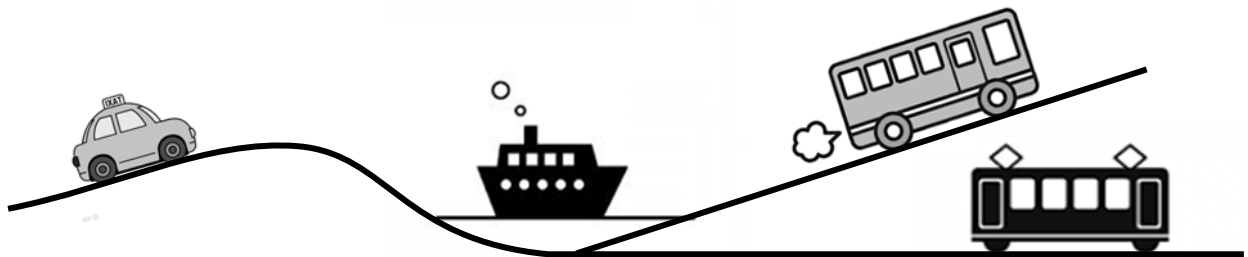


人口減少にモ負ケズ
自家用車にモ負ケズ
市民ノ足トナリ走り続ケル
ソウイウ交通機関ガ
走ルマチニナリタイ



長崎市地域公共交通計画（案）

（計画期間：令和8年度～令和12年度）

長崎市

< 目 次 >

第 1 章	長崎市地域公共交通計画の概要	1
1	目的	1
2	位置付け	3
3	対象区域	4
4	計画期間	4
第 2 章	公共交通を取り巻く状況	5
1	長崎市の現状	5
2	社会情勢等の状況	12
第 3 章	上位計画等の整理	17
1	長崎市第五次総合計画（後期基本計画）	17
2	長崎市都市計画マスタープラン	18
3	長崎市立地適正化計画	20
4	長崎まちづくりのグランドデザイン 2050	22
5	関連計画	23
第 4 章	公共交通の現状	24
1	公共交通路線網	24
2	公共交通力バー率	25
3	公共交通の運賃と支出額	28
4	公共交通分担率	29
5	公共交通機関の利用状況	30
6	路線バスの待合環境	47
7	事業者の経営環境	48

< 目 次 >

第5章	公共交通に関する調査・分析	49
1	公共交通に関するアンケート調査	49
2	公共交通に係る現況分析	51
3	公共交通に係る将来シミュレーション	63
4	公共交通の需要と供給の関係	67
第6章	これまでの取組みと成果	71
1	前計画の概要	71
2	前計画に基づく取組みの評価	72
3	前計画策定からこれまでの状況変化	81
第7章	これからの公共交通に向けて	91
1	これからの公共交通が目指す姿	91
2	目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策	93
3	成果指標の設定	99
4	展開施策	101
第8章	計画の推進	114
1	計画の検証・評価・実施	114
2	地域公共交通利便増進実施計画の策定	114
資料編		
1	公共交通に関するアンケート調査結果	1
2	都市機能施設の立地状況	14
3	路線バスの待合環境	15
4	各地区間の移動状況	27
5	支線・航路の収支状況	31
6	計画策定の経過	35
7	長崎市公共交通活性化協議会構成員	36

第1章

長崎市地域公共交通計画の概要

1	目的	1
2	位置付け	3
3	対象区域	4
4	計画期間	4

第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

1 目的

長崎市では、路線バス、路面電車、鉄道、タクシー、船舶といった公共交通機関が、社会インフラとして日常の市民の移動を支えています。そのサービス水準は、公共交通の徒歩圏人口カバー率で表すと約77%で、全国平均の41%を大きく上回っています。また、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。

さらに、毎年総務省が行っている品目別家計調査でも、バス代、タクシー代の支出額が全国トップクラスで、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。

一方で、人口減少を主因として、公共交通機関の利用者数は減少傾向にあり、運転士の高齢化や整備士など担い手の不足も相まって、路線廃止や運行使数の減少、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。

長崎市では、令和3年度に『長崎市地域公共交通計画』を策定し、様々な施策を展開してきました。（以下「前計画」という。）

このような中、国の動きとしては、令和5年4月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

（以下「法」という。）の改正により、「地域公共交通の『リ・デザイン』（再構築）」が掲げられ、地域の様々な関係者が連携・協働し、利便性・持続可能性・生産性を高める取り組みが求められるようになりました。

このたび、社会経済情勢の変化や国の動き等を踏まえ、前計画の評価を行うとともに、必要な改善を実施し、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、法第5条に基づき、長崎市全体を見渡した公共交通サービスの維持・確保を図るとともに、行政と事業者、住民を含む関係者が連携・協力しながら取り組む実施施策を定め、「長崎市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とするため、『長崎市地域公共交通計画（令和8年度～令和12年度）（以下「本計画」という。）』を策定します。

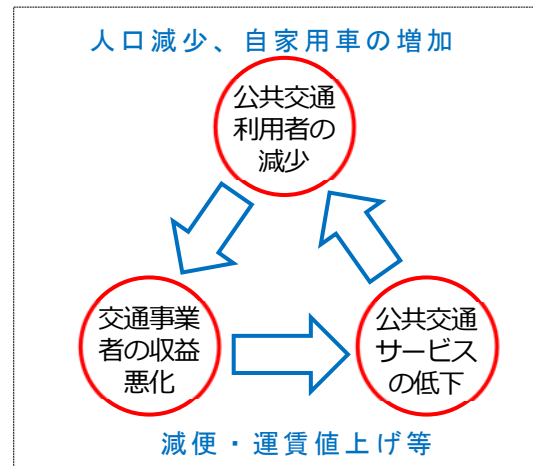


図 1-1 負のスパイラル

◎地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）抜粋

（地域公共交通計画）

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という）を作成するよう努めなければならない。

◎地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和5年法律第18号）の概要

1 地域の関係者の連携と協働の促進

- 法律の目的規定に「地域の関係者」の「連携と協働」を追加
- 国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加するとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項として「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を追加

2 ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

- 地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」制度を創設し、協議会において「再構築方針」を作成
- 再構築方針等に基づき実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充

3 バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充

- 地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準、費用負担等を定めた協定を締結して行うことができるよう「地域公共交通利便増進事業」を拡充
- ＡＩオンデマンド、キャッシュレス決済、ＥＶバス等の導入を通じ、交通分野におけるＤＸ・ＧＸ（グリーントランスフォーメーション）を推進するため「道路運送高度化事業」を拡充

4 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

- 鉄道・タクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出により運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

2 位置付け

本計画は、「長崎市第五次総合計画」や長崎県が定める広域的な都市計画の指針である「都市計画区域マスタープラン（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）」を上位計画として策定した「長崎市都市計画マスタープラン」に掲げる将来都市像「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の『ネットワーク』の部分に関する計画として策定した「長崎市公共交通総合計画」を基礎とし、具体的な施策の実施に向けた法に基づく計画とします。

また、公共交通に関連する事項は、分野別の関連計画と連携・整合を図ります。

なお、本計画に基づき、ダイヤや運賃の見直しを伴うネットワークの再編を進めていく場合には、法第27条の14に基づく「地域公共交通利便増進実施計画」へ展開していきます。

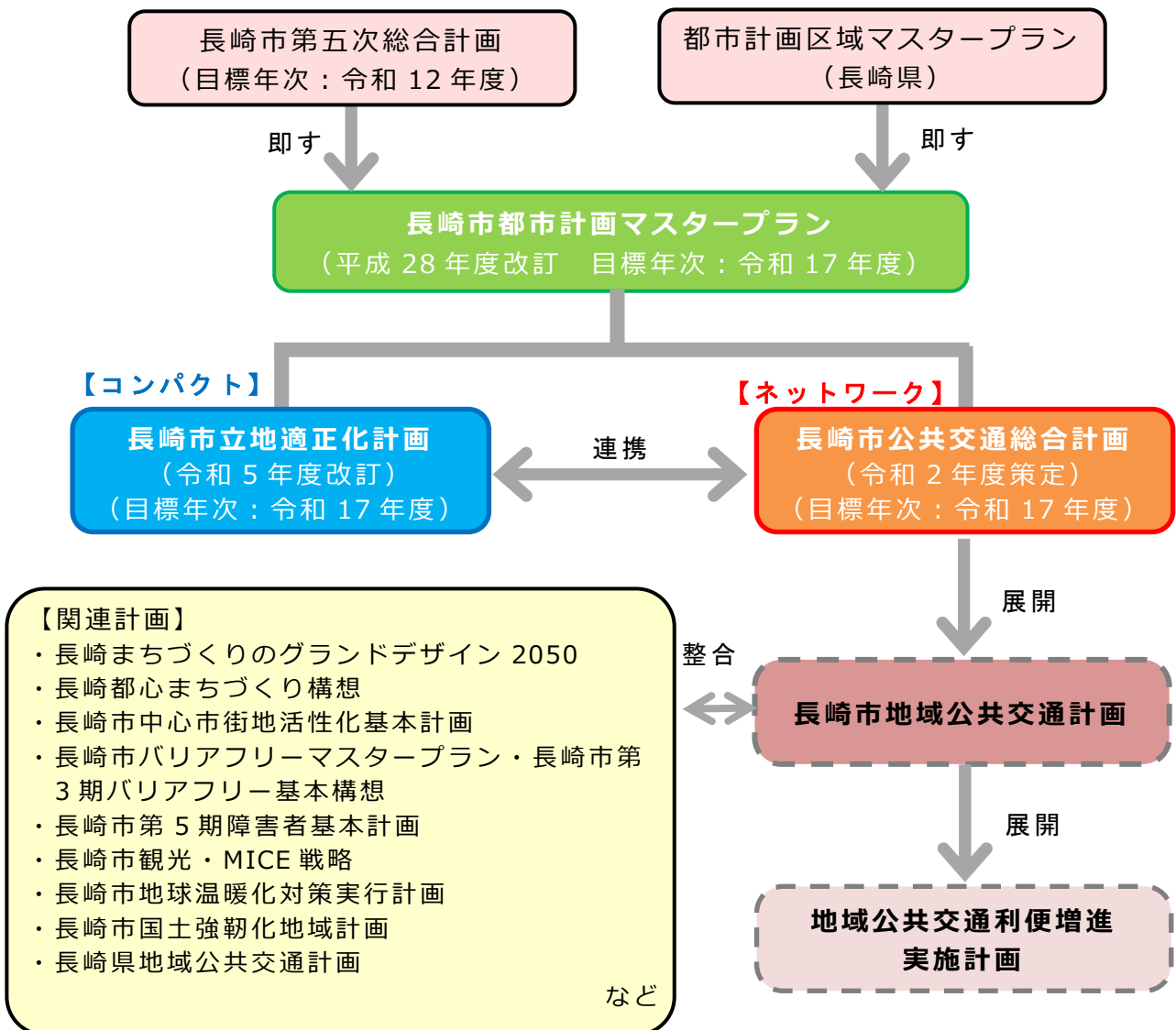


図1-2 長崎市地域公共交通計画の位置付け

3 対象区域

本計画は、長崎市全域を対象とします。

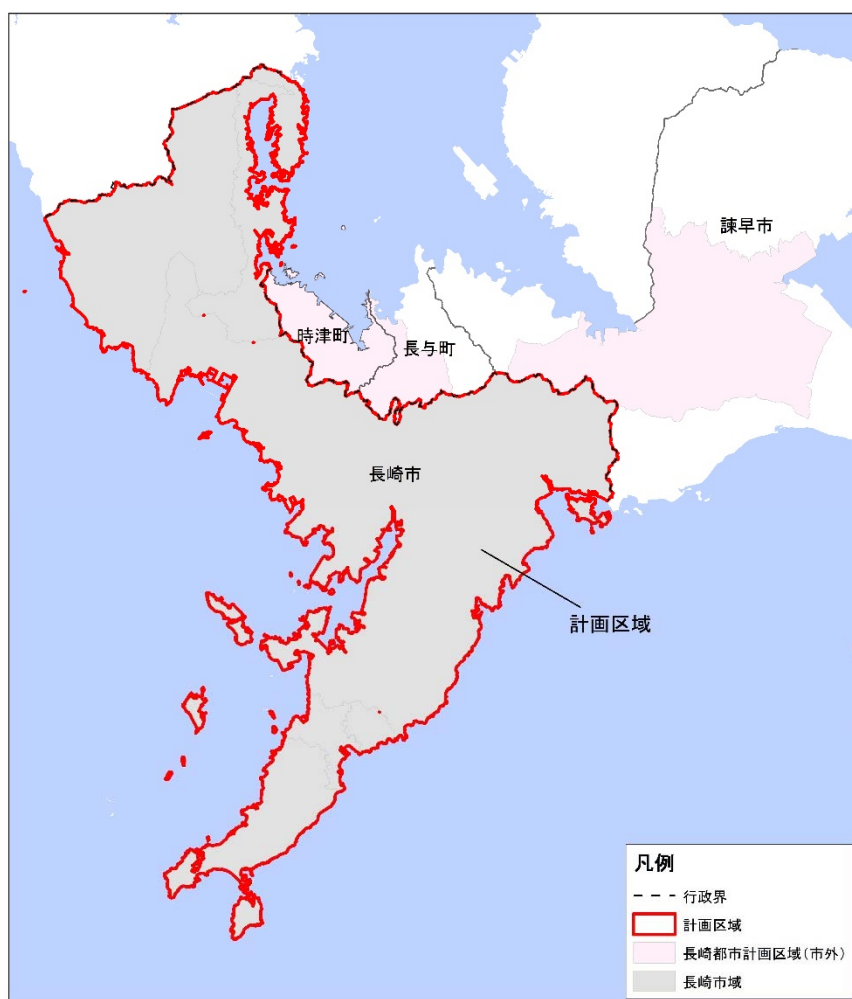


図 1-3 計画区域

4 計画期間

本計画の計画期間は、令和8年度から12年度までの5年間とします。

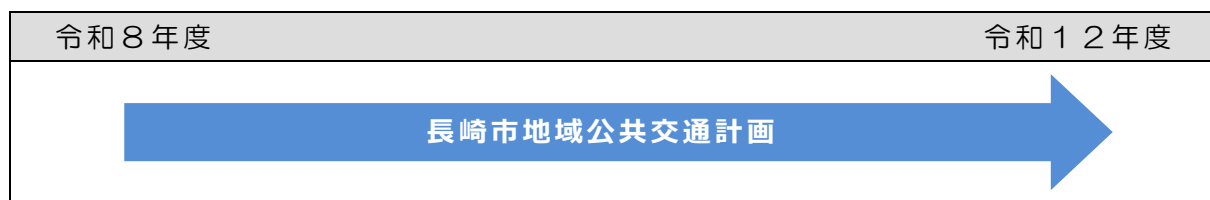


図 1-4 計画期間

第2章

公共交通を取り巻く状況

1	長崎市の現状	5
	(1) 位置・地勢	5
	(2) 土地利用	6
	(3) 人口分布	7
	(4) 都市機能施設の立地状況	8
	(5) 道路状況	9
	(6) 周辺市町との結びつき	11
2	社会情勢等の状況	12
	(1) 人口	12
	(2) 自動車保有台数	13
	(3) 運転免許の返納者数	13
	(4) 観光客数	14
	(5) 各種プロジェクト	15
	(6) 産業別労働環境	16

第2章 公共交通を取り巻く状況

1 長崎市の現状

(1) 位置・地勢

長崎市は、九州の西端、長崎県の南部に位置し、長崎半島から西彼杵半島の一部を占めています。長崎市の西側、南側、東側は海に面し、角力灘、橘湾、大村湾が広がっています。

長崎港内港部の造成地とそこに注ぐ中島川周辺や、浦上川沿いの南北に細く連なる比較的平坦な地域に、商業・業務機能が集積しています。

平坦地が少ないため、周辺の傾斜地の宅地化により、住宅が丘陵をはうような独特な景観を呈し、住宅地はさらに丘陵の外縁部に広がり、新しい市街地を形成しています。

また、周辺地域の入り江や河口部にも、総合事務所や地域センターなどを中心に古くから市街地が形成されています。

長崎市は、県都として高次の都市機能が集積されているばかりではなく、数多くの歴史文化遺産や独特の異国情緒を有するとともに、平和の発信など、国際交流の拠点となっています。



図 2-1 長崎市の位置

出典：長崎市都市計画マスタープラン

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
これからの
公共交通に向けて

第8章
計画の推進

資料編

(2) 土地利用

長崎市は、ほとんどが山に囲まれ、自然的土地利用が市域の約 78%を占め、都市的土地利用は約 22%にとどまっています。

また、明治 22 年の市制施行後は 12 回の合併を重ね市域を拡大してきましたが、合併後も各地区のコミュニティは持続し、現在、市域全体に生活地区が点在しています。

