

令和5年度

**長崎市地域公共交通計画
事業評価について**

1. 事業評価の趣旨

令和3年8月に策定した長崎市地域公共交通計画に基づく施策の効果について、成果指標の評価を行い、関係者で共有することで今後の施策展開や計画見直しの検討材料とする

(1) 令和5年度の主な取り組み

既存路線の効率化・見直し

時期	番号	内容
R4.4~	①	共同経営計画による効率的な運行の継続 (東長崎地区、日見地区、滑石地区)
R5.4	②	乗合タクシー運賃改定(200円→300円)
R5.8~ R6.1	③	恐竜パーク直行バスの実証実験(長崎バス)
R5.10	④	長崎~伊王島~高島航路運賃改定
R5.11~ R6.1	⑤	共同経営計画第2版の策定に向けた協議 (本原地区、矢の平地区、目覚地区、 立神地区)

公共交通サービスの向上

時期	番号	内容
R5.4	⑥	長崎~伊王島~高島航路の新船(俊寛)の就航
R5.4	⑦	乗合タクシープレミアム付回数券の販売
R5.4	⑧	矢上バス停待合環境の整備(県営バス)
R5.6~ R6.3	⑨	バス・路面電車運賃無料デーの実施(7回)
R5.8~ R5.10	⑩	バス・路面電車昼間定期券半額販売の実施
R5.9	⑪	西九州新幹線1周年記念きっぷシャツ販売 (JR九州)
R5.10	⑫	長崎~伊王島~高島航路島民割の販売
R6.1	⑬	ハイブリッドバス15台の導入(長崎バス)
R6.3	⑭	低床式車両1両の導入(長崎電気軌道)

(2) 成果指標

指標(1)平均乗車密度

指標(2)公共交通事業の収支率

指標(3)公共交通への公的資金投入額

指標(4)公共交通の利用者数

指標(5)公共交通が利用しやすいと感じる市民の割合

① 共同経営計画による効率的な運行の継続 (東長崎地区、日見地区、滑石地区)

■ 長崎バスと県営バスの「共同経営計画」に基づき、運行事業者の一元化と適正化を実施

■ 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を適正化

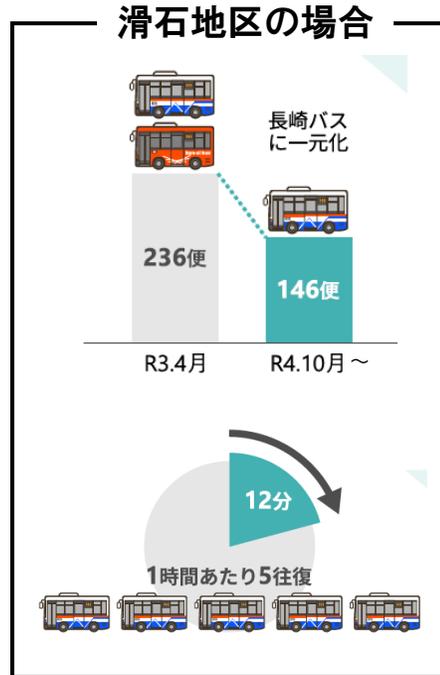
- 滑石地区 … 長崎バスに一元化
- 東長崎地区 … 県営バスに一元化
- 日見地区 … 県営バスに一元化

■ 令和5年度実績

運転手数 : ▲27.8人
 車両台数 : ▲22.6台
 収支改善効果 : 499百万円

令和5年度実績(地区別)

項目	東長崎地区	日見地区	滑石地区	3地区合計
運転手数	▲13.0人	▲5.8人	▲9.0人	▲27.8人
車両台数	▲10.8台	▲4.6台	▲7.2台	▲22.6台
収支改善額	293百万円	65百万円	141百万円	499百万円



⑥ 共同経営計画第2版の策定に向けた協議 (本原地区、矢の平地区、目覚地区、立神地区)

■ 第1版に加え令和6年4月より、本原地区、矢の平地区、目覚地区、立神地区を運行事業者の一元化の実施に向けた協議

- 本原線 …… 県営バスに一元化
- 立山(目覚線)… 県営バスに一元化
- 矢の平線…… 長崎バスに一元化
- 立神線…… 長崎バスに一元化(昼間帯のみ)

■ 期待される効果

運転手数 : ▲19.1人
 車両台数 : ▲15.5台
 収支改善効果 : 114百万円



項目	本原地区	矢の平地区	目覚地区	立神地区	4地区合計
運転手数	▲11.2人	▲1.7人	▲0.9人	▲5.3人	▲19.1人
車両台数	▲9.0台	▲1.4台	▲0.8台	▲4.3台	▲15.5台
収支改善額	66百万円	20百万円	3百万円	25百万円	114百万円

②乗合タクシー運賃改定(200円→300円)
⑦乗合タクシープレミアム付回数券の販売

- 利用者減少や物価高騰が進むなか運行を維持していくため、5地区において運賃改定を実施
- 2回分お得に乗れるプレミアム付回数券を販売
- 収支改善効果(収支率) R4:54% → R5:70%

区分	改定前	改定後
大人	200円	300円
小人	100円	150円

③恐竜パーク直行バスの実証実験(長崎バス)

- 新たな誘客手段として、あまり利用されていない路線バス(来館者の2%)について、市中心部からの直行バスを1往復/日運行
- 実施日:50日(令和5年8月～令和6年1月の土日祝)
- 利用実績:789人(15.8人/日)

④長崎～伊王島～高島航路運賃改定
⑥長崎～伊王島～高島航路の新船(俊寛)の就航
⑫長崎～伊王島～高島航路島民割の販売

- 令和3年3月に航路改善計画を取りまとめ、新船導入にあわせて運賃改定を実施
- 島民割を導入し、島民への負担割合を軽減

<一般運賃(片道)>

	区間距離	改定前	改定後	運賃差額
長崎～高島	20.1km	1,040円	1,140円	+100円
長崎～伊王島	12.6km	680円	710円	+30円
伊王島～高島	7.5km	380円	430円	+50円

<島民割運賃(片道)>

	区間距離	改定前	改定後	運賃差額
高島⇒長崎	20.1km	910円	950円	+40円
伊王島⇒長崎	12.6km	595円	600円	+5円
高島⇒伊王島	7.5km	335円	350円	+15円



新船(俊寛)

⑧ 矢上バス停待合環境の整備

- 東部地区ハブ&スポーク型運行の乗継拠点となる矢上バス停留所に上屋やベンチを増設



整備前



整備後

⑨ バス・路面電車運賃無料デーの実施(7回)

- 物価高騰による市民の負担軽減を図りながら、地域の公共交通に親しんでいただくために実施
- 詳細な報告については【資料1-2】参照

⑬ ハイブリッドバス(低床式車両)15台の導入

⑭ 低床式車両1両の導入

- バス : 低床式車両導入台数合計 557台(66%)
長崎バス、県営バスどの合計
- 路面電車 : 低床式車両式車両8台(11%)

⑩ バス・路面電車昼間定期券半額販売の実施

- 物価高騰等による市民の負担軽減を図ると共に、利用の少ない昼間の利用促進を図るために実施
- 昼間の時間帯(10時~17時)の利用に限り全線乗り放題定期券
- 通常7000円/月→3500円/月にて販売
- 販売実績: 3カ月合計 13,066枚
 - 長崎バス 11,420枚
 - 県営バス 1,179枚
 - 長崎電気軌道 467枚

⑪ 西九州新幹線1周年記念きっぷシャツ販売

- 西九州新幹線「かもめ」が開業して1周年を記念したイベント開催日限定で使用できる西九州新幹線各駅乗り放題の「GO NORI-HODAI」Tシャツきっぷを販売
- きっぷシャツ販売枚数: 約6800枚



ハイブリッドバス



低床式車両

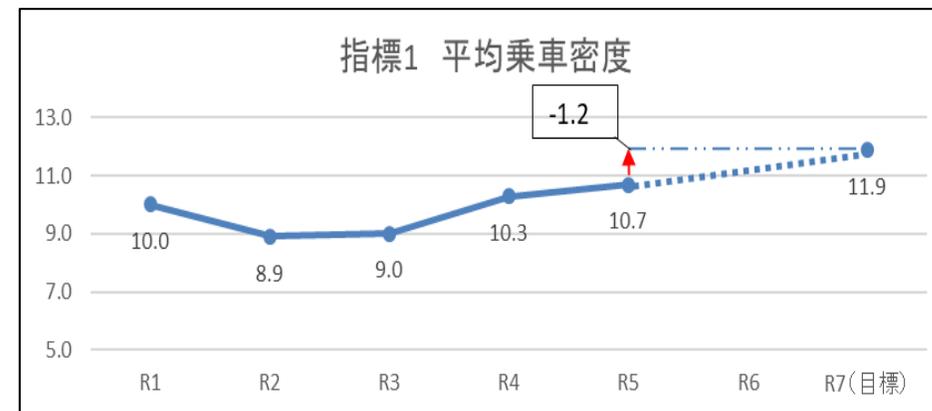
2. 成果指標の評価

指標(1) 平均乗車密度

視点	路線の効率化を実施するうえで、車内の旅客数が適正であるか評価する	
算出方法	平均乗車密度 = 輸送人キロ※ / 走行キロ(路線バス)	※輸送人キロ = 輸送人員 × 1人平均乗車キロ

単位:(人)

年 度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4	R5 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	10.0	8.9	9.0	10.3	10.7	11.9
前年比	-	↘ -1.1	↗ +0.1	↗ +1.3	↗ +0.4	-



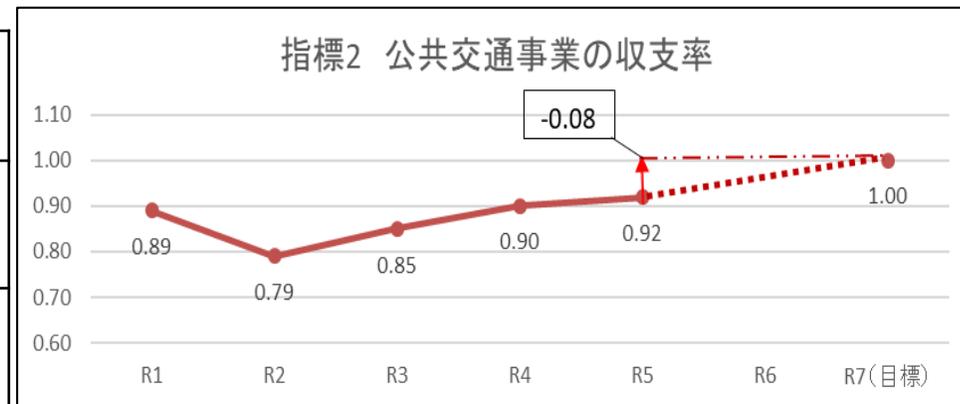
達成状況	× 前年より上昇したが、目標までは達していない
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ■ 既存路線の効率化・見直しの実施 (共同経営計画:東長崎、日見、滑石地区) ■ バス・路面電車運賃無料デーの実施 ■ バス・路面電車昼間定期券半額販売の実施
施策の方向性	公共交通ネットワークを維持するため、ハブ&スポーク型運行、共同経営計画による更なる効率化を進め、平均乗車密度の向上を図る

