

長崎市公共交通総合計画

令和 2 年 6 月

長 崎 市

< 目 次 >

第 1 章	長崎市公共交通総合計画の概要	1
1	策定の目的	1
2	位置付け	2
3	対象区域	3
4	目標年次	3
第 2 章	公共交通を取り巻く現状	4
1	長崎市の現状	4
2	社会情勢等の状況	11
第 3 章	上位計画等の整理	16
1	長崎市第四次総合計画	16
2	長崎市都市計画マスタープラン	17
3	長崎市立地適正化計画	19
4	関連計画	21
第 4 章	公共交通の現状	22
1	公共交通路線網	22
2	公共交通力バー率	23
3	公共交通の利用しやすさ	24
4	公共交通分担率	25
5	公共交通機関の利用状況	26
6	事業者の経営環境	39

< 目 次 >

第5章	公共交通に関する調査・分析	40
1	公共交通に関するアンケート調査	40
2	公共交通に係る現況分析	42
3	公共交通に係る将来シミュレーション	54
4	公共交通の需要と供給の関係	58
第6章	これからの公共交通に向けて	62
1	これからの公共交通が目指す姿	62
2	目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策	63
3	検討施策例	69
第7章	計画の推進	74
1	計画推進に向けて	74
2	地域公共交通網形成計画・再編実施計画の策定	74
資 料 編		
1	公共交通に関するアンケート調査結果	1
2	各地区の路線バス利用者の移動先	12
3	支線・航路の収支状況	16
4	計画策定の経過	20

第1章 長崎市公共交通総合計画の概要

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おり、その役割は今後ますます重要となります。

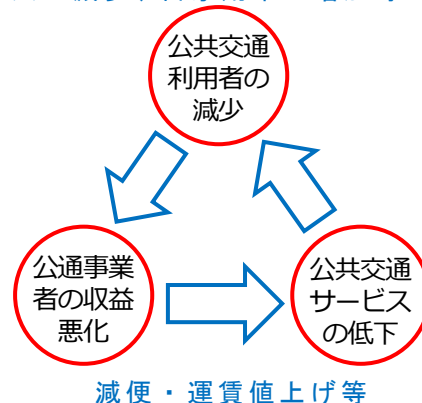
一方で、人口減少の進行、自家用車依存率の上昇などにより、長崎市の公共交通機関の利用者数は全体として減少し、特に、路線バスでは、過去 30 年間で約 44% 減少しています。このことによって、交通事業者の収入が減少し、それが減便や運賃値上げ等のサービス水準の低下へと繋がり、更なる利用者の減少を招くといった負のスパイラルに陥りつつあります。全国の地方都市も同様な状況で、利用者にとっては路線の廃止などから移動手段が無くなる可能性が高まっています。

平成 25 年 12 月に制定された「交通政策基本法」では、これらの様々な公共交通の課題に対して国、自治体、交通事業者、地域住民それぞれに役割を課し、その責務を果たしていかなければならないことが明記されています。

この趣旨を踏まえ、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、行政と事業者や関係者が連携・協力し、取り組むべき方向性を示すものとして『長崎市公共交通総合計画』を策定します。

◎公共交通における負のスパイラル

人口減少、自家用車の増加等



◎交通政策基本法（平成 25 年 12 月 4 日法律第 92 号）抜粋

（目的）

第一条 この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務を明らかにすることにより、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

（地方公共団体の責務）

第八条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

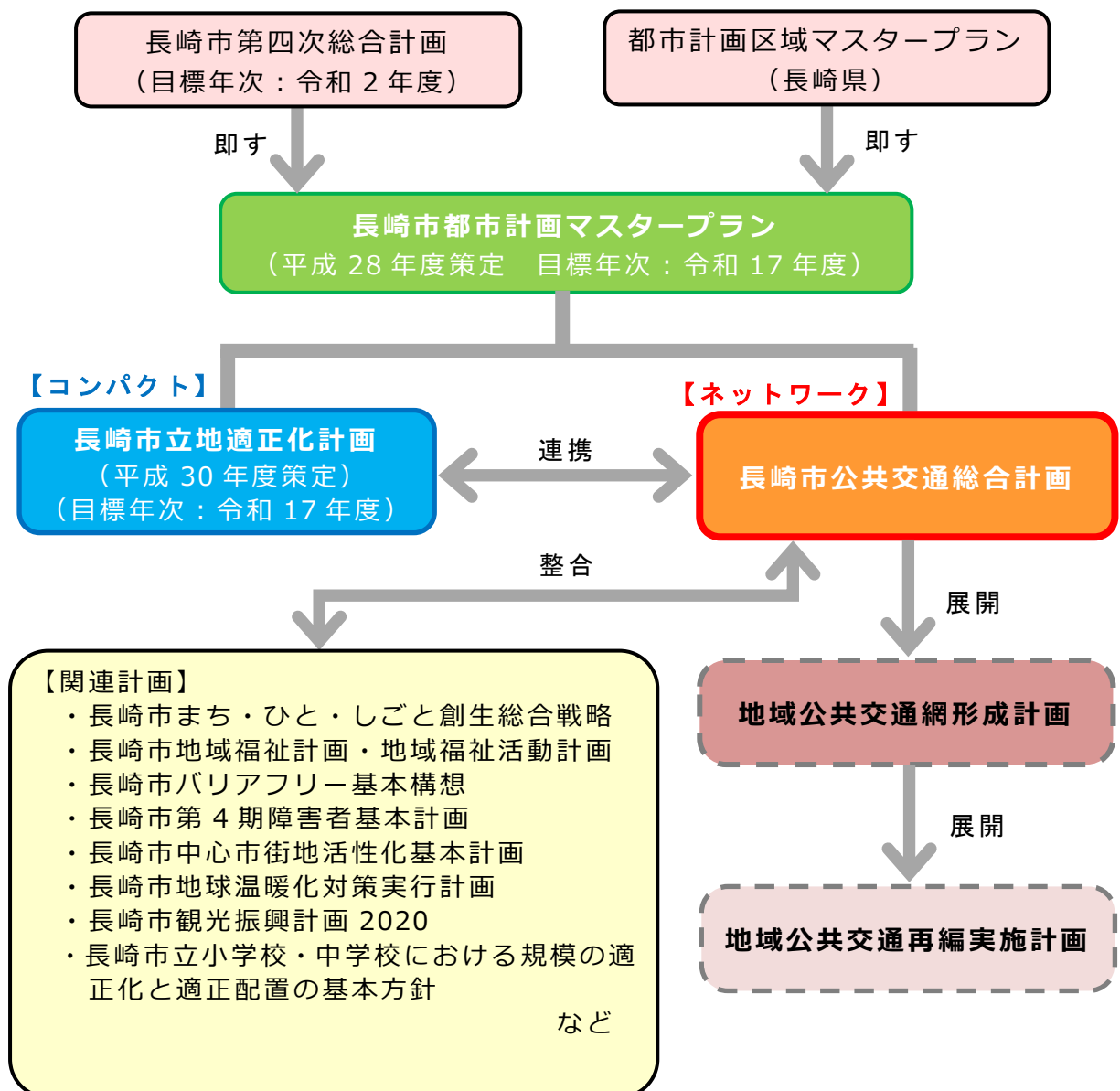
2 位置付け

長崎市公共交通総合計画（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、『コンパクト』の部分を担当する「立地適正化計画」と連携して将来都市像の実現を目指します。

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、交通事業者や関係者と協議を行い、必要であれば、地域公共交通活性化再生法に基づく「地域公共交通網形成計画」及び「地域公共交通再編実施計画」へ展開していきます。

◎長崎市公共交通総合計画の位置付け



3 対象区域

本計画は、市民の移動手段としての公共交通を将来にわたり維持・確保していくための取り組むべき方向性を示すものであり、長崎市全域を対象とします。

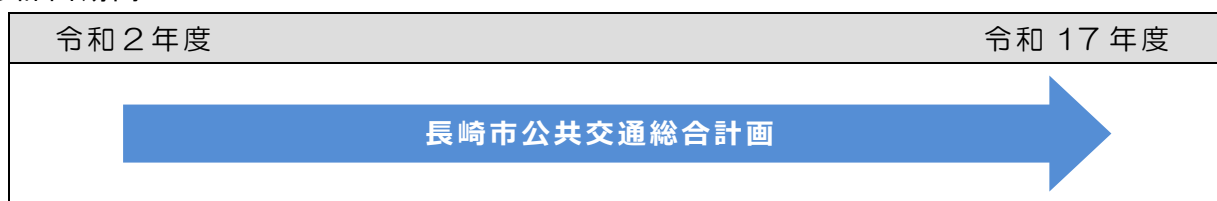
◎計画区域



4 目標年次

本計画の目標年次は、上位計画である『長崎市都市計画マスタープラン』や『長崎市立地適正化計画』に合わせて、令和17年度とし、概ね5年ごとに計画の進捗状況等の確認を行い、必要に応じて見直しの検討を行っていきます。

◎計画期間



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、住宅が丘陵をは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。

◎長崎市の位置



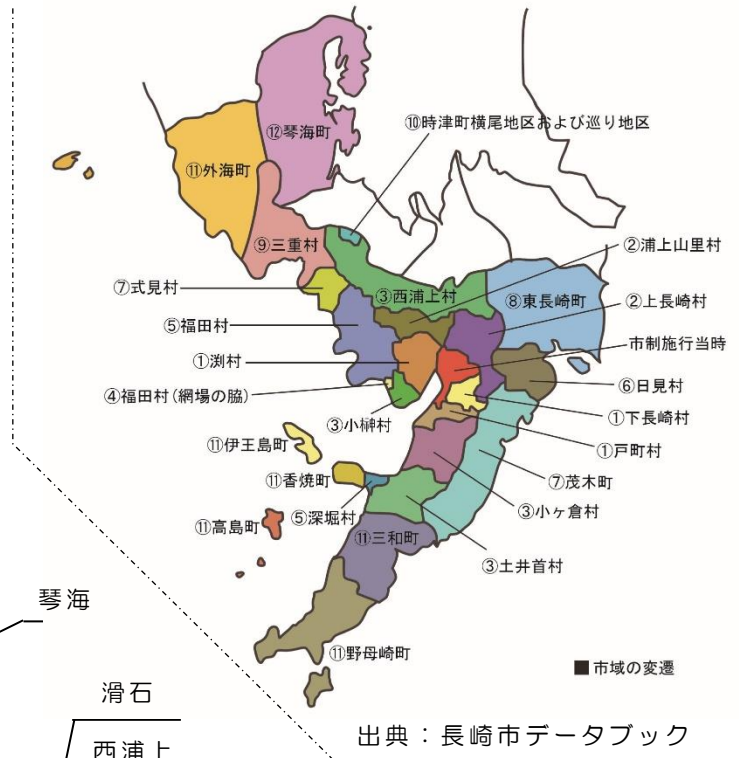
出典：長崎市都市計画マスタープラン

(2) 土地利用

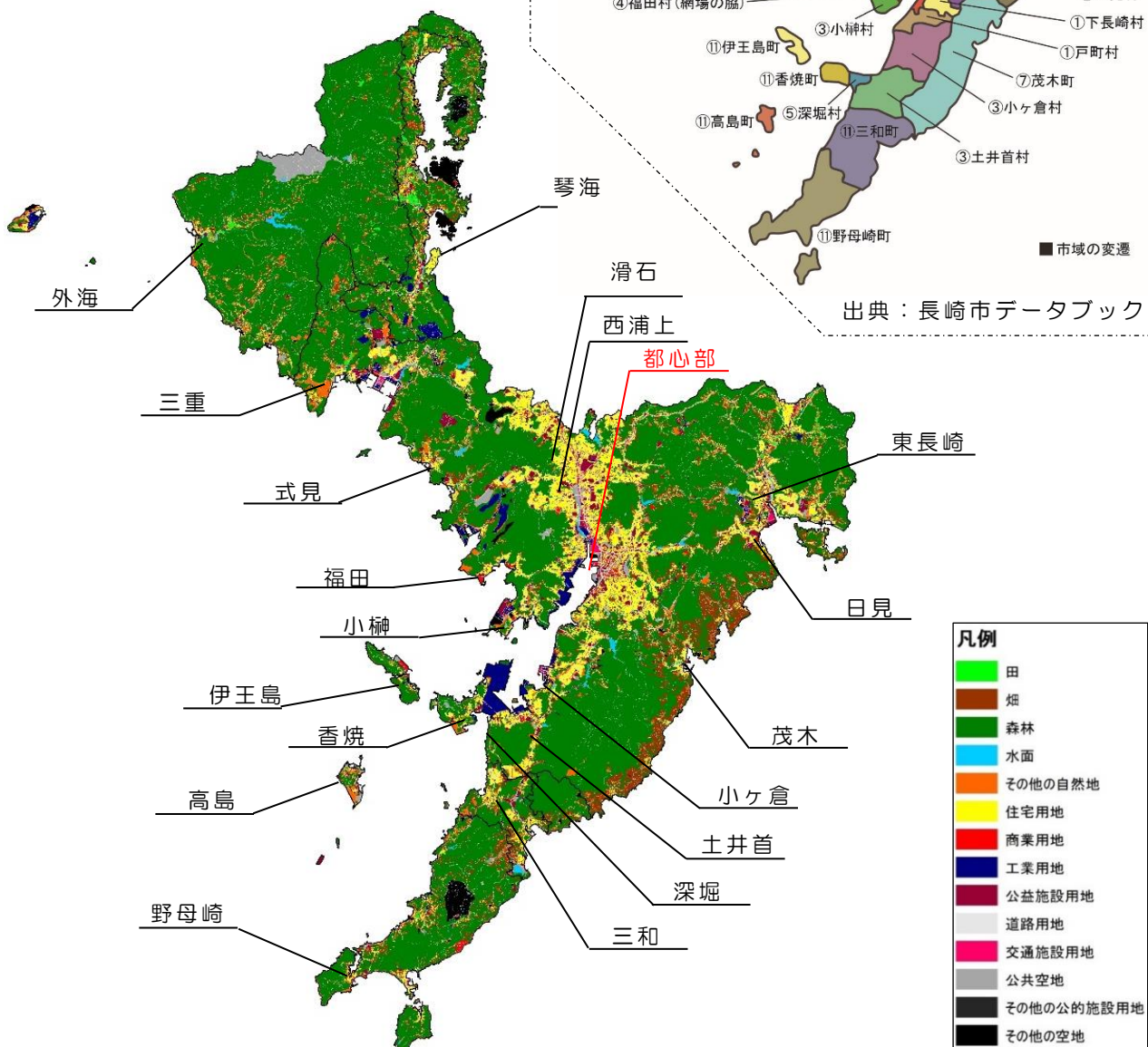
本市は、ほとんどが山に囲まれ、自然的土地利用が市域の約 78%を占め、都市的土地利用は約 22%にとどまっています。

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。

◎長崎市の市域の変遷



◎土地利用現況図



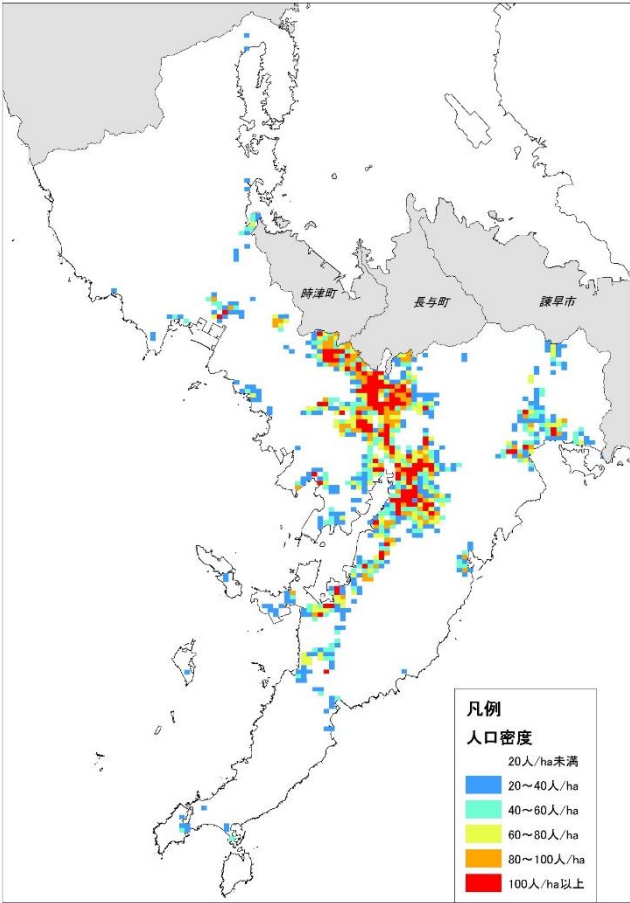
出典：長崎市都市計画マスタープラン

(3) 人口分布

本市の人口は、主に中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。

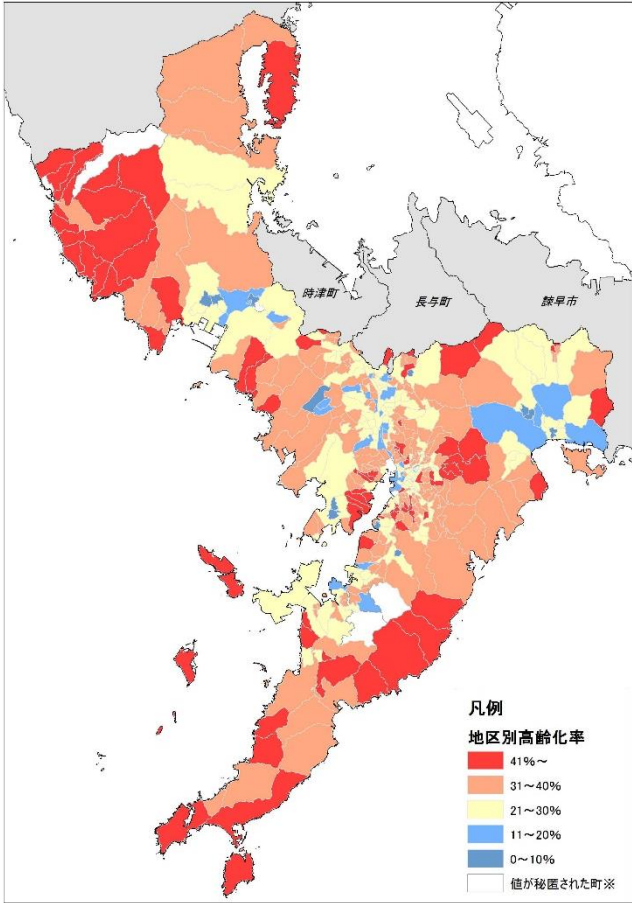
また、中心部に近い斜面市街地や縁辺部では、高齢化率が高い傾向にあります。

◎人口分布状況



出典：国土数値情報

◎地区別高齢化率



出典：H28 住民基本台帳

◎地域別人口（H30.12 現在）

	人口	内 訳							
		地区	人口	地区	人口	地区	人口	地区	人口
長崎市	421,438	中央地域	176,036	東長崎	38,602	土井首	14,658	西浦上	53,740
		式見	2,910	日見	7,683	深堀	6,406	滑石	30,778
		福田	9,349			香焼	3,603	三重	20,042
		小榊	6,684			伊王島	673	琴海	12,322
		小ヶ倉	8,807			三和	10,087	外海	3,505
		茂木	10,414			野母崎	5,139		
		高島	361						
諫早市	136,381								
長与町	41,925								
時津町	30,001								

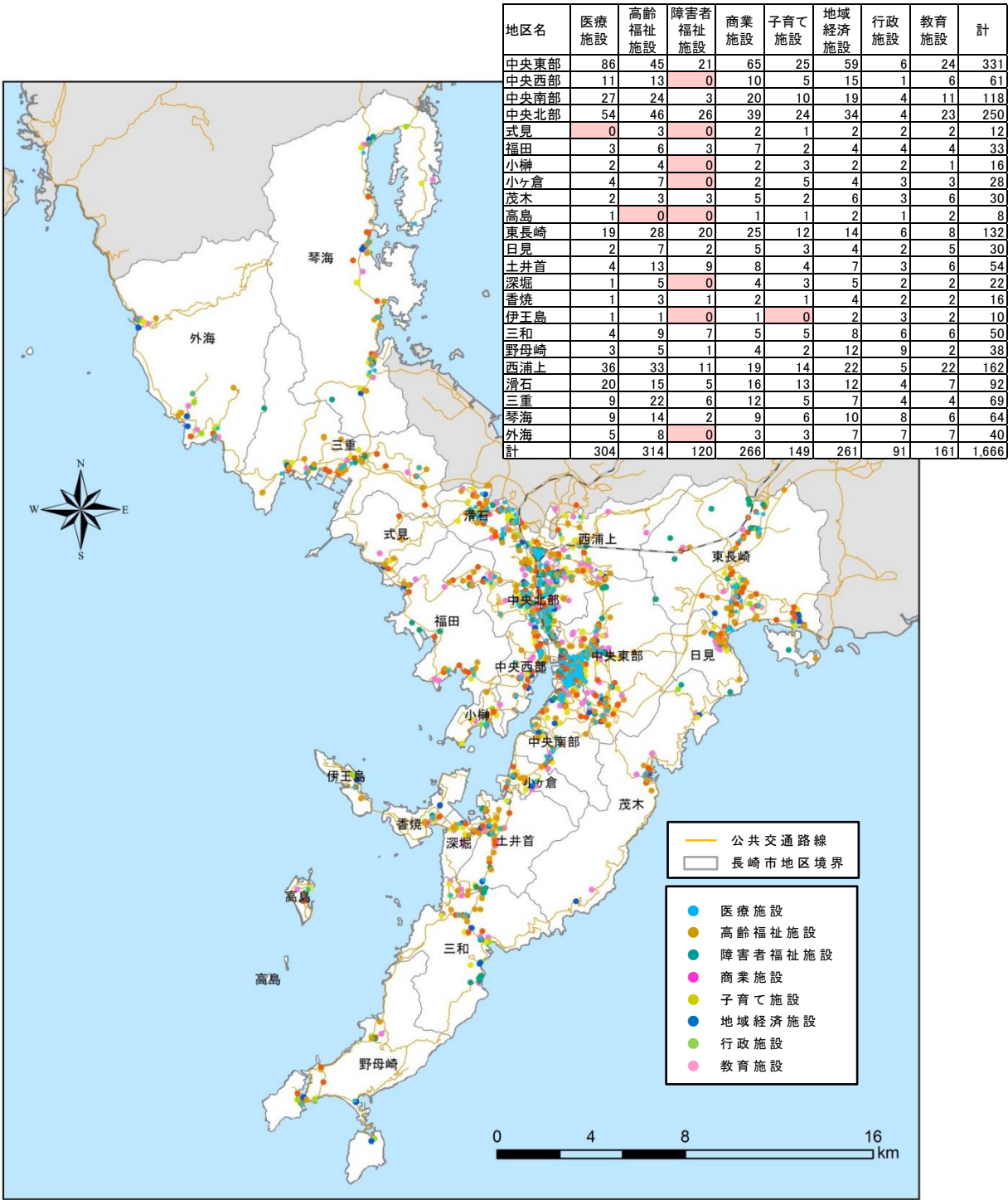
出典：H30 住民基本台帳、ながさきの統計

(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中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。

◎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、これらの道路が中心部と生活地区、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。

◎長崎市幹線道路網図



◎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）

区間名	箇所名
12 (主)長崎多良見線 道の尾地区	道の尾 道の尾橋
13 一般国道206号 道の尾地区	道の尾 岩屋口
14 一般国道206号 住吉町地区	若葉町交番前 住吉 住吉北
15 一般国道206号 岩屋橋地区	岩屋橋 大橋 長崎振興局前
16 一般国道206号 松山町地区	松山町 下の川橋 浜口町 北郵便局前
17 市道（浦上川線） 竹岩橋地区	竹岩橋東口 竹岩橋西口
18 (県)長崎式見港線 茂里町地区	茂里町 梁川橋東口 梁川公園前
19 一般国道202号 稲佐橋地区	宝町 稲佐橋 稲佐橋西
20 一般国道34号 馬町地区～長崎市役所付近	馬町 長崎市役所前
21 一般国道34号 馬町地区～新大工町地区	馬町 新大工町
22 一般国道34号 日見地区	日見バイパス東口 朝日が峰
23 一般国道202号 長崎駅前地区	旭大橋東口 長崎駅前 五島町
24 市道 長崎駅前地区	長崎駅前 長崎中央郵便局前
25 一般国道202号 旭大橋東地区	旭大橋東口 旭大橋東詰
26 一般国道202号 大波止地区	大波止 大波止バス停
27 一般国道202号～(県)長崎 式見港線 県庁付近～元船 町地区	県庁前 大波止 元船町
28 市道 築町地区	中央橋東口 長久橋東口
29 市道 浜町地区	中央橋 中央橋東口
30 一般国道499号 戸町地区	戸町交番前 戸町トンネル南口
31 一般国道499号 江川町地区	江川 柳田

箇所名(単独)		
20 左底	29 西浦上トンネル	38 八郎橋入口
21 時津町	30 文教町	39 滝の観音入口
22 浜田郷	31 本原	40 つづじが丘
23 三彩橋	32 築橋	41 長崎多良見IC出口
24 鳴鼓トンネル東口	33 矢の平一丁目	42 市民病院前
25 井手園	34 日見バイパス西口	43 鍛冶屋町
26 長与	35 大曲	44 新戸町IC入口
27 横道	36 切通	45 小ヶ倉
28 若竹入口	37 花市場前	



出典：長崎県の道路 2017

◎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 平成 27 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

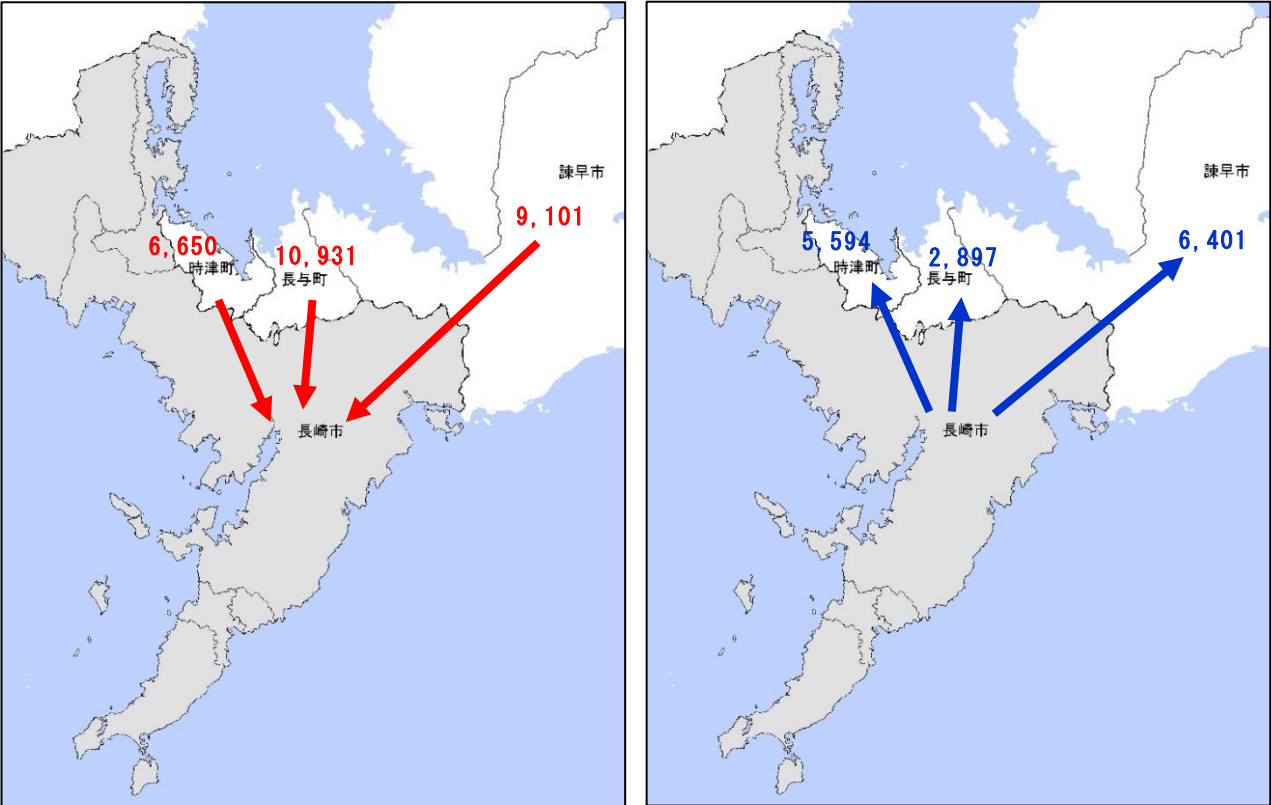
本市で従業・通学する 15 歳以上の就業者・通学者のうち、2 万 6 千人程度は諫早市、長与町、時津町からの移動で、逆に本市に居住する 15 歳以上の就業者・通学者のうち、1 万 5 千人程度は諫早市、長与町、時津町へ移動しています。

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出入を考慮すると、2 市 2 町は密接な関係にあります。

◎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

◎各市町の地元購入率と地元以外の買物先の割合

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）

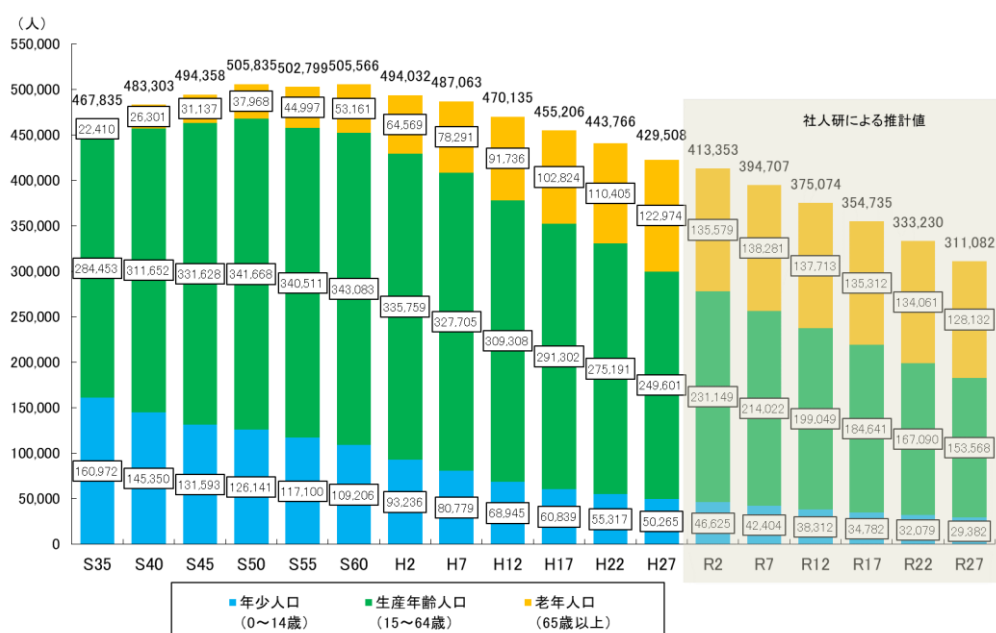
2 社会情勢等の状況

(1) 人口

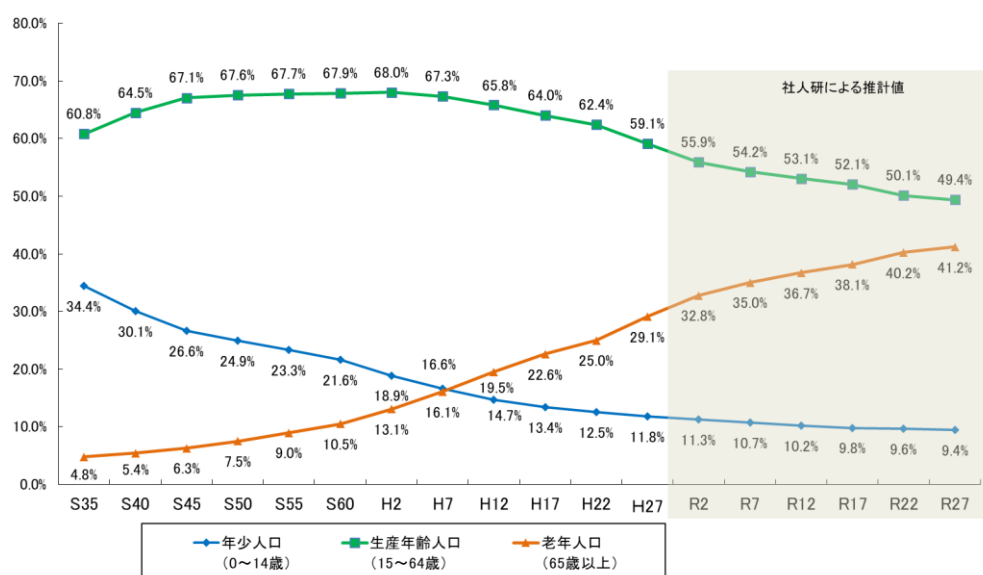
本市の総人口は、昭和 60 年をピークに、年々減少しています。世代別にみると、生産年齢人口（15～65 歳）は少子化の影響で一貫して減少が続く一方、老年人口（65 歳以上）は増加傾向にあり、平成 27 年の高齢化率は約 3 割に達しています。

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、令和 17 年の総人口は約 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。

