

令和 7 年 9 月 旧合併町活性化対策特別委員会資料

地域公共交通対策について

目 次	ページ
1 地域公共交通の現状	2 ～ 1 5
2 これまでの取組み状況	1 6 ～ 2 9
3 今後の（旧合併町の移動を支える）取組み	3 0 ～ 4 7

令和 7 年 9 月
まちづくり部
南総合事務所
北総合事務所

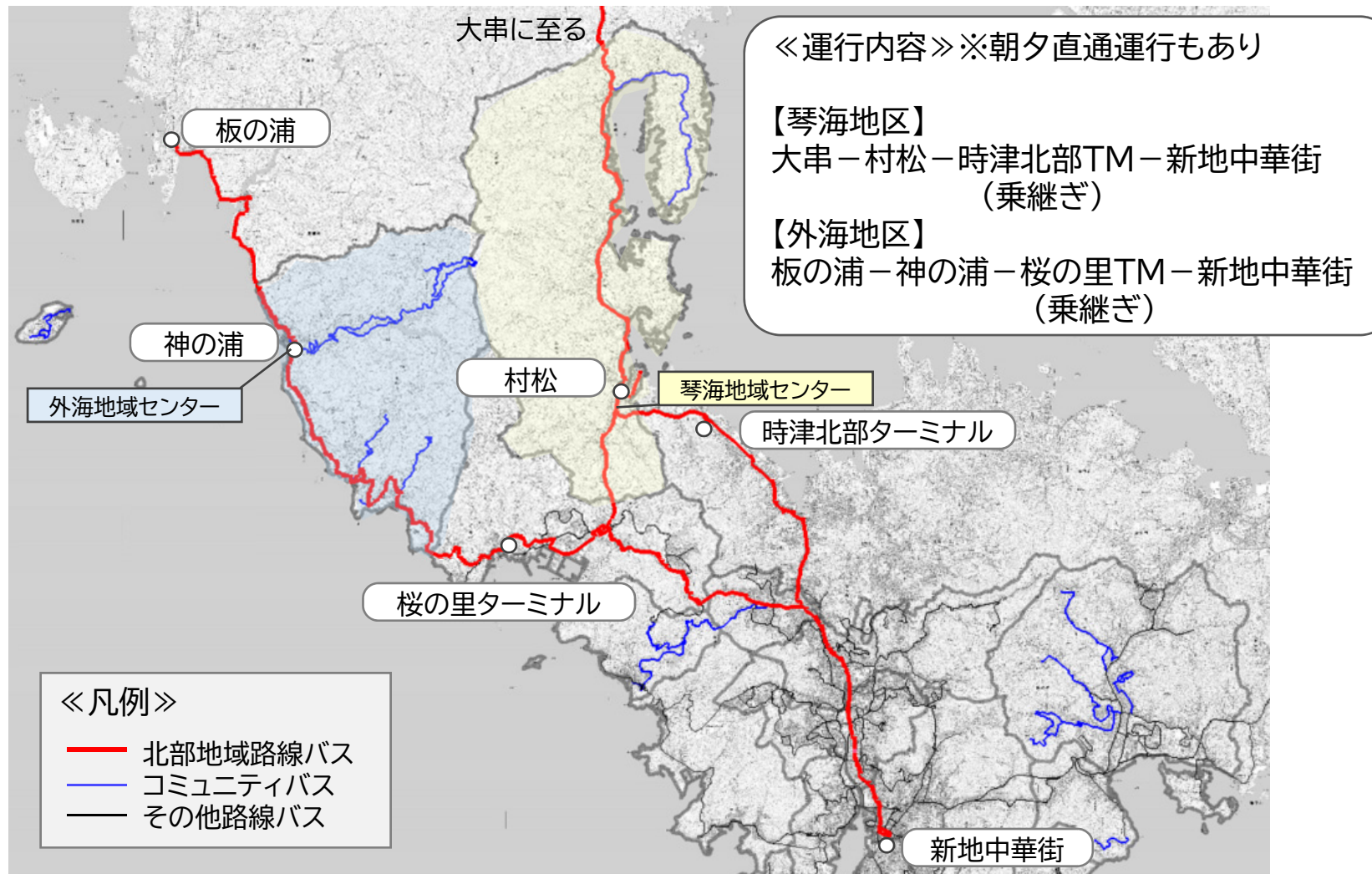
1 地域公共交通の現状

- (1) 路線バスの運行状況
- (2) タクシーの運行状況
- (3) コミュニティバスの運行状況

(1) 路線バスの運行状況

ア 路線バスの運行路線図

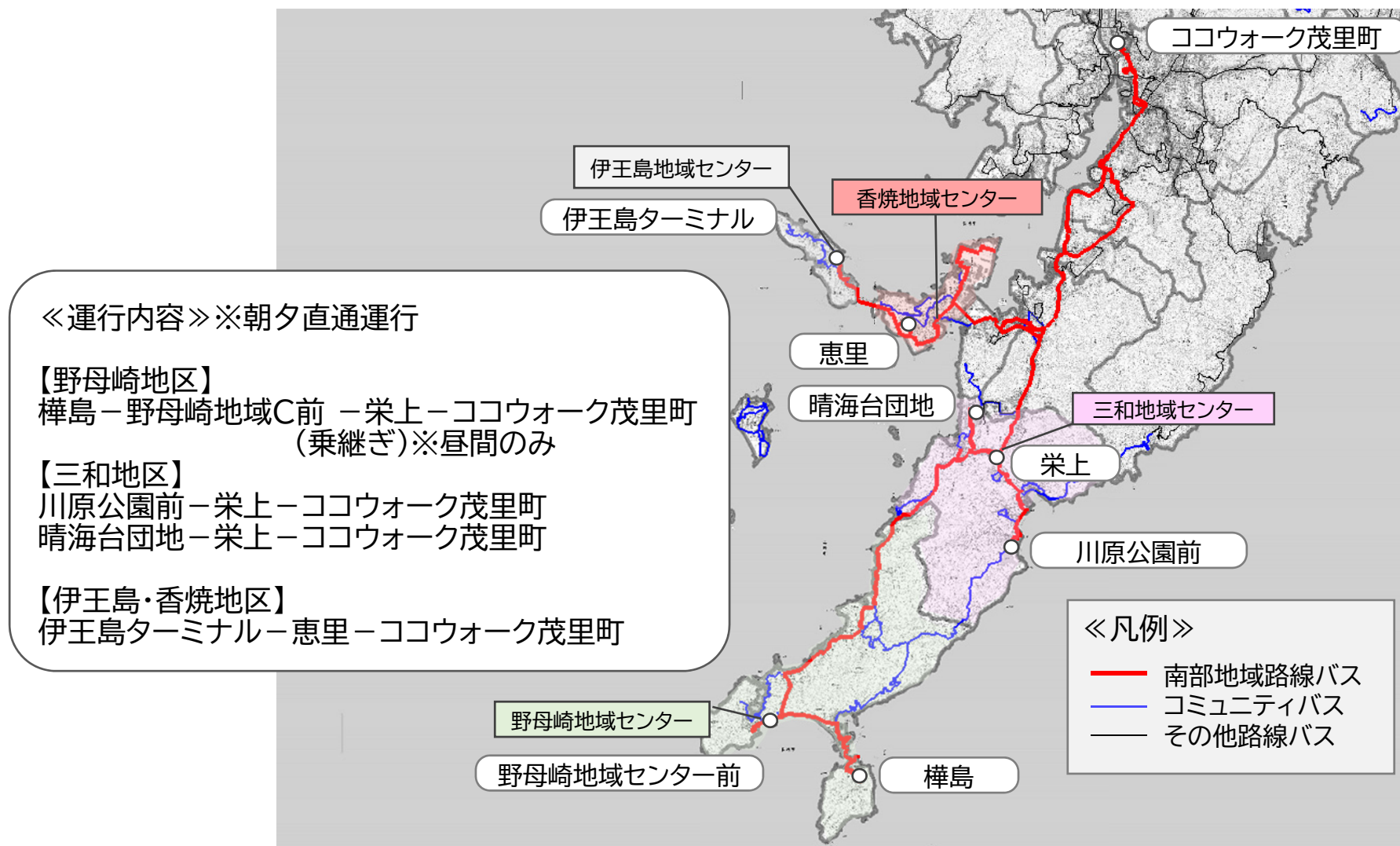
(ア) 北部地域（琴海・外海地区）



(1) 路線バスの運行状況

ア 路線バスの運行路線図

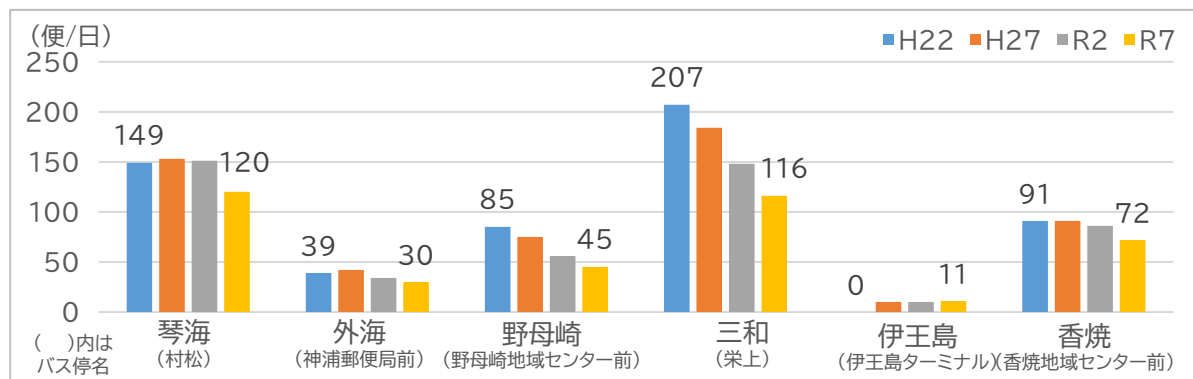
(イ) 南部地域（野母崎・三和・伊王島・香焼地区）



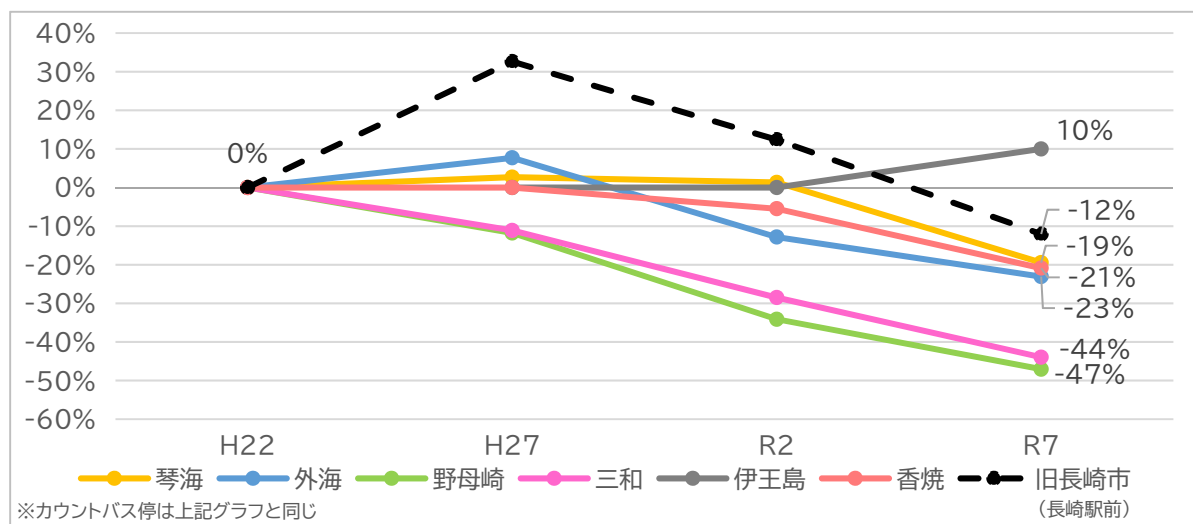
(1) 路線バスの運行状況

イ 路線バス運行便数の変化

(ア) 地域別運行便数の推移 (H22-R7)



(イ) 地域別運行便数の増減率 (H22=0%)



■ 運行便数カウントバス停



- 運行便数は伊王島地区を除き全地区で年々減少している
- 減少率は旧長崎市よりも高く、特に野母崎・三和地区の減少率が高い

(1) 路線バスの運行状況

ウ 路線バス運行時間の変化

地区名	バス停名	始発便の時刻変化(発時刻)						最終便の時刻変化(着時刻)				
		H22	H27	R2	R7	H22とR7 の差		H22	H27	R2	R7	H22とR7 の差
琴海	村松	5:58	5:57	5:57	5:57	1分前倒し	・・・	22:24	22:31	22:39	22:13	11分前倒し
外海	神浦郵便局前	6:20	6:20	6:20	6:20	なし	・・・	21:00	21:00	20:57	20:33	27分前倒し
野母崎	野母崎地域センター前	5:56	5:56	5:59	5:58	2分後倒し	・・・	22:40	22:39	22:39	22:07	33分前倒し
三和	栄上	6:06	6:06	6:06	6:01	5分後倒し	・・・	23:23	23:23	22:48	22:00	83分前倒し
伊王島	伊王島ターミナル	—	6:43	6:42	6:42	1分前倒し	・・・	—	19:36	19:36	19:26	10分前倒し
香焼	香焼地域センター前	6:05	6:05	6:05	6:05	なし	・・・	22:41	22:41	22:41	22:15	26分前倒し
旧長崎市	長崎駅前	5:45	5:45	5:45	6:17	32分後倒し	・・・	23:07	23:06	22:47	22:17	50分前倒し