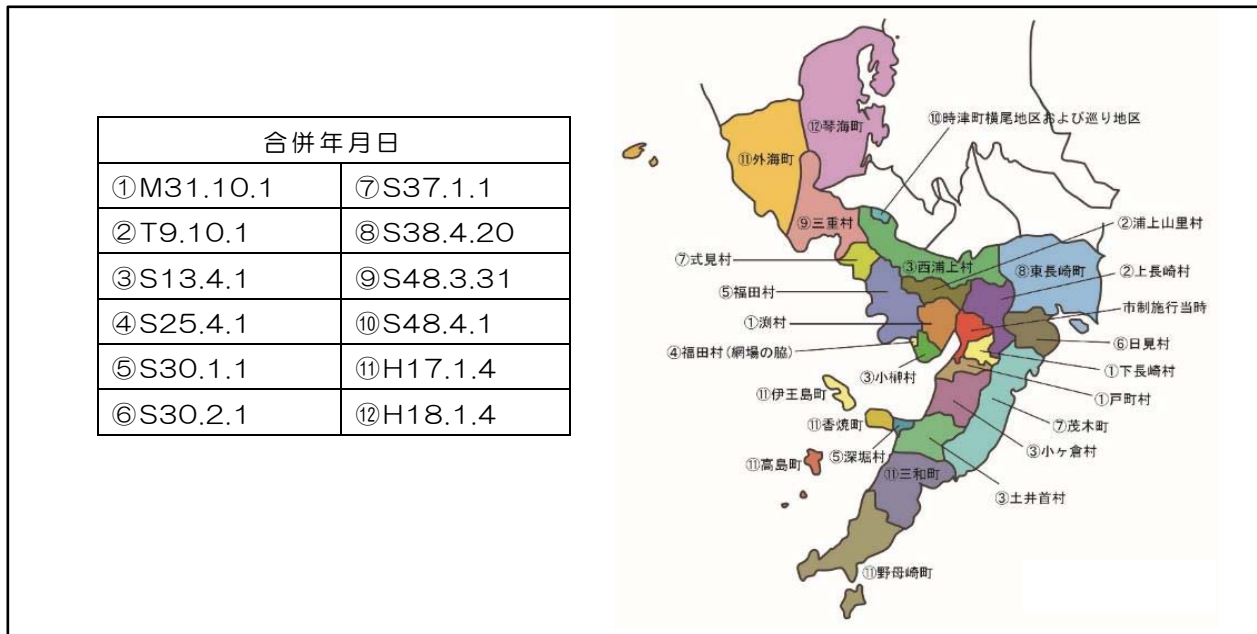


図 2-2 長崎市の市域の変遷 出典：長崎市データブック

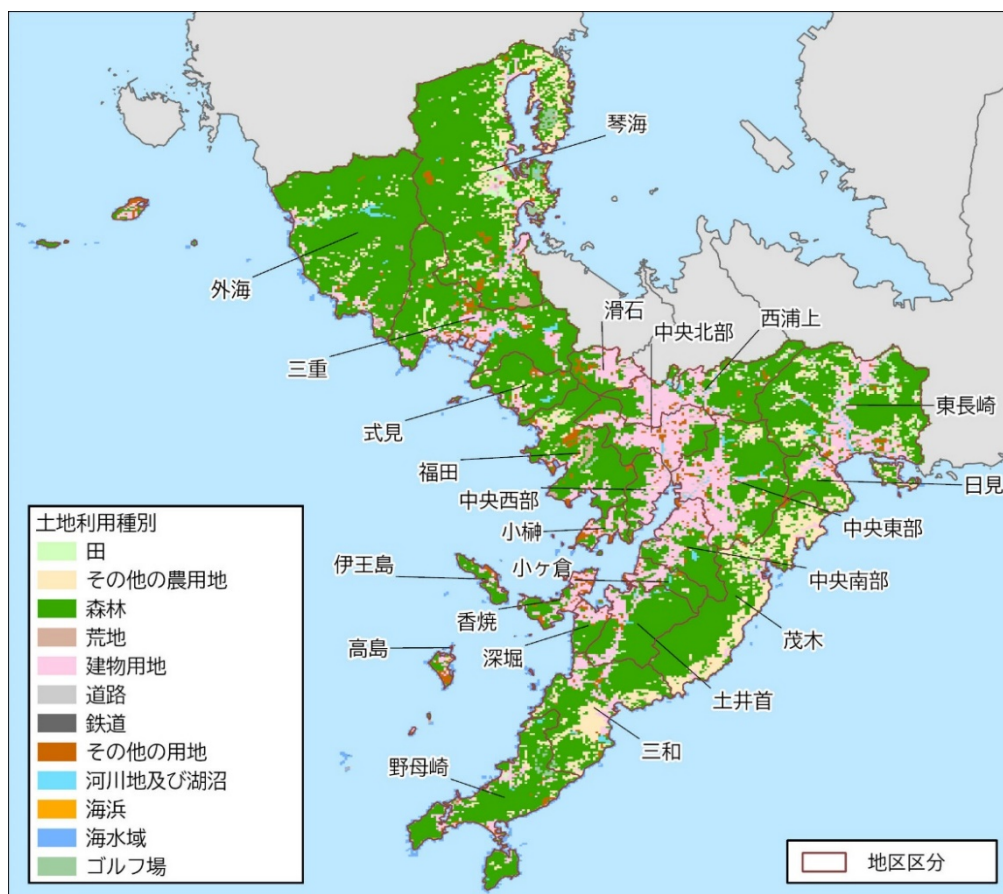


図 2-3 土地利用現況図 出典：R3 国土数値情報（国土交通省）を基に作成

(3) 人口分布

長崎市の人口は、主に都心部から北部の西浦上周辺にかけて集中していますが、郊外部にも各生活地区を中心として一定の人口が分布しています。

また、都心部に近い斜面市街地や周辺部では、高齢化率が高い傾向にあります。

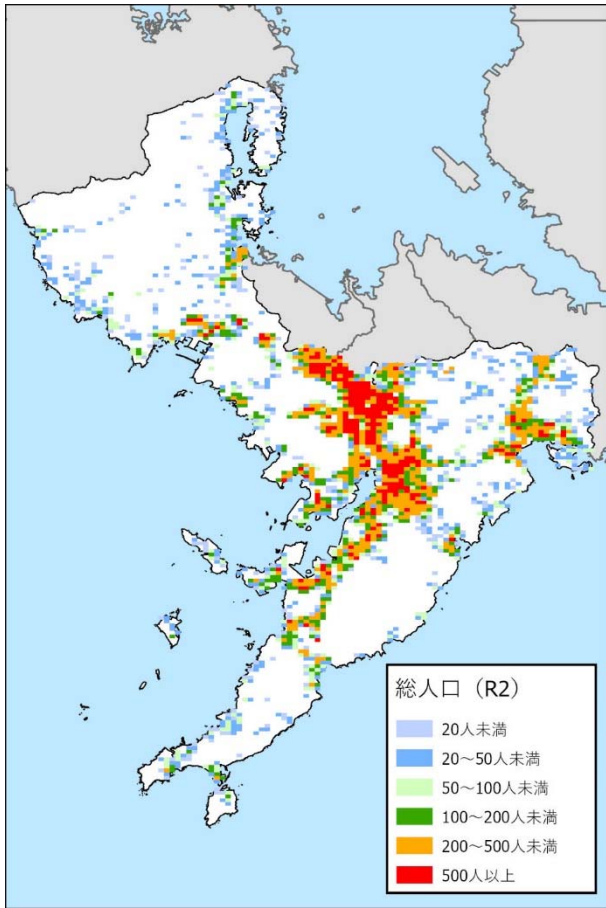


図 2-4 人口分布状況

出典：R2 国勢調査結果（総務省統計局）を基に作成
（250mメッシュ人口）

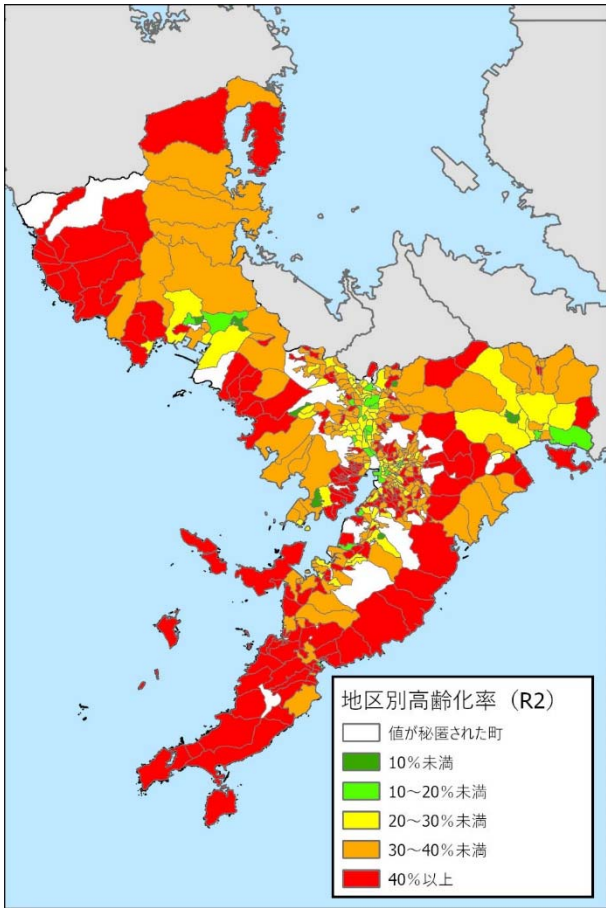


図 2-5 地区別高齢化率

出典：R2 国勢調査結果（総務省統計局）を基に作成

表 2-1 人口分布状況

	人口	内 訳							
		地区	人口	地区	人口	地区	人口	地区	人口
長崎市	390,551人	中央	163,796人	東長崎	37,143人	土井首	13,228人	西浦上	49,777人
		式見	2,381人	日見	6,582人	深堀	5,113人	滑石	28,102人
		福田	8,506人			香焼	2,969人	三重	19,814人
		小櫛	6,851人			伊王島	594人	琴海	11,750人
		小ヶ倉	8,106人			三和	9,181人	外海	2,957人
		茂木	9,172人			野母崎	4,280人		
		高島	249人						

出典：長崎市 R6 住民基本台帳、ながさきの統計

(4) 都市機能施設の立地状況

都市機能施設※は、高度な医療施設や大規模な商業施設をはじめとして、多くは中央東部から中央北部に集積しています。

また、郊外部では、東長崎など一定数の施設が集積する地区もありますが、施設数が少ない地区では、目的によって近隣地区や都心部まで日常の生活圏域を越える移動が必要となっています。（詳細は資料編 P14 参照）

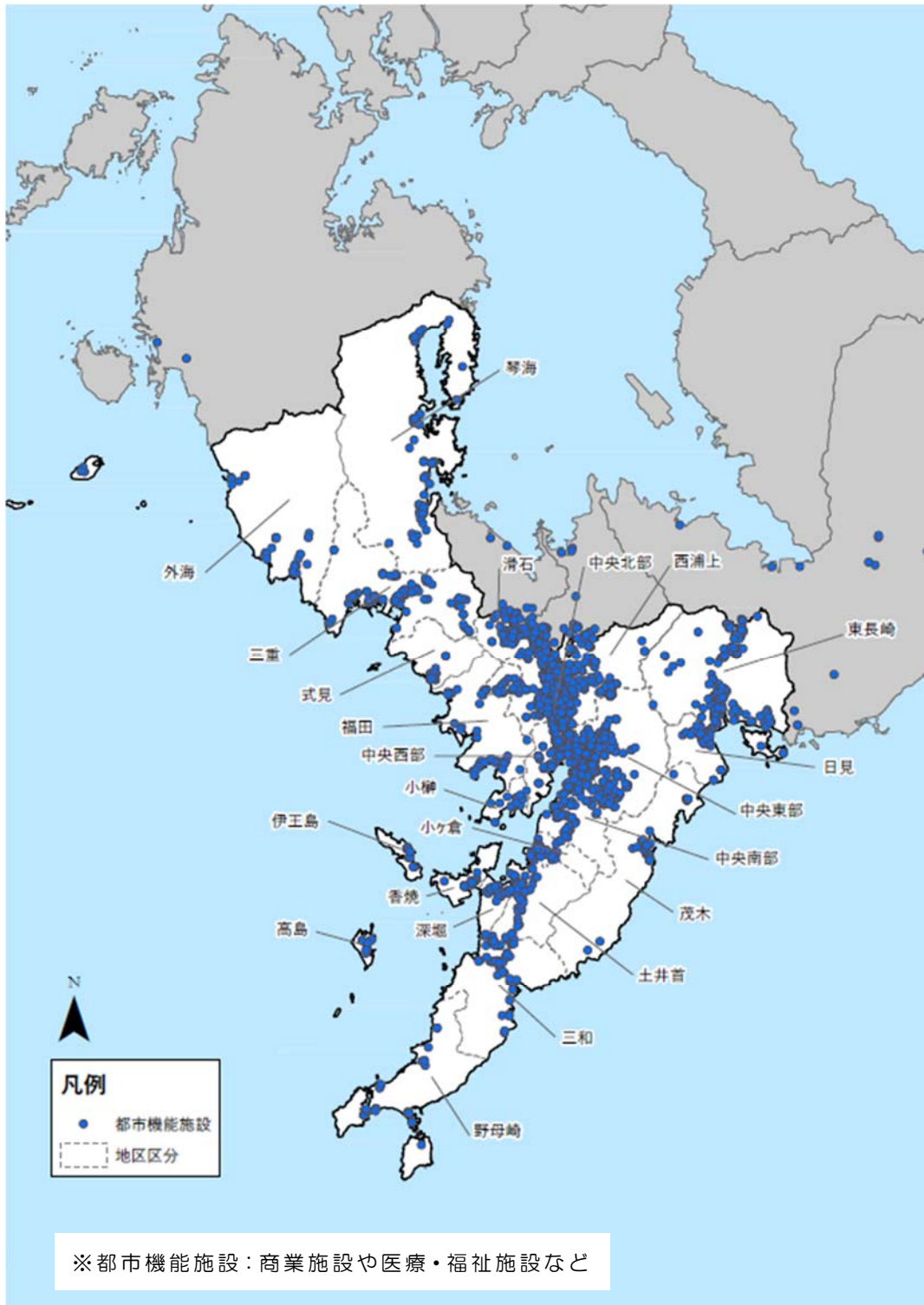


図 2-6 都市機能施設（日常の生活圏域で利用する施設）の立地状況

出典：長崎市資料

(5) 道路状況

長崎市の道路状況を見ると、都心部から放射状に国道が通り、その間を県道が補う形で都心部の一点に集中する幹線道路網が形成され、これらの道路が都心部と生活地区、または生活地区と生活地区をつなぐ主要な道路となっています。

このような地形的特徴から、渋滞が著しく移動に時間を要しています。

そこで、既存道路の拡幅改良に加えて、令和12年に完成予定の長崎南環状線を含む都市計画道路『長崎外環状線』、地域高規格道路『西彼杵道路』が一部事業化されていますが、これらの道路事業の完成には時間を要し、現状では渋滞が解消される状況ではありません。

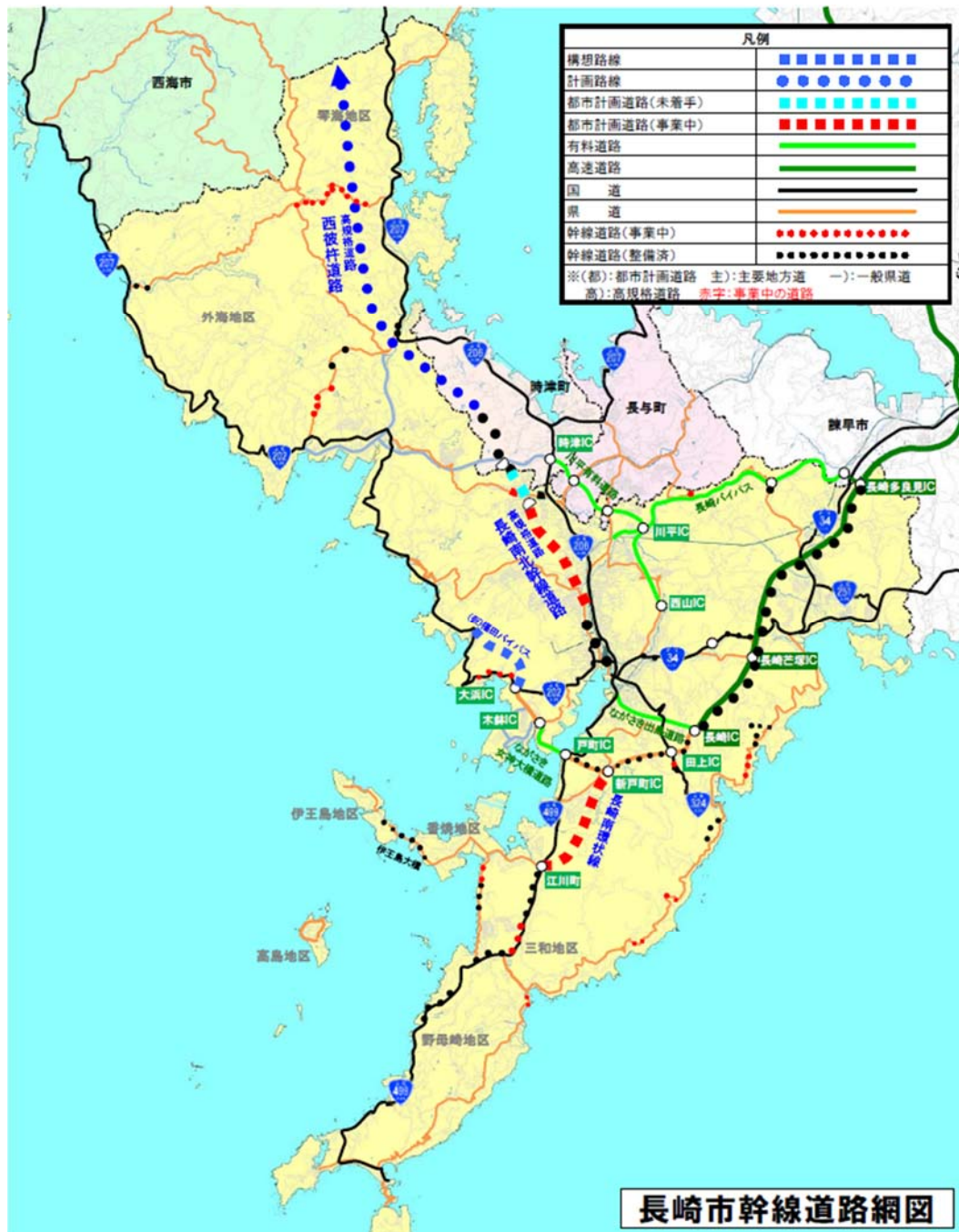


図 2-7 長崎市幹線道路網図

出典：長崎市資料(R7 時点)

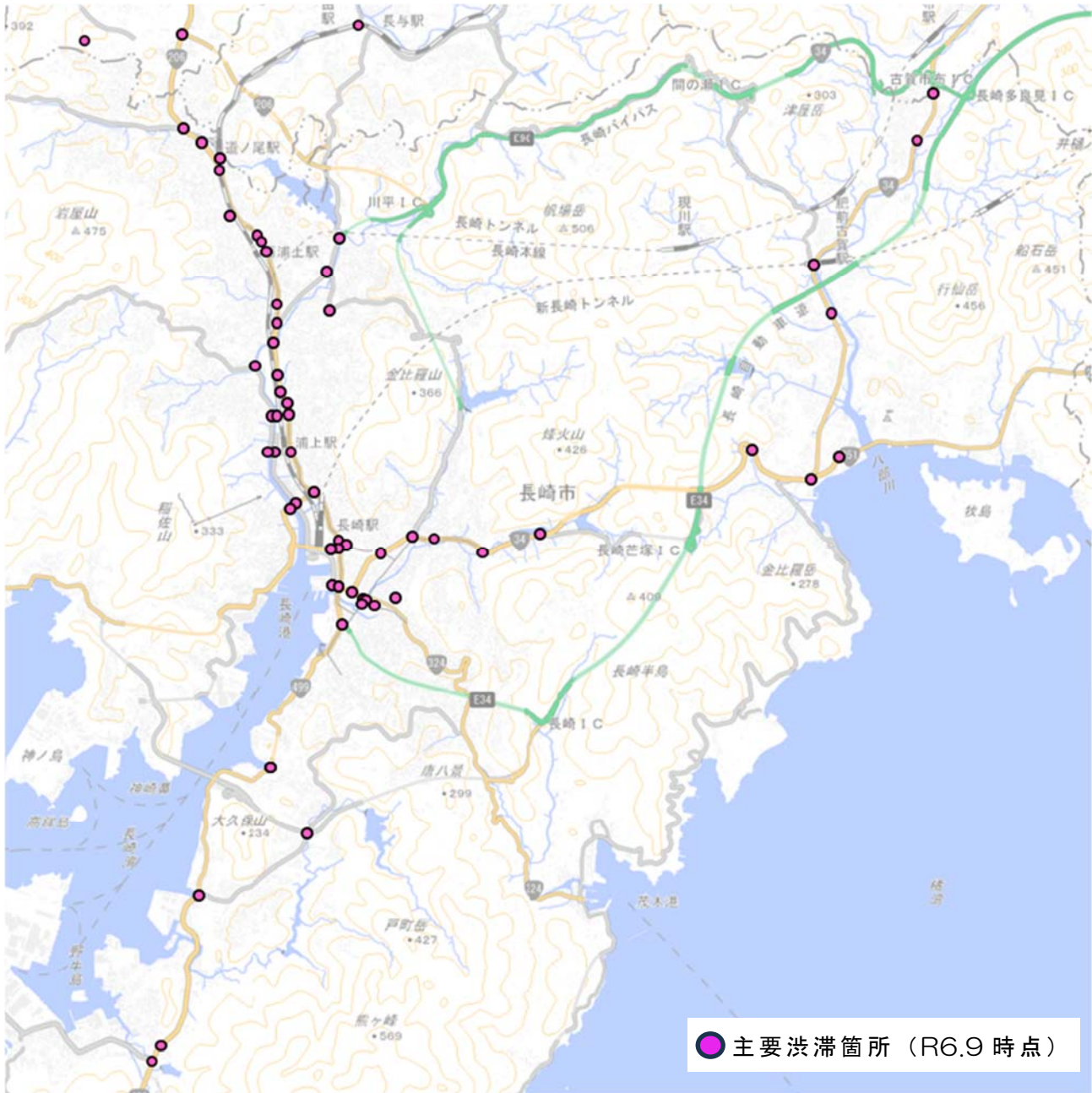


図 2-8 長崎市及び周辺の主要渋滞箇所

出典：R3 一般交通量調査結果 WEB マップ（可視化ツール）（国土交通省）

表 2-2 主要地点間の所要時間

路線名	地点間	区間距離	所要時間	
			混雑時	昼間非混雑時
一般国道34号	江戸町 → 滝の観音入口	11.6km	約24分	約22分
	滝の観音入口 → 江戸町	11.6km	約32分	約22分
一般国道206号	横道 → 宝町	6.0km	約23分	約16分
	宝町 → 横道	6.0km	約23分	約16分
一般国道499号	江川 → 大波止	8.9km	約28分	約17分
	大波止 → 江川	8.9km	約24分	約17分

