

議題1 令和6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6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
R6.4～	①	共同経営計画による路線の効率化 (矢の平地区、立神地区、目覚地区、本原地区)
R6.4～	②	コミュニティバス野母崎線の見直し 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
R6.10	③	長崎スタジアムシティ開業に合わせた公共交通 利用促進策

公共交通サービスの向上

時期	番号	内容
R6.10	③	長崎スタジアムシティ開業に合わせた公共交通 利用促進策(再掲)
R6.4～	④	長崎バス・長崎県営バス・さいかい交通 バスロケーションシステムの導入や デジタルバス停の設置
R6.12	⑤	ながさき旅パス24-hourの発売
R7.3	⑥	日本版ライドシェアの運行開始

(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路線の効率化（矢の平地区、立神地区、目覚地区、本原地区）

- 長崎バスと県営バスが重複して運行している路線の運行事業者を一元化
- 運行間隔を平準化し利便性を保ちつつ、需給バランスを踏まえた運行便数の最適化
- 運転士の労働規制対応として、最終便の繰り上げなどダイヤ調整を実施

地区名	事業者
矢の平地区(矢の平線)	長崎バスに一元化
立神地区(立神線)	長崎バスに一元化 (昼間帯のみ)
目覚地区(目覚町線)	県営バスに一元化
本原地区(本原線)	



令和6年度計画値(地区別)

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

② コミュニティバス野母崎線・三和線の見直し、デマンド交通(琴海地区)の見直し

■コミュニティバス野母崎線において、長崎バスの路線廃止を受け、主な利用者である通学生に対応するため、地域の協力を得ながら路線の変更を実施

■コミュニティバス三和線において、需要の少ない地区の運行便数見直しと運行ルートの見直しを実施
(スーパー等がある平山台入口までの延伸など)

■デマンド交通(琴海地区)において、乗り合わせ率の向上と運行を維持していくために、乗合せによって料金を変動させる運賃改定を実施

(お一人利用:600円、乗合せ利用:400円)



③ 長崎スタジアムシティ開業に合わせた公共交通利用促進策

(ア)長崎スタジアムシティ付近の停留所名の変更(R6.10.1)

【路面電車】 宝町→スタジアムシティサウス、 銭座町→スタジアムシティノース

【路線バス】 幸町→幸町長崎スタジアムシティ、銭座町→銭座町長崎スタジアムシティ

(イ) 【路面電車】渡り線の設置(R6.9.17)

混雑状況に応じて臨時便や折り返し運行が可能となるよう、スタジアムシティノース電停とスタジアムシティサウス電停間に渡り線を設置

■ 渡り線設置平面図



■ 渡り線写真



③ 長崎スタジアムシティ開業に合わせた公共交通利用促進策

(ウ)スタジアムシティ付近での運行ルート変更(R6.10～)

長崎スタジアムシティの開業、長崎駅東口駅前交通広場の整備に伴う運行ルートの変更を行い、利用者が来場しやすいように利便性向上を行った

・【幸町長崎スタジアムシティ】開業前3～4便 → 開業後309便

飽の浦・稲佐方面から、長崎駅方面へ運行する便が停車するようになった

・【ながさき観光ルートバスの運行ルート変更】

原爆資料館や銭座町長崎スタジアムシティを追加し、長崎駅からの利用がしやすいルート変更を実施

(変更前)



(変更後)



ながさき観光ルートバス路線図

③ 長崎スタジアムシティ開業に合わせた公共交通利用促進策

(エ) 長崎スタジアムシティ開業に合わせた臨時便の運行

■たくさんの来場者が見込まれる日に、公共交通の臨時便や増便を行い、長崎スタジアムシティへの来場を促進した

※参考(長崎スタジアムシティ開業後の利用状況)

■利用者アンケート

実施日:R6.10.06(Vファーレン長崎試合時)

回収方法:長崎スタジアムシティ来場者に対し実施

居住地	割合
長崎県外	約 7%
長崎市内	約 47%
諫早市	約 17%
大村市	約 8%
佐世保市	約 5%
長与町	約 6%
時津町	約 3%
上記以外	約 7%

交通機関	分担率
JR線	約 27%
路線バス	約 18%
路面電車	約 15%
自動車	約 21%
送迎	約 3%
徒歩	約 13%
その他	約 3%

■臨時便・増便の状況

	10/13こけら落としライブ時の臨時便・増便
JR九州	新幹線5便、在来線12便
長崎バス	18便
長崎県営バス	13便
路面電車	92便

■各公共交通の乗降客数の増減率(開業前の平常日との比較)

公共交通の乗降客増減率は、各事業者からの提供データを基に算出
※路面電車は令和6年9月1日(日)と、県営バス・長崎バスは令和6年6月の日曜日の平均乗降客数との比較

	路面電車		県営バス		長崎バス	
	スタジアム シティサウス	スタジアム シティノース	宝町	銭座町 スタジアムシティ	宝町	銭座町 スタジアムシティ
増減率	約3.3倍	約6.1倍	約1.6倍	約14.6倍	約1.3倍	約10.2倍

④ 長崎バス・長崎県営バス・さいかい交通 バスロケーションシステムの導入やデジタルバス停の設置

■路線バスの運行状況や接近情報を検索できるバスロケーションシステムの運用開始

県営バス:令和6年3月13日～ 長崎バス:令和6年4月1日～ さいかい交通:令和7年3月1日～

○県営バスは矢上、本原一丁目にデジタルバス停を設置 (合計3か所)

○長崎バスは宝町、道ノ尾、グラバー園などにデジタルバス停を設置 (合計69か所)



宝町バス停など9箇所
(55インチ:カラー)



住吉バス停など60箇所
(32インチ:白黒)



矢上バス停バス停など3箇所
(32インチ:カラー)

⑤ ながさき旅パス24-hourの発売

■長崎バス・県営バスの指定エリア内が、24時間乗り放題となる共通フリー乗車券を発売(R6.12～)

■料金:大人900円、小人450円



⑥ 日本版ライドシェアの運行開始

■地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、
一般のドライバーが自家用車を活用して輸送するサービス
■長崎交通圏(長崎市・時津町・長与町)においても運転士が
不足する時間帯での運行開始

■運行開始日:令和7年3月14日

運行時間:金・土 16時台～翌5時台

最大運行台数:26台

■R6稼働実績(令和7年3月30日 国土交通省公表)

登録ドライバー:11人、稼働台数:27台、運行回数:65回



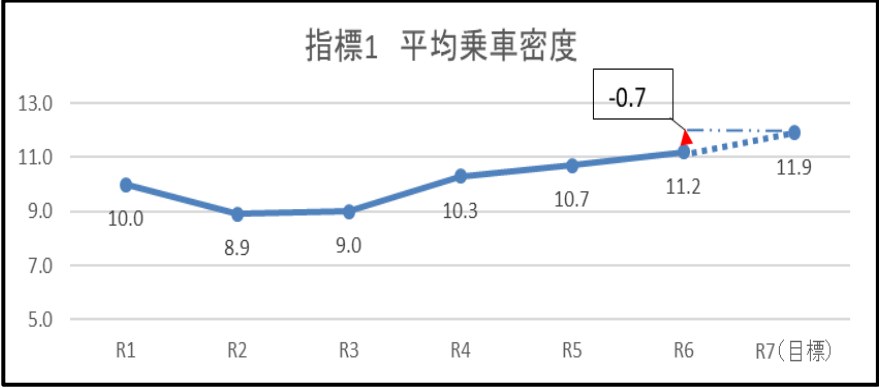
2. 成果指標の評価

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 (基準値)	R2	R3 (計画策定)	R4	R5	R6 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	10.0	8.9	9.0	10.3	10.7	11.2	11.9
前年比	-	↘ -1.1	↗ +0.1	↗ +1.3	↗ +0.4	↗ +0.5	-



