1) 既存路線の効率化・見直し

ウ 他都市の状況

(ア) 熊本市

バス事業者5社が連携し、複数のバス事業者が重複して運行している4区間を対象に、運行主体や運行便数などを見直すことで効率化を図った



出典：国土交通省資料

(1) 既存路線の効率化・見直し

ウ 他都市の状況

(イ) 広島市

バス・路面電車事業者7社が連携し、路線バスの均一運賃エリアを拡大し、路面電車の運賃をバスと同額にすることで、利便性向上を図った



	路線バス
	190円均一運賃エリア【現行】
	220円均一運賃エリア【変更後】 ※共同経営の対象区域と同一
	220円均一エリアの境となるバス停
	電車市内線（点線：白島線）

- ①均一運賃エリアの拡大
路線バスの均一運賃エリアを、都心部からデルタ内全域に拡大
- ②運賃の変更（＝路線バスと路面電車の運賃同額化）
路線バス・路面電車ともに、拡大後の均一運賃エリアの運賃を同額にする

◆現状

	右図	現金	PASPY※
路面電車	緑線	190円	180円
路線バス	赤線内	190円	180円
	黄線内	190～270円	180～250円

◆取組開始後

路面電車・路線バス	黄線内	220円	200円
-----------	-----	------	------

※ 「PASPY」は広島の主なバス・路面電車等で利用できるICカード

出典：国土交通省資料

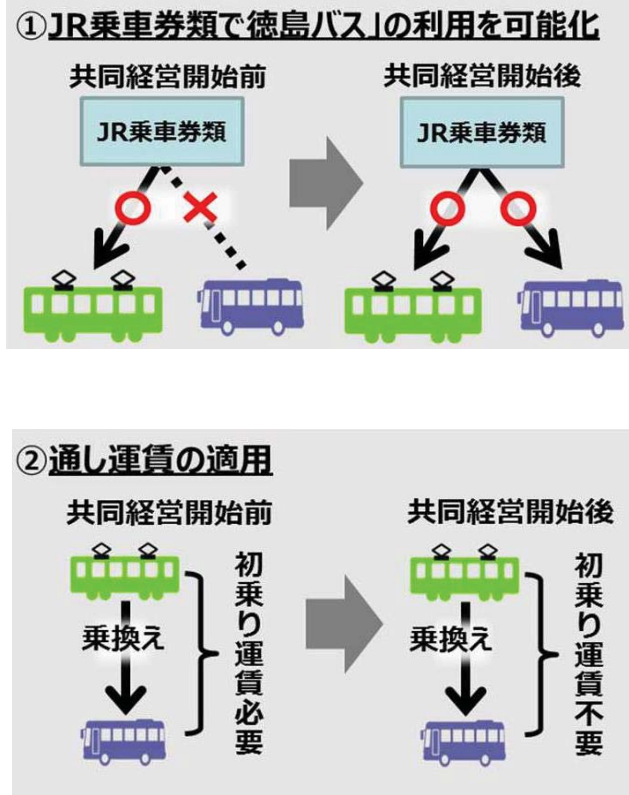
(1) 既存路線の効率化・見直し

ウ 他都市の状況

(ウ) 徳島県

バス事業者とJRが連携し、JR乗車券類でバスを利用できる『共通運賃』や乗換時の初乗り運賃を不要とする『通し運賃』を実現することで移動手段の選択肢を広げ、利便性向上を図った

《取組みイメージ》



阿南発 (牟岐方面)	阿南発 (牟岐方面)
12:21	12:21
	13:03
14:21	14:21
	15:33
15:50	15:50
19:22	19:22
	19:58
22:12	22:12

平均運行間隔が
20分以上短縮

出典：国土交通省資料

2 周辺地区の移動を支える取組

走 ソ 市 自 人
ル ウ 民 家 口
マ イ ノ 用 減
チ ウ 足 車 少
ニ 交 ト ニ ニ
ナ 通 ナ モ モ
リ 機 リ 負 負
タ 関 走 ケ ケ
イ ガ リ ス ス
続
ケ
ル



長崎市地域公共交通計画

令和3年8月

長崎市

(1) 既存コミュニティバス等の適正化

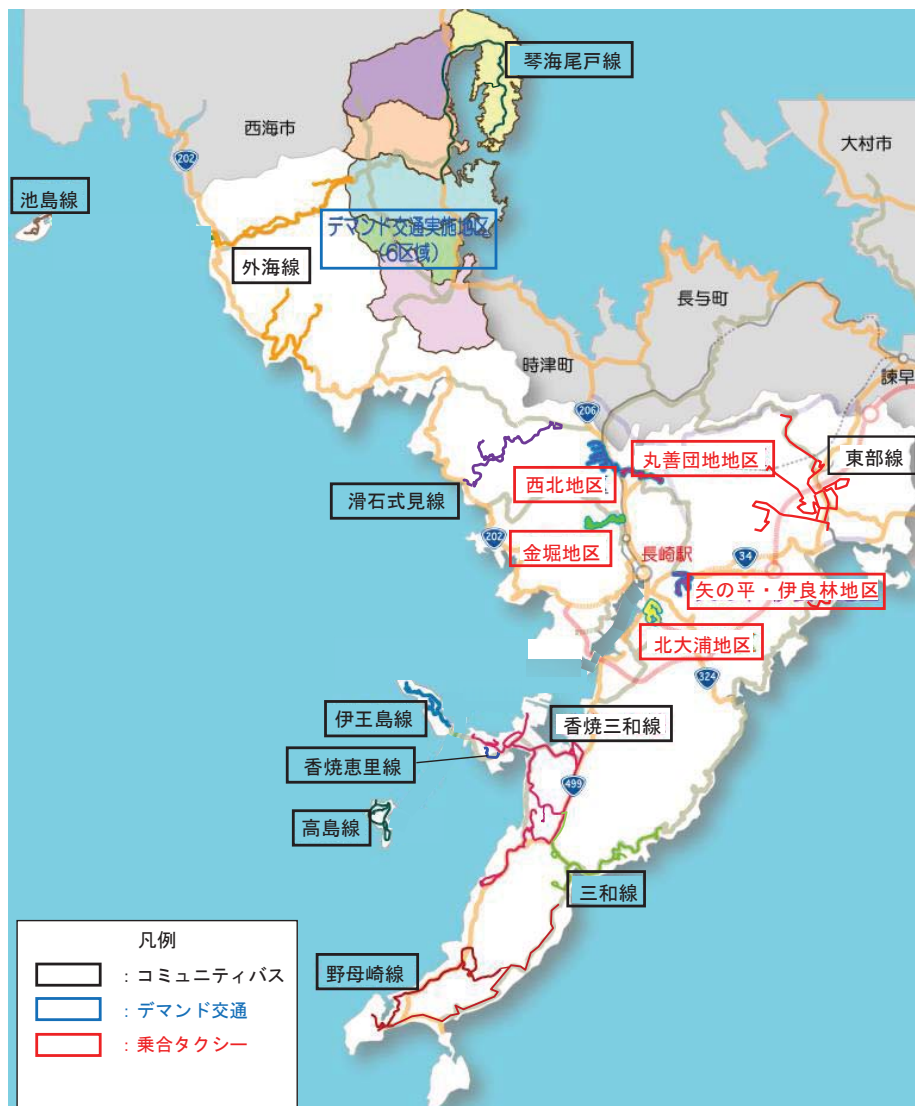
ア 支線の対応策

	幹 線	支 線
対応策	<ul style="list-style-type: none">○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 (需要に関わらず一定の便数確保)○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○都心部などの運行系統の輻輳を解消する (過密な路線網の効率化)	<ul style="list-style-type: none">○需要に見合ったコミュニティ交通等に転換する バス空白地域や路線バスの採算性が低い地域では、<u>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、タクシー乗合せや自家用有償旅客運送など、需要に見合った適切な運行形態へ転換する</u>○運行内容を見直すラインを設定する。 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、運行内容の見直し水準をあらかじめ示し、利用者がいない場合には運行内容を見直すきっかけとなるよう、収支率などのラインを設定

(1) 既存コミュニティバス等の適正化

イ 現状

(ア) 運行経路図



①コミュニティバスの運行(11路線)

- ・伊王島線
- ・高島線
- ・池島線
- ・外海線
- ・香焼三和線
- ・三和線
- ・野母崎線
- ・琴海尾戸線
- ・香焼恵里線
- ・滑石式見線
- ・東部線

主に合併地区で運行

②乗合タクシーの運行(5地区)

- ・丸善団地地区
- ・矢の平・伊良林地区
- ・北大浦地区
- ・金堀地区
- ・西北地区

バス空白地域で運行

③デマンド交通(1地区)

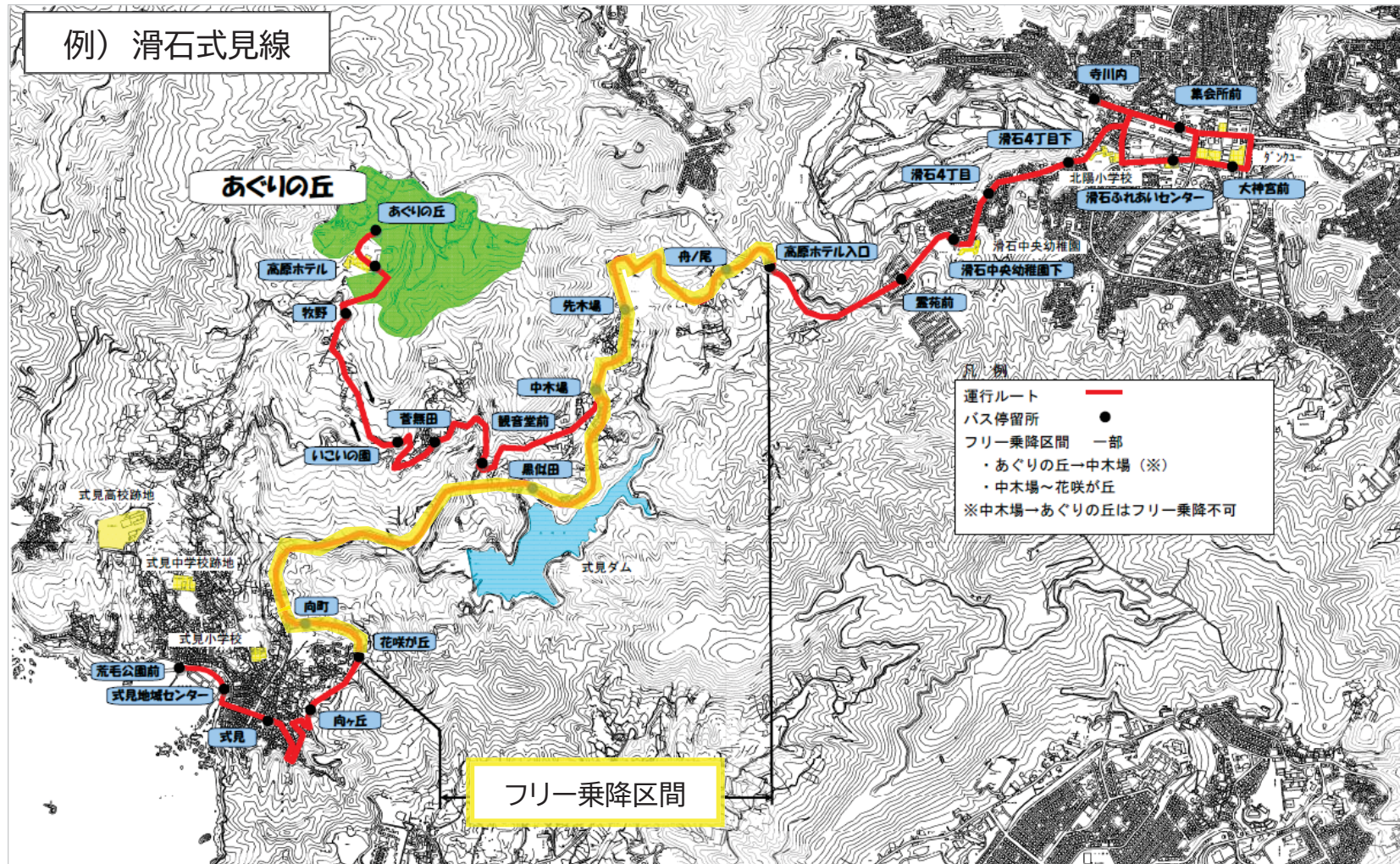
- ・琴海区域(6区域)