出典：R3 全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）より独自算出

(6) 周辺市町との結びつき

長崎市で従業・通学する 15 歳以上の就業者・通学者のうち、2 万 5 千人程度は諫早市、長与町、時津町からの移動で、逆に長崎市に居住する 15 歳以上の就業者・通学者のうち、1 万 6 千人程度は諫早市、長与町、時津町へ移動していることから、2 市 2 町は密接な関係にあります。

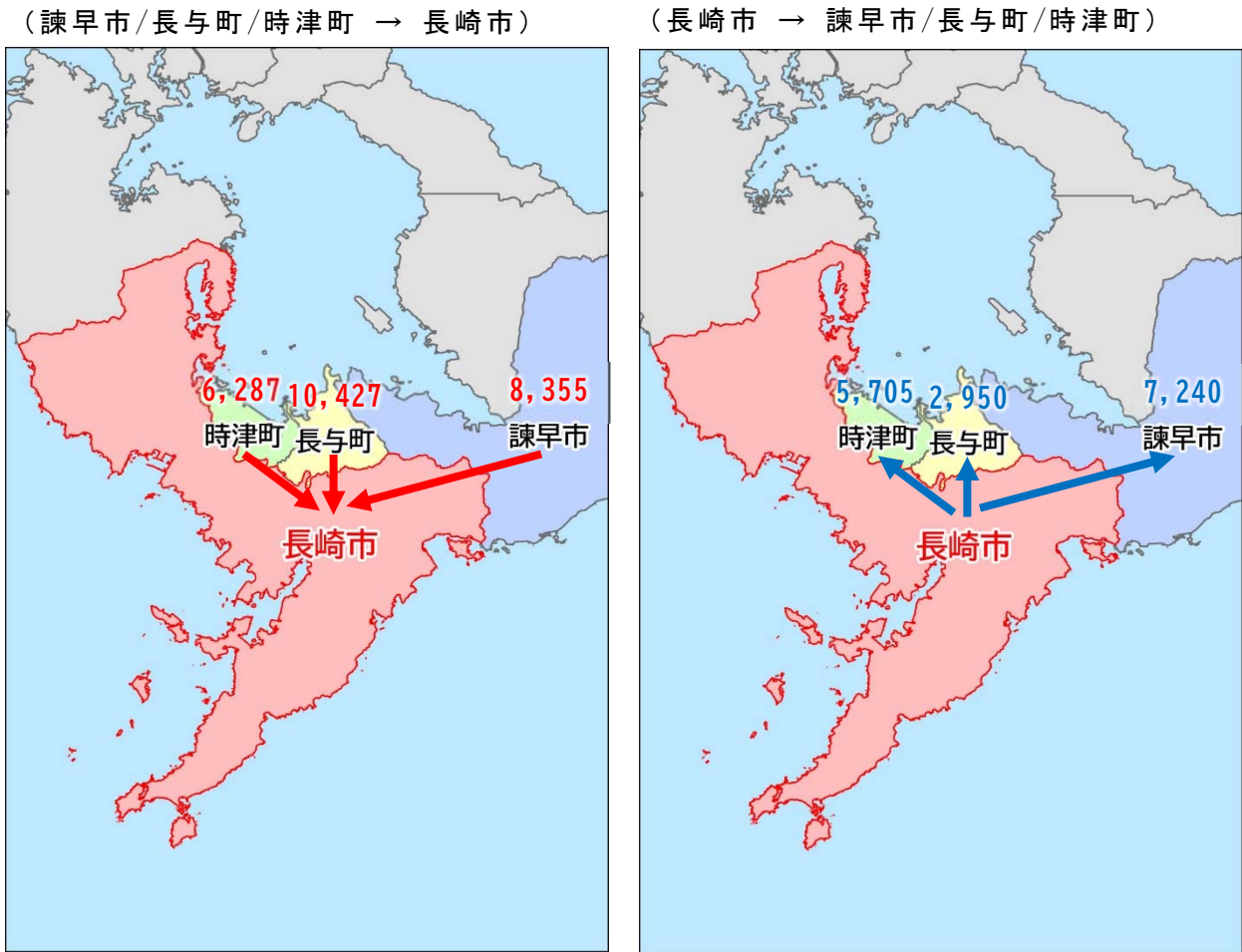


図 2-9 15 歳以上就業者・通学者の従業・通学状況

出典：R2 国勢調査結果（総務省統計局）を基に作成

2 社会情勢等の状況

(1) 人口

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。世代別にみると、生産年齢人口（15～64 歳）は少子化等の影響で一貫して減少が続く一方、老年人口（65 歳以上）は増加傾向にあり、令和 2 年の高齢化率は約 3 割に達しています。

また、令和 2 年と令和 6 年の人口を比較すると約 1 万 8 千人の減少（減少率 4.5%）で、今後も同様な傾向が続くものと予測され、総人口は令和 12 年で約 36 万 2 千人（減少率 11.4%）、令和 17 年で約 34 万 2 千人（減少率 16.4%）まで減少し、令和 17 年以降には年少人口（0～14 歳）の割合は 1 割を切り、老年人口の割合は 4 割を超えることが推計されています。

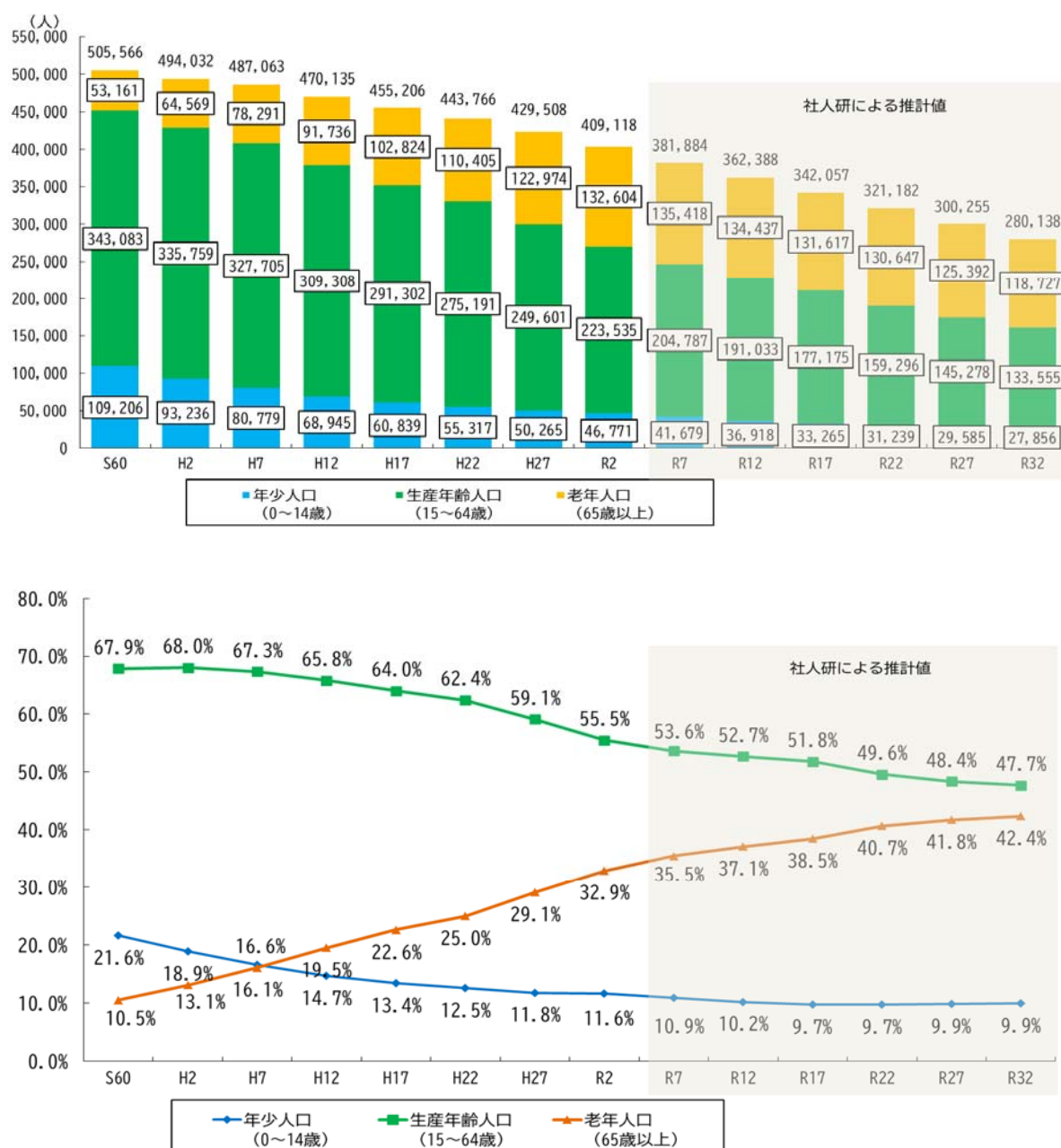


図 2-10 人口の推移（上段：人口、下段：構成比）

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）を基に作成

(2) 自動車保有台数

長崎市の過去10年間の自動車保有台数は、横ばいで推移しています。

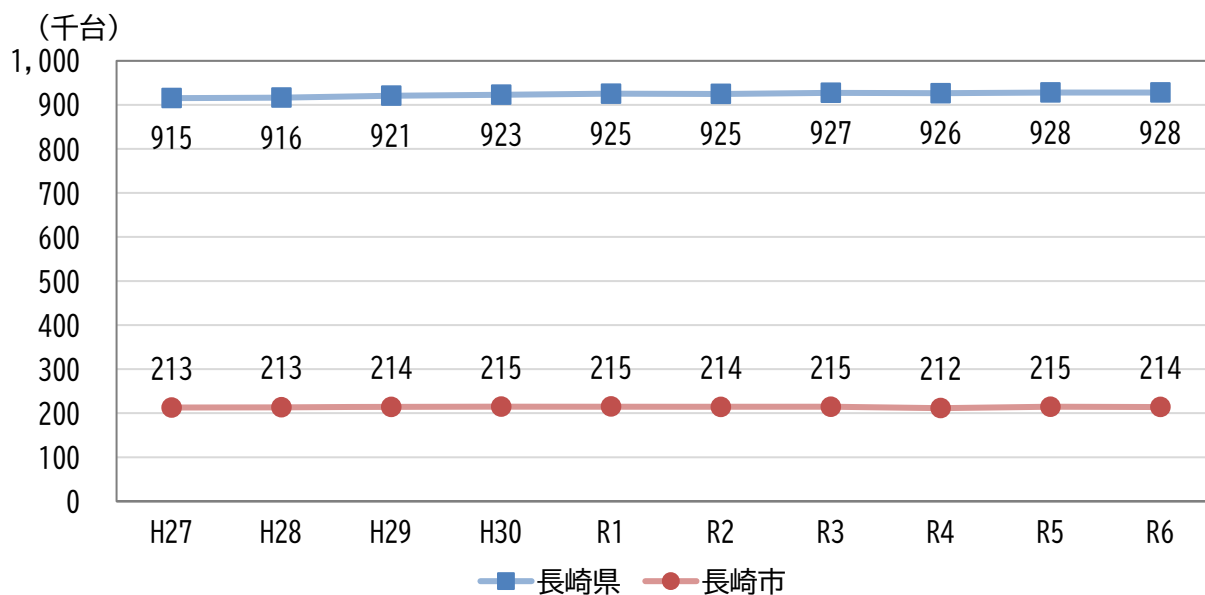


図 2-11 自動車保有台数の推移

出典：長崎県統計年鑑

(3) 運転免許の返納者数

運転免許の返納者は、近年では長崎県全体で毎年3千人弱となっています。

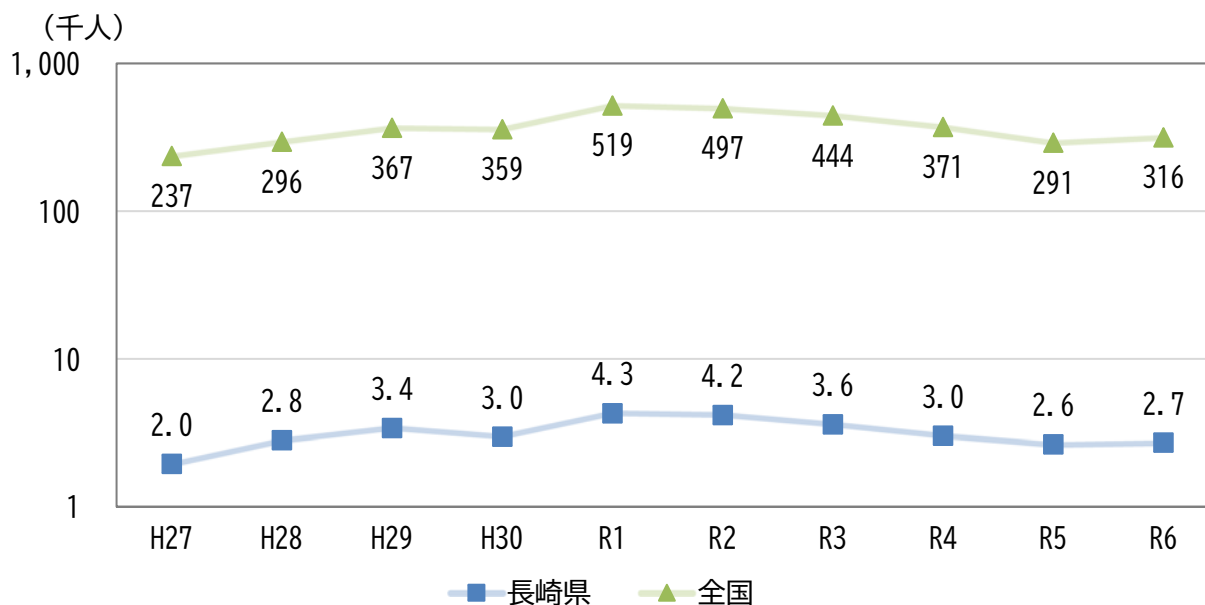


図 2-12 運転免許返納者数の推移

出典：長崎県統計年鑑、長崎県警察交通動向

(4) 観光客数

長崎市の過去 10 年間の観光客数の推移は、令和元年が約 700 万人でしたが、コロナ禍により大幅に減少したものの、徐々に回復しています。

また、ホテルの開業やクルーズ客船の入港隻数の増加などを背景に、外国人宿泊者数も回復傾向を示し、現在ではコロナ禍以前の水準まで回復しています。

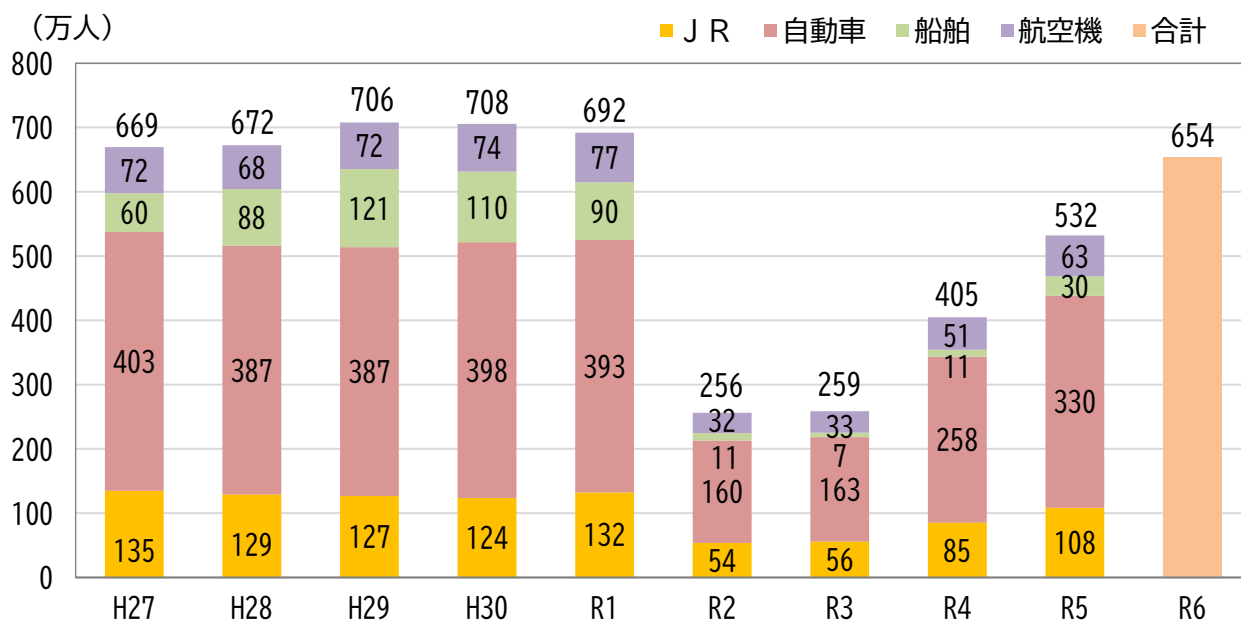


図 2-13 交通機関別観光客数の推移

出典：長崎市観光統計（交通機関別は R5 まで）

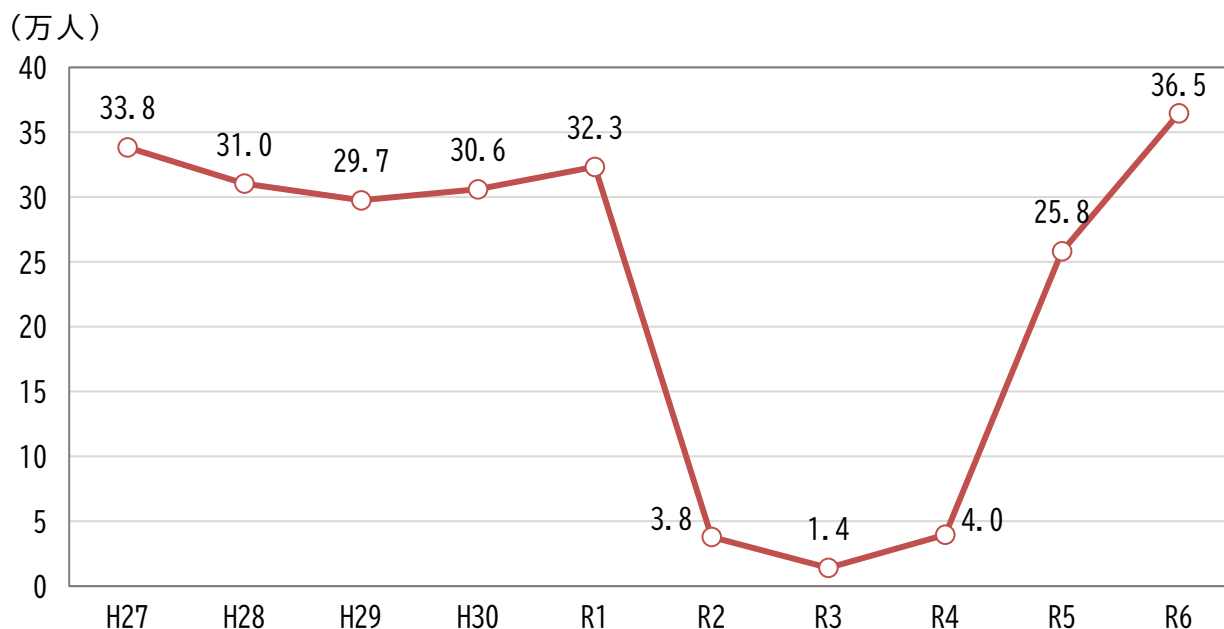


図 2-14 外国人宿泊者数の推移

出典：長崎市観光統計

(5) 各種プロジェクト

長崎市の都心部やその周辺部では、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、人の移動の流れが大きく変化しています。

