

令和6年10月 地域公共交通対策特別委員会資料

バス減便、路線廃止への対応方策について

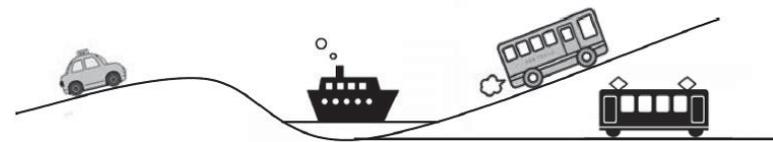
目次	ページ
1 バス路線の減便の現状 . . . . .	2～4
2 バス路線の廃止の現状 . . . . .	5～16
3 市民の移動手段確保の考え方 . . . . .	17～49

令和6年10月  
まちづくり部

# 1 バス路線の減便の現状

---

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



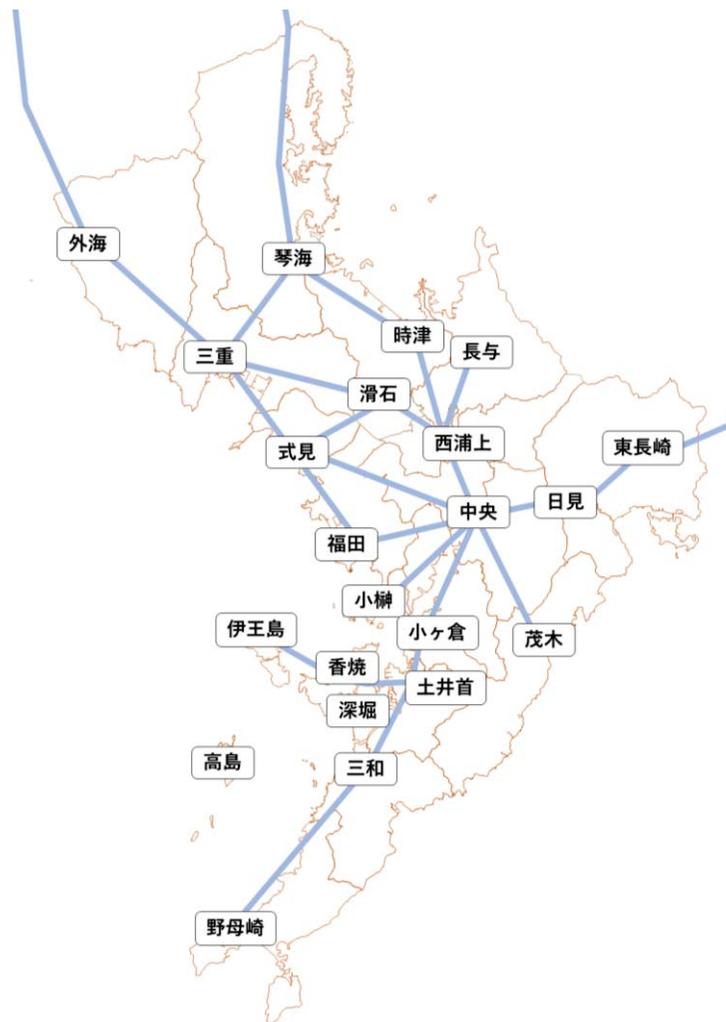
長崎市地域公共交通計画

令和3年8月

長崎市

# (1) 主要地点間の運行便数

■主要地点間のネットワーク(イメージ図)



■主要地点間の運行便数一覧

区間	運行便数 (往復/日)			
	R 1	R 6	差	
中央～西浦上	1,080	1,001	▲79	(▲7.3%)
西浦上～時津	280	260	▲20	(▲7.1%)
時津～琴海	134	124	▲10	(▲7.5%)
西浦上～滑石	469	358	▲111	(▲23.7%)
滑石～三重	196	194	▲2	(▲1.0%)
三重～外海	32	29	▲3	(▲9.4%)
中央～式見	70	50	▲20	(▲28.6%)
中央～福田	109	86	▲23	(▲21.1%)
福田～式見	12	6	▲6	(▲50.0%)
中央～小榊	246	150	▲96	(▲39.0%)
中央～日見	670	222	▲448	(▲66.9%)
日見～東長崎	346	175	▲171	(▲49.4%)
中央～茂木	117	94	▲23	(▲19.7%)
中央～小ヶ倉	306	239	▲67	(▲21.9%)
小ヶ倉～土井首	381	305	▲76	(▲19.9%)
土井首～深堀	130	117	▲13	(▲10.0%)
深堀～香焼	130	117	▲13	(▲10.0%)
香焼～伊王島	10	10	±0	(±0.0%)
土井首～三和	176	131	▲45	(▲25.6%)
三和～野母崎	51	45	▲6	(▲11.7%)

○主要地点間の運行便数は、令和元年度と比較し約25%減少している。  
 令和元年度 4,945便 ⇒ 令和6年度 3,713便(▲24.9%)

## (2) 路線バスの主なバス停の始発便、最終便の状況

地区名	バス停名	始発便の時刻(発時刻)				…	最終便の時間(着時刻)			
		令和元年度	➡	令和6年度	差		令和元年度	➡	令和6年度	差
式見	相川	6:10	➡	6:32	22分後倒し	…	22:29	➡	21:51	38分前倒し
福田	福田車庫前	6:15	➡	6:15	なし	…	23:28	➡	22:16	1時間12分前倒し
小禰	神の島教会下	6:20	➡	6:20	なし	…	22:33	➡	21:56	37分前倒し
小ヶ倉	小ヶ倉	6:11	➡	6:01	10分前倒し	…	23:06	➡	21:55	1時間11分前倒し
茂木	茂木	5:20	➡	6:25	1時間5分後倒し	…	22:53	➡	22:11	42分前倒し
東長崎	矢上	6:10	➡	6:10	なし	…	23:35	➡	22:52	43分前倒し
日見	春日車庫	6:23	➡	6:25	2分後倒し	…	22:29	➡	21:40	49分前倒し
土井首	南柳田	6:07	➡	5:57	10分前倒し	…	23:19	➡	22:01	1時間18分前倒し
深堀	深堀	6:00	➡	5:50	10分前倒し	…	23:26	➡	22:09	1時間17分前倒し
香焼	恵里	6:00	➡	6:00	なし	…	22:45	➡	22:19	26分前倒し
伊王島	伊王島ターミナル	6:42	➡	6:42	なし	…	19:36	➡	19:26	10分前倒し
三和	栄上	6:06	➡	6:01	5分前倒し	…	23:23	➡	22:00	1時間23分前倒し
野母崎	樺島	5:45	➡	5:45	なし	…	22:50	➡	22:18	32分前倒し
西浦上	住吉	6:12	➡	6:12	なし	…	23:17	➡	22:31	46分前倒し
滑石	大神宮前	6:03	➡	6:03	なし	…	23:24	➡	22:39	45分前倒し
三重	さくらの里ターミナル	6:00	➡	5:55	5分前倒し	…	22:56	➡	22:36	20分前倒し
琴海	長浦	6:21	➡	6:21	なし	…	21:54	➡	21:24	30分前倒し
外海	神の浦	6:18	➡	6:18	なし	…	20:59	➡	20:35	24分前倒し