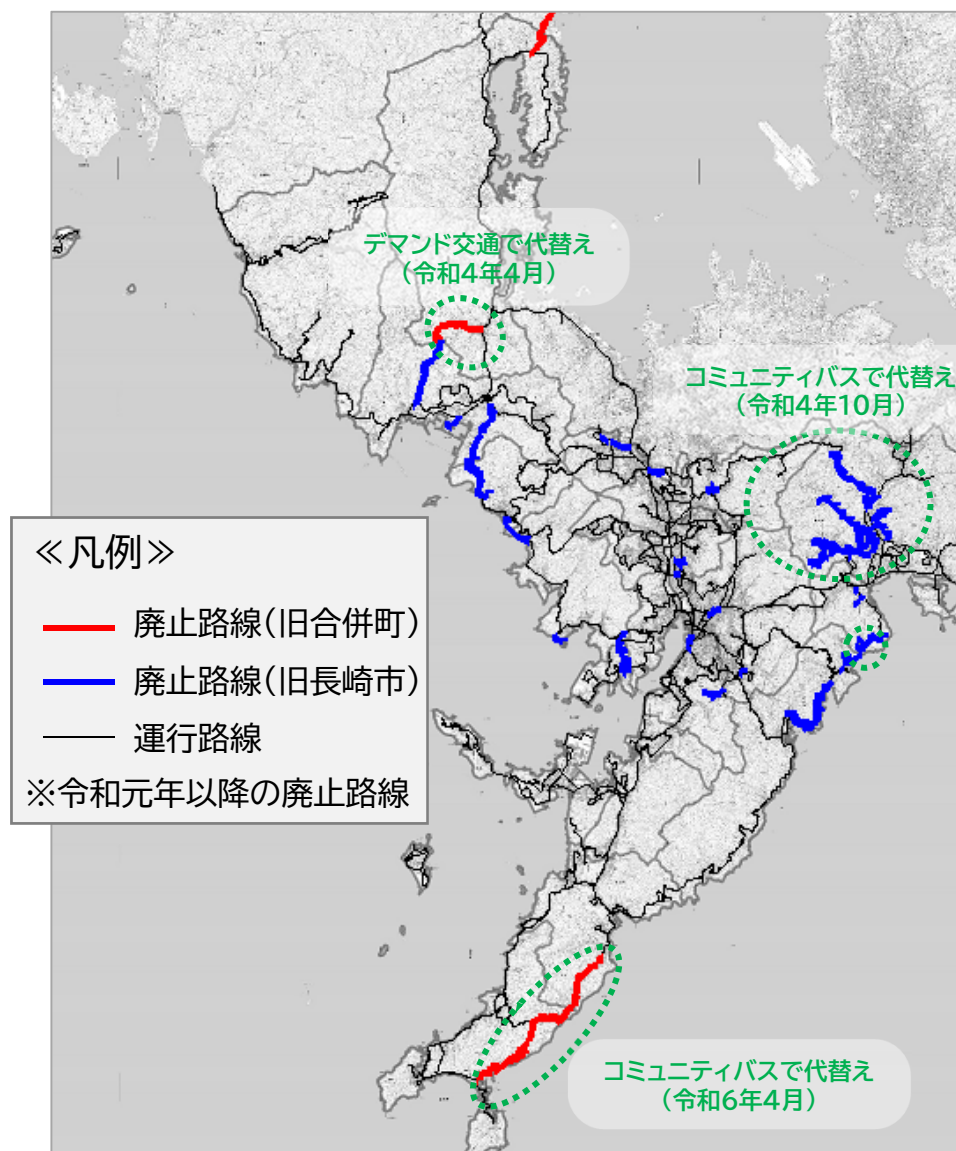
○始発便は、概ね変更なし

○最終便は、全地区で繰上げが行われ、特に令和2年度から令和7年度にかけて大幅に繰上げが行われた（令和6年度の労働規制強化によるもの）

(1) 路線バスの運行状況

エ 路線バスの廃止状況

(ア) 廃止路線一覧図



区分	距離
旧合併町廃止区間	14.0km
旧長崎市廃止区間	47.7km
合計	61.7km

○琴海・野母崎・三和地区で路線の廃止が進行している

○路線の廃止は、旧長崎市でも同様に進行している

○必要に応じてコミュニティバス等で代替え手段を確保している

（１）路線バスの運行状況

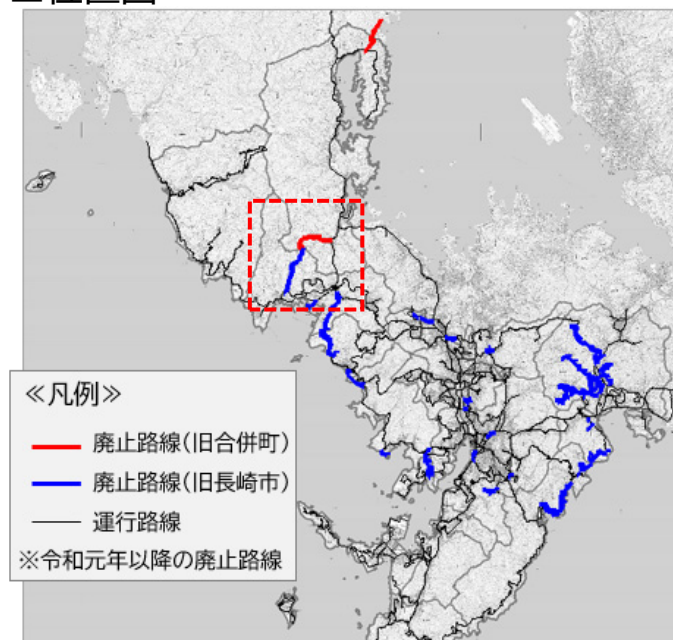
エ 路線バスの廃止状況

（イ）廃止路線の詳細

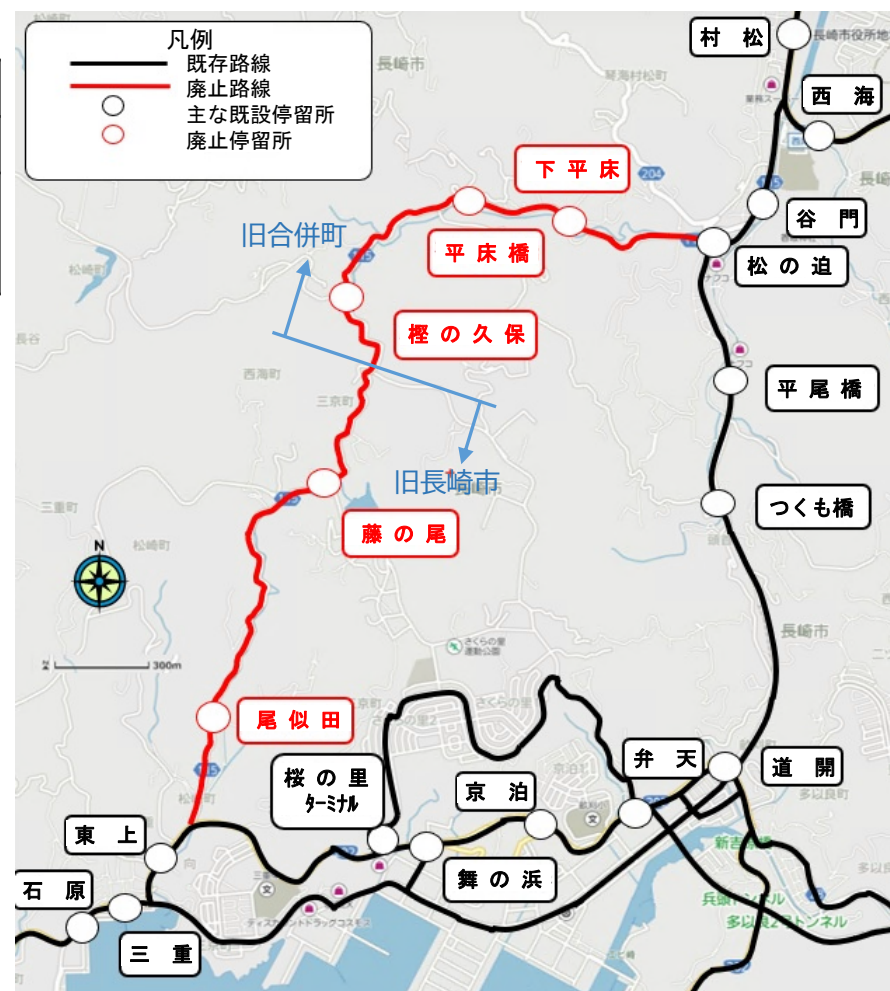
① 榎の久保線（令和4年4月廃止）

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

■位置図



■廃止路線図



■対応状況

○琴海デマンド交通で対応（『2 これまでの取組み状況』で詳細説明）

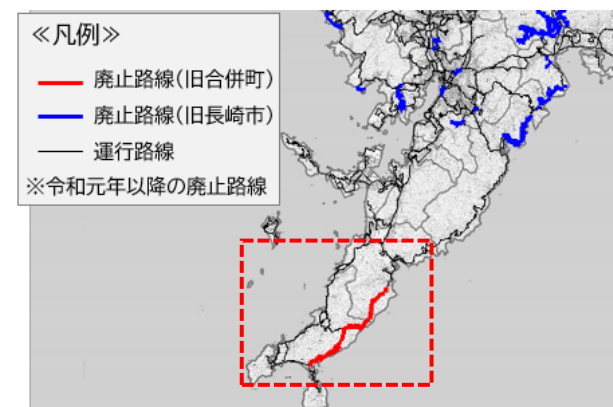
(1) 路線バスの運行状況

(イ) 廃止路線の詳細

② 岬木場線（令和6年4月廃止）

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

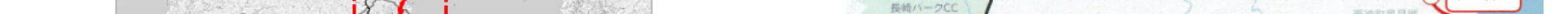


■対応状況

○コミュニティバス野母崎線に対応（『2 これまでの取組み状況』で詳細説明）

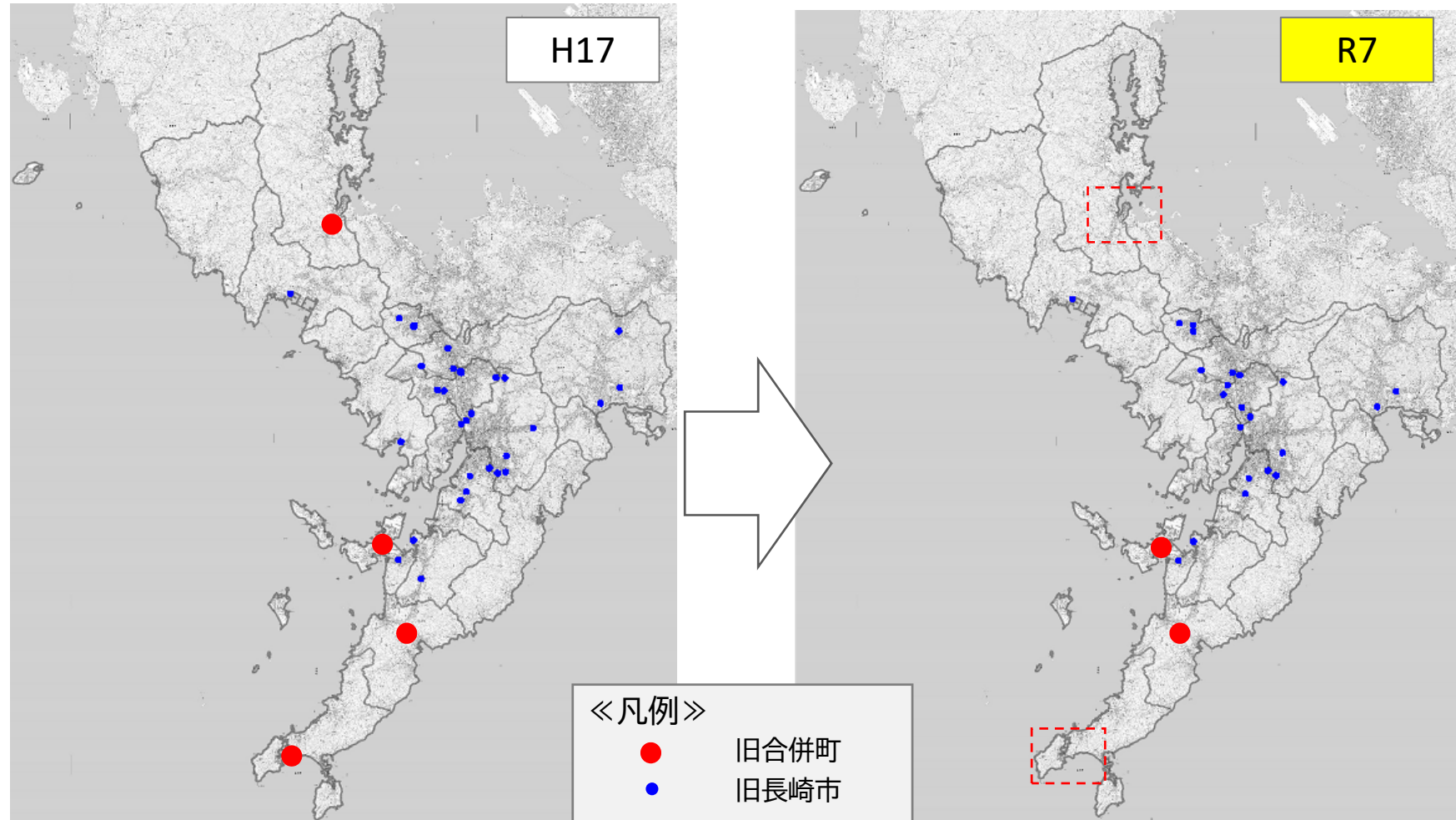
※問題1-1 利用状況は長持共付の「利用記録」

一、問

[illegible]

(2) タクシーの運行状況

ア タクシー営業所の配置状況の変化

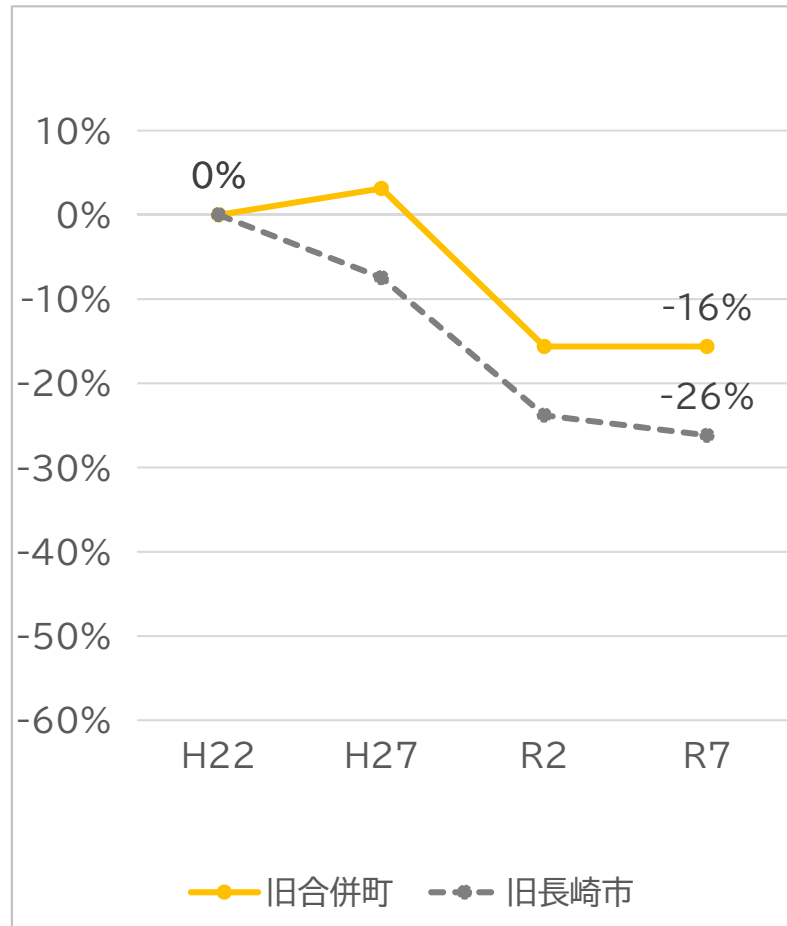


- 平成17年度と比べて、琴海・野母崎地区のタクシー営業所がなくなっている
- 外海・野母崎地区はタクシー配車に一定時間を要する（琴海地区は各町ごとに車両を配置）

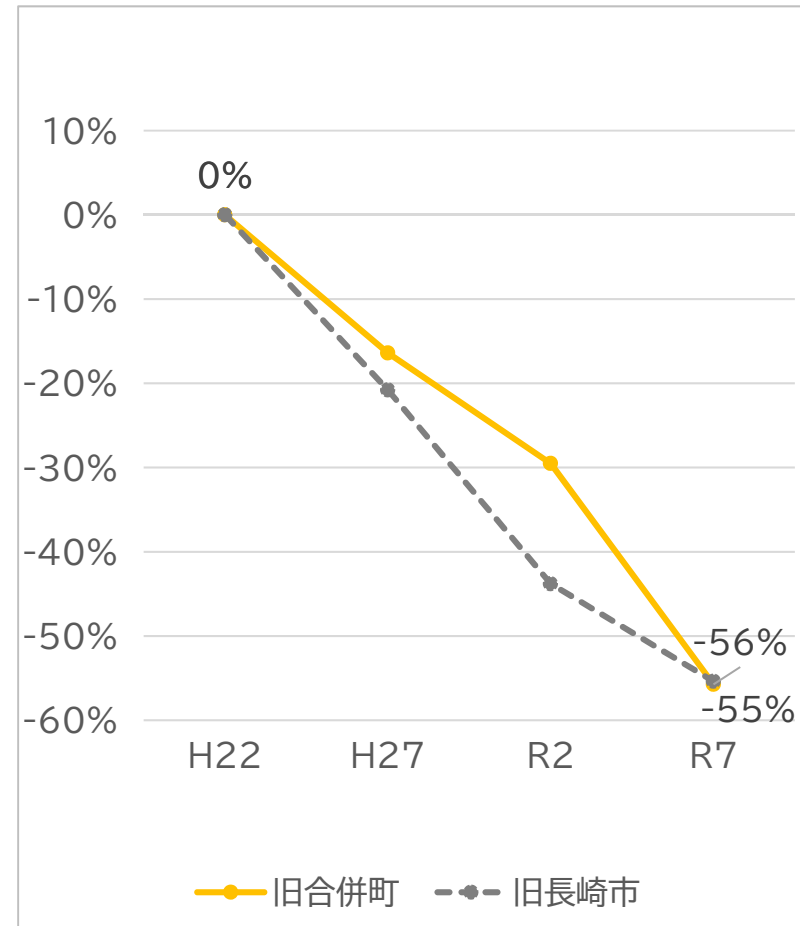
(2) タクシーの運行状況

イ タクシー車両数と運転士数の増減率 (H22=0%)

(ア) 車両数



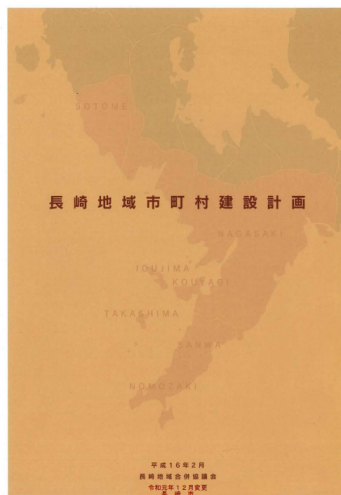
(イ) 運転士数



○車両・運転士いずれも減少し、特に運転士の減少率が高い
○旧長崎市と同様の減少傾向となっている

(3) コミュニティバスの運行状況

ア コミュニティバスの導入経過



P30抜粋

(1) 道路・公共交通の整備

長崎半島及び西彼杵半島を縦断する主要幹線道路の整備によって、1市6町内における移動の利便性を向上させ、地区間交流の活性化や地域外から各地区への来訪を促進させます。