(1) 既存コミュニティバス等の適正化

イ 現状

■ フリー乗降制度

フリー乗降とは、バス停以外の場所でも自由に乗り降りできる制度で、コミュニティバス等の各路線で可能な限り実施中

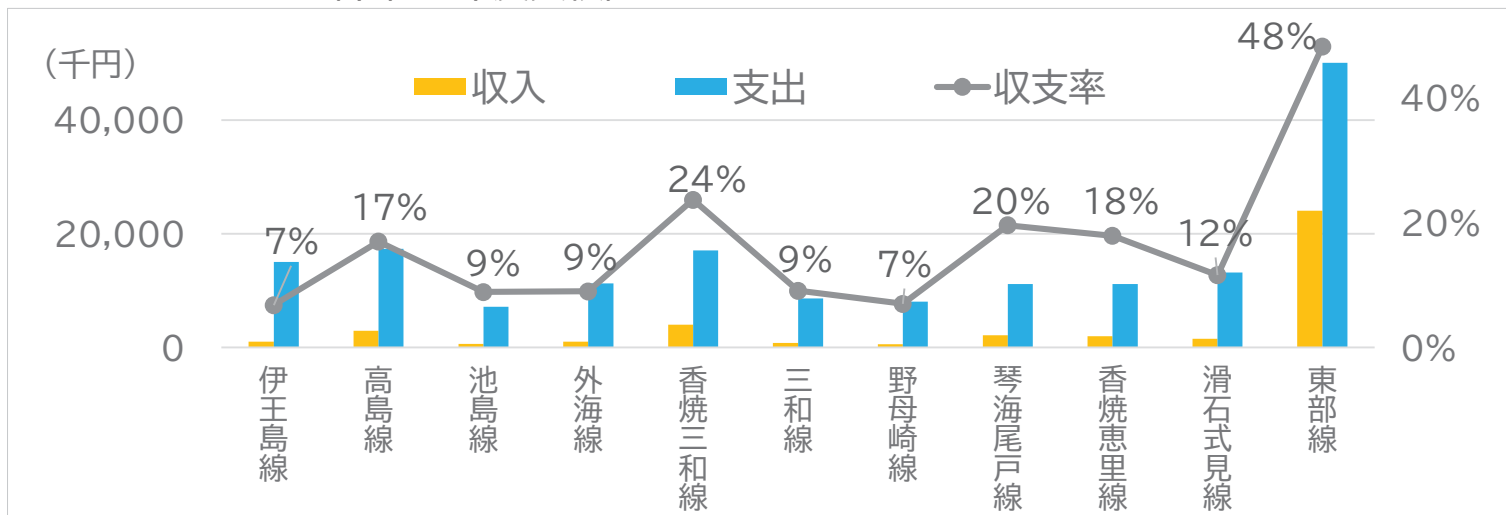


(1) 既存コミュニティバス等の適正化

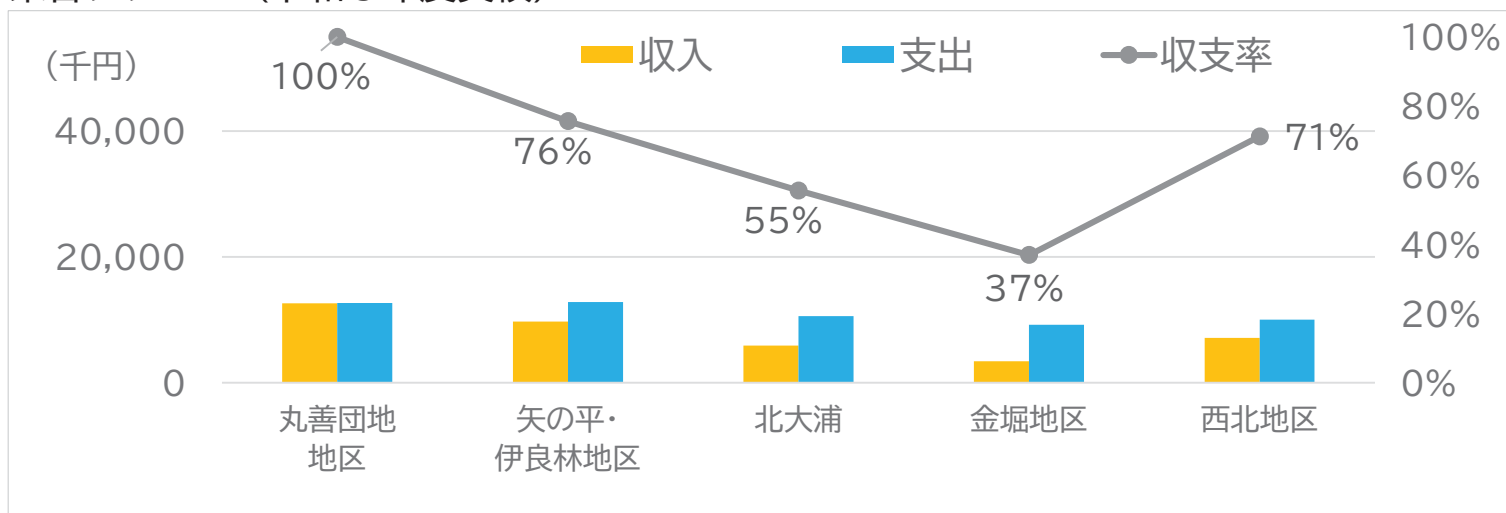
イ 現状

(イ) 収支状況

◆コミュニティバス（令和5年度実績）



◆乗合タクシー（令和5年度実績）

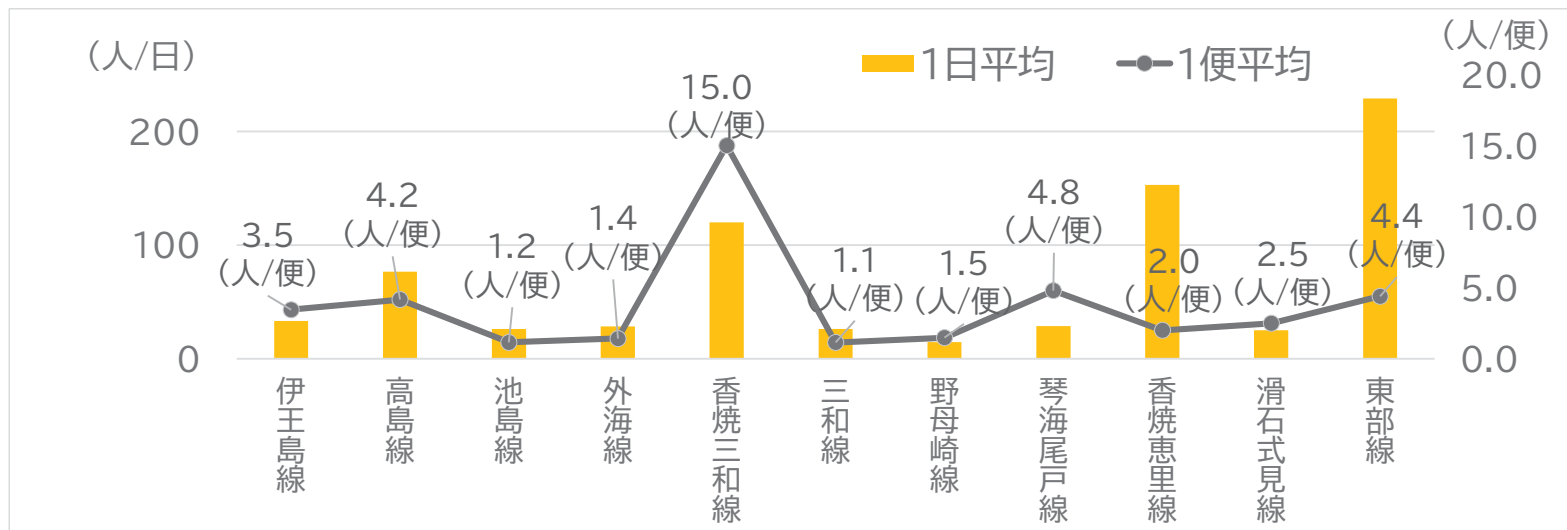


(1) 既存コミュニティバス等の適正化

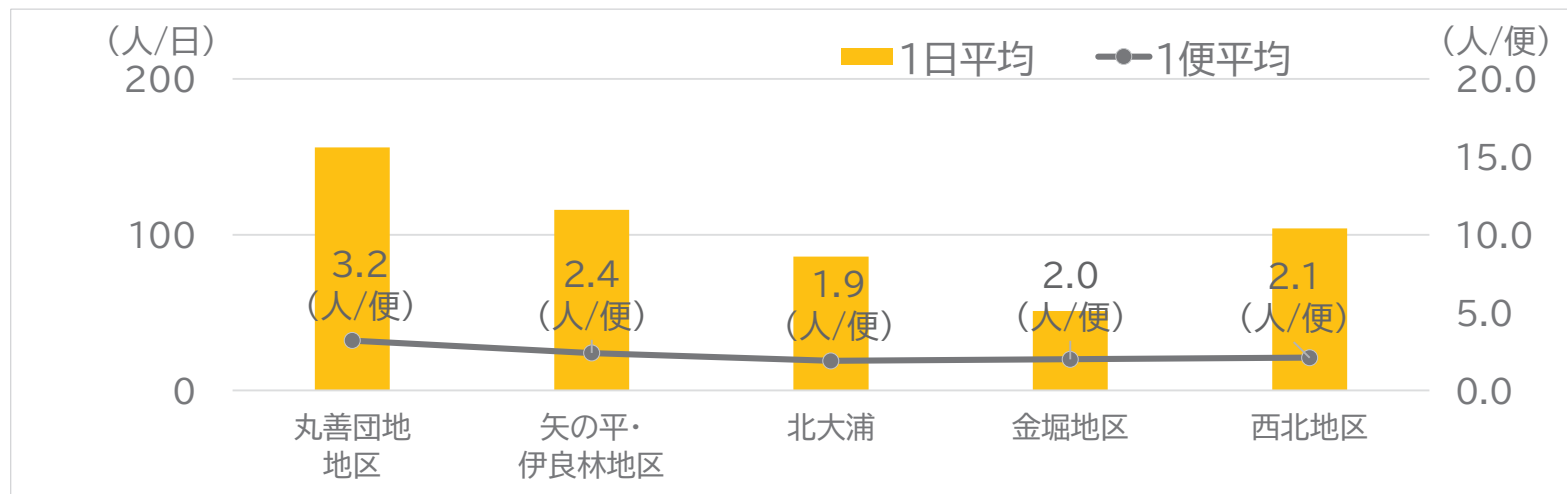
イ 現状

(ウ) 利用状況

◆コミュニティバス（令和5年度実績）



◆乗合タクシー（令和5年度実績）

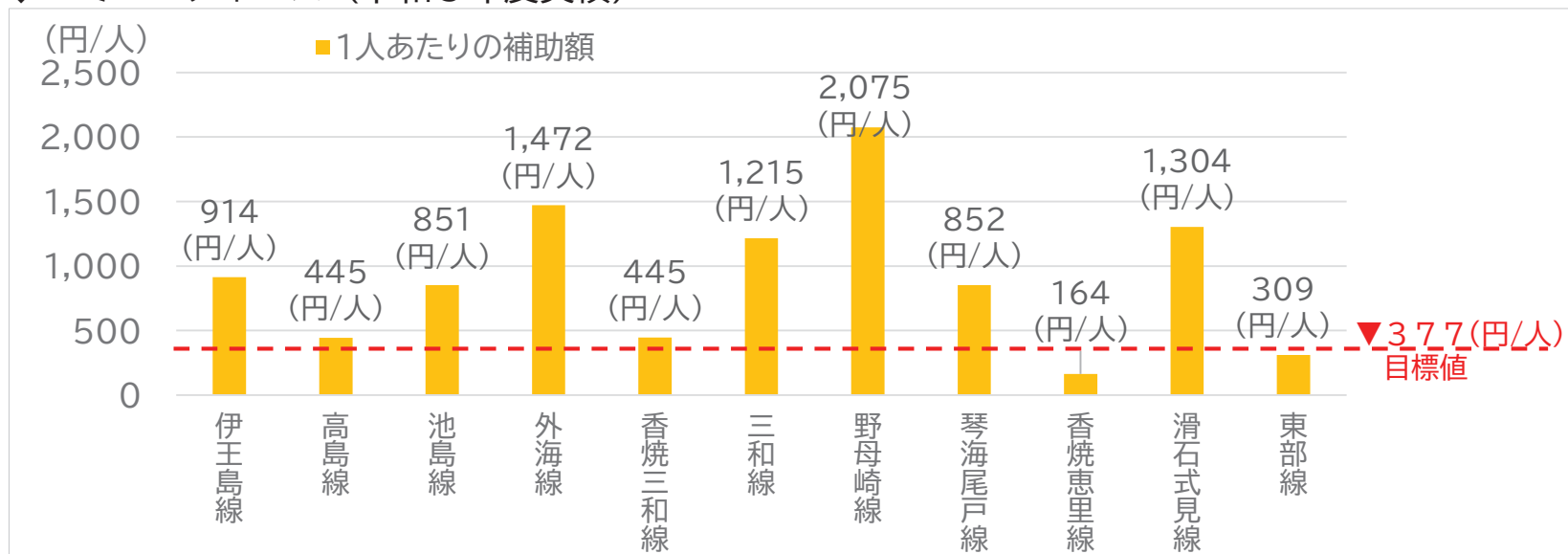


(1) 既存コミュニティバス等の適正化

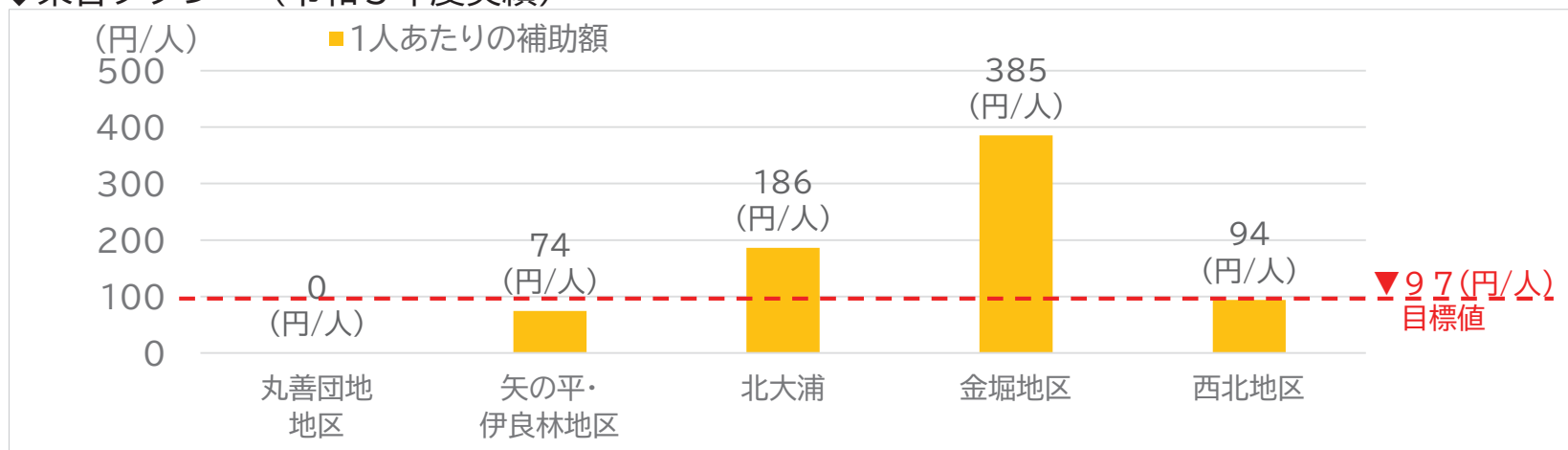
イ 現状

(工) 1人あたりの補助金

