

I 長崎市地域公共交通計画の概要

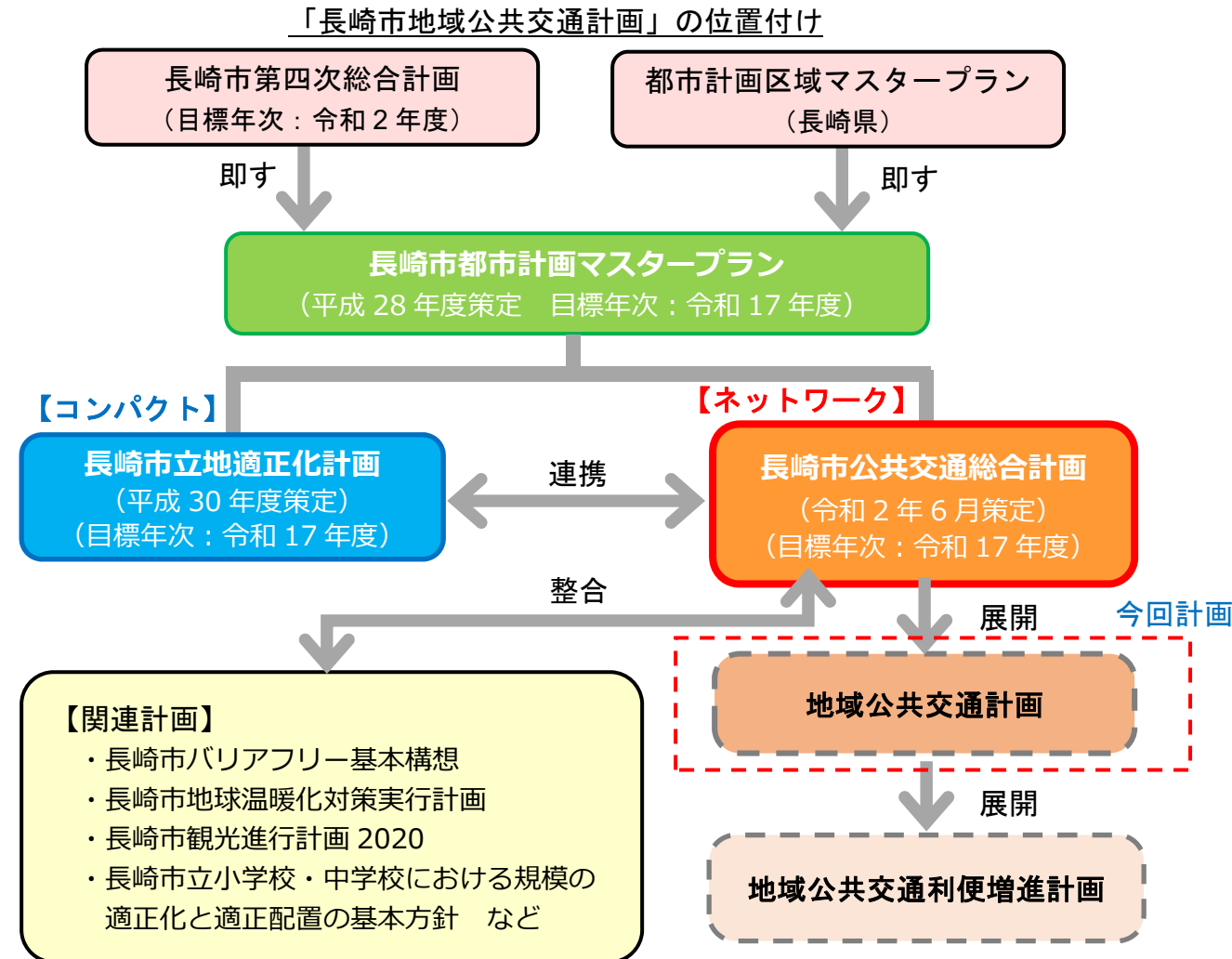
1 策定の目的

長崎市では、路線バス、路面電車、鉄道などによって市内一円で移動サービスが提供され、公共交通の徒歩圏人口カバー率は80%と、全国平均の55%を大きく上回る水準で市民の日常の移動を支えています。一方で、公共交通の利用者数は減少し、このままでは減便や路線廃止などによってカバー率が低下する恐れが高まっています。

そこで、国が定める基本方針に基づき、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に基づく「長崎市地域公共交通計画」を策定します。