密集した集落、またその集落間を結ぶ生活基盤である道路網を整備・改善することにより、地区内住民の生活利便性を向上させていきます。

コミュニティバス等の活用や海上交通の検討により、公共交通による移動手段の確保・充実に努めます。

30



P17抜粋

(1) 道路・公共交通の整備

西彼杵半島を縦断する国道、県道の主要幹線道路や、それらを結ぶ道路の整備によって、移動の利便性を向上させ、地区間交流の活性化や地域外からの来訪を促進させます。

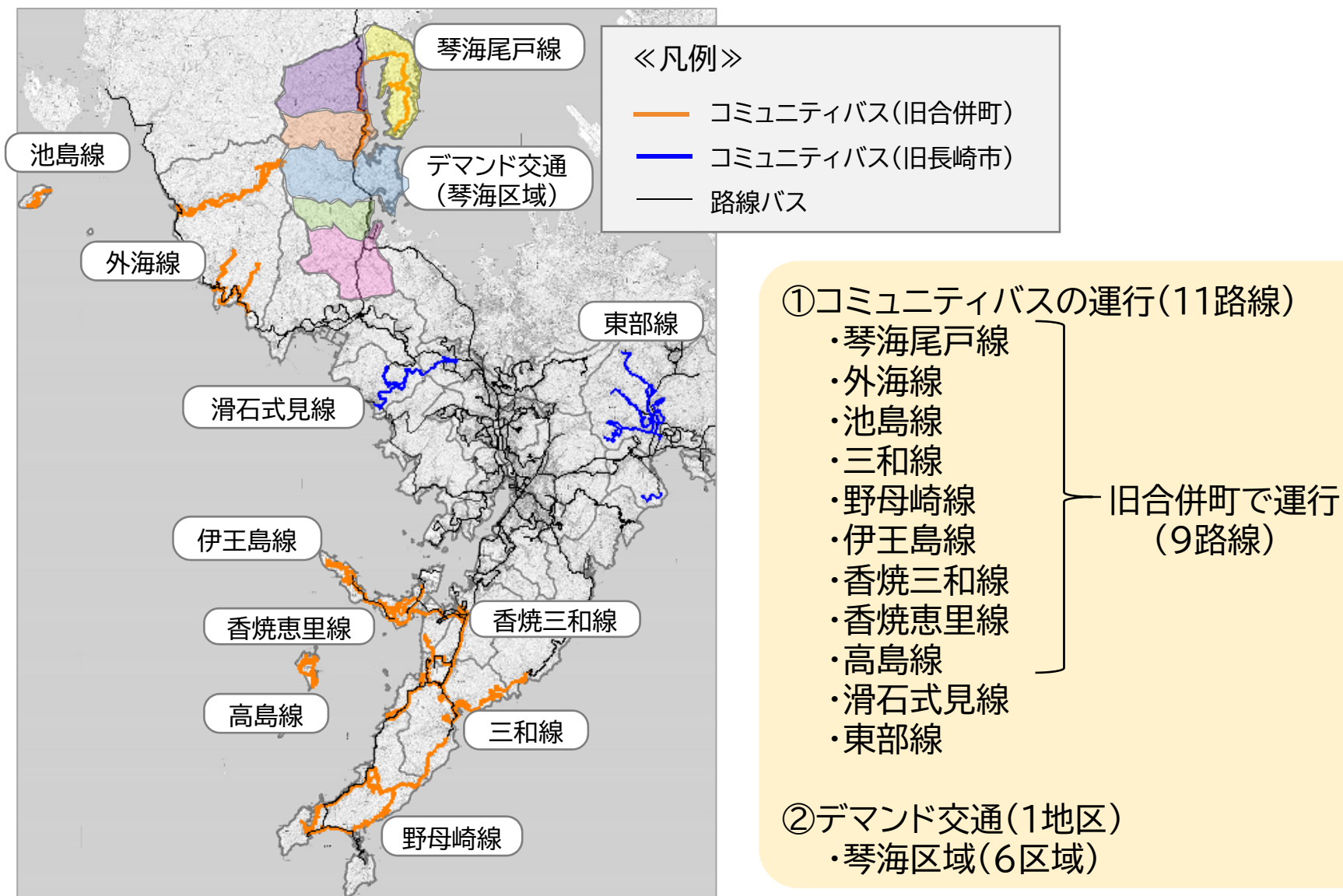
密集した集落、またその集落間を結ぶ生活基盤である道路網を整備・改善し、行政機関やコミュニティ施設、病院等を連絡する公共交通の整備を図るとともに既存航路の活用により地区内住民の生活利便性を向上させていきます。

17

○コミュニティバスは、市町村合併に伴い平成16年2月（琴海町は平成17年2月）に策定した市町村建設計画に基づき、地区内住民の生活利便性を向上させるために運行

(3) コミュニティバスの運行状況

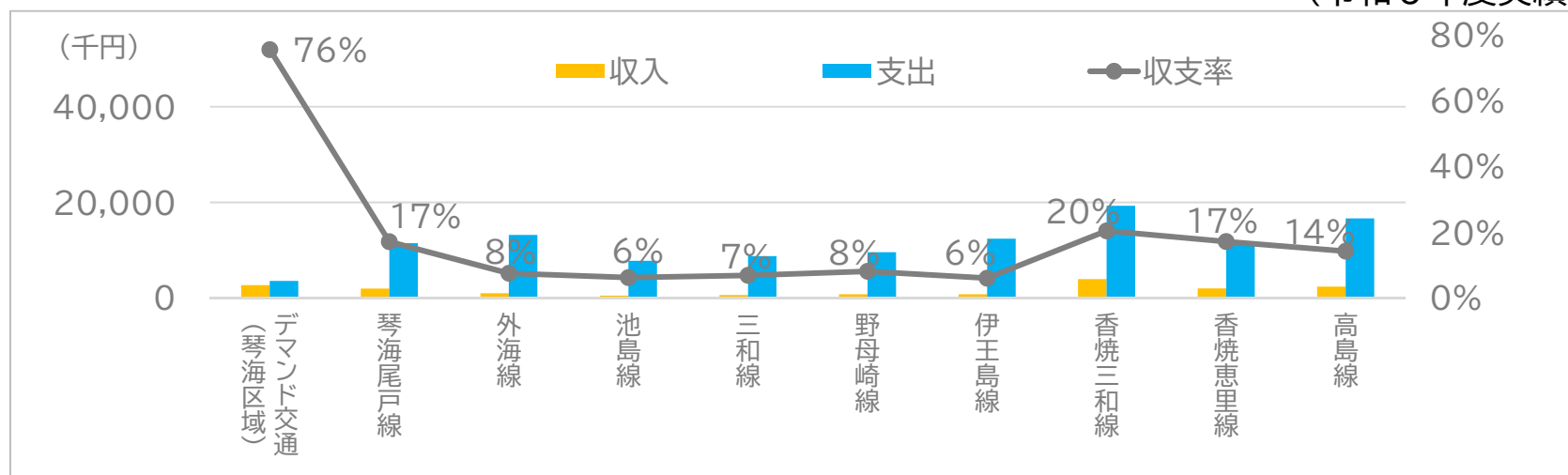
イ コミュニティバスの運行路線図



(3) コミュニティバスの運行状況

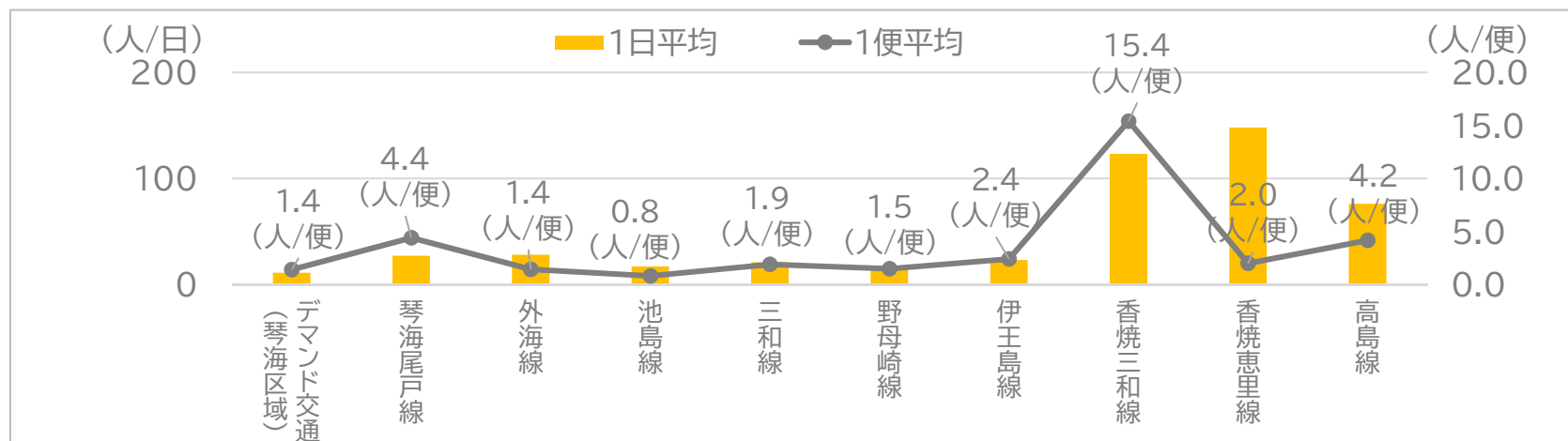
ウ コミュニティバス収支状況

(令和6年度実績)



エ コミュニティバス利用状況

(令和6年度実績)

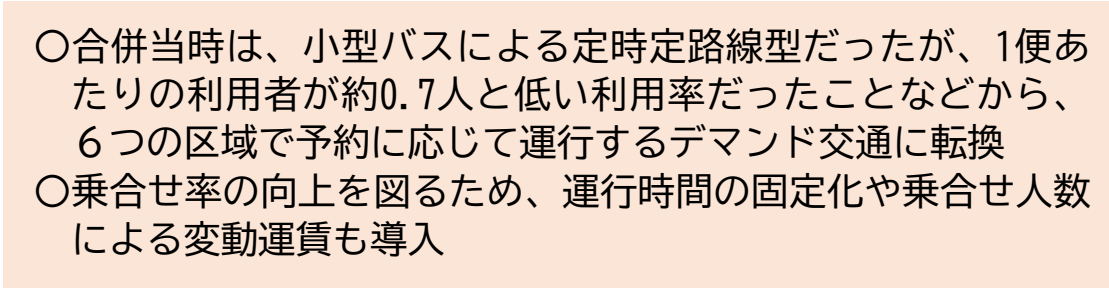
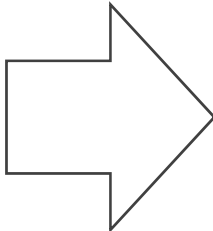