◎人口の推移



（出典：長崎市「統計年鑑」ほか、国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」）

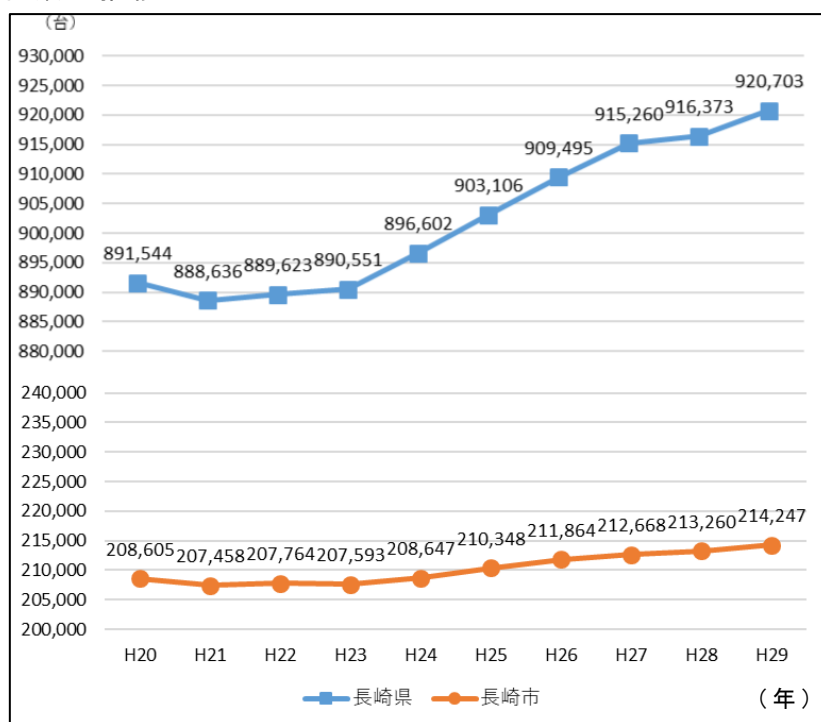


（出典：長崎市「統計年鑑」ほか、国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」）

(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。

◎自動車保有台数の推移

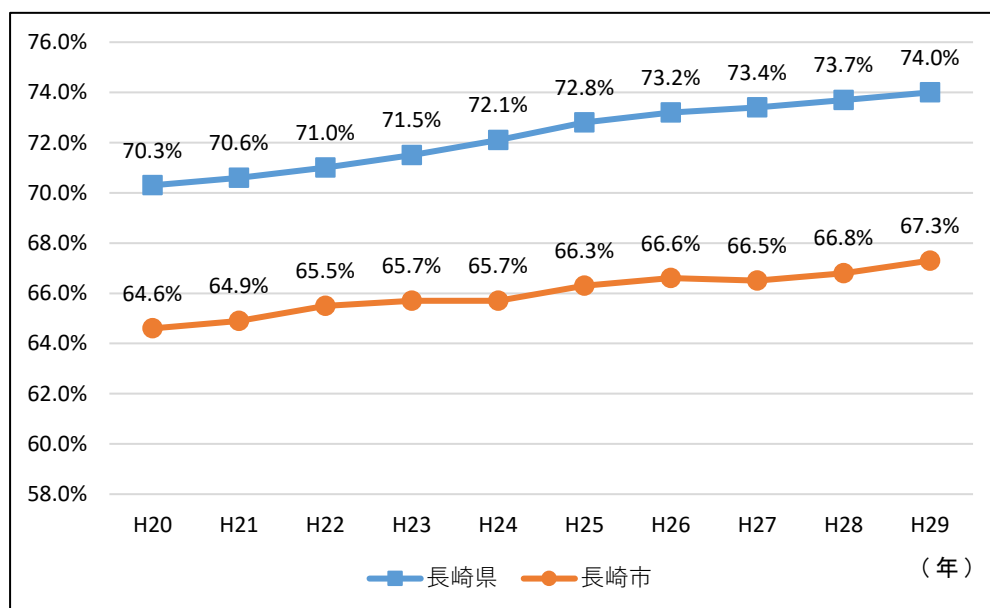


出典：長崎県統計年鑑

(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。

◎運転免許保有率の推移



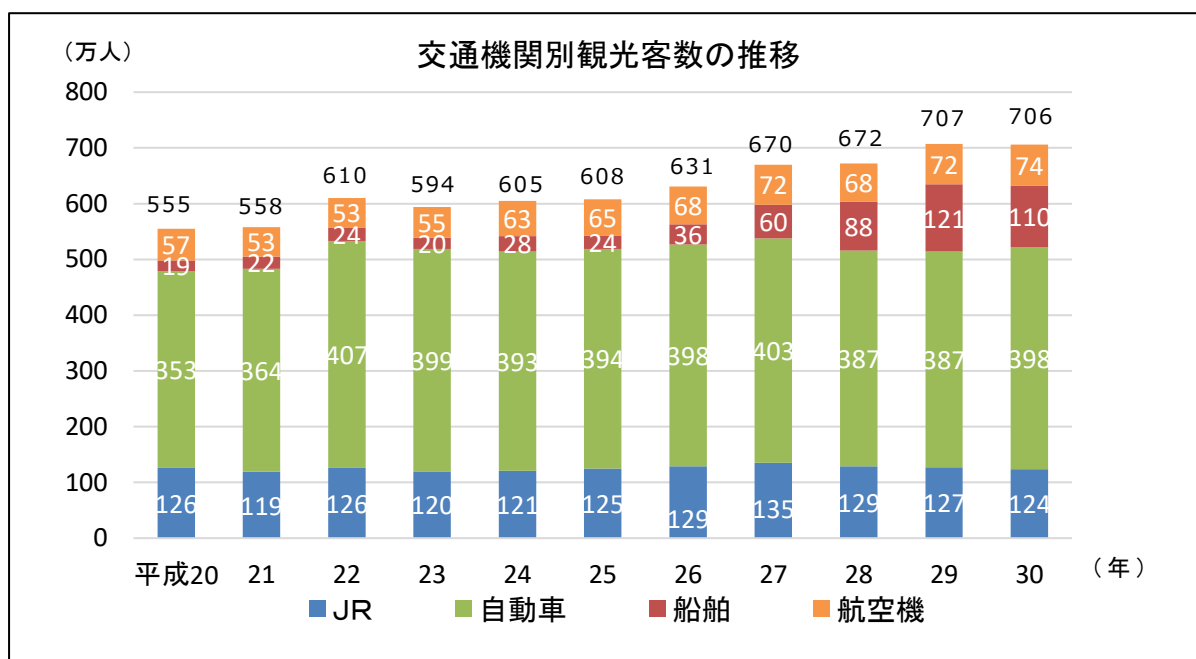
出典：長崎市統計年鑑

(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、平成 30 年は 706 万人となっています。

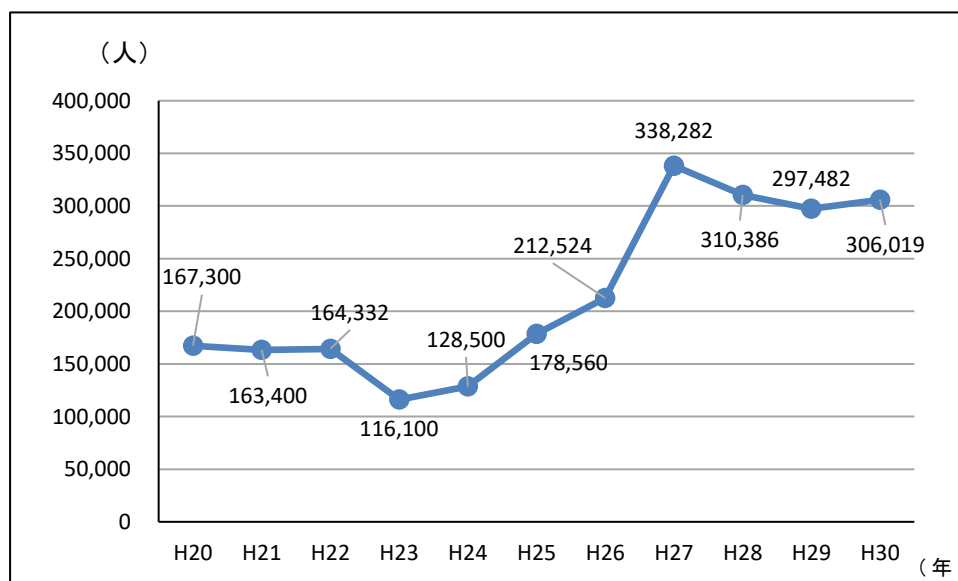
観光客の利用交通機関別の内訳をみると、平成 25 年以降は自動車利用の割合が減少し、平成 28 年には公共交通利用の割合が 4 割を超えています。特にクルーズ客船の入港隻数が平成 30 年は 220 隻となるなど、船舶利用の割合が増加して航空機利用の割合と逆転しており、外国人観光客も増加しています。

◎交通機関別観光客数の推移



出典：長崎市統計年鑑

◎外国人宿泊者数の推移

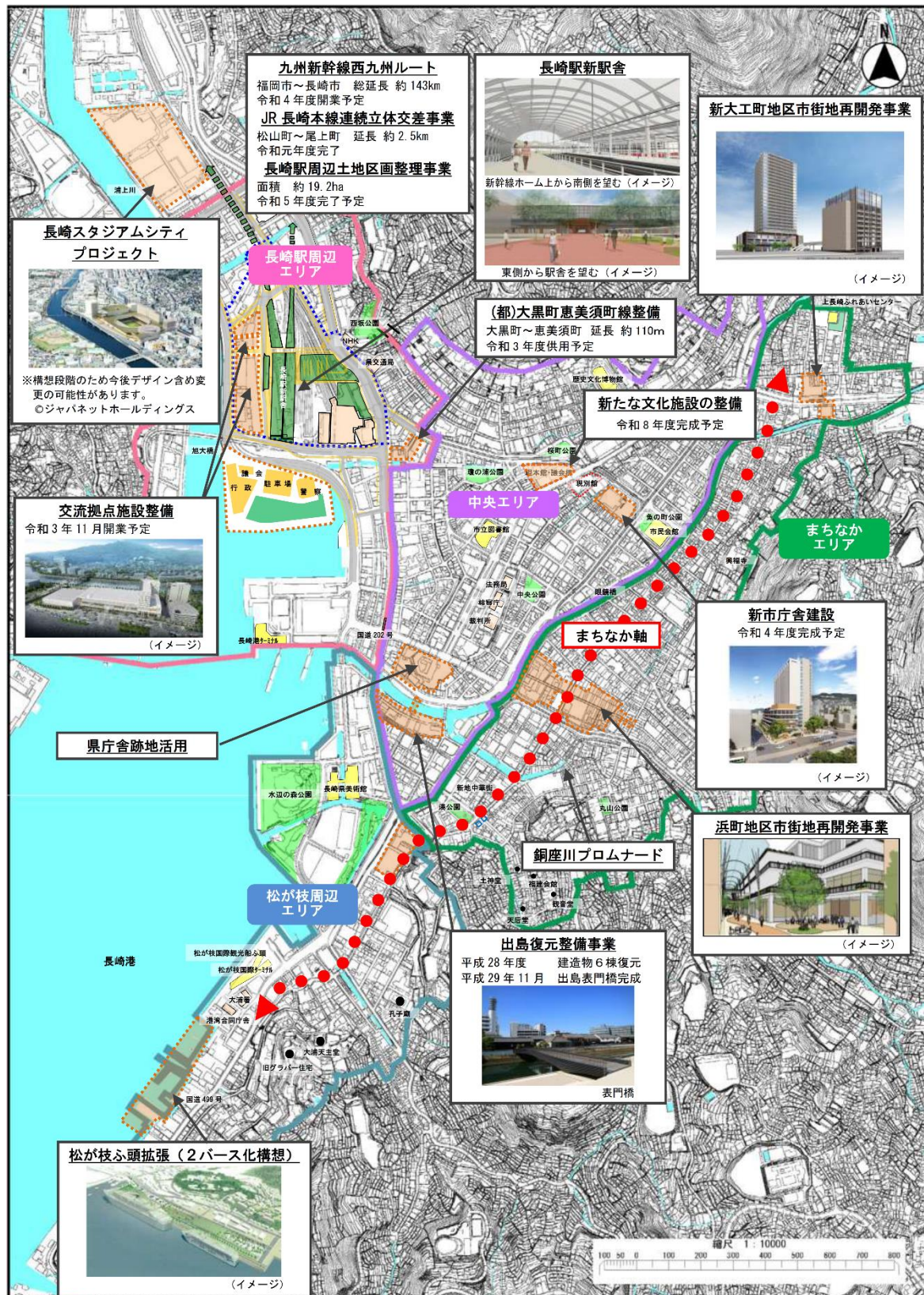


出典：長崎市統計年鑑

（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。

◎都心部・都心周辺部における主要事業



(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。

◎ 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 統合予定 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

第3章 上位計画等の整理

『長崎市公共交通総合計画』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・整合した計画としなければなりません。

そこで、これらの計画における公共交通の位置づけなどについて、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2年度】

「長崎市第四次総合計画（後期基本計画）」は、令和2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。

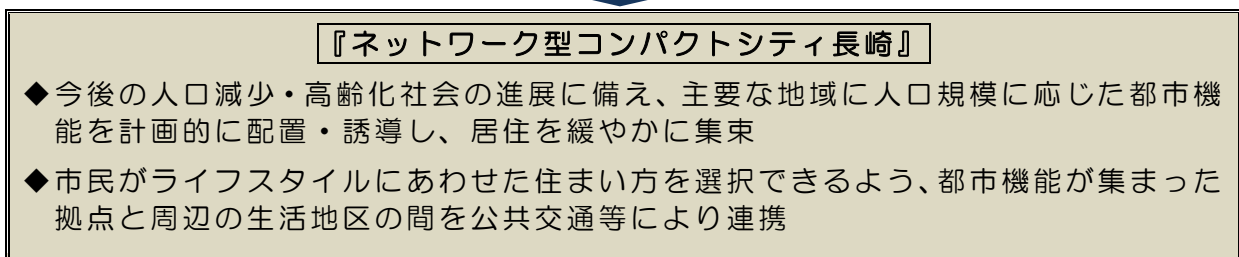
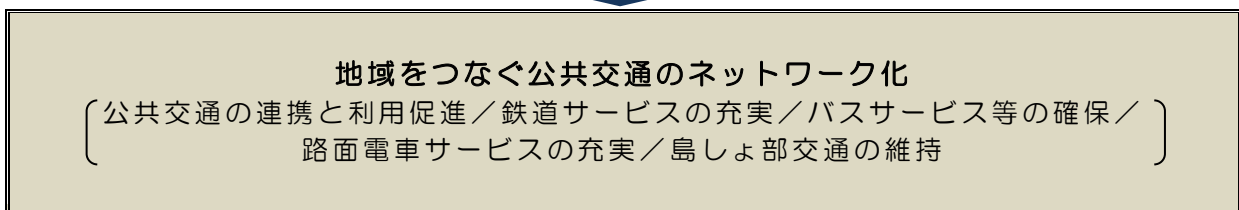
基本施策	個別施策
暮らしやすいコンパクトな市街地を形成します	■ 自然環境と調和した良好な市街地形成を誘導します ・ 取組方針：長崎らしい「コンパクト＋ネットワーク」に向けた計画策定と推進
道路・交通の円滑化を図ります	■ 公共交通の利便性や安全性の向上を図ります ・ 取組方針1：公共交通の維持 ・ 取組方針2：公共交通の利便性向上と利用促進

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基本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』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



3 長崎市立地適正化計画

「長崎市立地適正化計画」は、「長崎市都市計画マスタープラン」で示す「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の都市づくりを具体的に進めていくための計画で、令和 17 年度までを計画期間とし、基本目標 **“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”** を掲げています。

先に整理した「長崎市都市計画マスタープラン」では、都心部・都心周辺部・地域拠点と生活地区の連携強化を図るために、公共交通連携軸が設定され、本計画でも、都市計画マスタープランの考え方にに基づき、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、鉄道や主要なバスルートが公共交通連携軸として設定しています。

基本目標	都市づくりの目標（抜粋）
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	■ 快適で暮らしやすい居住地を形成する都市づくり ・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

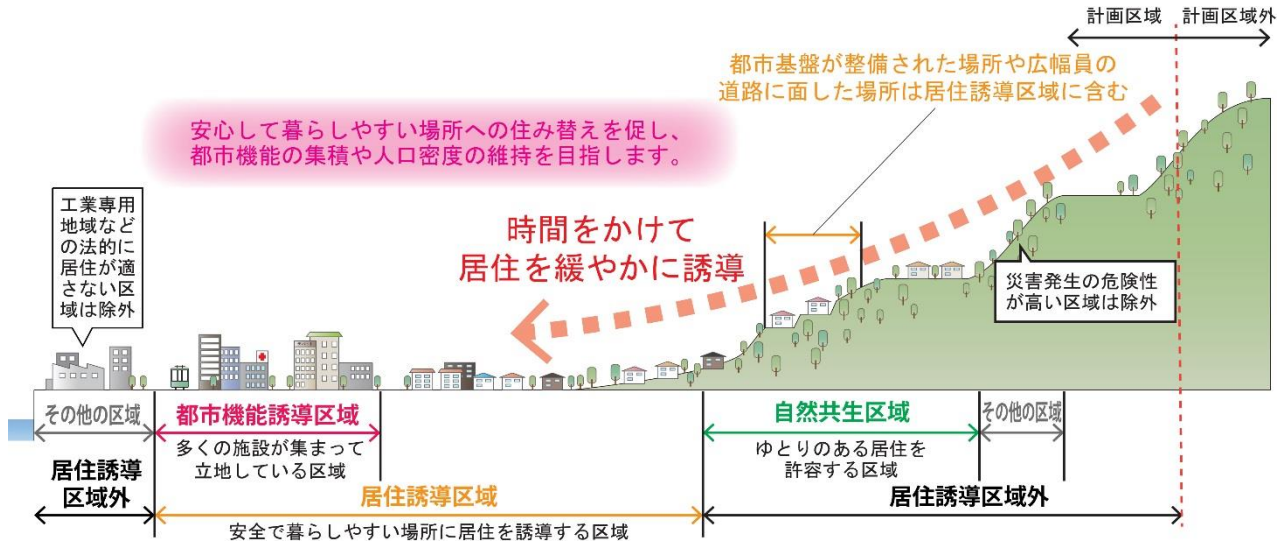
長崎らしい『集約（コンパクト）と連携（ネットワーク）』の都市実現のため、**鉄道や主要なバスルートが公共交通連携軸**として設定

◎ 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	【目指すべき方向性】 ●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	このまま 空き家・空き地が増加し、居住環境が悪化 こうしたい 人口密度が維持され、住みやすい環境

■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

4 関連計画

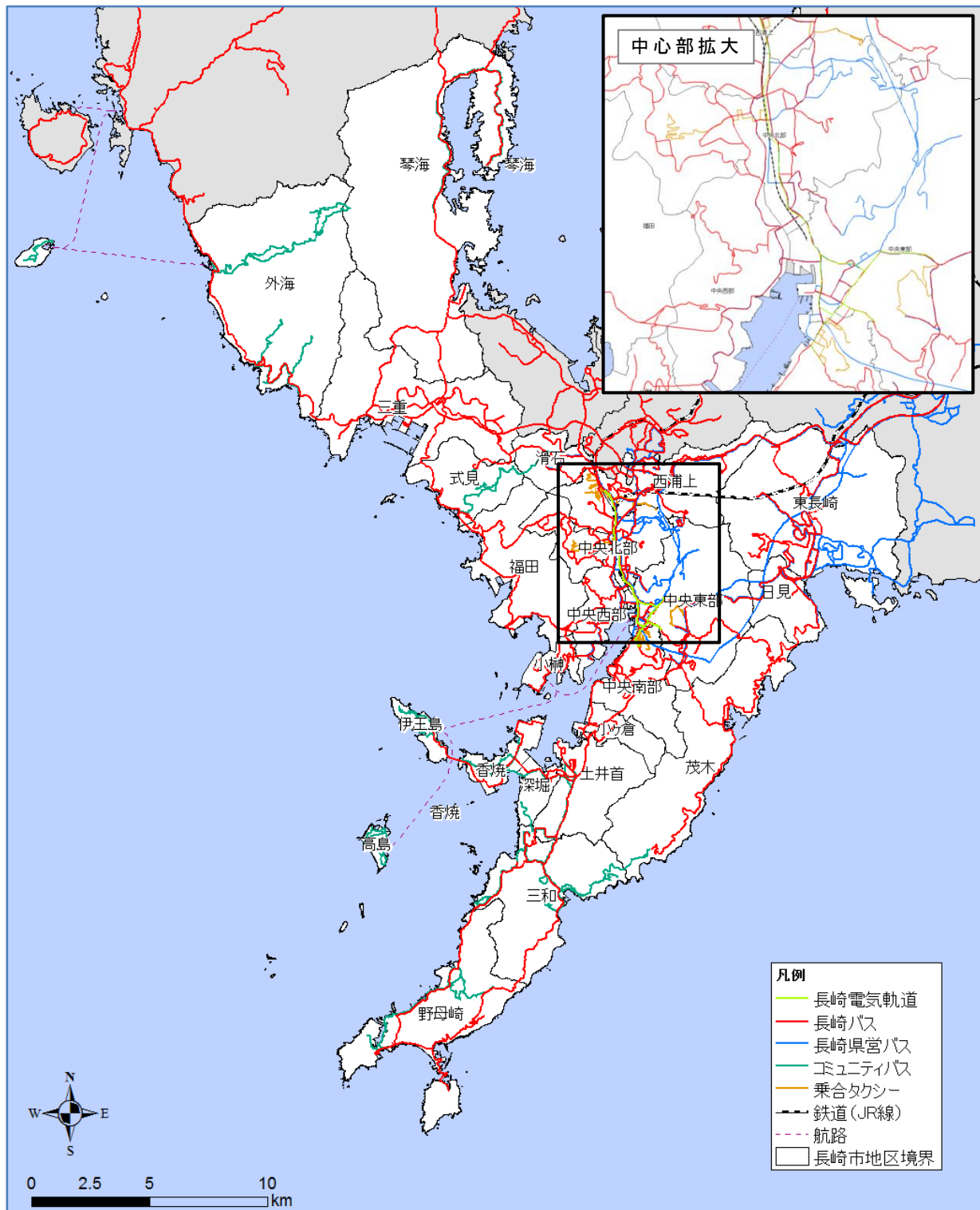
関連計画	施策等（公共交通関連）
■長崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略	●公共交通の利便性向上と確保 ・コミュニティバスや乗合タクシー等の適正な運行 ・離島航路や島内バスの維持 ・公共交通のサービス向上、交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上
■長崎市地域福祉計画・地域福祉活動計画	●公共交通のバリアフリーの推進
■長崎市バリアフリー基本構想	●だれもが利用しやすい旅客施設の整備 ●公共交通車両のバリアフリー化 ●バリアフリー情報の充実
■長崎市第4期障害者基本計画	●障害者が地域で安全に心して暮らいくこときる生活環境の充実を図るため、公共交通機関等のバリアフリー化の推進
■長崎市中心市街地活性化基本計画	●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
■長崎市地球温暖化対策実行計画	●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
■長崎市観光振興計画2020	●空港、駅等の交通拠点から観光地へのアクセスや地域間周遊の利便性向上を図る
■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	●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

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、北部地域の琴海地区では「デマンド交通」を運行していますが、特に、路線バスは、市域一帯をカバーし、本市の主要な公共交通機関となっています。

◎長崎市の公共交通路線網



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 55%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。

◎ 公共交通路線の徒歩圏人口カバー率（H26）

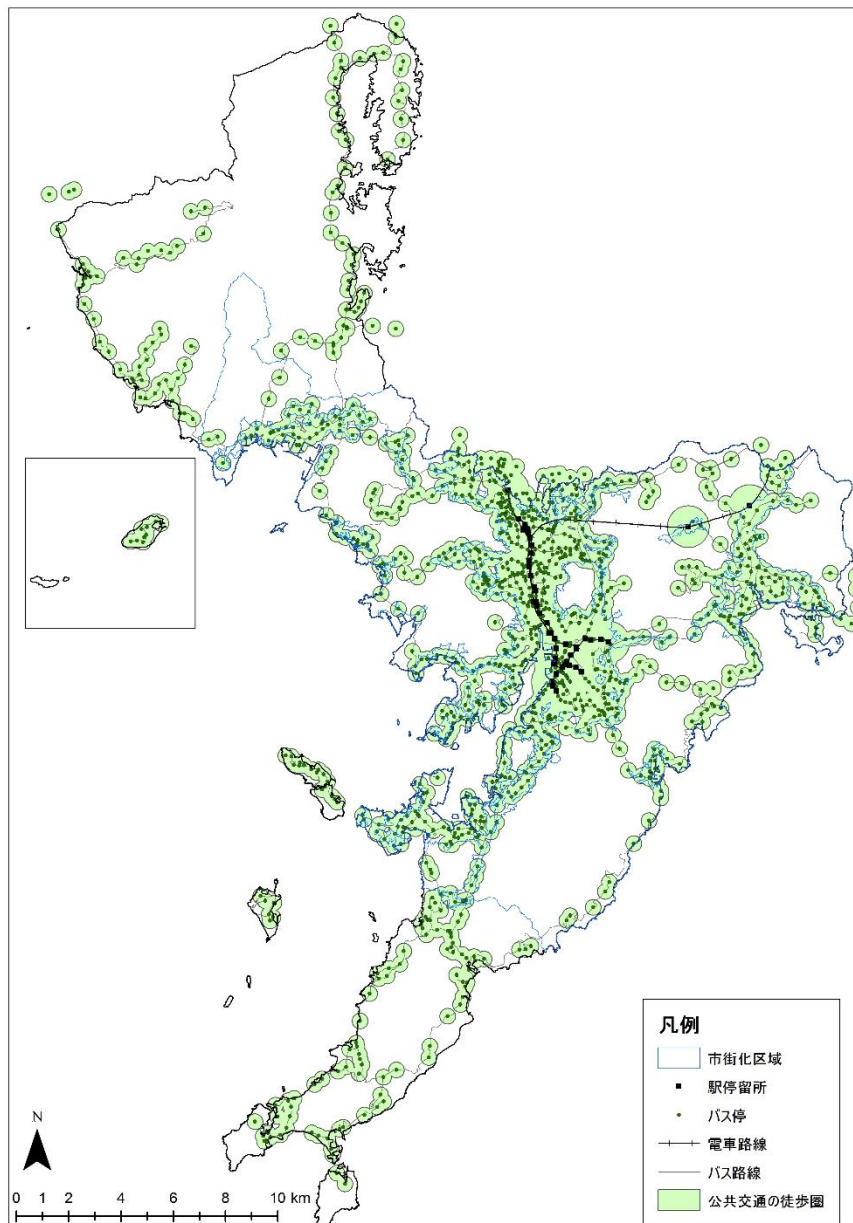
区 分		カバー率（％）
全 国 平 均		55
地方都市圏	政令市	72
	概ね 50 万人	58
	概ね 30 万人	40
長 崎 市		80

※ 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

出典：「都市構造の評価に関するハンドブック」国土交通省

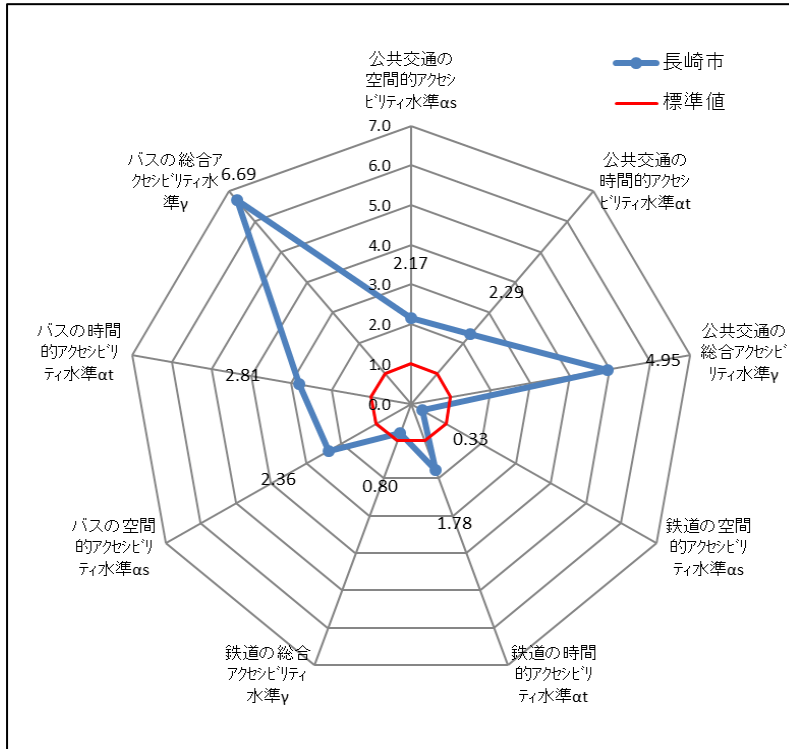
◎ 公共交通機関のカバー状況



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っており、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。

◎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】

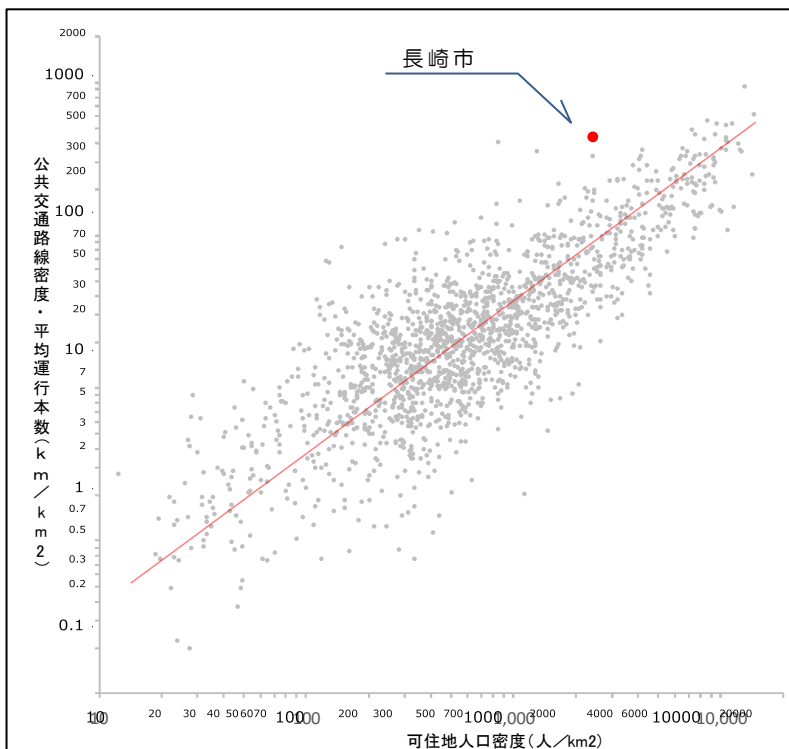
運行路線の多少の水準

【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）

◎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

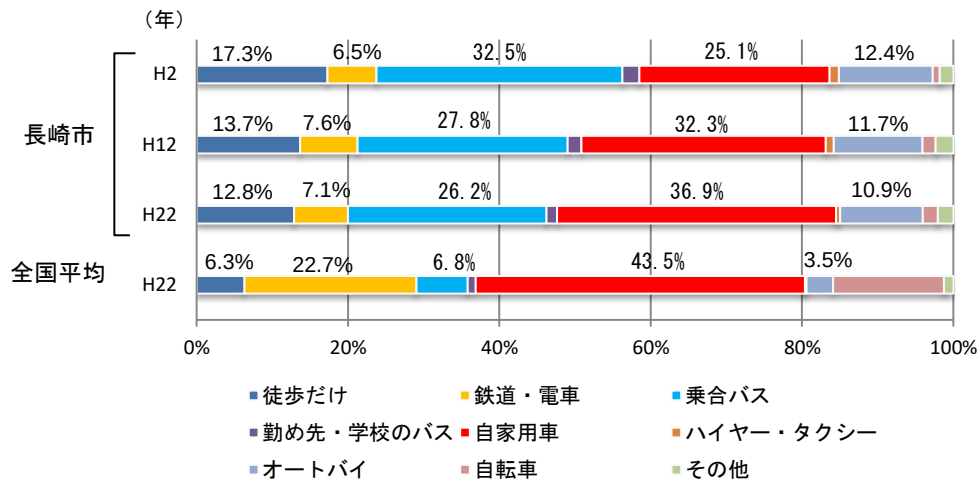
出典：サービスのアクセシビリティ指標（国土交通省試算値）

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。

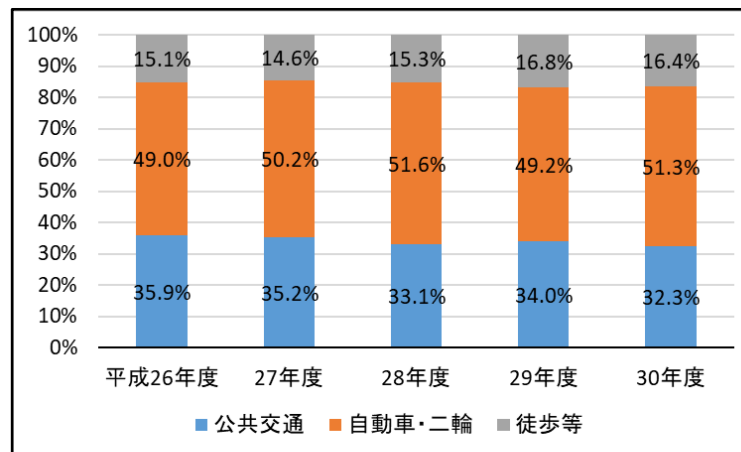
また、市民全体の主要な利用交通手段で、特に 65 歳以上は、公共交通機関の利用率が減少し、自家用車の利用率が増加している傾向にあります。

