

所管事項調査

目次	ページ
1 滞在快適性等向上区域の設定に向けた取り組みについて	2～14
2 JR長崎本線連続立体交差事業の現況等について	15～23
3 長崎市地域公共交通計画（案）について	24～46
【別冊】長崎市地域公共交通計画（案）	

まちづくり部
令和8年2月

1 滞在快適性等向上区域の設定に向けた 取り組みについて

(1) 目的

長崎都心まちづくり構想(R6.4策定)では、長崎駅周辺再整備や長崎スタジアムシティなど、新たな集客拠点で生まれる賑わいを都心部全体に波及させるため、「回遊性の向上」や「回遊目的の創造」などに取り組む方針である。

また、長崎まちづくりのグランドデザイン(R8.2策定)においても、都心部に「人中心の楽しい都市空間を創出しよう」という方針を位置づけている。

長崎都心まちづくり構想(R6.4策定)

目指す将来像

多様な「活動」「つながり」「魅力」が豊かな時間をもたらす‘賑わいと活力に溢れた都心’

問題解決に向けた方策(抜粋)

ア 回遊性の向上 イ 回遊目的の創造 など

長崎まちづくりのグランドデザイン(R8.2策定)

A 都心部 人中心の楽しい都市空間を創出しよう

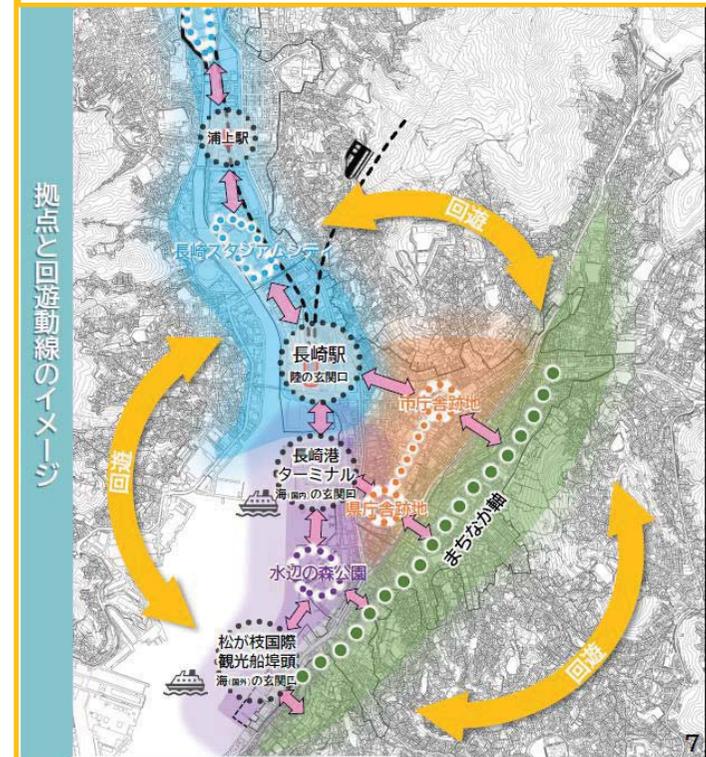
取組みイメージ

主要な回遊動線をウォーカブルな空間に整備

出典：国土交通省「街路空間の再構築・利活用に向けた取組」



都心まちづくり構想 「拠点と回遊動線のイメージ」



滞在快適性等向上区域(以下、ウォーカブル区域)の設定を検討

(2) ウォーカブル区域とは

ア 概要

観光客やオフィスワーカー、高齢者や障害者の方々、若者や子育て世代など、まちに住み、又は訪れる様々な人々が満足できるような「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを目指す区域。

【国が示すウォーカブル区域の考え方】

- ① 都市再生整備計画※の中で、市町村が指定する区域
- ② 歩いて広場、店舗等の様々な交流・滞在施設に立ち寄れる、1km程度の歩ける範囲のエリアを設定

※都市再生整備計画とは、市町村がまちづくりの目標や指標を設定し、目標達成のために必要な都市基盤や都市施設の整備・関連するソフト事業等を位置づけ、計画に基づく事業に対し、国費による支援を受けることが可能となる計画。

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかのイメージ

出典:国土交通省

Walkable	歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。
Eye level	まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる。
Diversity	多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
Open	開かれた空間が心地良い	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アクティビティを可視化
民間敷地の一部を広場化 (宮崎県日南市)



駅前のトランジットモール化と広場創出(兵庫県姫路市)



【イメージ】



2つの開発の調整により
一体整備された神社と森(東京都中央区)



道路を占用した夜間オープンカフェ
(福岡県北九州市)



公園を芝生や民間カフェ設置で再生
(東京都豊島区)



(2) ウォーカブル区域とは

イ 活用できる制度概要

(ア) まちなかウォーカブル推進事業

市町村や民間事業者等が実施する、道路・公園・広場等の整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組を、都市再生推進事業制度要綱に基づき国が重点的・一体的に支援(補助率1/2)するもの。

出典:国土交通省

<p>歩行者目線の1階をまちに開放</p> <ul style="list-style-type: none">■ グラウンドレベル修復整備  <p>建物1階部分を透明化し、まちの一体感を提供</p>	<p>既存ストックの多様な主体による多様な利活用</p> <ul style="list-style-type: none">■ 街路空間の利活用  	<ul style="list-style-type: none">■ 公共空間利活用施設整備  <p>給排水設備</p>  <p>電源設備</p>
<ul style="list-style-type: none">■ 既存建築物リノベーション  <p>空き店舗を改修し、開かれた1階部分に地域拠点を形成</p>	<p>開かれた空間の滞在環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none">■ 滞在快適性向上施設■ 社会実験・コーディネート・運営支援  <p>ストリートファニチャーの設置</p>  <p>パークレット社会実験</p>  <p>合意形成に向けたコーディネート</p>	

(2) ウォーカブル区域とは

(イ) ウォーカブル推進税制

市町村による公共施設の整備・管理と一体となって、土地所有者等が交流・滞在空間(民地のオープンスペース化や建物低層部のオープン化)を創出した場合に、地域決定型地方税制特例措置(わがまち特例)※による固定資産税・都市計画税の軽減(特例割合1/2)により支援するもの。

①民地のオープンスペース化に係る課税の特例

オープンスペース化した土地(広場、通路等)及びその上に設置された償却資産(ベンチ、芝生等)について、課税標準を5年間、1/3～2/3の範囲内において市町村の条例で定める割合とする(参酌基準:1/2)。



②建物低層部のオープン化に係る課税の特例

低層部の階を改修し、オープン化した家屋(カフェ、休憩所等)の不特定多数の者が自由に交流・滞在できる部分について、課税標準を5年間、1/3～2/3の範囲内において市町村の条例で定める割合とする(参酌基準:1/2)。



出典:国土交通省

※地域決定型地方税制特例措置(わがまち特例)