2 位置づけ

令和2年6月に策定した「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。



3 対象区域

本計画は、長崎市全域を対象とします。

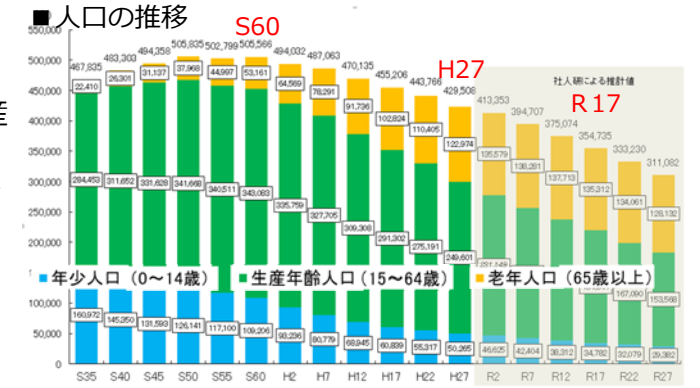
4 計画期間

本計画の計画期間は、令和3年度から7年度までの5年間とします。

II 公共交通を取り巻く状況

1 人口減少と少子・高齢化の進行

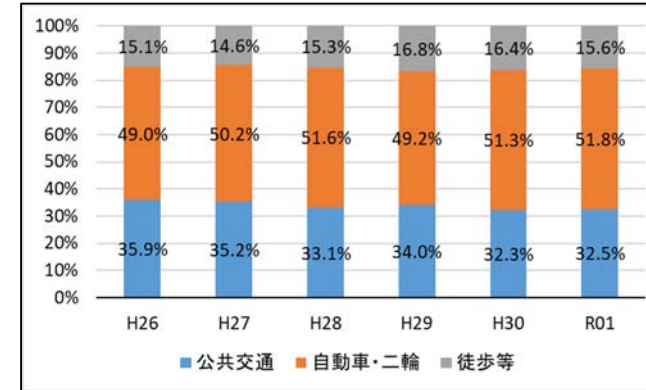
- 長崎市の総人口は昭和60年をピークに年々減少しています。
- 特に、公共交通の主たる利用者層である生産年齢人口(15~64歳)が減少しています。
- 一方、高齢化率は増加傾向で、平成27年度は約30%、令和7年度は約37%、令和17年度は約40%と予想されています。



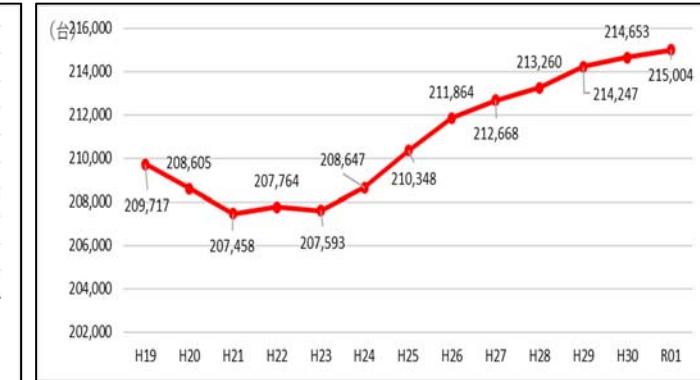
2 自家用車依存率の上昇

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

■市民の利用交通手段



■自動車保有台数推移(長崎市)



3 交流人口の増加と人の流れの変化

- 交流人口は、平成23年度以降増加傾向にあり、九州新幹線西九州ルートや出島メッセ長崎の完成、長崎スタジアムシティプロジェクトも進行し、今後も拡大が見込まれます。
- 都心部やその周辺部では、長崎駅周辺の再整備、市庁舎の建替えなどの大型事業が進行し、交流人口の拡大に加え、人の移動の流れも変化することが想定されます。

4 公共交通維持に係る補助金の増大

- 人口減少・高齢化が他都市に先行しているなか、健全で安定的な行財政運営が求められていますが、コミュニティバスや乗合タクシーなどでは、利用者の減少に伴い補助額が年々増加しています。

5 新型コロナウイルスの流行

- 新型コロナウイルスの影響により、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。

Ⅲ 公共交通の現状

1 運行エリア

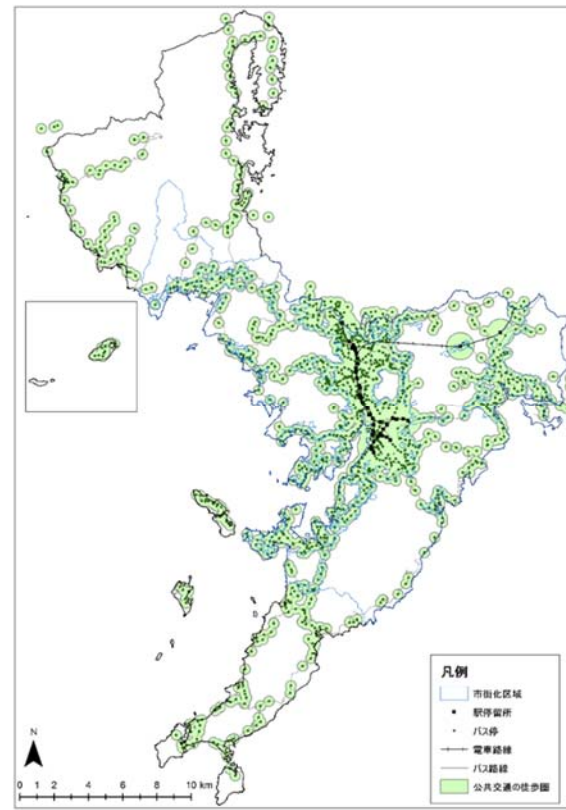
- 路線バスは市内全域で、路面電車、鉄道及び航路は市内特定エリアで運行（運航）され、公共交通の徒歩圏人口カバー率は80%です。
- 路線バスで対応できないエリアの一部で、コミュニティバスや乗合タクシーなどを運行していますが、公共交通が不便な地域があります。