◆コミュニティバス（令和5年度実績）



◆乗合タクシー（令和5年度実績）



(1) 既存コミュニティバス等の適正化

ウ 適正化

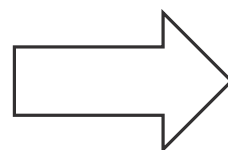
(ア) 車両の小型化

車両更新時に利用状況に応じて車両の小型化を実施

中型車 (定員：57人、燃費：33円/km)



令和5年度
実施



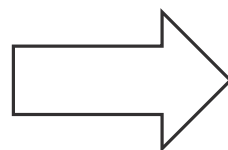
小型車 (定員：25人、燃費：22円/km)



小型車 (定員：31人、燃費：31円/km)



今後実施
予定



超小型車 (定員：11人、燃費：14円/km)



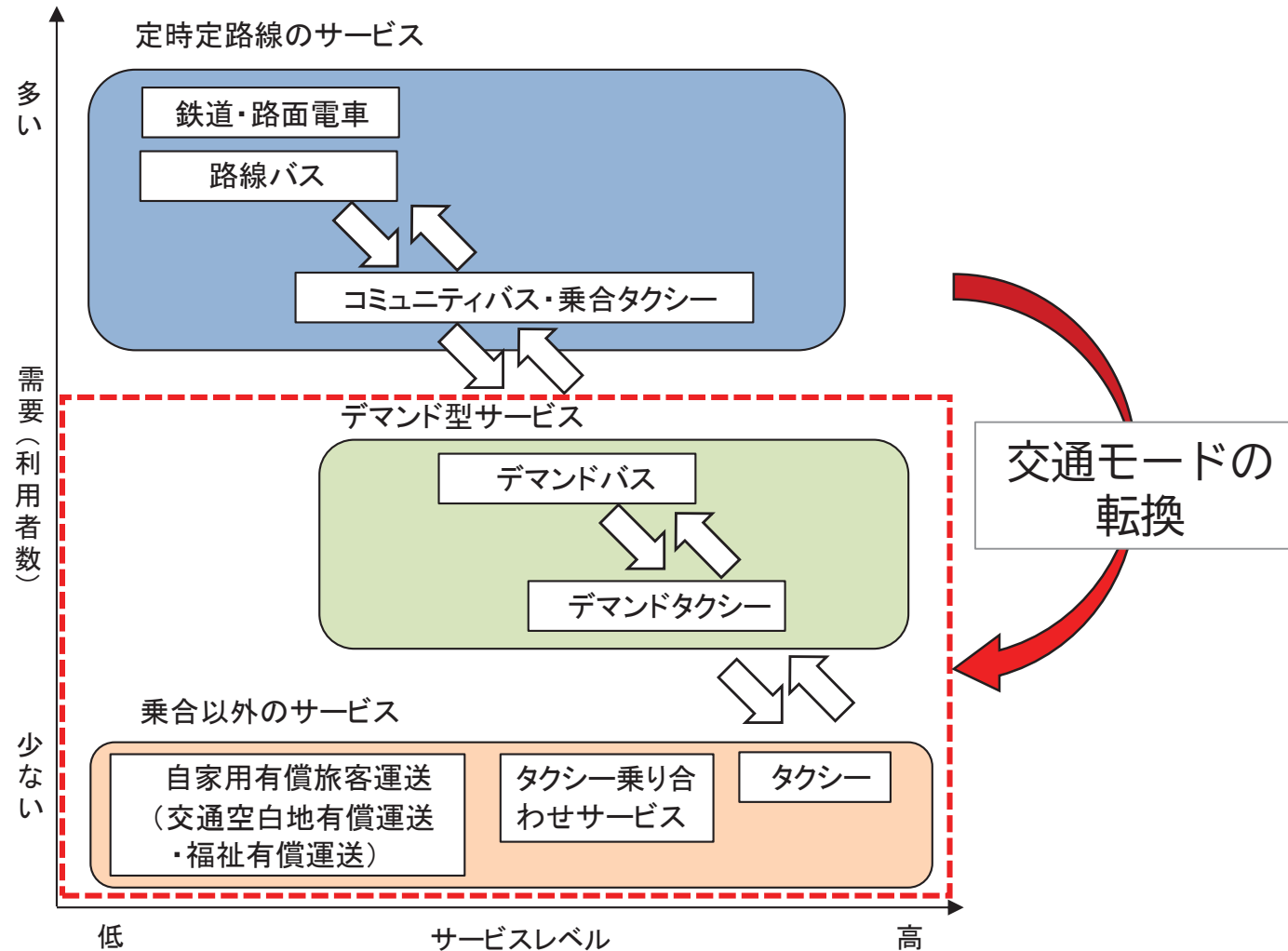
※燃費は令和5年度実績より

(1) 既存コミュニティバス等の適正化

ウ 適正化

(イ) 需要等に応じた移動手段の選択

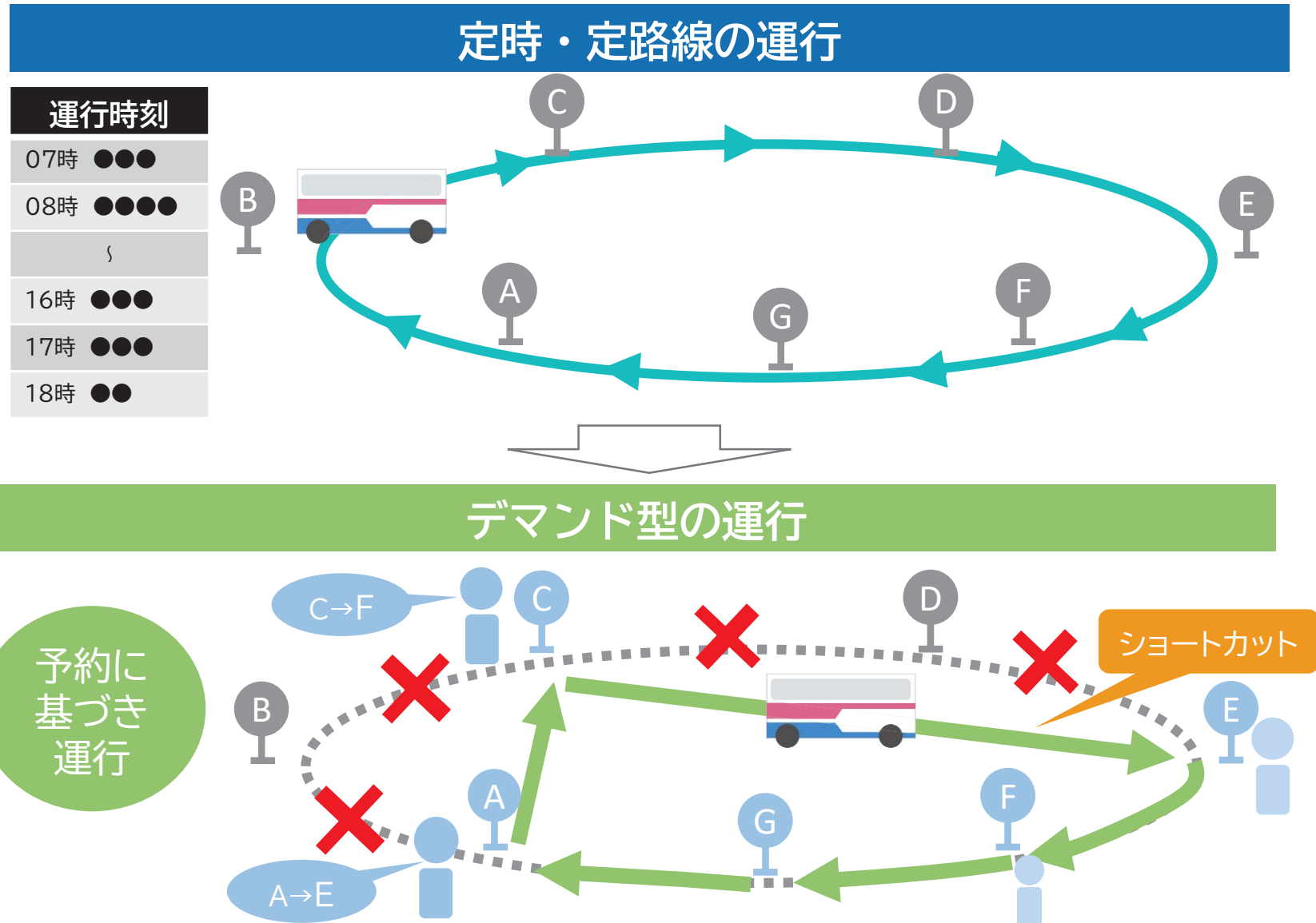
利用状況に応じてコミュニティバスや乗合タクシーを『定時・定路線の運行』から『デマンド型の運行』や『自家用有償旅客運送』に転換