令和6年6月議会において、長崎市都市計画税条例等の一部を改正し、特例割合を1/2と定めている。

(3) 長崎市におけるウォーカブル区域設定の考え方

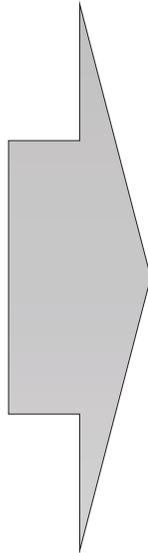
次の要件をみたす区域をウォーカブル区域(案)として設定する。

ア 国が示す区域設定の考え方

- ① 都市再生整備計画の区域内で指定すること
- ② 1km程度の歩ける範囲のエリアとすること

イ 区域設定の考え方

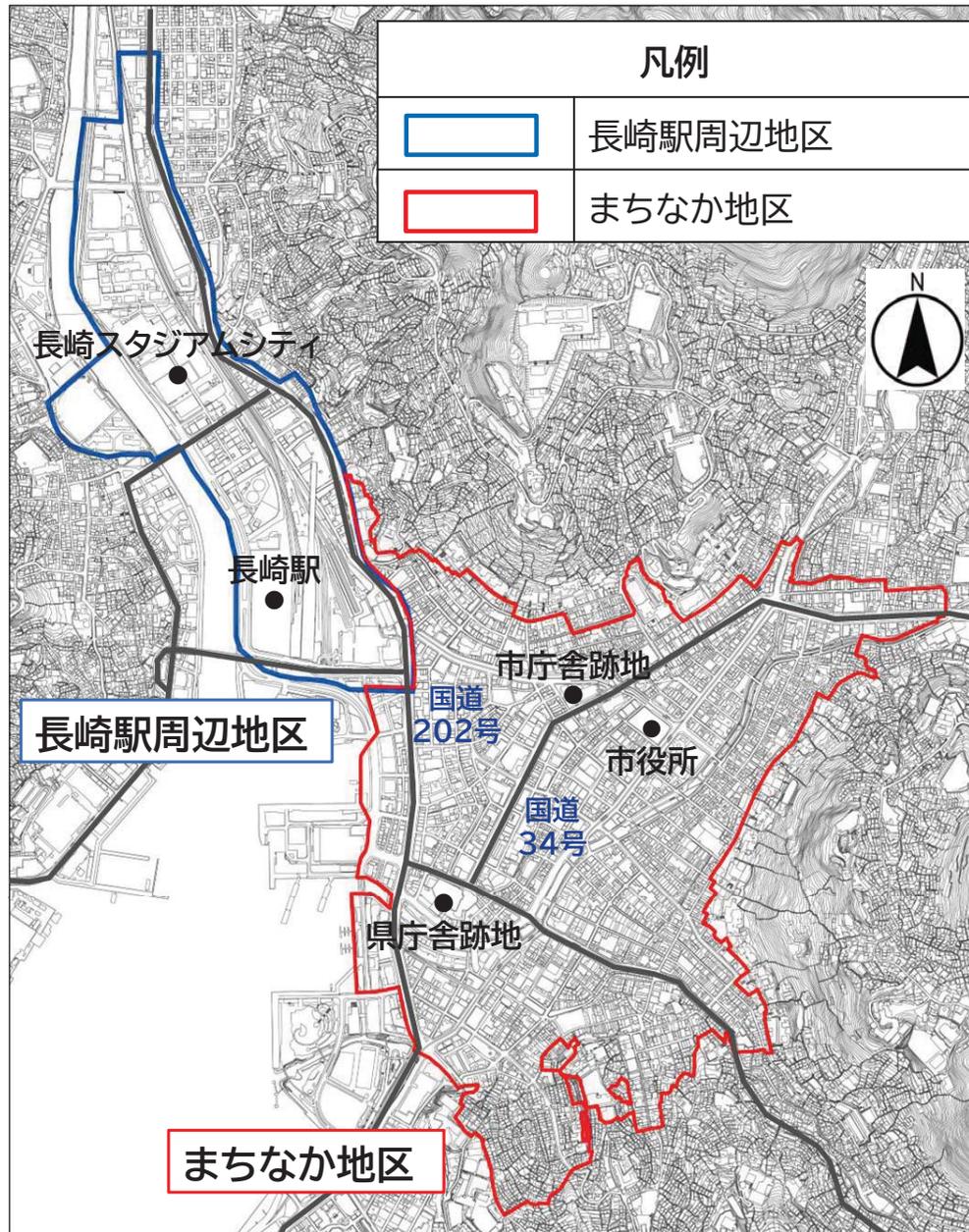
- ③ 都心まちづくり構想に示す「岬のエリア」及び「まちなかのエリア」に含まれる区域
- ④ 行政による新たな集客拠点の整備や公共空間の更新等と併せて、官民が一体となったウォーカブルな空間づくりが期待できる区域
- ⑤ 広場、公園および商店街を含む商業集積地の区域



ウォーカブル区域(案)

(3) 長崎市におけるウォークブル区域設定の考え方

① 都市再生整備計画の区域



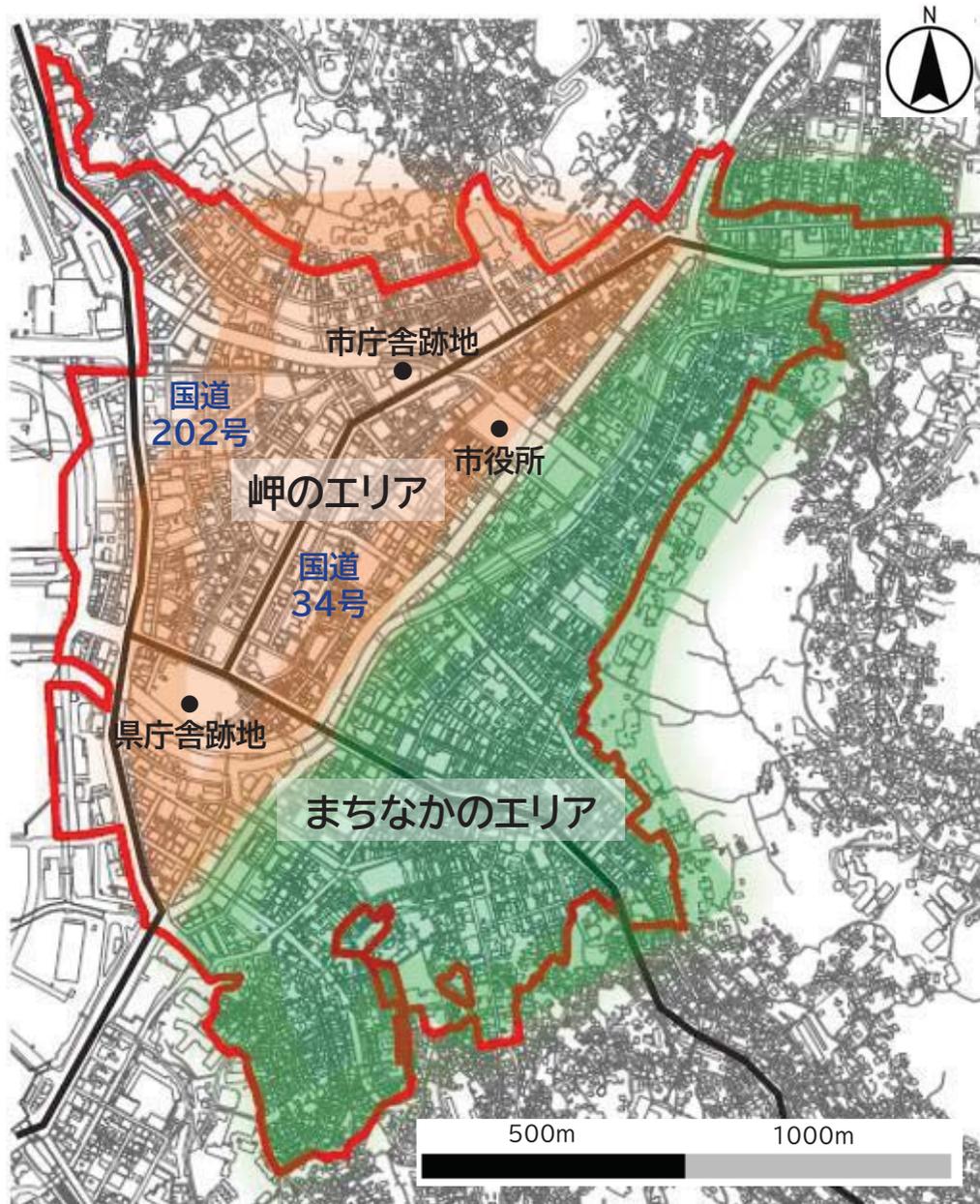
長崎駅周辺再整備や、長崎スタジアムシティなど、回遊目的の創造、回遊性の向上に向けた取組みが進められている「長崎駅周辺地区」で生まれた賑わいを、「まちなか地区」へ波及させる



