

地域公共交通対策特別委員会 調査報告書のまとめ

公共交通の利用者数の減少や2024年問題に起因する運転手不足などにより、減便や路線廃止が行われるなど公共交通の維持が喫緊の課題となっていることから、公共交通網の恒久的な維持、交通空白地域や周辺部等の移動手段の確保等に向けた総合的な交通対策の推進に寄与するため、本市の地域公共交通の現状と課題を把握し、今後予想される交通需要の変化を見据えながら、市民の安全で快適な交通を確保するための諸方策について鋭意検討を行った。以下、調査の過程で出された主な意見、要望を付して、本委員会のまとめとする。

1 本市の公共交通の現状と課題について

(1) 長崎市地域公共交通計画（R3.8 策定）の概要

本市はもともと他都市と比較して公共交通の利便性が高い傾向にあるが、一方で、人口減少や生産年齢人口の減少などを主因とした公共交通利用者の減少が公共交通事業者の収支悪化を招き、それが減便や運賃値上げなどといった公共交通サービスの低下へとつながり、さら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る。このような状況を踏まえ、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、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ことを目的とし、令和3年度から令和7年度までの5か年の計画期間で長崎市地域公共交通計画を策定している。

計画策定時における公共交通の現状としては、本市は路線バスや路面電車などによって路線網が形成され、特に路線バスは地域全体をカバーする本市の主要な公共交通機関となっている。1日30本以上運行がある鉄道やバス路線の鉄道駅から800メートル以内、または、バス停から300メートル以内に居住する人口の割合を示した公共交通カバー率は、平成30年時点では約80%で、全国平均の41%を大きく上回っている。公共交通分担率は、鉄道、電車、バスの利用者は減少傾向であり自家用車の割合は増加傾向で、特に65歳以上の公共交通利用率の減少が顕著である。公共交通機関の利用状況は、総人口のピークである昭和60年に比べ、平成27年では3割程度減少しており人口の減少率を大きく上回るペースである。また、平成29年に市民約6,500人を対象に公共交通に関するアンケート調査を実施しているが、市民の約44%が日常的に公共交通機関を利用し、会社員など労働者の約半数、学生の約80%が日常的に公共交通機関を利用していること、料金や運行区間よりも運行便数の維持を求める意見が多いことが分かっている。公共交通の収支状況は中央地区とその周辺部を結ぶ一部の幹線を除き、中心部から離れた箇所や支線、航路とも収支が悪い状況である。

これからの公共交通が目指す姿は、①各種の公共交通が持続可能な運行形態となっていること、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こと、③地域内の移動手段が確保されていること、④都市の活性化に貢献する公共交通となっていることの4点としており、目標として、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%を維持することと、周辺地区では、地域の実情に合った移動サービスを確保することを掲げている。また、これらを実現するため、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ための既存路線の効率化・見直しと、移動時間の短縮や誰にでも優しいシステムの導入など、利用率を悪化させないための公共交通サービスの向上の2本柱を方策として掲げている。

(2) 計画策定後の公共交通の現状

ア 公共交通の分担率と利用状況

通勤・通学者の公共交通機関の分担率は、平成22年から令和2年にかけて1.7%減少し、自家用車は逆に4.9%増え、公共交通の利用率の減少傾向は続いている。また、人口と公共交通利用者数の推移も、人口減少よりも速いペースで利用者数の減少が続いている。

イ コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数と運行補助金

利用者数は令和4年度に約40万人となっており、令和2年度からの3年で12.4%減少し、補助金については令和4年度に1億4,300万円余り支出し令和2年度からの3年で30.9%増加している。

ウ 燃料費の価格

1リットル当たりの単価は、令和元年度95.35円から令和4年度111.56円となり、3年で17%増加しており、収支率悪化の一因となっている。

エ 公共交通の運転手数

バス、タクシー、路面電車ともに、運転手数については減少傾向で、平均年齢については高齢化しており、特にタクシーは高年齢に偏っていて、50代以上が95%を占めている。

オ 自動車運転者の労働時間等

令和6年4月から自動車運転者の労働時間等の改善のために新しい基準が適用されている。主に、拘束時間や休息時間について強化されており、特に時間外労働の上限が設けられたこと、終業から始業までのインターバル時間が11時間を基本とされたことにより、路線廃止や減便、最終便の前倒しなど、運行に大きく影響を与えている。

カ 路線バスの始発便、最終便

始発便では茂木と式見を除いてはおおむね変更されていないが、最終便では全地区で繰上げが行われ、多くの地区で30分以上、中には1時間以上前倒しになり、通勤などへ大きく影響が生じていると考えられる。