○収支状況は、デマンド交通を除き20%以下と低い状況にある
○利用状況は、1便あたりの利用者数が2人以下の路線もある

2 これまでの取組み状況

(1) 北部地域の見直し

(2) 南部地域の見直し



(1) 北部地域の見直し

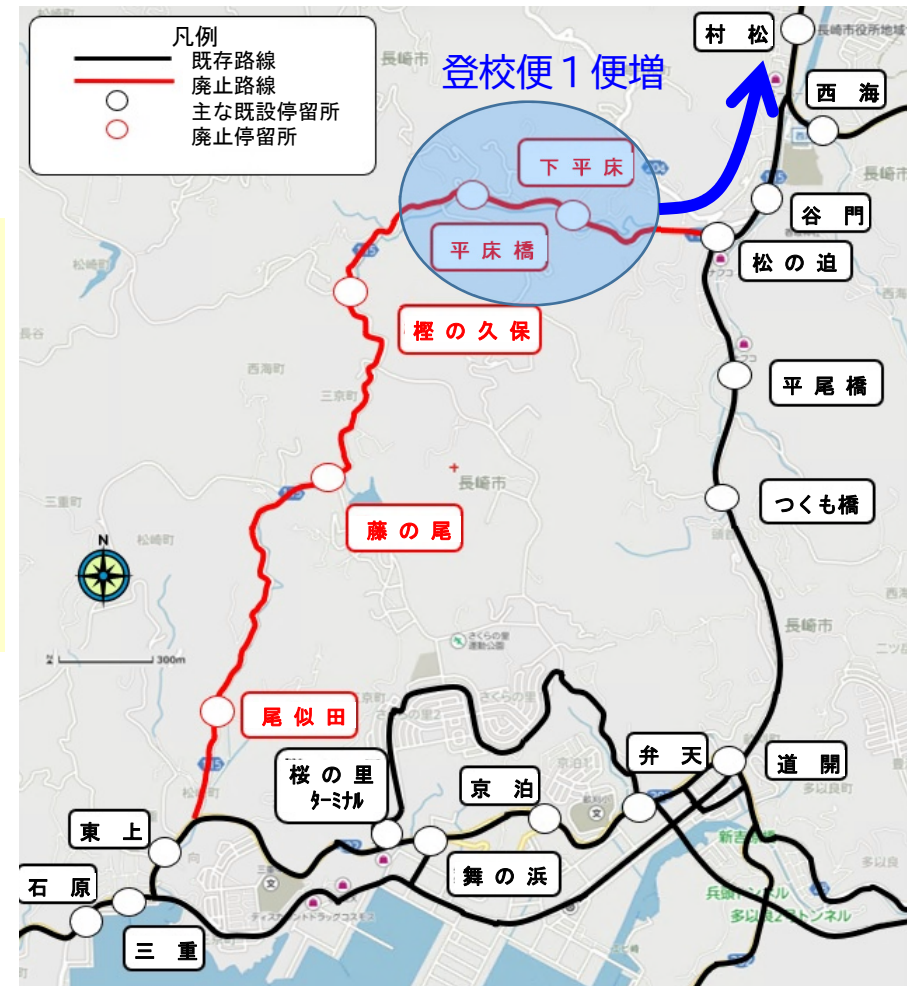
■廃止路線への対応

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



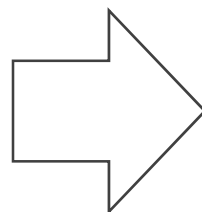
このステッカーが目印です



○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4便/日）を通学に利用できるよう、別途1便増便し対応

(1) 北部地域の見直し

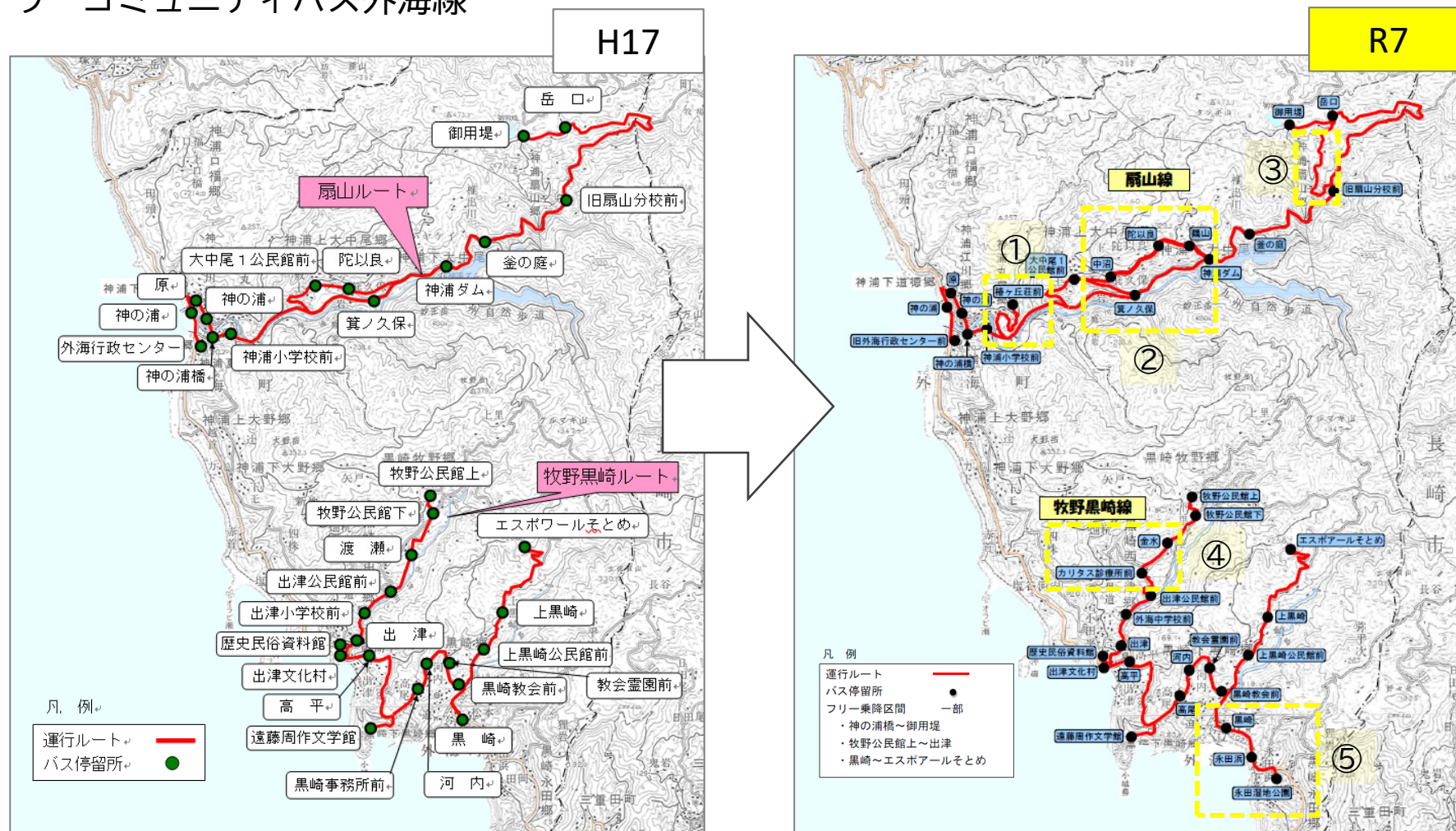
イ コミュニティバス琴海尾戸線



○学校統廃合に伴い、『①名串集会所』を経由するルートの新設を実施

(1) 北部地域の見直し

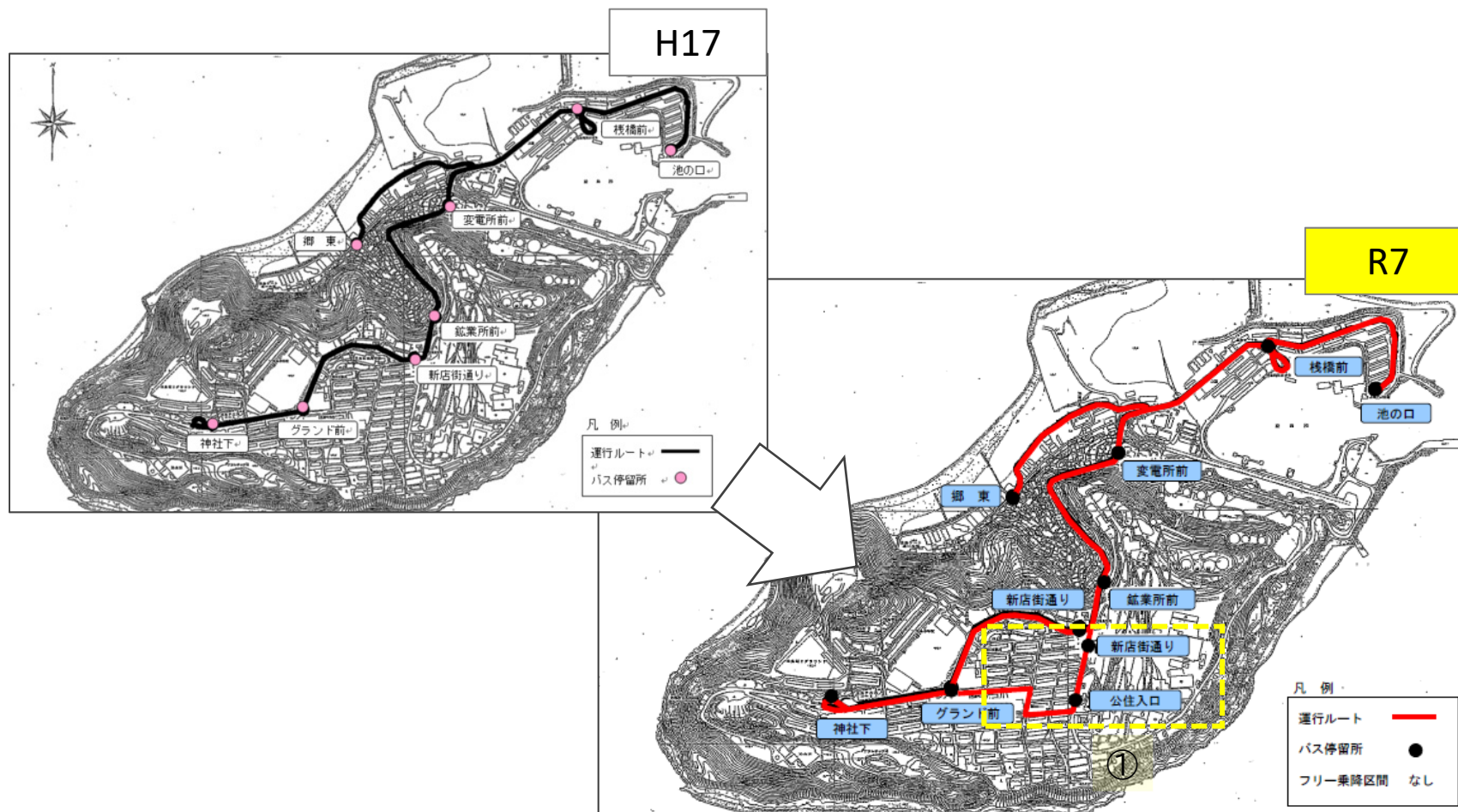
ウ コミュニティバス外海線



○住民要望を踏まえ、『①椿ヶ丘荘前』・『⑤永田湿地公園』への延伸や『②中沼～鶴山ルート』・『③岳口～旧扇山分校前の市道ルート』の新設、『④カリタス診療所前』経由ルートへの変更を実施
○令和7年度、扇山線の利用状況を踏まえた見直し（朝夕の通学便以外の廃止）を検討中

(1) 北部地域の見直し

エ コミュニティバス池島線

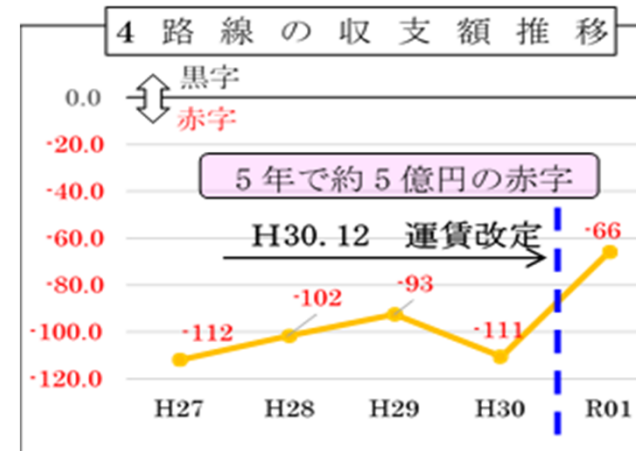
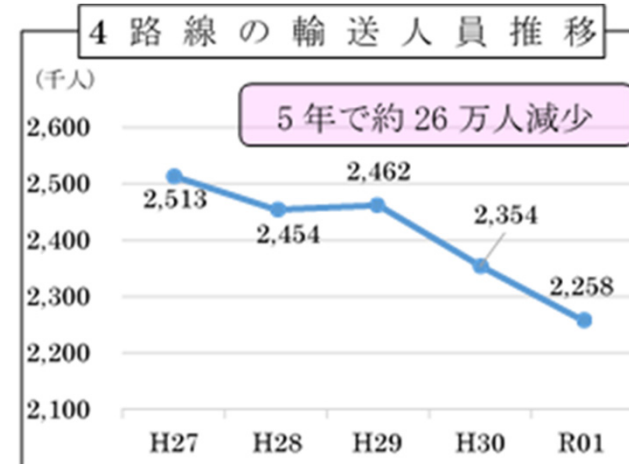
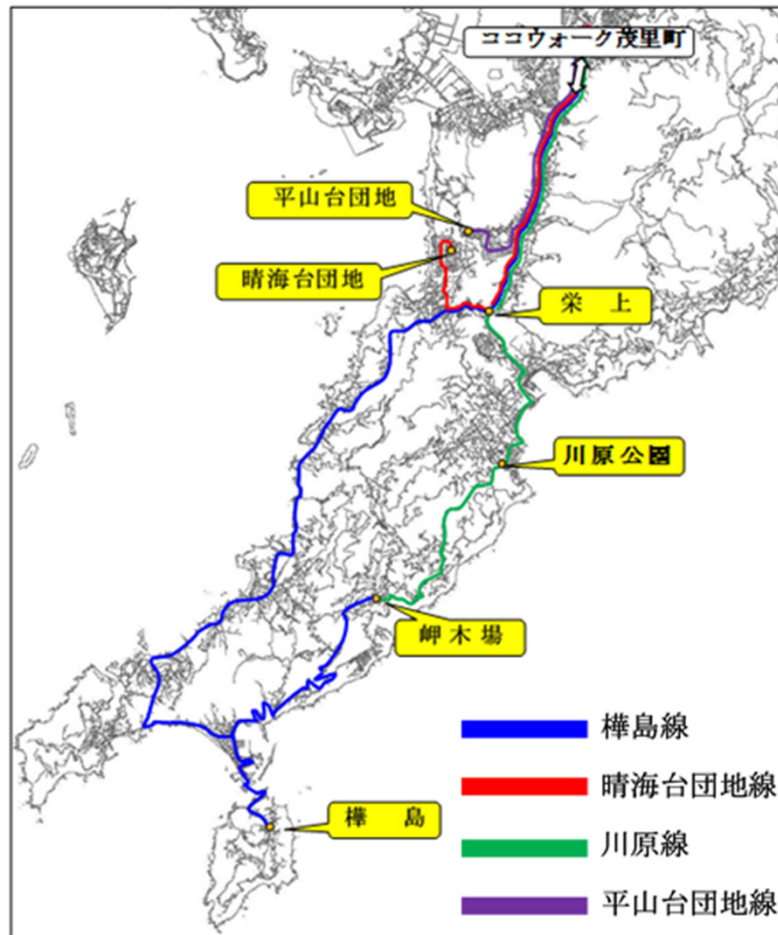


- 住民要望を踏まえ、『①公住入口』経由ルートの新設を実施
- 池島港周辺地区へ市営住宅等の集約が進むことにより移動需要自体が少なくなっていることや運転士の定年退職により代替えの運転士確保も困難なことから、令和7年度末で運行終了予定

(2) 南部地域の見直し

ア 南部地区バス路線効率化

(ア) 南部地区（三和・野母崎・平山台地区：4路線）の再編前の状況



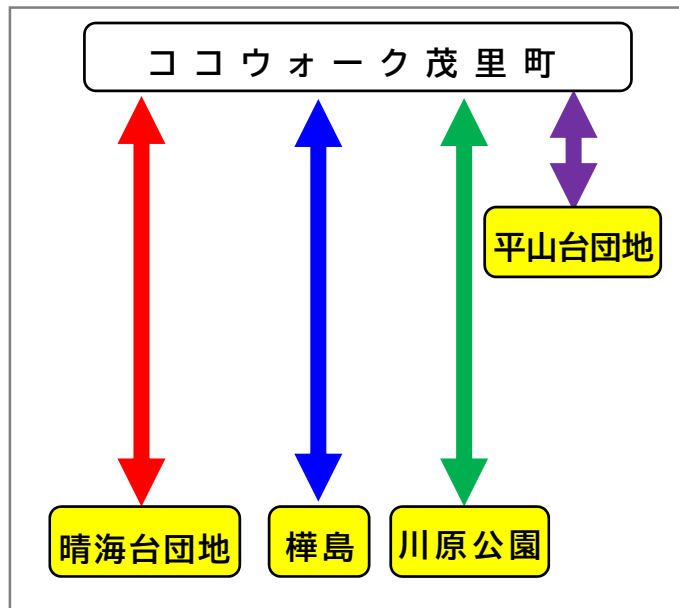
- 人口減少等で輸送人員が5年間で約26万人減少
- 5年間で約5億円の赤字を計上

(2) 南部地域の見直し

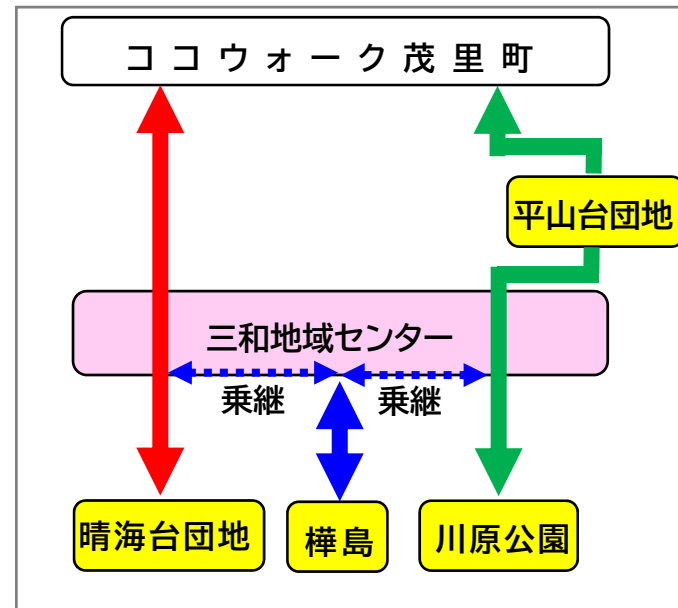
ア 南部地区バス路線効率化

(イ) 再編内容

■再編前



■再編後(乗り継ぎ方式による時間帯のみ)R3.4～



① 乗継ぎ拠点

- ・系統が合流する「三和地域センター」を乗継ぎ拠点とし、場内に乗継ぎバス停を新設

② 路線再編

- ・『樺島線』の発着を三和地域センター（新バス停）とし、中心部方面との連絡を乗継ぎ方式に変更
- ・『川原線』を平山台団地経由に変更

③ 乗継ぎ方式の時間帯

- ・平日10時～14時、土日祝10時～15時

④ 運賃負担

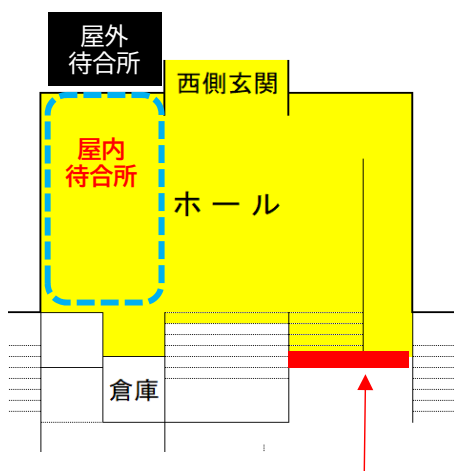
- ・乗継ぎによる運賃負担軽減のため、乗継ぎ割引（100円）を実施

(2) 南部地域の見直し

ア 南部地区バス路線効率化

(ウ) 再編後の改善

①待合スペースの土日祝開放 (R4.11～)



伸縮ゲート設置



土日祝日も屋内待合所で待機できるようホールを開放

②スマートバス停の設置 (R6.4～)



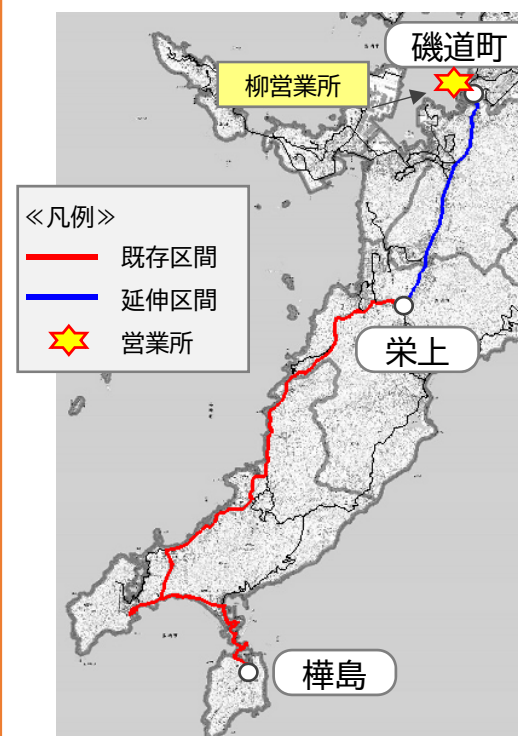
屋内・外から確認可能



55インチディスプレイ（横置、両面）

バス接近情報などが把握できるスマートバス停を設置

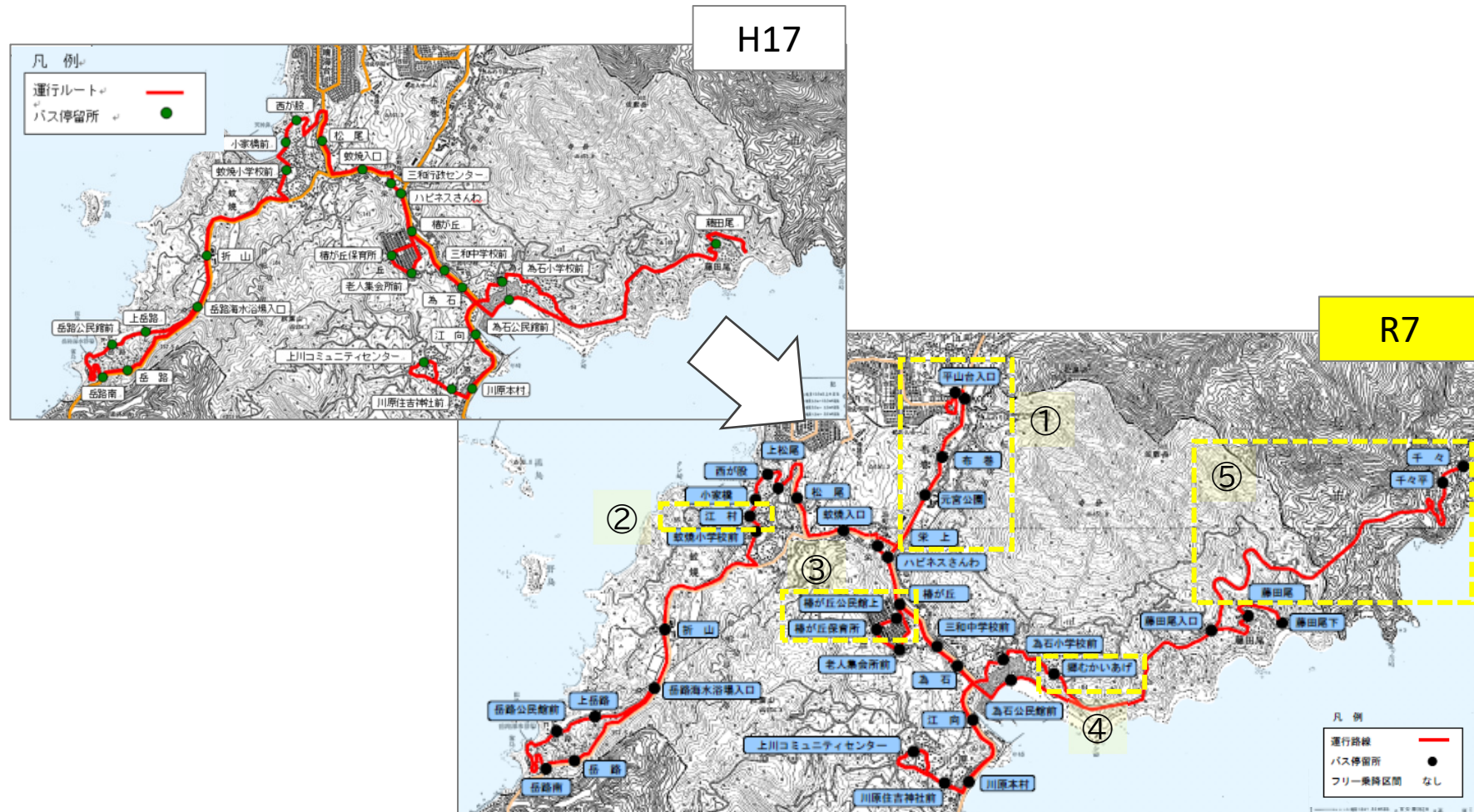
③磯道町への延伸 (R7.4～)