指標(2) 公共交通事業の収支率

視点	路線の効率化を実施するうえで、平均乗車密度以外に運賃や運行経費が適正であるか評価する
算出方法	収支率 = 収入額 / 支出額

単位:(-)

年 度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4	R5 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	0.89	0.79	0.85	0.90	0.92	1.0
前年比	-	↓0.10	↑+0.06	↑+0.05	↑+0.02	-



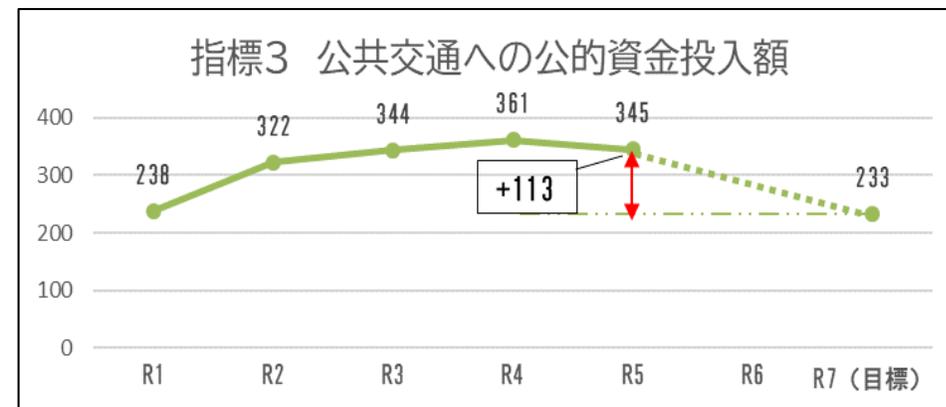
達成状況	× 前年より上昇したが、目標までは達していない
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ■ 既存路線の効率化・見直しの実施 (共同経営計画: 東長崎、日見、滑石地区)
施策の方向性	公共交通ネットワークを維持するため、ハブ&スポーク型運行、共同経営計画による経費削減を進め、収支率の改善を図る

指標(3) 公共交通への公的資金投入額

視点	補助対象路線を見直すうえで、地域の需要にあった適正な運行形態となっているか評価する
算出方法	公的資金投入額(円) = コミュニティ交通全補助額 / 全利用者数

単位:(円)

年 度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4	R5 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	238	322	344	361	345	233
前年比	-	↗+84	↗+22	↗+17	↘-16	-



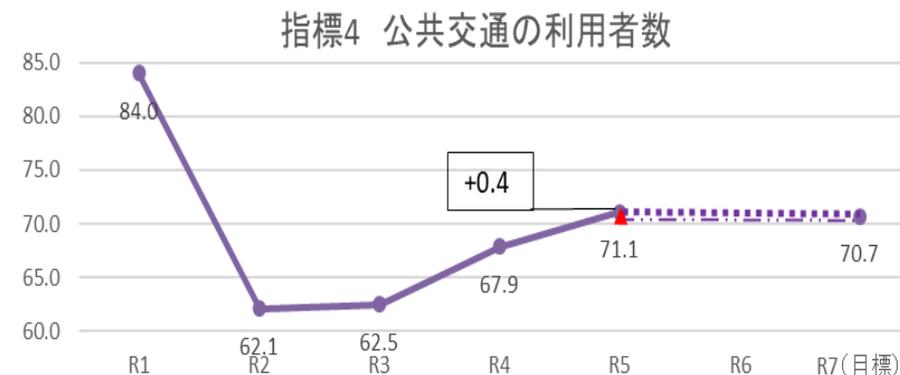
達成状況	× 前年より減少したが、目標までは達していない
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ■乗合タクシー5地区の運賃改定の実施 (200円→300円) ■乗合タクシープレミアム付回数券の販売 (3,000円で3,600円(12回)分)
施策の方向性	採算が悪い路線を中心に、運賃や運行形態の見直しを含めた収支改善策の検討・実施を進め、公的資金投入額の適正化を図る

指標(4) 公共交通の利用者数

視点	公共交通機関の利用促進策の効果を評価する
算出方法	長崎市統計より公共交通の年間利用者数を集計

単位:(百万人)

年 度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4	R5 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	84.0	62.1	62.5	67.9	71.1	70.7
前年比	-	↘ -21.9	↗ +0.4	↗ +5.4	↗ +3.2	-



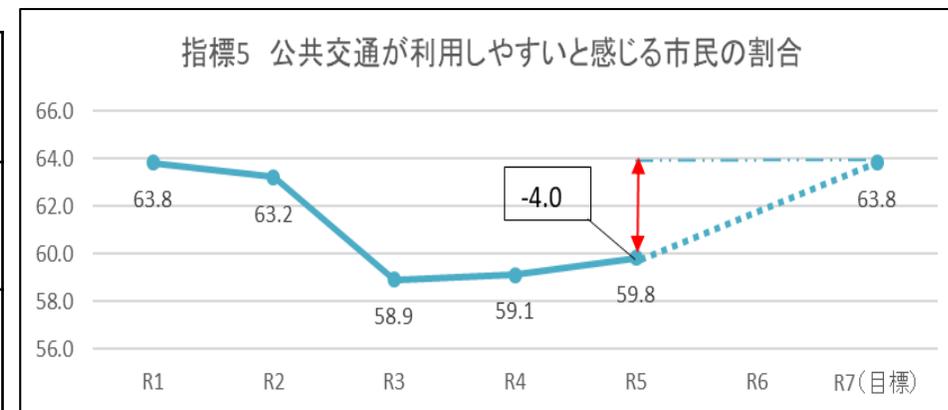
達成状況	○ 前年より増加し、目標を達成している
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ■ バス・路面電車運賃無料デーの実施 ■ バス・路面電車昼間定期券半額販売の実施 ■ 矢上バス停待合環境の整備 ■ 長崎～伊王島～高島航路の新船(俊寛)の就航
施策の方向性	公共交通の利用促進と合わせ、長崎スタジアムシティの開業などによる新たな需要を取り込む施策を検討・実施し、利用者数の増加を図る

指標(5) 公共交通が利用しやすいと感じる市民の割合

視点	定期的な利用者以外も含めた市民全体に対する公共交通の利用促進策の効果を評価する
算出方法	市民意識調査より集計

単位:(%)

年 度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4	R5 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	63.8	63.2	58.9	59.1	59.8	63.8
前年比	-	↘ -0.6	↘ -4.3	↗ +0.2	↗ +0.7	-



達成状況	× 前年より増加したが、目標までは達していない
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ■ 矢上バス停待合環境の整備 ■ ハイブリッドバス15台の導入 ■ 低床式路面電車1両の導入 ■ 長崎～伊王島～高島航路の新船(俊寛)の就航
施策の方向性	バスロケーションシステムの導入など公共交通のサービス向上を進め、公共交通が利用しやすいと感じる市民の割合を向上させる

3. 実施中・今後の取り組み

既存路線の効率化・見直し

指標	R6実施中の取組	今後の取組
(1)平均乗車密度	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 路線の効率化・見直しの実施(共同経営計画) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 路線の効率化・見直しの継続(ハブ&スポーク型運行・共同経営計画の検討)
(2)収支率	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 路線の効率化・見直しの実施(共同経営計画) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 路線の効率化・見直しの継続(ハブ&スポーク型運行・共同経営計画の検討)
(3)公的資金投入額	<ul style="list-style-type: none"> ➤ コミュニティバス三和線の見直し ➤ デマンド交通(琴海地区)の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ コミュニティバス等に代わる新たな移動手段の検討 ➤ コミュニティバス伊王島線の見直し

公共交通サービスの向上

指標	R6実施中の取組	今後の取組
(4)公共交通利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 長崎スタジアムシティでのイベント開催時等における各運行事業者の増便 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 長崎スタジアムシティ開業などによる新たな移動需要に合わせた運行サービスの提供 ➤ スマートムーブデーの促進
(5)利用しやすいと感じる市民の割合	<ul style="list-style-type: none"> ➤ バスロケーションシステムの導入 ➤ ハイブリッドバスの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 乗継バス停の環境改善 ➤ 低床車両およびハイブリッドバスの導入

バス・路面電車運賃無料デー 結果分析

令和6年10月

長崎市

まちづくり部 公共交通対策室

1 概要

(1)目的

○物価高騰による市民の負担軽減を図りながら、公共交通の新たな需要を掘り起こすため

(2)実施者

○長崎バス、県営バス、長崎電気軌道、さいかい交通、富川運送

(3)対象路線

○長崎市内を運行する路線バス、路面電車及びコミュニティバスの路線
※高速道路を経由する路線と雲仙線は除く

(4)実施日

○令和5年度中の日曜日のうち7日間

	1回目	2回目	3回目	4回目	5回目	6回目	7回目
日付	6/25	7/23	9/10	10/22	12/10	1/28	3/10
天気	雨 	曇一時雨 	晴後一時雨一時曇 	晴 	晴後一時曇 	雨一時曇後晴 	晴 
気温	23.6℃	28.8℃	26.6℃	16.9℃	15.8℃	6.7℃	8.2℃

出典：気象庁HP

1 概要

(5) 補助金

○無料デーを実施する公共交通事業者に対して長崎市から補助金を交付

ア 補助金の額

120,174千円

イ 補助金の計算式

令和4年度の日祝日の運賃収入平均額×1.5×実施日数（7日間）

(6) 広報活動

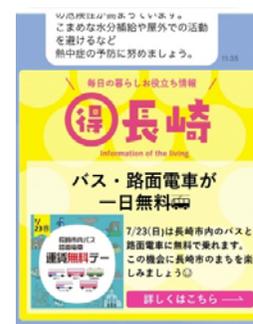
○ホームページ、車内掲示、広報ながさき、SNS、市長定例記者会見、道路情報板など