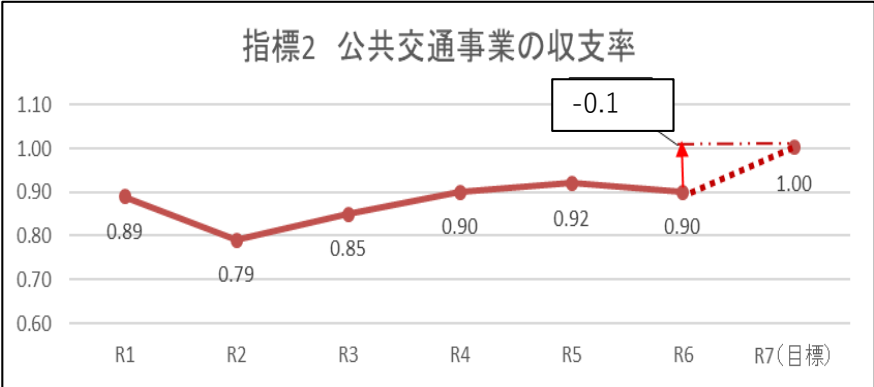
達成状況	×	目標は未達成であるが、改善基調にあり、目標達成は十分可能
主な取り組み	■ 共同経営計画による路線の効率化(矢の平地区、立神地区、目覚地区、本原地区) ■ 長崎スタジアムシティ開業に合わせた公共交通利用促進策	
評価	・令和4年度から実施している共同経営計画により、路線再編や効率的な運行体制が推進されたことによる効果が改善に寄与した。 ・長崎スタジアムシティ開業等により発生した新規・増加需要の取り込みによる効果が改善に寄与した。	

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:(一)

年 度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4	R5	R6 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	0.89	0.79	0.85	0.90	0.92	0.90	1.0
前年比	-	↓0.10	↑+0.06	↑+0.05	↑+0.02	↓-0.02	-



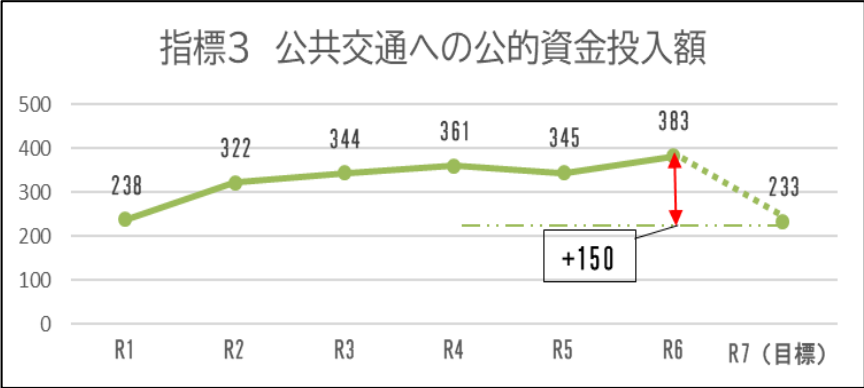
達成状況	×	目標は未達成で、直近は横ばい傾向で、目標達成は限定的
主な取り組み	■ 共同経営計画による路線の効率化(矢の平地区、立神地区、目覚地区、本原地区) ■ 長崎スタジアムシティ開業に合わせた公共交通利用促進策	
評価	・令和4年度から実施している共同経営計画による路線の効率化により、収支率は改善傾向であるものの、令和6年度は、人件費や燃料費など運行経費の増加が、収支を悪化させた。 ・今後も、効率的運営による支出抑制と、新規・増加需要の取り込みによる収入拡大の両輪で改善を図る必要がある。	

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	R6 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	238	322	344	361	345	383	233
前年比	-	↗+84	↗+22	↗+17	↘-16	↗+38	



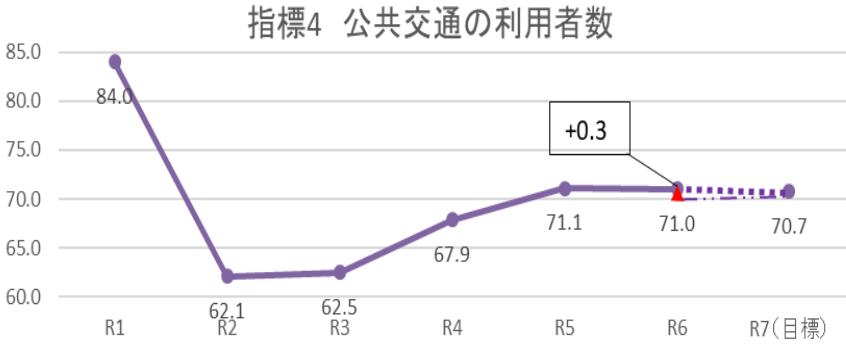
達成状況	×	前年度より増加し、目標までは達していない
主な取り組み	コミュニティバス野母崎線・三和線の見直し デマンド交通(琴海地区)の見直し	
評価	・利用者が減少した上に燃料費や人件費など運行経費が増加したため、全体として収支が悪化し、公的資金の投入額が増加した。 ・今後さらに地域の実情に合った運行の見直しを進めつつ、公的支援の効率化を図る必要がある。	

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	R6 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	84.0	62.1	62.5	67.9	71.1	71.0	70.7
前年比	-	↘ -21.9	↗ +0.4	↗ +5.4	↗ +3.2	↘ -0.1	-



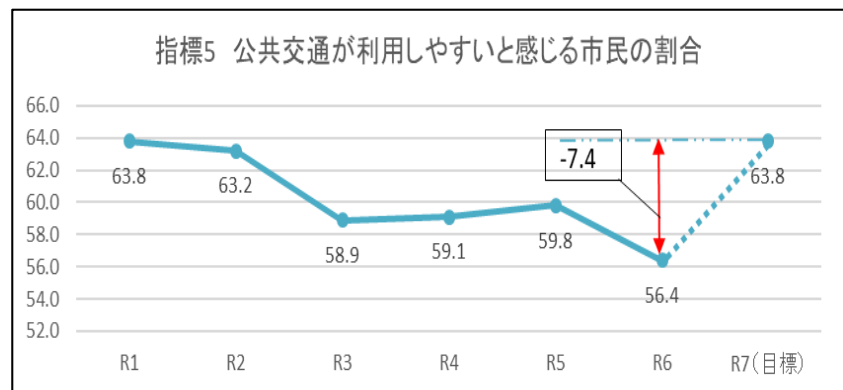
達成状況	○ 前年より減少したが、目標を達成している
主な取り組み	■ 長崎スタジアムシティ開業に合わせた公共交通利用促進策 ■ バスロケーションシステムの導入、デジタルバス停の設置 ■ ながさき旅パス24-hourの発売
評価	・令和元年から2年にかけてコロナ禍の影響により大幅に減少した後、令和5年まで回復傾向を示したが、令和6年は微減に転じ、利用回復は頭打ちとなっている。 ・今後、新規需要の取り込みや利便性の向上策をさらに強化する必要がある。

