

# 【概要版】長崎市地域公共交通計画(原案)

走 ソ 市 自 人  
ル ウ 民 家 口  
マイノ用減  
チ ウ 足 車 少  
ニ 交 ト ニ ニ  
ナ 通 ナ モ モ  
リ 機 リ 負 負  
タ 関 走 ケ ケ  
イ ガ リ ズ ズ  
続  
ケ  
ル





- I 長崎市地域公共交通計画とは
- II 長崎市地域公共交通計画(原案)
- III パブリック・コメントについて

# I 長崎市地域公共交通計画とは

# I 長崎市地域公共交通計画とは



## 1 計画の目的

法※に基づき、長崎市全体を見渡した公共交通サービスの維持・確保、住民の協力を含む関係者の連携を定めた「地域の望ましい地域公共交通サービスの姿」を明らかにする長崎市の地域公共交通のマスターplanとするため

※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

## 2 対象区域

長崎市全域

## 3 計画期間

令和8年度～令和12年度

## 4 計画の構成

第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

第2章 公共交通を取り巻く状況

第3章 上位計画等の整理

第4章 公共交通の現状

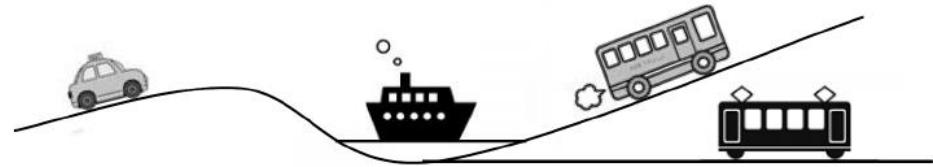
第5章 公共交通に関する調査分析

第6章 これまでの取組みと成果

第7章 これから公共交通に向けて

第8章 計画の推進

資料編



## II 長崎市地域公共交通計画(原案)

# II 長崎市地域公共交通計画(原案)



## 第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

- 1 目的
- 2 位置付け
- 3 対象区域
- 4 計画期間

## 第2章 公共交通を取り巻く状況

- 1 長崎市の現状
- 2 社会情勢等の状況

## 第3章 上位計画等の整理

- 1 長崎市第五次総合計画(後期基本計画)
- 2 長崎市都市計画マスタープラン
- 3 長崎市立地適正化計画
- 4 長崎まちづくりのグランドデザイン2050
- 5 関連計画

## 第4章 公共交通の現状

- 1 公共交通路線網
- 2 公共交通カバー率
- 3 公共交通の運賃と支出額
- 4 公共交通分担率
- 5 公共交通機関の利用状況
- 6 路線バスの待合環境
- 7 事業者の経営環境

## 第5章 公共交通に関する調査・分析

- 1 公共交通に関するアンケート調査
- 2 公共交通に係る現況分析
- 3 公共交通に係る将来シミュレーション
- 4 公共交通の需要と供給の関係

## 第6章 これまでの取組みと成果

- 1 前計画の目標
- 2 前計画に基づく取組みの評価
- 3 前計画策定からこれまでの状況変化

## 第7章 これからの公共交通に向けて

- 1 これからの公共交通が目指す姿
- 2 目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策
- 3 成果指標の設定
- 4 展開施策

## 第8章 計画の推進

- 1 計画の検証・評価
- 2 地域公共交通利便増進実施計画の策定

※この概要版は、本編の目次構成や項目名称を一部修正・変更し、特に必要な内容をまとめており、目次と資料の番号が合っていない部分がございます。



## 1 長崎市の公共交通の現状は？

- 長崎市の公共交通は、徒歩圏内に停留所がある人口割合(徒歩圏人口カバー率)は77%で、全国平均の41%を大きく上回り、他都市と比較して非常に充実しています。
- 路線バスの運賃は九州平均の8割程度、路面電車の運賃は全国平均の7割程度と、比較的安くなっています。
- 1世帯あたりのバス代・タクシ一代の支出額は、全国でも上位に位置しています。
- 長崎市民の公共交通機関への依存度が高いと言え、その役割はますます重要となっています。

表1 長崎市と全国平均の公共交通指標比較（本編P25、P28ページ参照）

項目	長崎市	全国平均
公共交通路線の徒歩圏人口カバー率※1	77%	41%
バスの1キロあたりの賃率※2	32.5円/km	47.5円/km (九州平均)
路面電車の初乗り運賃	150円	207円
都市別1世帯あたりのバス代支出額	9,585円	2,756円
都市別1世帯あたりのタクシ一代支出額	11,388円	4,405円

※徒歩圏人口カバー率…バス停や鉄道・電停駅から一定範囲内(鉄道駅:800m以内、バス停:300m以内)に居住する人口の割合  
※バスの1キロあたりの賃率…1キロ当たりの基準賃率となり、バス料金の基礎値

出典:

徒歩圏人口カバー率: 交通事業者資料を基に作成

バスの1キロあたりの賃率、路面電車の初乗り運賃: 交通事業者資料、交通事業者HPを基に作成 6

都市別1世帯あたりのバス代支出額: R6家計調査結果を基に作成



## 2 長崎市の公共交通の今後は？

- 他都市と比べて充実している長崎市の公共交通ですが、人口減少等により、公共交通機関の利用者数は減少傾向にあり、交通事業者の収入が減少するとともに、路線廃止や運行便数の減少、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っています。

人口減少、自家用車の増加等

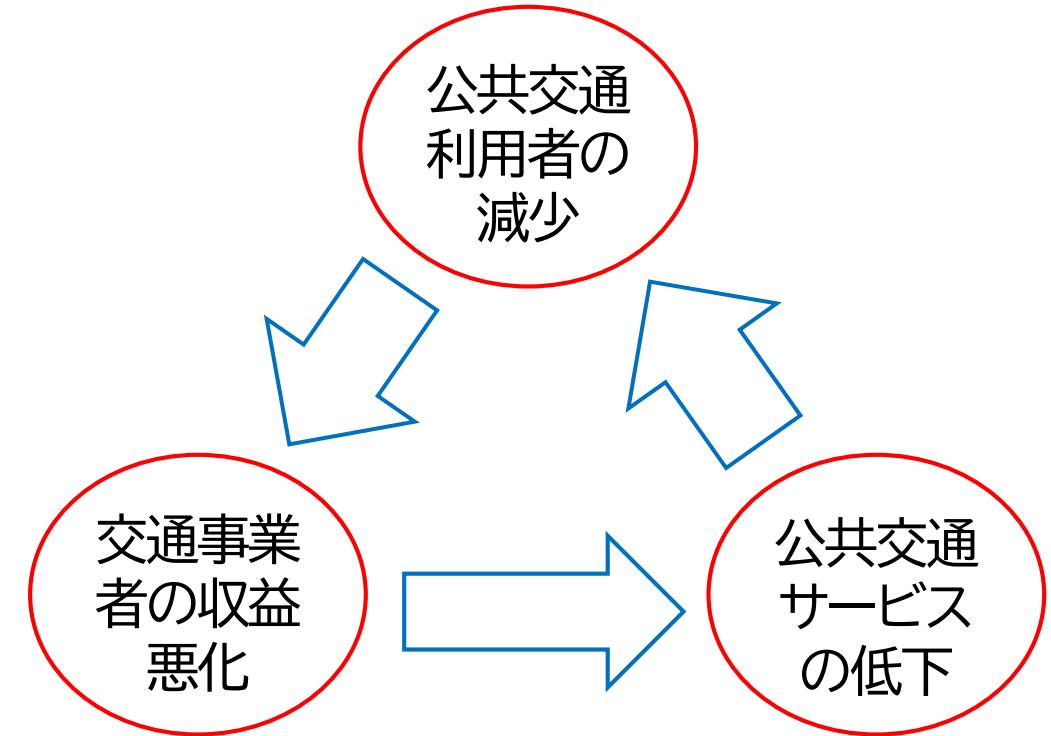


図1 負のスパイラル

## 3 策定の目的

- 前計画(令和3年度～令和7年度)の評価を行い、必要な改善を実施するとともに、社会経済情勢の変化や国の動き等も踏まえ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」(再構築)に向け、長崎市地域公共交通計画(令和8年度～令和12年度)を策定します。

# II 長崎市地域公共交通計画(原案)



## 第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

- 1 目的
- 2 位置付け
- 3 対象区域
- 4 計画期間

## 第2章 公共交通を取り巻く状況

- 1 長崎市の現状
- 2 社会情勢等の状況

## 第3章 上位計画等の整理

- 1 長崎市第五次総合計画(後期基本計画)
- 2 長崎市都市計画マスターplan
- 3 長崎市立地適正化計画
- 4 長崎まちづくりのグランドデザイン2050
- 5 関連計画

## 第4章 公共交通の現状

- 1 公共交通路線網
- 2 公共交通カバー率
- 3 公共交通の運賃と支出額
- 4 公共交通分担率
- 5 公共交通機関の利用状況
- 6 路線バスの待合環境
- 7 事業者の経営環境

## 第5章 公共交通に関する調査・分析

- 1 公共交通に関するアンケート調査
- 2 公共交通に係る現況分析
- 3 公共交通に係る将来シミュレーション
- 4 公共交通の需要と供給の関係

## 第6章 これまでの取組みと成果

- 1 前計画の目標
- 2 前計画に基づく取組みの評価
- 3 前計画策定からこれまでの状況変化

## 第7章 これからの公共交通に向けて

- 1 これからの公共交通が目指す姿
- 2 目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策
- 3 成果指標の設定
- 4 展開施策

## 第8章 計画の推進

- 1 計画の検証・評価
- 2 地域公共交通利便増進実施計画の策定

※この概要版は、本編の目次構成や項目名称を一部修正・変更し、特に必要な内容をまとめており、目次と資料の番号が合っていない部分がございます。



### 1 人口（本編P12ページ参照）

- 長崎市の総人口は、昭和60年をピークに、年々減少しています。
- 令和2年と令和17年の人口を比較すると、約16%の減少が見込まれています。

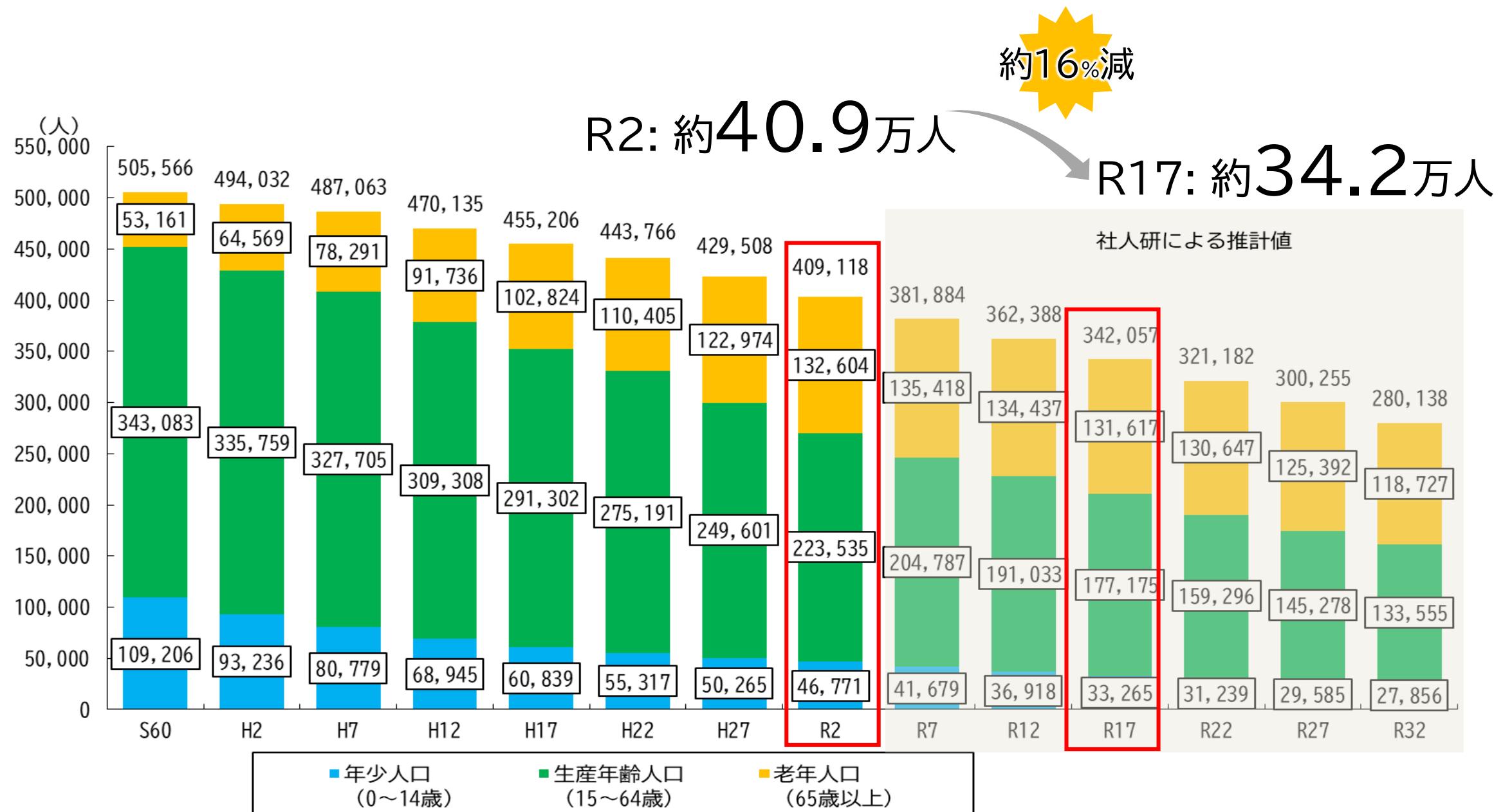


図2 人口の推移

出典：長崎市統計データ、国立社会保障人口問題研究所将来推計人口(R5.3推計)を基に算出



### 2 産業別の労働環境（本編P16ページ参照）

- 長崎市の就業者数は年々減少傾向にあり、全産業で人手不足が深刻化しています。
- 特にバス、タクシーの運転士は、全産業と比較して年間所得額が低く、その上年間労働時間も長いことが要因の一つだと考えられます。