◎通勤・通学者（15 歳以上）の交通手段

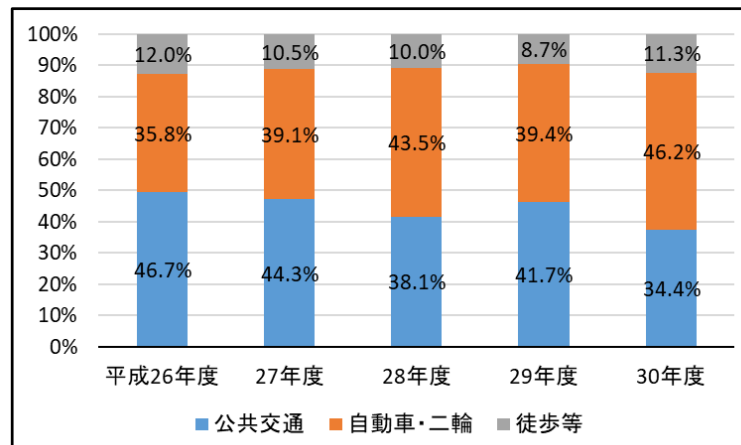


◎市民の利用交通手段

全体



65 歳以上



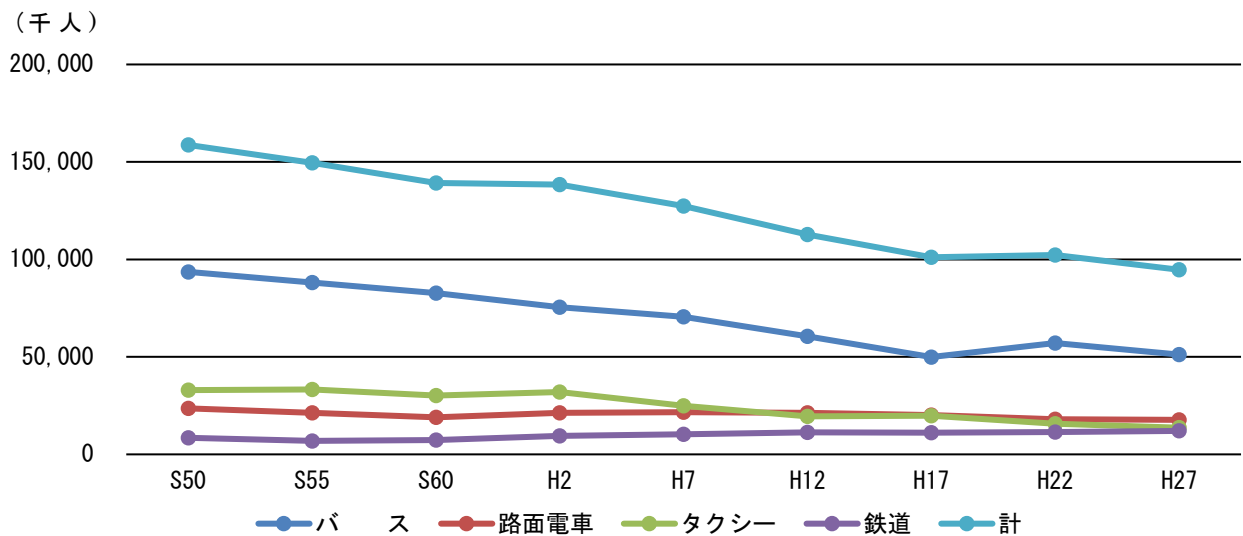
出典：市民意識調査

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。

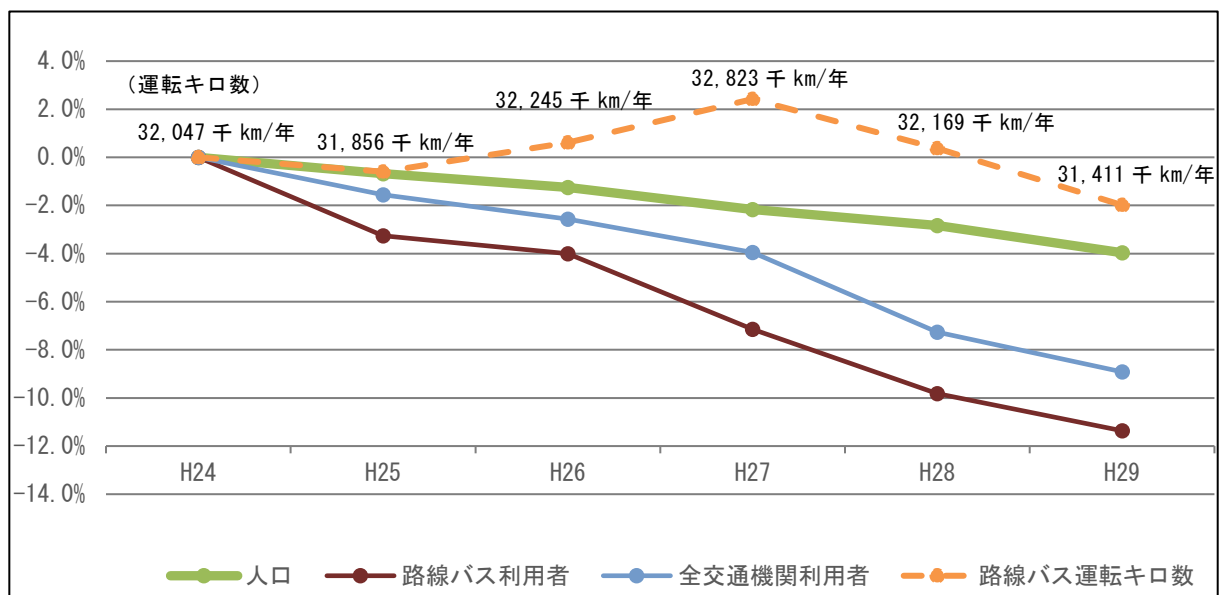
路線バスに限っていえば、総人口の減少率を大きく上回るペースで減少が進んでいますが、運転キロ数は大きく変化しておらず、現時点ではバス事業者の自助努力によりかろうじて路線の維持が図られています。

◎公共交通機関の利用者数の推移



出典：長崎市統計年鑑

◎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（H24＝0.0％）



出典：長崎市統計年鑑

(1) 路線バス

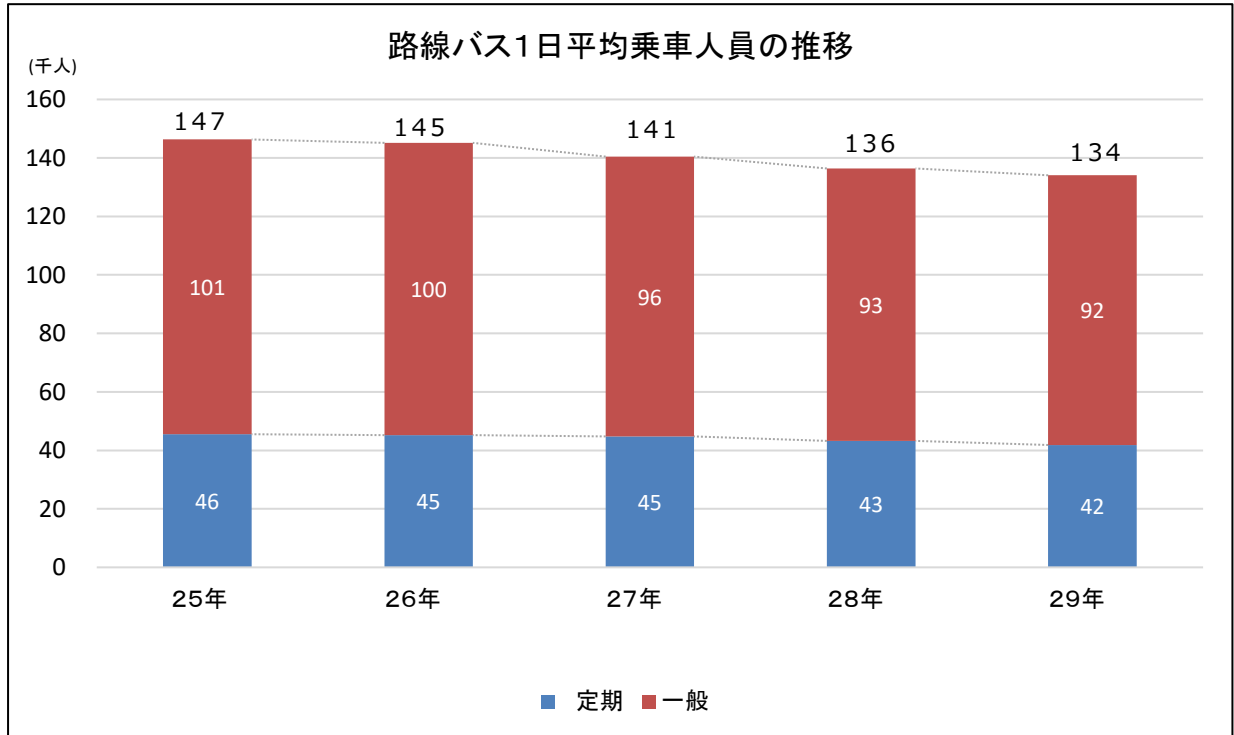
「路線バス」は、ほぼ市内の全域を長崎自動車㈱（長崎バス）と長崎県交通局（県営バス）により運行されています。この他、市内中心部と西海市とを結ぶ路線をさいかい交通㈱（さいかい交通）が、諫早市とを結ぶ路線を長崎県交通局と長崎県営バス（県営バス）が担っています。



1日平均乗車人員は毎年減少し、平成29年には約13万4千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。

◎ 1日平均乗車人員の推移

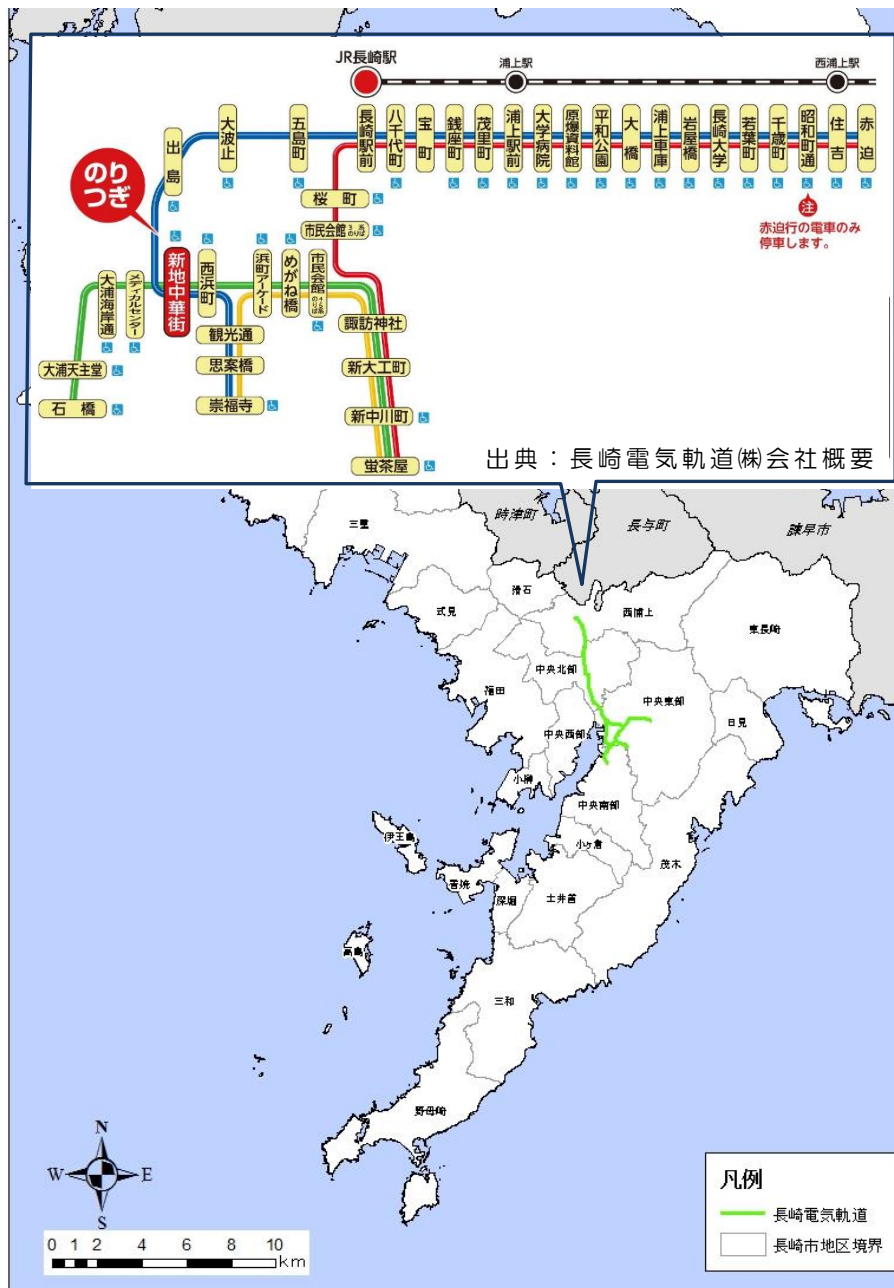


出典：長崎市統計年鑑

(2) 路面電車

「路面電車」は、長崎電気軌道㈱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。

◎ 路面電車路線図



◎ 路面電車運行系統

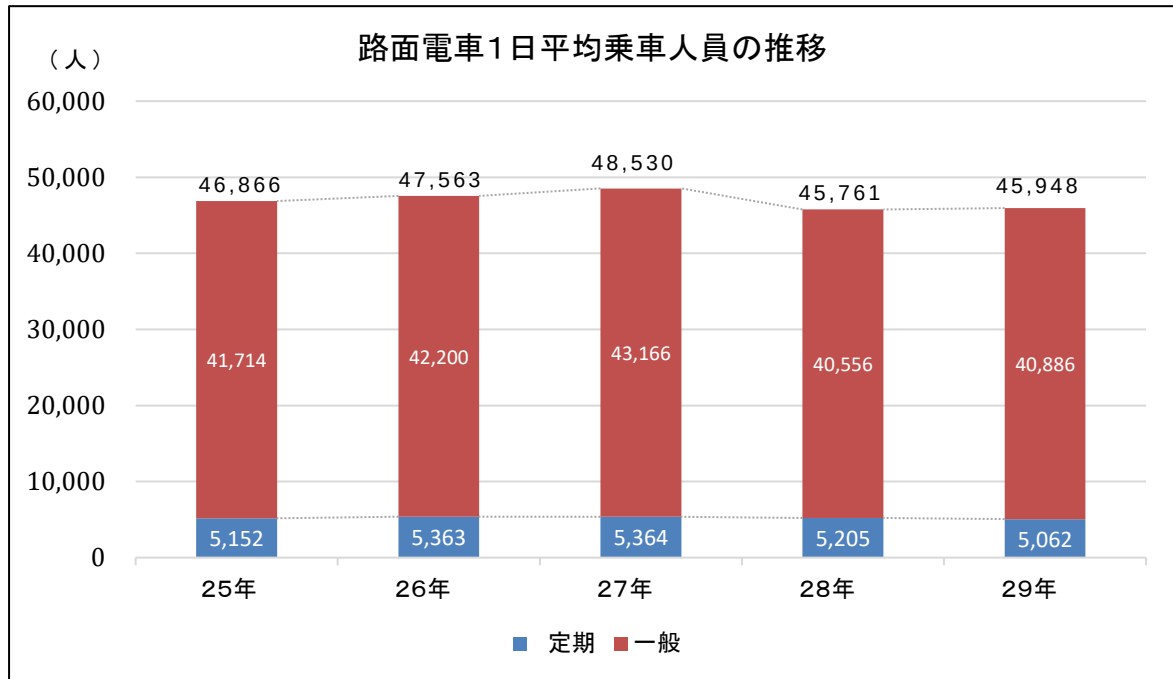
系統	区間	キロ程	所要時間	運行度数	運行間隔
①	赤迫～（西浜町）～崇福寺	7.3	35分	362本	約5分
②	蛸茶屋～（大波止）～赤迫	8.8	43分	1本	深夜最終便
③	赤迫～（桜町）～蛸茶屋	7.4	33分	289本	約6分
④	崇福寺～（浜町アーケード）～蛸茶屋	2.9	16分	104本	約20分
⑤	石橋～（西浜町）～蛸茶屋	3.5	23分	210本	約9分

出典：長崎電気軌道㈱会社概要 2019 年版

1日平均乗車人員は、平成25年から27年にかけて増加傾向にありましたが、その後は減少しています。

また、乗車人員の内訳は、定期利用が約1割、定期外の一般利用が約9割で、ここ数年その傾向はほぼ変わっていません。

◎ 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㈱（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。

1 日平均乗車人員は、全体では 1 万 6 千人程度で推移し、駅別では、長崎駅が最も多く 1 万人を超え、次いで浦上駅の約 2 千 5 百人で、残りの 4 駅は 4 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。

◎ JR 路線図

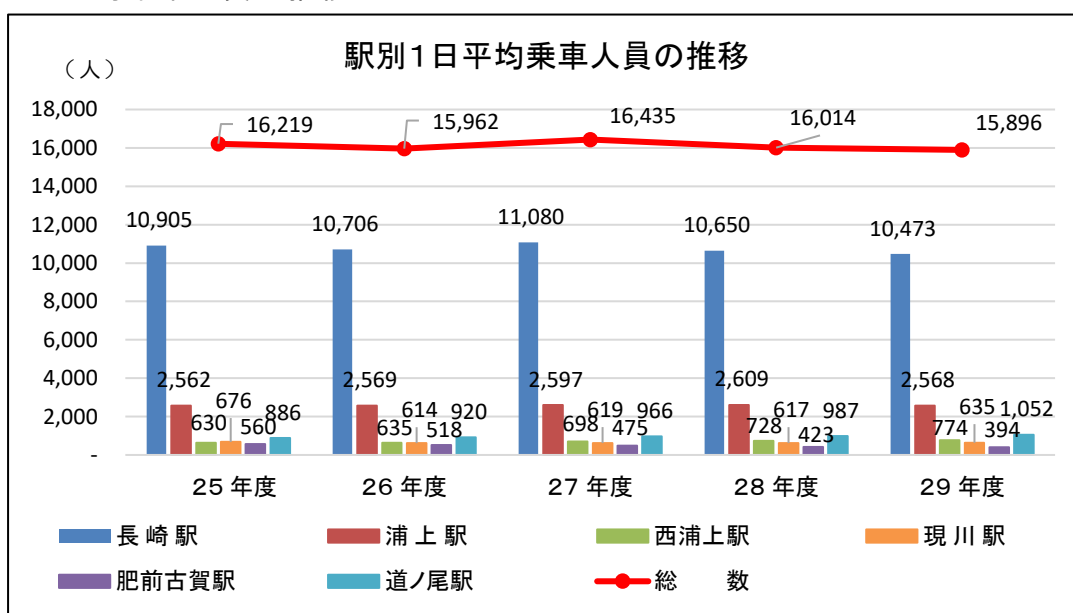


◎ 運行本数（単位：本）（令和元年 10 月現在）

区分	長崎駅	浦上駅	西浦上駅
特急列車	48	48	0
普通列車	115	115	48
計	163	163	48

項目	現川駅	肥前古賀駅	道ノ尾駅
特急列車	0	0	0
普通列車	48	42	48
計	48	42	48

◎ 1 日平均乗車人員の推移

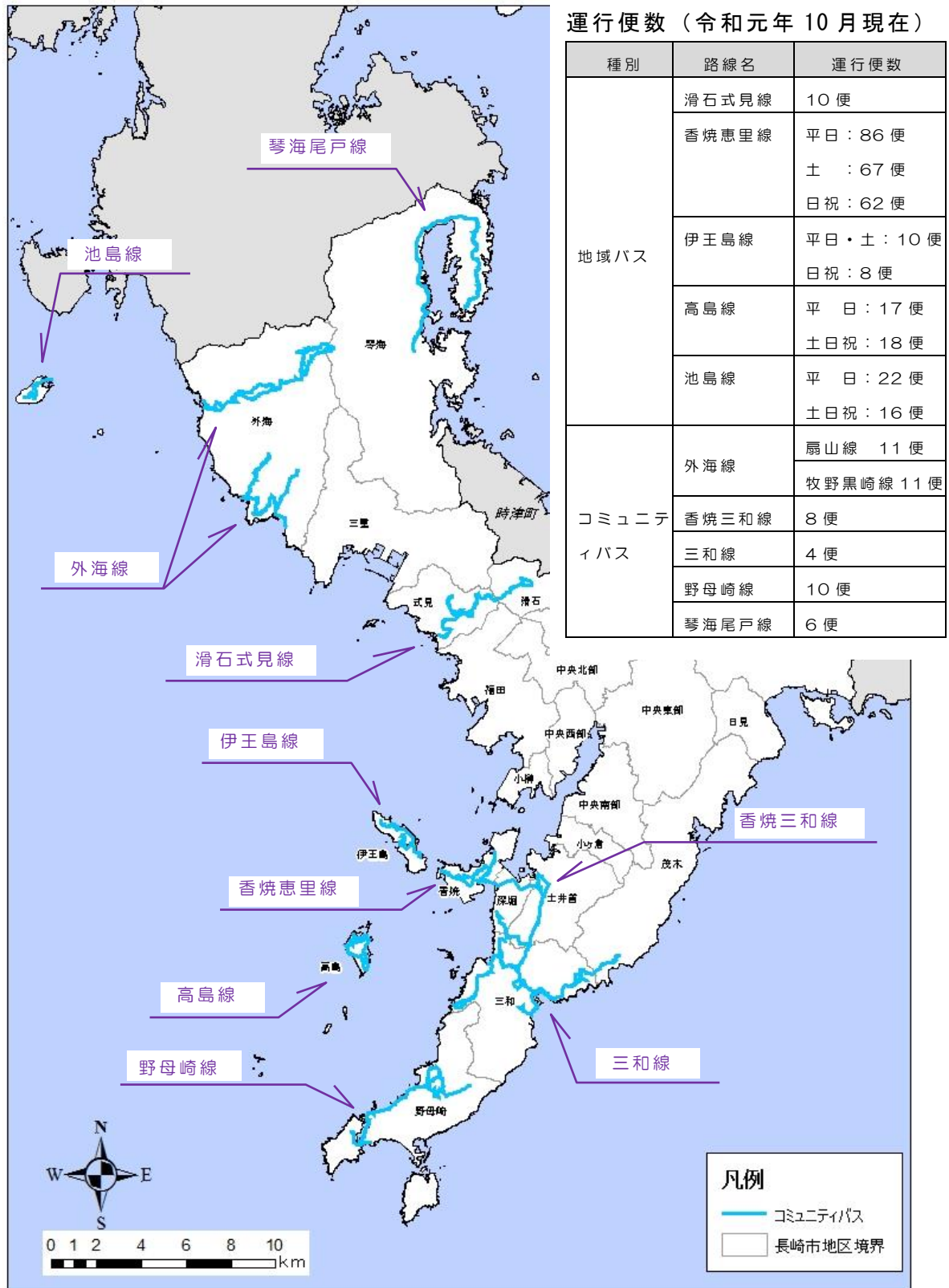


出典：長崎市統計年鑑

(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。

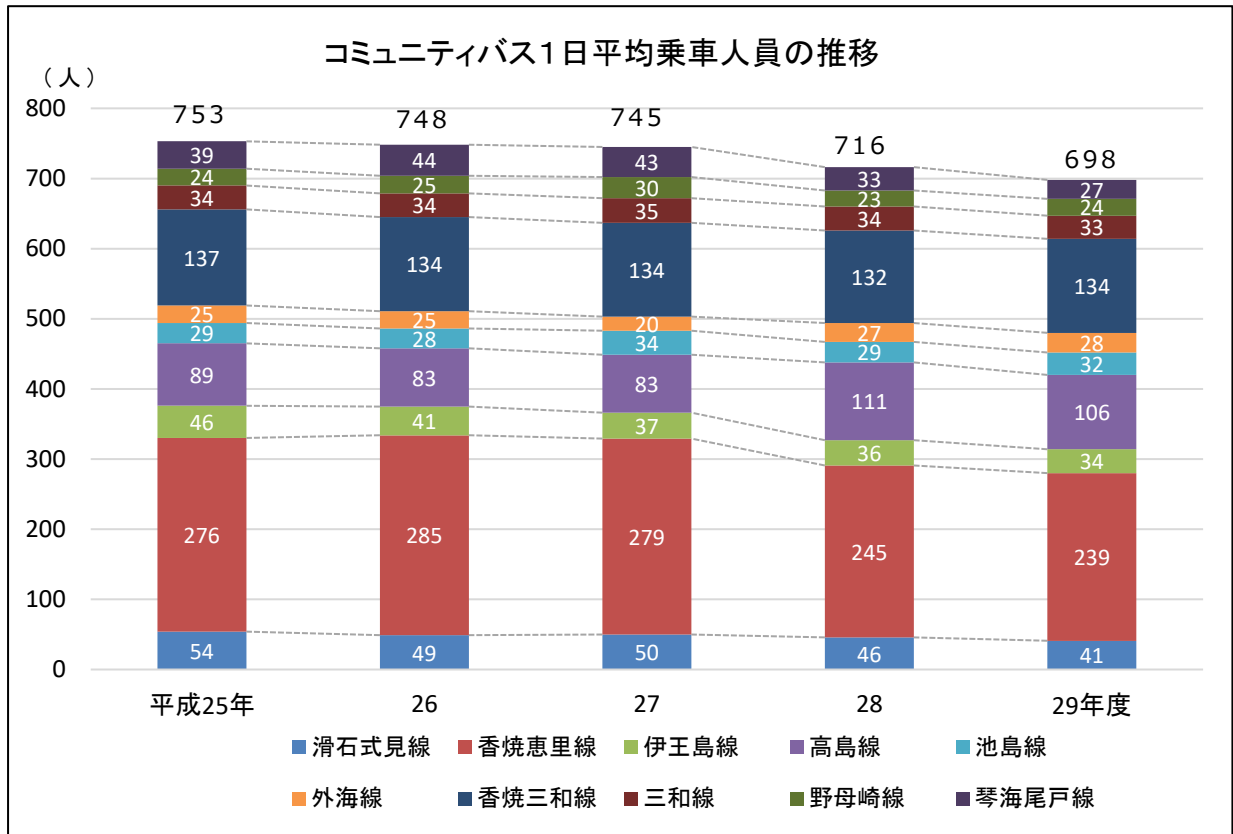
◎コミュニティバス路線図



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。

◎ 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。

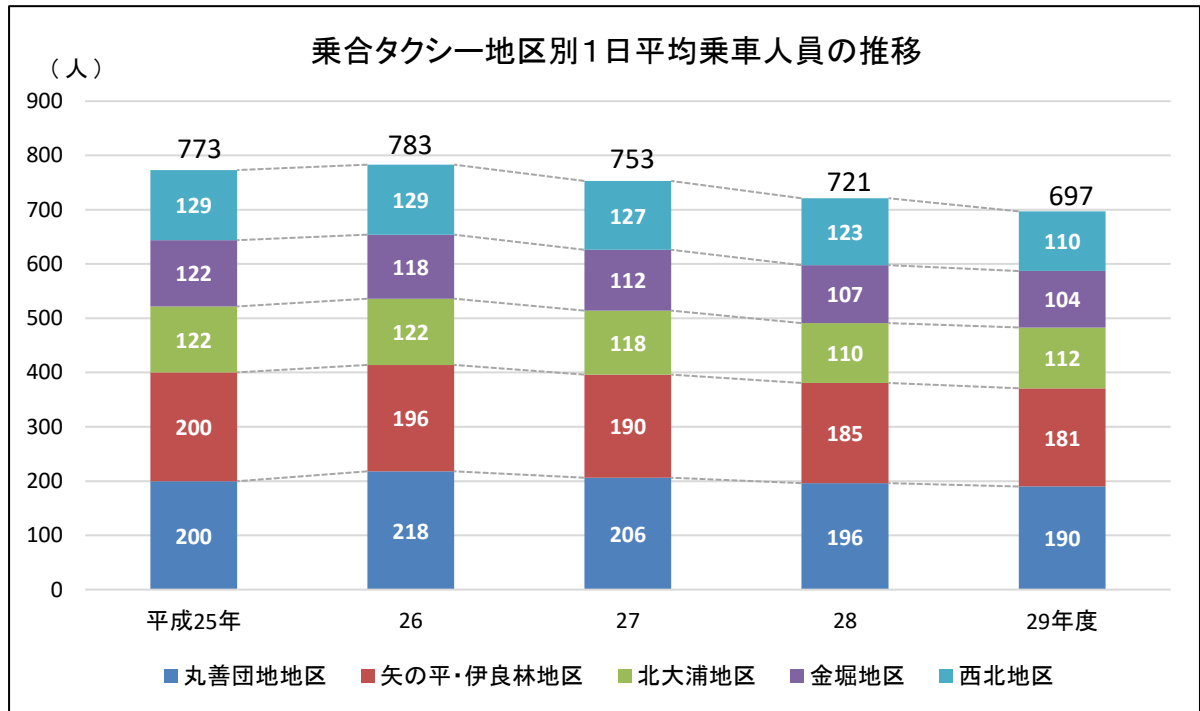
◎乗合タクシー路線図



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人を切るまでに至っています。

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。

◎乗合タクシー地区別1日平均乗車人員の推移

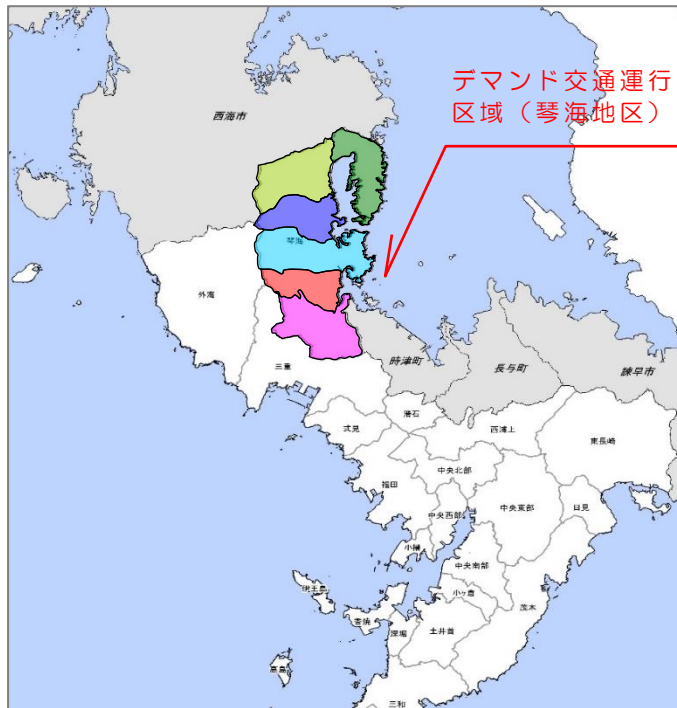


出典：長崎市資料

(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。

◎デマンド交通（琴海地区）運行区域図

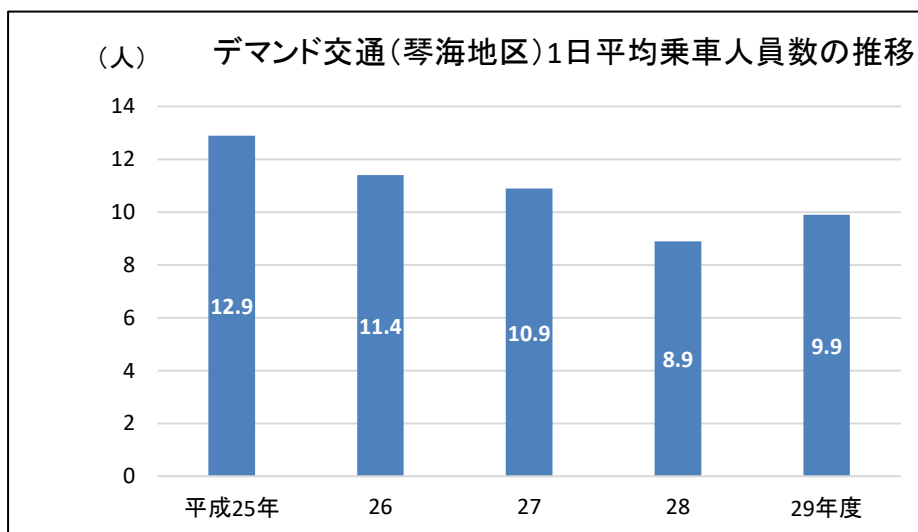


路線名	運行便数
デマンド交通（琴海地区）	8 便

（令和元年 10 月現在）

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ています。

◎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）を結ぶ長崎～伊王島～高島航路、池島と神浦とを結ぶ池島～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ぶ航路は、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・佐世保市を結ぶ航路があり、フェリーや高速船が運航されています。