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 (基準値)	R2	R3 (計画策定)	R4	R5	R6 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	63.8	63.2	58.9	59.1	59.8	56.4	63.8
前年比	-	↘ -0.6	↘ -4.3	↗ +0.2	↗ +0.7	↘ -3.4	-



達成状況	×	前年より減少し、目標までは達していない
主な取り組み	■ バスロケーションシステム、デジタルバス停の導入 ■ ながさき旅パス24-hourの発売 ■ 日本版ライドシェアの運行開始	
評価	・公共交通を利用しやすいと感じる市民の割合は、減少傾向である。 ・昨年実施した市民アンケートで、減便や路線廃止、最終時刻の繰り上げ等により利便性の低下を懸念する声が多く、公共交通を利用しやすいと感じる市民の割合の低下の一因と考えられることから、DX・GXの推進などによる利便性向上に一層取り組む必要がある。	

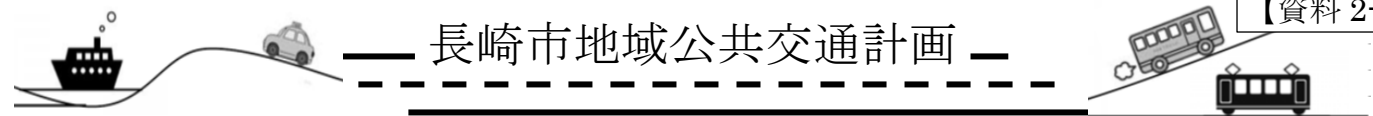
3. 今後の取り組み

既存路線の効率化・見直し

指標	R7実施中の取組	今後の取組
(1)平均乗車密度	➤ 路線の効率化・見直しの実施(共同経営計画)	➤ 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	➤ 路線の効率化・見直しの実施(共同経営計画) ➤ 路面電車・路線バスの運賃改定	➤ 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	➤ コミュニティバス伊王島線の見直し ➤ コミュニティバスの運賃改定 ➤ 乗合タクシー5地区の見直し	➤ コミュニティバス等に代わる新たな移動手段の検討 ➤ コミュニティバス外海線・高島線の見直し ➤ コミュニティバス池島線の廃止

公共交通サービスの向上

指標	R7実施中の取組	今後の取組
(4)公共交通利用者数	➤ タッチ決済の導入 ➤ まちなか周遊バスのルート変更や長崎駅交通広場への乗入れ便数拡大	➤ 都市基盤整備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	➤ タッチ決済の導入 ➤ 低床車両の導入 ➤ デジタルバス停の設置拡大	➤ 乗継バス停の環境改善 ➤ 低床車両の導入



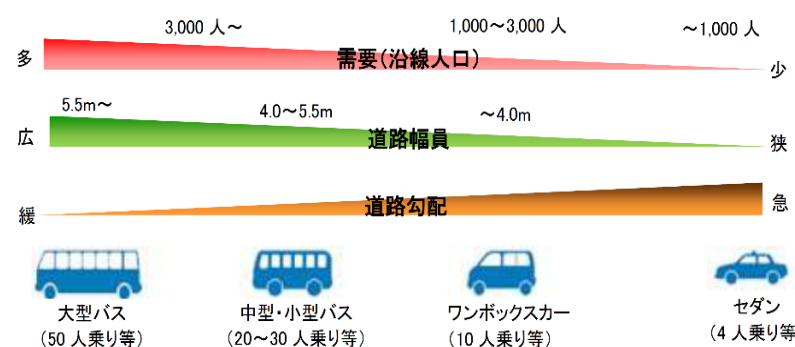
5. 実施施策

■ ▶ …検討
▶ …実施

方針	展開施策	実施時期※1			実施主体※2
		現	前	後	
既存路線の効率化・見直し	幹線	(1) 人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定		▶	事/行
		(2) 競合路線（路線バス）における便数調整		▶	事
		(3) 「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成		▶	事/行
		(4) 需要に応じた輸送手段の選択	■	▶	事/行
		(5) 都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し		▶	事/行
		(6) 貨客混載輸送の検討	■	▶	事/行/運
	支線	(1) 路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し		▶	事
		(2) コミュニティ交通等の維持・確保		▶	行/住
		(3) 市補助路線でのトリガー方式の採用		▶	行/住
		(4) 需要に応じた輸送手段の選択（再掲）		▶	事/行
		(5) 小・中学校統廃合と連携したバス路線等の見直し		▶	事/行
		(6) 道路整備に合わせたバス路線等の延長		▶	事
公共交通サービスの向上		(7) 貨客混載輸送の検討（再掲）	■	▶	事/行/運
		(1) 通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入		▶	事
		(2) バス専用レーンの拡充	■	▶	事/道/交
		(3) 主要な交通結節点の整備	■	▶	事/行
		(4) パークアンドライド駐車場の整備		▶	行
		(5) 車両等のバリアフリー化		▶	事/道
		(6) 先進的な ICT 技術の積極的な導入	■	▶	事/行
		(7) 新たな料金体系の設定	■	▶	事
		(8) 時間毎利用の平準化		▶	事/行
		(9) 観光需要に応じたバス路線等の開設・延長		▶	事
		(10) バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充		▶	事/行