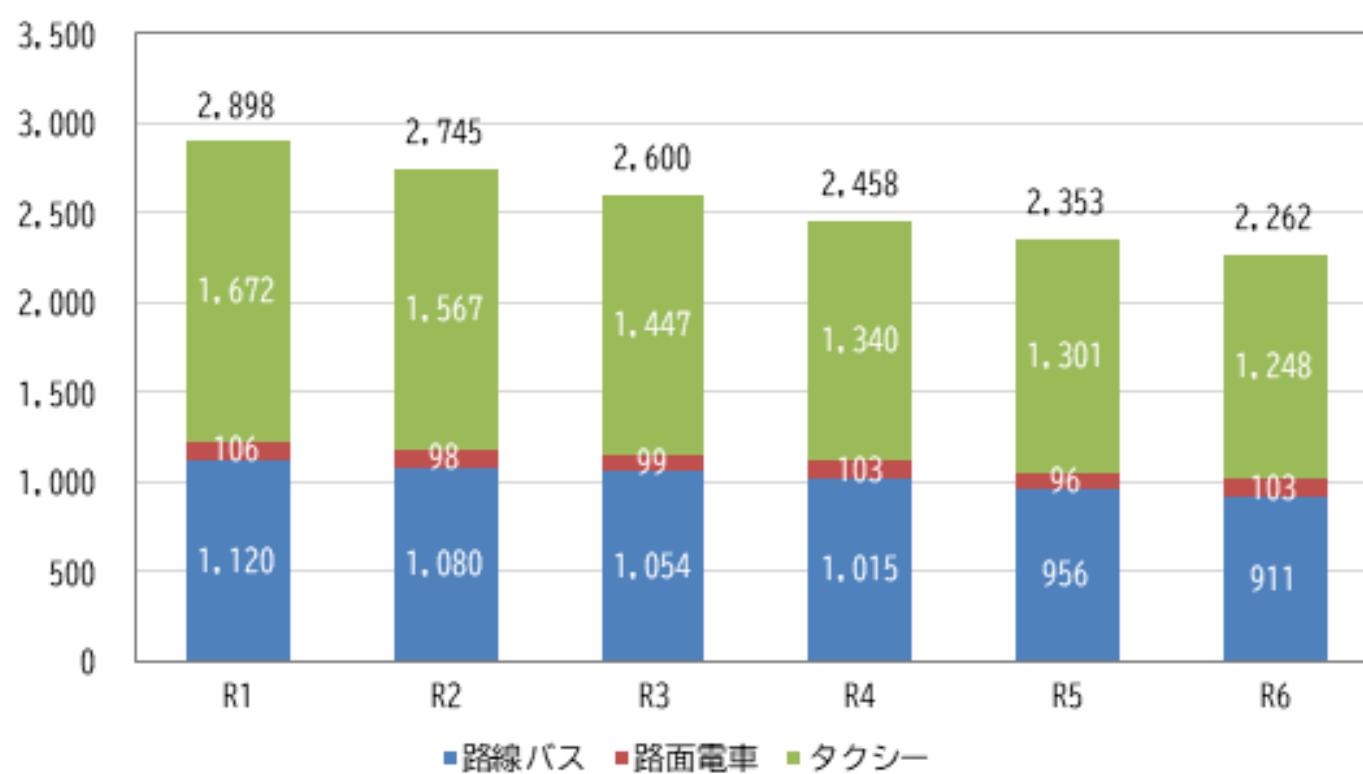


図3 長崎市の交通機関別運転士数の推移

出典:交通事業者資料

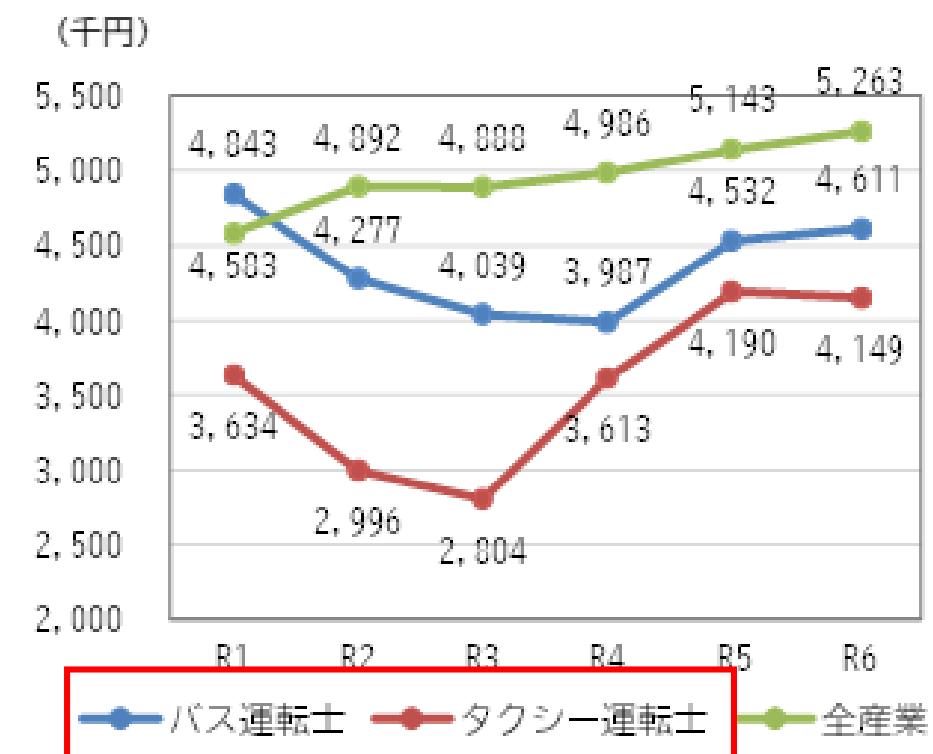


図4 年間所得額の推移

出典:賃金構造基本統計調査  
(厚生労働省)を基に作成

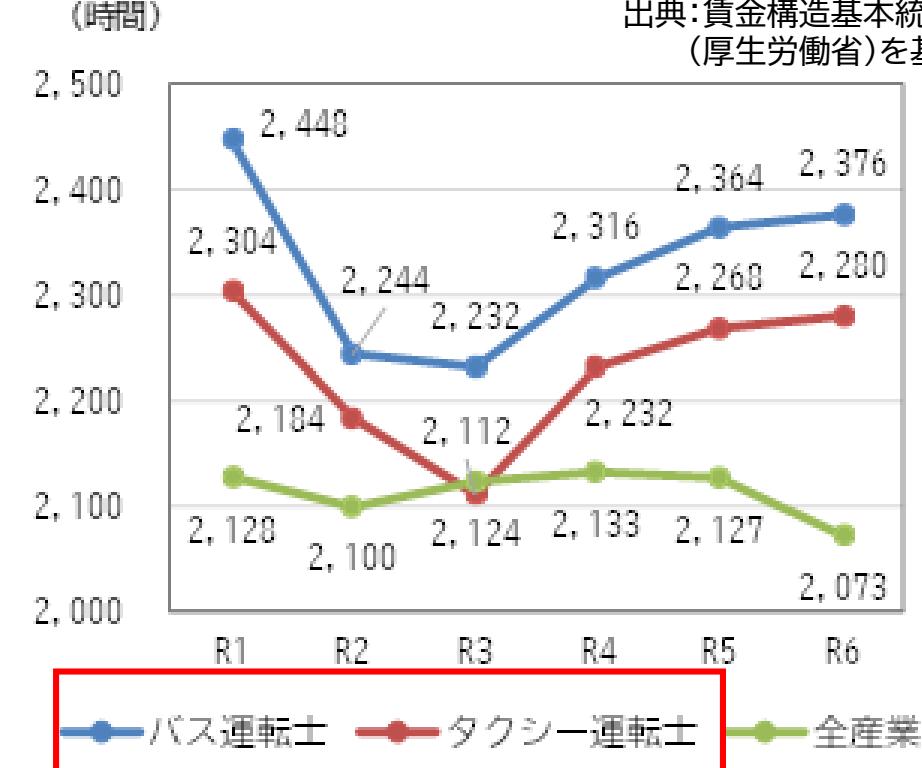


図5 年間労働時間の推移

出典:賃金構造基本統計調査  
(厚生労働省)を基に作成

## II 長崎市地域公共交通計画(原案)



### 第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

- 1 目的
- 2 位置付け
- 3 対象区域
- 4 計画期間

### 第2章 公共交通を取り巻く状況

- 1 長崎市の現状
- 2 社会情勢等の状況

### 第3章 上位計画等の整理

- 1 長崎市第五次総合計画(後期基本計画)
- 2 長崎市都市計画マスターplan
- 3 長崎市立地適正化計画
- 4 長崎まちづくりのグランドデザイン2050
- 5 関連計画

### 第4章 公共交通の現状

- 1 公共交通路線網
- 2 公共交通カバー率
- 3 公共交通の運賃と支出額
- 4 公共交通分担率
- 5 公共交通機関の利用状況
- 6 路線バスの待合環境
- 7 事業者の経営環境

### 第5章 公共交通に関する調査・分析

- 1 公共交通に関するアンケート調査
- 2 公共交通に係る現況分析
- 3 公共交通に係る将来シミュレーション
- 4 公共交通の需要と供給の関係

### 第6章 これまでの取組みと成果

- 1 前計画の目標
- 2 前計画に基づく取組みの評価
- 3 前計画策定からこれまでの状況変化

### 第7章 これからの公共交通に向けて

- 1 これからの公共交通が目指す姿
- 2 目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策
- 3 成果指標の設定
- 4 展開施策

### 第8章 計画の推進

- 1 計画の検証・評価
- 2 地域公共交通利便増進実施計画の策定

※この概要版は、本編の目次構成や項目名称を一部修正・変更し、特に必要な内容をまとめており、目次と資料の番号が合っていない部分がございます。

# II 長崎市地域公共交通計画(原案)



## 第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

- 1 目的
- 2 位置付け
- 3 対象区域
- 4 計画期間

## 第2章 公共交通を取り巻く状況

- 1 長崎市の現状
- 2 社会情勢等の状況

## 第3章 上位計画等の整理

- 1 長崎市第五次総合計画(後期基本計画)
- 2 長崎市都市計画マスターplan
- 3 長崎市立地適正化計画
- 4 長崎まちづくりのグランドデザイン2050
- 5 関連計画

## 第4章 公共交通の現状

- 1 公共交通路線網
- 2 公共交通カバー率
- 3 公共交通の運賃と支出額
- 4 公共交通分担率
- 5 公共交通機関の利用状況
- 6 路線バスの待合環境
- 7 事業者の経営環境

## 第5章 公共交通に関する調査・分析

- 1 公共交通に関するアンケート調査
- 2 公共交通に係る現況分析
- 3 公共交通に係る将来シミュレーション
- 4 公共交通の需要と供給の関係

## 第6章 これまでの取組みと成果

- 1 前計画の目標
- 2 前計画に基づく取組みの評価
- 3 前計画策定からこれまでの状況変化

## 第7章 これからの公共交通に向けて

- 1 これからの公共交通が目指す姿
- 2 目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策
- 3 成果指標の設定
- 4 展開施策

## 第8章 計画の推進

- 1 計画の検証・評価
- 2 地域公共交通利便増進実施計画の策定

※この概要版は、本編の目次構成や項目名称を一部修正・変更し、特に必要な内容をまとめており、目次と資料の番号が合っていない部分がございます。



## 1 公共交通路線網（本編P24ページ参照）

- 長崎市では、「路線バス」、「路面電車」、「鉄道」、「コミュニティバス」、「乗合タクシー」、「船舶(離島航路)」で公共交通路線網が形成され、長崎市全体をカバーしています。

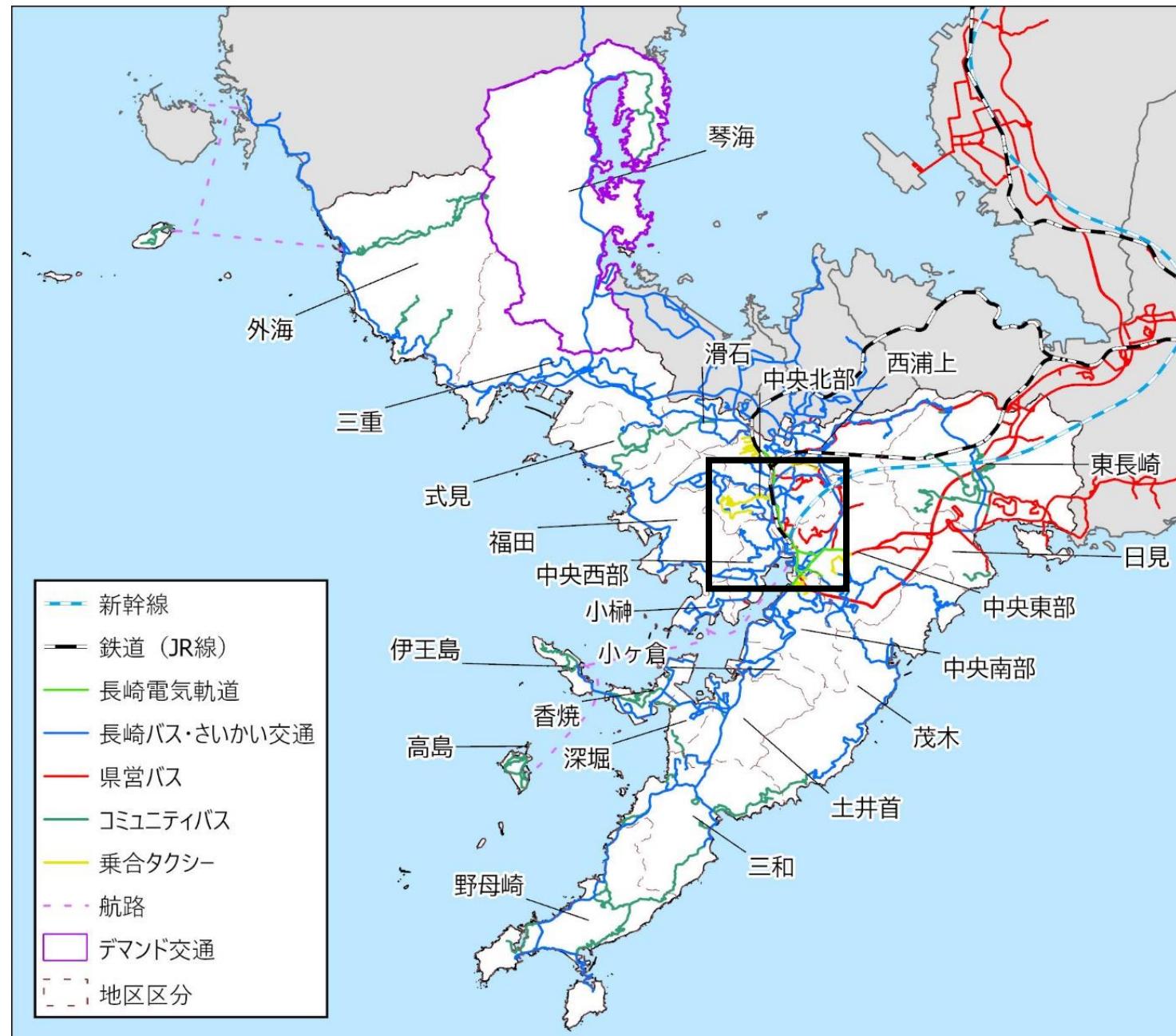


図6 長崎市の公共交通路線網



## 2 バス空白地域（本編P26～P27ページ参照）

- 長崎市では、徒歩圏人口カバー率とは別に、地形的制約などからバスの乗り入れがなされていない地域のうち、バス停の徒歩圏に斜面市街地の特性を加味しつつ、最低エリア面積など一定の基準を設け、独自に『バス空白地域』を抽出しています。
- バス路線の廃止等により今後、バス空白地域が拡大することが懸念されます。

表2 「バス空白地域」の定義

項目	抽出条件
①対象地域	・長崎市内
②バス停勢力圏との関係	・バス停から300m以遠 ・ただし、バス停周辺の平均勾配が10度（約17%）以上の地域は150m以遠
③住宅連坦の判断	・50mメッシュ（1マス0.25ha）区内の建物面積の割合が10%以上（建物3戸以上）
④最低エリア面積	・5ha以上（③に該当する50mメッシュ（0.25ha）が20個以上）

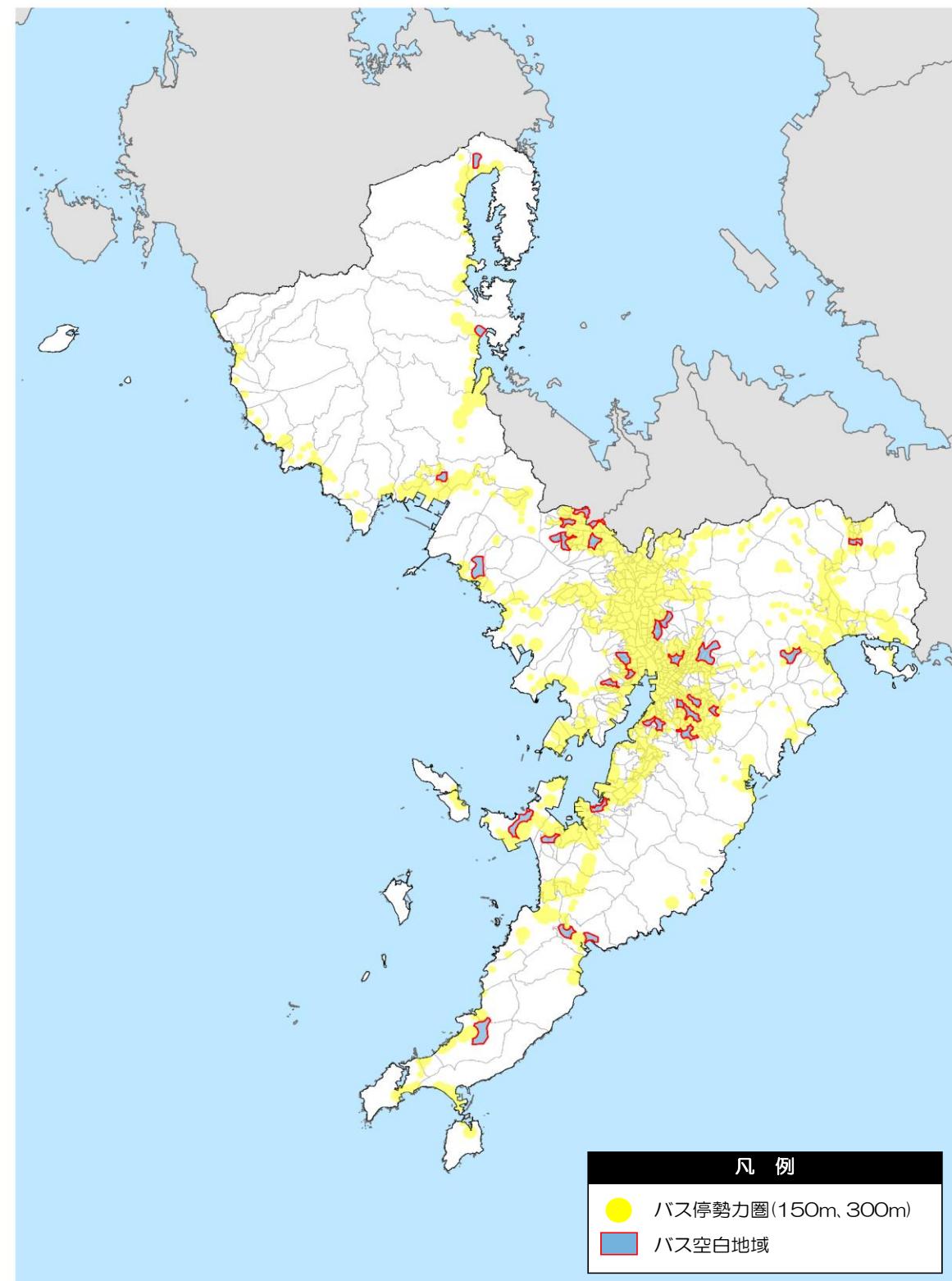


図7 バス空白地域の状況(令和6年時点)

出典：長崎市資料



## 3 公共交通機関の利用状況（本編P30ページ参照）

- 長崎市の公共交通機関の利用者数は、特に、路線バスやタクシーの利用者の減少が顕著で、コロナ禍による大幅な落ち込みからは回復しているものの、総人口の減少率を上回る減少が続いています。