車内掲示



広報ながさき



公式LINE

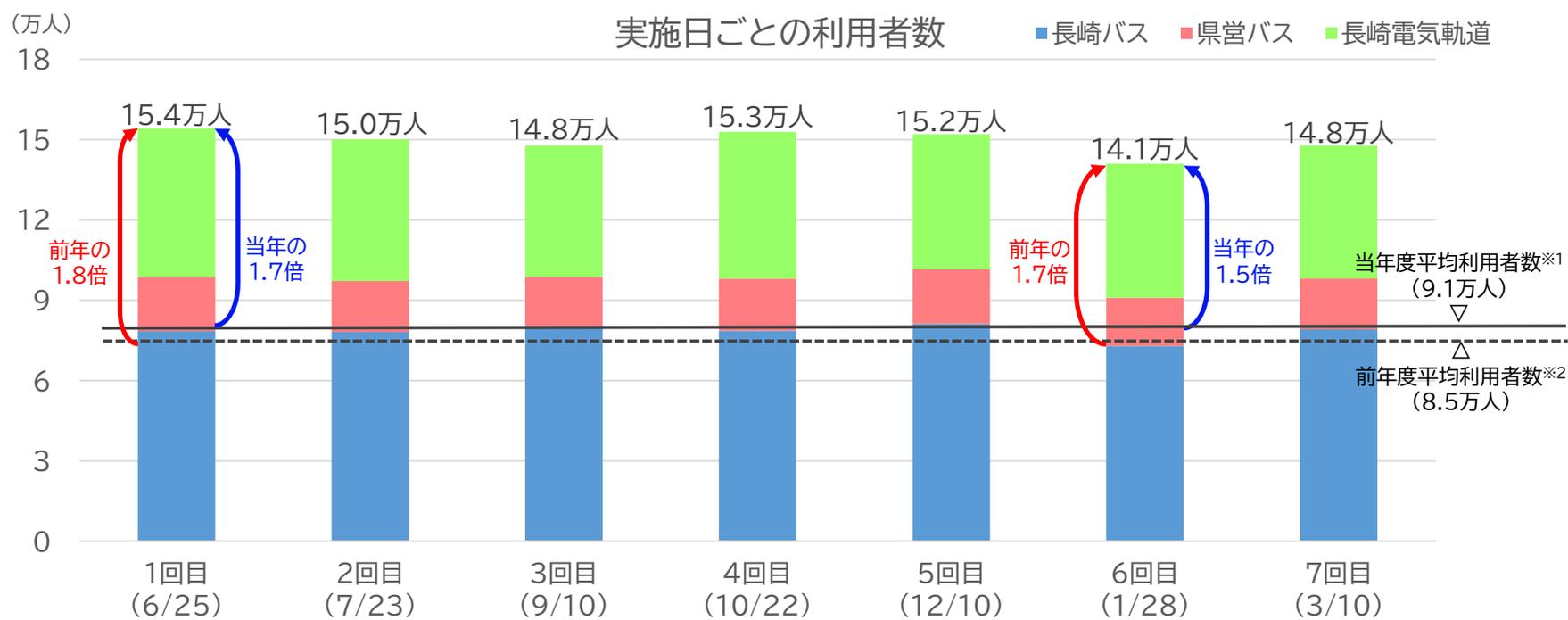


道路情報板

2 バス路面電車の利用者数

(1) 全実施日の利用者数

全実施日の利用者数を前年度平均や当年度平均と比較



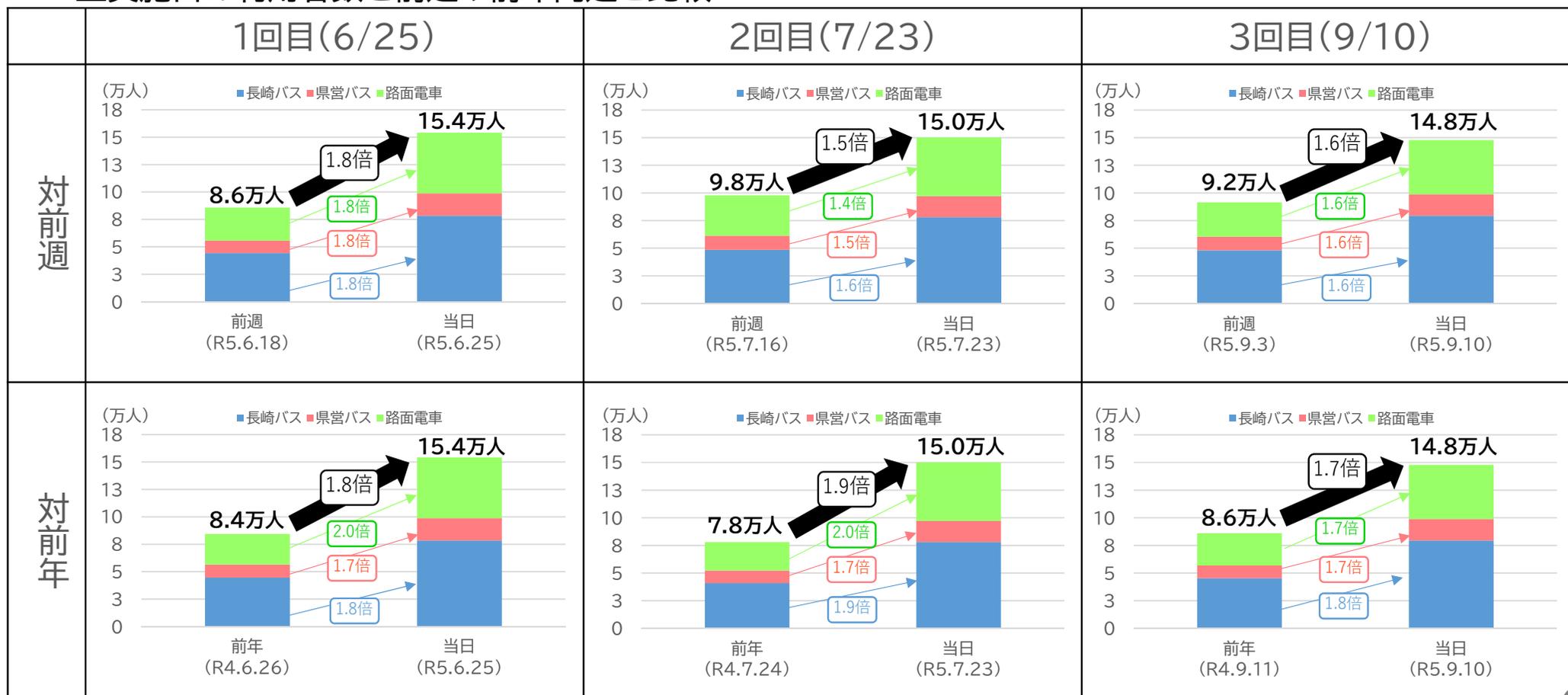
出典：各交通事業者提供資料

○前年度の平均に比べ、**最大で1.8倍**・**最小でも1.7倍**の利用
○当年度の平均に比べ、**最大で1.7倍**・**最小でも1.5倍**の利用

2 バス路面電車の利用者数

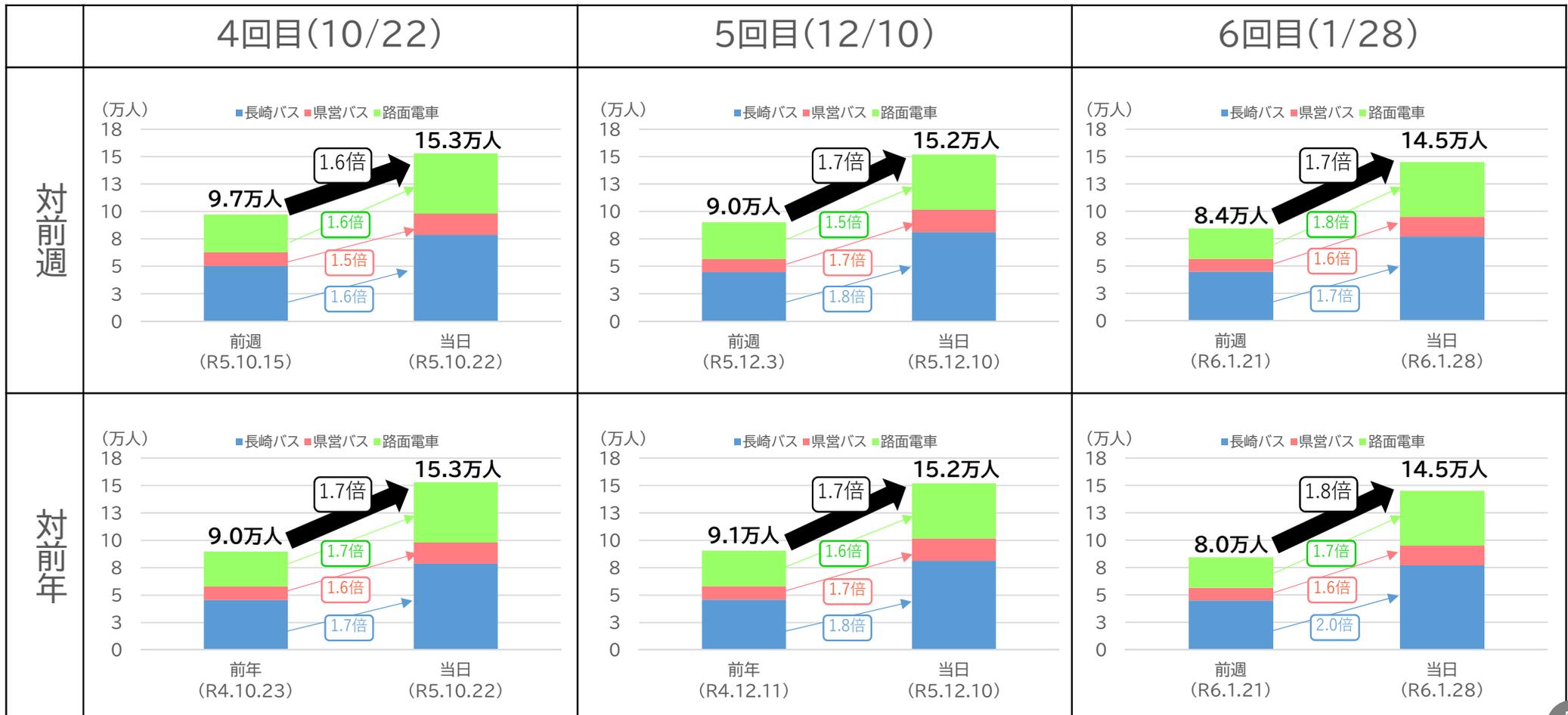
(2)実施日ごとの利用者数

全実施日の利用者数を前週や前年同週と比較



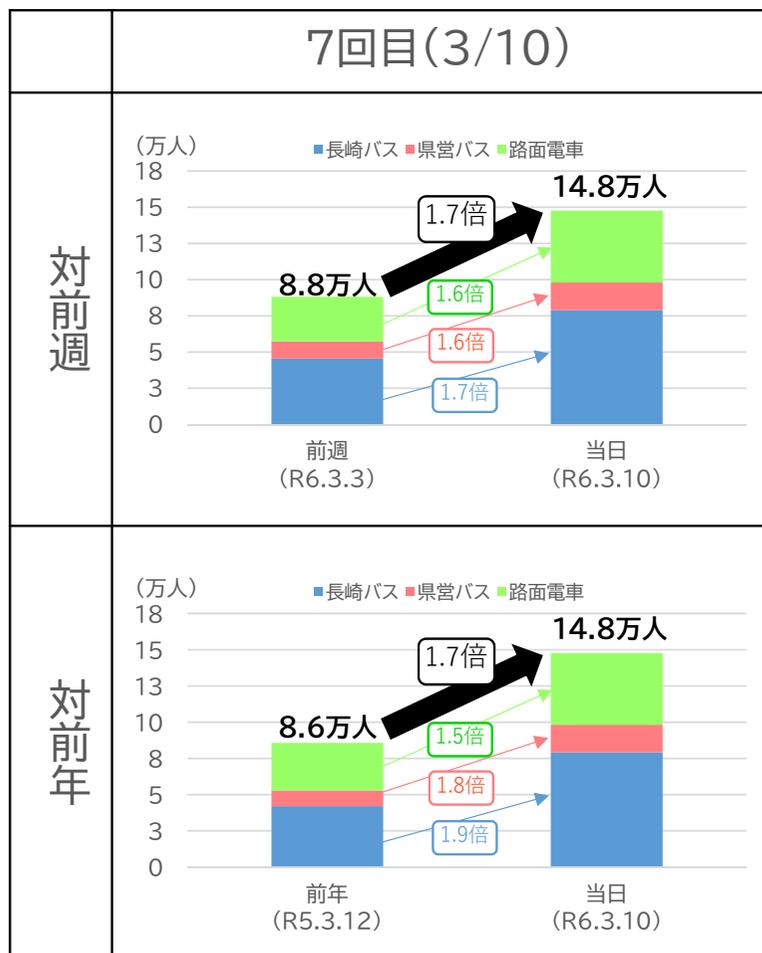
出典：各交通事業者提供資料

2 バス路面電車の利用者数



出典：各交通事業者提供資料

2 バス路面電車の利用者数



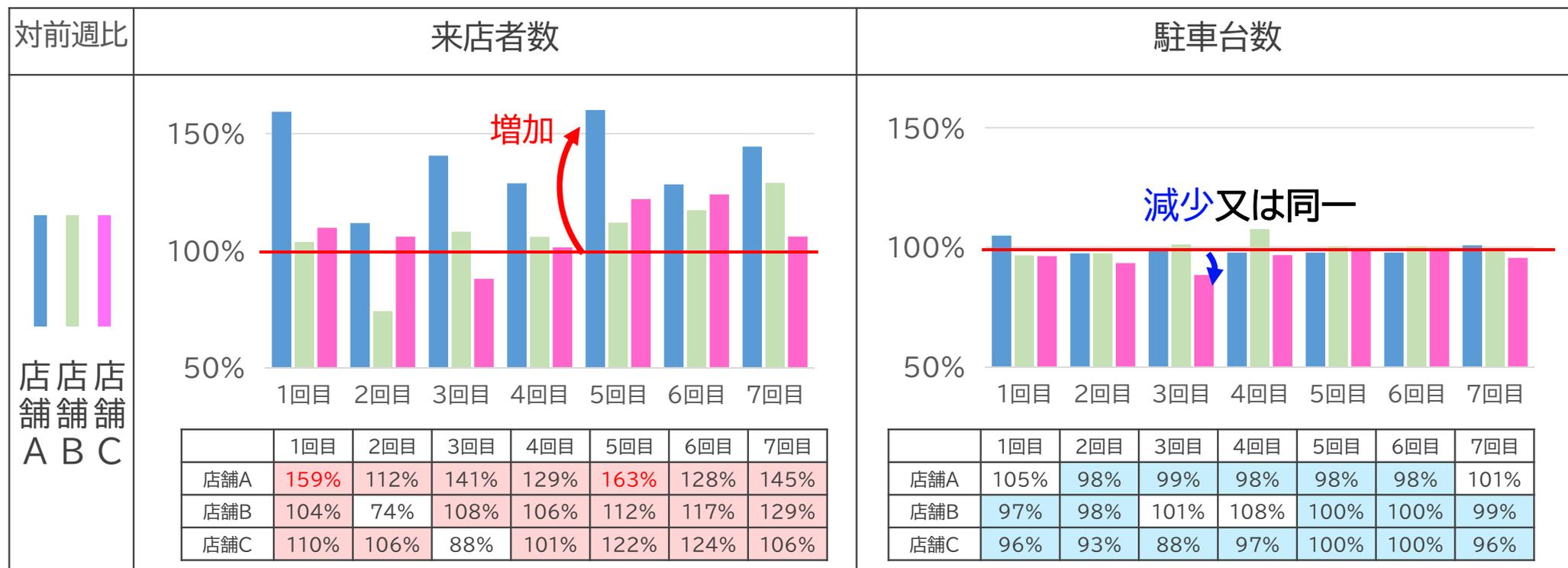
出典：各交通事業者提供資料

○利用者数は、前週の約1.5~1.8倍、
前年の約1.7~1.9倍に増加

3 実施による影響

