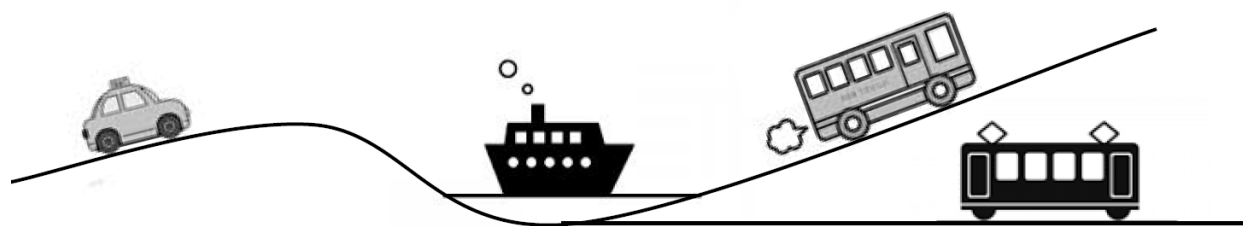


人口減少にモ負ケズ
自家用車にモ負ケズ
市民ノ足トナリ走り続ケル
ソウイウ交通機関ガ
走ルマチニナリタイ



長崎市地域公共交通計画

令和3年8月

長崎市

< 目 次 >

第 1 章	長崎市地域公共交通計画の概要	1
1	策定の目的	3
2	位置付け	4
3	対象区域	5
4	目標年次	5
第 2 章	公共交通を取り巻く現状	7
1	長崎市の現状	9
2	社会情勢等の状況	16
第 3 章	上位計画等の整理	23
1	長崎市第四次総合計画	25
2	長崎市都市計画マスタープラン	26
3	長崎市立地適正化計画	28
4	関連計画	30
第 4 章	公共交通の現状	31
1	公共交通路線網	33
2	公共交通力カバー率	34
3	公共交通の利用しやすさ	35
4	公共交通分担率	36
5	公共交通機関の利用状況	37
6	事業者の経営環境	52

< 目 次 >

第5章	公共交通に関する調査・分析	53
1	公共交通に関するアンケート調査	55
2	公共交通に係る現況分析	57
3	公共交通に係る将来シミュレーション	68
4	公共交通の需要と供給の関係	72
第6章	これからの公共交通に向けて	77
1	これからの公共交通が目指す姿	79
2	目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策	81
3	目標値の設定	82
4	施策の展開	84
5	展開施策の概要	89
第7章	計画の推進	101
1	計画の検証・評価	103
2	地域公共交通利便増進実施計画の策定	103
資 料 編		
1	公共交通に関するアンケート調査結果	3
2	各地区の路線バス利用者の移動先	15
3	支線・航路の収支状況	19
4	計画策定の経過	23
5	協議会構成員	24

第1章

長崎市地域公共交通計画の概要

1	策定の目的	3
2	位置付け	4
3	対象区域	5
4	計画期間	5

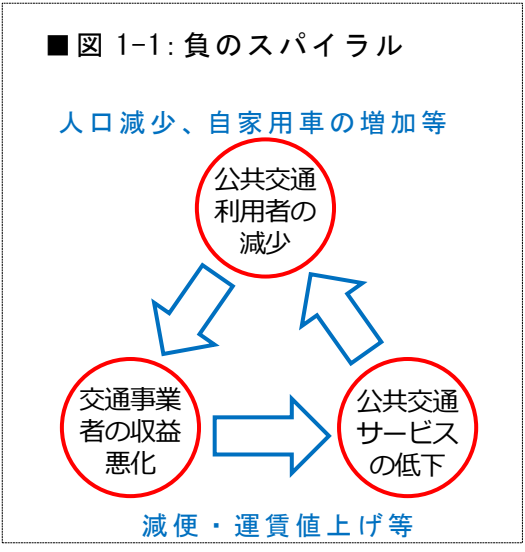
第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

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。

第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

第2章 公共交通を取り巻く現状

第3章 上位計画等の整理

第4章 公共交通の現状

第5章 公共交通に関する調査・分析

第6章 これからの公共交通

第7章 計画の推進

資料編

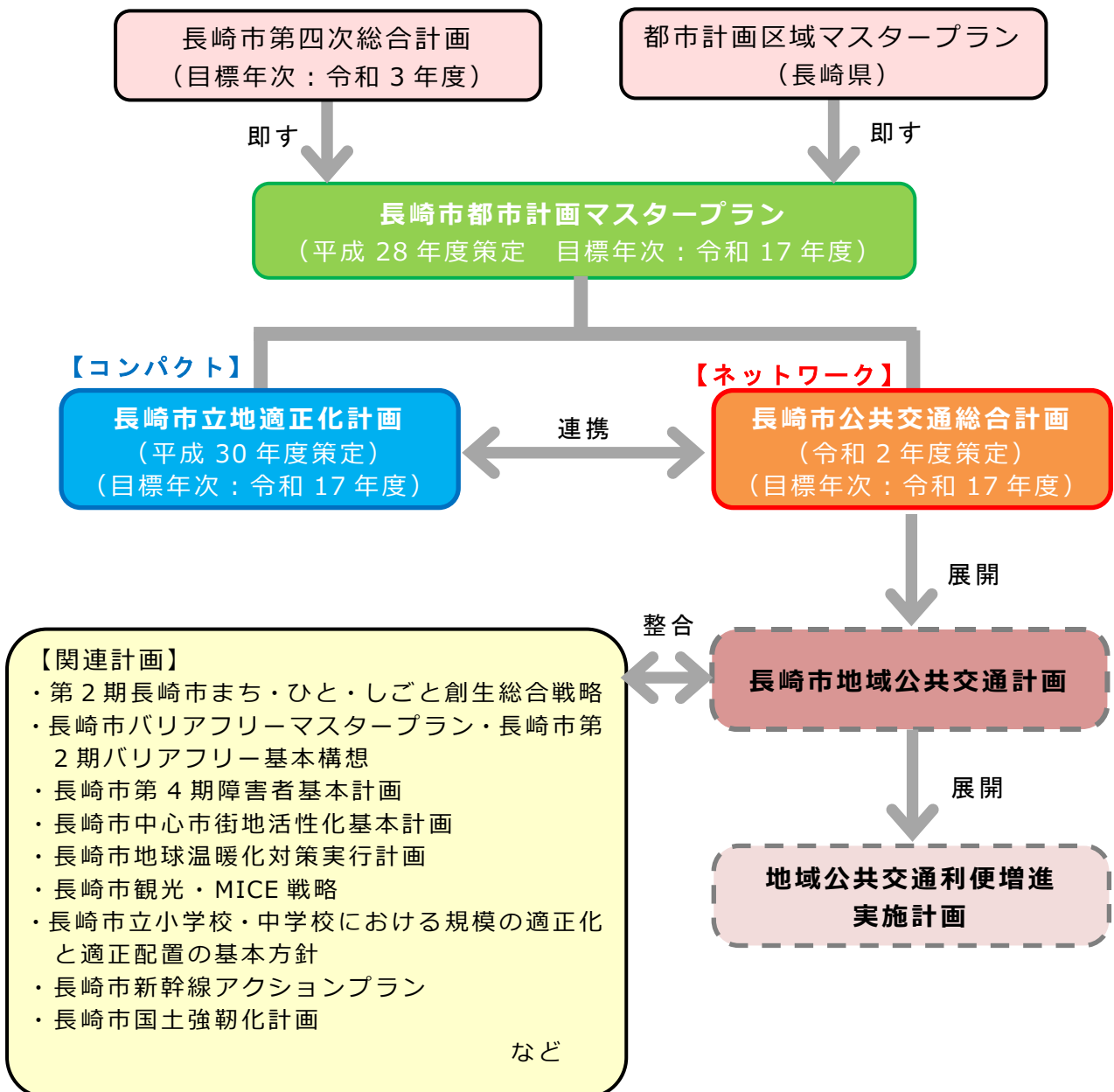
2 位置付け

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



3 対象区域

本計画は、長崎市全域を対象とします。

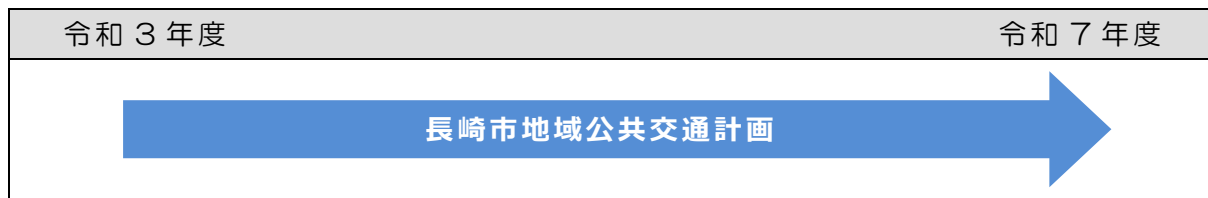
■ 図 1-3：計画区域



4 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。

■ 図 1-4：計画期間



第1章
長崎市地域公共交通
計画の概要

第2章
公共交通を取り巻く
現状

第3章
上位計画等の整理

第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する
調査・分析

第6章
これからの公共交通
に向けて

第7章
計画の推進

資料編

第2章 公共交通を取り巻く状況

1	長崎市の現状	9
	(1) 位置・地勢	9
	(2) 土地利用	10
	(3) 人口分布	11
	(4) 都市機能施設の立地状況	12
	(5) 道路状況	13
	(6) 周辺市町との結びつき	15
2	社会情勢等の状況	16
	(1) 人口	16
	(2) 自動車保有台数	17
	(3) 運転免許保有率	17
	(4) 観光客数	18
	(5) 各種プロジェクト	19
	(6) 学校統廃合	20
	(7) 新型コロナウイルス感染症の流行	21

第2章 公共交通を取り巻く状況

1 長崎市の現状

(1) 位置・地勢

長崎市は、九州の西端、長崎県の南部に位置し、長崎半島から西彼杵半島の一部を占めています。本市の西側、南側、東側は海に面し、角力灘、橘湾、大村湾が広がっています。

長崎港内港部の造成地とそこに注ぐ中島川周辺や、浦上川沿いの南北に細く連なる比較的平坦な地域に、商業・業務機能が集積しています。

平坦地が少ないため、周辺の傾斜地の宅地化により、住宅が丘陵をほうような独特な景観を呈し、住宅地はさらに丘陵の外縁部に広がり、新しい市街地を形成しています。また、周辺地域の入り江や河口部にも、総合事務所や地域センターなどを中心に古くから市街地が形成されています。

本市は、県都として高次の都市機能が集積されているばかりではなく、数多くの歴史文化遺産や独特の異国情緒を有するとともに、平和の発信など、国際交流の拠点となっています。

■ 図 2-1 : 長崎市の位置



出典：長崎市都市計画マスタープラン

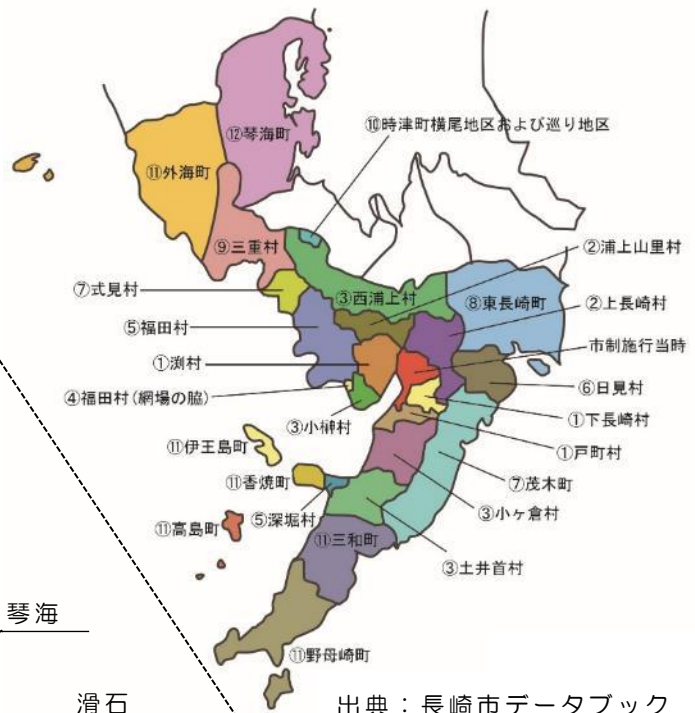
(2) 土地利用

本市は、ほとんどが山に囲まれ、自然的土地利用が市域の約 78% を占め、都市的土地利用は約 22% にとどまっています。

また、明治 22 年の市制施行後は 12 回の合併を重ねて市域を拡大してきましたが、合併後も当時からの各地区のコミュニティは持続し、現在、市域全体に生活地区が点在しています。

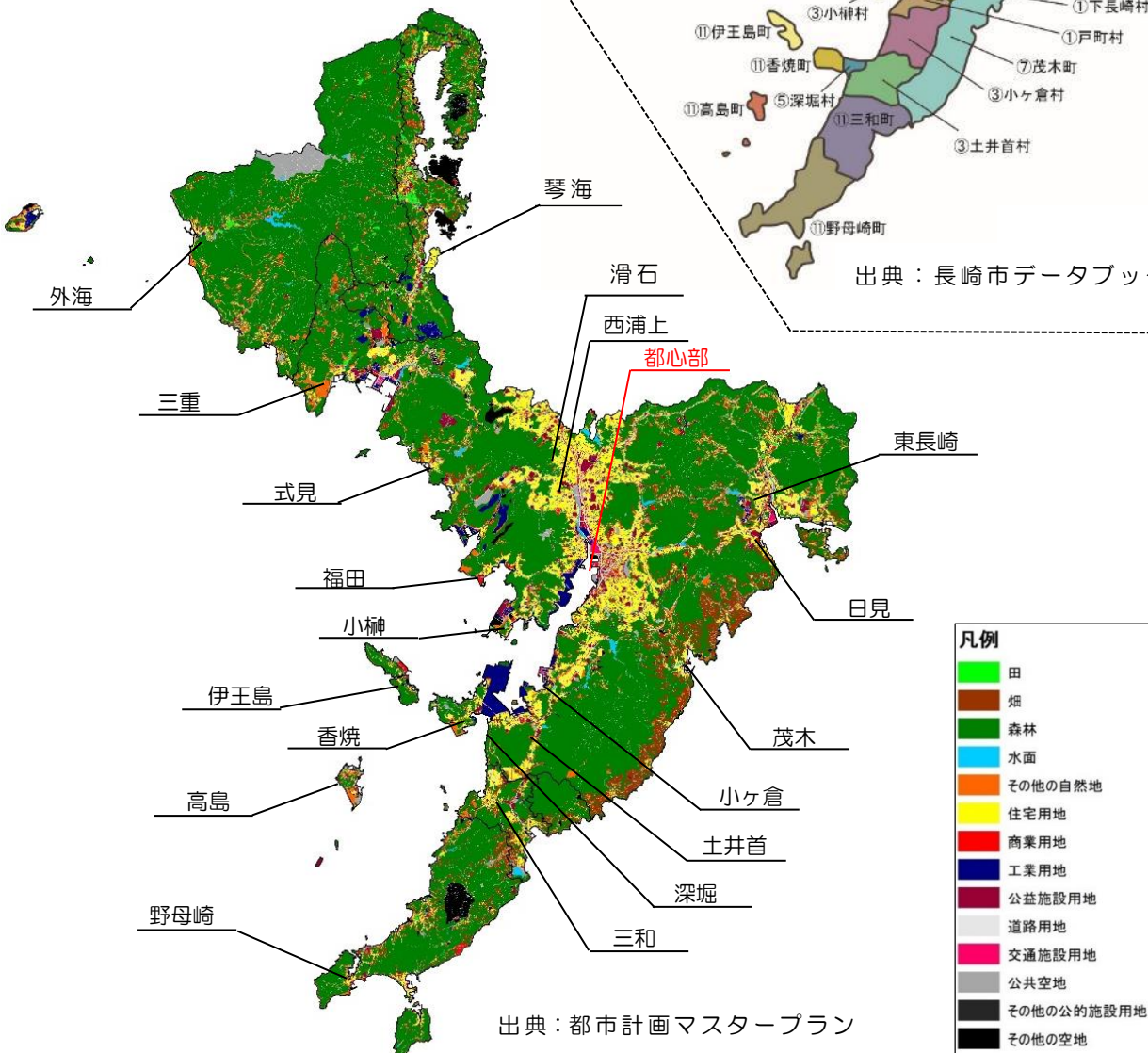
■ 図 2-2：長崎市の市域の変遷

拡張年月日	
① M31.10.1	⑦ S37.1.1
② T.9.10.1	⑧ S38.4.20
③ S13.4.1	⑨ S48.3.31
④ S25.4.1	⑩ S48.4.1
⑤ S30.1.1	⑪ H17.1.4
⑥ S30.2.1	⑫ H18.1.4



出典：長崎市データブック

■ 図 2-3：土地利用現況図



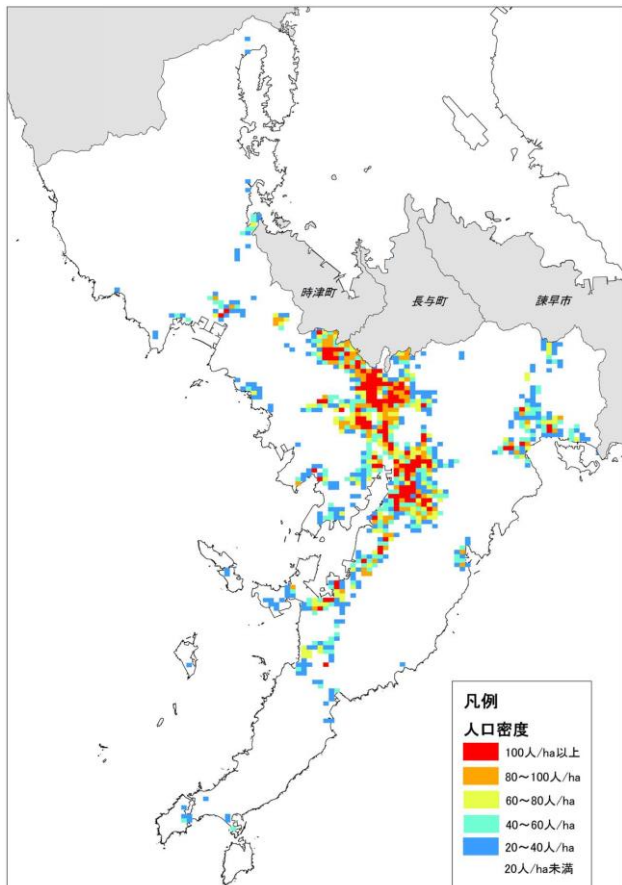
出典：都市計画マスタープラン

(3) 人口分布

本市の人口は、主に都心部から北部の西浦上周辺にかけて集積していますが、郊外部にも各生活地区を中心として一定の人口が分布しています。

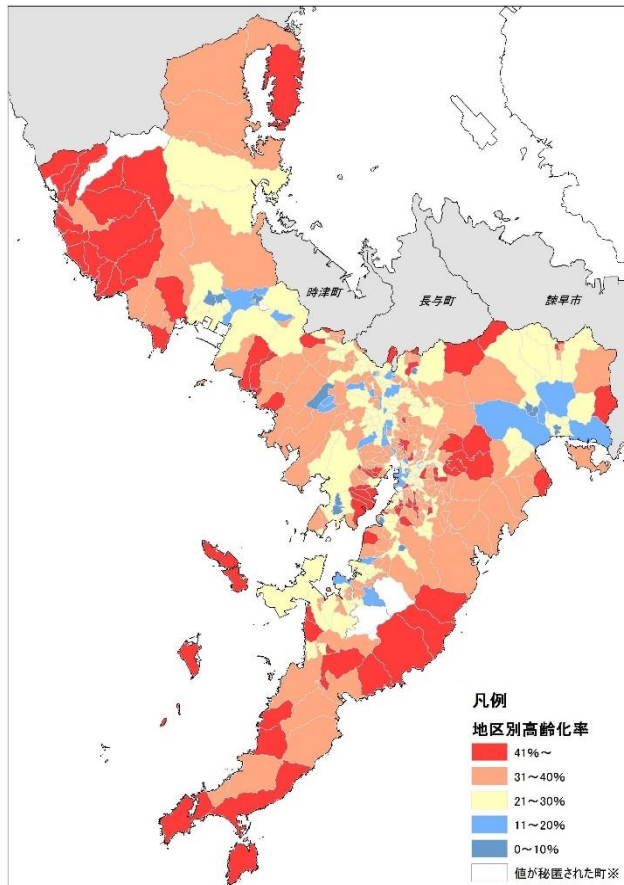
また、都心部に近い斜面市街地や縁辺部では、高齢化率が高い傾向にあります。

■ 図 2-4：人口分布状況



出典：国土数値情報

■ 図 2-5：地区別高齢化



出典：H28 住民基本台帳

■ 表 2-1：人口分布状況

	人口	内 訳							
		地区	人口	地区	人口	地区	人口	地区	人口
長崎市	416,405	中央地域	173,800	東長崎	38,498	土井首	14,373	西浦上	52,974
		式見	2,837	日見	7,443	深堀	6,035	滑石	30,337
		福田	9,165			香焼	3,450	三重	20,173
		小櫛	6,832			伊王島	669	琴海	12,166
		小ヶ倉	8,698			三和	9,951	外海	3,425
		茂木	10,226			野母崎	4,993		
		高島	360						
諫早市	135,611								
長与町	41,590								
時津町	29,795								

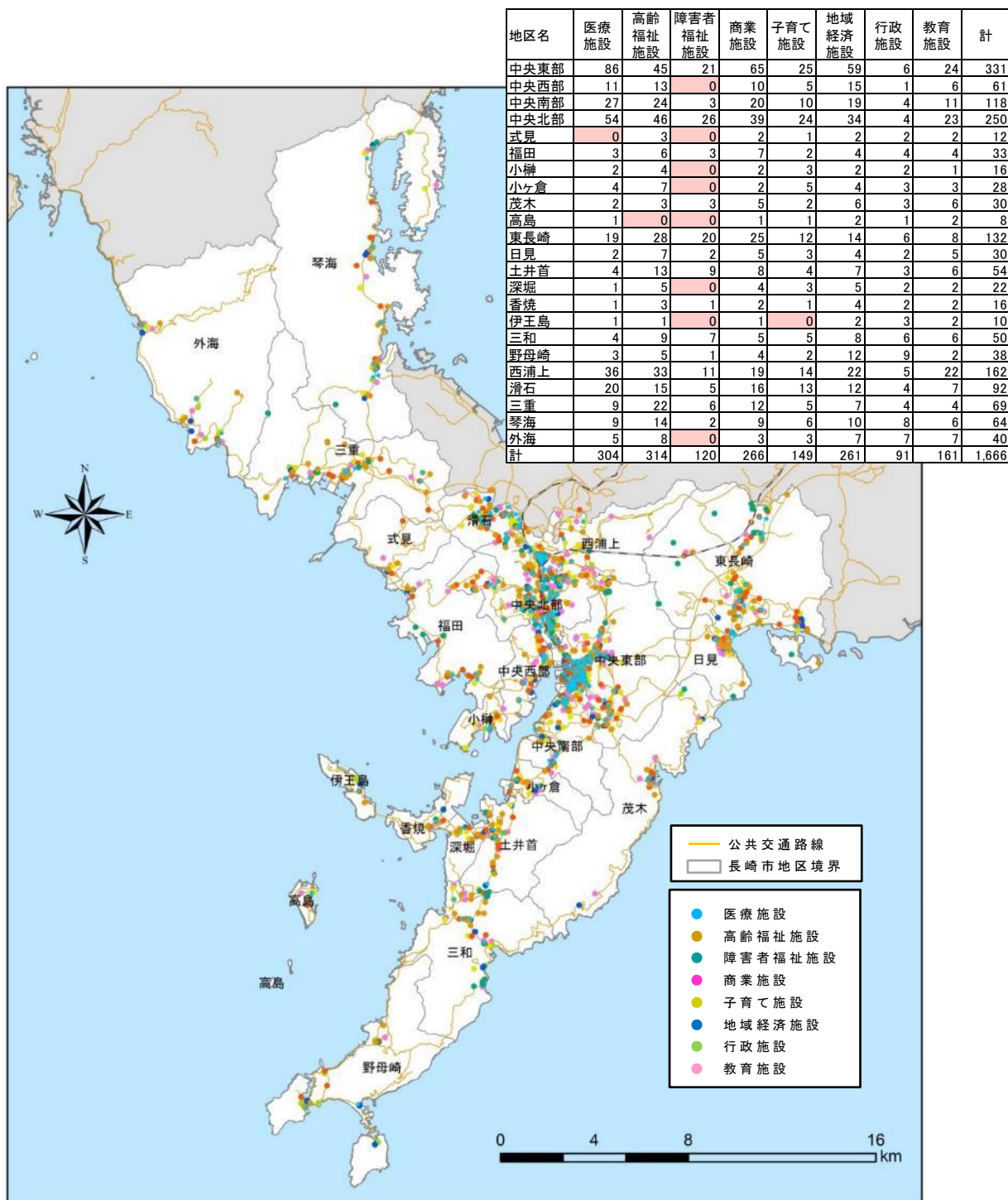
出典：R1 住民基本台帳、ながさきの統計

(4) 都市機能施設の立地状況

各地区の都市機能施設（日常の生活で利用する施設）は、高度な医療施設や大規模な商業施設をはじめとして、施設の多くは中央東部から中央北部に集積しています。

また、郊外部では、東長崎など一定数の施設が集積する地区もありますが、施設数が少ない地区では、目的によって近隣地区や都心部まで日常の生活圏域を越える移動が必要となっています。

■ 図 2-6：都市機能施設（日常の生活圏域で利用する施設）の立地状況



出典：長崎市立地適正化計画

(5) 道路状況

本市の道路状況を見ると、都心部から放射状に国道が通り、その間を県道が補う形で都心部に一点で集中する幹線道路網が形成され、これらの道路が都心部と生活地区、または生活地区と生活地区をつなぐ主要な道路となっていますが、渋滞が著しく移動に時間を要しています。

そこで、既存道路の拡幅改良に加えて、都市計画道路の長崎外環状線、地域高規格道路の西彼杵道路や長崎南北幹線道路が一部事業化されていますが、完成には時間を要し、当面渋滞が解消される状況ではありません。

■ 図 2-7：長崎市幹線道路網図



第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

第2章 公共交通を取り巻く現状

第3章 上位計画等の整理

第4章 公共交通の現状

第5章 公共交通に関する調査・分析

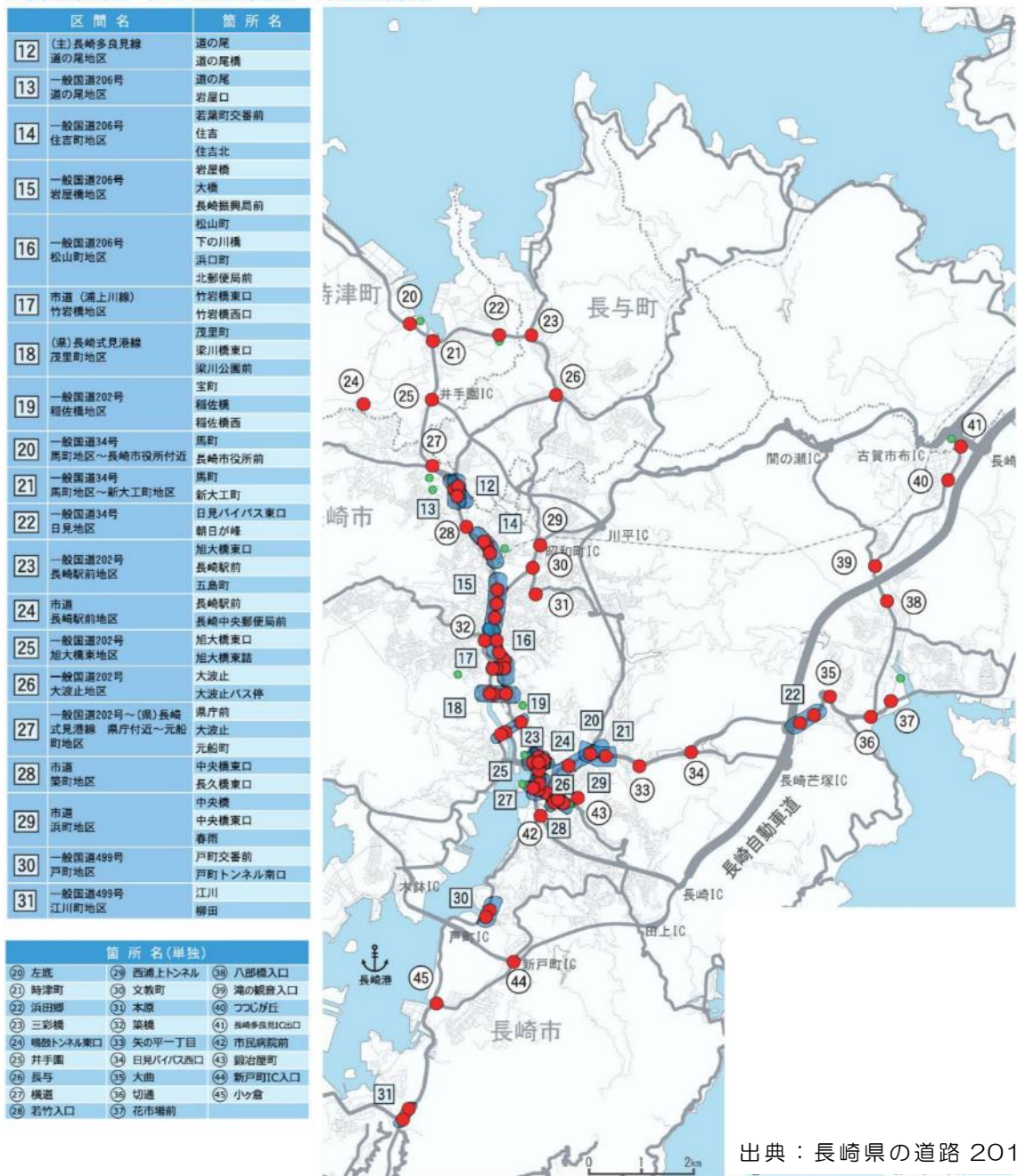
第6章 これからの公共交通に向けて

第7章 計画の推進

資料編

■ 図 2-8：長崎市及び周辺の主要渋滞箇所

■長崎市周辺（20区間(43箇所） 単独26箇所）



■ 表 2-2：主要道路における地点間の所要時間

路線名	地点間	区間距離	所要時間	
			混雑時	昼間非混雑時
一般国道34号	滝の観音入口 → 江戸町	11.6km	約32分	約23分
	江戸町 → 滝の観音入口	11.6km	約26分	約21分
一般国道206号	横道 → 宝町	6.0km	約26分	約15分
	宝町 → 横道	6.0km	約21分	約17分
一般国道499号	江川 → 大波止	8.9km	約28分	約23分
	大波止 → 江川	8.9km	約27分	約19分

出典：国土交通省 H27 年度全国道路・街路交通情勢調査より独自算定

(6) 周辺市町との結びつき

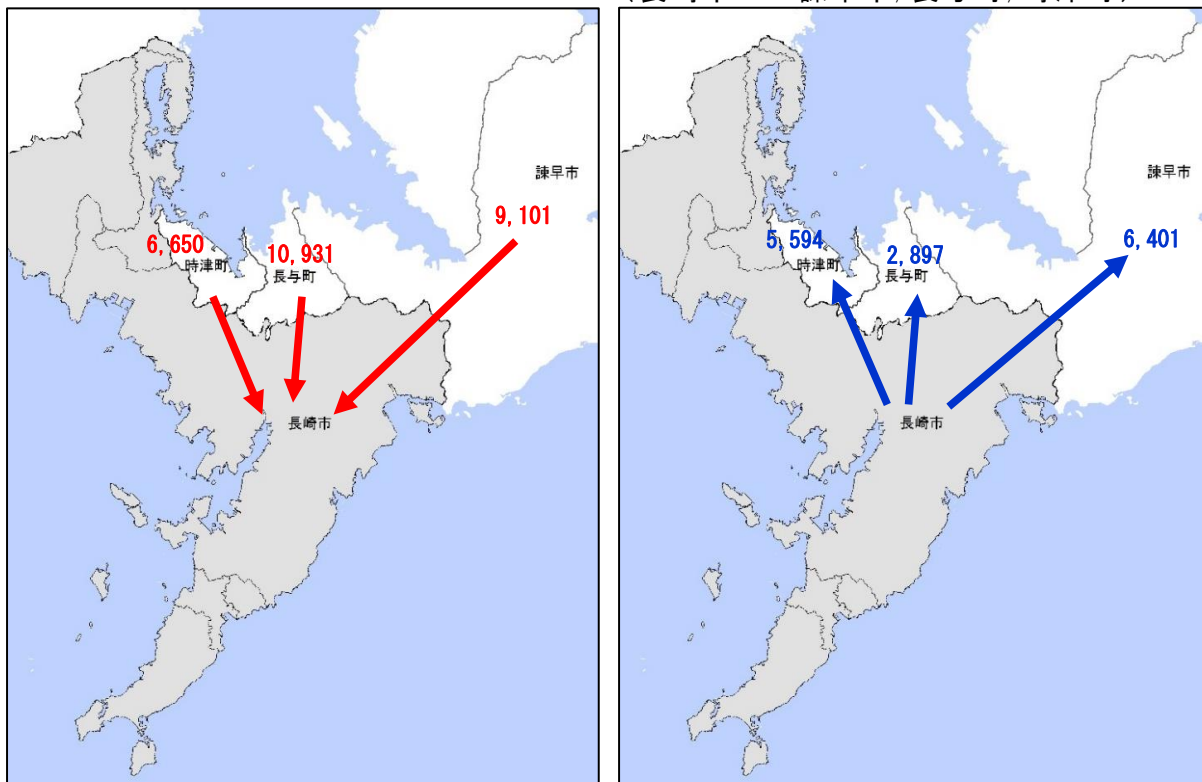
本市で従業・通学する15歳以上の就業者・通学者のうち、2万6千人程度は諫早市、長与町、時津町からの移動で、逆に本市に居住する15歳以上の就業者・通学者のうち、1万5千人程度は諫早市、長与町、時津町へ移動しています。

また、買い物は主に各居住地で行われていますが、諫早市、長与町、時津町の居住者のうち10~20%は長崎市で行われているほか、飲食・レジャー・行事・イベント等などの流入を考慮すると、2市2町は密接な関係にあります。

■ 図 2-9 : 15 歳以上就業者・通学者の従業・通学状況

(諫早市/長与町/時津町 → 長崎市)

(長崎市 → 諫早市/長与町/時津町)



出典：H27 国勢調査

■ 表 2-3 : 15 歳以上就業者・通学者の従業・通学状況

市町名	地元購買率	地元購買流出率	買い物先の割合			
			1位	2位	3位	その他
長崎市	86.1%	13.9%	長崎市 86.1%	時津町 6.0%	通信販売 4.3%	3.8%
長与町	35.3%	64.7%	長与町 35.3%	時津町 35.0%	長崎市 23.5%	6.2%
時津町	71.0%	29.0%	時津町 71.0%	長崎市 19.3%	通信販売 4.2%	5.5%
諫早市	71.3%	28.7%	諫早市 71.3%	長崎市 11.2%	大村市 8.2%	9.2%

出典：H24 消費者購買実態調査報告書（長崎県）

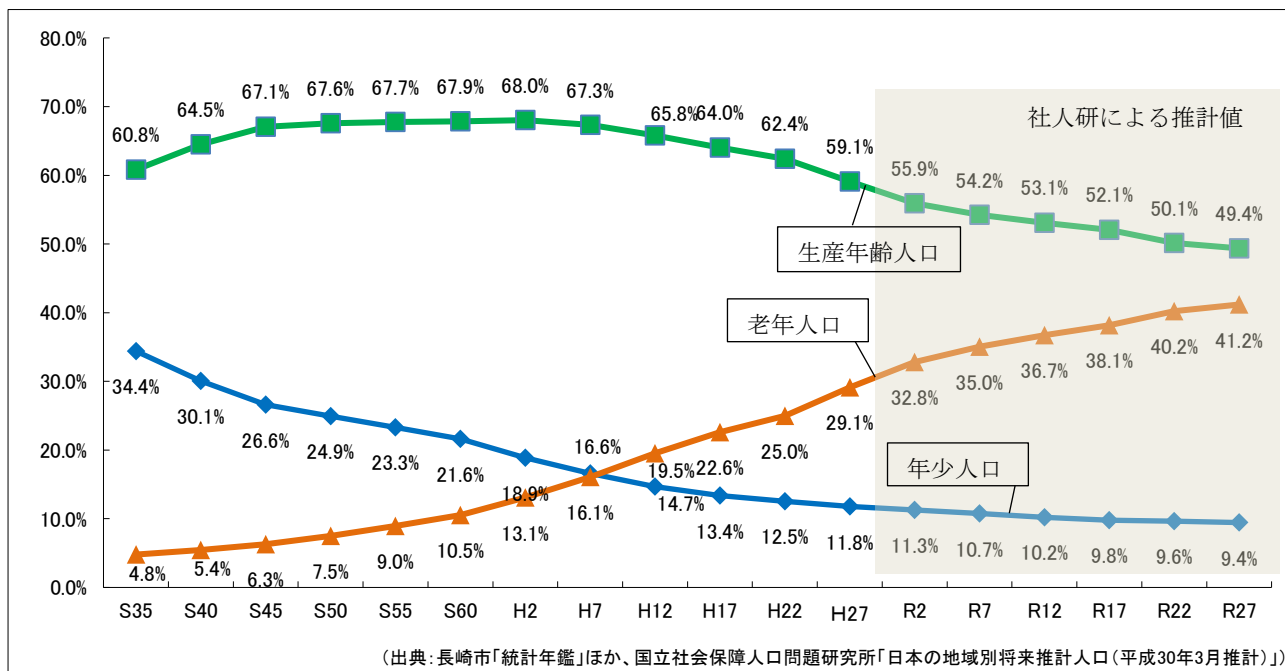
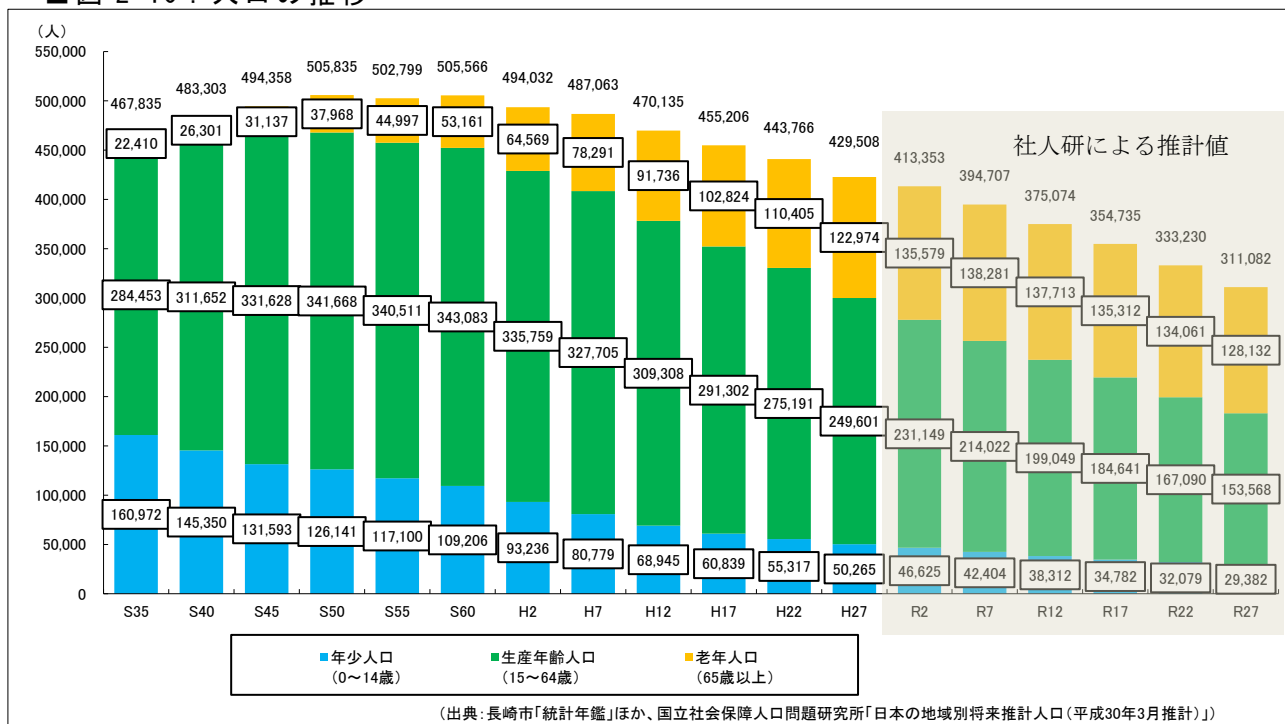
2 社会情勢等の状況

(1) 人口

本市の総人口は、昭和60年をピークに、年々減少しています。世代別にみると、生産年齢人口（15～65歳）は少子化の影響で一貫して減少が続く一方、老年人口（65歳以上）は増加傾向にあり、平成27年の高齢化率は約3割に達しています。

また、平成22年と平成27年の人口を比較すると14,258人の減少（減少率3.2%）で、今後も同様な傾向が続くものと予測され、総人口は令和7年度で約39万5千人、令和17年で約35万4千人まで減少し、また、年少人口の割合は1割を切り、老年人口の割合は4割を超えることが推計されています。

