資料1-1

令和6年度第2回長崎市公共交通活性化協議会

長崎市公共交通アンケート調査結果について

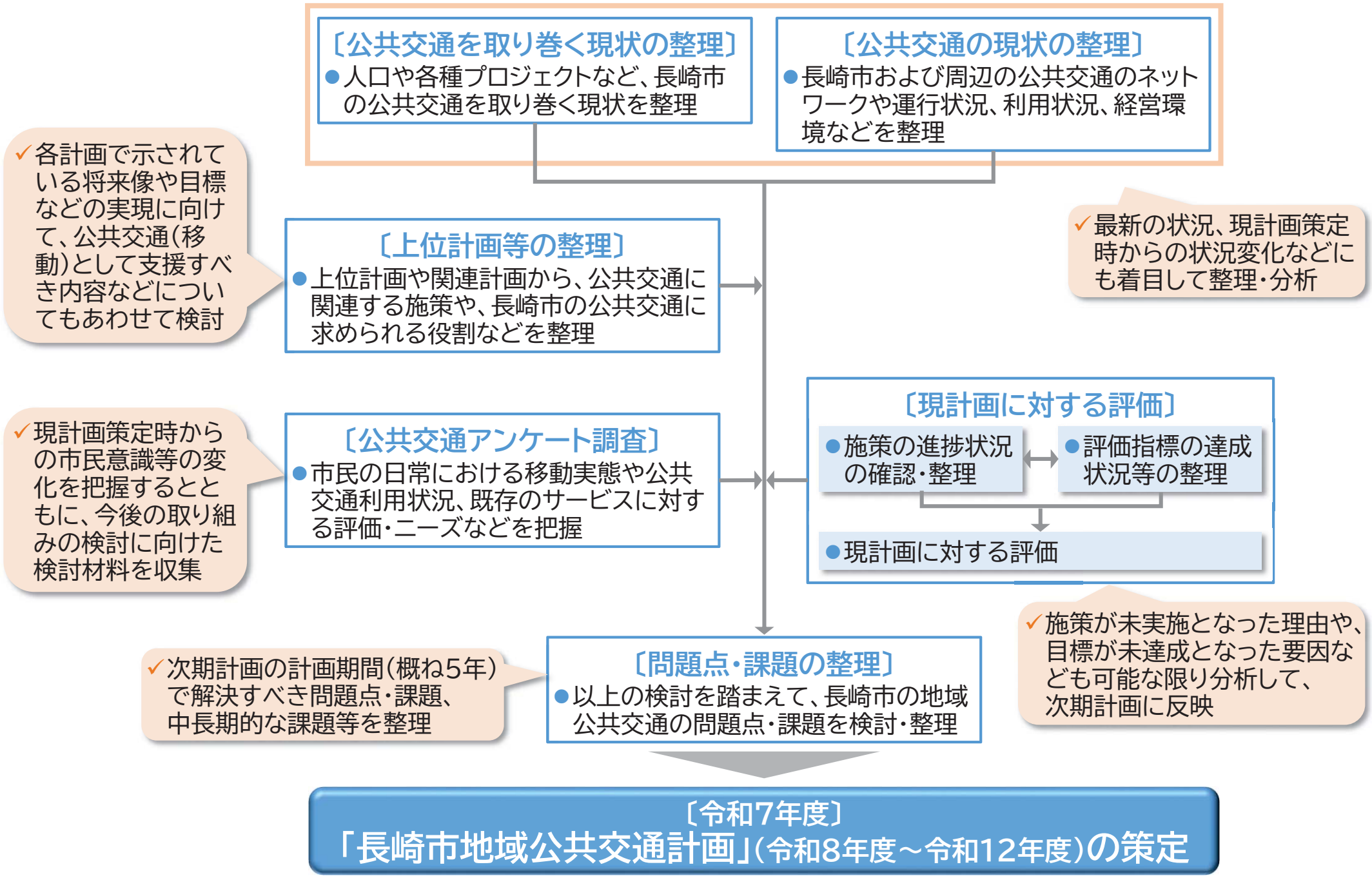
- 前回までの振り返り（計画改定の進め方）

  （1）令和6年度の作業概要

  （2）今後のスケジュール

令和7年3月14日（金）

(1)令和6年度の作業概要



(2)今後のスケジュール

長崎市地域公共交通計画の改定の進め方

令和6年度

10月

■第1回公共交通活性化協議会
-計画改定の概要、アンケート案の説明

11月

■現状整理
■市民アンケートの実施（11月～1月）
■現計画の評価
■問題点・課題の整理

3月

■第2回公共交通活性化協議会
-現計画の評価
-アンケート結果の公表

令和7年度

5月

■ICカード分析および将来シミュレーション
■実施事業と実施主体の検討
■目標の評価方法の検討

11月

■第3回公共交通活性化協議会
-計画素案の説明
■パブリックコメントの実施

1月

■パブリックコメントの公表

2月

■第4回公共交通活性化協議会

令和6年度第2回長崎市公共交通活性化協議会

長崎市公共交通アンケート調査結果について

1．調査概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4

2．調査結果の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5

(1)回収状況・・5

(2)アンケート集計結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6

(3)アンケート調査から見える傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13

令和7年3月14日(金)

1. 調査概要

(1)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

(2)調査項目

- 回答者属性の把握
- 利用状況および公共交通に対するイメージの把握
- 計画策定からの利用状況や利便性の変化の把握
- 公共交通利用者のニーズの把握
- 今後の施策体系への検討材料の把握

(3)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
- Webページから電子回答

(4)回収方法・実施時期

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

2. 調査結果の概要

(1)回収状況(郵送(はがき)、市HP、高校等)

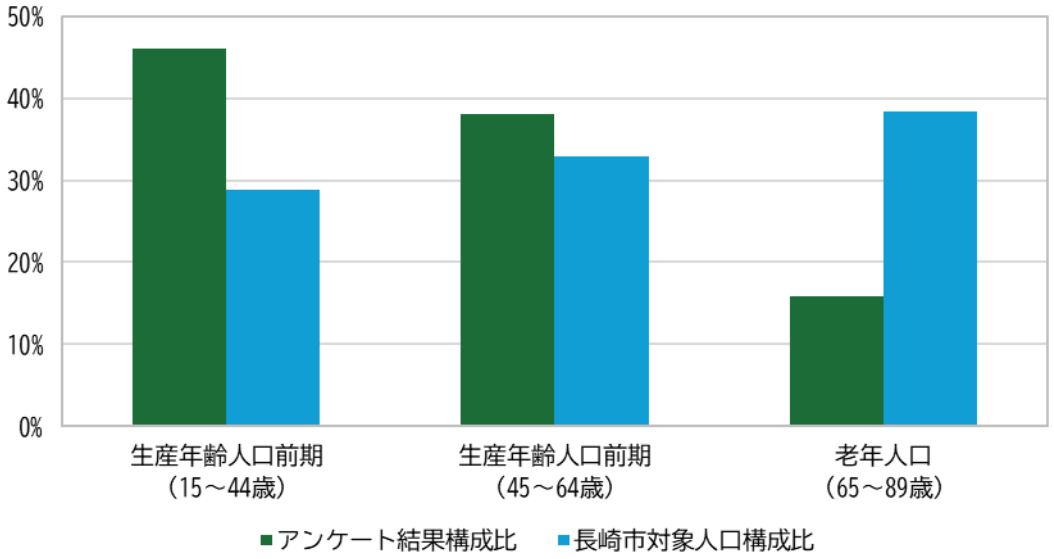
区　分	回収数	はがき	自治会回覧	市HP・SNS	その他
合計	2,185	591	409	812	373

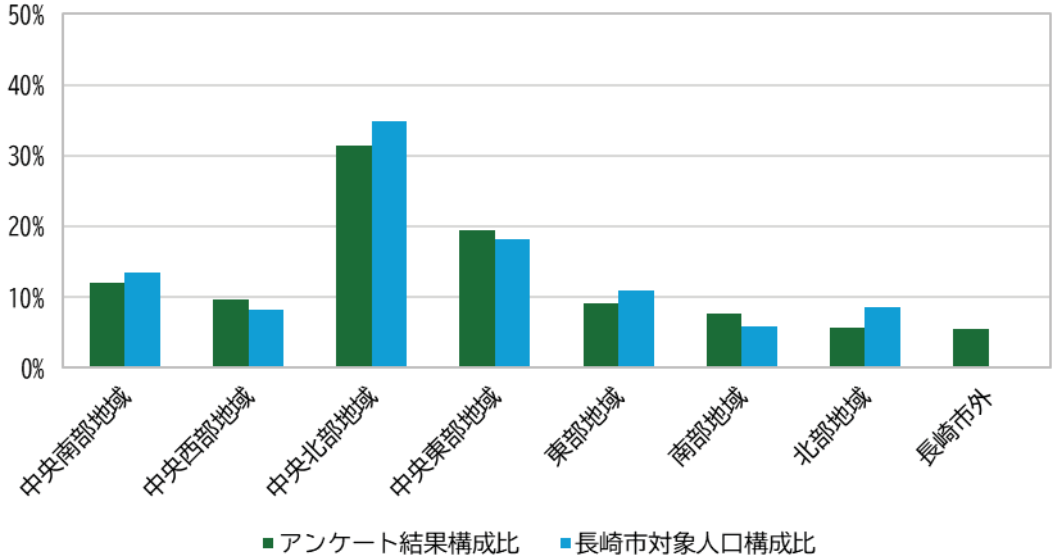
●年齢区分(3区分)

区　分	概　要	長崎市対象人口構成比	アンケート結果構成比	増減
生産年齢人口(前期)	15～44歳	29%	46%	17%
生産年齢人口(後期)	45～64歳	33%	38%	5%
老年人口	65～89歳	38%	16%	-22%

●地域区分(7区分、市外)

区　分	長崎市対象人口構成比	アンケート結果構成比	増減
中央南部地域	13%	12%	-1%
中央西部地域	8%	10%	2%
中央北部地域	35%	31%	-4%
中央東部地域	18%	19%	1%
東部地域	11%	9%	-2%
南部地域	6%	8%	2%
北部地域	9%	6%	-3%
長崎市外	-	5%	-





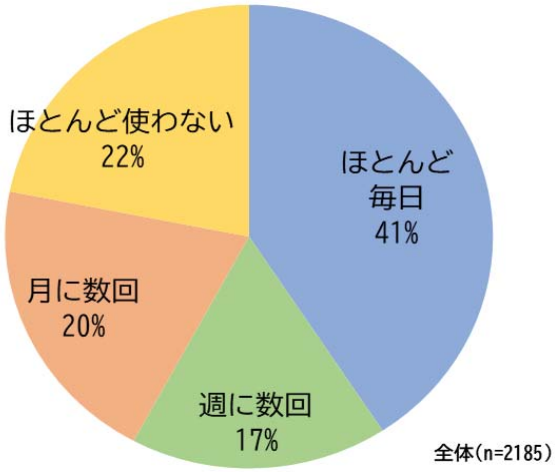
※いずれも統計的に最低限の精度(信頼水準95%で最大標本誤差10%以内)を確保

(2)アンケート集計結果

問1)公共交通の利用状況

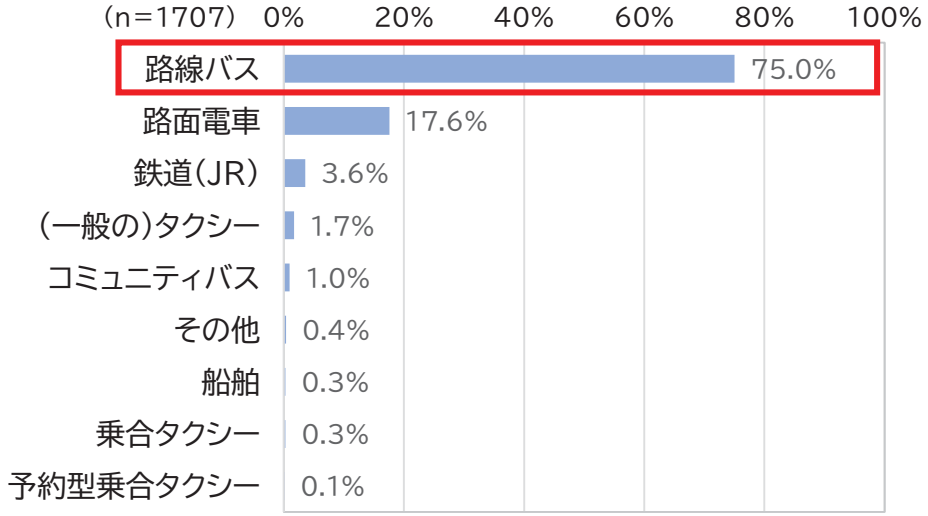
①公共交通の利用頻度

- 「ほとんど毎日」が約4割となっている。



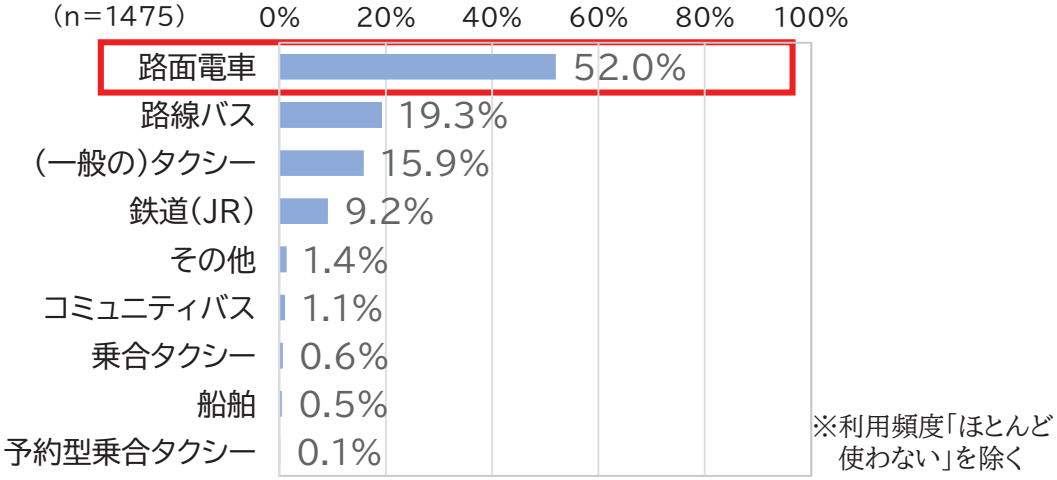
②1番目に利用する公共交通機関

- 「路線バス」が約8割と突出している。



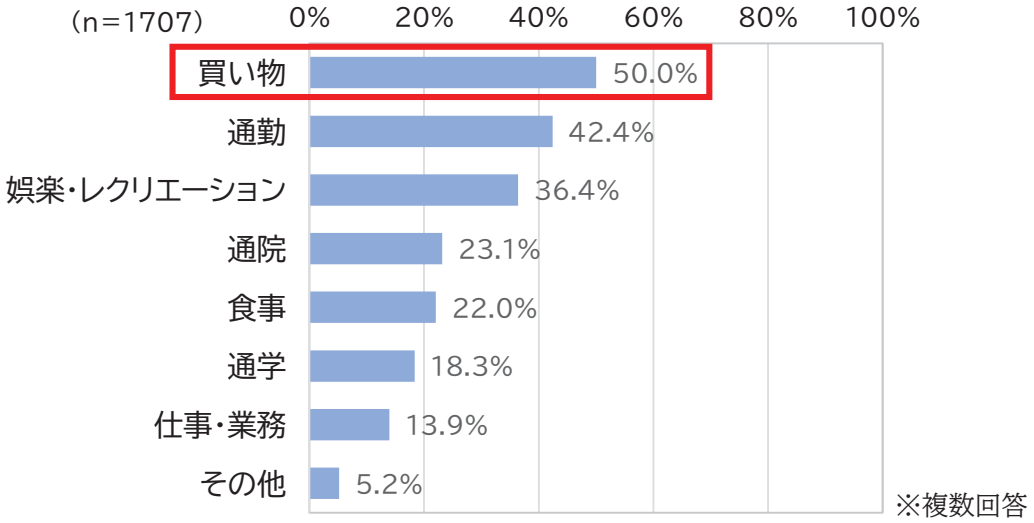
③2番目に利用する公共交通機関

- 「路面電車」が約5割となっている。



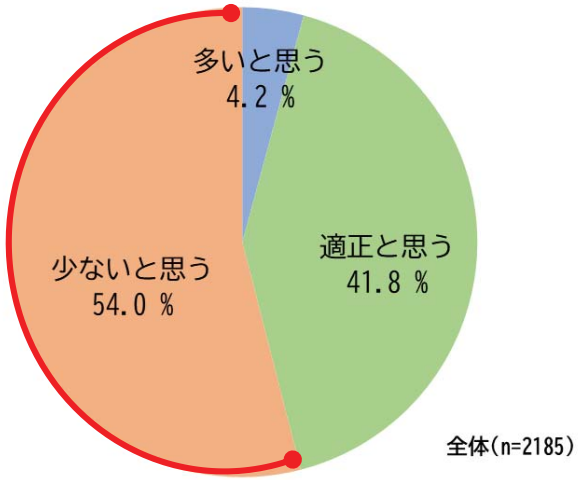
④公共交通を利用する主な目的

- 「買い物」が5割と最も高くなっている。
- 次いで、「通勤」、「娯楽・レクリエーション」となっている。

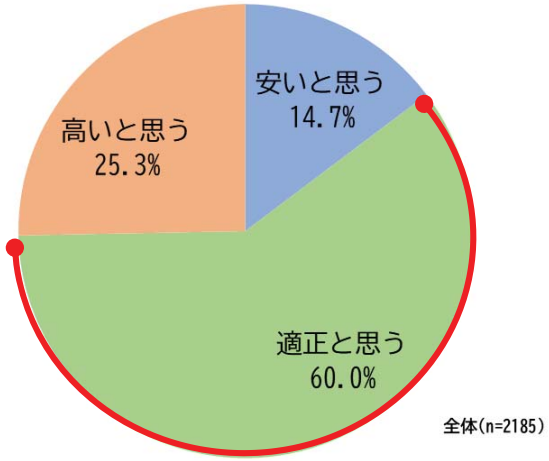


問2）公共交通に対するイメージ

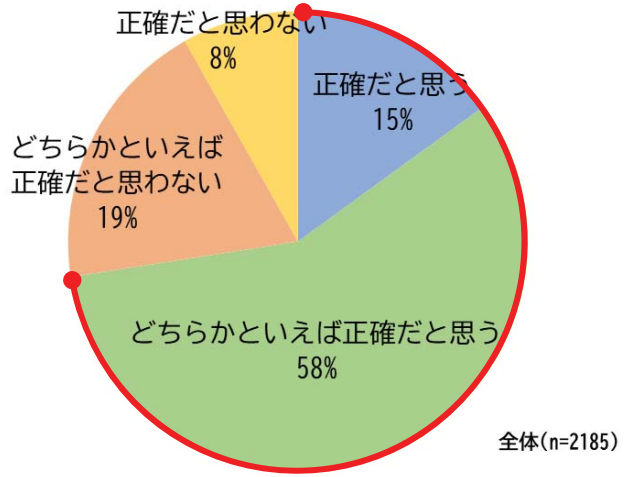
- 「**①運行本数の多さ**」は、「少ないと思う」と回答した割合が約5割となっている
- 「**②運賃の安さ**」は、「適正」と評価されているが、4分の1は「高い」と思っている
- 「**③ダイヤの正確さ**」や「**⑤車内環境の快適さ**」は、「肯定的」な回答となっている
- 「**④停留所の待合環境の快適さ**」は「肯定的な回答」と「否定的な回答」の割合と同程度となっている



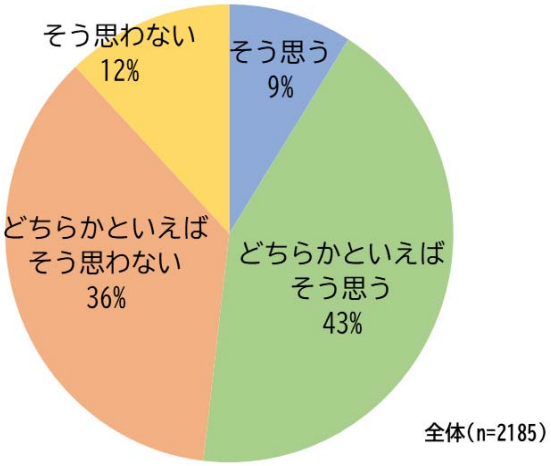
①運行本数の多さ



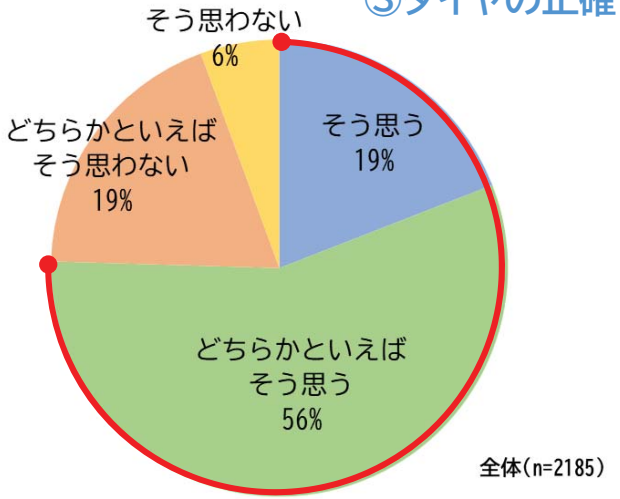
②運賃の安さ



③ダイヤの正確さ



④停留所の待合環境の快適さ

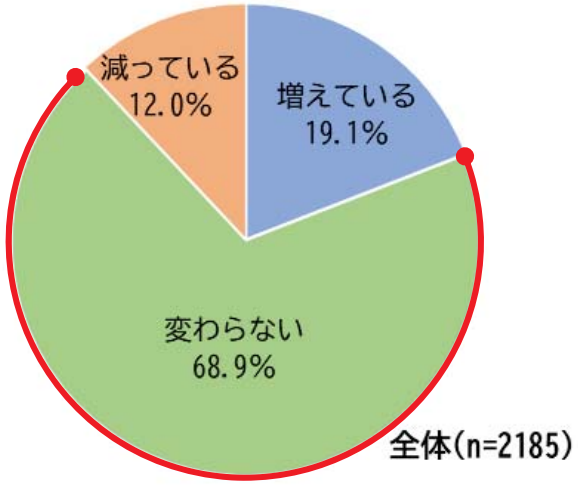


⑤車内環境の快適さ

問3）計画策定前（令和2年コロナ禍以前）と比べた公共交通の利用状況等

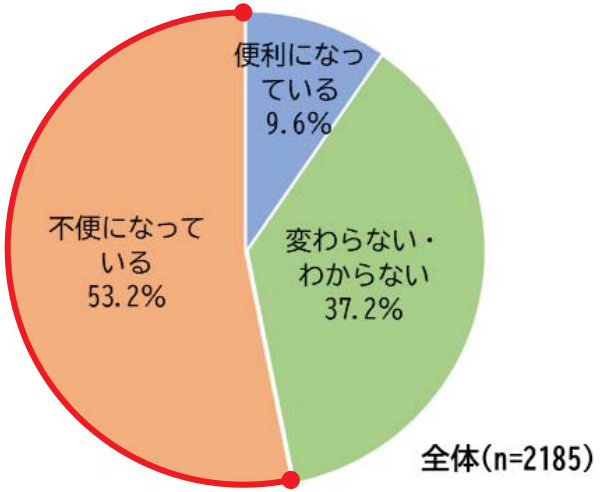
①利用する機会（回数）は増えているか

- 「変わらない」の割合が、全体の7割を占めている
- 「増えた」の割合が、「減った」の割合より高い。
- 増加した主な理由は、「利用機会の増加」が突出している。

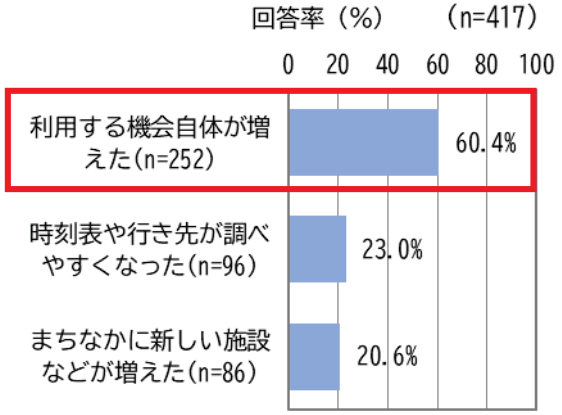


②公共交通は便利になっていると思うか

- 「不便になっている」の割合が約5割と最も高い。
- 不便になった主な理由は、「運行本数の減少」が突出している。

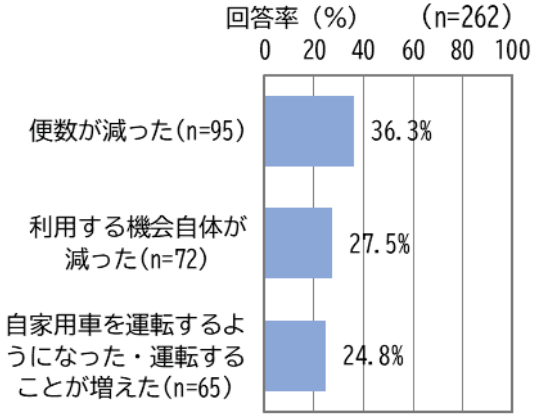


■増えた理由



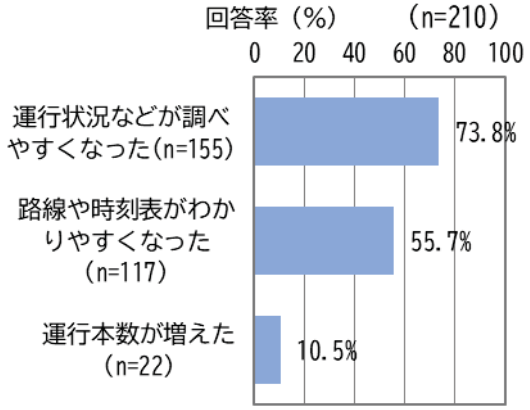
※複数回答、上位3件表示

■減った理由



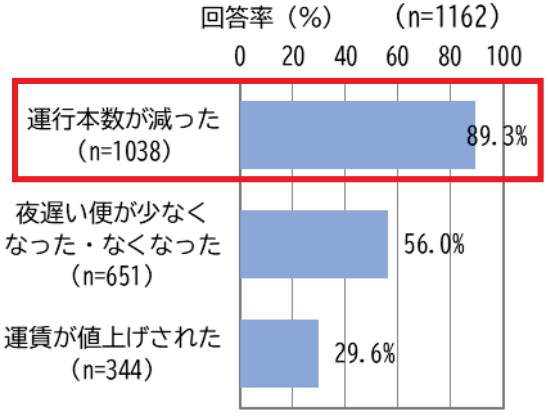
※複数回答、上位3件表示

■便利になった理由



※複数回答、上位3件表示

■不便になった理由



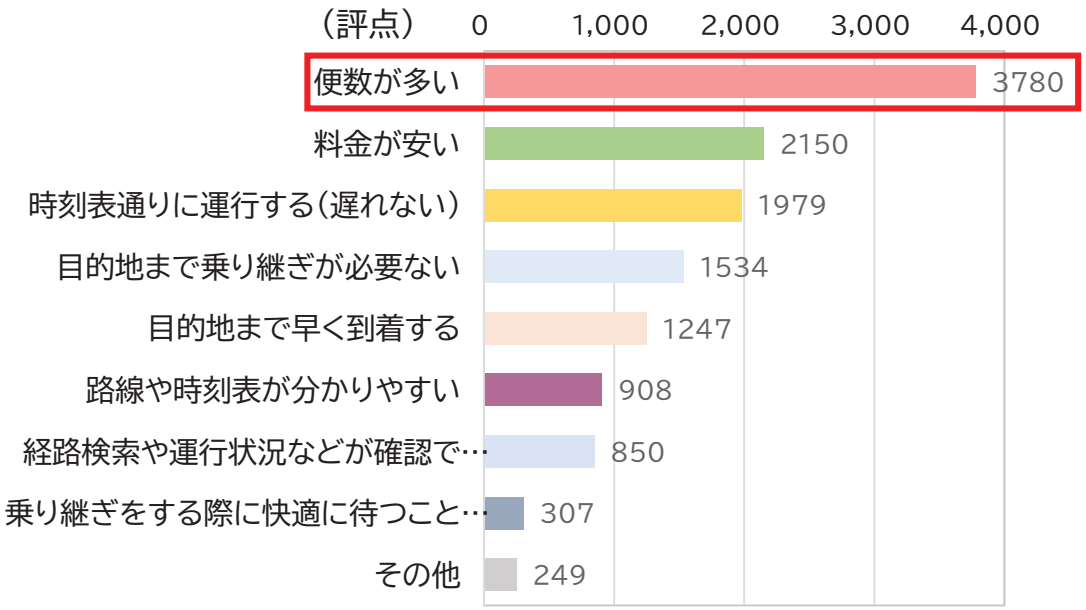
※複数回答、上位3件表示

問4）公共交通のサービスに対する考え方

①公共交通の利用を考える上で重要なこと

- 本調査では、公共交通の利用を考える上で「最も重要なこと」「2番目に重要なこと」「3番目に重要なこと」を確認した。
- 選択肢の**重要度**を確認するため、最も重要なことを「3点」、2番目に重要なことを「2点」、3番目に重要なことを「1点」として評点化し、重み付けを行った。