今後、長崎駅東口多目的広場の完成、長崎南環状線などの整備が予定され、移動需要が活性化する可能性があります。



図 2-15 都心部・都心周辺部における主要事業

出典：長崎市資料

(6) 産業別労働環境

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。

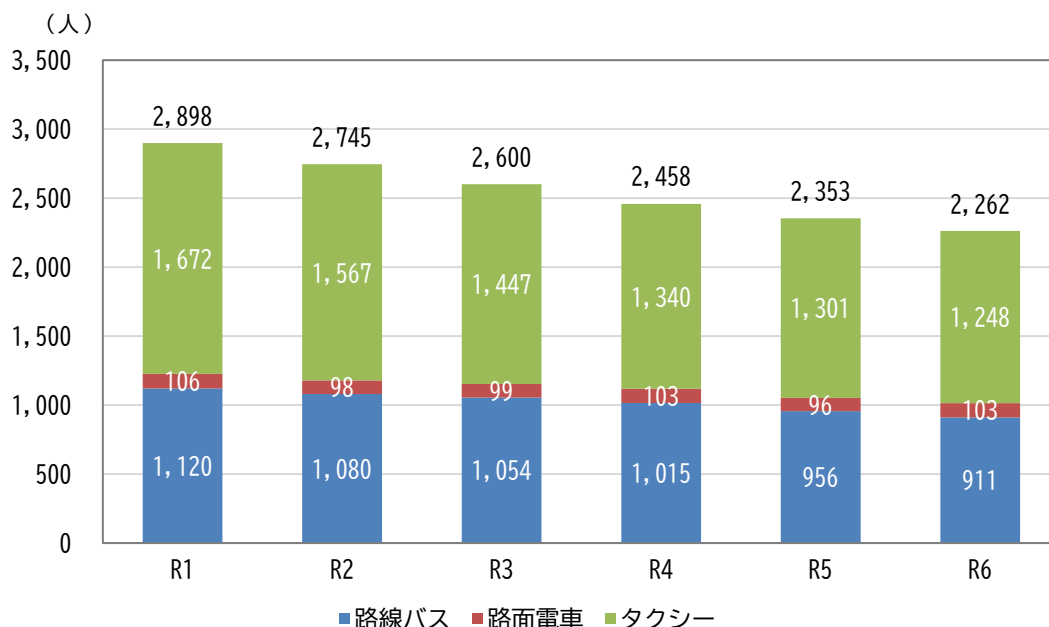
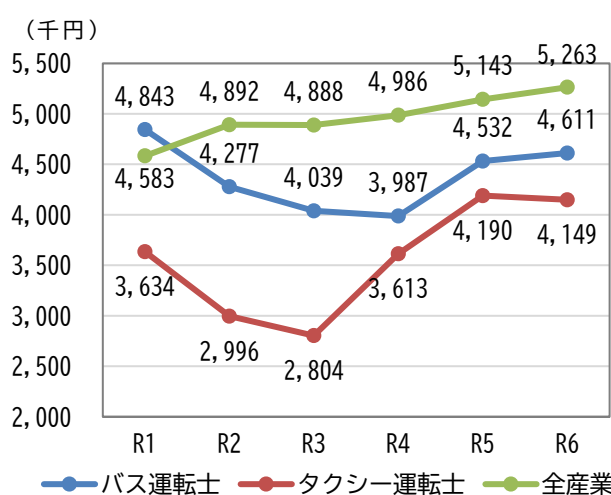


図 2-16 長崎市の交通機関別運転士数の推移

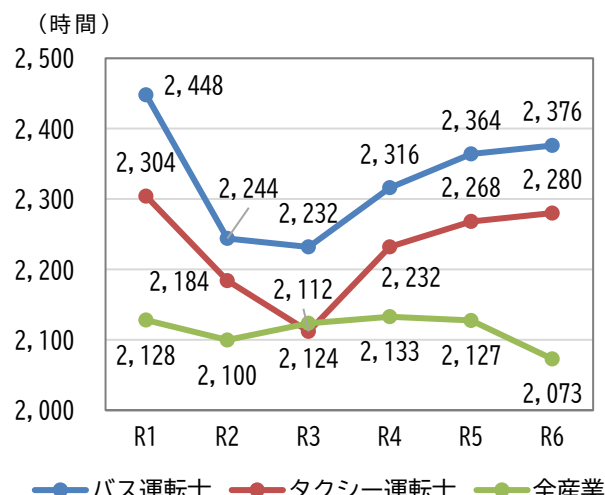
出典：交通事業者資料



※年間所得額：決まって支給する現金給付額
×12 か月＋年間賞与その他特別給与額で算出

図 2-17 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



※年間労働時間：(所定内実労働時間＋超過実労働時間) ×12 か月で算出

図 2-18 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

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）	17
2	長崎市都市計画マスタープラン	18
3	長崎市立地適正化計画	20
4	長崎まちづくりのランドデザイン 2050	22
5	関連計画	23

第3章 上位計画等の整理

『長崎市地域公共交通計画』の策定に当たっては、第1章で示したように、上位計画や関連計画などと連携・整合した計画とします。

そこで、これらの計画における公共交通の位置づけなど、次のとおり整理します。

1 長崎市第五次総合計画（後期基本計画）

「長崎市第五次総合計画（後期基本計画）」は、令和12年度を目標年次とした長崎市の最上位の計画で、まちづくりの指針となる重要な計画です。

まちづくりの基本姿勢を“つながりと創造で新しい長崎へ”、将来の都市像を“個性輝く世界都市・希望あふれる人間都市”と設定し、施策の一つに、『移動しやすい環境をつくれます』を掲げ、以下のような公共交通関連施策等の実現を目指しています。

取組み	方向性
公共交通の活性化・再生	■ 市民、交通事業者、行政が一体となって、持続可能な公共交通となるよう、 既存路線の効率化・見直しと、公共交通サービスの向上を進めます。
魅力あるコンテンツの創造と潜在環境の充実	■ 多様な関係者を巻き込みながら、顧客ニーズを捉えた資源磨きやコンテンツの高付加価値化を進めるとともに、 二次交通のバリアフリー化 や先進的な技術の積極的な導入を官民一体となって推進し、訪問客の滞在満足度や旅行消費額を高めます。

2 長崎市都市計画マスタープラン

「長崎市都市計画マスタープラン」は、令和 17 年度までを計画期間とし、長崎市第四次総合計画に掲げる将来の都市像を都市計画の面から実現するため、「住む」「働く」「動く」「集う」「学ぶ・育む・やすらぐ」という視点から市民生活像を示し、都市づくりの基本目標や都市づくりの方針を定めています。

さらに、都市構造の基本的な考え方の一つに、「地域をつなぐ公共交通のネットワーク化」を掲げ、将来にわたり賑わいと活力を支える3つの主要な地域（「都心部」「都心周辺部」「地域拠点」と「生活地区」との連携強化を図るため、公共交通や道路、情報などの地域間を結ぶネットワークを形成することで、長崎らしい集約連携型の将来都市構造『ネットワーク型コンパクトシティ長崎』の実現を目指しています。

市民生活像		都市づくりの基本目標	都市構造の基本的な考え方
動く	過度に自動車に依存しない環境が整っている	便利で使いやすい公共交通の確保	地域をつなぐ公共交通のネットワーク化

『ネットワーク型コンパクトシティ長崎』

- ◆ 今後の人口減少・高齢化社会の進展に備え、主要な地域に人口規模に応じた都市機能を計画的に配置・誘導し、居住を緩やかに集束
- ◆ 市民がライフスタイルにあわせた住まい方を選択できるよう、都市機能が集まった拠点と周辺の生活地区の間を公共交通等により連携

公共交通ネットワーク形成とサービスを充実する

〔公共交通の連携と利用促進／鉄道サービスの充実／バスサービス等の確保／路面電車サービスの充実／島しょ部交通の維持〕

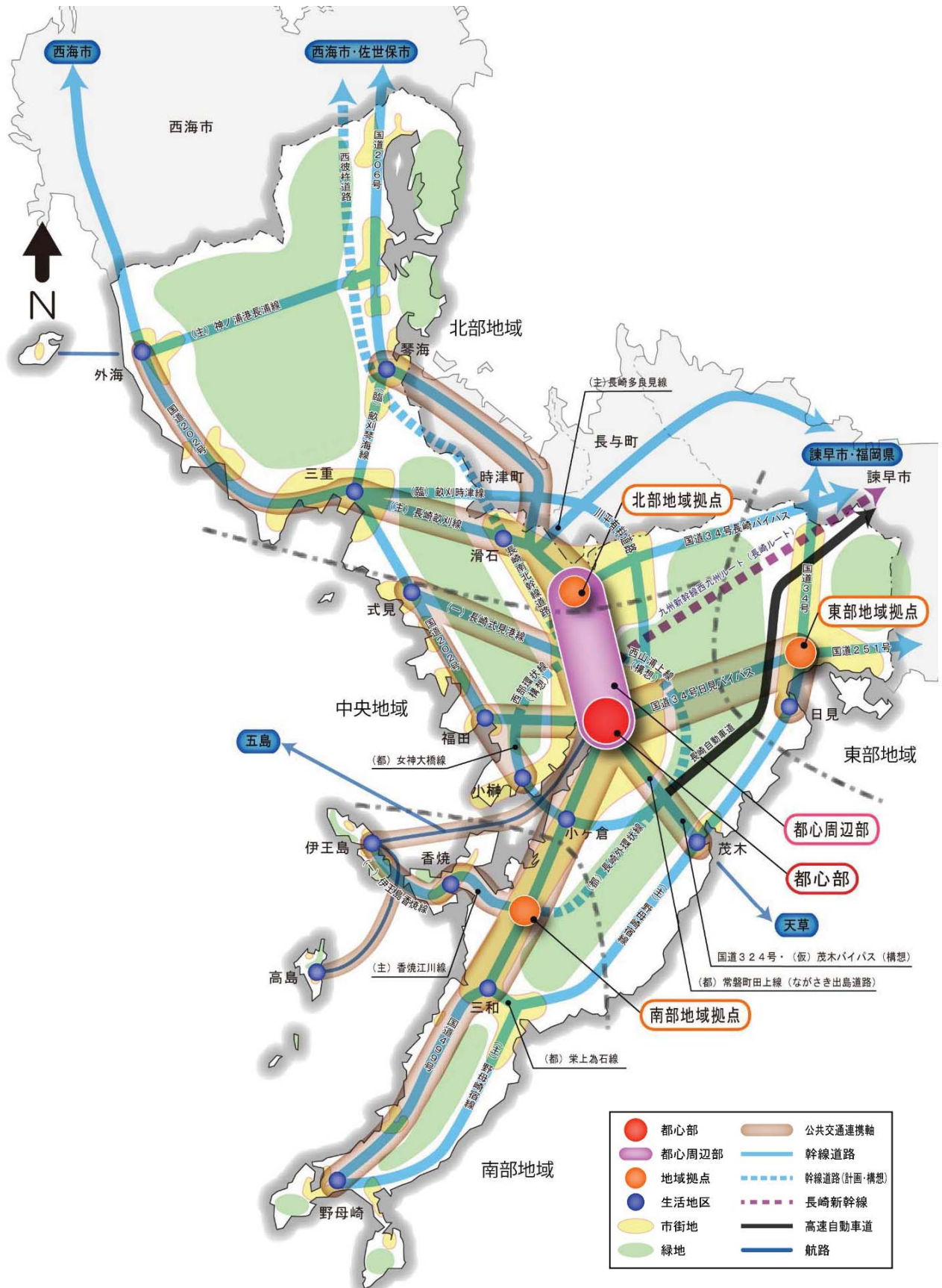


図 3-1 将来都市構造図

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
これからの
公共交通に向けて

第8章
計画の推進

資料編

3 長崎市立地適正化計画

「長崎市立地適正化計画」は、「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の「集約（コンパクト）」の都市づくりを具体的に進めていくための計画で、住宅や都市機能を増進する施設の立地について、都市づくりの基本的な方針を定め、商業、医療、福祉等の都市の生活を支える機能を誘導する区域（都市機能誘導区域）や、生活利便性が高い都市機能を享受するため、人口密度を維持する区域（居住誘導区域）を定めています。

基本方針	都市づくりの目標（抜粋）
長崎らしい「集約（コンパクト）と連携（ネットワーク）」の都市実現のため、市民にとって安全・安心で快適な暮らしが続けられる都市づくり	■快適で暮らしやすい居住地を形成する都市づくり 道路や公園等の都市基盤が整って安全安心な生活ができ、さらに、生活に必要な商業・業務・福祉等のサービスが徒歩や公共交通機関等によって容易に利用できる、快適で暮らしやすい市街地の創出

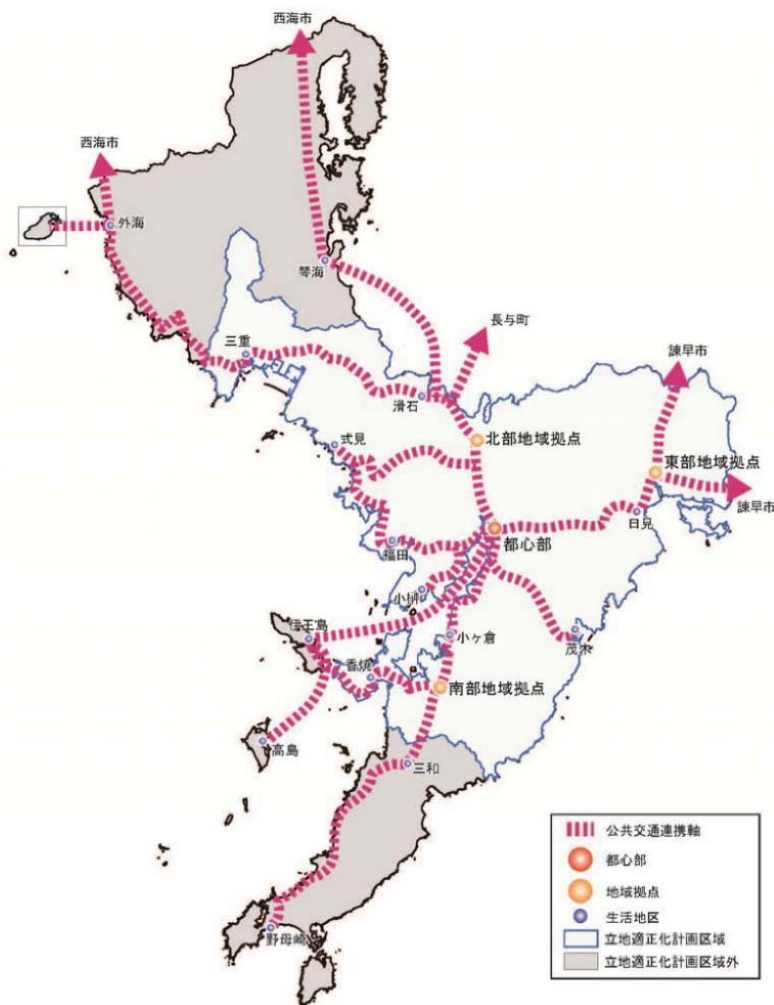
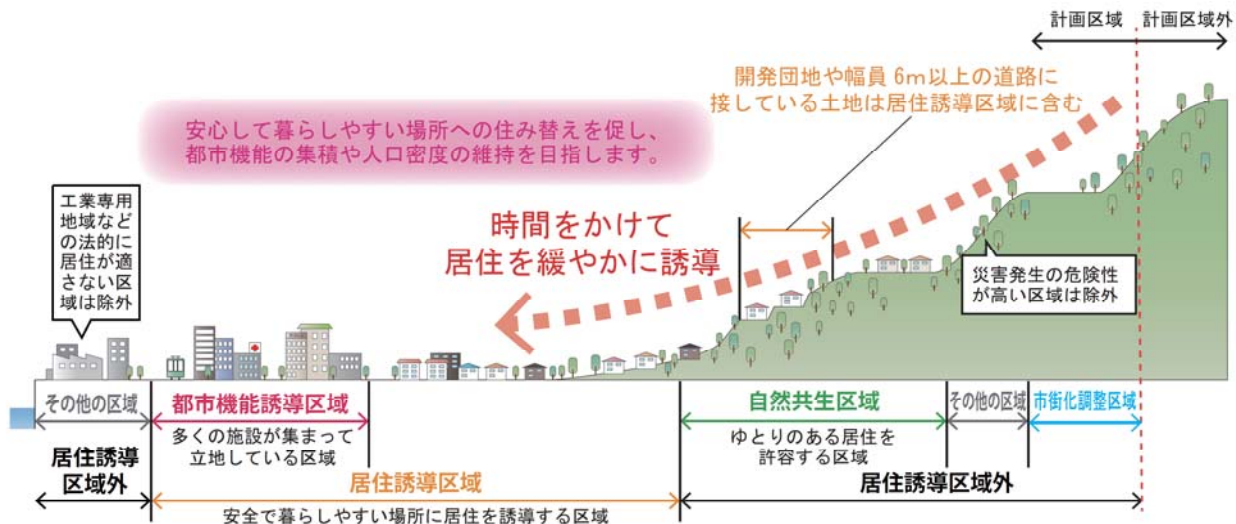


図 3-2 公共交通連携軸

◎長崎市立地適正化計画における居住誘導区域

人口減少下においても、生活サービスやコミュニティが持続的に確保できるように、これから新たに市内へ居住される方や住宅の建替え時期にある方などが安心して住み続けられる場所を考えていただくため、市街化区域内の居住性に優れた場所に誘導するための区域



居住誘導区域の目指すイメージ	
【目指すべき方向性】 ●商業・医療・福祉等の基本的なサービスが、公共交通ネットワーク等を活用しながら、比較的容易に受けることができる ●公共交通ネットワーク等を利用して、都市機能誘導区域内にある、生活圈域を超えて多くの市民が利用する商業や医療等の高次なサービスを容易に受けることができる ●徒歩移動が容易であると同時に、土砂災害等の発生リスクも低い ●高齢者等の外出機会の創出による健康寿命の延伸が期待でき、医療や介護のサービスが受けやすい環境づくりとして地域包括ケアにつながる	

◎居住誘導区域設定時の公共交通利便性の精査事項

居住誘導区域内の公共交通利便性の高い区域が市街化区域内の人口カバー率以上であること

※利便性の高い区域とは

- ・鉄道駅及び路面電車電停から半径 500m 圏内
- ・1 日 30 本（平日）以上運行されているバス路線の沿線 300m 圏内（平均勾配 10 度以上のバス停は 150m 圏内）の区域

4 長崎まちづくりのグランドデザイン 2050

「長崎まちづくりのグランドデザイン 2050」は、経済再生・定住促進につながるまちづくりを、市民をはじめ多様な関係者と連携・協働し「オール長崎」で推進するため、長期的なまちづくりの方向性を共有するとともに、まちづくりの取組みをイメージしやすくまとめたものです。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し、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することを目指しています。

令和 32(2050) 年度を目標年次とし、「都心部」「地域拠点・生活地区」「斜面市街地」「都心部と周辺部のつながり」「広域連携」という5つのテーマごとに、まちづくりの方向性を示しています。

まちづくりの理念	方針・取組みの方向性（抜粋）
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	●方針2：人中心の楽しい都市空間を創出しよう ④移動の支援
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	●方針1：暮らしやすさを確保しよう ②交通の要衝としての整備 ③地区内の移動支援 ④住民が集まりやすい場所の多機能な活用
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	●方針2：斜面地に合った暮らしやすさを確保しよう ③移動の支援
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を受けられるネットワークづくり	●方針1：円滑な移動を支える道路・交通ネットワークを形成しよう ②公共交通のスムーズな移動を支える環境づくり ●方針2：だれもが快適に移動できる手段を確保しよう ①公共交通の持続可能性の向上 ②公共交通のDXの推進 ③様々な移動手段の円滑な接続
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	●方針1：広域ネットワークを形成し、活用しよう ①広域ネットワークの形成 ②県内外との連携強化
テーマ共通	●コンパクトで安全なまちづくりの推進 ●様々な移動手段をスムーズにつなぐ ●最新技術の活用とまちづくりDXの推進 ●まちづくりGXの推進