(1) 商業施設の来店者数と駐車台数

商業施設の来店者数と駐車台数を前週と比較 ※前週を100%とする



出典：各商業施設提供資料

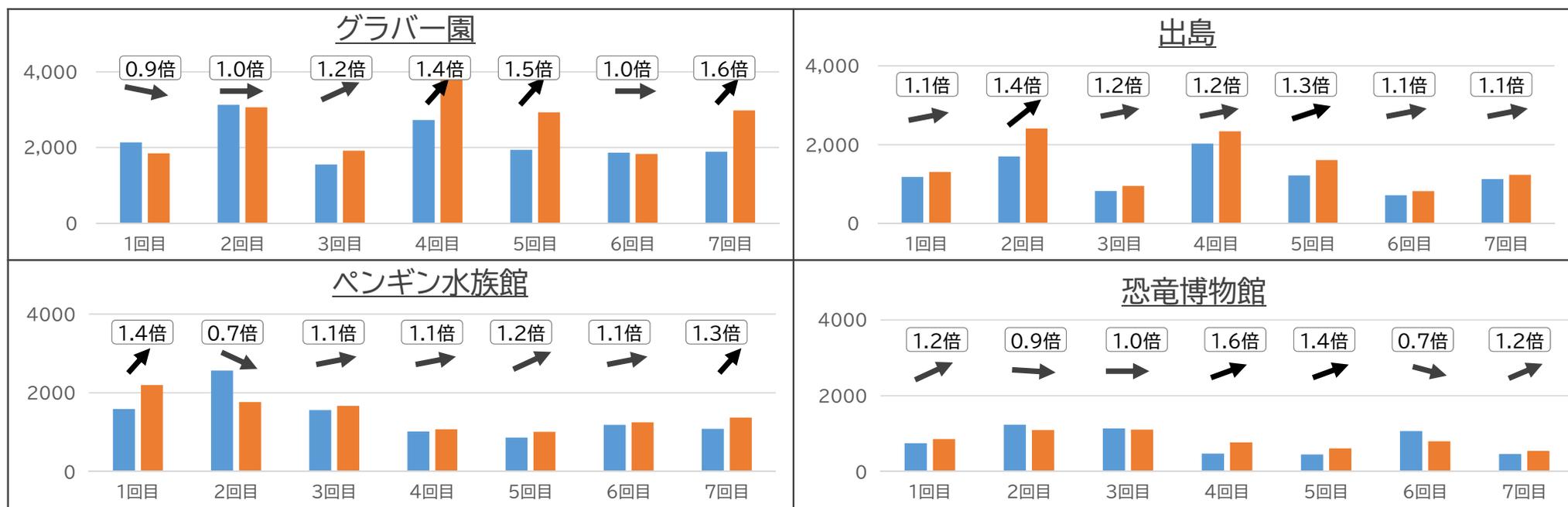
○来店者数は前週よりほぼ増え、**150%以上**の施設もある

○駐車台数は前週よりほぼ減少又は同一で、**自家用車**でなく**バス・路面電車**での来店が増

3 実施による影響

(2) 観光施設等の来場者数

各観光施設等の来場者数を前週と比較（前週 ■■■■ 、当日 ■■■■ ）



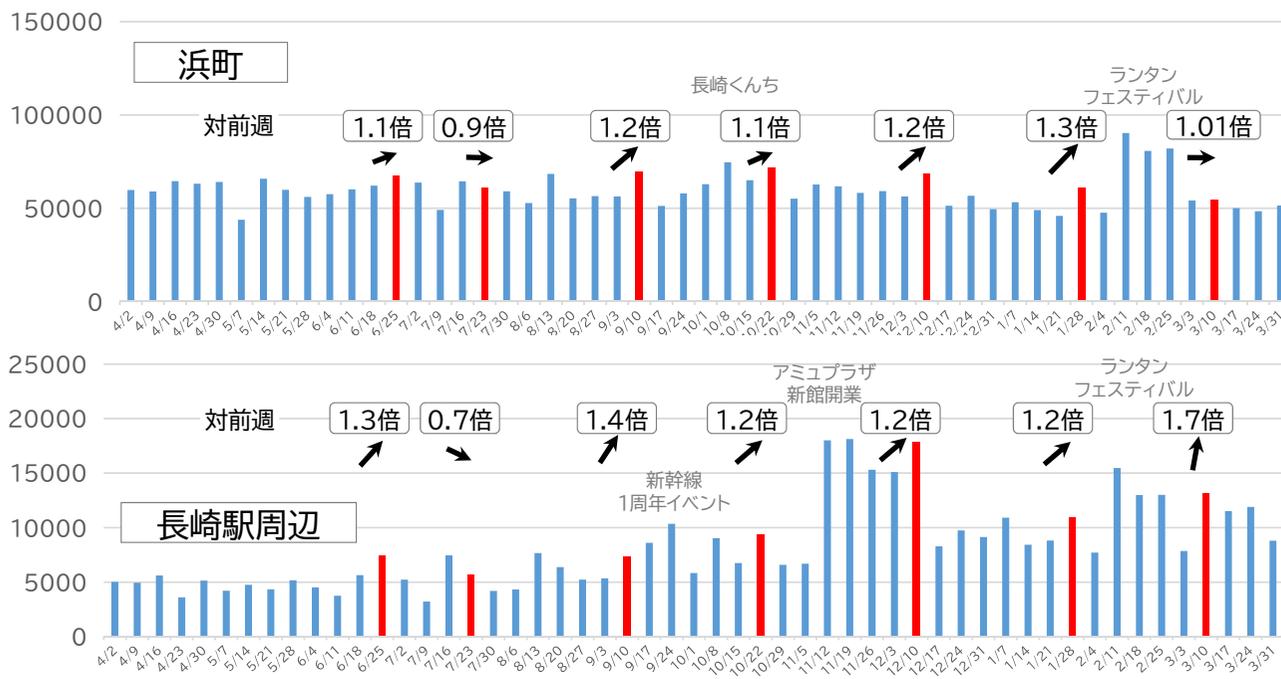
出典：各観光施設等提供資料

○各施設ともほとんどの実施回で前週の来場者数を上回り、1.6倍に増えた施設もあった

3 実施による影響

(3) 浜町、長崎駅周辺エリアの通行者数

浜町と長崎駅周辺の通行者数を令和5年度の各週と比較 ※主に前週と比較 (■ 無料デー実施日、■ それ以外の日曜日)



出典: KDDI Location Analyzer

- 浜町・長崎駅前周辺いずれも2回目 (7/23) を除き前週より人通りが1.01~1.7倍に増加
- 他の週と比べて人通りが多く、まちなかの賑わいづくりに一定寄与