※1 現…令和3年度 前…令和4～5年度 後…令和6～7年度
 ※2 事…交通事業者 行…行政
 住…地域住民 運…運送事業者
 道…道路管理者 交…交通管理者

■需要（利用者数）と交通モードの関係



詳しくは、計画書本編をご覧ください。市ホームページに掲載中です。

走ルマイチニナリイ
 ソウノウトナリイ
 市民足ナリイ
 自家用車ニモ負ケズ
 人口減少モ負ケズ
 人用減少モ負ケズ



長崎市地域公共交通計画
 令和3年8月
 長崎市

1. 長崎市の公共交通の現在と未来

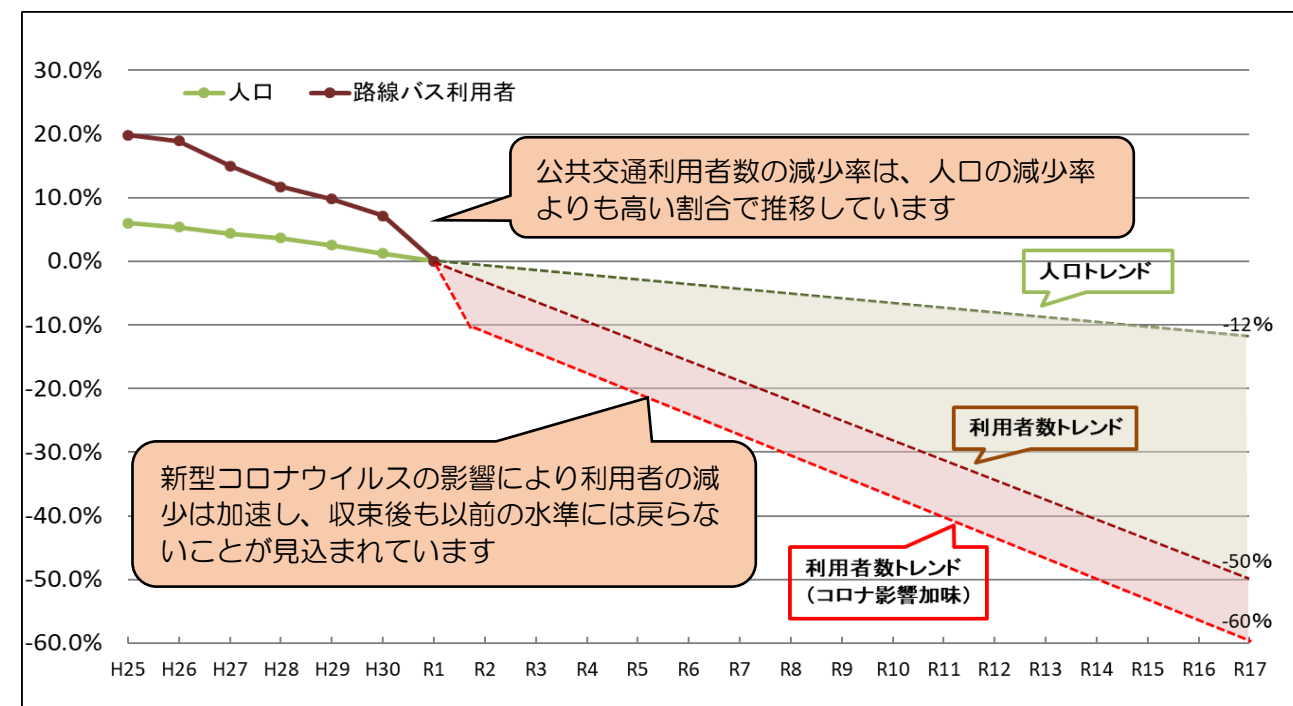
長崎市の公共交通ってどうなの？

長崎市の公共交通は、**実はかなり充実**しています。市内では路線バス、路面電車、鉄道などが広範囲で運行していて、公共交通歩圏人口カバー率（バス停や鉄道・電停駅から一定範囲内の人口率）は全国平均が41%なのに対し、**長崎市は80%**とかなりの**高水準**です。

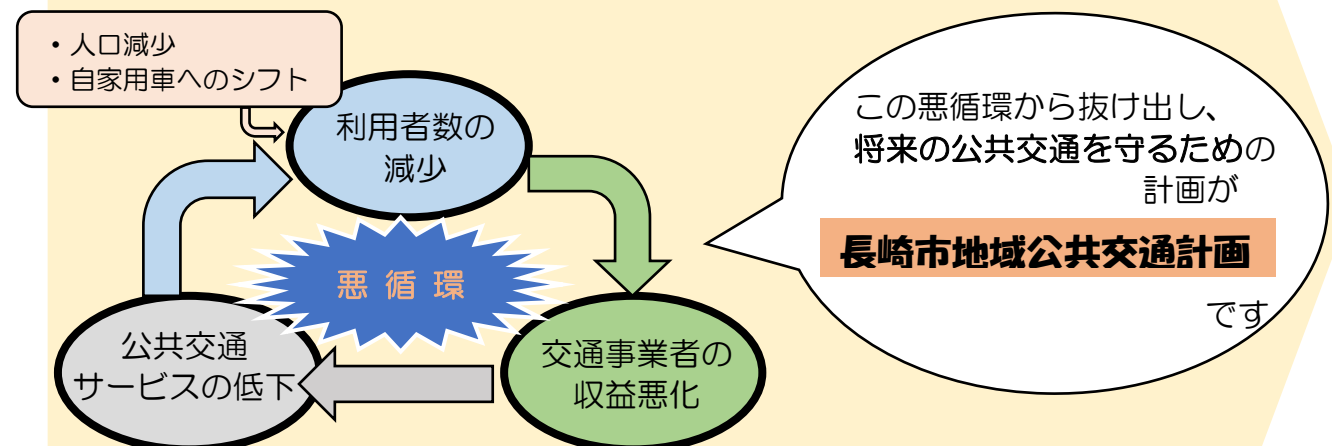
長崎市の公共交通って今後どうなるの？

他都市と比べて、実は充実している長崎市の公共交通ですが、**今後は利用者の減少による悪循環**に陥る可能性があり、そうすると公共交通の維持が難しくなります。

■長崎市の人口とバス利用者数の減少率の推移



長崎市地域公共交通計画とは・・・



2. 長崎市の公共交通が目指す姿と目標

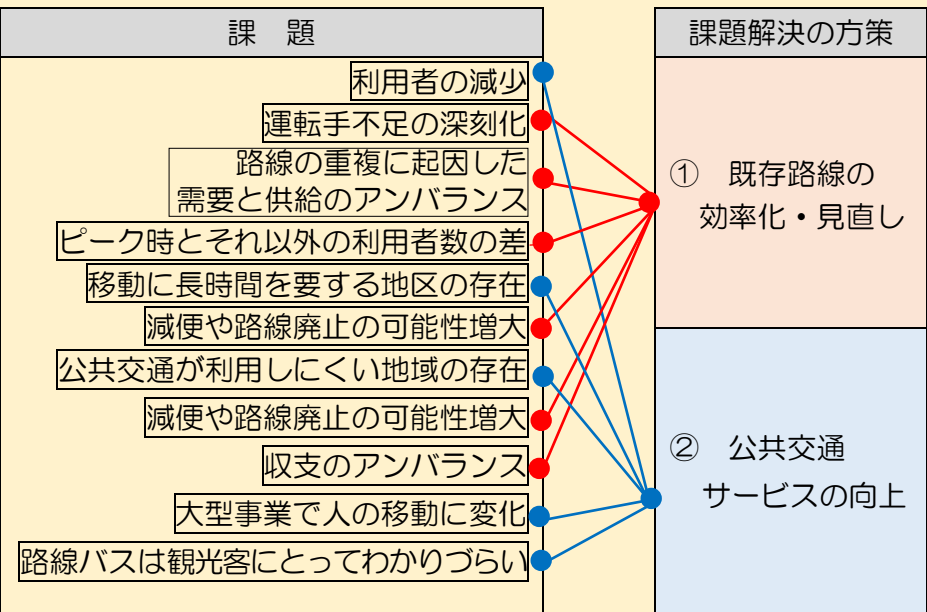
(1) 目指す姿

- ①各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている
- ②拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている
- ③地域内の移動手段が確保されている
- ④都市の活性化等に貢献する運行形態となっている