○始発便は、茂木地区など始発の前倒しはあるものの、概ね変更はない

○最終便は、全地区で最終便の繰り上げが行われ、1時間以上前倒しとなった地区もある

## 2 バス路線の廃止の現状

---

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

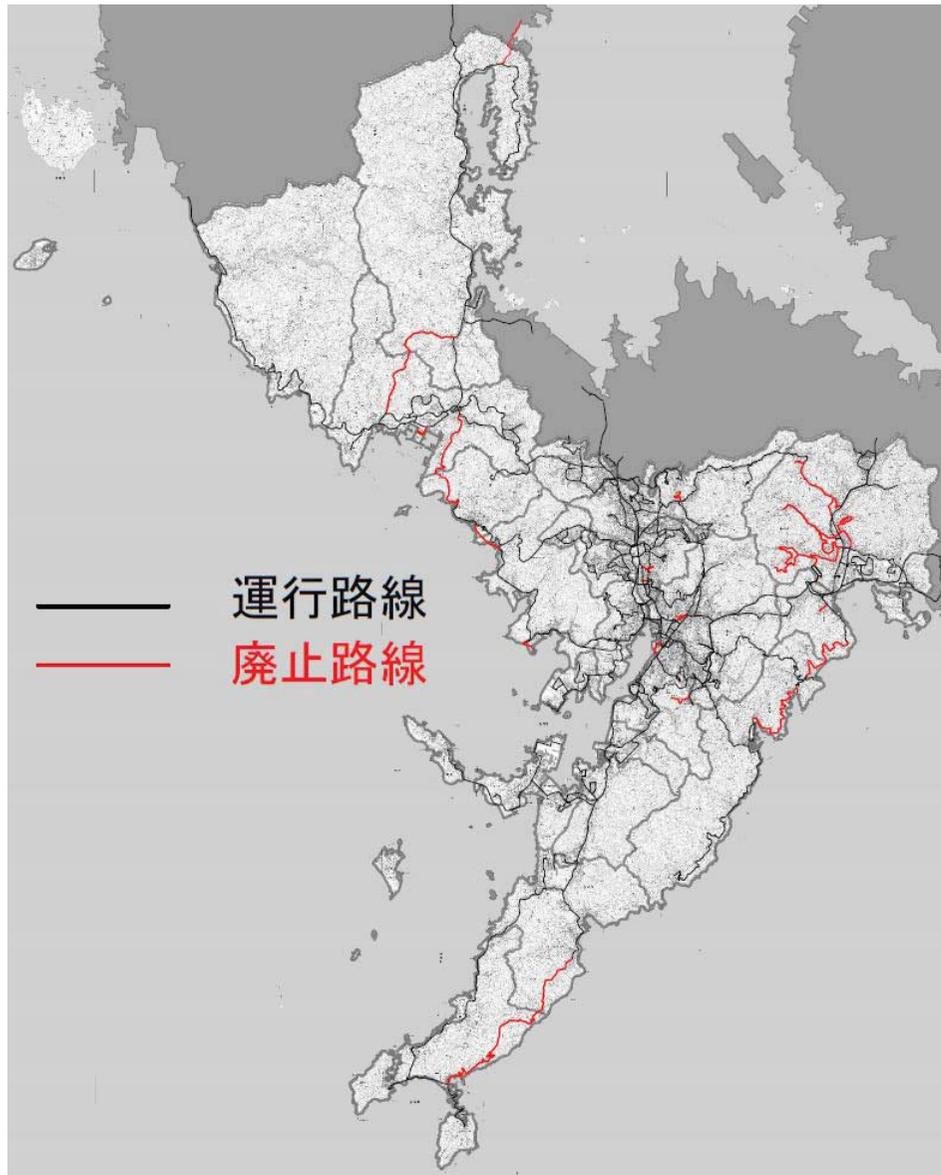


長崎市地域公共交通計画

令和3年8月

長崎市

## (1) 廃止路線全体位置図



○長崎市地域公共交通計画（令和3年8月）策定後においても、特に縁辺部において、利用者減少による収支の悪化や運転手不足に起因する路線の廃止が進んでいる。

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

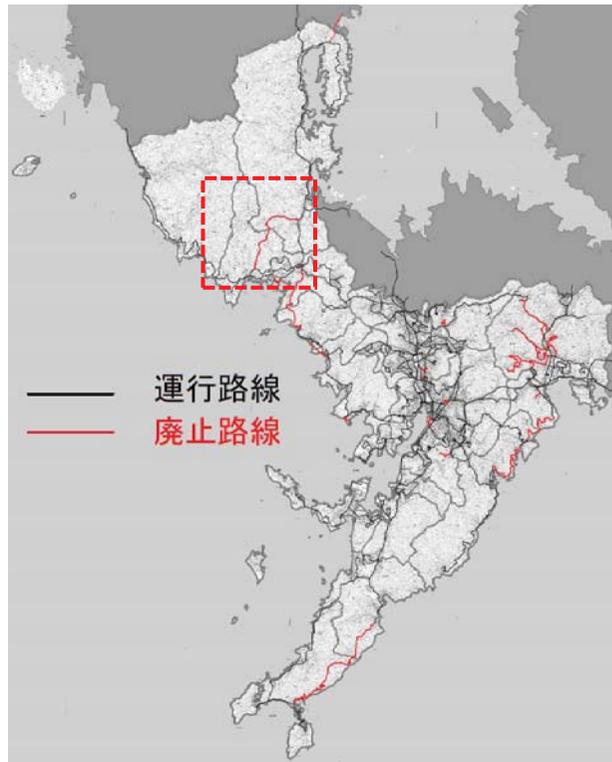
## (2) 令和4年4月の路線廃止について

### ア 廃止路線の位置図・路線図

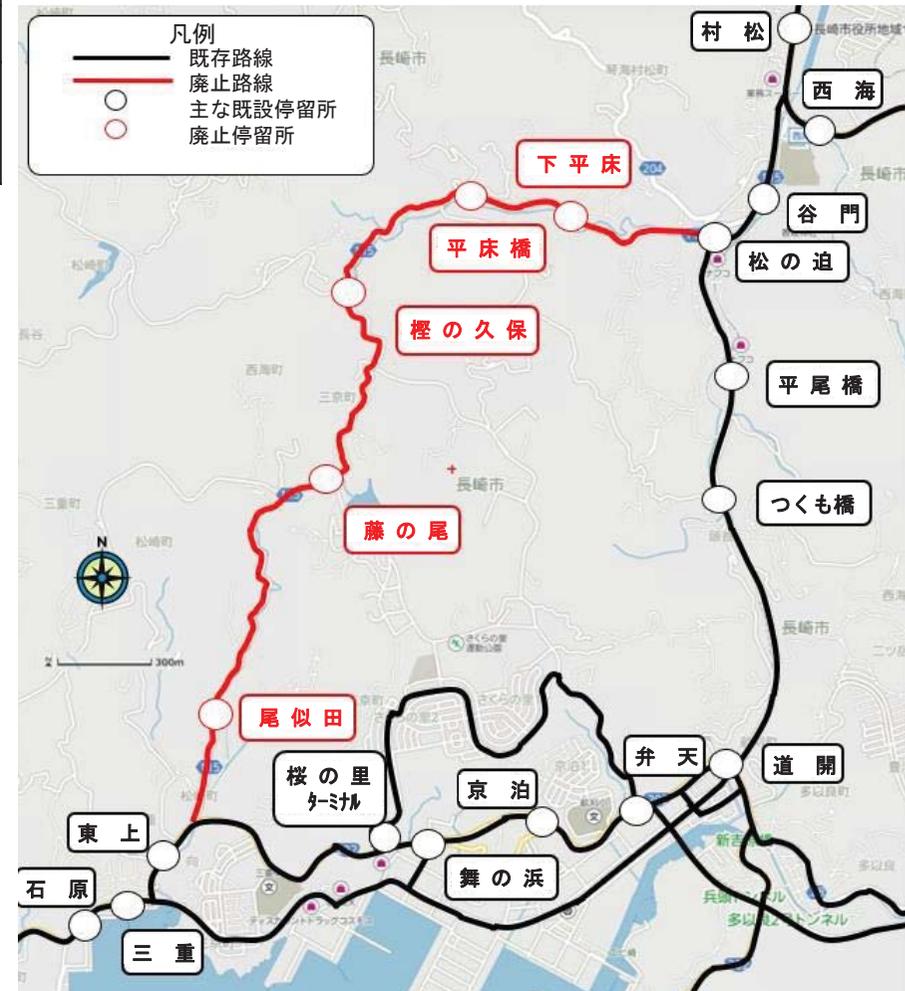
#### (ア) 檜の久保線

廃止路線（区間）	区間 キロ	利用状況	
		1便(人/便)	1日(人/日)
・檜の久保線（三重～琴海）	6.2	1.1	11.0

#### ■位置図



#### ■廃止路線図



### (3) 令和4年10月の路線廃止について

#### ア 廃止路線一覧

廃止路線（区間）	区間 キロ	利用状況	
		1便 （人/便）	1日 （人/日）
・ 東部地区 （新田頭線、中尾線、現川線、彩が丘線）	25.0	新田頭2.7 中尾2.7 現川3.5 彩が丘9.8	新田頭29.5 中尾30.0 現川70.6 彩が丘127.6
・ 矢上-茂木-田上線 （北浦～太田尾～春日車庫）	8.7	1.5	7.5

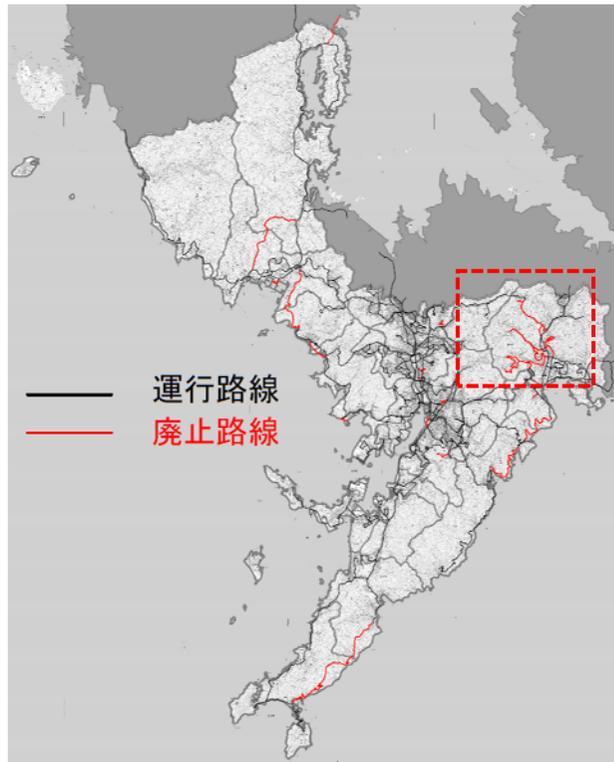
# (3) 令和4年10月の路線廃止について

## イ 廃止路線の位置図・路線図

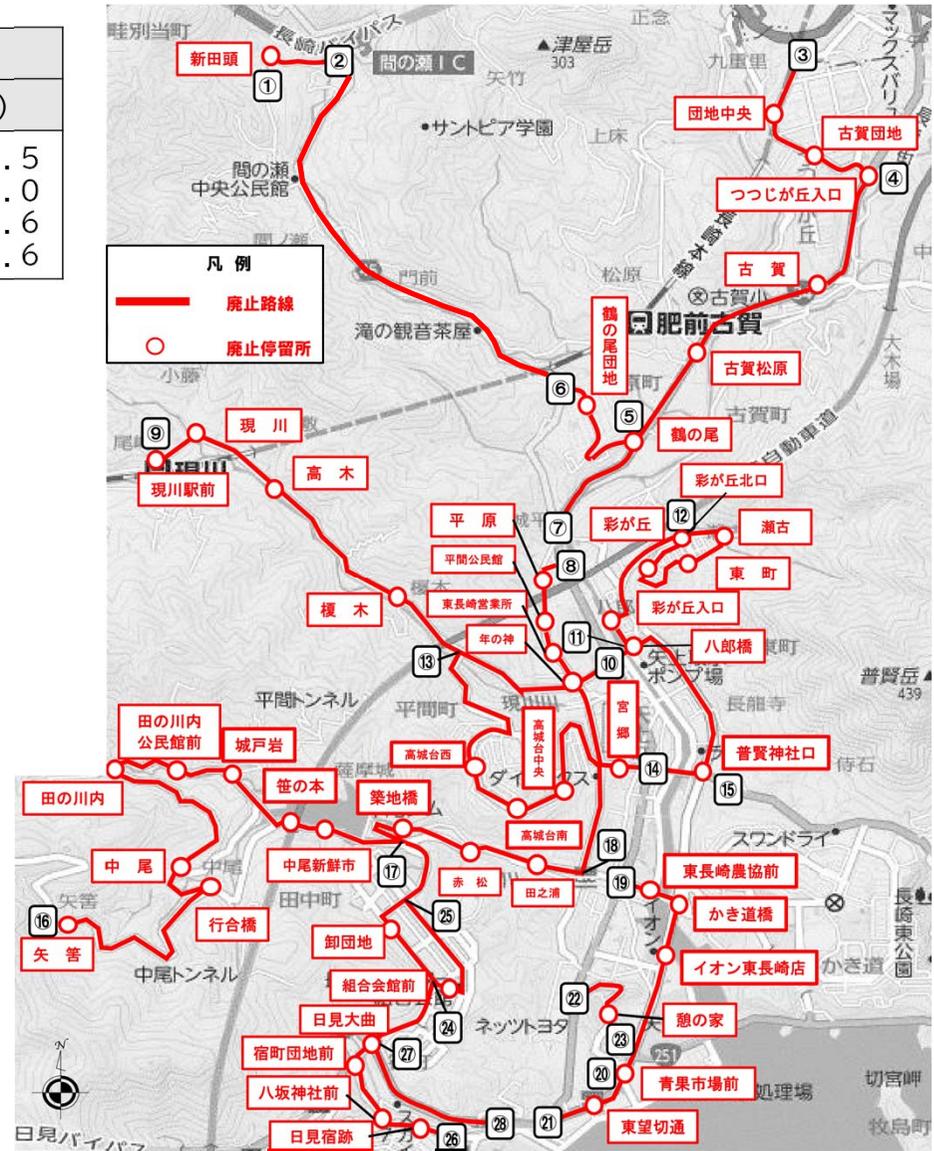
### (ア) 東部地区

廃止路線（区間）	区間 キロ	利用状況	
		1便(人/便)	1日(人/日)
・東部地区（新田頭線、 中尾線、現川線、彩が丘線）	25.0	新田頭2.7	新田頭29.5
		中尾2.7	中尾30.0
		現川3.5	現川70.6
		彩が丘9.8	彩が丘127.6