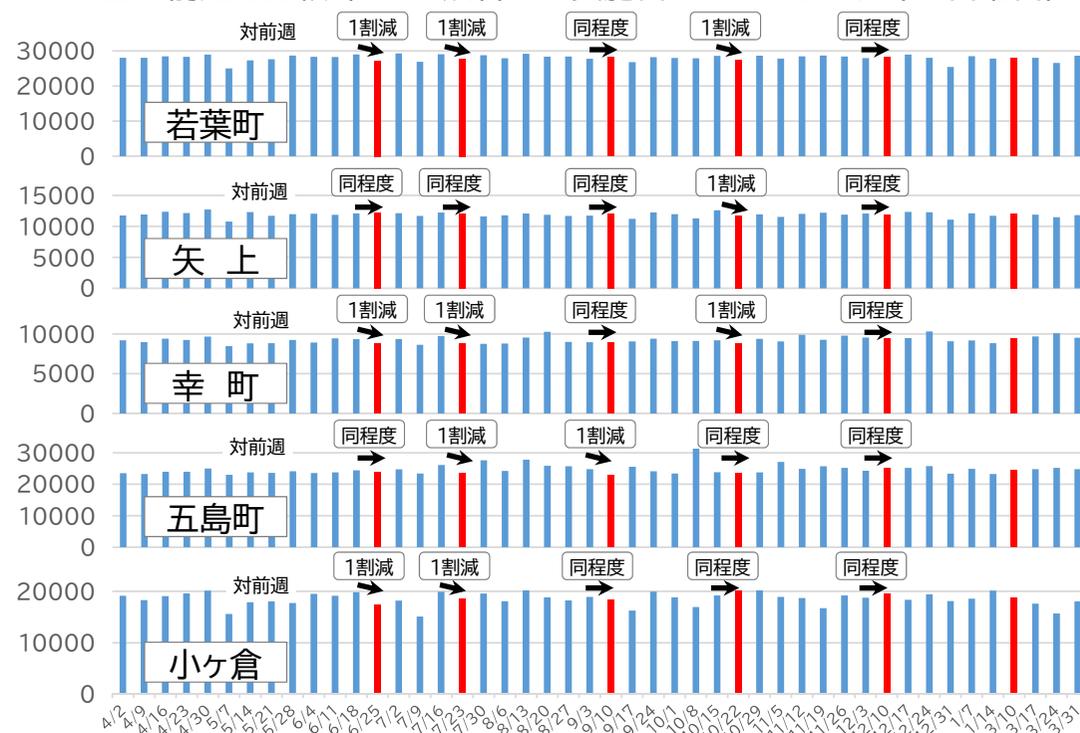
3 実施による影響

(4) 主要地点の交通量

主要地点の交通量を令和5年度の各週と比較



※主に前週と比較 (■ 無料デー実施日、 ■ それ以外の日曜日)



出典：日本道路交通情報センター (1月23日から3月3日は出典先にデータなし)

○交通量はいずれも前週より同程度または1割減少

4 アンケート結果

(1) 概要

調査手法：WEBアンケート（長崎市ホームページ）

周知方法：市・事業者ホームページや市公式LINEなど

調査期間：実施後7日間（例：1回目 6月25日～7月2日）

回答数：

	1回目	2回目	3回目	4回目	5回目	6回目	7回目	合計
回答数	1,854人	612人	372人	480人	691人	611人	737人	5,357人
無料デー参加者数※	4万7千人	4万7千人	4万6千人	5万1千人	4万6千人	4万1千人	4万1千人	31万9千人
回答率	4%	1%	1%	1%	2%	1%	2%	2%