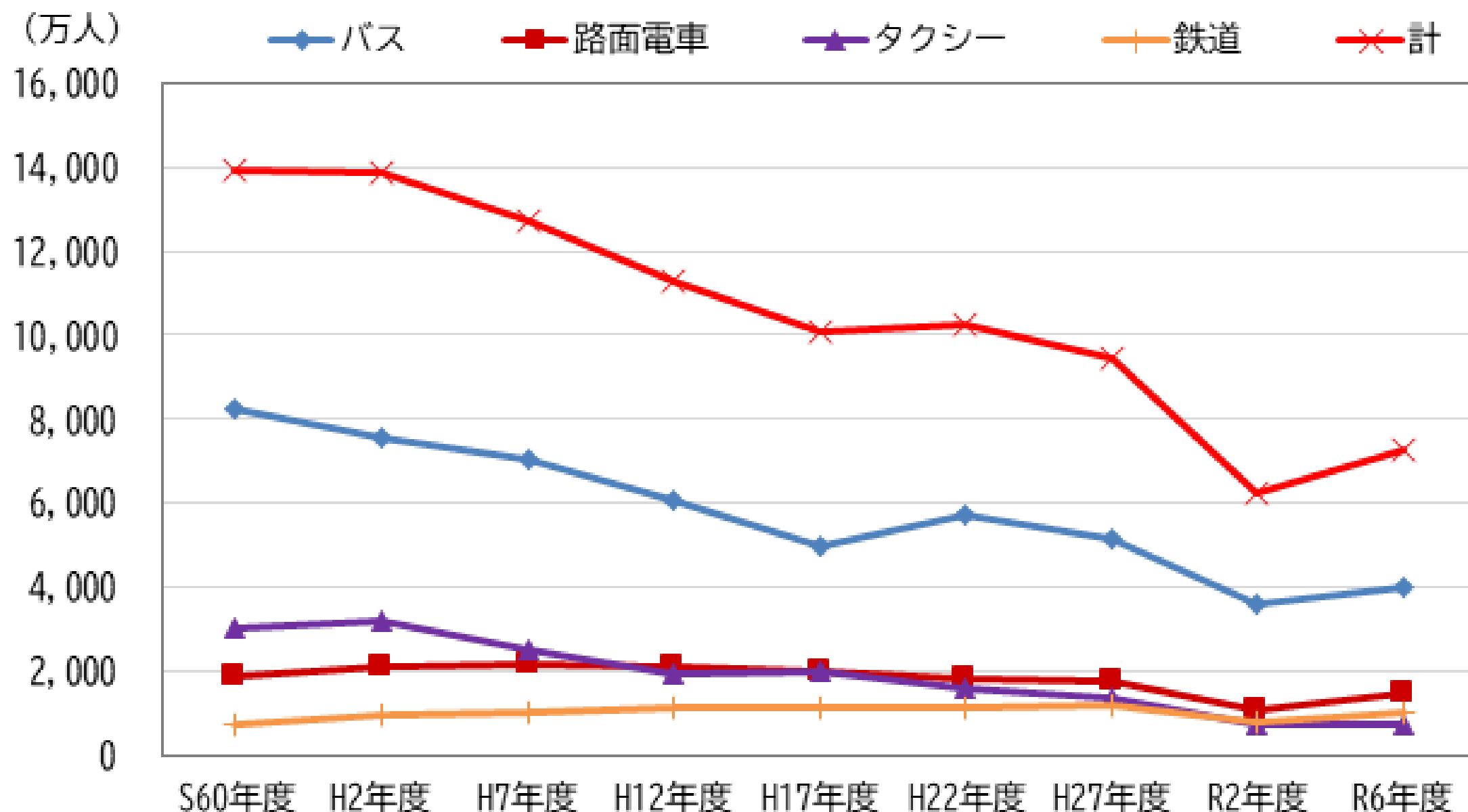


図8 長崎市人口と公共交通利用者数の増減率の推移

出典：長崎市統計データ



## 4 路線バスの待合環境（本編P47ページ参照）

- 長崎市内の路線バスの上下線あわせて約2,000か所のバス停のうち、乗車人数が100人/日以上のバス停215箇所を対象として、上屋やベンチの設置状況などを調査しました。
- 結果としては、上屋やベンチの設置がないバス停が約3割ありました。
- このうち、歩道幅員などから上屋整備の可能性があるバス停が約4割、ベンチの整備の可能性があるバス停は約6割という結果でした。

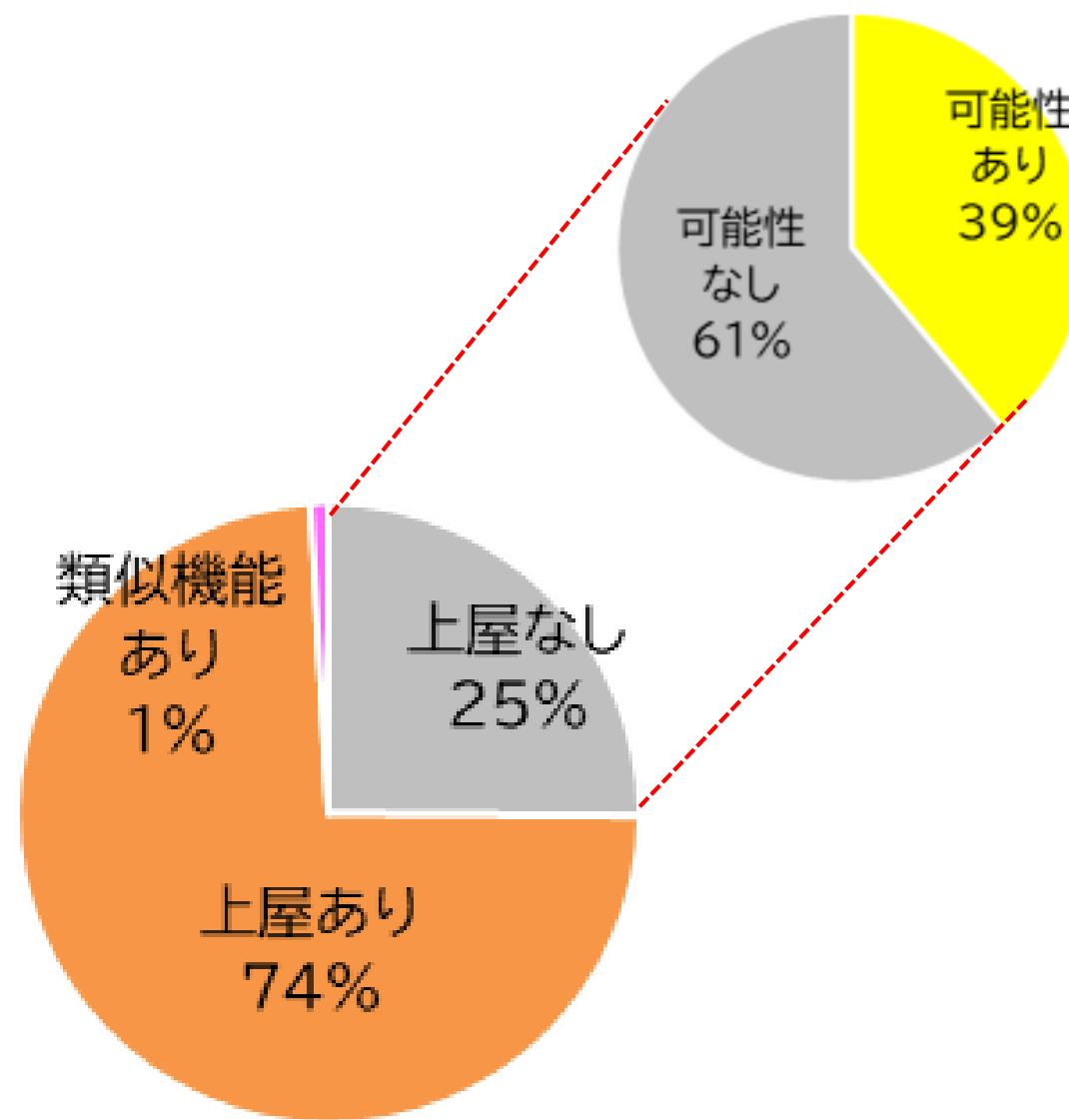


図9 上屋の設置状況(長崎市内)

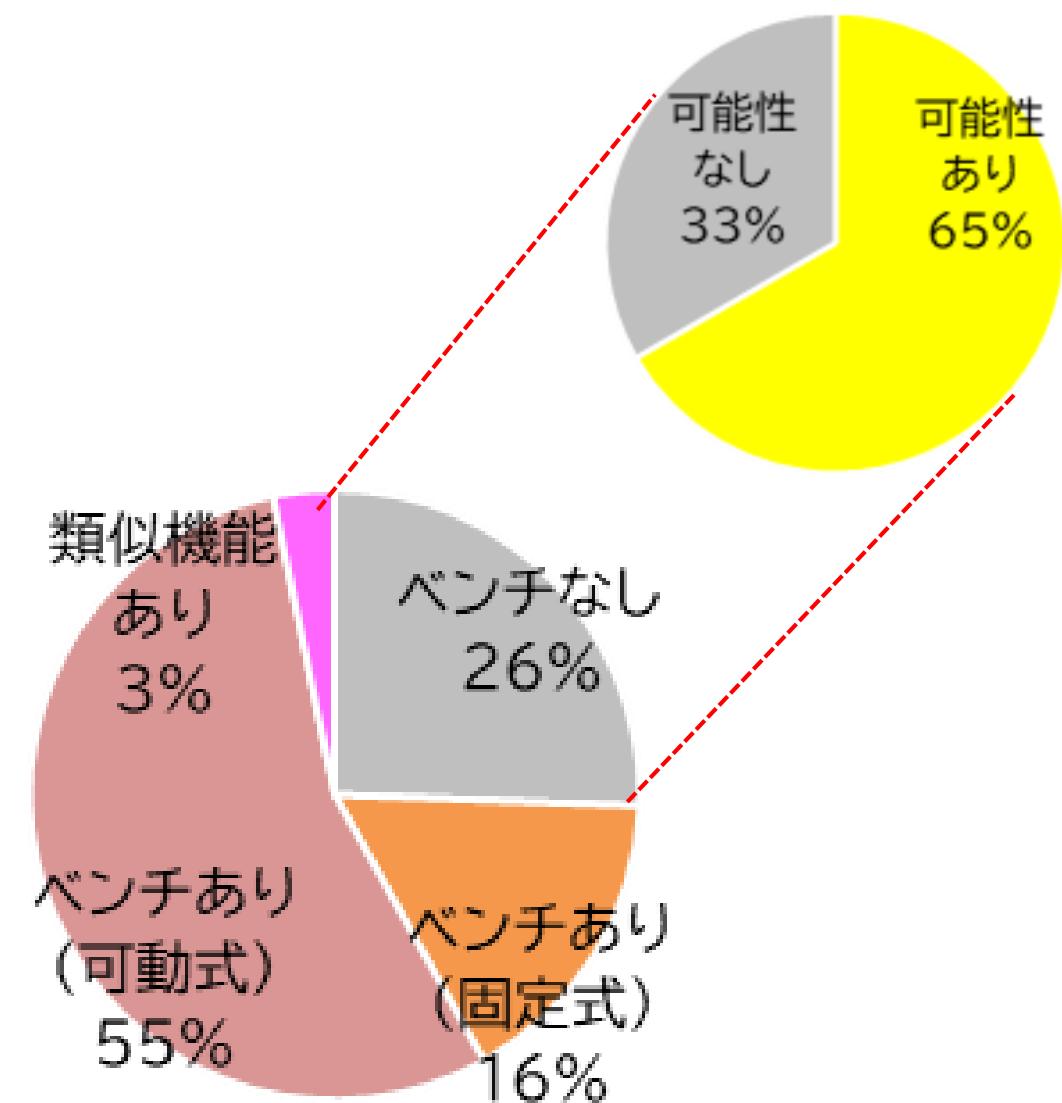


図10 ベンチの設置状況(長崎市内)

## II 長崎市地域公共交通計画(原案)



### 第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

- 1 目的
- 2 位置付け
- 3 対象区域
- 4 計画期間

### 第2章 公共交通を取り巻く状況

- 1 長崎市の現状
- 2 社会情勢等の状況

### 第3章 上位計画等の整理

- 1 長崎市第五次総合計画(後期基本計画)
- 2 長崎市都市計画マスタープラン
- 3 長崎市立地適正化計画
- 4 長崎まちづくりのグランドデザイン2050
- 5 関連計画

### 第4章 公共交通の現状

- 1 公共交通路線網
- 2 公共交通カバー率
- 3 公共交通の運賃と支出額
- 4 公共交通分担率
- 5 公共交通機関の利用状況
- 6 路線バスの待合環境
- 7 事業者の経営環境

### 第5章 公共交通に関する調査・分析

- 1 公共交通に関するアンケート調査
- 2 公共交通に係る現況分析
- 3 公共交通に係る将来シミュレーション
- 4 公共交通の需要と供給の関係

### 第6章 これまでの取組みと成果

- 1 前計画の目標
- 2 前計画に基づく取組みの評価
- 3 前計画策定からこれまでの状況変化

### 第7章 これからの公共交通に向けて

- 1 これからの公共交通が目指す姿
- 2 目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策
- 3 成果指標の設定
- 4 展開施策

### 第8章 計画の推進

- 1 計画の検証・評価
- 2 地域公共交通利便増進実施計画の策定

※この概要版は、本編の目次構成や項目名称を一部修正・変更し、特に必要な内容をまとめており、目次と資料の番号が合っていない部分がございます。

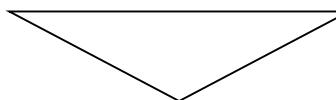


## 1 公共交通に係る現況分析（本編P56参照）

### （1）路線バスの時間帯別の運行便数と利用者数の関係

路線バスの時間帯別の運行便数と利用状況を分析した結果、以下のことが分かりました。

- 平日のピーク時(6～9時、16～19時)に利用者数の半数強が利用しています。
- 1日の平均は32.5人で、オフピーク時は輸送力に余裕があると考えられます。



時間帯による利用の隔たりを小さくすることで、ピーク時間帯の需要に対応できるよう確保している輸送資源(車両や運転士など)を縮減できる可能性があります。

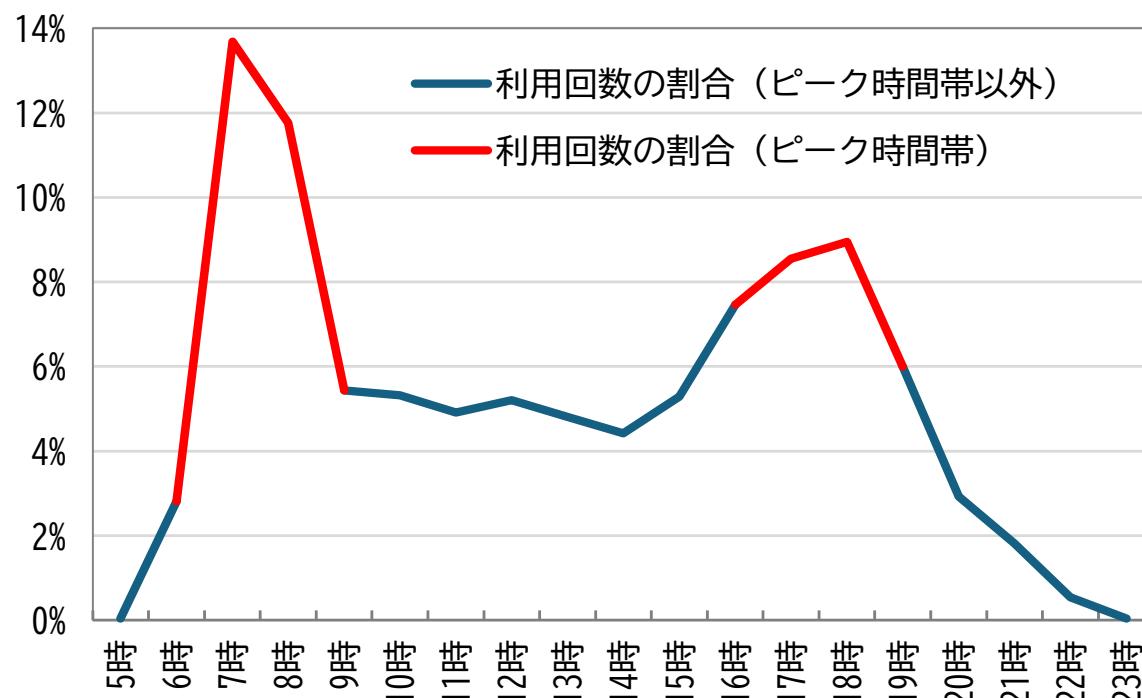


図12 時間帯別利用状況

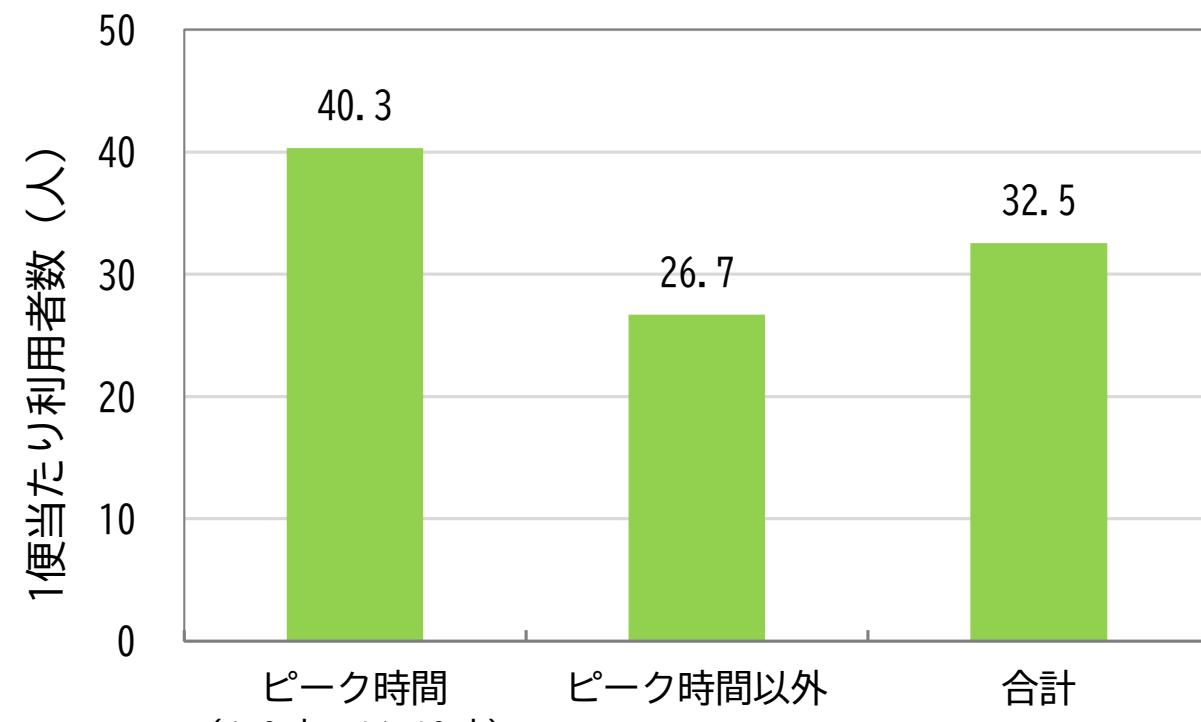
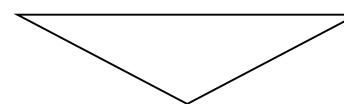