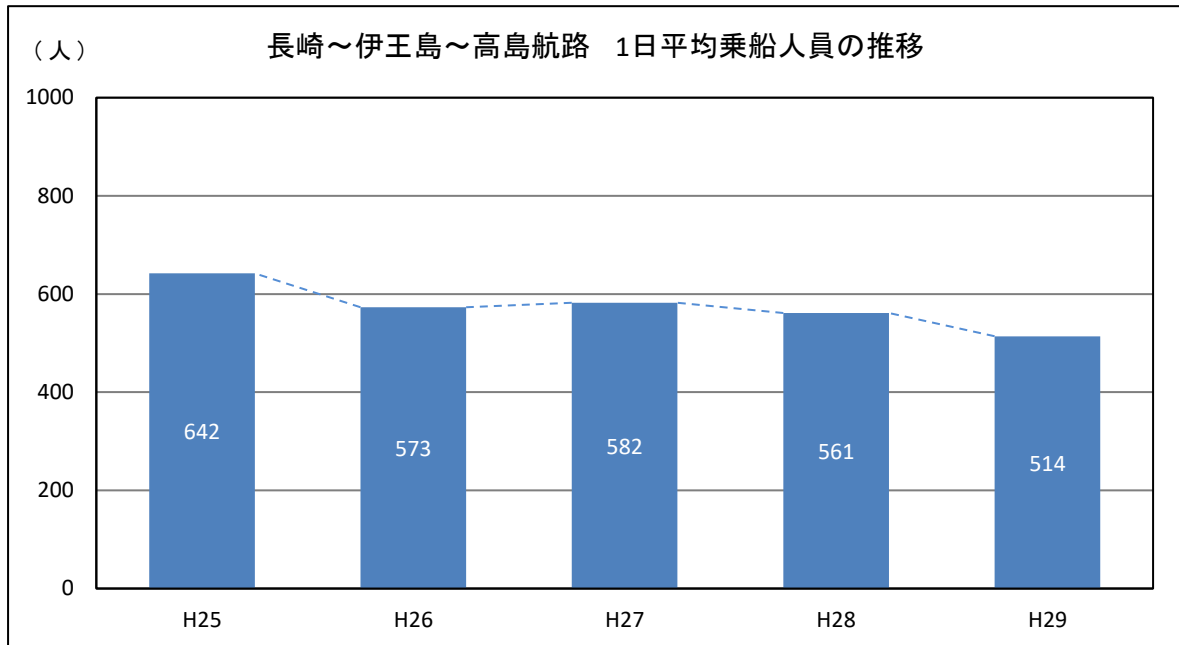
◎離島航路図



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29年は約500人が利用しています。

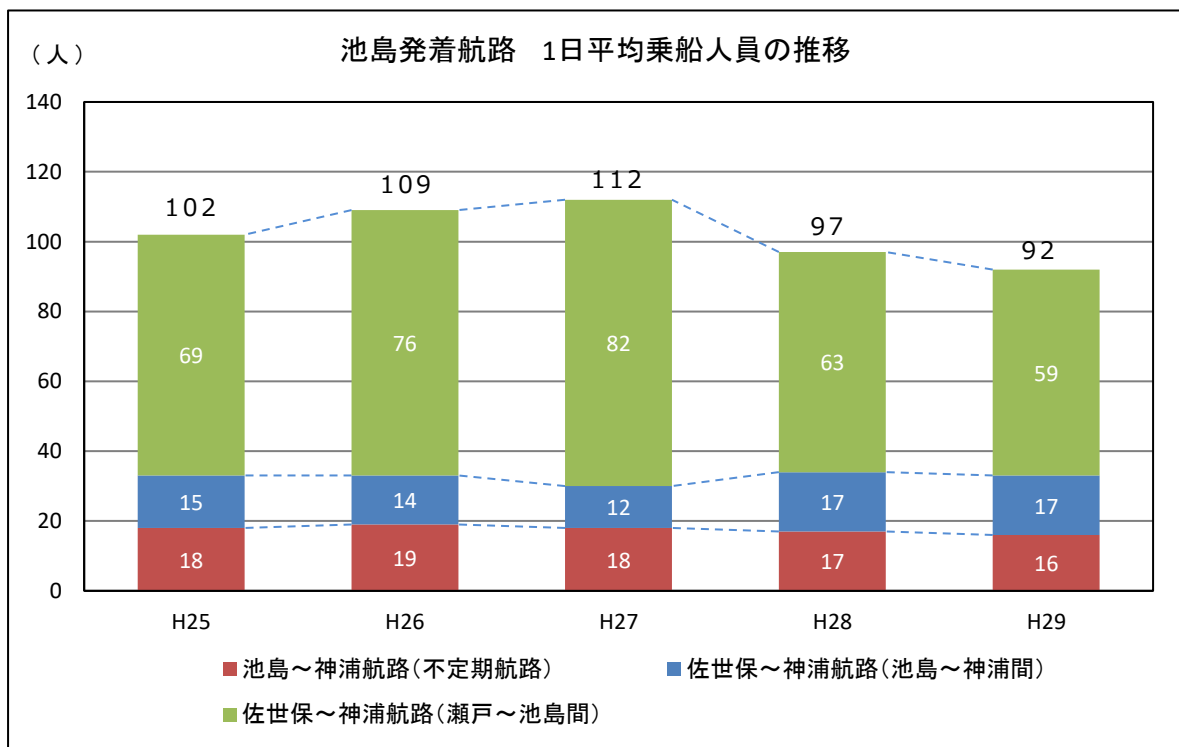
また、池島発着の航路でも近年は減少傾向にあり、平成29年は約90人が利用しています。

◎ 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

◎ 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いますが、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。

◎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28年度)	32万人 (平成30年度)	86万人 (平成30年)	—
平均年齢	51.2歳 (平成30年)	60.1歳 (平成30年)	48.6歳 (平成30年)	42.9歳 (平成30年)

出典：平成30年版交通政策白書（国土交通省）

◎路線バスの1キロあたり賃率（H28年度）

事業者名	1キロあたりの賃率（円/km）
長崎自動車(株)	27.00
さいかい交通(株)	27.00
長崎県営バス (競合区間)	31.50 (27.00)
長崎県営バス(株) (競合区間)	31.50 (27.00)
九州平均	36.37

出典：平成28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

(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。

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 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	・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60歳未満である ・「通院」での利用は、60歳以上が比較的多い
公共交通の利用頻度	・通勤通学が必要となる職種で利用頻度が高い ・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	・路面電車に対しては全般的に良いイメージがある反面、路線バスに対しては、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	・「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、日常的な利用者では「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	・「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	・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	・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、相対的に中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～P11 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 主要地点間の運行便数

	運行便数（往復/日）※
中央～西浦上	1,509
西浦上～時津	302
時津～琴海	140
西浦上～滑石	623
滑石～三重	275
三重～外海	37
中央～式見	85
中央～福田	96
福田～式見	22
中央～小櫛	288
中央～日見	504
日見～東長崎	277
中央～茂木	138
中央～小ヶ倉	673
小ヶ倉～土井首	399
土井首～深堀	175
深堀～香焼	96
香焼～伊王島	10
土井首～三和	178
三和～野母崎	67

※1 平成 28 年度における便数

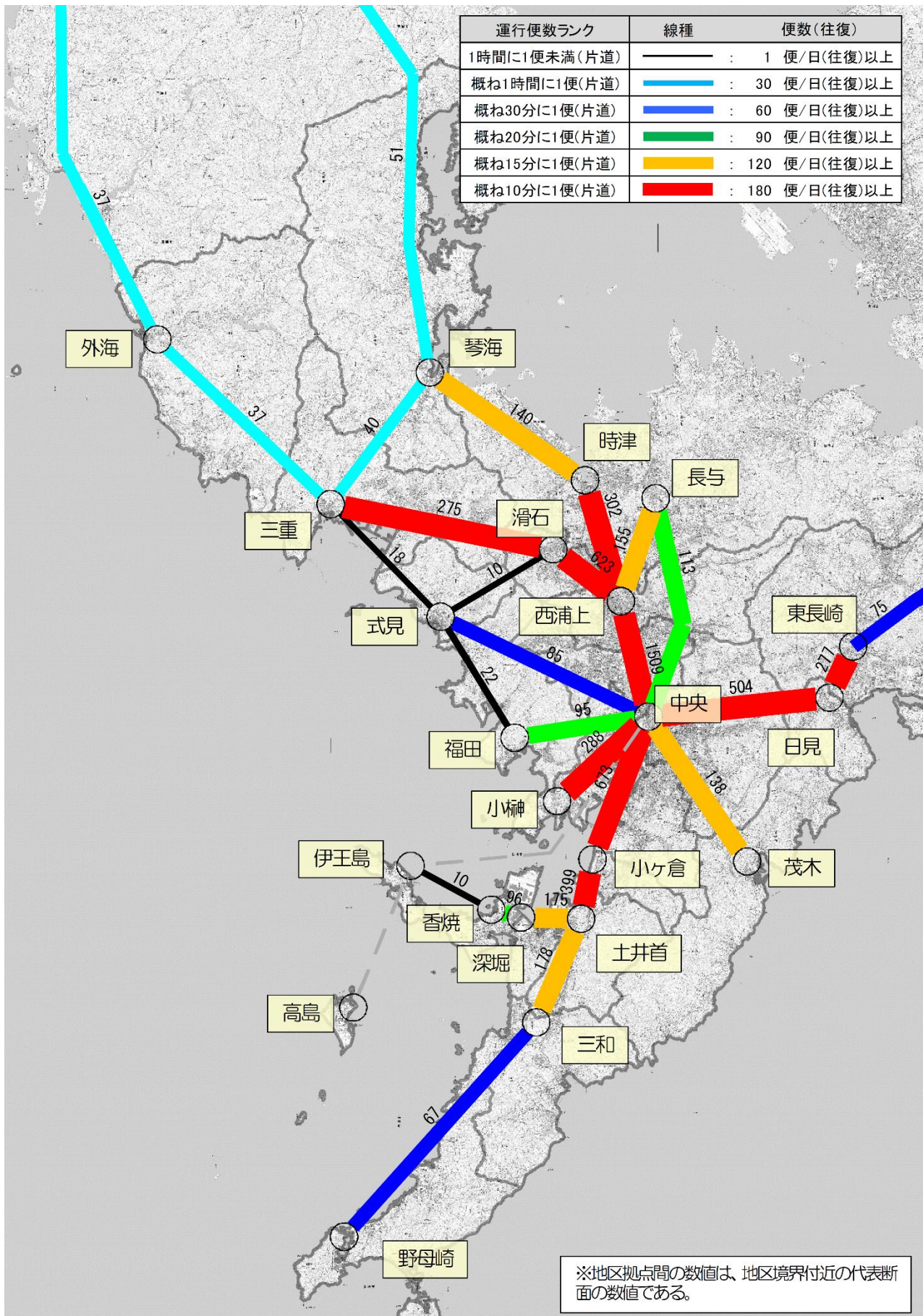


図 主要地点間の運行便数（平日）〔H28〕

※路面電車（長崎電気軌道）、路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の時刻表をもとに算出

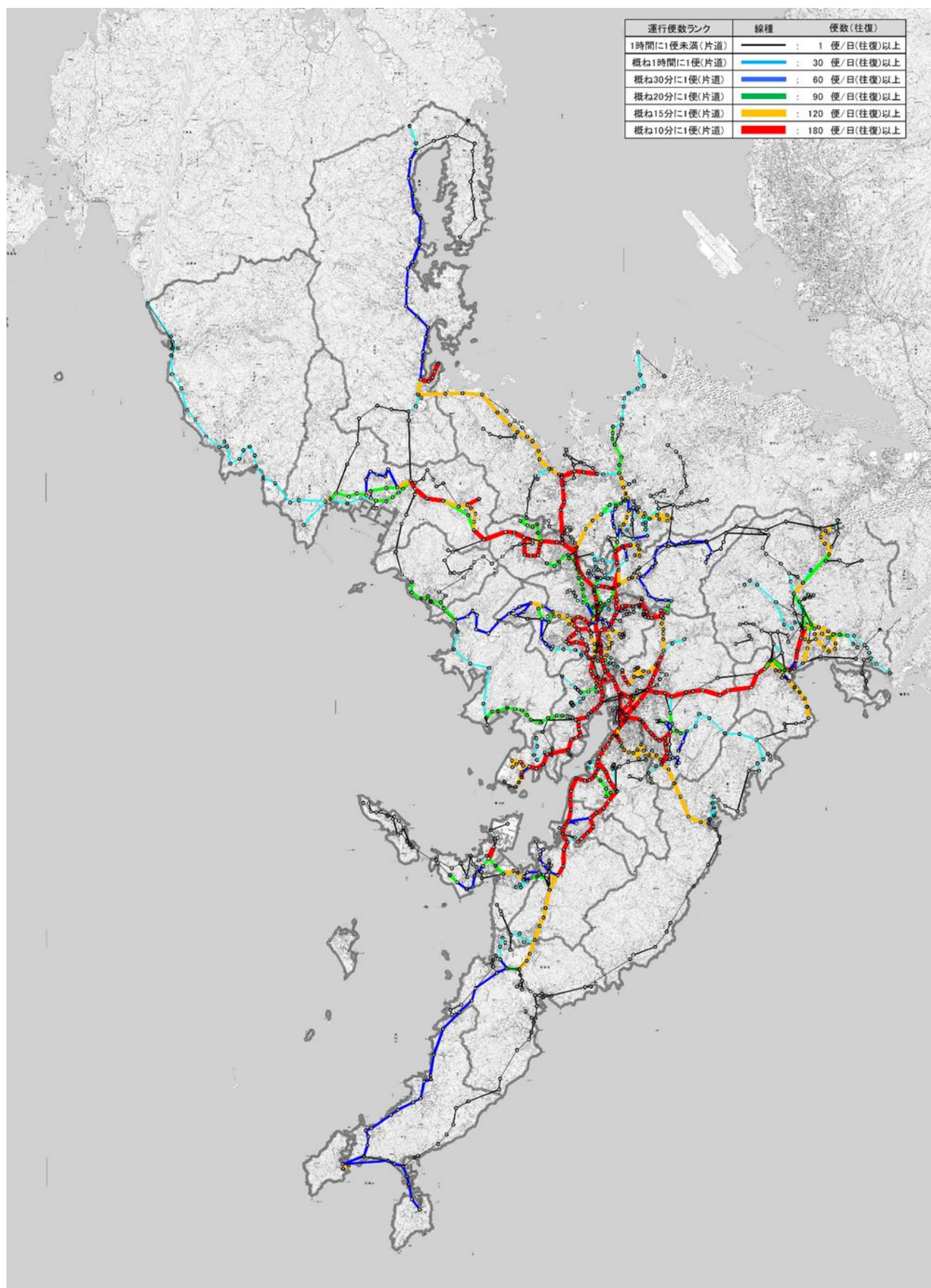


図 運行便数（市内全域・平日）〔H28〕

※路面電車（長崎電気軌道）、路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の時刻表をもとに算出

(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、長崎スマート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、各地区と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、各地区と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中心部や土井首地区の移動もみられますが、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、主に各地区と中央地区方面との間での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中心部までの移動割合と比較して、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。

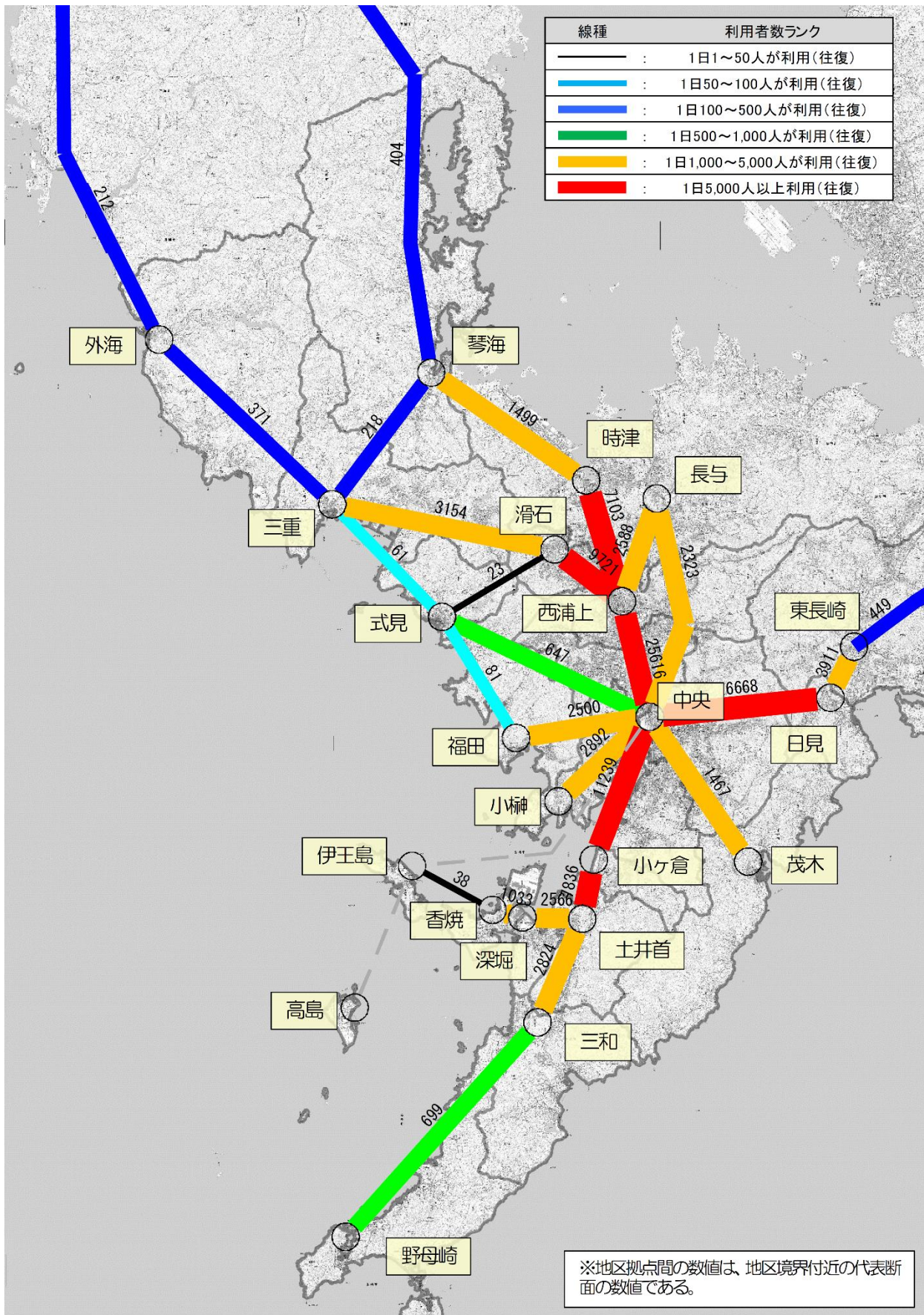


図 主要地点間の公共交通利用者数（平日）〔H28〕

※路面電車（長崎電気軌道）、路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の各社提供データを基に長崎市が独自推計

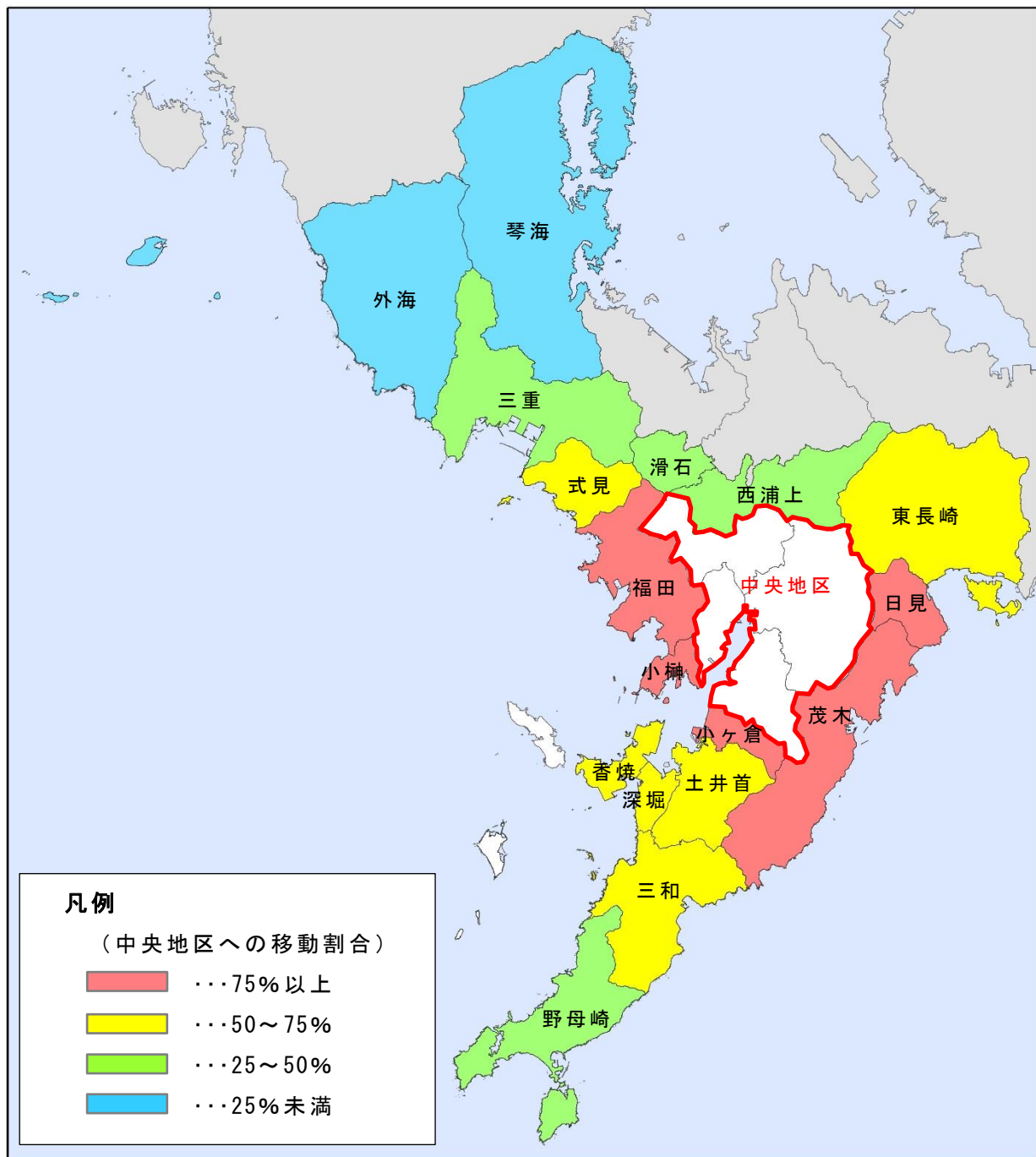


図 路線バス利用者の各地区から中央地区への移動割合〔H28〕

※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）は運行便数の割合が利用者数の割合を上回っていますが、それ以外の時間帯（オフピーク時）は逆転し、ピーク時と比較して輸送力に余裕があると考えられます。
- ・ 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人となっています。

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 時間帯別運行便数及び利用者数の割合比較（長崎バス・長崎県営バス）（平日）

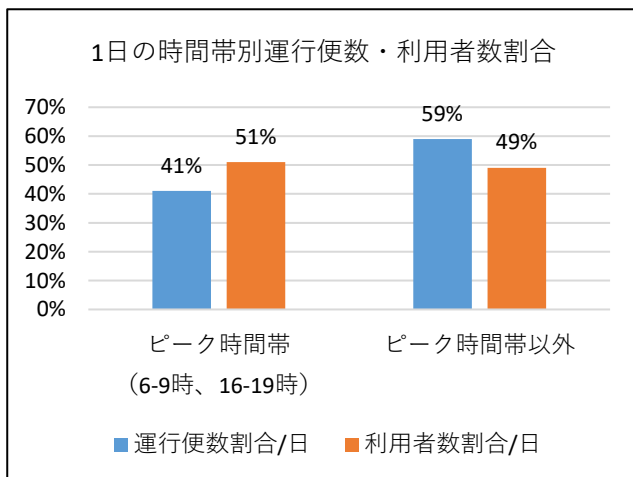


図 時間帯別 1 便あたりの利用者数（長崎バス・長崎県営バス）（平日）

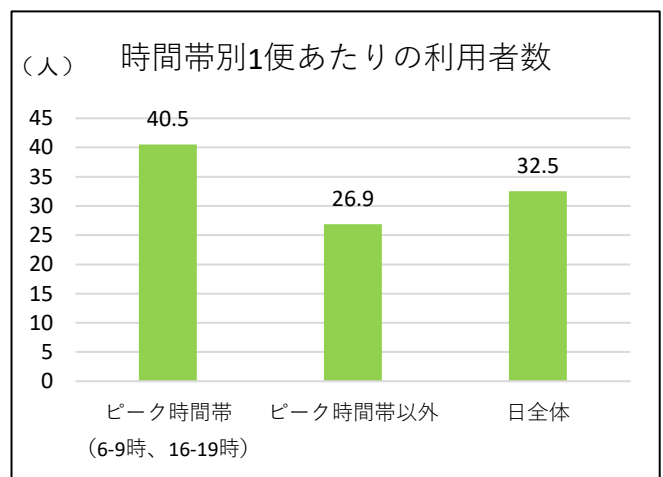


表 時間帯別運行便数、利用者数及び 1 便あたりの利用者数（平日）

	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	3,019便	5,119便
利用者数	85,147人	81,073人	166,220人
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、中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。

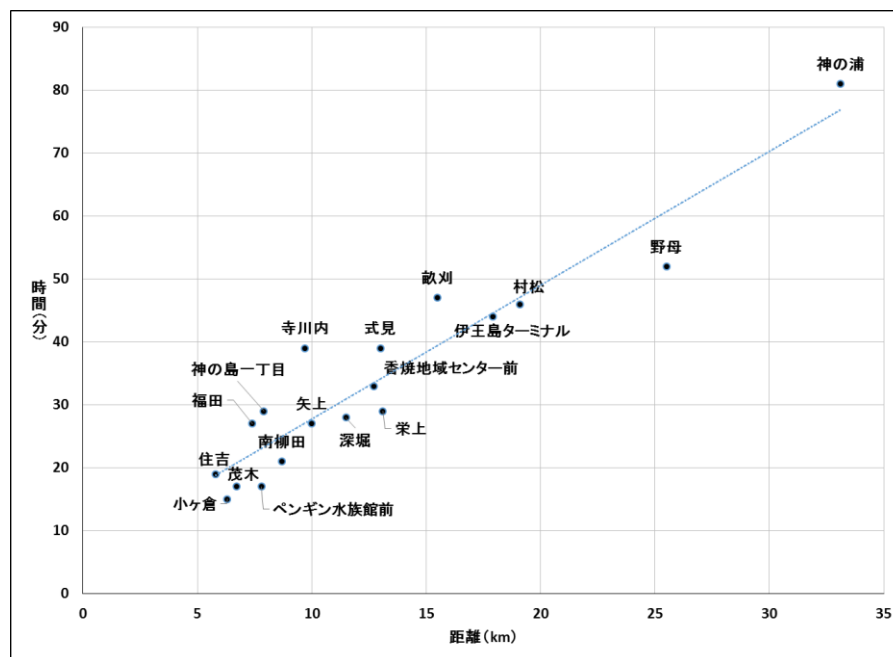


図 中央橋と主要地点のバス停間の最短距離と所要時間

※路線バスの時刻表をもとに算出

表 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幹線です。
- ・ 収支バランスがやや不安定（収支率が概ね 0.5～1.0）であるのは、主に郊外部を結ぶ路線です。
- ・ 収支バランスがとれていない（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 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	1,509	25,616	1.43
西浦上～時津	302	7,103	2.11
時津～琴海	140	1,499	0.95
西浦上～滑石	623	9,721	1.29
滑石～三重	275	3,154	0.95
三重～外海	37	371	0.79
中央～式見	85	647	0.68
中央～福田	96	2,560	2.24
福田～式見	22	81	0.25
中央～小櫛	288	2,892	0.84
中央～日見	504	6,668	0.88
日見～東長崎	277	3,911	0.89
中央～茂木	138	1,467	0.86
中央～小ヶ倉	673	11,239	2.01
小ヶ倉～土井首	399	7,836	1.82
土井首～深堀	175	2,566	1.42
深堀～香焼	96	1,033	0.94
香焼～伊王島	10	38	0.35
土井首～三和	178	2,824	1.36
三和～野母崎	67	699	0.91

※1 平成 28 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は運行便数も少なく設定されていますが、それでも収支バランスが取れていません。

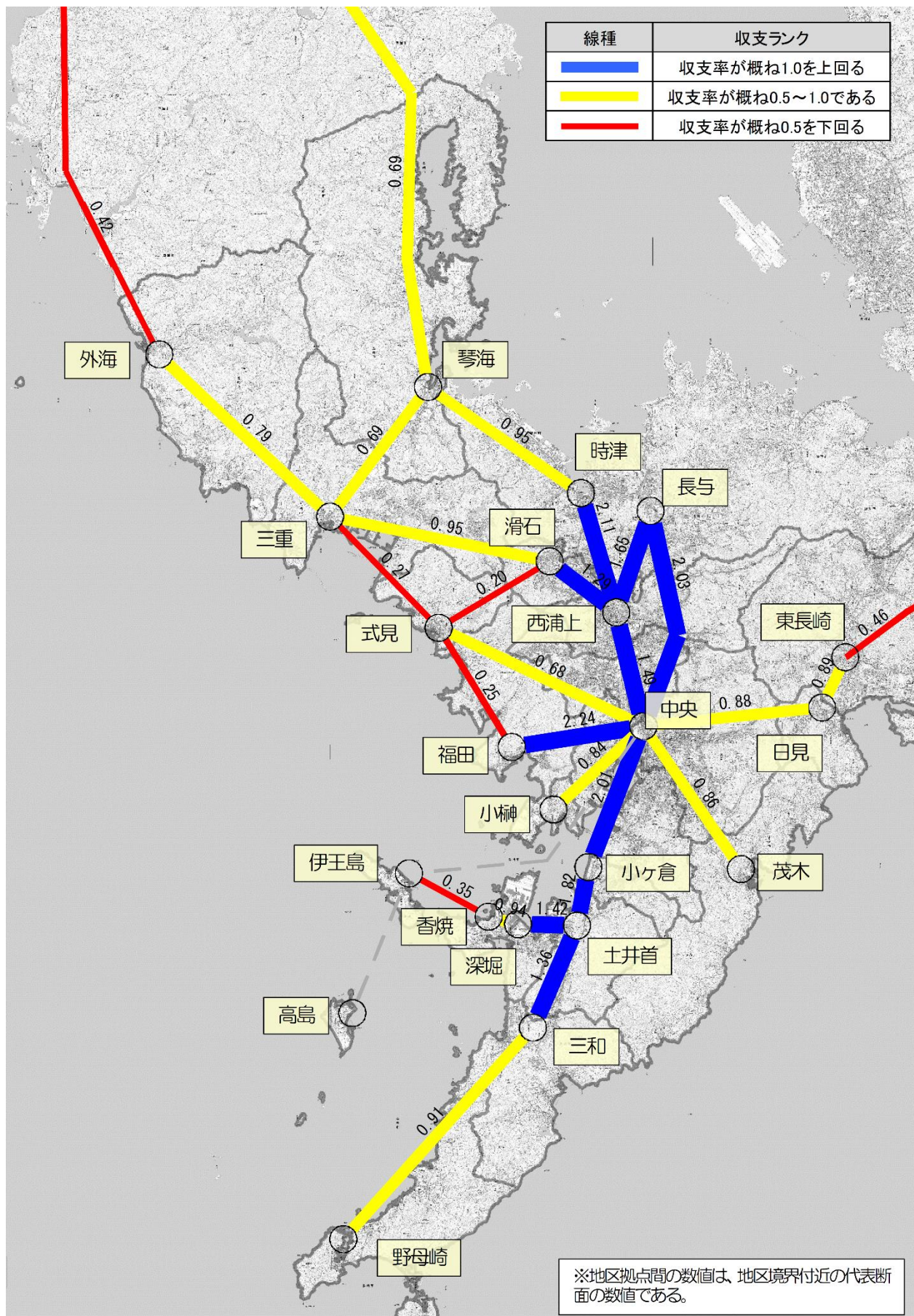


図 主要地点間の収支状況 (H28)

※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

（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 0.8 程度とやや不安定で市の補助金により運行が維持されていますが、コミュニティバスに比べると収支率は高い状況にあります。また、運行地区によって収支率に差があります。
- 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・航路のほとんどは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。