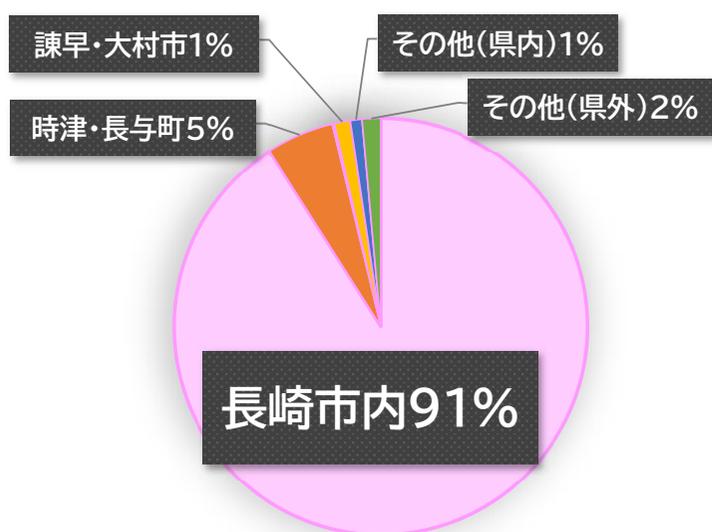
※無料デー参加者数は、アンケート結果の1人当たりの利用回数から算出した推計値

以降、回収率が最も高い1回目の結果を主に分析

4 アンケート結果

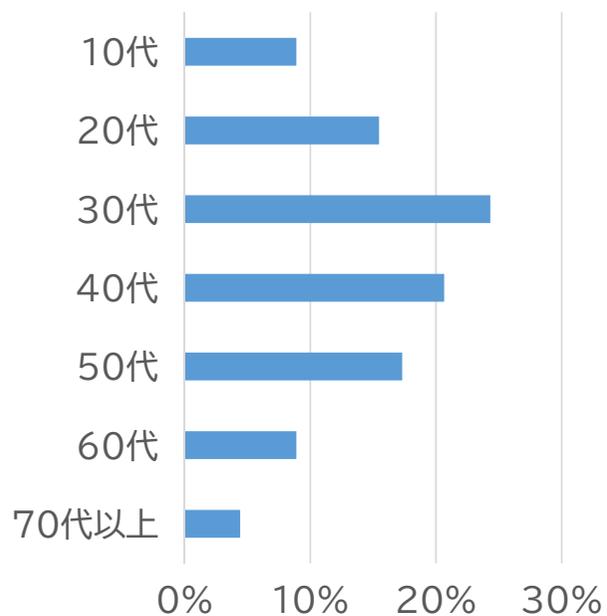
(2) 回答者属性

居住地



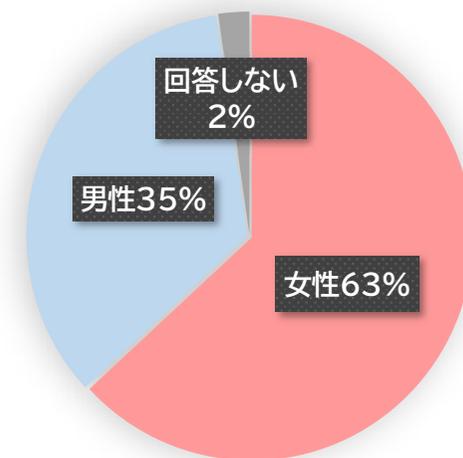
長崎市内在90%を超えた

年齢



WEBのため30・40代が多いが60代以上からも一定回答を得た

性別

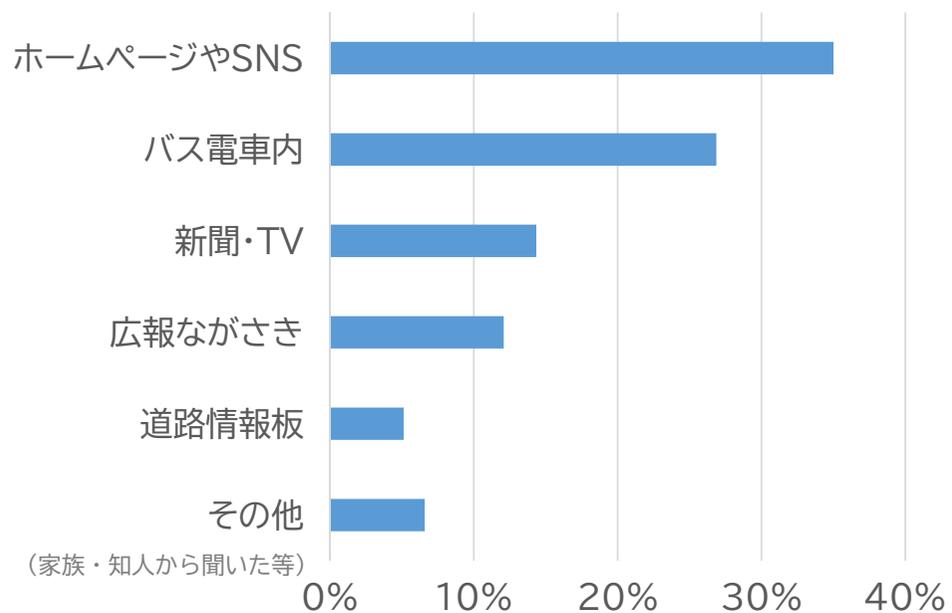


女性の割合が多かった

4 アンケート結果

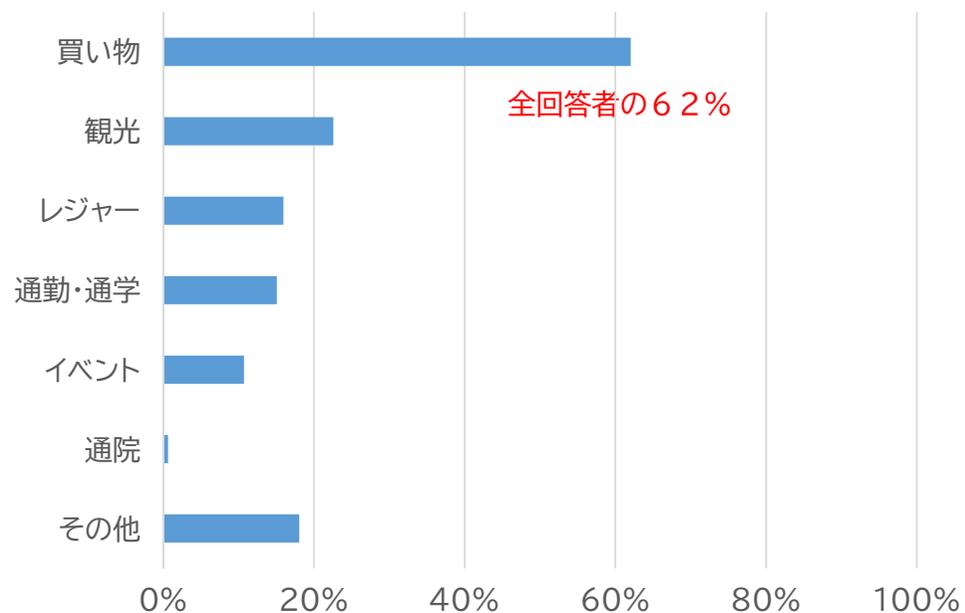
(3) 主な結果

ア：無料デーをどうやって知ったか？



各広報手段で周知が図られていた

イ：『お出かけ』の目的は？（複数回答可）

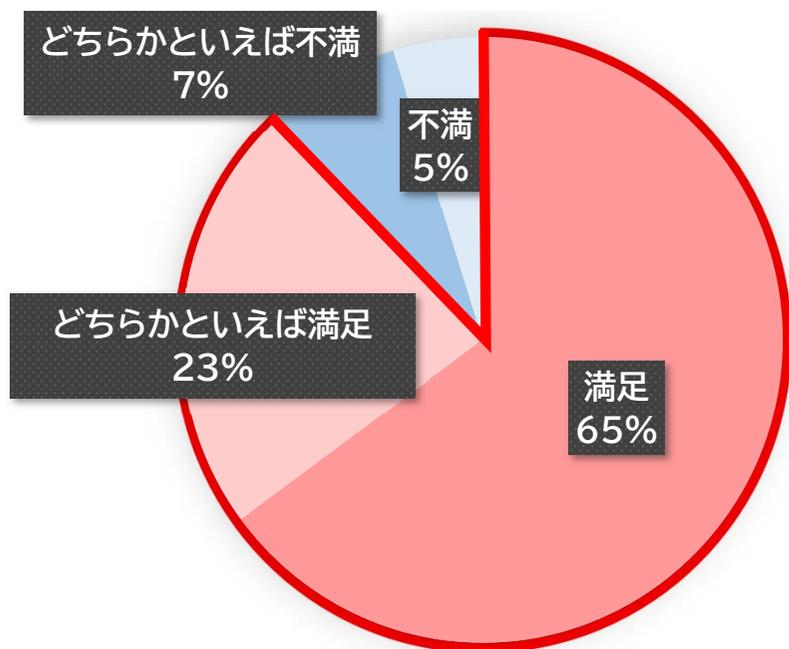


全体の60%以上の目的が買い物

4 アンケート結果

(3) 主な結果

ウ：無料デーは満足したか？

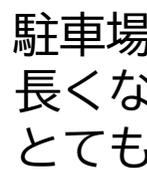


約9割が満足・どちらかといえば満足と回答

《満足側のご意見》



普段は車でしか移動しないので子どもたちと一緒にバスに乗って行くのが新鮮で、乗り方やマナーも教えられてよかった。

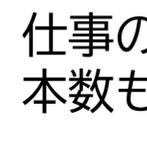


駐車場を気にしなくていいので滞在時間が長くなり、その分家族でお茶したり、とても有意義でした。



孫とバスを楽しむ事が出来ました。

《不満側のご意見》

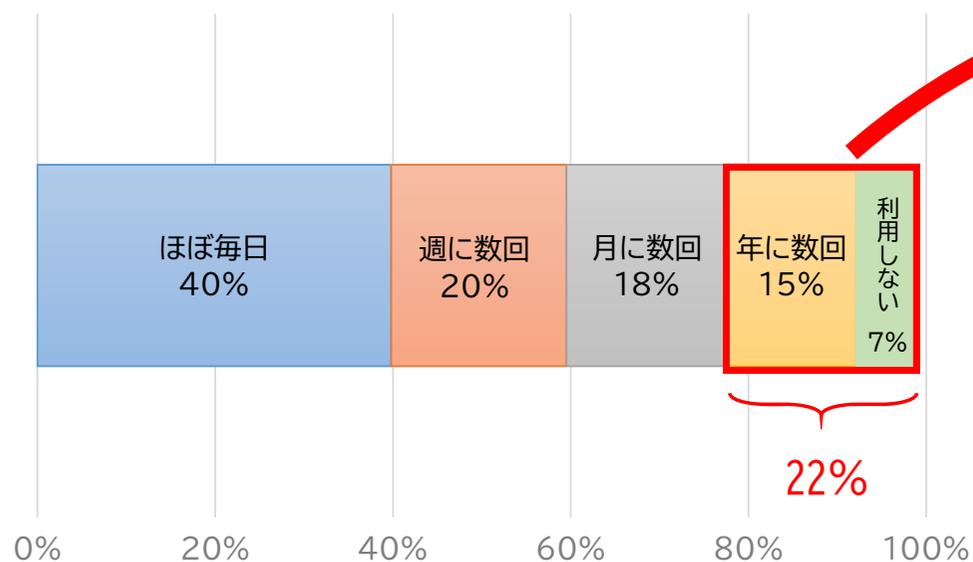


仕事の日だったので人が多くて困った。本数も変わらないので人が多く不快だった。

4 アンケート結果

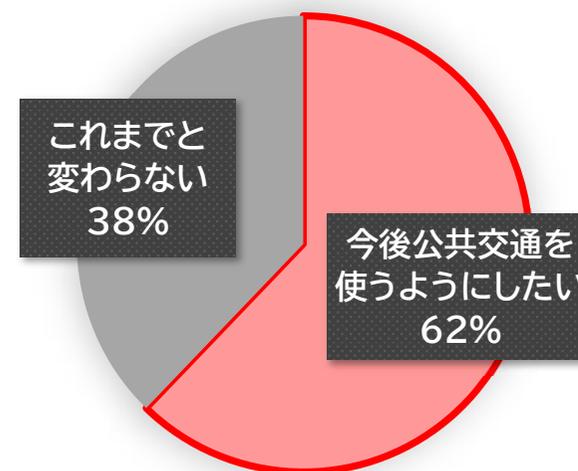
(3) 主な結果

工：日頃のバス・路面電車の利用頻度は？



オ：今後の公共交通利用は変わるか？

日頃公共交通を利用しない人の回答

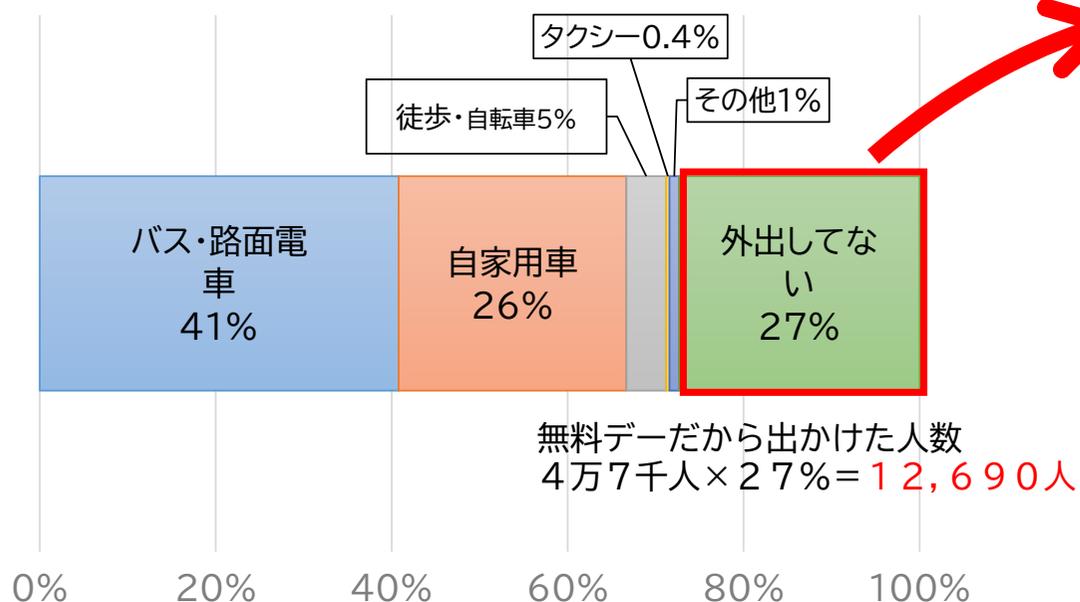


日頃公共交通を利用しない約2割の人のうち、
約6割の人が『今後公共交通を使うようにしたい』と回答

4 アンケート結果

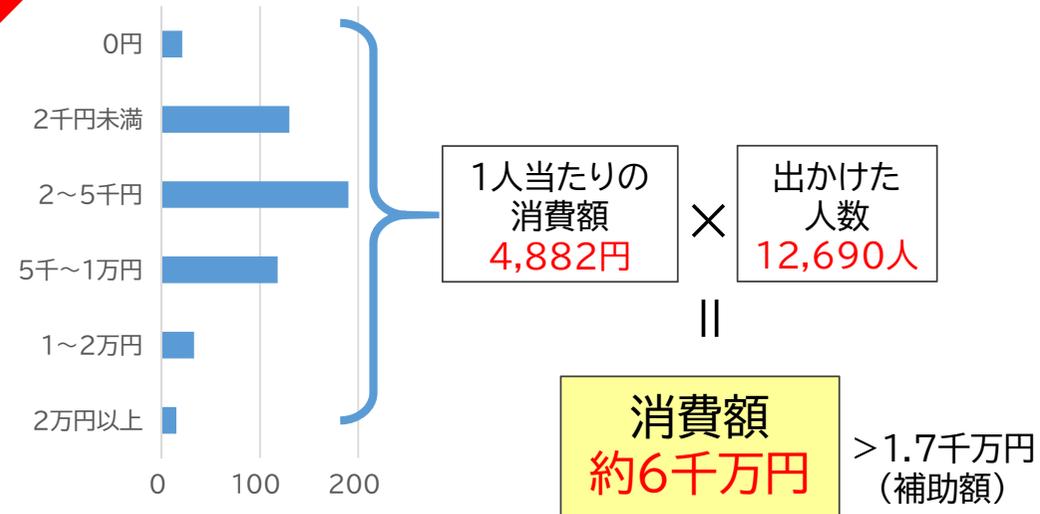
(3) 主な結果

カ：無料デーでなかった場合、どうやって移動してたか？



キ：1日に支払った金額は？

無料デーでなかった場合、外出していない人の回答

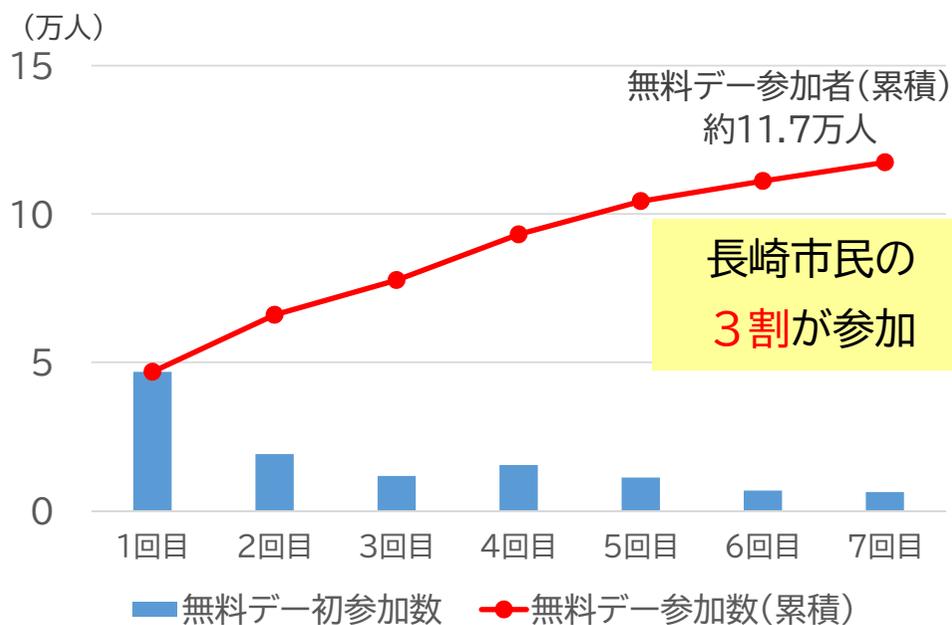


無料デーでなかった場合の移動は、約3割が自家用車
外出していない人も約3割で、それらの人が外出したことによる消費額は約6千万円

4 アンケート結果

(3) 主な結果

ク：無料デー参加者の推計

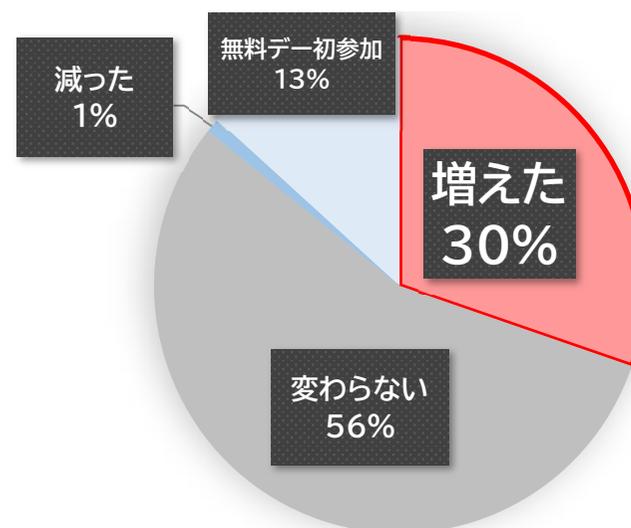


※各回アンケートで無料デー初参加と回答した人の割合から算出（長崎市民のみ対象）

長崎市民の3割にあたる約11.7万人が
無料デーに参加し公共交通に親しんだ

ケ：無料デーに参加し、普段の公共交通利用はどうか？

7回目結果（最終回となる7回目のみ実施）



無料デーに参加し、3割が
これまでより公共交通の利用が増えたと回答

5 総括

○全7回実施し、前年度の平均に比べ1.7~1.8倍、当年度の平均に比べ1.5~1.7倍の利用があった