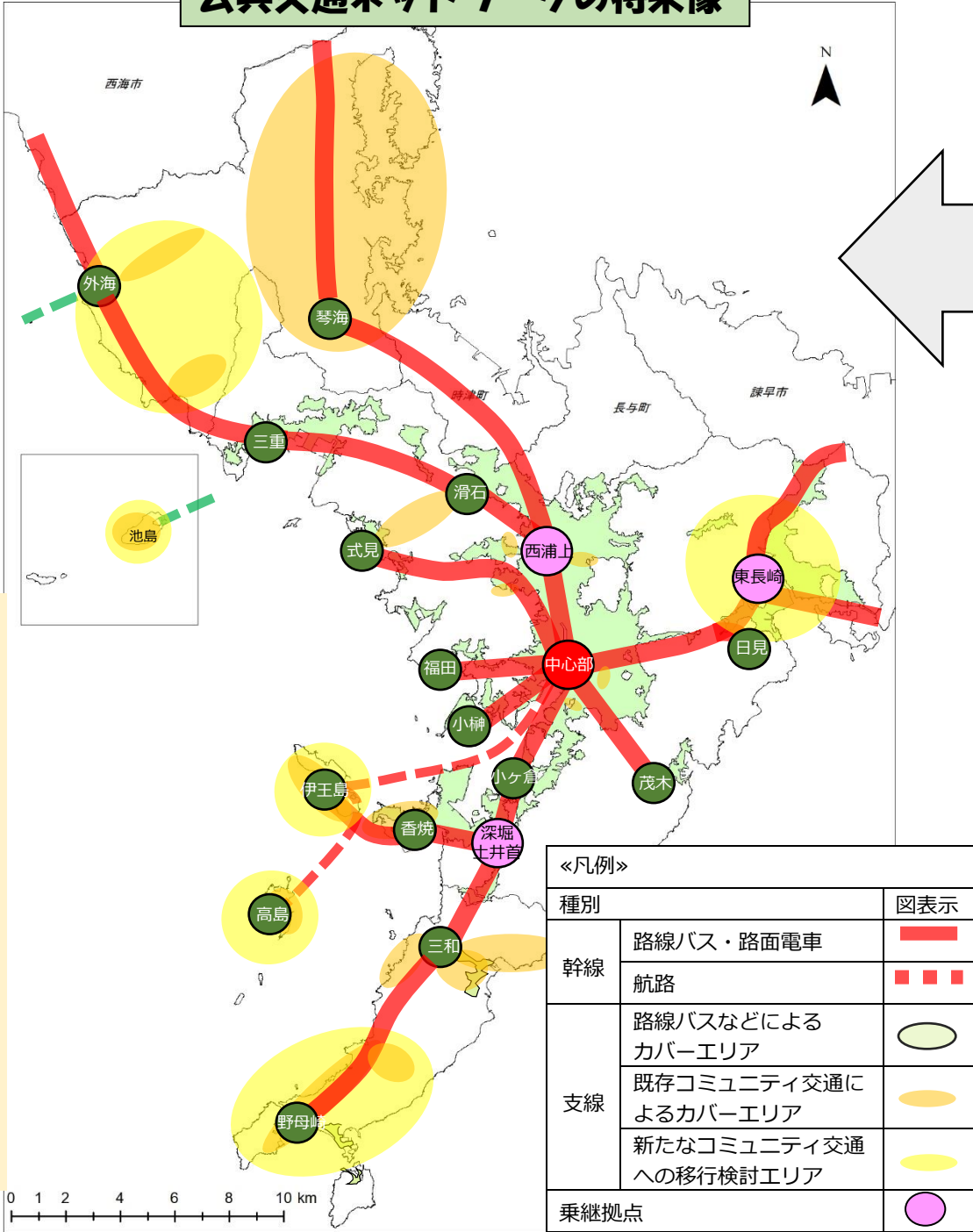
(2) 目標

- 立地適正化計画の居住誘導区域内で、公共交通徒歩圏人口カバー率 90%※を維持する
- 周辺地域では、地域の実情にあった移動サービスを確保する

3. 目指す姿に向けた課題と方策



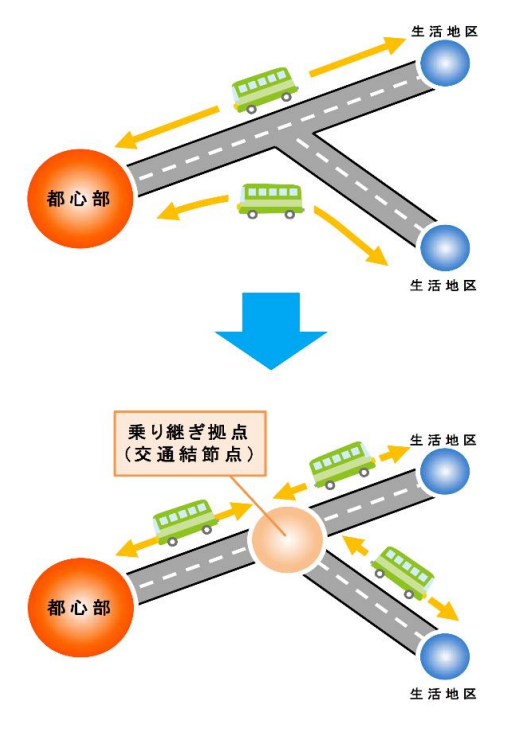
公共交通ネットワークの将来像



- で示す幹線は路線バス、路面電車、航路で維持
- で示すエリアは路線バスでカバー
- で示すエリアはコミュニティ交通運行中
- で示すエリアでは新たなコミュニティ交通への移行を検討
- で示す場所に乗継拠点を設けることでハブ&スポーク型ネットワークへ移行

今回計画の主役
ハブ&スポーク型ネットワーク
とは？

長崎市のバス路線網は、中心から放射型に枝分かれしながら隅々まで運行していることから、特に中心部では行先が違う路線が重複し、必要以上にバスが走っています。



ハブ&スポーク運行は、長距離路線を中心に各方面からの合流地点に乗り継ぎ拠点を設け、拠点前後の運行便数をそれぞれ調整しやすくするためのもので、これによって各方面からの便数は減らさないで、拠点から中心部の重複した路線の効率化が実現できます。

4. 目標値の設定

方策	指標	指標のポイント	現況値	目標値	今のままだと…
① 既存路線の 効率化・見直し	平均乗車密度(バス)	バス車内の旅客数は適正か	10.0 (人)	11.9 (人)	8.1 (人)
	公共交通事業の収支率	運賃や経費などは適正か	0.89	1.00	0.73
	公共交通への 公的資金投入額	市補助路線(コミュニティバス等) の補助額は適正か	238 (円/人)	233 (円/人)	262 (円/人)
② 公共交通 サービスの向上	公共交通の利用者数	普段から利用されているか	84.0 (百万人)	70.7 (百万人)	61.0 (百万人)
	公共交通機関が 利用しやすいと感じる 市民の割合	誰にでも使いやすい公共交通に なっているか	63.8 (%)	63.8 (%)	—

長崎市地域公共交通計画の改定の方針について

1 公共交通を取り巻く状況の変化

(1)人口減少と少子高齢化の加速

- ・人口減少により、通学・通勤で公共交通を利用する年少人口や生産年齢人口が減少している。

(2)再開発の進展とまちづくりの基盤整備促進

- ・出島メッセや長崎駅ビル、長崎スタジアムシティなどが開業し、移動の流れが大きく変化している
- ・今後、長崎駅東口多目的広場の完成、松が枝国際観光船埠頭 2 バース化、長崎南環状線などの整備が予定されている。
- ・これらのまちづくりの基盤整備等を契機に、その移動需要が活性化する可能性がある。