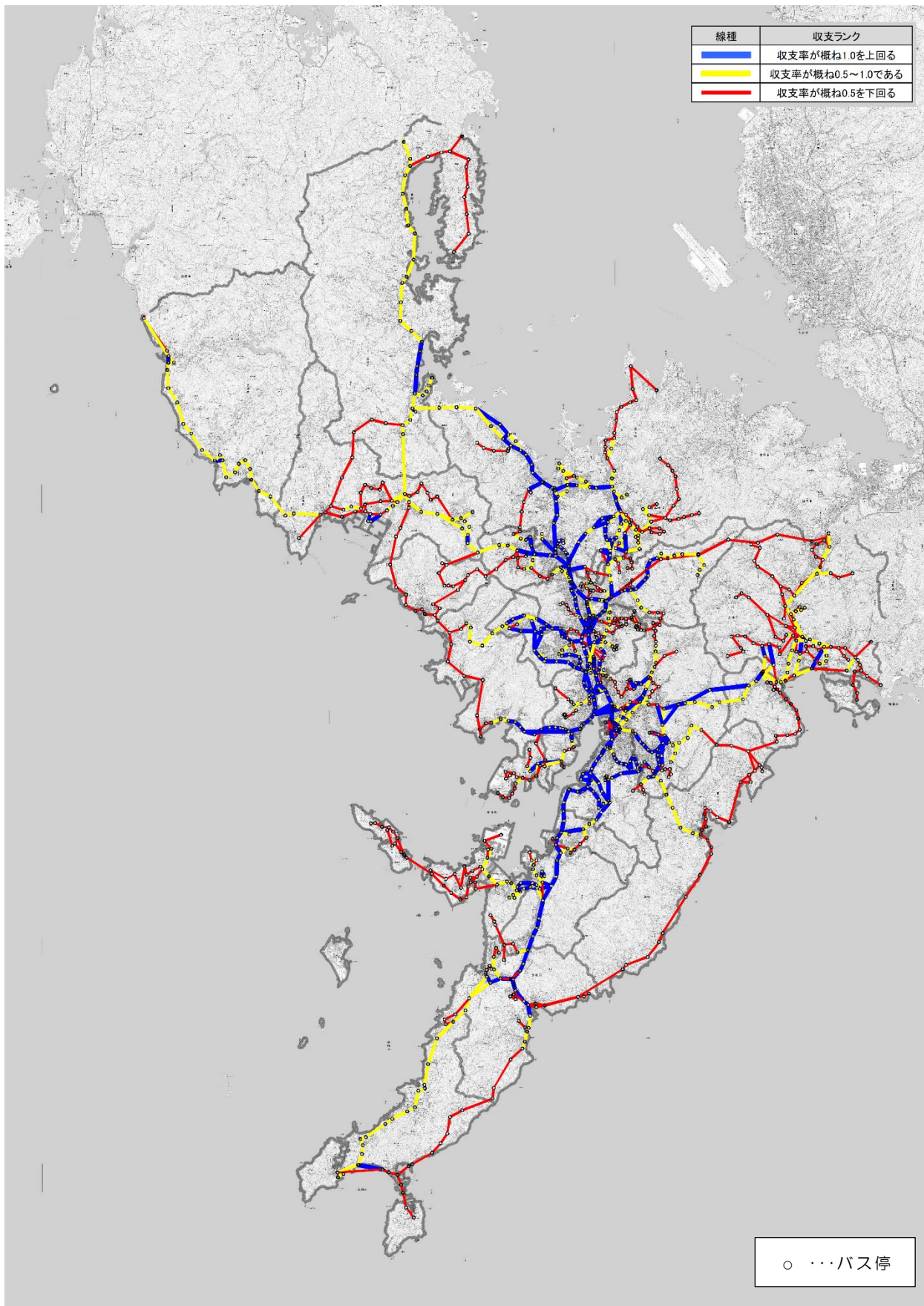


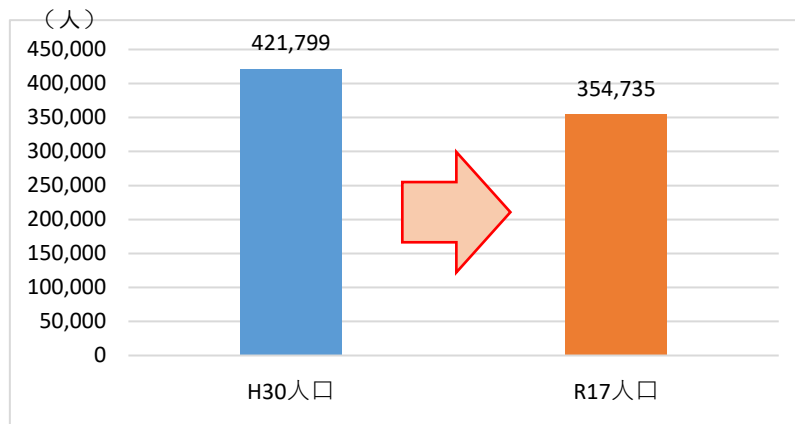
図 運行区間の収支状況（H28）

※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) 長崎市の将来推計人口

本計画の目標年次（令和17年度）には、長崎市全体で人口が1割程度減少することが見込まれています。



出典：H30.12 住民基本台帳、R17：国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

図 長崎市の将来推計人口

(2) 主要地点間の将来利用者減少率（推計値）

長崎市の将来における公共交通利用状況を把握するため、将来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。

- 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、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。
- 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。
- 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。

全体的に公共交通利用者が減少し、特に南部地域、中央地域の式見地区と福田地区、北部地域の外海地区の減少率が高くなることが想定されます。

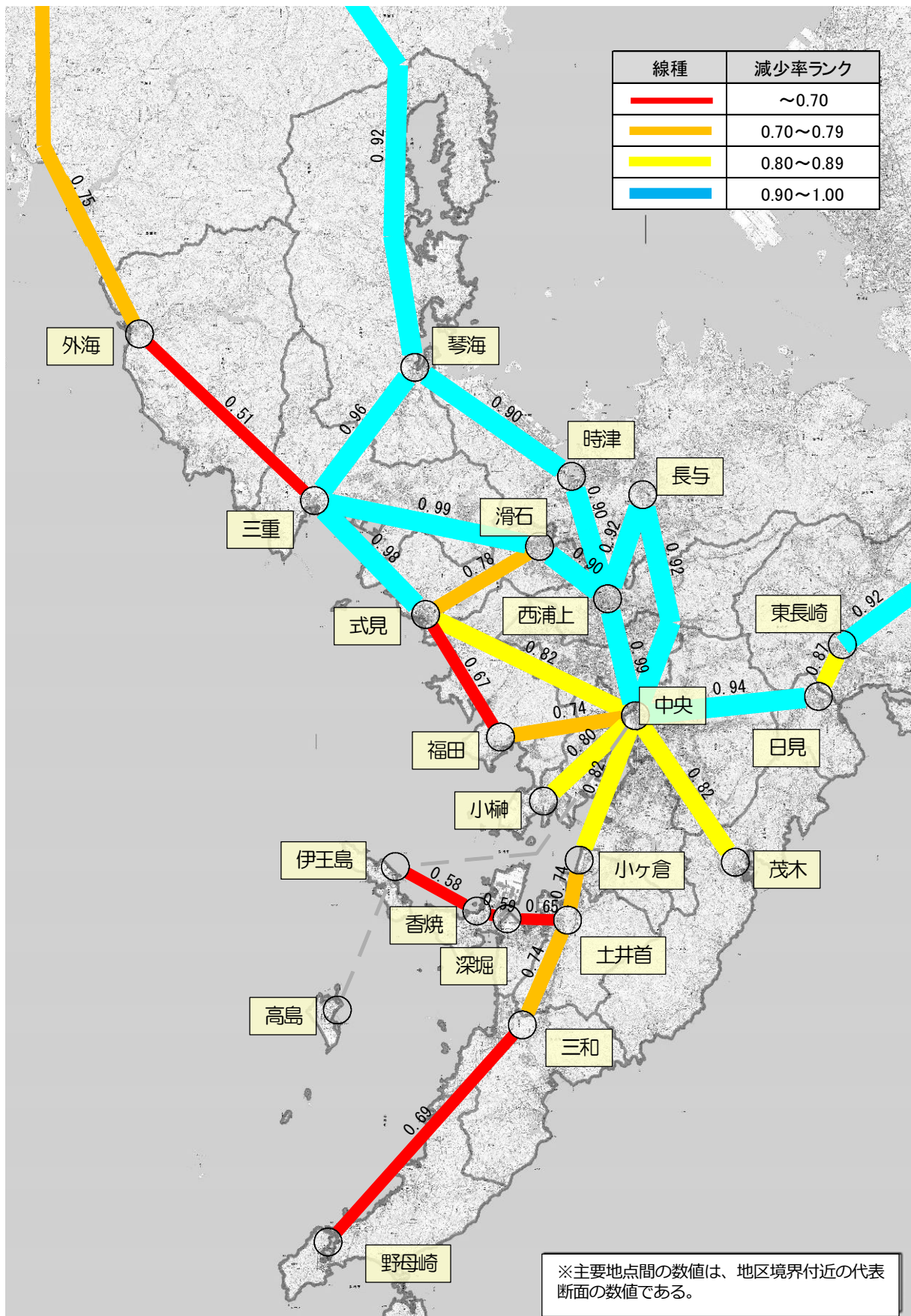


図 主要地点間の公共交通利用者減少率（人口減少率ベース推計値）（R17）

※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）

将来利用者減少（推計値）に対して、現在の運行便数と運賃（賃率）を変更しない場合で算出した主要地点間の収支率は次ページのとおりとなり、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33億円程度の減収が見込まれます。

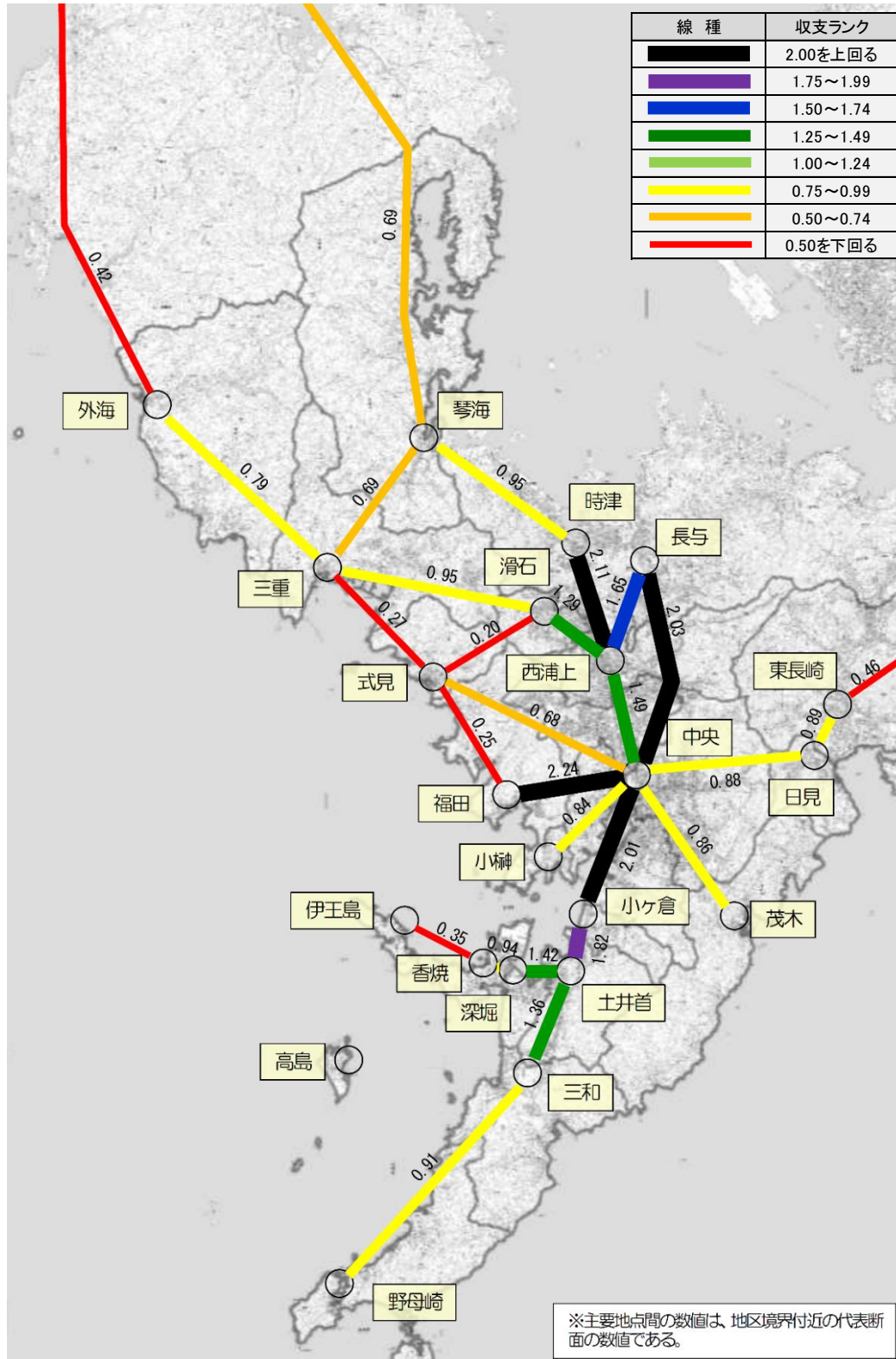


図 主要地点間の収支率（H28）

※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

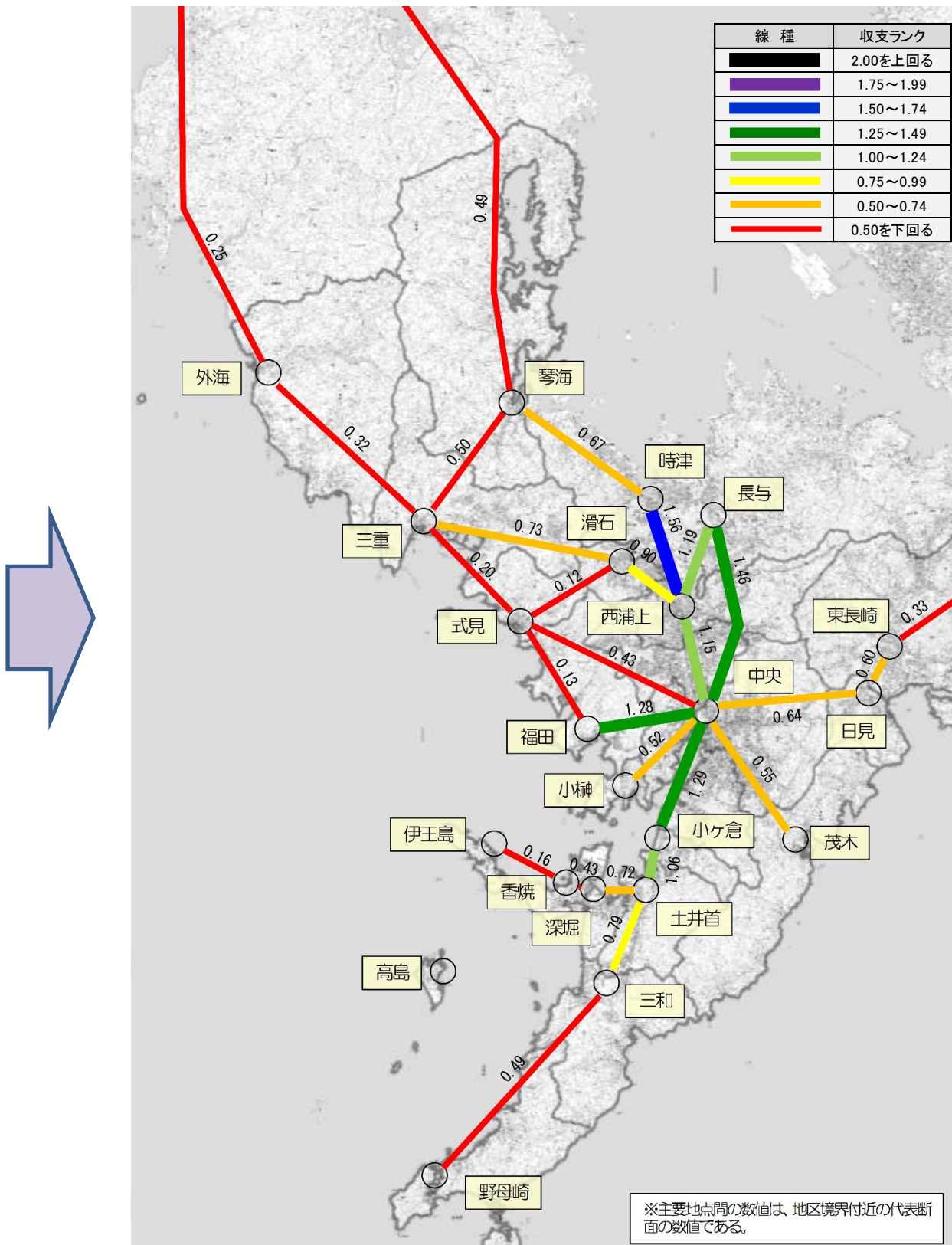


図 主要地点間の将来収支率（利用者減少率ベース推計値）（R17）

※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。

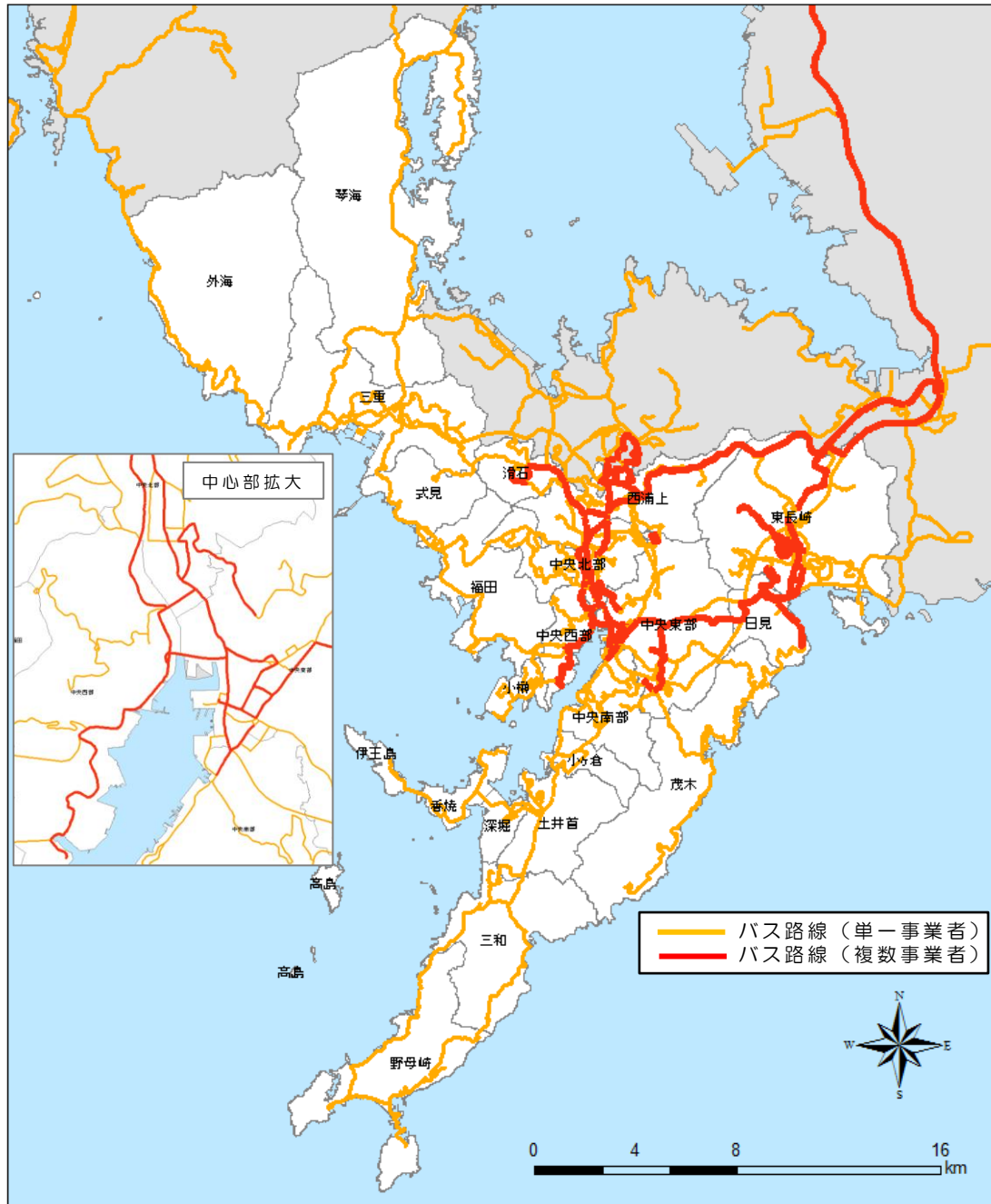


図 長崎市のバス運行路線

都心部と北部・東部地域を結ぶ路線で、事業者が競合する路線が複数存在しています。

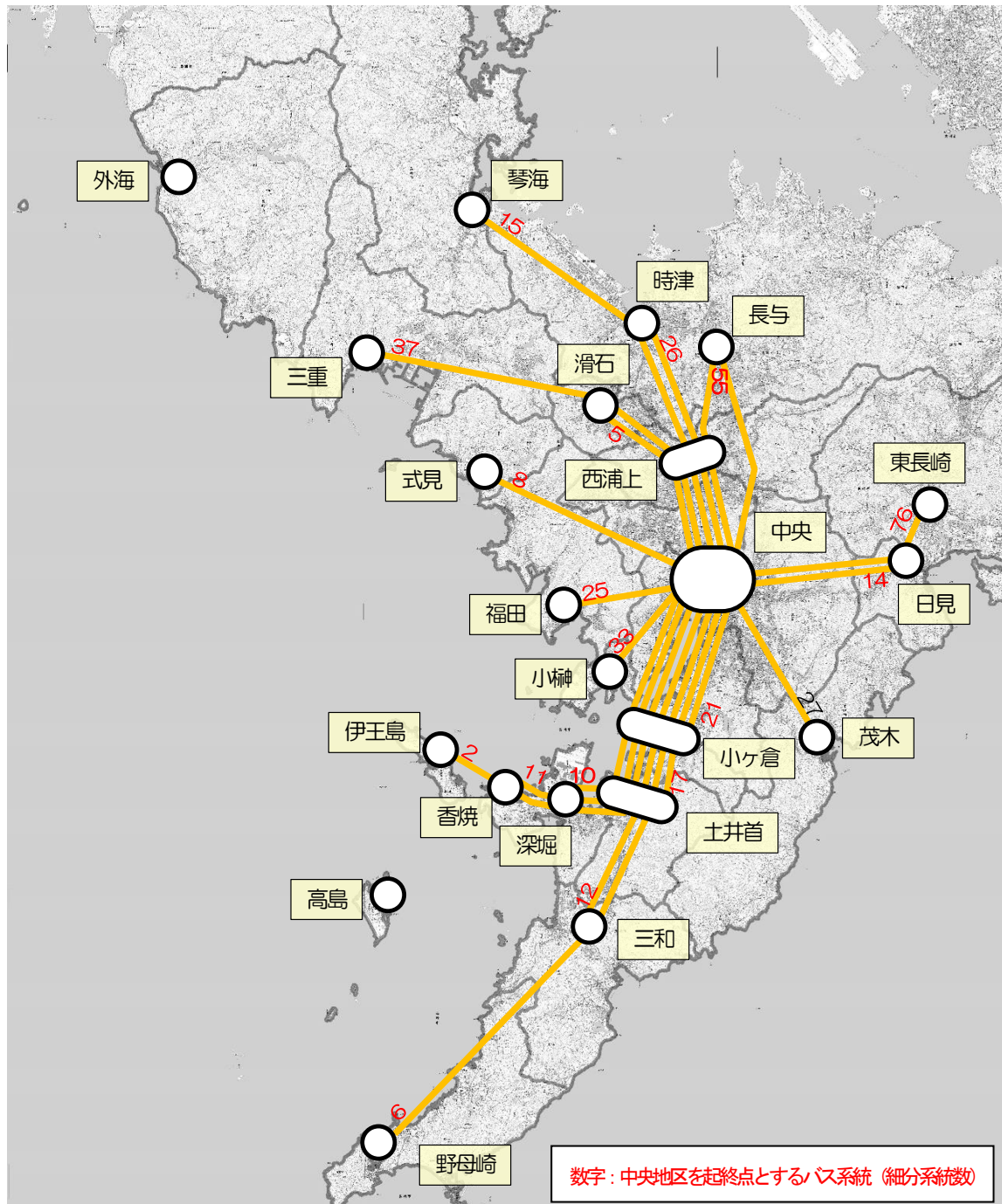


図 中央地区を起終点とするバス系統（細分系統数）（H28）

主要なバス路線は、中央地区を起終点または経由する系統で、中央地区の周辺を中心に複数の系統が存在しています。

(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日あたり約100便以上必要と考えられています。
- ・郊外部では、最低限必要と考える便数が1日あたり約30～70便となっています。

表 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)		住民が最低限必要と 考える運行便数 (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 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
小櫛	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、P48 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、小櫛、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系統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

公共交通は、市民が日常生活を営むうえでの基礎的な社会基盤です。

しかしながら、人口減少や少子・高齢化により、利用者の減少と運転手不足が深刻化し、自家用車への依存度も高まっているという状況の中で、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、今後も続くと予想されます。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」の都市構造を実現していく必要があります。

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
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、公共交通は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、施策の進捗状況や達成度の指標とします。

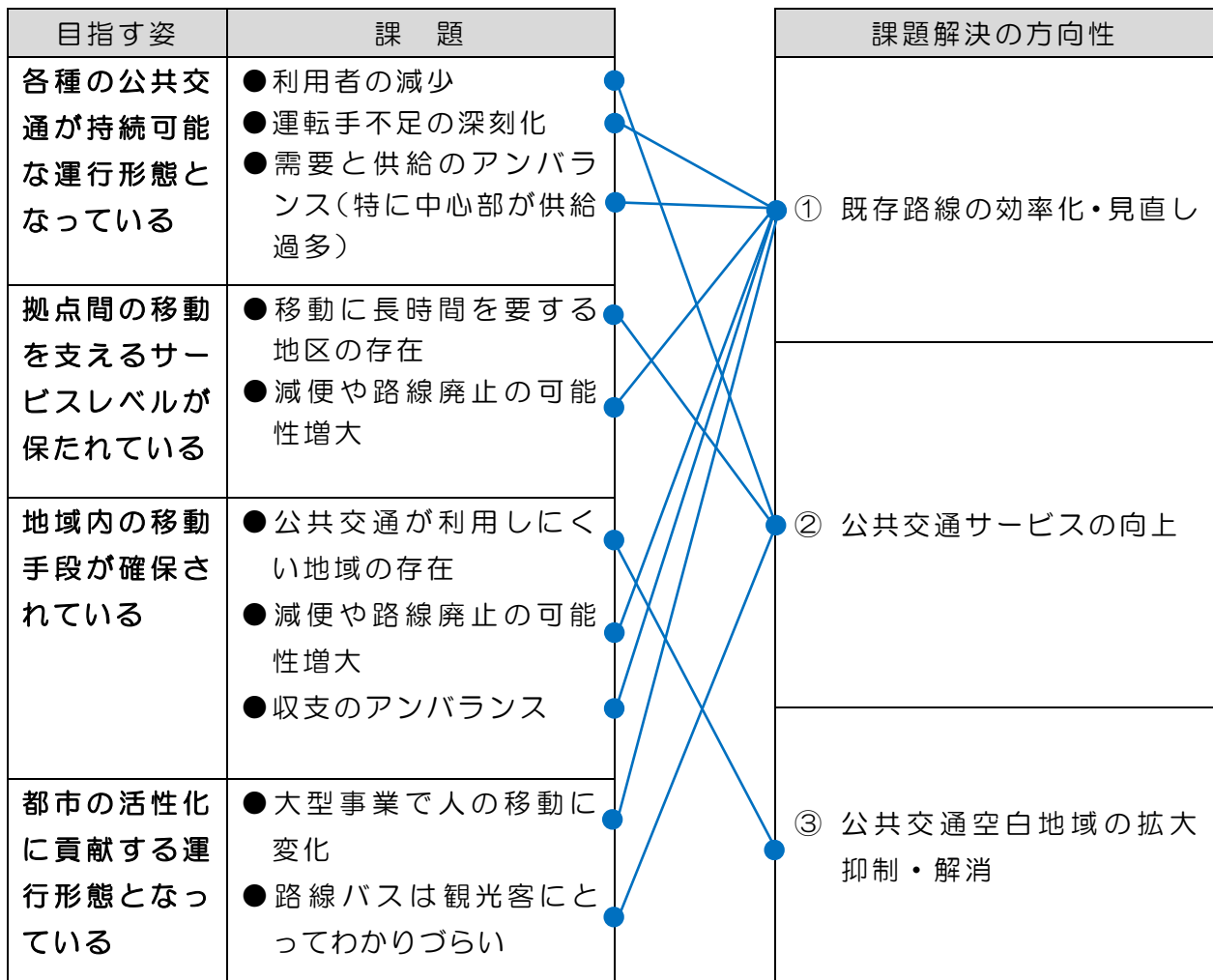
- ①立地適正化計画の居住誘導区域内で、公共交通徒歩圏人口カバー率 90%（定義 P20 参照）を維持します 【(H28) 92%→(R17) 90%】
- ②周辺区域では、地域の実情にあった移動サービスを確保します

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ためには、まず、公共交通の維持存続を図るうえで、交通事業者の経営の安定を図りつつ、需要と供給のバランスを保ち、既存の路線網や運行形態の効率化が必要です。

また、人口減少の中であっても、公共交通の利用者数を減らさないため、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るとともに、公共交通空白地（公共交通のサービスが行き届いていない地域）では、新たな移動手段の確保などにより、これ以上の拡大抑制とその解消が求められています。

◎目指す姿と課題、課題解決の方向性のイメージ



課題解決の方向性を踏まえて、それぞれの対応策について次項以降に整理します。

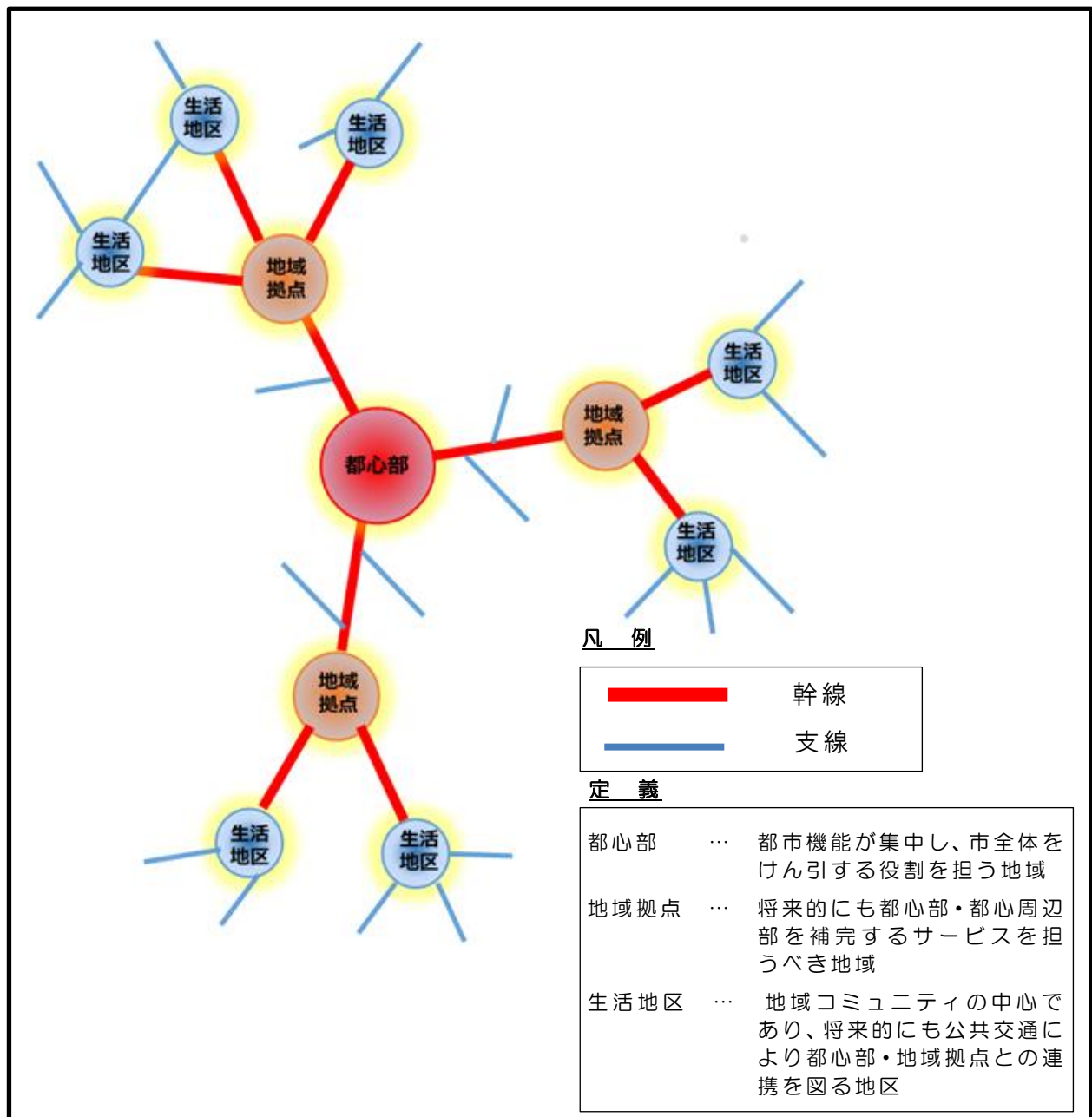
（１）既存路線の効率化・見直しの対応策

公共交通ネットワークを構成する一つ一つの路線は、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」とで構成されており、担う役割などに差があり、それぞれの対応策が異なります。

幹線は、それぞれの地区で人口が減少したとしても、しっかりと地区をつなげ、地域間の移動を支えるため、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ことが求められます。