対象となる都市再生整備計画区域を「まちなか地区」とする

(3) 長崎市におけるウォーカブル区域設定の考え方

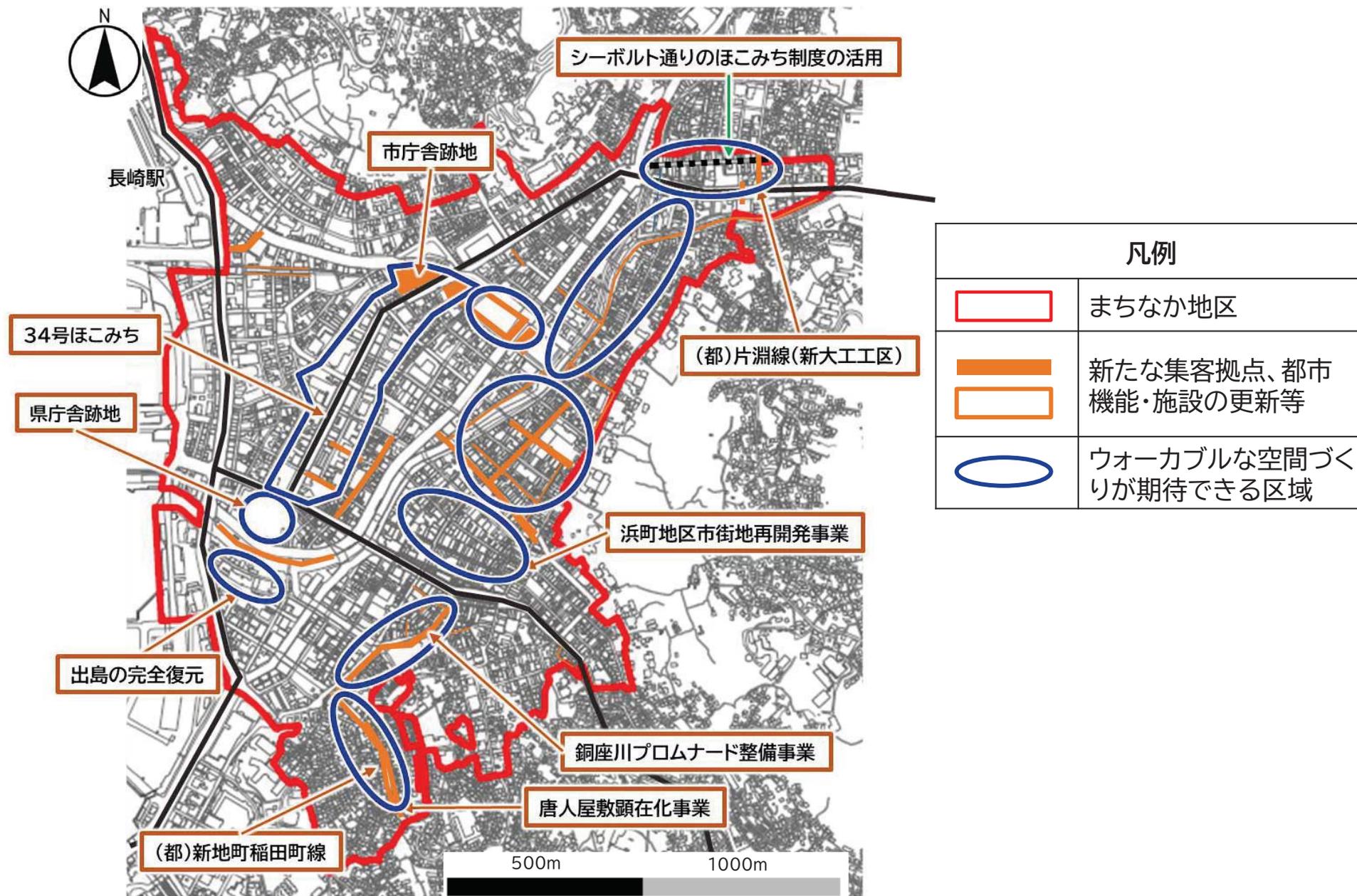
- ② 1km程度の歩ける範囲のエリア
- ③ 都心まちづくり構想に示す「岬のエリア」及び「まちなかのエリア」に含まれる区域