### 位置図



### 廃止路線図

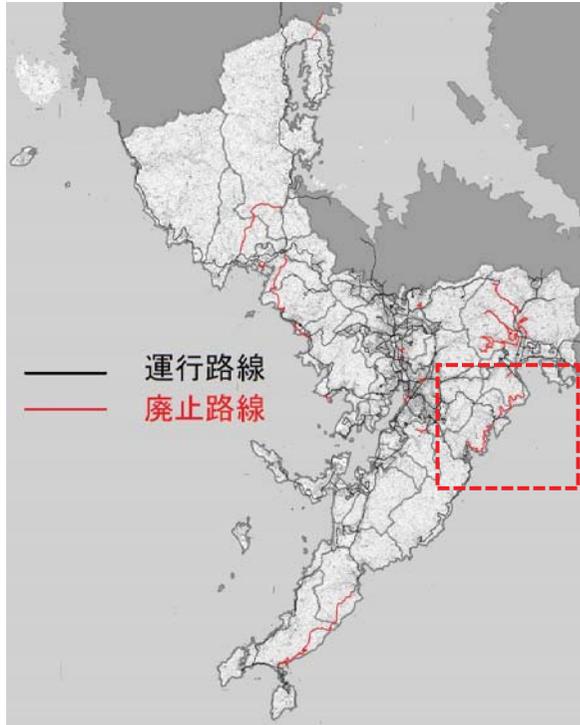


### (3) 令和4年10月の路線廃止について

#### (イ) 矢上-茂木-田上線

廃止路線（区間）	区間 キロ	利用状況	
		1便(人/便)	1日(人/日)
・ 矢上-茂木-田上線 (北浦～太田尾～春日車庫)	8.7	1.5	7.5

■位置図



■廃止路線図



## (4) 令和6年4月の路線廃止について

### ア 廃止路線一覧

廃止路線（区間）	区間 キロ	利用状況	
		1便 (人/便)	1日 (人/日)
式見経由桜の里線 (畝刈～大見崎～相川)	5.90	0.2	2.0
式見経由桜の里線 (式見～手熊(海岸通り))	1.30	1.5	1.5
岬木場(野母崎)線 (岬木場～諸町)	5.10	1.0	8.0
岬木場(川原)線 (川原公園前～岬木場)	4.90	1.3	12.9
無線中継所線 (無線中継所前～開)	0.90	2.1	8.4
サンセットマリーナ線 (福田車庫前～福田サンセットマリーナ)	0.60	0.3	9.0
ミニバス元気くん (大学病院構内など5区間)	1.53	4.4	39.6
ミニバスけやき台線 (三川橋～けやき台)	1.00	2.0	20.0

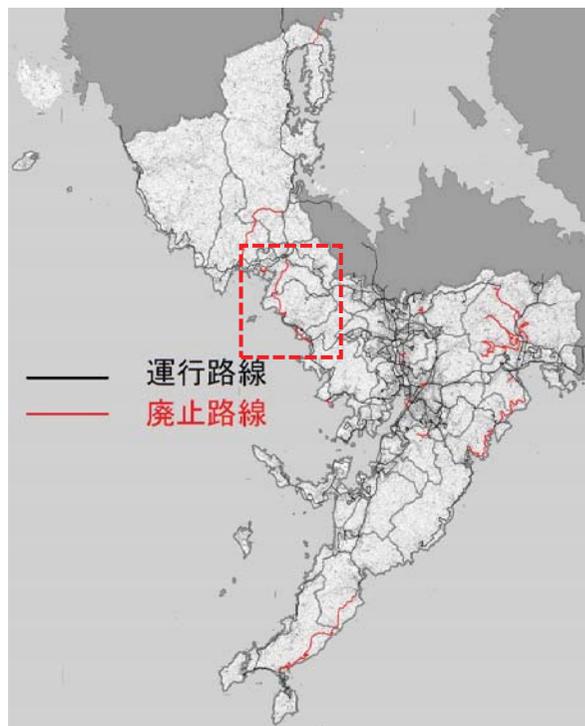
## (4) 令和6年4月の路線廃止について

### イ 廃止路線の位置図・路線図

#### (ア) 式見経由桜の里線

廃止路線（区間）	区間 キロ	利用状況	
		1便(人/便)	1日(人/日)
式見経由桜の里線 (畝刈～大見崎～相川)	5.90	0.2	2.0
式見経由桜の里線 (式見～手熊(海岸通り))	1.30	1.5	1.5

#### ■位置図



#### ■廃止路線図

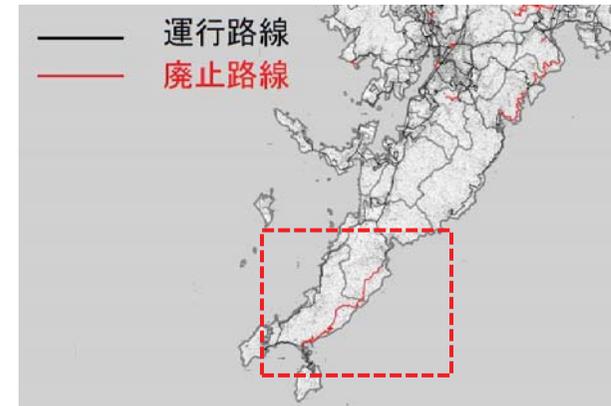


## (4) 令和6年4月の路線廃止について

### (イ) 岬木場(野母崎)線、岬木場(川原)線

廃止路線 (区間)	区間 キロ	利用状況	
		1便(人/便)	1日(人/日)
岬木場(野母崎)線 (岬木場～諸町)	5.10	1.0	8.0
岬木場(川原)線 (川原公園前～岬木場)	4.90	1.3	12.9