図13 時間帯別1便当たりの利用者数



## (2) 主要地点間の収支状況（本編P58参照）

- 収支バランスが良好(収支率が概ね1.0を上回る)なのは、主に土井首地区と西浦上地区周辺の幹線です。
- 一方で、中央部を結ぶ路線の一部では、路線の重複が多いことから、収支が悪いと考えられます。
- 収支バランスがとれていない(収支率が概ね0.5～1.0)のは、主に郊外部を結ぶ路線です。
- 収支バランスが悪い(概ね0.5を下回る)のは、主に西彼杵半島の西沿岸部や香焼と伊王島を結ぶ路線です。



- ・利用者が多いほど収支が概ね良くなり、周辺部に行くほど良くありません。
- ・一部地域では、路線が合流した先で、効率化の余地が多いといえます。



図14 主要地点間の収支状況(R6)

※路線バス(長崎バス、長崎県営バス)の運行便数及び利用者数を基に長崎市が独自推計



## 2 公共交通に係る将来シミュレーション（本編P63ページ参照）

- 令和6年を基準に長崎市の将来における人口と路線バス利用者数をシミュレーションした結果、以下のことがわかりました。
- 路線バス利用者数の減少率は、人口の減少率よりも高い割合で推移し、令和17 年の運賃収入は、現在と比較して人口減少率ベースで年間9 億円、利用者減少率ベースでは年間23 億円程度の減収が見込まれます。
- この減収分を運賃収入で補うためには、現在と比較して人口減少率ベースなら約2割程度、利用者減少率ベースなら約6割の運賃上昇が必要で、
- 運賃ではなく運行頻度で補う場合、現在30分に1本の路線ではそれぞれ約35分に1本、約45分に1本とする必要があります。

表3 ケース別運賃、運行頻度推計(例)

ケース		現在 (例)	R17
人口 減少率 ベース	運賃	180円	210円
	運行頻度	30分	35分
利用者 減少率 ベース	運賃	180円	280円
	運行頻度	30分	45分

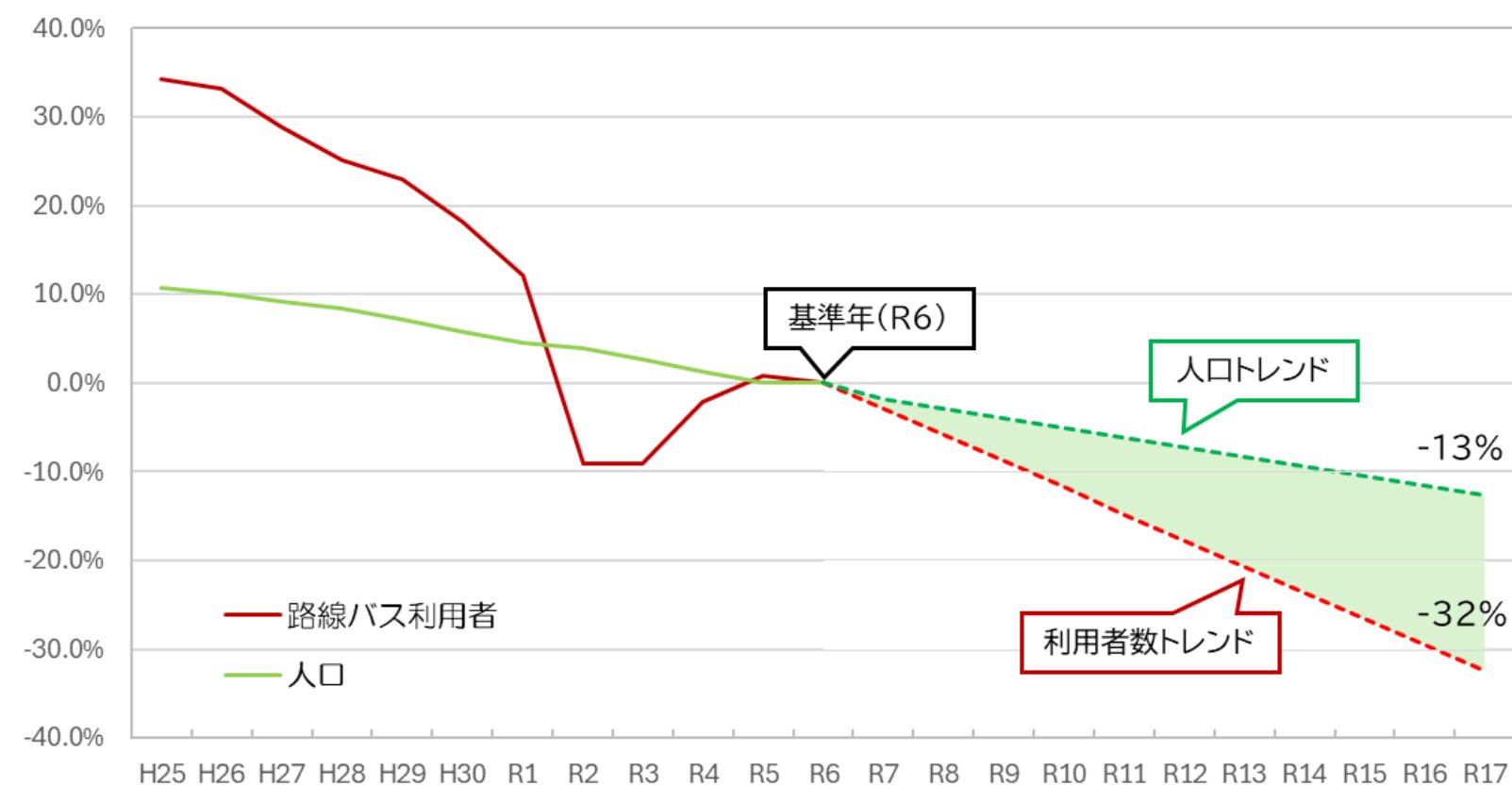


図15 長崎市の人団と路線バス利用者数の減少率の推移

※路線バス(長崎バス、長崎県営バス)の各社提供データおよび将来推計人口(R17)を基に長崎市が独自推計

## II 長崎市地域公共交通計画(原案)



### 第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

- 1 目的
- 2 位置付け
- 3 対象区域
- 4 計画期間

### 第2章 公共交通を取り巻く状況

- 1 長崎市の現状
- 2 社会情勢等の状況

### 第3章 上位計画等の整理

- 1 長崎市第五次総合計画(後期基本計画)
- 2 長崎市都市計画マスタープラン
- 3 長崎市立地適正化計画
- 4 長崎まちづくりのグランドデザイン2050
- 5 関連計画

### 第4章 公共交通の現状

- 1 公共交通路線網
- 2 公共交通カバー率
- 3 公共交通の運賃と支出額
- 4 公共交通分担率
- 5 公共交通機関の利用状況
- 6 路線バスの待合環境
- 7 事業者の経営環境

### 第5章 公共交通に関する調査・分析

- 1 公共交通に関するアンケート調査
- 2 公共交通に係る現況分析
- 3 公共交通に係る将来シミュレーション
- 4 公共交通の需要と供給の関係

### 第6章 これまでの取組みと成果

- 1 前計画の目標
- 2 前計画に基づく取組みの評価
- 3 前計画策定からこれまでの状況変化

### 第7章 これからの公共交通に向けて

- 1 これからの公共交通が目指す姿
- 2 目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策
- 3 成果指標の設定
- 4 展開施策

### 第8章 計画の推進

- 1 計画の検証・評価
- 2 地域公共交通利便増進実施計画の策定

※この概要版は、本編の目次構成や項目名称を一部修正・変更し、特に必要な内容をまとめており、目次と資料の番号が合っていない部分がございます。



## 1 前計画の展開施策と実施状況（本編P71ページ参照）

- 前計画では、地域公共交通の持続可能性向上に向けた具体的な方策として、「既存路線の効率化・見直し」と「公共交通サービスの向上」を設定し、21の施策を位置づけ実施してきました。

表4 展開施策の実施状況

方針	展開施策	実施状況
既存路線の効率化・見直し	施策1:人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定	実施
	施策2:競合路線(路線バス)における便数調整	実施
	施策3:「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成	実施
	施策4:需要に応じた輸送手段の選択	実施
	施策5:都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し	実施
	施策6:貨客混載輸送	着手済み(未実施)
	施策7:路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し	実施
	施策8:コミュニティ交通等の維持・確保	実施
	施策9:市補助路線でのトリガー方式の採用	実施
	施策10:小・中学校統廃合と連携したバス路線等の見直し	実施
	施策11:道路整備に合わせたバス路線等の延長	着手済み(未実施)
	施策12:貨客混載輸送(再掲)	着手済み(未実施)
公共交通サービスの向上	施策13:通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入	実施
	施策14:バス専用レーンの拡充	着手済み(未実施)
	施策15:主要な交通結節点の整備	実施
	施策16:パークアンドライド駐車場等の整備	着手済み(未実施)
	施策17:車両等のバリアフリー化	実施
	施策18:先進的なICT技術の積極的な導入	実施
	施策19:新たな料金体系の設定	実施
	施策20:時間ごと利用の平準化	実施
	施策21:観光需要に応じたバス路線等の開設・延長	実施
	施策22:バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充	実施



## 2 前計画期間における主な取組み（本編P74～P76ページ参照）

### (1) 既存路線の効率化・見直し

#### ア 共同経営計画による路線バスの効率化

- 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しました。
- 東長崎・日見地区、滑石地区、本原地区、矢の平地区、立山（目覚町）地区、立神地区の競合区間の解消により約47人の運転士や約38台の車両を削減し、年間約6億円の収支改善が図られています。

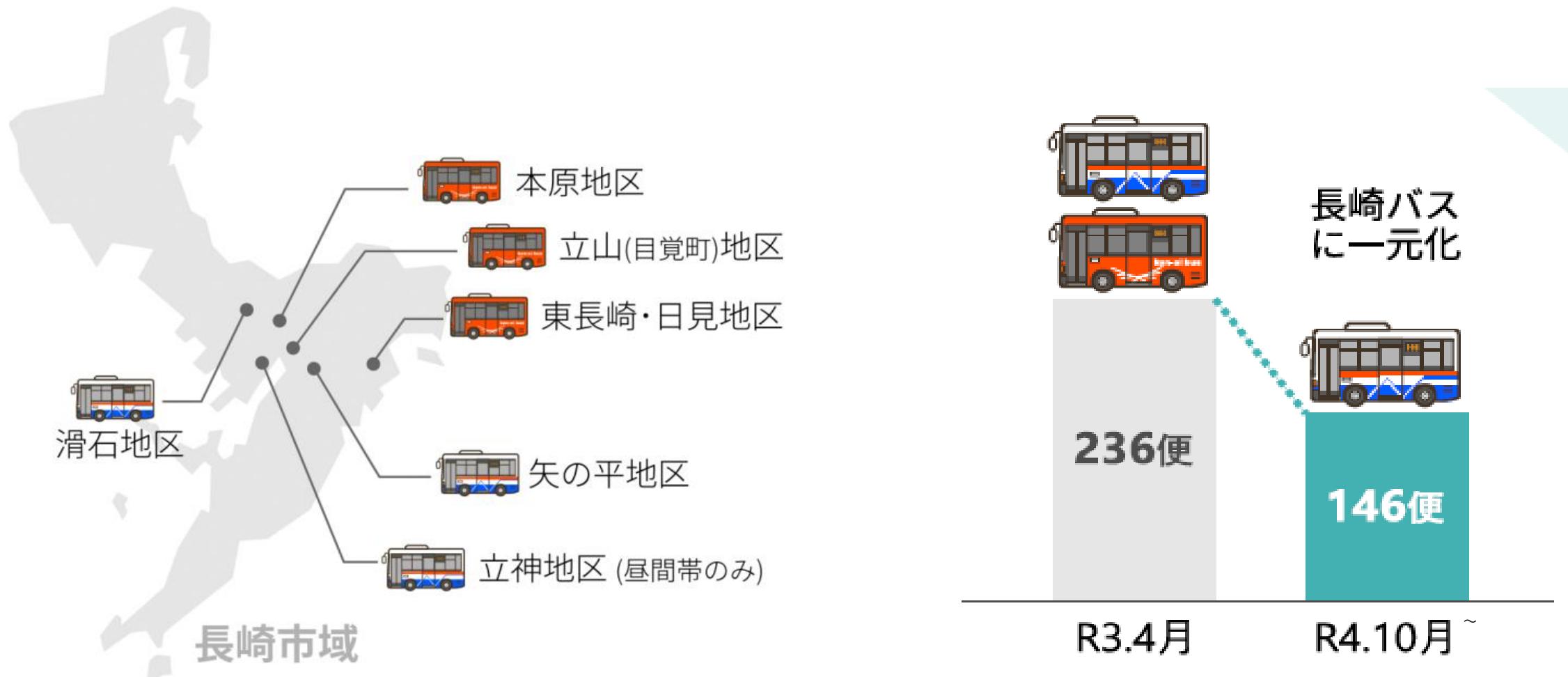


図16 共同経営計画実施状況

出典：交通事業者資料

出典：交通事業者資料



## イ コミュニティバス・デマンド交通の見直し

- 路線バスの廃止や利用者のニーズに合わせて、コミュニティバス東部線・デマンド交通（琴海地区）の運行、野母崎線の延伸、伊王島線の延伸など需要に応じた運行形態への見直しを行いました。