キ 主要地点間の運行便数

令和元年度の主要地点間の運行便数は4,945便だったが、令和6年4月時点で3,713便と25%程度減少している。

ク 計画策定後の路線バスの廃止路線

計画策定後の路線バスの運行路線距離については、令和元年度1,377キロメートルから令和6年度1,290キロメートルへと約87キロメートル、6%程度減少している。

(3) 現在の取組の概要と課題

取組の基本方針としては、既存路線の効率化・見直しとして、幹線については需要と供給のバランスを取りつつ、都心としっかりつなげておくことを基本に、人口規模などに応じた便数などのサービス水準を設定することや競合路線では事業者間の調整・連携を促すこと、支線については需要に見合ったコミュニティ交通への転換や運行を見直し見直しラインの設定などを方針として掲げている。

主な取組状況としては、令和4年10月から東部地区でハブ&スポーク型運行への再編を行うとともに、令和4年4月からは長崎バスと県営バスの共同経営計画による競合路線の解消、さらに今年4月からは路線バスの接近情報などが把握できるバスロケーションシステムの導入などを進めてきた。

問題点としては、運転手不足の深刻化による路線バスの減便や廃止の進行、また、それによって特に周辺部では公共交通が利用しにくい地域が拡大することが挙げられる。既存路線の効率化・見直しでは競合路線における事業者間の調整・連携をさらに促し、運行の効率化を図ることや、運行内容の見直しラインの設定、事業者や地域住民と連携して、各地域内の移動手段を支える担い手の確保などが重要で、将来にわたり持続可能な公共交通機関へと転換し、市民生活を支える公共交通の維持確保に努め、今後も継続して取り組んでいくことが必要である。

以上、本市の公共交通の現状と課題について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 市が行うバス停の環境改善の取組を推進するとともに、環境整備に活用できる財源の確保についても他都市の事例などを研究して取り組んでほしい。

2 現在の公共交通の取組状況とその効果について

(1) 東部地区における路線バスの再編の取組

東長崎地区及び日見地区の長崎市東部地区において、路線バス網の維持を目的として、市、長崎バス、県営バスで長崎市地域公共交通利便増進実施計画及び共同経営計画に基づき路線バスの再編を行った。取組内容としては県営バスへの一本化による競合路線の解消、運行間隔を一定に保つなど、利便性が確保できるダイヤに調整することでの幹線路線の運行頻度の適正化、路線効率化を行ってもなお営業路線として運行することが困

難な中尾線、現川線、彩が丘線、新田頭線、潮見線の5路線のコミュニティバスへの転換などで矢上バス停を拠点としたハブ&スポーク型運行への再編を行った。また、再編と併せて実施する公共交通サービスの向上については、乗継拠点（矢上または東長崎営業所）で路線バスを乗り継いだ際、直通運賃と同程度の料金となるよう通常の乗継割引に加えて70円分のn i m o c aポイントを追加で付与するハブ&スポーク型運行に対応した乗継ぎポイントの導入、移動時間を短縮するための東部地区の拠点と市内中心部を結ぶ路線の一部快速化、路線バスの接近情報などが把握できるバスロケーションシステムの導入とスマートバス停の設置により利便性向上を図る乗継ぎ拠点でのリアルタイムの情報提供を行うなどしている。さらに乗継拠点（ハブ）である矢上バス停の待合環境の改善のため上屋やベンチの増設を行い、これらの取組の効果として、再編を行わなかった場合と比較すると、運転手数は18.8人、車両台数は15.4台が削減され、2億5,500万円の収支改善が図られた。

(2) 長崎市地域公共交通計画（R3.8）策定後の主な取組

長崎バスと県営バスでは両社局の共同経営計画に基づき、運行事業者の一元化と運行便数の適正化を実施している。これまでの間、運行間隔を平準化し利便性を保ちつつ、需要バランスを踏まえて運行便数の適正化を実施するなど競合路線（路線バス）における便数調整、乗合タクシーの運賃改定による収支率の改善、まちなか周遊バスの運行など既存路線の効率化・見直しを行った。また、公共交通サービスの向上に関する取組として路線バスの運行状況や接近情報を検索できるバスロケーションシステムの運用開始、超低床式路面電車や低床式車両バスの導入、路線バス・路面電車運賃無料デーの実施などを行った。

以上、現在の公共交通の取組状況とその効果について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 乗継ぎの際に生じる運賃の差額分を割引くために交通系ＩＣカードのn i m o c aが利用されているが、利用者へ所有状況等の調査を行い、持っていない方をサポートしてほしい。
- 観光地を周遊する観光ルートバスについては、原爆資料館方面もルートに追加するなど地域住民や観光客が利用しやすくなるよう事業者への提案を行ってほしい。