- **重要度が高い選択肢**は 、「便数が多い」が突出している。
  次いで、「料金が安い」「時刻表通りに運行する」となっている。
- **重要度が低い選択肢**は、「乗り継ぎをする際に快適に待つことができる（待合環境の整備）」となっている。

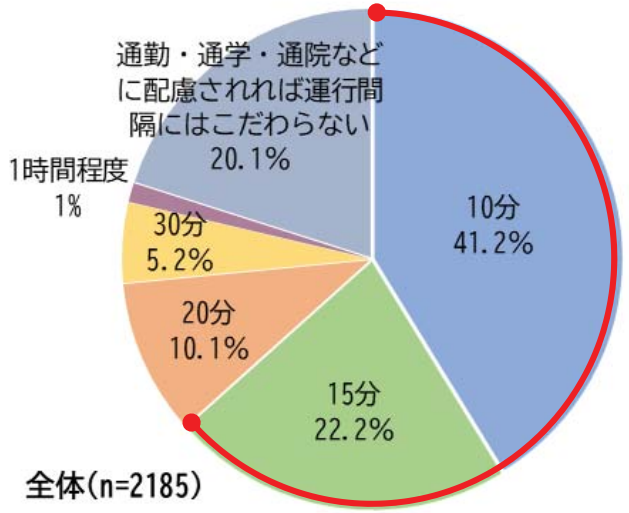


※2番目、3番目に重要なことについては、重複回答（最も重要なこと等と同じ回答）を除く

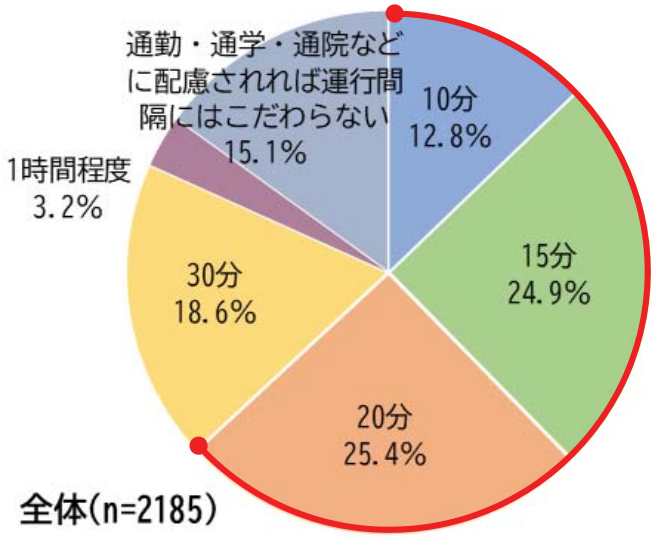
②最低限求める運行間隔

- 「通勤・通学時間帯」は「15分以内」を市民は求めている。
- 「その他の時間帯」は「20分以内」が求められている。

■通勤・通学時間帯

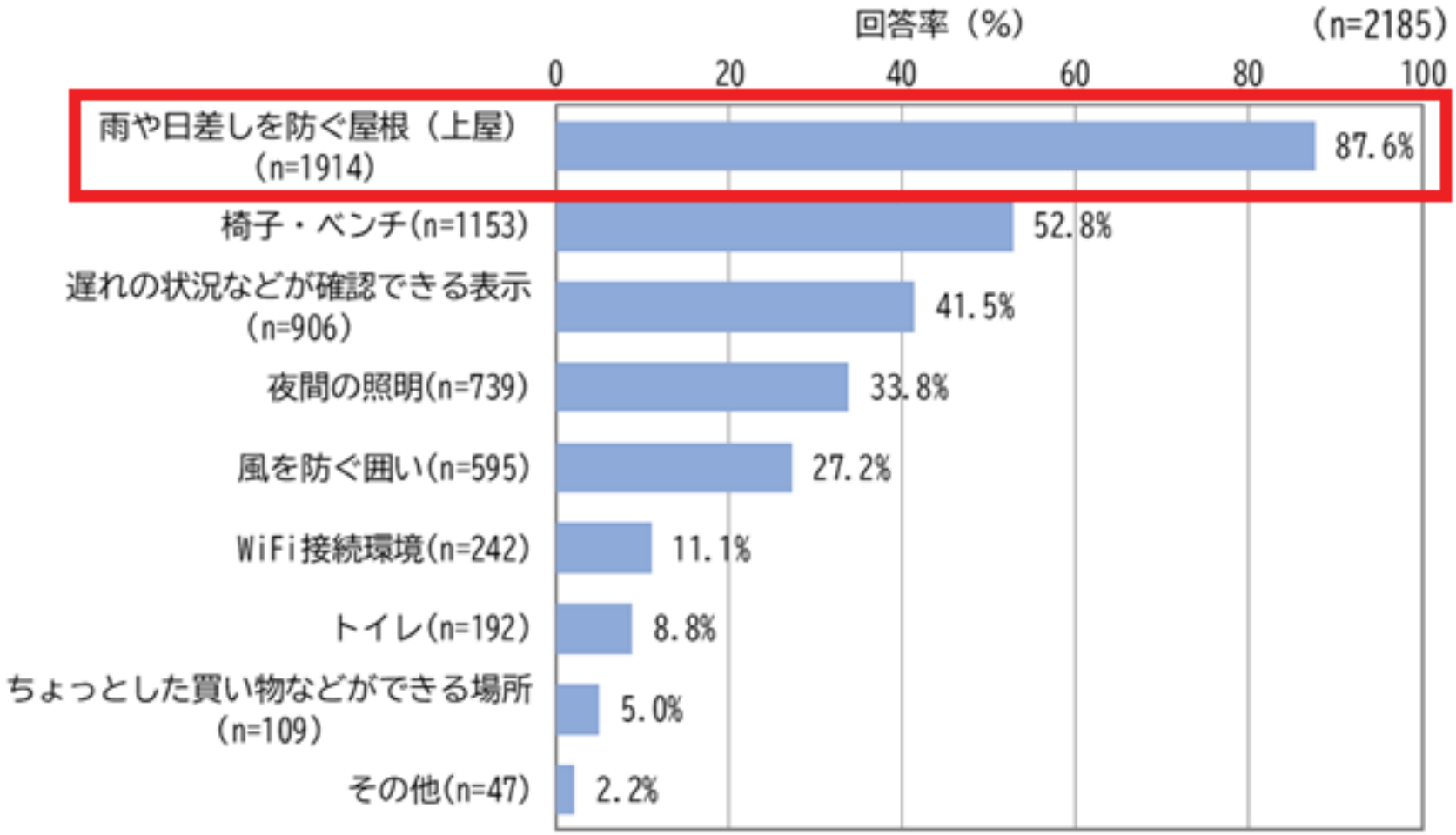


■その他の時間帯



③停留所に必要な施設・設備

- 「雨や日差しを防ぐ屋根（上屋）」が約9割と突出している。
- 次いで、「椅子・ベンチ」、「遅れの状況などが確認できる表示」となっている。



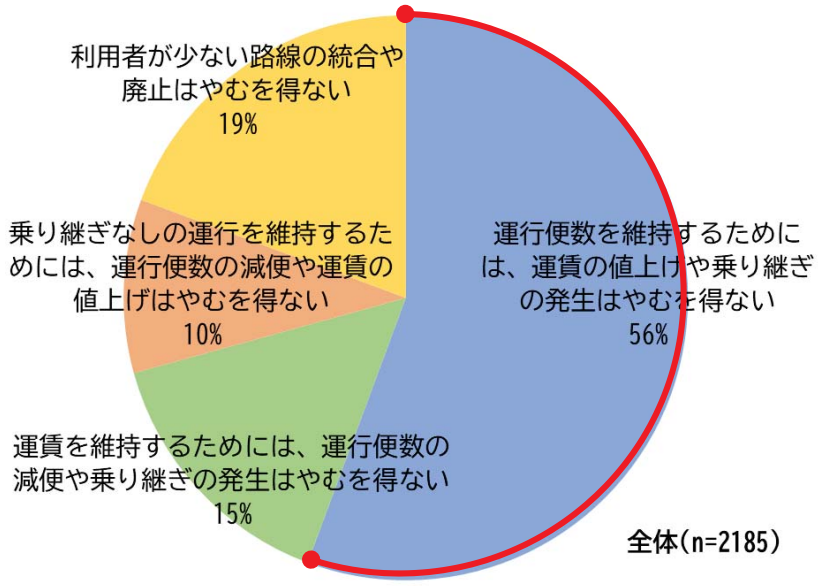
※複数回答

問5）長崎市の今後の公共交通に対する考え方

①利用者負担のあり方

以下に対してあなたの考えに最も近いものを選択
1.**運行便数を維持**するためには、運賃の値上げや乗り継ぎの発生はやむを得ない
2.**運賃を維持**するためには、運行便数の減便や乗り継ぎの発生はやむを得ない
3.**乗り継ぎなしの運行を維持**するためには、運行便数の減便や運賃の値上げはやむを得ない
4.**利用者が少ない路線の統合や廃止**はやむを得ない

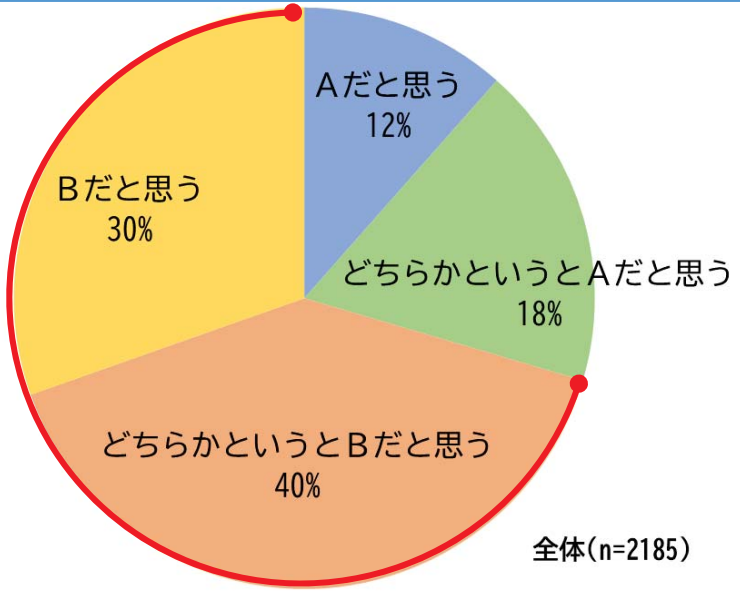
- 「運行便数を維持するためには、運賃の値上げや乗り継ぎの発生はやむを得ない」と回答した割合が約6割となっている。
- 前回の調査結果と比較すると、「運行便数を維持」に関する選択肢が1割強増加している。



②地域で移動を支えていく考え方

以下、「A」と「B」に対してあなたの考えに最も近いものを選択
A：公共交通を**利用する人たちだけ**で支えていくべきである。
B：公共交通を**利用しない人たちも含めて**社会全体で支えていくべきである。

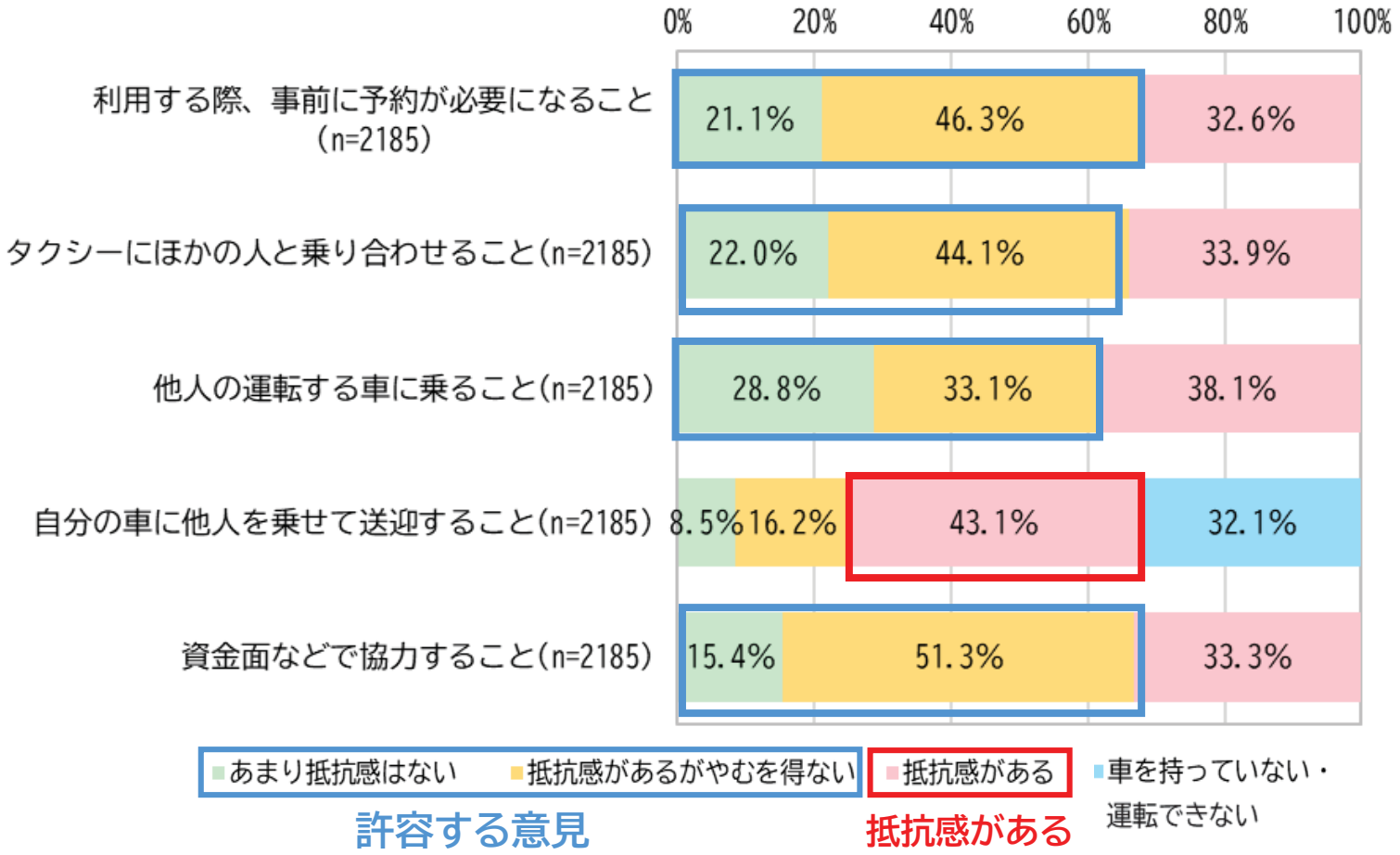
- 「Bの考え方（公共交通を利用しない人たちも含めて社会全体で支えていくべきである）」の割合が約7割となっている。
- 前回の調査結果と比較すると、「Bの考え方」と回答した割合は同程度となっている。



問6）乗合バスの維持が難しくなった場合の移動手段

設問：あなたがお住いの地域の路線バスが廃止された場合、代替の移動手段として、タクシーに住民同士が乗り合わせる方法（事前予約制）や、地域の住民同士が相互に送迎する方法などがあります。そのような移動手段を考える上で、以下のようなことをどのように感じますか。それぞれあなたの考えに最も近いものを選んでください。

- **「事前予約の必要性」**や**「タクシーの他人との乗合せ」**、**「他人の運転する車に乗ること」**、**「資金面等で協力すること」**に関する考え方は、「許容する意見（あまり抵抗感はない、抵抗感があるがやむを得ない）」が過半数の意見となっている。
- 一方で、**「自分の車に他人を乗せること」**に関する考え方は、「抵抗感がある」の回答割合が約4割となっており、抵抗感が高い。



※上記図では、項目を横並びで見るため選択肢を調整。
「自分の車に他人を乗せて送迎すること」の選択肢のみ「車を持っていない・運転できない」を含む

（3）アンケート調査から見える傾向

把握内容	総括
利用状況および公共交通に対するイメージの把握	○回答者の約4割が日常的に公共交通を利用しており、特に路線バスの利用が多い ○利用目的は、「買い物」が5割、次いで「通勤」「娯楽・レクリエーション」となっている ○公共交通に対するイメージは、「運賃」、「ダイヤ」、「車内環境」は肯定的である ○一方で、「運行本数」に対する不満が多く、「待合環境」には一定の不満がある
計画策定からの利用状況や利便性の変化の把握	○コロナ禍前と比べ利用が増加した主な理由として、「利用する機会が増えたから」となっている ○減少した理由として「運行本数の減便」が大きな要因となり、不便になったと感じる主な理由と一致している ○公共交通の利便性は、コロナ禍前から不便になったと感じている ○便利になった理由は、運行状況や時刻表のわかりやすさとなっている
市民ニーズの把握	○運行間隔は、「通勤・通学時間帯」は「15分以内」、「それ以外の時間帯」は「20分以内」までの割合が高い ○公共交通の利用で最も重要なことは、「運行便数が多いこと」が、どの地域・世代でも共通している ○停留所に必要な施設・設備としては、「雨や日差しを防ぐ屋根（上屋）」が突出している
今後の施策展開への検討材料の把握	○今後の利用者負担のあり方として、「運行便数を維持するためには、運賃の値上げや乗り継ぎの発生はやむを得ない」が突出して多く、約6割となった ○今後の公共交通のあり方は、「公共交通を利用しない人たちも含めて社会全体で支えていくべきである」が、「どちらかというとそう思う」も含め、約7割となった ○移動手段の確保を考える上で重視することは、「事前予約」、「タクシー乗合せ」、「他人の運転する車への同乗」「資金面などでの協力」は、概ね許容されている ○一方で、「自分の車に他人を乗せて送迎すること」には抵抗感が高い

論点整理

①各交通事業者の視点から見た「利用実態の認識」と「アンケート調査結果」
　との違い

②計画改定に向けて、現在整理している内容に加えて、
　どのような視点（地域や年齢などの属性での集計など）での分析が必要か

③アンケート調査結果を踏まえ、今後の施策につながるアイデアや意見など

資料1-2

令和6年度第2回長崎市公共交通活性化協議会

【全体版】長崎市公共交通アンケート調査結果

1．調査結果概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
(1)回収状況・・・1
(2)アンケート集計結果・・2
(3)アンケート調査から見える傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・22
2．調査概要・・・23

令和7年3月14日(金)

1.調査結果の概要

(1)回収状況(郵送(はがき)、市HP、高校等)

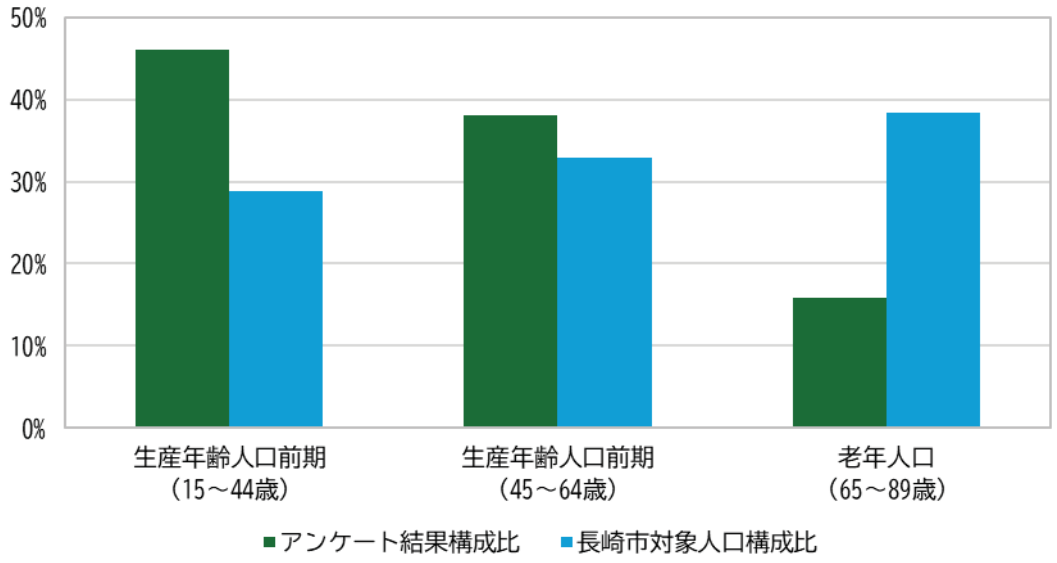
区　分	回収数	はがき	自治会回覧	市HP・SNS	その他
合計	2,185	591	409	812	373

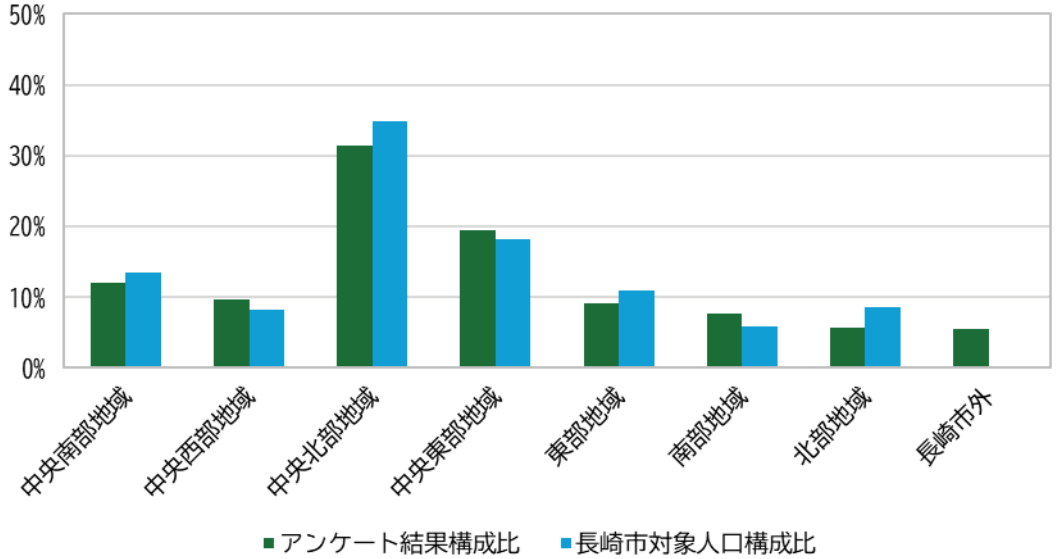
●年齢区分(3区分)

区　分	概　要	長崎市対象人口構成比	アンケート結果構成比	増減
生産年齢人口(前期)	15～44歳	29%	46%	17%
生産年齢人口(後期)	45～64歳	33%	38%	5%
老年人口	65～89歳	38%	16%	-22%

●地域区分(7区分、市外)

区　分	長崎市対象人口構成比	アンケート結果構成比	増減
中央南部地域	13%	12%	-1%
中央西部地域	8%	10%	2%
中央北部地域	35%	31%	-4%
中央東部地域	18%	19%	1%
東部地域	11%	9%	-2%
南部地域	6%	8%	2%
北部地域	9%	6%	-3%
長崎市外	-	5%	-



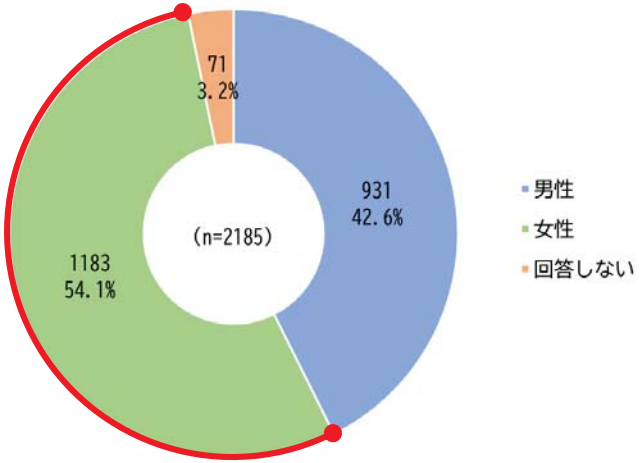


(2)アンケート集計結果

問7)回答者の属性

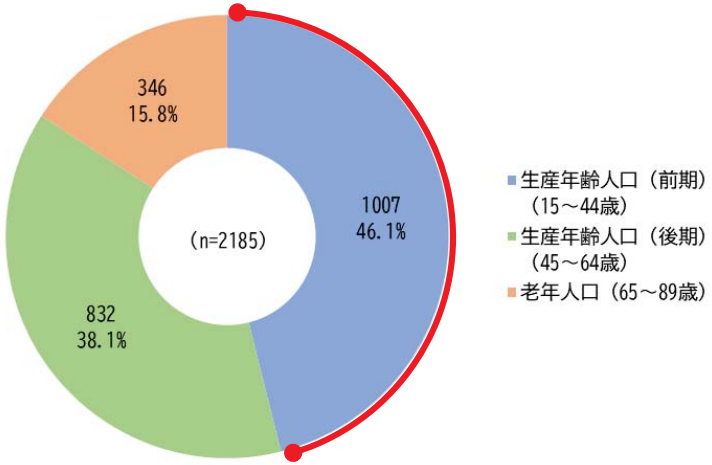
①性別

- 「女性」の割合が高くなっている。



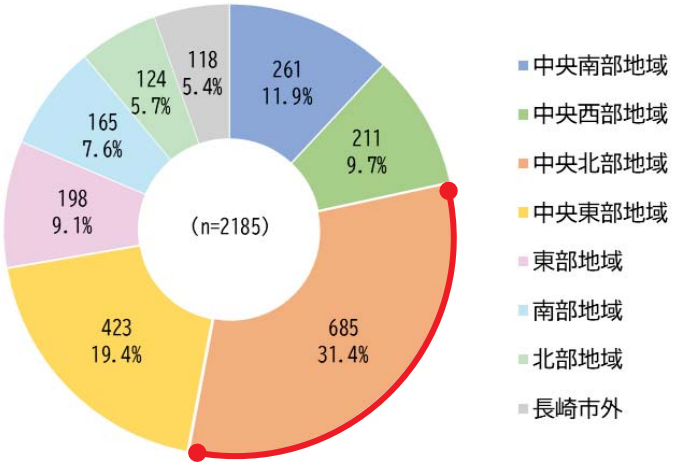
②年齢

- 「生産年齢人口(前期)」の割合が高くなっている。



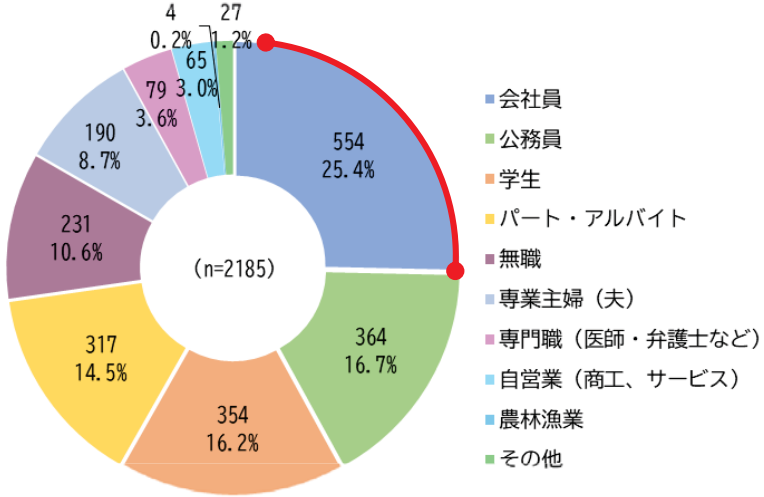
③お住まい

- 「中央北部地域」の割合が最も高くなっている。
- 次いで、「中央東部地域」、「中央南部地域」となっている。



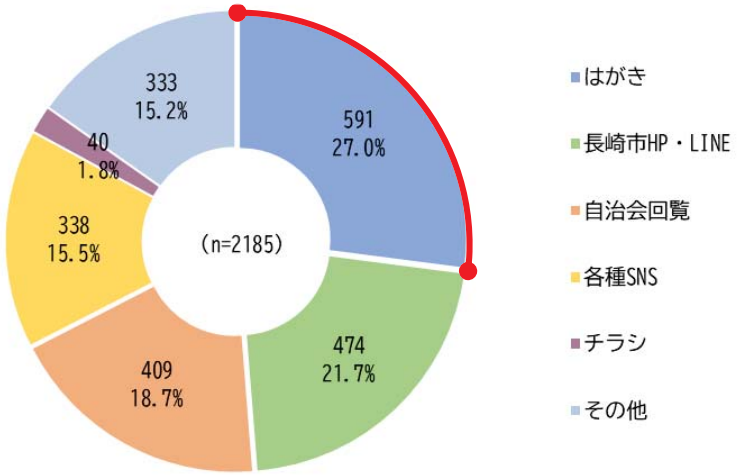
④職業

- 「会社員」の割合が最も高くなっている。
- 次いで、「公務員」、「学生」となっている。



⑤調査を知った理由

- 「はがき」の割合が最も高くなっている。
- 次いで、「長崎市HP・LINE」、「自治会回覧」となっている。
- その他の回答(上位3件):学校の案内、職場の紹介、広報ながさき　等