#### ■位置図



#### ■廃止路線図：岬木場(野母崎)線



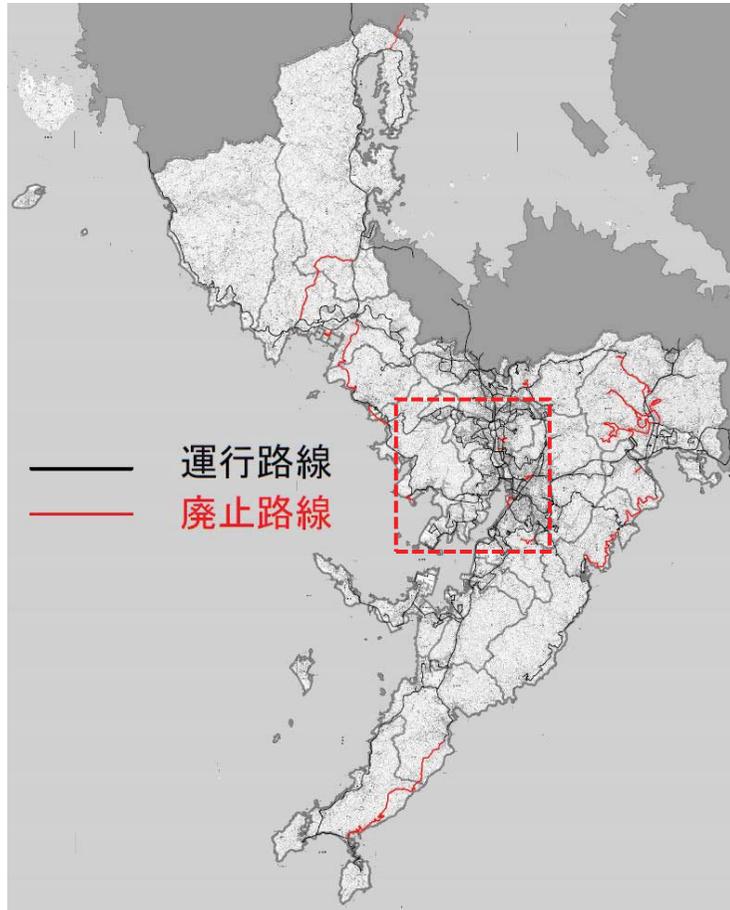
#### ■廃止路線図：岬木場(川原)線



## (4) 令和6年4月の路線廃止について

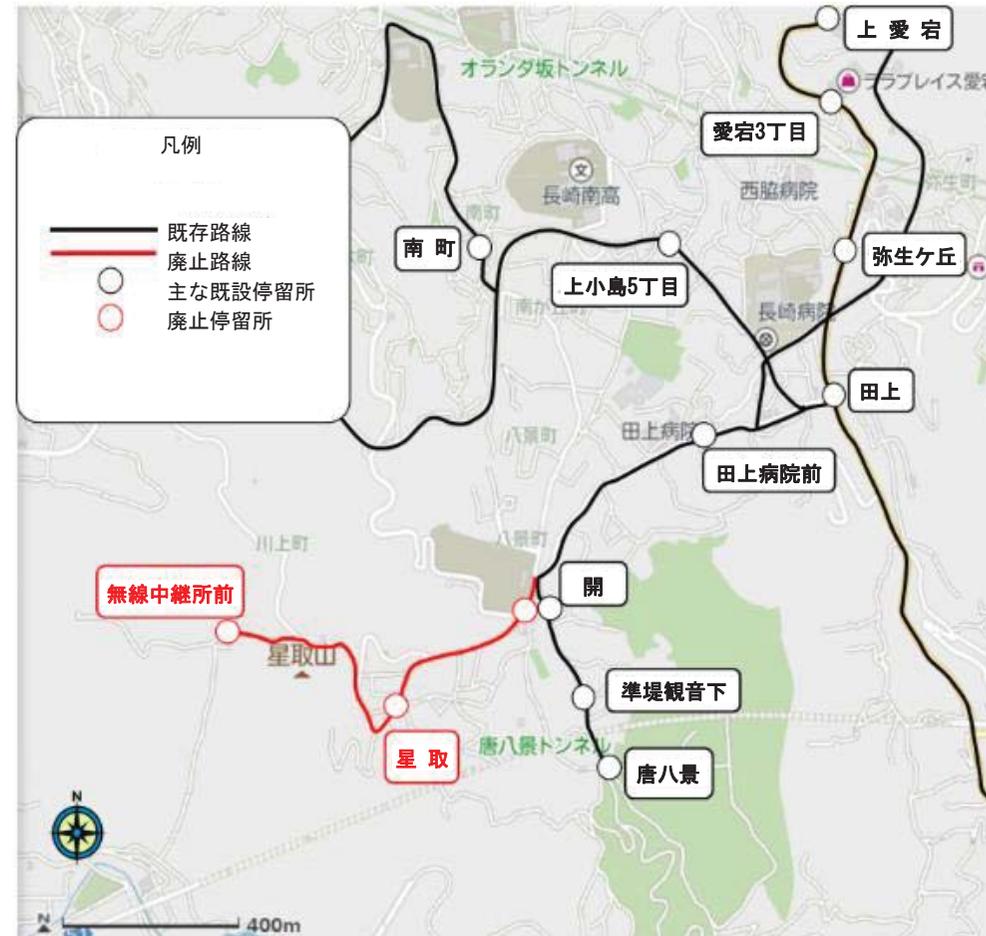
### (ウ) 中央地区及び周辺地区

#### ■位置図



廃止路線（区間）	区間 キロ	利用状況	
		1便(人/便)	1日(人/日)
無線中継所線 (無線中継所前～開)	0.90	2.1	8.4

#### ■廃止路線図：無線中継所線



## (4) 令和6年4月の路線廃止について

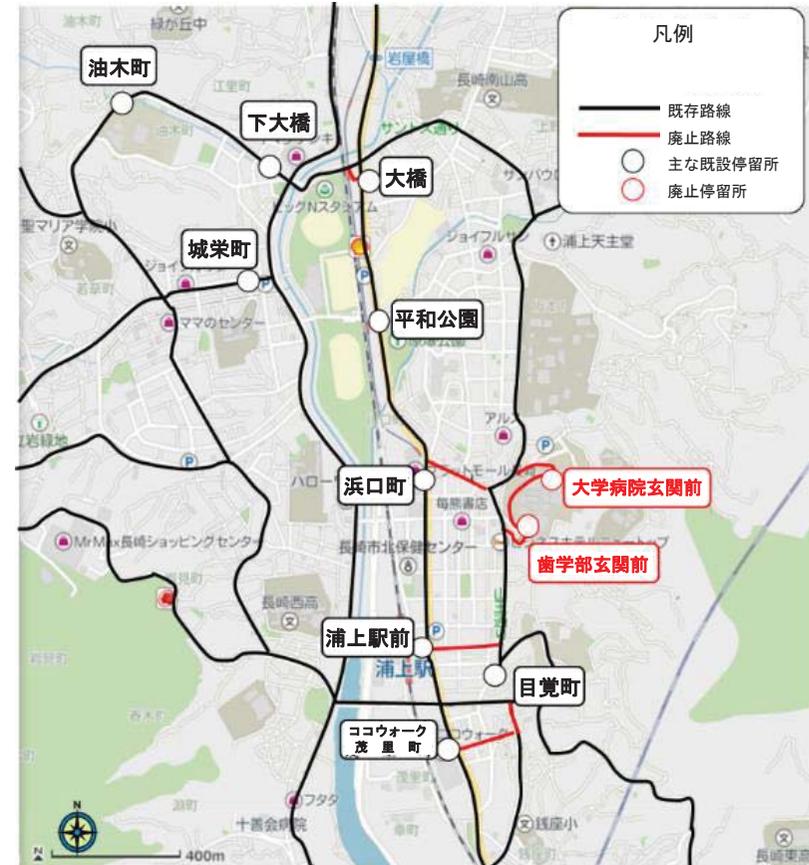
廃止路線（区間）	区間 キロ	利用状況	
		1便(人/便)	1日(人/日)
サンセットマリーナ線 (福田車庫前～福田サンセットマリーナ)	0.60	0.3	9.0

■廃止路線図：サンセットマリーナ線



廃止路線（区間）	区間 キロ	利用状況	
		1便(人/便)	1日(人/日)
ミニバス元気くん (大学病院構内など5区間)	1.53	4.4	39.6

■廃止路線図：ミニバス元気くん



## (4) 令和6年4月の路線廃止について

廃止路線（区間）	区間 キロ	利用状況	
		1便(人/便)	1日(人/日)
ミニバスけやき台線 (三川橋～けやき台)	1.00	2.0	20.0

### ■廃止路線図：ミニバスけやき台線



### 3 市民の移動手段確保の考え方

---

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  
タ関走りケケ  
イガリズズ  
続  
ケ  
ル



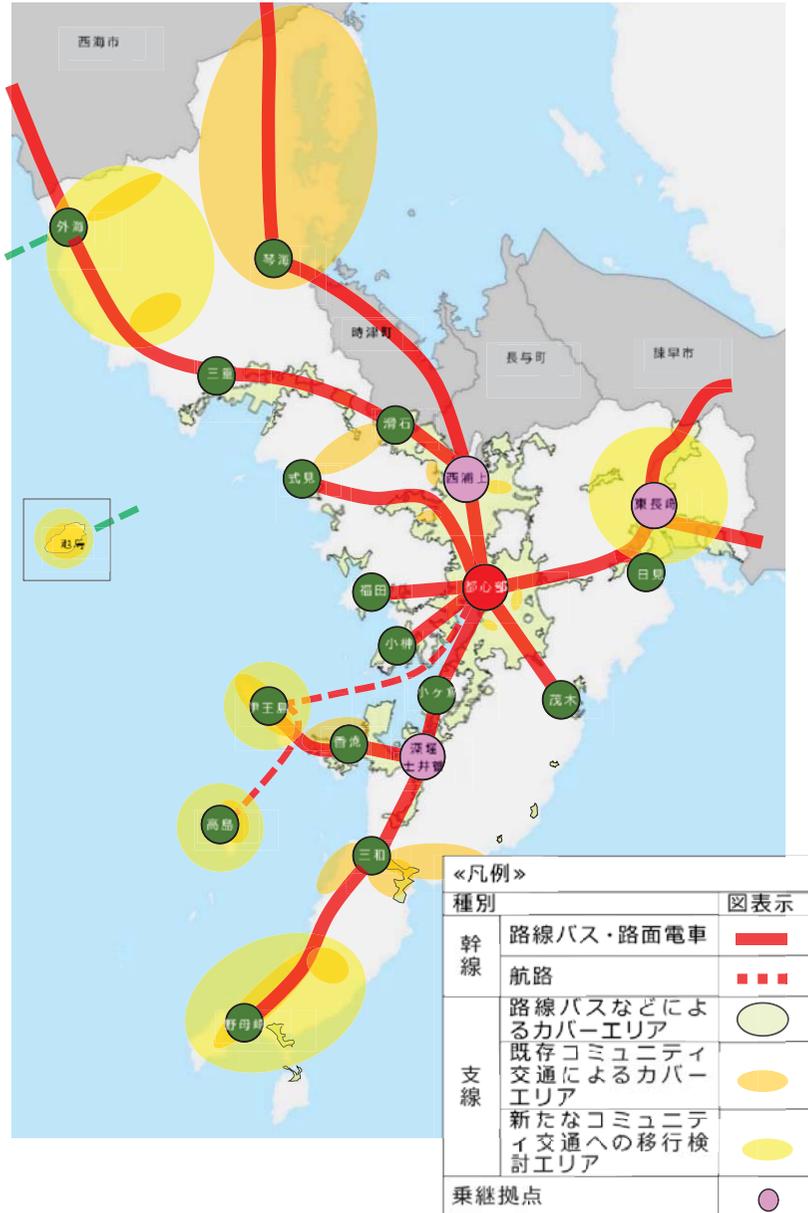
長崎市地域公共交通計画

令和3年8月

長崎市

# (1) 基本的な考え方

## ア 公共交通ネットワークの将来像



## イ 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
- 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
- ③地域内の移動手段が確保されている
- ④都市の活性化等に貢献する公共交通となっている

## ウ 幹線と支線の分類 (路線バス)

	幹線	支線
定義	各生活地区と都心部・地域拠点を結ぶ路線	幹線に接続する路線・地区内の移動を支える路線
機能	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	地域の実情にあわせた移動サービスが確保されている

# (1) 基本的な考え方

## エ 幹線と支援の対応策

	幹 線	支 線
対応策	<ul style="list-style-type: none"><li>○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>)</li><li>○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</li><li>○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)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○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></li><li>○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</li></ul>

## (2) バス路線の減便への対応状況

### ア 共同経営計画に基づく運行間隔の見直し

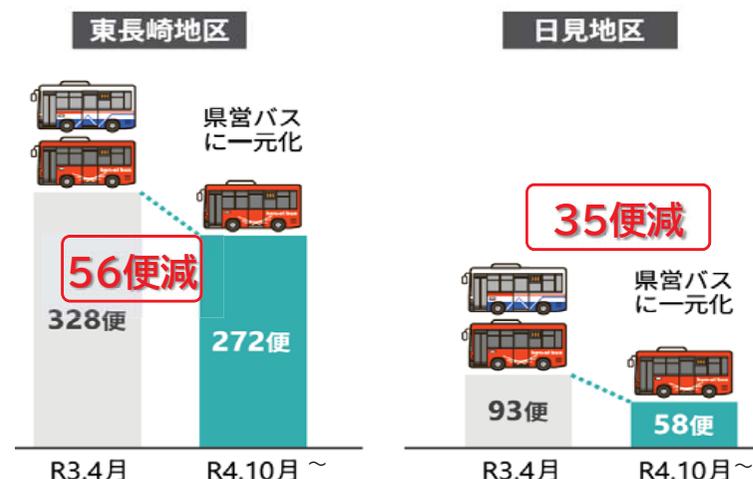
○長崎バスと県営バスの「共同経営計画」により、便数は減少したが、運行間隔の適正化が行われ、利便性低下は最小限に抑えられた。