凡例	
	まちなか地区
	岬のエリア
	まちなかのエリア

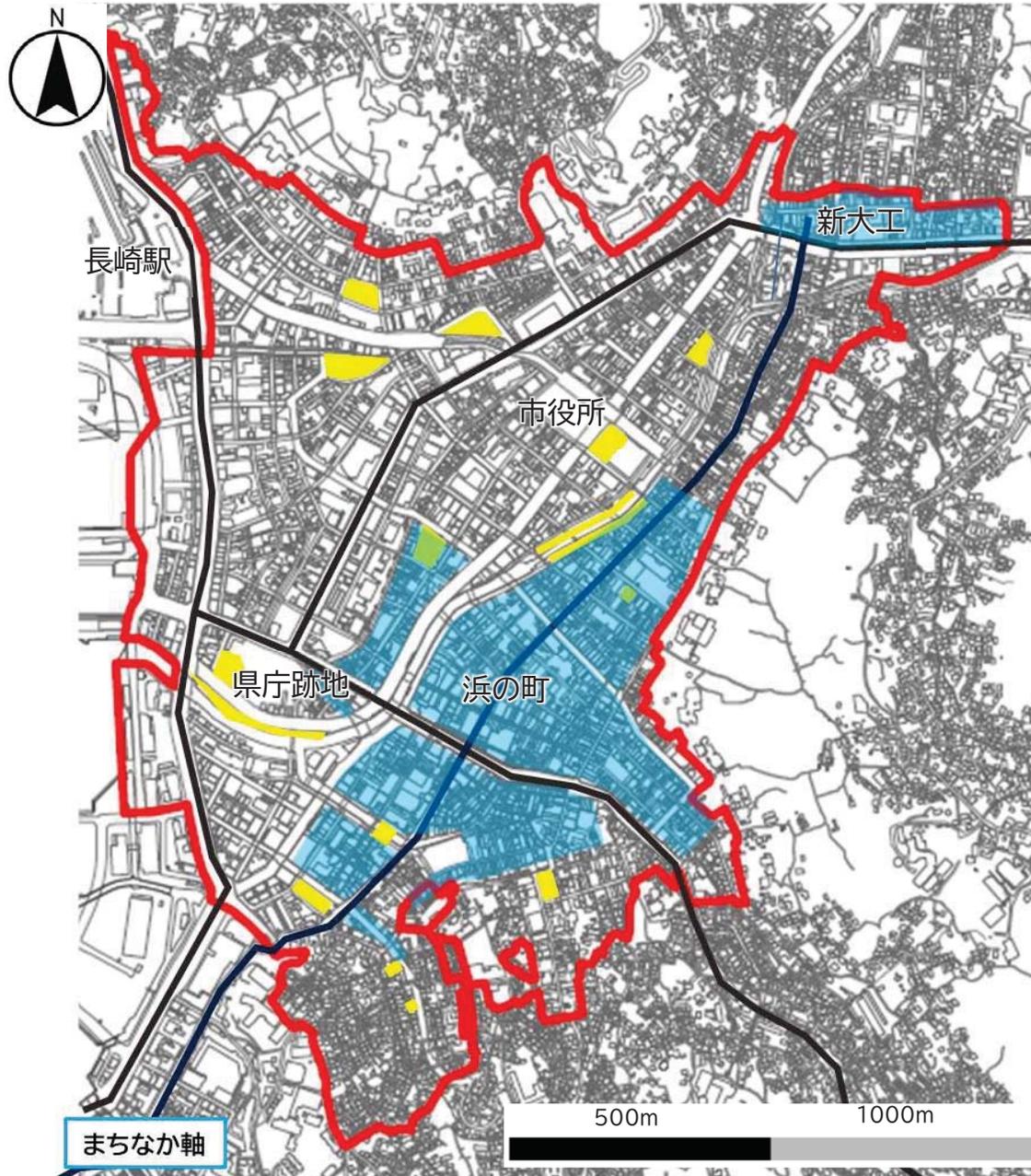
(3) 長崎市におけるウォーカブル区域設定の考え方

④ 行政による新たな集客拠点の整備や公共空間の更新等と併せて、官民が一体となったウォーカブルな空間づくりが期待できる区域



(3) 長崎市におけるウォーカブル区域設定の考え方

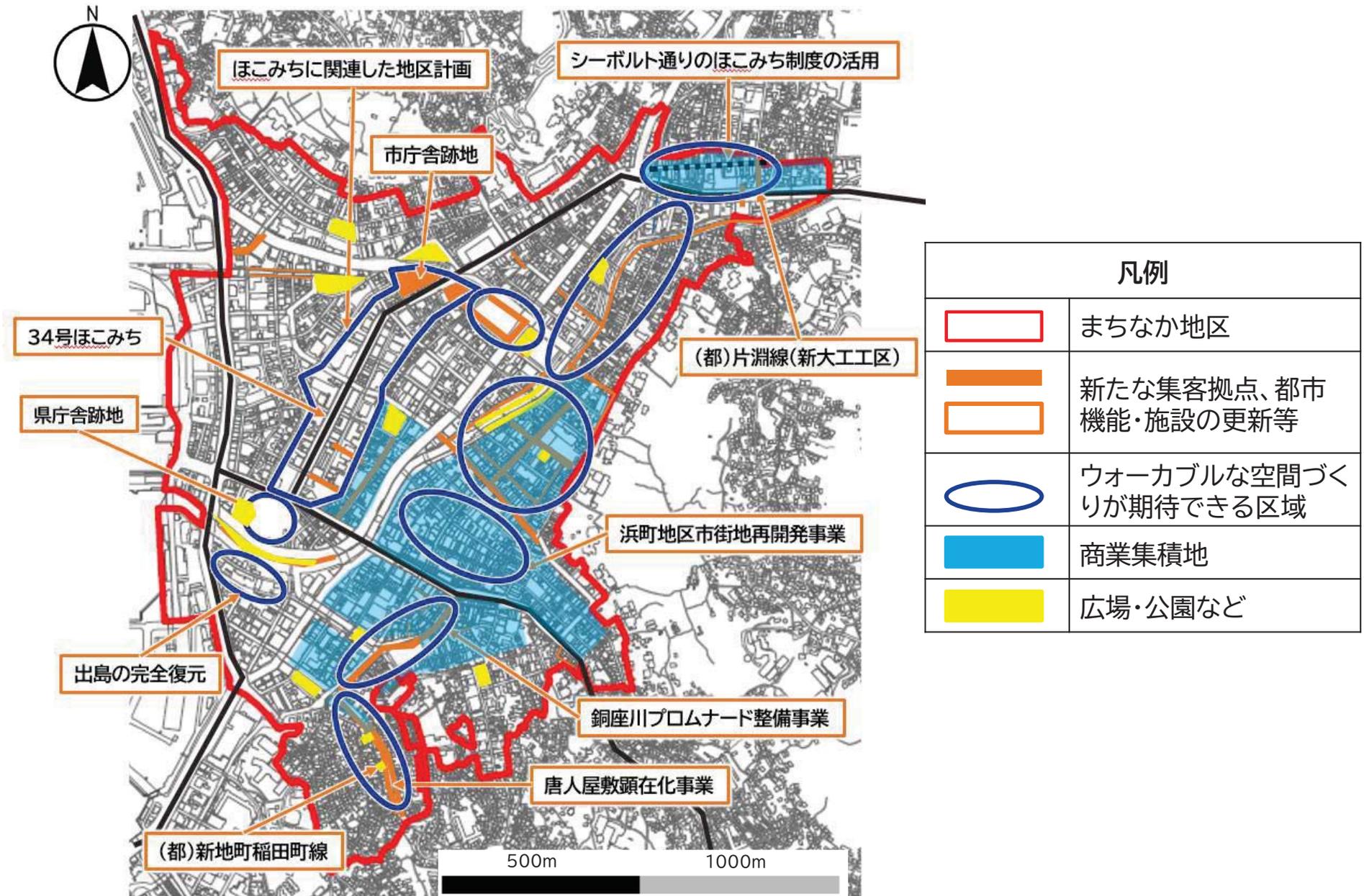
⑤ 広場、公園および商店街を含む商業集積地の区域



凡例	
	まちなか地区
	商業集積地
	広場・公園など

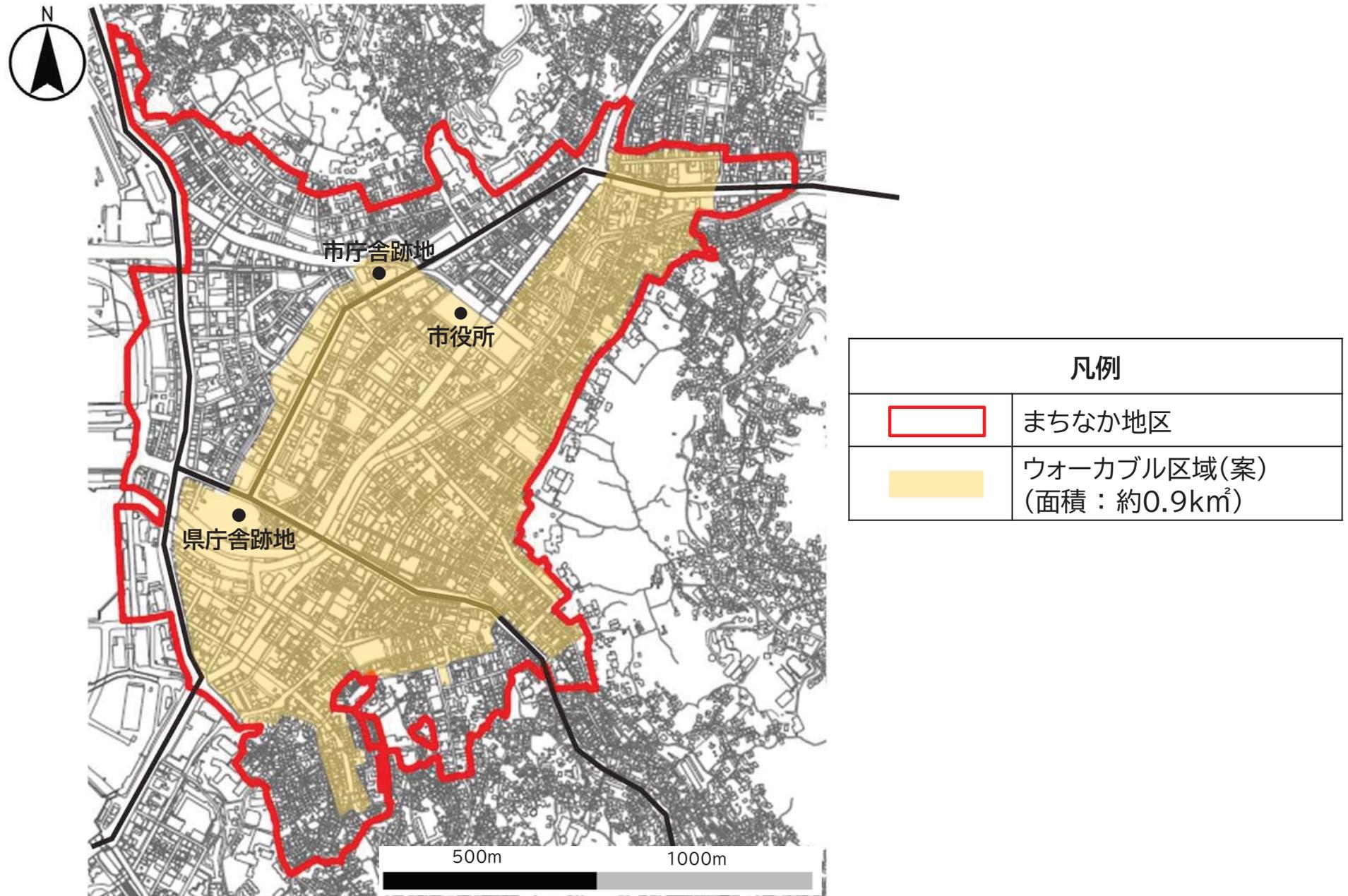
(3) 長崎市におけるウォーカブル区域設定の考え方

④と⑤の重ね合わせ図

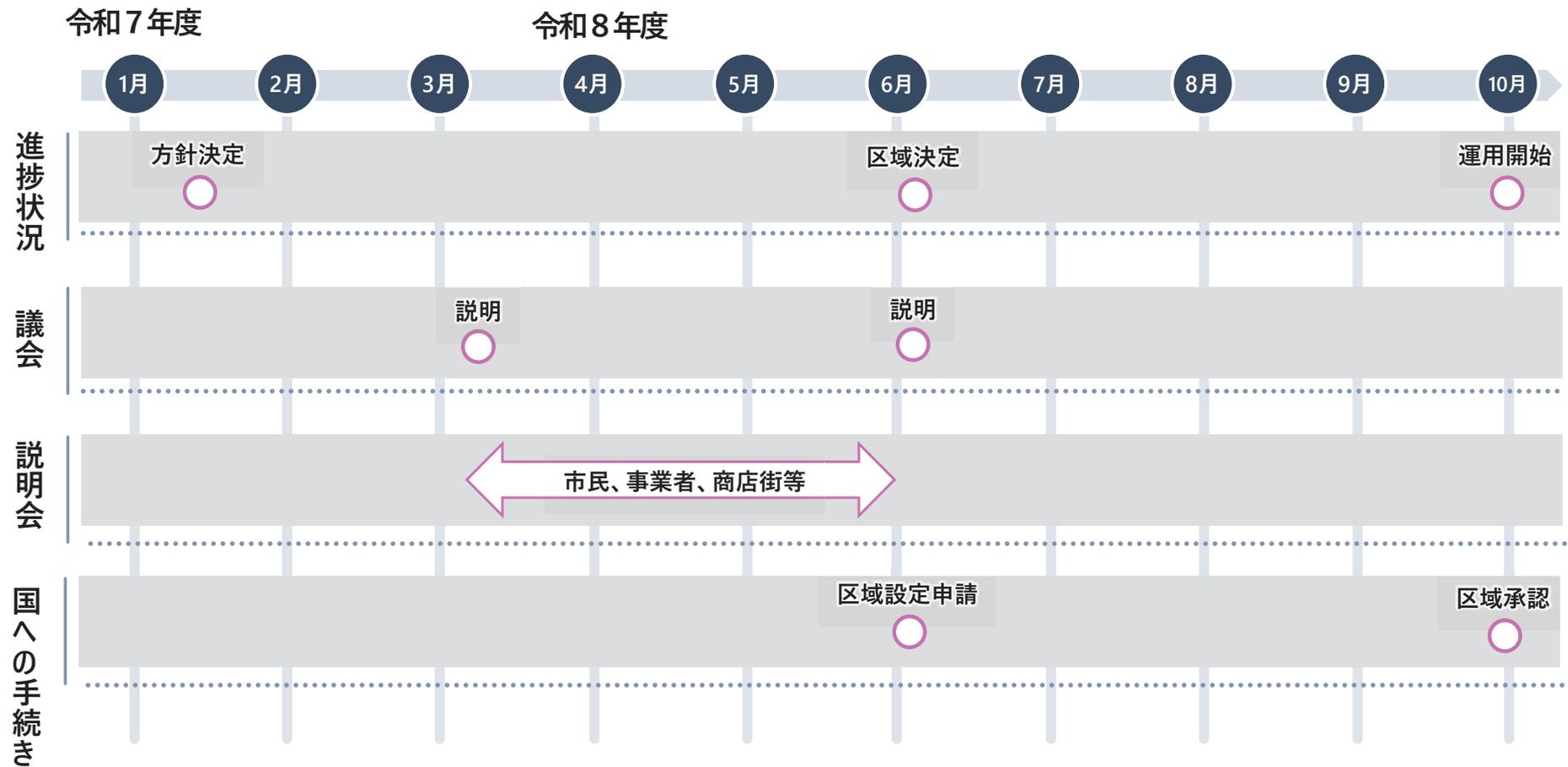


(3) 長崎市におけるウォーカブル区域設定の考え方

ウォーカブル区域(案)



(4) スケジュール



2 JR長崎本線連続立体交差事業の 現況等について

(1) 事業概要

ア 事業概要

事業名称：JR長崎本線連続立体交差事業

事業主体：長崎県

都市計画決定：平成20年12月26日

事業区間：長崎市松山町～尾上町 約2.5km

事業期間：平成21年度～令和7年度

総事業費：約523億円

除却踏切：竹岩橋踏切、梁川橋踏切、宝町踏切、幸町踏切