3 地域公共交通対策（乗務員の皆さんとの意見交換）について

長崎バスグループ労働組合、長崎交通労働組合、長崎電気軌道労働組合、長崎地方ハイヤー・タクシー労働組合連合会の各事業者の運転手から2024年問題を受けての労務環境、人手不足の現状及び課題解決に必要な対策について説明を受けた。その概要は、次のとおりである。

(1) 長崎バスグループ労働組合

深刻な運転手不足が課題となっているが、令和6年3月時点で、便数の多い平日は

平均すると18名、病気等による休職者を含めると33名足りない状況である。昨年は新型コロナウイルス感染症の影響もあり便数を28本削減し、また、今年4月のダイヤ改正でさらに25本を削減し、合わせて53本削減されたことで、運転手不足は8名程度にまで一定の改善が見られている。4月以降、運転手の採用が5名、退職者数については19名である。平成23年のダイヤ改正時点で、同社の運転手が671名であったのが、今年8月末現在では532名と139名減少している。運転手は70歳が定年とされているが、年齢構成は20代が約1.5%、30代が7.4%、40代が29.1%、50代が36.5%、60代が25.5%となっている。

労働時間は1日7時間で、年間の休日は約87日と少なく、年収についても、日本の全産業の男性平均収入が497万円に対し、バス運転手の平均が399万円と言われており、約2割、100万円ほど少なくなっており、定期昇給はない。

また、県内の大型二種免許の保有者数は、2010年には2万人弱であったが、新規取得者数は減少していき今現在の免許保有者は1万5,373人、保有者の約67%が60歳以降となっており、30代までの保有者数は約3%であることから運転手不足に拍車がかかるのではないかと危惧されるとの説明がなされた。

(2) 長崎交通労働組合

働き方改革として自動車運転者の長時間労働改善のため、令和6年4月に改善基準（厚労省告示）が改正され、1日の拘束時間は16時間であったのが15時間へ短縮され、休息期間は継続8時間から継続11時間を基本に9時間を下回らないこととされた。これらに対応するため、県営バスにおいては令和6年4月から運転手の年間休日を91日から104日へと13日増加させるとともに改善基準を踏まえたダイヤ改正を実施している。しかしながら、現場の状況としては、新型コロナウイルス感染症の流行などもあり、運転手は恒常的に不足しており、不足については各運転手が公休日、休みの日に出勤することで対応しなければならず、制度上は環境が整えられたものの、実際に休むのは難しいため、働き方改革の効果というものを実感できるまでには至っていない。

人手不足の現状としては、令和6年4月時点で定数382名に対して、実員363名、欠員19名となっており、どの営業所も人員確保が難しい状況である。そのため、県営バスでは早期の運転手確保に向けて、切れ目なく毎月採用試験を実施するとともに、バスの運転に必要な大型二種免許を持たない方を対象として働きながら免許を取得するなど、多様な形で採用試験を実施している。また、給料ベースアップ・期末勤勉手当支給率アップ、5勤2休の勤務ローテーションの導入などの処遇改善を実施することで若い運転手の確保に注力し、今年度新たに16名が各営業所に配属されている。

課題解決に向けては、職員の処遇改善と収入確保が必要と考えているが、処遇改善などを行うため必要となる収入の確保が追いついていない。バスを利用してもらうことがバスを残していくことにつながることで、公共交通を維持するためのコスト負担に

対する理解を得ることが重要である。公共交通は生活に不可欠な社会基盤であり、守っていくためには引き続き行政からの支援が極めて重要であるとの説明がなされた。

(3) 長崎電気軌道労働組合

公共交通機関は現代社会において欠かせないインフラの1つであるが、労働時間の見直し、少子高齢化の影響を受けた人材不足といった課題が深刻で、公共交通の維持そのものが難しくなる可能性がある。労務環境としては長時間労働や不規則な勤務に大変苦しんでいる。若い人が入ってきてもすぐに辞めてしまう状況で、給料よりもプライベートの時間が欲しいとの聞き取り結果もあったことから、労使交渉でここ2年間程で年間休日は30日増やすことができ、給料面に関しても、多少は上げることができた。これにより勤務体制は従来5日間働いて1日休みであったが、3日間働いて1日休みという形の勤務となっている。

また、人手不足は深刻で運転手については常時30人から40人程度不足しており、整備士も不足している。これらを解決するために、ユーチューブ等を使って全国的に発信を行ったり、免許の取得が18歳から可能になったことから人事担当者が県内の高校に出向いて募集するなどの取組を行う一方で、電車に興味を持った他県の方からも応募があっている。ただ、長崎県自体の賃金他県と比較して安いなどの理由からすぐ辞めてしまうこともあり、課題として捉えているとの説明がなされた。