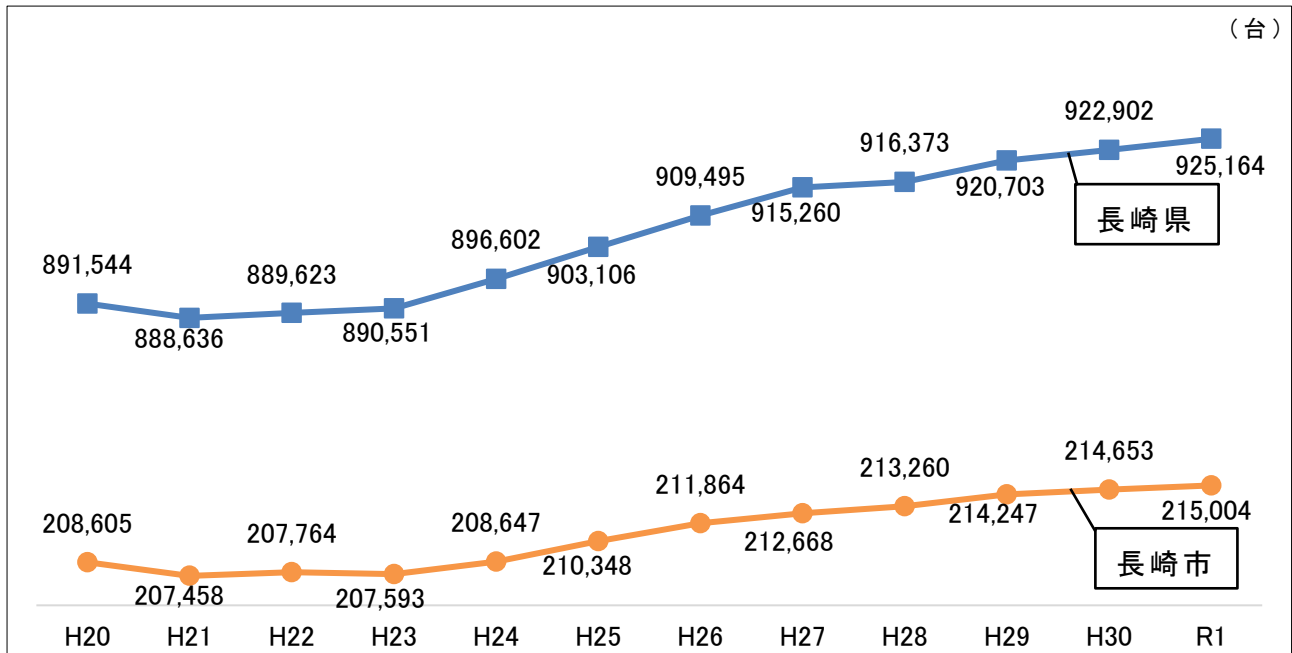
■ 図 2-10：人口の推移



(2) 自動車保有台数

本市の過去10年間の自動車保有台数は、平成23年以降微増を続けています。

■ 図 2-11：自動車保有台数の推移

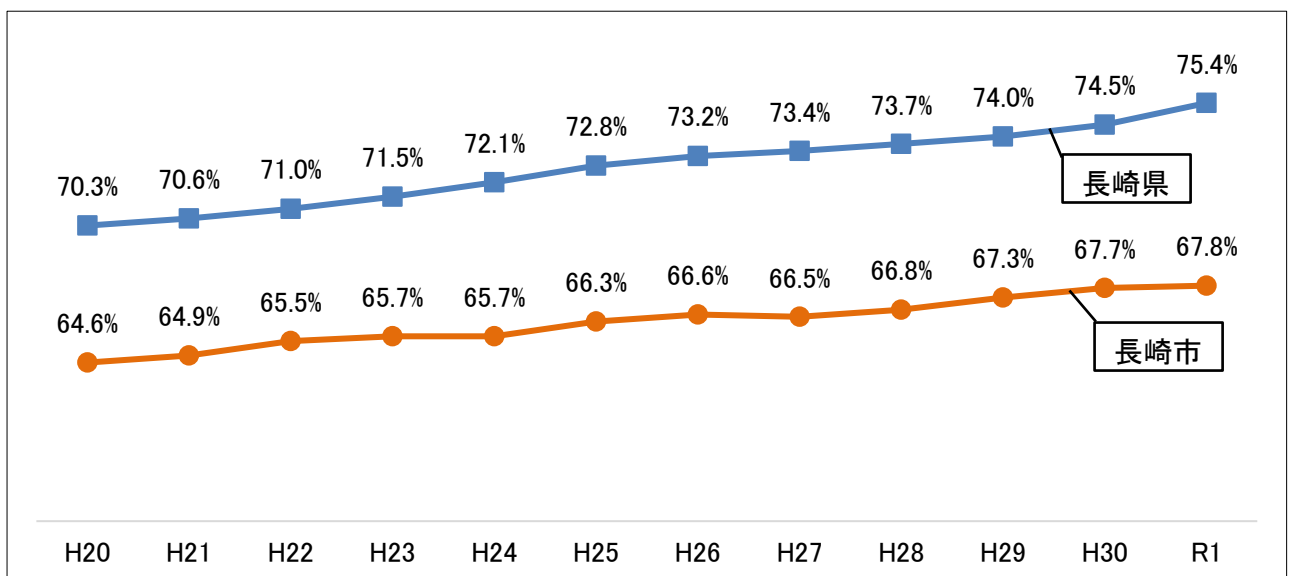


出典：長崎県統計年鑑

(3) 運転免許保有率

本市の過去10年間の運転免許保有率は、平成27年に一旦減少しましたが、全体として増加傾向にあります。

■ 図 2-12：運転免許保有率の推移



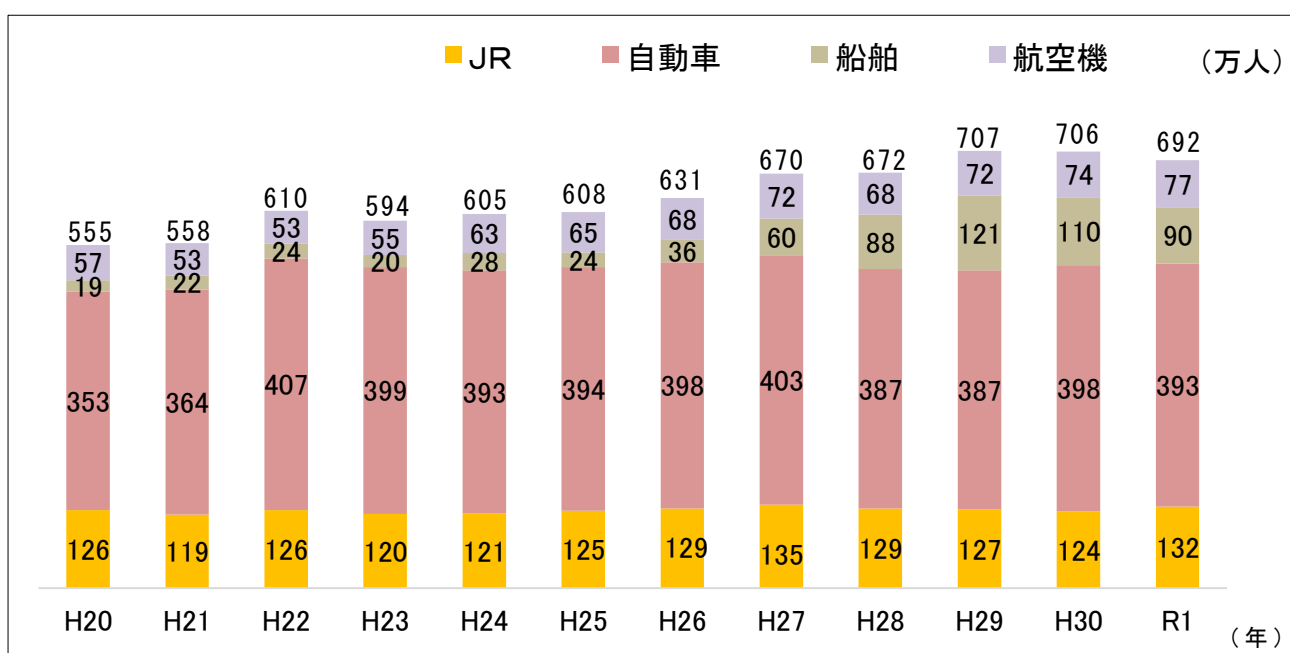
出典：長崎県統計年鑑

(4) 観光客数

本市の過去10年間の観光客数は、平成20年と21年は約560万人で推移していましたが、平成23年以降は増加を続け、平成29年は過去最高を更新し、令和元年は692万人となっています。

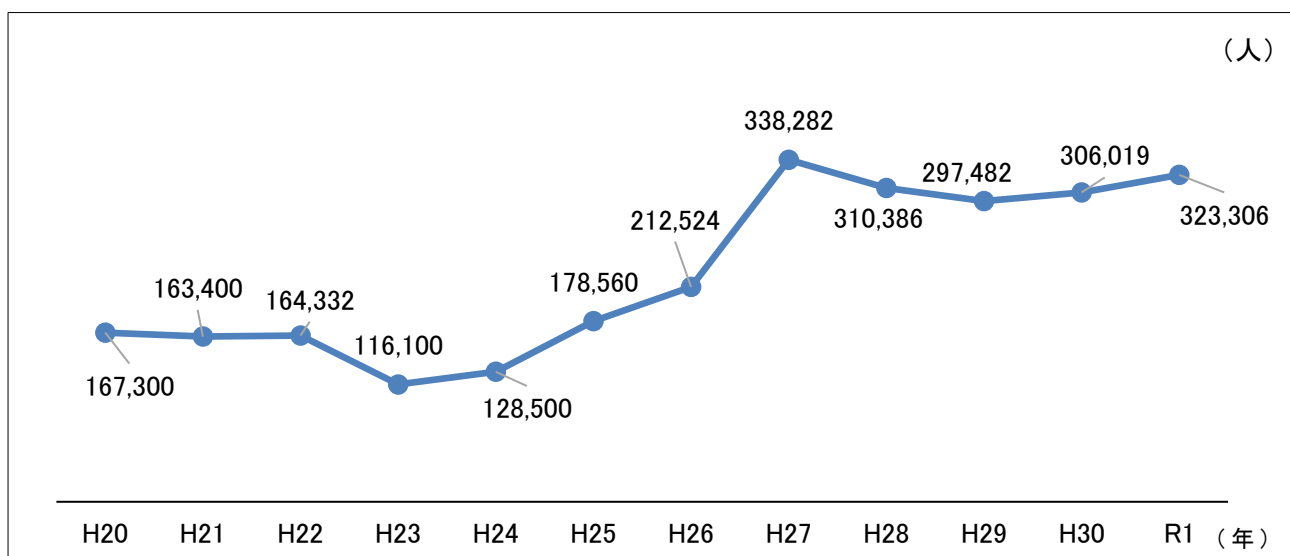
観光客の利用交通機関別の内訳をみると、平成25年以降は自動車利用の割合が減少し、平成28年には公共交通利用の割合が4割を超えています。特にクルーズ客船の入港隻数が平成30年は220隻となるなど、船舶利用の割合が増加して航空機利用の割合と逆転しており、外国人観光客も増加しています。

■ 図 2-13：交通機関別観光客数の推移



出典：長崎市統計年鑑

■ 図 2-14：外国人宿泊者数の推移

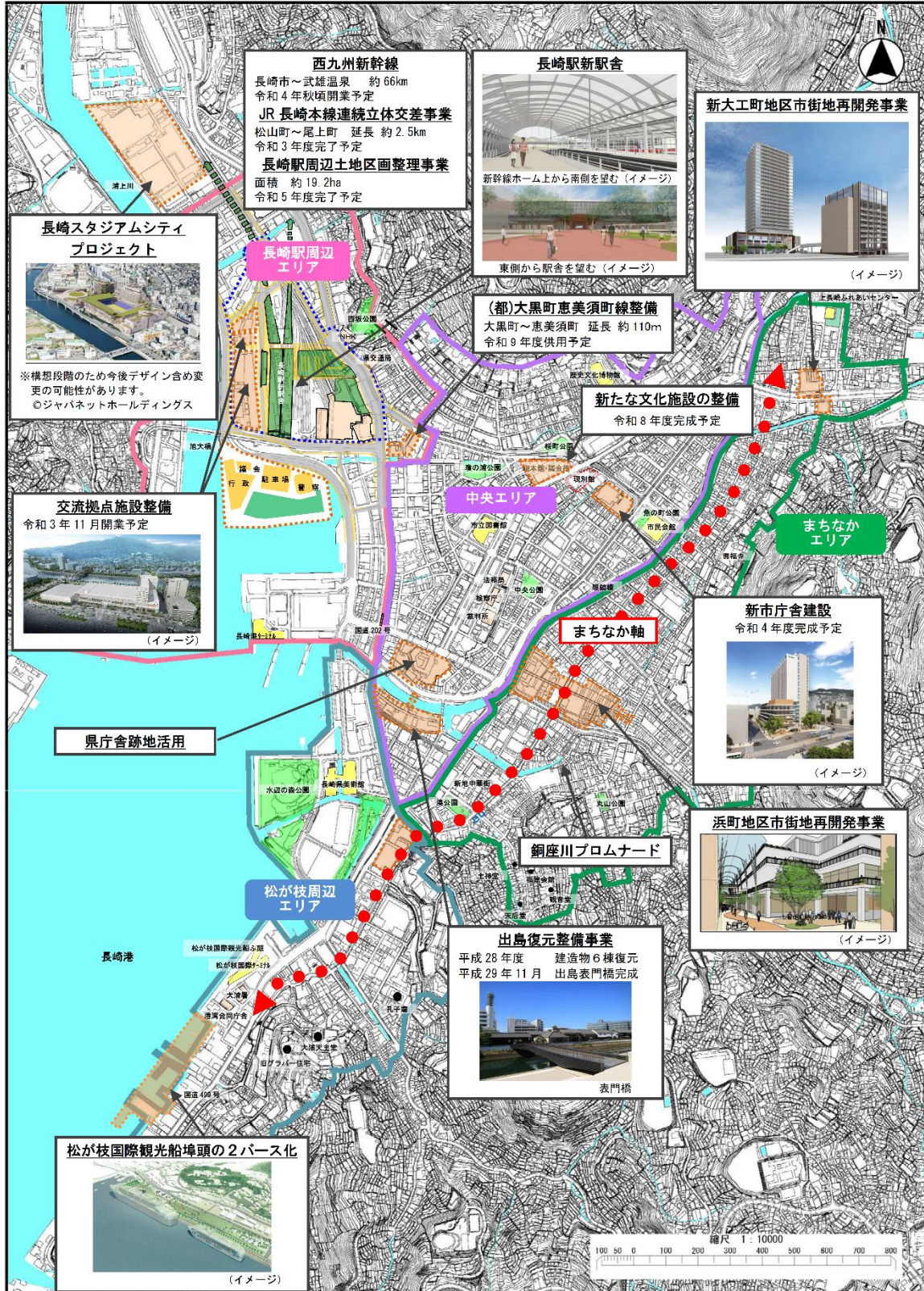


出典：長崎市統計年鑑

(5) 各種プロジェクト

本市の都心部やその周辺部では、長崎駅周辺の再整備、市庁舎の建替え、長崎スタジアムシティプロジェクトなどの大型事業が進行し、移動の流れも変化することが想定されます。

■ 図 2-15：都心部・都心周辺部における主要事業



第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

第2章 公共交通を取り巻く現状

第3章 上位計画等の整理

第4章 公共交通の現状

第5章 公共交通に関する調査・分析

第6章 これからの公共交通に向けて

第7章 計画の推進

資料編

(6) 学校統廃合

学校での教育活動の効果を高めるため、将来とも児童生徒数の増加が見込めず、小規模化の解消が図れない学校にあっては、統廃合や通学区域の見直しによる学校規模の適正化及び適正配置が進められており、通学区域の拡大に伴い、遠距離通学となる地域が生じることが見込まれます。

■表 2-4：地区別の学校規模適正化と適正配置（案）

実施地区※1	対象校（規模の適正化が必要な小中学校）※2		統合状況※2
	複式学級を有する学校 （過小規模校）	小規模校	
中央東部		長崎中、片淵中 西坂小、銭座小	
中央西部		朝日小、飽浦小、 稲佐小、丸尾中	
中央南部		梅香崎中、大浦中	
中央北部		坂本小、江平中、 小江原小、	R3.4 統合 江平中→山里中
式見	手熊小	式見小、式見中	R2.4 統合 式見中→小江原中
小ヶ倉		小ヶ倉小、南長崎 小、小ヶ倉中	
茂木	日吉小、南小、日吉中	茂木小、茂木中、 南中	
日見		日見中	
深堀		深堀小、深堀中	
香焼		香焼小、香焼中	
伊王島	伊王島小、伊王島中		
三和		晴海台小、為石小、 川原小、蚊焼小、 三和中	
西浦上	川平小	女の都小	R2.4 統合 川平小→西浦上小
滑石		虹が丘小、横尾中	
三重		三重小	
琴海	尾戸小	長浦小、形上小	H30.4 統合 尾戸小→長浦小
外海	外海黒崎小、神浦小		

※1 都市計画マスタープランにおける地区区分

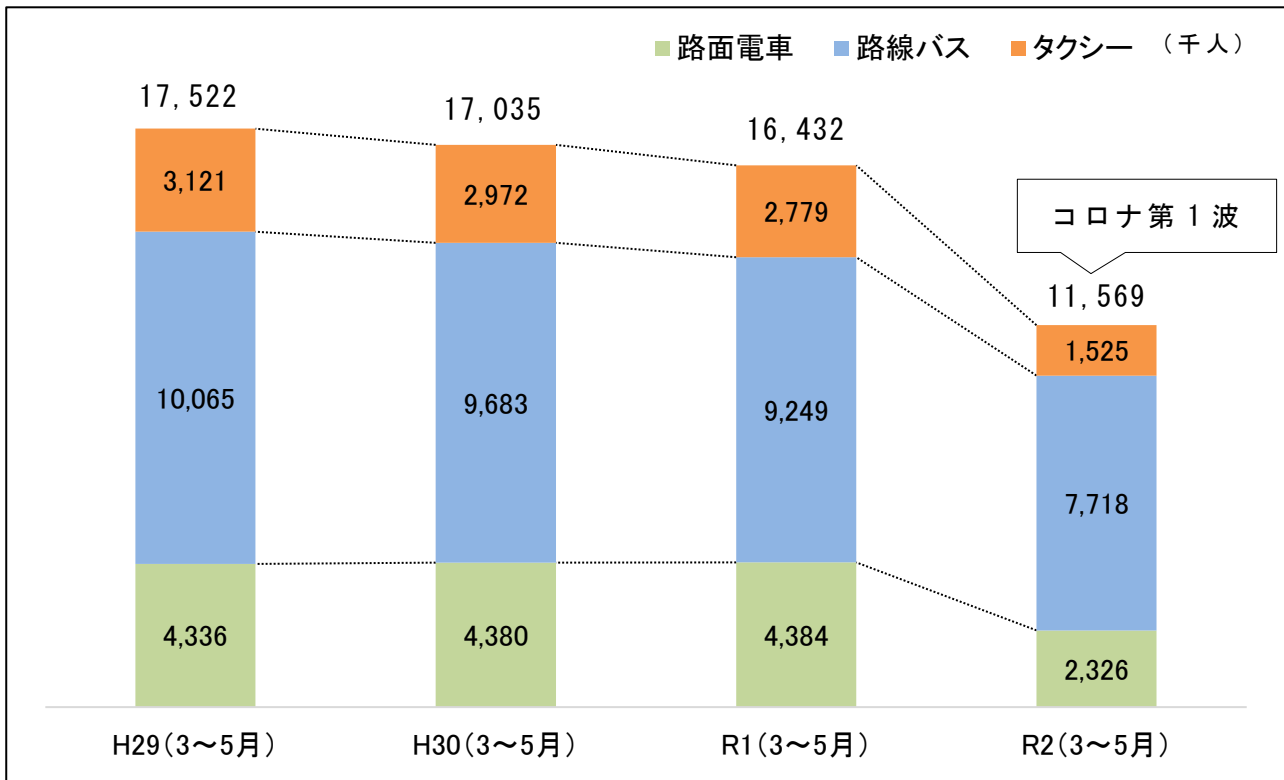
※2 学校規模の適正化と適正配置にかかる実施計画（案）より

(7) 新型コロナウイルス感染症の流行

新型コロナウイルスの世界的流行による外出自粛が影響し、令和2年3～5月の路面電車、路線バス、タクシー全体の利用者数は前年比で約30%減少しました。

加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、テレワークやリモート会議の増加など新たな社会活動の定着によって移動機会が減少し、公共交通利用者数の減少が加速しています。

■ 図 2-16 : 新型コロナウイルス感染症第1波期の同期利用者数推移



出典：長崎市統計月報

第3章 上位計画等の整理

1	長崎市第四次総合計画（後期基本計画） 【平成28年度～令和3年度】	25
2	長崎市都市計画マスタープラン	26
3	長崎市立地適正化計画	28
4	関連計画	30

第3章 上位計画等の整理

『長崎市地域公共交通計画』の策定に当たっては、第1章で示したように、上位計画や関連計画などと連携・整合した計画とします。

そこで、これらの計画における公共交通の位置づけなど、次のとおり整理します。

1 長崎市第四次総合計画（後期基本計画）【平成28年度～令和3年度】

「長崎市第四次総合計画（後期基本計画）」は、令和3年度を目標年次とした長崎市の最上位の計画で、まちづくりの指針となる重要な計画です。

まちづくりの基本姿勢を“つながりと創造で新しい長崎へ”、将来の都市像を“個性輝く世界都市・希望あふれる人間都市”と設定し、まちづくりの方針の一つに、『私たちは「安全・安心で快適に暮らせるまち」をめざします』を掲げ、以下のような公共交通関連施策等の実現を目指しています。

基本施策	個別施策
暮らしやすいコンパクトな市街地を形成します	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自然環境と調和した良好な市街地形成を誘導します <ul style="list-style-type: none"> ・ 取組方針：長崎らしい「コンパクト＋ネットワーク」に向けた計画策定と推進
道路・交通の円滑化を図ります	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通の利便性や安全性の向上を図ります <ul style="list-style-type: none"> ・ 取組方針1：公共交通の維持 ・ 取組方針2：公共交通の利便性向上と利用促進

なお、令和3年度中に、令和4年度から令和7年度を計画期間とした「長崎市第五次総合計画（前期基本計画）」を策定することとしており、「第四次総合計画（後期基本計画）」同様、公共交通関連施策等の実現を目指していくこととしています。

第1章
長崎市地域公共交通
計画の概要

第2章
公共交通を取り巻く
現状

第3章
上位計画等の整理

第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する
調査・分析

第6章
これからの公共交通
に向けて

第7章
計画の推進

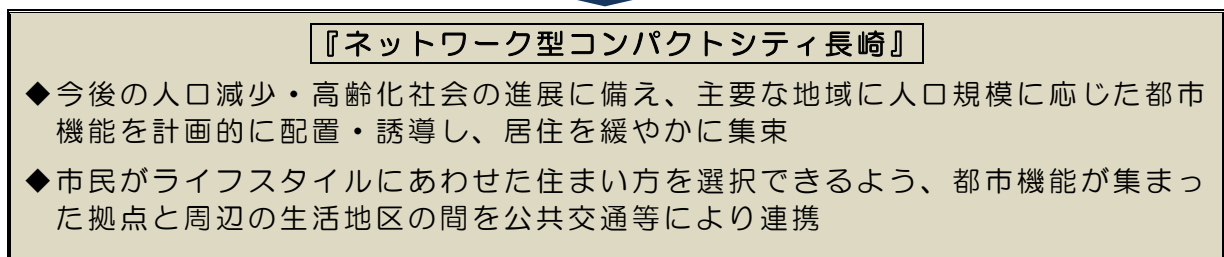
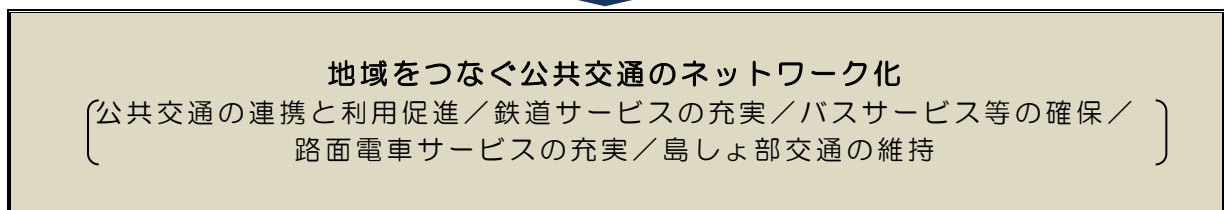
資料編

2 長崎市都市計画マスタープラン

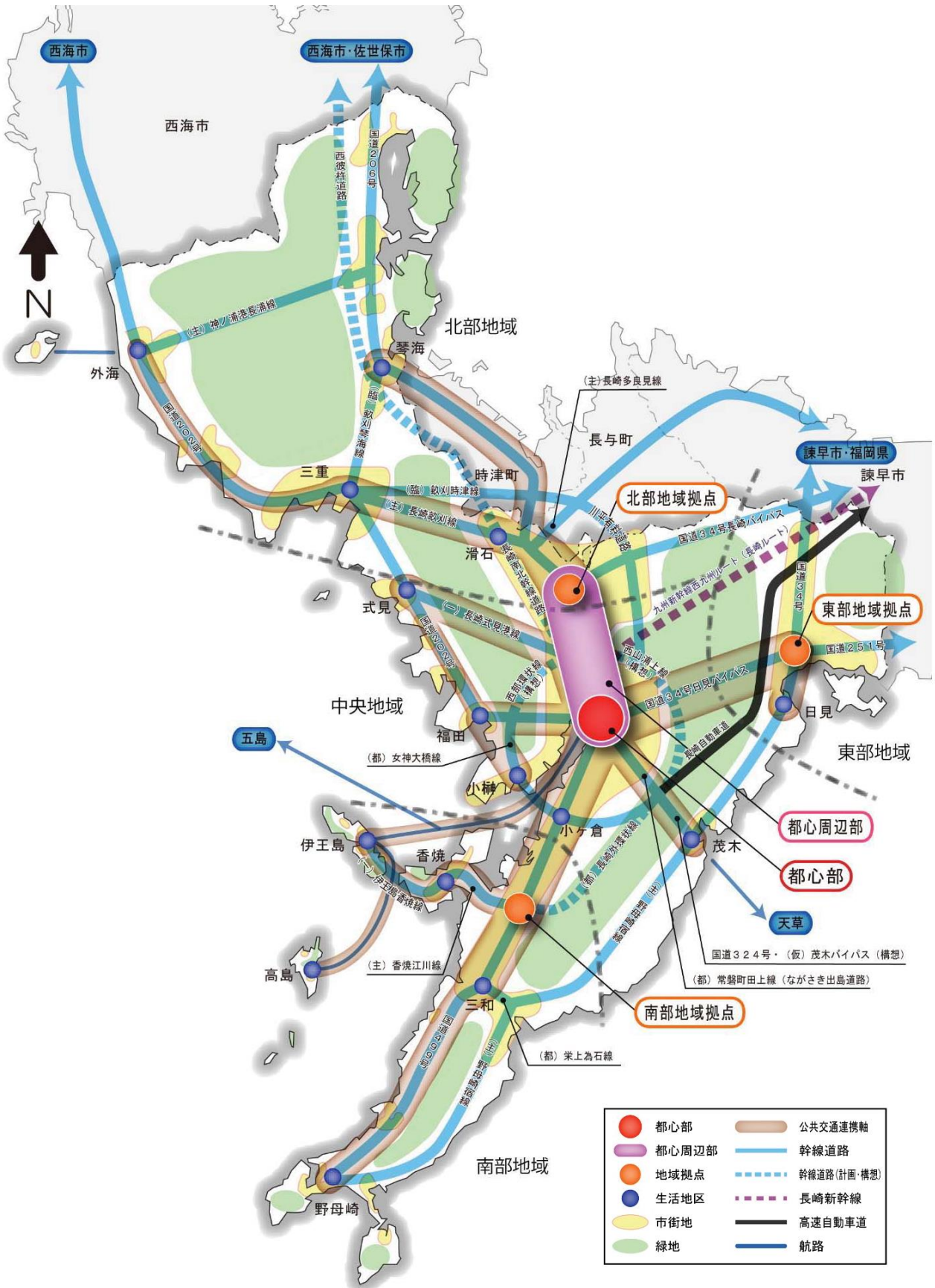
「長崎市都市計画マスタープラン」は、令和 17 年度までを計画期間とし、長崎市第四次総合計画に掲げる将来の都市像を実現するため、「住む」「働く」「動く」「集う」「学ぶ・育む・やすらぐ」という5つの視点から市民生活像を示しています。さらに、市民生活像を実現するための都市づくりの基本目標や都市づくりの方針を定めています。

さらに、都市構造の基本的な考え方の一つに、地域をつなぐ公共交通のネットワーク化を掲げ、将来にわたり賑わいと活力を支える3つの主要な地域（「都心部」「都心周辺部」「地域拠点」と「生活地区」との連携強化を図るため、公共交通や道路、情報などの地域間を結ぶネットワークを形成することで、長崎らしい集約連携型の将来都市構造『ネットワーク型コンパクトシティ長崎』の実現を目指すものです。

市民生活像		都市づくりの基本目標	都市づくりの方針
動く	過度に自動車に依存しない環境が整っている	便利で使いやすい公共交通の確保	〔道路・交通の方針〕 ・公共交通ネットワーク形成とサービスの充実



■ 図 3-1：将来都市構造図



第1章
長崎市地域公共交通
計画の概要

第2章
公共交通を取り巻く
現状

第3章
上位計画等の整理

第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する
調査・分析

第6章
これからの公共交通
に向けて

第7章
計画の推進

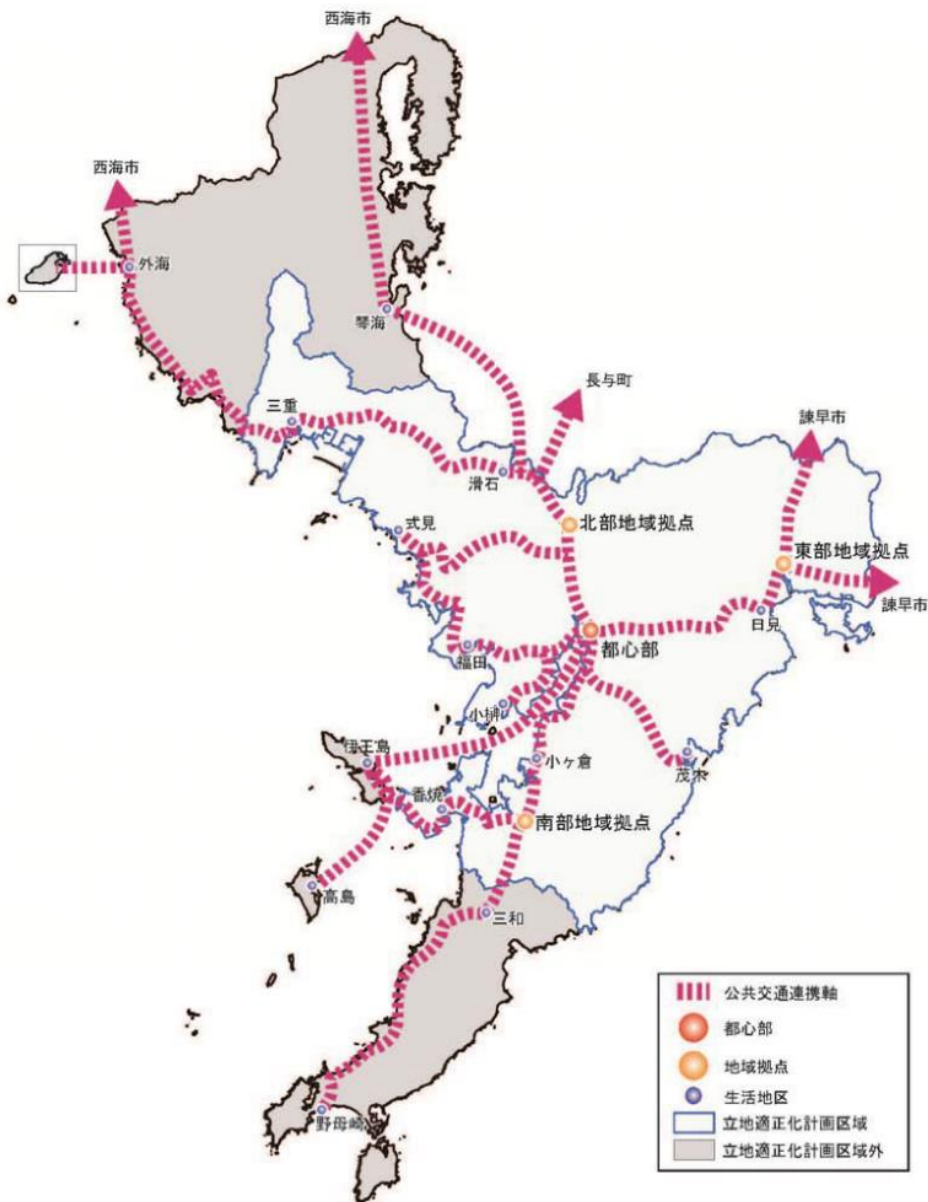
資料編

3 長崎市立地適正化計画

「長崎市立地適正化計画」は、「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の「集約（コンパクト）」の都市づくりを具体的に進めていくための計画で、長崎らしい都市の実現のため、鉄道や主要なバスルートを経由公共交通連携軸として設定しています。

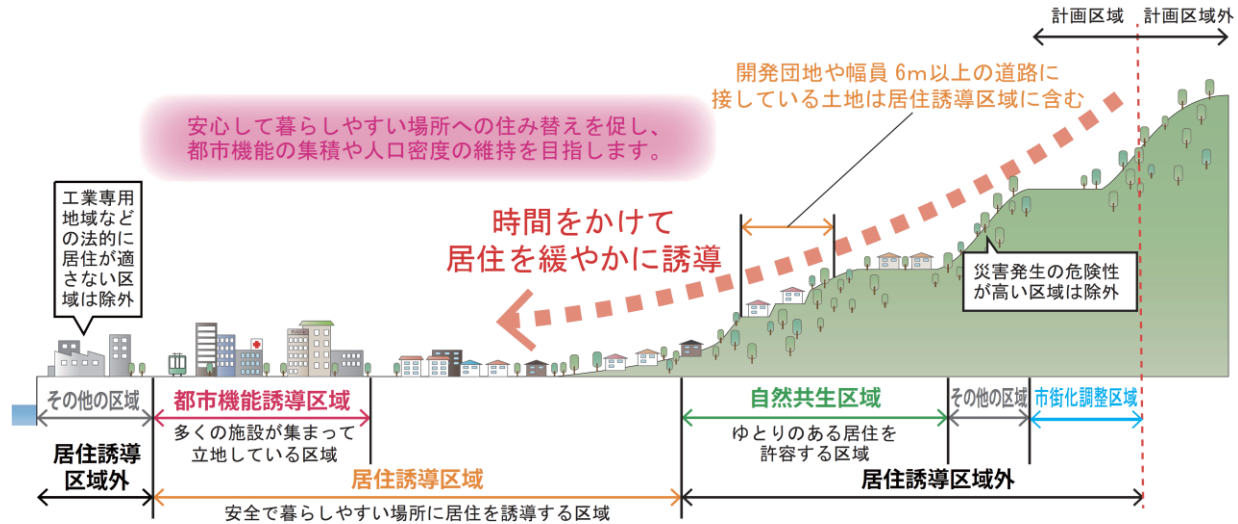
基本方針	都市づくりの目標（抜粋）
<p>長崎らしい「集約（コンパクト）と連携（ネットワーク）」の都市実現のため、市民にとって安全・安心で快適な暮らしが続けられる都市づくり</p>	<p>■ 快適で暮らしやすい居住地を形成する都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 生活の足となる公共交通を利用しながら地形的制約が少なく歩いて暮らせる移動性・歩行性の高い ・ 快適で暮らしやすい市街地の創出

■ 図 3-2：公共交通連携軸



◎長崎市立地適正化計画における居住誘導区域

人口減少下においても、生活サービスやコミュニティが持続的に確保できるように、これから先、新たに市内へ居住される方や住宅の建替え時期にある方などが安心して住み続けられる場所を考えていただくため、市街化区域内の居住性に優れた場所に誘導するための区域



◎区域の目指すべき方向性

区域名	各区域の目指すイメージ	
居住誘導区域	<p>【目指すべき方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●商業・医療・福祉等の基本的なサービスが、公共交通ネットワーク等を活用しながら、比較的容易に受けることができる ●公共交通ネットワーク等を利用して、都市機能誘導区域内にある、生活圏域を超えて多くの市民が利用する商業や医療等の高次なサービスを容易に受けることができる ●徒歩移動が容易であると同時に、土砂災害等の発生のリスクも低い ●高齢者等の外出機会の創出による健康寿命の延伸が期待でき、医療や介護のサービスが受けやすい環境づくりとして地域包括ケアにつながる 	

◎居住誘導区域設定時の公共交通利便性の精査事項

居住誘導区域内の公共交通利便性の高い区域が市街化区域内の人口カバー率以上であること

- ※利便性の高い区域とは
- ・鉄道駅及び路面電車電停から半径 500m 圏内
 - ・1日 30 本（平日）以上運行されているバス路線の沿線 300m 圏内（平均勾配 10 度以上のバス停は 150m 圏内）の区域

第1章
長崎市地域公共交通
計画の概要

第2章
公共交通を取り巻く
現状

第3章
上位計画等の整理

第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する
調査・分析

第6章
これからの公共交通
に向けて

第7章
計画の推進

資料編

4 関連計画

関連計画	施策等（公共交通関連）
<p>■ 第2期長崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利便性向上と確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバスや乗合タクシー等の適正な運行 ・ 離島航路や島内バスの維持 ・ 公共交通のサービス向上、交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上
<p>■ 長崎市バリアフリーマスタープラン・長崎市第2期バリアフリー基本構想</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ユニバーサルデザインを基本としたバリアフリー化の推進 ● 公共交通のバリアフリー化の推進 ● バリアフリー情報の充実と発信
<p>■ 長崎市第4期障害者基本計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 障害者が地域で安全に安心して暮らいくこときる生活環境の充実を図るため、公共交通機関等のバリアフリー化の推進
<p>■ 長崎市中心市街地活性化基本計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街地に回遊させやすい環境をつくるための公共交通機関の利便性の増進
<p>■ 長崎市地球温暖化対策実行計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 路面電車やバスなどの使いやすい公共交通機関のネットワーク化により、『公共交通機関が充実し、徒歩や自転車で行動できる低炭素でコンパクトなまち』を目指す
<p>■ 長崎市観光・MICE戦略</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● MaaS*導入の検討 ※MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス） 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。 ● 路面電車長崎駅前停留所のバリアフリー化
<p>■ 長崎市立小学校・中学校における規模の適正化と適正配置の基本方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 学校統廃合による遠距離通学者（小学校は概ね4 km以上、中学校は概ね6 km以上）のバス等の交通機関の確保
<p>■ 長崎市新幹線アクションプラン</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 二次交通案内等の充実・強化 ● 市内交通ネットワークの利便性向上 ● 路面電車長崎駅前停留所のバリアフリー化
<p>■ 長崎市国土強靱化地域計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 路面電車・バスの安全確保のための施設整備

第4章 公共交通の現状

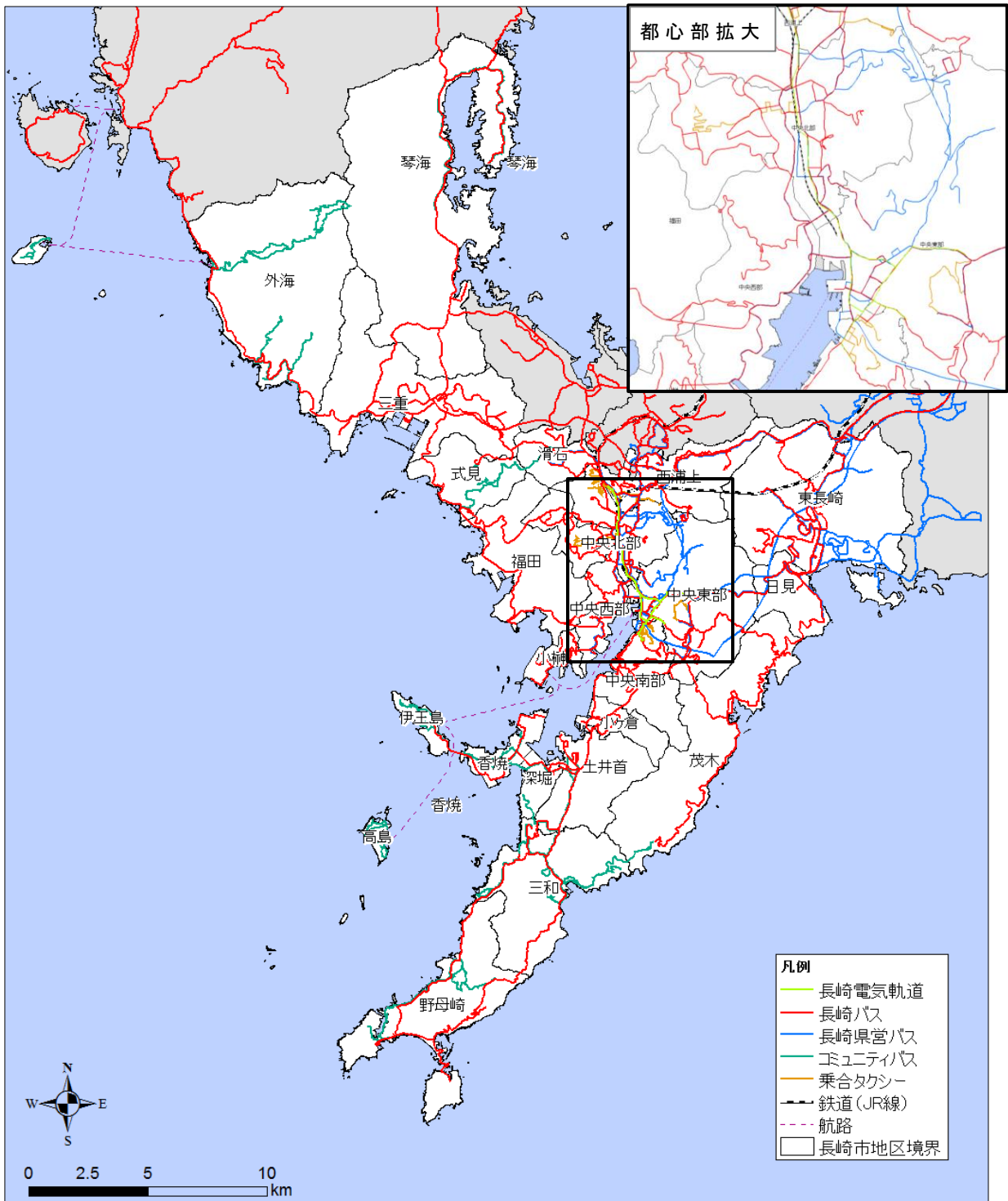
1	公共交通路線網	33
2	公共交通カバー率	34
3	公共交通の利用しやすさ	35
4	公共交通分担率	36
5	公共交通機関の利用状況	37
	(1) 路線バス	38
	(2) 路面電車	40
	(3) 鉄道	42
	(4) コミュニティバス	44
	(5) 乗合タクシー	46
	(6) デマンド交通（琴海地区）	48
	(7) 船舶	50
6	事業者の経営環境	52