昼間の『樺島～栄上』を『樺島～磯道町』に変更

(2) 南部地域の見直し

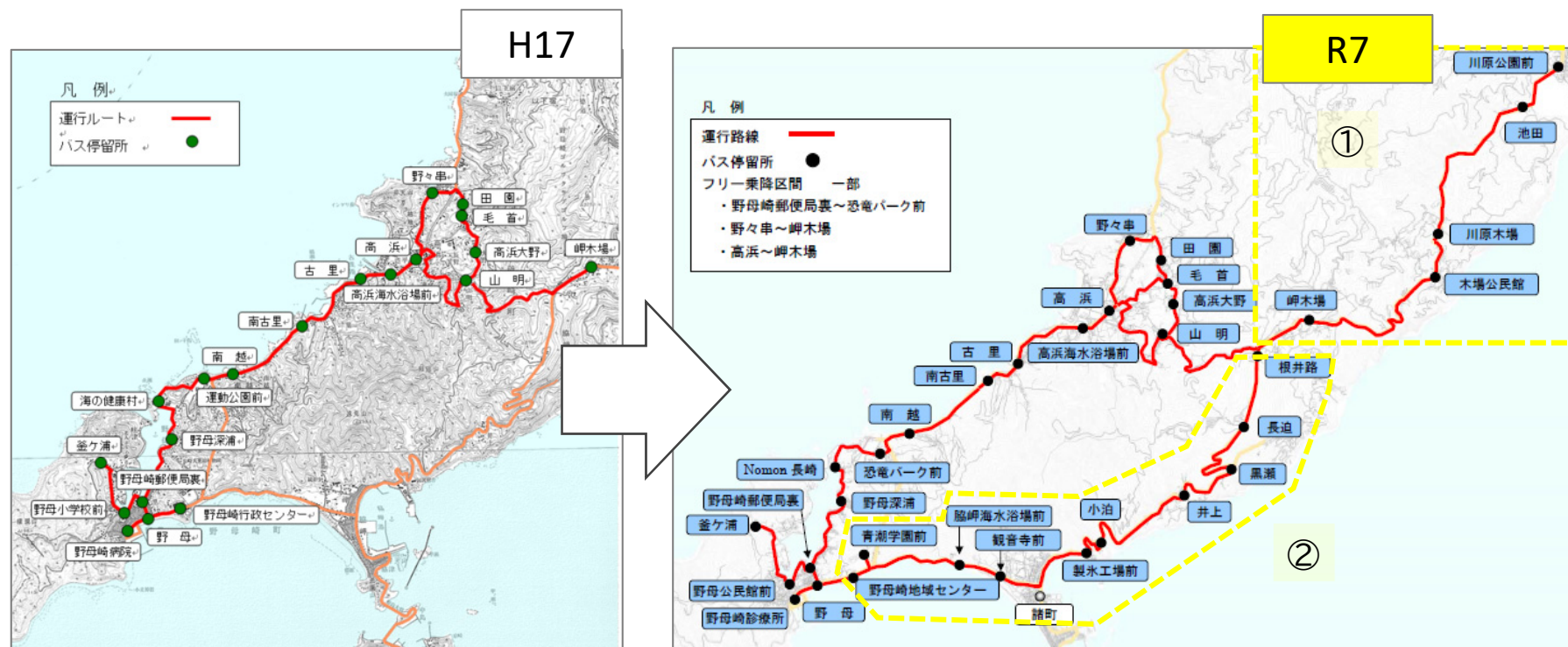
イ コミュニティバス三和線



- 南部地区バス路線効率化に伴う利便性低下を補うため、『①平山台入口』への延伸を実施
- 住民要望を踏まえ、『②江村』・『③椿が丘公民館上』・『④郷むかいあげ』バス停の新設や『⑤千々』への延伸を実施

(2) 南部地域の見直し

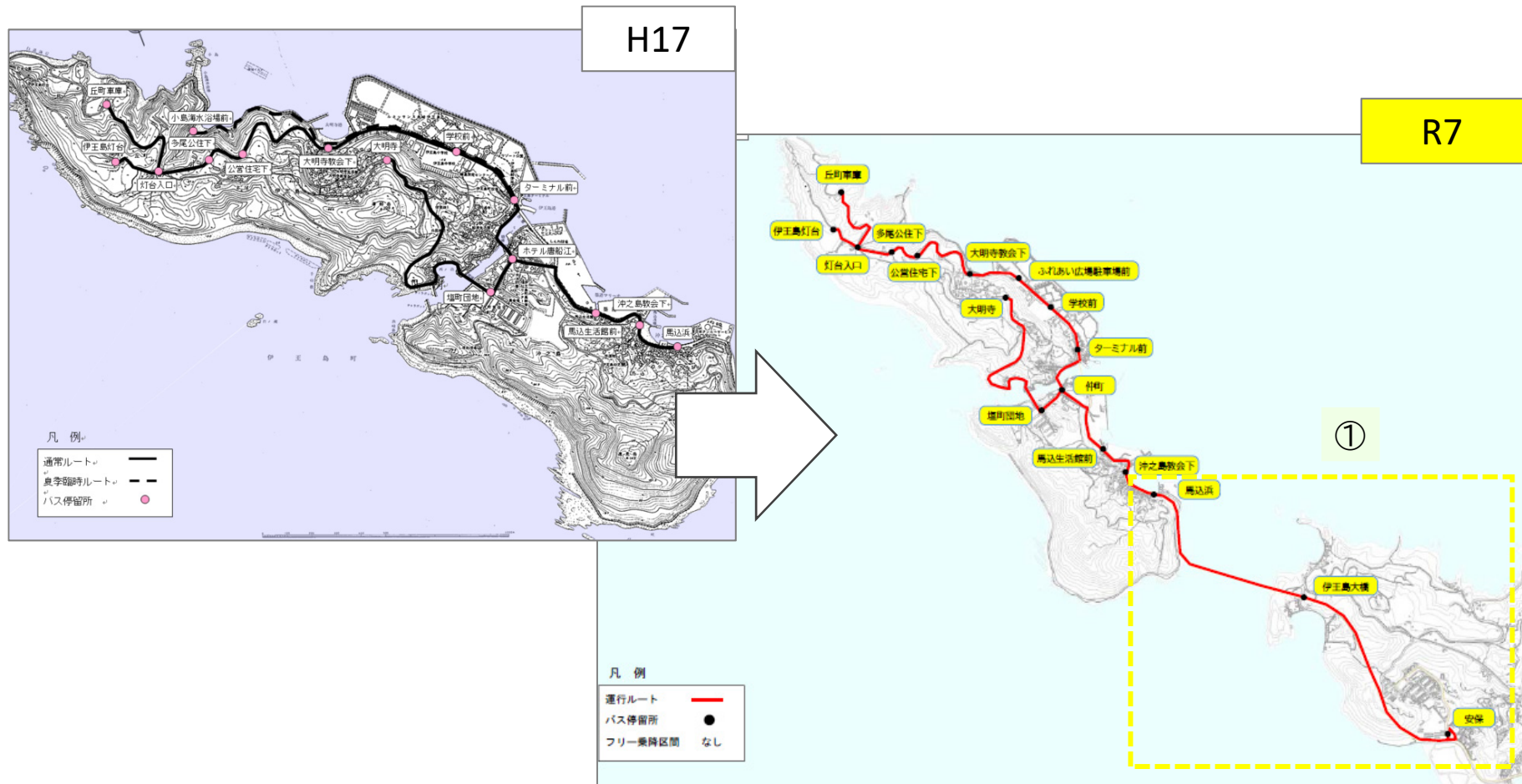
ウ コミュニティバス野母崎線



○路線バスの廃止に伴い、学生の通学手段を確保するため、『①岬木場～川原公園前』区間を新設するとともに、地域の協力を得て既存ルートを置き替える形で『②野母崎地域センター～根井路』区間を新設し、路線バスの廃止に対応

(2) 南部地域の見直し

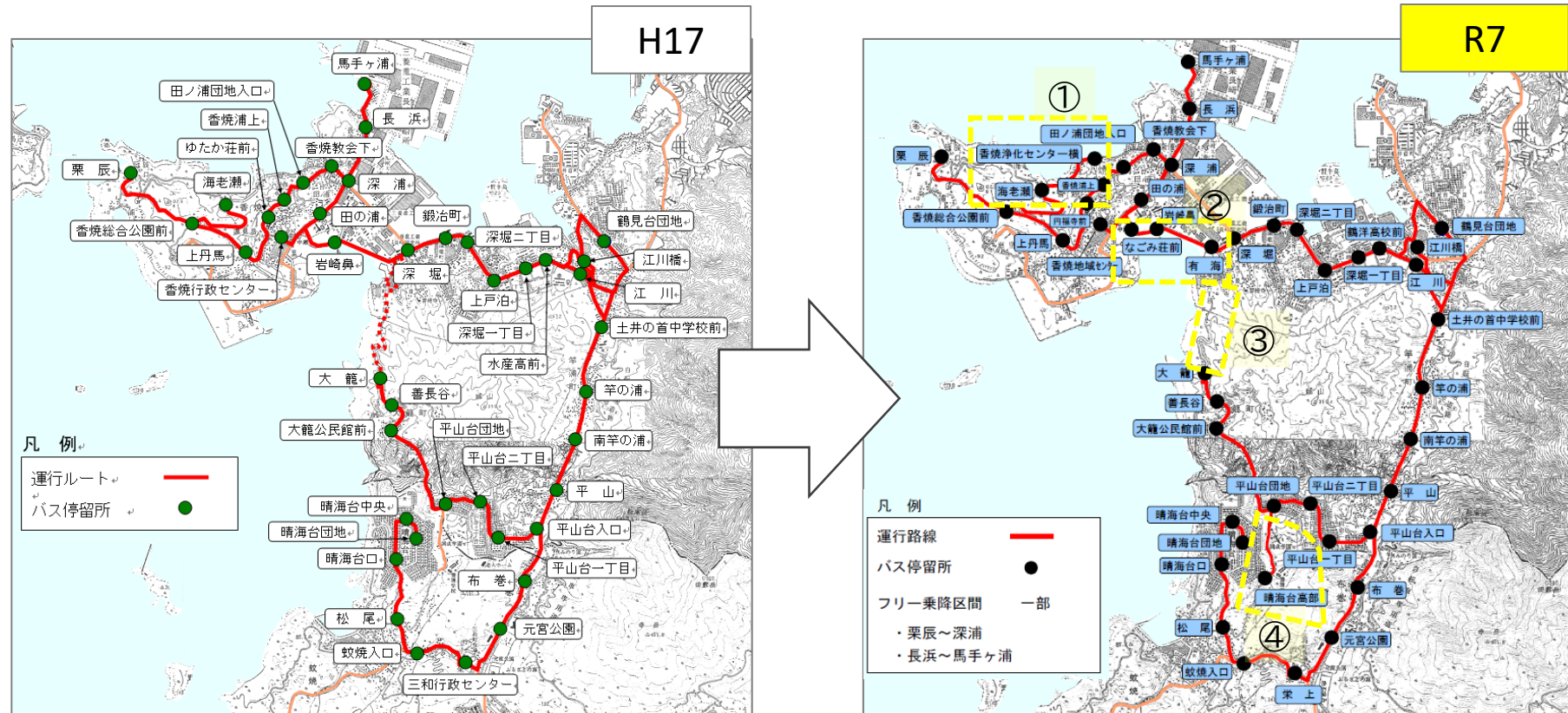
エ コミュニティバス伊王島線



- 住民要望を踏まえ、『①安保』への延伸を実施
- 『①安保』への延伸に併せて、100円の定額運賃から他路線同様の対キロ制運賃（初乗り160円～）に見直し

(2) 南部地域の見直し

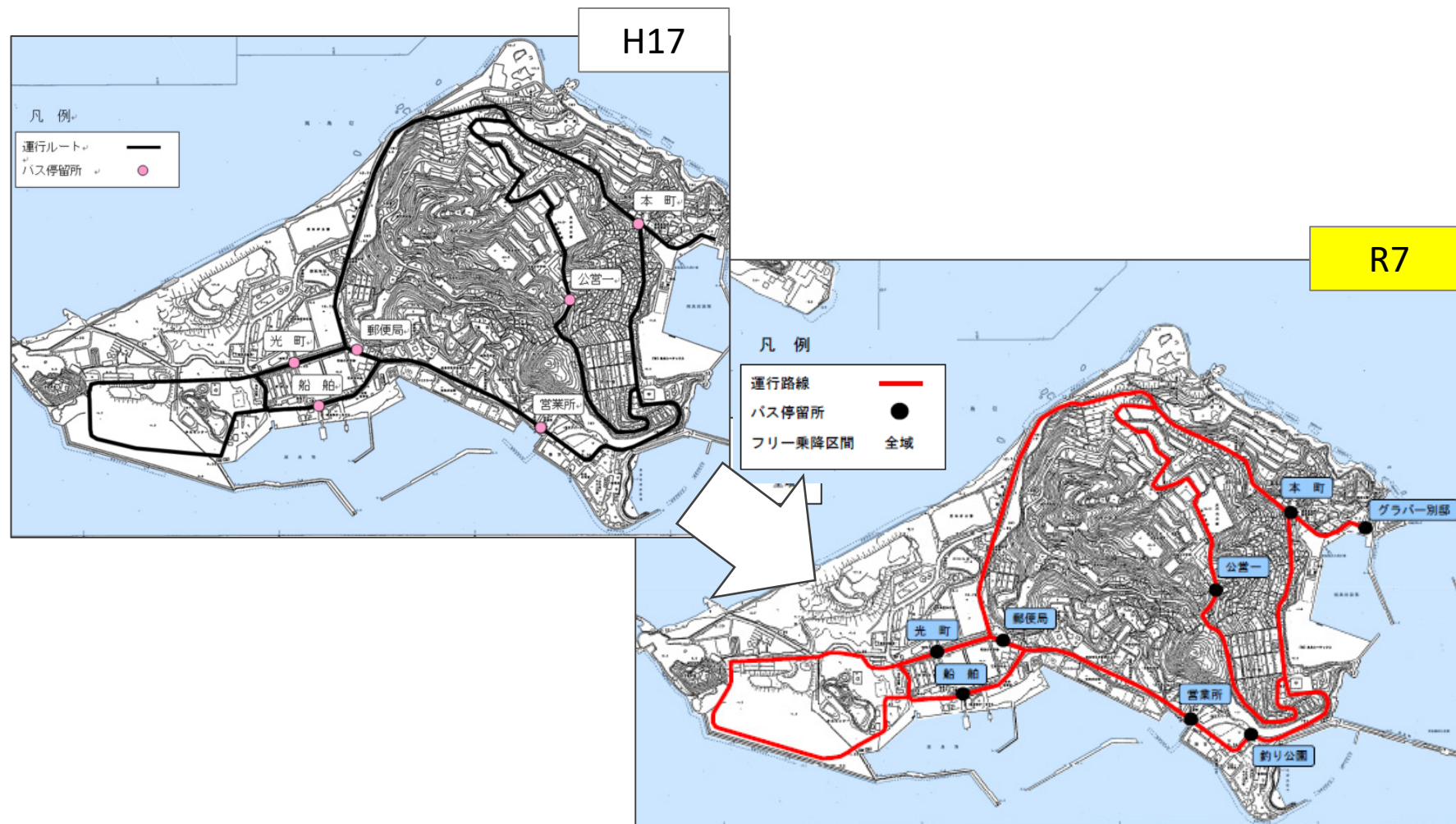
オ コミュニティバス香焼三和線



- 住民要望を踏まえ、『①香焼浄化センター横』・『④晴海台高部』への延伸や『②なごみ荘前』・『②有海』バス停の新設を実施
- 利用状況を踏まえ『③大籠～深堀』の通学便を廃止