2 利用状況

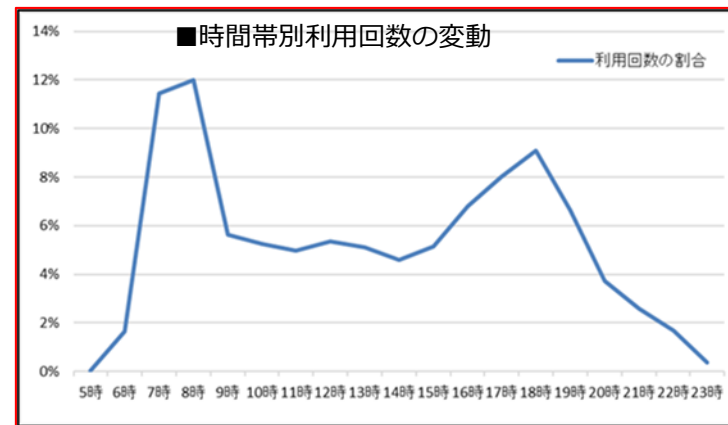
- 市民の43%が日常的に公共交通機関を利用し、必要不可欠な移動手段となっていますが、利用者は減少傾向で、特に、路線バスとタクシーの減少が顕著です。
- 中心部から離れるに従い公共交通機関を利用しない傾向にあります。
- 人口の減少率よりも公共交通機関利用者の減少率が上回っています。
- 利用時間帯は、朝の通勤通学時間帯である7～8時台の利用が突出して多く、次いで帰宅時間帯の18時台の利用が多くなっています。

3 経営状況

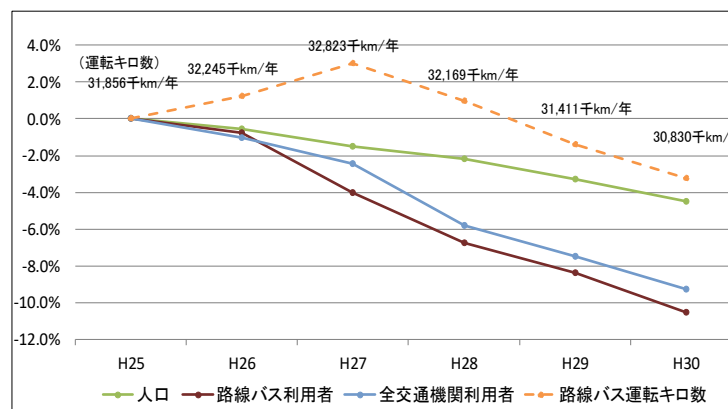
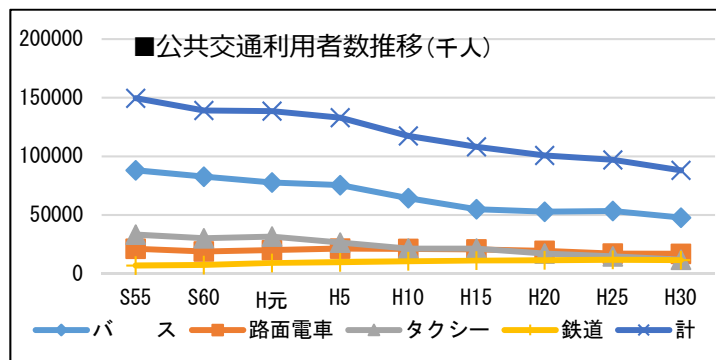
- 各交通事業者は、赤字路線を黒字路線の収益で補いきれず、運輸部門以外の収益で補いながら路線を維持にしています。
- 路線バス利用者の減少に伴い、路線バスの運転キロ数は、近年減少傾向にあります。
- 長崎市内の公共交通機関の運転手は不足しており、高齢化も進んでいます。
- 事業者はピーク時に合わせた人員や車両が必要で、コスト縮減が難しい一因となっています。