第4章 公共交通の現状

1 公共交通路線網

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



第1章
長崎市地域公共交通
計画の概要

第2章
公共交通を取り巻く
現状

第3章
上位計画等の整理

第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する
調査・分析

第6章
これからの公共交通
に向けて

第7章
計画の推進

資料編

2 公共交通カバー率

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

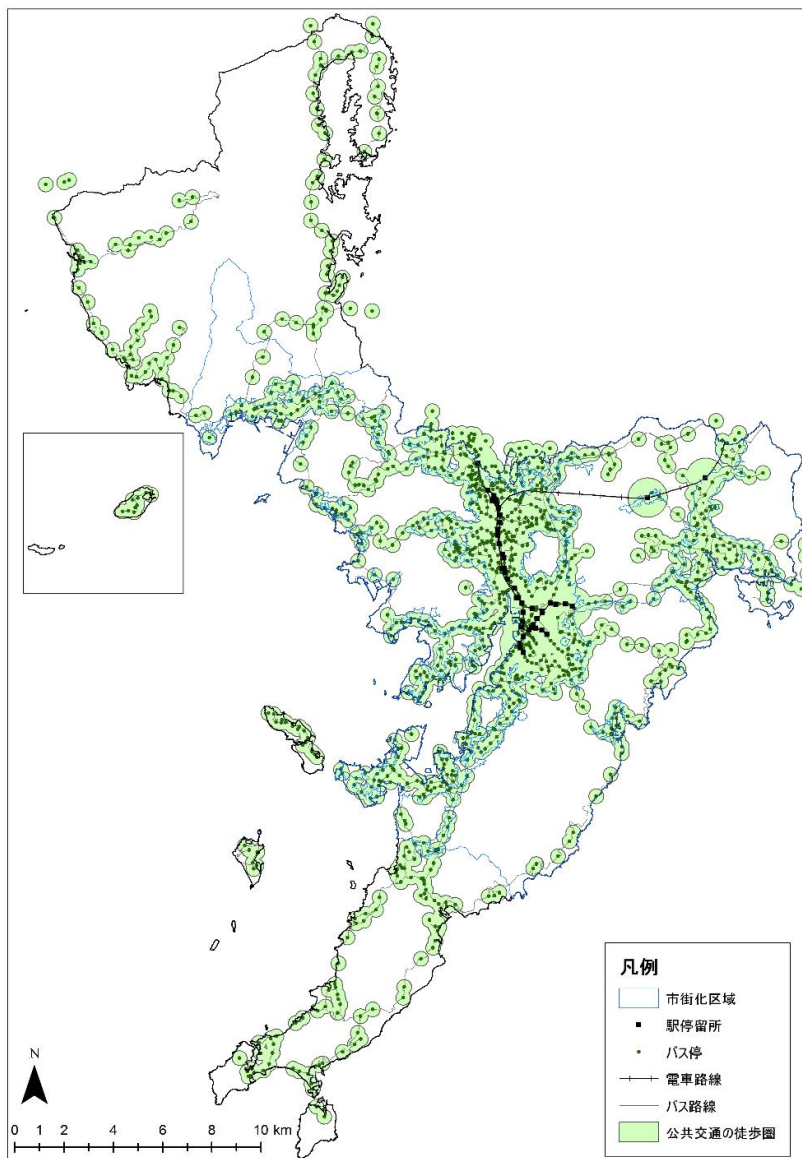
■表 4-1：公共交通路線の徒歩圏人口カバー率 (H30)

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

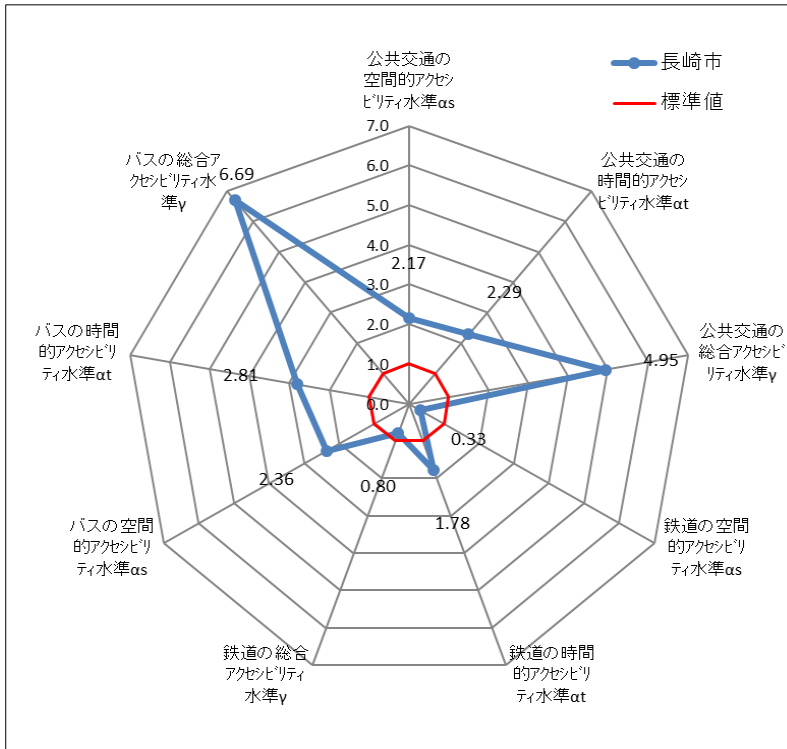
■図 4-2：公共交通機関のカバー状況



3 公共交通の利用しやすさ

路線バス及び路面電車の利用しやすさは全国の標準値を上回り、公共交通を利用しやすい環境にあるといえます。一方で、鉄道は特定エリアのみを運行していることもあり、利用のしやすさは全国の標準値と比べ劣ってます。

■ 図 4-3：時間的・空間的・総合アクセシビリティ



【標準値】

同一の可住地人口密度の市町村における平均的なサービス水準

【時間的アクセシビリティ水準】

運行本数の多少の水準

【空間的アクセシビリティ水準】

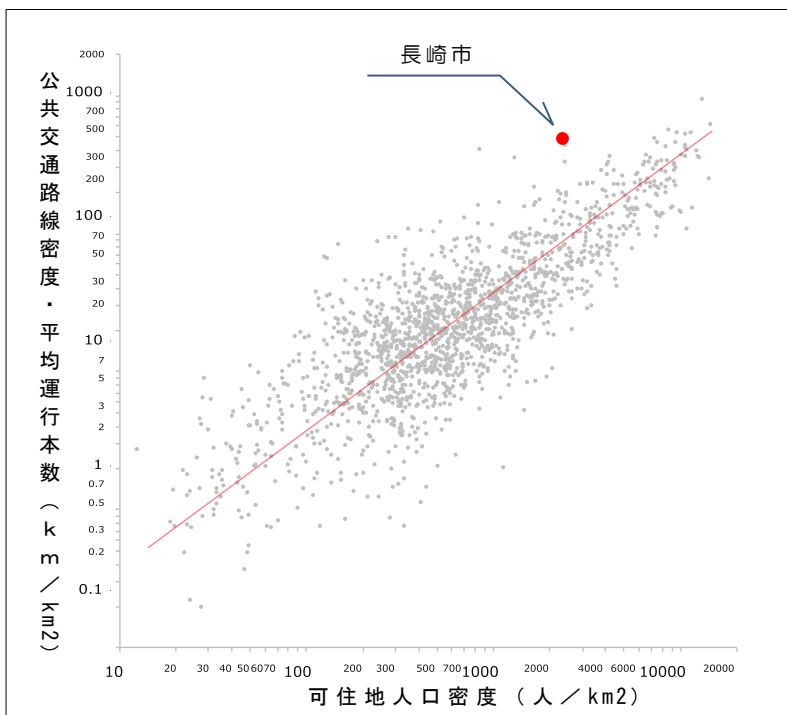
運行路線の多少の水準

【総合アクセシビリティ水準】

総合的な利用しやすさの水準

出典：サービスのアクセシビリティ指標（国土交通省試算値）

■ 図 4-4：総合アクセシビリティ指標の市町村プロット図



※全国の平均的なサービス水準を表す基準回帰線（赤線）よりも上側はサービス水準が全国平均よりも高いことを示す

出典：サービスのアクセシビリティ指標（国土交通省試算値）

第1章
長崎市地域公共交通
計画の概要

第2章
公共交通を取り巻く
現状

第3章
上位計画等の整理

第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する
調査・分析

第6章
これからの公共交通
に向けて

第7章
計画の推進

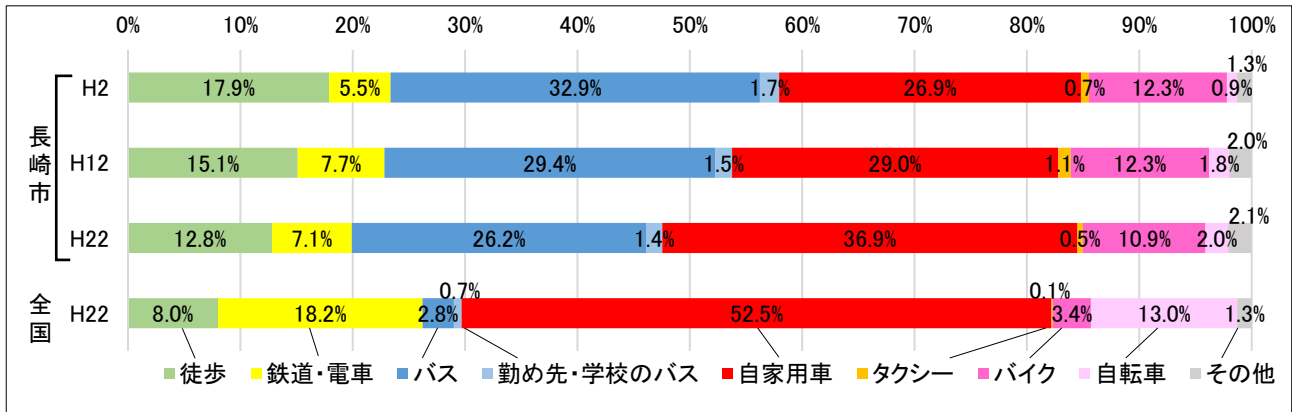
資料編

4 公共交通分担率

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。

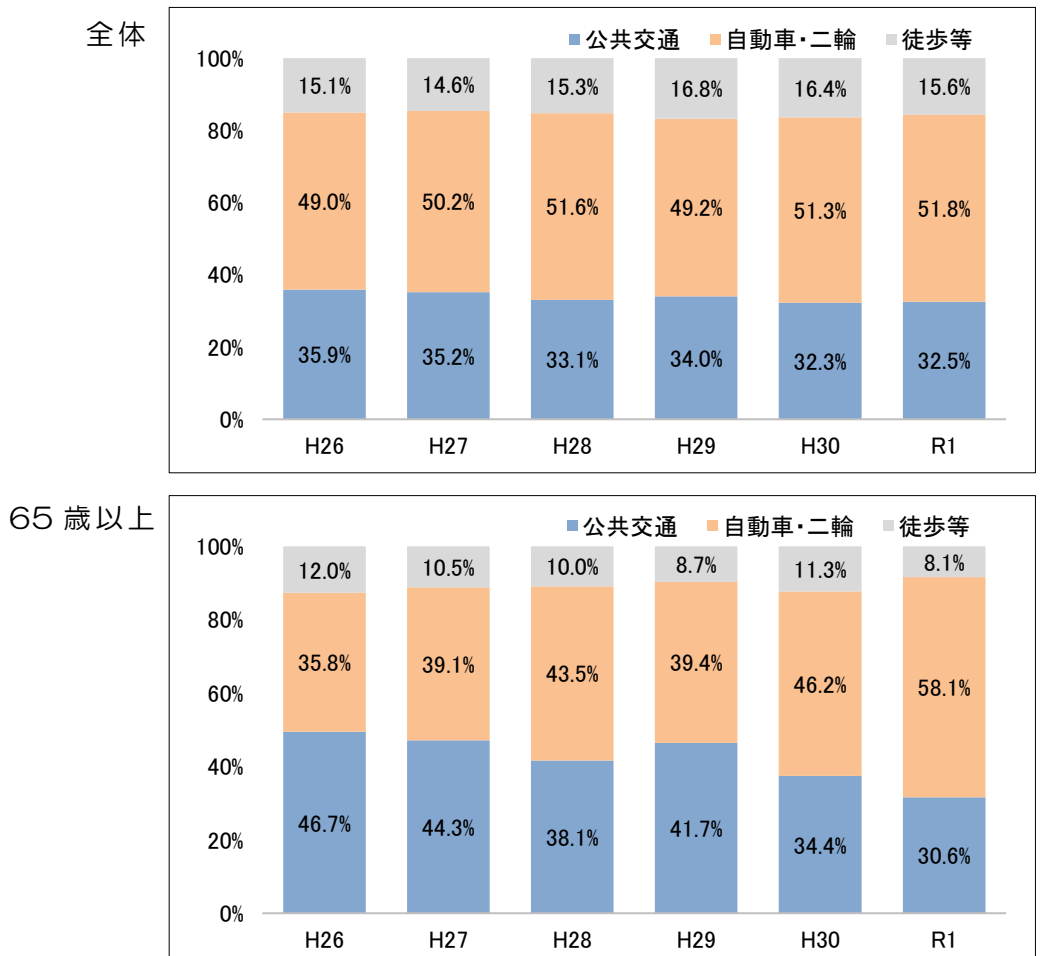
また、市民全体の主要な利用交通手段で、特に65歳以上は、公共交通機関の利用率が減少し、自家用車の利用率が増加している傾向にあります。

■ 図 4-5：通勤・通学者（15歳以上）の交通手段



出典：H22 国勢調査

■ 図 4-6：市民の交通手段



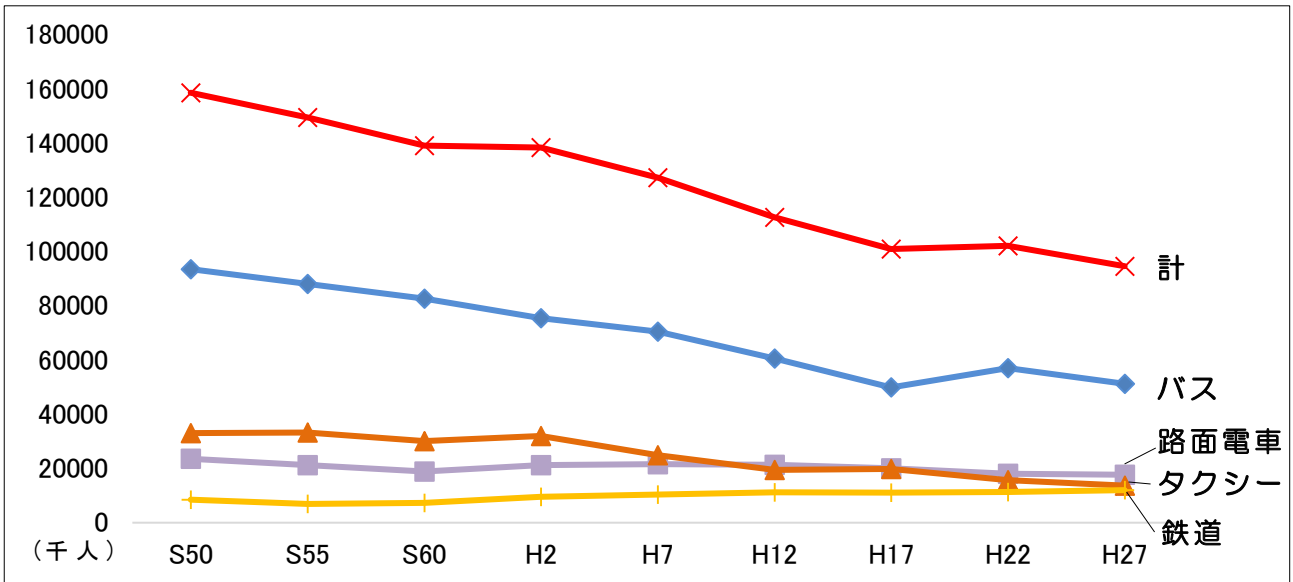
出典：市民意識調査

5 公共交通機関の利用状況

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。

路線バスに限っていえば、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。

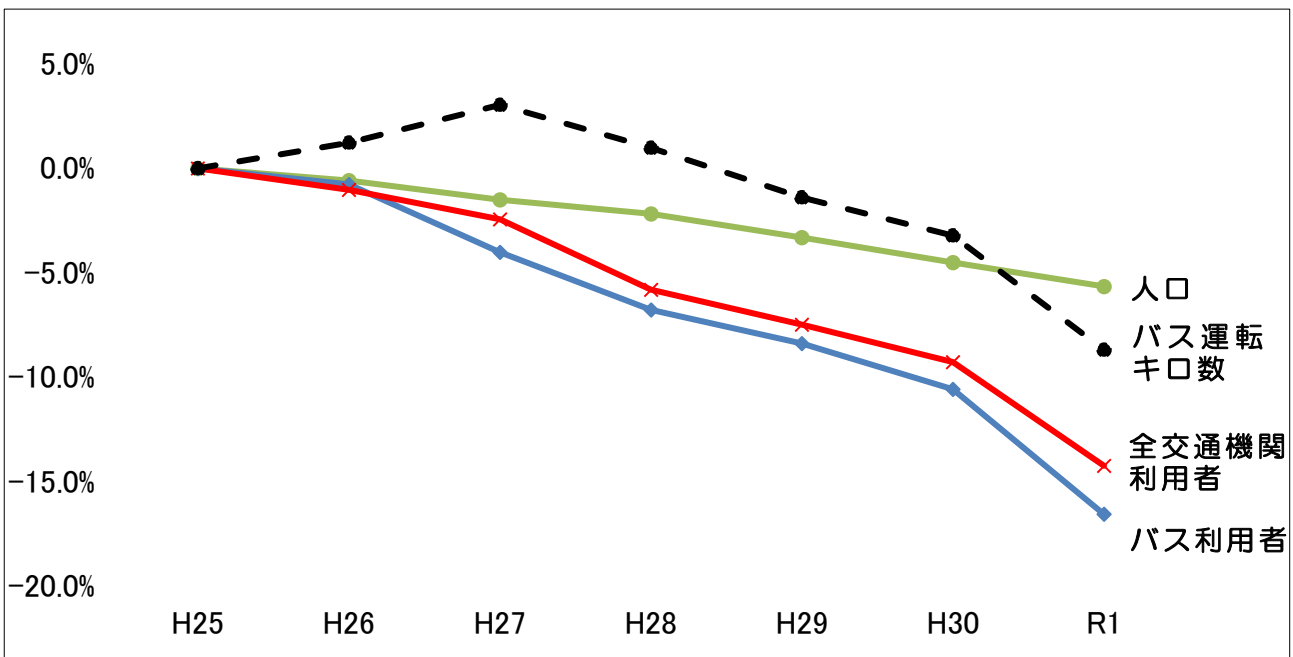
■ 図 4-7：公共交通機関の利用者数の推移



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

(H25=0.0%)



出典：長崎市統計年鑑

第1章
長崎市地域公共交通
計画の概要

第2章
公共交通を取り巻く
現状

第3章
上位計画等の整理

第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する
調査・分析

第6章
これからの公共交通
に向けて

第7章
計画の推進

資料編

(1) 路線バス

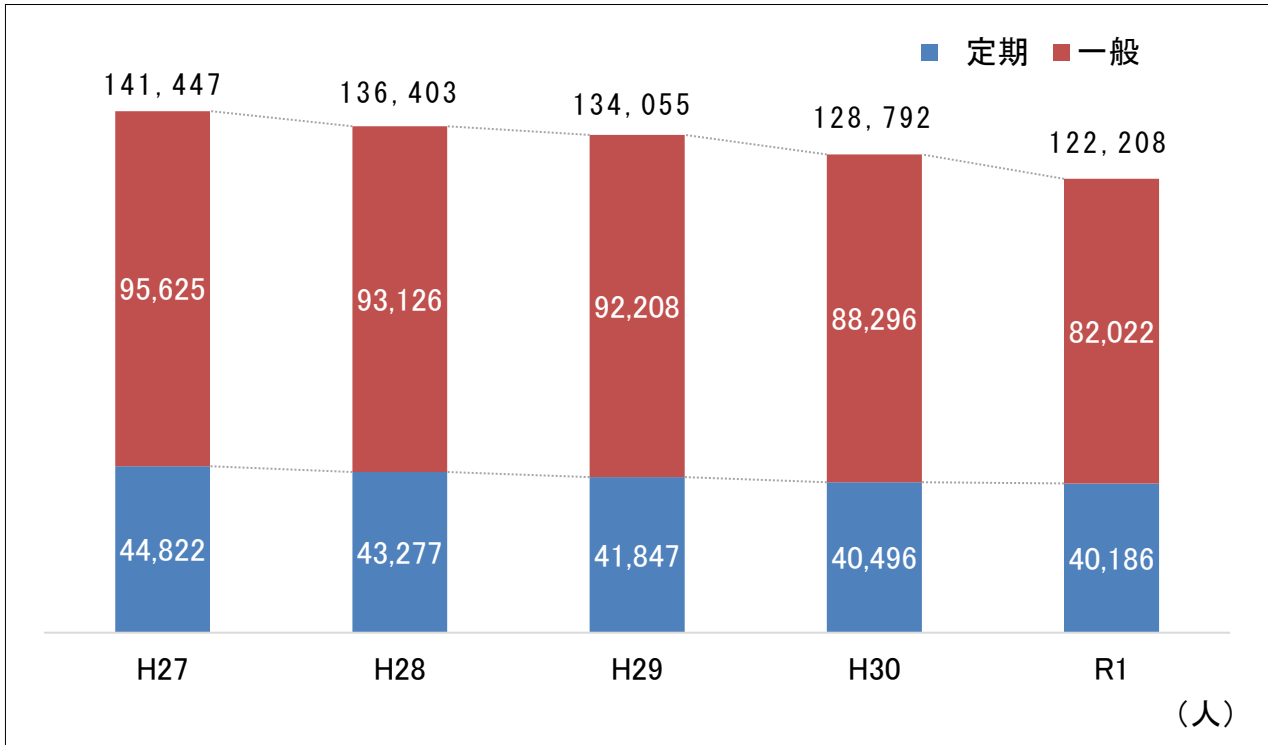
「路線バス」は、ほぼ市内の全域を長崎自動車㈱（長崎バス）と長崎県交通局（県営バス）により運行されています。この他、都心部と西海市とを結ぶ路線をさいかい交通㈱（さいかい交通）が、諫早市とを結ぶ路線を長崎県交通局と長崎県中央バス㈱（県中央バス）が担っています。

■ 図 4-9：バス路線網図



1日平均乗車人員は毎年減少し、令和元年には約12万2千人まで落ち込んでいます。また、乗車人員の内訳は、定期利用が約3割、定期外の一般利用が約7割で、ここ数年その傾向はほぼ変わっていません。

■ 図 4-10 : 路線バス 1日平均乗車人員の推移

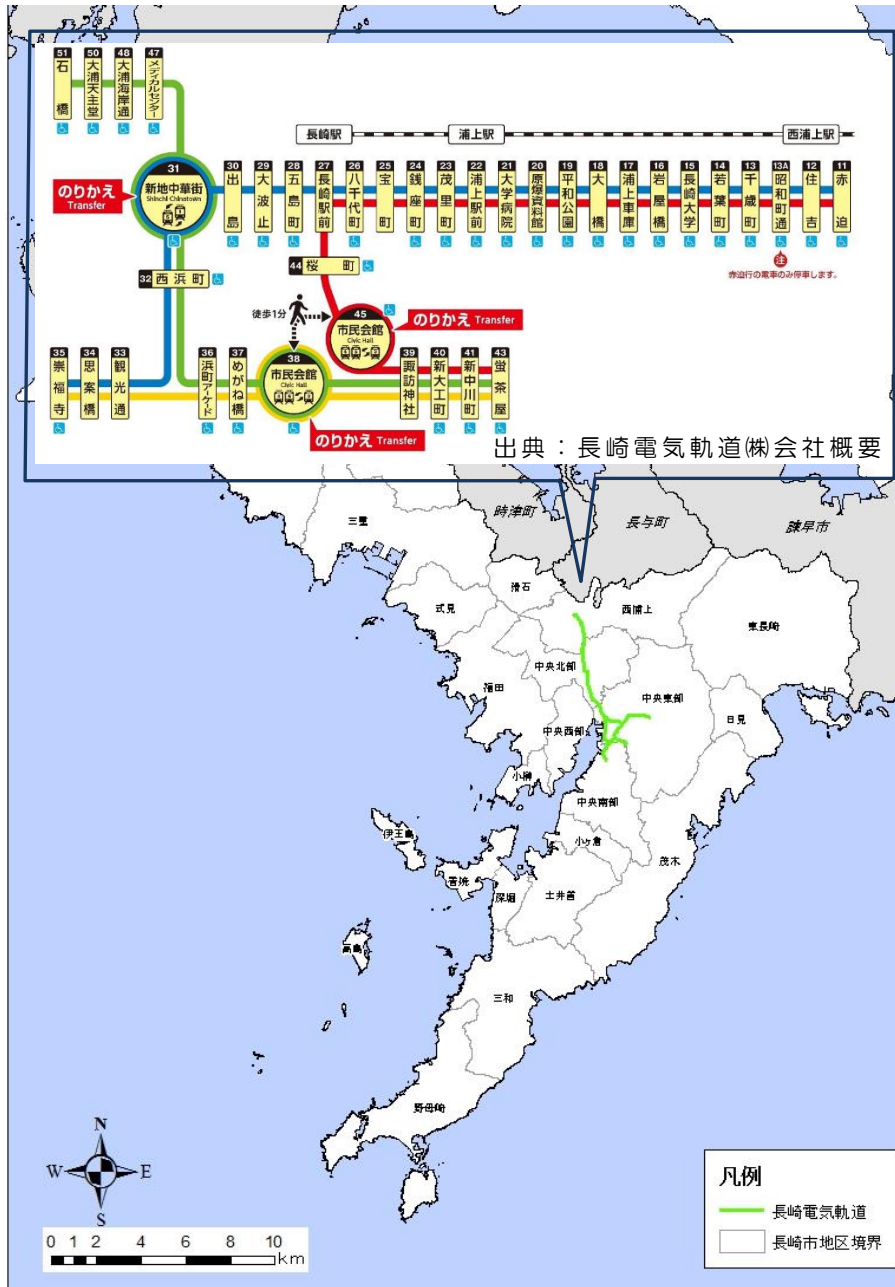


出典：長崎市統計年鑑

(2) 路面電車

「路面電車」は、長崎電気軌道(株)が主に都心部から北部地域（西浦上地区）にかけて5系統で運行しています。停留所は39箇所設けられ、路線延長は11.5kmとなっています。

■ 図 4-11：路面電車路線図



■ 表 4-2：路面電車運行系統

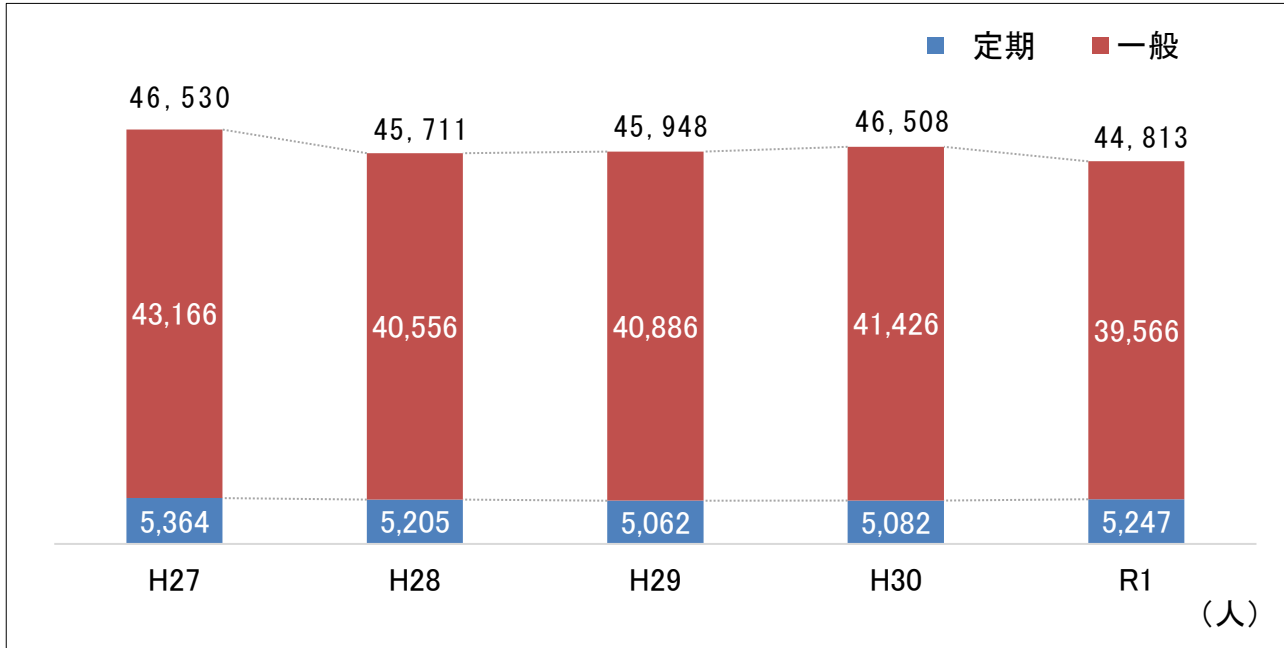
系統	区間	キロ程	所要時間	運行度数	運行間隔
①	赤迫～（西浜町）～崇福寺	7.3	35分	342本	約5分
②	蛸茶屋～（大波止）～赤迫	8.8	43分	1本	深夜最終便
③	赤迫～（桜町）～蛸茶屋	7.4	33分	277本	約6分
④	崇福寺～（浜町アーケード）～蛸茶屋	2.9	16分	98本	約20分
⑤	石橋～（西浜町）～蛸茶屋	3.5	23分	198本	約9分

出典：長崎電気軌道(株)会社概要 R2 年版

1日平均乗車人員は、平成28年に減少し、その後横ばいを続けた後、令和元年度にも減少しています。

また、乗車人員の内訳は、定期利用が1割強で、残りが定期外の一般利用となっています。

■ 図 4-12：路面電車1日平均乗車人員の推移



出典：長崎市統計年鑑

(3) 鉄道

「鉄道」は、九州旅客鉄道(株) (JR九州) が諫早方面から東長崎地区又は長与町を経由し都心部に至る「長崎本線」と「大村線」(市内の営業キロ: 約 16km) を運行し、市内には長崎駅、浦上駅、西浦上駅、道ノ尾駅、現川駅、肥前古賀駅の6駅があります。

長崎駅～浦上駅間は電化複線で、浦上駅～道ノ尾駅間は非電化単線の旧線、浦上駅～肥前古賀駅間は電化単線の新線です。

■ 図 4-13 : J R 路線図



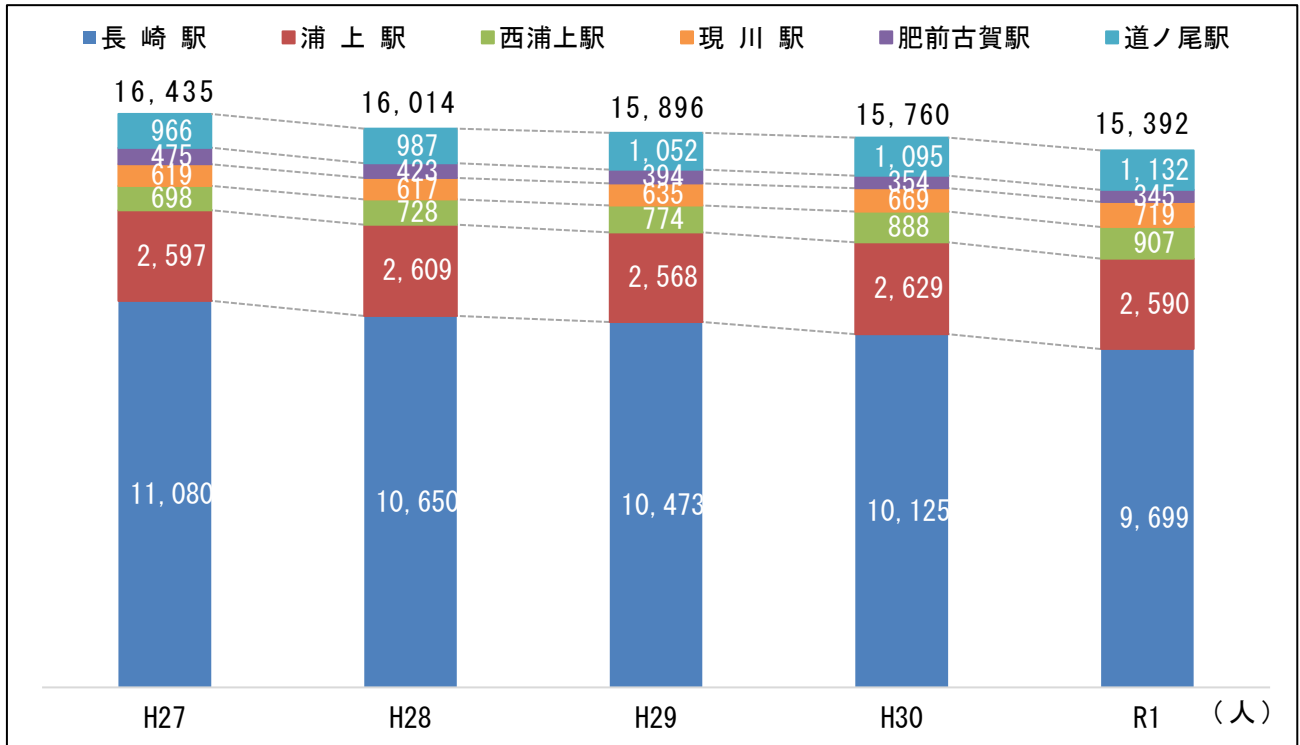
■ 表 4-3 : 運行本数 (単位: 本)

区分	長崎駅	浦上駅	西浦上駅	道ノ尾駅	現川駅	肥前古賀駅
特急列車	46	46	0	0	0	0
普通列車	115	115	48	48	48	42
計	161	161	48	48	48	42

(R3 年現在)

1日平均乗車人員は、全体では平成27年の1万6千人から減少し、駅別では、長崎駅が最も多く約1万人、次いで浦上駅の約2千5百人で、残りの4駅は3百～1千人程度となっています。また、西浦上駅と道ノ尾駅が増加傾向にあります。

■ 図 4-14 : J R 1日平均乗車人員の推移



出典：長崎市統計年鑑

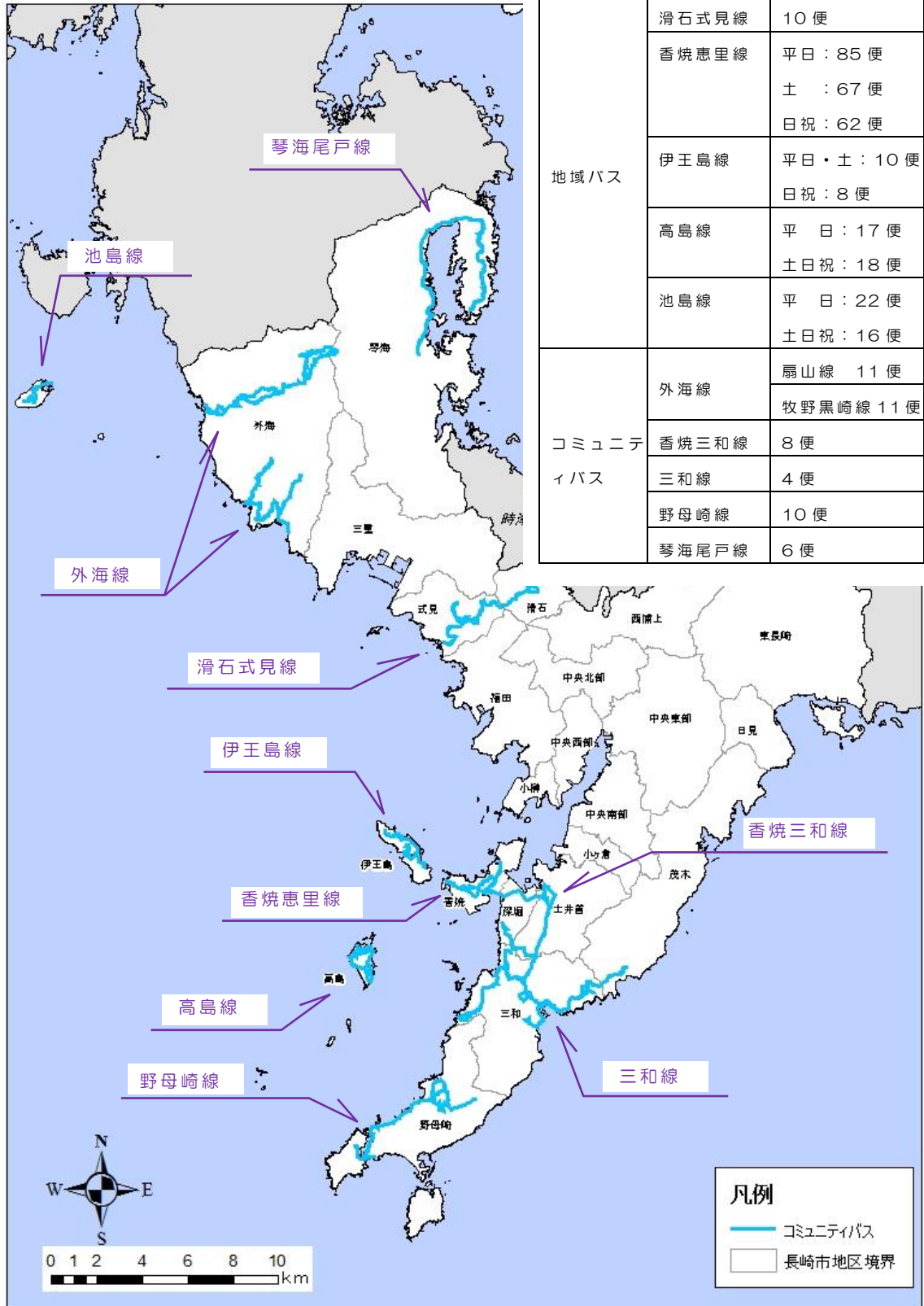
(4) コミュニティバス

「コミュニティバス」は、市内の公共交通空白地域及び不便地域で、地域住民の移動手段を確保するために、長崎市が運行費の一部を補助して運行するバス路線で、本土の北部地域や南部地域及び離島部で 10 路線を運行しています。

■ 図 4-15：コミュニティバス路線図

運行便数 (R3 年現在)