(3)地域公共交通施策における国の動向

- ・令和5年度を「地域公共交通再構築元年」とし、地域の多様な関係者の連携・協働により、地域交通の利便性、生産性、持続可能性の向上に向けたり・デザインの取組を進めることが明記された。
- ・令和6年度には「交通空白」解消本部が設置され、「地域の足」「観光の足」の確保に向けた取組みが強化された。

2 公共交通の現状の変化

(1)公共交通路線網とカバー率

- ・幹線ネットワークは維持されているものの、一部路線廃止などが進んでいる。
- ・路線廃止や減便などに伴い、公共交通カバー率が減少し、公共交通に対する満足度も低下している。

長崎市公共交通路線網の変化

	運行路線距離	公共交通カバー率
令和元年	1,377km	80%
令和 6 年	1,290km	73%

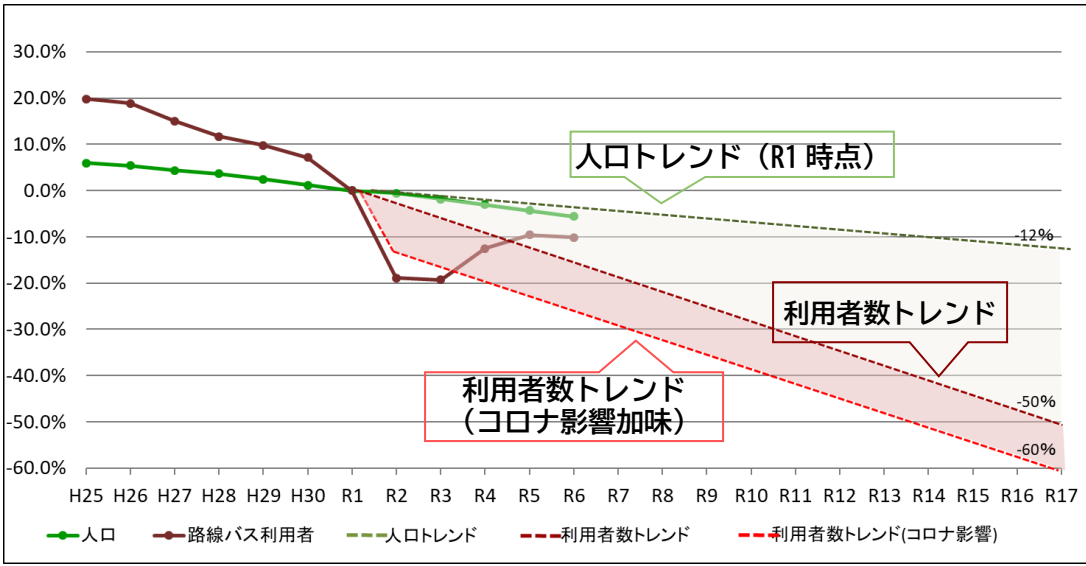


長崎市 R7 人口比較(※推計値は計画策定時)

(人)	推計値	実績値
全体	394,707	387,756
年少人口	42,404	41,347
生産年齢人口	214,022	211,100
高齢人口	138,281	135,309

(2)公共交通の利用状況

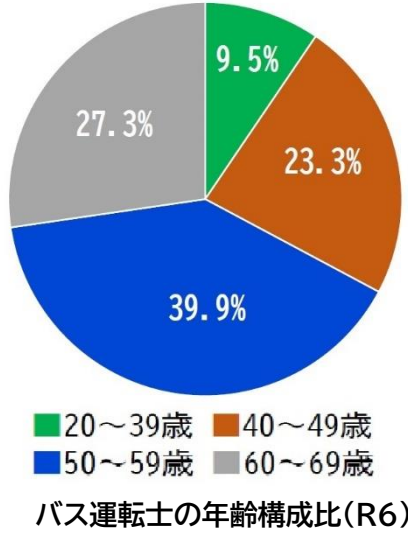
- ・公共交通に係る将来シミュレーションで予測された利用者数減少トレンドと比較すると、実際の利用者数は改善傾向で推移している。



公共交通に係る将来シミュレーション(点線)と実績値(実線)

(3)事業者の経営環境

- ・燃料費の高騰や、車両設備費など、経費が増加している。
 <燃料費の単価>
 令和元年 97.3 円/ℓ → 令和 5 年 118.4 円/ℓ
- ・コロナ禍に設備投資が行えなかったため、車両更新費用の増加が見込まれる。
- ・2024 年の労働基準法改正に伴い、運転士不足が深刻化している。
- ・年齢構成の偏りにより、60 歳以上の運転士の大量退職の可能性が高まっている。



バス運転士の年齢構成比(R6)

3 計画改定の視点(案)

現計画の考え方を基本的に踏襲しつつ、次の視点を新たに盛り込み、目指す姿と取り組みの方向性を明確化する。

(1)公共交通路線網を維持するための担い手の確保

公共交通路線網を維持するための担い手である運転士について、バス運転士に限った場合でも、年齢構成は偏っており、30 歳代以下が約 10%であるのに対し、60 歳以上が約 27%であり、今後5年間で 60 歳代以上の運転士の大量退職により、将来の担い手不足が深刻化することが懸念される。

また、国において、運転士の労働環境改善を目的とした法整備が進められ、労働条件の向上という点で大きく前進したが、その副次的な影響として、令和6年度には、運転士不足を理由とした大幅な減便や路線廃止が行われ、今後も同様な状況が繰り返される可能性が高い。

このような状況を踏まえ、幹線路線をはじめ、公共交通路線網を安定的に維持するためには、運転士確保は喫緊の課題であるため、現計画の取り組みを一層強化する。

(2)地域の共助による移動手段の確保

運転士不足を背景に、主に利用者が少ない区間を対象として路線バスの減便や路線廃止が進んでおり、このような区間では、コミュニティバスや乗合タクシーなどの代替手段も、同様に運転士が確保できない可能性が高く、移動手段の確保が難しい状況にある。

このような中、国において、令和6年度に「交通空白解消本部」を設置し、地域住民の「足」を確保する施策を強化し、地域資源を活かした共助の仕組みづくりを推進している。

これを踏まえ、今後、地域の共助による移動手段の確保は必要不可欠であるため、地域との協働を推進し、現計画の取り組みを一層強化する。

(3)主要バス停の待合環境の改善

減便や路線廃止等により、公共交通の利便性が低下する中、公共交通利用者を維持していくためには、利用者が快適に安心して利用できる環境整備が必要である。

また、今回の計画改定のため実施した市民アンケートにおいても、バス停の上屋やベンチの設置を望む声は多く、待合環境の改善は、公共交通の利用促進の観点からも重要だと考えている。

そのため、高齢者や障害者をはじめ、誰もが快適に利用できる環境整備を推進し、主要バス停の待合環境の整備を計画的に進めていくため、現計画の取り組みを一層強化する。

(4)まちづくり・観光による移動需要の取り込み

人口減少の進展により、公共交通の利用者数の減少は避けられない中、市民や観光客などの新たな移動需要を積極的に取り込み、公共交通の維持・活性化につなげていく必要がある。