また支線は、それぞれの地域で日常生活に必要なサービス水準や、人口規模、周辺環境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・支線イメージ



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。

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、それぞれ別々のサービスを提供しているため、利用者にとって必ずしもサービスの向上にならず、場合によっては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ため、事業者間の便数調整を促し、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

既存のバス路線は放射路線網で構成され、都心部からそれぞれの行先に分岐する手前では、運行系統が輻輳し複雑な路線網となり、運行管理を複雑にし、必要となるバスの台数や運転手も増加し、収支改善がしづらい構造で、バスを利用しづらい一因にもなっているため、可能な限り運行系統の輻輳を解消します。

(エ) 速達性や定時性などの向上により利用者の減少を抑制する

特に幹線系統では早く移動でき、目的地への到達時間が予想できるなど、利用者に安心して公共交通を使ってもらえることが、利用者減少の抑制になると考えられるため、速達性や定時性などの向上により、利用者の減少を抑制します。

2) 支線

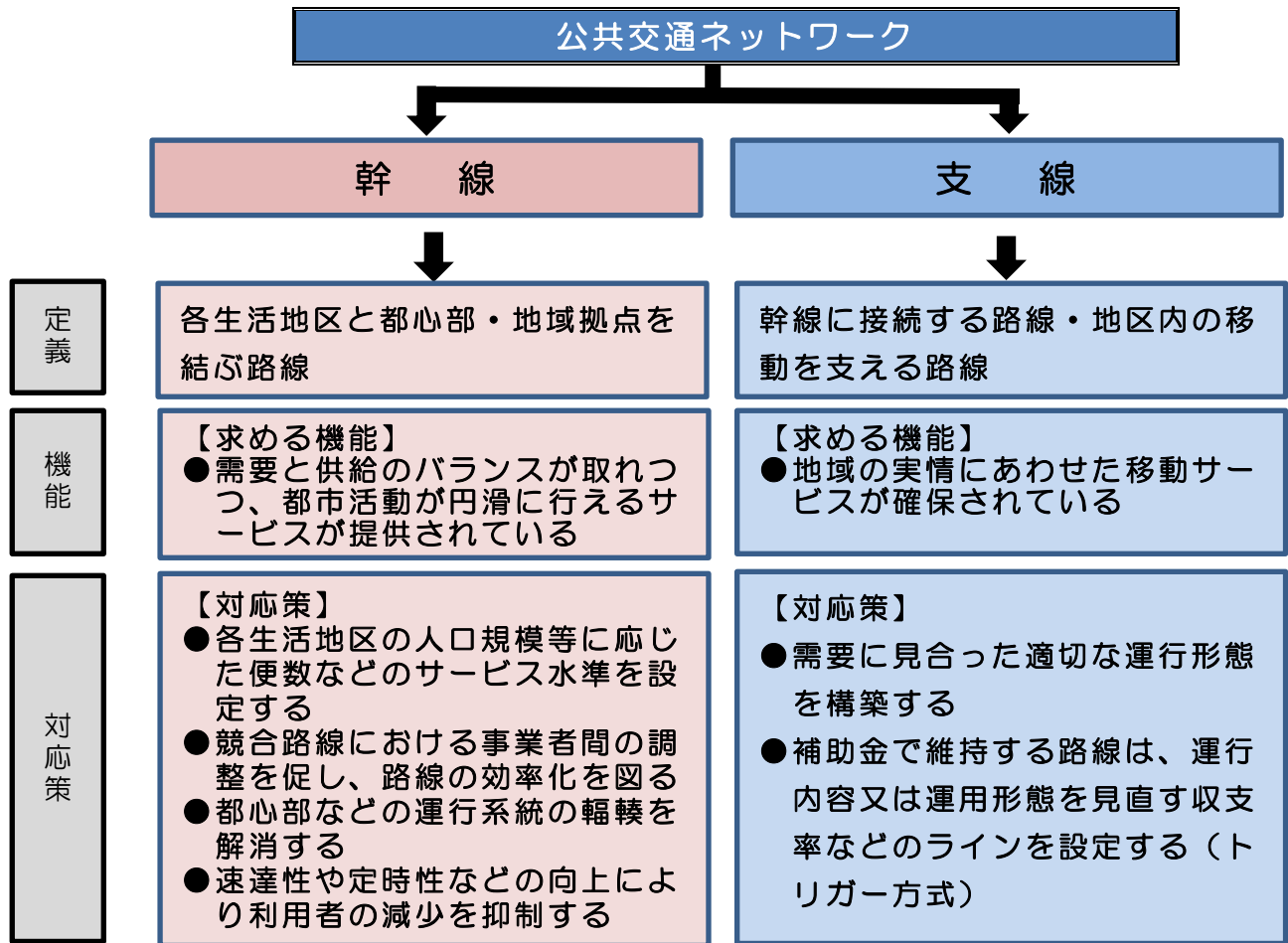
(ア) 需要に見合った適切な運行形態を構築する

各地区は、人口規模や周辺環境などそれぞれ異なることから、バスや乗合タクシーに限らず、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を構築します。

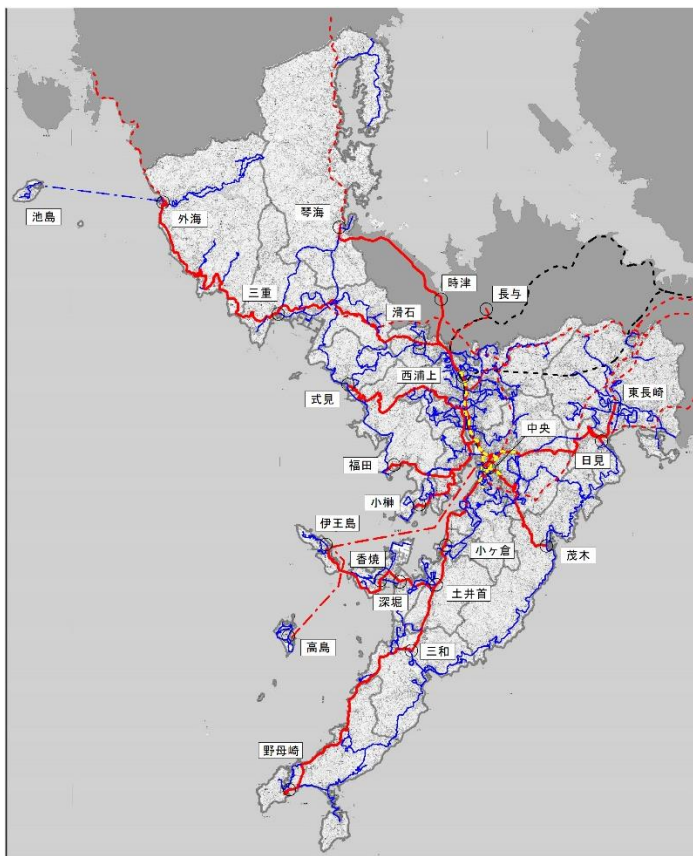
(イ) 補助金で維持する路線は、運行内容又は運用形態を見直す収支率などのラインを設定する（トリガー方式）

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、まず市民に活用してもらうことが重要で、そのためには、運行内容の見直し水準をあらかじめ示し、そのことによって利用者の活用を促すなどの方策も必要になると考えられ、場合によっては、コミュニティバスや乗合タクシー以外の方法によることも考察できるきっかけとなるよう、運行内容や運行形態を見直す収支率などのラインを設定（トリガー方式）します。

◎既存路線の効率化・見直しの対応策のイメージ



◎幹線・支線の分類



凡 例		
幹 線	——	生活圏内路線
	----	都市間路線
	- . - .	航路
	----	路面電車
	----	鉄道(JR)
支 線	——	生活圏内路線
	- . - .	航路
○		主要地点

(2) 公共交通サービスの向上の対応策

公共交通利用者は、人口減少より早いペースで減少傾向にあり、対応策が必要です。

公共交通に関するアンケートで、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ことが多くありました。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、複雑な路線網から、特に路線バスでは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・定時性の向上を図る

市民が公共交通機関を利用して都心部の高度な都市サービスを円滑に受けるためには、できるだけ短い時間で目的地へ移動できることが重要です。

加えて、公共交通による移動時間の短縮は、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、交通量が多い時間帯でのバス専用レーンの拡充などにより、速達性・定時性の向上を図ります。

(イ) 乗継環境を改善する

長崎駅をはじめ、鉄道とその他の交通機関の結節点、支線と支線をつなぐ場所、各地域で支線とラストワンマイル(最寄りの駅、バス停などから自宅までの区間)をつなぐ場所などでは、路線案内など利用者にわかりやすく、季節や天候に左右されにくく、待合時間を快適に過ごせる環境など、乗り換え、乗り継ぎが容易にできる乗継環境の改善を図ります。

また周辺地域では、ラストワンマイルの移動手段に自家用車や自転車などの活用も、公共交通の利用促進の観点から有効である場合があるので、パークアンドライド駐車場の整備も検討します。

(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、これまで公共交通機関を利用しづらかった方にも使いやすい公共交通機関とすることで、公共交通の利用促進を図ります。

(エ) MaaS*などの導入により使いやすさを改善する

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、自家用車以外の交通機関をシームレスにつなぐ MaaS の導入などにより、観光客など新たな利用者層を取り込み、フリー乗降区間の拡充なども含めて、公共交通機関の利用促進を図ります。

※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。

(3) 公共交通空白地域の拡大抑制、解消の対応策

公共交通空白地域など公共交通の不便な地域では、その拡大抑制と解消が求められています。

そのため周辺環境や人口規模など、地域の実情が異なる中で、次のような対応策により、公共交通空白地の拡大抑制や解消の取り組みが必要です。

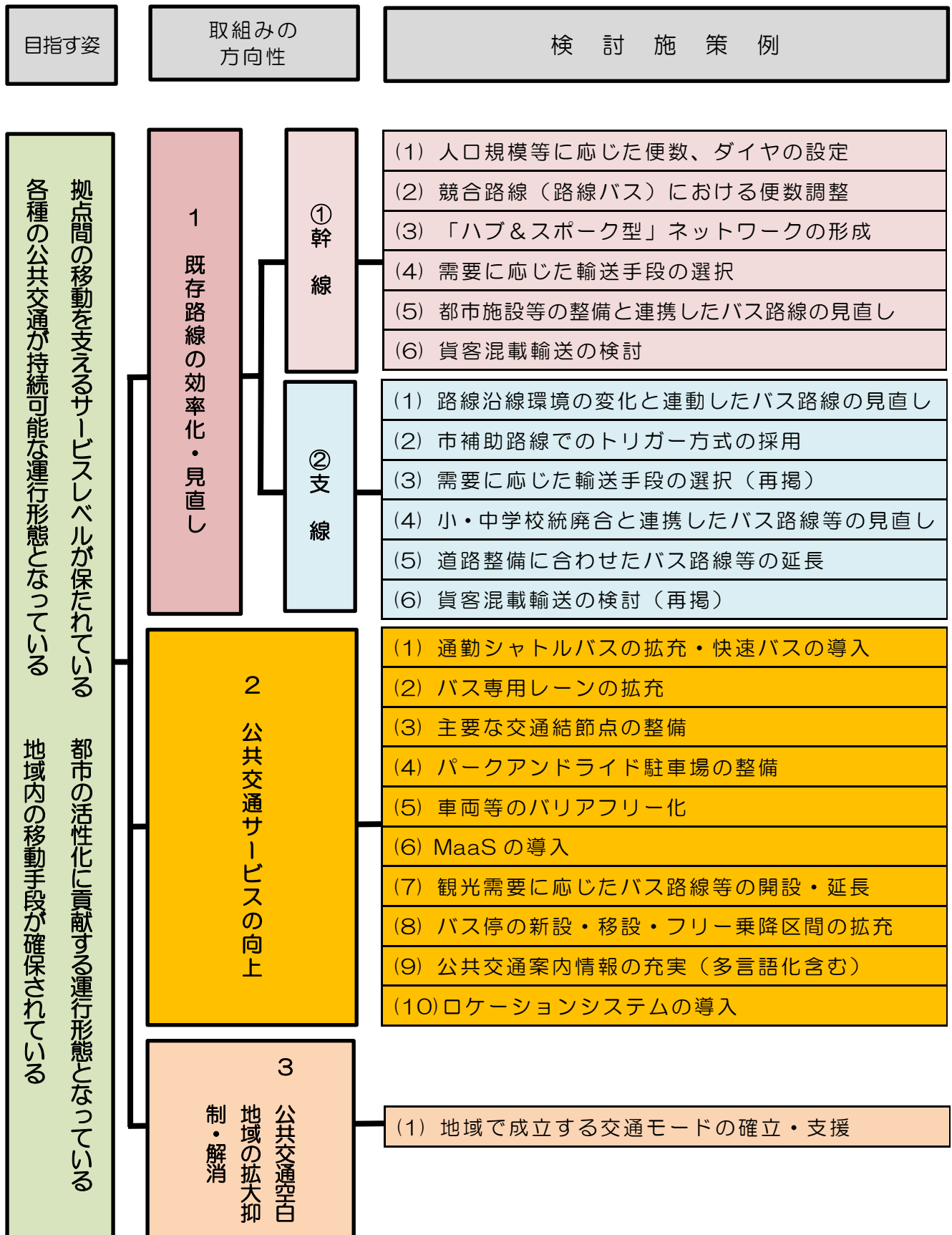
(ア) 地域で成立する新たな交通モードの確立を図る

周辺地域や市街地に点在する公共交通空白地や不便地域での移動手段の確保を、すべて補助金で賄うことは困難であるため、タクシー乗り合わせや公共交通空白地有償運送など、地域ごとに需要と供給、収支のバランスが取れる新たな交通モードの確立を推進します。

3 検討施策例

(1) 検討施策の体系

長崎市の公共交通の目指す姿に向けた課題解決のため、対応策ごとに体系化される検討施策は次のとおりです。



(2) 検討施策の概要

検討する施策の概要は以下のとおりです。

1-①. 既存路線の効率化・見直し（幹線）

1-①-(1) 人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定

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。

1-①-(2) 競合路線（路線バス）における便数調整

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。

1-①-(3) 「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成

幹線の系統分岐点付近に乗り継ぎ拠点（ハブ）を整備し、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」ネットワークの実現により、地区ニーズ（需要）と運行便数（供給）の関係に応じた運行系統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集約することで、効率的な運行とする。

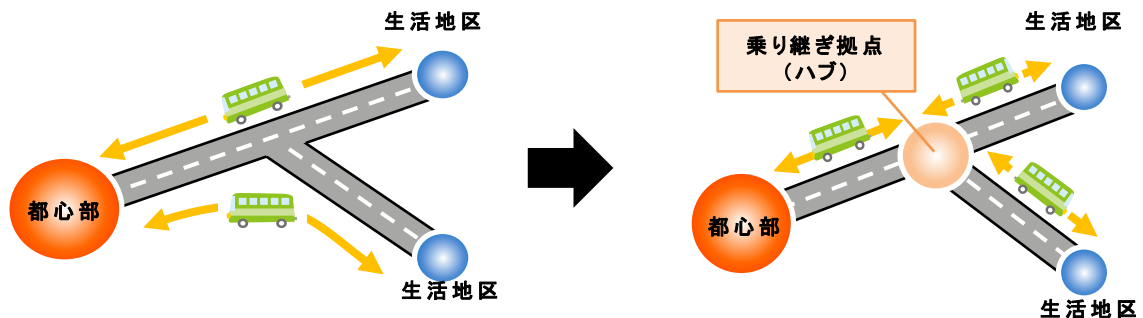
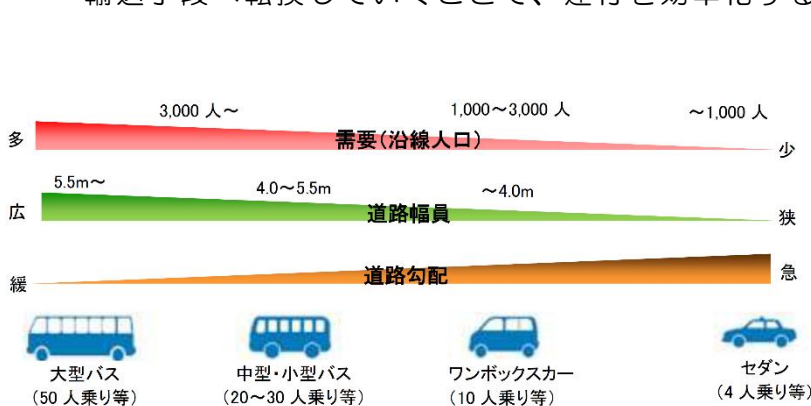


図 『ハブ＆スポーク型』ネットワークのイメージ

1-①-(4)、1-②-(3) 需要に応じた輸送手段の選択

利用状況に対し、輸送手段が過大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。



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。

図 需要等に応じた移動手段の選択（イメージ）

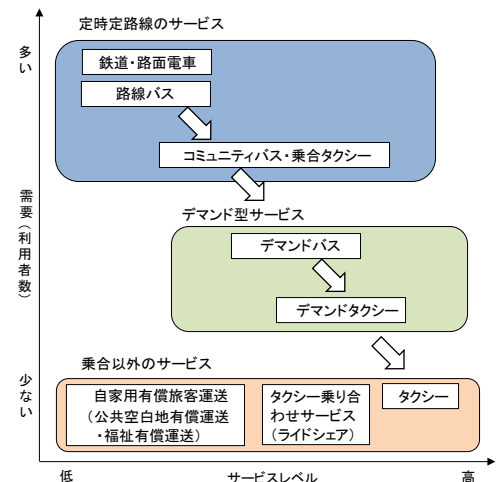


図 需要（利用者数）と交通モードの関係

1-①-(5) 都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し

都市施設等の整備による人の動きの変化にあわせて、バス路線の見直しなど適切な公共交通サービスを提供する。

1-①-(6)、1-②-(6) 貨客混載輸送の検討

幹線では路線バス等、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、効率化を図る

1-②. 既存路線の効率化・見直し（支線）

1-②-(1) 路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し

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。

1-②-(2) 市補助路線でのトリガー方式※の採用

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、運行見直しを行う一定のルール（トリガー）を設定することで、利用促進など地域交通を利用者自らが守る取り組みを促すとともに、見直しの場合においても利用者の理解や合意形成を図りやすくする。

※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

1-②-(4) 小・中学校統廃合と連携したバス路線等の見直し

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。

1-②-(5) 道路整備に合わせたバス路線等の延長

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。

2. 公共交通サービスの向上

2-(1) 通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入

公共交通での移動時間を短縮することで、自家用車から公共交通への転換を促すため、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の導入を目指す。

2-(2) バス専用レーンの拡充

公共交通の利用者が多い通勤、通学時間帯で公共交通での移動時間に優位性を持たせて自家用車から公共交通への転換を図るため、主要幹線道路のバス専用レーン拡充、バスレーンのカラー化や効果的な信号制御などの取り組みについて検討する。

2-(3) 主要な交通結節点の整備

交流人口の拡大への対応や日常利用者の乗り継ぎ環境を改善するため、主要な交通結節点の整備を進めることで公共交通の利便性向上を図る。

2-(4) パークアンドライド駐車場の整備

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の設置について検討する。

2-(5) 車両等のバリアフリー化

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。



ノンステップバス



超低床式路面電車

2-(6) MaaSの導入

観光客など長崎への来訪者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の導入を促進する。

2-(7) 観光需要に応じたバス路線等の開設・延長

観光需要を取り込むため、観光地へのバス路線等の開設を検討し、アクセス性や周遊性の向上を図り、観光需要に対応する。

2-(8) バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充

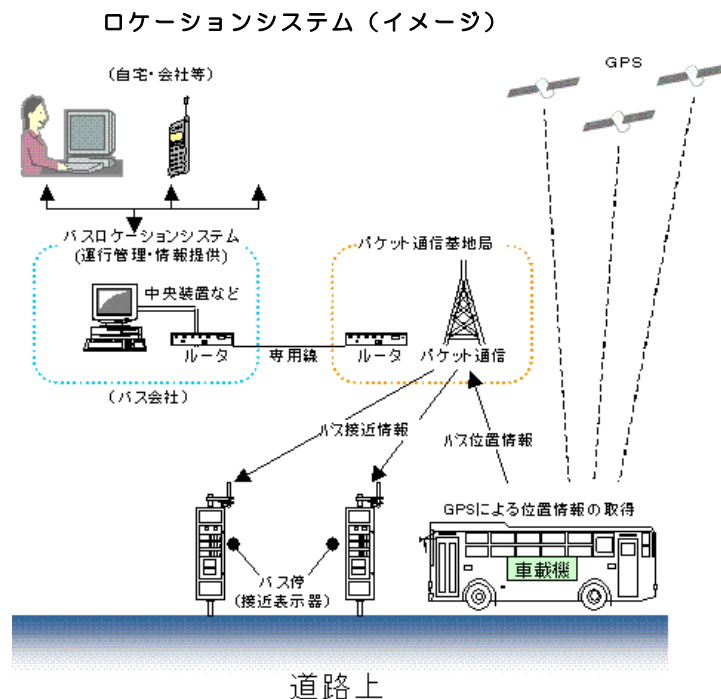
沿線住民の停留所までのアクセス環境の向上により、公共交通の利用を促すため、沿線状況や道路環境などを勘案し、必要に応じてバス停の新設や移転、フリー乗降区間の拡充を行う。

2-(9) 交通案内情報の充実(多言語化含む)

利用者が目的地までのアクセス方法や交通情報等を把握しやすくするため、主要バス停、電停でのスマートバス停の導入など交通案内情報の拡充を促す。

2-(10) ロケーションシステムの導入

利用者が運行状況や遅延状況を把握して待ち時間のイライラや不安を取り除くことができるよう、都心部および都心周辺部の主要バス停、電停にロケーションシステム（表示板）の導入を促す。



出典：国土交通省自動車局

3. 公共交通空白地域の拡大抑制・解消

3-(1) 地域で成立する交通モードの確立・支援

人口などが小規模で、乗合事業でも運営が困難な地域では、タクシー乗り合わせや自家用有償旅客運送など、地域の実情にあわせた移動手段を確保するとともに、地域住民等が公共交通の利用促進や地域の公共交通を確保していく自主的な取組みを進めやすくし、行政も必要な支援を行う。

第7章 計画の推進

1 計画推進に向けて

『長崎市公共交通総合計画』の推進は、本計画に掲げた検討施策の実現に向け、公共交通の利用者である市民、公共交通サービスを提供する交通事業者及び行政が一体となって検討・協議していきます。

特に、既存の路線網や運行形態の見直しは、市民の利便性低下や事業者間の利害関係が一致しないことも想定されることから、行政が主体的かつ積極的に関与していく必要があります。

具体的には、市民への説明や、道路・交通管理者との調整、アンケート調査の実施によるニーズの把握などにより、交通事業者と協力しながら施策を推進していきます。

また、公共交通が利用できない地域の移動手段の確保は、行政が主導してその対策を実現に導いていきます。

2 地域公共交通網形成計画・再編実施計画の策定

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正（平成26年11月20日）（以下、「活性化再生法」という。）により、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定める「地域公共交通網形成計画」を地方公共団体により策定できるようになりました。

その際、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ、面的な再構築を行う場合には、「再編実施計画」を地方公共団体が交通事業者の合意の上で策定できるようになっています。

本計画で掲げた施策を推進しつつ、交通事業者との協議の中で必要性が生じれば、「網形成計画」「再編実施計画」の策定へ展開していきます。

また現在、国により活性化再生法の見直しが検討されていることから、これらの動きと連携を図っていくものとします。

資 料 編

資料編

1 公共交通に関するアンケート調査結果

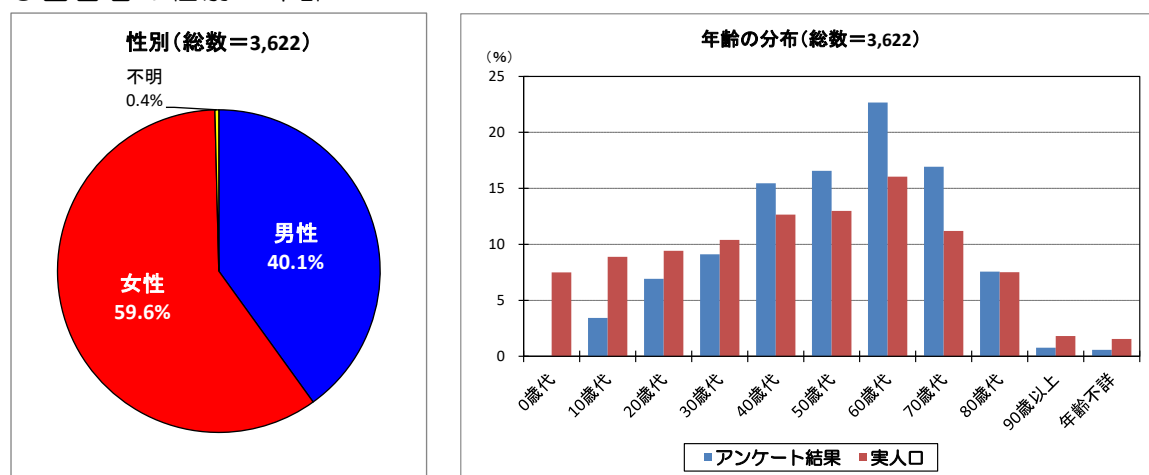
①回答者属性について

回答者の男女比は、4：6で女性の割合が高くなっています。

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。

◎回答者の性別・年齢



※ 実人口は平成 27 年国勢調査

図 回答者の性別・年齢

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

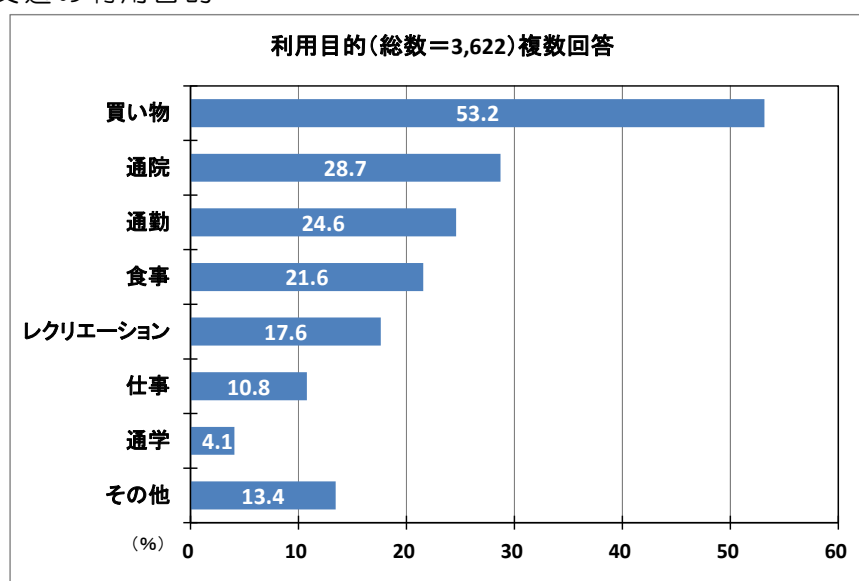


図 公共交通の利用目的

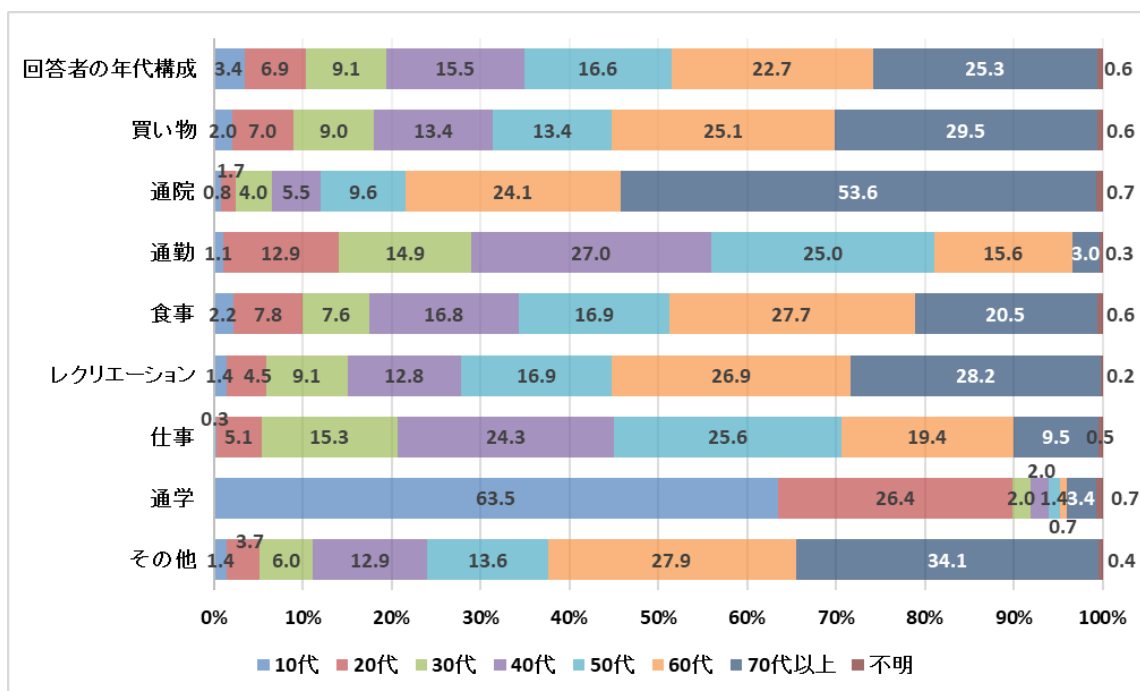


図 公共交通の利用目的ごとの年代構成

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

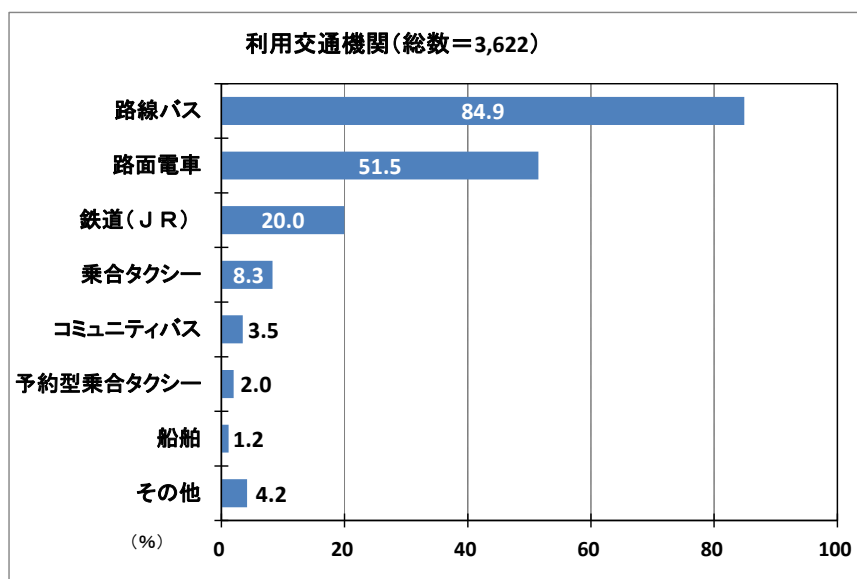


図 利用交通機関

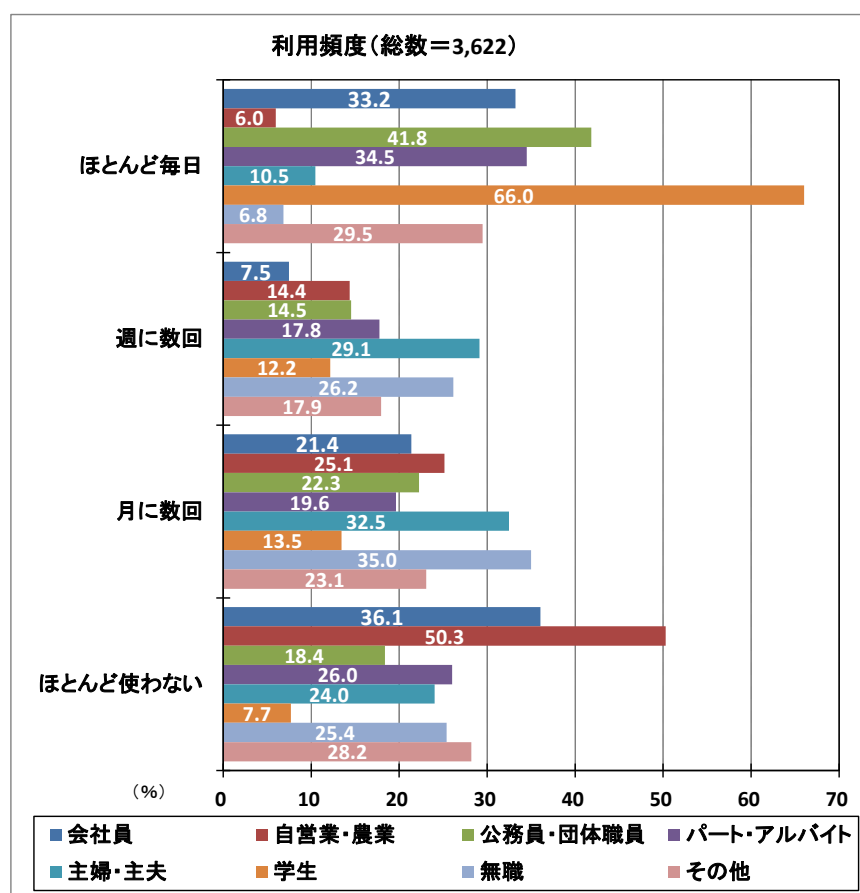
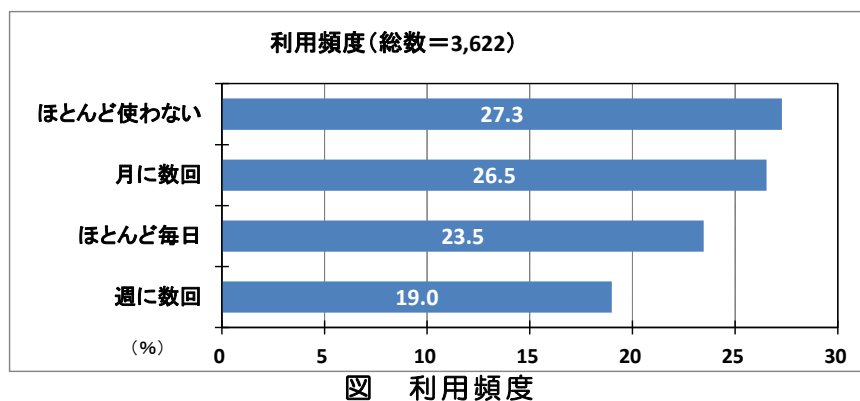
④利用頻度について