(4) 長崎地方ハイヤー・タクシー労働組合連合会

労務環境について、タクシーの運転手は歩合制賃金であり、客を乗せないと収入にならないため、とても厳しいと感じている。タクシーの運転手の賃金は、ここ数十年下がり続けてきていることから、タクシーでは生活できずに多くの者が退職していった。一方でタクシー特措法により減車が行われたこと、ここ4年間でタクシー利用者の理解を得ながら、約28%の運賃改定を行った結果、タクシー運転手の賃金は、男性の全産業の給料の約半分しかなかったが、今は72%程度にまで回復をしているとの説明がなされた。

また、ライドシェアについては、海外で行われているようなものは大変危険で反対の立場であり、長崎市では導入しないしてほしいとの意見が出された。

以上、地域公共交通対策（乗務員の皆さんとの意見交換）について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 交通事業者が立ち行かなくなり交通難民が生じないように、広報面だけでなく金銭的な支援策も検討してほしい。
- 公共交通の維持について、先を見据えて早めの対策を取ってほしい。

4 地域公共交通対策（事業者の皆さんとの意見交換）について

長崎自動車株式会社、長崎県交通局、長崎電気軌道株式会社及び一般社団法人長崎市タ

クシー協会の事業者から公共交通の維持に向けた課題について説明を受けた。その概要は、次のとおりである。

(1) 長崎自動車株式会社及び長崎県交通局

全国の乗合バス事業者の収支状況については、コロナ禍前の2019年時点においても長崎バス及び長崎県営バスを含め74%、コロナ禍の影響を受けた2022年には87%以上が赤字となっている。

生産年齢人口の減少に伴い乗客数も減少を続けており、2008年には4,791万人であったが2019年には3,787万人と11年間で約1,000万人、約21%の乗客が減少した。さらに2020年からのコロナ禍により2,990万人台まで減少し、2008年から2023年までの15年トータルで38%もの乗客が減少した。

一方、バスの運行にかかるコストは増加傾向にあり、年間走行距離は2019年から2023年にかけて、需給調整や共同経営計画による効率化により18.9%削減しているが、燃料費は21.7%値上がりし、年間走行距離約3,000万キロメートルを基に推計すると、年間約2億1,000万円の増加となり、事業収支をさらに悪化させている。

路線バス交通網を維持するためには、設備投資が必要であるが、両社局の営業車両の車齢の構成比は10年以下は17.6%、11年から20年は36.1%、21年から30年が最多の46.3%である。これは慢性的かつ深刻な赤字で必要な設備投資が行われてこなかったことによるものである。今後、10年以内に更新が必要となるバス車両は、両社局合計で370台が見込まれ、一定の輸送サービスを維持するためには、必要な設備投資であり大きな課題である。

両社局の運転手の年齢構成は、平均年齢が53歳であり、39歳以下は9.5%、50代が最多の39.9%、60代が27.3%となっており、運転手の高齢化が進んでいる。運転手数減少への対応策としては、60歳から70歳までの継続雇用制度を導入しているが、高齢化に伴い増加する退職者を補えない状況が続いている。

一方、路線維持に必要な運転手数は2024年問題と言われる改善基準告示などにより増加している。月間の拘束時間は基本275時間以内であるため、標準的な運転手の出勤日数から算出した場合、1日の拘束時間は11時間以内となり、朝夕の多客時間帯を1人の運転手でカバーすることが難しくなり、結果として、輸送力の不足が生じている。

このような状況の中、数年後には路線バス網を維持できなくなるという危機感から、長崎市域の路線バス網の維持に向けて、両社局が協力体制を構築すること、長崎市と市の公共交通活性化協議会と緊密に連携して取り組むこと、独占禁止法特例法に基づく事業者連携の仕組みである共同経営計画について検討していくことの3点により、2021年6月に長崎バス、県営バスは連携協定を締結した。

翌2022年4月には、東長崎、日見、滑石地区を対象とした共同経営計画による路線再編、同年10月には、市の利便増進実施計画の策定と並行して、同じく東長崎、日見地区において、コミュニティ交通の導入やハブアンドスポーク型の再編を実施した。また、令和6年4月には、新たに本原、立山、矢の平、立神地区において、共同経営計画によ

る路線再編を実施した。このように市内の競合する路線の大半を手がけることで、運行事業者の一元化及び運行便数の適正化を図り、路線運行の効率化を行った。

今後においては、人口規模や利用実態に応じた便数、ダイヤの設定に引き続き取り組み、さらなる運行の効率化を図ること、利用実態を踏まえ、需要に応じた輸送手段への転換を検討すること、こうした取組と並行してコスト等の負担の在り方について検討していくことが必要であるとの説明がなされた。