実際に、令和6年10月のスタジアムシティの開業に伴い、最寄りのバス停、電停の利用者数が増加していることから、今後予定されている長崎駅の再開発等まちづくりの施策により生まれる、移動需要の増加に合わせ、公共交通の利用促進を図ることで新たな需要を獲得できると考えられる。

そのため、まちづくりや観光振興による新たな移動需要を公共交通の利用促進につなげ、公共交通の持続可能性を高めるため、現計画の取り組みを一層強化する。

4 計画改定の流れ

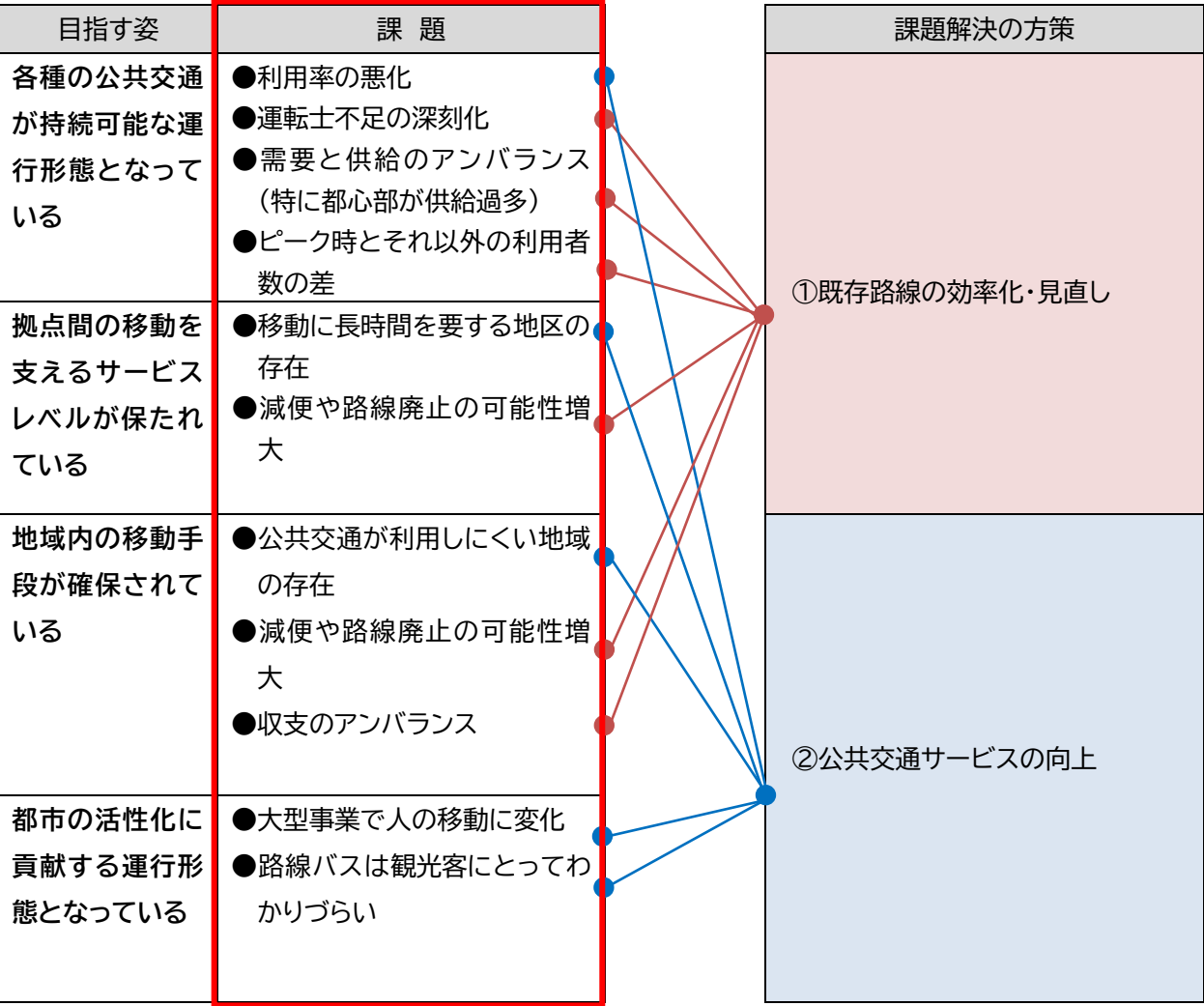
- 令和7年8月 公共交通活性化協議会(計画骨子案への意見聴取)
- 令和7年10月まで 改定計画の素案作成、関係者からの意見聴取
- 令和7年11月 公共交通活性化協議会(素案への意見聴取)
- 令和7年11月～12月 素案の地域説明会、パブリックコメント
- 令和8年1月 パブリックコメントへの回答
- 令和8年2月 公共交通活性化協議会(改正案の意見聴取)
- 令和8年3月 改定計画の国への報告、公表

(参考)現計画の記載内容

○これからの公共交通が目指す姿(P79)

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
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ものであり、公共交通は連携を支えられるサービスレベルで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
生活地区内での暮らしを支え、都心部や地域拠点のサービスを受けるための、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	都市の活性化等に貢献する公共交通となっている
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への対応や、世界的にも求められている低炭素社会の実現に貢献できる公共交通でなければなりません。	

○目指す姿の実現に向けた取り組みの方向性に対応策(P81)



前回協議会(令和 7 年 3 月 14 日)の振り返り

(1)主な意見と事務局の考え方

委員からの意見	事務局の考え方
長崎自動車 ・問 3)①利用する機会(回数)は増えているかの設問で、増えていると回答した方が多いとあるが、事業者としては利用機会が減っていると感じている。 ・各設問ごとに地区別、年齢別でのクロス集計はしっかり分析を行ってほしい。	事務局 ・同様の見解を持っている。今回、高校生世代の方からの回答が多く、このような結果になったのではないかと考えており、バイアスを取る方法があるかなど見せ方として検討する。 ・アンケート調査のクロス集計も併せて、IC データの分析を実施しながら、様々な視点から分析していく →アンケート結果を長崎市の人口構成比となるように補正をかけ、分析を行ったところ大きく傾向の変化はなかった。 ・さらに、人流データおよび交通系ICカードデータの分析も踏まえ、整理したいと考えている。(別紙参照)
長崎県交通局 ・問 1)④公共交通を利用する主な目的で幅広い世代から買い物が一番多い回答となっている。利用頻度については、通勤や通学など世代によっては変わってくるかと思うので、クロス集計を併せて行ってほしい ・問 3)①利用する機会(回数)は増えているかの設問で、コロナ前との比較して、ライフスタイルの変化による増減はあると思っている。便数が少ないと心痛いご意見が多かったが、アンケート結果は、利用実態から見えてこない意見もあり、それらも踏まえ運行便数等の検討していけたらと思っている。	事務局 ・年齢別、地域別については資料1-2でまとめており、併せて参考にさせていただきたい。
長崎電軌軌道 ・運行本数への不満は出ているが、事業者として運行状況の配信や待合所の改善等でサービスの向上を実施し補っていかうとしている。事業者として、便数が少ないと感じている利用者がどの時間帯にどこにいたいのかという分析を行えないか。	事務局 ・アンケートでは、時間帯ごとに把握できないが、求める便数と実際の運行便数との乖離は把握できるので、その視点をもって集計してみたい