#### ■共同経営の計画区域



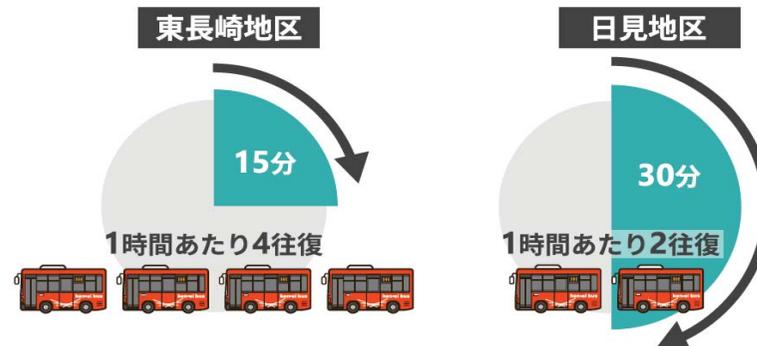
#### ■東長崎地区・日見地区における共同経営計画

##### ①運行便数の適正化



##### ②運行間隔の見直し

昼間帯における最大待ち時間が等間隔となるよう調整し、減便によるダイヤのバラつきを平準化



## (2) バス路線の減便への対応状況

■(例)東長崎地区 矢上バス停(中心部向き)の新旧時刻表

平日	旧(共同経営計画 以前)				新(令和6年4月~)			
	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔
6時	10 25 30 35 40 45 55	21 40 52	11分	6分	10 25 30 40 45 55		15分	9分
7時	00 05 10 10 20 25 30 35 35 40 45 50	19 31 43	9分	4分	10 10 15 20 25 25 30 30 35 35 40 50 55		15分	5分
8時	00 10 20 25 35 50 55	05 26 43	10分	7分	00 10 20 25 35 50 55		15分	9分
9時	00 05 10 20 25 35 50 55	09 25 43 55	10分	6分	00 05 15 20 35 50 55		15分	9分
10時	05 10 20 35 50	16 25 45	10分	7分	05 20 35 50		15分	14分
11時	05 10 20 35 50	10 50	15分	12分	05 20 35 50		15分	15分
12時	05 10 20 35 50	10 40	15分	10分	05 20 35 50		15分	15分
13時	05 20 35 50	10 23	15分	10分	05 20 35 50		15分	15分
14時	05 10 20 35 50	10 40 50	15分	10分	05 20 35 50		15分	15分
15時	05 20 35 50	10 53	15分	11分	05 20 35 50		15分	15分
16時	05 10 20 30 35 50	10 50	15分	10分	05 20 35 50		15分	15分
17時	05 10 20 35 50	10 50	15分	12分	05 20 35 50		15分	15分
18時	05 35 50	10 53	25分	13分	05 20 35 50		15分	15分
19時	05 15 45		30分	17分	05 20 50		30分	20分
20時	05 20	00	15分	12分	05 20		15分	15分
21時	20	05	45分	30分	30		70分	70分
22時	15		55分	55分				

昼間帯の最大待ち時間  
15分を維持するよう調整

## 参考資料

### 1 市民アンケート調査から想定される必要運行便数

○平成29年度に市民アンケートを実施し、最低限必要と考える運行間隔（便数）を把握

○市民が求める運行間隔から必要運行便数を算出

《アンケートの概要》

調査対象：市民約6,500人（満18歳以上）

抽出方法：住民基本台帳から地区別年代別に無作為抽出

実施期間：平成29年9月20日～平成29年10月10日

回収状況：回収率は34.0%、回収枚数は3,506枚

実際の運行便数と比較することでニーズに対する運行便数の状況を確認

### 2 利用者数に基づく必要運行便数

○1日あたりの利用者数を1便あたりの乗車人数で除することで必要運行便数を算出

《算出式》

各地区から中央地区への平均利用者数（人/日）÷1便あたり乗車人数30人※

※1便あたりの平均利用者数32.5人から算定

実際の運行便数と比較することで利用実態に対する運行便数の状況を確認

# 参考資料

## 1 市民アンケート調査から想定される必要運行便数

地区名	アンケート結果		必要運行便数 (便/日)	現状	ニーズに対する状況
	必要運行間隔			実際の運行便数 (便/日)	実際の運行便数 /必要運行便数
	通勤・通学時間帯	昼間・夜間			
式見	10分に1便	20分に1便	102	50	0.5
福田	10分に1便	30分に1便	76	86	1.1
小榊	10分に1便	15分に1便	128	150	1.2
小ヶ倉	10分に1便	15分に1便	128	239	1.9
茂木	30分に1便	30分に1便	60	94	1.6
東長崎	20分に1便	30分に1便	64	176	2.8
日見	15分に1便	30分に1便	68	223	3.3
土井首	10分に1便	20分に1便	102	305	3.0
深堀	15分に1便	20分に1便	94	118	1.3
香焼	15分に1便	20分に1便	94	118	1.3
伊王島	1時間に1便	1時間に1便	30	11	0.4
三和	15分に1便	30分に1便	68	131	1.9
野母崎	30分に1便	30分に1便	60	45	0.8
西浦上	10分に1便	20分に1便	102	1002	9.8
滑石	10分に1便	15分に1便	128	359	2.8
三重	10分に1便	30分に1便	76	194	2.6
琴海	20分に1便	30分に1便	64	125	2.0
外海	30分に1便	1時間に1便	34	29	0.9

※運行便数は、通勤・通学時間帯を朝夕1時間、昼間・夜間を13時間の往復(×2)で算出  
 ※実際の運行便数はR6.4月時点

# 参考資料

## 2 利用者数に基づく必要運行便数

地区名	①中央地区方面への 平均利用者数 (人/日)	②必要運行便数 (便/日) (①÷30)	現状	利用実態に対する状況
			実際の運行便数 (便/日)	実際の運行便数 /必要運行便数
式見	512	18	50	2.8
福田	1,975	66	86	1.3
小榊	2,285	77	150	1.9
小ヶ倉	8,879	296	239	0.8
茂木	1,159	39	94	2.4
東長崎	3,090	103	176	1.7
日見	5,267	176	223	1.3
土井首	6,191	207	305	1.5
深堀	2,028	68	118	1.7
香焼	817	28	118	1.7
伊王島	31	2	11	5.5
三和	2,231	75	131	1.7
野母崎	553	19	45	2.4
西浦上	20,237	675	1002	1.5
滑石	7,680	256	359	1.4
三重	2,491	84	194	2.3
琴海	1,185	40	125	3.1
外海	294	10	29	2.9

※利用者数はR6の推計値

※実際の運行便数はR6.4月時点

### (3) バス路線廃止への対応状況

#### ア 廃止路線と対応箇所位置図



○バス路線が廃止された一部の区間においては、地域の移動手段を維持・確保するため、コミュニティバスやデマンド交通による代替え措置を行っている。

### (3) バス路線廃止への対応状況

#### イ 令和4年4月の路線廃止への対応状況

##### ○樫の久保線（三重～琴海）

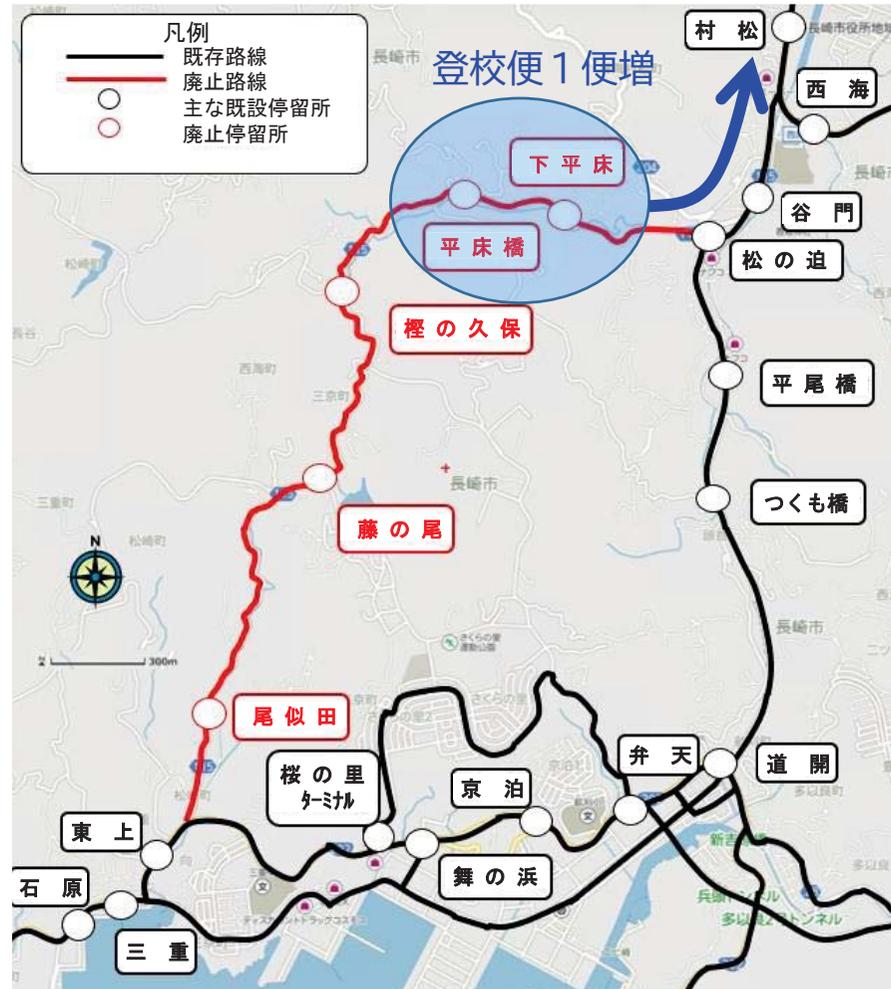
- ・小中学生（村松小・琴海中）の登校に利用されていたことから、その代替えとして、琴海デマンド交通（1エリアあたり1日4便）を通学に利用できるよう、別途小中学生登校便として1便増便し対応

#### 琴海デマンド交通 ～小中学生登校便～

- ◇運休日 土・日・祝日及び登校日を除く長期休業期間
- ◇運行内容 【7:30】平床橋バス停→【7:31】下平床バス停→【7:37】村松バス停
- ◇運賃 中学生 400円  
小学生 200円