(2) 長崎電気軌道株式会社

近年の採用及び退職者は、令和3年度採用が11名に対して退職者が6名、令和4年度で採用5名に対し退職者が8名、令和5年度で採用6名に対し退職者が6名と人員の確保が難しい状況である。運転手と営業所で勤務している人員は、令和元年度124名に対し現在が105名、84.7%となっており、ダイヤの本数は令和元年度966本に対し現在が782本、81%まで減便して運行している状況である。

採用に関する施策としては、新入社員向けの社宅を準備している。これは、以前は長崎市内や長崎市近郊からの採用ができていたが、最近は長崎県外からの応募が多くなっており、応募のハードルを下げるための施策である。また、採用自体には興味を持たれても、賃金が低いというところで敬遠されることもあり、初任給を引き上げ、既存の全社員の基準賃金もバランスを取るため引き上げるという施策を行っている。さらに募集時期を年2回から随時募集に見直しを行うとともに、路面電車の運転免許の取得要件が18歳に引き下げられたことから高卒新卒の募集を開始している。

また、従業員のモチベーション維持のための取組として、1日の労働密度を濃くすることで5勤1休から3勤1休への変更による休日の増加、再雇用年齢を65歳から70歳までに引き延ばし、さらに56歳からの賃金ベースダウンの制度や役職・資格カットを廃止している。このほか、不採算路線の減便、定年退職日及び再雇用契約満了日の基準を誕生日から年度末へ変更するなどの取組を行うとともに、今後、一度退職した職員を即戦力として採用するジョブリターン制度についても検討を行っていくとの説明がなされた。

(3) 一般社団法人長崎市タクシー協会

同協会は、法人30事業者と個人タクシー協同組合で構成されており、各事業者は長崎交通圏と呼ばれる長崎市、時津町、長与町を営業区域としてタクシーを運行させており、平成26年に法人、個人合わせて1,728台いた車両は、需要の低迷により、現在では1,299台まで減っており、稼働率も法人においては、現在57.3%と低迷している。

長崎交通圏の個人タクシーを除く数値であるが、タクシー運転手数は令和6年6月末現在で1,295人でコロナ禍前の令和元年度1,670人と比較すると約22%減少、平成26年2,259人と比較すると約43%減少している。平成26年度から令和4年度まで減少が続いていたが、新型コロナウイルス感染症が感染症法上の5類に移行した令和5年になり、減少傾向に一定の歯止めがかかっている。運転手の減少は、コロナ禍による高

年齢運転手の離職とタクシー利用者減に伴う営業収入の減少が運転手離れに拍車をかけたものと考えられるが、その根底には、人口減少と少子高齢化による労働人口の減少がその主たる要因ではないかと考えている。輸送回数は、平成26年度は約889万回、令和元年度は約679万回、コロナ禍の令和2年度は451万回、令和3年度はさらに減少して約444万回と平成26年と比較して半数を切っており、令和5年度でも約482万回となっている。これにより運送収入についても比例して減少しているが、令和5年9月に運賃改定があったことで10年前の約67%にまで回復したところである。しかしながら、当分の間は運送収入の増加を見込める要因に乏しく、燃料費や各種維持にかかる費用が高騰して経営を圧迫していることから、引き続き行政からの支援をお願いしたい。

このような状況の中、タクシー業界においては、運転手の新規採用とライドシェア新法の2点が重要な課題となっている。採用に関しては、テレビコマーシャルの作成やSNS等活用での募集、ハローワークの協力により採用に関わるパンフレットの配置と面談の開催のほか、各事業者による採用活動等を展開し、一日でも早く一人でも多く採用できるように努力している。一方、労働基準法の改正に伴う運転手の拘束時間の短縮等の2024年問題については、運転手不足の厳しい環境に追い打ちをかける状況となっているが、勤務パターンを増やすなど、エッセンシャルワーカーとしての役割を果たしている。ライドシェア新法に関しては、長崎交通圏における現状として、恒常的にタクシー不足であるとの認識はないものの、今後、運転手不足が早急に解消される見込みがなく、路線バス等の路線廃止や減便などにより、今後さらにタクシー需要が増加することで、特定の時間帯や、局地的にもタクシーが不足していないと言いきれない状況である。自治体と連携をしながら、自家用車活用事業でタクシー事業者が運行管理や車両整備などの責任を負ういわゆる日本版ライドシェアや、自治体やNPOが主体となって行う公共ライドシェアの準備を行う予定であるとの説明がなされた。

以上、地域公共交通対策（事業者の皆さんとの意見交換）について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 周辺部に居住する人がライドシェア以外の安価で利用できる方法も検討してほしい。