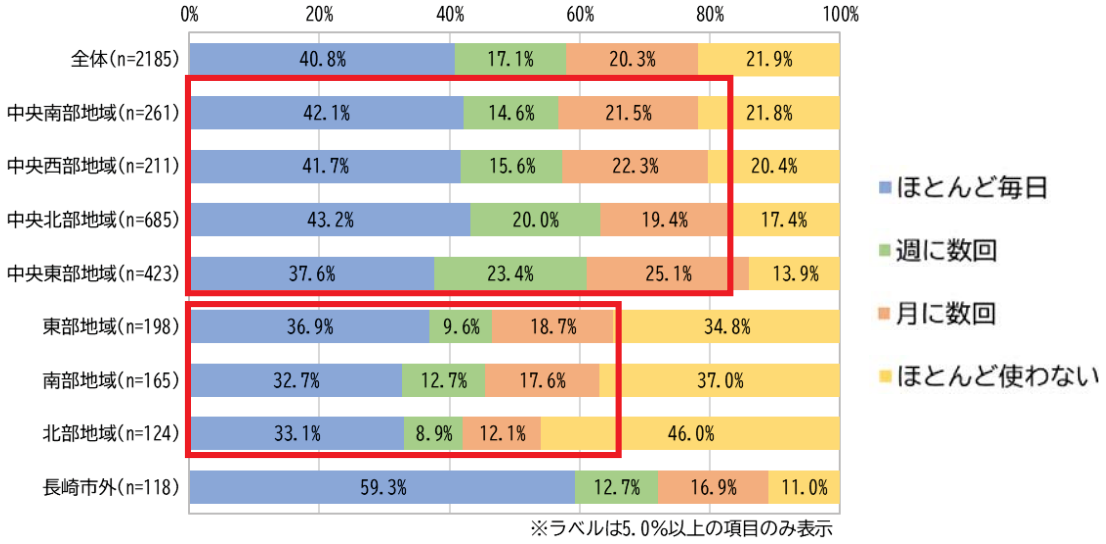


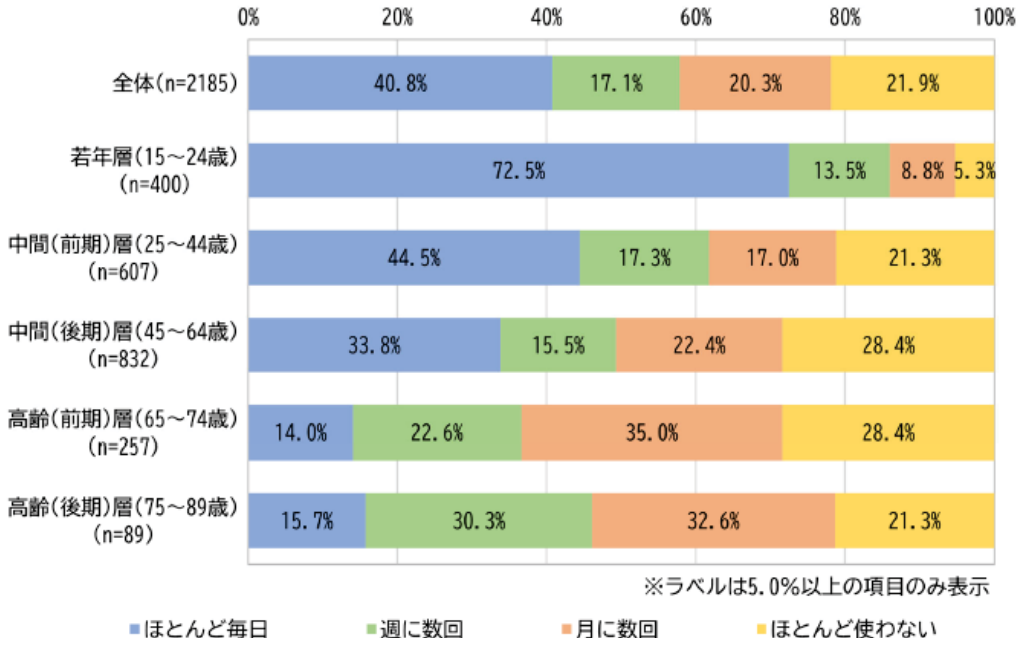
問1）市民の公共交通利用状況

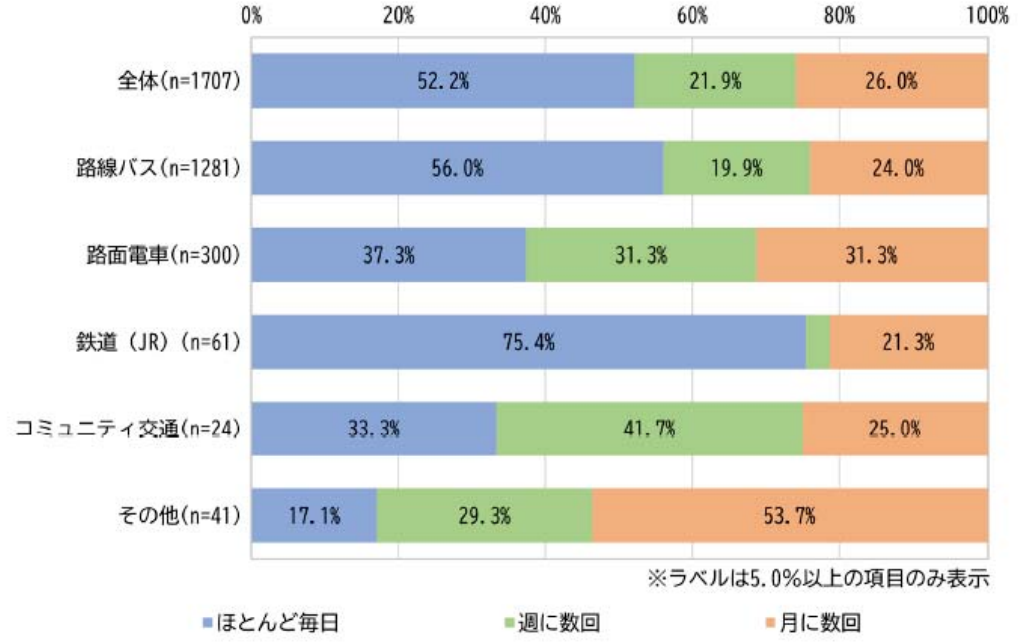
①公共交通の利用頻度

問1-1 ：普段、公共交通をどのぐらいの頻度で利用しますか？
選択肢：
①ほとんど毎日、②週に数回、③月に数回、④ほとんど使わない

- 「ほとんど毎日」が約4割となっている。
- 「中央地域」と「その他の地域」で利用頻度に差がある。
- 年齢が上がるにつれて、利用頻度が低くなっている。







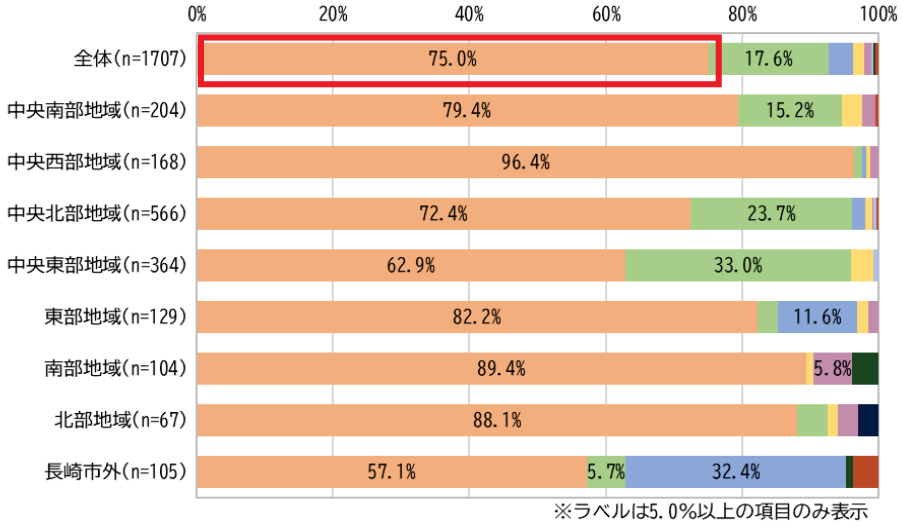
②1番目に利用する公共交通機関　　③2番目に利用する公共交通機関

問1-2　:普段、主にどの公共交通を利用しますか？【主に利用する公共交通】
問1-2　:普段、主にどの公共交通を利用しますか？【2番目に利用する公共交通】

選択肢:
①鉄道(JR)、②路面電車、③路線バス、④タクシー、⑤コミュニテイバス、⑥乗合タクシー、⑦予約型乗合タクシー、⑧船舶、⑨その他

- 「路線バス」が約8割と突出している。

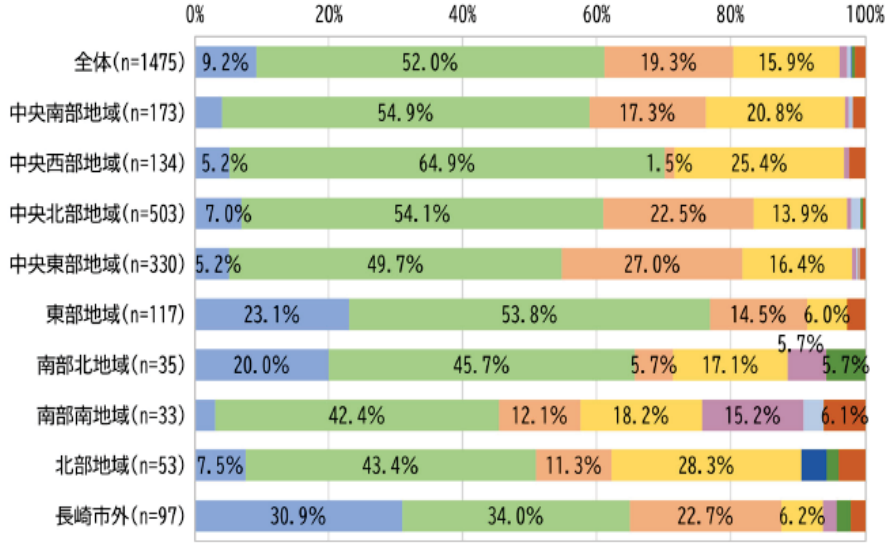
- 「路面電車」が約5割と突出している。
- 一番目に利用する公共交通と比べ、タクシーと回答した割合が高くなっている



※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

■路線バス
■路面電車
■鉄道（JR）
■（一般の）タクシー
■コミュニティバス
■乗合タクシー
■船舶
■予約型乗合タクシー
■その他

※利用頻度「ほとんど使わない」を除く

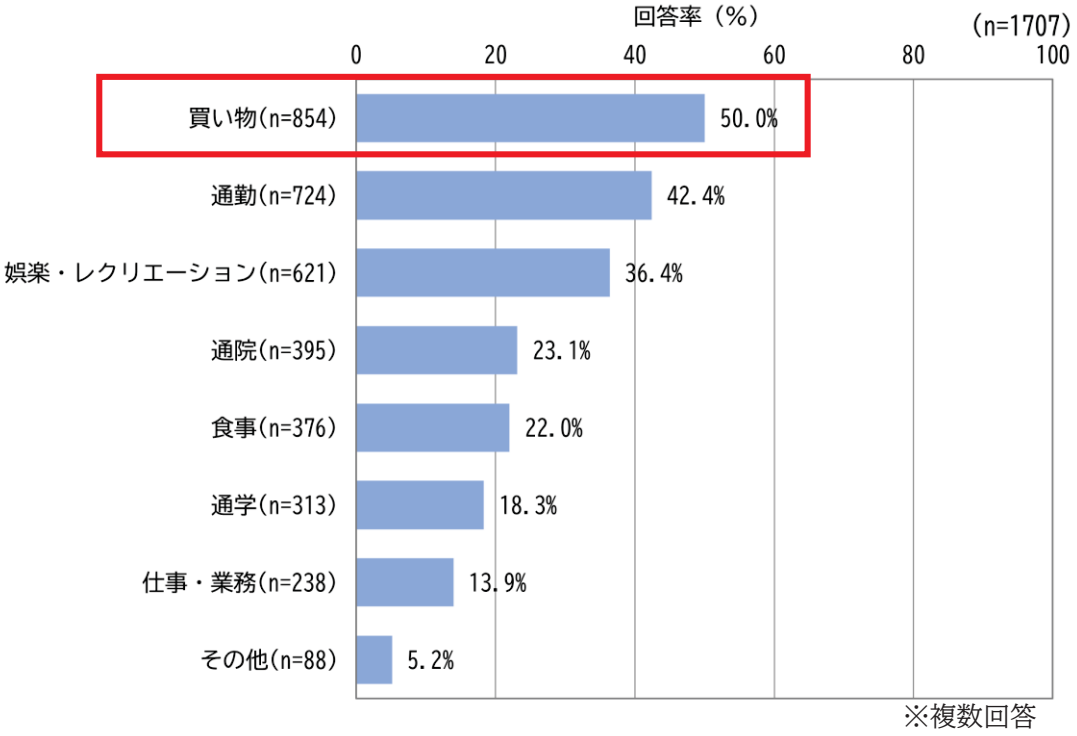


※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

④公共交通利用の主な目的

問1-3　:公共交通を利用して外出する際の主な目的はなんですか？
選択肢:
①買い物、②通院、③食事、④娯楽・レクリエーション、⑤通勤、⑥通学、⑦仕事・業務、⑧その他

- 「買い物」が5割と最も高くなっている。
- 次いで、「通勤」、「娯楽・レクリエーション」となっている。
- 「中央地域」は「通勤」、「その他の地域」は「通学」の割合が高い。



※複数回答

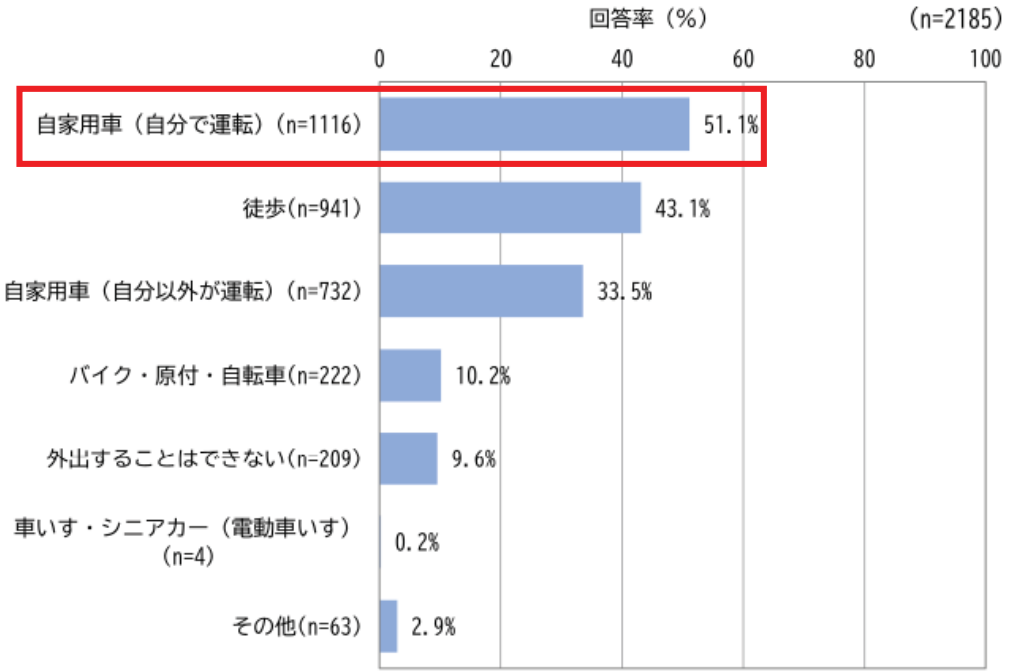
	買い物	通勤	娯楽・レクリエーション	通院	食事	通学	仕事・業務	その他
中央南部地域	50.5%	43.1%	30.9%	23.0%	19.1%	20.6%	16.7%	5.9%
中央西部地域	58.9%	41.1%	38.1%	31.0%	23.2%	17.3%	9.5%	4.8%
中央北部地域	49.5%	46.3%	38.9%	20.8%	23.7%	14.8%	14.1%	5.7%
中央東部地域	57.1%	42.3%	41.5%	25.8%	23.9%	9.9%	16.5%	4.9%
東部地域	40.3%	41.9%	27.9%	23.3%	15.5%	20.9%	14.7%	4.7%
南部地域	41.3%	26.0%	28.8%	25.0%	20.2%	32.7%	7.7%	6.7%
北部地域	37.3%	28.4%	25.4%	23.9%	16.4%	40.3%	11.9%	1.5%
長崎市外	41.9%	48.6%	38.1%	11.4%	23.8%	32.4%	12.4%	3.8%
全体	50.0%	42.4%	36.4%	23.1%	22.0%	18.3%	13.9%	5.2%

	買い物	通院	食事	娯楽・レクリエーション	通勤	通学	仕事・業務	その他
路線バス	48.9%	23.6%	20.1%	34.3%	44.7%	20.1%	14.1%	5.3%
路面電車	58.3%	20.3%	30.3%	46.7%	36.0%	9.3%	15.3%	5.3%
鉄道（JR）	27.9%	11.5%	18.0%	34.4%	55.7%	32.8%	6.6%	1.6%
コミュニティ交通	75.0%	45.8%	16.7%	29.2%	12.5%	20.8%	12.5%	4.2%
その他	41.5%	34.1%	31.7%	34.1%	17.1%	7.3%	9.8%	4.9%
全体	50.0%	23.1%	22.0%	36.4%	42.4%	18.3%	13.9%	5.2%

⑤公共交通利用ができないときの外出方法

問1-4 :公共交通を利用できない場合、どのような交通手段で外出することができますか？【複数選択】
選択肢:
①外出することはできない、②自家用車(自分で運転)、③自家用車(自分以外が運転)、④バイク・原付・自転車、⑤車いす・シニアカー、⑥徒歩、⑦その他

- 「自家用車(自分で運転)」が5割と最も高くなっている。
- 年齢別でみると、高齢者層で「外出することができない」



	外出することはできない	自家用車（自分で運転）	自家用車（自分以外が運転）	バイク・原付・自転車	車いす・シニアカー（電動車いす）	徒歩	その他
若年層(15～24歳)	11.5%	9.0%	54.3%	7.0%	0.0%	55.8%	0.5%
中間(前期)層(25～44歳)	7.6%	62.4%	33.6%	12.0%	0.0%	42.8%	2.6%
中間(後期)層(45～64歳)	9.4%	62.3%	26.1%	11.2%	0.5%	38.9%	3.1%
高齢(前期)層(65～74歳)	7.8%	56.0%	27.6%	8.2%	0.0%	41.6%	4.7%
高齢(後期)層(75～89歳)	21.3%	43.8%	25.8%	7.9%	0.0%	30.3%	7.9%
全体	9.6%	51.1%	33.5%	10.2%	0.2%	43.1%	2.9%

問2）公共交通に対する市民のイメージ

設問 ：長崎市の公共交通に関して、それぞれの項目についてあなたの考えに最も近いものを選んでください。

問2-1：運行本数
選択肢：①多いと思う、②適正と思う、③少ないと思う

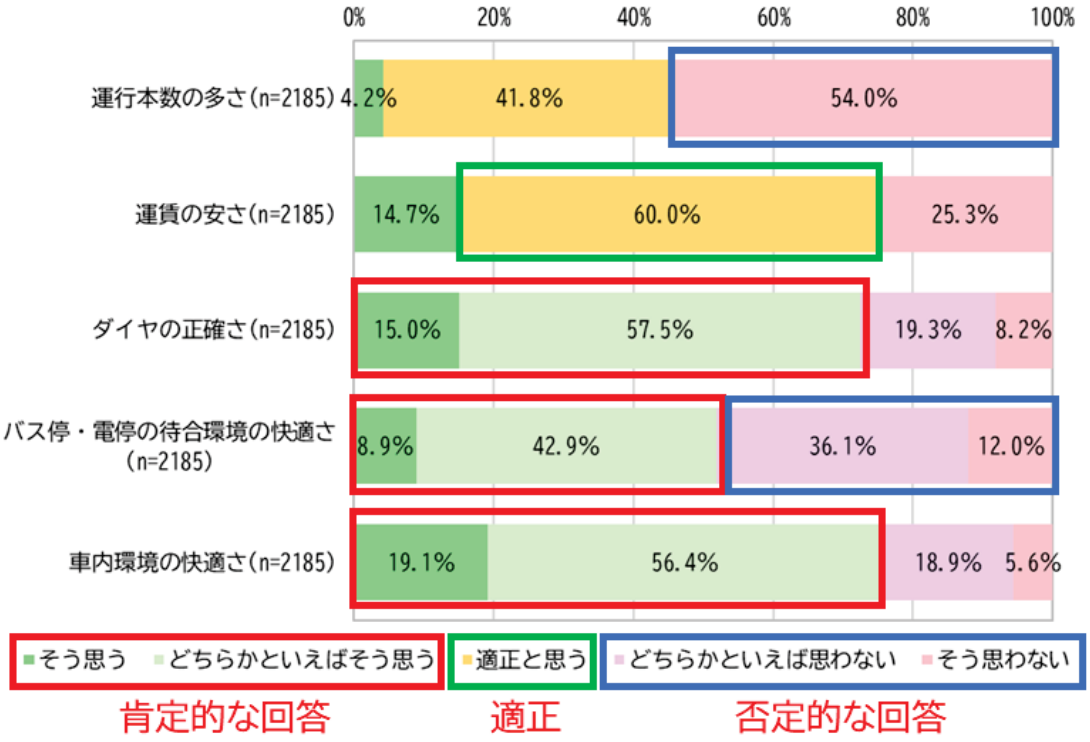
問2-2: 運賃
選択肢：①安いと思う、②適正と思う、③高いと思う

問2-3:ダイヤの正確さ
選択肢：
①正確だと思う、②どちらかといえば正確だと思う、
③どちらかといえば正確だと思わない、④正確だと思わない

問2-4：バス停・電停の待合環境は快適である
選択肢：
①そう思う、②どちらかといえばそう思う、
③どちらかといえばそう思わない、④そう思わない

問2-5：社内の環境は快適である
選択肢：
①そう思う、②どちらかといえばそう思う、
③どちらかといえばそう思わない、④そう思わない

- 「**ダイヤの正確さ**」や「**車内環境の快適さ**」に関する考え方は、「肯定的な回答（そう思う、どちらかといえばそう思う）」が過半数の意見となっている。
- また、「**運賃の適正さ**」に関する考え方は、「適正」との回答が多く、「**待合環境の快適さ**」に関する考え方は「肯定的な回答」と「否定的な回答」の割合と同程度となっている。
- 一方で、「**運行本数の適正さ**」に関する考え方は、「少ないと思う」と回答した割合が約5割となっており、イメージが悪い。



※上記図では、項目を横並びで見るため選択肢の文言を調整。
・運行頻度、運賃の選択肢は「そう思う（多い、高い）、適正と思う、そう思わない（少ない、安い）」
・ダイヤ、待合環境、車内環境の選択肢は「そう思う、どちらかといえばそう思う、どちらかといえばそう思わない、そう思わない」

問2）公共交通に対する市民のイメージ

■地域別のイメージ（最も回答が多い選択肢）

	運行本数の適正さ	運賃の適正さ	ダイヤの正確さ	バス停・電停の待合環境の快適さ	車内環境の快適さ
中央南部地域	適正と思う	適正と思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う
中央西部地域	少ないと思う	適正と思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う
中央北部地域	適正と思う	適正と思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う
中央東部地域	少ないと思う	適正と思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う
東部地域	少ないと思う	適正と思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う
南部地域	少ないと思う	適正と思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う
北部地域	少ないと思う	高いと思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえば思わない	どちらかといえばそう思う
長崎市外	適正と思う	適正と思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う
全体	少ないと思う	適正と思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う

■年齢別のイメージ（最も回答が多い選択肢）

	運行本数の適正さ	運賃の適正さ	ダイヤの正確さ	バス停・電停の待合環境の快適さ	車内環境の快適さ
生産年齢人口前期（15～44歳）	少ないと思う	適正と思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う
生産年齢人口後期（45～64歳）	少ないと思う	適正と思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う
老年人口（65～89歳）	少ないと思う	適正と思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う
全体	少ないと思う	適正と思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思う

否定的な回答多かった「運行本数」について

●今回の設問

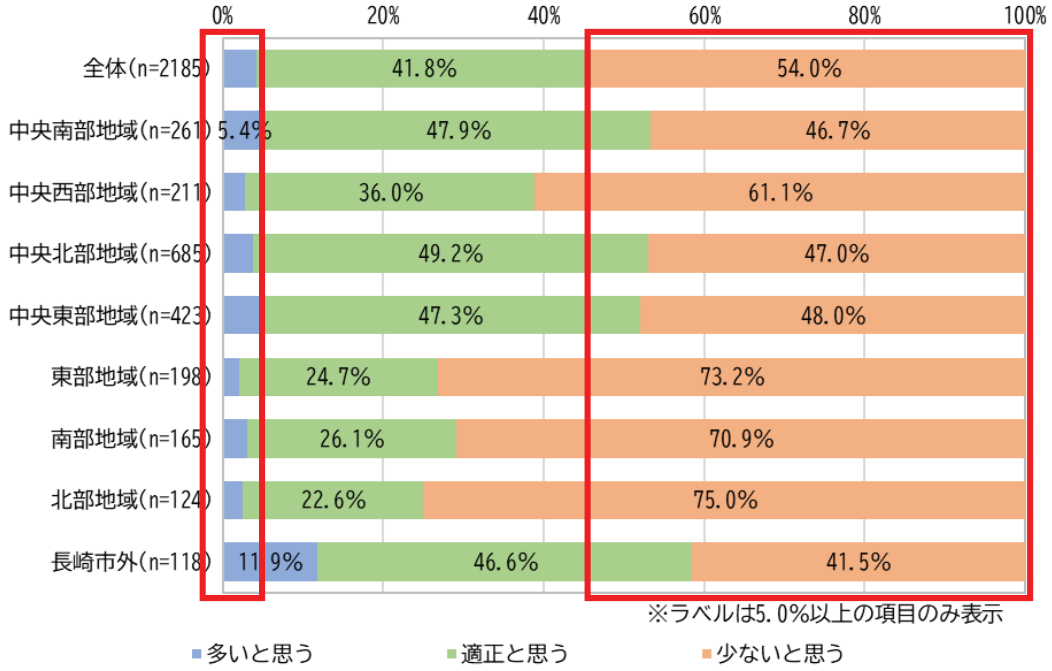
設問　:「運行本数」についてのイメージを教えてください。
選択肢:
A:多いと思う。 B:適正と思う。 C:少ないと思う。