○副次効果として、商業施設や観光施設、まちなか等の賑わいづくりや、交通量の抑制に寄与した

○アンケートでは、日頃公共交通を利用しない約2割の人のうち、約6割の人から『今後公共交通を使うようにしたい』との回答が得られ、新たな需要の掘り起こしに繋がったものと想定される

○無料デーを参加した3割の方が、これまでより公共交通の利用が増えたと回答した

令和6年度第1回長崎市公共交通活性化協議会

長崎市地域公共交通計画の改定について

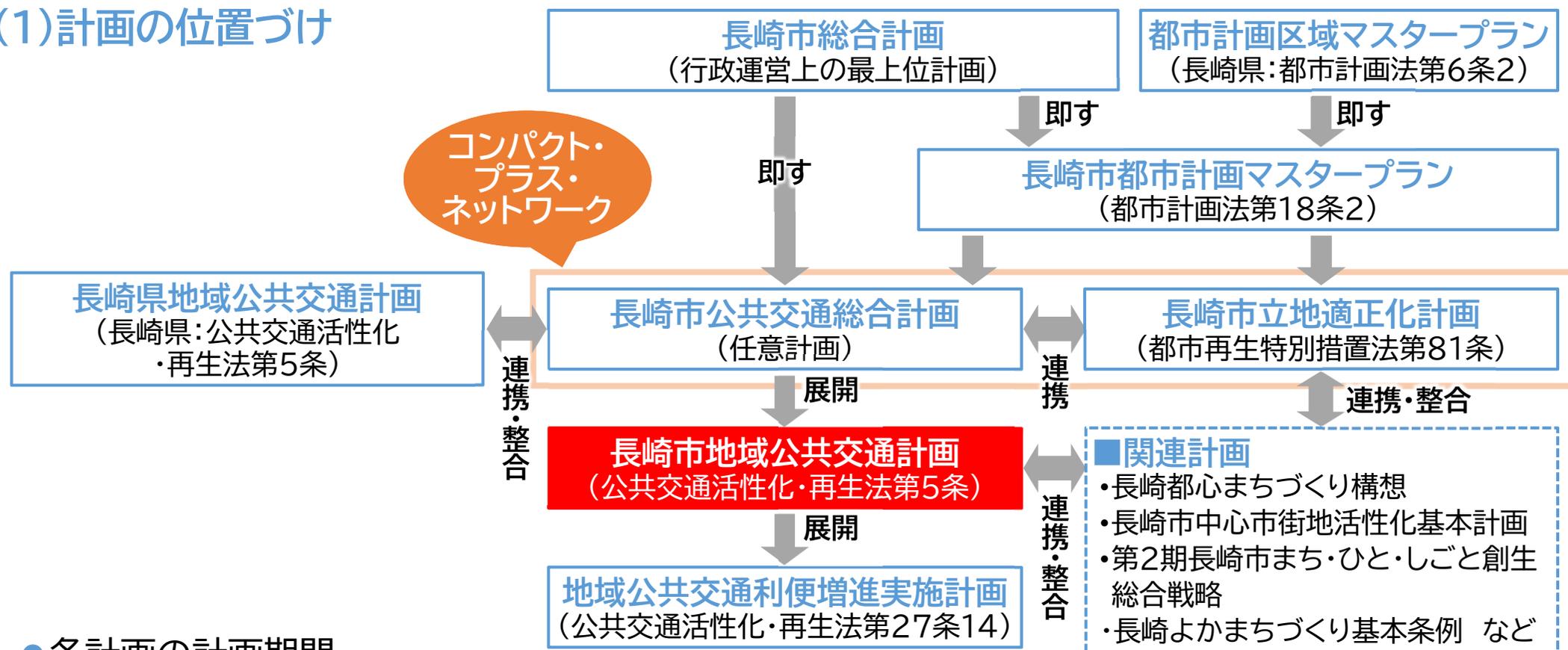
～令和6年度の検討の進め方等について～

1. 今年度の検討の進め方について.....	1
(1) 計画の位置づけ.....	1
(2) 計画改定の進め方について.....	2
(3) 今年度の作業概要.....	3
2. 市民アンケート調査について.....	4
(1) 調査実施方法.....	4
(2) 年齢・地域区分.....	5
(3) 市民アンケート調査 設問（案）.....	6

令和6年10月16日(水)

1.今年度の検討の進め方について

(1)計画の位置づけ



●各計画の計画期間

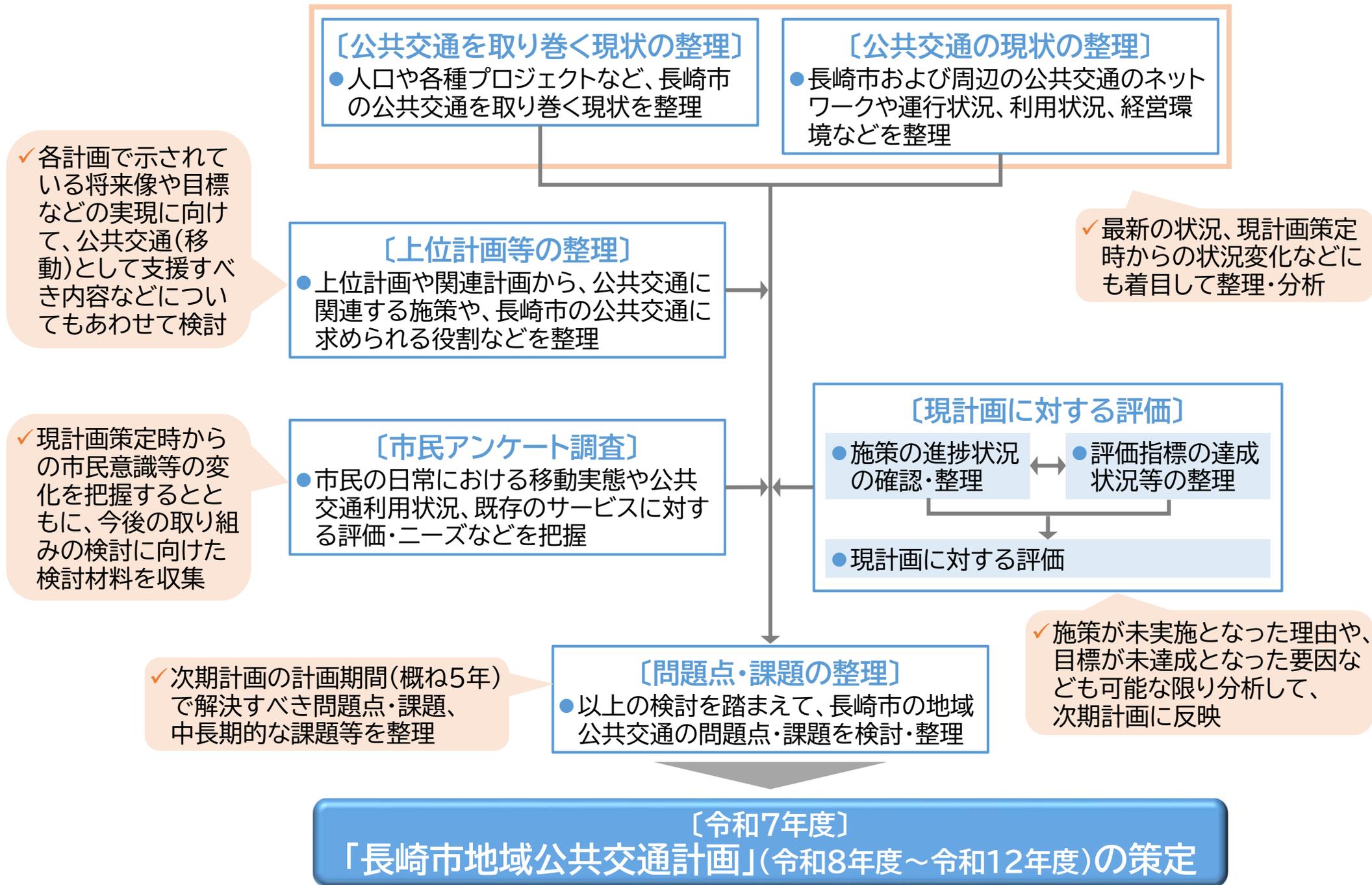
計画	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~
長崎市総合計画	第四次(H23~)					第五次(~R12)										
長崎市都市計画マスタープラン	改定都市計画マスタープラン(~H47/R17)															
長崎市立地適正化計画	(~R17)															
長崎市公共交通総合計画	(~R17)															
長崎市地域公共交通計画	現計画								次期計画							
地域公共交通利便増進実施計画	東部地区															

(2) 計画改定の進め方について

項目	令和6年度					
	10月	11月	12月	1月	2月	3月
公共交通活性化協議会 (法定協議会)	★ 令和6年度 第1回協議会					★ 令和6年度 第2回協議会
計画書作業行程	→	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 			→	
パブリックコメント						
国交省提出						

項目	令和7年度									
	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
公共交通活性化協議会 (法定協議会)						★ 令和7年度 第1回協議会			★ 令和7年度 第1回協議会	
計画書作業行程	→					→	→		→	
パブリックコメント	→					→	←		△ (結果公表)	
国交省提出										◎ 提出

(3)今年度の作業概要



2.市民アンケート調査について

(1)調査実施方法

募集 方法	①郵送(はがき)	<ul style="list-style-type: none">● 令和6年8月末現在で満18歳以上の市民4,000人※地域別年齢別(次ページ参照)に住民基本台帳データ(令和6年8月末時点)から無作為に抽出● 「はがき」に協力依頼・回答Webページの「QRコード」等を印字して郵送配布※想定回収率40%
	②市HP等	<ul style="list-style-type: none">● 長崎市ホームページ、長崎市公式LINE、「広報ながさき(11月号)」に回答用Webページの「QRコード」を掲載● 交通事業者のSNS等へ協力依頼
	③高校生	<ul style="list-style-type: none">● 高校を通じて、回答Webページの「QRコード」を記載したチラシを電子配布