5 バス減便、路線廃止への対応方策について

(1) バス路線の減便の現状

主要地点間の運行便数は、令和元年度は4,945便であるが、令和6年4月時点で3,713便となり、約25パーセント減少している。また、各バス停の始発便、最終便の状況については、始発便は茂木と式見を除いておおむね変更はないが、最終便は全地区で繰上げが行われ、令和元年度から令和6年度にかけて多くの地区が30分以上、福田、小ヶ倉、土井首、深堀、三和の各地区では1時間以上繰り上がっている。

(2) バス路線の廃止の現状

令和3年8月の長崎市地域公共交通計画策定後にも、特に周辺部で、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おり、運行路線距離は、令和元年度と令和6年度を比較した場合、約87キロメートル、約6%減少している。令和4年4月には、三重と琴海を結ぶ檜の久保線6.2キロメートルが廃止、令和4年10月には東部地区及び茂木の北浦から日見の春日車庫までを結ぶ矢上－茂木－田上線が廃止、令和6年4月には主に周辺部の利用者が少ない区間を中心に、北部では式見経由桜の里線、南部では岬木場線などが廃止されている。

(3) 市民の移動手段確保の考え方

ア 基本的な考え方

長崎市地域公共交通計画に掲げているもので都心部や生活地区を結ぶ路線を幹線ネットワークとしている。目指す姿としては、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の4項目である。

幹線と支線の分類は、幹線の定義を各生活地区と都心部・地域拠点を結ぶ路線として、機能は、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こと、支線は、幹線に接続する路線・地域内の移動を支える路線とし、地域の実情に合わせた移動サービスが確保されていることとしている。幹線と支線の対応策としては、幹線は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こととし、需要にかかわらず、一定の便数の確保すること、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こと、都心部などの運行系統のふくそうを解消することとし、路線の効率化のため、ハブアンドスポーク型ネットワークの形成を進めている。また、支線に対する対応策は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、タクシーの乗り合わ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こととし、併せて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、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することとしている。

イ バス路線の減便への対応状況

長崎バスと県営バスにおいては、両社局の共同経営計画による既存路線の効率化・見直しを行っており、東長崎地区・日見地区や滑石地区など6地区で効率化を行っている。例として運行便数の適正化のため、東長崎地区では56便、日見地区では35便の減便が行われたが、運行間隔の見直しを併せて行い、昼間の最大待ち時間は、東長崎地区で15分、日見地区で30分となり、利便性低下を最小限に抑えることができている。

平成29年には市民約6,500人を対象に、市民が求める運行間隔から最低限必要と考える運行便数などを把握することを目的にアンケート調査を行っている。ＩＣカードの分析などから、各地区から中央地区への平均利用者数を、１便当たりの標準的な乗車時人数を30人として、利用実態に即した運行便数として算出しており、式見、伊王島、野母崎、外海の４地区は、ニーズに対して実際の運行便数が下回っているが、それ以外の地区はニーズよりも多く、おおむね1.5倍から３倍程度の便数が運行されている。利用者数に基づく必要運行便数は、小ヶ倉地区のみ、実際の運行便数が必要便数を下回っているが、それ以外の地区は、必要運行便数よりも、おおむね1.5倍から３倍程度多く運行されている状況である。

次に、バス路線廃止への対応状況については、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措置を行っている。令和４年４月廃止の三重と琴海を結ぶ櫛の久保線については、村松小と琴海中に通う小中学生の登校に利用されていたことから、琴海デマンド交通を小中学生登校便として１便増便して対応している。令和４年10月の路線廃止の東部地区などは、小中学生など一定の利用があったことから、地域公共交通利便増進実施計画を策定し、矢上バス停を乗継拠点とするハブアンドスポーク型運行に再編した上で、コミュニティバスで運行している。令和６年４月の路線廃止の岬木場線は、主な利用者が通学生であり、既存のコミュニティバス野母崎線の運行エリアであったことから、地域の協力を得てコミュニティバス野母崎線の路線変更などで対応している。

周辺部における移動手段確保の考え方は、需要に見合った運行形態への転換が基本となる。利用者数が多い場合は定時定路線型の路線バスやコミュニティバス、デマンド型サービスなど、利用者数が少ない場合は自家用有償旅客運送やタクシー乗り合わせサービスなどを選択していくイメージとなり、長崎市もコミュニティバス11路線、乗合タクシー５地区、デマンド交通１地区を運行している。

一方、タクシー事業者が行う自家用車活用事業、日本版ライドシェアは、タクシーが不足する地域や時間帯など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されるサービスで、料金などはタクシーと同じ料金である。これは地域や時間帯などを国が指定する必要があることから、タクシー事業者が長崎市と時津町、長与町の長崎交通圏において長崎運輸支局に不足する車両数を52台として日本版ライドシェアの申し出を行っている。一方、運輸支局側の考えでは、まず半数の26台から始めたいとの方針を聞いているとのことである。