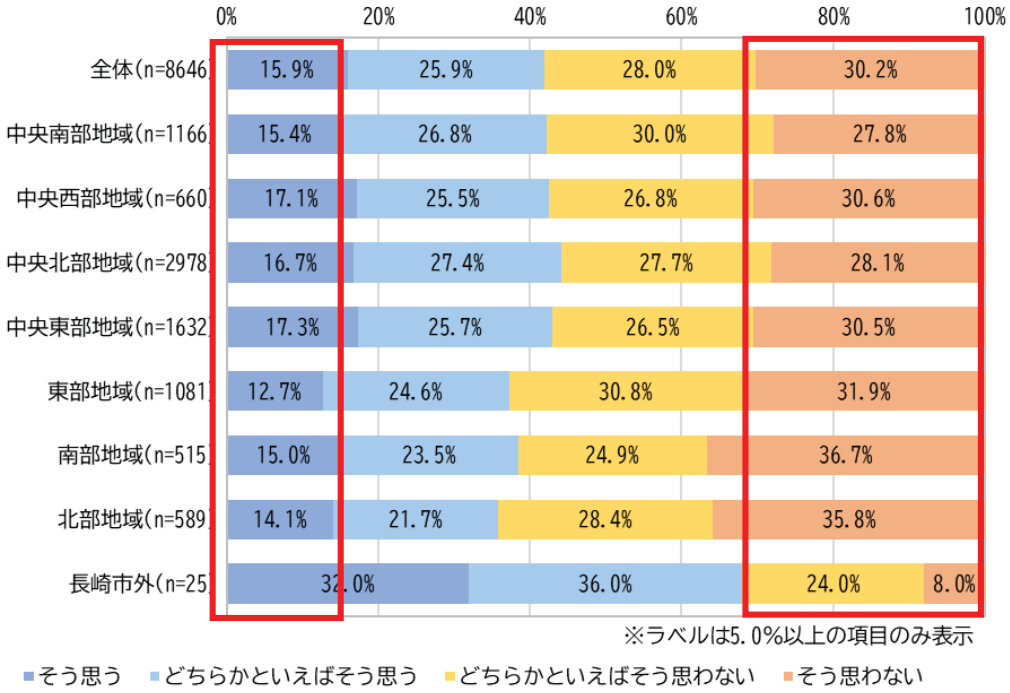
●前回の設問(平成29年)

設問　:「運行間隔の短さ」についてのイメージを教えてください。
選択肢:
A:そう思う。 B:どちらかといえばそう思う。
C:どちらかといえばそう思わない。 D:そう思わない。

- 前回調査では、「運行本数」に関する質問は行っておらず、「運行間隔の短さ」に関する質問を行った。
- そのため、運行間隔が短いことは、運行本数が多いことと同じ意味と捉え、前回調査との比較を行う。
- 前回の調査結果と比較すると、「運行本数が少ないと思う(運行間隔が短いとは思わない)」と回答した割合が高くなっている。

※選択肢が異なるため、「多いと思う(そう思う)、少ないと思う(そう思わない)」と断言している回答のみを比較した。





問3)「以前」※1と比べた公共交通の利用状況等

※1:「以前」とは、令和2年1月頃からの新型コロナウイルス感染症流行拡大「以前」を示す。

設問 :令和2年1月頃からの新型コロナウイルス感染症流行拡大「以前」と比べた場合の、現在の公共交通の利用状況などについてお聞きします。

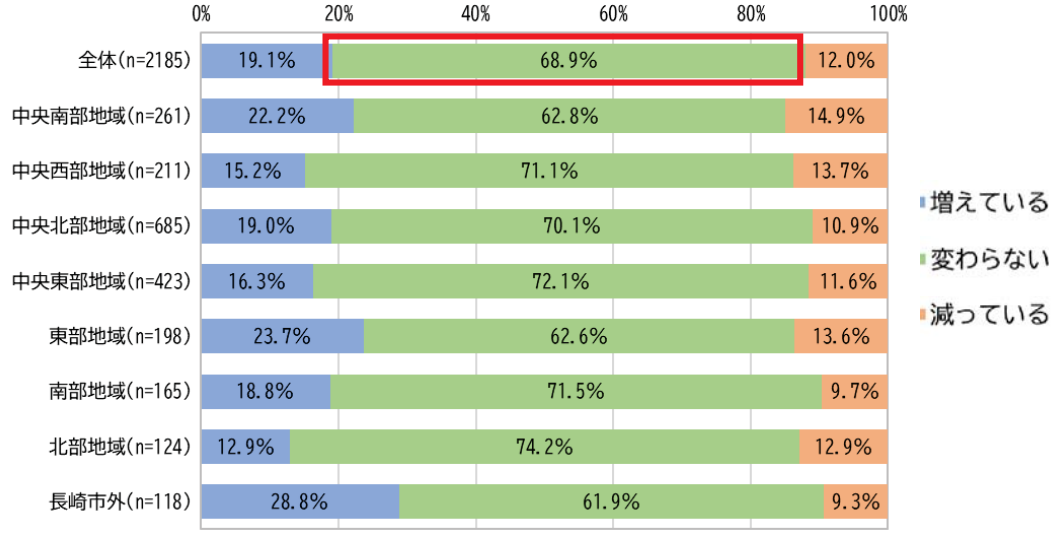
問3-1:「以前」と比べて、公共交通を利用する機会(回数)は増えていますか？
選択肢:①増えている、②変わらない、③減っている

問3-1-1:公共交通の利用が増えている理由を教えてください。
選択肢:①便数が増えた、②路線がわかりやすくなった、
③時刻表や行き先が調べやすくなった、
④自宅や目的地の近くで乗り降りできるようになった、
⑤自家用車を運転することが難しくなった、⑥運転免許を返納したため、
⑦送迎をお願いしにくくなった、⑧料金が安くなった、
⑨まちなかに新しい施設などが増えた、⑩利用する機会自体が増えた、⑪その他

問3-1-2:公共交通の利用が減っている理由を教えてください。
選択肢:①便数が減った、②路線がわかりにくくなった、
③時刻表や行き先が調べにくくなった、
④自宅や目的地の近くで乗り降りできなくなった、
⑤乗り継ぎをしないと目的地に行くことができなくなった、
⑥自家用車を運転するようになった・運転することが増えた、
⑦送迎してもらえるようになった、⑧料金が高くなった、
⑨利用する機会自体が減った、⑩その他

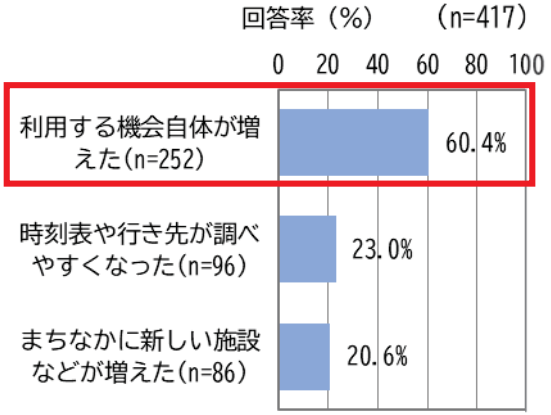
①利用する機会(回数)は増えているか

- 「変わらない」が約7割となっている。「増えた」または「減った」の回答を比較すると、「増えた」の割合が高い。
- 増加した主な理由は、「利用機会の増加」となっている。



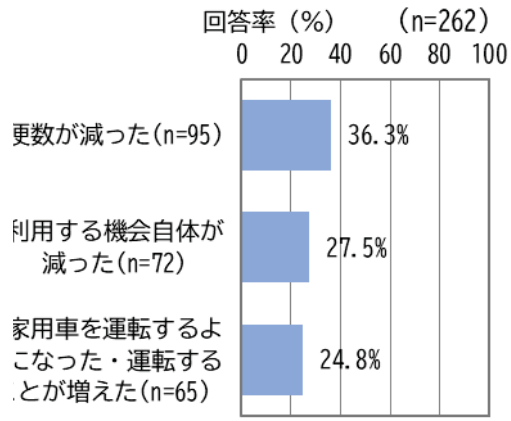
※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

■増えた理由



※複数回答、上位3件表示

■減った理由

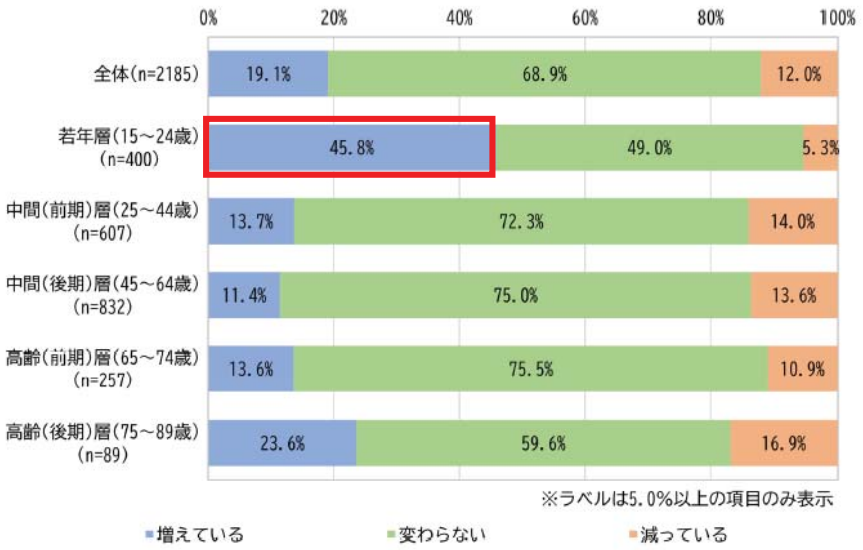


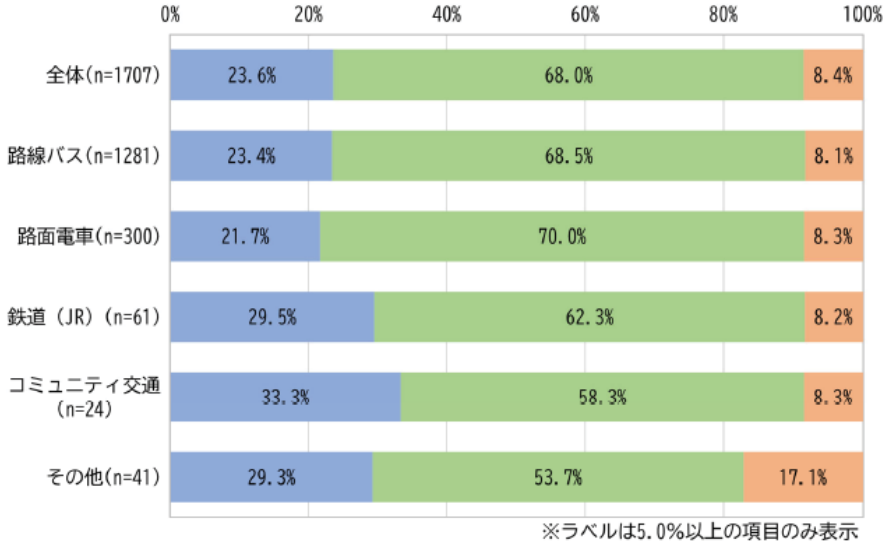
※複数回答、上位3件表示

問3)「以前」※1と比べた公共交通の利用状況等
①利用する機会(回数)は増えているか

※1:「以前」とは、令和2年1月頃からの新型コロナウイルス感染症流行拡大「以前」を示す。

- 若年層では、約4割強が「増えた」と回答しており、通勤や通学のライフステージの変化によるものと考えられる。
- 増えた理由として、利用頻度が月に数回において、「まちなかに新しい施設などが増えた」と回答した割合が高い。





■増えた理由

※複数回答

	便数が増えた	路線がわかりやすくなった	時刻表や行き先が調べやすくなった	自宅や目的地の近くで乗り降りできるようになった	自家用車を運転することが難しくなった	運転免許を返納したため	送迎をお願いしにくくなった	料金が安くなった	まちなかに新しい施設などが増えた	利用する機会自体が増えた	その他
ほとんど毎日	3.9%	4.3%	24.0%	9.4%	4.7%	1.2%	3.5%	0.4%	16.5%	60.6%	16.1%
週に数回	0.0%	3.6%	26.2%	14.3%	10.7%	3.6%	2.4%	0.0%	25.0%	67.9%	10.7%
月に数回	1.5%	7.7%	18.5%	18.5%	7.7%	6.2%	3.1%	1.5%	30.8%	53.8%	7.7%
ほとんど使わない	14.3%	7.1%	7.1%	14.3%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	21.4%	42.9%	28.6%
全体	3.1%	4.8%	23.0%	12.0%	6.5%	2.4%	3.1%	0.5%	20.6%	60.4%	14.1%

問3)「以前」※1と比べた公共交通の利用状況等

※1:「以前」とは、令和2年1月頃からの新型コロナウイルス感染症流行拡大「以前」を示す。

設問 :令和2年1月頃からの新型コロナウイルス感染症流行拡大「以前」と比べた場合の、現在の公共交通の利用状況などについてお聞きします。

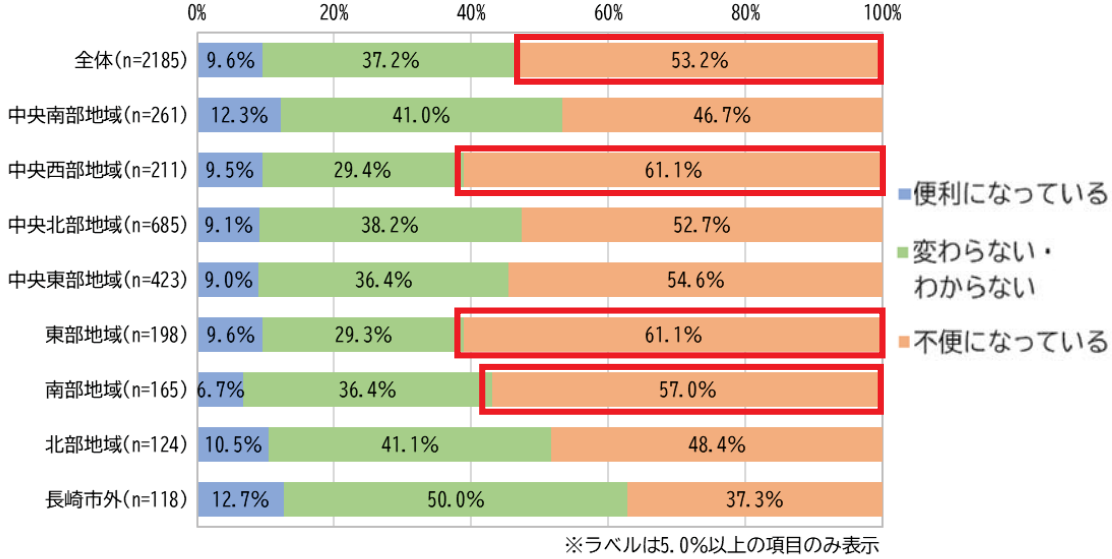
問3-2:「以前」と比べて長崎市の公共交通は便利になっていると思いますか？
選択肢:
①便利になっている、②不便になっている、
③変わらない・わからない

問3-2-1:便利になっているところは何ですか？
選択肢:
①運行本数が増えた、
②路線や時刻表がわかりやすくなった、
③運行状況などが調べやすくなった、④車内の混雑が緩和された、
⑤待合環境が整備された、⑥その他

問3-2-2:不便になっているところは何ですか？
選択肢:
①運行本数が減った、②運賃が値上げされた、
③早朝の便が少なくなった・なくなった、
④夜遅い便が少なくなった・なくなった、
⑤乗り継ぎが必要になった、⑥車内が混雑するようになった、
⑦遅れることが多くなった、⑧その他

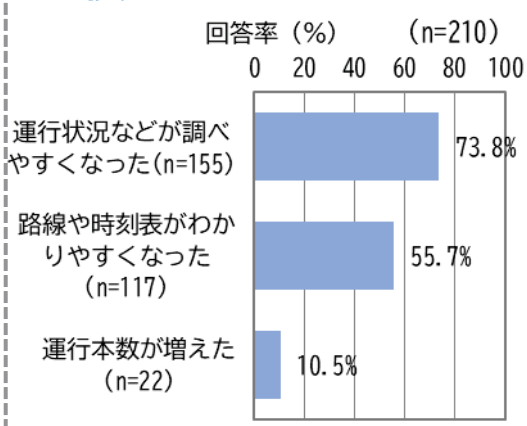
②公共交通は便利になっていると思うか

- 「不便になっている」が約5割と最も高くなっている。特に「中央西部地域」「東部地域」「南部地域」は「不便になっている」と回答した割合が高い。
- 不便になった主な理由は、「運行本数の減少」となっている。



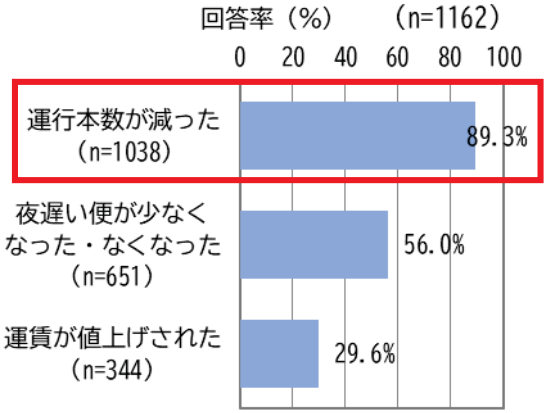
※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

■便利になった理由



※複数回答、上位3件表示

■不便になった理由



※複数回答、上位3件表示

問4）公共交通のサービスに対する考え方
①最低限求める運行間隔

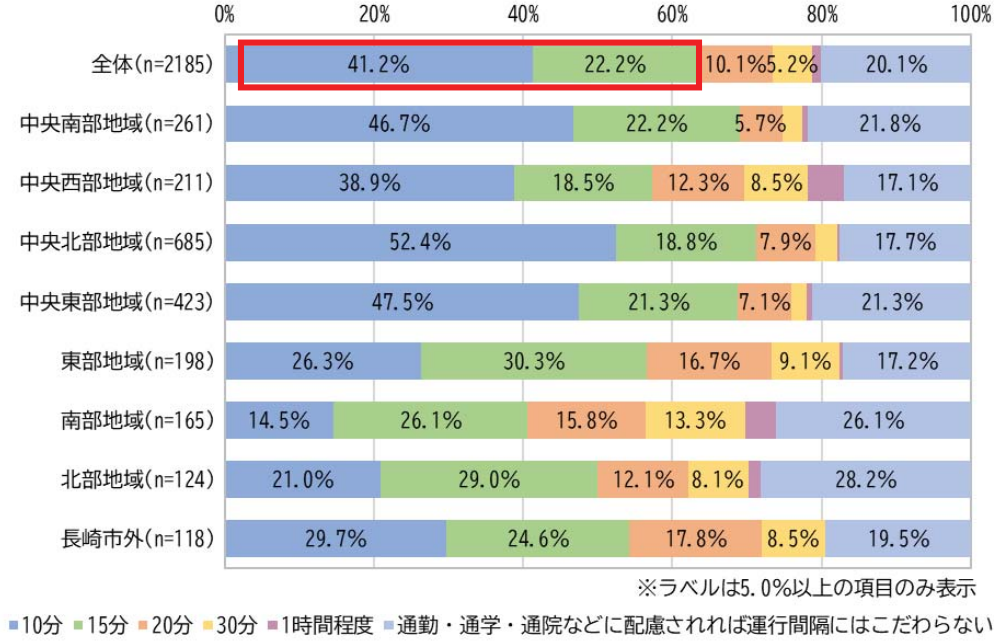
設問 ：市中心部に向かう公共交通は、最低限どの程度の間隔で運行する必要があると思いますか？

問4-1：「通勤・通学時間帯」の運行間隔
　　「その他」の運行間隔

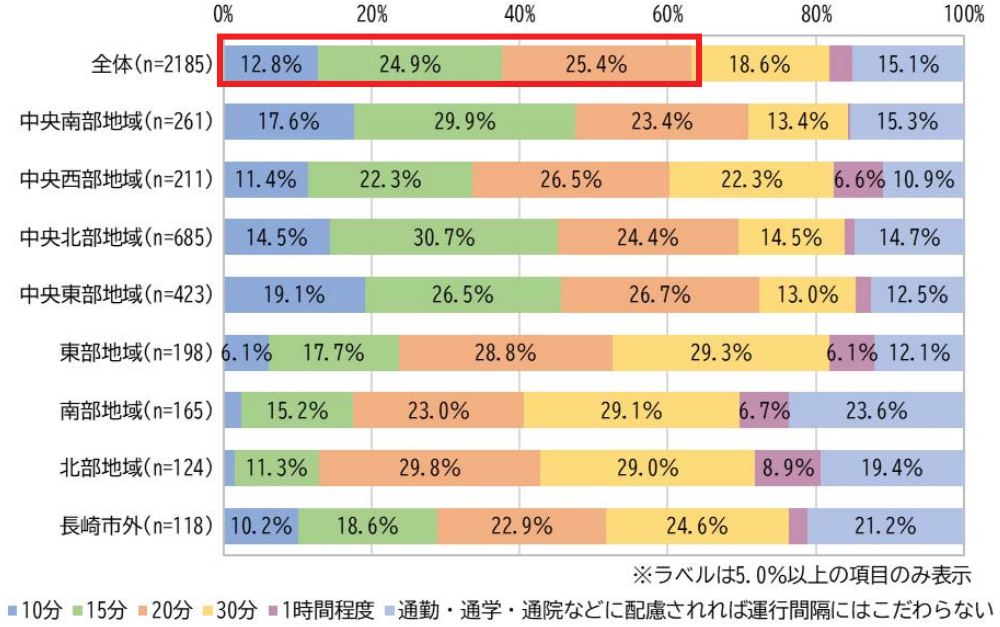
選択肢：
①10分、
②15分、
③20分、
④30分、
⑤1時間程度、
⑥通勤・通学・通院などに配慮されれば運行間隔にこだわらない

- 市民の過半数が許容する「通勤・通学時間帯」は「15分以内」であり、「その他の時間帯」は「20分以内」が求められている。
- 「中央地域」と「その他の地域」で求める運行間隔に差がある。

■通勤・通学時間帯



■その他の時間帯

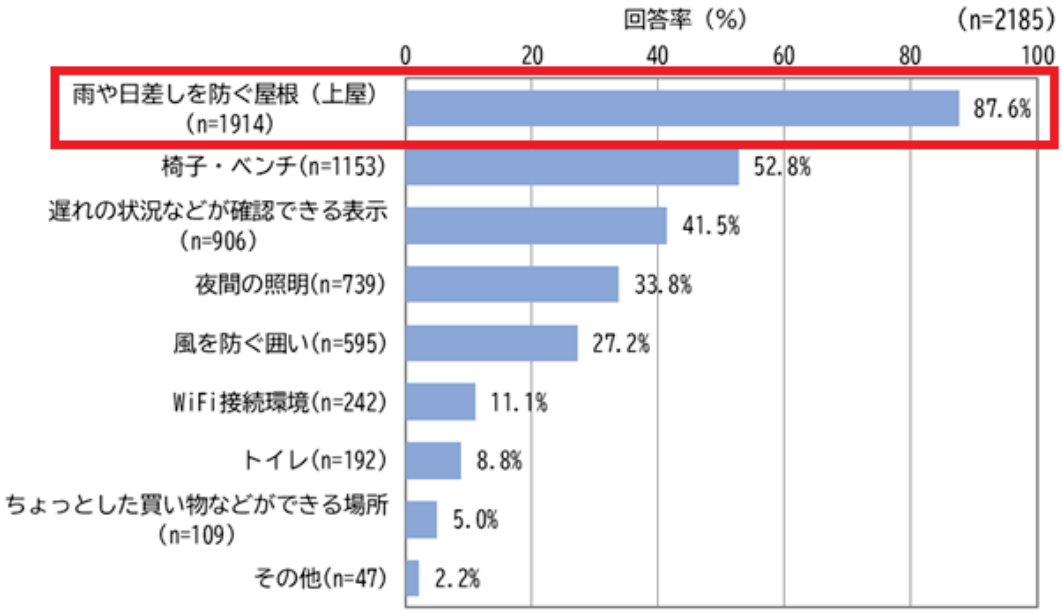


②停留所に必要な施設・設備

設問：公共交通の利用を考える場合に重視することなどについてお聞きします。

問4-2：公共交通のバス停など待合場所にはどのような施設・設備があった方がよいと思いますか？

選択肢：
①雨や日差しを防ぐ屋根（上屋）、
②椅子・ベンチ、
③風を防ぐ囲い、
④夜間の照明、
⑤Wifi接続環境、
⑥トイレ、
⑦ちょっとした買い物などができる場所、
⑧遅れの状況などが確認できる表示、
⑨その他



※複数回答

	雨や日差しを防ぐ屋根（上屋）	椅子・ベンチ	遅れの状況などが確認できる表示	夜間の照明	風を防ぐ囲い	WiFi接続環境	トイレ	ちょっとした買い物などができる場所	その他
中央南部地域	90.0%	52.5%	40.2%	33.0%	29.9%	11.9%	6.9%	5.0%	2.3%
中央西部地域	87.2%	55.5%	37.9%	36.5%	24.2%	8.1%	6.2%	4.7%	2.8%
中央北部地域	89.6%	51.5%	44.8%	32.6%	25.0%	10.1%	6.6%	3.6%	2.0%
中央東部地域	87.7%	57.4%	40.7%	37.1%	26.0%	9.5%	8.5%	4.5%	1.9%
東部地域	88.4%	46.5%	42.9%	30.3%	31.3%	8.1%	9.1%	7.6%	3.0%
南部地域	80.0%	50.9%	29.7%	31.5%	36.4%	17.6%	21.2%	7.9%	1.8%
北部地域	84.7%	56.5%	39.5%	38.7%	31.5%	13.7%	11.3%	4.0%	0.0%
長崎市外	83.1%	48.3%	50.0%	30.5%	20.3%	19.5%	11.0%	7.6%	3.4%
全体	87.6%	52.8%	41.5%	33.8%	27.2%	11.1%	8.8%	5.0%	2.2%

- 「雨や日差しを防ぐ屋根（上屋）」が約9割と突出している。
- 次いで、「椅子・ベンチ」、「遅れの状況などが確認できる表示」となっている。
- 「ハブ＆スポーク型」ネットワークを先行導入している「南部地域」「東部地域」についても、他地域と概ね同様の結果となっている。