■公共交通のカバー状況



■時間帯別利用回数の変動



■長崎市の人口と公共交通利用者、路線バス運転キロの増減率の推移（H25=0.0%）

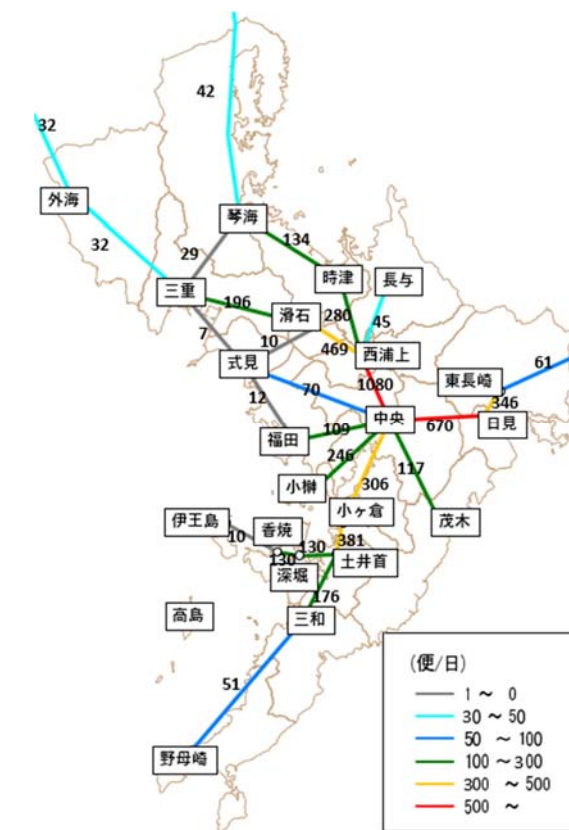
Ⅳ 公共交通に関する調査・分析

1 アンケート調査結果（H29実施）

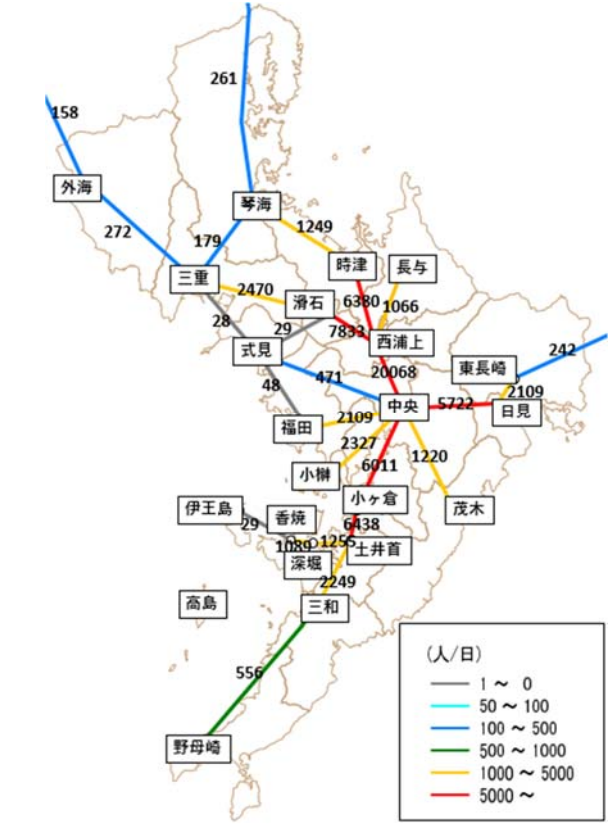
- 市民アンケートで、約半数がバス路線のわかりにくさをあげていることから、観光客にとっても利用しにくい乗り物になっていると考えられます。
- 公共交通機関を日常的に利用している人は、使わなくなる理由として便数が減ることを一番に、次いで移動時間や車内環境をあげています。
- 公共交通機関を日常的に利用していない人は、使わない理由として移動時間の長さを一番にあげ、次いで便数やプライベート空間をあげています。
- 利用全体のおよそ半分が生産年齢人口層の通勤や通学を目的としたもので、公共交通の総利用者数への影響も一番大きいと考えられます。

2 運行状況及び利用状況の調査結果

- 外海、琴海（村松地区以北）、伊王島、高島地区以外の生活地区と都心部とを結ぶ路線バスは、概ね30分に1便以上が確保されています。
- 路線バスは4社局により運行されていますが、運行系統が重複している路線や複数社局による競合路線では、特に、高頻度で運行され、乗車率が低い傾向にあります。
- 各生活地区からの移動先は、全体的に中心部への移動が多い傾向にありますが、都心部から離れた地区では、地域拠点（住吉・矢上・江川周辺）への移動割合が高まる傾向にあります。
- 路線バスの所要時間は、道路状況による影響が大きく、西部地区や北部地区で距離に対する所要時間が長くなっています。