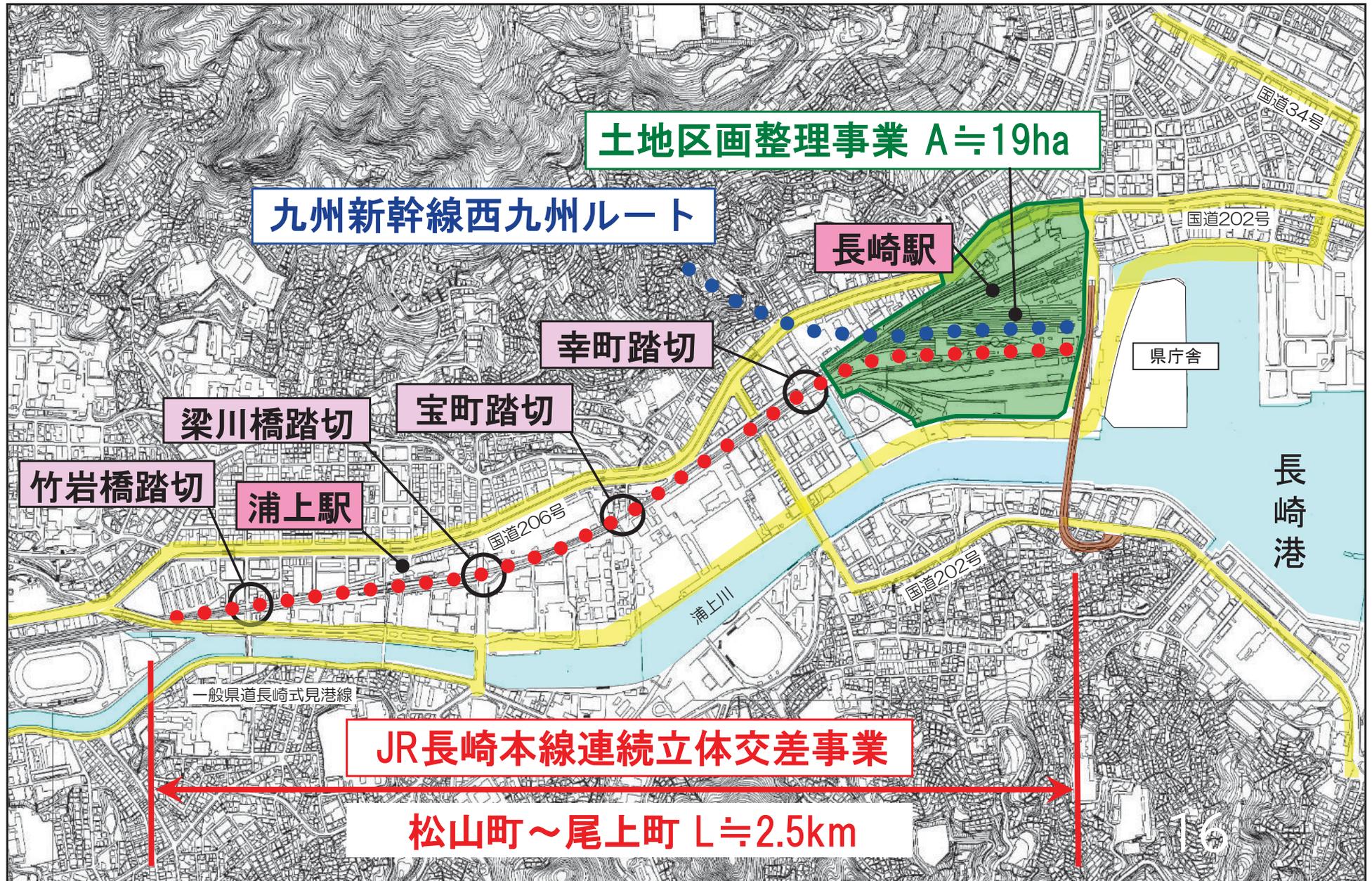
高架化駅：長崎駅、浦上駅

施行方法：仮線方式

イ 進捗状況

進捗率（事業費ベース）：100%（令和7年度末）

(2) 位置図



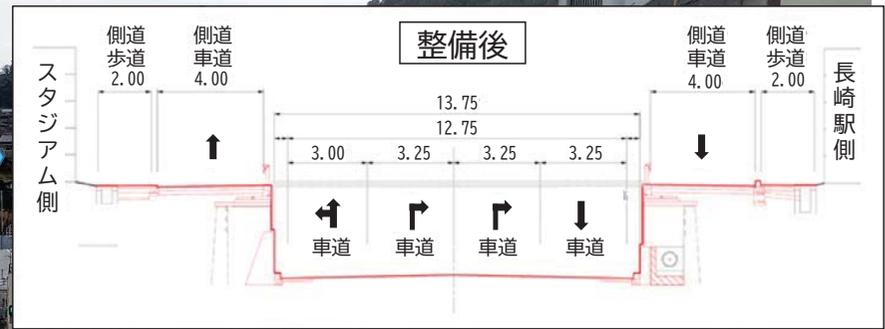
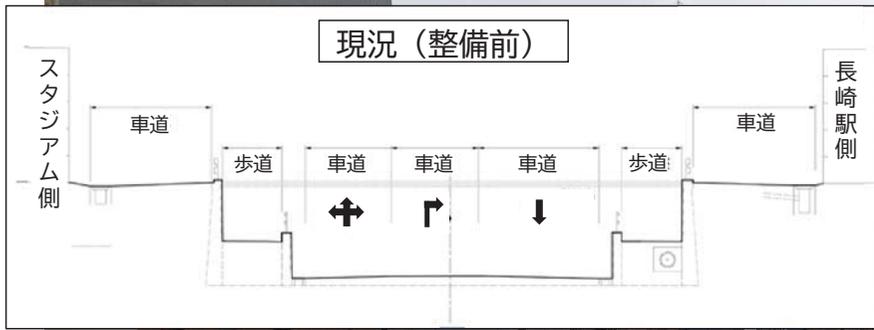
(3) 付帯工事（側道整備）の状況

令和8年1月29日撮影



(4) 付帯工事（稲佐立体交差点）の状況

①



宝町交差点

稲佐橋



稲佐立体交差点のアンダーパスが完成している

令和8年1月23日撮影



②

稲佐橋

宝町交差点



稲佐立体交差部のアンダーパスが完成している

令和8年1月23日撮影

③

宝町側の側道整備の状況

北側

南側



側溝や縁石の設置が進められている

令和7年度未完了予定

④

稲佐橋側の側道整備の状況

南側



北側



側溝や縁石の設置が進められている

令和7年度未完了予定

3 長崎市地域公共交通計画（案）について



(1) これまでの経過及び今後の予定

令和6年度

10月 公共交通活性化協議会
 ・ 計画改訂の概要、アンケート案の説明

11月 計画改訂に向けた現況調査
 ・ 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 公共交通活性化協議会
 ・ アンケート結果の報告