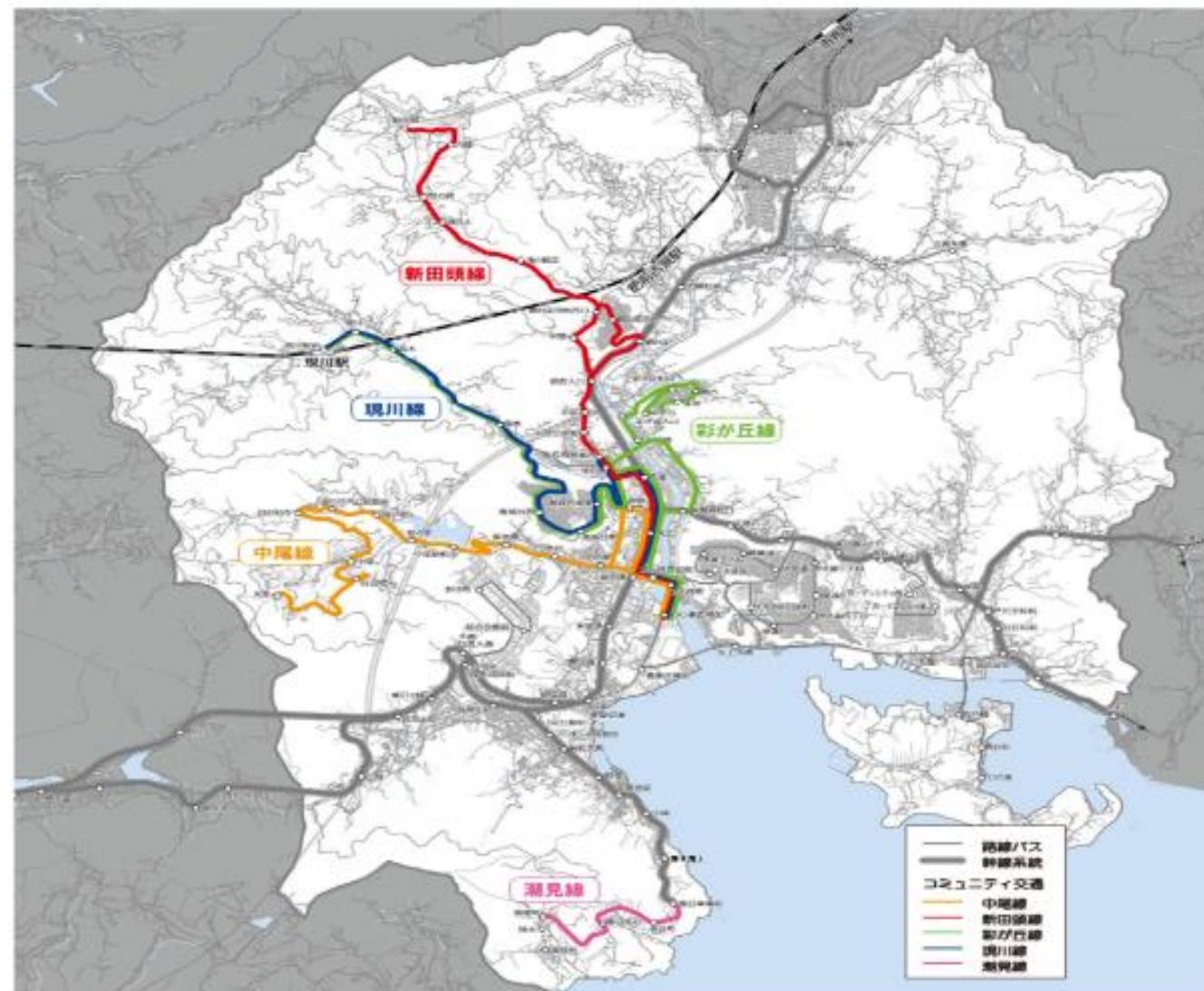


図17 コミュニティバス東部線の路線図

出典：長崎市公共交通利便増進実施計画(東部地区)



## (2) 公共交通サービスの向上

### ア 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

- 主要バス停・電停でのスマートバス停やバスロケーションシステム等の設置を行いました。
- 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)



スマートバス停



## イ 観光需要に応じた公共交通の利用促進

- 観光需要に応じて、まちなか周遊バスや観光ルートバスの整備を行いました。また、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合わせ、運行ルートを見直しました。
- 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へ変更。
- 長崎スタジアムシティ開業に合わせ、利用者が来場しやすいルートへ変更。

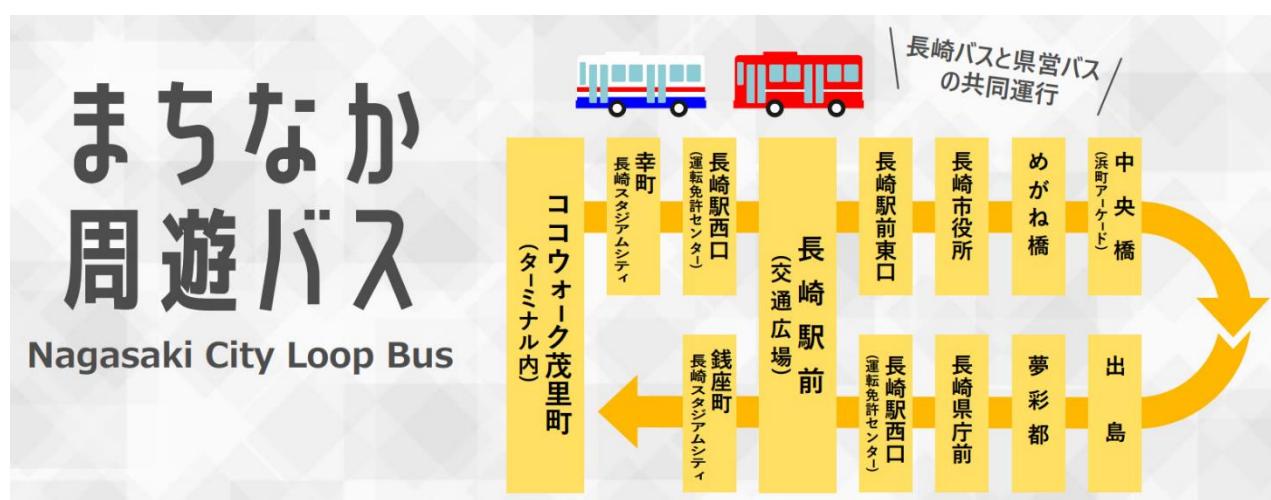


図18 まちなか周遊バスルート図

出典:交通事業者資料



図19 ながさき観光ルートバスパンフレット

出典:交通事業者資料

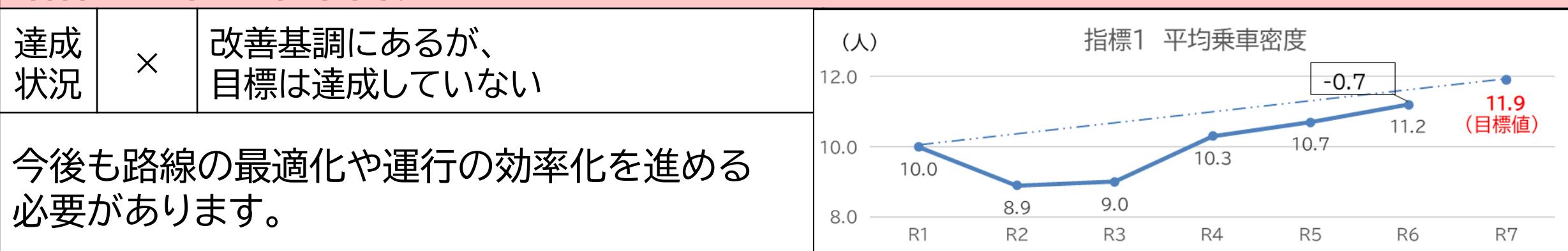


## 3 目標の達成状況（本編P78ページ参照）

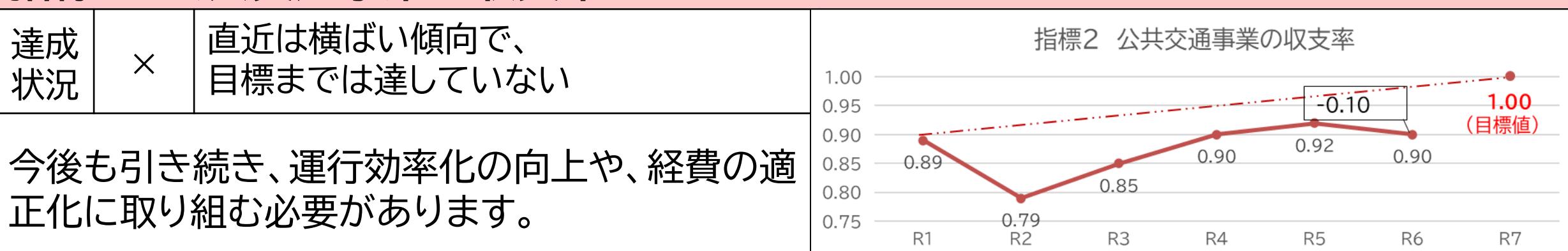
### （1）既存路線の効率化・見直し

#### 指標ア 平均乗車密度

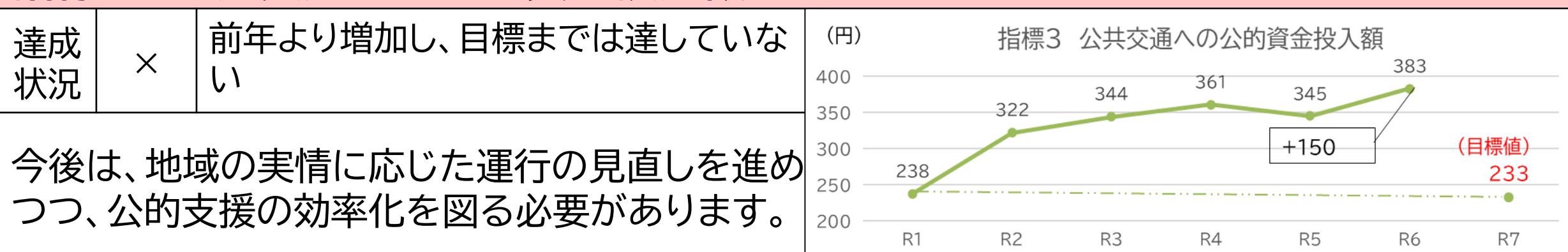
注)平均乗車密度:起点から終点までの平均乗車人数



#### 指標イ 公共交通事業の収支率



#### 指標ウ 公共交通への公的資金投入額

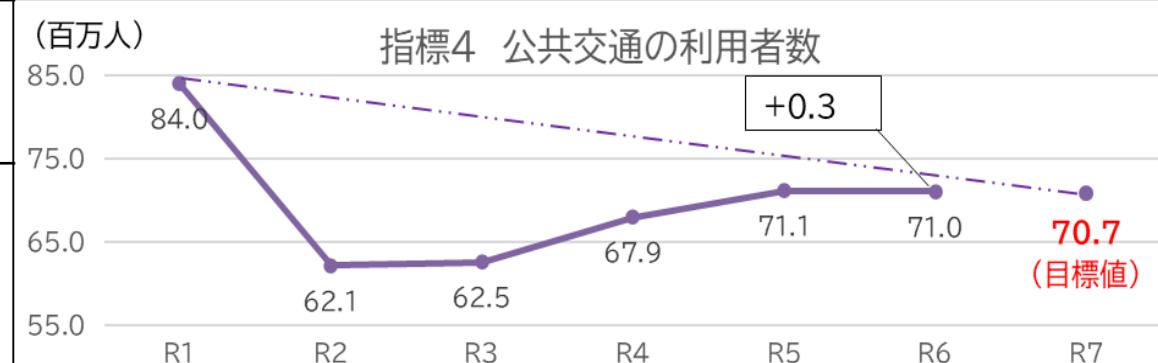




## (2) 公共交通サービスの向上（本編P79ページ参照）

### 指標工 公共交通の利用者数

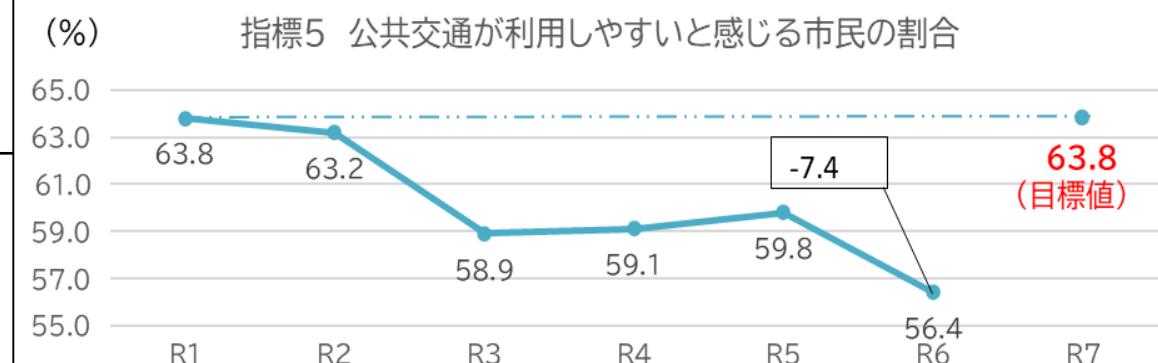
達成状況	×	前年より減少したが、目標は達成している
------	---	---------------------



今後も、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ります。

### 指標才 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合

達成状況	×	前年より減少し、目標までは達していない
------	---	---------------------



今後は、デジタル技術(DX)の活用や脱炭素化(GX)の推進などを通じ、利便性や快適性の向上に一層取組む必要があります。

## (3) 評価結果のまとめ（本編P80ページ参照）

- 共同経営計画による競合路線の解消など、公共交通サービスを可能な限り維持した中で『既存路線の効率化・見直し』を実施したことにより、**指標ア(乗車密度)**、**イ(収支率)**、**工(利用者数)**は目標に向け改善傾向であるが、今後も既存路線の効率化などの施策に引き続き取り組む必要があります。
- 指標ウ(公的資金)**は悪化傾向であり、公的支援の効率化を図る必要があります。
- バスロケーションシステムの導入等『公共交通サービス向上』を進めたが、**指標才(満足度)**が悪化傾向にあり、今後はより市民目線で公共交通サービスの向上が必要です。



## 4 前計画策定からこれまでの状況変化

### (1) 路線バスの運行便数（本編P81ページ参照）

- 運行便数は、香焼-伊王島、三重-外海間を除き、全ての地点間で減少しています。
- 特に中央-日見、日見-東長崎間は、競合路線の解消を行ったことで、約50%減少しています。

### (2) 路線バスの始発・最終便の変化 (本編P82ページ参照)

- 運行時間は、全地区で最終便の繰上げが行われ、1時間以上前倒しになった地区もあります。

### (3) 公共交通路線網とカバー率 (本編P83ページ参照)

- 幹線ネットワークは維持されているものの、周辺部では減便や路線廃止などが進み、公共交通徒歩圏人口カバー率が減少しています。

表5 運行路線距離と公共交通徒歩圏人口カバー率

	運行路線距離	公共交通 徒歩圏人口 カバー率
令和元年	1,377Km	80%
令和6年	1,290Km	77%

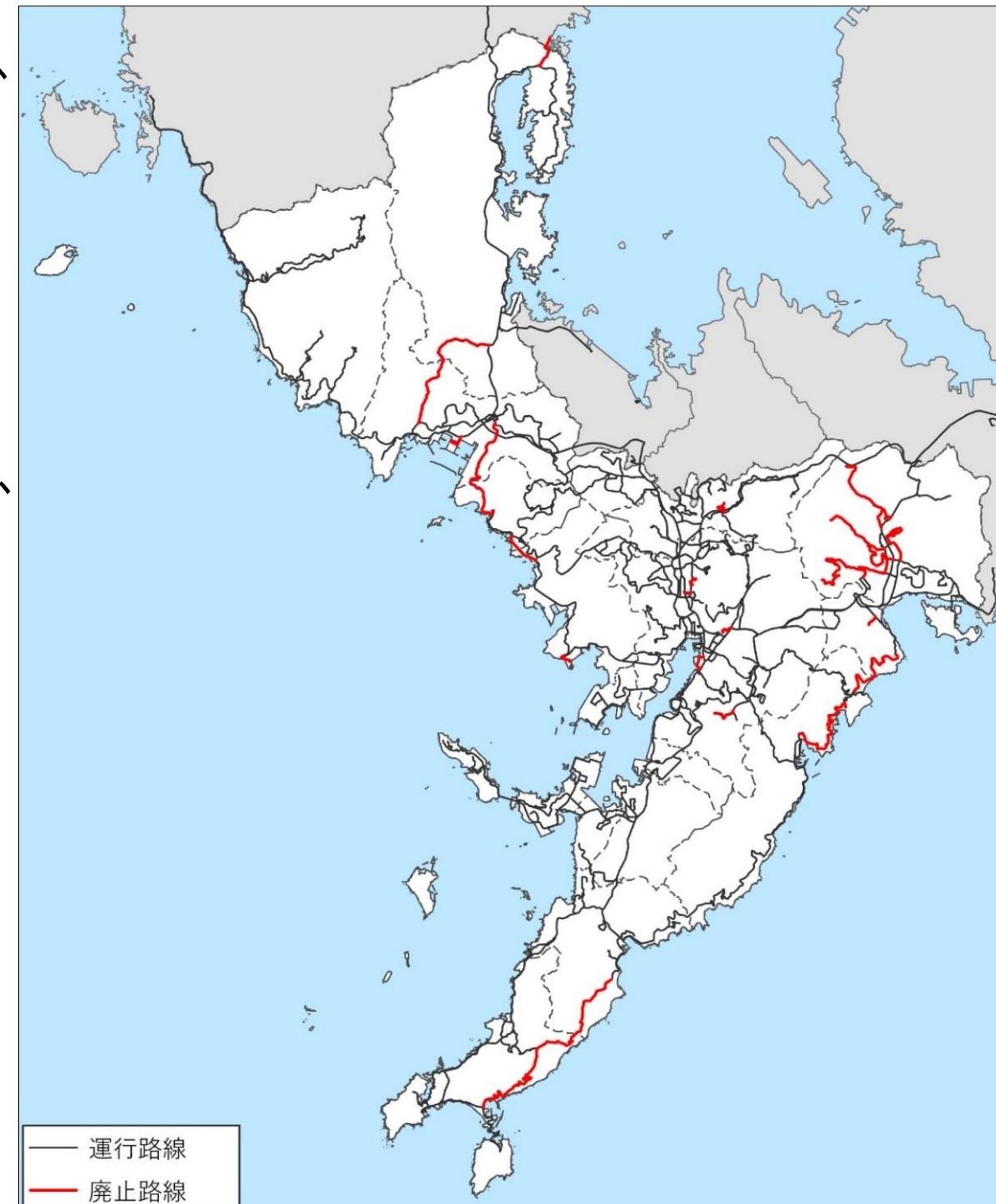


図20 路線バス運行路線と廃止路線図



## (4) 事業者の経営環境

### ア 担い手不足の深刻化 (本編P84ページ参照)

- 年齢構成の偏りがあり、60歳以上の運転士の大量退職が見込まれます。
- 運転士数の減少トレンドから運転士不足が深刻化する可能性があり、減便や路線廃止につながる危険性が高まっています。