問4）公共交通のサービスに対する考え方
③公共交通の利用を考える上で重要なこと

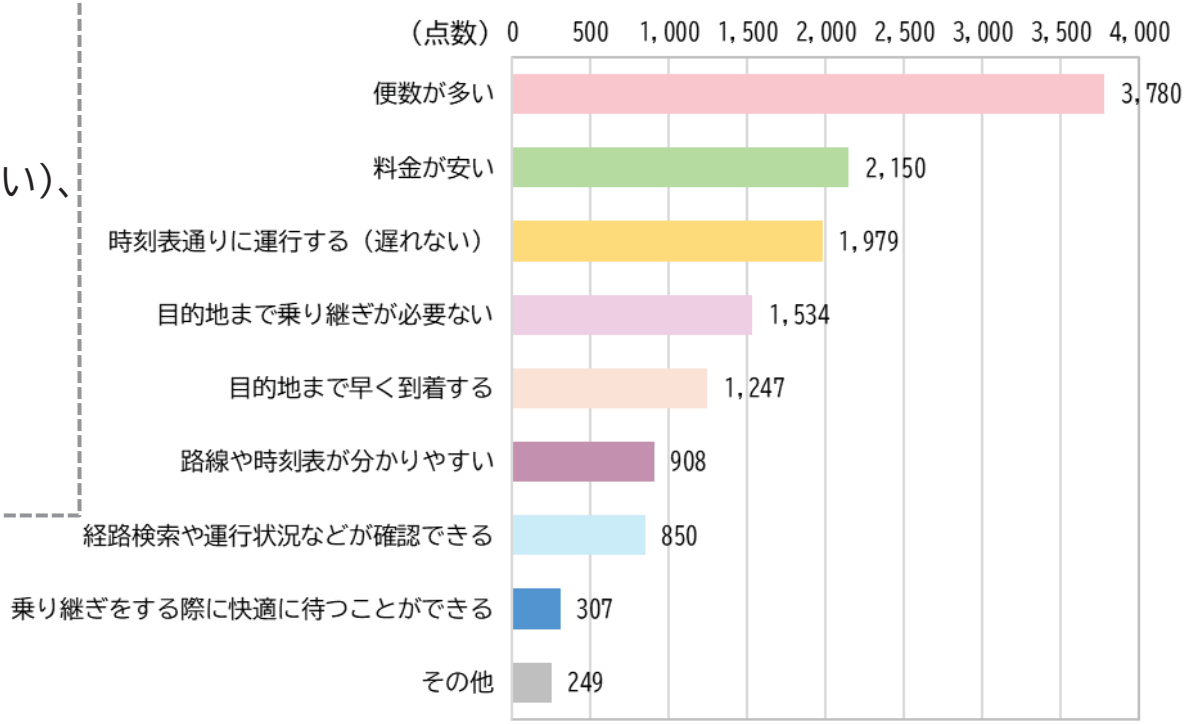
設問：公共交通の利用を考える場合に重視することなどについてお聞きします。

問4-2：公共交通の利用を考える上で、あなたにとって特に重要なことは何ですか？
「最も重要なこと」を一つだけ選択する
「2番目に重要なこと」を一つだけ選択する
「3番目に重要なこと」を一つだけ選択する

選択肢：
①便数が多い、②料金が安い、
③目的地まで早く到着する、④時刻表通りに運行する（遅れない）、
⑤路線や時刻表が分かりやすい、
⑥経路検索や運行状況などが確認できる、
⑦乗り継ぎする際に快適に待つことができる、
⑧目的地まで乗り継ぎが必要ない、⑨その他

- 本調査では、公共交通の利用を考える上で「最も重要なこと」「2番目に重要なこと」「3番目に重要なこと」を確認した。
- 選択肢の**重要度**を確認するため、最も重要なことを「3点」、2番目に重要なことを「2点」、3番目に重要なことを「1点」として、重み付けを行った。結果は以下の通りとなる。

- **重要度が高い選択肢**は、「便数が多い」が突出している。次いで、「料金が安い」「時刻表通りに運行する」となっている。
- **重要度が低い選択肢**は、「乗り継ぎをする際に快適に待つことができる」となっている。



※2番目、3番目に重要なことについては、重複回答（最も重要なこと等と同じ回答）を除く

③公共交通の利用を考える上で重要なこと

■地域別の重要度（上位・下位3件）

	重要度が高い		
	1位	2位	3位
中央南部地域	便数が多い	時刻表通りに運行する（遅れない）	料金が安い
中央西部地域	便数が多い	料金が安い	時刻表通りに運行する（遅れない）
中央北部地域	便数が多い	料金が安い	時刻表通りに運行する（遅れない）
中央東部地域	便数が多い	料金が安い	時刻表通りに運行する（遅れない）
東部地域	便数が多い	料金が安い	目的地まで乗り継ぎが必要ない
南部地域	便数が多い	料金が安い	時刻表通りに運行する（遅れない）
北部地域	便数が多い	料金が安い	時刻表通りに運行する（遅れない）
長崎市外	便数が多い	時刻表通りに運行する（遅れない）	料金が安い
全体	便数が多い	料金が安い	時刻表通りに運行する（遅れない）

	重要度が低い		
	1位	2位	3位
中央南部地域	乗り継ぎをする際に快適に待つことができる	路線や時刻表が分かりやすい	経路検索や運行状況などが確認できる
中央西部地域	乗り継ぎをする際に快適に待つことができる	経路検索や運行状況などが確認できる	目的地まで早く到着する
中央北部地域	乗り継ぎをする際に快適に待つことができる	路線や時刻表が分かりやすい	経路検索や運行状況などが確認できる
中央東部地域	乗り継ぎをする際に快適に待つことができる	経路検索や運行状況などが確認できる	路線や時刻表が分かりやすい
東部地域	乗り継ぎをする際に快適に待つことができる	経路検索や運行状況などが確認できる	路線や時刻表が分かりやすい
南部地域	乗り継ぎをする際に快適に待つことができる	路線や時刻表が分かりやすい	経路検索や運行状況などが確認できる
北部地域	乗り継ぎをする際に快適に待つことができる	経路検索や運行状況などが確認できる	路線や時刻表が分かりやすい
長崎市外	乗り継ぎをする際に快適に待つことができる	経路検索や運行状況などが確認できる	路線や時刻表が分かりやすい
全体	乗り継ぎをする際に快適に待つことができる	経路検索や運行状況などが確認できる	路線や時刻表が分かりやすい

※2番目、3番目に重要なことについては、重複回答（最も重要なこと等と同じ回答）を除く

■年齢別の重要度（上位・下位3件）

	重要度が高い		
	1位	2位	3位
生産年齢人口前期（15～44歳）	便数が多い	料金が安い	時刻表通りに運行する（遅れない）
生産年齢人口後期（45～64歳）	便数が多い	料金が安い	時刻表通りに運行する（遅れない）
老年人口（65～89歳）	便数が多い	料金が安い	時刻表通りに運行する（遅れない）
全体	便数が多い	料金が安い	時刻表通りに運行する（遅れない）

	重要度が低い		
	1位	2位	3位
生産年齢人口前期（15～44歳）	乗り継ぎをする際に快適に待つことができる	路線や時刻表が分かりやすい	経路検索や運行状況などが確認できる
生産年齢人口後期（45～64歳）	乗り継ぎをする際に快適に待つことができる	経路検索や運行状況などが確認できる	路線や時刻表が分かりやすい
老年人口（65～89歳）	乗り継ぎをする際に快適に待つことができる	経路検索や運行状況などが確認できる	路線や時刻表が分かりやすい
全体	乗り継ぎをする際に快適に待つことができる	経路検索や運行状況などが確認できる	路線や時刻表が分かりやすい

※その他を除く

問5）長崎市の今後の公共交通に対する市民の考え方

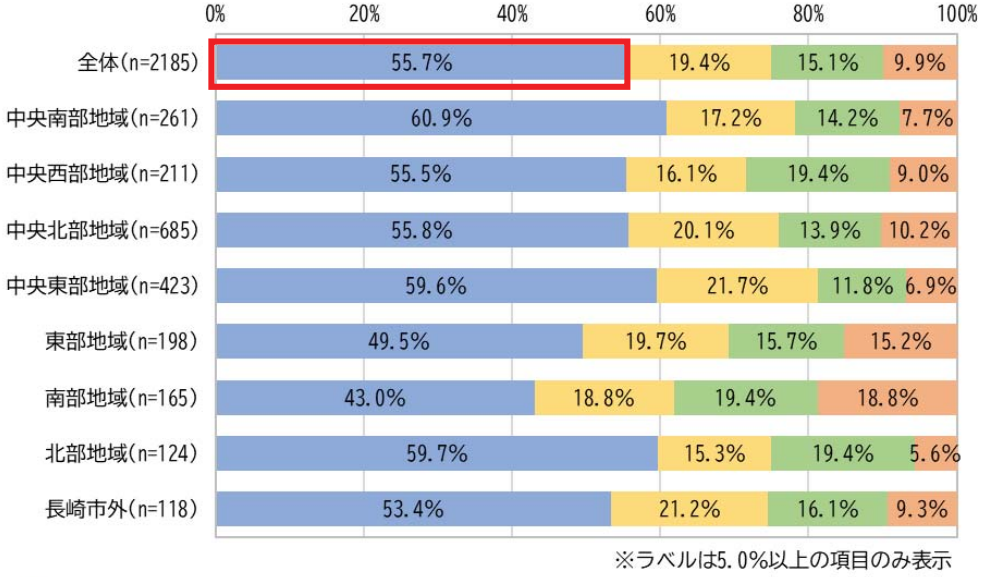
①利用者負担のあり方

設問：今後の公共交通サービスの確保・維持と、利用者負担のあり方として、あなたの考えに最も近いものを選んでください

選択肢：
1.**運行便数を維持**するためには、運賃の値上げや乗り継ぎの発生はやむを得ない
2.**運賃を維持**するためには、運行便数の減便や乗り継ぎの発生はやむを得ない
3.**乗り継ぎなしの運行を維持**するためには、運行便数の減便や運賃の値上げはやむを得ない
4.**利用者が少ない路線の統合や廃止**はやむを得ない

- 「運行便数を維持するためには、運賃の値上げや乗り継ぎの発生はやむを得ない」と回答した割合が約6割となっている。
- 前回の調査結果と比較すると、「運行便数を維持するためには、運賃の値上げや乗り継ぎの発生はやむを得ない」と回答した割合が1割強増加している。

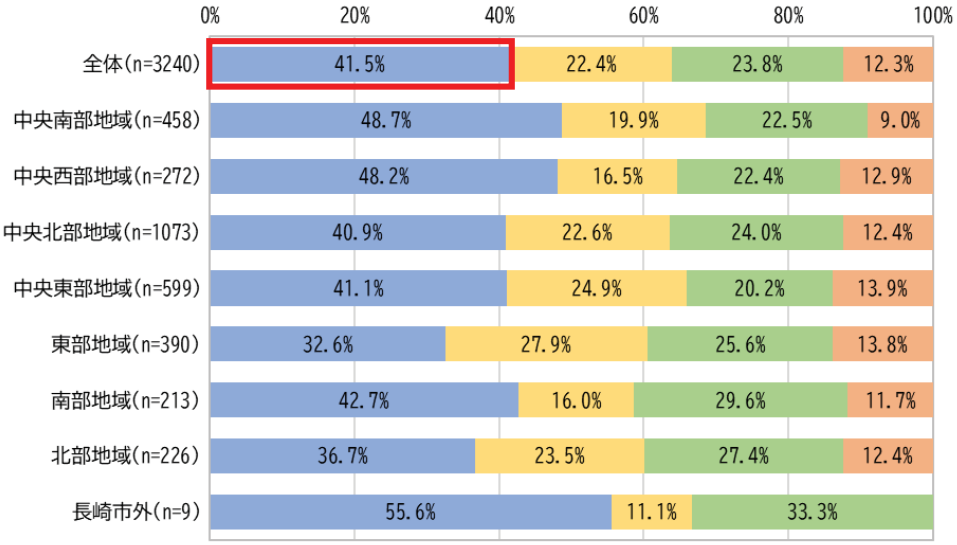
●今回の調査結果



※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

- 運行便数を維持するためには、運賃の値上げや乗り継ぎの発生はやむを得ない
- 利用者が少ない路線の統合や廃止はやむを得ない
- 運賃を維持するためには、運行便数の減便や乗り継ぎの発生はやむを得ない
- 乗り継ぎなしの運行を維持するためには、運行便数の減便や運賃の値上げはやむを得ない

●前回の調査結果（平成29年）



※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

- 運行便数を維持するため、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
- 利用者が少ない一定の路線の統合や廃止はやむを得ない
- 運賃を維持するため、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
- 乗り換え（乗り継ぎ）なしの運行を維持するため、運行便数の減便や運賃の値上げはやむを得ない

②地域で移動を支えていく考え方

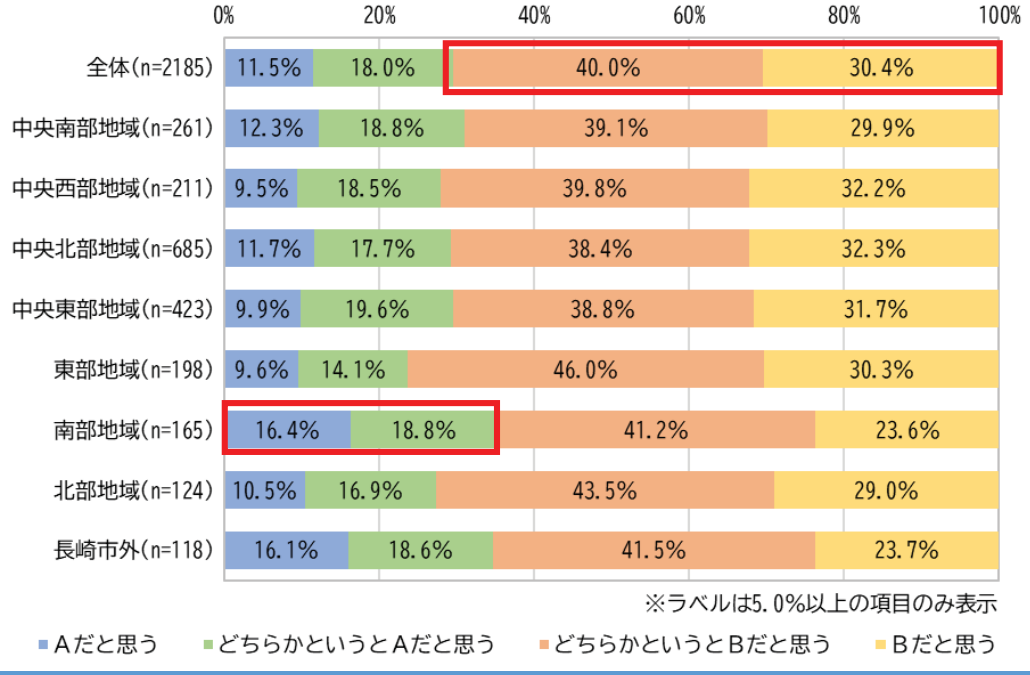
●今回の設問

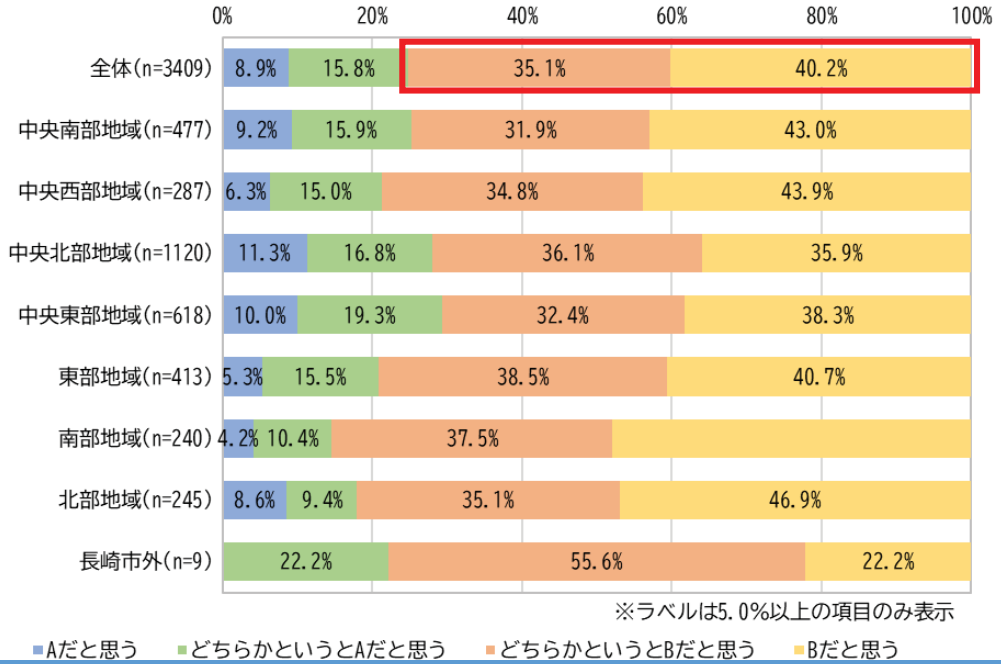
設問:「A」と「B」に対してあなたの考えに最も近いものを選択
A:公共交通を**利用する人たちだけ**で支えていくべきである。
B:公共交通を**利用しない人たちも含めて**社会全体で支えていくべきである。

●前回の設問(平成29年)

設問:「A」と「B」に対してあなたの考えに最も近いものを選択
A:補助金を出すよりも**減便や料金を上げること**が先である。
⇒(今回調査)公共交通を**利用する人たちだけ**で支えていくべきである。
B:**補助金を出して**、現在のサービス水準を維持していく。
⇒(今回調査)公共交通を**利用しない人たちも含めて**社会全体で支えていくべきである。

- 「Bの考え方(公共交通を利用しない人たちも含めて社会全体で支えていくべきである)」の割合が約7割となっている。
- 一方で、「南部地域」では「Aの考え方(公共交通を利用する人たちだけで支えていくべきである)」の割合が約4割と比較的高くなっている。
- 前回の調査結果と比較すると、「Bの考え方(公共交通を利用しない人たちも含めて社会全体で支えていくべきである)」と回答した割合は同程度となっている。



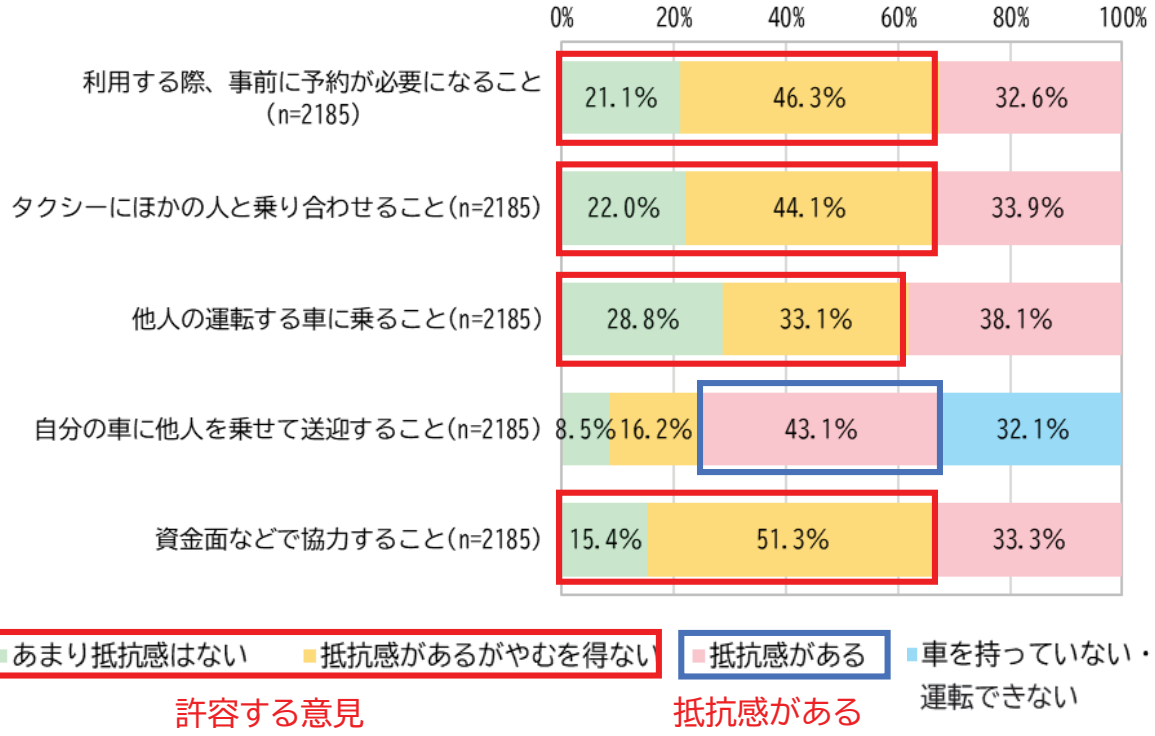


問6）乗合バスの維持が難しくなった場合の移動手段

設問： あなたがお住いの地域の路線バスが廃止された場合、代替の移動手段として、タクシーに住民同士が乗り合わせる方法（事前予約制）や、地域の住民同士が相互に送迎する方法などがあります。そのような移動手段を考える上で、以下のようなことをどのように感じますか。それぞれあなたの考えに最も近いものを選んでください。

問6-1：利用する際、事前に予約が必要になること
問6-2: タクシーにほかの人と乗り合わせること
問6-3:他人の運転する車に乗ること
問6-4：自分の車に他人を乗せて送迎すること
問6-5：資金面などで協力すること
選択肢：
①あまり抵抗感はない、
②抵抗感があるがやむを得ない、
③抵抗感がある
④車を持っていない・運転できない（問6-4のみ）

- **「利用する場合の予約の必要性」**や**「タクシーの他人との乗合せ」、「他人の運転する車に乗ること」、「資金面等で協力すること」**に関する考え方は、「許容する意見（あまり抵抗感はない、抵抗感があるがやむを得ない）」が過半数の意見となっている。
- 一方で、**「自分の車に他人を乗せること」**に関する考え方は、「抵抗感がある」の回答割合が約4割となっており、抵抗感が高い。



※上記図では、項目を横並びで見るため選択肢を調整。
「自分の車に他人を乗せて送迎すること」の選択肢のみ「車を持っていない・運転できない」を含む

問6）乗合バスの維持が難しくなった場合の移動手段

■地域別の考え方（最も回答が多い選択肢）

	利用する際、事前に予約が必要になること	タクシーにほかの人と乗り合わせること	他人の運転する車に乗ること	自分の車に他人を乗せて送迎すること	資金面などで協力すること
中央南部地域	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感がある	抵抗感がある	抵抗感があるがやむを得ない
中央西部地域	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感がある	抵抗感があるがやむを得ない
中央北部地域	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感がある	抵抗感がある	抵抗感があるがやむを得ない
中央東部地域	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感がある	抵抗感がある	抵抗感があるがやむを得ない
東部地域	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感がある	抵抗感がある	抵抗感があるがやむを得ない
南部地域	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感がある	抵抗感がある	抵抗感がある	抵抗感がある
北部地域	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感がある	抵抗感があるがやむを得ない
長崎市外	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感がある	抵抗感があるがやむを得ない
全体	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感がある	抵抗感がある	抵抗感があるがやむを得ない

■年齢別の考え方（最も回答が多い選択肢）

	利用する際、事前に予約が必要になること	タクシーにほかの人と乗り合わせること	他人の運転する車に乗ること	自分の車に他人を乗せて送迎すること	資金面などで協力すること
生産年齢人口前期（15～44歳）	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	あまり抵抗感はない	抵抗感がある	抵抗感があるがやむを得ない
生産年齢人口後期（45～64歳）	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感がある	抵抗感がある	抵抗感があるがやむを得ない
老年人口（65～89歳）	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感がある	抵抗感がある	抵抗感があるがやむを得ない
全体	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感があるがやむを得ない	抵抗感がある	抵抗感がある	抵抗感があるがやむを得ない

問8）ご意見（自由記述）

- 自由記述は、662件あり、主な意見として「運行本数の減便」「夜間の運行時間の繰り上げ」に対する意見が多い。
- 自由記述について、以下の6つのカテゴリで整理した。

1.運行本数・ダイヤの改善

- バスの運行本数が減便され困っている
- 電車の本数を増やしてほしい
- 通勤通学時間帯の増便をしてほしい
- 夜の便が繰り上げなくなり不便になった　等

2.路線・アクセスの改善

- ○○エリアに直通バスを作ってほしい
- 乗り継ぎが多くなり困っている
- 円滑に乗り継げる環境を整備してほしい　等

3.公共交通の利便性向上

- 渋滞でバスが遅れるのを改善してほしい
- 回送車が多い、効率的に運行してほしい　等

4.快適性・安全性の向上

- 車内が混雑しすぎている
- 停留所に屋根・ベンチを増やしてほしい
- 停留所を綺麗にしてほしい
- 運転が荒いドライバーがいるので改善してほしい　等

5.運賃の割引

- 高齢者・学生向けの割引を充実させてほしい
- 乗り継ぎ運賃を充実させてほしい
- ICカードが不便　等

6.その他の意見

- 観光客向けの案内を充実させてはどうか
- 運転手の待遇改善により、運行本数を維持してほしい
- デジタルサイネージは便利　等

（3） アンケート調査から見える傾向

把握内容	総括
利用状況および公共交通に対するイメージの把握	○回答者の約4割が日常的に公共交通を利用しており、特に路線バスの利用が多い ○利用目的は、「買い物」が5割、次いで「通勤」「娯楽・レクリエーション」となっている ○公共交通に対するイメージは、「運賃」、「ダイヤ」、「車内環境」は肯定的である ○一方で、「運行本数」に対する不満が多く、「待合環境」には一定の不満がある
計画策定からの利用状況や利便性の変化の把握	○コロナ禍前と比べ利用が増加した主な理由として、「利用する機会が増えたから」となっている ○減少した理由として「運行本数の減便」が大きな要因となり、不便になったと感じる主な理由と一致している ○公共交通の利便性は、コロナ禍前から不便になったと感じている ○便利になった理由は、運行状況や時刻表のわかりやすさとなっている
市民ニーズの把握	○運行間隔は、「通勤・通学時間帯」は「15分以内」、「それ以外の時間帯」は「20分以内」までの割合が高い ○公共交通の利用で最も重要なことは、「運行便数が多いこと」が、どの地域・世代でも共通している ○停留所に必要な施設・設備としては、「雨や日差しを防ぐ屋根（上屋）」が突出している
今後の施策展開への検討材料の把握	○今後の利用者負担のあり方として、「運行便数を維持するためには、運賃の値上げや乗り継ぎの発生はやむを得ない」が突出して多く、約6割となった ○今後の公共交通のあり方は、「公共交通を利用しない人たちも含めて社会全体で支えていくべきである」が、「どちらかというとそう思う」も含め、約7割となった ○移動手段の確保を考える上で重視することは、「事前予約」、「タクシー乗合せ」、「他人の運転する車への同乗」「資金面などでの協力」は、概ね許容されている ○一方で、「自分の車に他人を乗せて送迎すること」には抵抗感が高い

2.調査概要

(1)調査目的

- 市民の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ことを目的とする

(2)調査項目

- 回答者属性に関する設問
- 利用状況および公共交通に対するイメージの把握
- 計画策定からの利用状況や利便性の変化の把握
- 市民ニーズの把握
- 今後の施策体系への検討材料の把握

2.調査概要

(3)調査実施方法

募集方法	①郵送(はがき)	●令和6年9月末現在で満18歳以上の市民4,000人 ※地域別年齢別(別表参照)に住民基本台帳データ(令和6年9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
	②市HP等	●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	●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

(4)回収方法・実施時期

回収	●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
実施時期	●令和6年11月18日(月)～令和7年1月31日(金)

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

（別表）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

資料２－１

令和６年度第２回長崎市公共交通活性化協議会

「長崎まちづくりのグランドデザイン」について

１　長崎まちづくりのグランドデザインの概要……2
(1)グランドデザインの目的……2
(2)検討の枠組み……3～4
(3)目標年次……4
(4)５つの重点テーマ……5
(5)検討の流れ……6
(6)グランドデザインの取りまとめイメージ……7～9
(7)検討体制……10
２　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況……11
(1)グランドデザイン検討の進捗状況……11
(2)まちづくりの理念の検討にあたっての考え方……12
(3)現状整理……13
(4)現状整理・市民が望むまちの姿から見る長崎のポテンシャル……14
(5)まちづくりの理念【全体】（案）……15
(6)まちづくりの理念【テーマ別】（案）……16
(7)まちづくりの方針【テーマ別】（案）……17～22
(8)まちづくりの取組みの方向性（検討中）……23～27
３　今後のスケジュール……28

令和７年３月１４日（金）

審議の主旨・論点

1 主旨

- 人口減少対策をまちづくりの分野から後押しするため、今年度から長期的なまちづくりの方向性を示す**「長崎まちづくりのグランドデザイン」**の策定に着手。

- 本日は、グランドデザインの概要と検討状況を共有させていただき、**主に「まちづくりの取組みの方向性（公共交通に関する部分）」に関して、以下の論点からご意見をいただきたい**。

2 論点

論点①：「まちづくりの取組みの方向性」に不足する視点等

論点②：交通事業者として取組みの方向性に合致する「現在の取組み」や「今後実施する可能性がある取組み」

論点③：他都市の事例等を踏まえ「本市に求められる取組み」

論点④：交通渋滞や隣接市町への通勤状況等を踏まえた「今後の取組みの方向性」

1　長崎まちづくりのグランドデザインの概要

(1)グランドデザインの目的

背景

- 人口減少対策は喫緊の課題であり、経済再生・少子化対策・新市役所創造プロジェクトに取組んでいるなか、まちづくりの分野からも、経済再生と定住促進を後押しする取組みが必要。
- そのうえでは、１００年に一度のまちづくりにより生まれた新たなまちの基盤のポテンシャルを最大限に活用し、新たな魅力とこれまで培ってきた魅力の融合による新たな価値の創出が重要。
- 併せて、これらの取組みを強力に推進するためには、官民がベクトルを合わせて取組みを進めることが重要。