(2) 南部地域の見直し

カ コミュニティバス高島線



- 路線の見直しはないものの、航路運行見直しに伴うダイヤ改正を実施
- 令和7年度、100円の定額運賃の見直しを検討中

3 今後の（旧合併町の移動を支える）取組み

（１）全体的な考え方

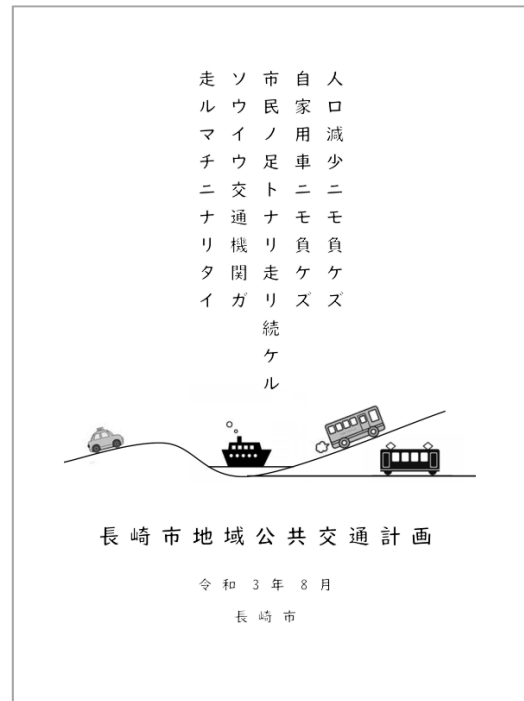
（２）幹線の対応策

（３）支線の対応策

（１）全体的な考え方

ア 地域公共交通計画での位置付け

（ア）計画概要

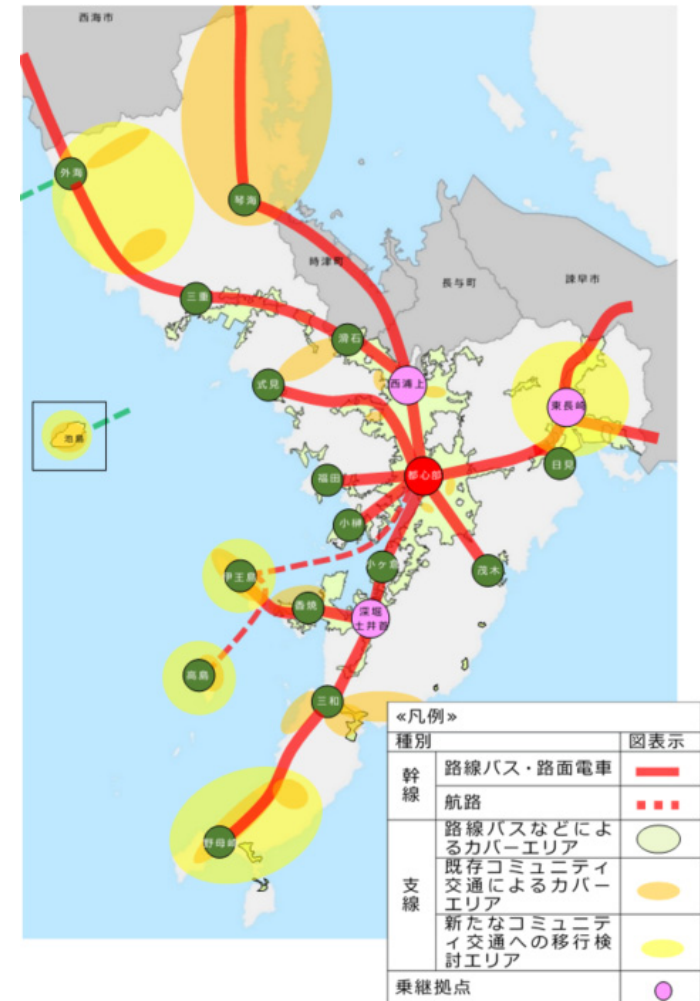


将来にわたり持続可能な公共交通機関へと転換していくため、行政と事業者や関係者が連携・協力し、公共交通ネットワークのあるべき姿を明らかにしつつ、取り組むべき実施施策を示すものとして令和3年8月に策定（計画期間：令和3年～7年度まで）

（ウ）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

（イ）公共交通ネットワークの将来像



（１）全体的な考え方

ア 地域公共交通計画での位置付け

（エ）幹線と支線の対応策

	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
対応策	○各生活地区の人口規模等に応じた便数などのサービス水準を設定する（需要に関わらず一定の便数確保） ○競合路線における事業者間の調整・連携を促し、路線の効率化を図る ○都心部などの運行系統の輻輳を解消する（過密な路線網の効率化）	○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、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 ○運行内容を見直すラインを設定する。 補助金で維持しているコミュニティバスや乗合タクシー路線などは、運行内容の見直し水準をあらかじめ示し、利用者がいない場合には運行内容を見直すきっかけとなるよう、収支率などのラインを設定

(1) 全体的な考え方

イ 市民ニーズ

(ア) アンケート概要

■調査目的

- 地域公共交通計画改定のため、日常生活における移動実態や公共交通の利用状況、既存のサービスに対する評価やニーズ、問題点などを把握するために実施したもの

■調査方法

- 令和6年9月末現在で満18歳以上の市民4000人を無作為抽出
- その他、上記対象者のご家族、HP等(長崎市公式LINE、広報ながさき、自治会回覧、高校生へのチラシ)による参加者等

■回収方法・実施時期

- Webページによる電子回答
- 実施時期: 令和6年11月18日(月)～令和7年1月31日(金)

■回収状況

区 分	回収数	はがき	自治会 回覧	市HP・ SNS	その他
合計	2,185	591	409	812	373

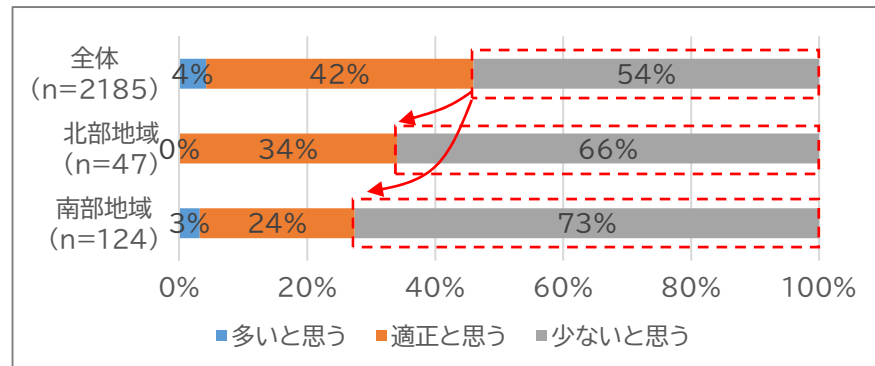
年齢区分	長崎市 対象人口 構成比	アンケート 結果 構成比	増減
15～44歳	29%	46%	17%
45～64歳	33%	38%	5%
65～89歳	38%	16%	-22%

(1) 全体的な考え方

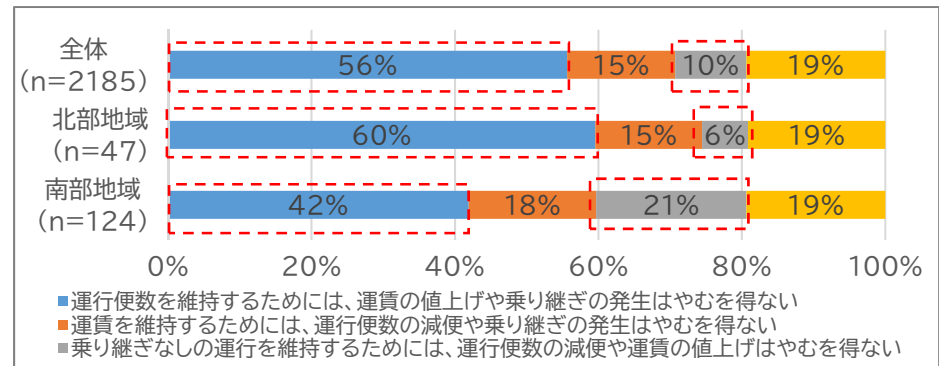
イ 市民ニーズ

(イ) アンケート結果

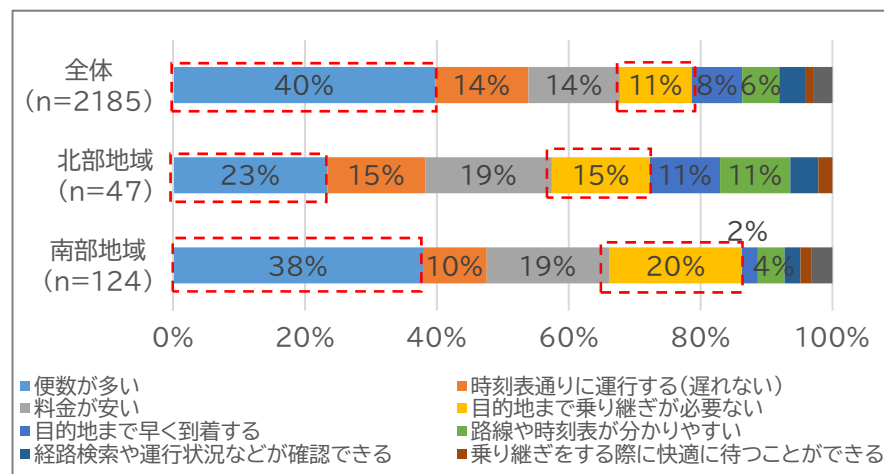
Q:運行便数に対してどう考えるか？



Q:今後の公共交通に対する考え方で当てはまるものはどれか？



Q:最も重要なことは何か？



○運行便数に対しては、全体に比べ北部・南部地域は少ないと感じている

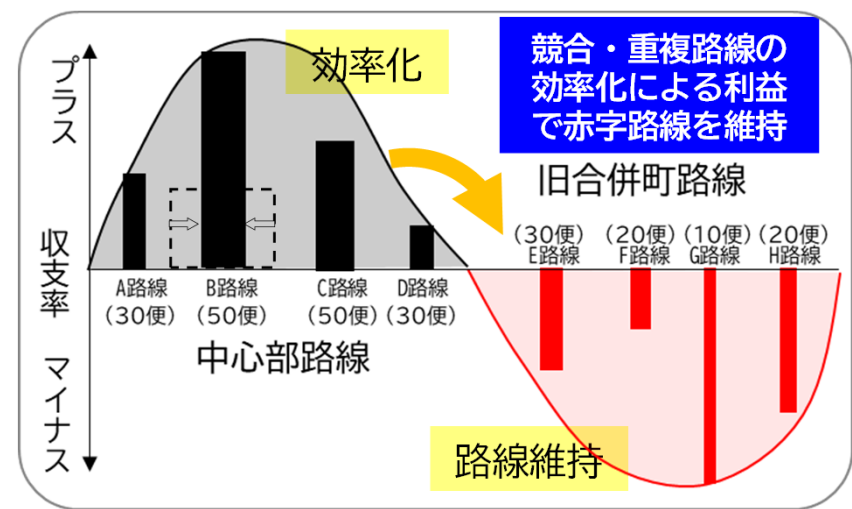
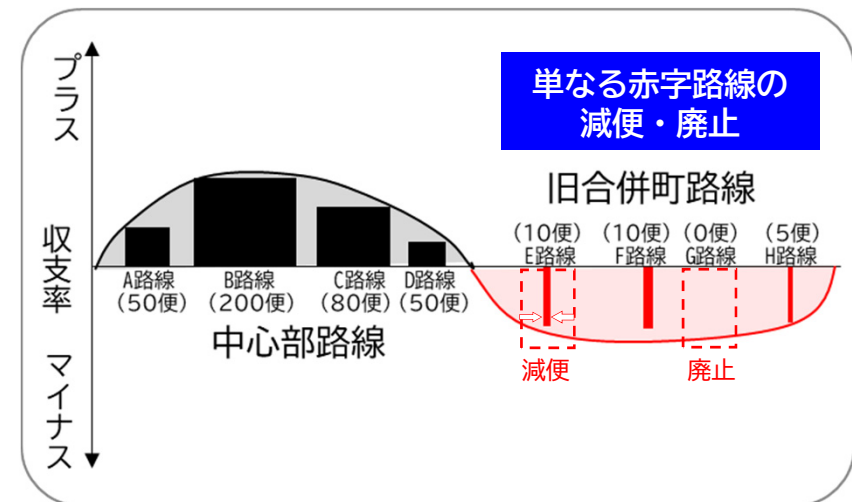
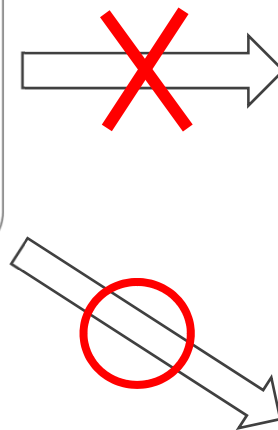
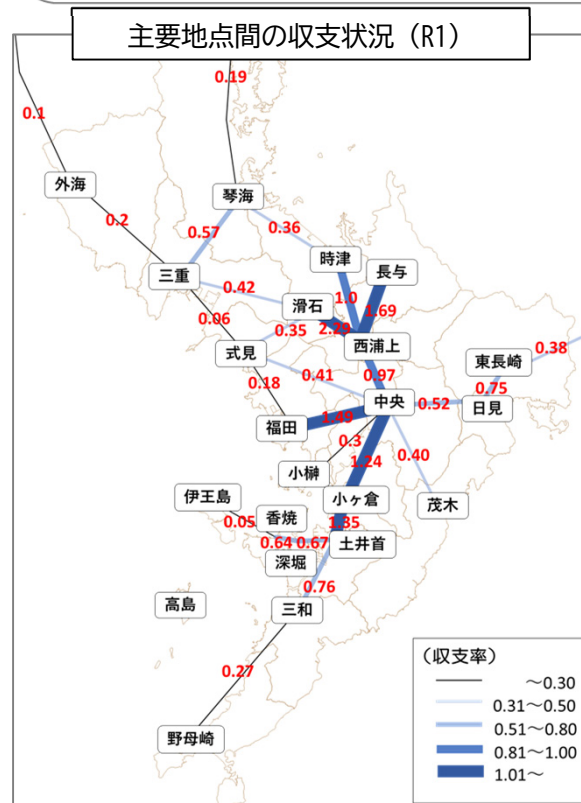
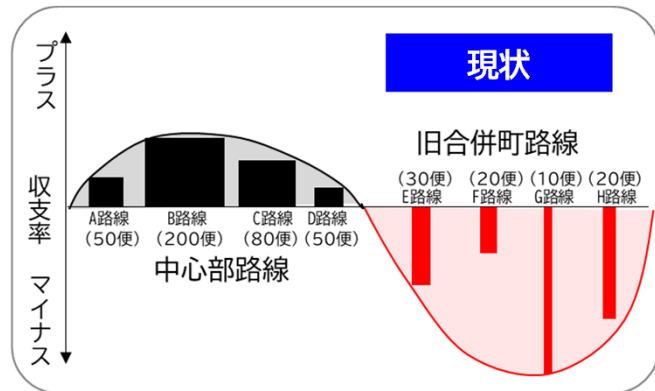
○いずれの地域も最も重要なことは運行便数と考えている

○いずれの地域も運行便数を維持するためには運賃値上げや乗継ぎ発生はやむを得ないと考えている

○全体や北部地域に比べ南部地域は乗継ぎに対する抵抗が多少高い傾向にある
(乗継ぎ方式となった時期(北部H27・南部R3)や乗継ぎ場所が影響している可能性あり)