(1) 既存コミュニティバス等の適正化

ウ 適正化

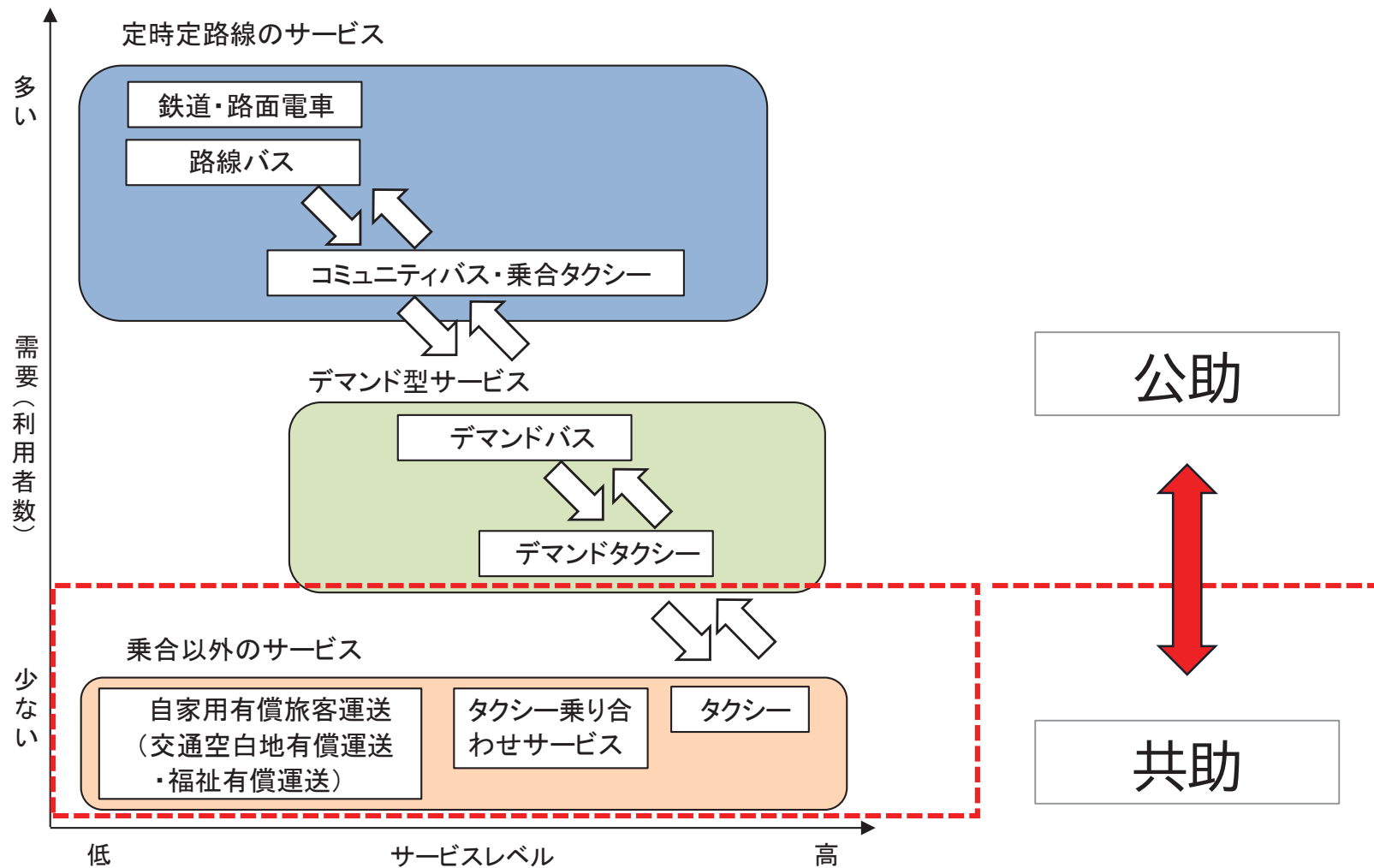
(イ) 需要等に応じた移動手段の選択



(2) それ以外の地区の対応

ア 共助による移動手段確保の考え方

路線廃止などにより移動手段が必要な場合は、地域の実情に応じて自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）などの共助の取組により移動手段を確保していく



(2) それ以外の地区の対応

イ 共助による移動手段一覧

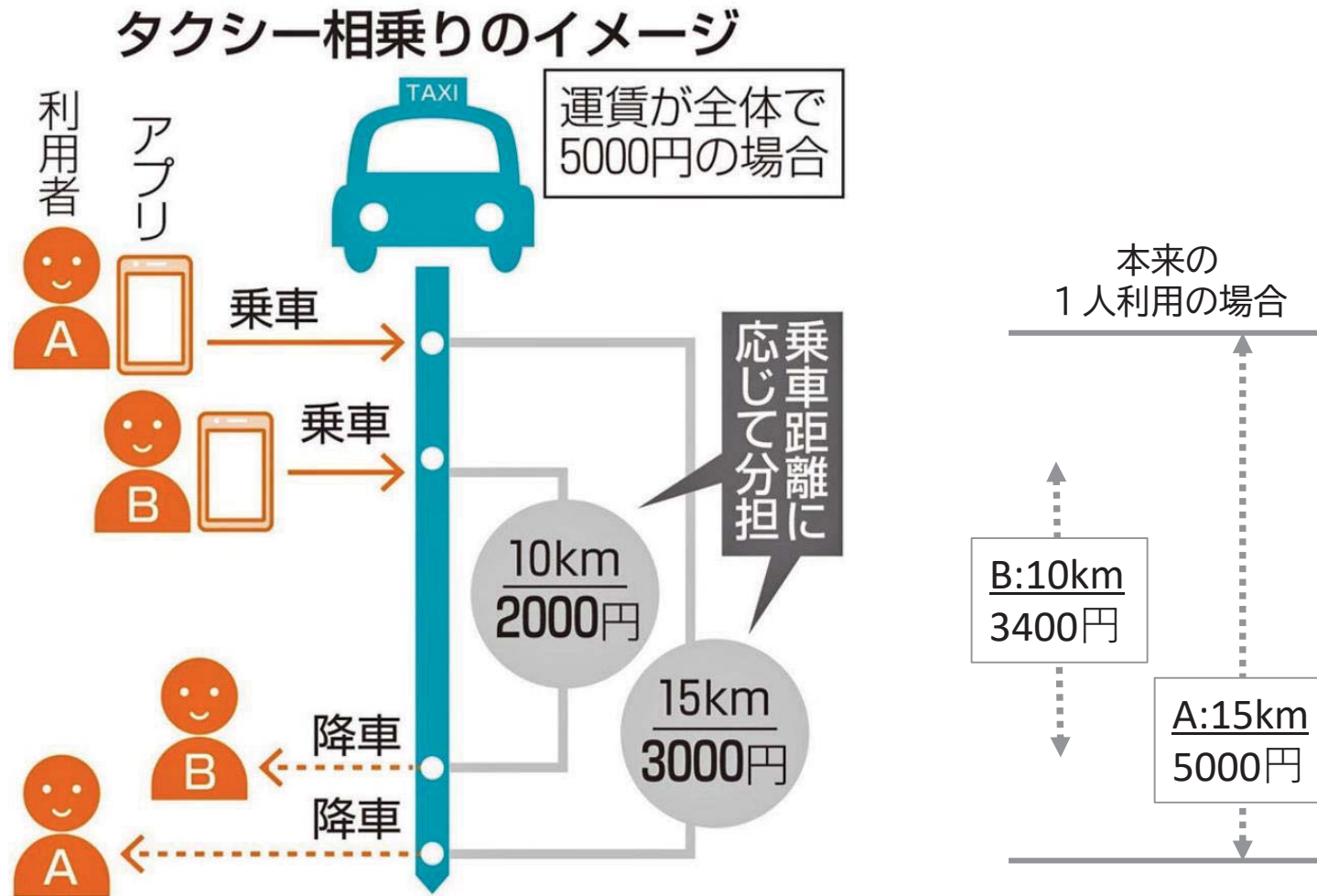
項目	相乗りタクシー	自家用有償旅客運送 (公共ライドシェア)	ボランティア運送
概要	配車アプリ等で目的地が近い者同士を組み合わせ、1台のタクシーに複数の利用者が相乗りし、割安で利用できるサービス	バスやタクシーで輸送が困難な場合に、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供するサービス	ボランティアの運送者により、自家用車で輸送するサービス(道路運送法の許可又は登録を要しない)で、一部支払いを認められる費用もある
道路運送法上の手続き	4条に基づく許可	78条2号に基づく登録	—
運行主体	タクシー事業者	市町村・NPO法人等	誰でも
運行車両	セダン型タクシー (緑ナンバー)	自家用車(白ナンバー)	自家用車(白ナンバー)
運転免許	2種免許	1種免許で可 (講習受講必須)	1種免許で可 (講習不要)
利用者	限定(会員)	限定(会員)	不特定
運賃	有償(原価+利益)	有償(実費の範囲内) ※人件費、燃料費など	無償 ※燃料費など一部収受可能
実施条件	—	地域公共交通会議の合意	—
実施事例	一部自治体で実施	全国で多数事例あり (R5. 3. 31時点：698団体、4, 428台)	全国で多数事例あり

(2) それ以外の地区の対応

ウ 相乗りタクシー

(ア) 概要

配車アプリ等で目的地が近い者同士を組み合わせることで1台のタクシーに複数の利用者が相乗りし、割安で利用できるサービス



出典：国土交通省資料

(2) それ以外の地区の対応

ウ 相乗りタクシー

(イ) 進展状況

令和4年度に伊藤忠テクノソリューションズとの共同研究で相乗りタクシーの実証実験を実施

《実証実験内容》

項目	内容
実施年度	令和4年度
実施主体	長崎市、CTC
実験内容	路線バスの運行がない地域への予約制の相乗りタクシーの導入に関する実証実験
サービス名	鳴滝あいのりタクシー
対象エリア	鳴滝3丁目～新大工町付近
運行形態	路線不定期運行(オンデマンド型) ※予約がなければ運行しない
運行期間	R5.1.16からR5.3.31
運行時間	平日(土日祝日は除く)10:00～15:30
運賃	大人:400円、小学生以下:200円
予約方法	アプリ/Line:(受付時間)終日 電話:(受付時間)平日のみ8:00～17:00 ※ご予約の締切は各便の始発30分前まで
車両	小型タクシー(定員4名)
運行会社	愛宕交通株式会社