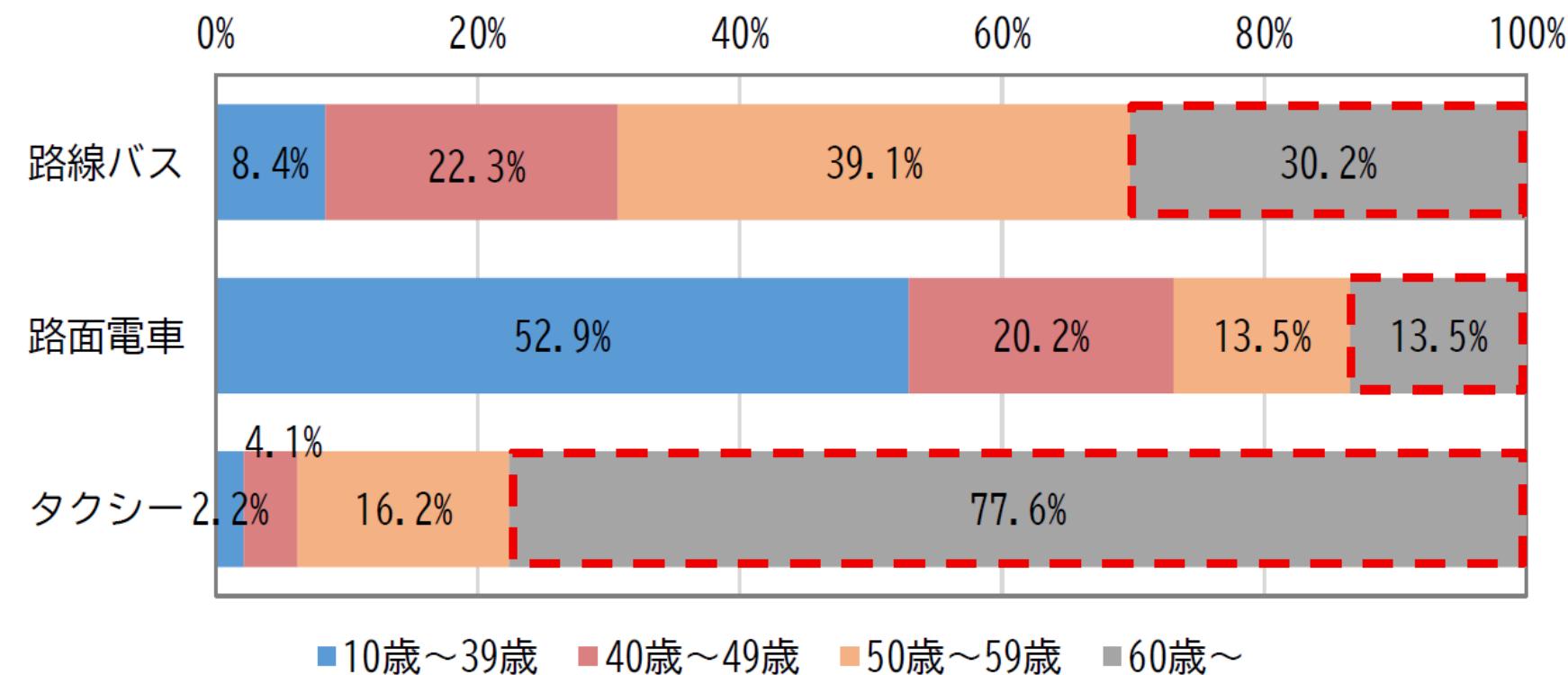


図21 運転士年齢構成比(R7)

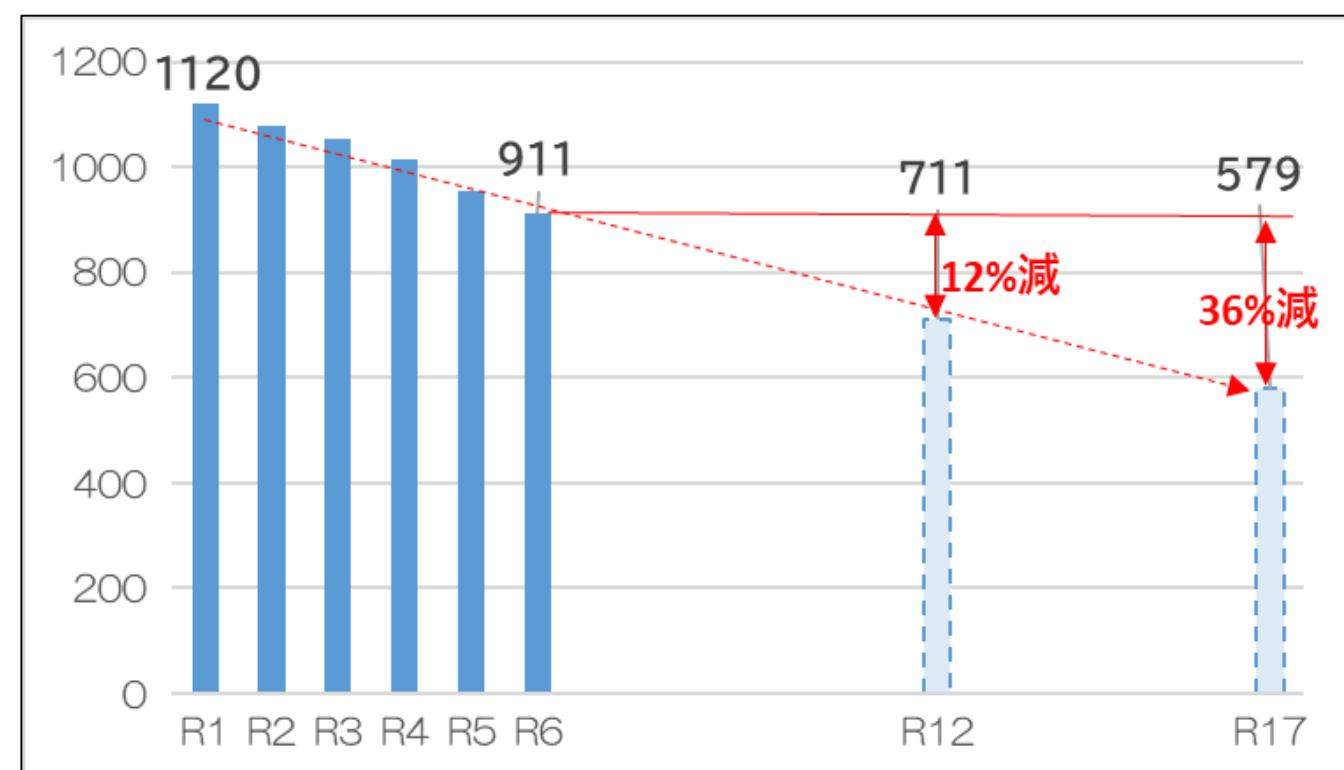


図22 バス運転士数の将来予測



## (4) 事業者の経営環境

### イ 運行経費の増加（本編P85ページ参照）

- 燃料費の高騰や人件費上昇、車両更新費用の増加など、運行経費の増加率が上昇しています。
- このままの傾向が続くと、運行経費が大幅に増加する可能性があります。

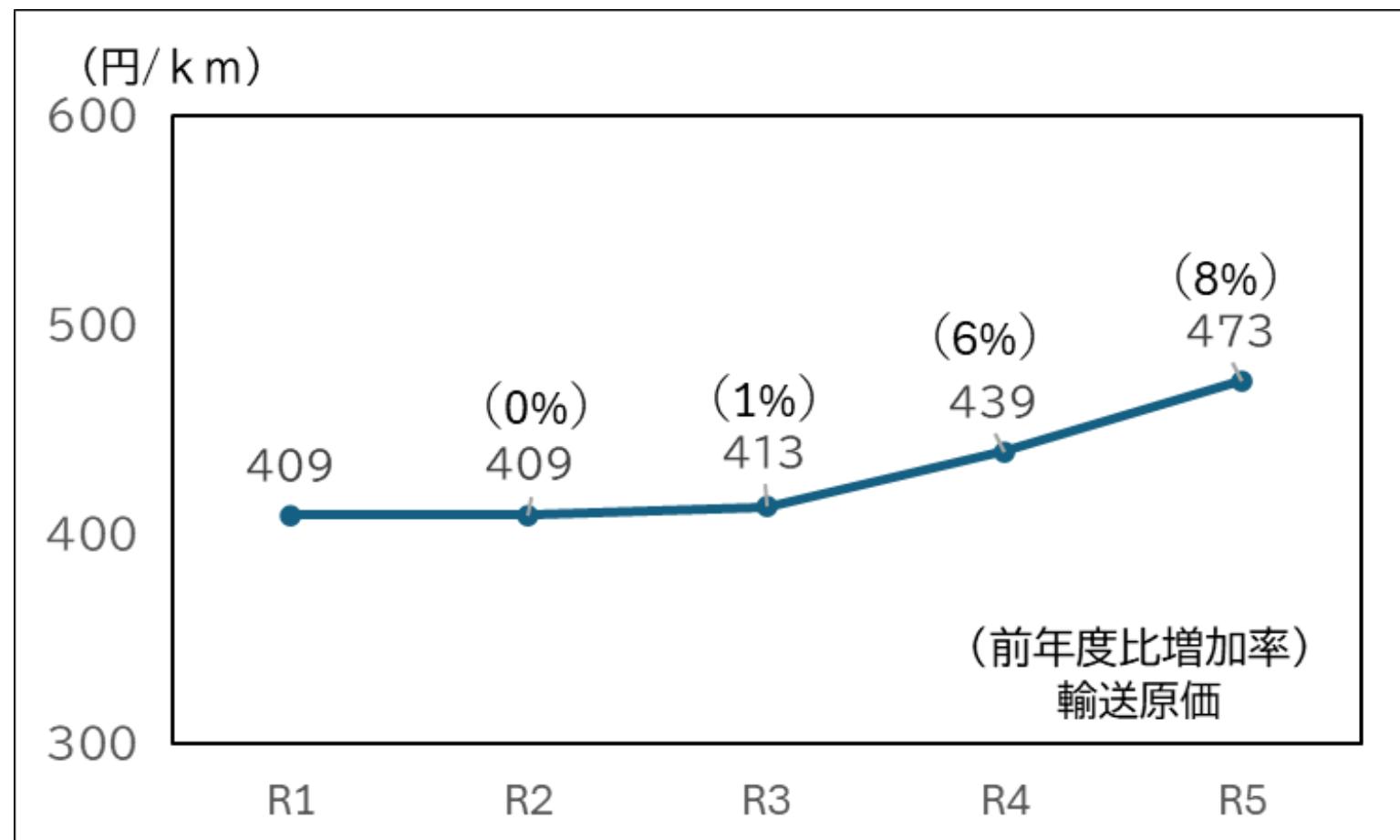


図23 バスの1km当たり輸送原価

※輸送原価…燃料費や人件費など、バスの運行に必要な費用



## (5) 市民ニーズ（本編P86ページ参照）

- 計画策定にあたり、令和6年度に「公共交通に関するアンケート調査」を実施しました。
- 路線の効率化・見直し、公共交通サービスの向上策に関連するもののうち、特に大きな変化があるものや今回新たに調査して特出した傾向があるものを整理しました。

### ア 既存路線の効率化・見直し

- 減便や廃止が進む中で、最も重視するサービスは「便数が多いこと」という意見が挙げられました。
- 「便数維持のため、運賃値上げや乗継の発生はやむをえない」との意見が過半数を上回っています。