(2) 幹線の対応策

ア 対応策のイメージ



○単なる赤字路線の減便・廃止でなく、競合路線や重複路線の効率化を行うことで生じる利益により、旧合併町路線の維持を目指す

(2) 幹線の対応策

イ 具体施策

(ア) 共同経営による運行効率化



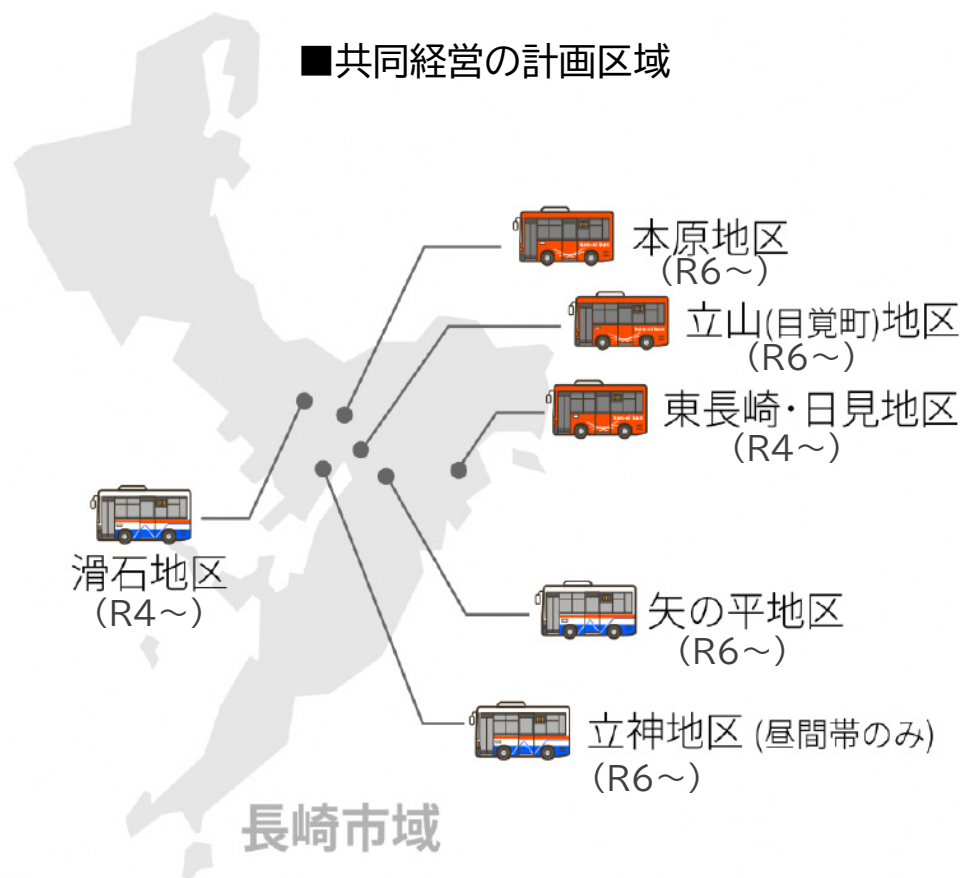
- 令和2年 11月 ● 独占禁止法の特例法が成立
- 令和3年 6月 ● 長崎バスと県営バスの連携協定締結
- 8月 ● 長崎市地域公共交通計画策定
- 令和4年 4月 ● 共同経営計画第1版 (東長崎・日見・滑石)
- 10月 ● 共同経営計画第1版 計画変更 (東長崎・日見)
長崎市地域公共交通利便増進実施計画 (東部地区)
- 令和6年 4月 ● 共同経営計画第2版 (本原・立山・矢の平・立神)

- 競合するバス事業者同士がダイヤ調整することは、独占禁止法のカルテルにあたり、従来違法とされていたが、令和2年11月に同法の適用を除外する特例法（共同経営計画の策定）により、事業者間のダイヤ調整等が可能となった。
- 長崎バスと県営バスは共同経営計画を策定し、競合して運行する路線において、運行事業者の一元化に取り組んでいる。

(2) 幹線の対応策

イ 具体施策

(イ) 共同経営の効果



競合区間の解消による 運行の効率化

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

《 効果 》

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

○競合区間を解消し、約47人の運転士や約38台の車両の削減や約6億円の収益改善効果があった
○残された競合区間も必要に応じて一元化や運行便数の適正化を事業者と連携して促進する

(3) 支線の対応策

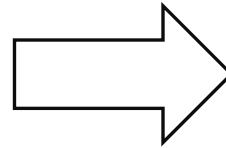
ア 既存移動手段の適正化

(ア) コミュニティバス車両の小型化

中型車（定員：57人、燃費：33円/km）



令和5年度
実施



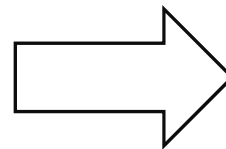
小型車（定員：25人、燃費：19円/km）



小型車（定員：31人、燃費：33円/km）



今後実施
予定



超小型車（定員：11人、燃費：16円/km）



※燃費は令和6年度実績

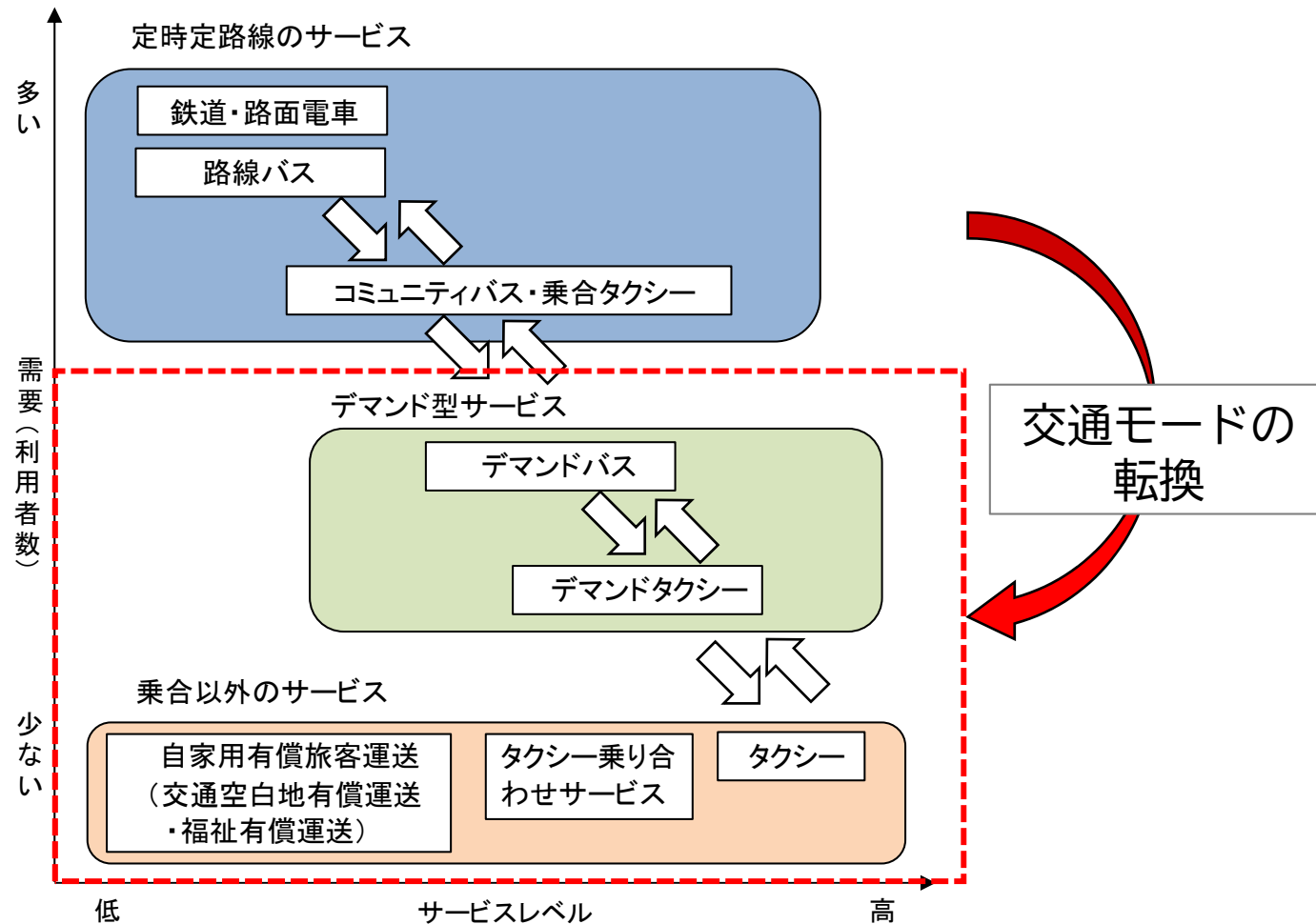
ハイエース型

○車両更新時に利用状況に応じて車両の小型化を実施

(3) 支線の対応策

イ 需要等に応じた移動手段の選択

(ア) 選択イメージ

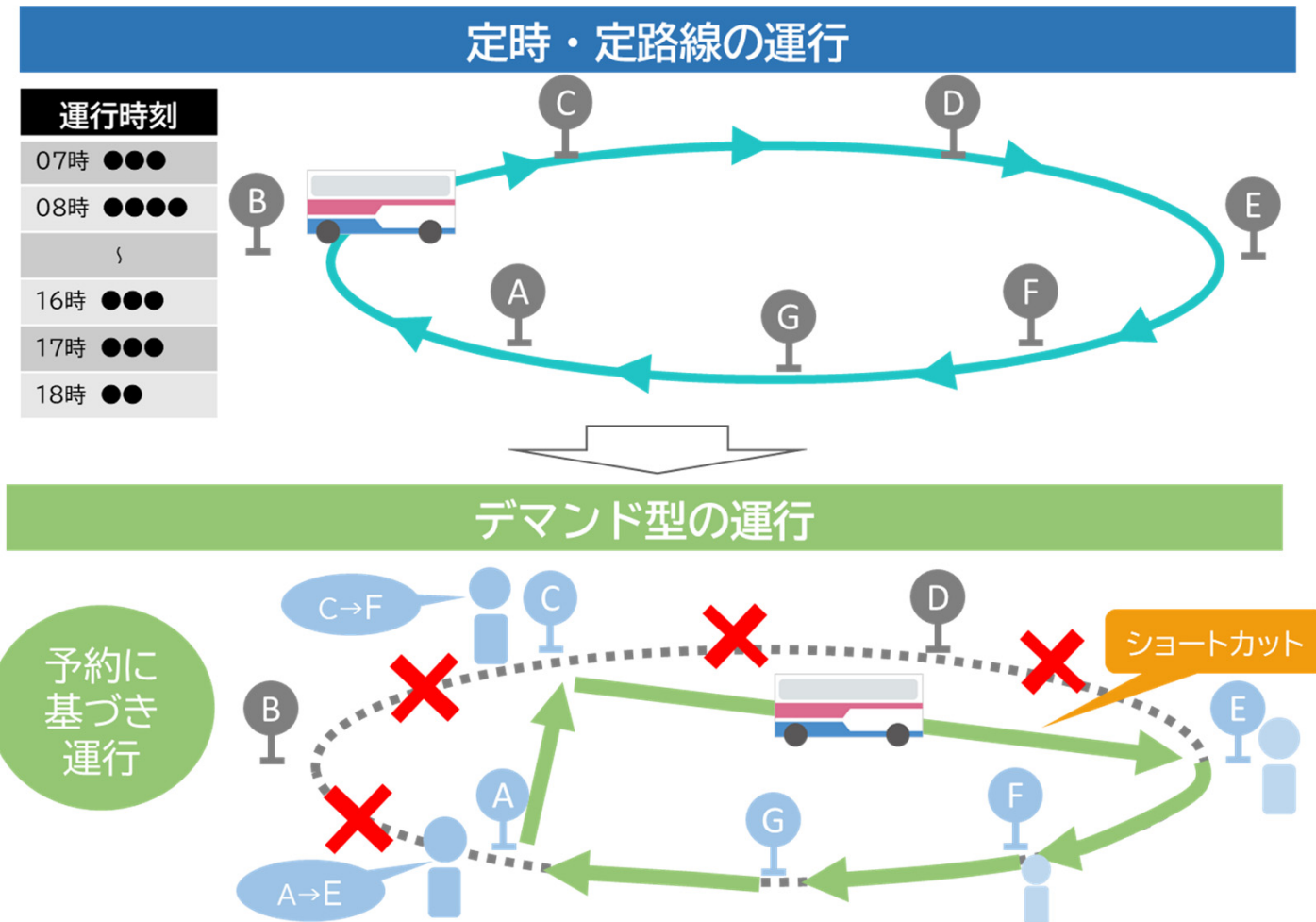


○利用状況に応じてコミュニティバスや乗合タクシーを『定時・定路線の運行』から『デマンド型の運行』や『自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）』に転換

(3) 支線の対応策

イ 需要等に応じた移動手段の選択

(イ) デマンド型の運行

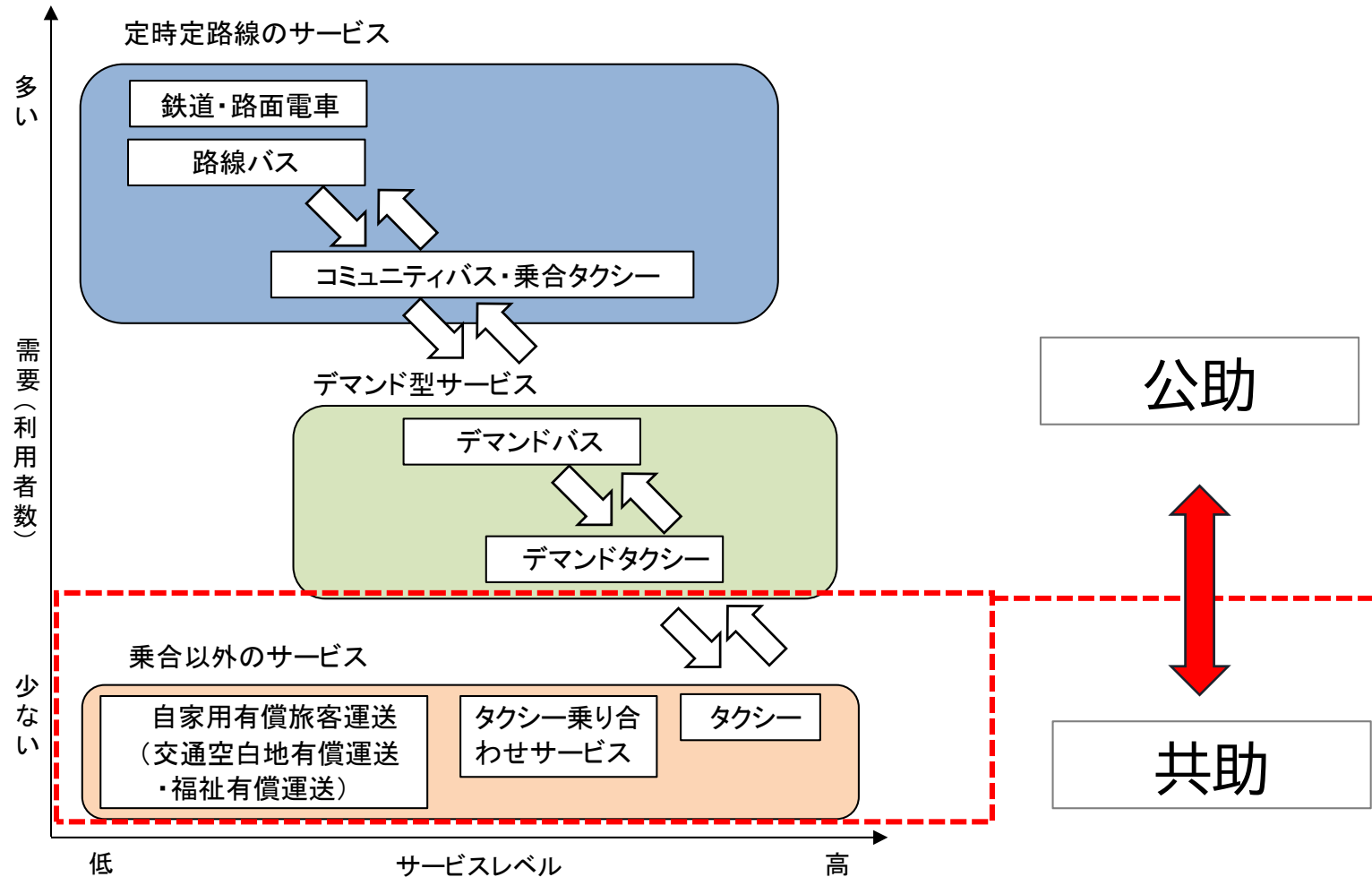


○デマンド型の運行は、バスのように決められた時間や路線を運行するのではなく、利用者の予約により運行する公共交通手段で、乗客がない場合は運行しないため、コスト削減が可能