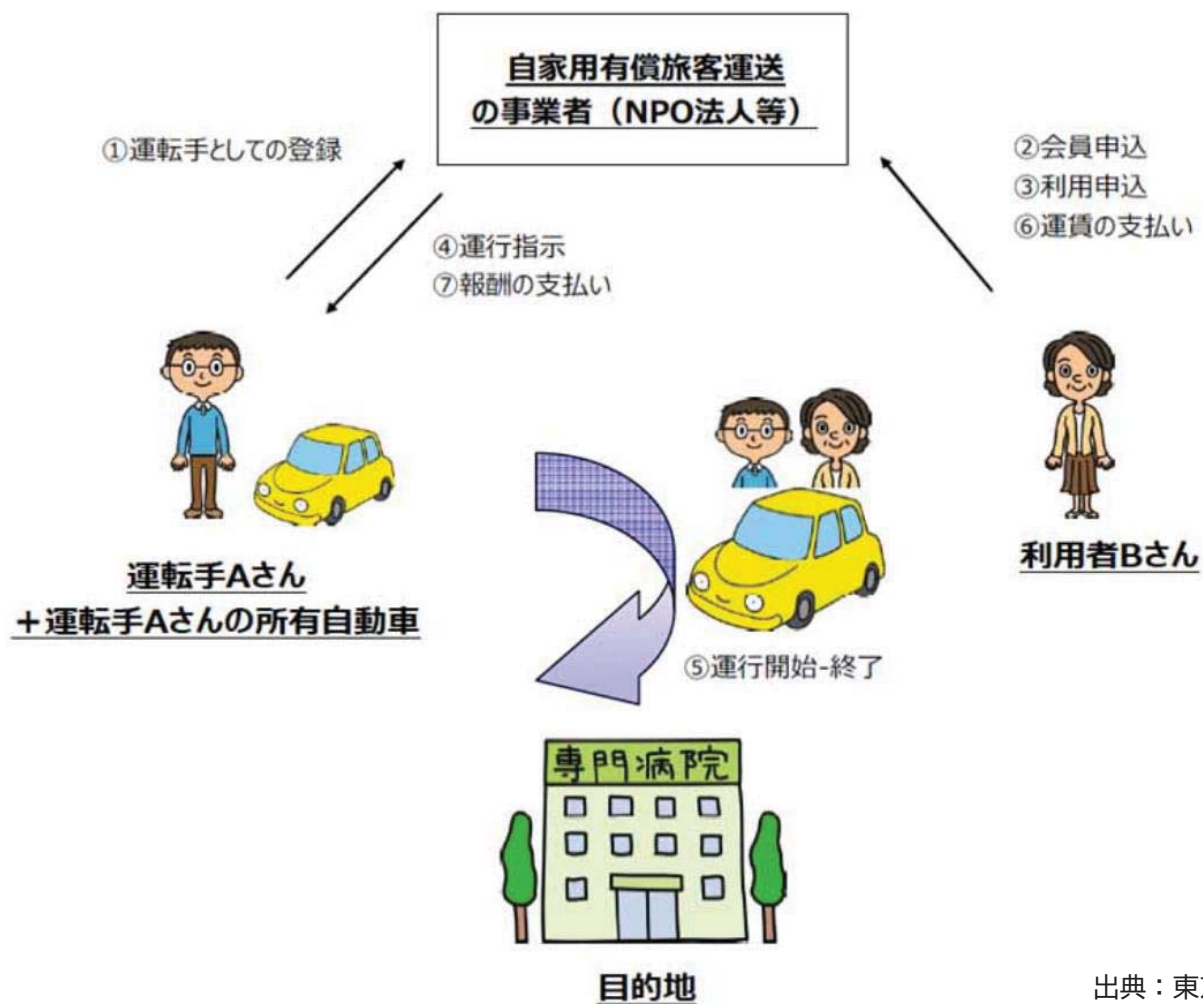


(2) それ以外の地区の対応

エ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）

(ア) 概要

バスやタクシーで輸送が困難な場合に、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供するサービス



出典：東京海上日動火災保険株式会社資料

(2) それ以外の地区の対応

エ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）

(イ) 進展状況

国において自家用有償旅客運送の制度が一部見直される（令和6年4月）など、移動手段確保の手法として実現性が高まる

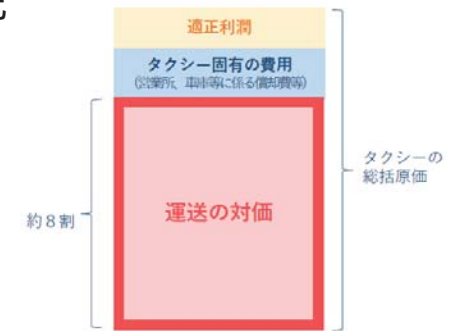
「時間帯による空白」の概念の取込み

「交通空白地」の目安を数値で示すとともに夜間など「時間帯による空白」の概念を通達上明記



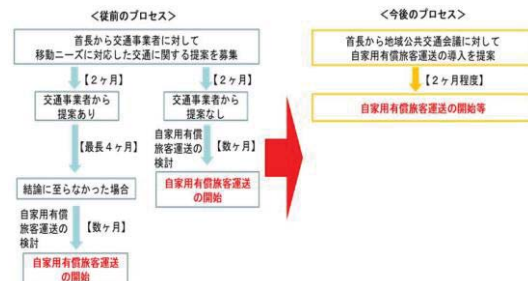
「対価」の目安の見直し

対価の目安を地域のタクシー運賃の「約8割」とすることを通達上明記



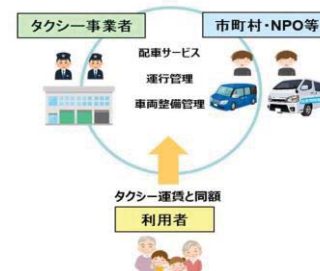
地域公共交通会議の運営手法の見直し

地域公共交通会議で2か月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ首長の責任により判断できることを通達上明記



タクシーとの共同運営の仕組みの構築

タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送を活用するため、タクシー事業者と市町村・NPO等との共同運営が可能であることを通達上明記



出典：国土交通省資料

(2) それ以外の地区の対応

オ ボランティア運送

(ア) 概要

ボランティアの運送者により、自家用車で輸送するサービス（道路運送法の許可又は登録を要しない）で、一部支払いを認められる費用もある



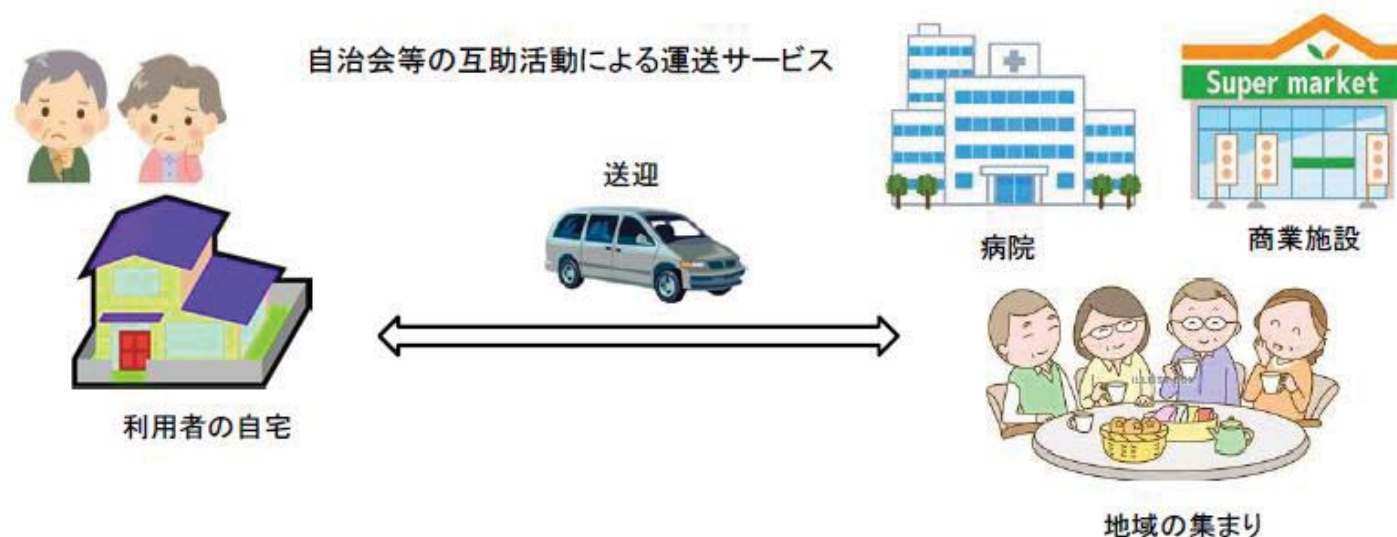
出典：国土交通省資料

(2) それ以外の地区の対応

オ ボランティア運送

(イ) 進展状況

令和6年3月に国が作成したガイドラインで、自治会等の地縁団体の活動として、会員が負担する会費で行う運送サービスもボランティア運送とすることなどが明確化され、実施の幅が広がる



以下の行為が可能

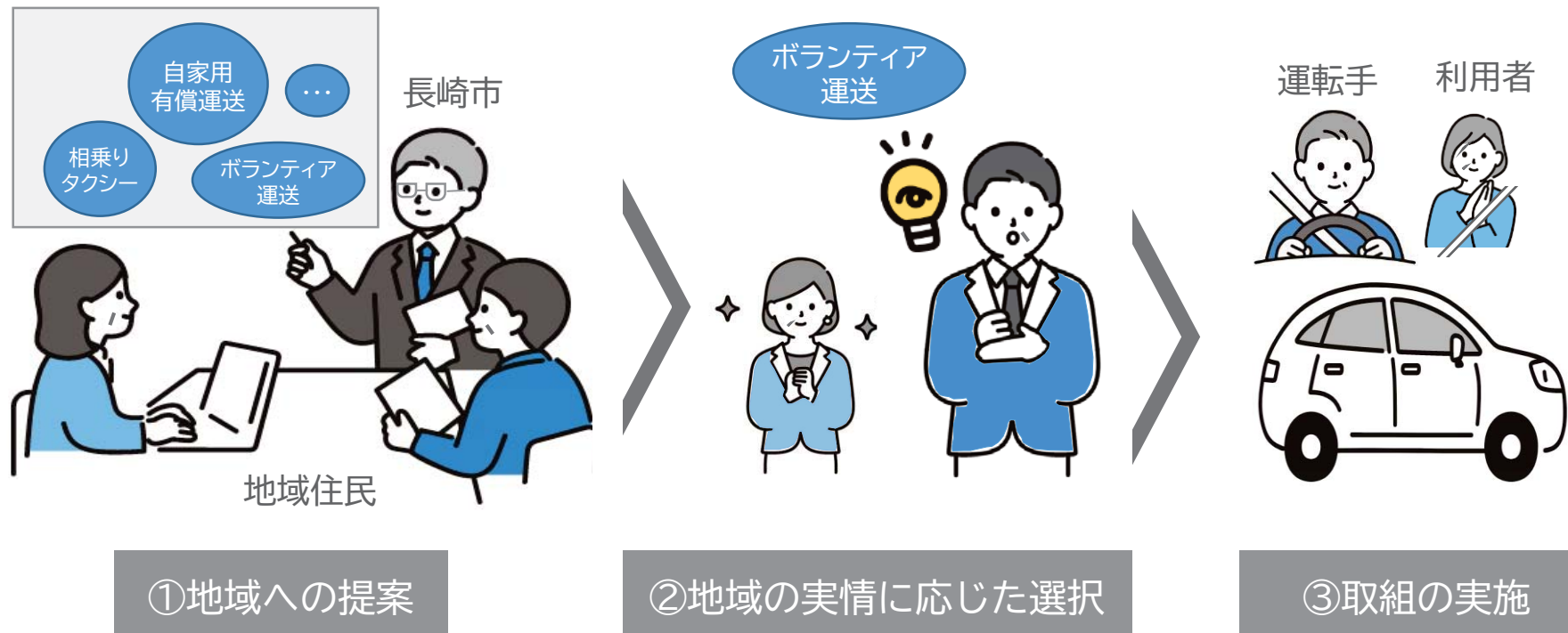
- ①会費で車両を調達すること
- ②会費から当該サービスを提供するための運転者に報酬を支払うこと
- ③運送サービスの利用の有無に応じて会費に差を設けること
(ただし、差額が実費の範囲内である場合に限る。)

出典：国土交通省資料

(2) それ以外の地区の対応

カ 実施までの流れ (イメージ)

- ①長崎市から地域に対して共助による移動手段を提案
- ②各地域の実情に応じた移動手段を地域で選択
- ③実際に共助による移動手段の取組を実施



3 地域公共交通計画の改定について (計画期間：令和8年度～令和12年度)

走 ソ 市 自 人
ル ウ 民 家 口
マ イ ノ 用 減
チ ウ 足 車 少
ニ 交 ト ニ ニ
ナ 通 ナ モ モ
リ 機 リ 負 負
タ 関 走 ケ ケ
イ ガ リ ス ス
続
ケ
ル