回収	<ul style="list-style-type: none">● スマートフォン等で回答Webページの「QRコード」を読み取る● 「長崎市電子申請サービス」で回答
----	---

参考:現計画策定時の調査実施方法等

- 平成29年8月末現在で満18歳以上の市民約6,500人を地区別年代別に無作為抽出
- 市民約6,500人とその家族等に郵送配布、郵送または電子メールで回収
- 加えて、長崎市ホームページ等でアンケート参加者を募集、電子メールもしくは自己負担郵送による回収
- 市民及びその家族の回収枚数は3,506票(回収率34.0%)、長崎市ホームページ等からの回収枚数は114票

(2)年齢・地域区分

●年齢区分(5区分)

区分	概要
若年層	15～24歳
中間(前期)層	25～44歳
中間(後期)層	45～64歳
高齢(前期)層	65～74歳
高齢(後期)層	75～89歳(回答負荷等を考慮して90歳代は対象外)

●地域区分(8区分)

現計画策定時	今回調査	地区
中央地域	中央南部地域	中央南部、小ヶ倉、土井首、
	中央西部地域	中央西部、小榊、福田、式見
	中央北部地域	中央北部、西浦上、滑石
	中央東部地域	中央東部、茂木
東部地域	東部地域	日見、東長崎
南部地域	南部北地域	深堀、香焼、伊王島、高島
	南部南地域	野母崎、三和
北部地域	北部地域	三重、外海、琴海



(3)市民アンケート調査 設問(案)

● アンケートの留意点等

- 回答はWebのみ
- 市民が負担に感じないように設問数は極力抑える（紙A4×4ページ相当程度）
- 把握する内容
 - ・計画策定からの変化や施策の影響
 - ・計画策定からの利用状況や利便性の変化
 - ・市民のニーズ
 - ・今後の施策展開への検討材料

● 計画策定からの変化や施策の影響の把握

No.	設問	
—	問1	市民の公共交通利用状況
1	問1-1	公共交通の利用頻度
2	問1-2	主に利用する公共交通機関
3	問1-3	公共交通利用の主な目的
4	問1-4	公共交通が利用できない場合の移動手段

No.	設問	
—	問2	公共交通に対する市民のイメージ
5	問2-1	運行間隔
6	問2-2	運賃
7	問2-3	待合環境
8	問2-4	車内等の環境や快適性

No.	設問	
—	問3	市民の属性
9	問3-1	性別
10	問3-2	年齢
11	問3-3	職業
12	問3-4	お住まいの町丁目

(3)市民アンケート調査 設問(案)

●計画策定からの利用状況や利便性の変化の把握

No.	設問	
—	問4	「以前」と比べた場合の公共交通の利用状況等
13	問4-1	公共交通の利用機会(回数)の増減
14	問4-1-1	利用が増えている理由
15	問4-1-2	利用が減っている理由
16	問4-2	公共交通の利便性
17	問4-2-1	便利になっているところ
18	問4-2-2	不便になっているところ

●市民のニーズの把握

No.	設問	
—	問5	公共交通のサービスに対する考え方
19	問5-1	運行間隔(通勤・通学時間帯)
20	問5-2	運行間隔(昼間・夜間)
21	問5-3	重要と考える視点(便数、料金等)

●今後の施策展開への検討材料の把握

No.	設問	
—	問6	乗合バスが維持できなくなった場合の市民の移動手段への考え
22	問6-1	タクシーでの他人との乗合せの考え方
23	問6-2	利用する場合の予約への考え方
24	問6-3	料金への考え方
25	問6-4	地域で移動を支えていく考え方

様式第 5 - 1 (日本産業規格 A 列 4 番)

令和 6 年 4 月 1 日

国土交通大臣 殿

住 所 長崎県長崎市魚の町 4 番 1 号
氏名又は名称 長崎市公共交通活性化協議会
会 長 鈴木 史朗

令和 6 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金
(地域公共交通調査事業 (地域公共交通計画策定事業)) 交付申請書

令和 6 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (地域公共交通調査事業 (地域公共交通計画策定事業)) 金 500,000 円を交付されるよう、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律 (昭和 30 年法律第 179 号) 第 5 条の規定に基づき、別紙関係書類を添えて申請します。

令和6年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金
 (地域公共交通調査事業(地域公共交通計画策定事業)) 交付申請事業

補助対象事業者名 長崎市公共交通活性化協議会

(単位:円)

補助対象事業の 名称及び内容	補助対象事業の着手 及び完了予定日	補助対象経費	補助金額
<p>【名称】 長崎市地域公共交通 計画改定事業</p> <p>【内容】 (・公共交通の現状、 関連計画の整理 ・市民アンケート調査 ・現計画に対する評 価、課題の整理)</p> <p>・公共交通の目指す姿 の再整理 ・施策の検討 ・長崎市地域公共交通 計画(案)のとりまと め</p>	<p>着手予定日: 交付決定日以降</p> <p>完了予定日: 令和7年3月31日</p>	<p>(6,491,000)</p> <p>6,829,515</p>	<p>500,000</p>

(添付書類)

- (1) 補助対象経費に係る見積書
- (2) その他補助金の交付に関して参考となる書類

地域公共交通調査事業（地域公共交通計画策定事業）の実施に関する計画

1. 当該地域の公共交通の概況・問題点

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いる。そのサービス水準は、公共交通の徒歩圏人口カバー率で表すと約80%で、全国平均の41%、概ね50万人の地方都市平均の62%を大きく上回り、全国的にも充実している一方で、人口減少の進行や生産年齢人口の減少、ライフスタイルの変化などにより、長崎市の公共交通機関の利用者数は全体として減少し、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る。特に、近年では新型コロナウイルス感染症流行の影響で利用者減少が加速しており、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る。

<計画の区域内における公共交通の概要>（調査時点）

	路線バス		デマンド（バス・タクシー）事業者数	その他（鉄道・タクシーなど）
	事業者数	系統数		
全体	4	889	1	鉄道 1事業者 2路線 軌道 1事業者 5系統
うち 公営・コミバス等	2	1	1	タクシー 28事業者 高速船 1事業者 1航路

2. 目指す交通計画と策定調査の必要性

長崎市の都市将来像である「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」におけるネットワーク機能を維持するためにも、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指した長崎市地域公共交通計画を作成した。

この計画が令和7年度までの5か年計画であり、計画策定後に実施した施策効果の検証や、新たに生じた課題等を調査事業により再整理し、現計画を改定する必要がある。

様式第5-1 別紙

3. 事業の実施内容	
実施項目	実施内容
・公共交通の現状、関連計画の整理 (・公共交通の目指す姿の再整理)	長崎市のまちづくりの方向性、社会情勢、公共交通の現状などを踏まえ、持続可能な公共交通サービスの実現に向けて、公共交通の目指すべき姿を再整理する。
・市民アンケート調査 (・施策の検討)	現状整理に加え、将来にわたり公共交通を維持していくために、必要なニーズや市民の声を調査するためにアンケートを実施する。 (1で検討した公共交通サービスの実現に向けて必要となる施策について検討する。)
・現計画に対する評価、課題の整理 (・長崎市地域公共交通計画(案)のとりまとめ)	検討結果等を踏まえ、現行計画の評価および課題の整理を行う (検討結果等を踏まえ、現行計画を基礎とし、記載が必要な事項等についても整理したうえで、長崎市地域公共交通計画(案)としてとりまとめる。)

4. スケジュール				
実施項目	4月	9月	12月	3月
・公共交通の現状、関連計画の整理 (・公共交通の目指す姿の再整理)		←————→		
・市民アンケート調査 (・施策の検討)		←————→		
・現計画に対する評価、課題の整理 (・長崎市地域公共交通計画(案)のとりまとめ)			←————→	

様式第5-1 別紙

5. 予算計画				
実施項目	総事業費 (見込み)	補助対象経費 (見込み)	国費 (見込み)	地域の負担 (見込み)
(・公共交通の現状、関連計画の整理) ・公共交通の目指す姿の再整理)	(1,356千円) 1,414千円	(1,356千円) 1,414千円	(105千円) 104千円	(1,251千円) 1,310千円
(・市民アンケート調査) ・施策の検討	(2,684千円) 1,535千円	(2,684千円) 1,535千円	(207千円) 112千円	(2,477千円) 1,423千円
(・現計画に対する評価、課題の整理) ・長崎市地域公共交通計画(案)のとりまとめ	(2,451千円) 3,881千円	(2,451千円) 3,881千円	(189千円) 284千円	(2,262千円) 3,597千円
合計	(6,491千円) 6,830千円	(6,491千円) 6,830千円	500千円	(5,991千円) 6,330千円

10月9日～15日は県内一斉スマートムーブウィーク

毎月第2水曜日は、「県内一斉スマートムーブデー!!」

減らそう!! 長崎のCO2

スマートムーブ(CO2削減に向けたエコで賢い移動方法)にチャレンジしよう!!

- 公共交通機関(バス・電車)を利用しよう♪
- 自転車や徒歩で☺
- 車を運転する場合は、地球とお財布にやさしいエコドライブにチャレンジしよう!

「移動」を「エコ」に。

smart
mOVE

～長崎市はCO2削減のため、スマートムーブの取組みを推進しています～
エコドライブ10のすすめ [裏面](#)をチェック♪

問い合わせ 長崎市環境部ゼロカーボンシティ推進室 095-829-1251

[ゼロカーボンシティ長崎ポータルサイト](#) [検索](#)

／＼ チャレンジしよう!! ／＼

毎月第2水曜日は「県内一斉スマートムーブデー」

長崎県では、地球温暖化防止の取組を推進していくための活動の一環として、毎月第2水曜日を「スマートムーブデー」とし、普段から利用している様々な移動手段を工夫してCO2 排出量を削減しようという取組を年間通して実施しています。

できる範囲でマイカーや社用車の利用を自粛し、公共交通機関や自転車、徒歩での移動、車を運転する場合は、地球とお財布にやさしいエコドライブを実践しましょう。

毎月第2水曜日、みんなで「スマートムーブ」にチャレンジしよう!!

2024 県内一斉ながさきデコ活スマートムーブウィーク 10月9日(水)～15日(火)

長崎県では10/9～10/15の1週間で「県内一斉スマートムーブウィーク」を実施します。この運動に参加していただける個人や団体を募集しています。

○参加方法／「スマートムーブ参加宣言」を県の地域環境課へご提出ください。(ホームページからダウンロードできます。)

○問 合 先／県の地域環境課 ☎095-895-2512

[県内一斉スマートムーブウィーク](#) [検索](#)

エコドライブ 10 のすすめ

- 1 自分の燃費を把握しよう
- 2 ふんわりアクセル「e スタート」
- 3 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転
- 4 減速時は早めにアクセルを離そう
- 5 エアコンの使用は適切に
- 6 ムダなアイドリングはやめよう
- 7 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう
- 8 タイヤの空気圧から始める点検・整備
- 9 不要な荷物はおろそう
- 10 走行の妨げとなる駐車はやめよう