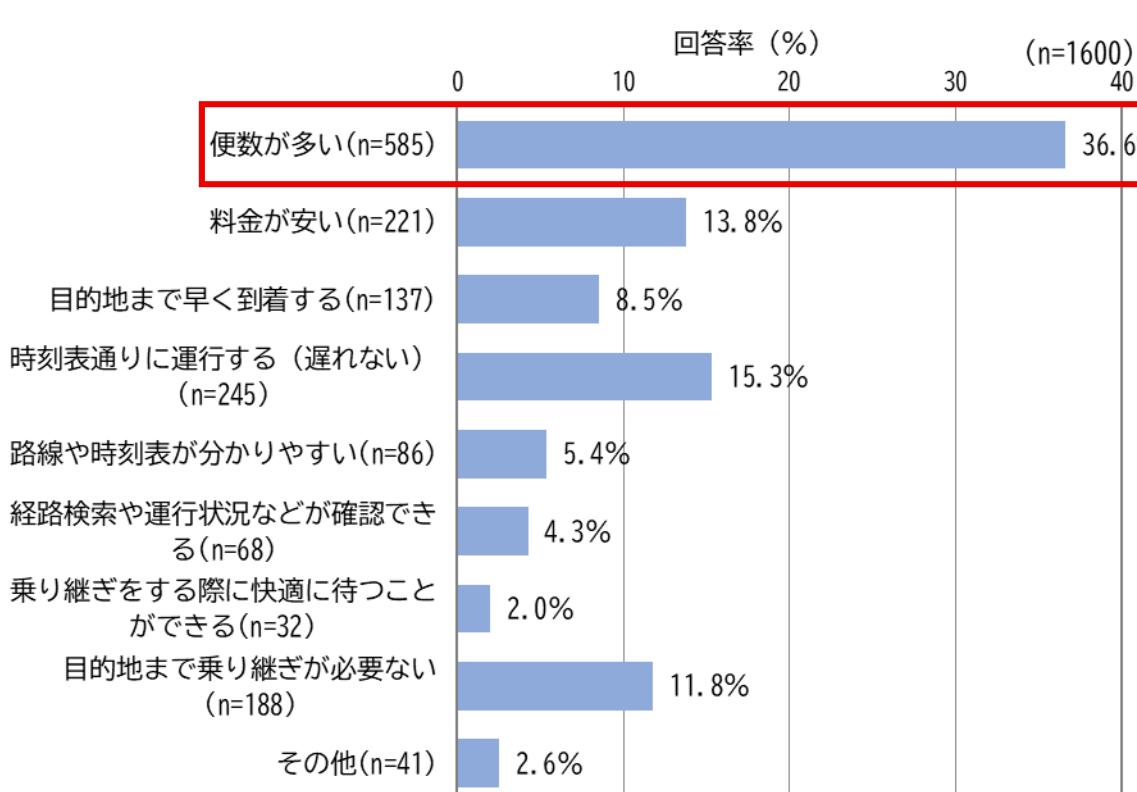


図24 公共交通を利用する上で一番重要なこと

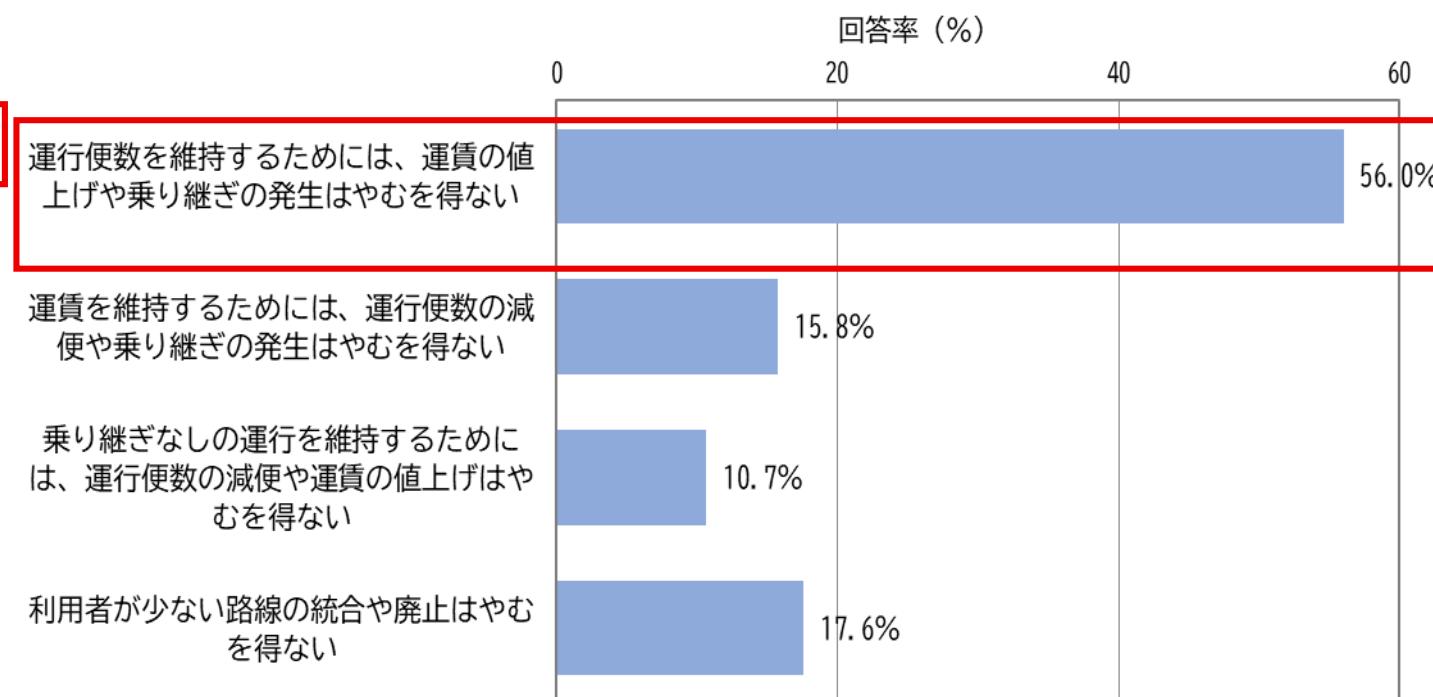


図25 今後の公共交通サービスの確保・維持における負担の在り方について



## イ 公共交通サービスの向上（本編P87ページ参照）

- 「停留所に求める施設・設備」として、「上屋」と求める意見が89%、次いで「椅子・ベンチ」という結果でした。

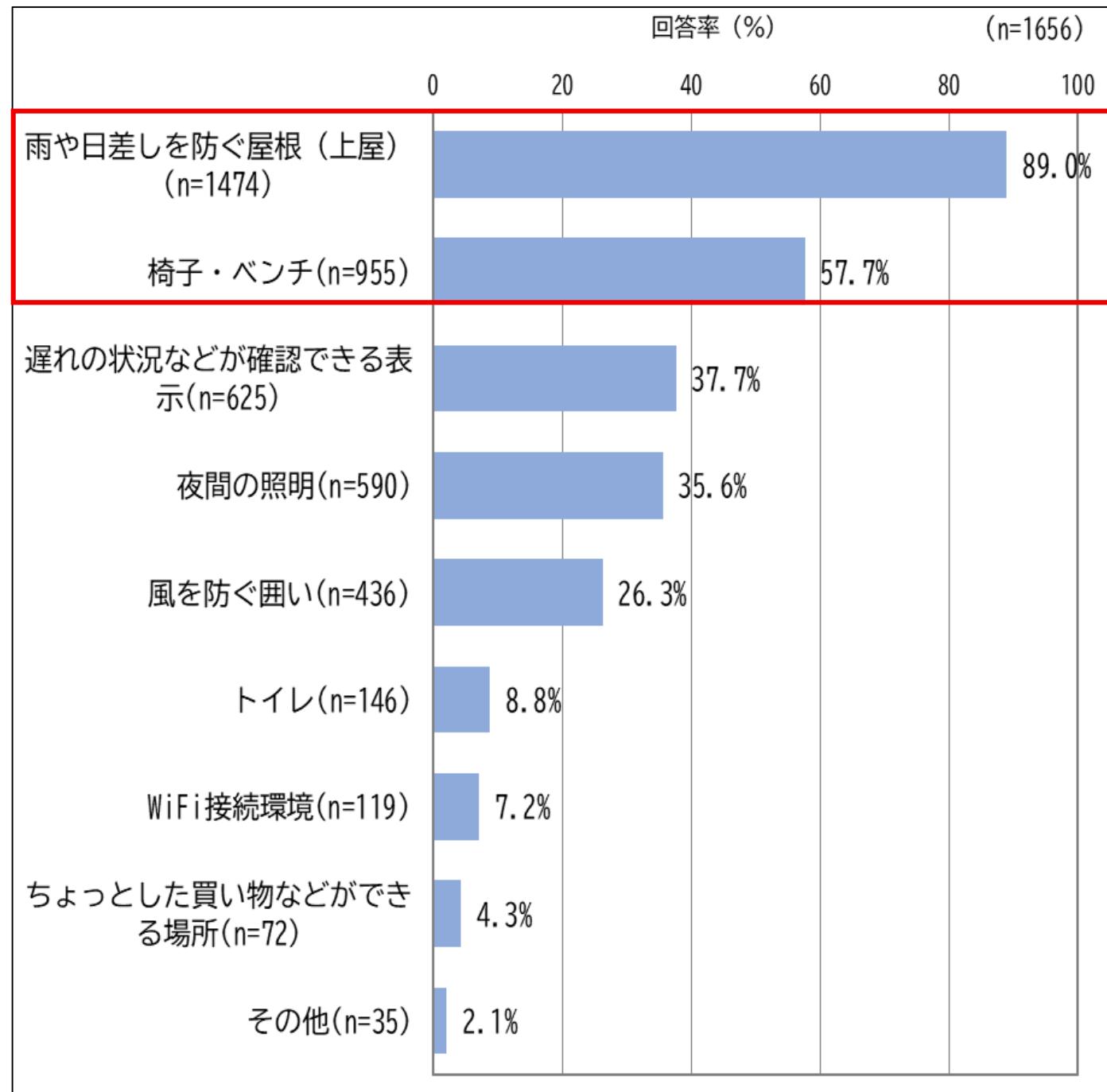


図26 停留所に求める施設・設備



## (6) 新たな移動需要（本編P88ページ参照）

- 西九州新幹線(R4)や新長崎駅ビル(R5)、長崎スタジアムシティ(R6)の開業により、新たな移動需要が発生しています。
- 観光客数は、コロナ禍以前までは回復していないものの、増加傾向にあります。

表5 長崎スタジアムシティ来場者数

開業1年間 延べ	平日平均	休日平均	サッカー試合 日の平均
485万人	約12,000人	約20,000 ～30,000人	約30,000～ 40,000人

出典：長崎スタジアムシティホームページ「長崎スタジアムシティ 開業1周年レポート」

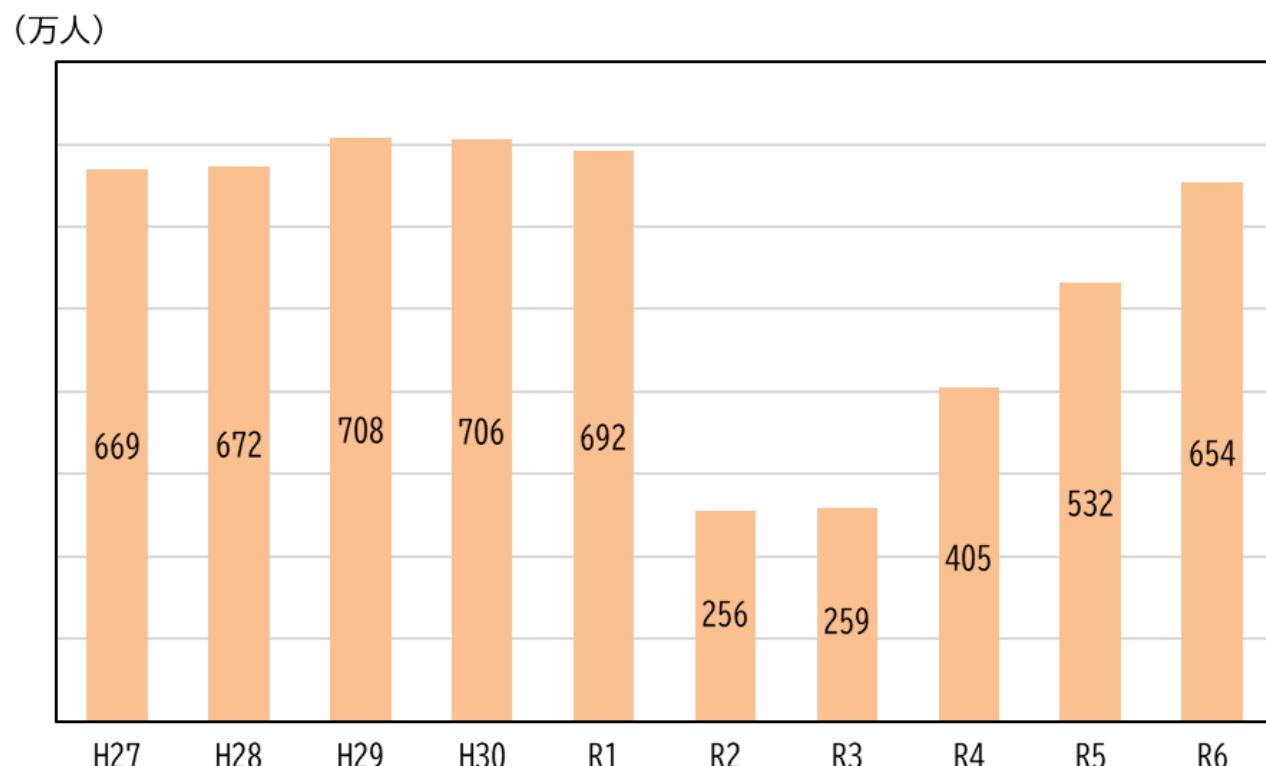


図27 長崎市観光客数の推移

出典：長崎市観光統計



## (7) 交通DXの進展（本編P89ページ参照）

国において、地域の移動手段の維持・確保のため、地域公共交通の「リ・デザイン」が、次の3つの考え方により進められ、「交通DX」などが位置づけられました。

- ①官民共創、②交通事業者共創、③他分野共創の「3つの共創」
- 自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」
- 車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」

## (8) 「交通空白」解消本部の設置（本編P90ページ参照）

国は令和6年度に「交通空白」解消本部を設置し、「地域の足」確保の取組みが強化され、「公共ライドシェア」等が解決のツールとして示されました。

### ●取組内容

- ①「地域の足対策」と「観光の足対策」
- ②「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

### ●「交通空白」解消のツール(例)

公共ライドシェア、AIオンデマンド、許可・登録を要しない輸送(ボランティア輸送)など

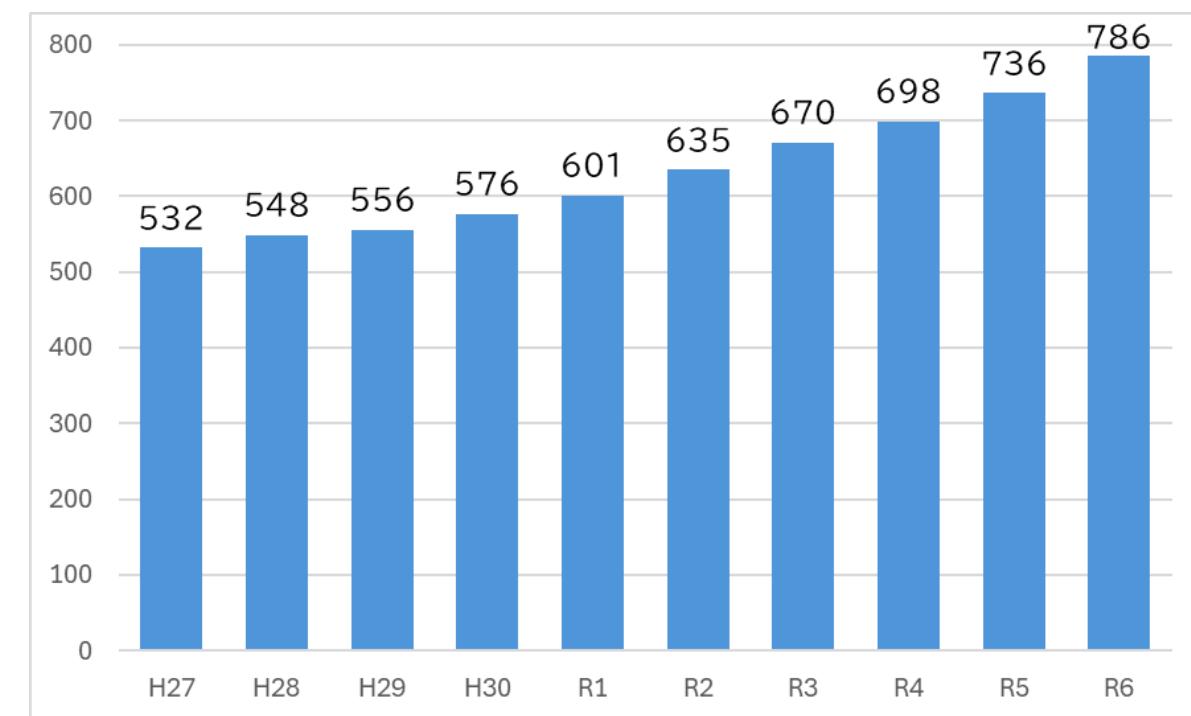


図28 公共ライドシェアの取組状況(実施主体数)

## II 長崎市地域公共交通計画(原案)



### 第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

- 1 目的
- 2 位置付け
- 3 対象区域
- 4 計画期間

### 第2章 公共交通を取り巻く状況

- 1 長崎市の現状
- 2 社会情勢等の状況

### 第3章 上位計画等の整理

- 1 長崎市第五次総合計画(後期基本計画)
- 2 長崎市都市計画マスターplan
- 3 長崎市立地適正化計画
- 4 長崎まちづくりのグランドデザイン2050
- 5 関連計画

### 第4章 公共交通の現状

- 1 公共交通路線網
- 2 公共交通カバー率
- 3 公共交通の運賃と支出額
- 4 公共交通分担率
- 5 公共交通機関の利用状況
- 6 路線バスの待合環境
- 7 事業者の経営環境

### 第5章 公共交通に関する調査・分析

- 1 公共交通に関するアンケート調査
- 2 公共交通に係る現況分析
- 3 公共交通に係る将来シミュレーション
- 4 公共交通の需要と供給の関係

### 第6章 これまでの取組みと成果

- 1 前計画の目標
- 2 前計画に基づく取組みの評価
- 3 前計画策定からこれまでの状況変化

### 第7章 これからの公共交通に向けて

- 1 これからの公共交通が目指す姿
- 2 目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策
- 3 成果指標の設定
- 4 展開施策

### 第8章 計画の推進

- 1 計画の検証・評価
- 2 地域公共交通利便増進実施計画の策定

※この概要版は、本編の目次構成や項目名称を一部修正・変更し、特に必要な内容をまとめており、目次と資料の番号が合っていない部分がございます。



## 1 目指す姿と目標（本編P91～P92ページ参照）

**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**  
公共交通は、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も、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**  
まちは、都心部と地域拠点、生活地区が連携しながら一体的に機能するものであり、公共交通はその移動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 まちづくり・観光を支える公共交通となっている**  
都市の魅力や観光の促進には、公共交通が観光地や重要拠点を結び、市民生活と観光客の移動を支える役割を果たさなければなりません。

**目標①**  
**立地適正化計画の居住誘導区域内で、公共交通徒歩圏人口カバー率約90%を維持します。**

**目標②**  
**周辺区域では、地域の実情にあった移動サービスを確保します。**

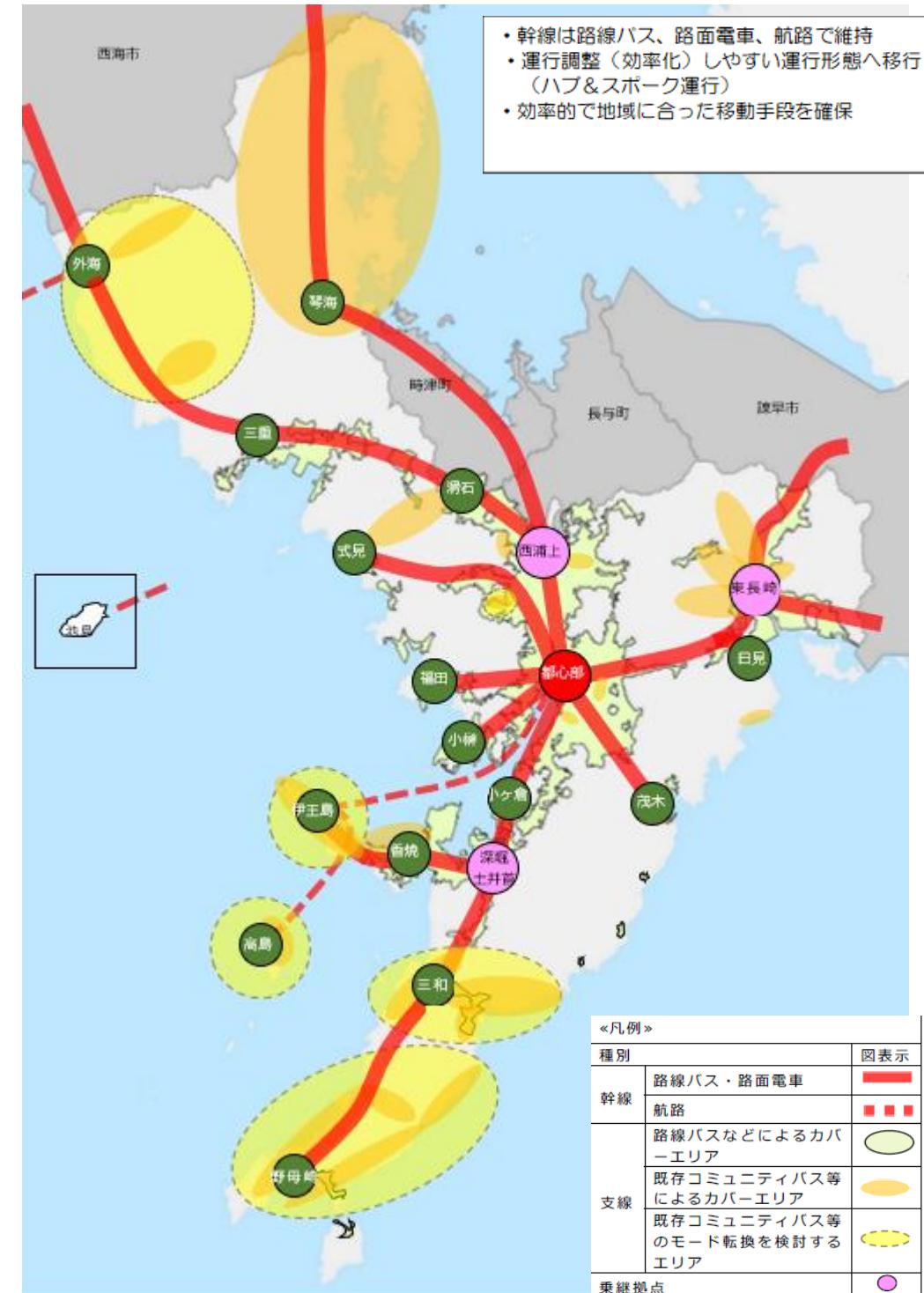


図29 公共交通ネットワークのイメージ図



## 2 目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策

### (1) 課題、課題解決の方策（本編P93ページ参照）

目指す姿	課題	課題解決の方策
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通の利用率の向上</li> <li>●公共交通路線網を維持するための担い手の確保</li> <li>●需要と供給の平準化</li> <li>●ピーク時とそれ以外の利用者の平準化</li> <li>●交通DXの推進による省力化</li> </ul> <p>※追加</p>	
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●都心部と地域拠点間の速達性・定時性の向上</li> <li>●競合路線における事業者間の調整・連携</li> <li>●主要バス停の待合環境の改善</li> </ul> <p>※追加</p>	
目指す姿③ 地域内の移動手段が確保されている	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通が不便な地域の移動手段の確保</li> <li>●コミュニティバス等の収支の適正化</li> <li>●地域の共助による移動手段を確保</li> </ul> <p>※追加</p>	
目指す姿④ まちづくり・観光を支える公共交通となっている	<ul style="list-style-type: none"> <li>●新たな集客施設により増加する移動需要の取込み</li> <li>●増加する観光需要の取込み</li> </ul> <p>※追加</p>	