(3) 支線の対応策

イ 需要等に応じた移動手段の選択

(ウ) 共助による移動手段確保の考え方



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

(3) 支線の対応策

イ 需要等に応じた移動手段の選択

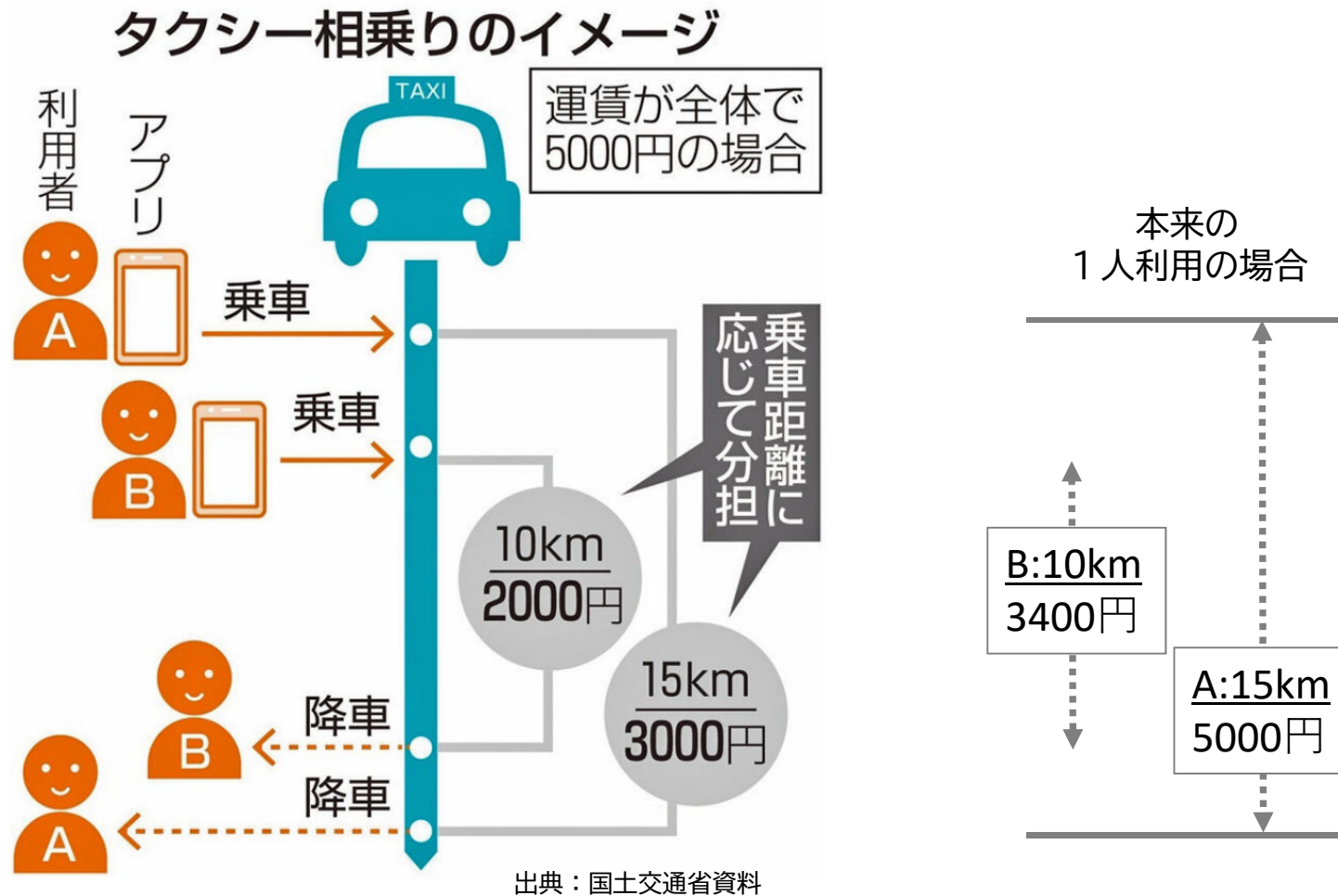
(エ) 共助による移動手段一覧

項 目	相乗りタクシー	自家用有償旅客運送 (公共ライドシェア)	ボランティア運送
概 要	配車アプリ等で目的地に近い者同士を組み合わせ、1台のタクシーに複数の利用者が相乗りし、割安で利用できるサービス	バスやタクシーで輸送が困難な場合に、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供するサービス	ボランティアの運送者により、自家用車で輸送するサービス(道路運送法の許可又は登録を要しない)で、一部支払いを認められる費用もある
道路運送法上の手続き	4条に基づく許可	78条2号に基づく登録	—
運行主体	タクシー事業者	市町村・NPO法人等	誰でも
運行車両	セダン型タクシー (緑ナンバー)	自家用車(白ナンバー)	自家用車(白ナンバー)
運転免許	2種免許	1種免許で可 (講習受講必須)	1種免許で可 (講習不要)
利用者	限定(会員)	限定(会員)	不特定
運 賃	有償(原価+利益)	有償(実費の範囲内) ※人件費、燃料費など	無償 ※燃料費など一部収受可能
実施条件	—	地域公共交通会議の合意	—
実施事例	一部自治体で実施	全国で多数事例あり (R7.3.31時点：788団体)	全国で多数事例あり

(3) 支線の対応策

イ 需要等に応じた移動手段の選択

(オ) 相乗りタクシー

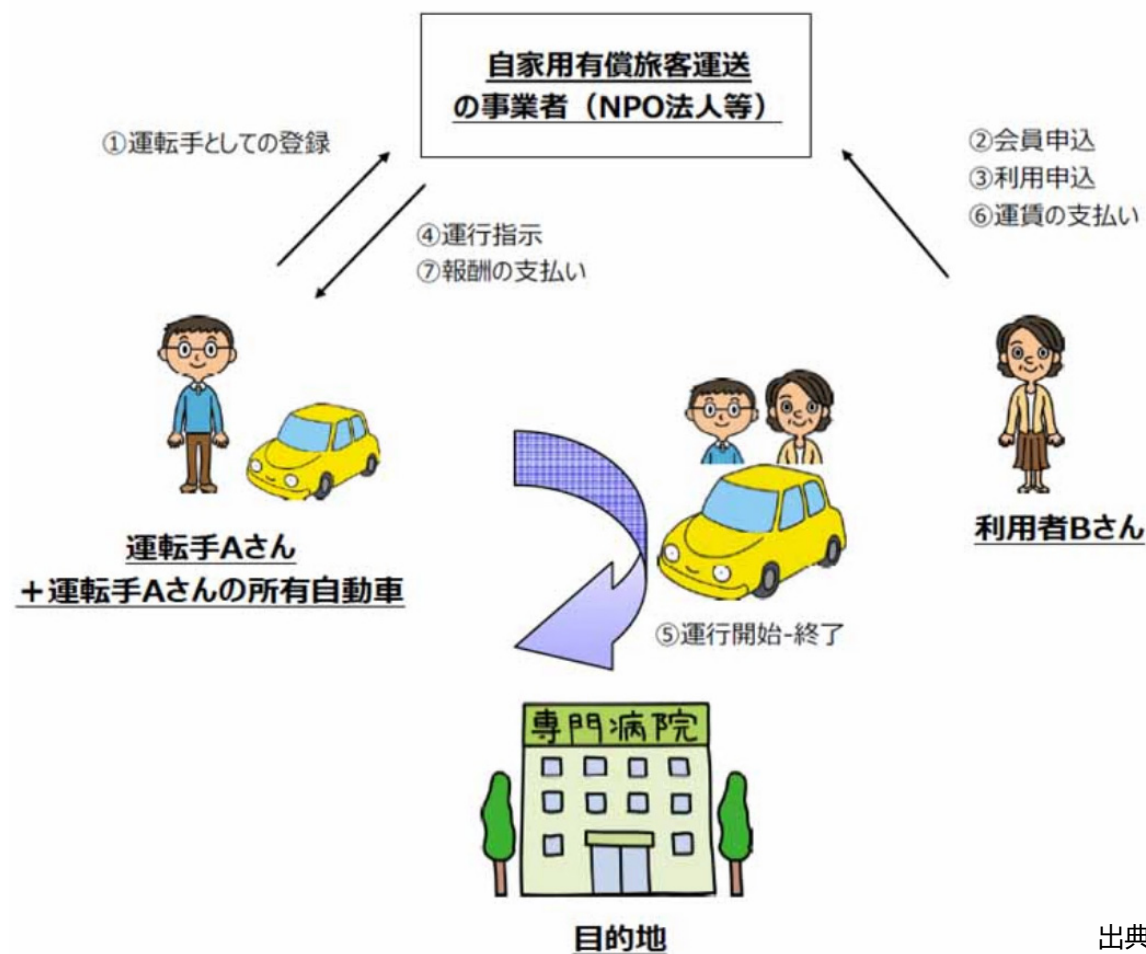


○配車アプリ等で目的地が近い者同士を組み合わせることで1台のタクシーに複数の利用者が相乗りし、割安で利用できるサービス

(3) 支線の対応策

イ 需要等に応じた移動手段の選択

(カ) 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）



出典：東京海上日動火災保険株式会社資料

○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

(3) 支線の対応策

イ 需要等に応じた移動手段の選択

(キ) ボランティア運送



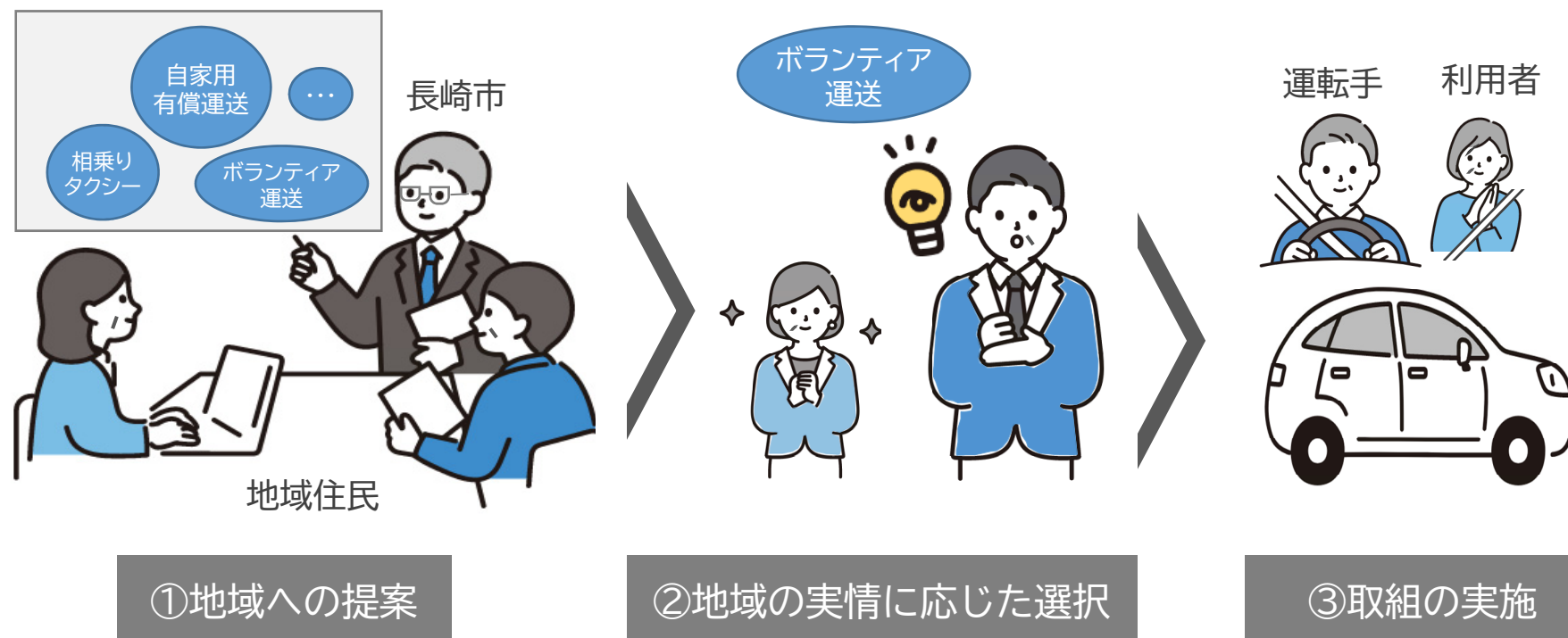
出典：国土交通省資料

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

(3) 支線の対応策

イ 需要等に応じた移動手段の選択

(ク) 実施までの流れ (イメージ)

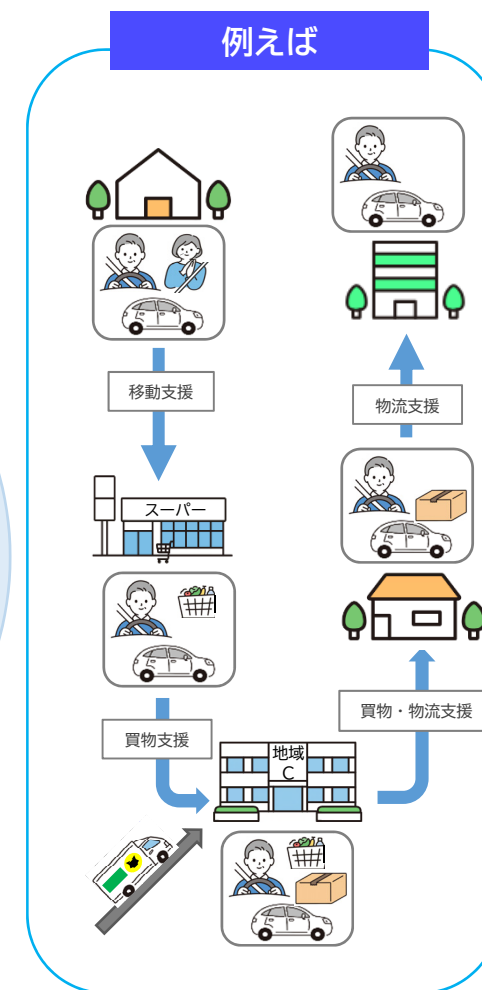
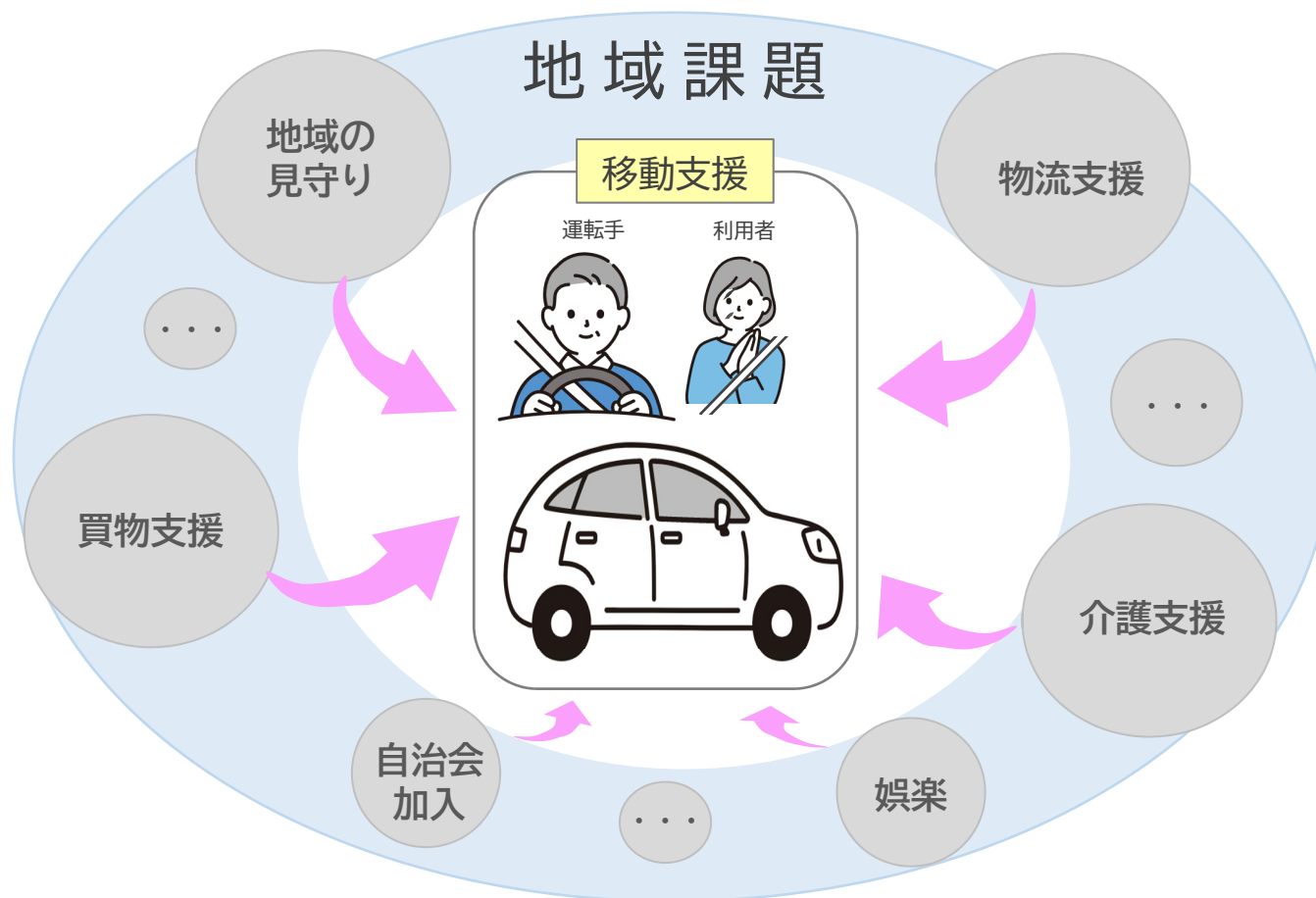


- ①長崎市から地域に対して共助による移動手段を提案
- ②各地域の実情に応じた移動手段を地域で選択
- ③実際に共助による移動手段の取組を実施

(3) 支線の対応策

イ 需要等に応じた移動手段の選択

(ケ) 共助による移動手段を活用した地域課題解決（イメージ）



- 移動支援に留まらず、あらゆる地域課題の解決ツールとなる可能性も秘めている
- まちづくり協議会や地域センター、商店など地域資源を最大限活用することで解決できる課題の幅も広がっていくと考えられる