長崎まちづくりのグランドデザイン

位置づけ

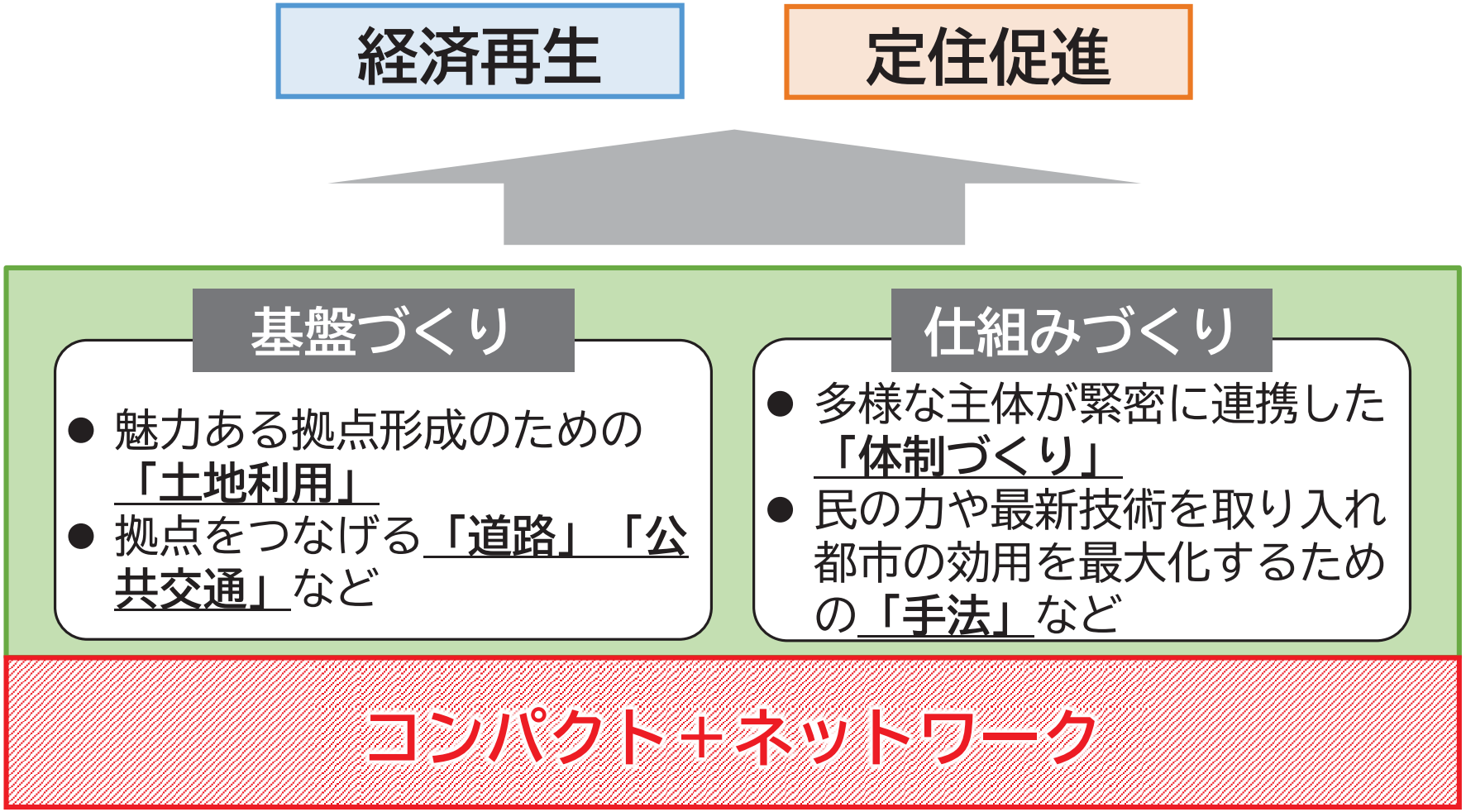
経済再生・定住促進を**まちづくり分野**から後押しするため、道路・交通・土地利用といった「基盤づくり」と、まちの質を高めるための「仕組みづくり」を柱とし長期的なまちづくりの方向性を示す、**多様な関係者が取組みのベクトルを合わせるための羅針盤**

役割

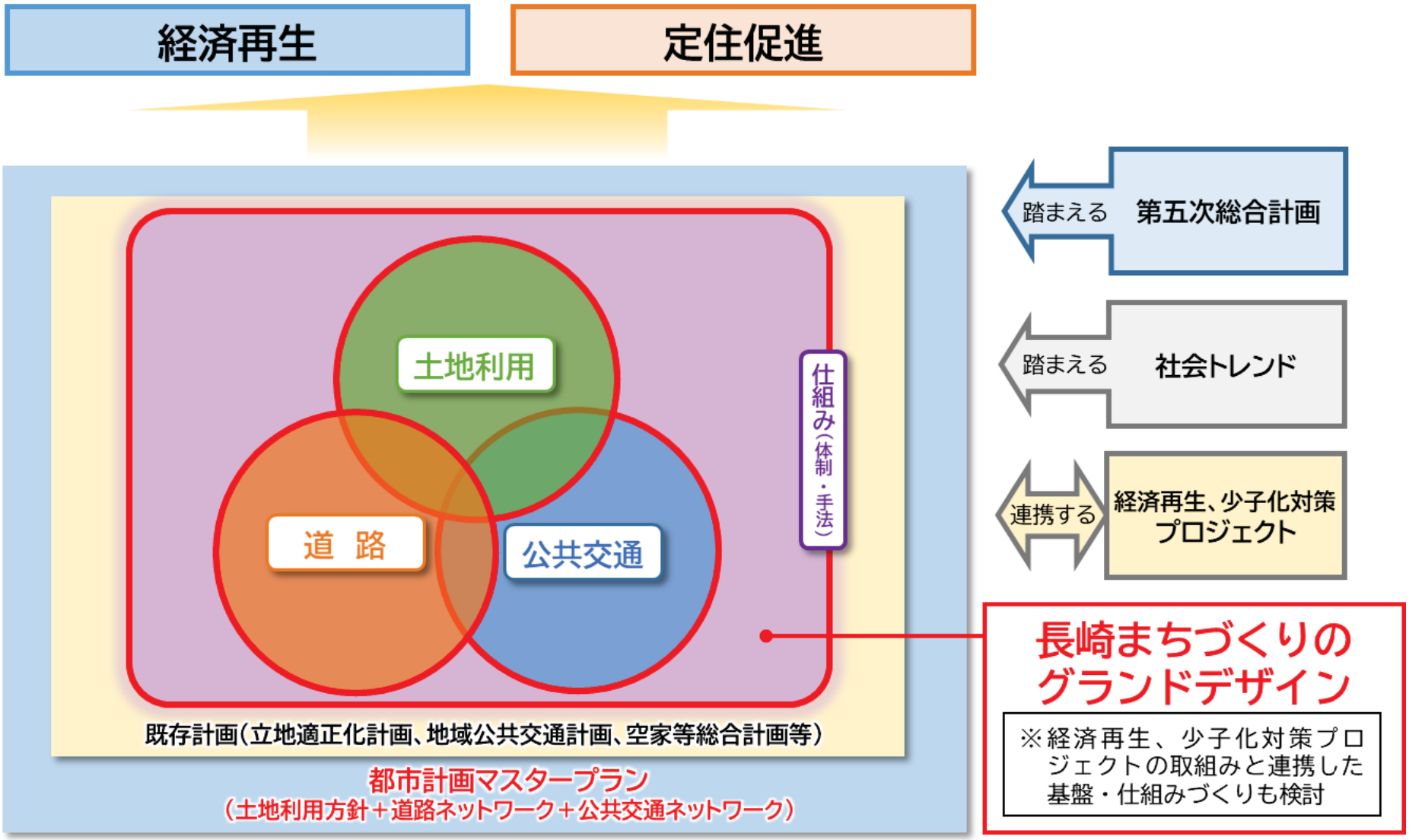
- 経済再生・定住促進につながるまちづくりの方向性を、体系的に整理し、かつ、空間に落とし込むなど、**わかりやすい形で多様な関係者と共有**
- 基盤・仕組みづくりや民間投資の喚起など、**経済再生・定住促進を官民が連携しながら強力に推進**

1　長崎まちづくりのグランドデザインの概要

(2)検討の枠組み



1　長崎まちづくりのグランドデザインの概要



(3)目標年次

２０５０年（令和３２年）

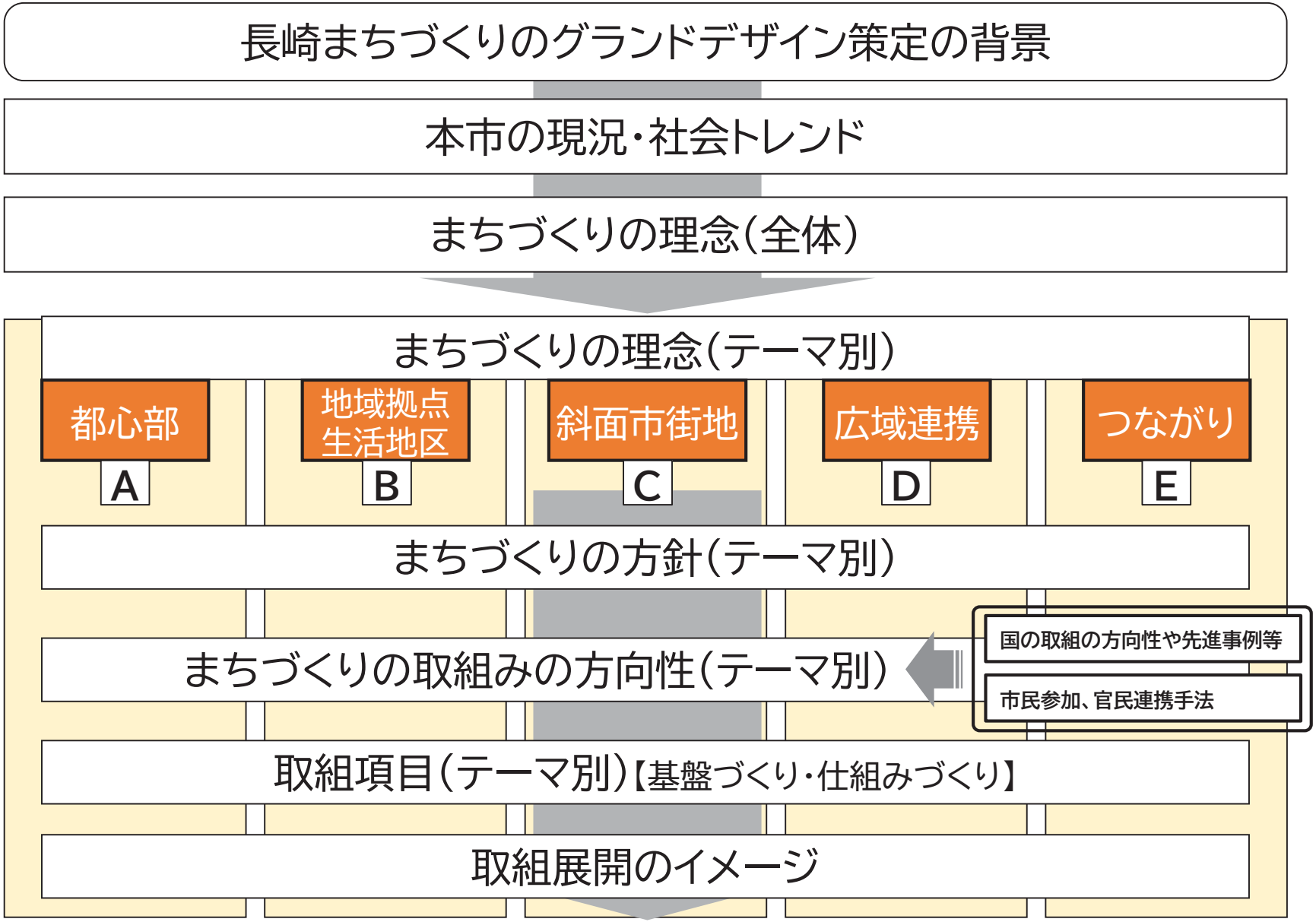
1　長崎まちづくりのグランドデザインの概要

(4)５つの重点テーマ（エリア・ネットワーク）

- エリアの視点から「Ａ都心部」「Ｂ地域拠点・生活地区」「Ｃ斜面市街地」
- ネットワークの視点から「Ｄ広域連携」「Ｅ都心部と周辺部のつながり」

1　長崎まちづくりのグランドデザインの概要

(5)検討の流れ



1　長崎まちづくりのグランドデザインの概要

(6)グランドデザインの取りまとめイメージ【全体】

まちづくりのグランドデザイン
※社会情勢の変化等を踏まえながら、
おおよそ中間年(2040年)を目途に見直し（予定）

案 方針（見直し時期まで不変）

検討中 行動指針（外部環境の変化に応じて、適宜見直し）

実行フェーズ

まちづくりの理念	まちづくりの方針	取組みの方向性	取組項目		取組展開イメージ（案）
			基盤	仕組み	
A	Ⅰ	① ② ③	・ ・ ・		ポテンシャル図（将来の長崎市の変化やポテンシャルを空間に示す） ↓ 展開イメージ図（ポテンシャル図を踏まえ、各テーマ、エリアにおいて想定される取組みの展開イメージを空間に示す）
	Ⅱ	① ② ③	・ ・ ・		
	Ⅲ	① ② ③	・ ・ ・		

様々な主体がまちづくりのベクトルを合わせながら取組みを推進していく。

1　長崎まちづくりのグランドデザインの概要

(6)グランドデザインの取りまとめイメージ【都心部】

A都心部

まちづくりの理念

人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

まちづくりの方針	まちづくりの取組みの方向性	取組項目	
		基盤づくり（土地利用・道路・公共交通）	仕組みづくり（体制・手法）
人、企業、投資を呼び込む価値の創造	①エリア価値創造拠点の確保	● 遊休不動産等を活用した価値創造拠点の整備	
	②公共空間等を活用したエリア価値創造の取組推進	● 公共空間等の柔軟な活用に向けた規制緩和	● 公共空間等の利活用を促進する中間支援組織設置
人中心の歩いて楽しい都市空間	①人中心の安全・安心・快適な道路空間の創出	● ほこみち、ウォーカブル区域指定	● 歩行者利便増進道路制度（ほこみち）、まちなかウォーカブル区域の指定
	②回遊の支援		● 新たなモビリティサービスの導入
	③回遊動線と連携した沿道空間の魅力向上	● 地区計画制度の活用	
交流の創出や多様な活動の実現	①交流創出や多様な活動を実現する場の確保	● 公共空間等の多目的な活用	● 公共空間等の利活用を促進する中間支援組織設置
	②民有地のオープンスペース等と連携した賑わい向上	● 地区計画制度の活用	

取組展開イメージ

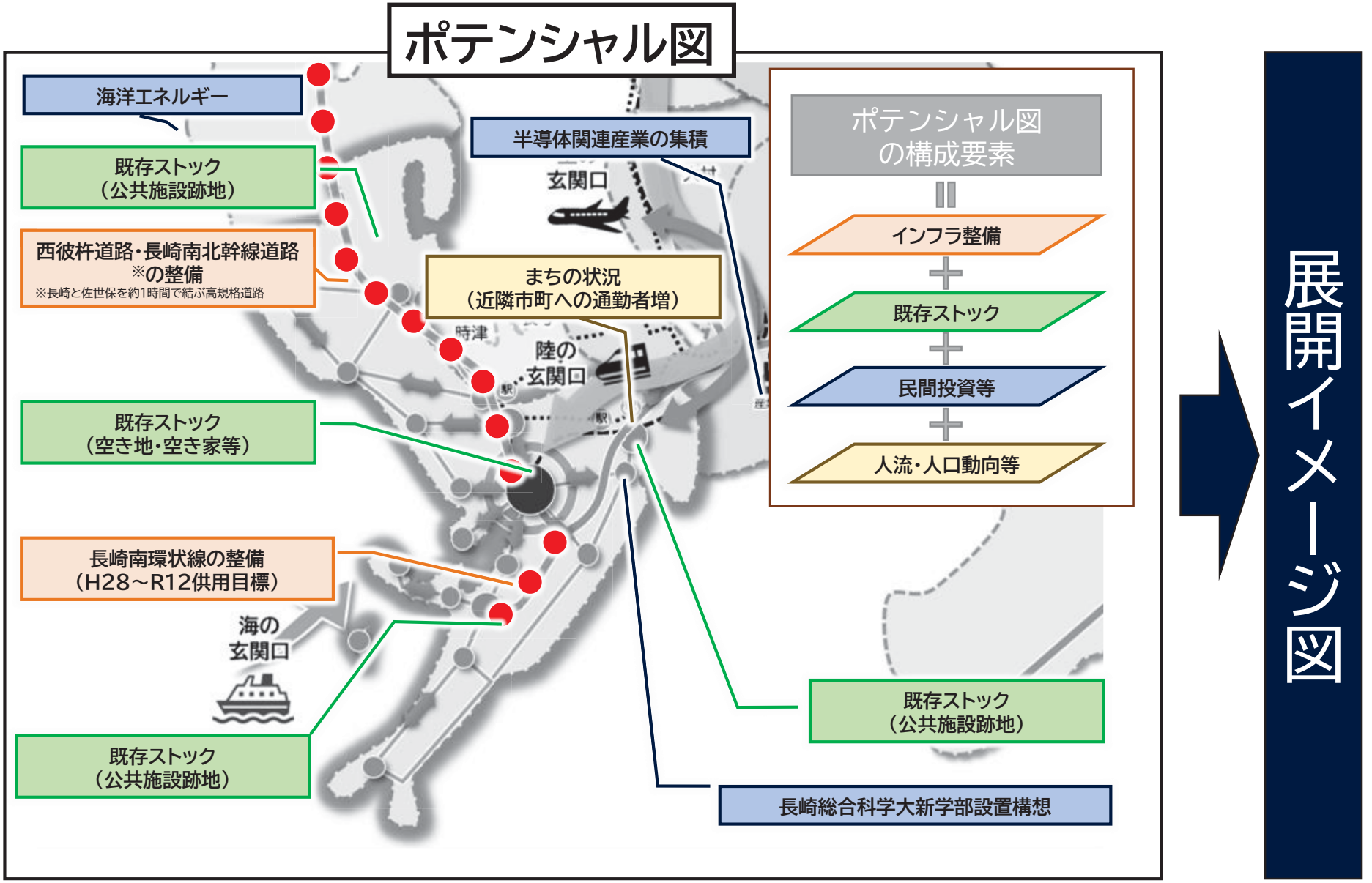
＜都心部＞

公共施設跡地等の活用　居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成　新たなモビリティサービスの利用環境整備

公園・広場等の民間活力の導入　公民学の連携体制の構築

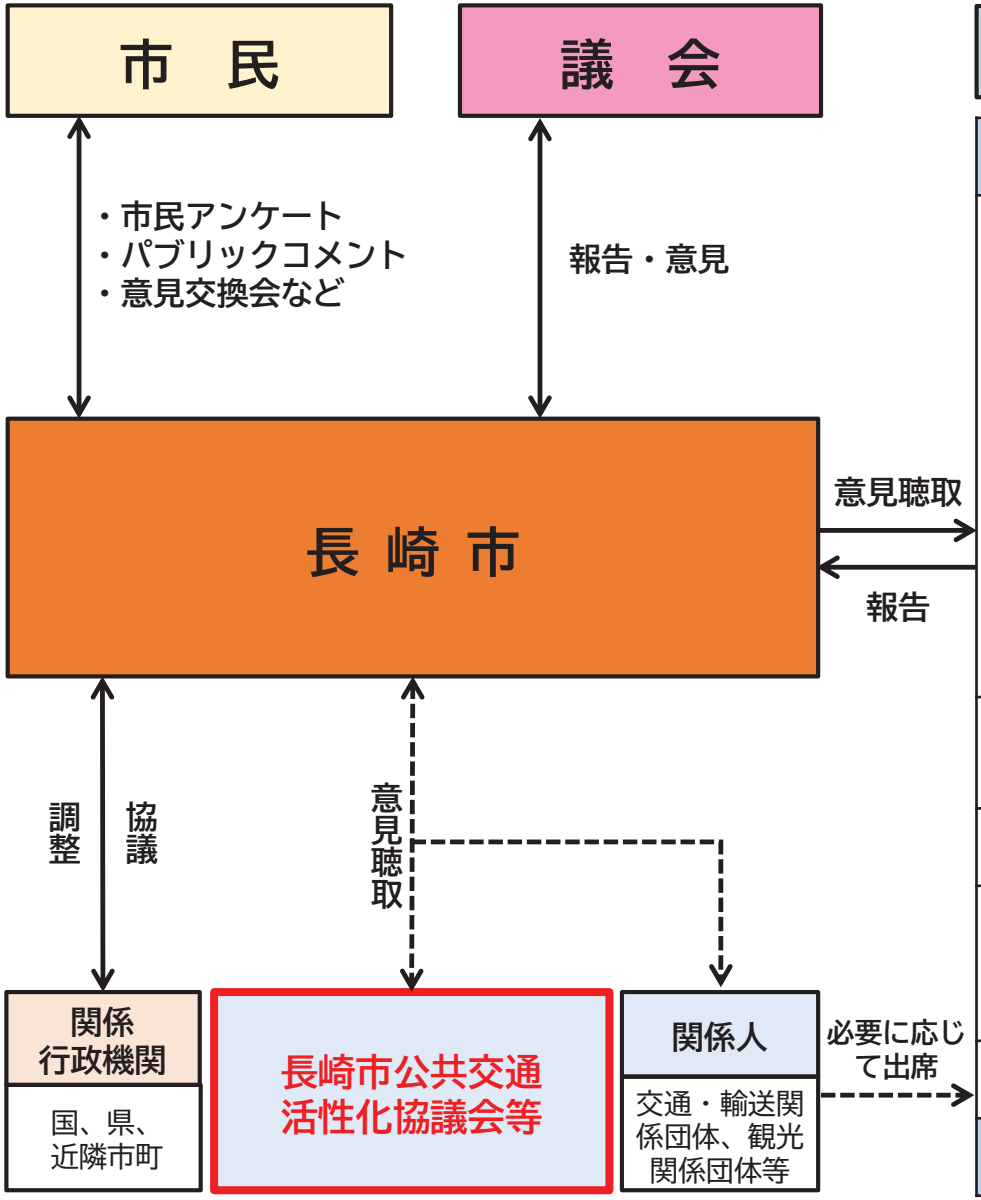
1　長崎まちづくりのグランドデザインの概要

(6)グランドデザインの取りまとめイメージ【ポテンシャル図】



1　長崎まちづくりのグランドデザインの概要

(7)検討体制



長崎まちづくりのグランドデザイン検討委員会

区分	人数	審議の視点
学識経験者	6	都市計画
		デジタル技術活用・次世代モビリティ
		都市デザイン
		スマートシティ、エリアマネジメント
		都市開発、PPP／PFI
		不動産活用
関係行政機関	2	国、県の計画や事業等との調整
商工業団体	2	地域経済
地域活動団体	1	地域のつながりや住みよいまちづくり等
公募市民	2	－
	13	

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

(1)グランドデザイン検討の進捗状況

令和6年度

令和7年度

検討委員会

第１回検討委員会(7/26開催)

＜主な審議内容＞
・グランドデザインの概要

第２回検討委員会(11/22開催)

＜主な審議内容＞
・グランドデザインの目指す姿（たたき台）
・取組みの考え方と課題（たたき台）

第３回検討委員会(2/18開催)

＜主な審議内容＞
- まちづくりの理念（全体・テーマ別）（案）
- まちづくりの方針(案)
- まちづくりの取組みの方向性（検討中）

策定着手

策定方針

素案作成

策定・公表

市民・議会

所管事項調査(Ｒ６.６月議会)

＜主な審議内容＞
・グランドデザインの概要説明

市民意見交換会、意見募集

①意見交換会（計５回、約７０名）
ワークショップ形式にて、将来のまちの姿、実現に向けた取組み等を意見交換
〇日時：令和６年１０月～１１月
〇中央地域（２回）、東部地域、南部地域、若者・女性を対象に開催

※北部地域は連合自治会・まちづくり協議会等に対して個別に実施(３回、約５０名)

②意見募集
ホームページ等にて、将来のまちの姿や過ごし方のイメージについての意見募集
〇日時：令和６年８月～１１月
〇意見数：１５件

所管事項調査(２月議会)

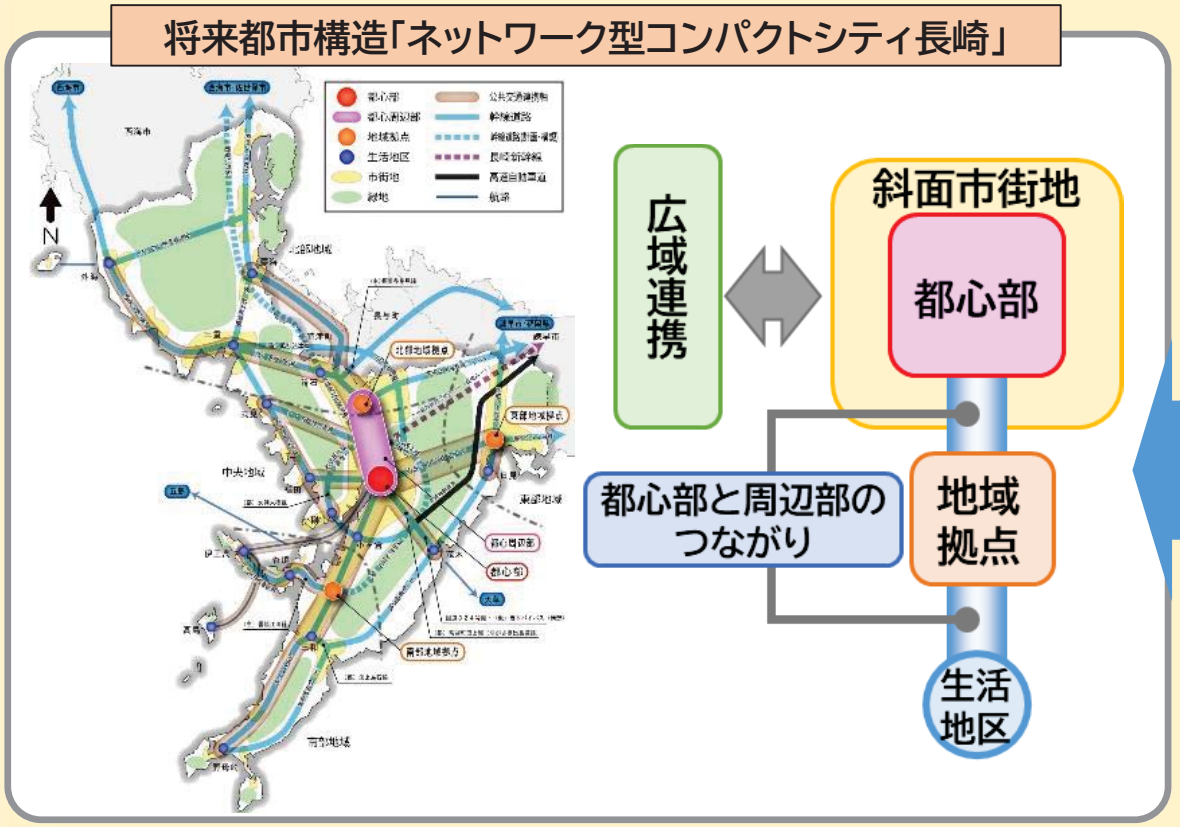
＜主な審議内容＞
- まちづくりの理念（全体・テーマ別）（案）
- まちづくりの方針(案)
- まちづくりの取組みの方向性（検討中）