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。

◎利用頻度



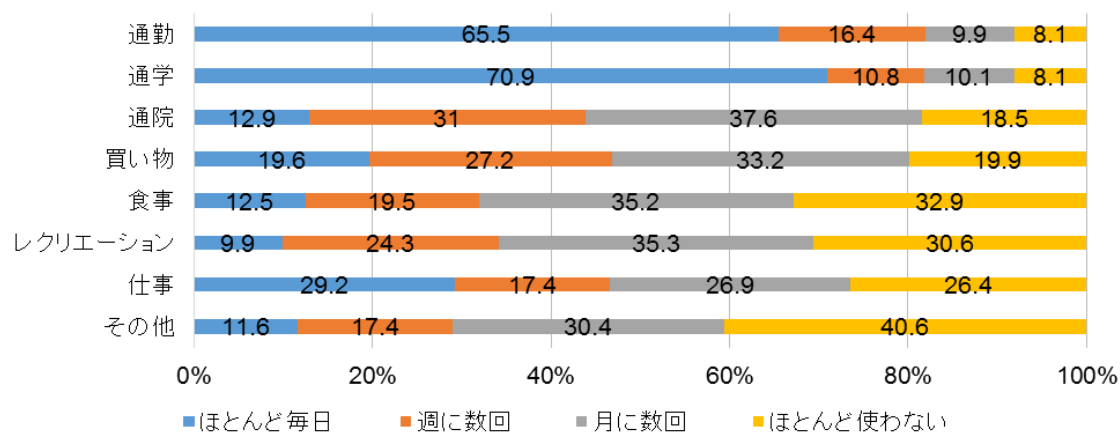


図 利用目的別利用頻度

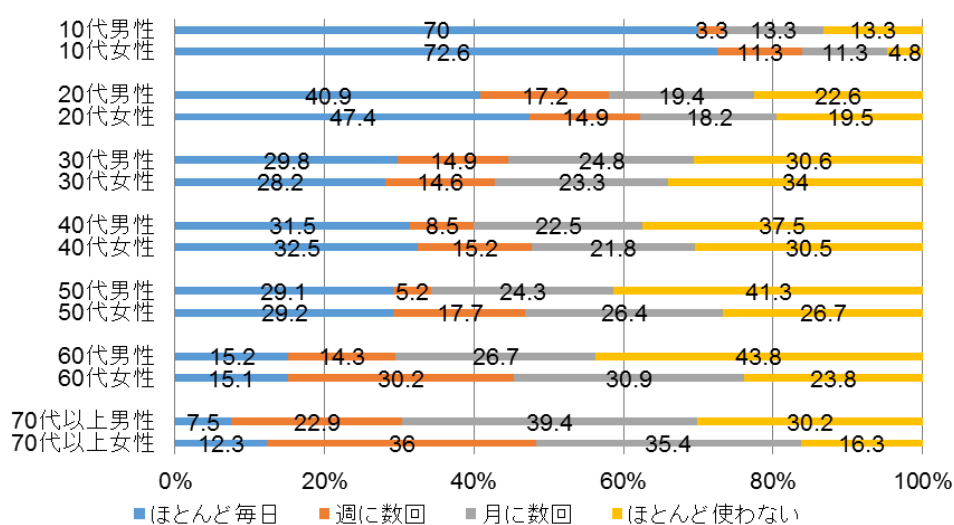


図 年代別利用頻度

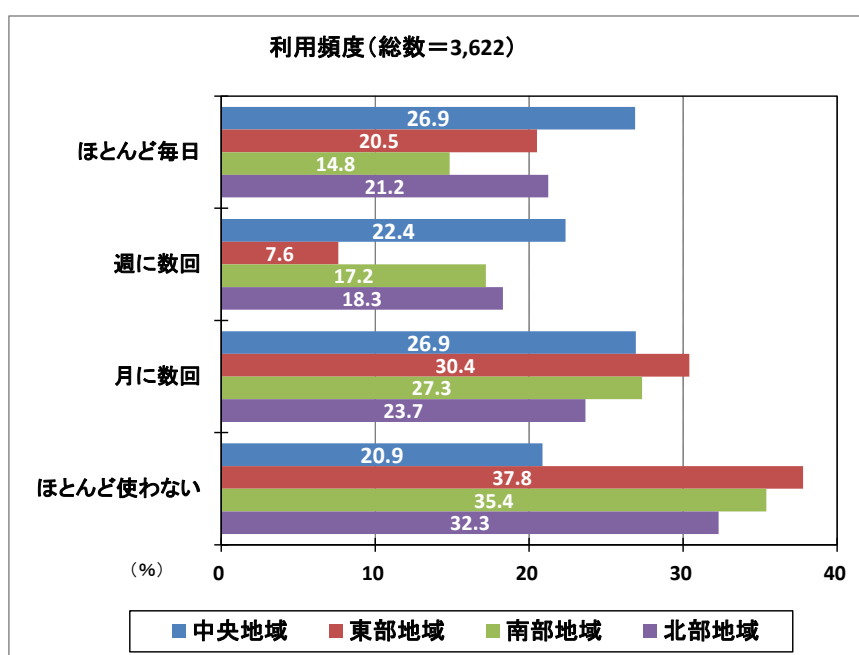


図 地域別利用頻度

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

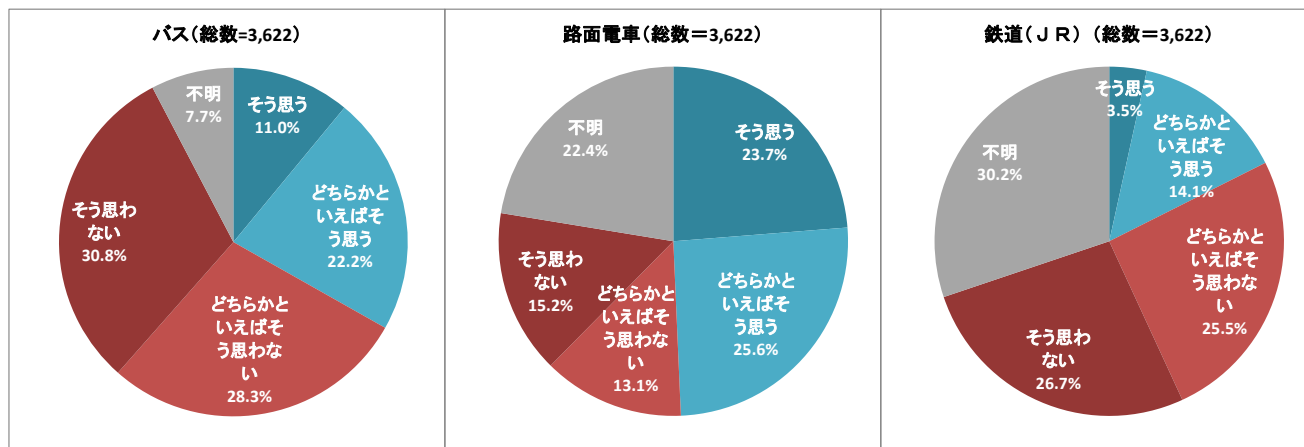


図 公共交通のイメージ〈運行間隔が短い〉

	中央東部	中央西部	中央南部	中央北部	式見	福田	小湊	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%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	東長崎	日見	土井首	深堀	香焼	伊王島	三和	野母崎
そう思う	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%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	西浦上	滑石	三重	琴海	外海	長崎市外	不明	合計	
そう思う	10.5%	15.5%	8.0%	3.2%	0.0%	22.2%	5.6%	11.0%	中央地域
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%	22.2%	東部地域
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%	28.3%	南部地域
そう思わない	24.7%	26.4%	30.7%	46.2%	56.0%	11.1%	55.6%	30.8%	北部地域
不明	9.5%	7.0%	6.0%	18.3%	24.0%	0.0%	16.7%	7.7%	
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

図 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

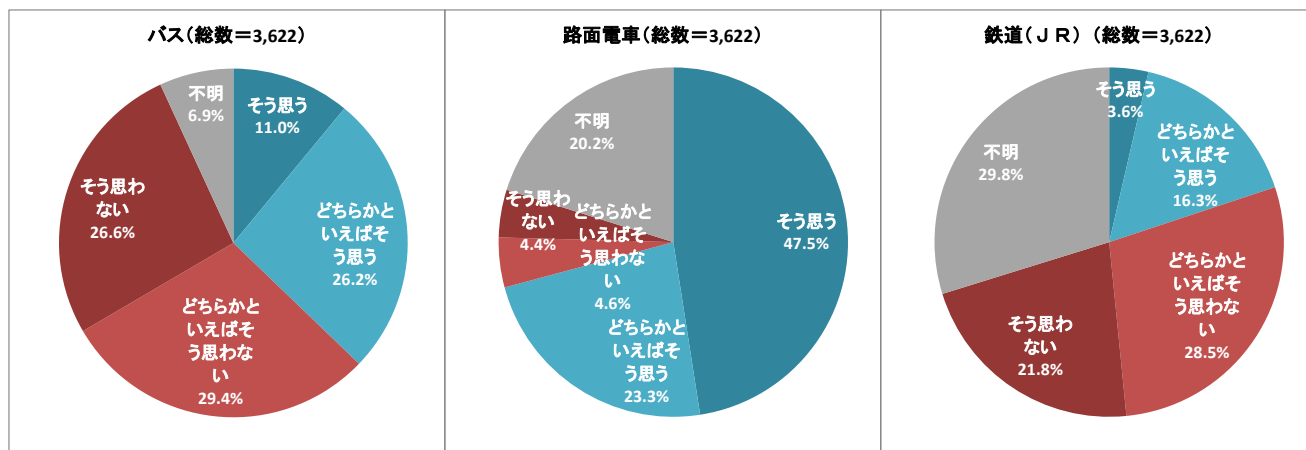


図 公共交通のイメージ〈運賃が安い〉

＜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。

◎公共交通のイメージ：所要時間が短い

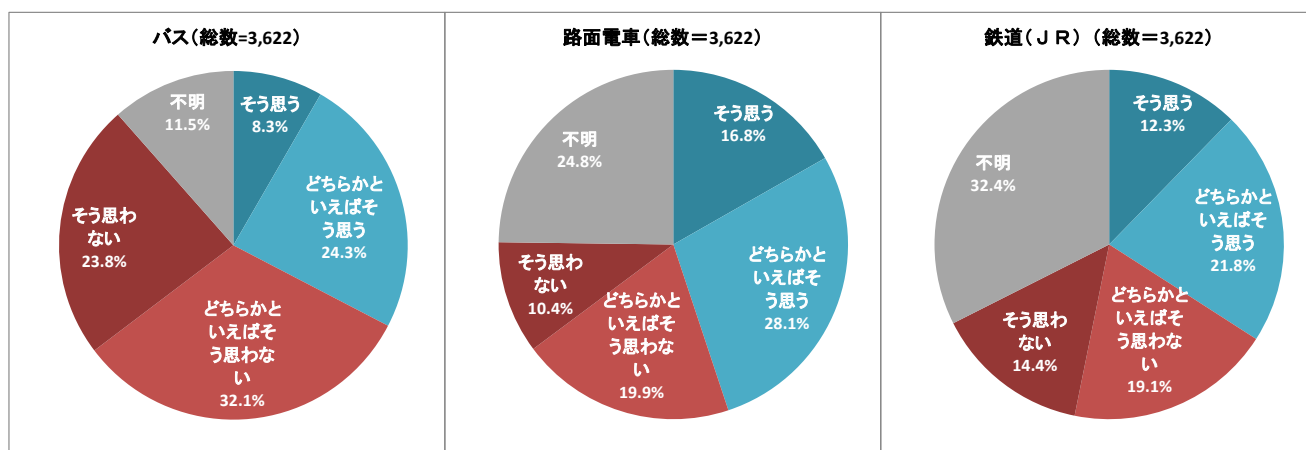


図 公共交通のイメージ〈所要時間が短い〉

	中央東部	中央西部	中央南部	中央北部	式見	福田	小櫛	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%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	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%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	西浦上	滑石	三重	琴海	外海	長崎市外	不明	合計	
そう思う	7.6%	6.5%	4.7%	5.4%	0.0%	33.3%	0.0%	8.3%	中央地域
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%	24.3%	東部地域
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%	32.1%	南部地域
そう思わない	17.4%	27.3%	38.7%	41.9%	64.0%	33.3%	27.8%	23.8%	北部地域
不明	11.5%	10.9%	10.0%	19.4%	32.0%	0.0%	16.7%	11.5%	
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

図 バスのイメージ〈所要時間が短い〉（地区別クロス）

＜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「ダイヤに遅れがない」と評価しています。
鉄道（JR）についても、約6割の回答者が「ダイヤに遅れがない」と評価しています。

◎公共交通のイメージ：ダイヤの遅れがない

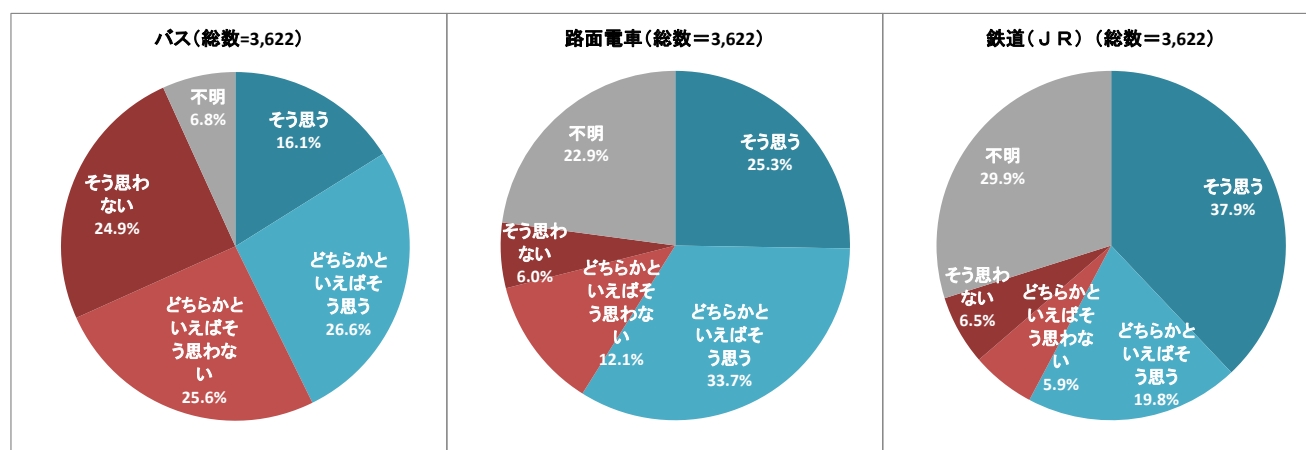


図 公共交通のイメージ〈ダイヤの遅れがない〉

＜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。

◎公共交通のイメージ：路線がわかりやすい

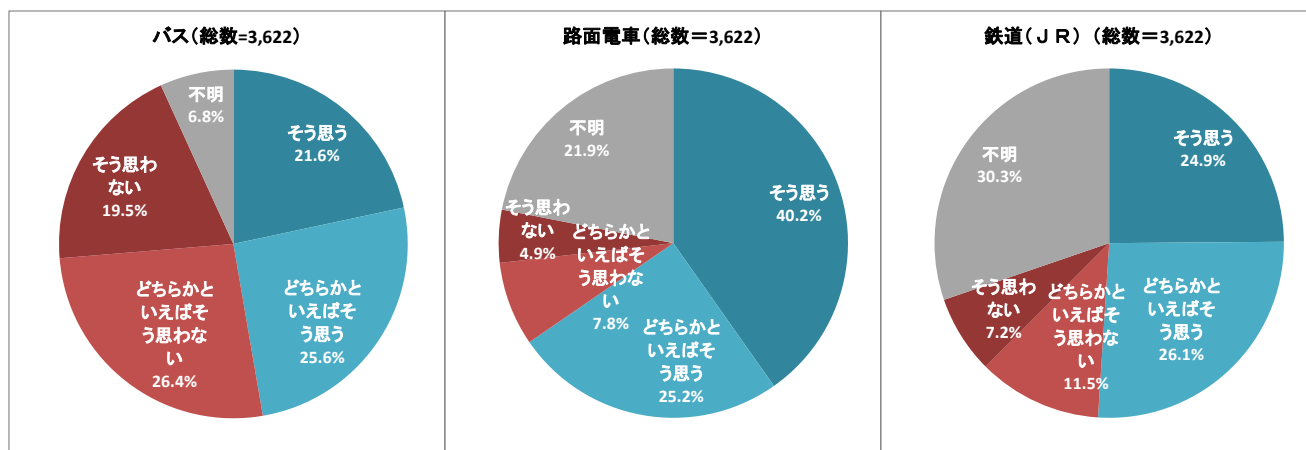


図 公共交通のイメージ〈路線がわかりやすい〉

◎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。

◎公共交通を利用しない（しなくなる）理由

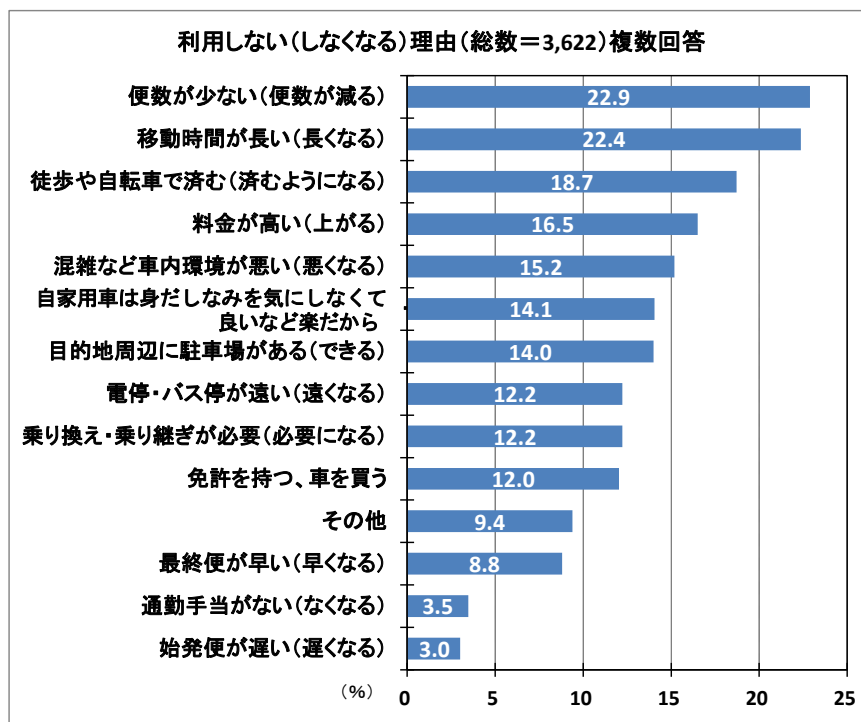


図 公共交通を利用しない（しなくなる）理由（全体）

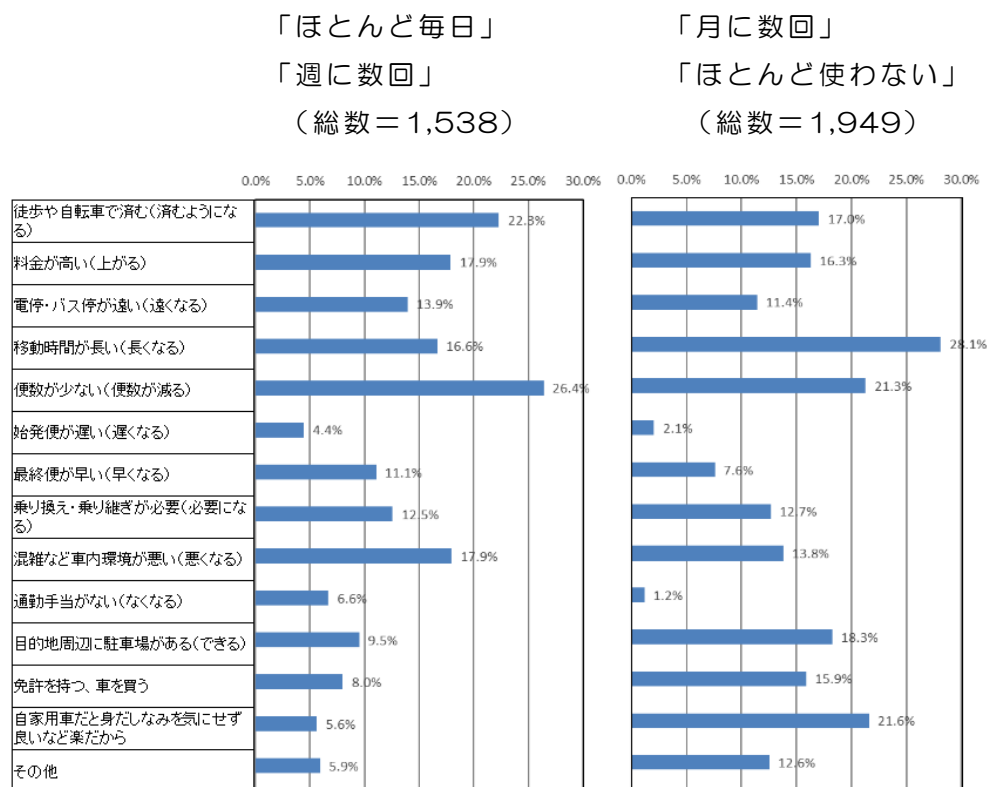


図 公共交通を利用しない(しなくなる)理由 (利用頻度別)

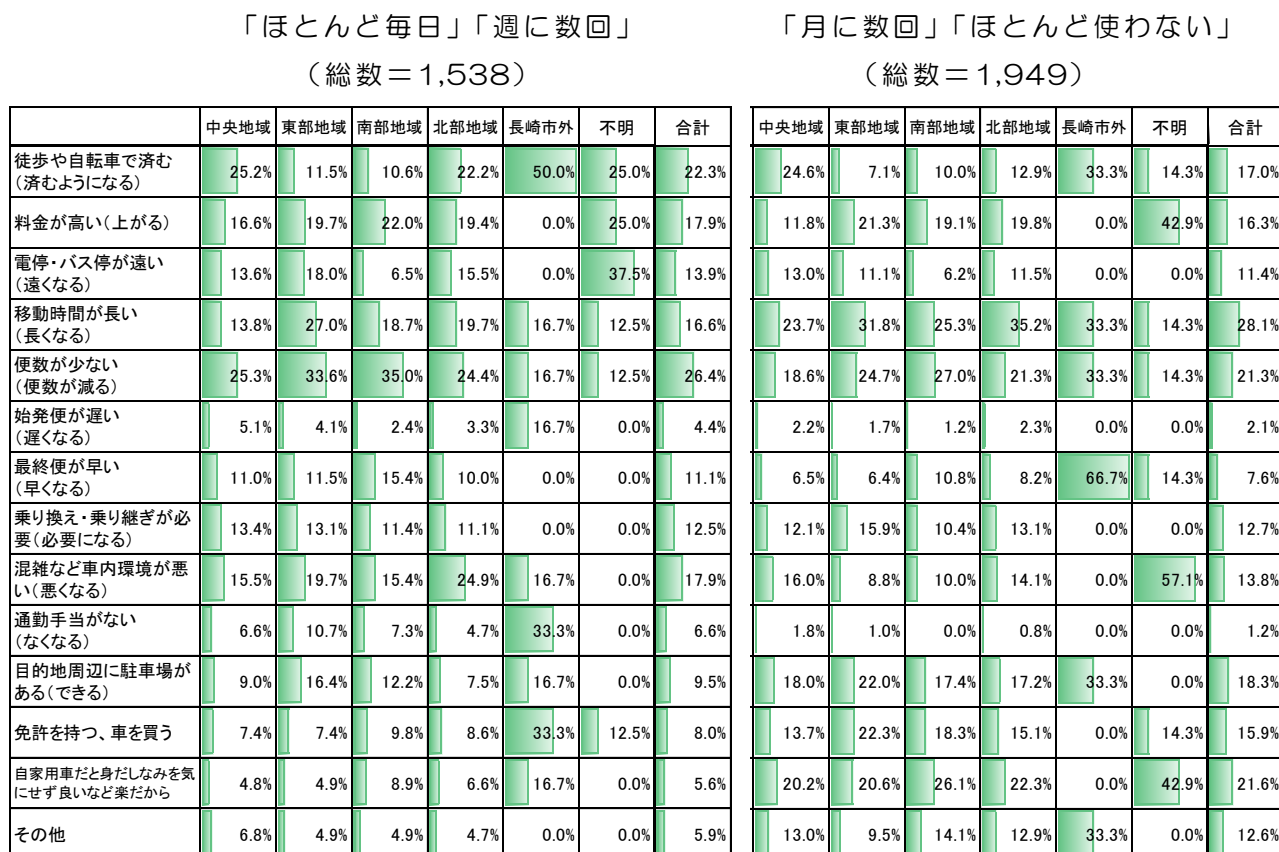


図 公共交通を利用しない(しなくなる)理由 (利用頻度・地区別)

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。

◎将来の公共交通維持の対策

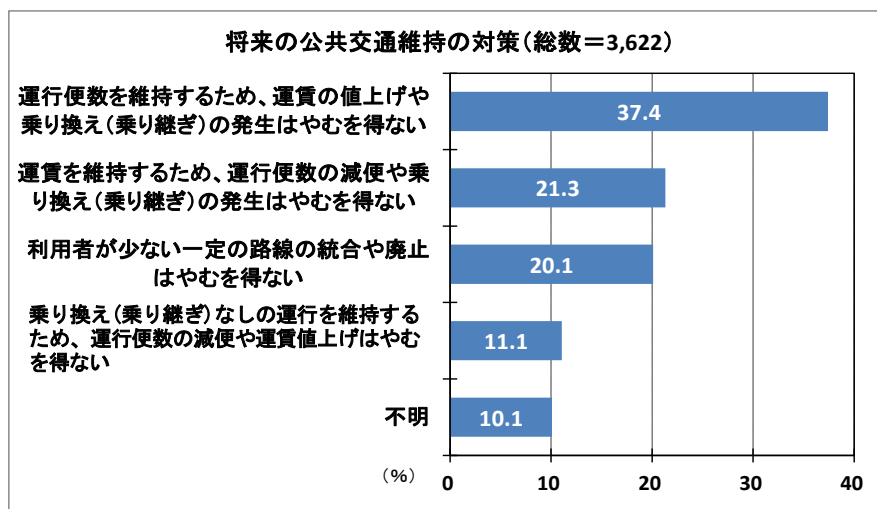


図 将来の公共交通維持の対策

＜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。

◎現在のサービス水準維持の考え方

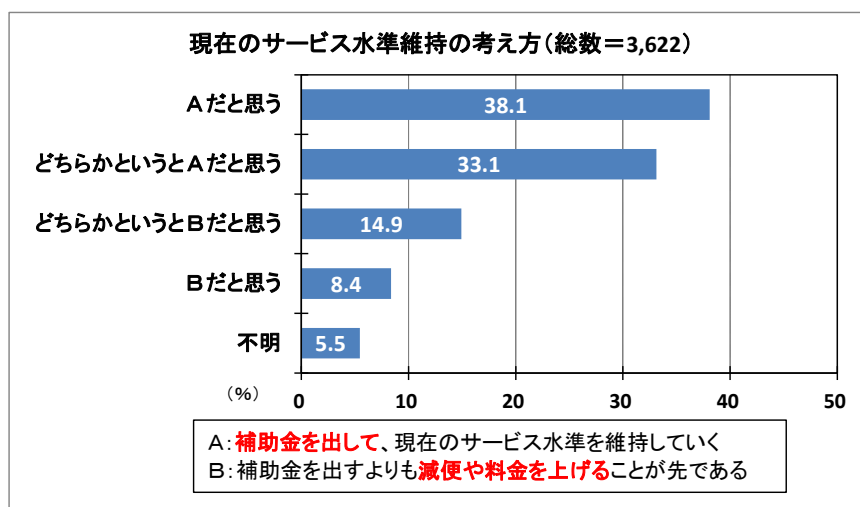


図 現在のサービス水準維持の考え方

＜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。

◎最低限必要な運行間隔

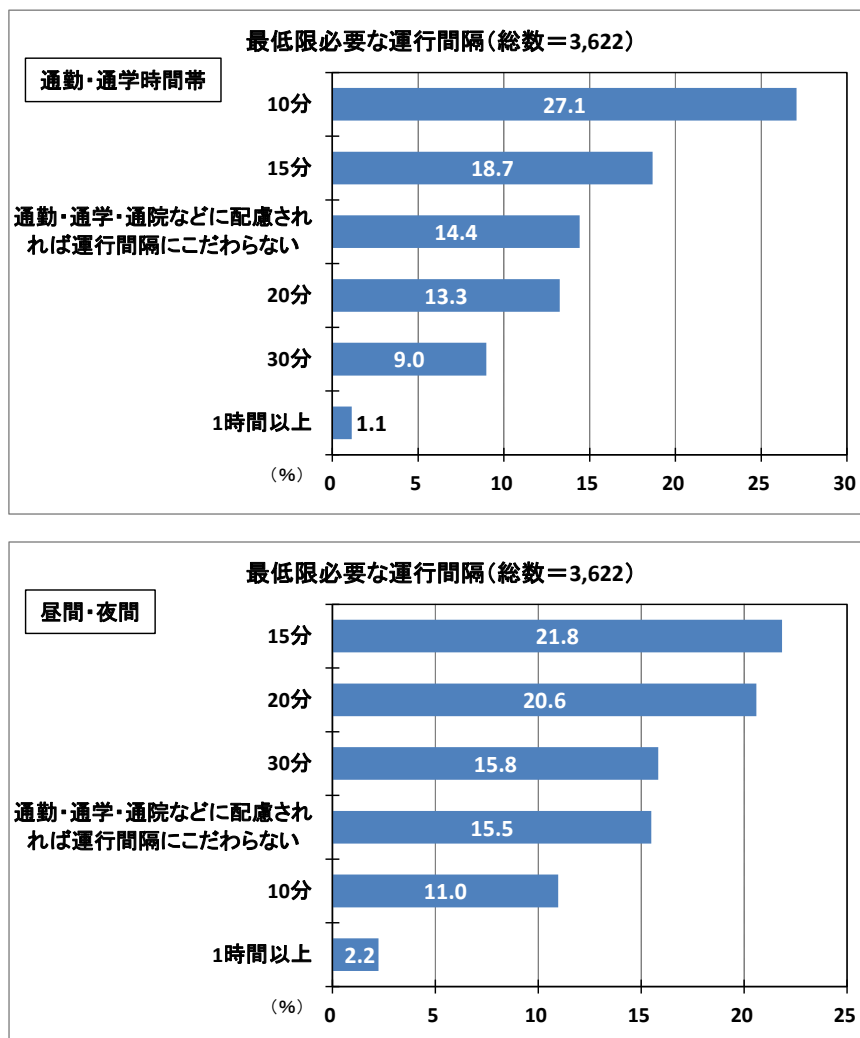


図 最低限必要な運行間隔

《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%

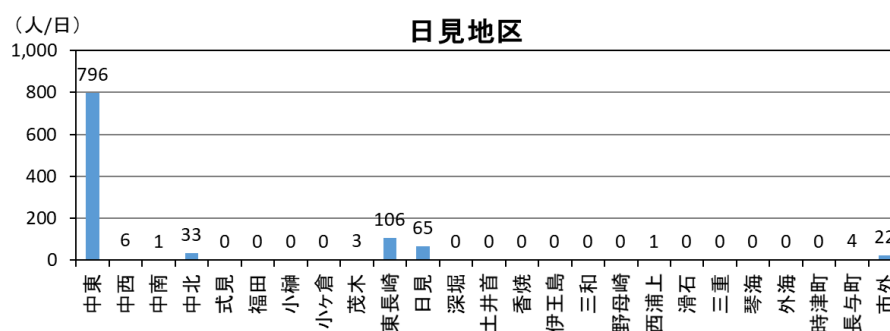
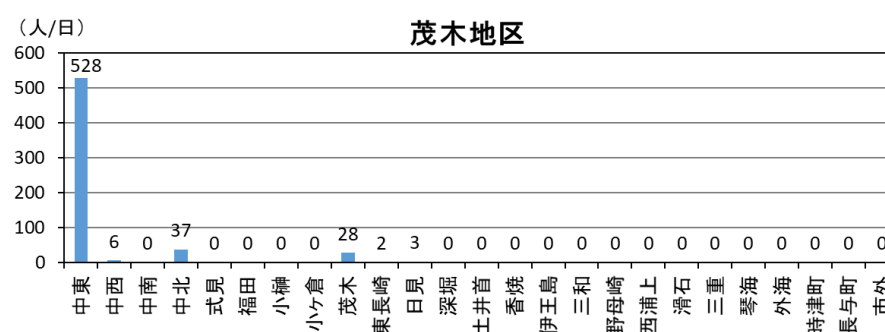
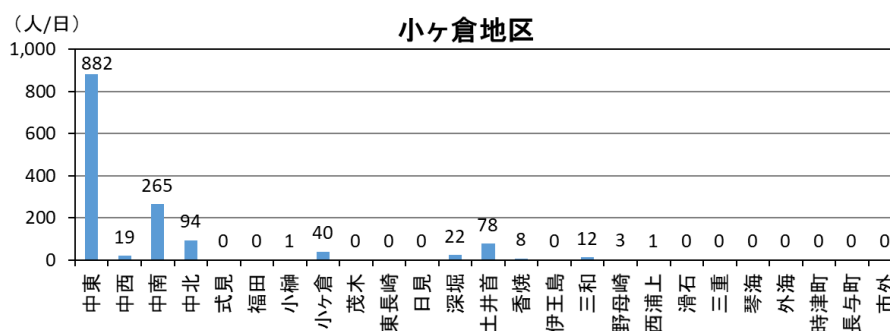
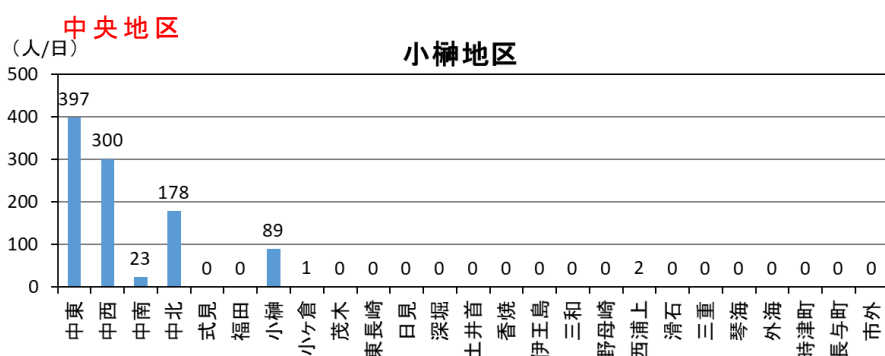
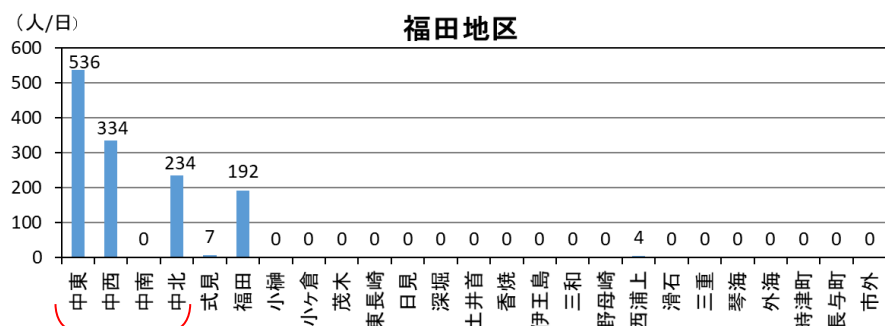
《昼間・夜間》