令和7年度

6月 計画改訂に向けた分析・検討
 ・ ICカード分析および将来シミュレーション
 ・ 目標の評価方法の検討 など

8月 公共交通活性化協議会
 ・ 計画改訂の骨子(案)の説明

12月 建設水道委員会(所管事項調査)
 ・ 計画改訂の概要説明

公共交通活性化協議会
 ・ 計画(原案)の説明

1月 原案に対するパブリック・コメント及び
 市民説明会の実施

3月 建設水道委員会(所管事項調査) ※今回
 ・ 計画(案)の説明

公共交通活性化協議会
 ・ 計画(案)の説明

長崎市地域公共交通計画(令和8年3月) 策定・公表

(1) これまでの経過及び今後の予定



【参考1】地域公共交通計画とは

ア 計画の位置付け

- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で自治体に作成が求められている計画
- ・「地域の望ましい地域公共交通サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成

イ 計画のポイント

- ・地域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
- ・定量的な目標設定
- ・毎年度の調査、分析及び評価の実施 など記載

ウ 計画の効果

- ・法律上の特例措置を受けられる利便増進実施計画等の作成ができる。
- ・特例措置により、事業者間の運行調整など、独占禁止法で禁止されたカルテル行為などが認められる。
- ・実施する事業に対し、国の財政支援が受けられる。 など

エ 長崎市の策定状況

- ・現計画（計画期間：令和3年度～令和7年度）※令和3年8月策定
- ・次期計画（計画期間：令和8年度～令和12年度）※策定中

(1) これまでの経過及び今後の予定



【参考2】 現計画（計画期間：令和3年度～令和7年度）の概要

ア 目指す姿

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

イ 目標

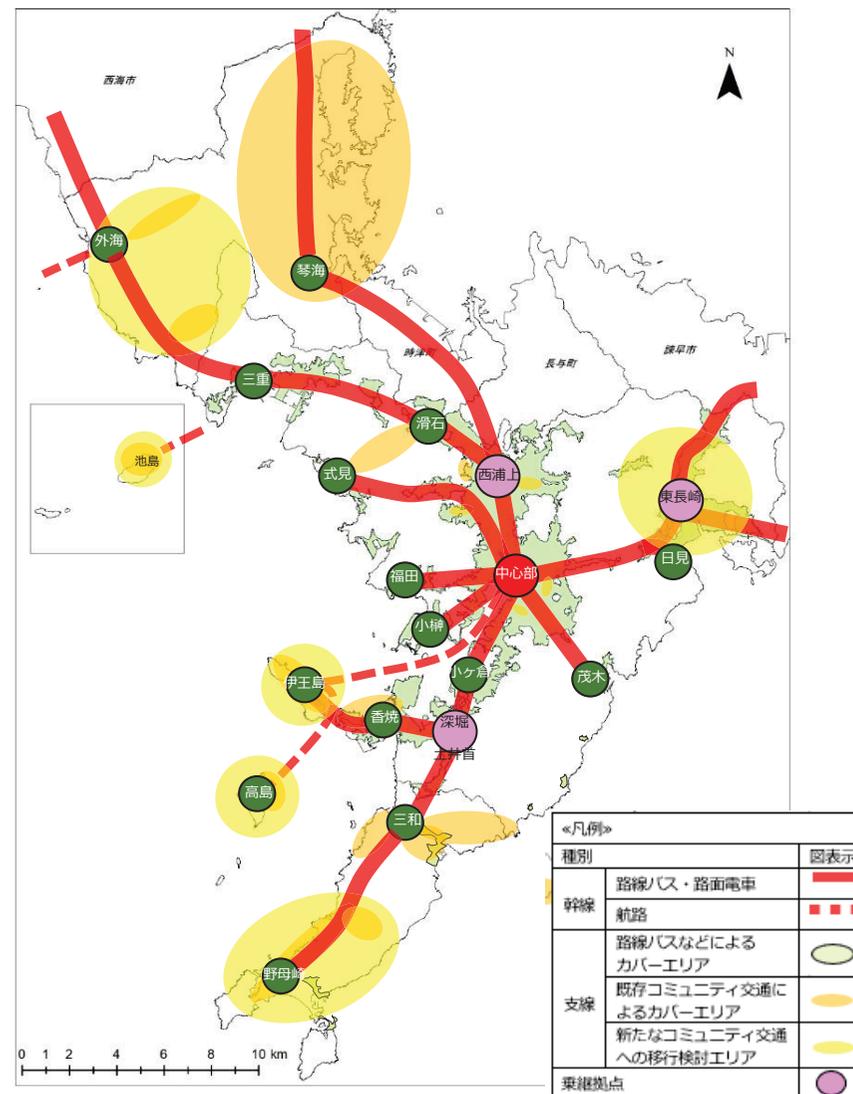
- (ア) 立地適正化計画の居住誘導区域内で、公共交通徒歩圏人口カバー率90%を維持します。
- (イ) 周辺区域では、地域の実情にあった移動サービスを確保します。

ウ 方策

- (ア) 既存路線の効率化・見直し
- (イ) 公共交通サービスの向上

エ 指標

- (ア) 平均乗車密度
- (イ) 公共交通事業の収支率
- (ウ) 公共交通への公的資金投入額
- (エ) 公共交通の利用者数
- (オ) 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合



公共交通ネットワークのイメージ図



ア 意見聴取の概要

(ア) パブリック・コメント

- ・ 募集期間：令和8年1月9日(金)～令和8年2月9日(月)
- ・ 周知方法：広報ながさき1月号、長崎市公式SNS、長崎市HP、報道機関への情報提供など
- ・ 意見総数：7件（1人）

(イ) 市民説明会

- ・ 開催期間：令和8年1月13日(火)～令和8年1月19日(月)
- ・ 周知方法：広報ながさき1月号、長崎市公式SNS、長崎市HPなど
- ・ 開催概要及び参加人数：

日付	時間	会場	参加人数
1/13 (火)	18:00～20:00	琴海南部文化センター	2人
1/14 (水)	18:00～20:00	東公民館	16人
1/15 (木)	18:00～20:00	南部市民センター	4人
1/18 (日)	14:00～16:00	アマランス (長崎市民会館)	6人
1/19 (月)	18:00～20:00	北公民館	12人



市民説明会の様子



イ 主な意見と対応

意見

計画(案)103ページ参照

●「ハブ&スポーク型」ネットワークの進め方は？

今後の便数維持に向けて「ハブ&スポーク型」ネットワークを活用した取り組みをどのように進めていくのか。

市の考え方

ハブ&スポーク型運行では、施策3（「ハブ&スポーク型」ネットワークの形成）に記載のとおり、中央地域から東部、北部及び南部地域へ向かう路線の分岐点に乗り継ぎ拠点（ハブ）を設け、乗継拠点から生活地区までの路線（スポーク）に分け、それぞれの路線における運行便数の適正化を目指したいと考えています。

具体的な実施方法などについては、本計画の実施計画となる地域公共交通利便増進実施計画を策定する中で、住民や交通事業者等と連携しながら、詳細に検討したいと考えています。

ご意見も踏まえ、施策3の記載内容を次のとおり修正します。

修正内容

【修正前】 記載なし

【修正後】 記載内容の3段落目に次のとおり追記

また、取り組みを進めていく具体的な内容は、本計画の実施計画となる「地域公共交通利便増進実施計画」で検討してまいります。



意見

計画(案)110ページ参照

●デジタル技術を活用したわかりやすい路線図や経路検索の推進を

現在のバス路線図ではわかりにくくて利用したくても不安が大きい。現在地と目的地住所や施設を入力するだけで最寄りバス停・所要時間・料金が検索できるツールの開発を進めるべきでは。

市の考え方

施策17「交通DXの積極的な導入」に記載のとおり、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の推進等を図ることとしており、また現在、携帯アプリ等でも行き先や目的地を入力すると最寄りバス停・所要時間・料金が検索できるようになっています。

しかしながら、デジタルに不慣れな方への配慮を含めて、より使いやすい公共交通とすることは重要と考えていますので、施策17の記載内容を次のとおり修正します。

修正内容

【修正前】

…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…

【修正後】

…タッチ決済の導入や、MaaSの推進、**スマートフォンでの経路検索等の充実**、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、**デジタルに不慣れな方にも配慮しつつ**、交通DXを積極的に導入し…