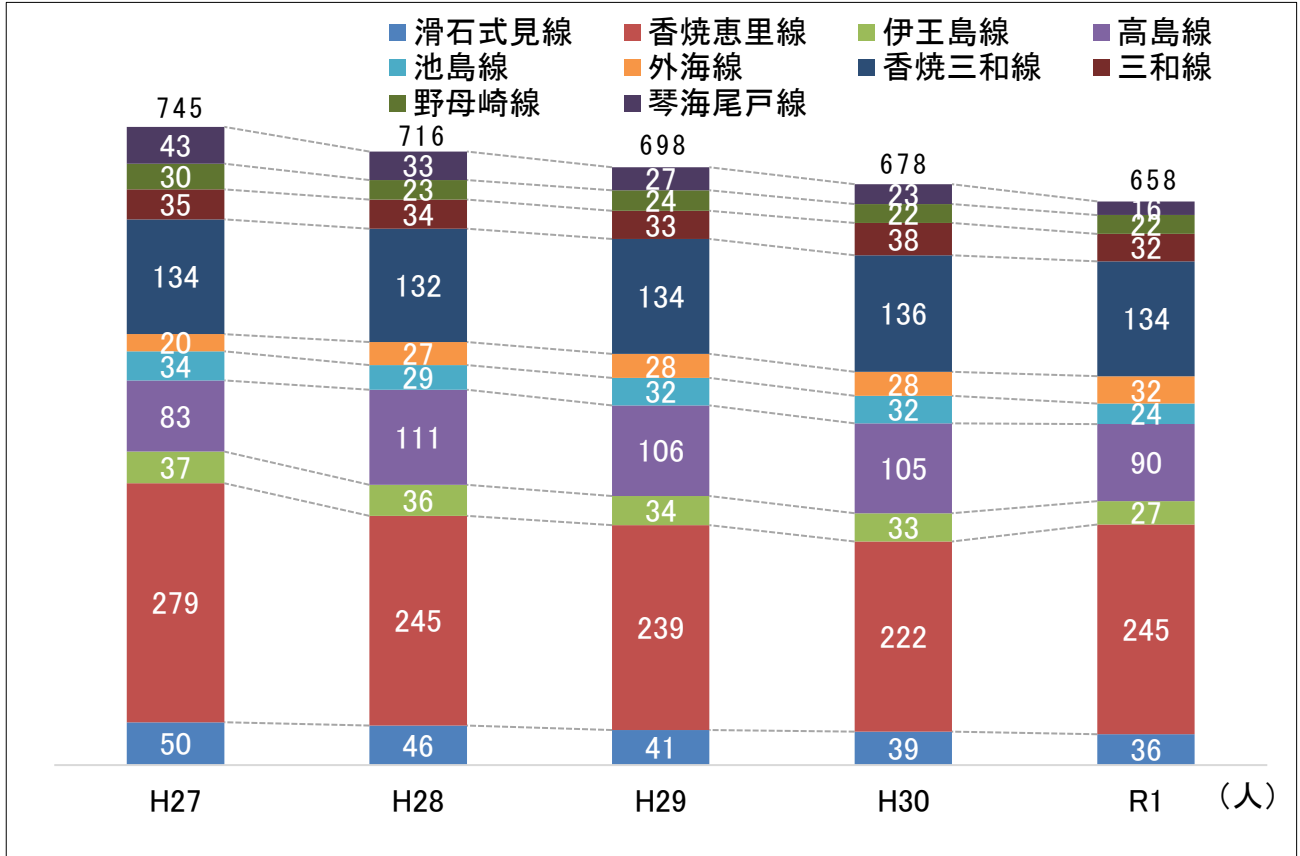
種別	路線名	運行便数
地域バス	滑石式見線	10 便
	香焼恵里線	平日：85 便 土：67 便 日祝：62 便
	伊王島線	平日・土：10 便 日祝：8 便
	高島線	平日：17 便 土日祝：18 便
	池島線	平日：22 便 土日祝：16 便
コミュニティバス	外海線	扇山線 11 便 牧野黒崎線 11 便
	香焼三和線	8 便
	三和線	4 便
	野母崎線	10 便
	琴海尾戸線	6 便



1日平均乗車人員は、全路線合計では毎年減少し、平成29年には700人を切るまでに至り、令和元年は650人程度となっています。

路線別にみると、最も乗車人員の多い路線は香焼恵里線で、全体の1/3程度を占め、次いで香焼三和線が全体の1/5程度を占めています。

■ 図 4-16 : コミュニティバス 1日平均乗車人員の推移

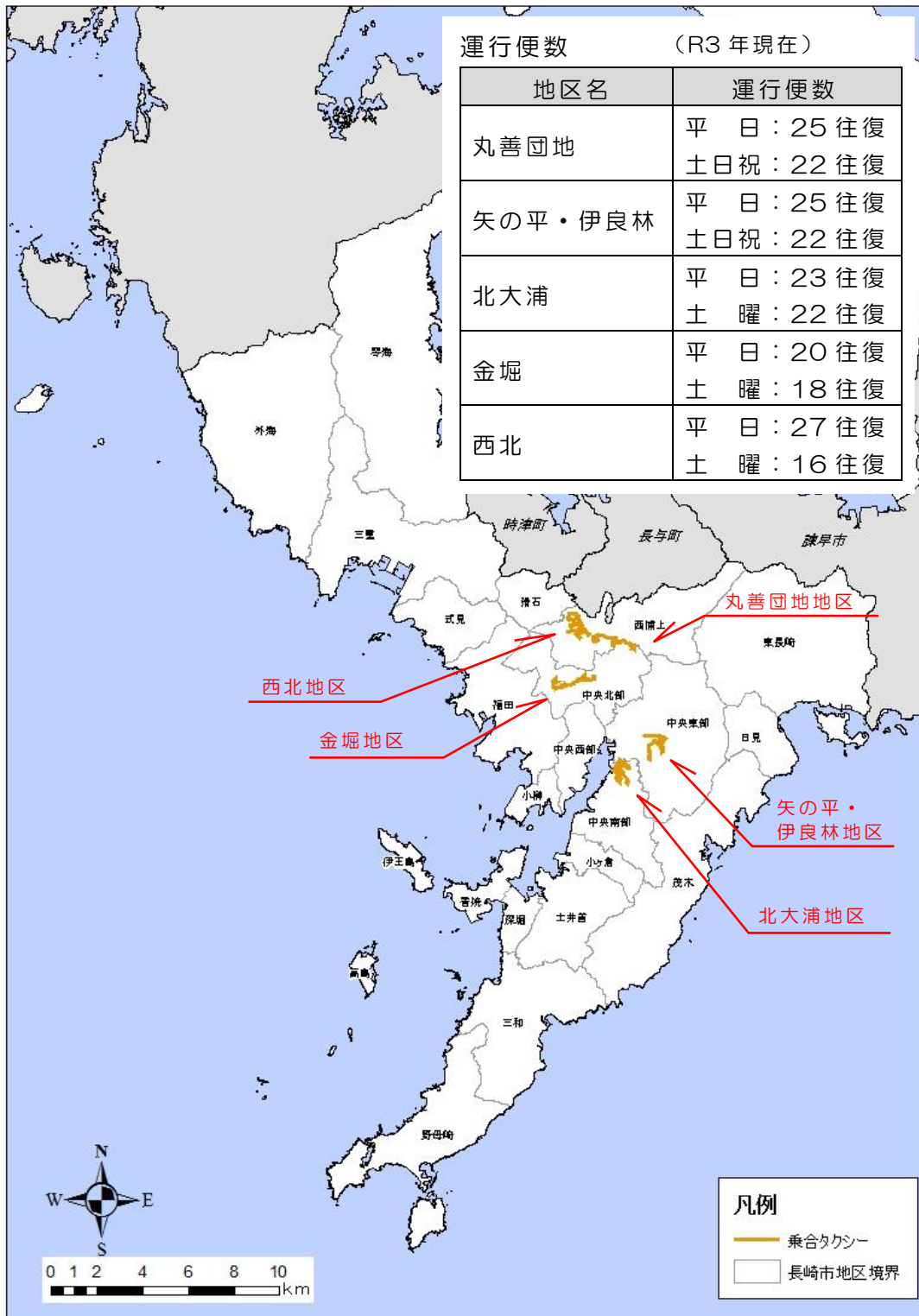


出典：長崎市資料

(5) 乗合タクシー

「乗合タクシー」は、道路環境等の問題から路線バスによる運行が困難な地域で、地域住民の日常生活における移動手段として、ワゴン車型のタクシー車両（定員：10人以下）による定時定路線型の乗合旅客運送で、長崎市が運行費の一部を補助し、丸善団地地区、矢の平・伊良林地区、北大浦地区、金堀地区、西北地区の5地区で運行しています。

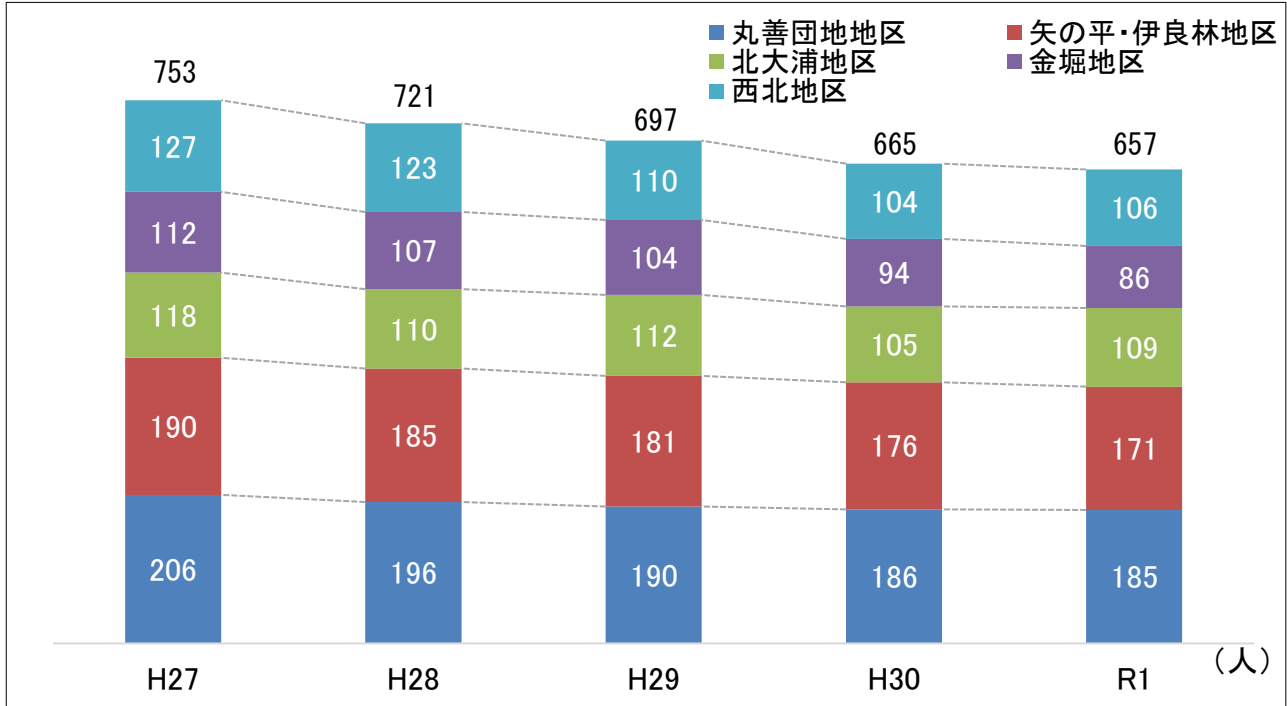
■ 図 4-17：乗合タクシー路線図



1日平均乗車人員は、各地区とも毎年減少し、平成29年度には5地区合計で700人を切り、令和元年度は650人程度となっています。

地区別に見ると、丸善団地地区と矢の平・伊良林地区がそれぞれ全体の1/4程度を占め、2地区で半数を超えています。

■ 図 4-18：乗合タクシー地区別1日平均乗車人員の推移

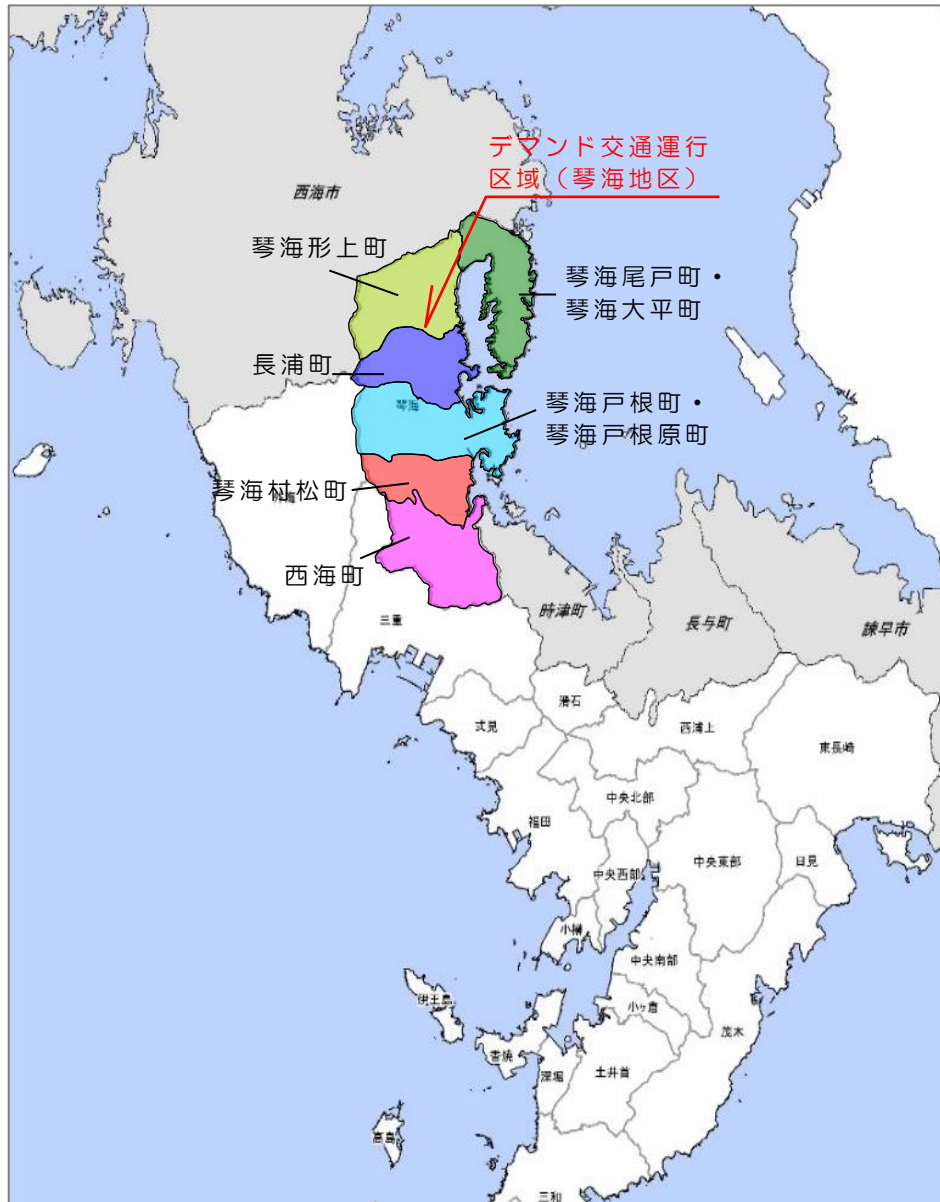


出典：長崎市資料

(6) デマンド交通（琴海地区）

「デマンド交通」は、小型タクシーの車両を使い、予約が入った場合のみ運行するもので、現在、琴海地区内の6地区（北部：琴海尾戸町・琴海大平町、琴海形上町、中部：長浦町、琴海戸根町・琴海戸根原町、南部：琴海村松町、西海町）において、長崎市が運行費の一部を補助し運行しています。

■ 図 4-19：デマンド交通（琴海地区）運行区域図

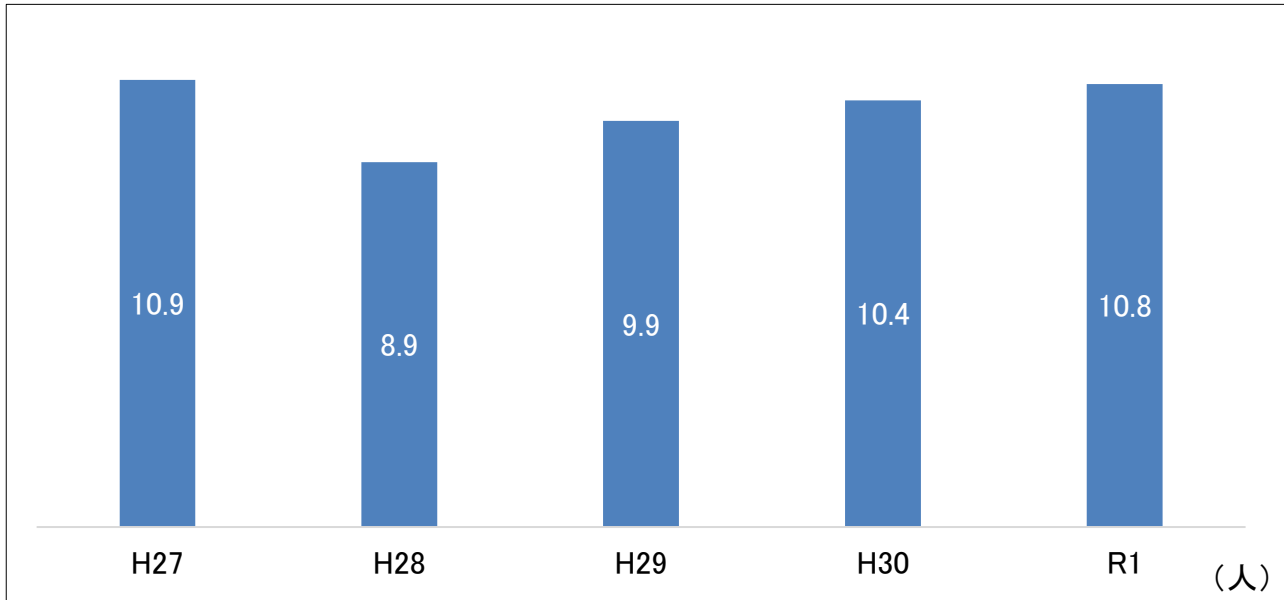


路線名	運行便数
デマンド交通 (琴海地区)	8 便

(R3 年現在)

1日平均乗車人員は、毎年減少していましたが、平成29年度には増加に転じ、その後増加傾向にあります。

■ 図 4-20 : デマンド交通（琴海地区）1日平均乗車人員の推移



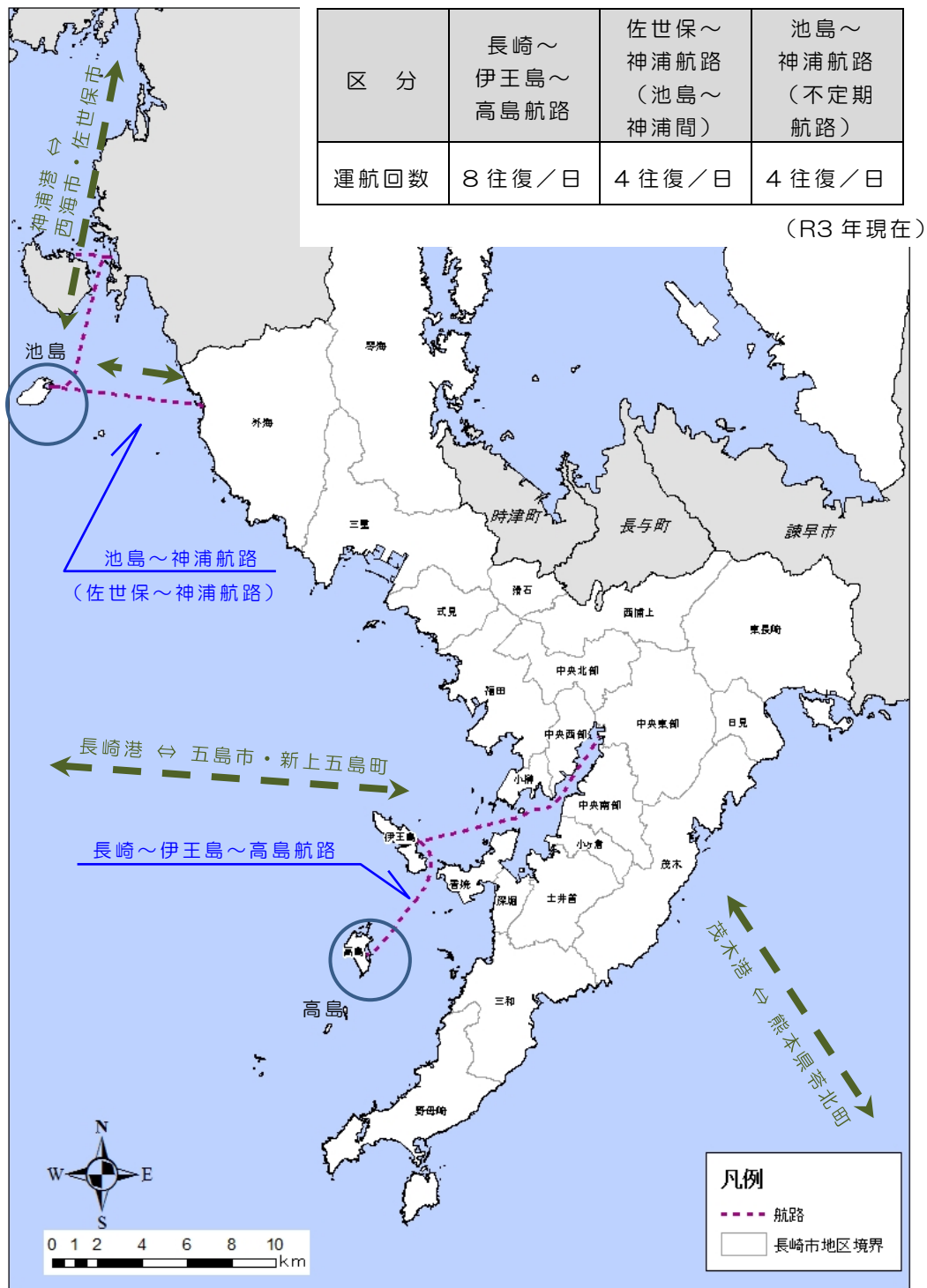
出典：長崎市資料

(7) 船舶

「船舶」は、市域内航路では高島と都心部（大波止）を結び長崎～伊王島～高島航路、池島と神浦とを結び池島～神浦航路で、高速船やフェリーなどを運航し、離島住民の島外への唯一の移動手段として地域の足を担っています。

また、市域と市域外とを結び航路は、長崎港と五島市・新上五島町、茂木港と熊本県 苓北町、神浦港と西海市・佐世保市を結び航路があり、フェリーや高速船が運航されています。

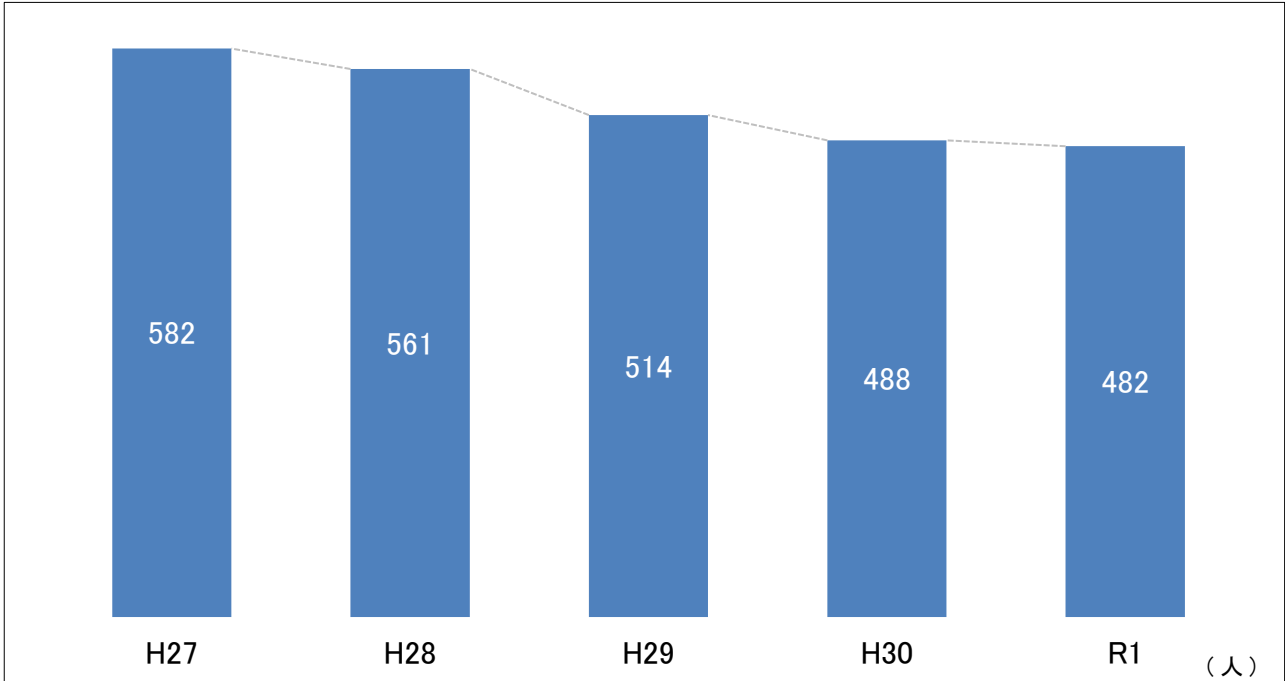
■ 図 4-21：離島航路図



市域内航路での1日平均乗船人員は、長崎～伊王島～高島航路は減少傾向にあり、平成30年は500人を切っています。

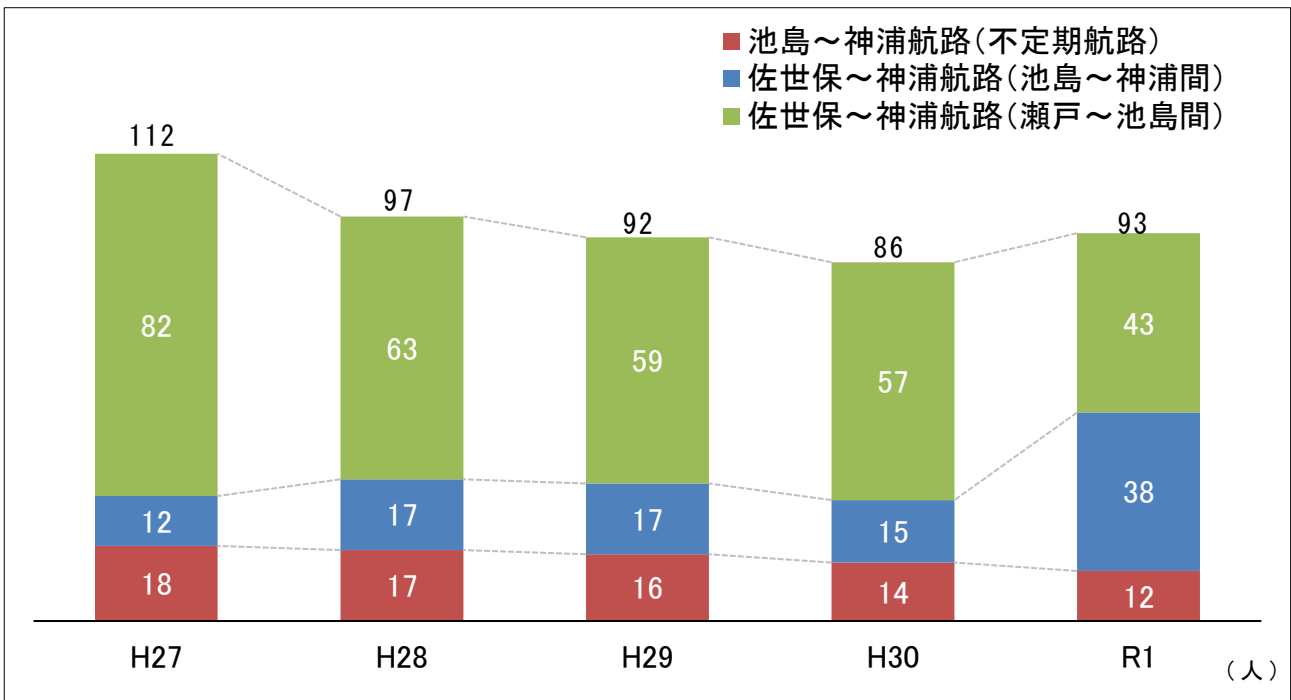
また、池島発着の航路でも近年は減少傾向にあり、令和元年は約90人が利用しています。

■ 図 4-22：1日平均乗船人員の推移（長崎～伊王島～高島航路）



出典：長崎市資料

■ 図 4-23：1日平均乗船人員の推移（池島発着航路）



出典：長崎市資料

6 事業者の経営環境

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きていましたが、現在は、運輸部門の赤字をそれ以外の収益で賄いながら、路線の維持を図るという状態が続いている中、新型コロナウイルス感染症の影響により収入が大幅に減少し路線の維持も難しい状況となってきています。

また、交通事業者の経営環境として、全国的に運転手の不足や高齢化が進み、長崎市内の交通事業者も、同様の問題を抱えています。

そのような状況の中でも、交通事業者の経営努力により、長崎市内の路線バスの1キロあたりの賃率は九州他県の平均よりも安く、また路面電車の運賃は均一運賃として全国で最も安くなっています。

■表 4-4：自動車運送事業（運転手）の就業構造

	バス	タクシー	トラック	全産業平均
運転者	13万人 (平成29年度)	31万人 (令和元年)	87万人 (令和元年)	—
平均年齢	50.7歳 (令和元年)	59.7歳 (令和元年)	48.5歳 (令和元年)	42.9歳 (令和元年)

出典：R2年版交通政策白書（国土交通省）

■表 4-5：路線バスの1キロあたり賃率（R3年度）

事業者名	1キロあたりの賃率（円/km）
長崎自動車(株)	27.50
さいかい交通(株)	27.50
長崎県営バス (競合区間)	33.00 (27.50)
長崎県営バス (競合区間)	33.00 (27.50)
九州平均	36.37 (H28*)

※：H28年度版九州運輸要覧（九州運輸局）

第5章

公共交通に関する調査・分析

1	公共交通に関するアンケート調査	55
	（1）調査概要	55
	（2）アンケート調査から見える傾向	56
2	公共交通に係る現況分析	57
	（1）主要地点間の運行状況	57
	（2）主要地点間の利用状況	59
	（3）路線バスの時間帯別の運行便数と利用者数の関係	62
	（4）主要地点間の所要時間	63
	（5）主要地点間の収支状況	64
	（6）支線・航路の収支状況	66
3	公共交通に係る将来シミュレーション	68
	（1）人口と利用者数の推計	68
	（2）主要地点間の将来利用者減少率（推計値）	69
	（3）主要地点間の将来収支率（推計値）	70
4	公共交通の需要と供給の関係	72
	（1）路線バスの運行状況	72
	（2）地区ニーズと必要運行便数、実運行便数の関係	74

第5章 公共交通に関する調査・分析

1 公共交通に関するアンケート調査

(1) 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である。

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

(2) アンケート調査から見える傾向

公共交通に関するアンケート調査から見える傾向は下記のとおりです。

■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"> ・市民の44%が日常的に公共交通機関を利用している ・「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 ・「通勤」「通学」「仕事」での利用は、ほとんどが65歳未満である ・「通院」での利用は、65歳以上が比較的多い
公共交通の利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・年齢層が高くなるにつれて利用頻度は低くなる ・郊外部ほど利用頻度が低い
公共交通のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・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
公共交通を利用しない（しなくなる）理由	<ul style="list-style-type: none"> ・「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
将来の公共交通維持について	<ul style="list-style-type: none"> ・「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
現在のサービス水準維持の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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
最低限必要な運行間隔	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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

※詳細は、資料編 P1～P14 参照

2 公共交通に係る現況分析

(1) 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、小櫛地区、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～小櫛	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

第1章
長崎市地域公共交通
計画の概要

第2章
公共交通を取り巻く
現状

第3章
上位計画等の整理

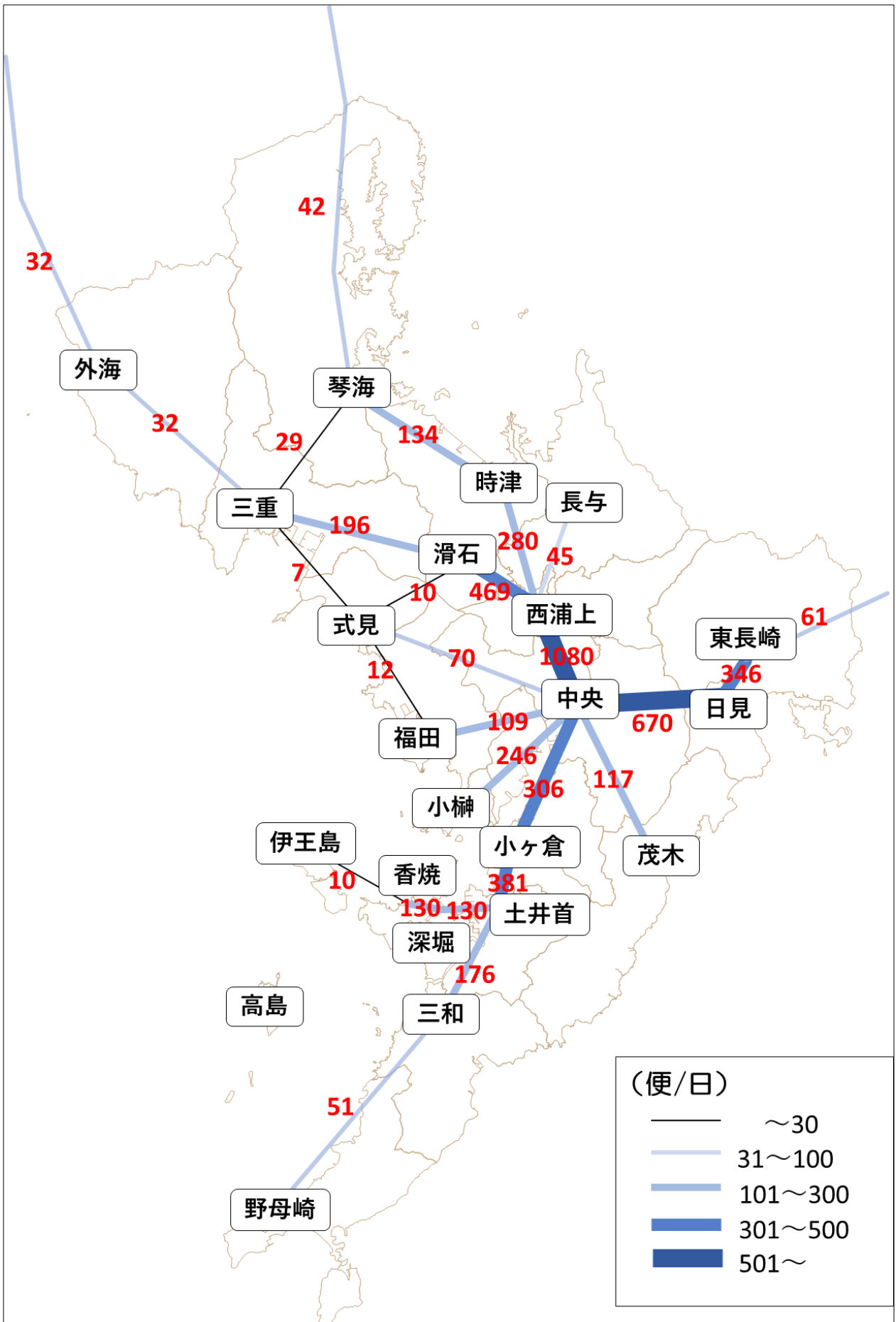
第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する
調査・分析

第6章
これからの公共交通
に向けて

第7章
計画の推進

資料編



■ 図 5-1 : 主要地点間の運行便数 (平日) [R1]

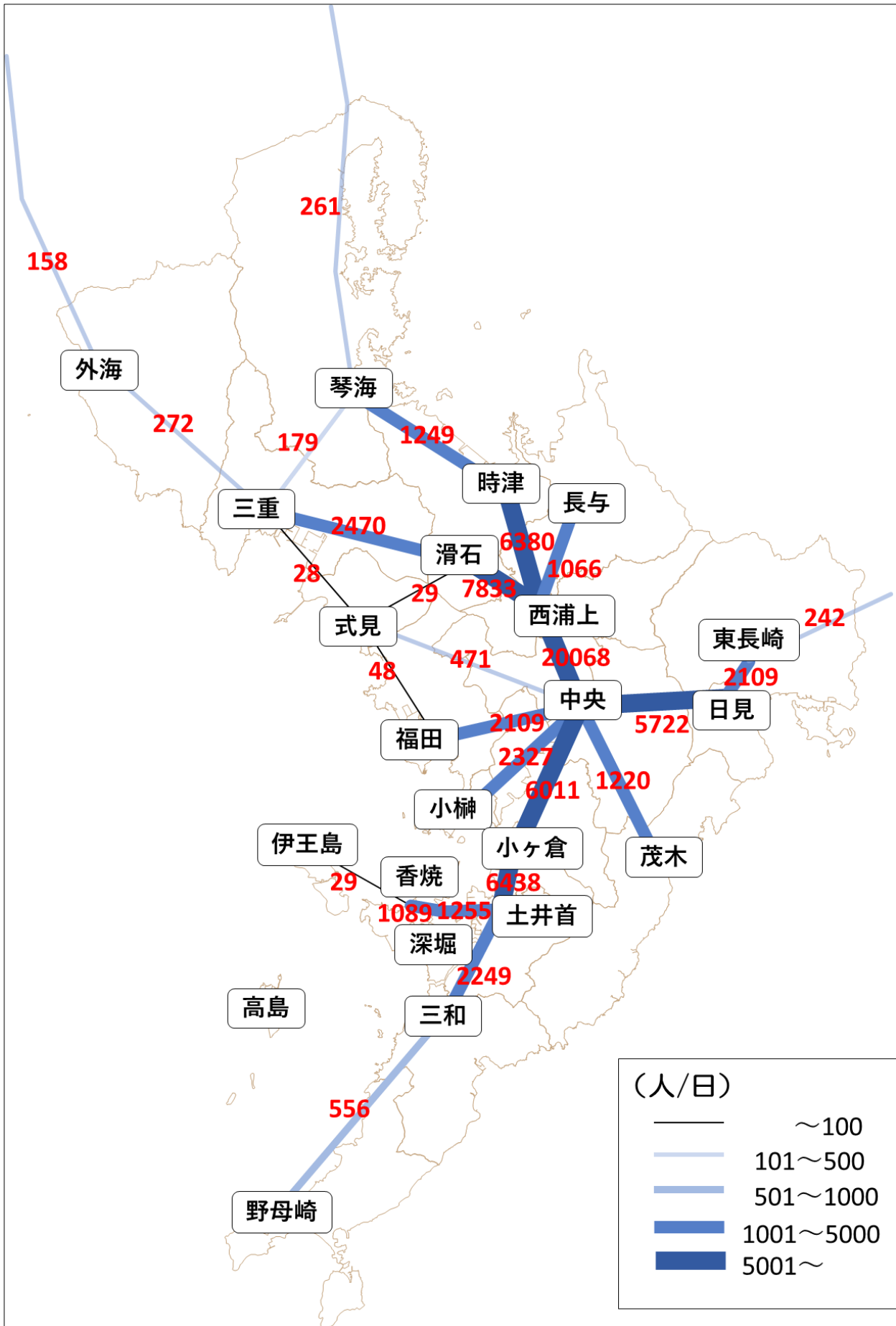
(2) 主要地点間の利用状況

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)

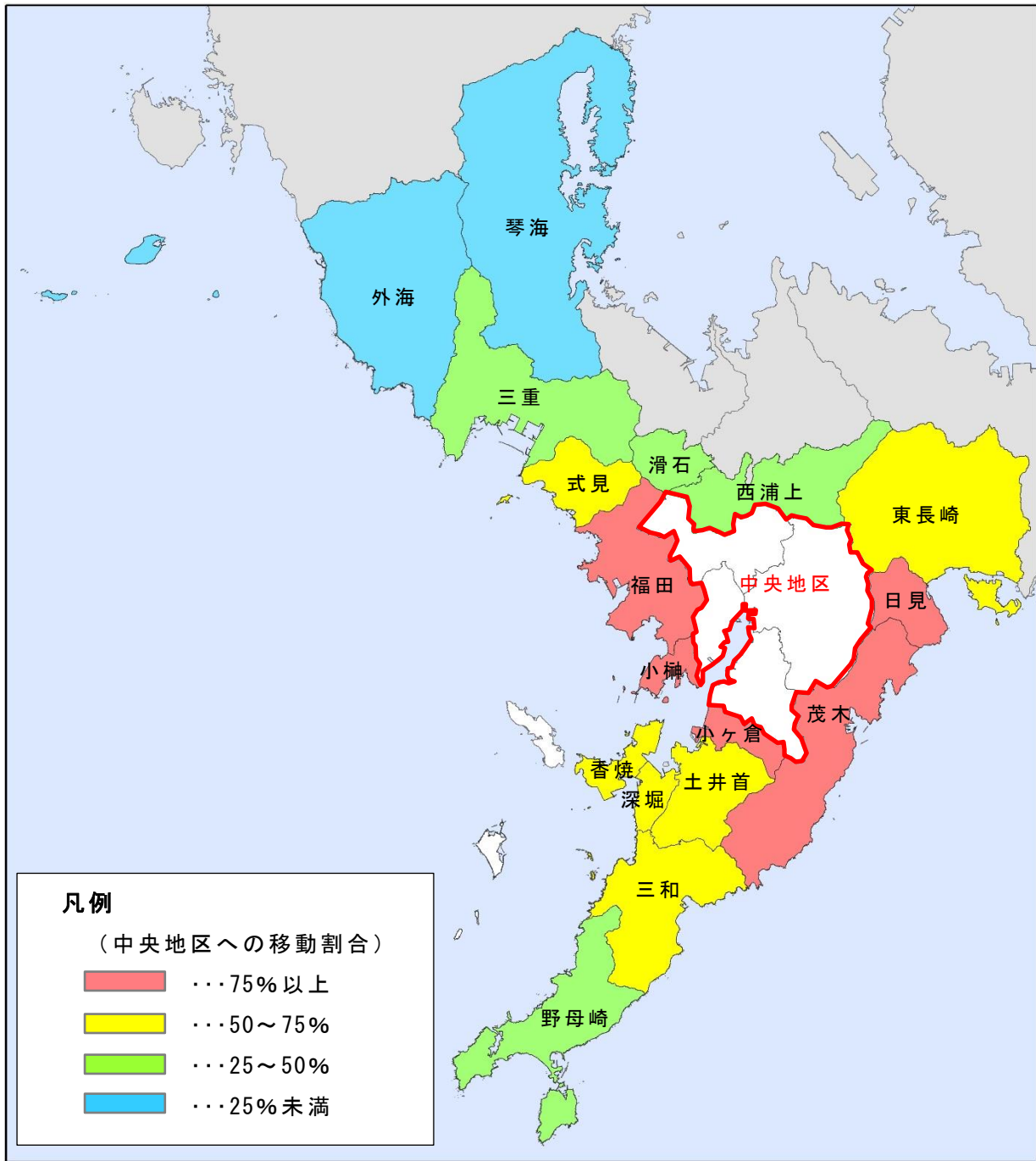
- 中央地区と各地区(式見地区、福田地区、小櫛地区、小ヶ倉地区、茂木地区)との間で多くの利用がみられます。
- 東部地域(東長崎地区、日見地区)では、中央地区方面との間で多くの利用がみられます。また、一定の都市機能施設が集積している東長崎地区では地区内の移動割合も比較的高くなっています。
- 南部地域(土井首地区、深堀地区、香焼地区、三和地区)では、中央地区方面との間で多くの利用がみられますが、土井首地区までの移動も一定数みられます。また、伊王島地区や野母崎地区では地区内の移動割合が最も高い状況となっています。
- 北部地域(西浦上地区、滑石地区、三重地区)では、主に中央地区方面との間で利用が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