5 関連計画

関連計画	施策等（公共交通関連）
■長崎都心まちづくり構想	●回遊性の向上 ・公共交通等による回遊性の向上 ・広域ネットワークとの接続強化 ●先進的なまちづくり施策の意欲的な展開 ・回遊性向上等に寄与する最新技術の積極的な活用
■長崎市中心市街地活性化基本計画	●中心市街地に回遊させやすい環境をつくるための公共交通機関の利便性の増進
■長崎市バリアフリーマスタープラン・長崎市第3期バリアフリー基本構想	●ユニバーサルデザインを基本としたバリアフリー化の推進 ●公共交通のバリアフリー化の推進 ●バリアフリー情報の充実と発信
■長崎市第5期障害者基本計画	●障害者が地域で安全に安心して暮らしていくことができる生活環境の充実を図るため、公共交通機関等のバリアフリー化の推進
■長崎市観光・MICE戦略	●MaaS※導入の検討 ※MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス） バス、電車、タクシーといったあらゆる公共交通機関を、ITを用いて切れ間なく結びつけ、効率的かつ便利に人が移動できるシステム。 ●路面電車長崎駅前停留所のバリアフリー化
■長崎市地球温暖化対策実行計画	●路面電車やバスなどの使いやすい公共交通機関のネットワーク化により、『公共交通機関が充実し、徒歩や自転車で行動できる低炭素でコンパクトなまち』を目指す
■長崎市国土強靱化地域計画	●路面電車・バスの安全確保のための施設整備
■長崎県地域公共交通計画	●持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築 ●バス等の運転士や整備士等、地域公共交通の担い手の確保

第4章

公共交通の現状

1	公共交通路線網	24
2	公共交通カバー率	25
	（1）徒歩圏人口カバー率	25
	（2）バス空白地域	26
3	公共交通の運賃と支出額	28
4	公共交通分担率	29
5	公共交通機関の利用状況	30
	（1）路線バス	31
	（2）路面電車	33
	（3）鉄道	35
	（4）コミュニティバス	37
	（5）乗合タクシー	39
	（6）デマンド交通（琴海地区）	41
	（7）船舶	43
	（8）タクシー	45
6	路線バスの待合環境	47
7	事業者の経営環境	48

第4章 公共交通の現状

1 公共交通路線網

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、特に、路線バスは、市域全体をカバーし、長崎市の主要な公共交通機関となっています。

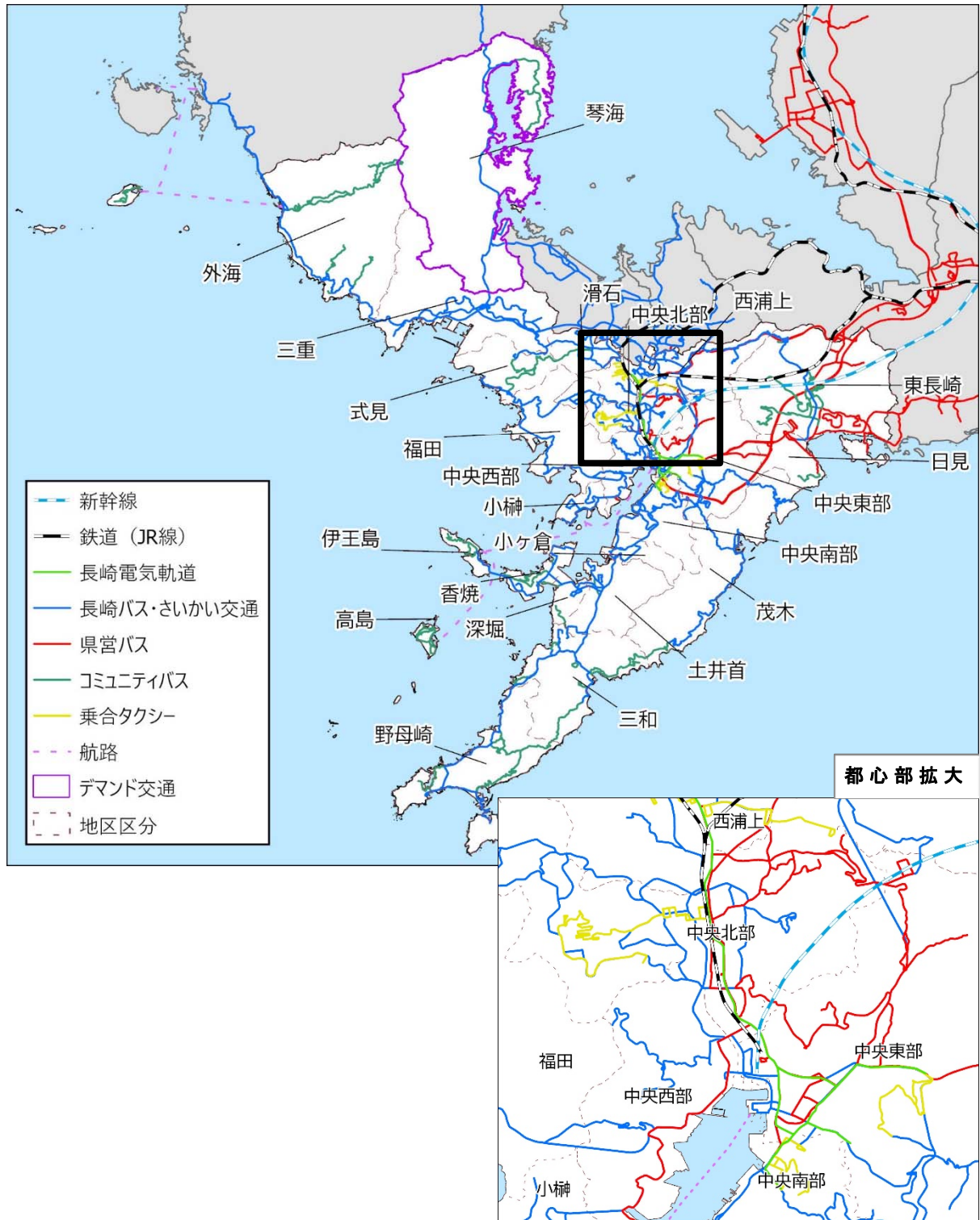


図 4-1 長崎市の公共交通路線網

2 公共交通力バー率

(1) 徒歩圏人口カバー率

長崎市全域の公共交通路線の徒歩圏人口カバー率※¹は77%で、全国平均の41%を大きく上回り、一定の公共交通サービスは行き届いている状況ですが、今後低下していくことが懸念されます。

※1：徒歩圏人口カバー率

片道30本／日以上のある運行がある鉄道・バス路線において、鉄道駅から800m以内、又はバス停から300m以内に居住する人口を、都市の総人口で除した値

表 4-1 公共交通路線の徒歩圏人口カバー率

区 分		カバー率 (%)
全 国 平 均		41
地方都市圏	政令市	74
	概ね 50 万人	62
	概ね 30 万人	48
長 崎 市(R6)		77

出典：H30 都市構造の評価に関するハンドブック

(国土交通省)を基に作成

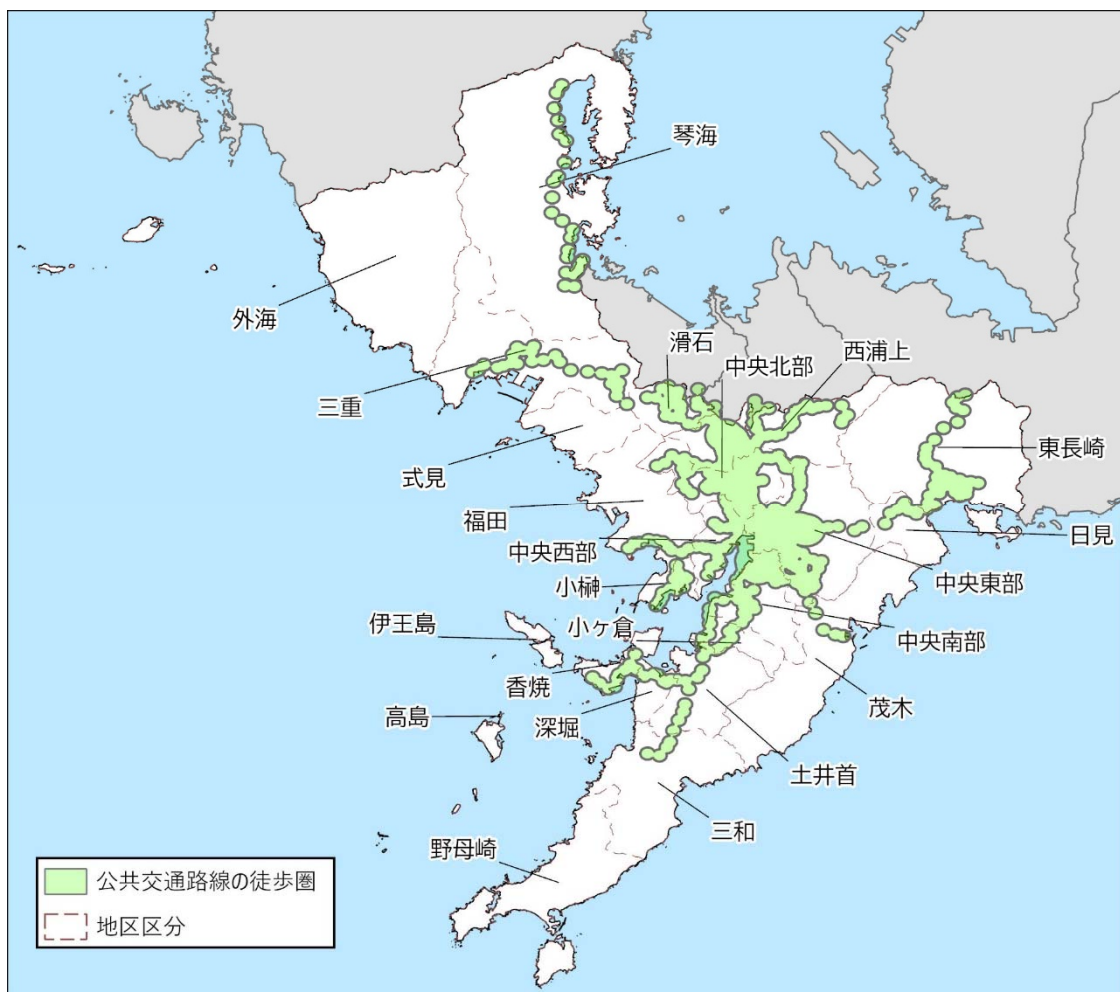


図 4-2 公共交通機関のカバー状況（令和6年時点）

出典：交通事業者資料を基に作成

(2) バス空白地域

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（表 4-2）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 4-2 『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）区画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）

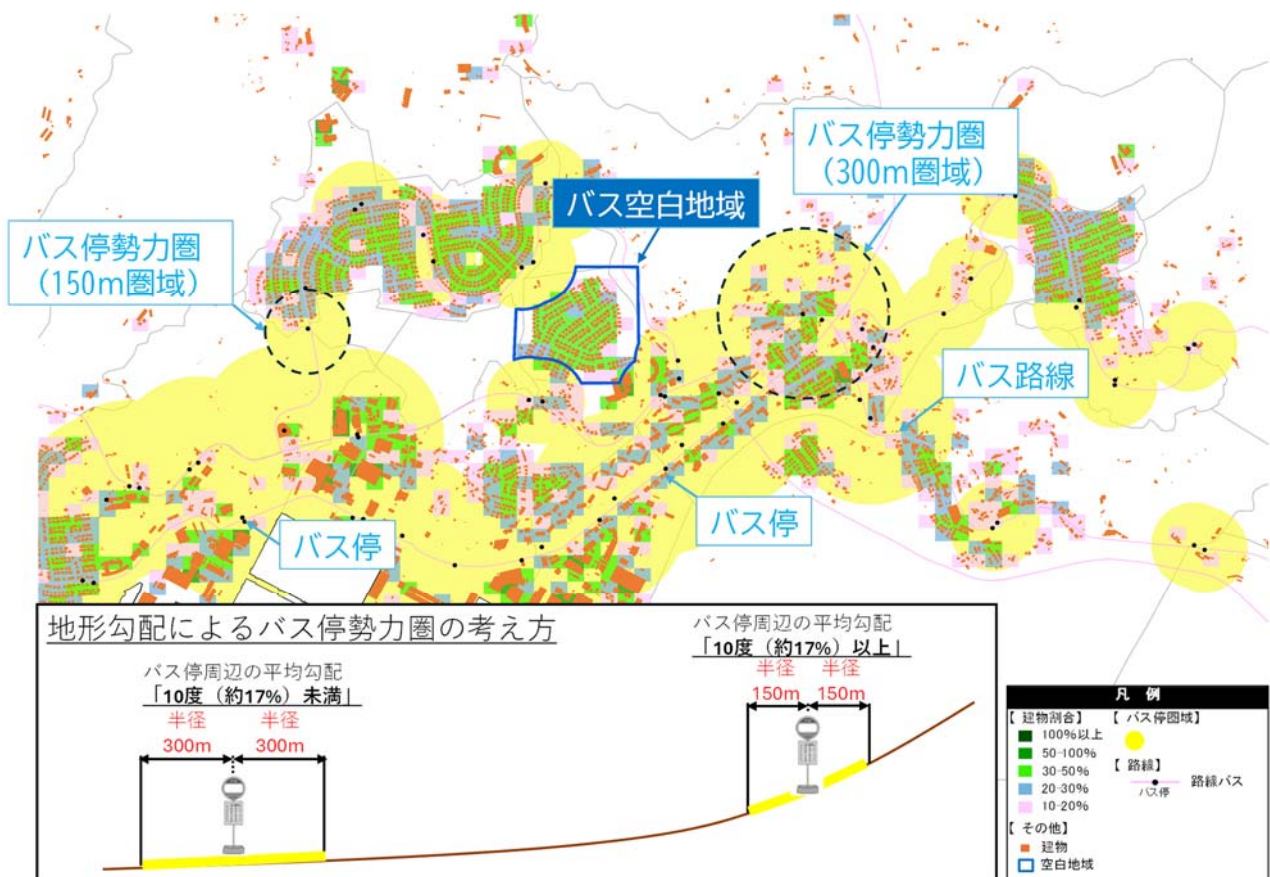


図 4-3 バス空白地域の抽出例

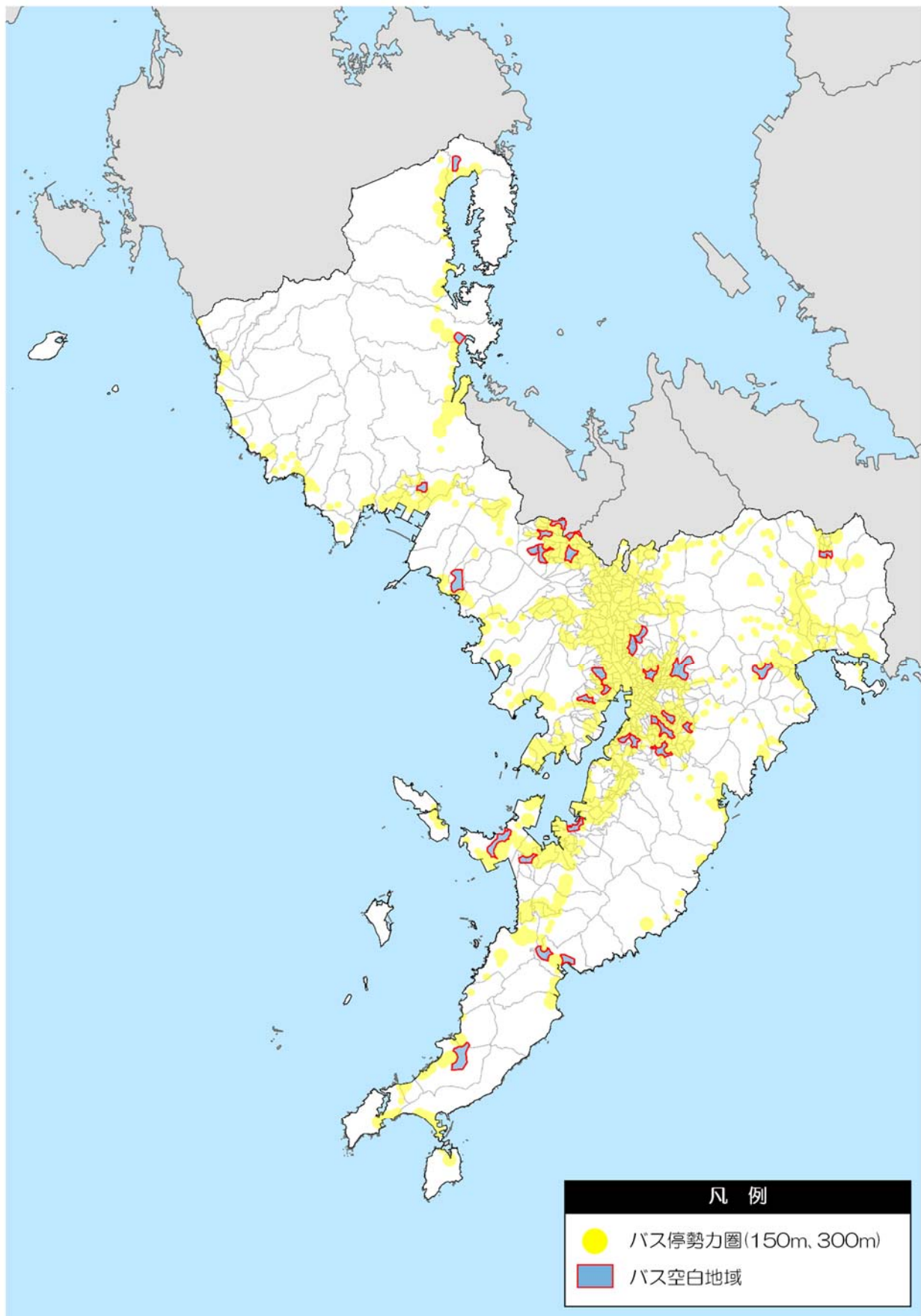


図 4-4 バス空白地域の状況（令和 6 年時点）

出典：長崎市資料

3 公共交通の運賃と支出額

路線バス及び路面電車の運賃は、交通事業者の経営努力により、長崎市内の路線バスの1キロあたりの運賃は九州他県の平均よりも安く、また路面電車の運賃は均一運賃として全国で最も安くなっています。

また、1世帯あたりのバス代・タクシー代の支出額は、全国でも上位に位置しており、市民による公共交通機関の利用が他都市と比べると多い状況です。

表 4-3 各交通機関の運賃（R7 時点）

事業者名		初乗り 運賃 (円)	基準賃率 (上限運賃) (円/km)	実施運賃 (円/km) ※均一制運賃を除く
バス	長崎自動車(株)	180	37.50	32.50
	さいかい交通(株)	180	37.50	32.50
	長崎県交通局	180	43.00	32.50 (長崎市内)
	九州平均	208	47.52	—
路面電車	長崎電気軌道(株)	150	—	—
	全国平均	207	—	—

出典：交通事業者資料、交通事業者 HP を基に作成

表 4-4 都市別 1 世帯あたりのバス代・タクシー代支出額ランキング

順位	都市名	バス代 (円)	順位	都市名	タクシー代 (円)
1	長崎市	9,585	1	奈良市	13,050
2	熊本市	6,328	2	東京都区部	11,688
3	盛岡市	6,219	3	長崎市	11,388
4	相模原市	5,914	4	川崎市	9,460
5	横浜市	5,484	5	横浜市	8,839

出典：R6 家計調査結果（総務省統計局）を基に作成

4 公共交通分担率

長崎市の通勤・通学者の交通手段は、全国平均と比較して公共交通機関の利用割合が高く、特に路線バスが利用されている特徴がありますが、年々、自家用車への依存割合が高くなっています。