意見

計画（案）112、113ページ参照

● ボランティア輸送など共助型の輸送手段の進め方は

自治会活動などでボランティア活動もうまくいっていない中で、ボランティア輸送など地域共助型の運行をどこで、どのように進めていこうと考えているのか。

市の考え方

ボランティア輸送等の共助型の輸送手段については、現時点で市内での導入実績はありませんが、共助型の輸送手段構築にあたっては、メリットやデメリットを含めた制度の理解が必要不可欠であると考えています。

このことから、既に市内の複数の地域からの要請で出前講座などを通じた周知を始めていますが、各地域においても自治会活動を含め、担い手が不足する状況もあることから、今後も継続して地域に寄り添った支援を行っていきたいと考えています。

なお、共助型の輸送手段の制度について、市民の理解を深めるため、施策20「地域の共助による移動手段構築への支援」の記載内容を次のとおり修正します。

修正内容

【修正前】

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います。

【修正後】

地域の皆様の共助の力といった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、**制度の理解を促進するための出前講座の実施や、地域が抱える課題の解決に向けた相談対応など、**地域に寄り添った支援を行います。



【参考】意見一覧

No	ページ	該当箇所	意見の要旨	市の考え方
1	78-80	指標の達成状況	指標の達成状況については、行政や交通事業者等の取り組みの成果を、より分かりやすく表示した方が良いのではないかと。	<p>指標の達成状況は、計画策定後からこれまでの毎年度の進捗状況の推移を、わかりやすくグラフで示すとともに、毎年、長崎市公共交通活性化協議会の場で報告を行っています。</p> <p>本計画策定後も、毎年、協議会の場で報告する予定です。</p>
2	93-98	公共交通ネットワークの維持	<p>周辺地域の移動手段の維持・確保について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心部の公共交通はある程度充実しているが、周辺部（過疎地）の対策を考えてほしい。 ・地元と中心部に住む人の考え方は異なる点も踏まえて考えてほしい。 ・周辺部をどうやって維持するのが見えてこない。 ・とにかく周辺部まで公共交通を残してほしい。 ・琴海地区などの周辺部が切り捨てられるように感じる。 	<p>公共交通のネットワークの維持にあたっては、幹線と支線とに役割を分けて整理し、支線は幹線に接続し、地区内の移動を支える役割と位置づけています。</p> <p>その考え方に基づき、路線バス、コミュニティバスやデマンド交通などに加え、地域主体による共助型の移動手段も含め、地域の特性に応じた移動手段の確保に努めてまいりたいと考えています。</p>
3	94-98	課題解決の方策の考え方	交通事業者の経営状況に対し、どのような改善策を考えているのか。	<p>公共交通を持続可能なものとするためには、交通事業者の収支改善が不可欠と考えられますので、課題解決の方策の考え方として、既存路線の効率化や公共交通サービスの向上に行政も積極的に関わり、交通事業者の収支改善に努めてまいりたいと考えています。</p> <p>また、国の補助金などを活用した支援策も、積極的な活用にも努めたいと考えています。</p>

(2) パブリック・コメント、市民説明会における主な意見と対応



No	ページ	該当箇所	意見の要旨	市の考え方
4	95	既存路線の効率化・見直し	持続可能性について 路面電車も併せて複数の路線の競合の整理が急務と考える。	「ア 既存路線の効率化・見直し」のうち、「(ア)幹線」の対応策の「b 競合路線における事業者間の調整・連携を継続し、路線の効率化を図る」ことは重要と考えておりますが、本計画期間内におきましては、まずは路線バスの競合区間の解消に向けた取り組みを進めてまいりたいと考えております。 なお、将来の公共交通のネットワークのあり方は、今後も引き続き、長崎市公共交通活性化協議会などで協議してまいります。
5	94-96	課題解決の方策の考え方	生産性の向上 ・回送車が何台も連なり渋滞を招き、一般車の生産性を低下させている。合理的な配車検討が急務では？ ・大型バスが空気を運んでいる。小型にするだけでも渋滞緩和になるのではないか？ ・合理的な配車は運転手不足にも資するのではないか？	生産性の向上の向けた取り組みにつきましては、課題解決の方策の考え方の「ア 路線の効率化・見直し」の中に含まれていますので、今後とも車両の適正化や効率的な運行などに向け、努めてまいります。

(2) パブリック・コメント、市民説明会における主な意見と対応



No	ページ	該当箇所	意見の要旨	市の考え方
6	103	施策3 「ハブ& スポーク 型ネット ワーク」 の形成	今後の便数維持に向けて「ハブ&スポーク型」ネットワークを活用した取り組みをどのように進めていくのか。	<p>ハブ&スポーク型運行では、施策3（「ハブ&スポーク型」ネットワークの形成）に記載のとおり、中央地域から東部、北部及び南部地域へ向かう路線の分岐点に乗り継ぎ拠点（ハブ）を設け、乗継拠点から生活地区までの路線（スポーク）に分け、それぞれの路線における運行便数の適正化を目指したいと考えています。</p> <p>具体的な実施方法などについては、本計画の実施計画となる地域公共交通利便増進実施計画を策定する中で、住民や交通事業者等と連携しながら、詳細に検討したいと考えています。</p> <p>ご意見も踏まえ、施策3の記載内容を次のとおり修正します。</p> <p>修正前：記載なし 修正後：（3段落目に追記）</p> <p>また、取り組みを進めていく具体的な内容は、本計画の実施計画となる「地域公共交通利便増進実施計画」で検討してまいります。</p>

(2) パブリック・コメント、市民説明会における主な意見と対応



No	ページ	該当箇所	意見の要旨	市の考え方
7	104	施策4 担い手確保に向けた取り組み	運転士不足に対し、行政からもっと支援など関与してほしい。	施策4「担い手確保に向けた取り組み」に記載のとおり、交通事業者と連携しながら、行政としましても積極的に対応していきたいと考えています。
8	104	施策5 人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定	利用者が多い通勤時間などは大きなバスでいいが、利用者がほとんどいない昼間など小さなバスで運行すればよいのではないか。	<p>施策5「需要に応じた輸送手段の選択」に記載のとおり、利用状況に応じた輸送手段（大型バス→中型・小型バスなど）への転換を図ることで、運行の効率化を目指したいと考えています。</p> <p>なお、同じ路線で大型バスと小型バスを併用することは、維持管理コストなども含めて非効率になる場合がある旨、交通事業者からは伺っていますので、利用状況などを踏まえ、検討していく必要があると考えています。</p>
9	108	施策13 バス専用レーンの拡充	バス専用レーンの実現は現実的でなく、自家用車で周辺部から中心部に行くにも渋滞を考慮して余裕をもって行動する必要があり、道路そのものを考えてほしい。	公共交通の利用促進を図る上で、バス専用レーンの拡充は有効な手段だと考えていますので、長崎南環状線や南北幹線道路などの整備状況を見ながら、関係機関と意見交換を重ねたいと考えています。
10	108	施策14 主要な乗継拠点や停留所の待合環境の整備	松山町の高速バスの停留所に多くのバスが止まり、交通渋滞を招いている。そういった部分のバス停の整備について考えてほしい。	当該箇所における交通渋滞対策につきましては、道路管理者の所管となりますので、いただいたご意見は、担当所管にも共有させていただきます。

(2) パブリック・コメント、市民説明会における主な意見と対応



No	ページ	該当箇所	意見の要旨	市の考え方
11	108	施策14 主要な乗 継拠点や 停留所の 待合環境 の整備	長崎駅前バス停について現在整備されているが、バス停がバラバラで市民や観光客にはわかりづらいため、一か所にまとめるなどできないのか。	長崎駅前周辺のバス停の集約につきましては、長崎駅前交通拠点整備事業検討会で検討されていますので、いただいたご意見は、担当所管にも共有させていただきます。
12	109	施策15 パークア ンドライ ドの促進	パークアンドライドは定着しないと思う。カーシェアの検討が現実的ではないか。	<p>施策15「パークアンドライドの促進」は、自家用車から公共交通への転換に有効な施策と考えています。</p> <p>なお、ご提案のカーシェアにつきましては、施策17「交通DXの積極的な導入」に記載の「MaaS」推進に含まれていますので、この中で検討してまいります。</p>
13	110	施策17 交通DXの 積極的な 導入	交通DX（デジタルトランスフォーメーション）の取り組みの中で、自動運転をどのように進める計画なのか。	施策17「交通DXの積極的な導入」に記載のとおり、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、交通システムの省力化などに取り組んでまいります。