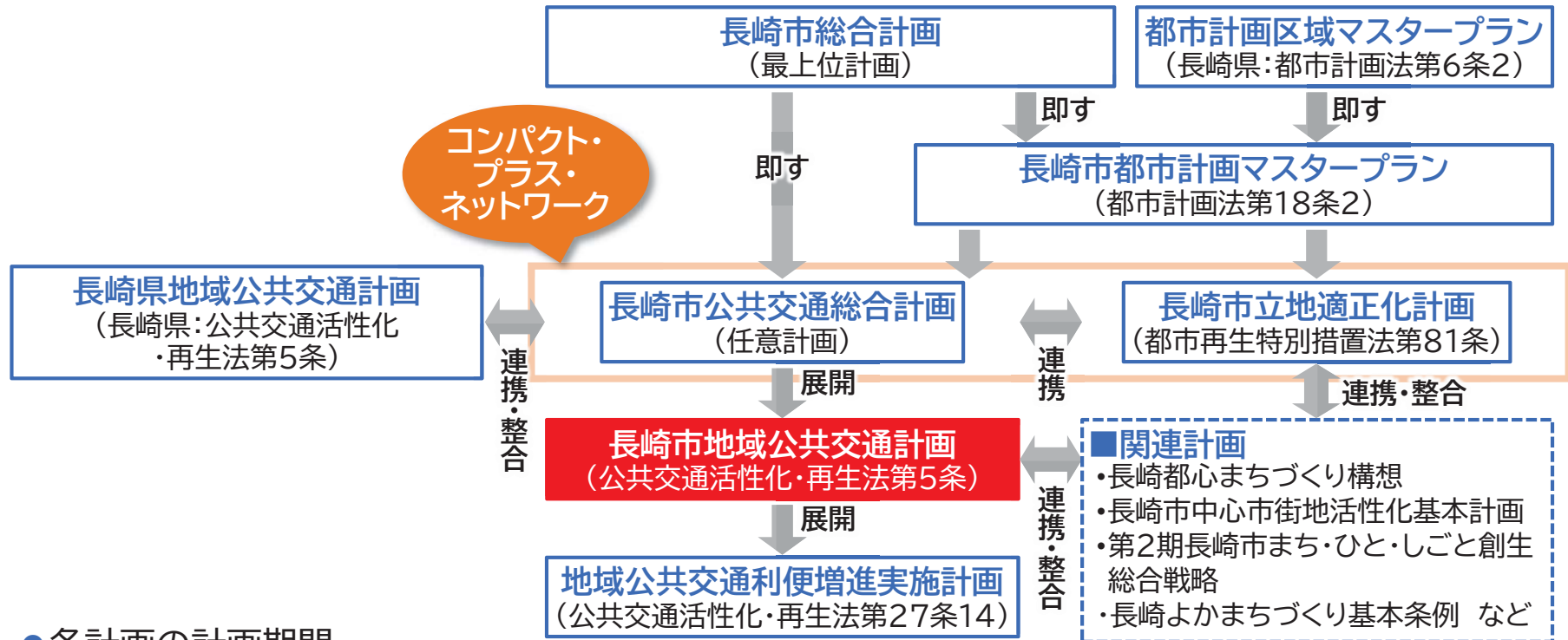
長崎市地域公共交通計画

令和3年8月

長崎市

(1) 改定作業の概要

ア 計画の位置づけ

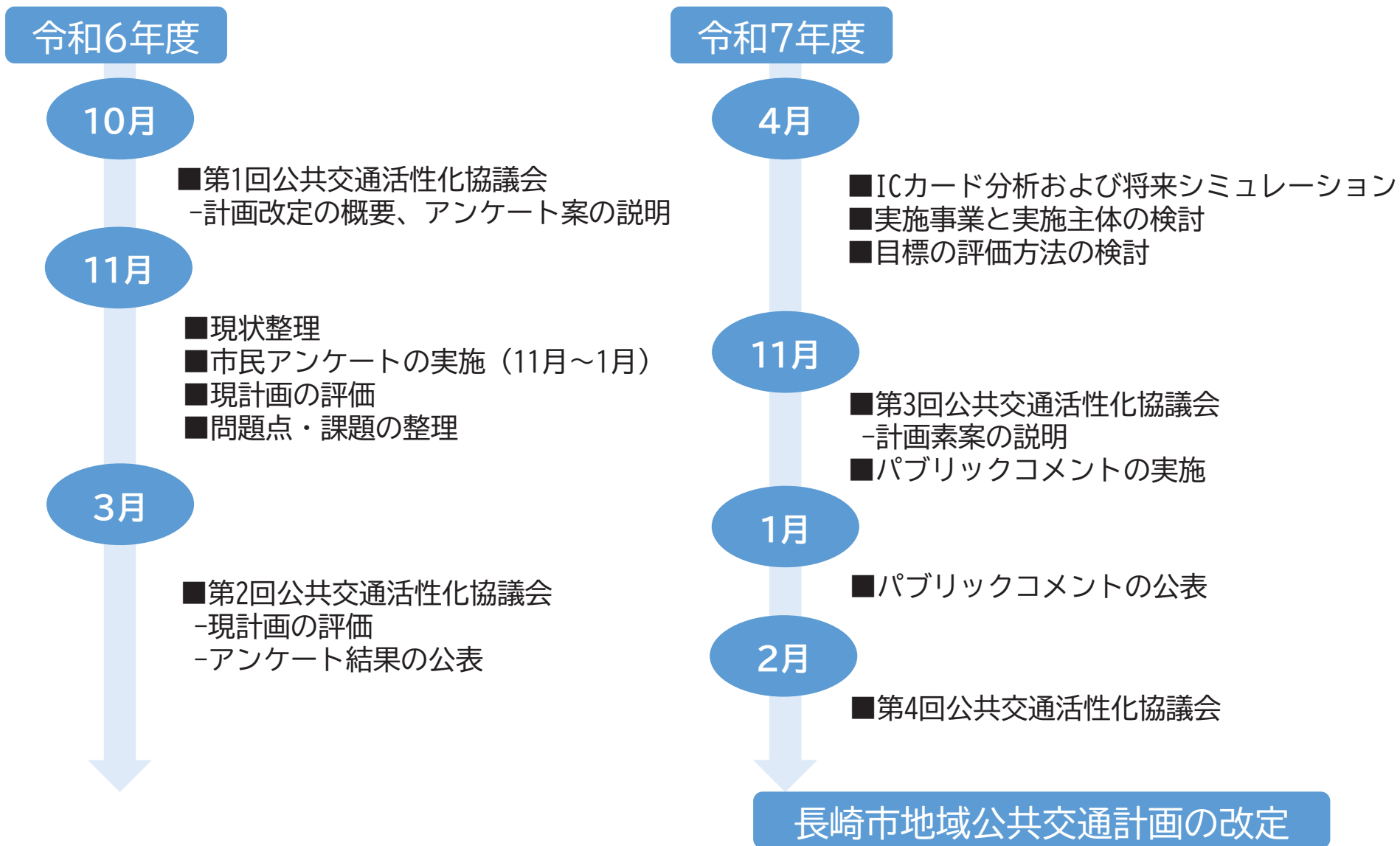


● 各計画の計画期間

計画	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~
長崎市総合計画	第四次(H23~)					第五次(~R12)										
長崎市都市計画マスタープラン	改定都市計画マスタープラン(~H47/R17)															
長崎市立地適正化計画			(~R17)													
長崎市公共交通総合計画				(~R17)												
長崎市地域公共交通計画					現計画					次期計画						
地域公共交通利便増進実施計画					東部地区											

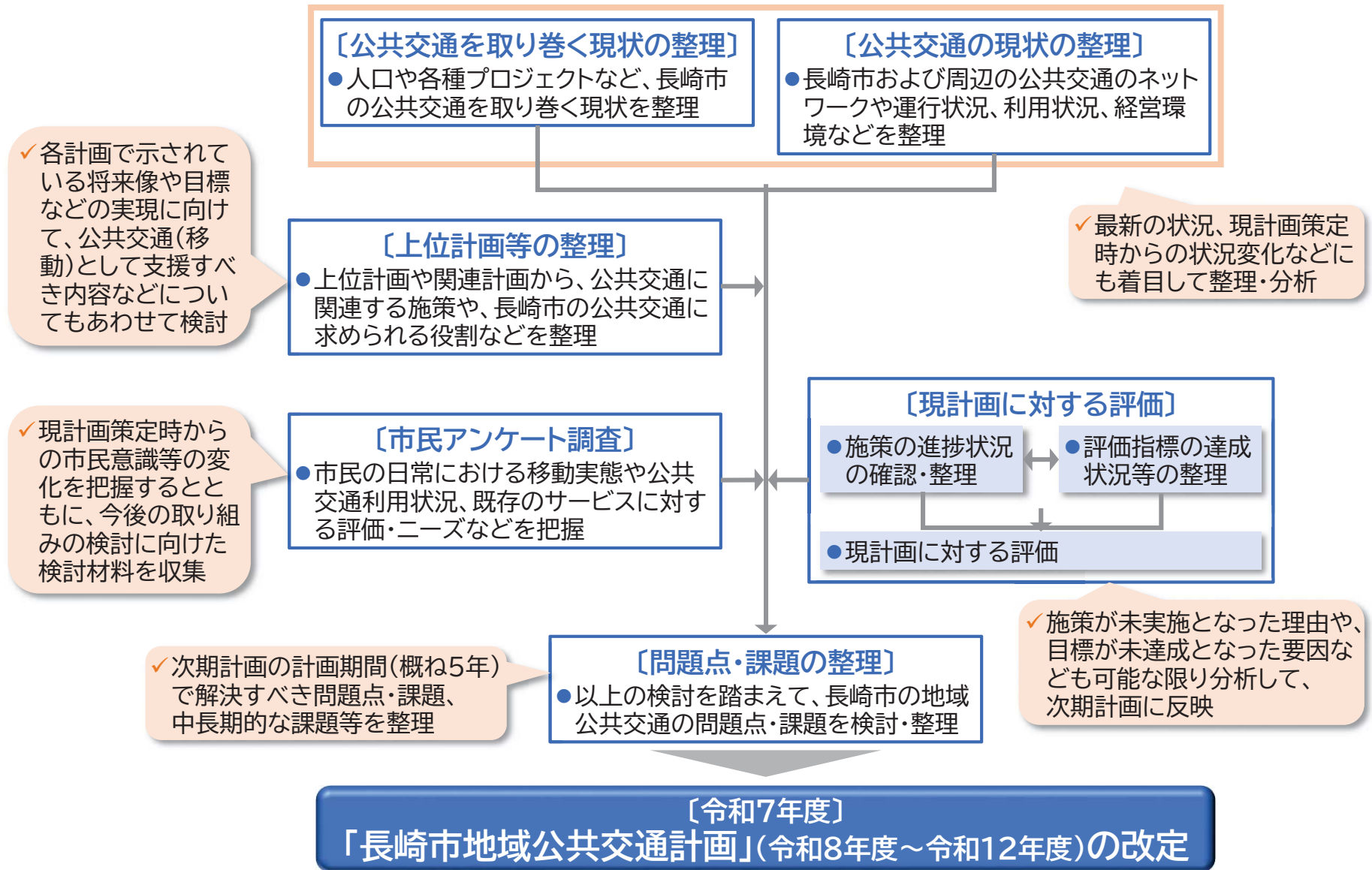
(1) 改定作業の概要

イ 計画改定の進め方



(1) 改定作業の概要

ウ 令和6年度の作業概要



(2) 市民アンケート調査

ア 調査実施方法

募集 方法	①郵送(はがき)	<ul style="list-style-type: none">● 令和6年8月末現在で満18歳以上の市民4,000人 ※地域別年齢別(次ページ参照)に住民基本台帳データ(令和6年8月末時点)から無作為に抽出 <ul style="list-style-type: none">● 「はがき」に協力依頼・回答Webページの「QRコード」等を印字して郵送配布 ※想定回収率40%
	②市HP等	<ul style="list-style-type: none">● 長崎市ホームページ、長崎市公式LINE、「広報ながさき(11月号)」に回答用Webページの「QRコード」を掲載● 交通事業者のSNS等へ協力依頼
	③高校生	<ul style="list-style-type: none">● 高校を通じて、回答Webページの「QRコード」を記載したチラシを電子配布



回収

- スマートフォン等で回答Webページの「QRコード」を読み取る
- 「長崎市電子申請サービス」で回答

参考:現計画策定時の調査実施方法等

- 平成29年8月末現在で満18歳以上の市民約6,500人を地区別年代別に無作為抽出
- 市民約6,500人とその家族等に郵送配布、郵送または電子メールで回収
- 加えて、長崎市ホームページ等でアンケート参加者を募集、電子メールもしくは自己負担郵送による回収
- 市民及びその家族の回収枚数は3,506票(回収率34.0%)、長崎市ホームページ等からの回収枚数は114票

(2) 市民アンケート調査

イ 年齢・地域区分

● 年齢区分(5区分)

区分	概要
若年層	15～24歳
中間(前期)層	25～44歳
中間(後期)層	45～64歳
高齢(前期)層	65～74歳
高齢(後期)層	75～89歳(回答負荷等を考慮して90歳代は対象外)

● 地域区分(8区分)