その一方、特に65歳以上は、公共交通機関の利用率が増加し、自家用車の利用率が減少している傾向にあります。

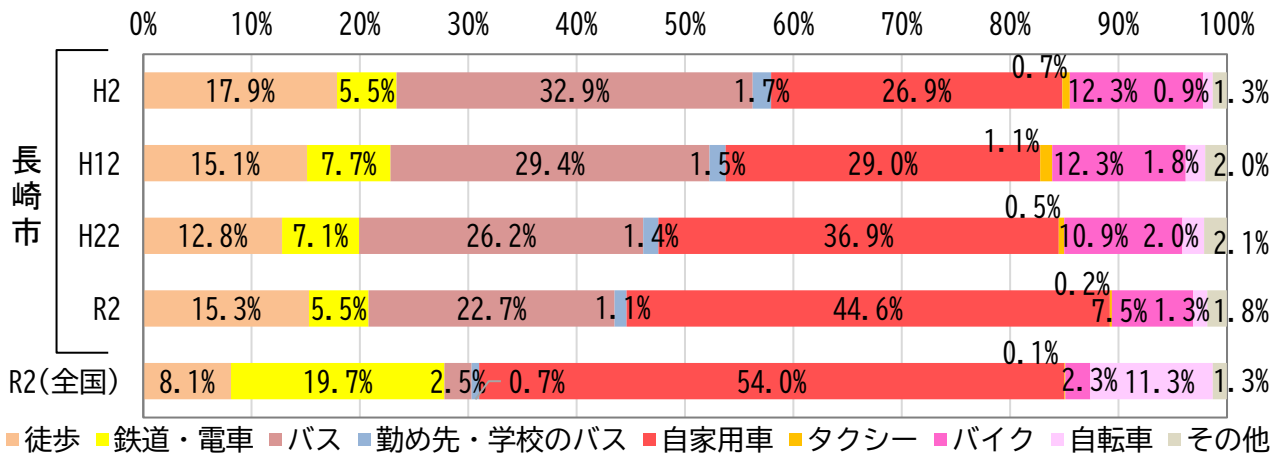


図 4-5 通勤・通学者（15歳以上）の交通手段

出典：国勢調査結果（総務省統計局）を基に作成

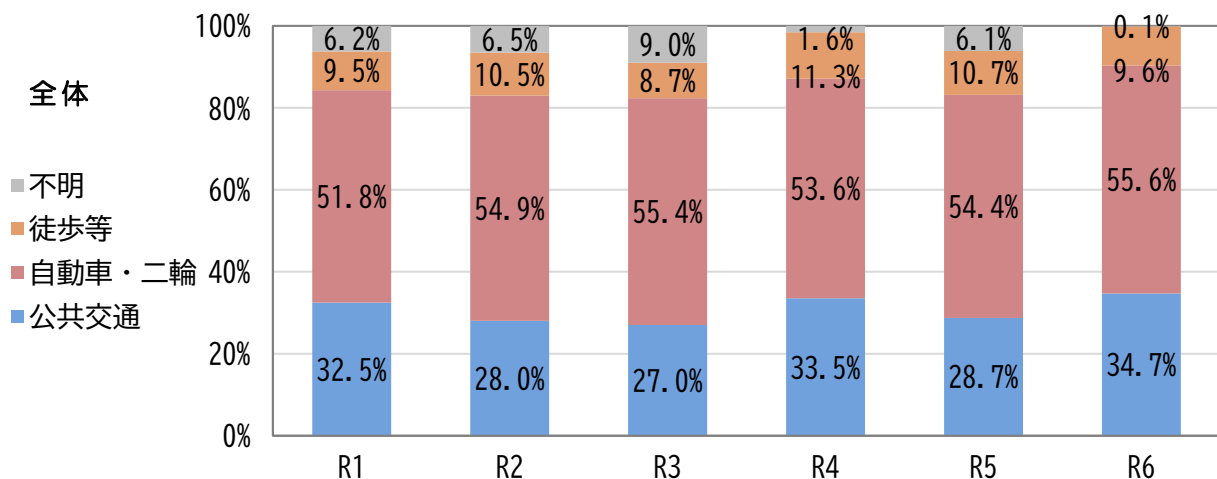


図 4-6 市民の交通手段（全体）

出典：長崎市市民意識調査

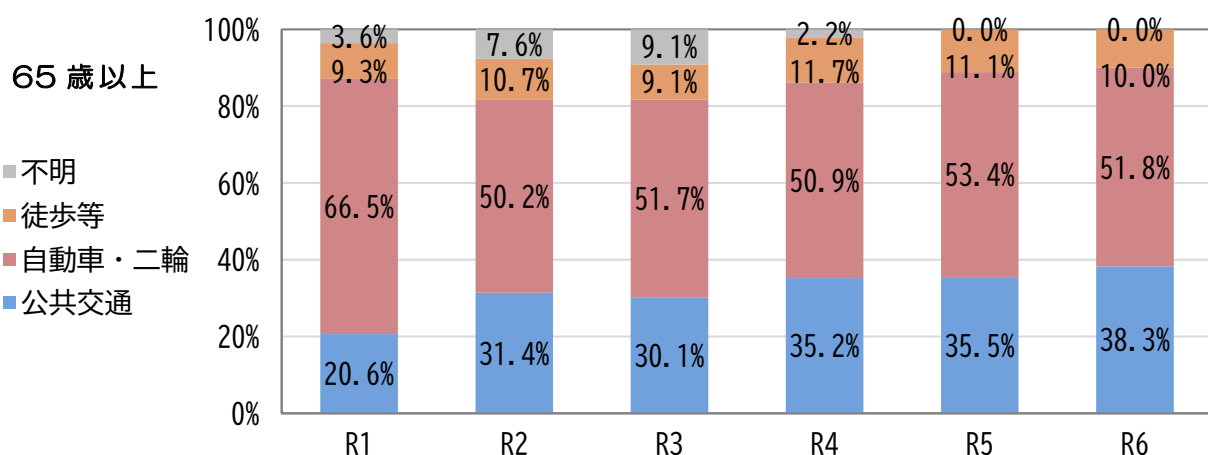


図 4-7 市民の交通手段（65歳以上）

出典：長崎市市民意識調査

5 公共交通機関の利用状況

長崎市の公共交通機関の利用者数は、モータリゼーションの進展や人口減少などに伴い減少傾向が続き、総人口がピークだった昭和60年に比べ令和6年は5割程度まで減少しています。

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。

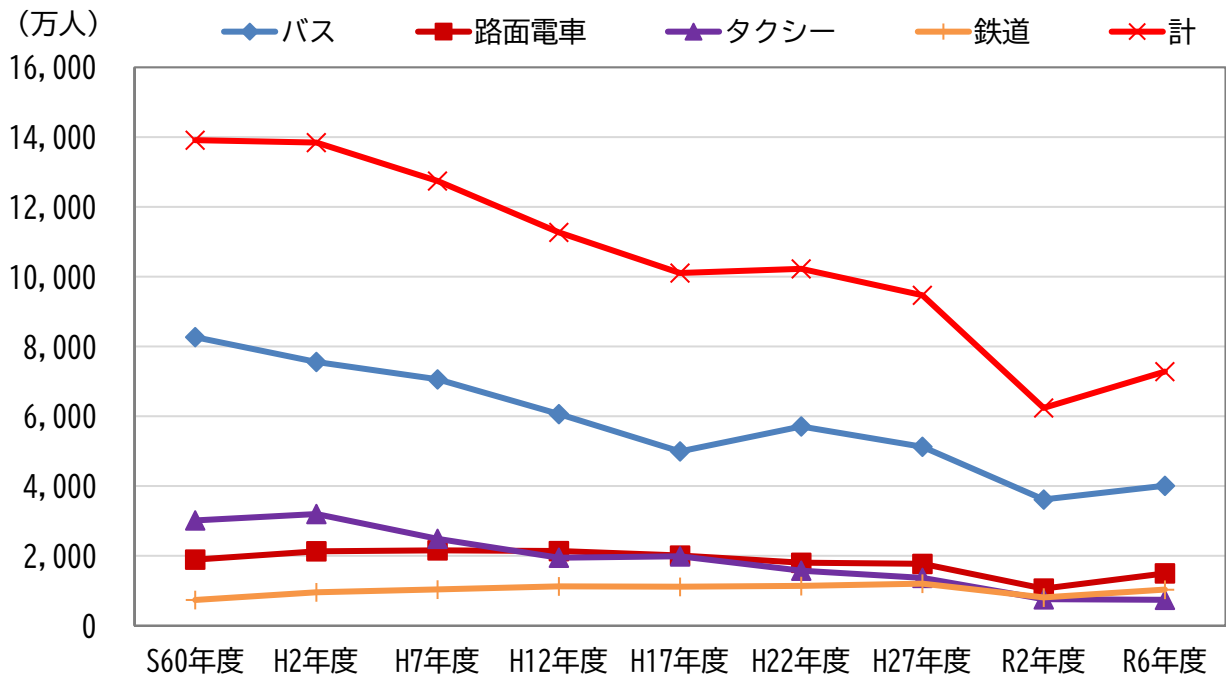


図 4-8 公共交通機関の利用者数の推移

出典：長崎市統計データ

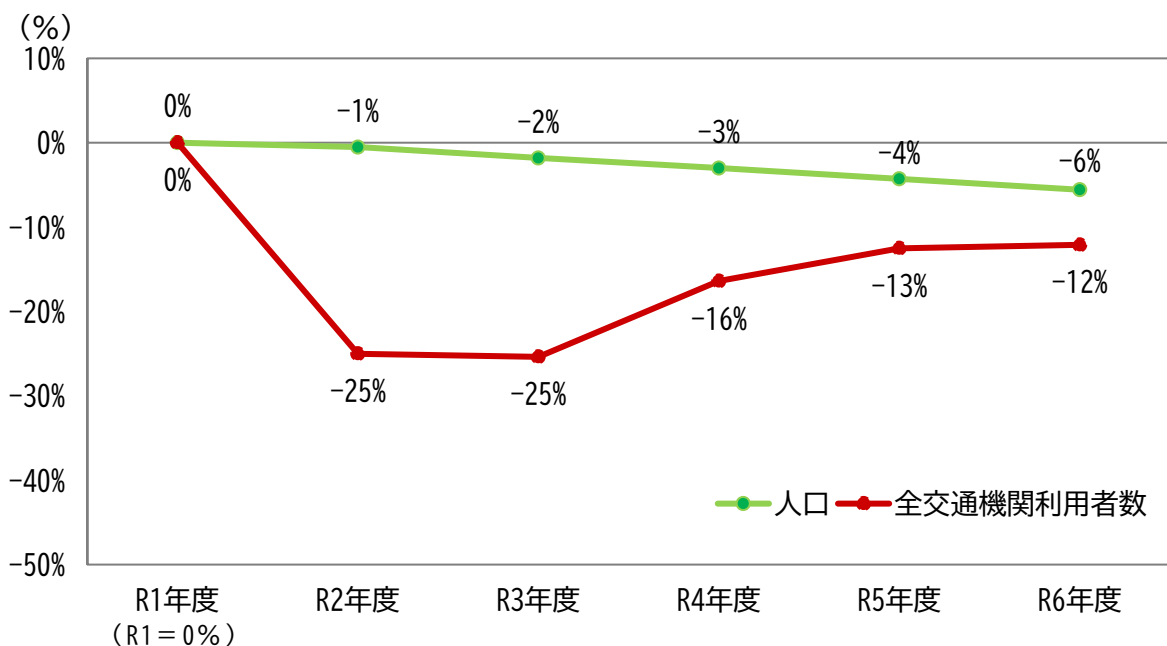


図 4-9 長崎市人口と公共交通利用者数の増減率の推移

出典：長崎市統計データ

(1) 路線バス

「路線バス」は、ほぼ市内の全域を長崎自動車㈱（長崎バス）と長崎県交通局（県営バス）により運行されています。この他、都心部と西海市とを結ぶ路線をさいかい交通㈱（さいかい交通）が担っています。

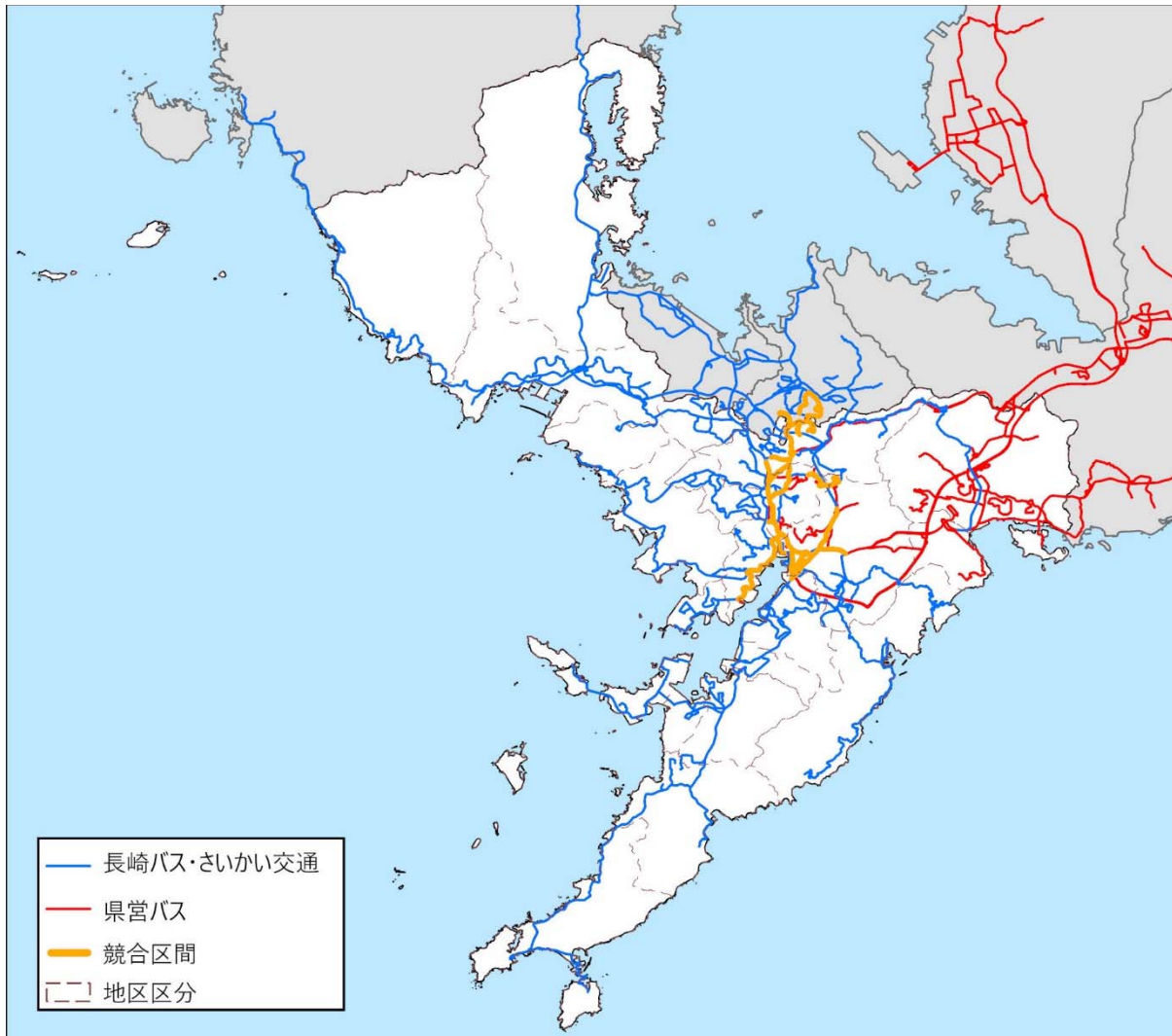


図 4-10 バス路線網図

出典：長崎市資料、交通事業者資料を基に作成

1日平均利用者数は、コロナ禍前の令和元年度では12万人を超えていましたが、コロナ禍による大幅な落ち込みから、令和5年度までに11万人を回復したものの、令和6年度は減少に転じました。

また、利用者数の内訳は、定期利用が約3割、定期外の一般利用が約7割で、一定の固定利用があるといえます。

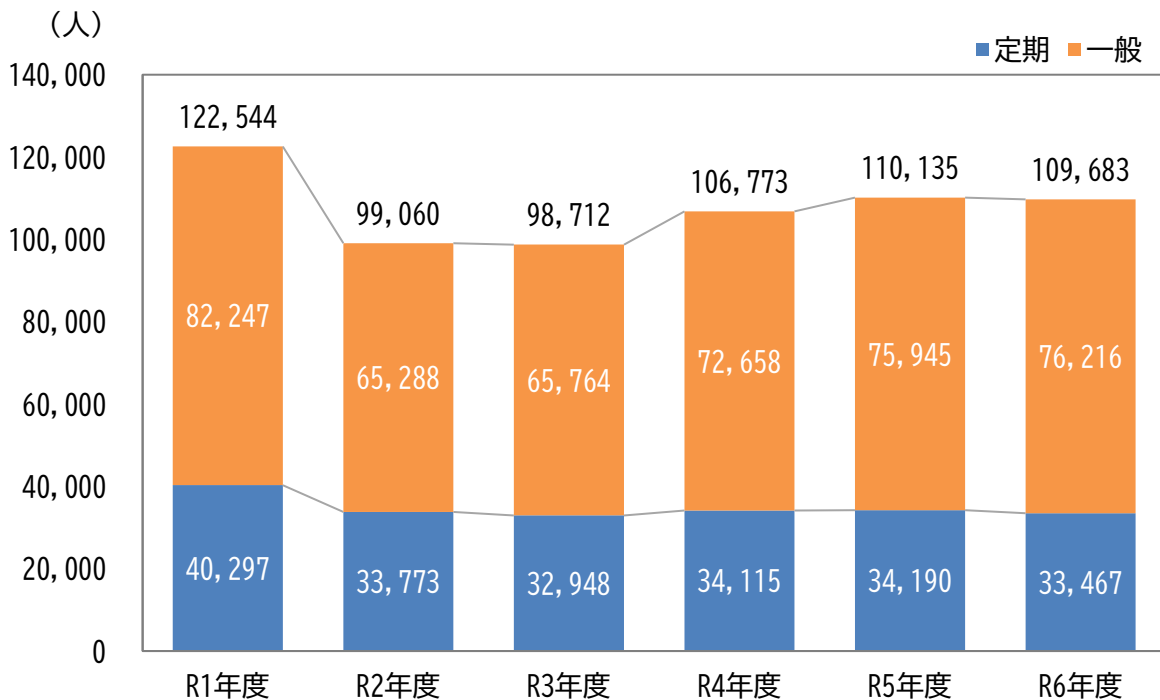


図 4-11 路線バス 1 日平均利用者数の推移

出典：長崎市統計データ

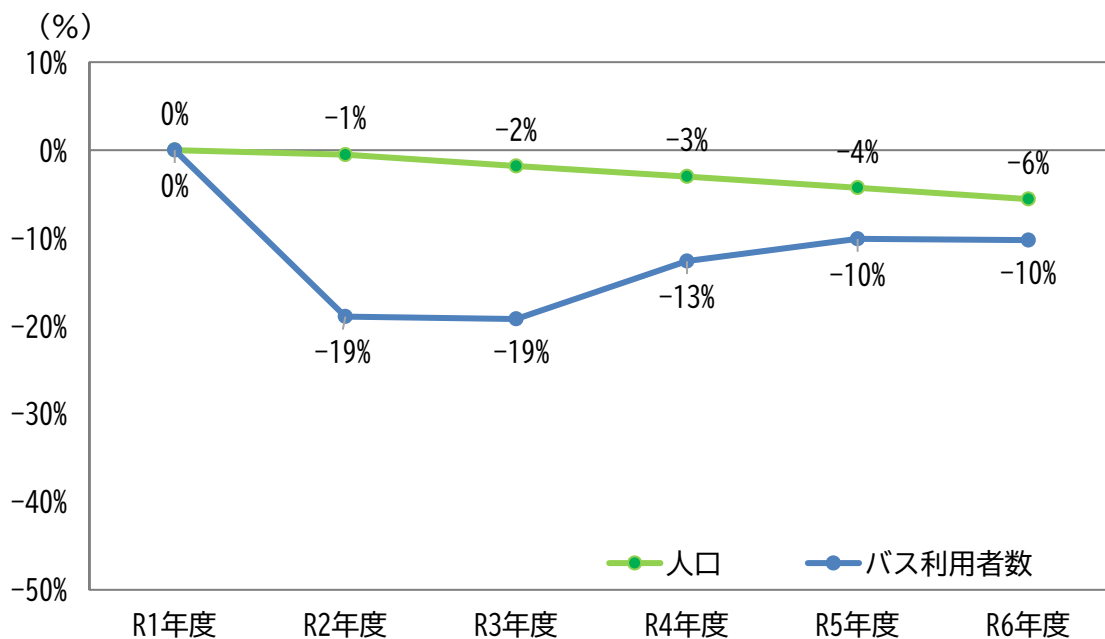


図 4-12 長崎市人口と路線バス利用者数の増減率の推移

出典：長崎市統計データ

(2) 路面電車

「路面電車」は、長崎電気軌道㈱が主に都心部から北部地域（西浦上地区）にかけて5系統で運行しています。停留所は39箇所設けられ、路線延長は11.5kmとなっています。