■主要地点間の運行便数（路線バス）

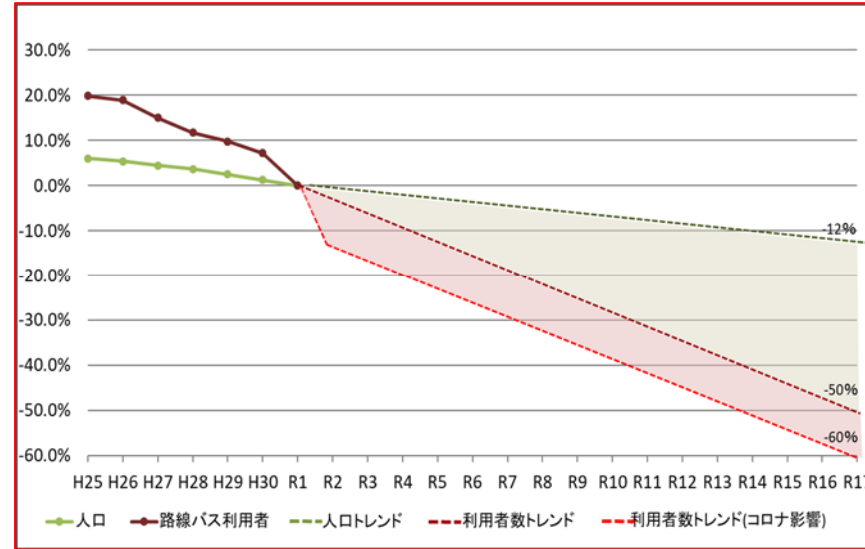


■主要地点間の利用者数（路線バス）

IV 公共交通に関する調査・分析

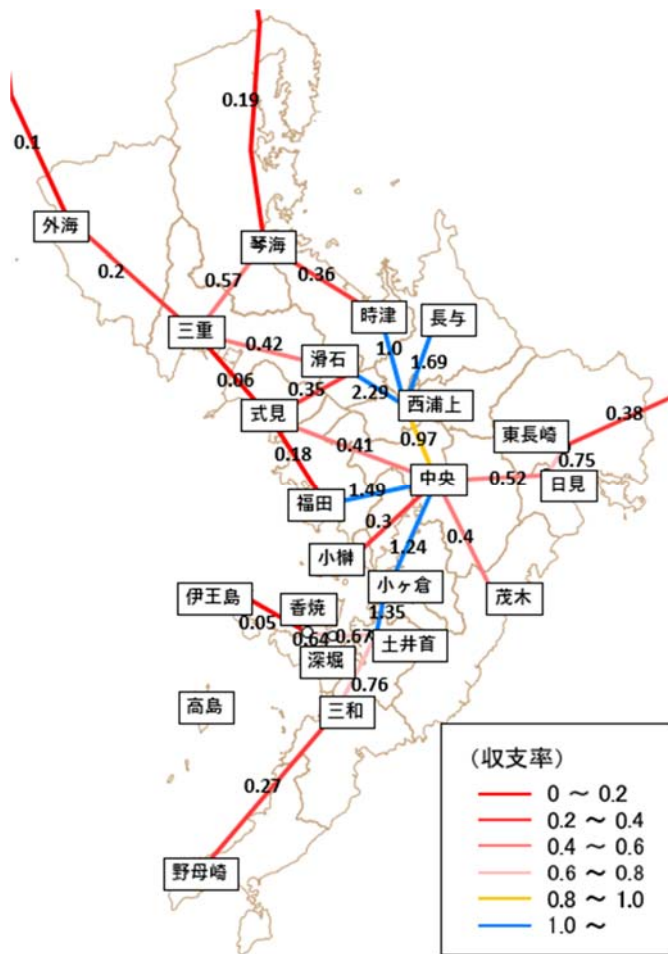
3 将来シミュレーション

- 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ていく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。