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

(2) まちづくりの理念の検討にあたっての考え方

経済再生・定住促進を実現するためには、

長崎ならではの魅力や価値を提供する必要がある



2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

(3)現状整理

A都心部

概況
- ●陸・海の玄関口
- ●沿革・歴史を代表
- ●多くの観光客訪問
- ●国際色豊か
- ●100年に一度のまちづくり

現状分析(第２回委員会)
- ●都市機能等がコンパクトに集積
- ●商業業務系建物の減少
- ●歩行者通行量減、空き店舗増

委員
- ●回遊・出会いの創出に親和性がある
- ●チャレンジしやすい環境

市民
- ● 歩いて楽しく、雰囲気の良い店が多い
- ● 色々な人との出会いがある

B地域拠点・生活地区

概況
- ●北部・南部・東部の拠点
- ●将来も都心部等を補完するサービスを担う地域

概況
- ●豊かな自然環境
- ●世界遺産構成資産の点在
- ●将来も都心部や地域拠点と連携を図る地区

現状分析(第２回委員会)
- ●生活サービス関連事業所の減少
- ●地域拠点には、周辺地区の生活を支える都市機能が集積

市民
- ● 車がないと生活しづらい
- ● 地元店が無くなり、買い物が大変
- ● 遊び場や交流できる場が少ない
- ● ニーズを反映できていない公園が多い
- ● 美しい自然や観光資源を活かしきれていない

C斜面市街地

概況
- ●坂のまちながさきを象徴
- ●眺望や日当たりの良さ、静謐な環境

現状分析(第２回委員会)
- ●多くの空き家が存在
- ●高齢者世帯が居住が多い
- ●平坦地と比べ地価が安い

委員
- ●静謐な環境は子育てに適している

市民
- ●とにかく移動が大変
- ●若者が住みたがらない

D広域連携

概況
- ●西九州新幹線開業
- ●広域幹線道路網の整備
- ●近隣都市への半導体関連企業集積

現状分析(第２回委員会)
- ●長崎市から諫早市への通勤者は増加傾向

市民
- ●半導体企業集積を踏まえた土地利用・都市基盤整備が必要

- ● 住む場所にバラエティがある(まちなか、自然暮らし等)
- ● 多様な魅力を容易に味わえる

E都心部と周辺部のつながり

概況
- ●放射環状型幹線道路網の整備推進
- ●公共交通機関の利便性が高い
- ●市内全域で光回線が利用可能

現状分析(第２回委員会)
- ● 依然として主要交通渋滞箇所が多い
- ● 路線バスの減便や路線廃止

市民
- ● 通勤・通学時間帯を中心に慢性的な交通渋滞
- ● 都心部や近隣都市とのつながりが弱い

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

(4)現状整理・市民が望むまちの姿から見る長崎のポテンシャル

A都心部

- 高次な都市機能が集積
- 回遊・出会いやチャレンジに親和性

● まちなかから自然を感じる暮らしまで住む場所にバラエティがある

市民が望むまちの姿

- 地元商店が元気な、歩きたくなるまち
- 海外との交流が活発なまち
- 文化の香りが溢れるまち

①多様なライフスタイル・ビジネススタイルを選択

- 独自の多様な魅力（歴史文化、国際性、スポーツ等）

市民が望むまちの姿

- 長崎くんちで賑わうまち
- 創作活動があふれるまち
- 歴史的価値があるものを大切にするまち

B地域拠点・生活地区

- 豊かな自然環境
- 地域拠点に生活を支える都市機能が一定集積

市民が望むまちの姿

- 買い物が便利で公共交通機関が充実したまち
- 働く場があるまち

- 豊かな自然環境【再掲】
- 世界遺産構成資産（外海・高島地区）

市民が望むまちの姿

- 観光客が訪れるまち

C斜面市街地

- 眺望の良さ
- 静謐な環境
- 地価の安さ

市民が望むまちの姿

- 若者が長崎ならではの空間で暮らすまち

- 眺望の良さ【再掲】

市民が望むまちの姿

- 良い景色が眺められるお店や場所があるまち

● 多様な魅力を容易に感じられる

②国内外から多くの人々が訪れ、交流や活動

D広域連携

- 西九州新幹線
- 広域交通網
- クルーズ客船の寄港
- 半導体関連企業進出（諫早・大村）

市民が望むまちの姿

- 諫早市と連携した居住・産業機能が集積するまち

Eつながり

- 幹線道路の整備（西彼杵道路・南北幹線道路、南環状線）
- 公共交通機関・光回線の充実

市民が望むまちの姿

- アクセスに強いまち
- 移動しやすいまち

③だれもがどこに住んでも生活サービスを享受

市民が望むまちの姿

●あらゆる世代が住みやすいまち　●だれもが安全安心で暮らしやすいまち

＋

④安全・安心・快適な暮らし

●誕生から老後までこのまちで生涯を終えたいと思うまち

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

(5)まちづくりの理念【全体】（案）

多様な魅力が多くの人・企業をひきつけ、長崎独自の暮らし方や過ごし方（ライフスタイル・ビジネススタイル）を選択でき、だれもが安全・安心に暮らせる長崎づくり

現状整理・市民が望むまちの姿から見る長崎のポテンシャル

① まちなか・海・山・斜面地暮らしなど、思い思いに**多様なライフスタイル・ビジネススタイルを選択**できる

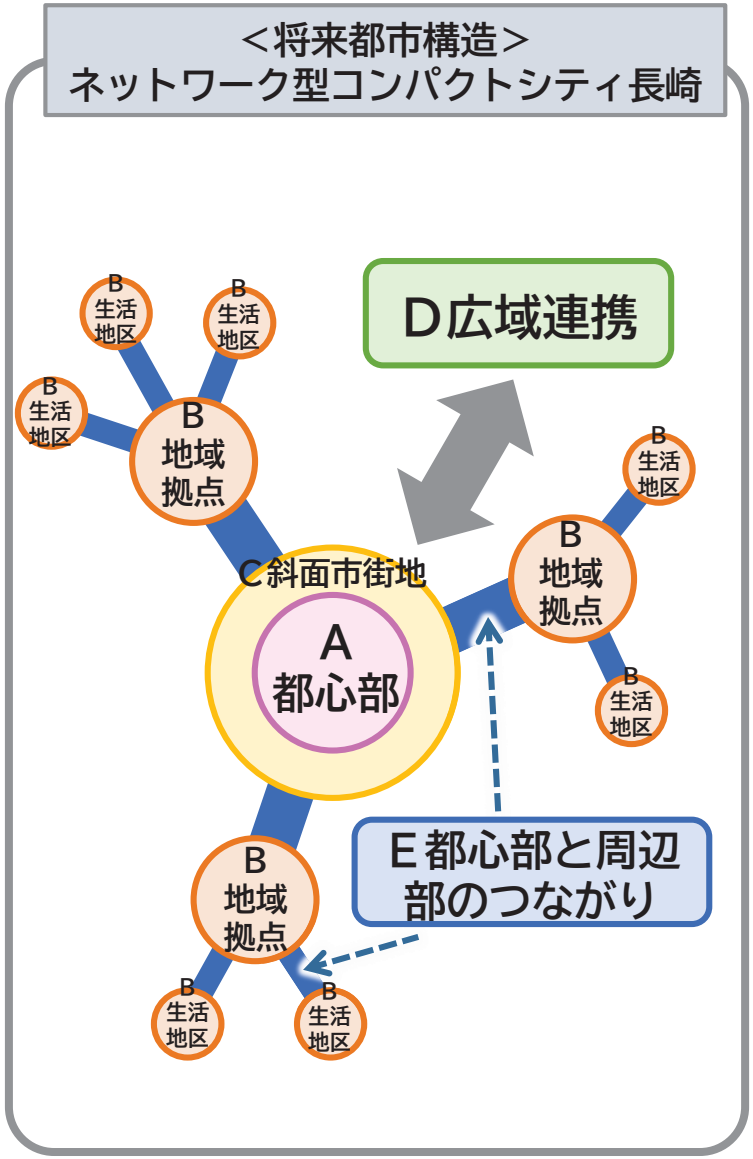
② 歴史・文化や国際性、スポーツ、豊かな自然環境など、長崎ならではの多様な魅力があり、**国内外から多くの人々が訪れ、交流や活動**ができる

③ 天然のコンパクトシティとして、多様な魅力や都市機能がコンパクトに集まり、各拠点がネットワークで結ばれ、**だれもがどこに住んでも生活サービスを享受**できる

④ だれもが**安全・安心・快適な暮らし**ができる

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

(6)まちづくりの理念【テーマ別】（案）



エリア

A都心部

人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

B地域拠点・生活地区

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

C斜面市街地

眺望の良さや静かな環境などの魅力を感じ、斜面地ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

ネットワーク

D広域連携

広域で連携しながら、観光客や働く人、住む人を呼び込むネットワークづくり

E都心部と周辺部のつながり

だれもが円滑に移動でき、どこに住んでも十分な生活サービスが受けられるネットワークづくり

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

(7)まちづくりの方針【テーマ別】（案）

テーマ		まちづくりの方針（案）
A	都心部	人、企業、投資を呼び込む価値の創造
		人中心の歩いて楽しい都市空間の創出
		交流の創出や多様な活動の実現
B	地域拠点・生活地区	日常生活の利便性の確保
		魅力ある暮らし方・過ごし方の提供
		豊かな自然など地区の魅力の活用
C	斜面市街地	日常生活の利便性の確保
		安全で暮らしやすい場所での斜面地住まいの推進
		斜面地ならではの魅力の活用
D	広域連携	広域ネットワークの形成・活用
		産業機能の増進
		居住機能の増進
E	都心部と周辺部のつながり	円滑な移動を支える道路・交通ネットワークの形成
		だれもが快適に移動できる手段の提供

各テーマに取り組むうえで持つべき共通の視点

- ＤＸ等、最新技術の積極的な活用
- 多様な主体の緊密な連携
- 多様な移動手段をシームレスにつなぐ
- まちづくりＧＸの推進

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

A都心部

まちづくりの理念（案）

※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

現状・問題点

ポジティブ　ネガティブ

現状分析

- 歴史・文化等の多様な資源がコンパクトに集積
- 臨海部を中心に100年に一度のまちづくり
- 特にまちなか（浜町）の歩行者通行量が減少
- まちなかの空き店舗の増加
- 商業業務系建物の減少
- 低未利用地の駐車場への転換
- 長崎駅周辺は滞在割合（活動量）が増加し、浜町周辺は減少
- 魅力的な回遊動線や交通結節機能が不足
- 交流を生み出す空間や多様な活動を受け入れる空間が不足

市　民

- 浜町に行かなくなった
- 臨海部で買い物が完結
- 歩きにくい、休憩場所や街路樹が少ない
- ・人が気軽に集う場所がない
- ・芸術等を共有・披露する場、若者が遊ぶ場等が不足

委　員

- 観光と暮らしの間にはクリエイティブ（創造性）がはまりやすい
- お店を楽しみながら歩ける環境があると良い
- ・意図的に出会いをつくる
- ・人材を集め、交流を仕掛ける
- ・用途を掛け合わせた場所
- ・チャレンジの後押し

まちづくりの方針（案）

- 人、企業、投資を呼び込む価値の創造
- 人中心の歩いて楽しい都市空間の創出
- 交流の創出や多様な活動の実現

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

B地域拠点・生活地区

まちづくりの理念（案）

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの
暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

現状・問題点

ポジティブ　ネガティブ

現状分析

- 地域拠点で一定の生活サービスを享受
- 生活サービス事業所の減少
- 都市計画区域内の１人当り都市公園面積は基準以上
- 公共施設の再編が進められている
- 路線バスの減便・廃止
- 県内への主な転出理由は「居住環境」
- 空き家の増加
- 総合科学大学の新学部設置
- 市内全域で光回線が利用可能
- 豊かな自然や世界遺産構成資産点在

市　民

- 身近な場所の店が無くなり買い物が大変
- 遊び場が少ない、ニーズを反映できていない公園が多い
- 廃校舎等の既存ストック活用が課題
- 車がないと生活しづらい
  都心部と生活地区のアクセスが弱い
- 交流できる場が少ない
- 若者が住みたいと思う住宅が少ない
- 空き家バンクが活用されていない
- テレワークなど多様な働き方ができる環境整備を求める意見が多い
- 自然や観光資源を活かしきれていない

まちづくりの方針（案）

- 日常生活の利便性の確保
- 魅力ある暮らし方
  ・過ごし方の提供
- 豊かな自然など
  地区の魅力の活用

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

C斜面市街地

まちづくりの理念（案）

※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

眺望の良さや静かな環境などの魅力を感じ、
斜面地ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

現状・問題点

ポジティブ　ネガティブ

現状分析	市　民	委　員
車が入らない道や坂道・階段道が多い	・とにかく移動が大変 ・まちに降りないと買い物できない ・災害時の高齢者の避難が課題	高齢者の生活支援をする視点も重要
空き家の約６割が斜面地に存在	・空き家はあるが住む場所がない ・若者が住みたがらない	車が通らない道では空き家活用も限界
平坦地と比べ地価が安い	・眺望が素晴らしい ・静かな環境	静謐な環境は子育てに適している
	斜面地からの景色を眺められる素敵なお店もある	
	斜面地からの景色は観光資源として活用できる	

まちづくりの方針（案）

- 日常生活の利便性の確保
- 安全で暮らしやすい場所での斜面地住まいの推進
- 斜面地ならではの魅力の活用

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

D広域連携

※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

まちづくりの理念（案）

広域で連携しながら、観光客や働く人、住む人を
呼び込むネットワークづくり

現状・問題点

ポジティブ　ネガティブ

現状分析

- 西九州新幹線の開業
- 広域幹線道路網の整備
  （西彼杵道路・長崎南北幹線道路、長崎南環状線）
- クルーズ客船寄港数の回復
- 九州ＭａａＳの運用開始
- 近隣都市への半導体関連企業集積
- 長崎市から諫早市への通勤者は増加傾向
- 諫早市通勤者の主な勤務エリアは「諫早インターチェンジ南側工業団地」

市　民

- 半導体企業集積を踏まえた土地利用・都市基盤整備が必要
- 働く場がない

まちづくりの方針（案）

- 広域ネットワークの形成・活用
- 産業機能の増進
- 居住機能の増進

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

E 都心部と周辺部のつながり

※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

まちづくりの理念（案）

だれもが円滑に移動でき、どこに住んでも十分な生活サービス
が受けられるネットワークづくり

現状・問題点

ポジティブ　ネガティブ

現状分析

- 広域幹線道路網等の整備（西彼杵道路・長崎南北幹線道路、長崎南環状線）
- 慢性的な交通渋滞
- 路線バスの減便・路線廃止

市　民

- 交通渋滞で外出を控える
- 都心部と生活地区のつながりが弱い
- 公共交通の減便が続き不便

まちづくりの方針（案）

- 円滑な移動を支える道路・交通ネットワークの形成
- だれもが快適に移動できる手段の提供

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

(8)まちづくりの取組みの方向性（検討中）

※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

A都心部

まちづくりの理念（案）

人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

まちづくりの方針（案）	取組みの方向性（検討中）
人、企業、投資を 呼び込む価値の創造	○エリアの価値創造に寄与する拠点機能の確保 ○公共空間等を活用したエリア価値創造の取組推進
人中心の歩いて楽しい 都市空間の創出	○人中心の安全・安心・快適な道路空間の創出 ○回遊の支援 ○回遊動線と連携した沿道空間の魅力向上
交流の創出や 多様な活動の実現	○交流創出や多様な活動を実現する場の確保 ○民有地のオープンスペース等と連携した賑わい向上

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

B地域拠点・生活地区

まちづくりの理念（案）

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの
暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

まちづくりの方針（案）	取組みの方向性（検討中）
日常生活の利便性の確保	○公共交通の利便性と外出手段の確保 ○生活サービスを受けやすい環境整備 ○魅力ある遊び場の確保 ○既存ストック等の活用による交流創出
魅力ある暮らし方 ・過ごし方の提供	○若者・子育て世代に魅力ある住宅の確保 ○だれもが安心して住まいを確保できる環境整備 ○多様な働き方を実現する環境整備
豊かな自然など 地区の魅力の活用	○地区の魅力を味わえる環境整備 ○地区の魅力を活用した取組支援

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

C斜面市街地

まちづくりの理念（案）

※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

眺望の良さや静かな環境などの魅力を感じ、
斜面地ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

まちづくりの方針（案）	取組みの方向性（検討中）
日常生活の利便性の確保	○移動負担の軽減 ○生活サービスを受けやすい環境整備
安全で暮らしやすい場所での斜面地住まいの推進	○安全で暮らしやすい場所への居住誘導の推進 ○若者・子育て世代に魅力ある住宅の確保 ○だれもが安心して住まいを確保できる環境整備
斜面地ならではの魅力の活用	○斜面地ならではの魅力を味わえる仕組みづくり

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

D広域連携

※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

まちづくりの理念（案）

広域で連携しながら、観光客や働く人、住む人を
呼び込むネットワークづくり

まちづくりの方針（案）	取組みの方向性（検討中）
広域ネットワークの形成・活用	○円滑な広域ネットワークの形成 ○広域ネットワークの活用や県内主要観光地・商業業務集積地との連携強化
産業機能の増進	○産業集積等の動向や広域幹線道路網と連携した企業立地の受け皿の確保
居住機能の増進	○産業集積等の動向や広域幹線道路網と連携した居住機能の確保

2　長崎まちづくりのグランドデザインの検討状況

E 都心部と周辺部のつながり

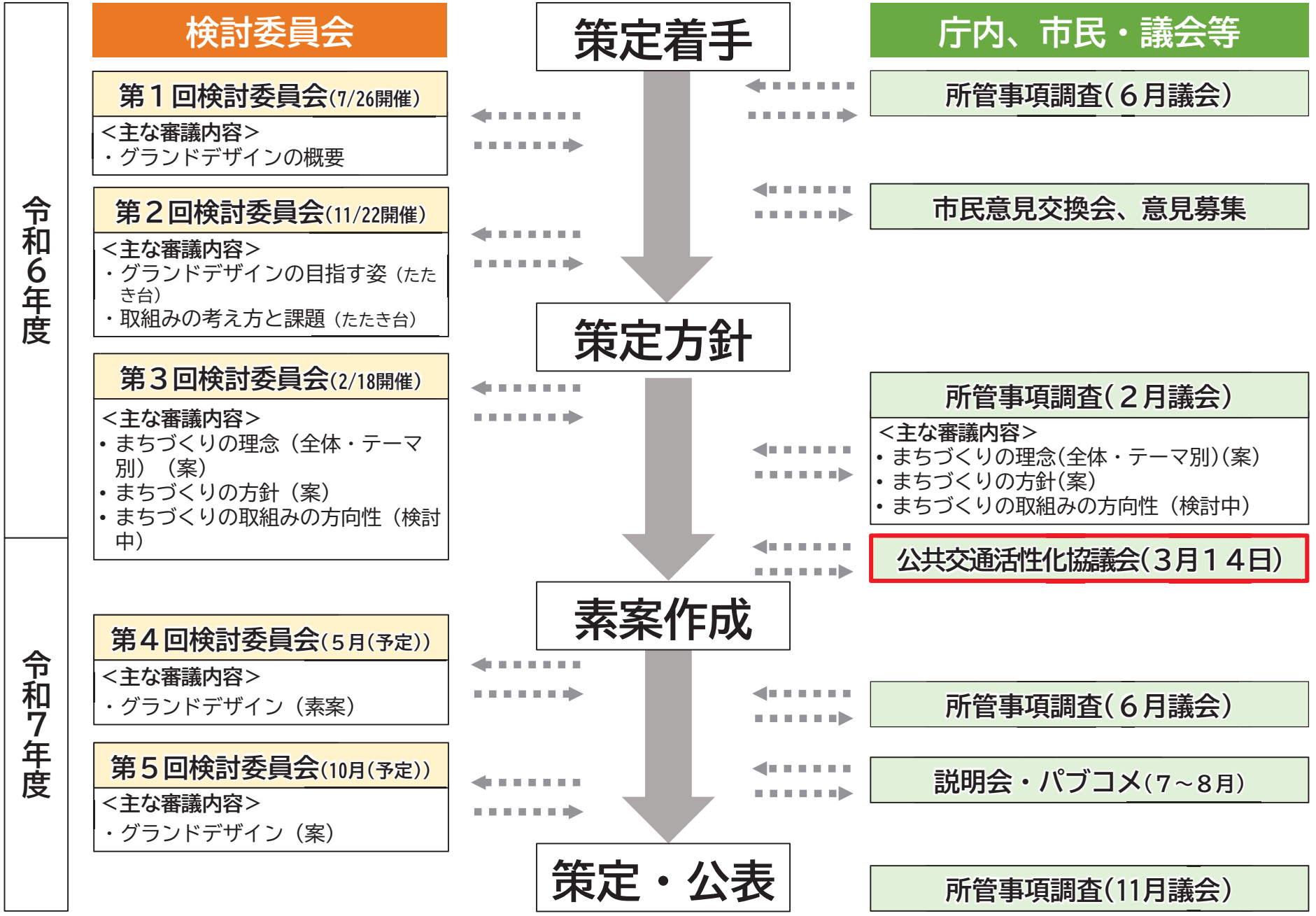
※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

まちづくりの理念（案）

だれもが円滑に移動でき、どこに住んでも十分な生活サービスが受けられるネットワークづくり

まちづくりの方針（案）	取組みの方向性（検討中）
円滑な移動を支える道路・交通ネットワークの形成	○放射環状型幹線道路網の構築と交通渋滞の解消 ○公共交通のスムーズな移動を支える環境づくり
だれもが快適に移動できる手段の提供	○多様な関係者の共創（連携・協働）による公共交通の維持・活性化 ○公共交通のＤＸ推進 ○多様な移動手段の交通結節機能の向上

3　今後のスケジュール


令和6年度
令和7年度
検討委員会
第１回検討委員会(7/26開催)
＜主な審議内容＞
・グランドデザインの概要
第２回検討委員会(11/22開催)
＜主な審議内容＞
・グランドデザインの目指す姿（たたき台）
・取組みの考え方と課題（たたき台）
第３回検討委員会(2/18開催)
＜主な審議内容＞
• まちづくりの理念（全体・テーマ別）（案）
• まちづくりの方針（案）
• まちづくりの取組みの方向性（検討中）
第４回検討委員会(５月(予定))
＜主な審議内容＞
・グランドデザイン（素案）
第５回検討委員会(10月(予定))
＜主な審議内容＞
・グランドデザイン（案）
策定着手
策定方針
素案作成
策定・公表
庁内、市民・議会等
所管事項調査(６月議会)
市民意見交換会、意見募集
所管事項調査(２月議会)
＜主な審議内容＞
• まちづくりの理念(全体・テーマ別)(案)
• まちづくりの方針(案)
• まちづくりの取組みの方向性（検討中）
公共交通活性化協議会(3月14日)
所管事項調査(６月議会)
説明会・パブコメ(7～8月)
所管事項調査(11月議会)

審議の主旨・論点

1 主旨

- 人口減少対策をまちづくりの分野から後押しするため、今年度から長期的なまちづくりの方向性を示す**「長崎まちづくりのグランドデザイン」**の策定に着手。

- 本日は、グランドデザインの概要と検討状況を共有させていただき、**「まちづくりの取組みの方向性（公共交通に関する部分）」に関して、以下の論点からご意見をいただきたい**。

2 論点

論点①：「まちづくりの取組みの方向性」に不足する視点等はないか

論点②：交通事業者として取組みの方向性に合致する「現在の取組み」や「今後実施する可能性がある取組み」について

論点③：他都市の事例等を踏まえ「本市に求められる取組み」

論点④：交通渋滞や隣接市町への通勤状況等を踏まえた今後の取組みの方向性

資料２－２

令和６年度第２回長崎市公共交通活性化協議会

【参考資料】
まちづくりの取組みの方向性に関する他都市事例

令和７年３月１４日（金）

取組みの方向性に関する他都市事例

A都心部

※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

まちづくりの理念（案）

人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

まちづくりの方針（案）	取組みの方向性（たたき台）
人、企業、投資を 呼び込む価値の創造	○エリアの価値創造に寄与する拠点機能の確保 ○公共空間等を活用したエリア価値創造の取組推進
人中心の歩いて楽しい 都市空間の創出	○人中心の安全・安心・快適な道路空間の創出 ○回遊の支援 ○回遊動線と連携した沿道空間の魅力向上
交流の創出や 多様な活動の実現	○交流創出や多様な活動を実現する場の確保 ○民有地のオープンスペース等と連携した賑わい向上

取組みの方向性に関する他都市事例

A都心部

＜他都市の事例＞

人、企業、投資を呼び込む価値の創造

＜事例＞文化芸術を活用した都市の価値や魅力創出
（神奈川県横浜市）

芸術や文化のもつ創造性をまちづくりに活かすことで、都市の新しい価値や魅力を生み出す**「創造都市施策※」**を展開

※文化芸術と創造性をまちづくりに活かすことで、「市民の活力を引き出す」「都市の新しい魅力をつくりだす」「産業を育む」ことを理念とする施策

創造界隈拠点（歴史的建造物や公共空間等を活用し、創造的な活動を発信）

様々なアートプロジェクト
（街にアートを広げる）

創造的ビジネス・コーディネート
（様々な産業とクリエーターの創造性をかけ合わせ、新たなビジネス機会を創出）

（出典）文化芸術創造都市・横浜【横浜市】

＜事例＞伝統工芸を活用した創造都市推進
（石川県金沢市）

金沢の繊細かつ多彩な工芸は、クラフト分野で創造都市※に認定。官民連携により「創造都市推進プログラム」を策定し、①文化のビジネス化、②人材の育成、③世界への発信という観点から創造都市を推進している。

※地域固有の文化が付加価値の高い産業を促し、そのことがさらに新しい文化への刺激や投資にもつながって、市民の生活を豊かに暮らしの質を高めている、いわば「創造的な文化活動と革新的な産業活動の連環によって、まちを元気にしている都市」

金沢未来のまち創造館（新たなビジネスを展開する者や食・工芸に付加価値を生み出すものを支援）

KOGEIフェスタ（工芸を見て・触れて・体験する機会を創出）

（出典）ユネスコ創造都市としての取組、ユネスコ創造都市金沢モニタリングレポート【金沢市】

取組みの方向性に関する他都市事例

A都心部

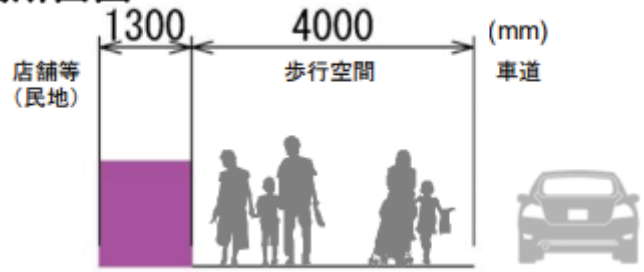
＜他都市の事例＞

人中心の歩いて楽しい都市空間の創出

＜事例＞歩行者利便増進道路制度（ほこみち）（大垣駅通り（岐阜県大垣市））

ほこみち指定区域内で新たに年間を通じた定期的イベントが開催されるなど、公共空間の活用により、新たな賑わいのきっかけを創出した事例。

○横断面図



（出典）ほこみちのとりくみ【国土交通省】

＜事例＞歩いて楽しい道路空間創出事業（ハレマチ通り（岡山県岡山市））

岡山駅周辺の大型商業施設の効果を中心市街地全体に波及するため、駅周辺エリアと旧城下町エリアを結ぶハレまち通りにおいて、賑わいの創出や回遊性の向上の観点から、ハード施策・ソフト施策の両軸から事業を推進

ハード施策：道路空間の再構築（２車線一方通行の車道を１車線化し歩道拡幅）
ソフト施策：官民連携によるハレまち通りの魅力づくり

（出典）多様なニーズに応える道路の事例集【国土交通省】

滞在を促すテーブル付きのベンチの設置

沿道低未利用地と歩道を活用したマーケットの開催

（出典）ハレまち通り（旧：県庁通り）再整備における事業効果について【岡山市】

取組みの方向性に関する他都市事例

A都心部

＜他都市の事例＞

交流の創出や多様な活動の実現

＜事例＞富山グランドプラザ（富山県富山市）

再開発と連携した“まちなか賑わい広場”の創出と運営の事例。人が集まる空間の設えの工夫として、全天候型の多目的広場とし、イベント等の支障とならないよう**固定物**（ベンチ、樹木等）**を設置せず**、**植栽はモバイルグリーン**（大型植木鉢）を採用している。