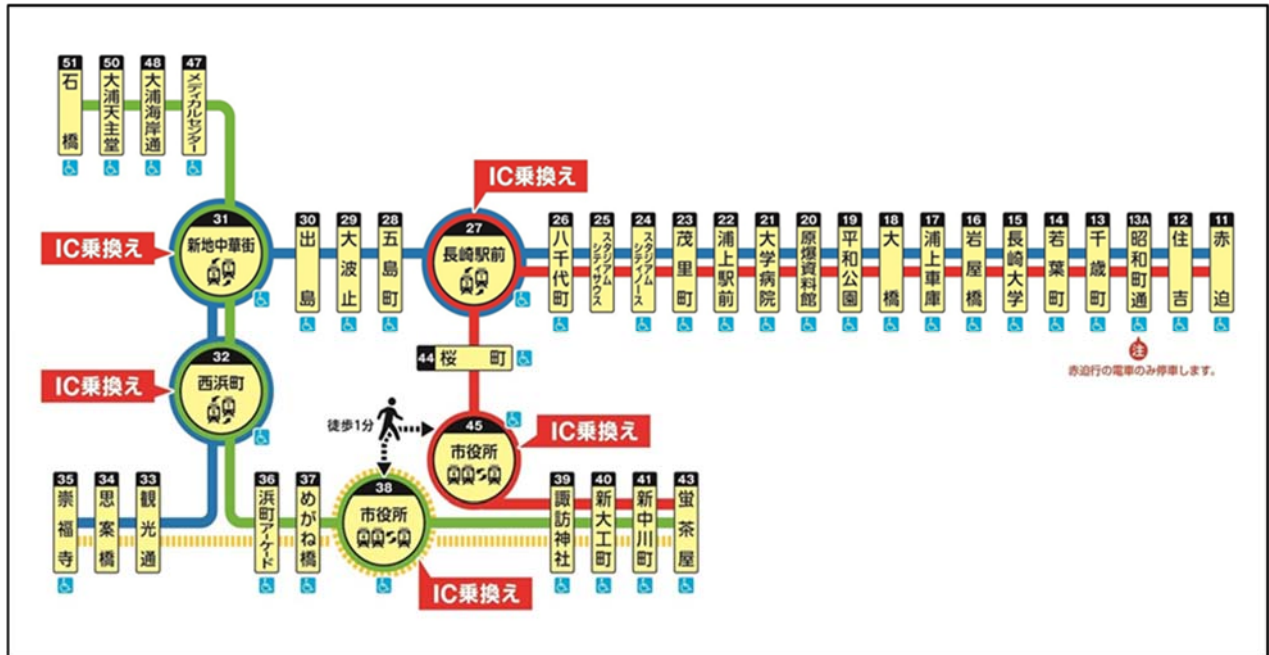


圖 4-13 路面電車路線圖

出典：長崎電気軌道(株)会社概要

表 4-5 路面電車運行系統

系統	区間	キロ程	所要時間	運行度数	運行間隔
①	赤迫～（西浜町）～崇福寺	7.3	37 分	322 本	約 5 分
②	蛍茶屋～（大波止）～赤迫	8.8	43 分	1 本	深夜最終便
③	赤迫～（桜町）～蛍茶屋	7.4	34 分	205 本	約 7～9 分
④	崇福寺～（浜町アーケード）～蛍茶屋	2.9	17 分	24 本	朝・夕方のみ
⑤	石橋～（西浜町）～蛍茶屋	3.5	23 分	194 本	約 9 分

出典：長崎電気軌道(株)R7 年会社概要

1日平均利用者数は、令和元年度に約4万5千人でしたが、コロナ禍による大幅な落ち込みから令和5年度までに4万1千人まで回復し、その後もインバウンドなど観光需要の増加により令和6年度もわずかに増加しています。

また、利用者数の内訳は、定期利用が1割強でバスと比べると少なく、観光客などの利用が多いこともその要因だと考えられます。

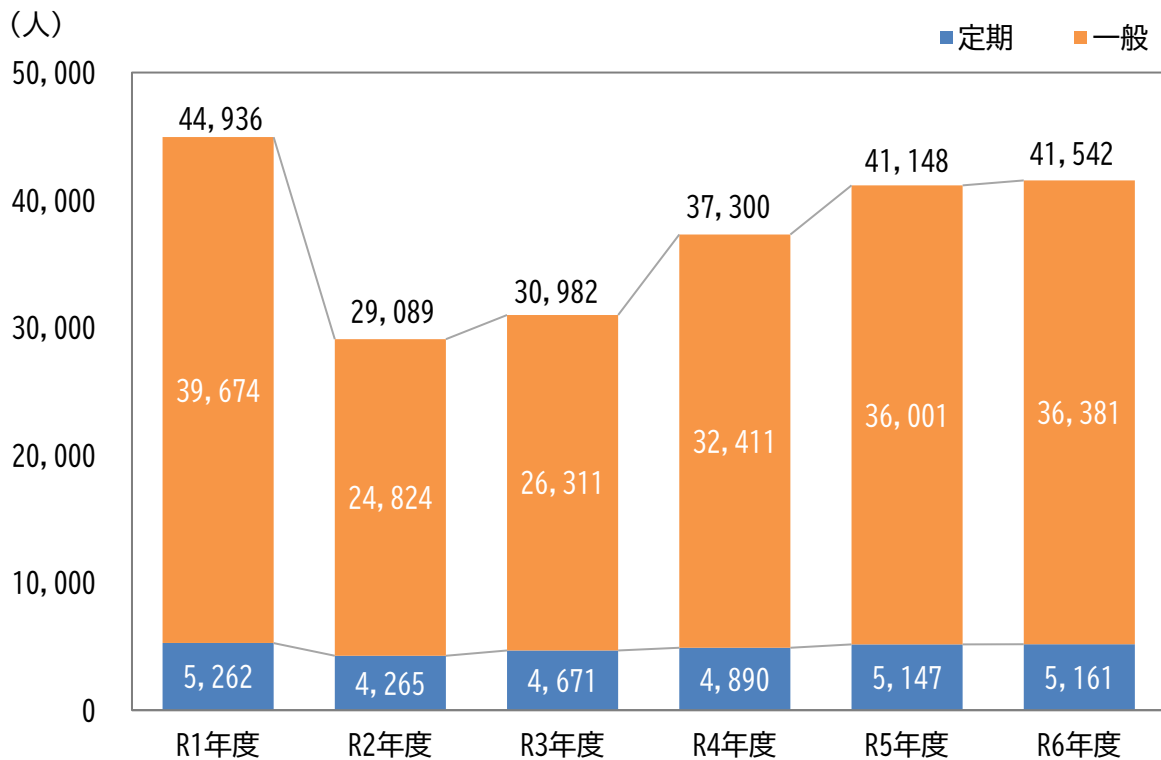


図 4-14 路面電車 1 日平均利用者数の推移

出典：長崎市統計データ

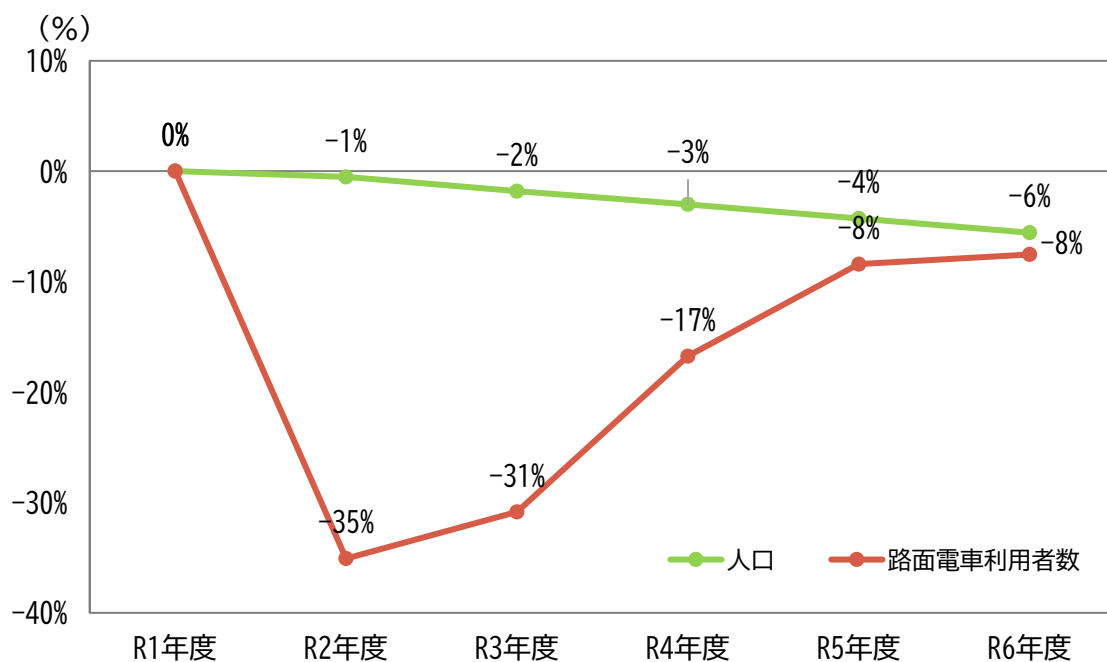


図 4-15 長崎市人口と路面電車利用者数の増減率の推移

出典：長崎市統計データ

(3) 鉄道

「鉄道」は、九州旅客鉄道㈱（JR 九州）が諫早方面から東長崎地区又は長与町を経由し都心部に至る「長崎本線」（市内の営業キロ：約 16km）を運行し、市内には長崎駅、浦上駅、西浦上駅、道ノ尾駅、現川駅、肥前古賀駅の6駅があります。

全線非電化で、長崎駅から浦上駅は複線、浦上駅～道ノ尾駅、肥前古賀駅間は、いずれも単線となっています。

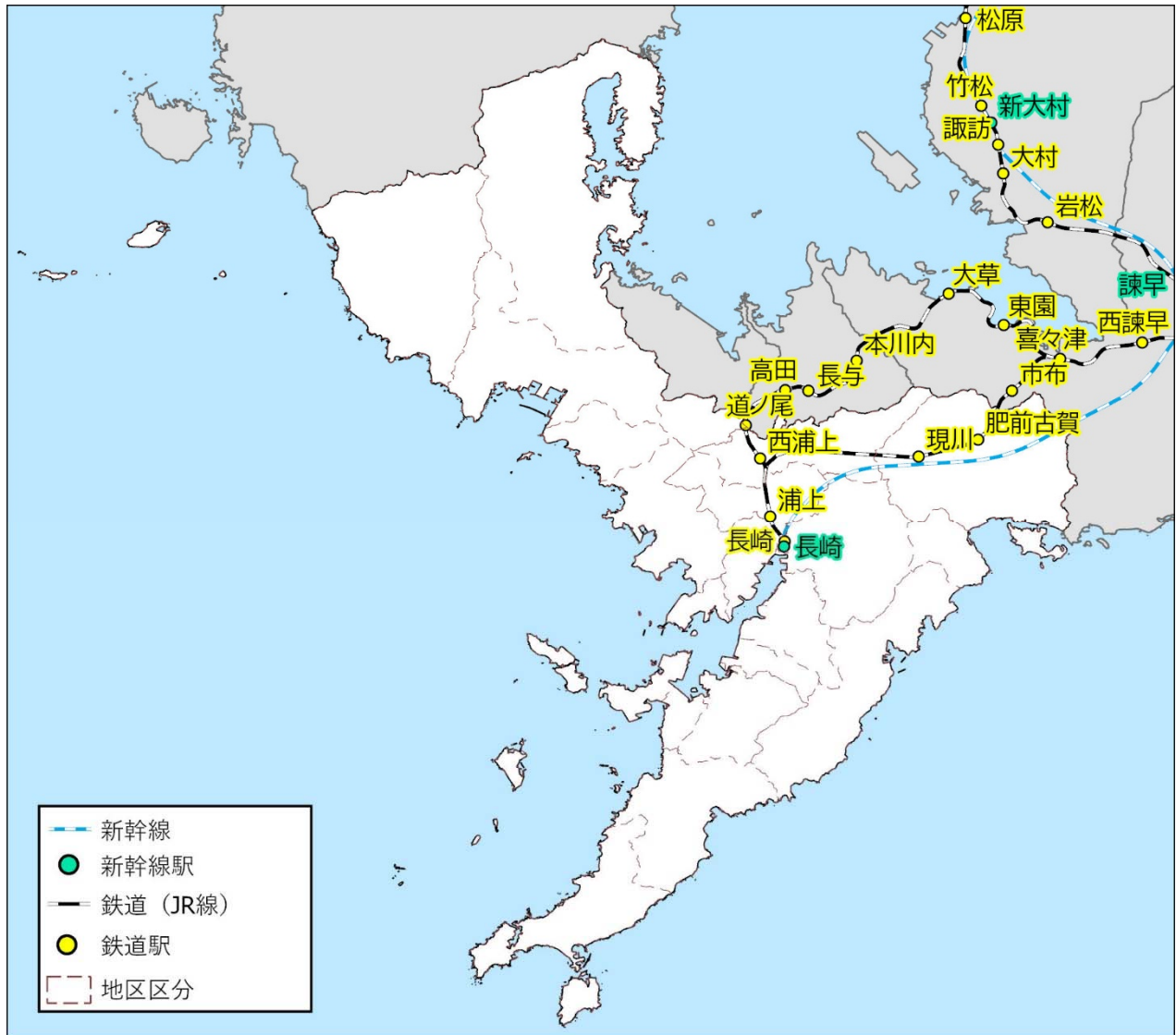


図 4-16 JR 路線図

表 4-6 運行本数等

区分	方面	長崎駅	浦上駅	西浦上 駅	道ノ尾 駅	現川駅	肥前 古賀駅
新幹線	武雄温泉（新大村）方面	23 本	-	-	-	-	-
普通列車	長崎方面	-	57 本	24 本	24 本	26 本	26 本
	諫早方面	58 本	58 本	24 本	24 本	28 本	28 本
	計	81 本	115 本	48 本	48 本	54 本	54 本

出典：JR 九州時刻表（R7 時点）

1日平均利用者数は、令和元年度の1万5千人からコロナ禍により大幅に減少しましたが、令和4年の新幹線開業などにより増加が継続しています。

駅別では、長崎駅が約1万人で最も多く、次いで浦上駅の約2千3百人で、コロナ禍以降、他の公共交通の利用者数が減少する中、全ての駅で利用者数が増加しています。

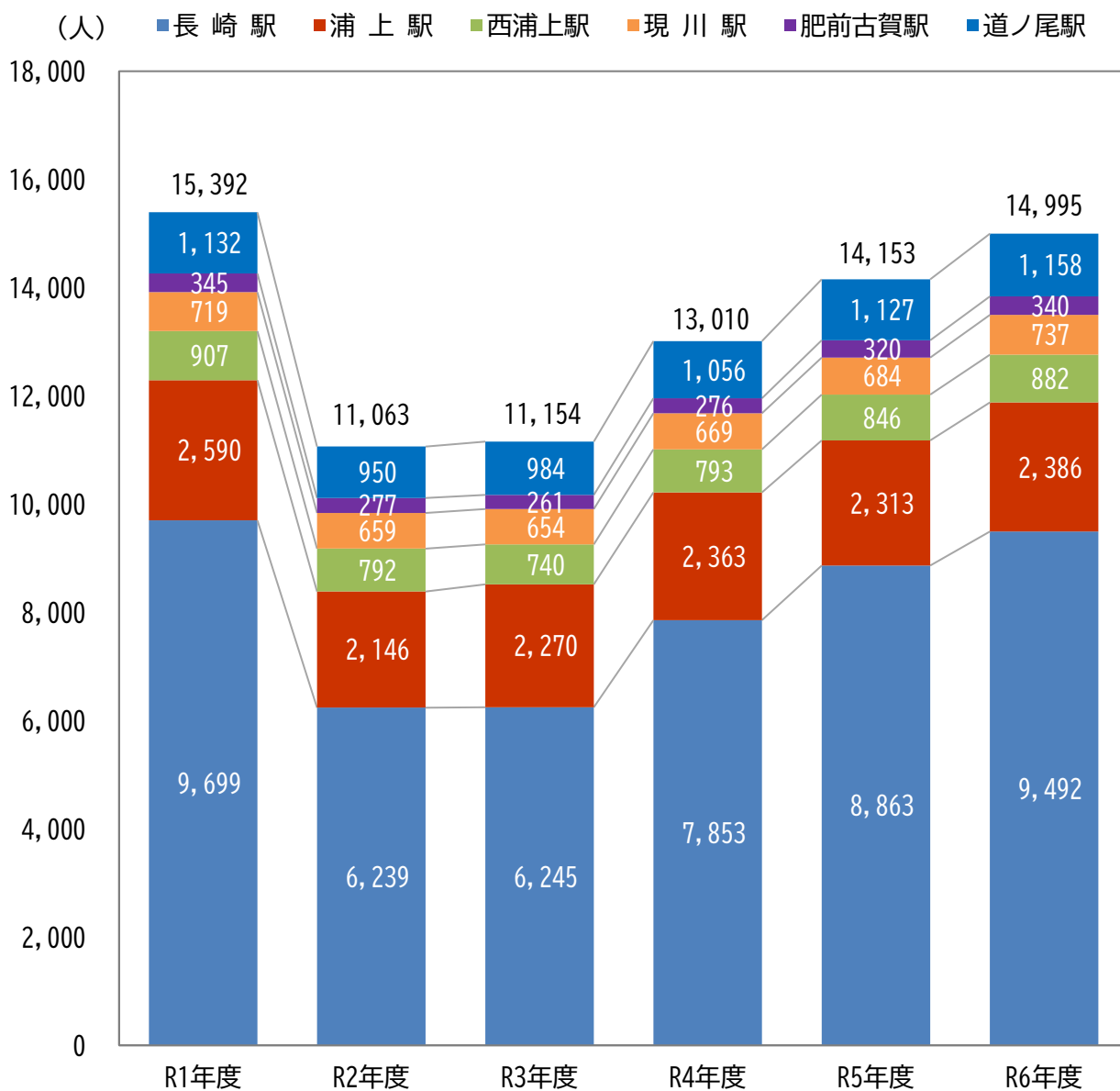


図 4-17 JR 1日平均利用者数の推移

出典：長崎市統計データ

(4) コミュニティバス

「コミュニティバス」は、旧合併町及び交通が不便な地域で、地域住民の移動手段を確保するために、長崎市が運行費の一部を補助して運行するバス路線として、本土の北部地域や南部地域及び離島部などで 11 路線を運行しています。