現計画策定時	今回調査	地区
中央地域	中央南部地域	中央南部、小ヶ倉、土井首
	中央西部地域	中央西部、小榊、福田、式見
	中央北部地域	中央北部、西浦上、滑石
	中央東部地域	中央東部、茂木
東部地域	東部地域	日見、東長崎
南部地域	南部北地域	深堀、香焼、伊王島、高島
	南部南地域	野母崎、三和
北部地域	北部地域	三重、外海、琴海



(2) 市民アンケート調査

ウ 市民アンケート調査設問

● アンケートの留意点等

- 回答はWebのみ
- 市民が負担に感じないよう設問数は極力抑える（紙A4×4ページ相当程度）
- 把握する内容
 - ・計画策定からの変化や施策の影響
 - ・計画策定からの利用状況や利便性の変化
 - ・市民のニーズ
 - ・今後の施策展開への検討材料

● 計画策定からの変化や施策の影響の把握

No.	設問	
—	問1	市民の公共交通利用状況
1	問1-1	公共交通の利用頻度
2	問1-2	主に利用する公共交通機関
3	問1-3	公共交通利用の主な目的
4	問1-4	公共交通が利用できない場合の移動手段

No.	設問	
—	問2	公共交通に対する市民のイメージ
5	問2-1	運行間隔
6	問2-2	運賃
7	問2-3	定時性
8	問2-4	待合環境
9	問2-5	車内等の環境や快適性

No.	設問	
—	問7	市民の属性
10	問7-1	性別
11	問7-2	年齢
12	問7-3	職業
13	問7-4	お住まいの町丁目
14	問7-5	アンケートを知ったきっかけ

(2) 市民アンケート調査

ウ 市民アンケート調査設問

● 計画策定からの利用状況や利便性の変化の把握

No.	設問	
—	問3	「以前」と比べた場合の公共交通の利用状況等
15	問3-1	公共交通の利用機会(回数)の増減
16	問3-1-1	利用が増えている理由
17	問3-1-2	利用が減っている理由
18	問3-2	公共交通の利便性
19	問3-2-1	便利になっているところ
20	問3-2-2	不便になっているところ

● 市民のニーズの把握

No.	設問	
—	問4	公共交通のサービスに対する考え方
21	問4-1-1	運行間隔(通勤・通学時間帯)
22	問4-1-2	運行間隔(昼間・夜間)
23	問4-2	重要視するサービス
24	問4-3	停留所に必要な施設・機能

● 今後の施策展開への検討材料の把握

No.	設問	
—	問5	今後の公共交通に対する考え方
25	問5-1	利用負担の考え方
26	問5-2	移動を支えていく考え方

No.	設問	
—	問6	乗合バスが維持できなくなった場合の市民の移動手段への考え
27	問6-1	利用する場合の予約への考え方
28	問6-2	他人との乗合せの考え方(タクシー)
29	問6-3	他人との乗合せの考え方(自家用車)
30	問6-4	自分の車に他人を乗せることへの考え方
31	問6-5	地域の移動を運転手として支えることへの考え方
32	問6-6	地域の移動を運転すること以外で支えることへの考え方

参考資料：地域公共交通対策のこれまでの取組

走ソ市自人
ルウ民家口
マイノ用減
チウ足車少
ニ交トニニ
ナ通ナモモ
リ機リ負負
タ関走ケケ
イガリズズ
続
ケ
ル



長崎市地域公共交通計画

令和3年8月

長崎市

(1) 現計画の目指す姿と実現に向けた取組みの方向性と対応策 (計画書P79・81)

公共交通は、市民が日常生活を営むうえで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。

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
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。	
目指す姿③	地域内の移動手段が確保されている
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。	
目指す姿④	都市の活性化等へ貢献する公共交通となっている
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。	

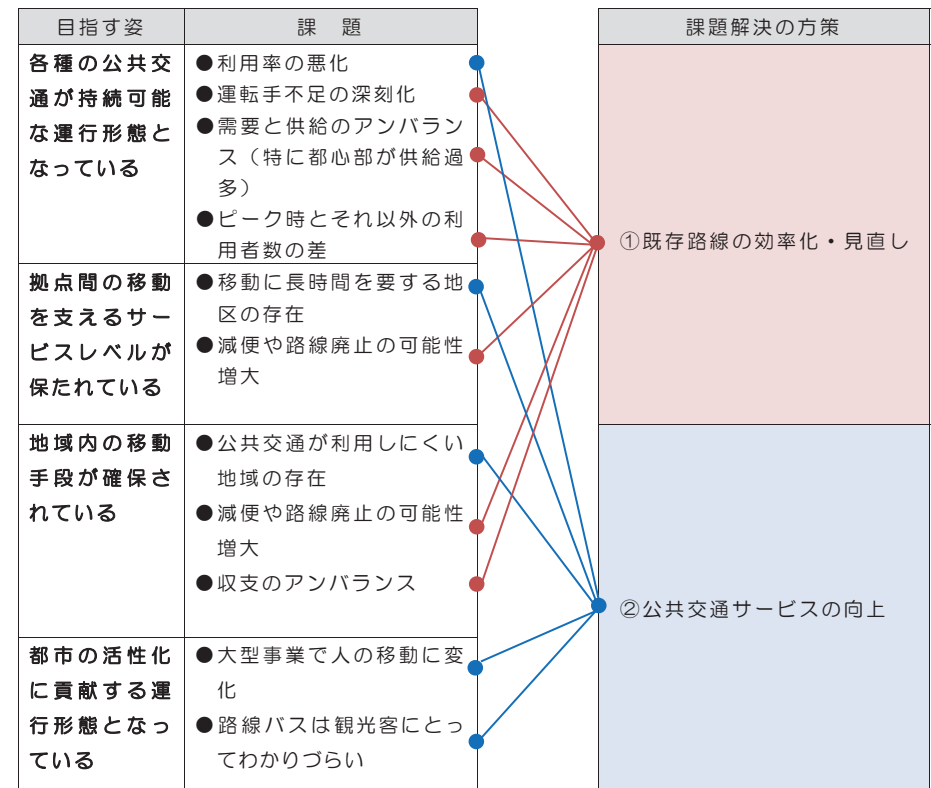
また、目指すべき姿の目標は次のとおり設定します。

- 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」

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



(2) 地域公共交通計画策定後の主な取り組み

ア 目標と取り組み一覧

- 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%を維持する
- 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する

既存路線の効率化・見直し

- 指標(1) 平均乗車密度
- 指標(2) 公共交通事業の収支率
- 指標(3) 公共交通への公的資金投入額

主な取り組み

- ①共同経営計画による効率的な運行
- ②まちなか周遊バスの運行
- ③東部地区ハブ&スポーク型運行への再編
- ④路面電車の運賃改定
- ⑤鳴滝地区あいのりタクシー実証実験
- ⑥乗合タクシーの運賃改定
- ⑦長崎～伊王島～高島航路の運賃改定

公共交通のサービス向上

- 指標(4) 公共交通の利用者数
- 指標(5) 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合

主な取り組み

- ⑧バス・路面電車運賃無料デーの開催
- ⑨バス・路面電車昼間定期券割引の実施
- ⑩バスロケーションシステムの導入
- ⑪乗継拠点の待合環境整備
- ⑫ハイブリッドバスの導入
- ⑬路面電車こども無料の日の開始
- ⑭路面電車の近距離割引および乗継電停の追加
- ⑮低床式車両の導入
- ⑯長崎～伊王島～高島航路の新船就航
- ⑰長崎～伊王島～高島航路の島民割の実施

(2) 地域公共交通計画策定後の主な取組み

イ 主な取組

①共同経営計画による効率的な運行 【共同経営計画第1版】 (東長崎地区、日見地区、滑石地区)

- 長崎バスと県営バスの「共同経営計画」に基づき、令和4年4月より運行事業者の一元化と適正化を実施
- 運行間隔を平準化し利便性を保ちつつ、需要バランスを踏まえて運行便数を適正化
- 滑石地区…長崎バスに一元化

東長崎地区…県営バスに一元化

日見地区…県営バスに一元化

■令和5年度実績

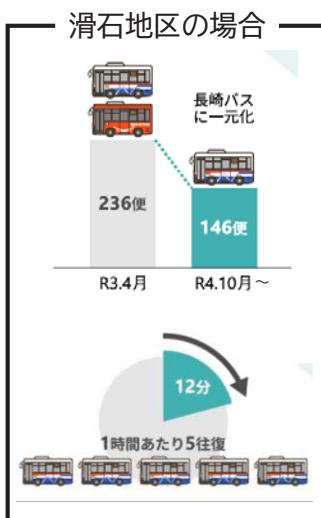
運転手数 : ▲27.8人

車両台数 : ▲22.6台

収支改善効果 : 499百万円

令和5年度実績(地区別)

項目	東長崎地区	日見地区	滑石地区	3地区合計
運転手数	▲13.0人	▲5.8人	▲9.0人	▲27.8人
車両台数	▲10.8台	▲4.6台	▲7.2台	▲22.6台
収支改善額	293百万円	65百万円	141百万円	499百万円



【共同経営計画第2版】 (本原地区、矢の平地区、目覚地区、立神地区)

- 第1版に加え令和6年4月より、本原地区、矢の平地区、目覚地区、立神地区を運行事業者の一元化の実施に向けた協議

■本原線 ……県営バスに一元化

立山(目覚線)…県営バスに一元化

矢の平線…長崎バスに一元化

立神線…長崎バスに一元化(昼間帯のみ)

■期待される効果

運転手数 : ▲19.1人

車両台数 : ▲15.5台

収支改善効果 : 114百万円



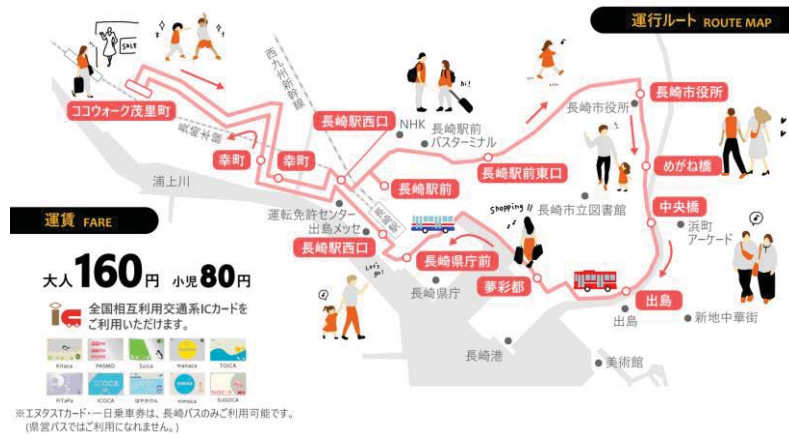
項目	本原地区	矢の平地区	目覚地区	立神地区	4地区合計
運転手数	▲11.2人	▲1.7人	▲0.9人	▲5.3人	▲19.1人
車両台数	▲9.0台	▲1.4台	▲0.8台	▲4.3台	▲15.5台
収支改善額	66百万円	20百万円	3百万円	25百万円	114百万円

(2) 地域公共交通計画策定後の主な取組み

イ 主な取組

② まちなか周遊バスの運行

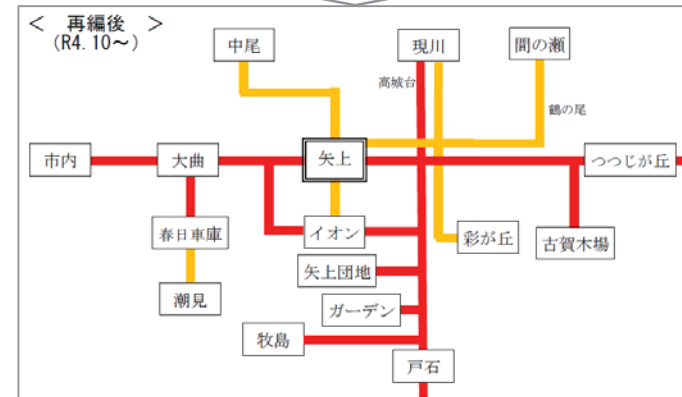
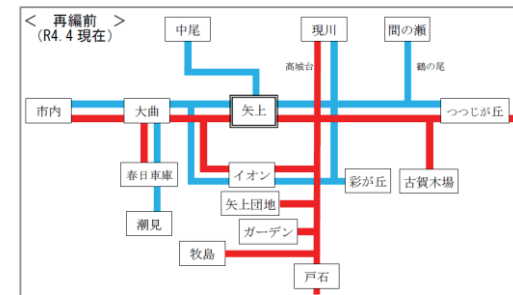
- 『共同経営計画』に基づき、長崎市中心部における回遊性の向上を目的とした新たな路線を開設し両社局による共同運行を実施
- 概ね9:00～16:00 20分間隔で運行