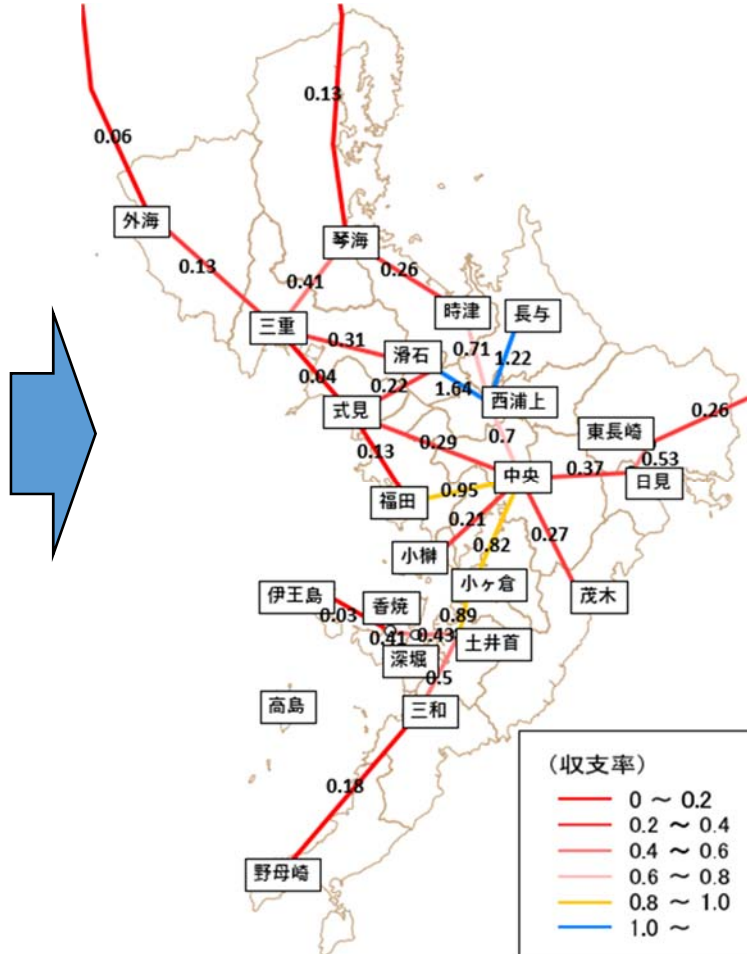


■主要地点間の収支率（利用者減少率ベース）

R01（長崎市試算値）



R17（長崎市試算値）



※運行便数（運行経費）は R01 と変更せずに算出

V これからの公共交通に向けた基本方針

1 目指す姿

目指す姿① 各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている

- 市民生活や都市活動を支える重要な移動手段であることから、「競争」から「協調」へ転換し、持続可能なものにしなければなりません。

目指す姿② 拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている

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

目指す姿③ 地域内の移動手段が確保されている

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

目指す姿④ 都市の活性化に貢献する運行形態となっている

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

2 目標

●立地適正化計画の居住誘導区域内で、公共交通徒歩圏人口カバー率 90%※を維持する

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

3 課題解決の方策

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

4 数値目標の設定

目 標	課題解決の方策	指 標	計測方法及び算出式	指標の設定理由
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	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（人） ＝輸送人キロ/走行キロ×100	<ul style="list-style-type: none"> 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 ※平均乗車密度は、バス事業者が国土交通省に毎年提出する「輸送実績報告書」の平均乗車密度を利用可能
		公共交通事業の収支率 <u>（必須指標）</u>	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	<ul style="list-style-type: none"> 路線の効率化を行う上で、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収支率とする） ※運行事業者の収入額、支出額は毎年把握できる
		公共交通への公的資金投入額 <u>（必須指標）</u>	利用者1人あたりの補助額 ＝全補助額/全利用者数 （陸上交通）	<ul style="list-style-type: none"> 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（路線維持に係る補助金のみ対象とする）
	②公共交通サービスの向上	公共交通の利用者数 <u>（必須指標）</u>	長崎市統計 長崎市統計から把握する各公共交通の利用者数の合計	<ul style="list-style-type: none"> 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 ※長崎市統計データを利用可能
		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	<ul style="list-style-type: none"> 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機関の利用促進策の効果を評価する必要があるため ※市民意識調査で毎年測定可能

5 施策展開の基本的な考え方

(1) 既存路線の効率化・見直し

幹線 ^{※1}	支線 ^{※2}
<p>【求める機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 需要と供給のバランスが取れつつ、都市活動が円滑に行えるサービスが提供されている <p>【方針】</p> <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 ● 競合路線における事業者間の調整を促し、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 ● 速達性や定時制などの向上により利用者の減少を抑制する 	<p>【求める機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域の実情にあわせた移動サービスが確保されている <p>【方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 需要に見合った適切な運行形態^{※3}を構築する ● 補助金で維持する路線は、運行内容又は運用形態を見直す収支率などのラインを設定する（トリガー方式）

※1：各生活地区と都心部・地域拠点をつなぐ路線
 ※2：幹線に接続する路線・地区内の移動を支える路線
 ※3：補助金によるバスや乗合タクシーに限らず、地域でのタクシー乗り合わせや公共交通空白地有償運送などを検討する

- 行政の積極的な関与
- 地域住民の理解と協力

(2) 公共交通サービスの向上

【方針】

- 速達性・定時性の向上を図る
- 乗継環境を改善する
- バリアフリー化を推進する
- MaaS[※]などの導入により使いやすさを改善する

※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。

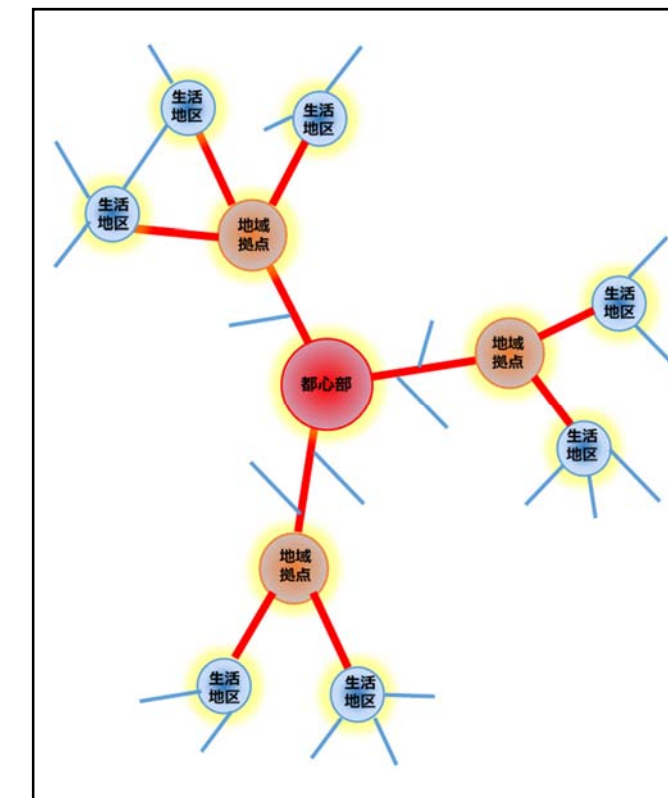
- 地域で成立する新たな交通モード[※]の確立を図る
- 乗り合わせタクシーや公共交通空白地有償運送など