(3) 路線バスの時間帯別の運行便数と利用者数の関係

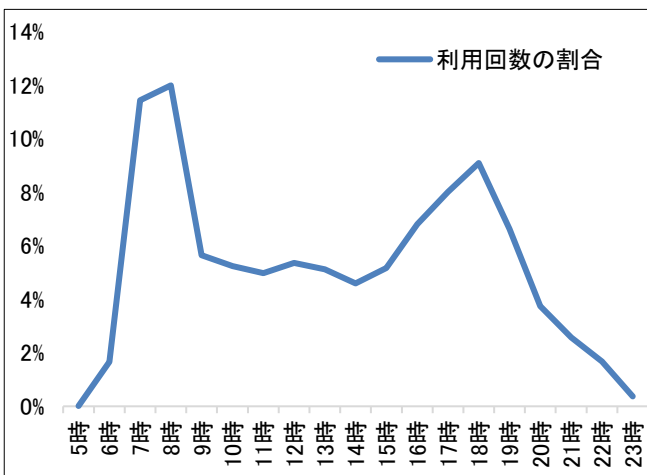
路線バスの時間帯別の運行便数と利用状況を分析した結果、以下のことがわかりました。

- ・ 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。

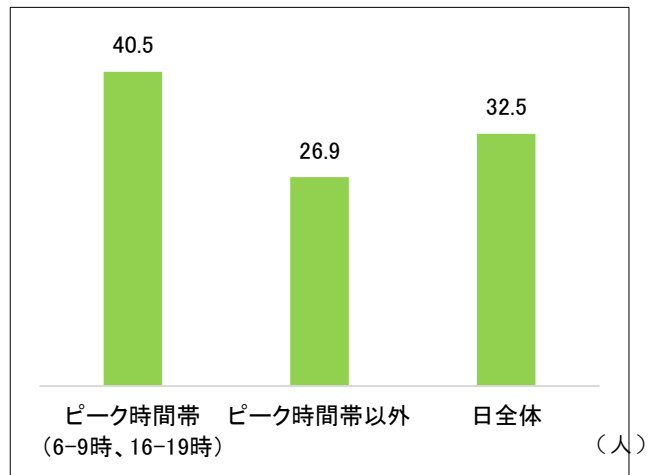


路線バスでは、時間帯によっては便数の調整により効率化できる余地が残されている可能性があります。

■ 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

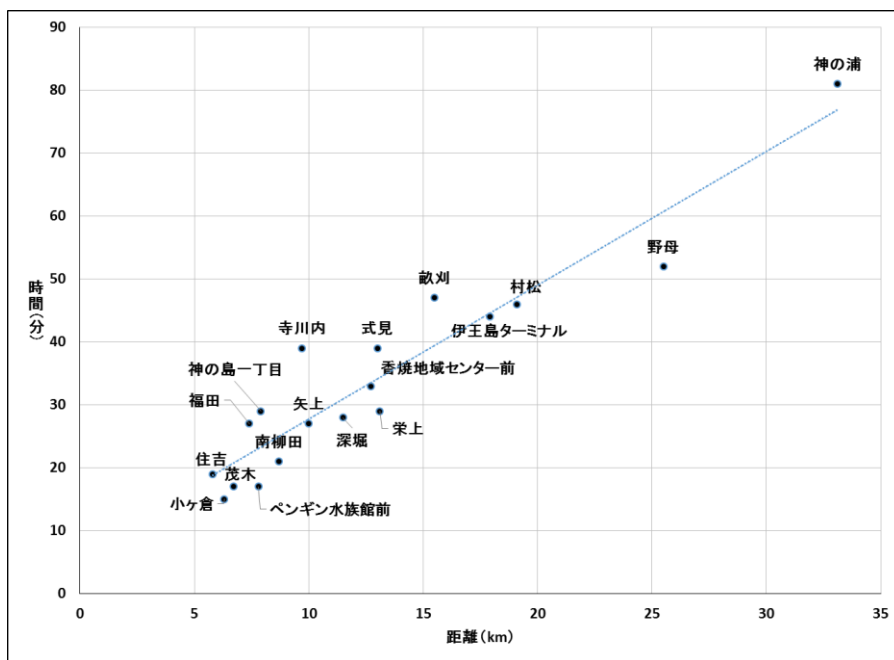
(4) 主要地点間の所要時間

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

	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

(5) 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。

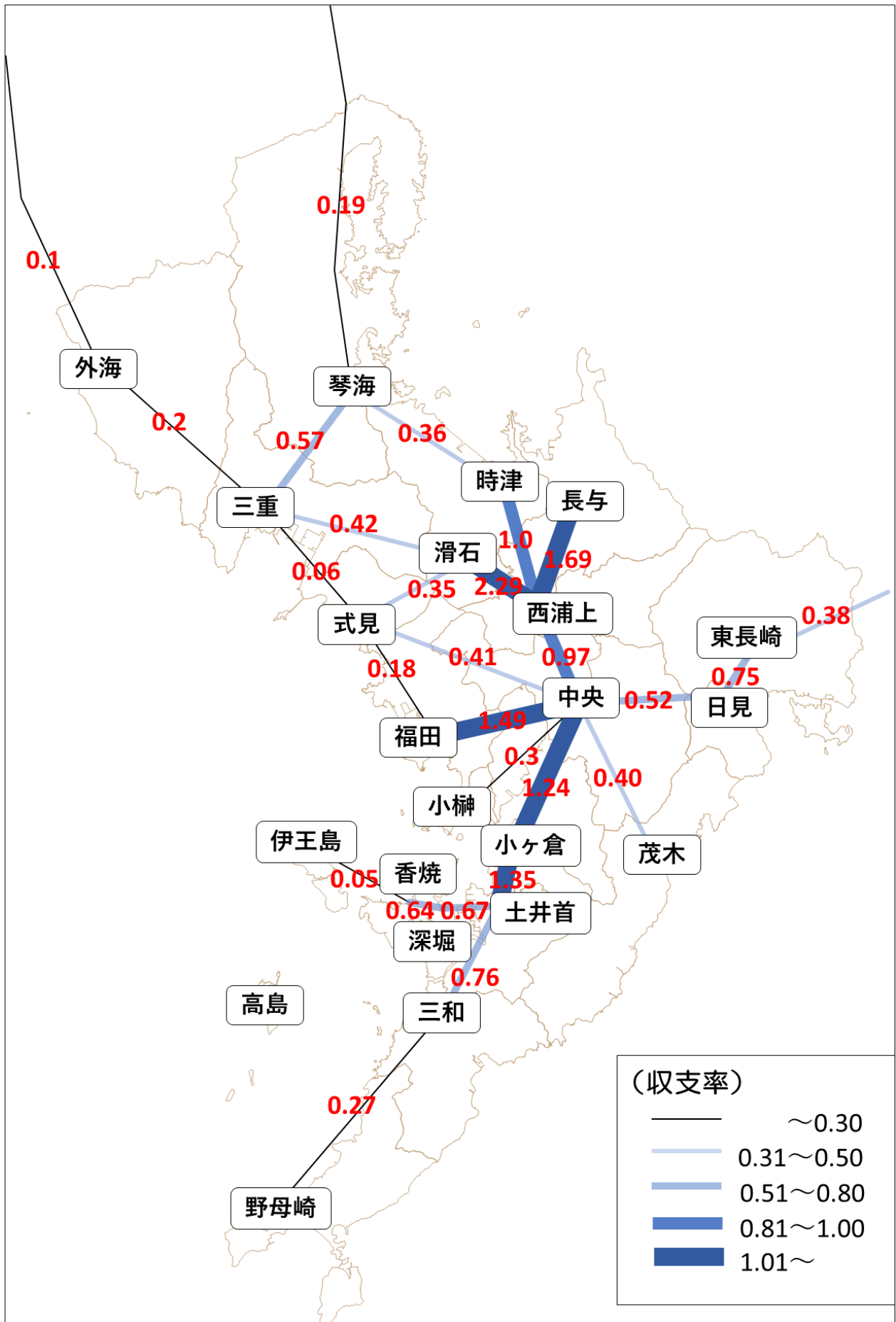
- ・収支バランスが良好（収支率が概ね 1.0 を上回る）であるのは、主に中央地区とその周辺部を結ぶ一部の幹線です。
- ・収支バランスがとれていない（収支率が概ね 0.5～1.0）のは、主に郊外部を結ぶ路線です。
- ・収支バランスが悪い（概ね 0.5 を下回る）のは、主に西彼杵半島の西沿岸部や香焼と伊王島を結ぶ路線です。

■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

第1章
長崎市地域公共交通
計画の概要

第2章
公共交通を取り巻く
現状

第3章
上位計画等の整理

第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する
調査・分析

第6章
これからの公共交通
に向けて

第7章
計画の推進

資料編

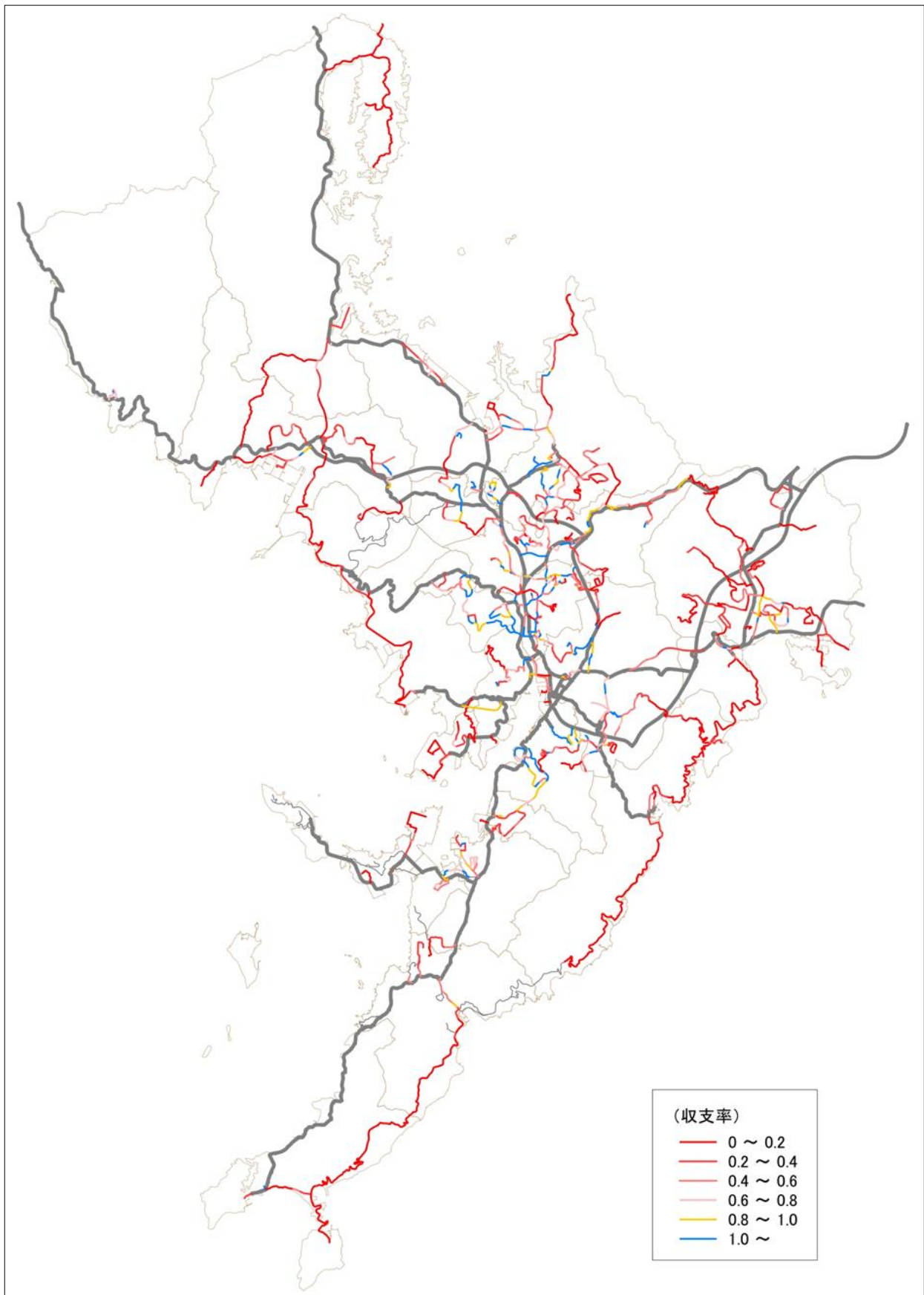
(6) 支線・航路の収支状況

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

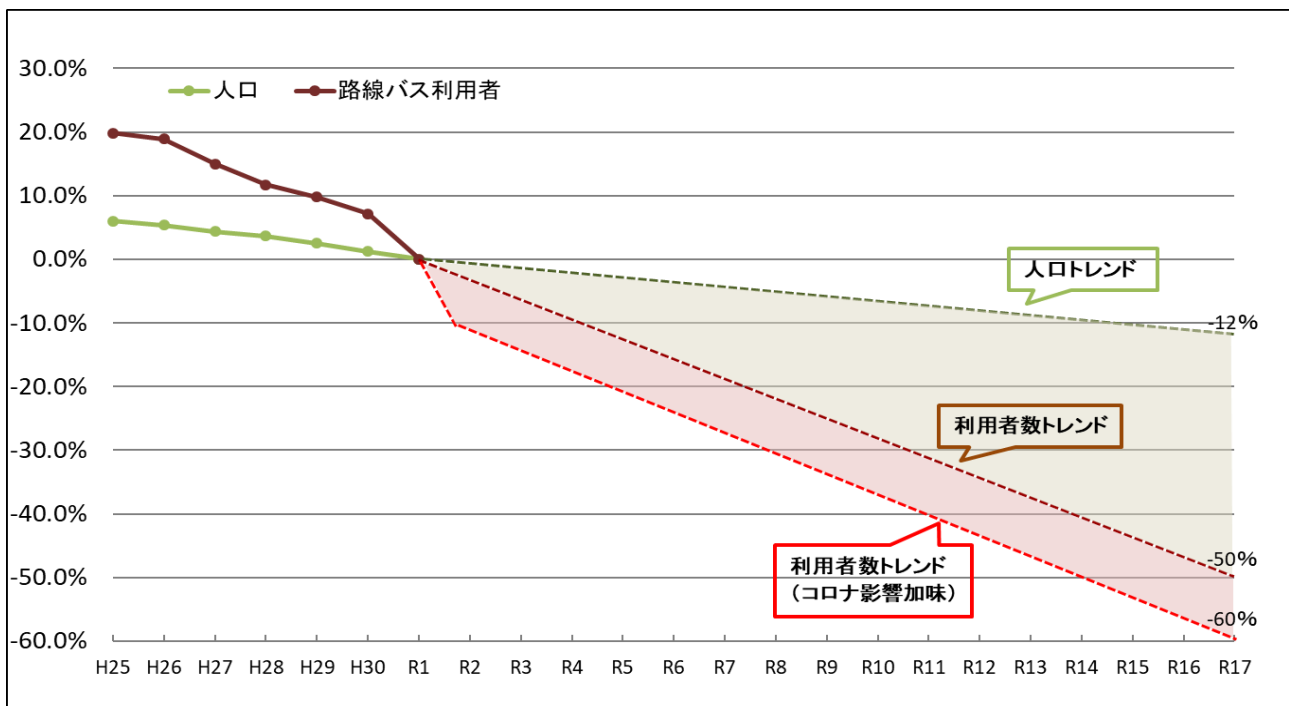
3 公共交通に係る将来シミュレーション

(1) 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



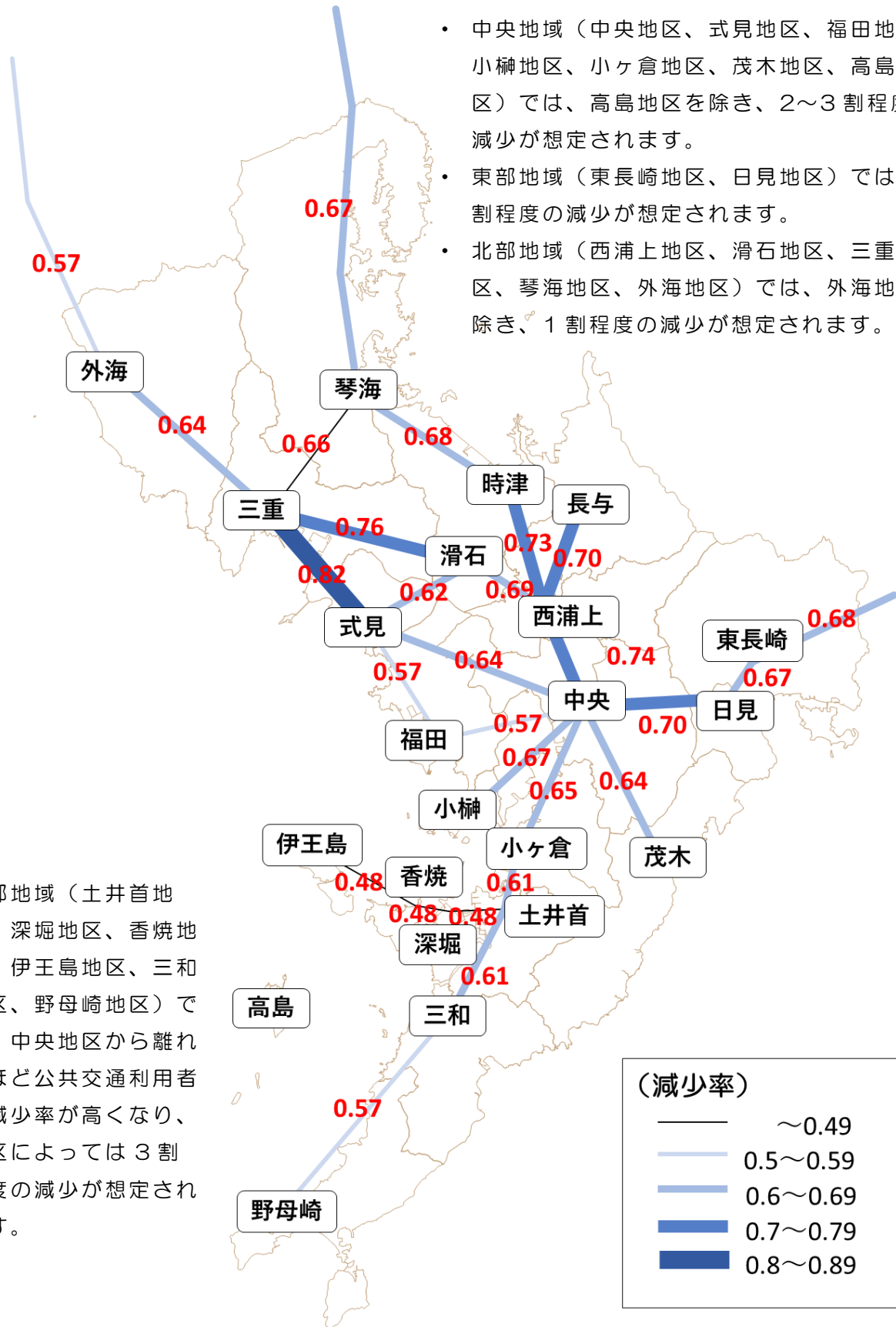
■ 表 5-6：ケース別運賃、運行頻度推計

		現在（例）	R 17 年
人口減少率ベース	運賃	160 円	180 円
	運行頻度	30 分	40 分
利用者減少率ベース	運賃	160 円	320 円
	運行頻度	30 分	60 分
利用者減少率ベース +コロナ影響継続	運賃	160 円	400 円
	運行頻度	30 分	70 分

(2) 主要地点間の将来利用者減少率（推計値）

- 中央地域（中央地区、式見地区、福田地区、小榊地区、小ヶ倉地区、茂木地区、高島地区）では、高島地区を除き、2～3割程度の減少が想定されます。
- 東部地域（東長崎地区、日見地区）では、1割程度の減少が想定されます。
- 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、外海地区を除き、1割程度の減少が想定されます。

- 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、中央地区から離れるほど公共交通利用者の減少率が高くなり、地区によっては3割程度の減少が想定されます。

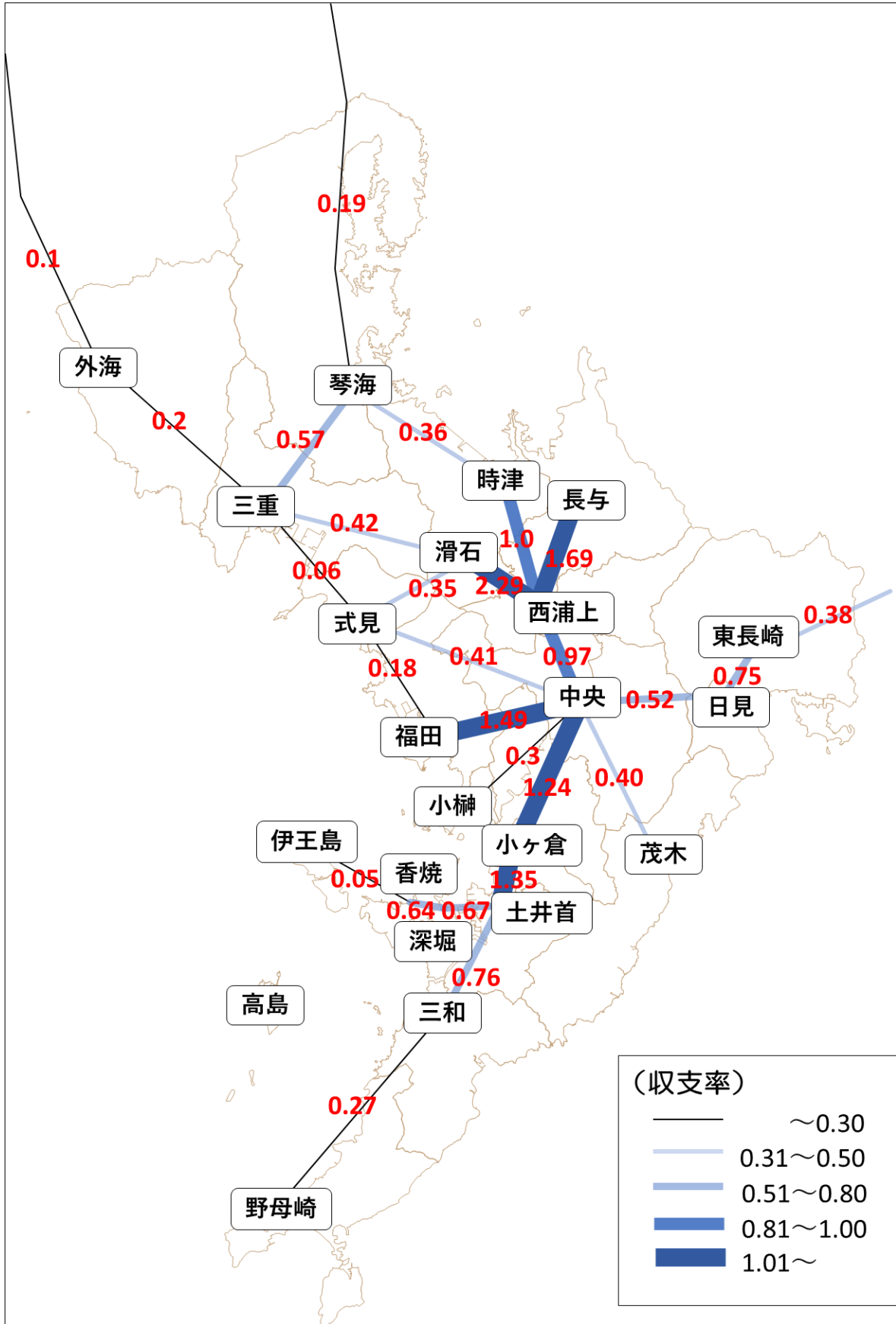


■ 図 5-10：主要地点間の公共交通利用者減少率（人口減少率ベース推計値）（R17）

※令和元年度利用者と比較した減少率

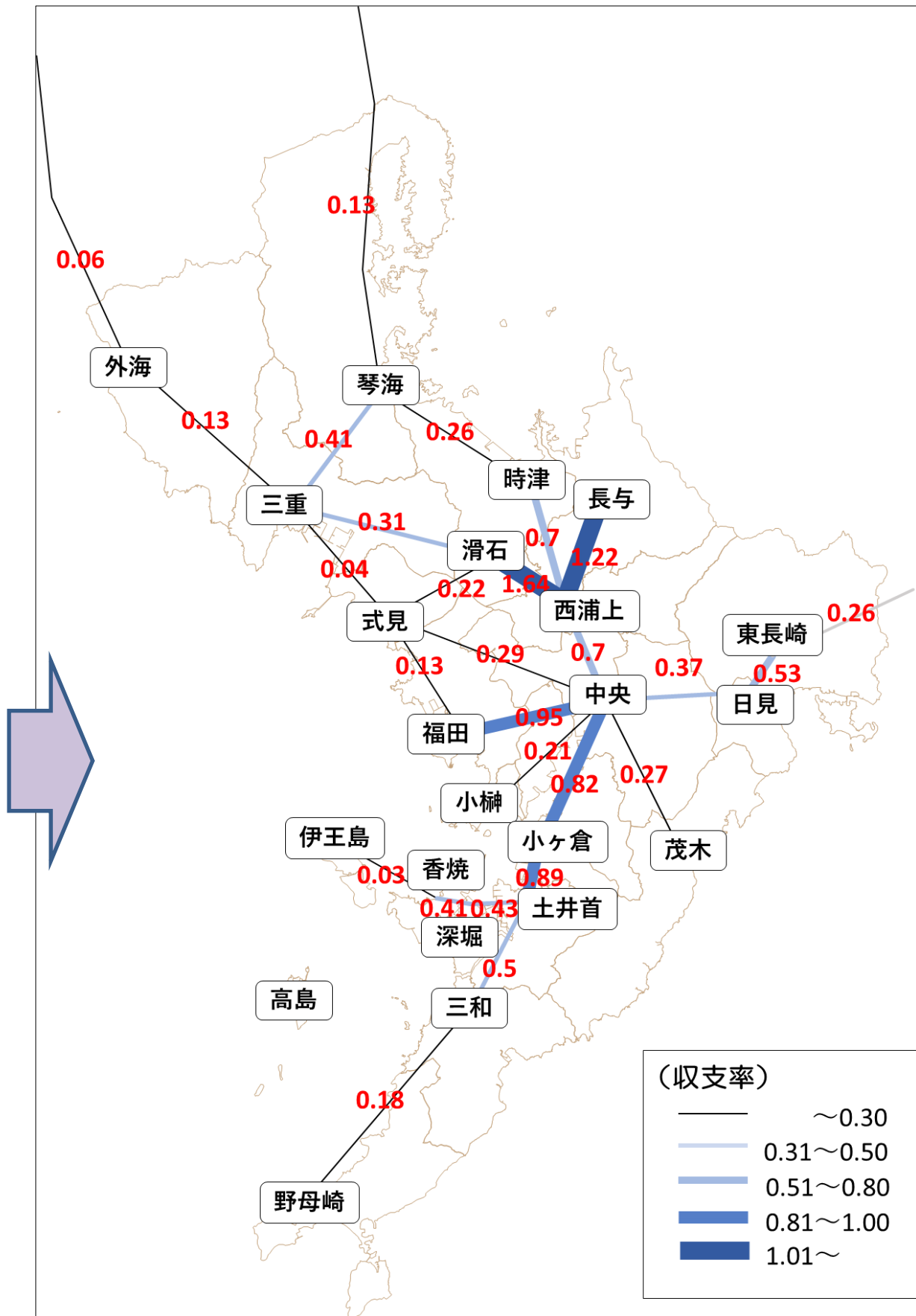
※路面電車（長崎電気軌道）、路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の各社提供データおよび将来推計人口（R17）を基に長崎市が独自推計

(3) 主要地点間の将来収支率（推計値）



■ 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



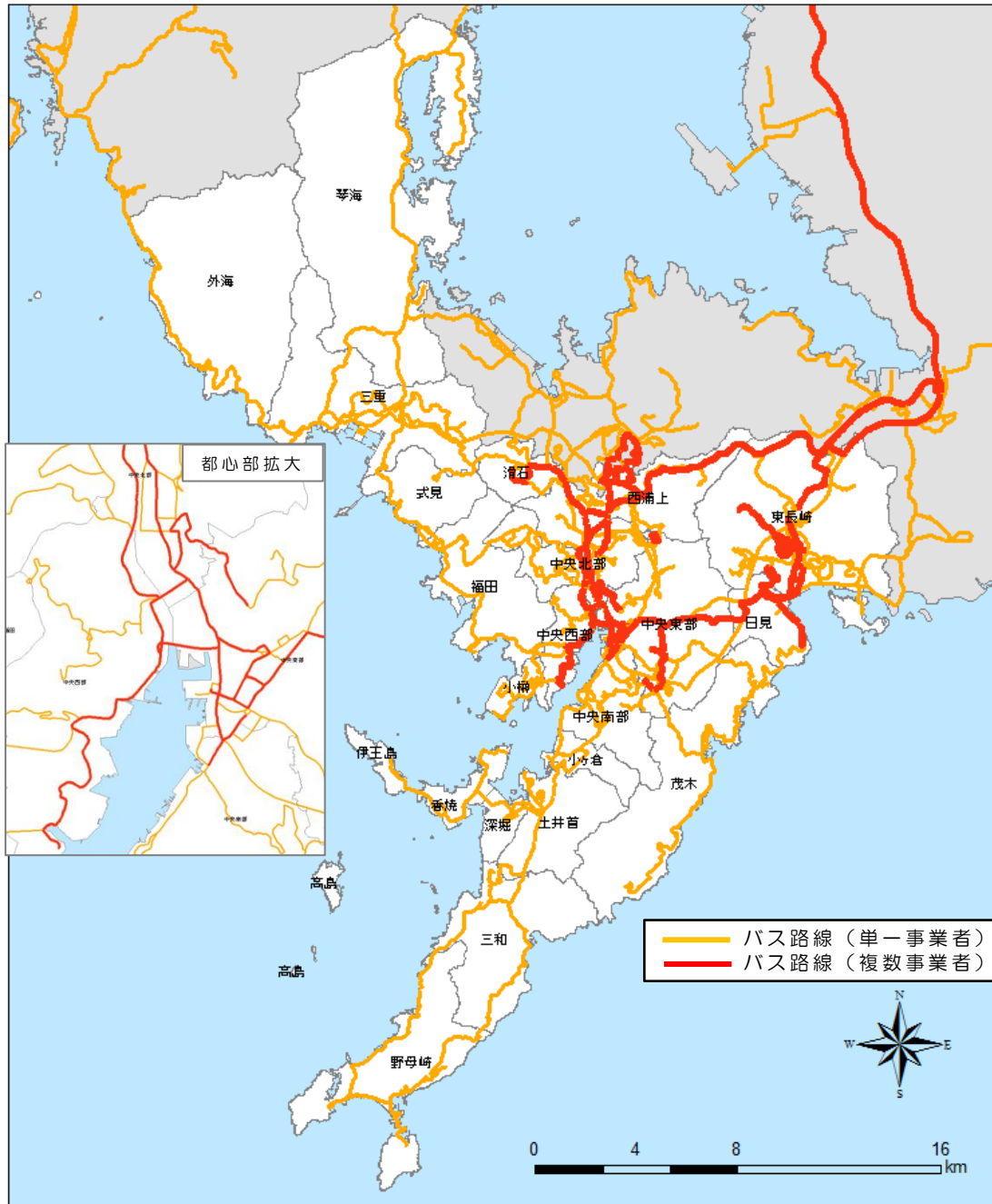
■ 図 5-12 : 主要地点間の将来収支率 (利用者減少率ベース推計値) (R17)

※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

4 公共交通の需要と供給の関係

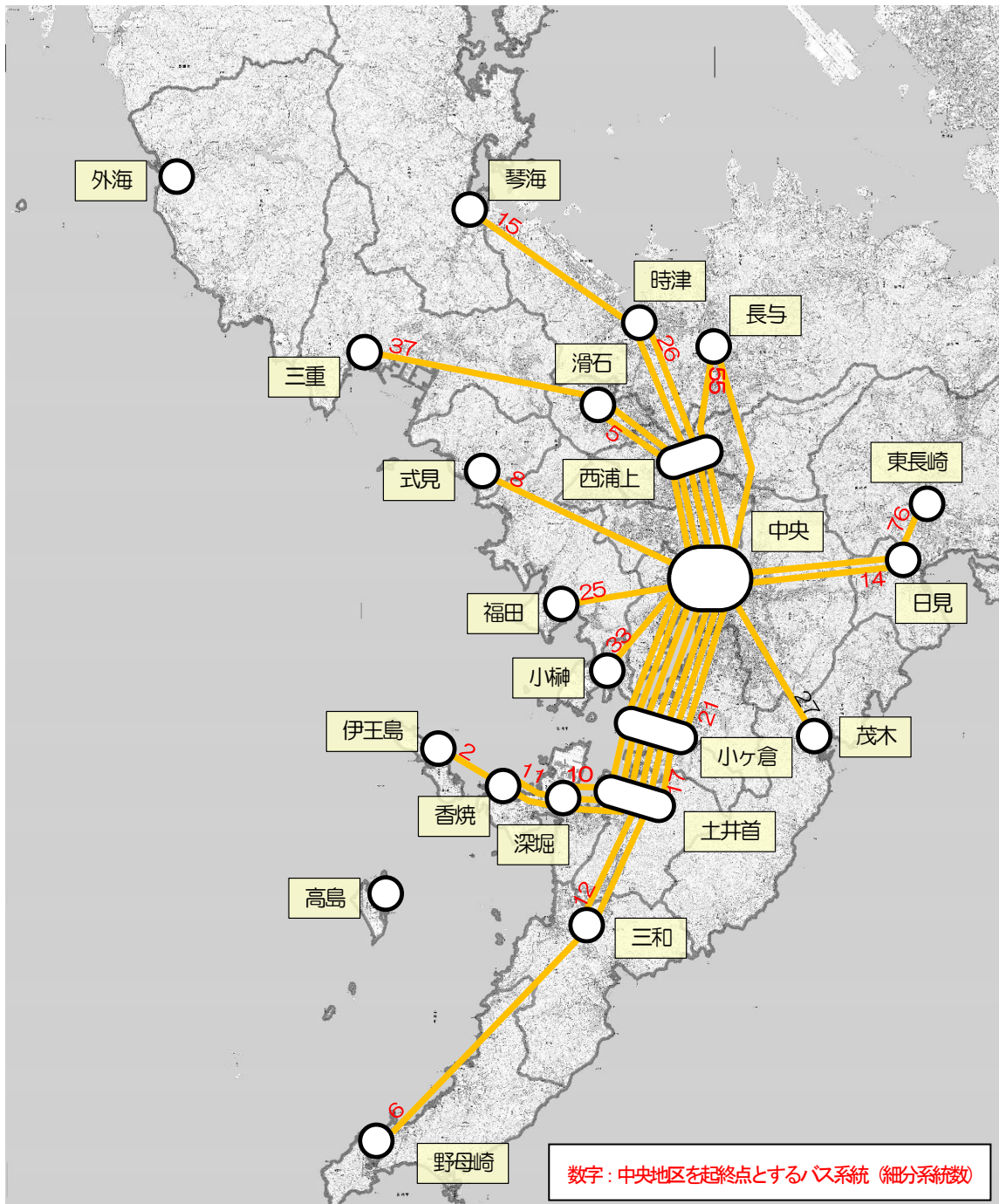
(1) 路線バスの運行状況

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。

(2) 地区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
小榊	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、小榊、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システム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。

第6章

これからの公共交通に向けて

1	これからの公共交通が目指す姿	79
2	目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策	81
3	目標値の設定	82
4	施策の展開	84
5	展開施策の概要	89
	(1) 施策の体系	89
	(2) 施策の概要	90

第6章 これからの公共交通に向けて

1 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。

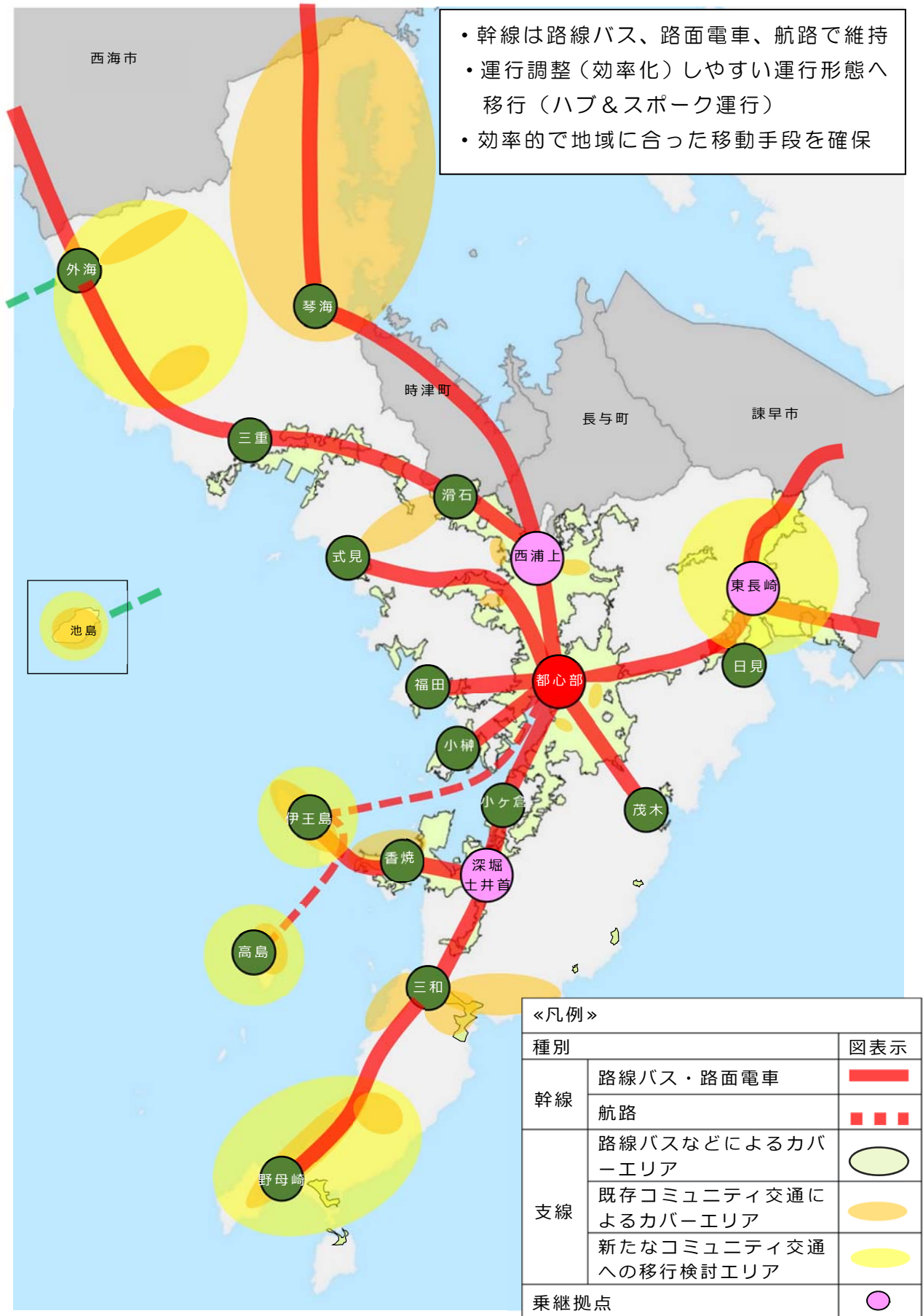
そこで、持続可能な公共交通ネットワークへの転換を図っていくうえで、公共交通が目指す姿を次のように定めます。

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	都市の活性化等に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」