長崎保健環境自治連合会 ・高齢人口の回収数が少ない結果となっており、老年人口の回答が人口構成比に近い回答数あれば、よりよいアンケート結果になっていたのではないかと感じる。	事務局 ・老年人口についても、最低限の精度を確保するための数は集まっている。高齢者を数で集計するのではなく、高齢者の傾向を考えて分析も行えるので、世代間での意見の調整を行ってみたい →アンケート結果を長崎市の人口構成比となるように補正をかけ、分析を行ったところ大きく傾向の変化はなかった。(別紙参照) ・さらに、人流データおよび交通系ICカードデータの分析も踏まえ、整理したいと考えている。(別紙参照)
長崎運輸支局 ・問 3)①利用する機会が便利になった理由として、「運行状況などが調べやすくなった」と上げてるが、バスロケーションシステムの影響はかなり大きいと感じており、長崎市も積極的にアピールをしているのか。	・広報ながさき等で周知を行っており、今後も機会を見て、積極的に周知を行っていききたいと思う。
長崎バス労働組合 ・問 2)公共交通に対するイメージとして、便数が少ないは運転士不足で便数が減っているので致し方ないと思っている。運賃は他都市と比較しても安いイメージだと感じている。 ・問 6)路線維持ができなくなった地域は高齢化が進んでいる地域だと考えているが、路線廃止後の手段として「自分の車に他人を乗せて送迎すること」は敷居が高く、他の手段を検討していくべきでは。	事務局 ・運賃については、長崎市が実施している市民向けの出前講座などで運賃の安さをアピールしている。 ・何か画一的な考えで進めているわけではなく、地域や交通事業者の意見も聴きながら慎重に検討しようと考えている。
公安委員会 ・警察という立場では交通事故の防止が重要になるが、交通機関の車内事故の件数も減少しており、運転士が優しくなったと感じている。高齢者の自主返納を推進していくために、買物や病院にいくときに、どの時間帯で必要なのか等もうまくダイヤへ反映し、高齢者にも寄り添った計画になってもらえればと感じている。	事務局 ・いまのご意見の視点も含めて検討していきたい。

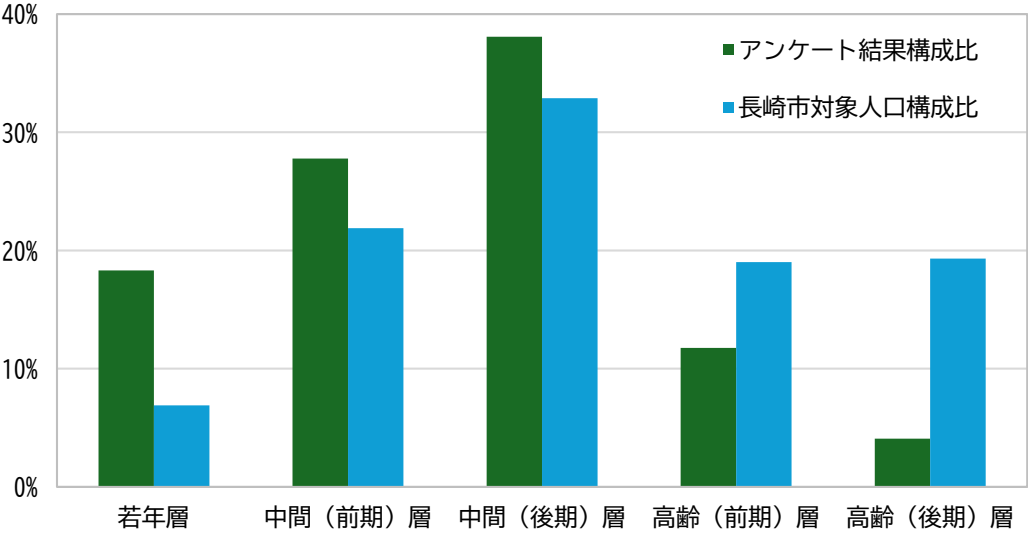
(2)アンケート結果の補正について

『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』において、増えていると回答した方が多いとあるが、事業者としては利用機会が減っていると感じている。』

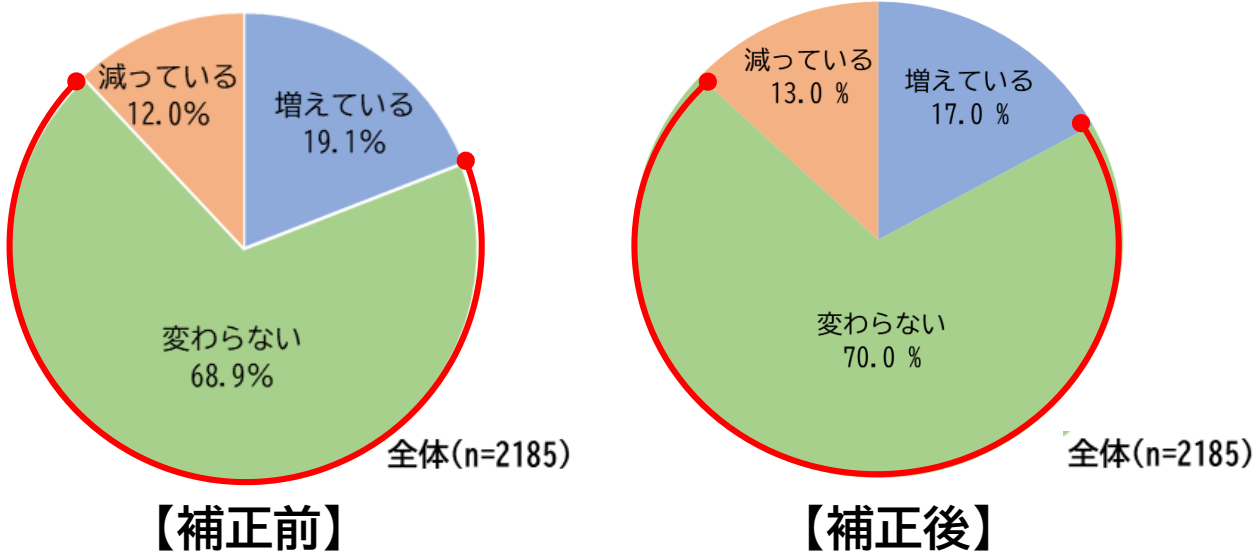
●アンケートの補正方法

アンケート分析に用いた年齢5区分を用いて、長崎市の人口構成比となるように補正をかけて、再集計を行った。

区 分	年 齢	長崎市 対象人口 構成比	アンケート 結果構成比	アンケート 補正後
若年層	15～24歳	7%	18%	7%
中間(前期)層	25～44歳	22%	28%	22%
中間(後期)層	45～64歳	33%	38%	33%
高齢(前期)層	65～74歳	19%	12%	19%
高齢(後期)層	75～89歳	19%	4%	19%



●利用する機会(回数)が増加しているか



- 補正前後で大きく、傾向に変化はなかった。
- 今後、現在分析中である、人流データおよび交通系ICカードデータの分析も踏まえ、さらに整理したいと考えている。