このステッカーが目印です



### (3) バス路線廃止への対応状況

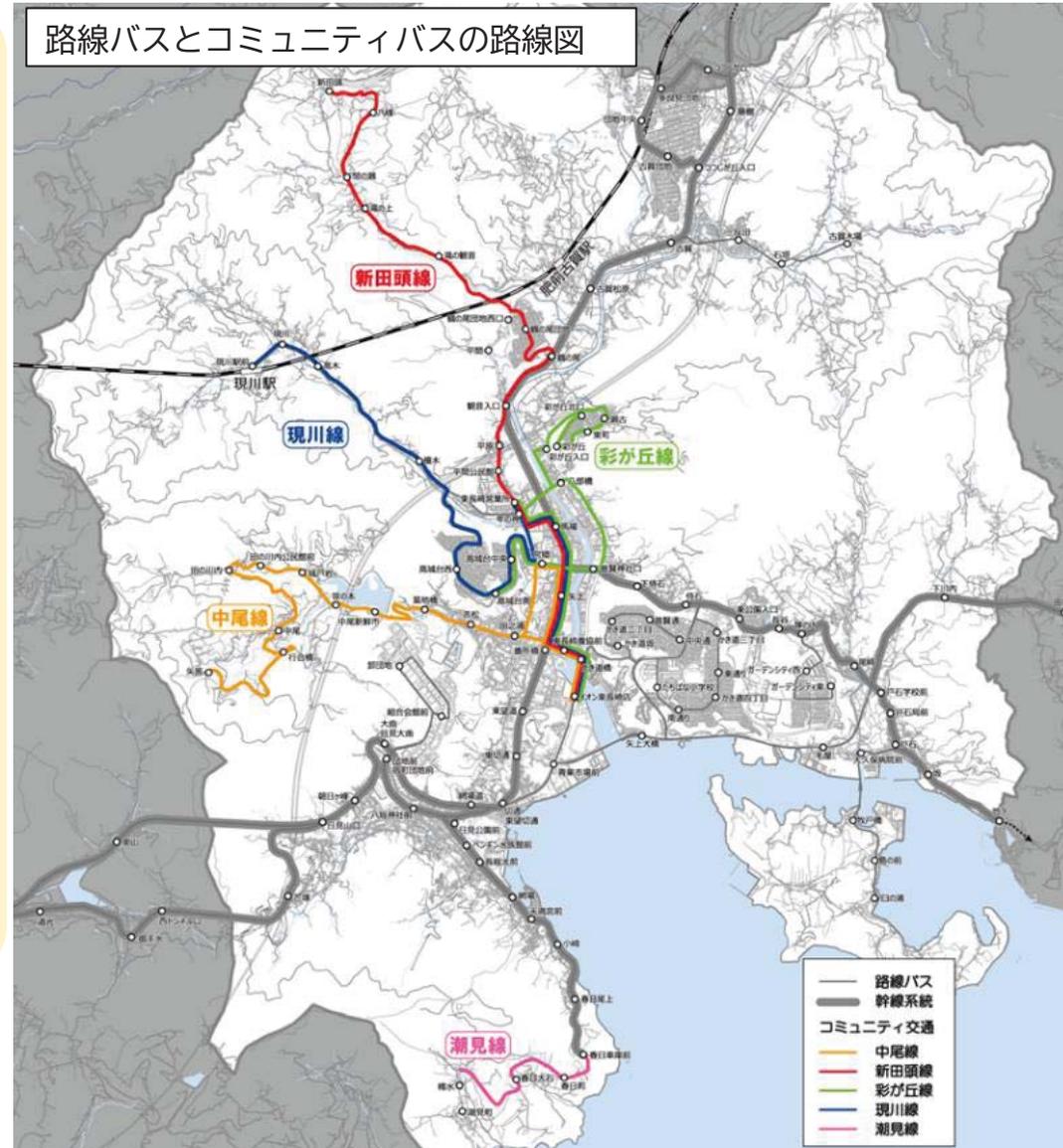
#### ウ 令和4年10月の路線廃止への対応状況

##### ○東部地区（新田頭線、中尾線、現川線、彩が丘線）

- ・地域公共交通利便増進実施計画により、矢上バス停を乗継拠点(ハブ)とするハブ&スポーク型運行に再編し、コミュニティバスで運行

##### ○矢上-茂木-田上線（北浦～太田尾～春日車庫）

- ・地域公共交通利便増進実施計画により、春日車庫～潮見間をコミュニティバスで運行
- ・その他の区間は利用状況などから対応不要





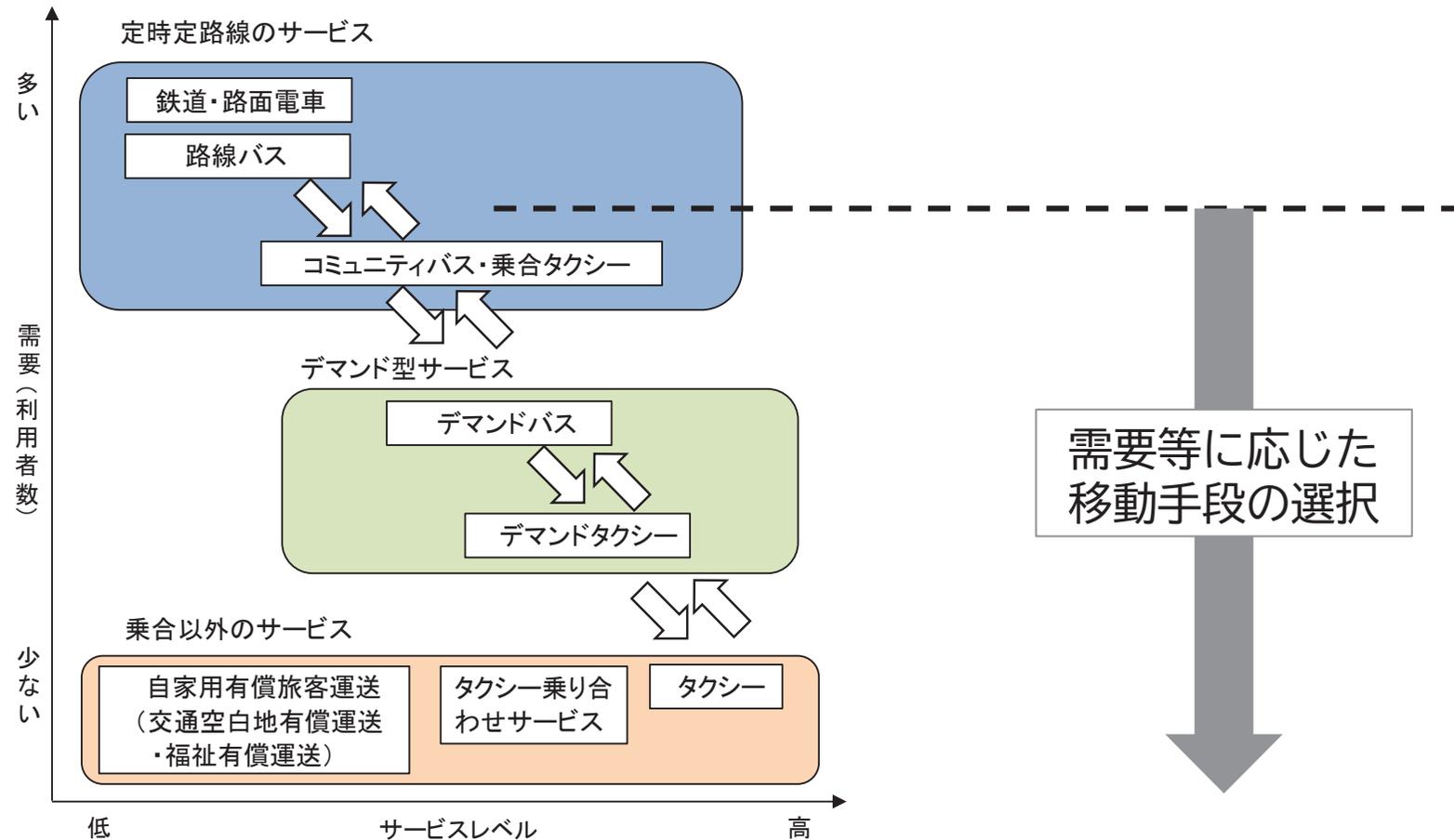
## (4) 縁辺部における移動手段確保の考え方

### ア 対応策

	幹 線	支 線
対応策	<ul style="list-style-type: none"><li>○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>)</li><li>○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</li><li>○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)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○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></li><li>○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</li></ul>

## (4) 縁辺部における移動手段確保の考え方

### イ 需要等に応じた移動手段の選択



### ウ 運行内容を見直すラインを設定

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。

## (5) 地域の移動手段確保の取組み事例

### ア 乗合サービス

#### (ア) 乗合サービス一覧

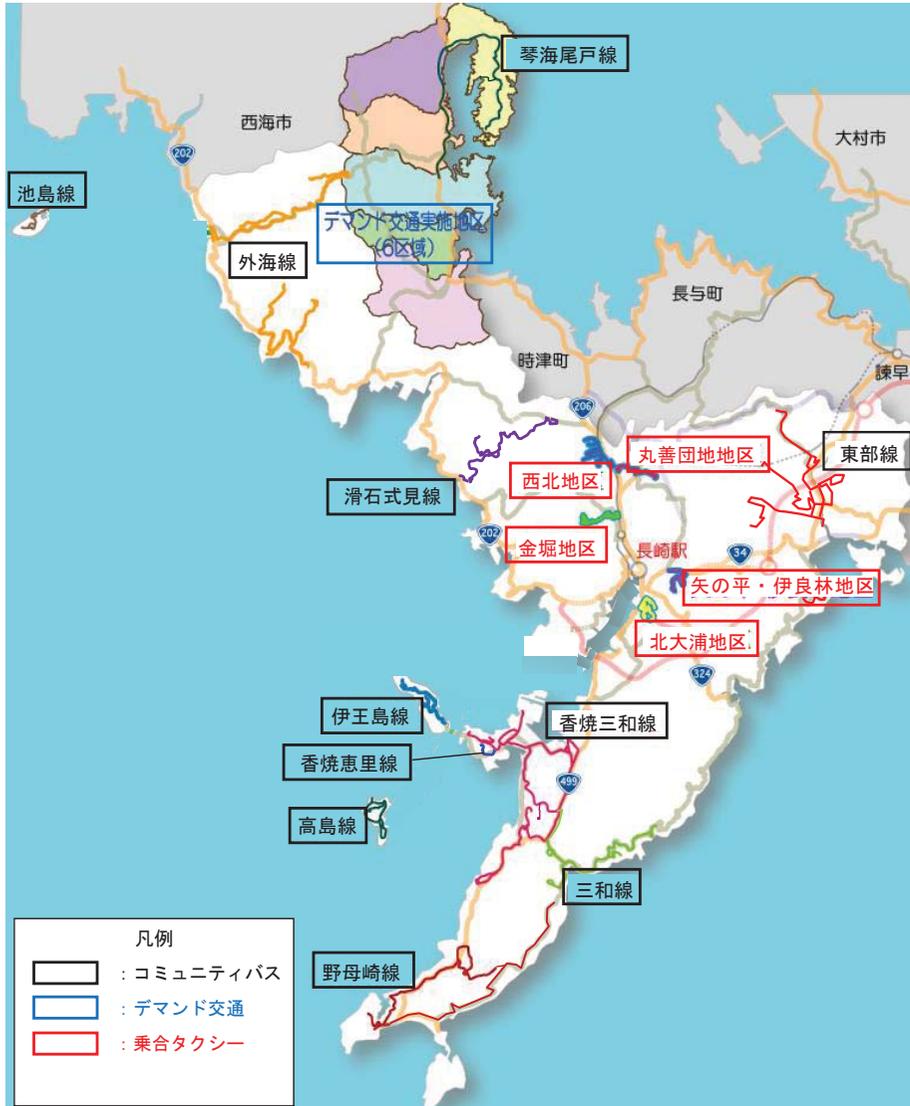
項目	コミュニティバス	乗合タクシー	デマンド交通
概要	市町村が企画運営しバス事業者に運行委託(または補助)	市町村が企画運営しタクシー事業者に運行委託(または補助)	電話・配車アプリ等での予約に応じて運行する乗合サービス
道路運送法上の手続き	4条に基づく許可	4条に基づく許可	4条に基づく許可
運行主体	バス事業者	タクシー事業者	タクシー事業者など
運行車両	定員11名以上の車両(バス) (緑ナンバー)	定員11名未満の車両(タクシー) (緑ナンバー)	セダン型タクシーなど (緑ナンバー)
運転免許	2種免許	2種免許	2種免許
利用者	不特定	不特定	限定(会員)
運賃	有償(原価+利益)	有償(原価+利益)	有償(原価+利益)
実施条件	地域公共交通会議の合意	地域公共交通会議の合意	地域公共交通会議の合意
実施事例	全国で多数事例あり ※長崎市でも運行(11路線)	全国で多数事例あり ※長崎市でも運行(5地区)	群馬県渋川市など ※長崎市でも運行(琴海区域)