■ 図 6-1：公共交通ネットワークのイメージ図

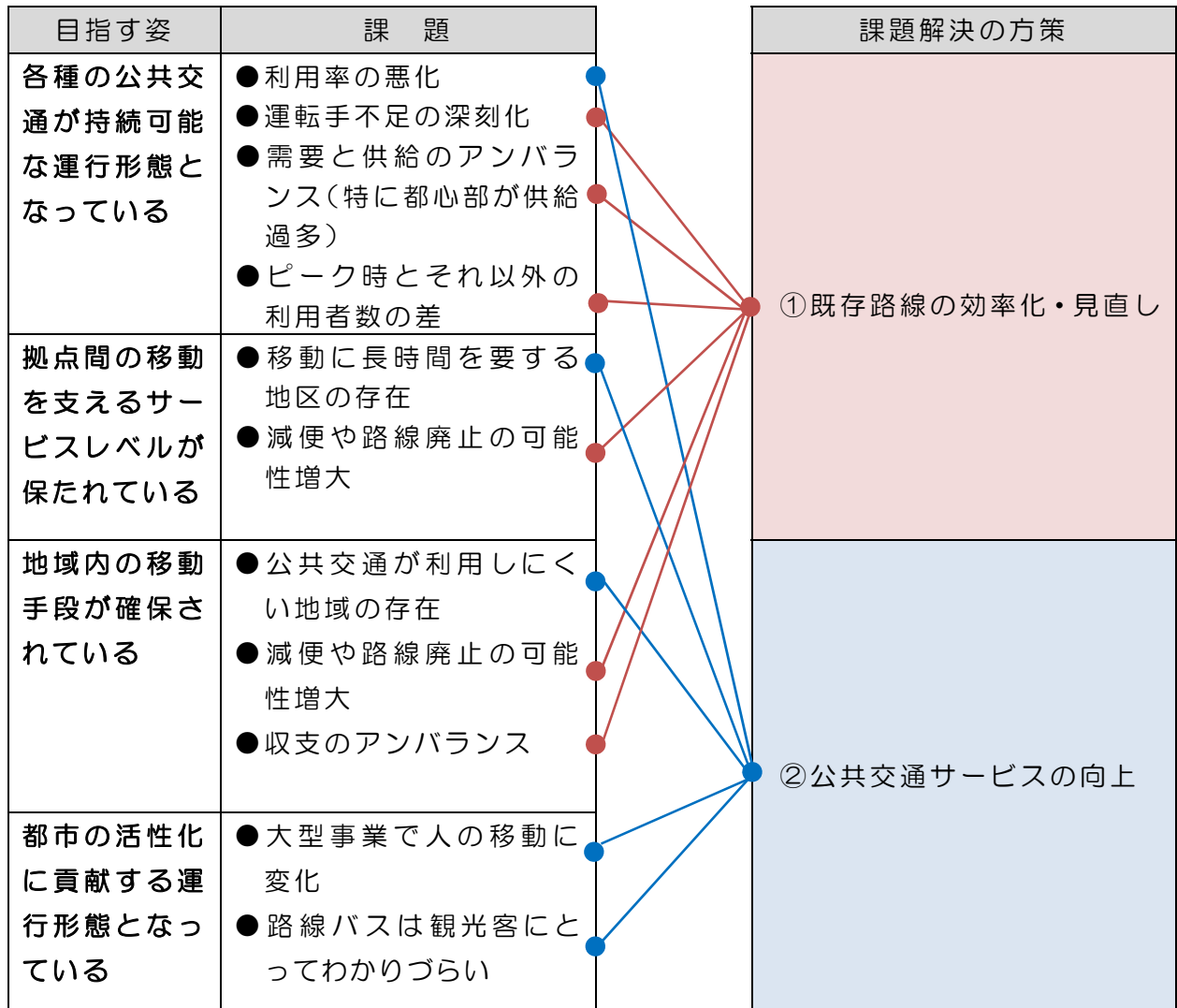


2 目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策

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



第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

第2章 公共交通を取り巻く現状

第3章 上位計画等の整理

第4章 公共交通の現状

第5章 公共交通に関する調査・分析

第6章 これからの公共交通に向けて

第7章 計画の推進

資料編

3 目標値の設定

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。

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、 ② 周辺区域では、地域の实情にあった移動サービスを確保する 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力し算出 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

※〇〇 …現状のまま推移した場合の推計値

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】 縁辺部(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。

4 施策の展開

(1) 施策展開の基本方針

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場合が多いため、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の一点集中型で、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

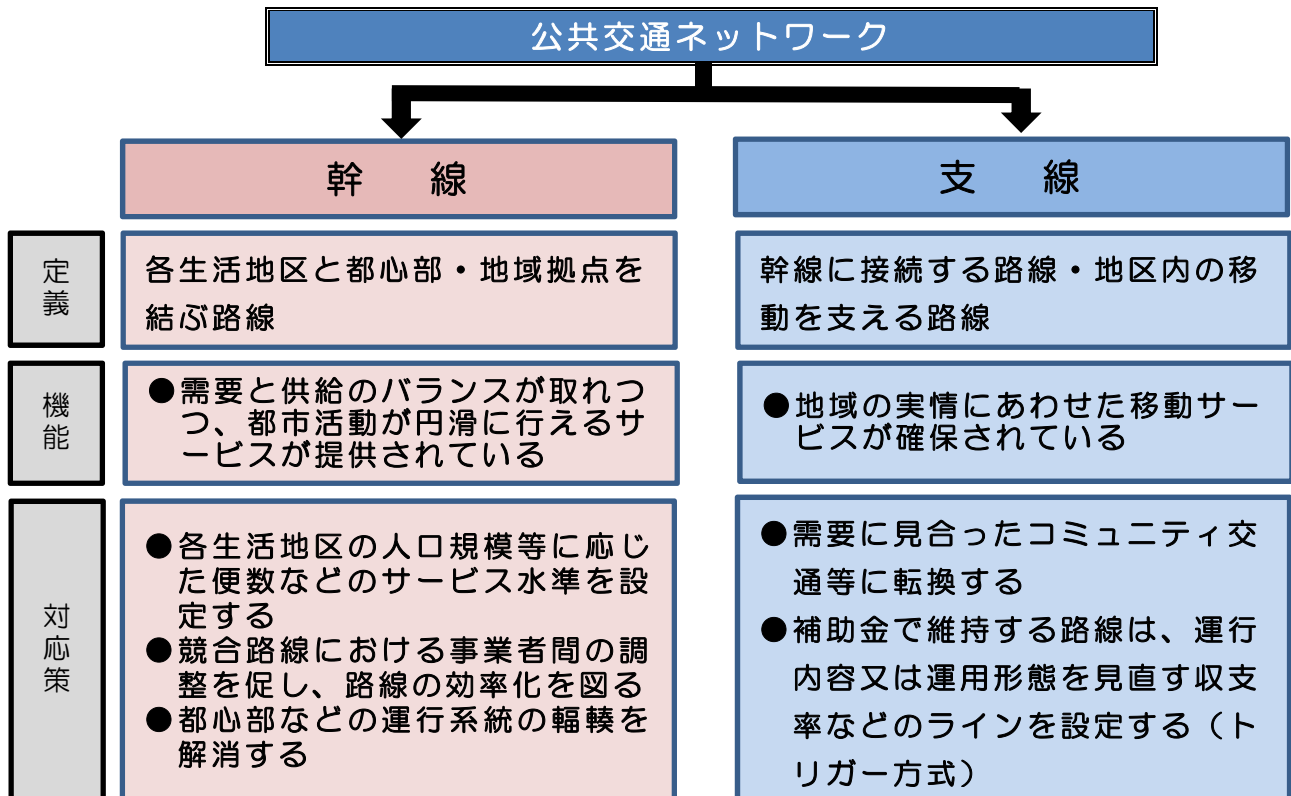
(ア) 需要に見合ったコミュニティ交通に転換する

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。

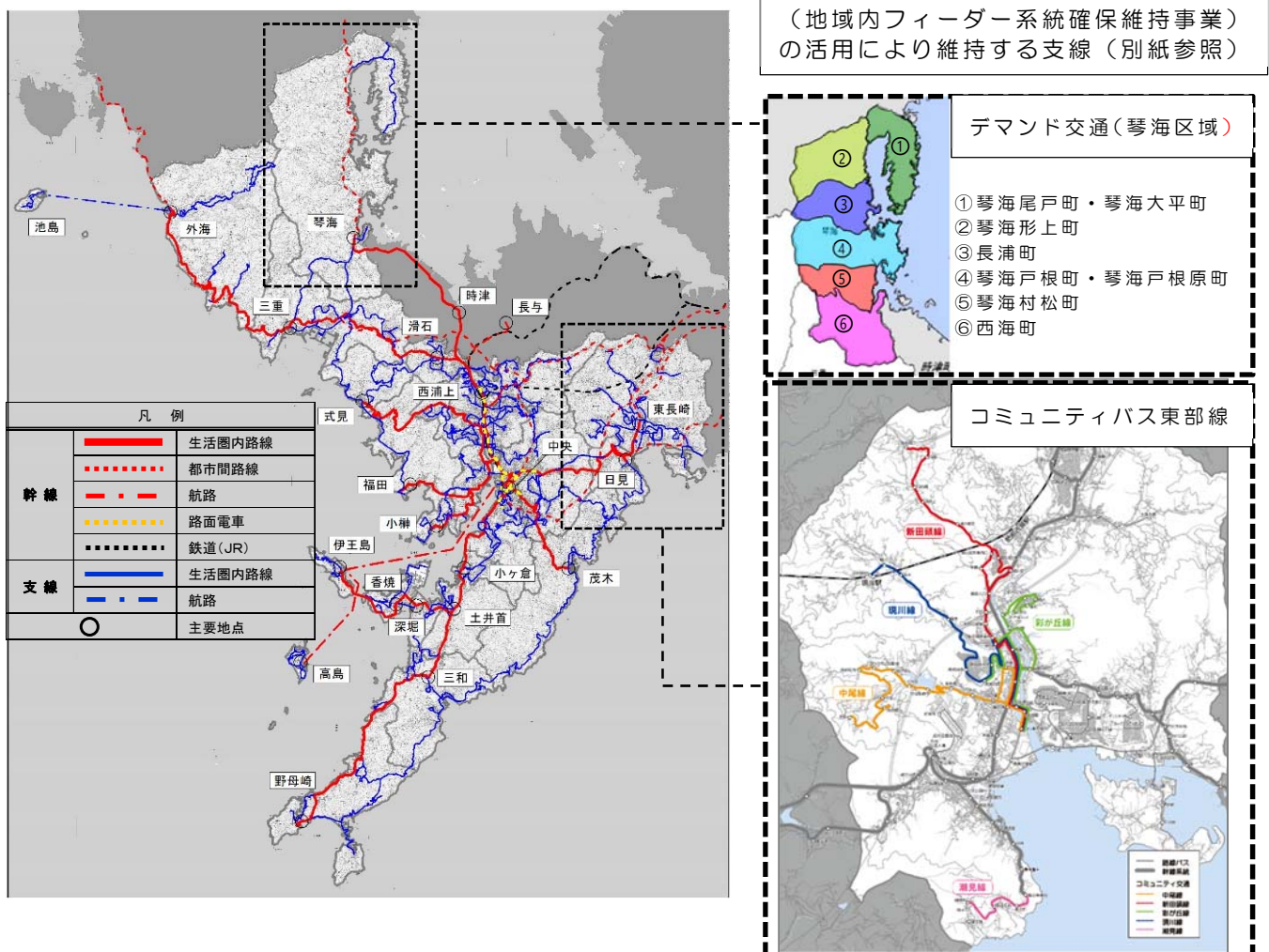
(イ) 運行内容を見直すラインを設定する（トリガー方式の運用）

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縮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。

5 展開施策の概要

(1) 施策の体系

長崎市の公共交通の目指す姿に向けた課題解決、目標達成のため、施策展開の方針ごとに体系化される施策は次のとおりです。

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
		(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
公共交通サービスの向上	(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

第1章
長崎市地域公共交通
計画の概要

第2章
公共交通を取り巻く
現状

第3章
上位計画等の整理

第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する
調査・分析

第6章
これからの公共交通
に向けて

第7章
計画の推進

資料編

(2) 施策の概要

施策 1：人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	運行便数の適正化		
主な実施エリア	市内全域（幹線）		
実施主体	交通事業者、長崎市		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	実施	継続
<p>人口規模が小さい地域であっても、都心部の高度なサービスを受けらるうえでは、地域間を結ぶネットワークとして、一定の便数が確保されている必要があるため、それに見合った便数、ダイヤを設定する。</p> <p>また、他の市町と長崎市を跨ぐ路線についても市外から市内への通勤・通学・通院・買い物等沿線住民の生活に必要な路線は確保する必要があるため、国の生活交通確保維持改善事業（幹線補助）を活用しながら、地域住民の生活交通手段を存続させていく必要がある。</p>			

施策 2：競合路線（路線バス）における便数調整

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	運行便数の適正化		
主な実施エリア	市内全域（幹線）		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	実施	継続
<p>競合区間では各路線において適切な運行便数と運行間隔となるよう、各事業者が調整することによって、使いやすく効率的な運行とする。</p>			

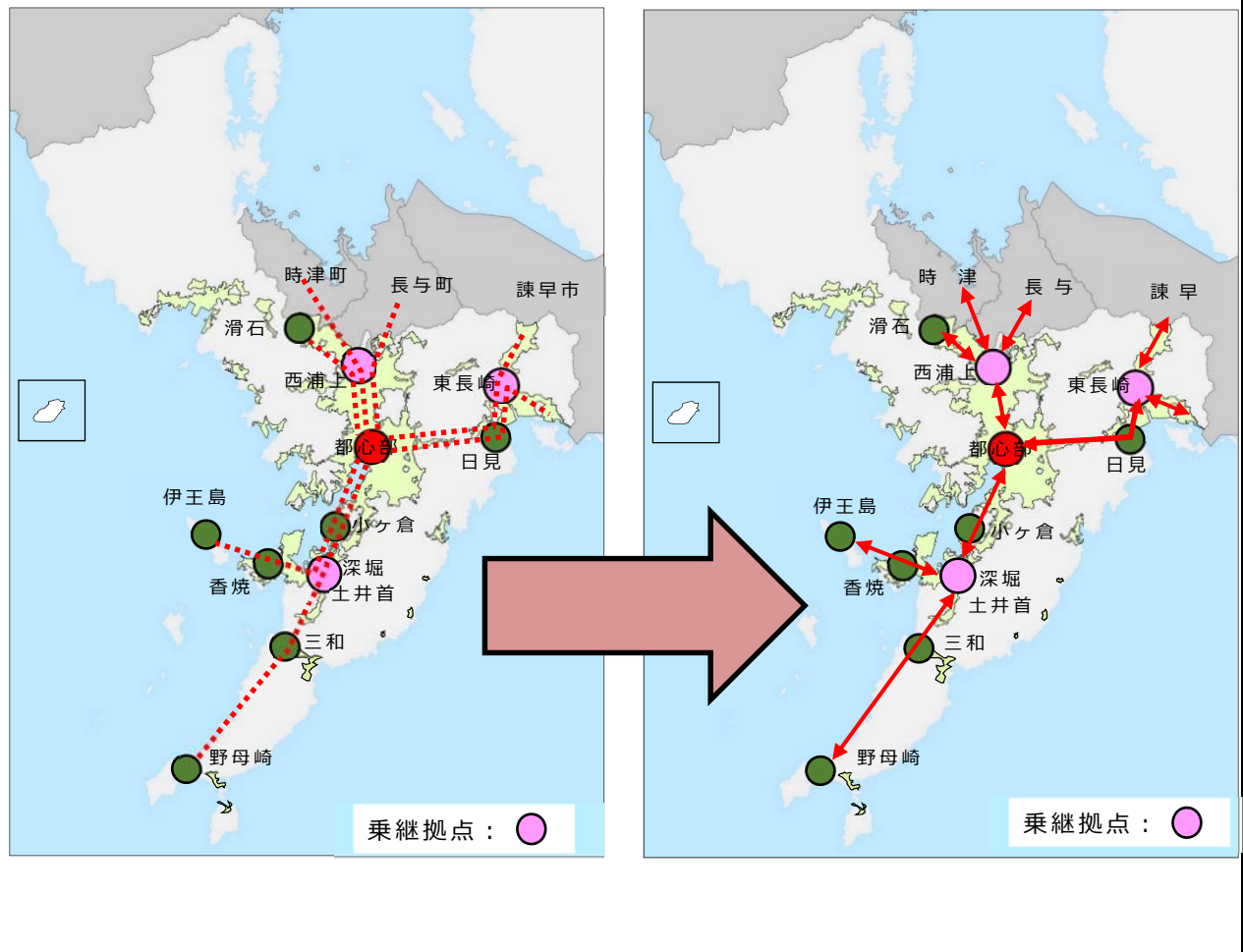
施策3:「ハブ&スポーク型」ネットワークの形成

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	運行便数の適正化		
主な実施エリア	各地域拠点（東長崎、西浦上、土井首・深堀）		
実施主体	交通事業者、長崎市		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大実施	継続

幹線の系統分岐点付近に乗り継ぎ拠点（ハブ）を設け、乗継拠点から生活拠点（スポーク）ごとに分けて運行する「ハブ&スポーク型」ネットワークを実現し、地区の利用者及び利用者の動きに適切に対応した運行系統への見直しを容易にするとともに、主に都心部において重複する系統を整理統合することで、効率的な運行とする。あわせて、乗継拠点や幹線と支線の乗り継ぎポイントの乗継環境の改善を図る。

■ 図 6-5 : ハブ&スポーク型ネットワークイメージ



第1章
長崎市地域公共交通
計画の概要

第2章
公共交通を取り巻く
現状

第3章
上位計画等の整理

第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する
調査・分析

第6章
これからの公共交通
に向けて

第7章
計画の推進

資料編

施策 4: 需要に応じた輸送手段の選択

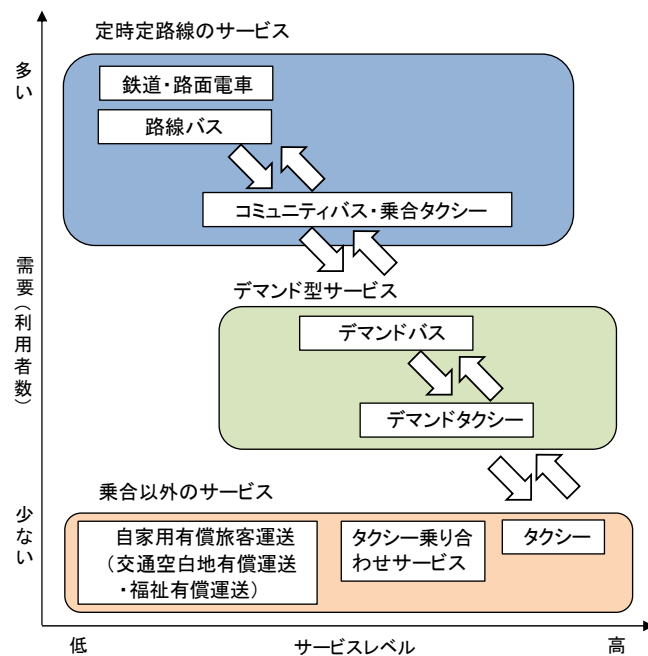
(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	運行収支の適正化		
主な実施エリア	市内全域（幹線、支線）		
実施主体	交通事業者、長崎市		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	検討	実施

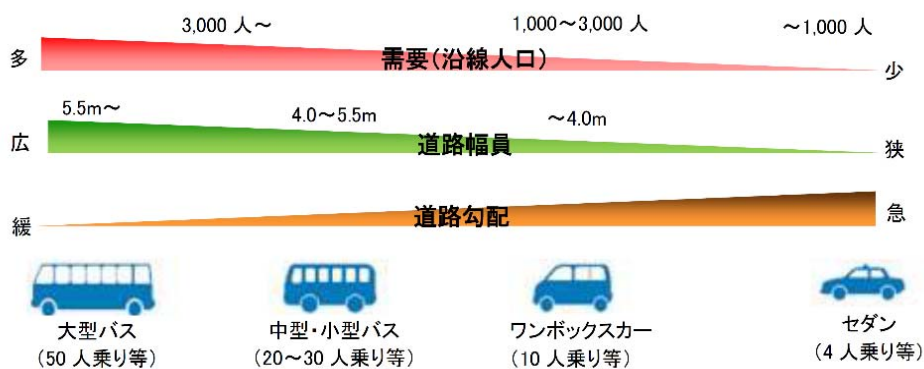
利用状況に対し、輸送能力が過大、又は過小であると認められる場合には、利用状況に即した輸送手段へ転換していくことで、運行を効率化する。

(例)【縁辺部等の小規模人口区間】路線バス→コミュニティバス、乗合タクシー等
【ピーク時間帯の大量輸送区間】路線バス→鉄道等

■ 図 6-6：需要等に応じた移動手段の選択（イメージ）



■ 図 6-7：需要（利用者数）と交通モードの関係



注：需要（沿線人口）は運行中の乗合タクシーの実績から設定したおおよその目安。

施策 5: 都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	運行の効率化、利用者の利便性向上		
主な実施エリア	都心部		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	随時実施中	継続	継続
都市施設等の整備による人の動きの変化に合わせてバス路線を見直すなど、適切な公共交通サービスを提供する。			

施策 6: 貨客混載輸送

実施の目的	貨物輸送の効率化		
主な実施エリア	市内全域（幹線、支線）		
実施主体	交通事業者、長崎市、運送事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	検討	実施
幹線では輸送力に余裕のある路線バスに、支線では自家用有償運送の車両に貨物等を混載して輸送することで輸送資源の有効活用を図り、旅客及び貨物双方の輸送にかかる収支を改善する。			

施策 7: 路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	運行の効率化、利用者の利便性向上		
主な実施エリア	市内全域		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
利用状況などの実態把握を行い、これに即した便数や既存路線系統の改善を行うことで適正な運行を確保する。			

第1章
長崎市地域公共交通
計画の概要

第2章
公共交通を取り巻く
現状

第3章
上位計画等の整理

第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する
調査・分析

第6章
これからの公共交通
に向けて

第7章
計画の推進

資料編

施策 8: コミュニティ交通等の維持・確保

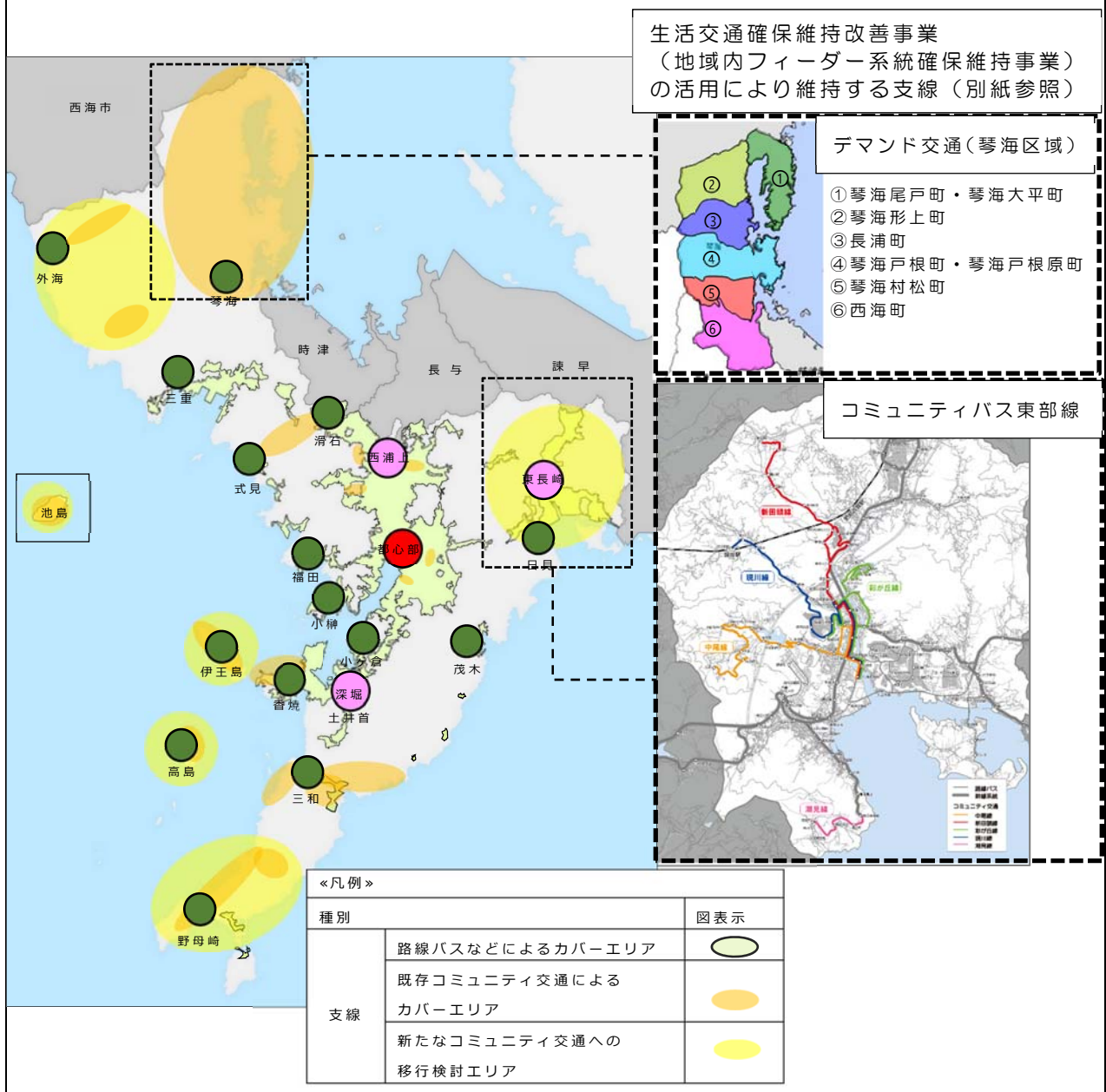
(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	公共交通空白地域の拡大抑制、解消		
主な実施エリア	公共交通空白地域		
実施主体	長崎市、交通事業者、住民		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大/継続/見直し	継続/見直し

現在、公共交通空白地域等で運行中のコミュニティ交通の維持にあたっては、現在の事業形態のままでは近年の利用者数の減少により市の財政負担が増加する一方であるため、施策 4、施策 9 と連携し、需要に応じた運行形態への見直しを検討しながら維持する。

なお、コミュニティ交通の維持・確保にあたり、国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用する。

■ 図 6-8: コミュニティ交通によるカバーエリア



施策 9：市補助路線でのトリガー方式の採用

実施の目的	利用促進、収支改善		
主な実施エリア	市補助路線		
実施主体	長崎市		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	実施	継続
<p>コミュニティバスや乗合タクシーなどの市補助路線では、運行形態の見直しを行う一定の利用者数などの目安（トリガー）を設定し、利用を促すとともに、事前に周知しておくことで見直す場合の利用者の理解や合意形成を図りやすくする。</p> <p>※トリガー方式：事前に何らかの基準を設定し、基準をクリアすることをサービスの継続や見直しの条件とする方式</p>			

施策 10：小・中学校統廃合と連携したバス路線等の見直し(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	通学手段の確保		
主な実施エリア	学校統廃合地域		
実施主体	交通事業者、長崎市		
実施時期	現況	前期	後期
	実施	継続	継続
<p>小・中学校の統廃合により遠距離通学者が生じる場合には、可能な限り既存公共交通の運行による配慮を行い、安全な通学環境を実現する。</p>			

施策 11：道路整備に合わせたバス路線等の延長 (地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	公共交通空白地域の拡大抑制、解消		
主な実施エリア	新設道路整備箇所周辺		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施	継続	継続
<p>市内の新設道路整備箇所が居住誘導区域内である場合は、既存の公共交通カバー状況などを勘案したうえで、バス路線等を見直す。</p>			

施策 12: 通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入 (地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	速達性、定時性の向上		
主な実施エリア	主要バス路線		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大	拡大
<p>路線バスでの移動時間の短縮が、自家用車からバスへの転換を促すことにつながるため、必ず座席が確保できる等快適な通勤シャトルバスの拡充や主要なバス停以外は停車しない快速バス等の導入を図る。</p>			

施策 13: バス専用レーンの拡充 (地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	速達性、定時性の向上		
主な実施エリア	主要バス路線		
実施主体	交通事業者、道路管理者、交通管理者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大検討	拡大
<p>通勤、通学時間帯における路線バスの利便性を向上させ、自家用車からバスへの転換を図るため、主要幹線道路の拡幅とこれに伴うバス専用レーンの拡充について検討する。</p>			

施策 14: 主要な交通結節点の整備 (地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	乗り継ぎ利便性の向上		
主な実施エリア	各鉄道駅、バスターミナル等の交通結節点		
実施主体	交通事業者、長崎市		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	検討	実施
<p>公共交通の利用促進を図るため、主要な交通結節点における停留所等の乗継環境の整備を進める。</p>			

施策 15：パークアンドライド駐車場等の整備

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	郊外部		
実施主体	長崎市		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	実施	拡大
<p>自家用車から公共交通への利用転換を促すため、郊外部でパークアンドライド駐車場等の設置について検討する。</p>			

施策 16：車両等のバリアフリー化

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	—		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大	拡大
<p>バリアフリー車両・船舶の導入や停留所のバリアフリー化、情報発信などの取り組みを推進する。</p>			
			
ノンステップバス		超低床式路面電車	

施策 17: 先進的な ICT 技術の積極的な導入

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	市内全域		
実施主体	交通事業者、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	検討	実施
<p>観光客などが公共交通を利用してストレスなく目的地に行けるよう、MaaS の導入や主要バス停、電停でのスマートバス停やロケーションシステム（表示板）等の ICT 技術を積極的に導入して、公共交通が利用しやすい環境を整備する。</p>			

施策 18: 新たな料金体系の設定

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	市内全域		
実施主体	交通事業者、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	検討	実施
<p>輸送力に余裕がある地域を中心に、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）などを導入し、公共交通の利用促進を図る。</p>			

施策 19: 時間毎利用の平準化

実施の目的	利用環境向上、効率化		
主な実施エリア	市内全域		
実施主体	交通事業者、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	実施	拡大
<p>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）の導入などにより、時間帯による利用者数の平準化を図る。</p>			

施策 20: 観光需要に応じたバス路線等の開設・延長 (地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	観光周遊性向上		
主な実施エリア	観光地周辺		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
<p>観光需要を取り込むため、施策 17 との連携や観光地へのバス路線等の開設などにより、アクセス性や周遊性の向上を図る。</p>			

施策 21: バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充 (地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	バス路線沿線		
実施主体	交通事業者、長崎市		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大	拡大
<p>公共交通の利用を促すため、沿線状況や道路環境などに応じてバス停の新設や移設、フリー乗降区間の拡充を行う。</p>			

第7章 計画の推進

1	計画の検証・評価	103
2	地域公共交通利便増進実施計画の策定	103

第7章 計画の推進

1 計画の検証・評価

本計画を推進していくにあたり、長崎市公共交通活性化協議会が主体となって施策の効果や必要性の評価を行います。評価方法はPDCAサイクルに基づくものとし、第6章で掲げた指標は毎年度進捗状況を把握するとともに、達成状況に応じて事業の見直しを図ります。また、計画期間終了時には、次期計画の策定に向けて5年間の計画期間全体の評価、見直しを行います。

■ 図 7-1 : P (Plan) D (Do) C (Check) A (Action) サイクルイメージ

	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
施策	D	D	D	D	D
モニタリング・評価		C	C	C	
見直し・計画改定		A・P	A・P	A・P	
次期計画に向けて					C A・P

2 地域公共交通利便増進実施計画の策定

本計画に定めた施策を展開するにあたり、地域のニーズにきめ細かく対応し、利便性の高い運送サービスの持続可能な提供の確保や、事業の実施に係る確実性や円滑化を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域公共交通利便増進実施計画を策定します。

◎ 利便増進計画認定後の法制上の措置

① 手続きのワンストップ化

利便増進計画と個別事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がない。



② サービスの継続的な提供

公共交通事業者が正当な理由なく計画に定められた事業を実施していない場合には、国土交通大臣が勧告・命令を行い、事業の確実な実施を担保できる。

③ 計画を阻害する行為の防止（※一般乗合旅客運送事業のみ）

利便増進計画の維持が困難となり、かつ、公衆の利便が著しく阻害される恐れがある場合には、

- i) 利便増進事業の実施区域で、一般乗合旅客自動車運送事業の許認可を制限
- ii) 利便増進事業の実施区域で、一般乗合旅客自動車運送事業の実施方法の変更を命じることができる

④ 少量の貨物の輸送

旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができる。（※自家用有償旅客運送のみ）



資料編

1	公共交通に関するアンケート調査結果	3
2	各地区の路線バス利用者の移動先	15
3	支線・航路の収支状況	19
4	計画策定の経過	23
5	協議会構成員	24

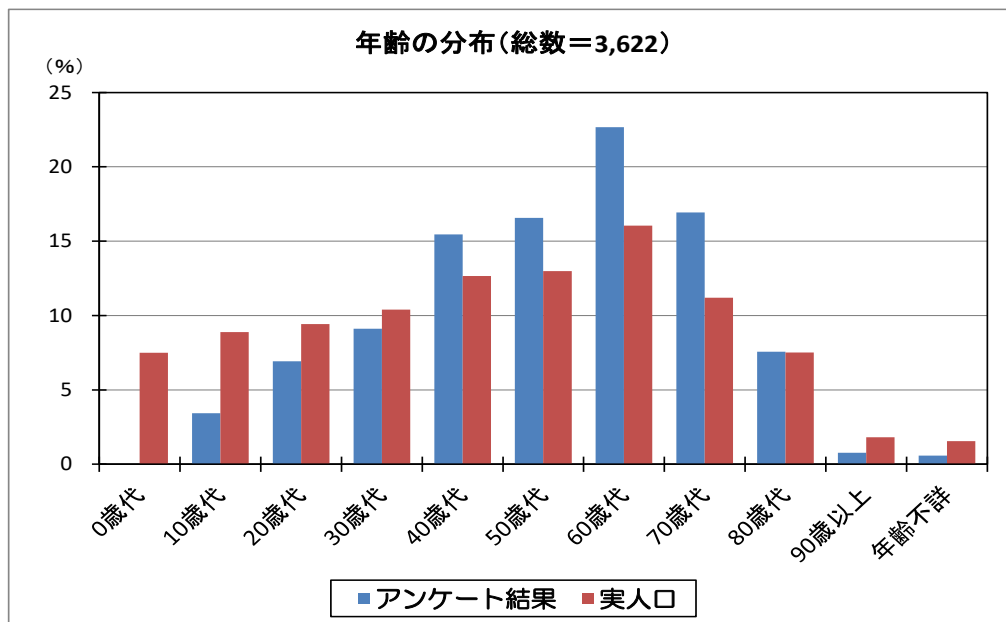
資料編

1 公共交通に関するアンケート調査結果

①回答者属性について

60歳代の回答者が最も多く、60歳以上が約半数を占めています。

回答者の年齢分布は、実人口の年齢分布に比べて高齢者の割合が高く、高齢者の回答が多い調査結果であることがわかります。



■ 図1：回答者の年齢 ※ 実人口は H27 国勢調査

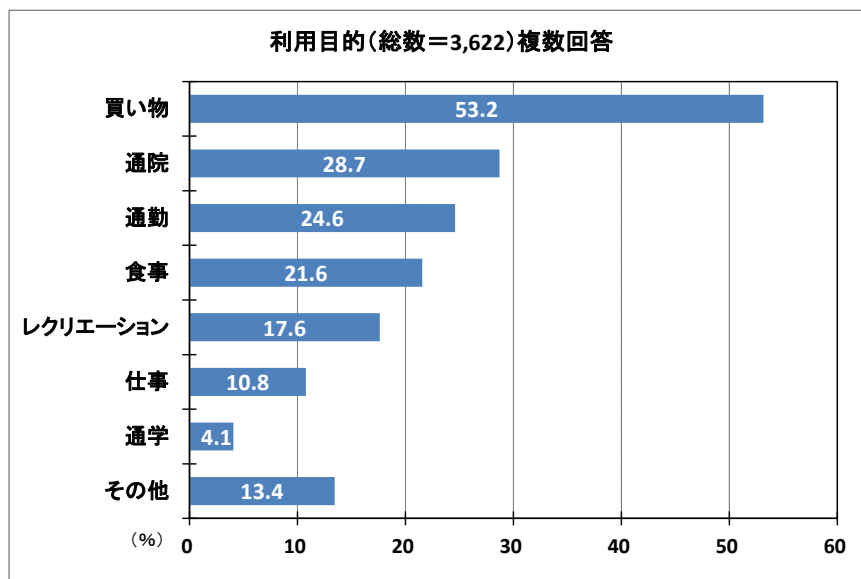
②利用目的について

「買い物」の利用が最も多く5割を超えています。

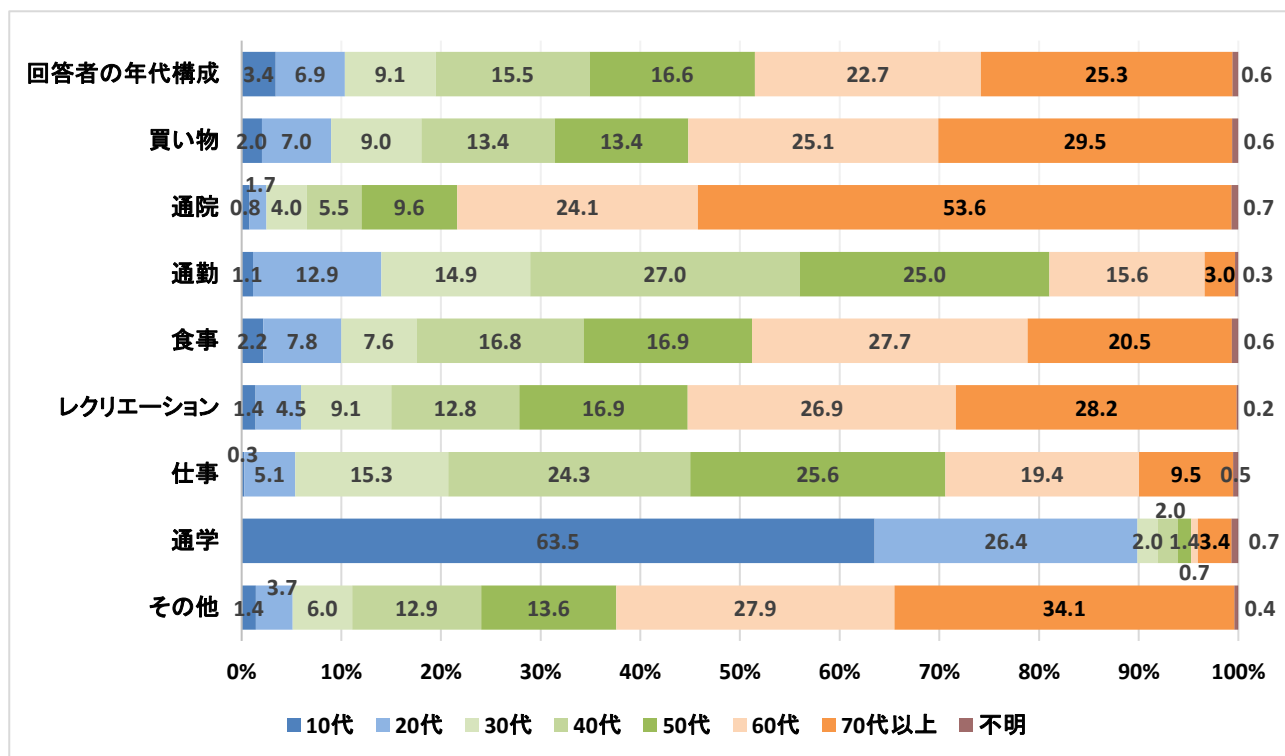
次いで「通院」が約3割、「通勤」が約2割の利用となっています。

また、若年層の回答者が少ないため、「通学」の利用が最も少なくなっています。

◎公共交通の利用目的



■ 図2：公共交通の利用目的



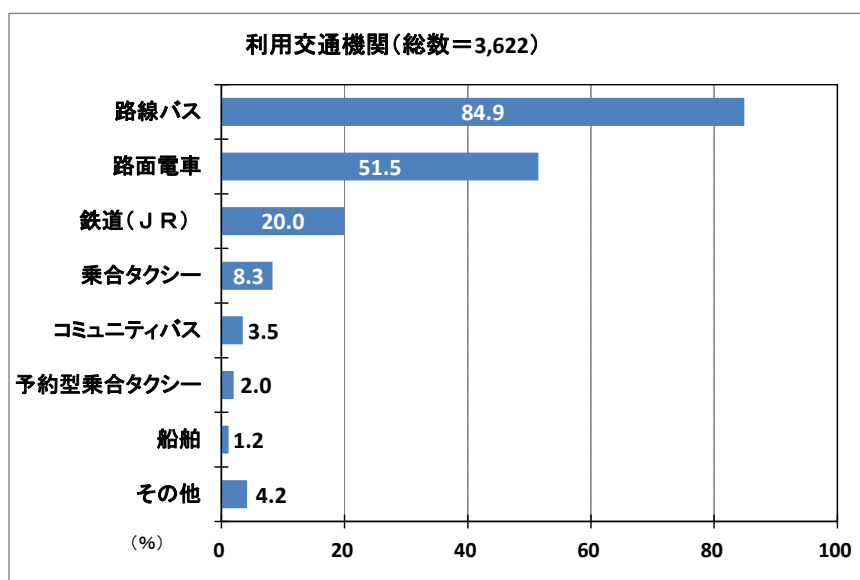
■ 図 3：公共交通の利用目的ごとの年代構成

③利用交通機関について

路線バスの利用が最も多く、8割を超えています。

次いで路面電車が多く、半数を超えています。

◎利用交通機関



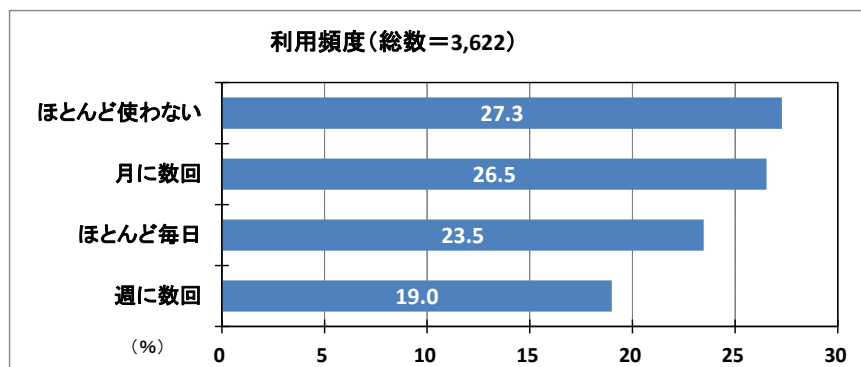
■ 図 4：利用交通機関

④利用頻度について

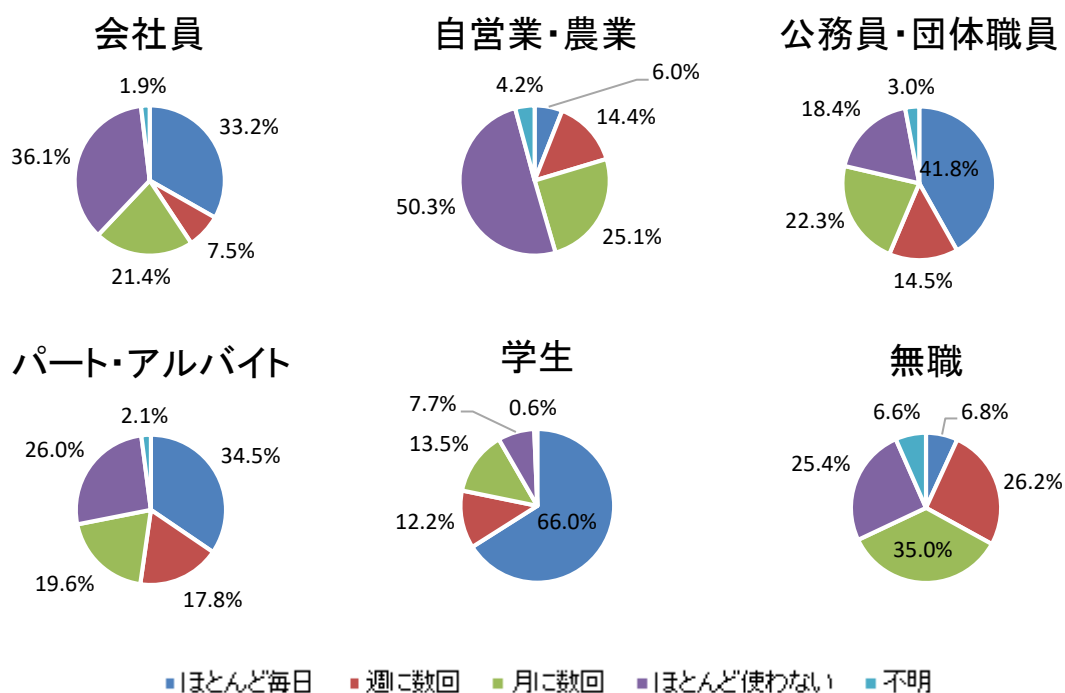
約3割の回答者は「ほとんど使わない」という回答ですが、残りの約7割の回答者は「月に数回以上」公共交通を利用しています。