中心市街地活性化事業（グランドプラザ）　**年間100件以上のイベントが開催**

（出典）富山市都市再生整備事業の概要【富山市】

（出典）居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン【国土交通省】

モバイルグリーン（移動式植え込み樹木）

（出典）岐阜市行政視察資料【岐阜市】

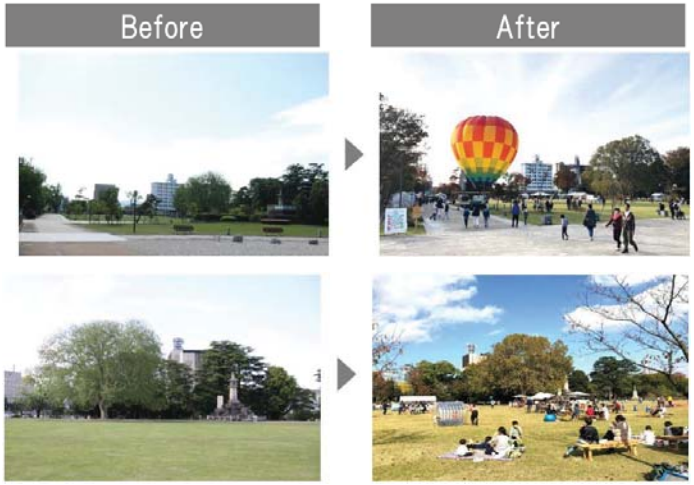
＜事例＞富山城址公園トライアル・サウンディング（富山県富山市）

公園利用の低迷と維持管理費に対するパフォーマンスの低さが課題であった城址公園における、**トライアル・サウンディング**の実施を踏まえたパークマネジメントの推進

トライアル・サウンディングとは

民間事業者に検討対象となる公共施設を暫定的に使用してもらい、提案事業を試験的に実施する機会を提供することで、より現実に即したデータや意見を得ることができるサウンディング手法

トライアル・サウンディング実施前後の状況



（出典）富山市PPPプラットフォームの取り組みと官民対話について【富山市】

取組みの方向性に関する他都市事例

A都心部

＜他都市の事例＞

交流の創出や多様な活動の実現

＜事例＞別院仲通り地区（富山県富山市）

<u>コインパーキング</u>の一画に人工芝や植栽、ベンチを設置し、ワークショップの開催などにより交流を創出した事例

コインパーキングを活用したひろば空間の創出（別院仲通り地区）

（出典）富山市都市再生整備事業の概要【富山市】

＜事例＞わいわいコンテナ（佐賀県佐賀市）

市が低未利用地を借用し、芝生に置き換え、<u>中古コンテナ</u>を使った雑誌図書館や交流スペース、チャレンジショップを設置し、交流促進とまちなかの回遊性の創出を促す社会実験

（出典）低未利用空間の暫定活用について【国土交通省】

＜事例＞チャレンジする人を応援するまちづくり（埼玉県横瀬町）

チャレンジする町、チャレンジする人を応援するまちづくりを推進。官民連携プラットフォーム「よこらぼ」※やＪＡ旧直売所跡地を活用したコミュニティスペース整備など、<u>チャレンジが生まれる環境整備</u>に取り組む。

※企業・団体・個人を問わず、<u>社会性のあるプロジェクトを行政と協働して行いたい者に対して、町が支援する仕組み</u>

ＪＡ旧直売所跡地を活用したコミュニティスペース
Ａｒｅａ８９８（町民と横瀬町に関わる人たちが交わる交差点）

（出典）横瀬町ホームページ

（出典）令和４年度ふるさとづくり大賞事例集【総務省】

社会で活躍し、チャレンジする学生が自分を紹介するプレゼンイベントや大手電機メーカーとPC・3Dプリンタ・カメラなどを使った学生向けイベントを実施

（出典）令和元年度「関係人口創出・拡大事業」モデル事業成果報告会資料【総務省】

取組みの方向性に関する他都市事例

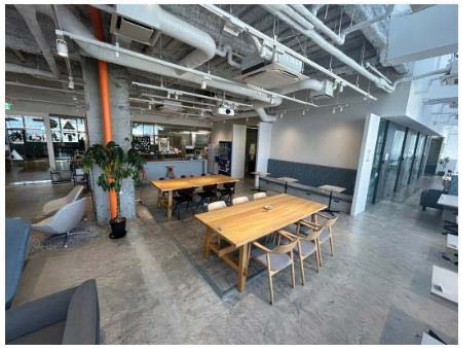
A都心部

＜他都市の事例＞

交流の創出や多様な活動の実現

＜事例＞民間コワーキングスペースを活用した中高生の居場所の提供（宮崎県宮崎市）

不登校やいじめ、虐待、ヤングケアラーなど、子どもたちを取り巻く課題は複雑になっており、中高生が自分らしくいられる居場所づくりがこれまで以上に求められる中、中高生がそれぞれ自分に合った過ごし方を見つけ、多世代の人との交流を通して自己肯定感や社会性を育むため、民間事業者のコワーキングスペースを活用して中高生向けの居場所を提供。



施設内の様子。**ひとりでも友達とでも**利用できます。

WiFiや**電源**も完備。**飲食OK**（持ち込み可）

（出典）民間コワーキングスペースを活用し、中高生の居場所を提供します、民間施設を活用した中高生の居場所づくり事業業務委託公募型プロポーザル実施要領【宮崎市】

共通

＜事例＞アーバンデザインセンター大宮（UDCO）（埼玉県さいたま市）

「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」（2010）で掲げるビジョンの実現に向けて設置されたアーバンデザインセンター※。大宮の可能性を引き出し、魅力的な都市環境を再構築することがねらい。「まちラボおおみや」を活動拠点に様々なプロジェクトを進めている。H29.10には都市再生推進法人に指定。

※課題解決型＝未来創造型まちづくりのための**公・民・学連携のプラットフォーム**

UDCOの代表的な取組み

1.学習・研究・提案
- 多くの主体がまちづくりに係わる機会創出
- 学習・研究・提案に加え人材育成

2.実証実験・事業創出
- 公共空間・オープンスペース利活用推進
- ストック最大活用、まちの魅力や価値向上

3.デザインマネジメント
- 質の高い空間デザイン提案

4.エリアマネジメント
- 地域と連携したエリアマネジメント

おおみやストリートテラス
（沿道一体利用の仕組みづくりと実践）

ストリートプランツプロジェクト
（植木生産者、商店街、民間企業の協働体制による公民連携の都市緑化プロジェクト）

（出典）官民連携まちづくりポータルサイト（都市再生推進法人一覧）【国土交通省】

取組みの方向性に関する他都市事例

B地域拠点・生活地区

まちづくりの理念（案）

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの
暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

まちづくりの方針（案）	取組みの方向性（たたき台）
日常生活の利便性の確保	○公共交通の利便性と外出手段の確保 ○生活サービスを受けやすい環境整備 ○魅力ある遊び場の確保 ○既存ストック等の活用による交流創出
魅力ある暮らし方 ・過ごし方の提供	○若者・子育て世代に魅力ある住宅の確保 ○だれもが安心して住まいを確保できる環境整備 ○多様な働き方を実現する環境整備
豊かな自然など 地区の魅力の活用	○地区の魅力を味わえる環境整備 ○地区の魅力を活用した取組支援

取組みの方向性に関する他都市事例

B地域拠点・生活地区

＜他都市の事例＞

日常生活の利便性の確保
（公共交通、物流、買い物、交流）

＜事例＞交通結節点を活用した食品アクセスの確保
（北海道帯広市）

デマンドバス停留所を、**「ローカルハブ」**として整備し、**路線バスを活用した貨客混載**を実施。商品をローカルハブへ輸送・販売し、その場にない商品は、ローカルハブへ輸送、受取可能な仕組も構築。**移動販売車の拠点としても活用**し、利便性向上や賑わい創出に取り組む。

■バス後方に荷物用のスペースを設置して、後方から直接荷物を入れられるように扉を新設。既存の佐川急便の貨物路線で実証。

■ 人気のあるパン屋の移動販売など集客効果のあるイベントも開催している

■大空ローカルハブの室内。利用客の要望に応じて、商品を取り寄せる取り組みも実施

■大空ローカルハブ内で買い物をする女性

（出典）地域交通共創モデル実証プロジェクト【国土交通省】

日常生活の利便性の確保
（既存ストック活用（廃校舎）、土地利用）

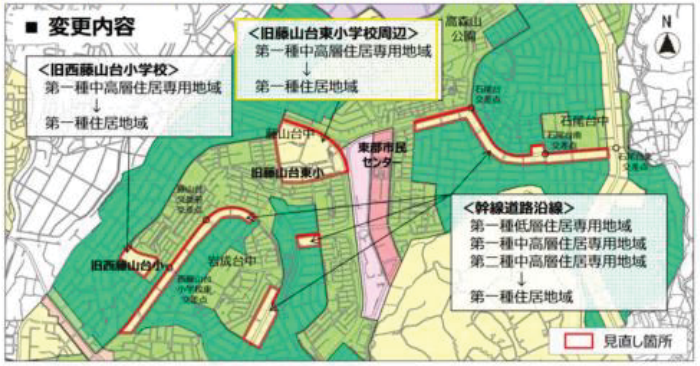
＜事例＞住宅団地の再生事例
（愛知県春日井市高蔵寺ニュータウン）

小学校の統合で生まれた**旧小学校跡を利活用**するため、**用途地域を変更**（住居専用地域→第一種住居地域）し、多世代交流拠点を整備や、日用品販売店舗等の整備を図り、生活利便性を高める取組み。

①旧藤山台東小学校跡では、多世代交流拠点施設「高蔵寺まなびと交流センター」（事務所、図書館、児童館、コミュニティカフェ、地域包括支援センター、子育て支援施設、会議室、体育館）を整備（用途変更）し、平成30年4月より開所。

旧藤山台東小学校施設

②指定されていた住居専用地域では事務所や店舗の立地は制限されているため、第一種住居地域に変更し、制限を緩和。（平成29年11月）



（出典）住宅団地の再生に向けた施策展開【国土交通省】

取組みの方向性に関する他都市事例

B地域拠点・生活地区

＜他都市の事例＞

日常生活の利便性の確保
（公園）

＜事例＞民間活力を活用し魅力ある公園を整備した事例
（大分県別府市）

これまで長い間手つかずとなっていた春木川公園において、別府市における新たな価値の創造や社会的課題の解決を基本方針とし、**公募設置管理制度(Park-PFI)**等を活用し公園全体を整備・管理運営した事例。西エリアの一部は、立体都市公園制度を活用し施設整備を行っている。

＜配置施設＞
2階：ジュニアサッカーコート　クラブハウス　駐車場
1階：スーパー　駐車場

（出典）春木川公園整備運営事業【別府市】

＜事例＞魅力的な公園の整備事例
（東京都練馬区）

「自然×冒険×交流」をコンセプトとして、**樹林地や農地など、練馬に昔からあるみどりを活かし**てつくられてた公園。既成の**遊具はほとんどなく**、専門スタッフが手作りした木製遊具、バケツやスコップ、ロープなどの道具、木の実や土、水といった自然の素材を使い、子どもたちが思い思いにあそびを作り出している。

（出典）こどもの森【練馬区】

取組みの方向性に関する他都市事例

B地域拠点・生活地区

＜他都市の事例＞

日常生活の利便性の確保
（公園、地域コミュニティ）

＜事例＞街区公園コミュニティガーデン事業（富山市）

高齢者の外出機会や生きがいを創出するとともに、地域コミュニティの再生を図るため、街区公園にコミュニティガーデンを整備し、野菜の収穫などを通して地域コミュニティの再生を図る

地域住民で花や野菜を育てます

収穫の喜びを分かち合います

白銀町公園

南新町公園

（出典）街区公園コミュニティガーデン事業【富山市】

魅力ある暮らし方・過ごし方の提供
（既存ストック活用（住宅団地））

＜事例＞二宮団地再編プロジェクト（神奈川県二宮町）

農村集落に隣接する団地で、自然や農業等に親しむ「さとやまライフ」を満喫できる。「働くために住む場所を選ぶ」のではなく、「暮らしを楽しみながら働く」というライフスタイルを選ぶ傾向を踏まえ、団地再編を実施。

セレクトリノベーション
全11のプランから選択できる賃貸住宅

地域産材のフローリング材など、

広く使える1Rプラン

セルフリノベーション
入居者自身で自由にリノベーション

多様な住まい方に対応（入居資格の緩和）

在宅ワーク
住居内でパソコン等を使用する、IT関連業務や執筆業など、個人事業主等の住まい方に対応

二地域居住
本拠地は別にあり、週末に趣味の活動拠点、家族の介護などの住まい方に対応

プラスワン住戸
将来を考慮し、2戸分の面積が欲しい新婚夫婦や居住とは別のアトリエスペースなどのニーズに対応

（出典）二宮団地再編プロジェクト概要【神奈川県住宅供給公社】

取組みの方向性に関する他都市事例

Ｂ地域拠点・生活地区

＜他都市の事例＞

魅力ある暮らし方・過ごし方の提供
（ネットワーク環境の充実、コワーキングスペース整備）

＜事例＞ITアイランド推進計画
（大分県・大分県東国東郡姫島村）

製造業等の進出が厳しい離島である姫島村で、遠隔業務ができるＩＴ関連企業の進出を促し、新しい雇用の場を創出するため、**島内ネットワーク環境の充実化やコワーキングスペースの整備**を行っている。また、島内でのＩＴ関連イベント開催や首都圏等に向けた情報発信を行うとともに、地域経済牽引事業者による先進的なプロジェクト創出、ＩＴによる教育・人材育成に取り組むことで、**「ＩＴアイランド」としてのブランディング**を図っている。

姫島の全景

空きスペースを活用した
コワーキングスペース

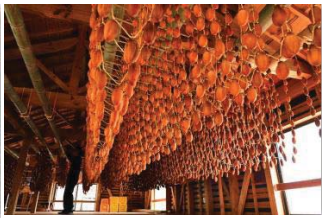
（出典）広域連携（県内連携）による地域再生計画の取組事例【地方創生推進事務局】

豊かな自然など地区の魅力の活用
（既存ストック活用（空き家））

＜事例＞尾道市空家等活用促進モデル事業（広島県尾道市）

利活用可能な空家等を**「滞在体験施設」「交流施設」「体験学習施設」「創作活動施設または文化施設等」**として活用し、地域活性化の核となる新しい拠点として広く発信し、交流人口の増加を図る目的で「尾道市空家等活用促進モデル事業」を実施。

特産の柿をテーマにしたワークショップやカフェ等で年間を通じて観光客等を呼び込む柿渋工房として改修し、地域おこしを図る施設として活用



因島田熊町の空き家を、個人が出店できるチャレンジショップ、簡易宿泊施設、レンタルスペースに改修し、起業・創業を志す方々への支援をはじめとして、地域の賑わいの場となる施設として活用

（出典）尾道市空家等活用促進モデル事業の採用モデルにおける利活用状況【尾道市】

取組みの方向性に関する他都市事例

C斜面市街地

まちづくりの理念（案）

※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

眺望の良さや静かな環境などの魅力を感じ、
斜面地ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

まちづくりの方針（案）	取組みの方向性（たたき台）
日常生活の利便性の確保	○移動負担の軽減 ○生活サービスを受けやすい環境整備
安全で暮らしやすい場所での斜面地住まいの推進	○安全で暮らしやすい場所への居住誘導の推進 ○若者・子育て世代に魅力ある住宅の確保 ○だれもが安心して住まいを確保できる環境整備
斜面地ならではの魅力の活用	○斜面地ならではの魅力を味わえる仕組みづくり

取組みの方向性に関する他都市事例

C斜面市街地

＜他都市の事例＞

日常生活の利便性の確保
（空き地の複合的活用）

＜事例＞大宮プラット（さいたま市）

大宮プラットは、マルチモビリティステーションと飲食店や衣料品、雑貨販売などの商業機能が隣接する**生活サービスの交流拠点**。

（出典）まちづくりにおける駐車場政策あり方検討会施設デザインWG資料を基に長崎市が一部加工【さいたま市】

日常生活の利便性の確保
（既存ストック（空き地・空き家）、交流）

斜面地ならではの魅力の活用
（来訪目的の創造）

＜事例＞北加賀屋みんなのうえん（大阪市住之江区）

空き地・空き家を活用し、住民をはじめ、アーティストやデザイナー、農業や食の専門家等を巻き込み、**地域主体の農園づくり**を展開。「農」や「食」をテーマにした勉強会やワークショップ等の学びの機会、BBQなどの交流、自分たちで企画を作るチャレンジの機会をつくり、参加者の主体性や**チャレンジ機運醸成**へ繋げている。

（出典）空き地等の新たな活用【国土交通省】

取組みの方向性に関する他都市事例

C斜面市街地

＜他都市の事例＞

安全で暮らしやすい場所での斜面地住まいの推進

（既存ストック（空き地・空き家等）の活用）

＜事例＞いこま空き家流通促進プラットホーム（生駒市）

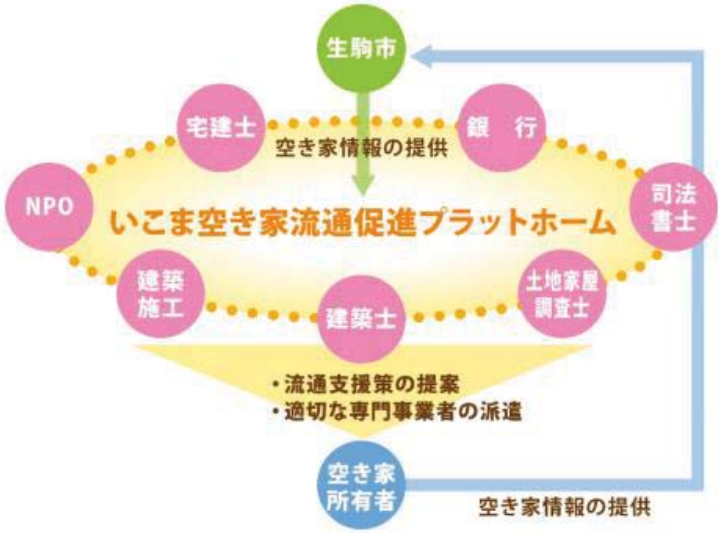
売りたい・貸したいと考える人が多い一方、**「買い手が見つからない」「事業者の情報が欲しい」**といった声があることから、そのニーズに応えるため、不動産関連団体と市が**空き家流通促進に関する連携協定**を締結し、プラットホームを設立。

3つの合わせ技が 全国初！

1　市が保有する貴重な空き家情報をプラットホームに提供します。

2　一つ一つの物件についてカルテを作成し、オーダーメイドで対応方針を提案します。

3　プラットホームを中心に専門家が協力し、流通促進に向けた具体的な支援をワンストップで行います。

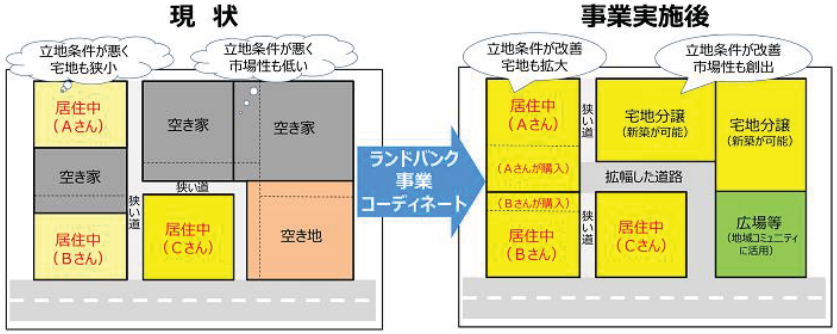


（出典）全国初！いこま空き家流通促進プラットホームを設立【生駒市】

＜事例＞ランドバンク事業（広島県）

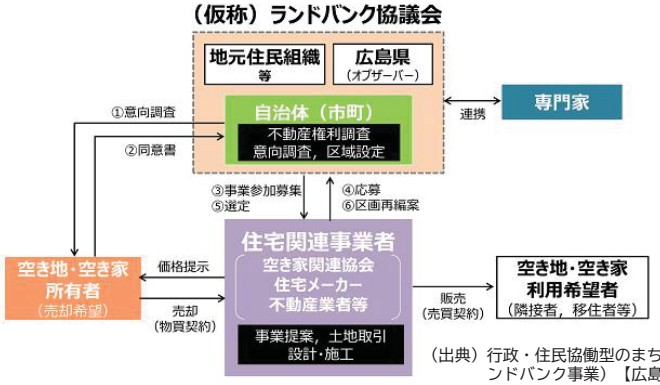
ランドバンク事業（小規模連鎖型区画再編事業）とは

空き地・空き家等の未利用ストックを、隣接地や前面道路を含め、**小規模区画再編を連鎖**させ、接道状況や土地形状の改善を図り、**市場性のあるストックを生み出す**事業。



広島型ランドバンク事業スキーム

地元住民組織と自治体でランドバンク協議会を設置し、区画再編エリアの設定、整備方針の決定、関係者調整、事業者選定等を担い、再編エリアの土地買収、工事、再編後の土地販売を選定された住宅関連事業者（民間）が行う。



（出典）行政・住民協働型のまちづくり（広島県ランドバンク事業）【広島県】

取組みの方向性に関する他都市事例

D広域連携

※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

まちづくりの理念（案）

広域で連携しながら、観光客や働く人、住む人を
呼び込むネットワークづくり

まちづくりの方針（案）	取組みの方向性（たたき台）
広域ネットワークの形成・活用	○円滑な広域ネットワークの形成 ○広域ネットワークの活用や県内主要観光地・商業業務集積地との連携強化
産業機能の増進	○産業集積等の動向や広域幹線道路網と連携した企業立地の受け皿の確保
居住機能の増進	○産業集積等の動向や広域幹線道路網と連携した居住機能の確保

取組みの方向性に関する他都市事例

D広域連携

＜他都市の事例＞

広域ネットワークの形成・活用
（高規格幹線道路）

＜事例＞高規格幹線道路の整備を契機とした交流人口の拡大（岩手県）

■クルーズ船寄港地を拠点に、道路整備を活用したオプショナルツアーのエリア拡大
（三陸沿岸道路・宮古盛岡横断道路（岩手県））

◆事例の概要
・高規格幹線道路の整備により、クルーズ船の寄港を拠点とした周遊エリアが拡大

出典：国土交通省三陸国道事務所　三陸沿岸道路等利活用懇談会資料

（出典）第９回東北中央自動車道の利活用促進による地域活性化協議会【国土交通省山形河川国道事務所】

産業機能の増進
（企業立地用地）

＜事例＞半導体関連企業の立地ニーズを踏まえたサウンディング型市場調査（熊本市）

Kumamoto City
News Release

令和6年（2024年）1月17日

産業用地整備に関するサウンディング型（対話型）市場調査を実施します

産業用地に関する直近の動向等を的確に把握し、今後の施策の検討に活用することを目的としたサウンディング型（対話型）市場調査を実施します。

1. 調査の目的
本市では、昨年1月に半導体関連産業の集積に向けた産業用地整備に関するサウンディング型（対話型）市場調査を実施し、その内容を踏まえ、本市と連携して産業用地の整備を行う民間事業者の公募を行い、現在、事業を進めているところです。
前回の調査から1年が経過し、その間、複数の半導体関連企業が県内での新たな投資計画を公表するなど、立地ニーズがさらに高まっていることから、産業用地に関する直近の動向等を的確に把握し、今後の施策の検討に活用するため、再度、調査を実施します。

2. 調査の参加対象者
・市内（県内）の産業用地に関する動向等に精通した開発事業者、金融機関等
・市内（県内）の産業用地整備計画を検討している開発事業者
・市内（県内）への立地を検討している企業

3. 主な調査項目
・市内（県内）の産業用地に関する動向等
・産業用地の整備計画（予定を含む）
・本市が実施している産業用地整備事業に関する意見

4. 調査スケジュール
・参加申込の受付及び調査票の回答締切：　令和6年（2024年）1月31日（水）
・サウンディング予定日：　調査票の回答日 ～ 令和6年（2024年）2月16日（金）

※ 詳細は市ホームページをご確認ください。
「産業用地整備に関するサウンディング型（対話型）市場調査を実施します」
https://www.city.kumamoto.jp/hpkiji/pub/Detail.aspx?c_id=5&id=52915

（出典）【報道資料】産業用地整備に関するサウンディング型（対話型）市場調査【熊本市】

取組みの方向性に関する他都市事例

Ｅ都心部と周辺部のつながり

※赤文字：公共交通に関連性が高いもの

まちづくりの理念（案）

だれもが円滑に移動でき、どこに住んでも十分な生活サービスが受けられるネットワークづくり

まちづくりの方針（案）	取組みの方向性（たたき台）
円滑な移動を支える道路・交通ネットワークの形成	○放射環状型幹線道路網の構築と交通渋滞の解消 ○公共交通のスムーズな移動を支える環境づくり
だれもが快適に移動できる手段の提供	○多様な関係者の共創（連携・協働）による公共交通の維持・活性化 ○公共交通のＤＸ推進 ○多様な移動手段の交通結節機能の向上

取組みの方向性に関する他都市事例

Ｅ都心部と周辺部のつながり　＜他都市の事例＞

円滑な移動を支える道路・交通ネットワークの形成

＜事例＞岐阜市型ＢＲＴ（バス・ラピッド・トランジット）（岐阜県岐阜市）

「BRT」とは、連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、**速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能**となる高次の機能を備えたバスシステム。BRTの特徴を最大限に活かした岐阜市型ＢＲＴ導入により、路線全体で利用者増加した。

ＢＲＴの特徴

1．**初期投資が安価**⇒鉄軌道と比較して
2．**高い柔軟性**⇒・施設の段階整備が可能
　・需要、都市構造の変化に応じたルート設定可能
3．**視認性**⇒バスレーンのカラー化、連節バスで確保
4．**輸送力**⇒連節バスはＬＲＴに匹敵
5．**定時性の確保**⇒バスレーン導入

↓

ＢＲＴの特徴を最大限に活かす

↓

公共交通の魅力・情報発信力の向上

↓

路線全体の利用者数増加

岐阜大学・病院線路線全体で
平日1日の利用者数が約**３０%増加**
（H22年6月とH27年6月比較）

（出典）岐阜市

だれもが快適に移動できる手段の提供

＜事例＞地元スーパー等の提供サービスと連動したAIデマンド交通による地域住民の外出機会の創出（秋田県大館市）

AIオンデマンド交通（mobi）を導入し冬期の移動手段を確保するとともに、市内スーパーマーケット事業者と連携した乗降場所やスーパーでの買い物時の追加サービスの提供を通じ、外出機会を創出。　一人での外出が難しい高齢者等に対するmobiを活用した買い物の付添い支援の実証試験を実施し、効果を検証し、事業化の可能性を探る。

2．共創型交通「大館版mobiプロジェクト」

AIモビリティサービス「mobi」を活用した運行と市内事業者が連携し、それぞれが持つ専門性を最大限活用することで、地域交通の価値を向上させ、持続的な交通サービスの提供を図る。

（出典）地域交通共創モデル実証プロジェクト（各地域における取組み事例（令和4年度事業採択事例））【国土交通省】

資料3

令和7年度　長崎市公共交通活性化協議会　予算（案）

①歳入　　（単位：千円）

款	項	目	予算額	摘要
1 負担金	1 負担金	1 負担金	10,840	・長崎市負担金　10,840,000円
2 補助金	1 補助金	1補助金	500	・地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査等事業） 500,000円
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	0	
4 諸収入	1 雑入	1 雑入	0	
計			11,340	

②歳出　　（単位：千円）

款	項	目	予算額	節		摘要
				区　分	金　額	
1 運営費	1 会議費	1 会議費	240	報償費	168	・謝礼金 4回×7人×6,000円＝168,000円
				旅　費	30	・費用弁償 4回×（3,860円+（600円×6人））＝29,840円
				需用費	14	・協議会お茶代 4回×25本×140円＝14,000円
				使用料及び賃借料	28	・会場借上料 1回×27,940円＝27,940円
	2 事務費	1 事務費	0	役務費	0	
				負担金、補助及び交付金	0	
2 事業費	1 事業費	1 事業費	11,100	委託料	11,100	長崎市地域公共交通計画改定業務委託費 （ICカード分析、展開施策検討、計画案作成）
3 予備費	1 予備費	1 予備費	0		0	
合計			11,340		11,340	