③ 東部地区ハブ＆スポーク型運行への再編

- バス路線を矢上バス停を拠点としたハブ＆スポーク型の運行に再編することを柱に、幹線路線の運行頻度の適正化や利用が少ない路線をコミュニティバスに転換するなどの改善を実施
- 乗り継ぎポイントの付与や快速便の導入、乗継ぎ拠点の整備など利用者を減らさない取組も実施

■ 長崎バス ■ 県営バス ■ コミュニティバス(長崎市支援)



(2) 地域公共交通計画策定後の主な取り組み

イ 主な取組

④路面電車の運賃改定

- 令和4年10月に2年半ぶりの運賃改定を実施
- 改定額 大人130円 → 140円(+7.69%)
- 運賃改定効果
改定前 ▲6,859万円(R1実績)
改定後 ▲544万円(R4～R6年平均見込)

⑤鳴滝地区あいのりタクシー実証実験

- 人口規模が小さいバス空白地域の新たな移動手段として、鳴滝地区にて相乗りタクシーの実証実験を実施
- 利用方法:LINEまたは電話にて事前予約
- 運行区間:新大工町～鳴滝3丁目
- 運行便数:上り5便、下り3便
- 実施時期:R5.1.16～R5.3.31



実証実験時の車両・告知ロゴ

⑥乗合タクシーの運賃改定

- 利用者減少や物価高騰が進むなか運行を維持するため、令和5年4月に、5地区の運賃を200円から300円(小人100円から150円)に改定
- 2回分お得に乗れるプレミアム付回数券を販売
- 収支改善効果(収支率) R4:54% → R5:70%

⑧バス・路面電車運賃無料デーの開催

- 物価高騰等による市民の負担軽減を図ると共に、新たな需要の掘起しを図るため実施
- 令和5年度に7回実施
- 当年度平均の1.5～1.7倍の利用があった

⑨バス・路面電車昼間定期券割引の実施

- 物価高騰等による市民の負担軽減を図ると共に、利用の少ない昼間の利用促進を図るために実施
- 昼間の時間帯(10時～17時)の利用に限り全線乗り放題定期券
- 通常7000円/月→3500円/月にて販売
- 割引期間:令和5年8月～令和5年10月

(2) 地域公共交通計画策定後の主な取り組み

イ 主な取組

⑩バスロケーションシステムの導入

- 路線バスの運行状況や接近情報を検索できるバスロケーションシステムが運用開始
 - 県営バス:令和6年3月13日～
 - 長崎バス:令和6年4月1日～
- 県営バスは矢上バス停にスマートバス停を設置
- 長崎バスは宝町、道ノ尾、住吉など36箇所にもスマートバス停を設置



宝町バス停など6箇所
(55インチ:カラー)



住吉バス停など30箇所
(32インチ:白黒)

⑪乗継拠点の待合環境整備

- 東部地区の乗継拠点となる矢上バス停に上屋やベンチを増設(令和5年4月)
- 南部地区の乗継拠点となる栄上バス停の待合施設を土日祝日も開放できるように整備(令和4年11月)



整備前



整備後

矢上バス停

⑫ハイブリッドバスの導入 ⑮低床式車両の導入

- バス:低床式車両導入台数合計557(66%)
長崎バス、県営バスとの合計
- 路面電車:低床式車両式車両8台(11%)



ハイブリッドバス



低床式車両

(2) 地域公共交通計画策定後の主な取組み

イ 主な取組

⑬路面電車こども無料の日の開始

- 長崎県条例の毎月第3日曜の「家庭の日」に合わせ、家族での外出機会増や公共交通の利用促進等を目的に令和4年3月から毎月開催
- 開催日は、小学生以下の運賃は全線無料(通常運賃 小人 70円)

⑭路面電車の近距離割引および乗継電停の追加

- ICカード利用に限り2区間内乗車時の運賃を100円とする近距離割引を令和4年9月より実施例)市役所⇄長崎駅前、スタジアムシティサウス⇄長崎駅前
- 新たに長崎駅前・西浜町を乗継電停として追加

- ⑦長崎～伊王島～高島航路の運賃改定
- ⑯長崎～伊王島～高島航路の新船就航
- ⑰長崎～伊王島～高島航路の島民割の実施

- 令和3年3月に航路改善計画を取りまとめ、新船導入にあわせて令和5年10月に運賃改定を実施

- 島民割を導入し、島民への負担割合を軽減

<一般運賃(片道)>

	区間距離	改定前	改定後	運賃差額
長崎～高島	20.1km	1,040円	1,140円	+100円
長崎～伊王島	12.6km	680円	710円	+30円
伊王島～高島	7.5km	380円	430円	+50円

<島民割運賃(片道)>

	区間距離	改定前	改定後	運賃差額
高島⇒長崎	20.1km	910円	950円	+40円
伊王島⇒長崎	12.6km	595円	600円	+5円
高島⇒伊王島	7.5km	335円	350円	+15円



新船(俊寛)

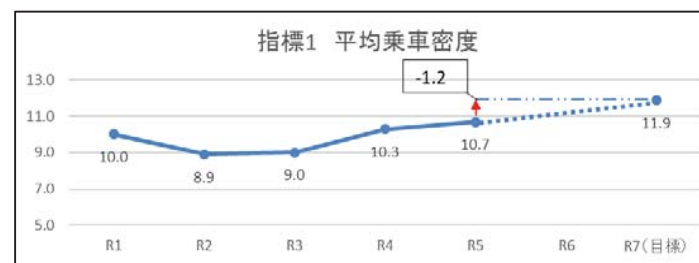
(3) 成果指標の推移

指標(1) 平均乗車密度

視点	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	
算出方法	平均乗車密度 = 輸送人キロ※ / 走行キロ(路線バス)	※輸送人キロ = 輸送人員 × 1人平均乗車キロ

単位:(人)

年度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4	R5 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	10.0	8.9	9.0	10.3	10.7	11.9
前年比	-	↘ -1.1	↗ +0.1	↗ +1.3	↗ +0.4	-



達成状況	×	前年より上昇したが、目標までは達していない
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ①共同経営計画による効率的な運行 ②まちなか周遊バスの運行 ③東部地区ハブ&スポーク型運行への再編 	
施策の方向性	公共交通ネットワークを維持するため、ハブ&スポーク型運行、共同経営計画による更なる効率化を進め、平均乗車密度の向上を図る	

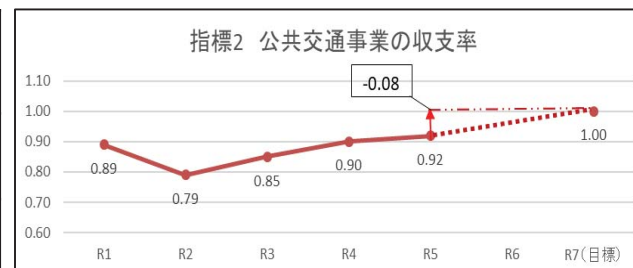
(3) 成果指標の推移

指標(2) 公共交通事業の収支率

視点	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
算出方法	収支率 = 収入額 / 支出額

単位:(-)

年度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4	R5 (最新値)	R7 (目標値)
数値	0.89	0.79	0.85	0.90	0.92	1.0
前年比	-	↓0.10	↑+0.06	↑+0.05	↑+0.02	-



達成状況	×	前年より上昇したが、目標までは達していない
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ①共同経営計画による効率的な運行 ③東部地区ハブ&スポーク型運行への再編 ④路面電車の運賃改定 ⑦長崎～伊王島～高島航路の運賃改定 	
施策の方向性	公共交通ネットワークを維持するため、ハブ&スポーク型運行、共同経営計画による経費削減を進め、収支率の改善を図る	

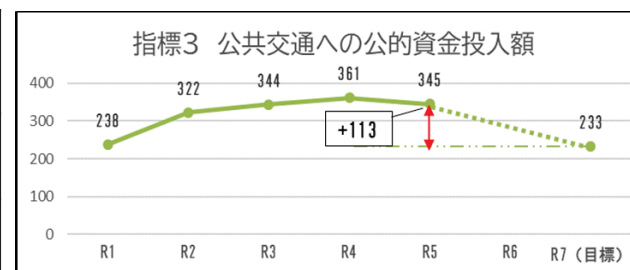
(3) 成果指標の推移

指標(3) 公共交通への公的資金投入額

視点	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となっているか評価する
算出方法	公的資金投入額(円) = コミュニティ交通全補助額 / 全利用者数

単位:(円)

年 度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4	R5 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	238	322	344	361	345	233
前年比	-	↗+84	↗+22	↗+17	↘-16	-



達成状況	×	前年より減少したが、目標までは達していない
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ③ 東部地区ハブ&スポーク型運行への再編 ⑤ 鳴滝地区あいのリタクシー実証実験 ⑥ 乗合タクシーの運賃改定 	
施策の方向性	採算が悪い路線を中心に、運賃や運行形態の見直しを含めた収支改善策の検討・実施を進め、公的資金投入額の適正化を図る	

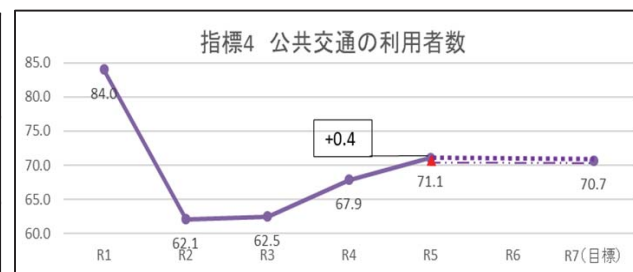
(3) 成果指標の推移

指標(4) 公共交通の利用者数

視点	公共交通機関の利用促進策の効果を評価する
算出方法	長崎市統計より公共交通の年間利用者数を集計

単位:(百万人)

年度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4	R5 (最新値)	R7 (目標値)
数値	84.0	62.1	62.5	67.9	71.1	70.7
前年比	-	↘ -21.9	↗ +0.4	↗ +5.4	↗ +3.2	-



達成状況	○ 前年より増加し、目標を達成している
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ⑧バス・路面電車運賃無料デーの開催 ⑨バス・路面電車昼間定期券割引の実施 ⑬路面電車こども無料の日の開始 ⑭路面電車の近距離割引および乗継電停の追加 ⑯長崎～伊王島～高島航路の新船就航
施策の方向性	公共交通の利用促進と合わせ、長崎スタジアムシティの開業などによる新たな需要を取り込む施策を検討・実施し、利用者数の増加を図る

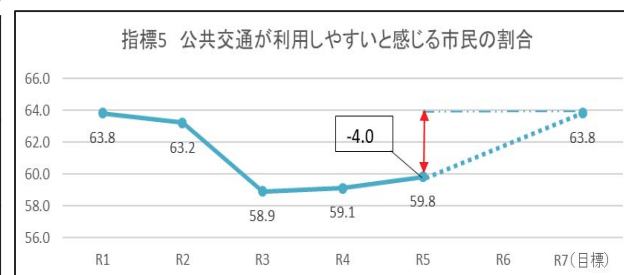
(3) 成果指標の推移

指標(5) 公共交通が利用しやすいと感じる市民の割合

視点	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
算出方法	市民意識調査より集計

単位:(%)

年度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4	R5 (最新値)	R7 (目標値)
数値	63.8	63.2	58.9	59.1	59.8	63.8
前年比	-	↘ -0.6	↘ -4.3	↗ +0.2	↗ +0.7	-



達成状況	×	前年より増加したが、目標までは達していない
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ⑩バスロケーションシステムの導入 ⑪乗継拠点の待合環境整備 ⑫ハイブリッドバスの導入 ⑭路面電車の近距離割引および乗継電停の追加 ⑮低床式車両の導入 ⑯長崎～伊王島～高島航路の新船就航 	
施策の方向性	スマートバス停設置箇所の拡大など公共交通のサービス向上を進め、公共交通が利用しやすいと感じる市民の割合を向上させる	