以上、バス減便、路線廃止への対応方策について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 他都市においてバス停の増設やフリー乗降区間をつくることで高齢者の利用促進につながった事例があることから、長崎市においても検討してほしい。

- 県外から移住してきた運転手に対しては、定住につながるよう庁内で連携して移住支援策などを講じてほしい。
- 琴海地区ではデマンド交通が運行されているが、地元自治会ともしっかり連携を取って必要な対策を講じてほしい。
- タクシー事業者が今後日本版ライドシェアの取組を実施する予定であるが、交通弱者を抱える地域への配車など地域に喜ばれるような取組となるよう進めてほしい。

6 今後の地域公共交通対策の取組について

(1) 持続可能な公共交通について

既存路線の効率化・見直しについては、幹線の対策として地域公共交通計画では主に、①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等の設定、②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こと、③過密な路線網の効率化の3点の対応策を定めており、中でも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ことを、さらに進めていくこととしている。

次に、共同経営計画の促進について、長崎バスと県営バスとの競合区間で、東長崎・日見地区、滑石地区などをはじめとした6地区で運行事業者の一元化や運行便数の適正化の実施により、運転手を46.9人、車両台数を38.1台削減し、収益改善も6億1,300万円と大きな効果が出ている。今後、残された競合区間も、必要に応じて一元化や運行便数の適正化を、事業者と連携して促進していくこととしている。

(2) 周辺地区の移動を支える取組

ア 既存コミュニティバス等の適正化

(ア) 支線の対応策

支線の対応策としては、1点目に需要に見合ったコミュニティ交通等に転換すること、2点目に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収支率など運行内容の見直し水準を設定するという方法があるが、中でも1点目については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の転換をさらに進めることとしている。

(イ) 現状

主に合併地区などでコミュニティバスを11路線、乗合タクシーを5地区、デマンド交通を1地区運行しており、コミュニティバスや乗合タクシーではバス停以外の場所で自由に乗り降りできるフリー乗降制度で可能な限り需要に対応している。収支状況としてはコミュニティバスは収支率が10%以下の路線、コミュニティバスに比べ沿線人口が多い乗合タクシーでも40%以下の地区がある状況である。利用状況は1便平均の利用者数が2人を切る路線や地区があり、適正化が必要と考えられる。1人あたりの補助金について、各路線の運行に必要な補助金

の額を利用者数で除した値として、地域公共交通計画の中で、コミュニティバスが1人当たり377円、乗合タクシーが97円を目標値として設定しているが、1人当たりの補助金が2,000円を超える路線もあるなど、適正化を図っていく必要がある。

(ウ) 適正化の手法

車両の更新時に利用状況に応じて車両の小型化を実施しており、令和5年度は滑石式見線の中型車を小型車に更新し、燃費も改善されている。今後も車両更新時には小型車を超小型車にするなど、利用状況に応じた更新を行うこととしている。また、利用状況に応じてコミュニティバスや乗合タクシーを、定時・定路線型からデマンド型の運行や、自家用有償旅客運送に転換するなど需要等に応じた移動手段の選択を行うこととしており、予約に基づき運行することで、必要最小限のルートでの運行や、利用しないときは運行しないなど、効率化を図っていく。

(エ) その他の地区の対応

共助による移動手段確保の考え方として、路線廃止などにより移動手段が必要な場合は、地域の実情に応じて自家用有償旅客運送などの共助の取組により移動手段を確保することとしている。

まず、配車アプリ等で目的地が近いもの同士を組み合わせる形で1台のタクシーに複数の利用者が相乗りし、割安で利用できる相乗りタクシーであるが、令和4年度に伊藤忠テクノソリューションズとの共同研究で鳴滝3丁目から新大工町付近において通常の小型タクシーに利用者が乗り合わせる形で実証実験を行った。この実証実験により、区域の人口などの情報から需要を推計する知見等も得られ、今後の導入検討の際に活用していくこととしている。次に、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する自家用有償旅客運送について、国において令和6年4月に自家用有償旅客運送の制度が一部見直され、例えば交通空白地域の目安が数値で示されるなど、移動手段確保の手法として検討しやすくなっている。また、ボランティアの運送者により、道路運送法の許可等を要せず自家用車で輸送するサービスであるボランティア輸送について、令和6年3月に国が作成したガイドラインで、自治会等の活動として会費で行う運送サービスもボランティア輸送とすることなどが明確化され、実施の幅が広がっており、会費から運転手の報酬を支払うことや、サービスの利用に応じて会費に差を設けることなど、輸送実費の範囲内であれば、柔軟な対応ができることとされており、地域の取組として活用できるのではないかと考えている。

これらの共助の取組の実施までの流れについて、市から地域に対して共助による移動手段を提案することから始め、地域の実情に応じた移動手段を選択してもらい、実際の運用につなげていきたい考えが示された。