※4条に基づく許可・・・一般旅客自動車運送事業(乗合、貸切(定員11人以上)、乗用(定員11人未満))を経営するために必要な国土交通大臣の許可

## (5) 地域の移動手段確保の取組み事例

### (イ) 長崎市での取組み状況

#### ■コミュニティバス等の運行経路図



#### 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
- ・滑石式見線
- ・香焼恵里線
- ・東部線

#### 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

#### ③デマンド交通(1地区)

- ・琴海区域(6区域)



## (5) 地域の移動手段確保の取り組み事例

### イ 乗合以外のサービス

#### (ア) 乗合以外のサービス一覧

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)
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

## (5) 地域の移動手段確保の取り組み事例

### 道路運送法

#### (有償運送)

第七十八条 自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。)は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村、特定非営利活動促進法(平成十年法律第七号)第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送(以下「自家用有償旅客運送」という。)を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

#### (登録)

第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

## (5) 地域の移動手段確保の取組み事例

### (イ) 相乗りタクシー

#### 相乗りタクシー（群馬県渋川市）

- ・ 渋川市社会福祉協議会により、買い物が困難な状況にある高齢者が、タクシーに相乗りして買い物に行く「ささえあい買い物事業「あいのり」」を実施
- ・ 社会福祉協議会がタクシー事業者と契約、相乗りするメンバーの調整等を行うことで、タクシー事業者による地域住民の相乗りを実現
- ・ 料金は、通常のタクシー料金となるが、利用者1人ひとりが距離に応じた支払いをするとともに、足りない差額を社協が事業費として負担することで、住民が個々にタクシーを利用した場合と比較して負担額を低く抑えることができている。

運行主体：渋川市社会福祉協議会

対象者：75歳以上で、買い物に困っている市民

送迎先：自宅から店舗

回数：地区ごとに月2回

運賃：店舗までの片道距離が2km未満の場合

400円

以降、1kmごとに+100円





## (5) 地域の移動手手段確保の取組み事例

### (エ) ボランティア運送

#### ボランティア運送(自治会輸送ふくろう号(島根県安来市))

背景：道路が狭隘でバスが通行できず、最寄りバス停まで1km以上離れた集落、最寄りのタクシー営業所から10km以上でタクシー配車が困難な地区  
交通空白地域の解消と生活支援を一体的に推進

運行主体：うなみの里創生プロジェクト

運行区域：自宅から最寄りのバス停、自宅から交流センターなど

運行時間：1日6便(交流センター利用の場合は随時)

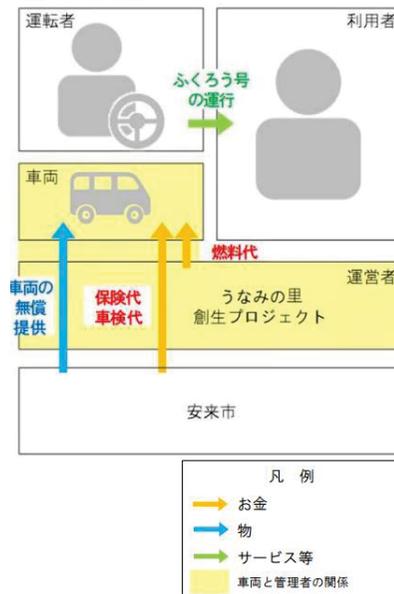
配車方法：還俗、前日15時までに電話予約

ドライバー：地元住民

車両：4人乗り軽ワゴン車(1台)

利用者：宇波地区住民

#### ■費用負担



○市が公用車の貸与、保険料、車検費用等を負担

○運転手カレンダーを作成し、運転者の顔が見えるよう工夫し利用を促進

○曜日別の担当制により参加の平準化を図り運転者等を確保



## (5) 地域の移動手段確保の取組み事例

### ウ その他の手法

#### (ア) 手法一覧

項目	自家用車活用事業 (日本版ライドシェア)	自家用有償旅客運送 (公共ライドシェア)
概要	タクシーが不足する地域・時期・時間帯に、タクシー事業者の管理下で自家用車と一般ドライバーを活用して提供するサービス(令和6年3月創設)	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
道路運送法上の手続き	78条3号に基づく許可	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
運行車両	自家用車(白ナンバー)	自家用車(白ナンバー)
運転免許	1種免許で可 (研修受講必須)	1種免許で可 (講習受講必須)
利用者	不特定	限定(会員)
運賃	タクシー料金と同額	有償(実費の範囲内) ※人件費、燃料費など
実施条件	タクシーが不足する地域・時期・時間帯などを国が指定していること	地域公共交通会議の合意
実施事例	大都市部12地域ほか	全国で多数事例あり (R5. 3. 31時点：698団体、4, 428台)

## (5) 地域の移動手段確保の取り組み事例

### 道路運送法

#### (有償運送)

第七十八条 自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。)は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

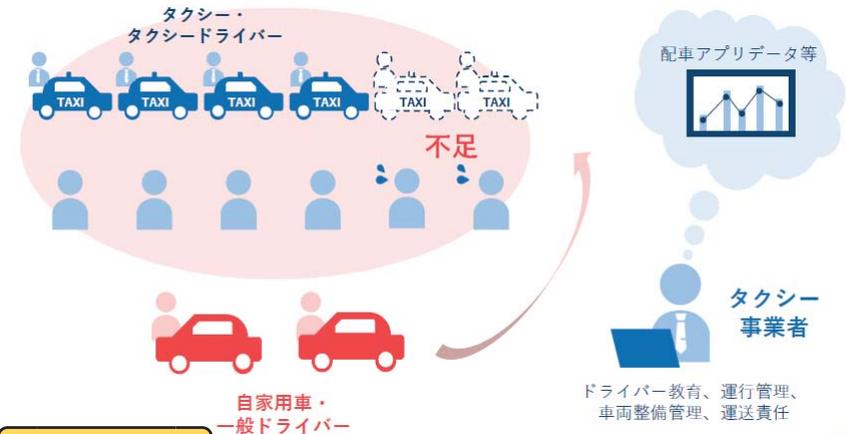
- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村、特定非営利活動促進法(平成十年法律第七号)第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送(以下「自家用有償旅客運送」という。)を行うとき。
- 三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

## (5) 地域の移動手段確保の取組み事例

### (イ) 日本版ライドシェア

#### 自家用車活用事業（日本版ライドシェア）

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェアを創設
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給
- 大都市部（12地域）
  - ・アプリデータに基づき不足車両数を算出し運行  
⇒東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま、千葉、大阪、神戸、広島、福岡
- 大都市部以外の地域
  - ・簡便な方法により不足車両数を算出し、事業の実施が可能  
⇒金曜日・土曜日の16時台から翌5時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該地域のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす  
⇒軽井沢町、金沢市、富山市などは運行開始



#### 金沢市

運行開始：令和6年6月21日  
導入経緯：タクシー事業者の申出により、担い手確保や新しい地域交通の仕組みへの足がかりとする  
運行エリア：金沢交通圏  
タクシー会社：6社  
稼働時間：金・土 午後4時～翌午前6時  
車両数：27台

#### 富山市

運行開始：令和6年6月7日  
導入経緯：タクシー事業者の申出により、タクシー需要の急増する時間帯を当事業により補う  
運行エリア：富山交通圏  
タクシー会社：1社  
稼働時間：金・土 午後4時～翌午前6時  
車両数：5台

## (5) 地域の移動手段確保の取組み事例

### (ウ) 長崎市での今後の取組み

○ラッキー自動車(株)が、長崎交通圏（長崎市と西彼2町）で「日本版ライドシェア」の導入を長崎運輸支局に申し出

○長崎運輸支局は、半数である26台から始める方針

営業区域	不足する曜日及び時間帯	不足車両数
長崎交通圏	金・土：16時台～翌5時台	52台

※不足する曜日及び時間帯は、タクシー事業者から実施意向がある場合として国土交通省が指定したものの。

※不足車両数・・・営業区域のタクシー車両数の5%（みなし車両数）

## (5) 地域の移動手段確保の取組み事例

### エ 2種免許の取得に対する支援策

#### (ア) 公的機関等による支援策

##### 旅客運送事業者の人材確保支援（国土交通省）

- (1) 支援内容：2種免許取得に関する経費  
人材確保セミナー開催経費  
広報業務に関する経費 など
- (2) 補助率：1/2（ただし、予算の範囲内で支援）  
※大型2種免許取得費は約50万円程度
- (3) 対象者：バス・タクシー事業者
- (4) 実績：令和5年度 長崎バス5名 など  
令和6年度 長崎バス10名 など

##### 大型自動車第2種免許取得者助成事業（長崎県バス協会）

- (1) 支援内容：大型2種免許取得費用
- (2) 補助額：10万円（上限10名）
- (3) 対象者：バス事業者
- (4) 実績：令和5年度 長崎バス1名
- (5) その他：長崎県運輸事業振興助成補助金を活用 ※国の補助金と併用可能

## (5) 地域の移動手段確保の取組み事例

### (イ) バス事業者による取組み・支援制度

#### 大型自動車第2種免許取得費貸付制度(長崎バス)

- (1) 支援内容：大型2種免許取得費用の貸付
- (2) 補助額：取得費用の全額
- (3) 返済：毎月  
(勤続年数に応じて運転手へ返金あり)
- (4) 実績：令和5年度 5名(全体採用11名)

#### 大型自動車第2種免許取得費貸付制度(県営バス)

- (1) 支援内容：大型2種免許取得費用の貸付
- (2) 補助額：取得費用の全額(上限30万円)
- (3) 返済：勤続5年で返済免除
- (4) 実績：令和5年度 2名(全体採用11名)