※次期計画において追加した項目

# 第7章 これからの公共交通に向けて



## (2) 展開施策（本編P94～P98ページ参照）

方策		展開施策
①既存路線の効率化・見直し	幹線	<p>定義 各生活地区と都心部・地域拠点を結ぶ路線</p> <p>機能 需要と供給のバランスが取れつつ、都市活動が円滑に行えるサービスが提供されている</p>
	支線	<p>定義 幹線に接続する路線・地区内の移動を支える路線</p> <p>機能 地域の実情にあわせた移動サービスが確保されている</p>
②公共交通サービスの向上	幹線	<p>1 人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定</p> <p>2 競合路線(路線バス)における便数調整</p> <p>3 「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成</p> <p>4 担い手確保に向けた取り組み ※追加</p> <p>5 需要に応じた輸送手段の選択</p> <p>6 都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し</p> <p>7 貨客混載輸送の検討</p>
	支線	<p>8 路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し</p> <p>9 コミュニティバス等の維持・確保 ※修正</p> <p>10 コミュニティバス等での見直し基準の設定</p> <p>11 道路整備に合わせたバス路線等の延長</p> <p>5 需要に応じた輸送手段の選択(再掲)</p> <p>7 貨客混載輸送の検討(再掲)</p>
		<p>12 通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入</p> <p>13 バス専用レーンの拡充</p> <p>14 主要な乗継拠点や停留所の待合環境の整備 ※修正</p> <p>15 パークアンドライドの促進</p> <p>16 車両等のバリアフリー・EV化</p> <p>17 交通DXの積極的な導入 ※修正</p> <p>18 新たな料金体系の設定</p> <p>19 時間毎利用の平準化</p> <p>20 地域の共助による移動手段構築への支援 ※追加</p> <p>21 観光需要に応じたバス路線等の開設・延長</p> <p>22 バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充</p> <p>23 地域の移動手段確保に向けた情報発信 ※追加</p>

※次期計画において追加・修正した項目

# 第7章 これからの公共交通に向けて



## 3 成果指標の設定（本編P99～P100ページ参照）

方策	指標	指標の設定理由	計測方法
①既存路線の効率化・見直し	ア 平均乗車密度 (路線バス)	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必要があります	平均乗車密度 =輸送人キロ/走行キロ  ※運行事業者作成「輸送実績報告書」より
	イ 公共交通事業の 収支率	路線の効率化を実施する上で、運賃や運行経費が適正であるか評価する必要があります (離島航路及びJRの収支率は性質が異なるため、路線バス及び路面電車のみとする)	収支率=収入額/支出額  ※運行事業者より、収入額、支出額のデータ入手し算出
	ウ 公共交通への 公的資金投入額	補助対象路線を見直す上で、地域の需要にあった適正な運行形態(運行モード、便数、ルート)となっているか評価する必要があります	コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通の補助総額
②公共交通サービスの向上	エ 公共交通の利用者数	公共交通機関の利用促進策の効果を評価する必要があります	長崎市統計から把握する各公共交通の年間利用者数の合計
	オ 公共交通満足度	公共交通の利便性向上策の効果を評価する必要があります	市民意識調査による強行交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合
	カ 共助型運行の取組 を進めている団体数	地域の共助による移動手段の確保を進める上で、地域の取組みが必要あります	実績数

※追加

# 第7章 これからの公共交通に向けて



※〇〇

…現状のまま推移した場合の値

方策	指標	基準値 (R6)	目標値 (R12)	目標値の設定理由
①既存路線の効率化・見直し	ア 平均乗車密度 (路線バス)	11.2 (人/便)	11.9 (人/便) ※8.8 (人/便)	競合路線の便数調整や、昼間時間帯の利用促進、観光需要の取り込みなどにより、過去10年間(H27～R6)の実績で最も平均乗車密度が高い年の値を目標値とします
	イ 公共交通事業の収支率	0.90	1.00 ※0.78	公共交通を持続可能なものとするためには、既存路線の効率化などを図ることで、収支のバランスが取れる収支率1.00以上を目標値とします
	ウ 公共交通への公的資金投入額	1.55 (億円/年)	1.55 (億円/年) ※1.90 (億円/年)	利用者の減少、経費の増加により補助金の増加が見込まれる中で、運行見直し等を図り、補助金の増加を抑制することを目標値とした
②公共交通サービスの向上	エ 公共交通の利用者数	73.6 (百万人/年)	68.9 (百万人/年) ※58.1 (百万人/年)	長崎駅周辺の再整備などによるまちづくりによる新たな移動需要の増加などにより、利用者の減少トレンドを人口の自然減程度まで抑えることを目標とします
	オ 公共交通満足度	56.4(%)	60.0(%)	既存路線の効率化・見直しを行いながらも、交通DXや待合環境の改善などを図ることで、過去5年間(R2～R6)の平均値を目標値とします
	カ 共助型運行の取組を進めている団体数	0(団体) ※追加	5(団体)	地域の移動手段確保に向けた情報発信などを図ることで、新たに取り組む団体を、少なくとも年に1団体ずつ増やすことを目標値とします



## 4 展開施策

### (1) 展開施策の体系（本編P101ページ参照）

方針	展開施策	令和7年度	令和8 ~9年度	令和10 ~12年度	実施主体
既存路線の効率化・見直し	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 担い手確保に向けた取り組み	※追加		→	事/行
	5 需要に応じた輸送手段の選択			→	事/行/住
	6 都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し			→	事
	7 貨客混載輸送の検討		→	→	事/行/運
支線	8 路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し			→	事
	9 コミュニティバス等の維持・確保	※修正		→	行/事/住
	10 コミュニティバス等での見直し基準の設定			→	行/住
	11 道路整備に合わせたバス路線等の延長			→	事
	5 需要に応じた輸送手段の選択(再掲)			→	事/行/住
	7 貨客混載輸送の検討(再掲)		→	→	事/行/運
	12 通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入			→	事
公共交通サービスの向上	13 バス専用レーンの拡充			→	事/道/交
	14 主要な乗継拠点や停留所の待合環境の整備	※追加		→	事/道/行
	15 パークアンドライドの促進			→	行
	16 車両等のバリアフリー・EV化			→	事
	17 交通DXの積極的な導入	※追加		→	事/行
	18 新たな料金体系の設定		→	→	事/行
	19 時間毎の利用の平準化			→	事/行
	20 地域の共助による移動手段構築への支援	※追加	→	→	住/行
	21 観光需要等に応じたバス路線等の開設・延長	※修正		→	事
	22 バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充			→	事/行
	23 地域の移動手段確保に向けた情報発信	※追加		→	行/事

※1

現…令和7年度  
前…令和8～9年度  
後…令和10～12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

→ …検討

→ …実施



## (2) 展開展開の概要

施策4: 担い手確保に向けた取り組み（本編P104ページ参照）

<b>実施の目的</b>	担い手の確保		
<b>主な実施工アリア</b>	市内全域		
<b>実施主体</b>	交通事業者、行政		
<b>実施時期</b>	現況	前期	後期
	実施中	拡大	継続

担い手不足により、路線の減便や廃止が続くことを懸念されるため、運転士をはじめとした公共交通の担い手の確保に向けて、賃金や労働時間などの労働環境の改善、運転体験会や企業説明会などの情報発信、移住支援などの取り組みを進めていくものです。

また、第二種免許を保持していない方や若年層などの採用を促進するため、地域の教育機関や関連団体と連携を図るもので

施策14: 主要な乗継拠点や停留所の待合環境の整備(本編P108ページ参照)

<b>実施の目的</b>	待合環境の向上		
<b>主な実施工アリア</b>	公共交通の乗継拠点、利用者が多い停留所		
<b>実施主体</b>	交通事業者、道路管理者、行政		
<b>実施時期</b>	現況	前期	後期
	実施中	拡大検討	拡大

公共交通の乗継拠点や利用者が多い主要なバス停で、誰もが快適に利用できる待合環境の整備を推進するものです。

また、上屋やベンチなどの整備に際し、歩道幅員等の状況を勘案しながら、道路空間や背後空間の活用を検討するなど、交通事業者をはじめとした関係者が連携して、誰にでも優しい待合環境の整備を目指すものです。

## 第7章 これからの公共交通に向けて

※次期計画において追加した項目



### 施策17:交通DXの積極的な導入（本編P109ページ参照）

実施の目的	利便性向上		
主な実施工アリア	市内全域		
実施主体	交通事業者、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
市民や観光客などが公共交通をストレスなく利用できるよう、タッチ決済の導入や、MaaS の推進、主要バス停、電停でのスマートバス停の拡大などを進めるとともに、技術の進展にあわせた自動運転の社会実装を検討するなど、交通DXを積極的に導入し、交通システムの省力化や、公共交通が利用しやすい環境の整備促進を図るものです。			

### 施策20:地域の共助による移動手段構築への支援（本編P110ページ参照）

実施の目的	生活地区内の移動手段の確保		
主な実施工アリア	各生活地区		
実施主体	地域住民、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	実施	継続
コミュニティバスなどが運行されていないバス空白地域や公共交通が不便な地域で、地域資源を最大限活用した地域共助型のボランティア輸送などの導入に際し、地域に寄り添った支援を行うものです。			



## 施策23:地域の移動手段確保に向けた情報発信（本編P111ページ参照）

実施の目的	公共交通施策の情報発信		
主な実施工リア	市内全域		
実施主体	行政、交通事業者		
実施時期	現況 実施中	前期 拡大	後期 継続

長崎市の公共交通の現状や利便性など、必要に応じて交通事業者と連携し、出前講座などを通じて市民の理解を深め、公共交通の利用促進に繋げるものです。

また、公共ライドシェアやボランティア輸送など、地域資源を活用した共助型の輸送手段を確立するためには、まず地域住民の参画が必要不可欠であることから、地域住民への積極的な周知を行います。



## 施策9:コミュニティバス等の維持・確保（本編P106ページ参照）

<b>実施の目的</b>	バス空白地域の拡大抑制、解消		
<b>主な実施工アリア</b>	バス空白地域		
<b>実施主体</b>	行政、交通事業者、地域住民		
<b>実施時期</b>	現況	前期	後期
	実施中	拡大/継続/見直し	継続/見直し

コミュニティバス、乗合タクシーなどは利用者数が減少傾向で、現在の運行形態のままでは維持が難しくなってきているため、施策5、施策10と連携しながらコミュニティバス等の維持・確保に努めつつ、地域が主体となった共助型の公共ライドシェアなども含め、需要に応じた移動手段の確保を目指すものです。

なお、コミュニティバス等の維持・確保にあたり、国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用していくものです。

## 施策21:観光需要等に応じたバス路線等の開設・延長（本編P111ページ参照）

<b>実施の目的</b>	観光等周遊性向上		
<b>主な実施工アリア</b>	都心部、観光地周辺		
<b>実施主体</b>	交通事業者		
<b>実施時期</b>	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続

長崎駅東口多目的広場などのまちづくりに伴い、新たに生じる移動需要については、公共交通への取り込みを図ります。

また、増加する観光需要の取り込みにあたっては、施策17との連携により、オーバーツーリズムに対応しながら市民の利便性を確保し、新たに整備される施設への公共交通の案内や、各種公共交通手段（日本版ライドシェアなどを含む）の確保などにより、観光地へのアクセス性や市内の周遊性の向上を図ります。

## II 長崎市地域公共交通計画(原案)



### 第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

- 1 目的
- 2 位置付け
- 3 対象区域
- 4 計画期間

### 第2章 公共交通を取り巻く状況

- 1 長崎市の現状
- 2 社会情勢等の状況

### 第3章 上位計画等の整理

- 1 長崎市第五次総合計画(後期基本計画)
- 2 長崎市都市計画マスタープラン
- 3 長崎市立地適正化計画
- 4 長崎まちづくりのグランドデザイン2050
- 5 関連計画

### 第4章 公共交通の現状

- 1 公共交通路線網
- 2 公共交通カバー率
- 3 公共交通の運賃と支出額
- 4 公共交通分担率
- 5 公共交通機関の利用状況
- 6 路線バスの待合環境
- 7 事業者の経営環境

### 第5章 公共交通に関する調査・分析

- 1 公共交通に関するアンケート調査
- 2 公共交通に係る現況分析
- 3 公共交通に係る将来シミュレーション
- 4 公共交通の需要と供給の関係

### 第6章 これまでの取組みと成果

- 1 前計画の目標
- 2 前計画に基づく取組みの評価
- 3 前計画策定からこれまでの状況変化

### 第7章 これからの公共交通に向けて

- 1 これからの公共交通が目指す姿
- 2 目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策
- 3 成果指標の設定
- 4 展開施策

### 第8章 計画の推進

- 1 計画の検証・評価
- 2 地域公共交通利便増進実施計画の策定

※この概要版は、本編の目次構成や項目名称を一部修正・変更し、特に必要な内容をまとめており、目次と資料の番号が合っていない部分がございます。



## 1 計画の検証・評価（本編P112ページ参照）

本計画を推進していくにあたり、長崎市公共交通活性化協議会が主体となって施策の効果や必要性の評価を行います。

評価方法はPDCA サイクルに基づき、第7 章で掲げた指標は毎年度進捗状況を把握し、達成状況に応じて事業の見直しを図ります。

## 2 地域公共交通利便増進実施計画の策定（本編P112ページ参照）

本計画に定めた施策を展開するにあたり、地域のニーズにきめ細かく対応し、事業の実施の確実性や円滑化を図るため、法に基づき、地域公共交通利便増進実施計画(実施計画)を策定します。

### III パブリック・コメントについて

### III パブリック・コメントについて



現在、パブリックコメントを実施しております。

#### ●募集期間

令和8年1月9日(金)～令和8年2月9日(月)

#### ●意見を提出できる方

市内にお住まいか、通勤・通学しているかた、  
納税義務者、本件に利害関係を有する方

#### ●回答方法

下記QRコード、またはパブリック・コメント意  
見提出用紙に必要事項を記入して提出



長崎市電子申請フォーム

#### パブリック・コメント意見提出用紙

件 名：長崎市地域公共交通計画（原案）

受付期間：令和8年1月9日(金)～2月9日(月)必着

ご意見	
-----	--

氏名（必須）	
フリガナ	
年齢	10代未満・10代・20代・30代・40代・50代・60代・70代・80代以上
職業	会社員・自営業・公務員・学生・主婦・無職・その他
住所（必須）	
電話番号（必須）	
メールアドレス	

この用紙は、郵送、ファクス、電子メール、持参のいずれかの方法で提出してください。

■郵送・持参先 〒850-8685 長崎市魚の町4番1号 長崎市まちづくり部公共交通対策室

■ファクス番号 095-829-1168

■メールアドレス kokyo\_koutsu@city.nagasaki.lg.jp

・長崎市のホームページの入力フォームからも提出できます。

・匿名やお電話でのご意見は受け付けかねます。

・お寄せいただいたご意見については、取りまとめの上、長崎市の考え方と併せて公表します。

なお、個別には回答いたしませんので、あらかじめご了承ください。

・ご記入いただいた個人情報は、本パブリック・コメント以外の目的では使用いたしません。