(3) 公共交通空白地域の拡大抑制・解消

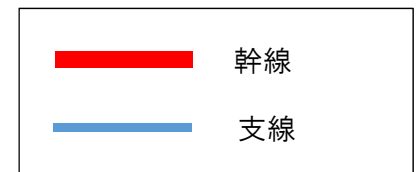
【方針】

- 地域で成立する新たな交通モード[※]の確立を図る
- 乗り合わせタクシーや公共交通空白地有償運送など

■ 幹線・支線（イメージ）



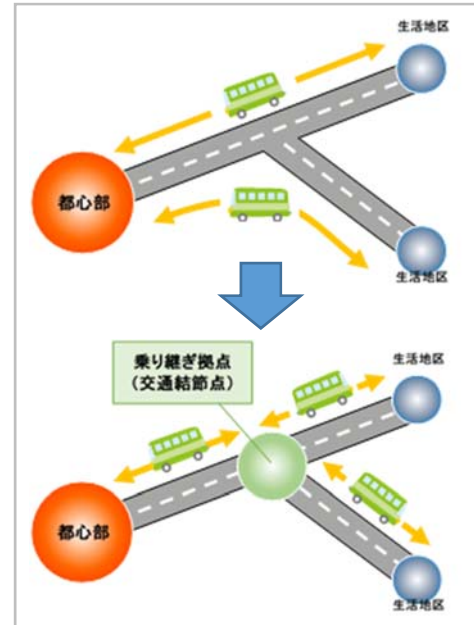
凡例



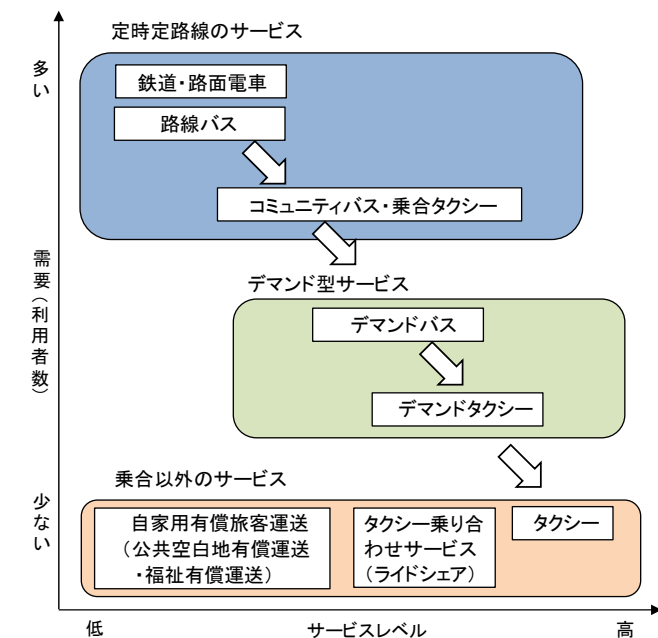
定義

都心部	… 都市機能が集中し、市全体をけん引する役割を担う地域
地域拠点	… 将来的にも都心部・都心周辺部を補完するサービスを担うべき地域
生活地区	… 地域コミュニティの中心であり、将来的にも公共交通により都心部・地域拠点との連携を図る地区