	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%

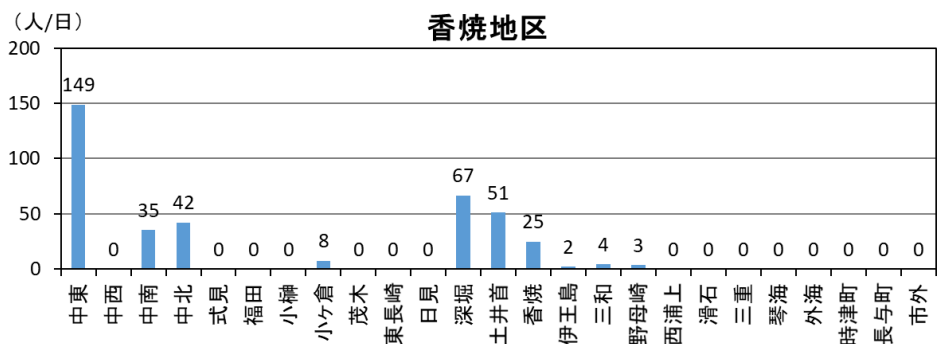
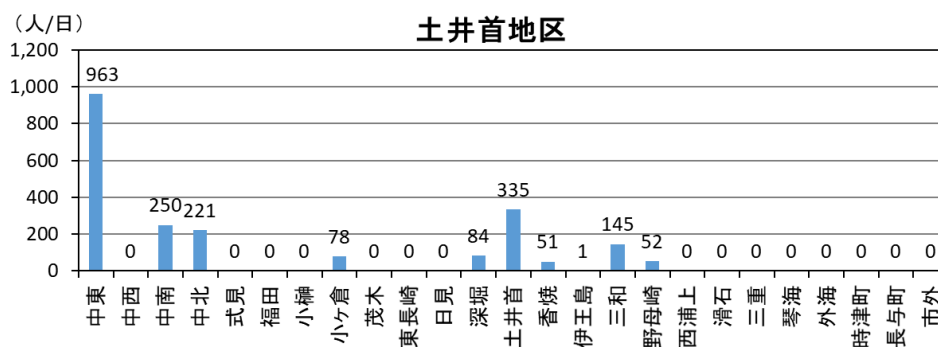
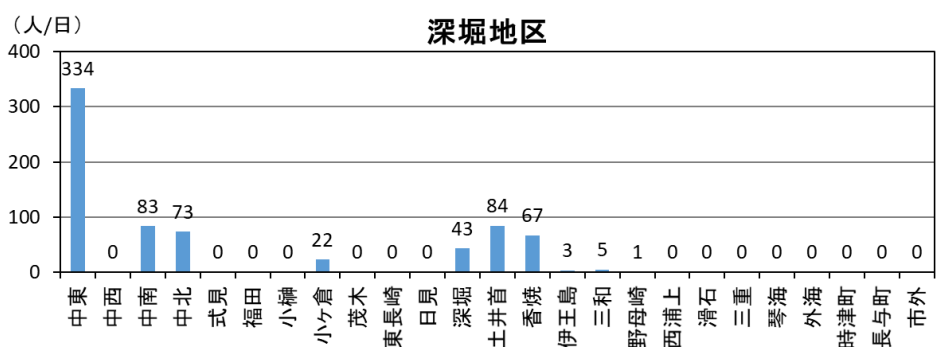
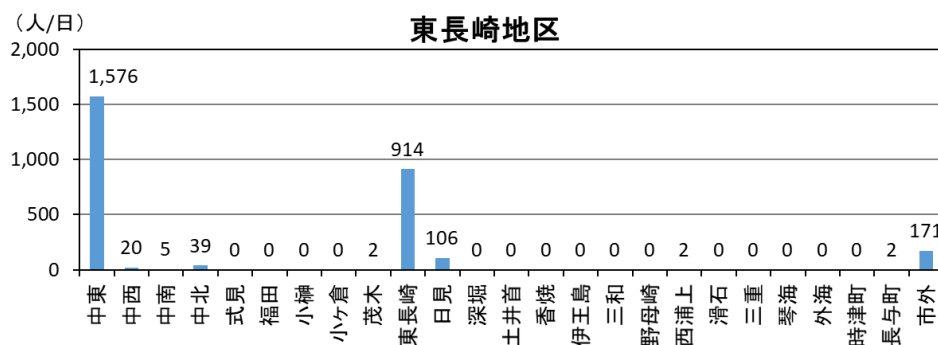
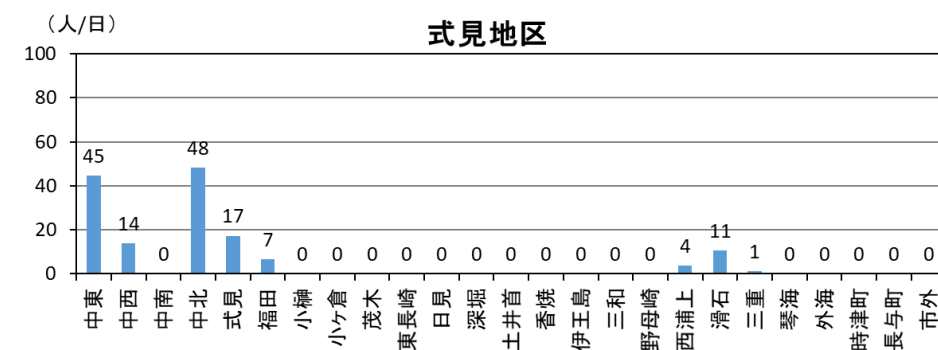
図 最低限必要な運行間隔（地域別）

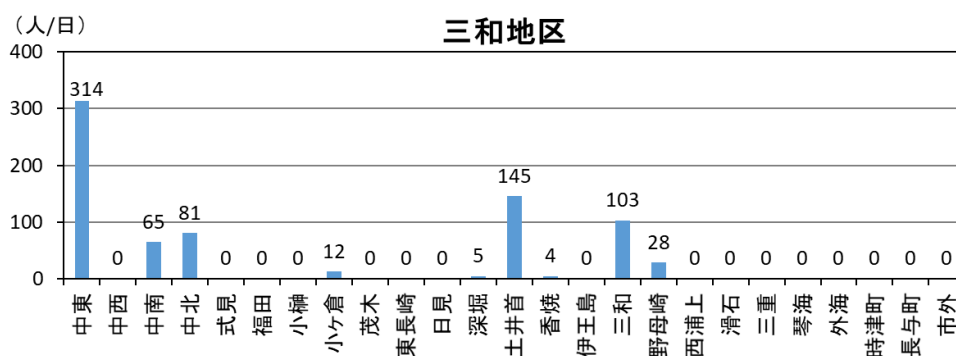
2 各地区の路線バス利用者の移動先

◎移動先が中央地区である割合が75%以上の地区

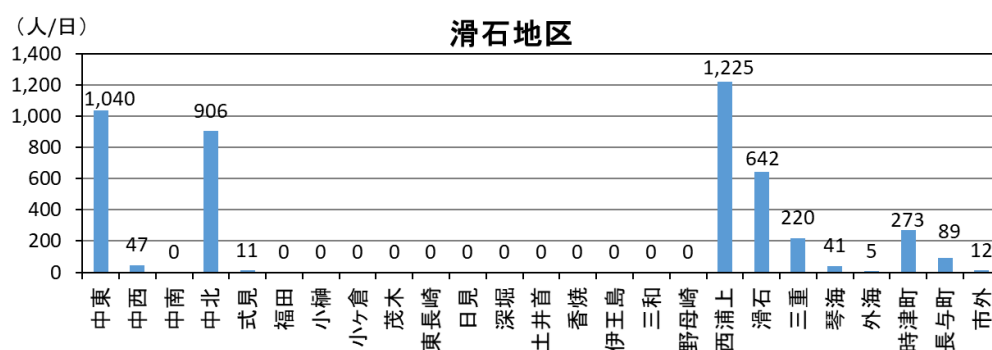
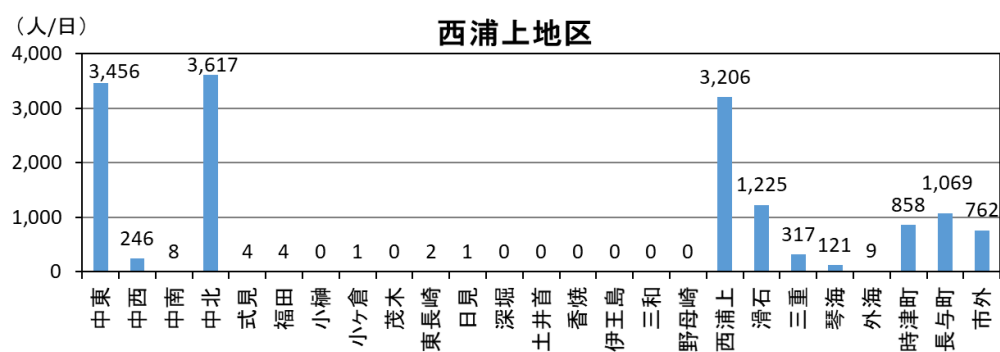
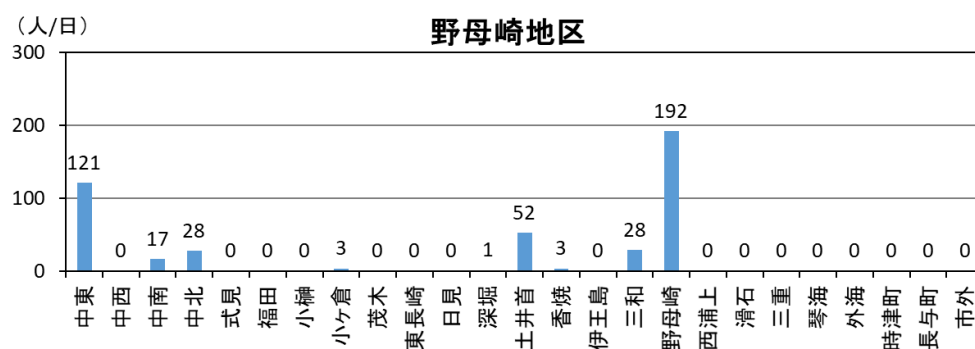
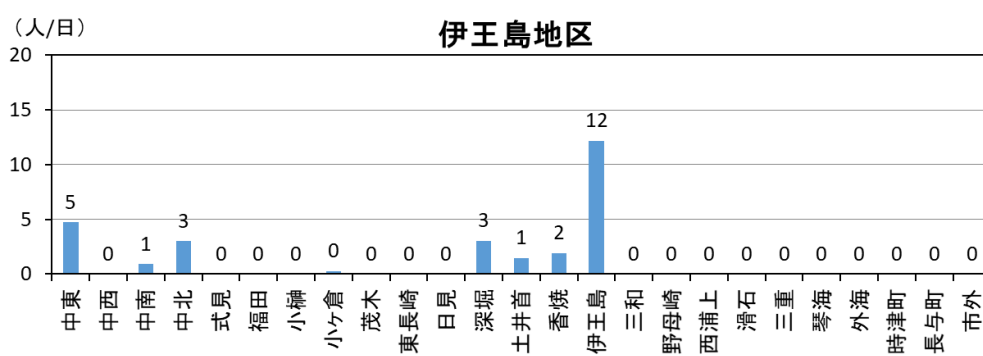


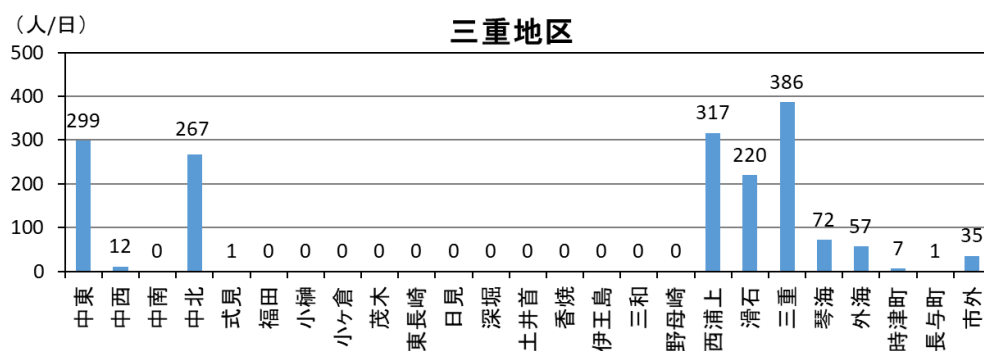
◎移動先が中央地区である割合が50～75%の地区



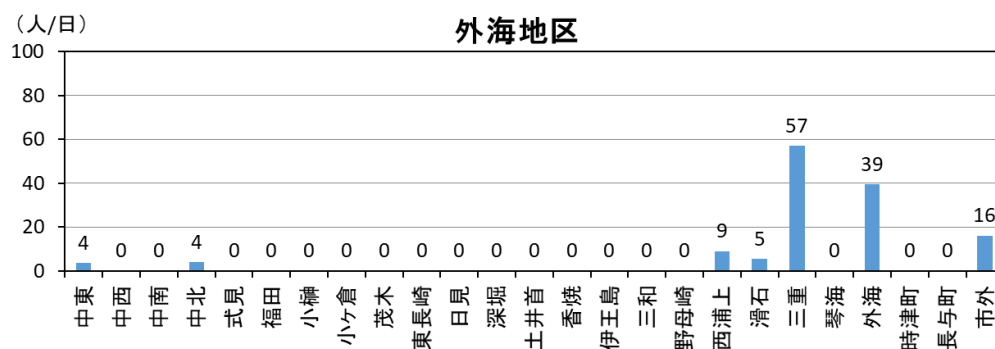
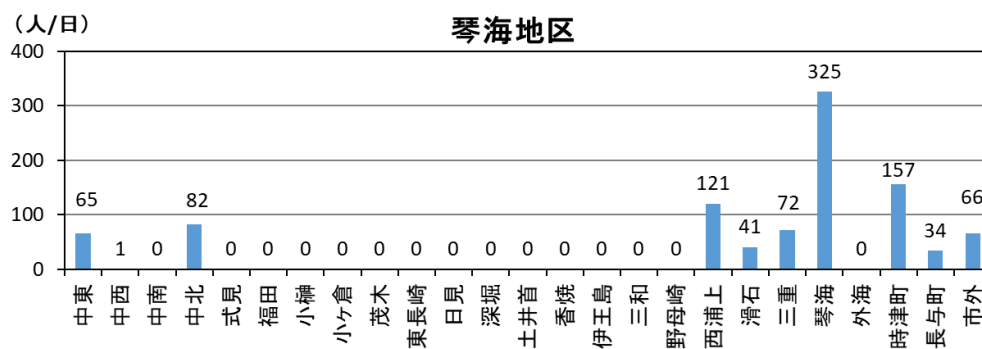


◎移動先が中央地区である割合が 25～50%の地区





◎移動先が中央地区である割合が 25%未満の地区

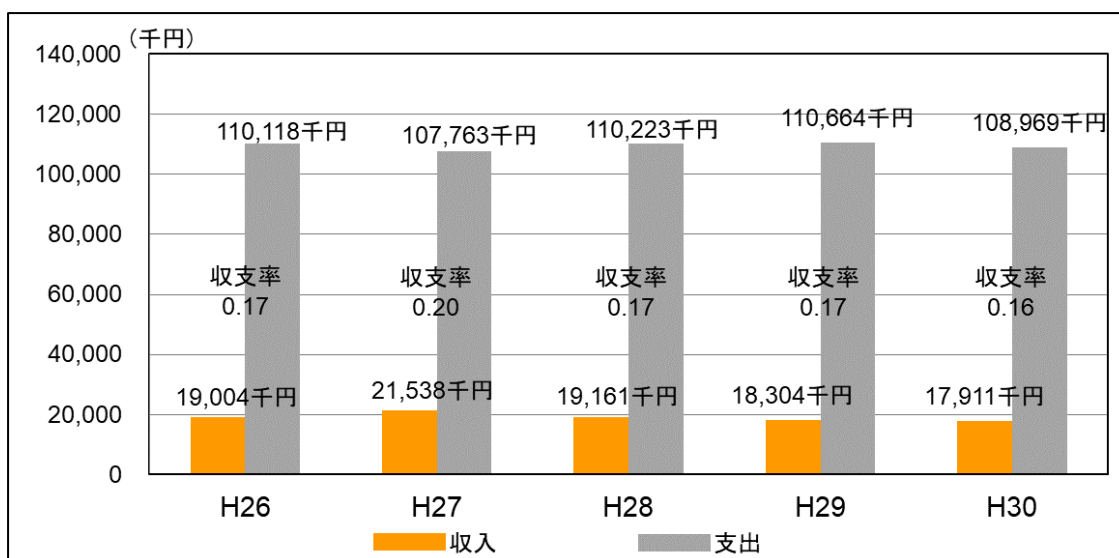


※外海地区では、中央部までのバス移動は直通便と三重地区（桜の里ターミナル）での乗継便がある

- ・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 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	H26	H27	H28	H29	H30
コミュニティバス	伊王島線	運行経費	13,944	14,163	14,357	14,194	14,186
		運賃収入	1,937	1,910	1,919	1,633	1,794
		補助金	12,007	12,253	12,438	12,561	12,392
		収支率	0.14	0.14	0.13	0.12	0.13
	高島線	運行経費	16,794	16,716	16,939	16,324	16,954
		運賃収入	3,013	3,140	3,281	3,124	3,079
		補助金	13,781	13,576	13,658	13,200	13,875
		収支率	0.18	0.19	0.19	0.19	0.18
	池島線	運行経費	7,338	7,476	8,201	8,028	7,264
		運賃収入	873	1,114	991	990	993
		補助金	6,465	6,362	7,210	7,038	6,271
		収支率	0.12	0.15	0.12	0.12	0.14
	外海線	運行経費	8,774	10,337	10,219	10,365	10,439
		運賃収入	833	2,574	1,046	1,012	953
		補助金	7,941	7,763	9,173	9,353	9,486
		収支率	0.10	0.25	0.10	0.10	0.09
	香焼三和線	運行経費	15,284	13,555	15,828	14,518	14,071
		運賃収入	3,763	3,742	3,682	3,744	3,703
		補助金	11,521	9,813	12,146	10,774	10,368
		収支率	0.25	0.28	0.23	0.26	0.26
	三和線	運行経費	7,976	7,266	7,348	7,830	7,253
		運賃収入	780	809	878	868	947
		補助金	7,196	6,457	6,469	6,962	6,306
		収支率	0.10	0.11	0.12	0.11	0.13
	野母崎線	運行経費	6,960	7,962	7,005	7,247	7,378
		運賃収入	724	741	674	790	772
		補助金	6,236	7,221	6,331	6,457	6,606
		収支率	0.10	0.09	0.10	0.11	0.10

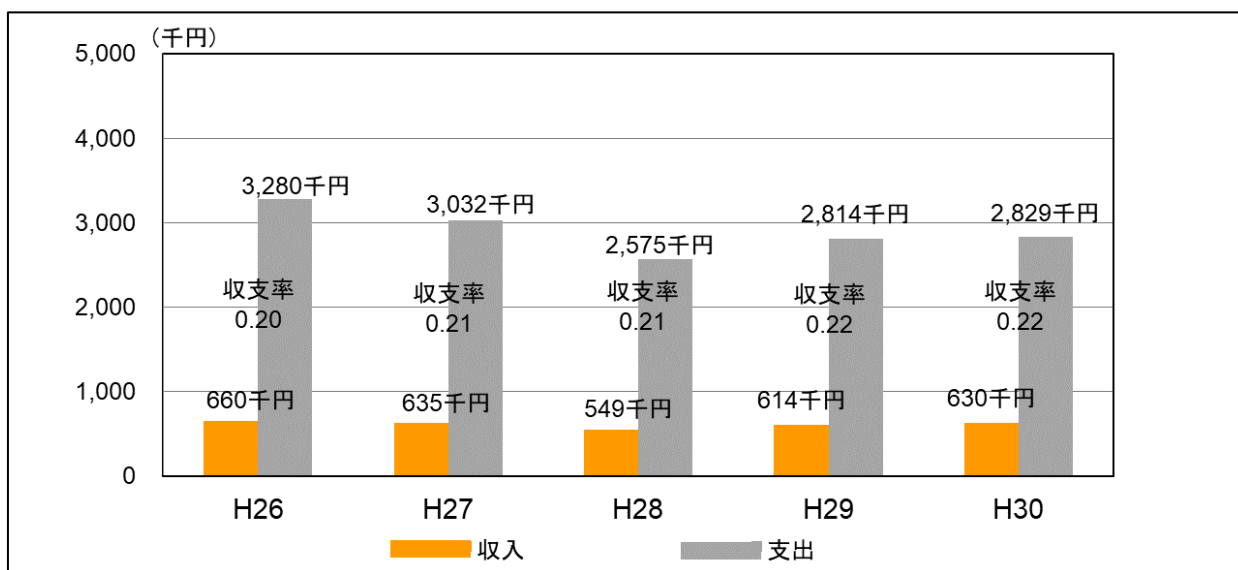
単位：千円

種別	路線名	区分	H26	H27	H28	H29	H30
コミュニティバス	琴海尾戸線	運行経費	11,696	10,939	10,912	11,197	10,752
		運賃収入	2,081	2,129	1,829	1,505	1,339
		補助金	9,615	8,810	9,083	9,692	9,413
		収支率	0.18	0.20	0.17	0.13	0.12
地域バス	滑石式見線	運行経費	11,456	10,305	10,266	11,125	10,662
		運賃収入	2,276	2,532	2,475	2,131	1,962
		補助金	9,180	7,773	7,791	8,994	8,700
		収支率	0.20	0.25	0.24	0.19	0.18
	香焼恵里線	運行経費	9,896	9,044	9,148	9,836	10,010
		運賃収入	2,724	2,847	2,386	2,507	2,369
		補助金	7,172	6,197	6,762	7,329	7,641
		収支率	0.28	0.32	0.26	0.25	0.24
合計		運行経費	110,118	107,763	110,223	110,664	108,969
		運賃収入	19,004	21,538	19,161	18,304	17,911
		補助金	91,114	86,225	91,062	92,360	91,058
		収支率	0.17	0.20	0.17	0.17	0.16

出典：長崎市資料

表 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 デマンド交通（琴海地区）収支推移

単位：千円

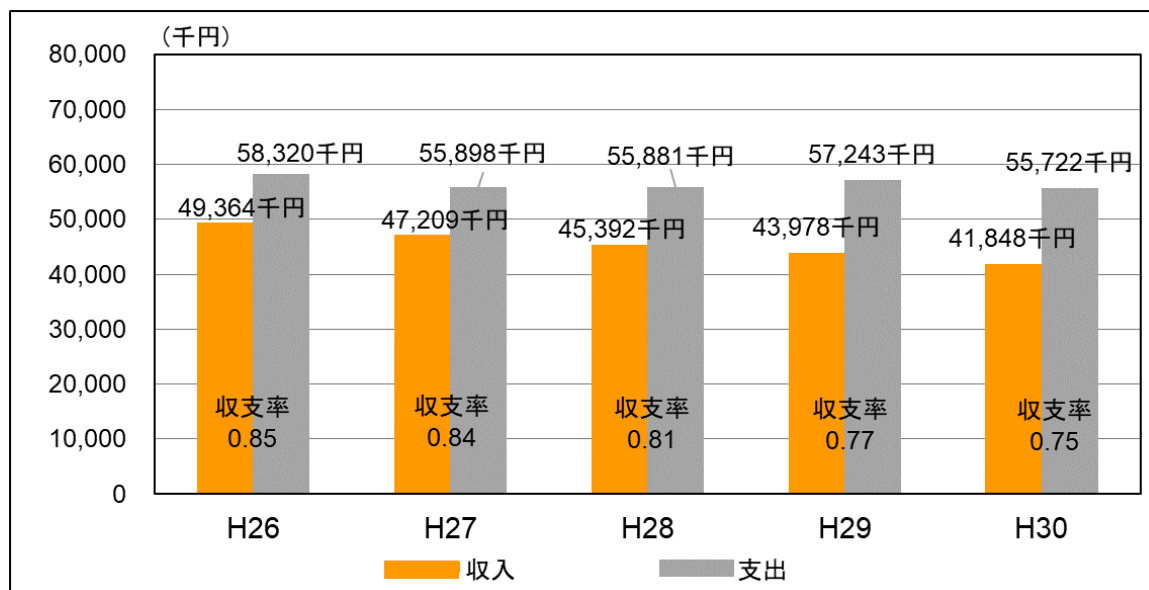
路線名	区分	H26	H27	H28	H29	H30
デマンド交通	運行経費	3,280	3,032	2,575	2,814	2,829
	運賃収入	660	635	549	614	630
	補助金※1	2,620	2,397	2,026	2,293	2,199
	収支率	0.20	0.21	0.21	0.22	0.22

※1 補助金：国、長崎市で補助

出典：長崎市資料

表 デマンド交通（琴海地区）収支推移

【乗合タクシー】



出典：長崎市資料

図 乗合タクシー収支推移

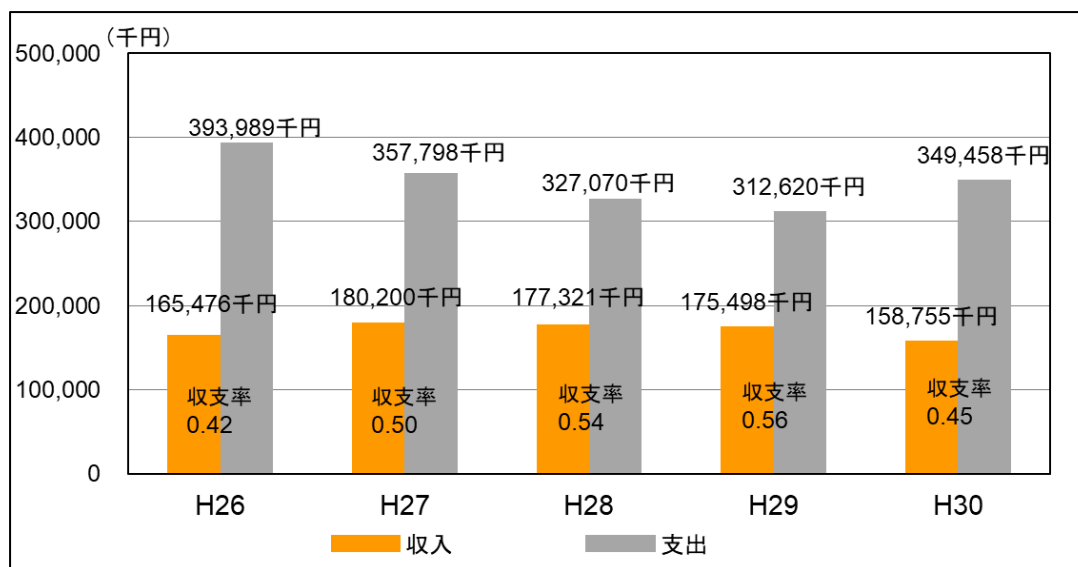
単位：千円

地区名	区分	H26	H27	H28	H29	H30
丸善団地	運行経費	13,141	13,080	13,190	13,704	11,157
	運賃収入	13,691	12,878	12,475	12,071	11,697
	補助金	0	201	715	1,634	0
	収支率	1.04	0.98	0.95	0.88	1.05
矢の平・伊良林	運行経費	13,639	13,577	13,442	13,573	11,701
	運賃収入	12,157	11,646	11,446	11,299	10,982
	補助金	1,482	1,931	1,995	2,274	719
	収支率	0.89	0.86	0.85	0.83	0.94
北大浦	運行経費	8,876	8,379	8,374	9,406	10,502
	運賃収入	7,659	7,476	6,986	7,111	6,715
	補助金	1,217	903	1,388	2,295	3,786
	収支率	0.86	0.89	0.83	0.76	0.64
金堀	運行経費	11,873	11,414	11,121	10,749	12,180
	運賃収入	7,461	7,062	6,609	6,411	5,814
	補助金	4,412	4,352	4,512	4,337	6,366
	収支率	0.63	0.62	0.59	0.60	0.48
西北	運行経費	10,792	9,450	9,755	9,810	10,183
	運賃収入	8,397	8,146	7,876	7,086	6,640
	補助金	2,395	1,303	1,879	2,724	3,543
	収支率	0.78	0.86	0.81	0.72	0.65
合計	運行経費	58,320	55,899	55,881	57,242	55,723
	運賃収入	49,365	47,209	45,392	43,978	41,848
	補助金	8,955	8,690	10,489	13,264	14,414
	収支率	0.85	0.84	0.81	0.77	0.75

出典：長崎市資料

表 乗合タクシー収支推移（地区別）

【船舶】



出典：長崎市資料

図 市補助航路の収支推移

単位：千円

地区名	区分	H26	H27	H28	H29	H30
長崎～伊王島 ～高島航路※ ¹	運航経費	378,039	343,081	312,646	296,770	334,689
	運賃収入	163,134	178,035	175,217	173,406	156,963
	補助金	215,524	165,013	137,426	123,300	177,726
	収支率	0.43	0.52	0.56	0.58	0.47
池島～神浦 航路※ ²	運航経費	15,950	14,717	14,424	15,850	14,769
	運賃収入	2,342	2,166	2,104	2,092	1,792
	補助金	13,608	12,551	12,320	13,759	12,978
	収支率	0.15	0.15	0.15	0.13	0.12
合計	運航経費	393,989	357,798	327,070	312,620	349,458
	運賃収入	165,476	180,201	177,321	175,498	158,755
	補助金	229,132	177,564	149,746	137,059	190,704
	収支率	0.42	0.50	0.54	0.56	0.45

※¹ 長崎～伊王島～高島航路：国、県、長崎市で補助※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

出典：長崎市資料

表 市補助航路の収支推移（航路別）

4 計画策定の経過