(3) 地域公共交通計画の改定について

ア 改定作業の概要

現在の地域公共交通計画が令和7年度を最終年度としており、令和8年度からの次期計画へ更新を予定しているが、計画改定の進め方として今年度は現状分析、課題整理、市民アンケート調査の実施・分析、現行計画の評価などを行う予定としており、次年度にはＩＣカードの分析、実施事業と実施主体の検討、目標の評価方法の検討などを行うこととしている。策定に当たっては、交通事業者や学識経験者などで構成される公共交通活性化協議会で意見聴取を行いながら、市民や利用者からのパブリックコメントを募集し、来年度中に改定することとしている。

イ 市民アンケート調査

今年度、公共交通を取り巻く現状である外部環境、公共交通機関そのものの現状である内部環境に分けて整理を行う市民アンケート調査を実施することで市民意識等の変化など、今後の取組に向けた検討材料を収集し、問題点・課題を整理することとしている。アンケートの募集について、回答形式は長崎市電子申請サービスとし、無作為に抽出した市民4,000人へのはがきの郵送や市ホームページや高校生からの意見を募集する。はがきは地域や年齢などが偏らないよう、年齢を5区分、地域を8区分に分けることとしており、設問内容としては、①市民の公共交通利用状況、②公共交通に対する市民のイメージ、③性別・年齢・職業・居住する区域などの市民の属性、④利用状況や利便性の変化の把握、⑤市民ニーズの把握、⑥利用者負担の在り方、⑦乗合バスが維持できなくなった場合の予約やタクシーでの乗り合わせ、運転手としての参加への考え方の7つについてアンケートを行うことで、市民の公共交通の利用状況の変化や市民のニーズ、今後の施策展開への検討材料を把握することとしている。

以上、今後の地域公共交通対策の取組について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 中心部の夜間におけるタクシーの台数が極端に減っていると考えられるため、タクシー会社にも聞き取りを行い、状況の分析と把握を行ってほしい。
- 地域公共交通計画の見直しに備え市民アンケートを行うこととしているが、幅広い層からより多くの回答を得られるよう内容や収集方法を精査して実施して欲しい。
- コミュニティバスや乗合タクシーについては、事業者、地域住民、行政でしっかりと話し合い、地域のニーズに合った運行を行ってほしい。
- 交通事業者が行う運転手の採用については、補助金による支援も検討してほしい。

7 委員会からの提言

以上、本委員会の調査項目についてまとめたが、地域公共交通対策に寄与するため、以下を委員会からの提言とする。

まず、地域公共交通に関する本市の現状と課題等に関しては、事業者が行う路線廃止や運行便数の適正化等の取組並びに市の取組について、市民にとって大切な取組であるとの理解が得られるよう、そのプロセスなども含め積極的な周知に努められたい。

次に、交通事業者における運転手不足の課題の解決策では、一部の事業者において、県外からの応募が増えていることから、定住につなげられるよう市で行っている移住支援施策との連携や事業者等への周知に努められたい。

あわせて、他都市において、運転手不足の課題解決の1つの方策として、公共交通への自動運転技術の導入を進めている自治体もあることから、積極的に調査研究を行うなど、長期的な視点を持って取り組まれない。

次に、周辺部における交通網の維持が喫緊の課題であることから、地区別に地域が抱える課題を早急に把握・分析し、自治体やNPOが主体となっていく公共ライドシェアの取組や地域のボランティア等による協力も含め、その方策を地域とともに協議されたい。

次に、現在は、新幹線や高速バスの最終便と連動したバス・電車の交通網がないことから、JR九州やバス事業者と協議するとともに、乗合タクシーなど行政が独自に対策を講じることも含め検討されたい。

次に、バス路線の今後の維持に向けた検討を進めるに当たっては、現在、長崎バスと県営バスが連携協定を締結し、共同経営計画、共同運行等の取組が行われているが、県営バスについては公的な役割を担う側面もあると考えられることから、赤字路線の維持などの担うべき役割について整理し、県に対し必要な働きかけを行われるよう検討されたい。

また、今後も人口減少の進展に伴う利用者の減少などにより、交通事業者の経営環境は厳しさを増す可能性もあることから、長崎バスと県営バスの共同経営計画など、さらなる連携が図られるよう市として主体性を持って取り組まれない。

最後に、理事者におかれては、委員会における調査の過程で各委員から出された意見・要望を十分に踏まえ、早急な市内での連携や交通事業者との協力に努め、公共交通網の恒久的な維持、交通空白地域や周辺部等の移動手段の確保、市民の安全で快適な交通を確保するため地域公共交通対策をさらに推進していくことを強く要望する。