■ 系統輻輳区間の解消（イメージ）



■ 需要と運行形態の関係

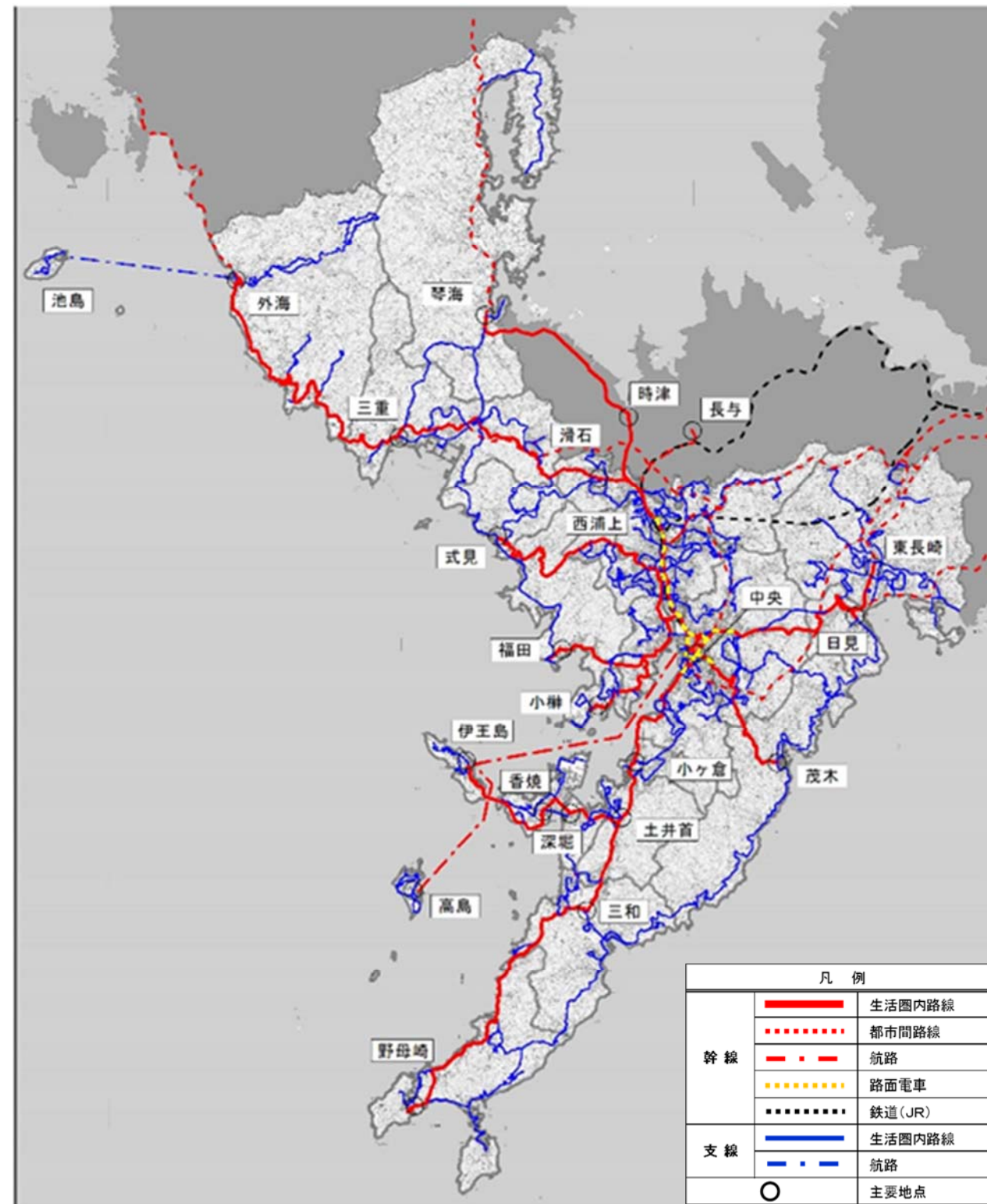


6 公共交通ネットワークの将来像（令和7年度まで）

●既存のネットワーク

- ・幹線は路線バス・路面電車・航路（船舶）が運行している
- ・支線は路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通が運行している
- ・放射型路線網により主に中心部で系統が重複している
- ・一部区間では複数事業者による競合が生じている

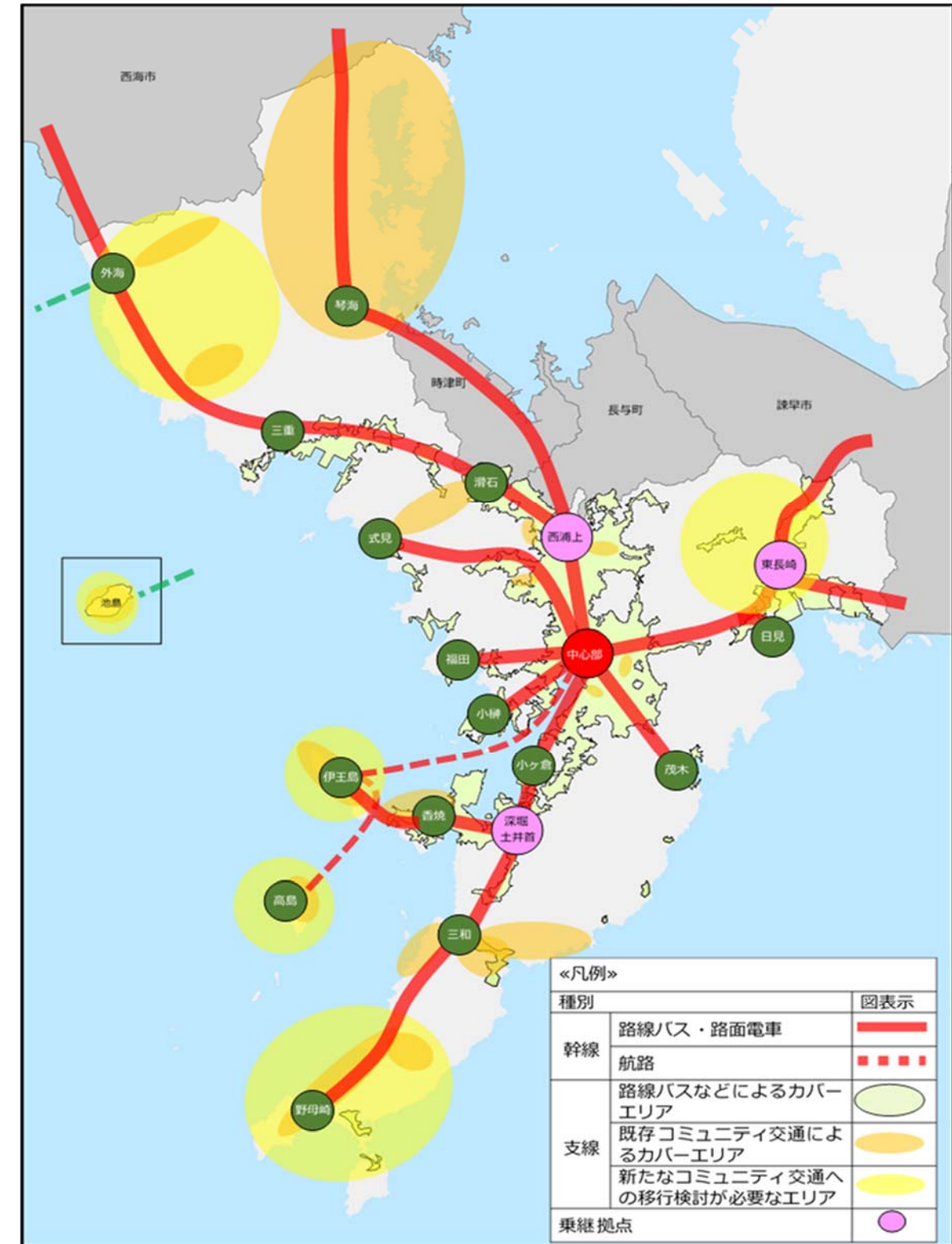
■既存ネットワーク



●将来めざすネットワーク

- ・幹線は路線バス・路面電車・航路で維持する
- ・各地域拠点にハブ＆スポーク運行の乗継ぎ拠点を設け効率化を図る
- ・既存の非効率な路線を、効率的で地域に合った移手段へ移行する

■将来ネットワークのイメージ



Ⅶ 検討施策（案）