地域別にみると、特に中央地域で、約8割の回答者が「月に数回以上」公共交通を利用しています。

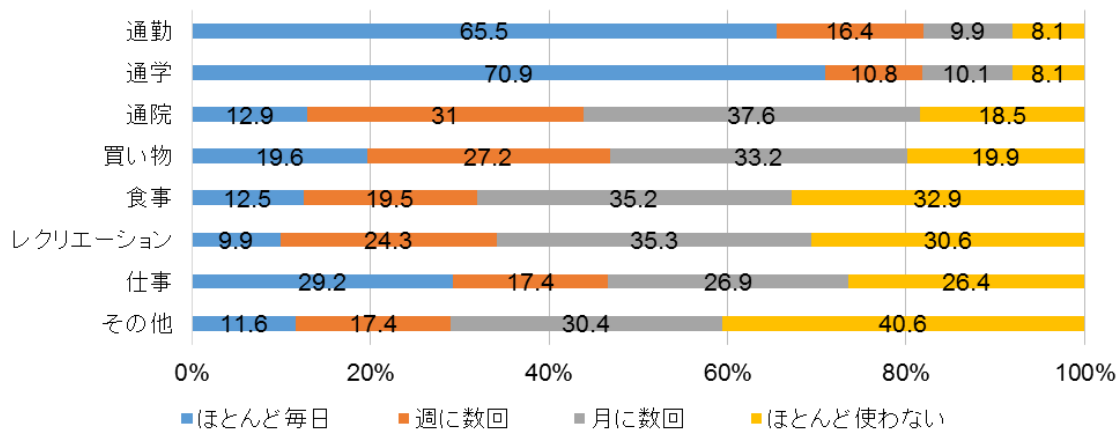
職業別にみると、学生は約7割の回答者が「ほとんど毎日」公共交通を利用しています。



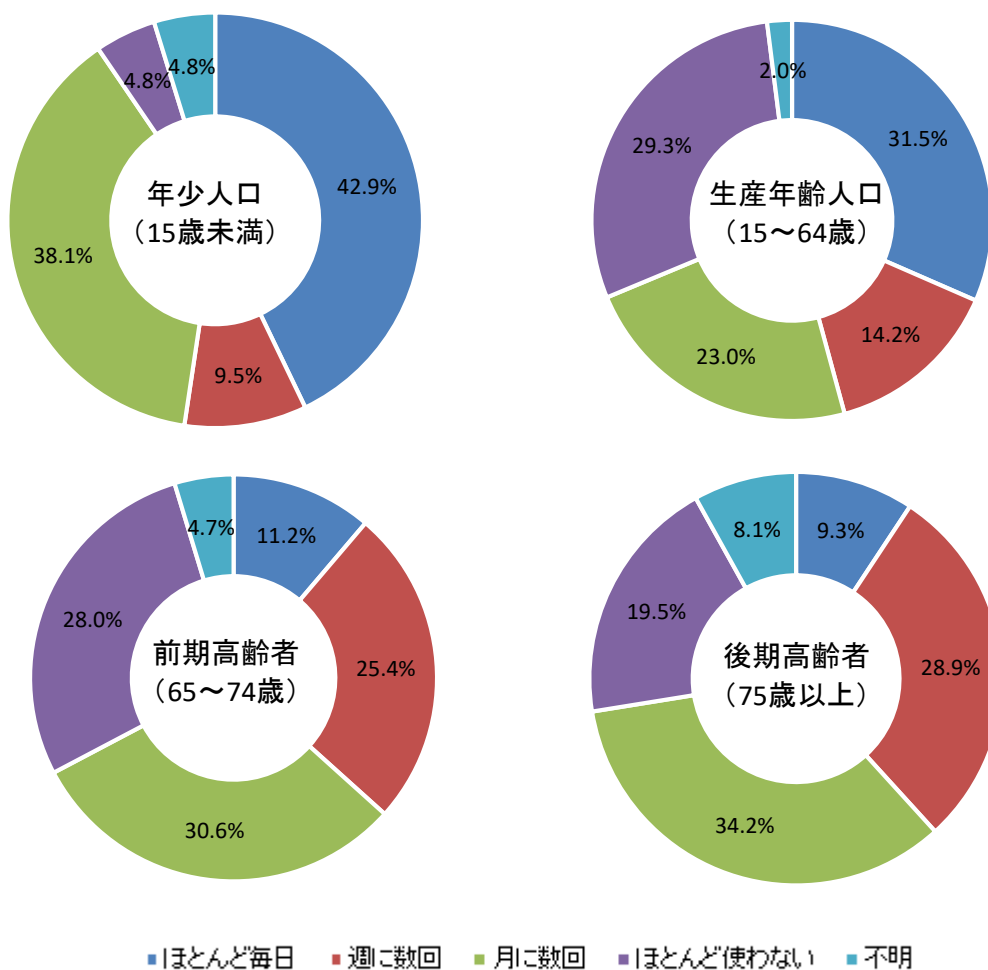
■ 図5：利用頻度



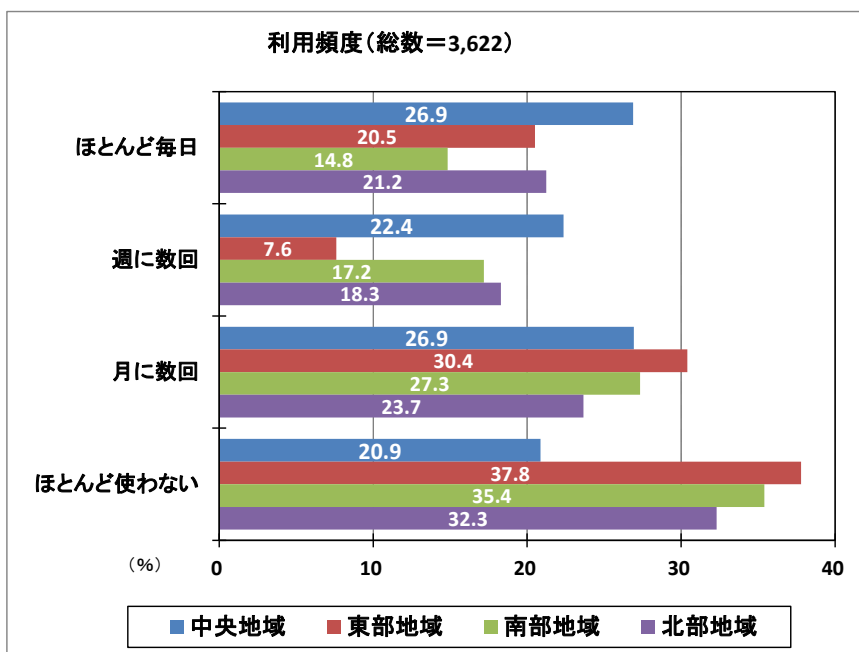
■ 図6：職業別利用頻度



■ 図 7：利用目的別利用頻度



■ 図 8：年代別利用頻度



■ 図 9 : 地域別利用頻度

⑤公共交通のイメージについて

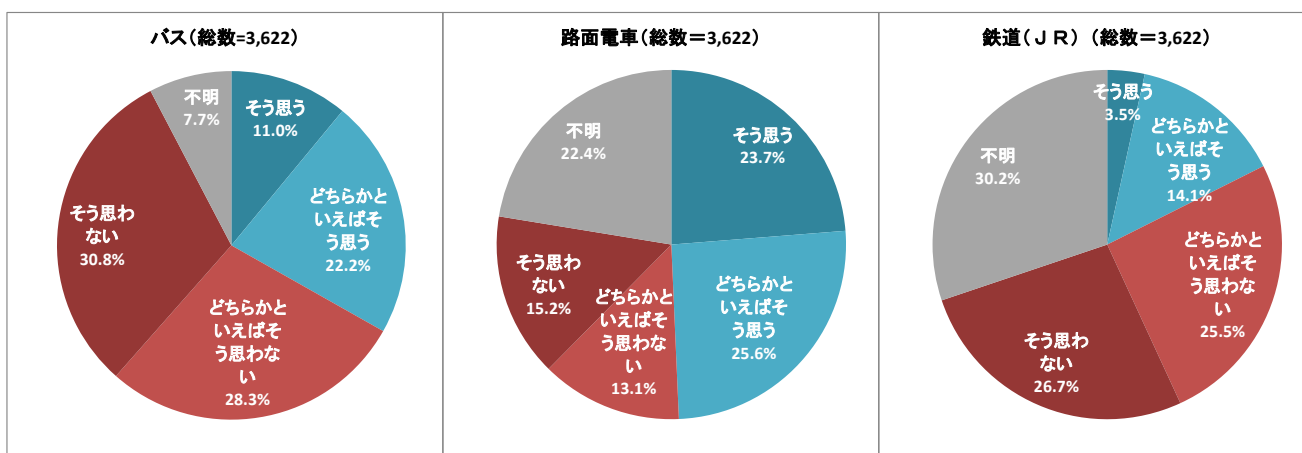
< 運行間隔 >

バスについては、約6割の回答者が「運行間隔が長い」と評価しています。

路面電車については、5割弱の回答者が「運行間隔が短い」と評価しています。

鉄道(JR)については、5割余りの回答者が「運行間隔が長い」と評価しています。

◎公共交通のイメージ：運行間隔が短い



■ 図 10 : 公共交通のイメージ < 運行間隔が短い >

	中央東部	中央西部	中央南部	中央北部	式見	福田	小楯	小ヶ倉	茂木	高島
そう思う	14.6%	17.6%	12.5%	11.8%	8.3%	5.6%	11.9%	13.1%	8.2%	16.7%
どちらかといえばそう思う	22.4%	26.8%	24.0%	27.9%	4.2%	13.5%	33.3%	28.6%	19.7%	16.7%
どちらかといえばそう思わない	27.9%	23.9%	31.4%	28.2%	25.0%	27.0%	35.7%	26.2%	18.0%	0.0%
そう思わない	26.6%	27.5%	24.0%	26.9%	29.2%	48.3%	9.5%	27.4%	47.5%	0.0%
不明	8.4%	4.2%	8.0%	5.2%	33.3%	5.6%	9.5%	4.8%	6.6%	66.7%

	東長崎	日見	土井首	深堀	香焼	伊王島	三和	野母崎
そう思う	5.9%	4.9%	6.8%	9.4%	14.3%	9.1%	8.1%	6.0%
どちらかといえばそう思う	19.8%	14.8%	15.2%	20.8%	21.4%	18.2%	9.7%	12.0%
どちらかといえばそう思わない	33.1%	48.1%	25.8%	37.7%	42.9%	18.2%	16.9%	26.0%
そう思わない	36.3%	19.8%	48.5%	26.4%	21.4%	45.5%	58.9%	36.0%
不明	4.8%	12.3%	3.8%	5.7%	0.0%	9.1%	6.5%	20.0%

	西浦上	滑石	三重	琴海	外海	長崎市外	不明
そう思う	10.5%	15.5%	8.0%	3.2%	0.0%	22.2%	5.6%
どちらかといえばそう思う	25.0%	25.2%	22.7%	14.0%	4.0%	44.4%	5.6%
どちらかといえばそう思わない	30.3%	25.8%	32.7%	18.3%	16.0%	22.2%	16.7%
そう思わない	24.7%	26.4%	30.7%	46.2%	56.0%	11.1%	55.6%
不明	9.5%	7.0%	6.0%	18.3%	24.0%	0.0%	16.7%

■ 図 11：バスのイメージ〈運行間隔が短い〉（地区別）

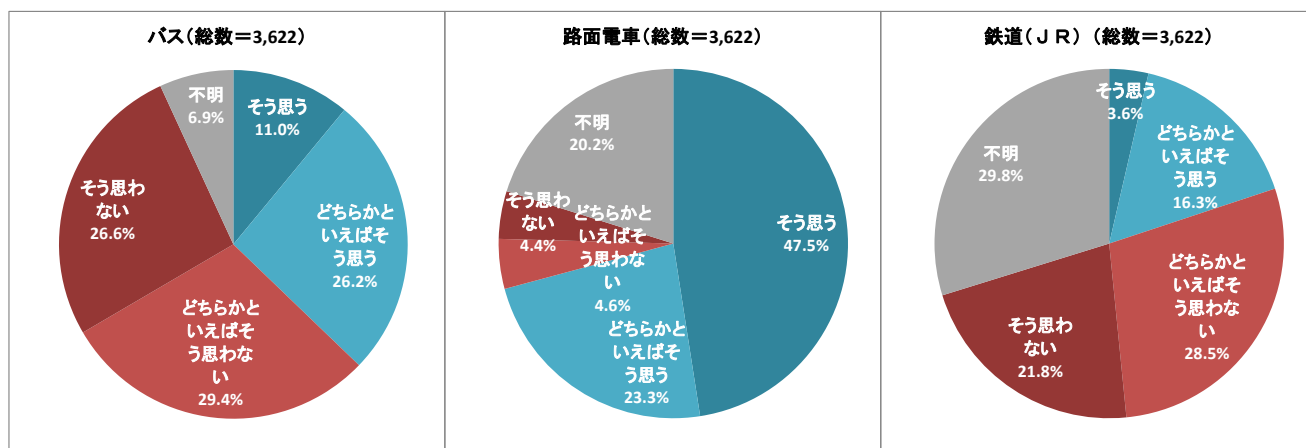
< 運賃 >

バスについては、約6割の回答者が「運賃が高い」と評価しています。

路面電車については、約7割の回答者が「運賃が安い」と評価しています。

鉄道（JR）については、5割余りの回答者が「運賃が高い」と評価しています。

◎公共交通のイメージ：運賃が安い



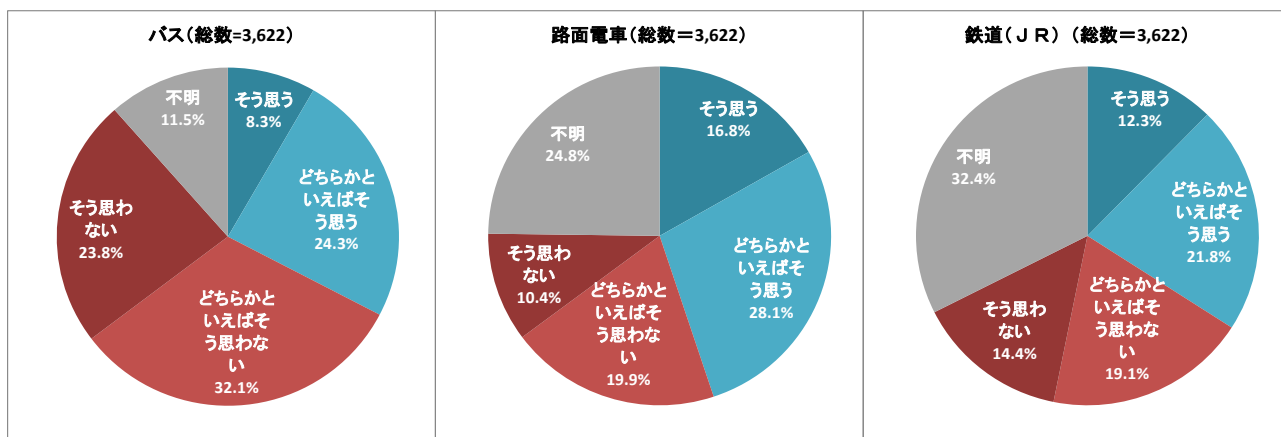
■ 図 12：公共交通のイメージ〈運賃が安い〉

<所要時間>

バスについては、約6割の回答者が「所要時間が長い」と評価しています。

路面電車については、4割余りの回答者が「所要時間が短い」と評価しています。

鉄道（JR）については、3割余りの回答者が「所要時間が短い」と評価していますが、「所要時間が長い」と評価している回答者もほぼ同じ割合です。



■ 図 13：公共交通のイメージ（所要時間が短い）

	中央東部	中央西部	中央南部	中央北部	式見	福田	小柵	小ヶ倉	茂木	高島
そう思う	12.5%	14.1%	13.6%	11.2%	4.2%	3.4%	7.1%	8.3%	6.6%	33.3%
どちらかといえばそう思う	28.5%	40.1%	28.2%	30.1%	8.3%	19.1%	28.6%	32.1%	32.8%	0.0%
どちらかといえばそう思わない	30.5%	21.8%	29.6%	34.4%	8.3%	30.3%	40.5%	36.9%	29.5%	0.0%
そう思わない	16.2%	12.0%	15.3%	15.9%	50.0%	38.2%	11.9%	17.9%	19.7%	16.7%
不明	12.5%	12.0%	13.2%	8.4%	29.2%	9.0%	11.9%	4.8%	11.5%	50.0%

	東長崎	日見	土井首	深堀	香焼	伊王島	三和	野母崎
そう思う	2.8%	1.2%	4.5%	5.7%	7.1%	9.1%	4.8%	2.0%
どちらかといえばそう思う	16.7%	27.2%	21.2%	17.0%	14.3%	36.4%	8.1%	8.0%
どちらかといえばそう思わない	39.9%	39.5%	31.8%	32.1%	21.4%	36.4%	28.2%	20.0%
そう思わない	31.4%	17.3%	28.8%	30.2%	57.1%	9.1%	50.8%	46.0%
不明	9.1%	14.8%	13.6%	15.1%	0.0%	9.1%	8.1%	24.0%

	西浦上	滑石	三重	琴海	外海	長崎市外	不明
そう思う	7.6%	6.5%	4.7%	5.4%	0.0%	33.3%	0.0%
どちらかといえばそう思う	29.3%	22.9%	12.7%	6.5%	0.0%	0.0%	22.2%
どちらかといえばそう思わない	34.2%	32.6%	34.0%	26.9%	4.0%	33.3%	33.3%
そう思わない	17.4%	27.3%	38.7%	41.9%	64.0%	33.3%	27.8%
不明	11.5%	10.9%	10.0%	19.4%	32.0%	0.0%	16.7%

■ 図 14：バスのイメージ（所要時間が短い）（地区別クロス）

第1章
長崎市地域公共交通
計画の概要

第2章
公共交通を取り巻く
現状

第3章
上位計画等の整理

第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する
調査・分析

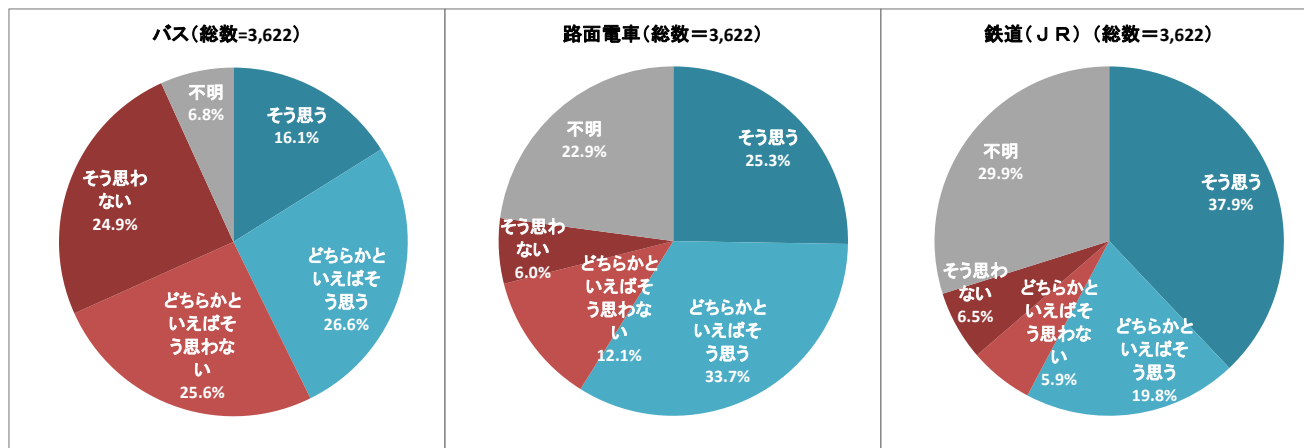
第6章
これからの公共交通
に向けて

第7章
計画の推進

資料編

<ダイヤの遅れ>

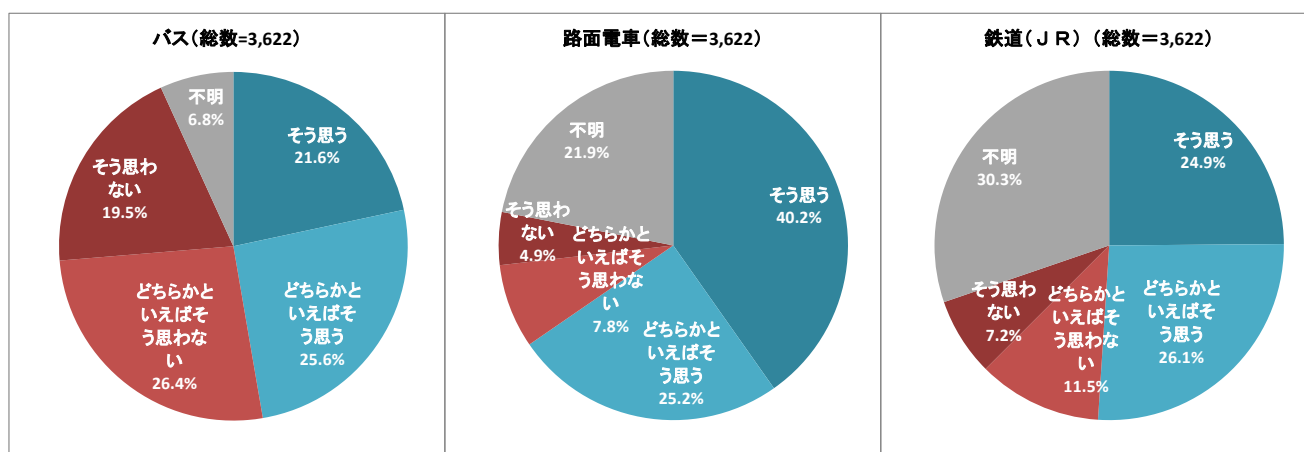
バスについては、5割余りの回答者が「ダイヤに遅れがある」と評価しています。路面電車については、約6割の回答者が「ダイヤに遅れない」と評価しています。鉄道（JR）についても、約6割の回答者が「ダイヤに遅れない」と評価しています。



■ 図 15：公共交通のイメージ〈ダイヤの遅れない〉

<路線の分かりやすさ>

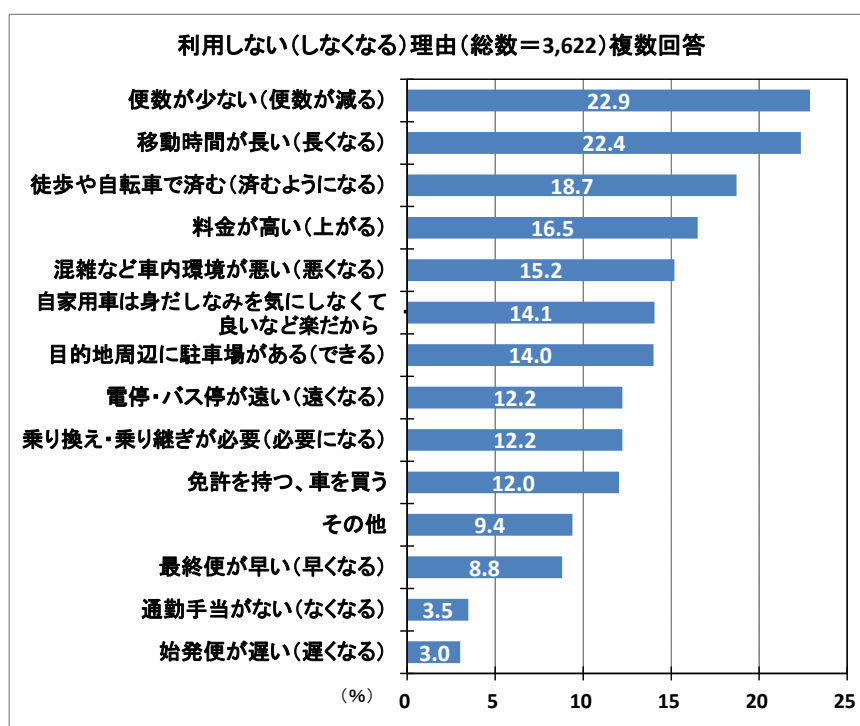
バスについては、5割近い回答者が「路線がわかりにくい」と評価しています。路面電車については、約7割の回答者が「路線がわかりやすい」と評価しています。鉄道（JR）については、5割余りの回答者が「路線がわかりやすい」と評価しています。



■ 図 16：公共交通のイメージ〈路線がわかりやすい〉

⑥公共交通を利用しない（しなくなる）理由について

「便数が少ない（便数が減る）」が最も多く、次いで「移動時間が長い（長くなる）」となっており、どちらも2割を超えています。



■ 図 17：公共交通を利用しない（しなくなる）理由（全体）

「ほとんど毎日」

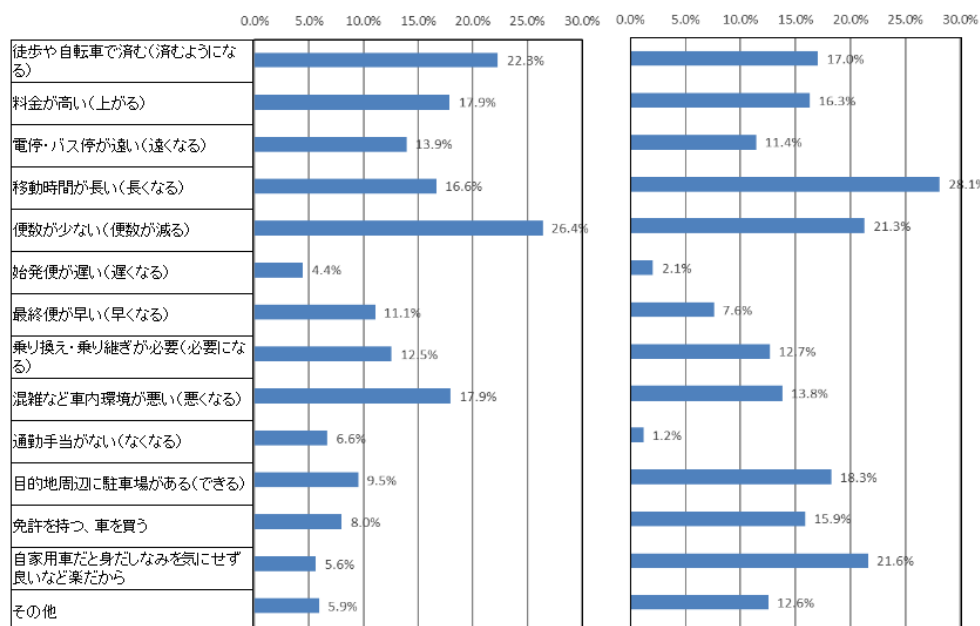
「月に数回」

「週に数回」

「ほとんど使わない」

（総数 = 1,538）

（総数 = 1,949）



■ 図 18：公共交通を利用しない（しなくなる）理由（利用頻度別）

「ほとんど毎日」「週に数回」

(総数 = 1,538)

「月に数回」「ほとんど使わない」

(総数 = 1,949)

	中央地域	東部地域	南部地域	北部地域	長崎市外	不明	合計	中央地域	東部地域	南部地域	北部地域	長崎市外	不明	合計
徒歩や自転車で済む (済むようになる)	25.2%	11.5%	10.6%	22.2%	50.0%	25.0%	22.3%	24.6%	7.1%	10.0%	12.9%	33.3%	14.3%	17.0%
料金が安い(下がる)	16.6%	19.7%	22.0%	19.4%	0.0%	25.0%	17.9%	11.8%	21.3%	19.1%	19.8%	0.0%	42.9%	16.3%
電停・バス停が遠い (遠くなる)	13.6%	18.0%	6.5%	15.5%	0.0%	37.5%	13.9%	13.0%	11.1%	6.2%	11.5%	0.0%	0.0%	11.4%
移動時間が長い (長くなる)	13.8%	27.0%	18.7%	19.7%	16.7%	12.5%	16.6%	23.7%	31.8%	25.3%	35.2%	33.3%	14.3%	28.1%
便数が少ない (便数が減る)	25.3%	33.6%	35.0%	24.4%	16.7%	12.5%	26.4%	18.6%	24.7%	27.0%	21.3%	33.3%	14.3%	21.3%
始発便が遅い (遅くなる)	5.1%	4.1%	2.4%	3.3%	16.7%	0.0%	4.4%	2.2%	1.7%	1.2%	2.3%	0.0%	0.0%	2.1%
最終便が早い (早くなる)	11.0%	11.5%	15.4%	10.0%	0.0%	0.0%	11.1%	6.5%	6.4%	10.8%	8.2%	66.7%	14.3%	7.6%
乗り換え・乗り継ぎが必要 (必要になる)	13.4%	13.1%	11.4%	11.1%	0.0%	0.0%	12.5%	12.1%	15.9%	10.4%	13.1%	0.0%	0.0%	12.7%
混雑など車内環境が悪い (悪くなる)	15.5%	19.7%	15.4%	24.9%	16.7%	0.0%	17.9%	16.0%	8.8%	10.0%	14.1%	0.0%	57.1%	13.8%
通勤手当がない (なくなる)	6.6%	10.7%	7.3%	4.7%	33.3%	0.0%	6.6%	1.8%	1.0%	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%	1.2%
目的地周辺に駐車場がある (できる)	9.0%	16.4%	12.2%	7.5%	16.7%	0.0%	9.5%	18.0%	22.0%	17.4%	17.2%	33.3%	0.0%	18.3%
免許を持つ、車を買う	7.4%	7.4%	9.8%	8.6%	33.3%	12.5%	8.0%	13.7%	22.3%	18.3%	15.1%	0.0%	14.3%	15.9%
自家用車だと身だしなみを気にせず良いなど楽だから	4.8%	4.9%	8.9%	6.6%	16.7%	0.0%	5.6%	20.2%	20.6%	26.1%	22.3%	0.0%	42.9%	21.6%
その他	6.8%	4.9%	4.9%	4.7%	0.0%	0.0%	5.9%	13.0%	9.5%	14.1%	12.9%	33.3%	0.0%	12.6%

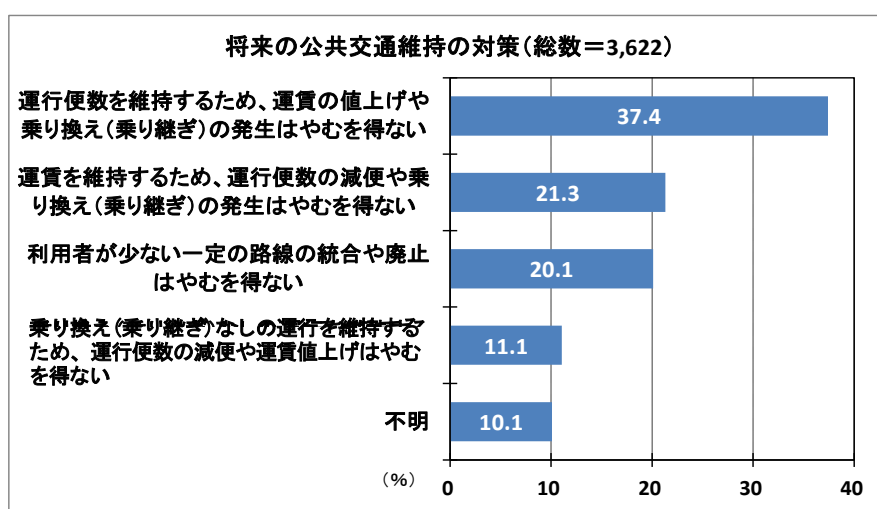
■ 図 19：公共交通を利用しない（しなくなる）理由（利用頻度・地区別）

⑦ 将来における公共交通の維持について

＜将来の公共交通維持の対策＞

約4割の回答者が「運賃の値上げや乗り換え（乗り継ぎ）の発生はやむを得ない」と考え、最も多くなっています。

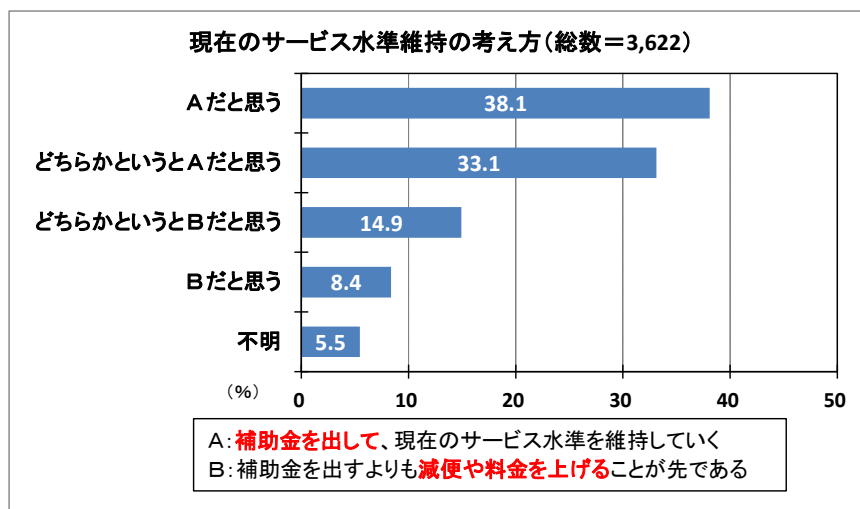
次いで約2割の回答者が「運行便数の減便や乗り換え（乗り継ぎ）の発生はやむを得ない」、「路線の統合や廃止はやむを得ない」と考えています。



■ 図 20：将来の公共交通維持の対策

＜現在のサービス水準維持の考え方＞

約7割の回答者が「補助金を出して、現在のサービス水準を維持していく」という考え方です。

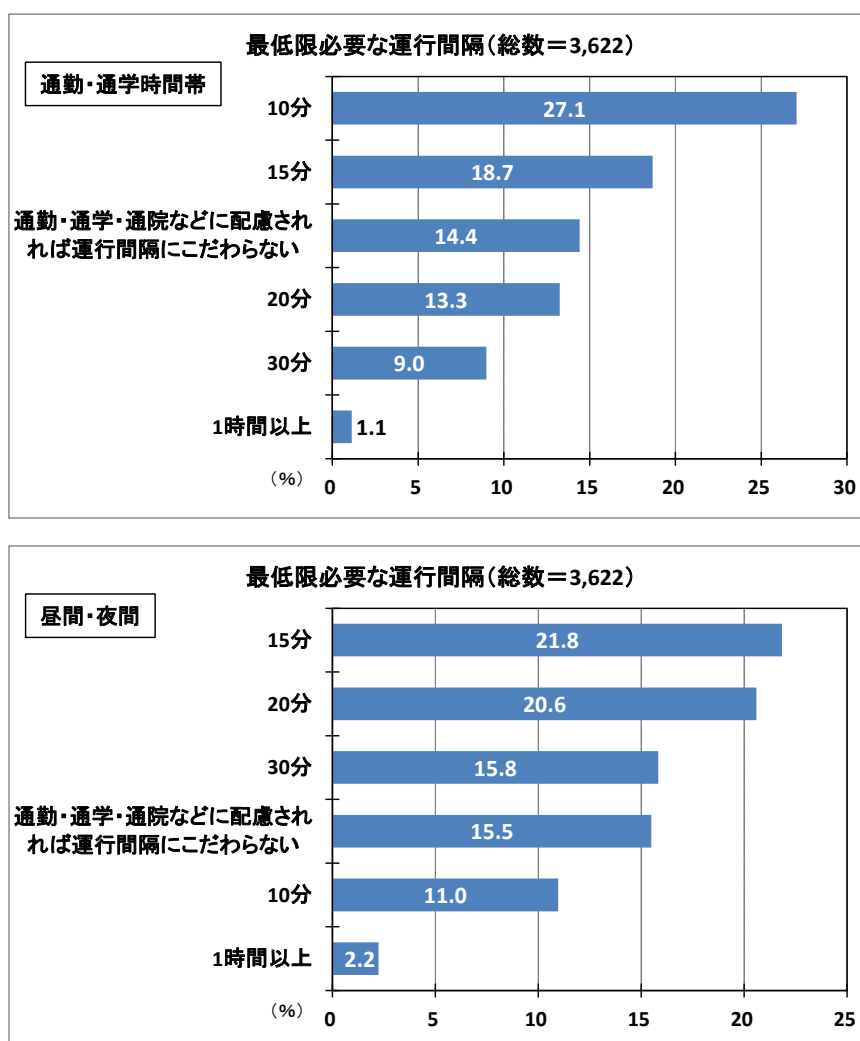


■ 図 21：現在のサービス水準維持の考え方

＜最低限必要な運行間隔＞

通勤・通学時間帯では、約5割の回答者が「10～15分間隔」と考えています。

昼間・夜間では、約4割の回答者が「15～20分間隔」と考えています。



■ 図 22 : 最低限必要な運行間隔

《通勤・通学時間帯》

	中央地域	東部地域	南部地域	北部地域
10分	33.7%	14.1%	10.2%	26.9%
15分	19.0%	18.9%	18.0%	18.1%
20分	12.3%	15.4%	17.7%	12.0%
30分	6.5%	16.1%	13.0%	9.0%
1時間以上	0.2%	2.1%	3.9%	1.4%
通勤・通学・通院などに配慮されれば運行間隔にこだわらない	12.7%	18.9%	18.0%	14.3%
不明	15.5%	14.5%	19.3%	18.2%