(2) パブリック・コメント、市民説明会における主な意見と対応



No	ページ	該当箇所	意見の要旨	市の考え方
14	110	施策17 交通DXの 積極的な 導入	<p>地域公共交通の利便性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在のバス路線図ではわかりにくくて利用したくても不安が大きい。都バスのようなわかりやすい路線図にしていきたい。 ・ネット社会の時代である。現在地と目的地住所や施設を入力するだけで最寄りバス停・所要時間・料金が検索できるツールの開発が急務ではないか。 	<p>施策17「交通DXの積極的な導入」に記載のとおり、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の推進等を図ることとしており、また現在、携帯アプリ等でも行き先や目的地を入力すると最寄りバス停・所要時間・料金が検索できるようになっています。</p> <p>しかしながら、デジタルに不慣れな方への配慮を含めて、より使いやすい公共交通とすることは重要と考えていますので、施策17の記載内容を次のとおり修正します。</p> <p>修正前：…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 …</p> <p>修正後：…タッチ決済の導入や、MaaSの推進、スマートフォンでの経路検索等の充実、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、デジタルに不慣れな方にも配慮しつつ、交通DXを積極的に導入し…</p>

(2) パブリック・コメント、市民説明会における主な意見と対応



No	ページ	該当箇所	意見の要旨	市の考え方
15	112	施策20 地域の共助による 移動手段 構築の支 援	<p>共助型の輸送手段について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎市は共助型運行についてはどこまで進めていこうと考えているのか。 ・自治会も地域の一体性がなくなっていて、自治会活動などでボランティアを行う人も限られた中で行っており、ボランティア輸送をする余力がないことを理解してほしい。 ・共助の取組はいいと思うが、他人を乗せるのは抵抗がある人が多いと思う。中高生を送迎している親など、比較的若い世代からもそのような声があることから、高齢者が多い地域では導入は難しいと思う。 	<p>ボランティア輸送等の共助型の輸送手段については、現時点で市内での導入実績はありませんが、共助型の輸送手段構築にあたっては、メリットやデメリットを含めた制度の理解が必要不可欠であると考えています。</p> <p>このことから、既に市内の複数の地域からの要請で出前講座などを通じた周知を始めていますが、各地域においても自治会活動を含め、担い手が不足する状況もあることから、今後も継続して地域に寄り添った支援を行っていきたいと考えています。</p> <p>なお、共助型の輸送手段の制度について、市民の理解を深めるため、施策20「地域の共助による移動手段構築への支援」の記載内容を次のとおり修正します。</p> <p>修正前：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います。</p> <p>修正後：地域の皆様の共助の力といった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、制度の理解を促進するための出前講座の実施や、地域が抱える課題の解決に向けた相談対応など、地域に寄り添った支援を行います。</p>

(2) パブリック・コメント、市民説明会における主な意見と対応



No	ページ	該当箇所	意見の要旨	市の考え方
16			公共交通利用促進のためには、他国のように、ラッシュ時の一人乗り一般車両への課金などの制度も必要ではないか？	公共交通の利用促進を図る手法として、ご提案のような取組があることは承知していますが、現在のところ、国内での導入事例はないため、今後の動向を注視してまいりたいと考えております。
17			高齢者交通券の無料給付は廃止して割安定期券にすべき。	高齢者交通費助成制度のことかと思われませんが、いただいたご意見は関係所属にも共有させていただきます。



ア 構成

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 前計画の概要
- 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・実施
- 2 地域公共交通利便増進実施計画の策定

資料編

(3) 長崎市地域公共交通計画(案)の概要



イ 第7章(これからの公共交通に向けて)の概要

(ア)これからの公共交通が目指す姿

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、持続可能なものでなければなりません。

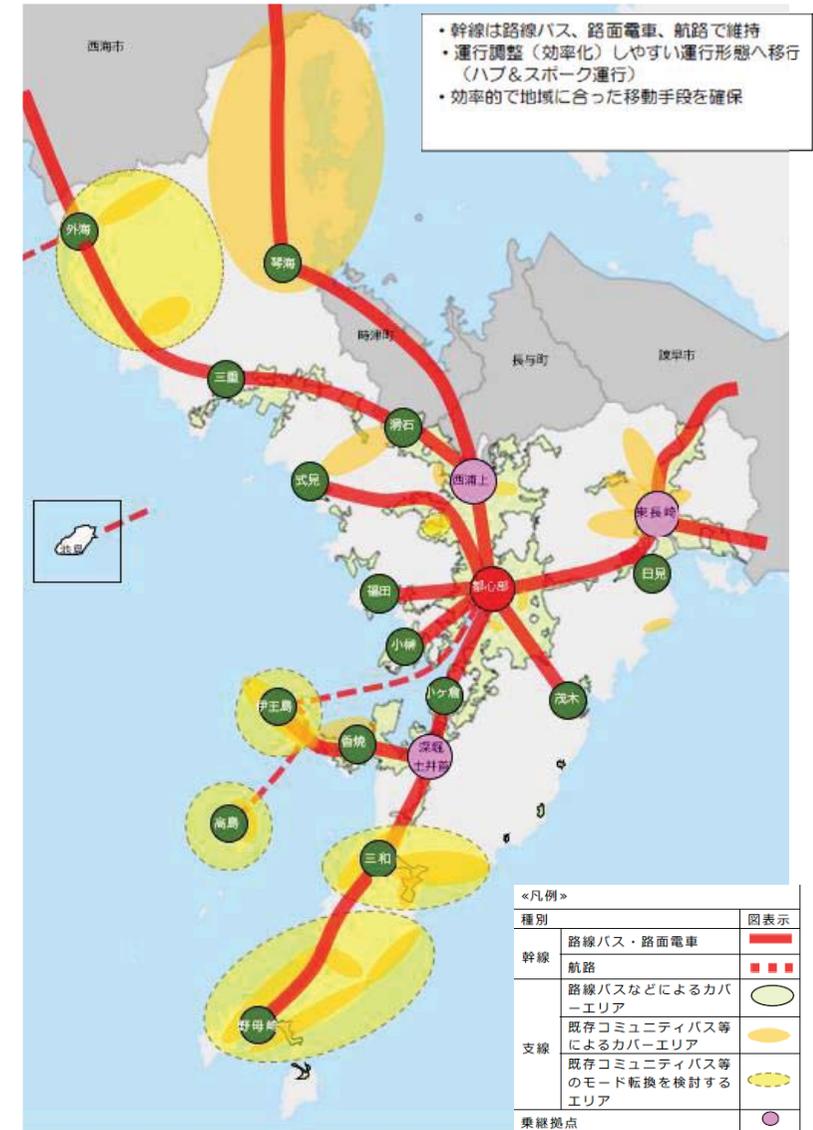
目指す姿② 拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている
まちは、都心部と地域拠点、生活地区が連携しながら一体的に機能するものであり、公共交通はその移動を支えられるサービスレベルでなければなりません。

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。



公共交通ネットワークのイメージ図

(3) 長崎市地域公共交通計画(案)の概要



(イ) 目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策

a 課題と課題解決の方策

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"> ●公共交通の利用率の向上 ●公共交通路線網を維持するための担い手の確保 ※追加 ●需要と供給の平準化 ●ピーク時とそれ以外の利用者の平準化 ●交通DXの推進による省力化 ※追加 	既存路線の効率化・ 見直し 公共交通サービスの向上
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"> ●都心部と地域拠点間の速達性・定時性の向上 ●競合路線における事業者間の調整・連携 ●主要バス停の待合環境の改善 ※追加 	
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"> ●公共交通が不便な地域の移動手段の確保 ●コミュニティバス等の収支の適正化 ●地域の共助による移動手段を確保 ※追加 	
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"> ●新たな集客施設により増加する移動需要の取込み ●増加する観光需要の取込み ※追加 	

※次期計画において追加した項目

(3) 長崎市地域公共交通計画(案)の概要



b 課題解決の方策の考え方

※次期計画に向けて修正した項目 ※次期計画において追加・修正した項目

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

(3) 長崎市地域公共交通計画(案)の概要



(ウ)成果指標の設定

※次期計画において追加した項目

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上で、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、支出額のデータを入手し算出
	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公共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 ※追加	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であります	実績数

(3) 長崎市地域公共交通計画(案)の概要



(ウ)成果指標の設定

※〇〇 ……現状のまま推移した場合の値

※次期計画において追加した項目

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)	競合路線における便数調整や、昼間時間帯の利用促進、観光需要等の取り込みなどにより、平均乗車密度の向上を図ることとし、過去10年間(H27~R6)の実績で最も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、既存路線の効率化などを行うことで、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、運行見直し等を行うことで、補助金の増加を抑制し、基準年の値を目標値とします
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行うことで、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 ※追加	0(団体)	5(団体)	地域の移動手段確保に向けた情報発信などを行うことで、新たに取組む団体を、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

(3) 長崎市地域公共交通計画(案)の概要



(工)展開施策

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	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 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
公共交通サービスの向上	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	
	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

※次期計画に向けて修正した項目 ※次期計画において追加した項目