## (5) 地域の移動手手段確保の取組み事例

### オ 移住に対する支援策

#### (ア) 長崎市における取組み

##### 長崎市移住支援補助金

- (1) 移住元：5年以上東京23区内に在住  
又は通勤していた方
- (2) 移住先：長崎市内に転入後1年以内の方  
(5年以上継続して居住する意思が必要)
- (3) その他：次のいずれかに該当する方
  - ア 長崎県が運営する就職支援マッチングサイトに掲載された法人の求人に応募し、就業した方
  - イ プロフェッショナル人材事業又は先導的人材マッチング事業を利用して就業した方
  - ウ 移住元での業務をテレワークで行っている方
  - エ 創業支援金の交付決定を受け、個人事業主の開業又は法人を設立した方
  - オ 長崎市が定める関係人口の要件を満たす方
- (4) 補助金：単身者60万円、2人以上の世帯100万円  
※18歳未満の世帯員につき100万円の加算
- (5) 実績：40名(令和5年度)
- (6) 財源：地方創生移住支援事業(国1/2、県1/4、市1/4)

東京圏から長崎市へ移住される方へ！

### 長崎市移住支援補助金のご案内

東京圏<sup>\*1</sup>から長崎市へ移住し、仕事をされる方に対して補助金を交付します！  
**申請前に電話、メール等で必ずお問い合わせください！**

\*1 東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、神奈川県の1都3県の総称

単身者：

60

万円

2人以上  
の世帯：

100

万円

18歳未満の世帯員1人につき100万円の加算があります！

交付には要件があります。主な要件として、次の1、2、3があり、全てに該当する方が対象となります。詳細な要件は2,3ページに掲載していますので、ご確認ください。

**対象者の主な要件**

- 1 移住元 5年以上東京23区内に在住又は通勤していた方
- 2 移住先 長崎市内に転入後1年以内の方<sup>\*1</sup>(5年以上継続して居住する意思が必要)
- 3 その他 次のア～オのいずれかの方
  - ア 長崎県が運営する就職支援マッチングサイトに掲載された法人の求人に応募し、就業した方
  - イ プロフェッショナル人材事業又は先導的人材マッチング事業を利用して就業した方
  - ウ 移住元での業務をテレワークで行っている方
  - エ 創業支援金の交付決定を受け、個人事業主の開業又は法人を設立した方
  - オ 長崎市が定める関係人口の要件を満たす方

\*1 2月16日から3月31日は申請ができませんので、ご注意ください。

**交付までの流れ**

ア、イの場合	就職活動 → 内定 → 就業	補助金の申請	補助金交付
ウの場合	移住元での業務をテレワークで継続	補助金の申請	補助金交付
エの場合	長崎県商工会連合会へ創業支援金の申請 → 審査 → 交付決定	開業または法人設立 交付決定後1年以内	補助金の申請 → 補助金交付

※オについては条件によって流れが異なります

移住(住民票の異動)

申請可能期間

移住後1年以内

お問い合わせ先

長崎市企画政策部長崎創生推進室  
住所：〒850-8685 長崎市魚の町4-1 9F  
電話：095-829-1249  
E-mail：sousei@city.nagasaki.lg.jp

ホームページ      E-mail

## (5) 地域の移動手手段確保の取組み事例

### 長崎市子育て世帯ウェルカム補助金（長崎市）

- (1) 移住元：1年以上、長崎県外に在住していた方
- (2) 移住先：長崎市内に転入後1年以内の方  
(5年以上継続して居住する意思が必要)
- (3) 仕事：次のいずれかに該当する方
  - ア 長崎県内に事業所を有する事業者※3に就業した方(5年以上継続して勤務する意思が必要)
  - イ 長崎県外の事業者に所属し、テレワークで業務を行っている方
  - ウ 長崎県内で個人事業の開業または法人の設立をした方
  - エ 長崎県内に個人事業または法人の事業所を移転した方
  - オ 事業承継を行った方ア 長崎県が運営する就職支援マッチングサイトに掲載された法人の求人に応募し、就業した方
- (4) 補助金：35万円
- (5) 実績：51名（令和5年度）
- (6) 財源：一般財源

長崎市へ移住される子育て世帯の方へ！

### 長崎市子育て世帯ウェルカム補助金のご案内

長崎市へ移住し、仕事をされる子育て世帯※1の方に対して補助金を交付します！  
申請前に電話、メール等で必ずお問い合わせください！

補助金額 **35**万円



※1 子育て世帯：中学生以下の世帯員が同一世帯内に1人以上いる世帯のことです。  
また、移住元で妊娠中であった場合も対象となります。

交付には要件があります。主な要件として、次の1、2、3があり、全てに該当する方が対象となります。次の要件のほか、裏面に掲載する要件を満たす必要がありますので、ご確認ください。

**対象者の主な要件**

- 1 移住元 1年以上、長崎県外に在住していた方
- 2 移住先 長崎市内に転入後1年以内の方※2(5年以上継続して居住する意思が必要)
- 3 仕事 次のア～オのいずれかの方
  - ア 長崎県内に事業所を有する事業者※3に就業した方(5年以上継続して勤務する意思が必要)
  - イ 長崎県外の事業者に所属し、テレワークで業務を行っている方
  - ウ 長崎県内で個人事業の開業または法人の設立をした方
  - エ 長崎県内に個人事業または法人の事業所を移転した方
  - オ 事業承継を行った方

※2 3月21日から3月31日は申請ができませんので、ご注意ください。  
※3 事業者：事業を行う個人(個人事業者)及び法人のことです。

**交付までの流れ**

<p>・就業</p> <p>長崎県内の事業者へ就職活動 → 内定 → 就業</p>	→	<p>補助金の申請</p>	→	<p>補助金交付</p>
<p>移住(住民票の異動)</p>				
<p>・テレワーク ・創業 ・事業承継 ・事業所移転</p> <p>テレワークにより就業先の業務実施 長崎県内で個人事業の開業または法人の設立 長崎県内の事業者から事業承継 長崎県内に個人事業または法人の事業所の移転</p>	→	<p>補助金の申請</p>	→	<p>補助金交付</p>

申請可能期間 移住後1年以内

**お問い合わせ先**

長崎市企画政策部長崎創生推進室  
住所：〒850-8685 長崎市魚の町4-1 9F  
電話：095-829-1249  
E-mail：sousei@city.nagasaki.lg.jp




ホームページ E-mail

## (5) 地域の移動手段確保の取組み事例

### (イ) 他都市事例

#### 別府市移住支援金交付制度（ドライバー不足解消対策分）

- (1) 移住元：直前の10年間のうち、通算5年以上県外在住  
など
- (2) 移住先：別府市内に定住(5年以上)する意思を有する  
など
- (3) 就 職：バス運転手、タクシー運転手として別府市内に  
就職した者  
昭和45年4月2日から昭和61年4月1日ま  
でに生まれた者
- (4) 補助金：単身者60万円、複数人世帯100万円  
※12歳以下の子どもがいる者は加算あり

**別府市**  
運転手募集

職のバス

バス運転手  
転職移住支援  
移住支援金

**最高**  
**400万円**  
(1世帯あたり)

開業前に5年以上在住で  
夫婦+子ども3人の場合

支給対象  
就職氷河期世代 AND 大分県外在住

※就職氷河期：昭和45年4月2日～昭和61年4月1日 ※勤続地の変更ではなく、新規の就職であること。  
※移住元の世帯構成員と移住先の世帯構成員が同一 ※県外在住条件：直近10年間で通算5年以上、直近1年以上

支給条件  
市内の乗合バス・タクシー事業者に就職  
5年以上 定住の意思あり

支援金額  
(基本額) 複数人世帯 100万円、単身者 60万円  
(加算額) 12歳以下のお子さん1人あたり  
東京圏：100万円、それ以外 30万円  
(最大3人まで加算)

※東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県 ※支給額 = 基本額 + 子育て加算

## (5) 地域の移動手手段確保の取組み事例

### 鹿児島市路線バス・タクシー県外運転者移住就職奨励金

- (1) 移住元：1年以上県外に居住
- (2) 就 職：転入後90日以内に鹿児島市域内を営業区域とする路線バス・タクシー事業者に採用され、1年間継続して雇用される見込みがある者
- (3) 補助金：採用時10万円+採用1年後10万円
- (4) その他：東京圏からの移住者に対する移住支援金、県外からの移住者に対する移住奨励金との併用可能

### 県外から鹿児島市に移住された方へのご案内

#### 路線バス・タクシーの県外運転者移住就職奨励金

路線バス・タクシーの運転者不足に対応するため、県外からの移住者に対し就職奨励金を交付します。



- ① 県外に1年以上居住し、本市に令和6年4月以降に転入後、90日以内に本市域内を営業区域として運行している路線バス事業者（公営企業は除く）又はタクシー事業者に、本市域内における路線バス又はタクシーの運転者として採用されていること。  
② 1年間継続して雇用される見込みがあること。

- ① 採用時の奨励金の交付を受けた者であること。  
② 上記①の方で採用時と同じ事業者に雇用され1年が経過し、本市域内において路線バス又はタクシーの業務をしていること。

※就職奨励金の交付は、採用時・採用1年後のいずれも1回限り（最大20万円）  
※申請書等詳しくは鹿児島市ホームページをご確認ください。



#### 東京圏からの移住者：移住支援金

移住直前の10年間のうち通算5年以上、かつ移住直前に連続して1年以上、東京23区内に在住していた方又は東京圏から23区内に通勤していた方が、本市に転入し、中小企業等に就業、起業又はテレワークを行っている場合に、移住支援金を支給します。

単身者 60万円	18歳未満の子ども1人につき	+	最大100万円
2人以上の世帯 100万円			

#### 県外からの移住者：移住奨励金

移住相談や「かごしま市IU倶楽部」会員登録の交付等を経て、県外から本市へ移住される方に対して、奨励金を交付します。

基準額	+	加算額
1世帯 10万円		18歳未満の子1人につき 5万円

## (5) 地域の移動手段確保の取組み事例

### カ 職場の環境整備に対する支援策

#### (ア) 長崎市における取組み状況

##### 女性活躍職場環境改善補助金（長崎市）

(1) 支援内容：女性従業員専用施設（トイレ、更衣室、休憩室等）の整備事業

⇒女性用施設整備に係る工事費、備品購入費（更衣用ロッカー等の購入費） など

女性管理職の積極的な登用又は女性管理職候補者の育成に関する事業

⇒資格取得に係る教材費、手数料 など

労務担当者又は従業員に対する助成の活躍推進に係る研修、周知及び啓発に関する事業

⇒研修会の開催に係る経費、各種制度周知パンフレットの印刷費 など

(2) 補助率 : 1 / 2 (上限50万円)

(3) 対象者 : 次の要件を満たす中小企業者等

ア 市内に本社又は事業所を有する者であること

イ 市内の事業所において、雇用期間の定めのない正社員を10名以上雇用し、女性の正社員を採用している又は採用することが見込まれるものであること など