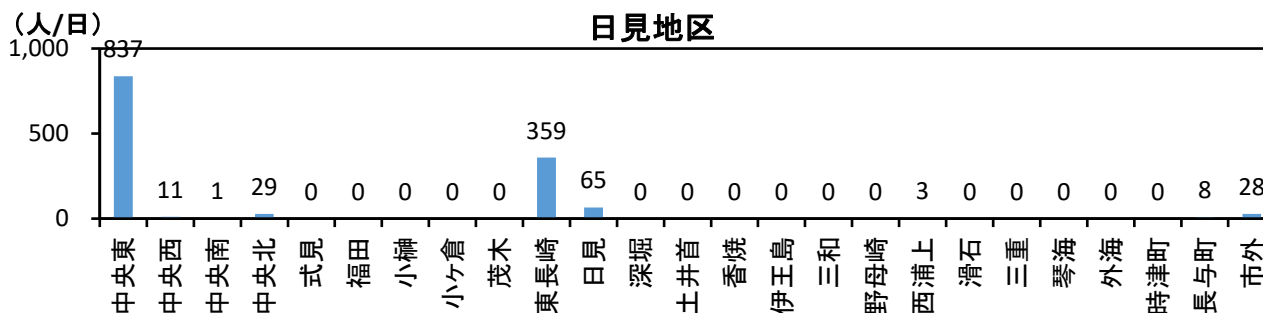
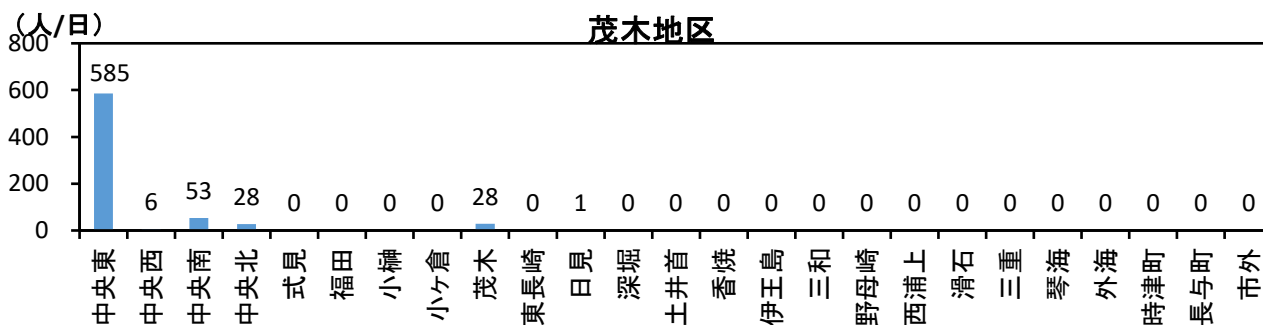
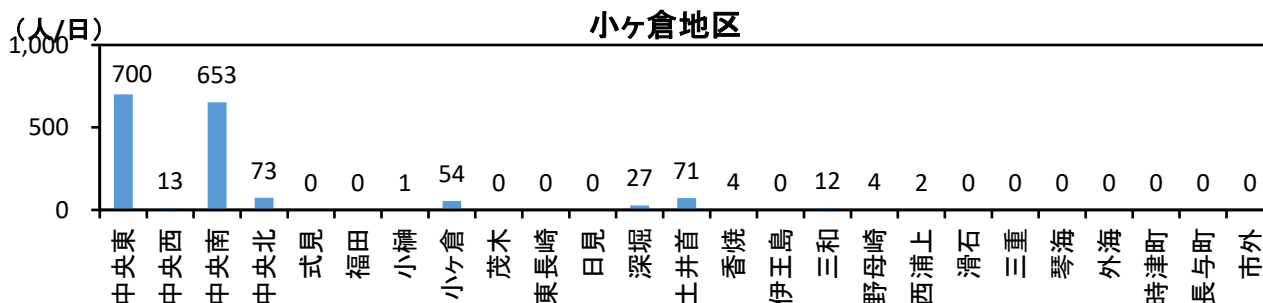
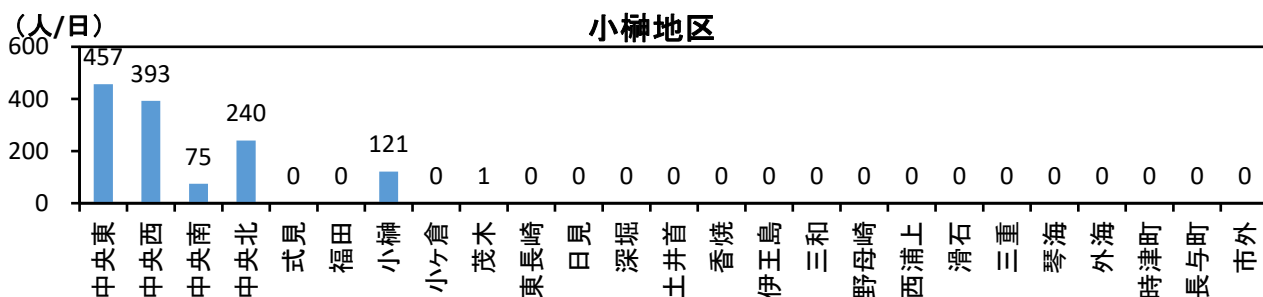
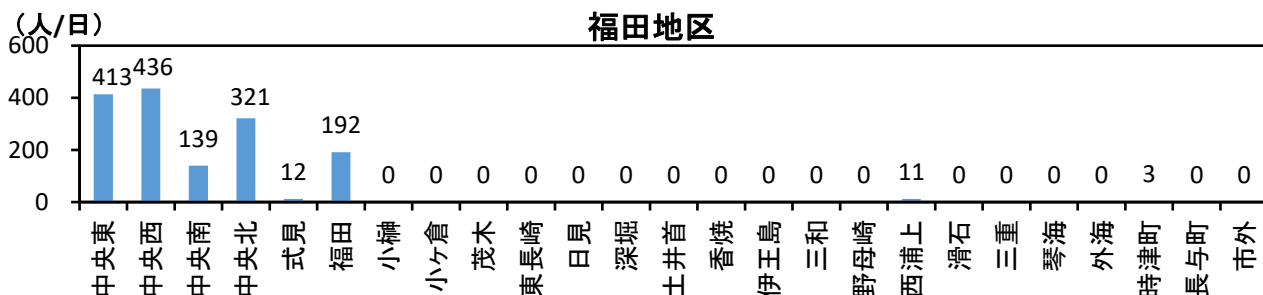
《昼間・夜間》

	中央地域	東部地域	南部地域	北部地域
10分	14.5%	3.9%	2.1%	10.7%
15分	25.8%	16.4%	13.0%	19.9%
20分	20.8%	21.0%	21.1%	19.9%
30分	12.9%	26.7%	22.4%	14.2%
1時間以上	1.0%	2.8%	6.3%	2.8%
通勤・通学・通院などに配慮されれば運行間隔にこだわらない	13.9%	18.4%	17.7%	16.2%
不明	11.1%	10.8%	17.4%	16.1%

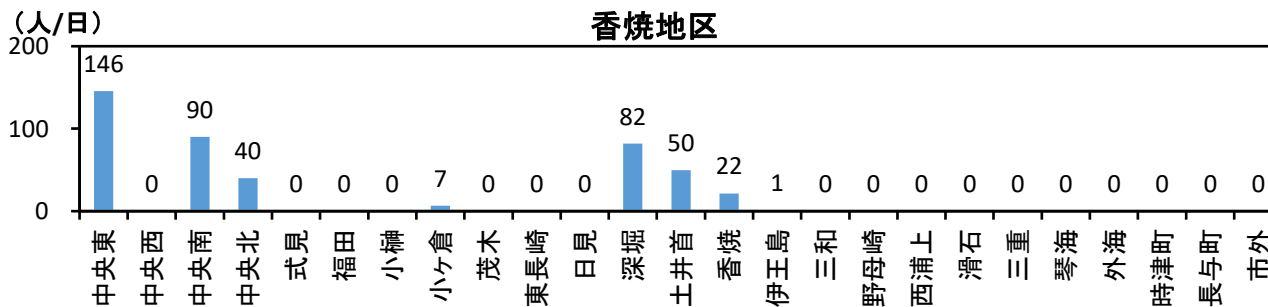
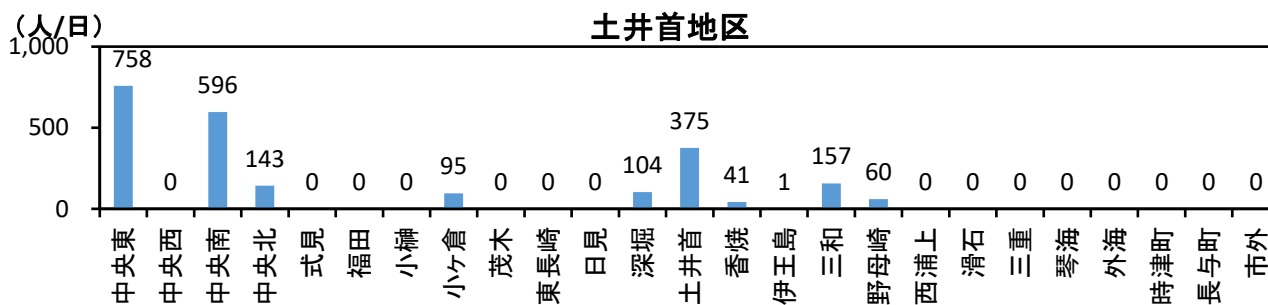
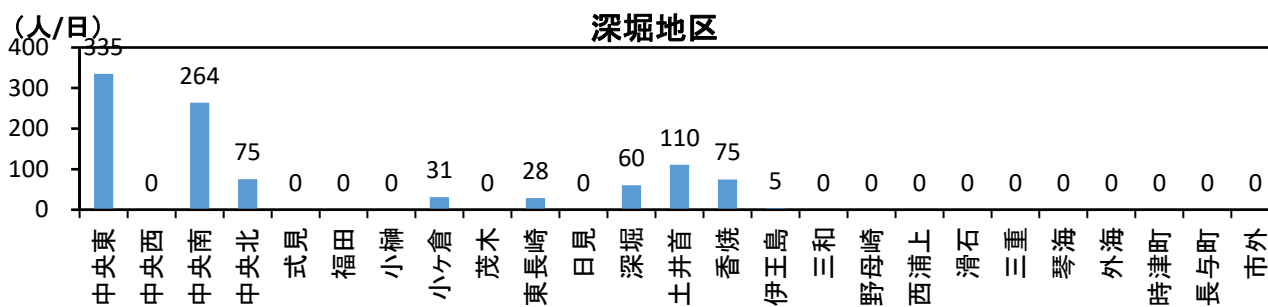
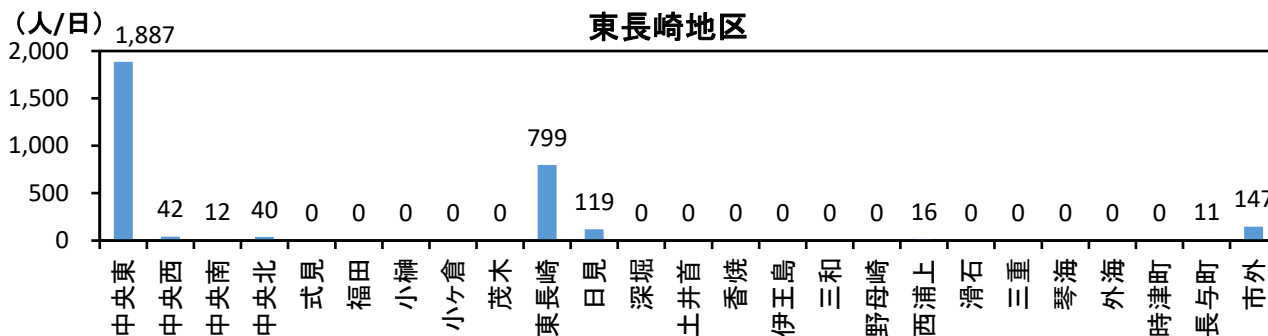
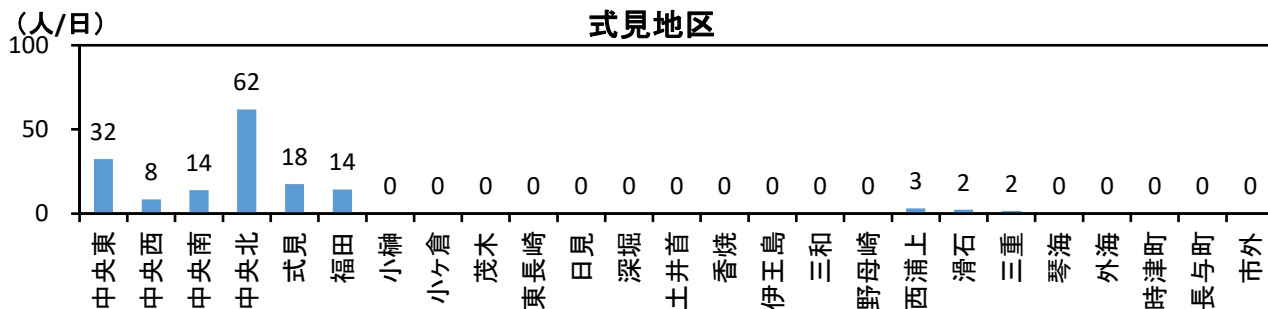
■ 図 23 : 最低限必要な運行間隔 (地域別)

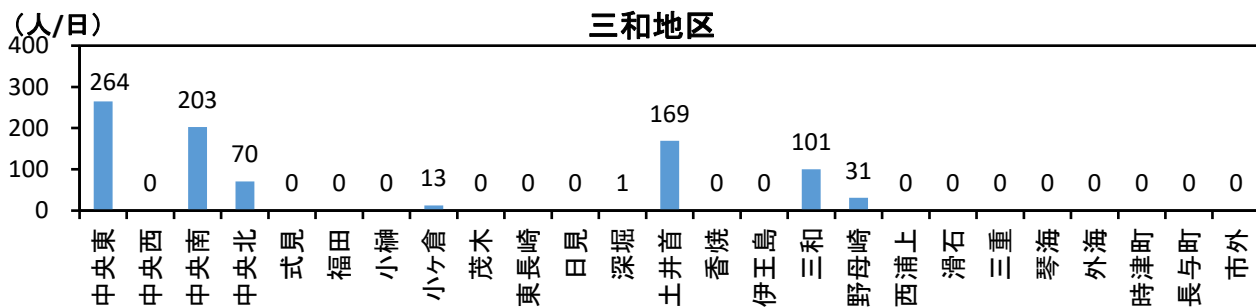
2 各地区の路線バス利用者の移動先

◎移動先が中央地区である割合が75%以上の地区

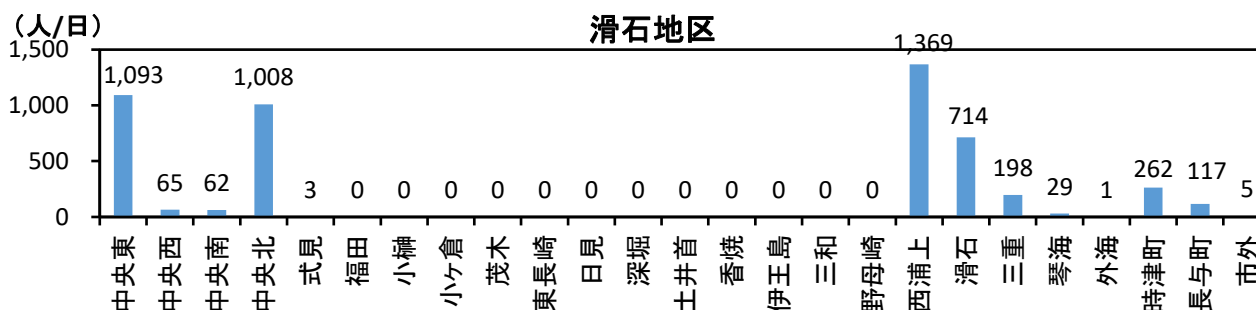
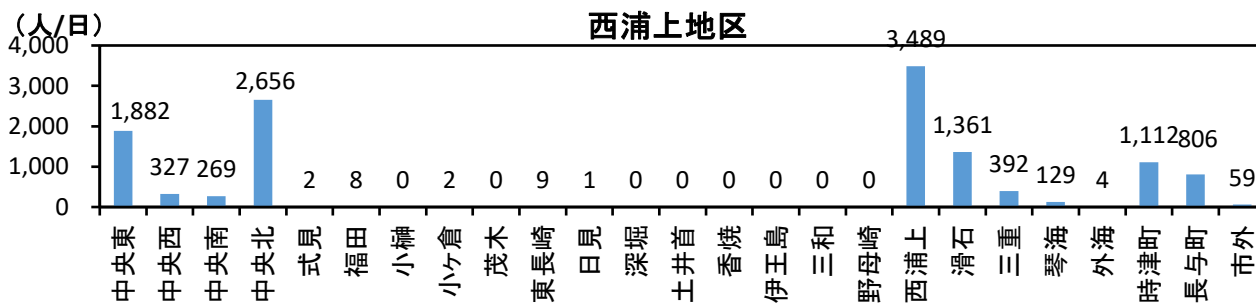
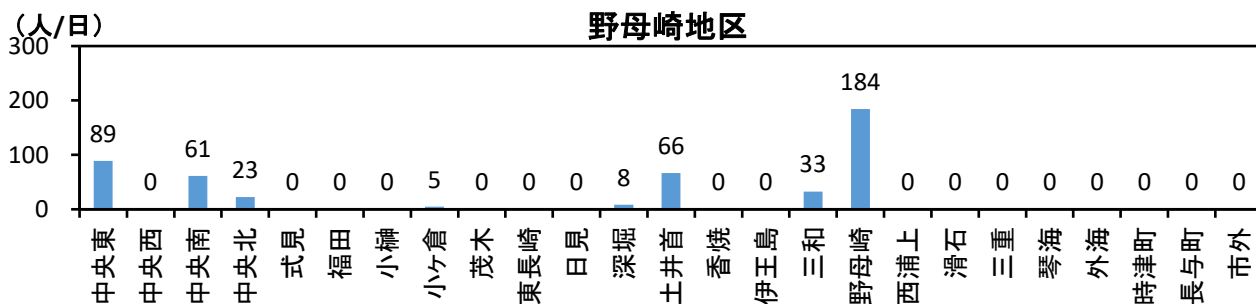
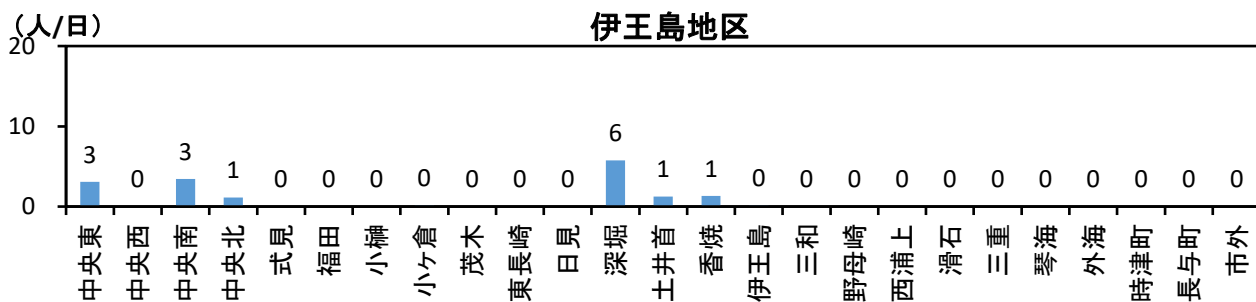


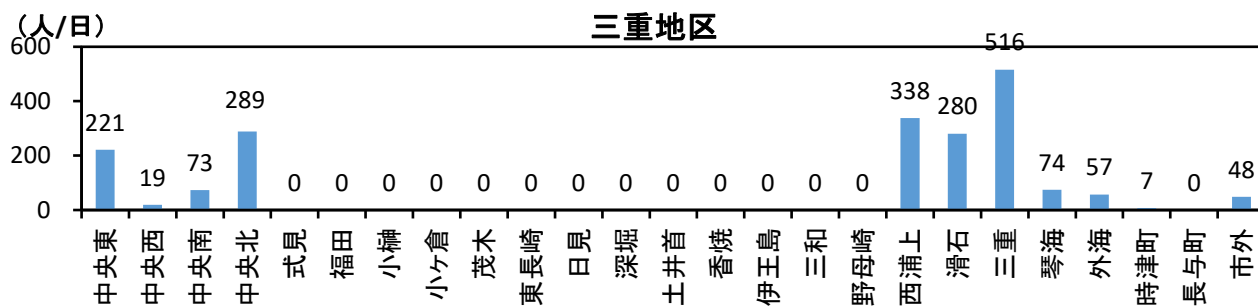
◎移動先が中央地区である割合が50～75%の地区



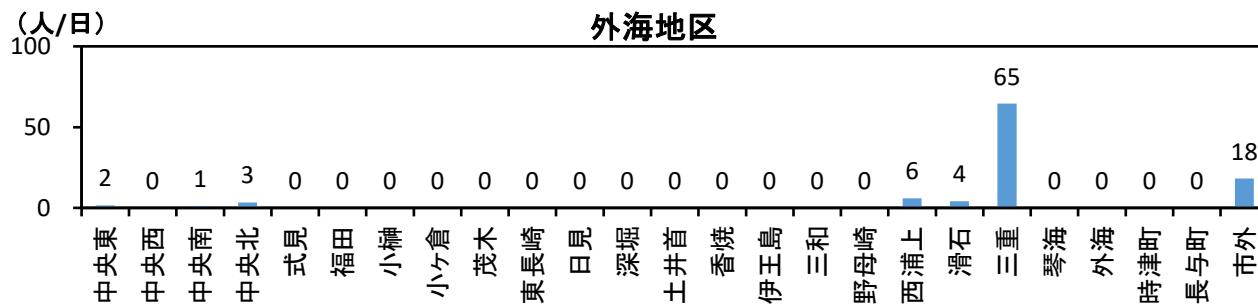
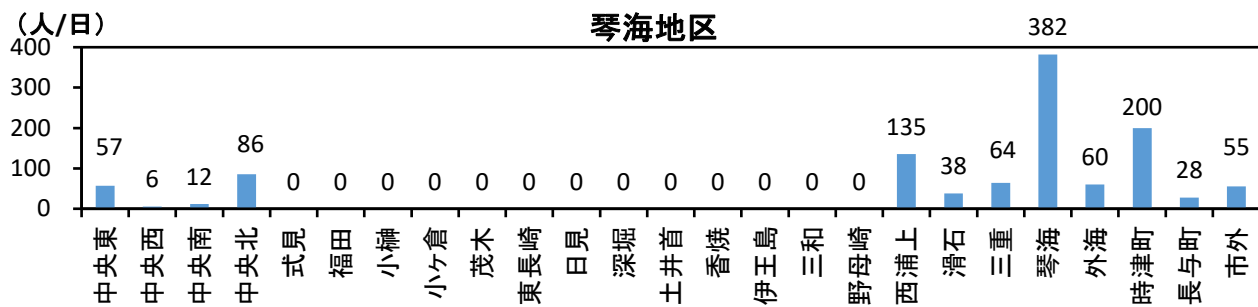


◎移動先が中央地区である割合が25～50%の地区





◎移動先が中央地区である割合が25%未満の地区

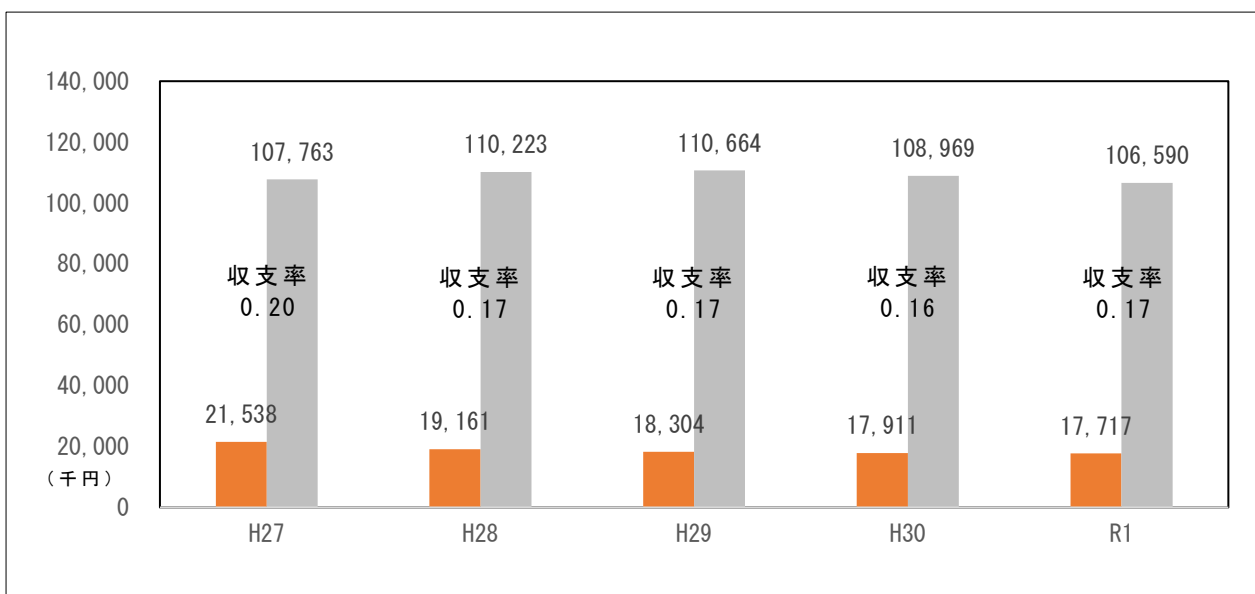


※外海地区では、中央部までのバス移動は直通便と三重地区（桜の里ターミナル）での乗継便がある

- ・直通便 4 便/日
- ・乗継便 11 便/日

3 支線・航路の収支状況

【コミュニティバス（地域バス）】



出典：長崎市資料

■ 図 24：コミュニティバス（地域バス）収支推移

単位：千円

種別	路線名	区分	H27	H28	H29	H30	R1
コミュニティバス	伊王島線	運行経費	14,163	14,357	14,194	14,186	12,672
		運賃収入	1,910	1,919	1,633	1,794	1,872
		補助金	12,253	12,438	12,561	12,392	10,800
		収支率	0.14	0.13	0.12	0.13	0.15
	高島線	運行経費	16,716	16,939	16,324	16,954	17,807
		運賃収入	3,140	3,281	3,124	3,079	2,640
		補助金	13,576	13,658	13,200	13,875	15,167
		収支率	0.19	0.19	0.19	0.18	0.15
	池島線	運行経費	7,476	8,201	8,028	7,264	5,425
		運賃収入	1,114	991	990	993	592
		補助金	6,362	7,210	7,038	6,271	4,833
		収支率	0.15	0.12	0.12	0.14	0.11
	外海線	運行経費	10,337	10,219	10,365	10,439	10,365
		運賃収入	2,574	1,046	1,012	953	1,123
		補助金	7,763	9,173	9,353	9,486	9,242
		収支率	0.25	0.10	0.10	0.09	0.11
	香焼三和線	運行経費	13,555	15,828	14,518	14,071	13,908
		運賃収入	3,742	3,682	3,744	3,703	3,807
		補助金	9,813	12,146	10,774	10,368	10,101
		収支率	0.28	0.23	0.26	0.26	0.27
	三和線	運行経費	7,266	7,348	7,830	7,253	7,379
		運賃収入	809	878	868	947	983
		補助金	6,457	6,469	6,962	6,306	6,396
		収支率	0.11	0.12	0.11	0.13	0.13
	野母崎線	運行経費	7,962	7,005	7,247	7,378	6,586
		運賃収入	741	674	790	772	822
		補助金	7,221	6,331	6,457	6,606	5,764
		収支率	0.09	0.10	0.11	0.10	0.12

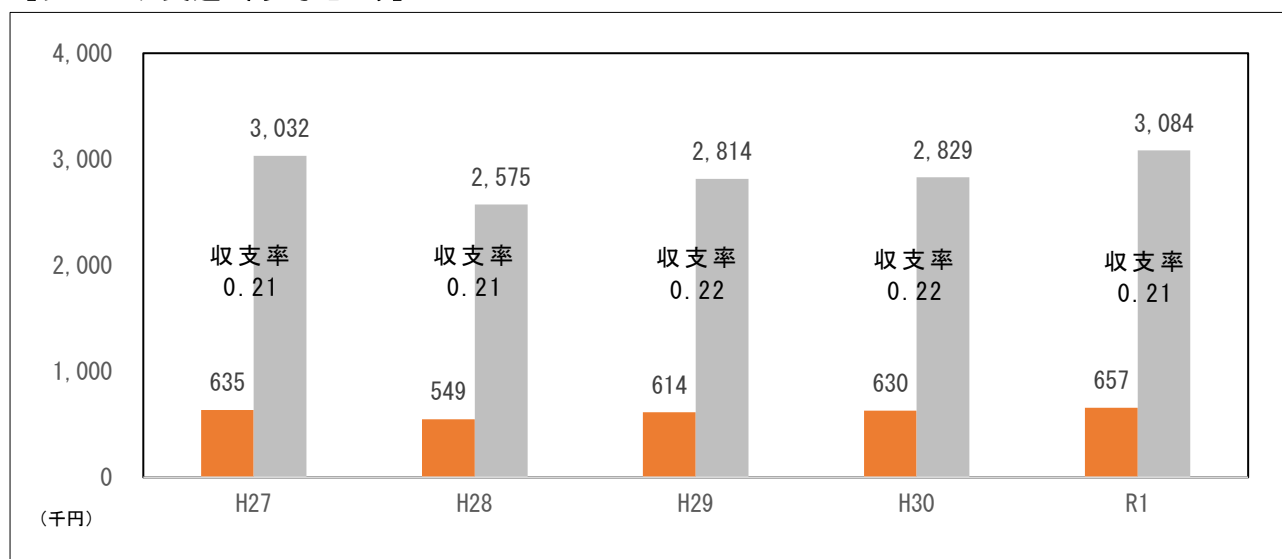
単位：千円

種別	路線名	区分	H27	H28	H29	H30	R1
コミュニティバス	琴海尾戸線	運行経費	10,939	10,912	11,197	10,752	10,800
		運賃収入	2,129	1,829	1,505	1,339	1,131
		補助金	8,810	9,083	9,692	9,413	9,669
		収支率	0.20	0.17	0.13	0.12	0.10
地域バス	滑石式見線	運行経費	10,305	10,266	11,125	10,662	11,250
		運賃収入	2,532	2,475	2,131	1,962	1,998
		補助金	7,773	7,791	8,994	8,700	9,252
		収支率	0.25	0.24	0.19	0.18	0.18
	香焼恵里線	運行経費	9,044	9,148	9,836	10,010	10,398
		運賃収入	2,847	2,386	2,507	2,369	2,749
		補助金	6,197	6,762	7,329	7,641	7,649
		収支率	0.32	0.26	0.25	0.24	0.26
合計	運行経費	107,763	110,223	110,664	108,969	106,590	
	運賃収入	21,538	19,161	18,304	17,911	17,717	
	補助金	86,225	91,062	92,360	91,058	88,873	
	収支率	0.20	0.17	0.17	0.16	0.17	

出典：長崎市資料

■表 1：コミュニティバス（地域バス）収支推移（路線別）

【デマンド交通（琴海地区）】



出典：長崎市資料

■図 25：デマンド交通（琴海地区）収支推移

単位：千円

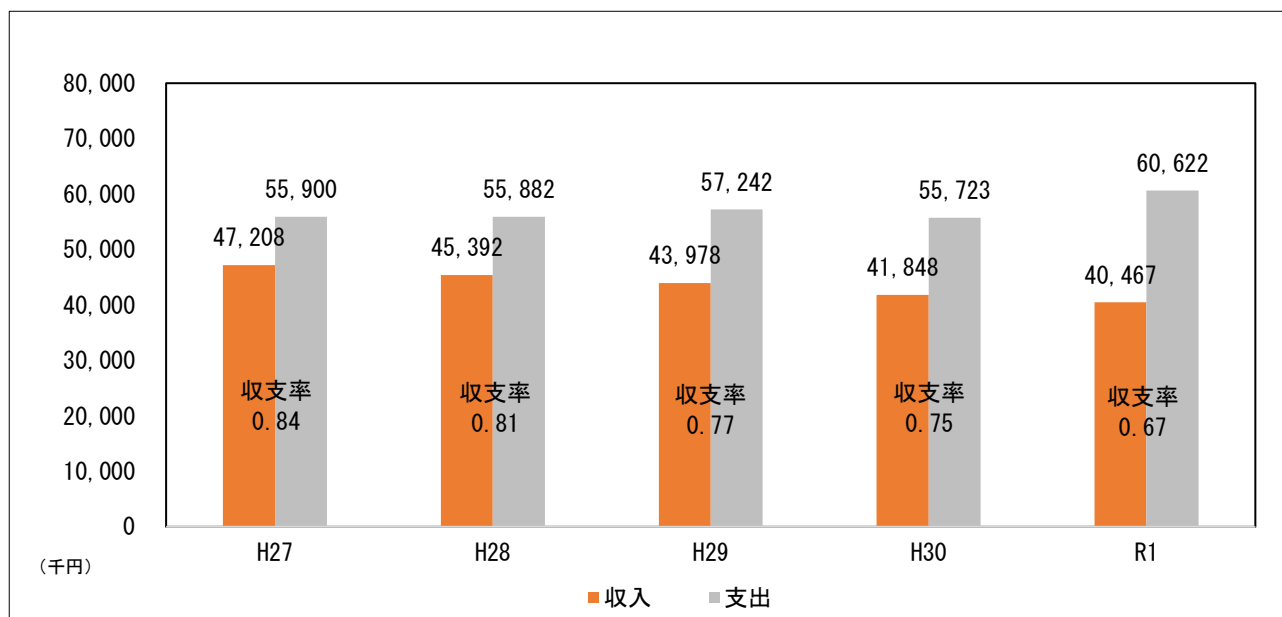
路線名	区分	H27	H28	H29	H30	R1
デマンド交通	運行経費	3,032	2,575	2,814	2,829	3,084
	運賃収入	635	549	614	630	657
	補助金※1	2,397	2,026	2,293	2,199	2,427
	収支率	0.21	0.21	0.22	0.22	0.21

※1 補助金：国、長崎市で補助

■表 2：デマンド交通（琴海地区）収支推移

出典：長崎市資料

【乗合タクシー】



■ 図 26 : 乗合タクシー収支推移

出典：長崎市資料

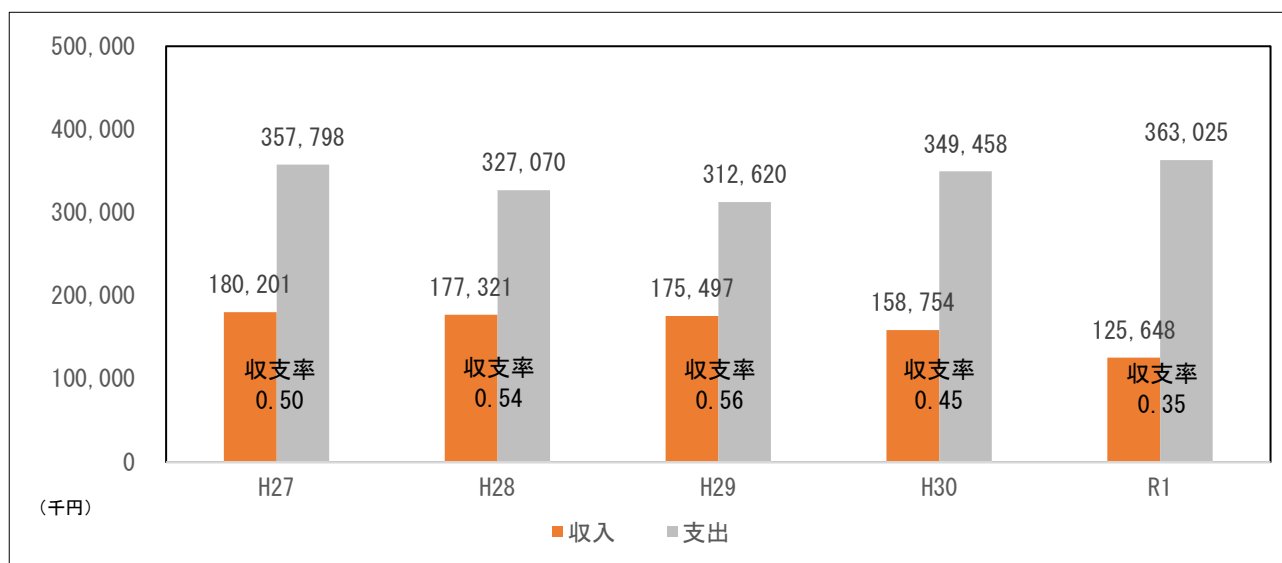
単位：千円

地区名	区分	H27	H28	H29	H30	R1
丸善団地	運行経費	13,080	13,190	13,704	11,157	12,223
	運賃収入	12,878	12,475	12,071	11,697	11,486
	補助金	201	715	1,634	0	737
	収支率	0.98	0.95	0.88	1.05	0.94
矢の平・伊良林	運行経費	13,577	13,442	13,573	11,701	12,709
	運賃収入	11,646	11,446	11,299	10,982	10,483
	補助金	1,931	1,995	2,274	719	2,226
	収支率	0.86	0.85	0.83	0.94	0.82
北大浦	運行経費	8,379	8,374	9,406	10,502	11,916
	運賃収入	7,476	6,986	7,111	6,715	6,945
	補助金	903	1,388	2,295	3,786	4,971
	収支率	0.89	0.83	0.76	0.64	0.58
金堀	運行経費	11,414	11,121	10,749	12,180	12,824
	運賃収入	7,062	6,609	6,411	5,814	4,793
	補助金	4,352	4,512	4,337	6,366	8,031
	収支率	0.62	0.59	0.60	0.48	0.37
西北	運行経費	9,450	9,755	9,810	10,183	10,950
	運賃収入	8,146	7,876	7,086	6,640	6,760
	補助金	1,303	1,879	2,724	3,543	4,190
	収支率	0.86	0.81	0.72	0.65	0.62
合計	運行経費	55,899	55,881	57,242	55,723	60,622
	運賃収入	47,209	45,392	43,978	41,848	40,467
	補助金	8,690	10,489	13,264	14,414	20,155
	収支率	0.84	0.81	0.77	0.75	0.67

■ 表 3 : 乗合タクシー収支推移（地区別）

出典：長崎市資料

【船舶】



■ 図 27：市補助航路の収支推移

出典：長崎市資料

単位：千円

地区名	区分	H27	H28	H29	H30	R1
長崎～伊王島 ～高島航路※ ¹	運航経費	343,081	312,646	296,770	334,689	348,125
	運賃収入	178,035	175,217	173,406	156,963	123,997
	補助金	165,013	137,426	123,300	177,726	223,832
	収支率	0.52	0.56	0.58	0.47	0.36
池島～神浦 航路※ ²	運航経費	14,717	14,424	15,850	14,769	14,900
	運賃収入	2,166	2,104	2,092	1,792	1,651
	補助金	12,551	12,320	13,759	12,978	13,249
	収支率	0.15	0.15	0.13	0.12	0.11
合計	運航経費	357,798	327,070	312,620	349,458	363,025
	運賃収入	180,201	177,321	175,498	158,755	125,648
	補助金	177,564	149,746	137,059	190,704	237,377
	収支率	0.50	0.54	0.56	0.45	0.35

※¹ 長崎～伊王島～高島航路：国、県、長崎市で補助

出典：長崎市資料

※² 池島～神浦航路：長崎市のみで補助

※ 佐世保～神浦航路：国、県で補助

■ 表 4：市補助航路の収支推移（航路別）

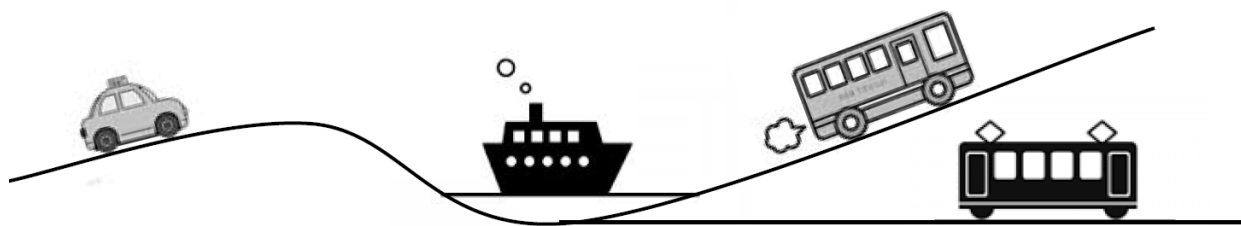
4 計画策定の経過

年度	日程	内容
令和2年度	10月27日	長崎市公共交通活性化協議会設置
	11月20日	令和2年度第1回 長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市公共交通総合計画について ●法定計画の策定に向けた今後の進め方について
	3月18日	令和2年度第2回 長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通計画の基本方針及び目標について
令和3年度	6月15日	素案完成
	6月15日 ～6月28日	庁内・各構成員 素案意見照会
	6月	長崎市議会建設水道委員会（概要説明）
	7月9日	令和3年度第1回 長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通計画（案）について
	7月12日 ～8月11日	パブリックコメント
	8月24日	令和3年度第2回 長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通計画（案）について
	9月	関係機関へ提出

5 協議会構成員

□長崎市公共交通活性化協議会

構成員	組織
市長又はその指名する者	長崎市
長崎運輸支局長 又はその指名する者	長崎運輸支局
一般乗合旅客自動車運送事業者	長崎自動車(株)
その他の一般旅客自動車運送事業者	長崎県交通局
一般旅客自動車運送事業者が組織する団体	県バス協会
	市タクシー協会
住民又は旅客	長崎市保健環境自治連合会
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	長崎私交通労働組合
運行事業者	九州旅客鉄道(株)
	長崎電気軌道(株)
	さいかい交通(株)
道路管理者	長崎河川国道事務所
	長崎県長崎振興局
	長崎市土木総務課
港湾管理者	長崎県振興局
	長崎港湾漁港事務所
公安委員会	長崎県警察本部
学識経験者	長崎県立大学 地域創造学部公共政策学科 教授 西岡 誠治
その他必要と認める者	長崎県地域振興部交通政策課



長崎市地域公共交通計画

令和3年8月

編集 発行	長崎市公共交通対策室
TEL	095-829-1271
FAX	095-829-1168
E-mail	kokyo_koutsu@city.nagasaki.lg.jp