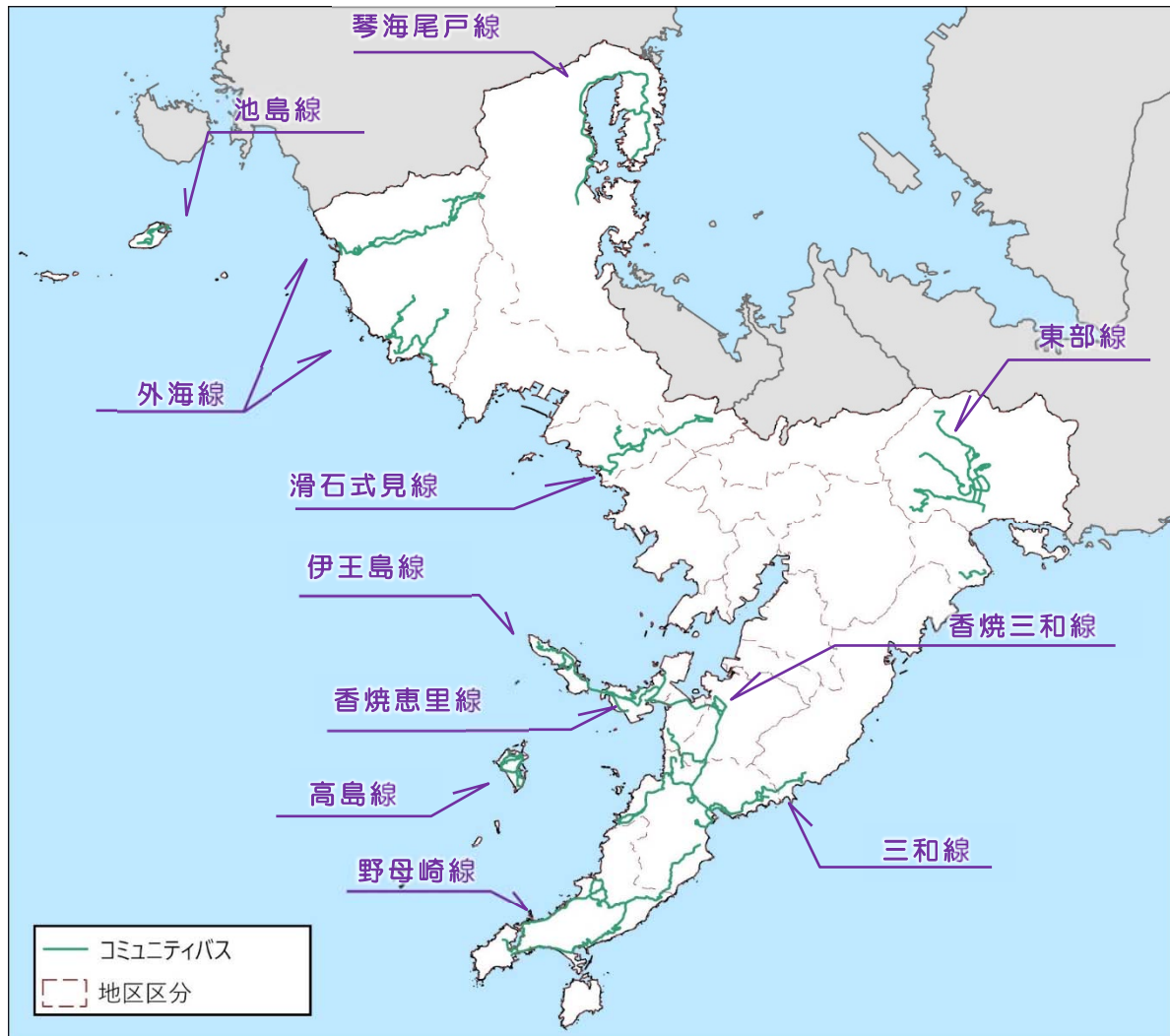


図 4-18 コミュニティバス路線図

表 4-7 運行本数等

路線名	運行便数	路線名	運行便数
滑石式見線	10 便	三和線	平日 4 便
香焼恵里線	平日 81 便、土曜日 62 便、 日曜日・祝日 58 便	野母崎線	平日 11 便
伊王島線	平日 14 便、 土曜日・日曜日・祝日 12 便	琴海尾戸線	6 便
高島線	平日 17 便、 土曜日・日曜日・祝日 18 便	東部線	中尾線：平日 11 便、土日祝 4 便
池島線	平日：24 便、土曜日：16 便 (令和 7 年度末で廃止)		新田頭線：平日 10 便、土日祝 4 便
外海線	扇山線：平日 9 便		彩が丘線：平日 13 便、土日祝 6 便
	牧野黒崎線：平日 11 便		現川線：平日 20 便、土日祝 19 便
香焼三和線	平日 8 便		潮見線：平日 6 便、土日祝 4 便

出典：長崎市資料（R7 時点）

1日平均利用者数は、令和元年度は700人弱でしたが、コロナ禍により令和2年度に約500人まで落ち込み、令和4年に新たに運行を開始した東部線の影響を除けばほぼ横ばいで推移しています。

いずれの地区も利用者数に大きな変動はなく、一定程度固定された利用であると考えられます。

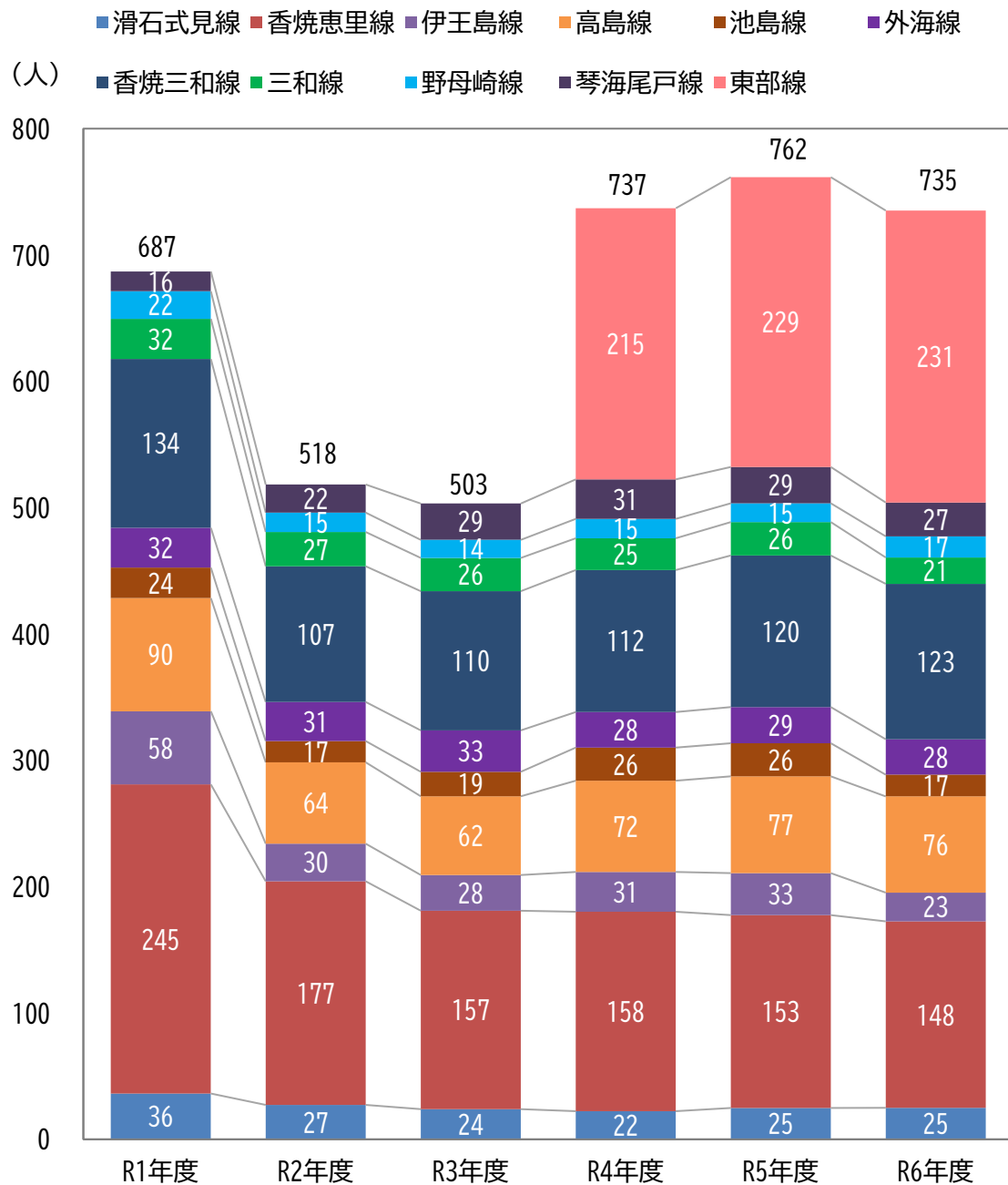


図 4-19 コミュニティバス 1日平均利用者数の推移

出典：長崎市資料

(5) 乗合タクシー

「乗合タクシー」は、バス空白地域（P26 参照）の住民の日常生活における移動手段として、ワンボックス型のタクシー車両（定員 10 人以下）による定時定路線型の乗合旅客運送で、長崎市が運行費の一部を補助し、丸善団地地区、矢の平・伊良林地区、北大浦地区、金堀地区、西北地区の 5 地区で運行しています。



図 4-20 乗合タクシー路線図

表 4-8 運行本数等

地区名	運行便数
丸善団地地区	平日 40 便、土曜日・日曜日・祝日 30 便
矢の平・伊良林地区	平日 42 便、土曜 32 便
北大浦地区	平日 40 便、土曜 36 便
金堀地区	平日 22 便、土曜 20 便
西北地区	平日 42 便、土曜 30 便

出典：長崎市資料（R7 時点）

1日平均利用者数は、全体として減少傾向で、令和6年度には5地区合計で500人を割込んでいます。

地区別に見ると、丸善団地地区と矢の平・伊良林地区がそれぞれ全体の1/4程度を占め、金堀地区は全体の1割以下となっています。

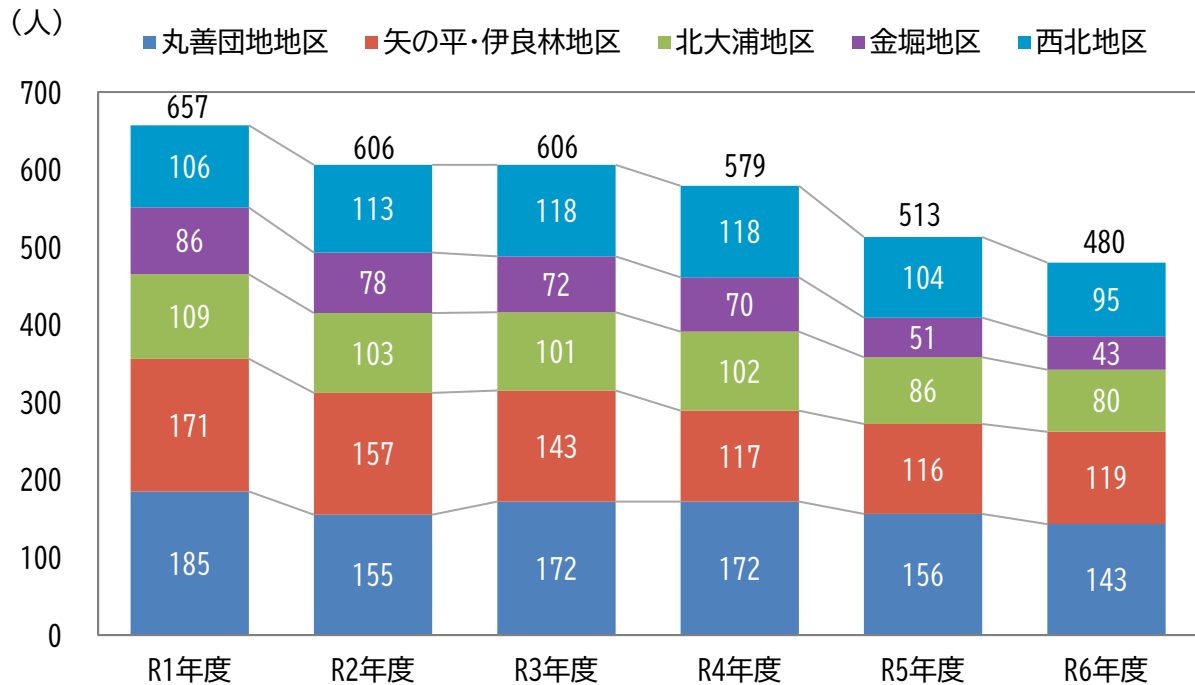


図 4-21 乗合タクシー地区別1日平均利用者数の推移

出典：長崎市資料

(6) デマンド交通（琴海地区）

「デマンド交通」は、セダン型の小型タクシー車両（定員5人以下）を使った、事前予約型区域運行の乗合旅客運送で、現在、琴海地区内の6地区（琴海尾戸町・琴海大平町、琴海形上町、長浦町、琴海戸根町・琴海戸根原町、琴海村松町、西海町）において、長崎市が運行費の一部を補助し運行しています。

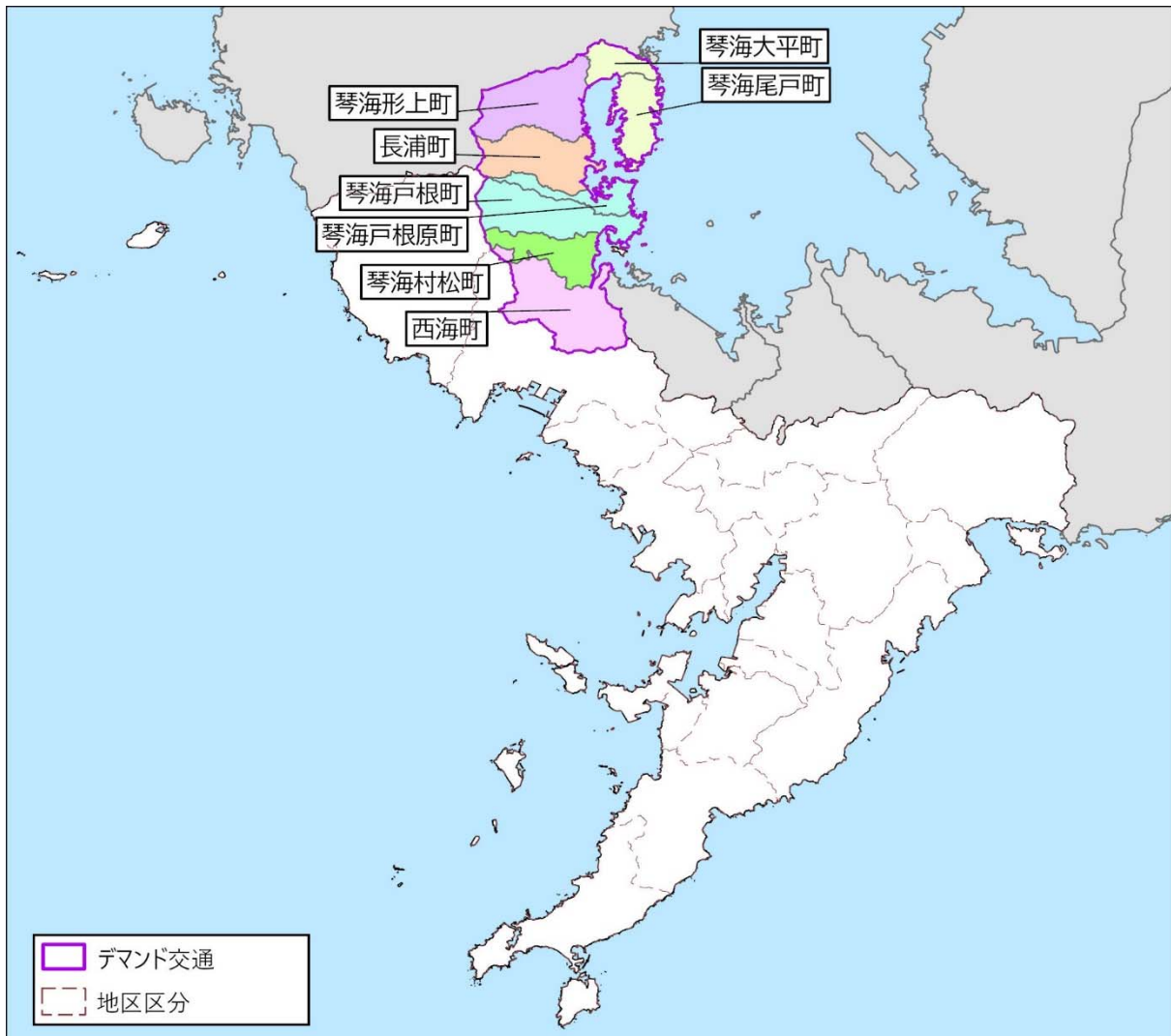


図 4-22 デマンド交通（琴海地区）運行区域図

表 4-9 運行本数

路線名	運行便数
デマンド交通 （琴海区域）	1 運行エリアあたり、平日 4 便

出典：長崎市資料（R7 時点）

1日平均利用者は、路線バスや病院の無料送迎の廃止によって令和4年度から利用者が増加しましたが、令和6年の料金見直しによって利用者数は増加以前の水準となっています。

また、デマンド交通もコミュニティバスと同様、一定程度固定された利用であると考えられます。

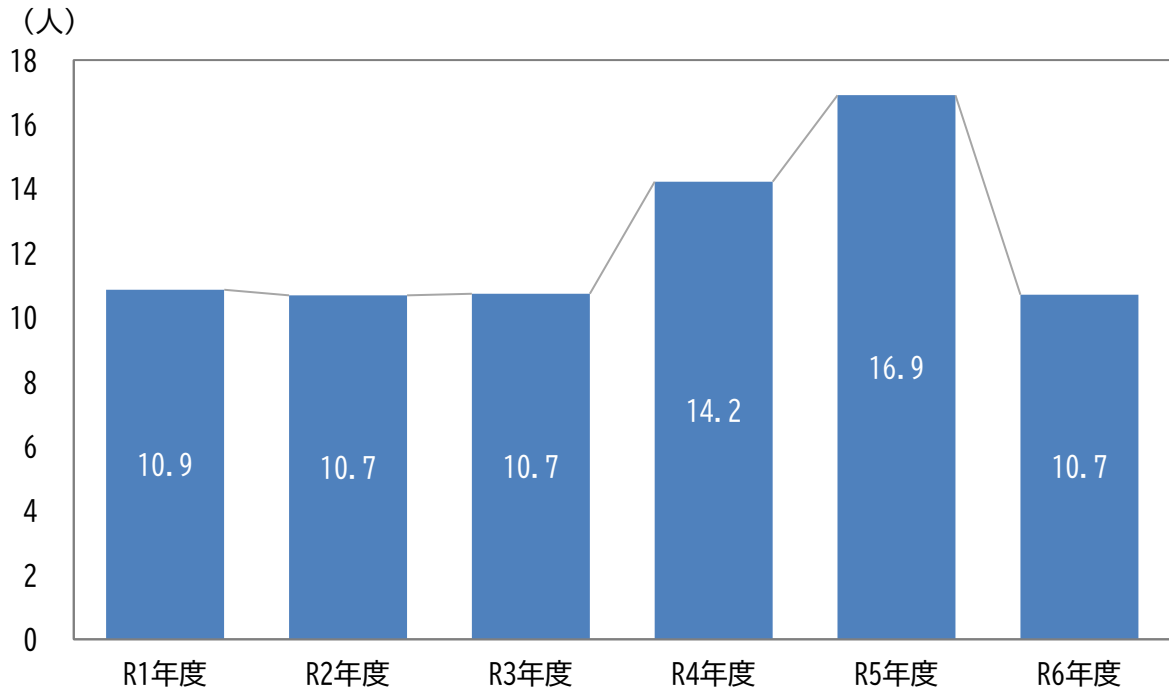


図 4-23 デマンド交通（琴海地区）1日平均利用者数の推移

出典：長崎市資料

(7) 船舶

「船舶」は、市域内航路では高島と都心部（大波止）とを結ぶ長崎～伊王島～高島航路で高速船を、池島と神浦とを結ぶ池島～神浦航路でフェリーなどを運航し、離島住民の島外への唯一の移動手段となっています。

また、市域と市域外とを結ぶ航路は、長崎港と五島市・新上五島町、茂木港と熊本県苓北町、池島港と西海市・佐世保市を結ぶ航路があり、フェリーや高速船が運航されています。

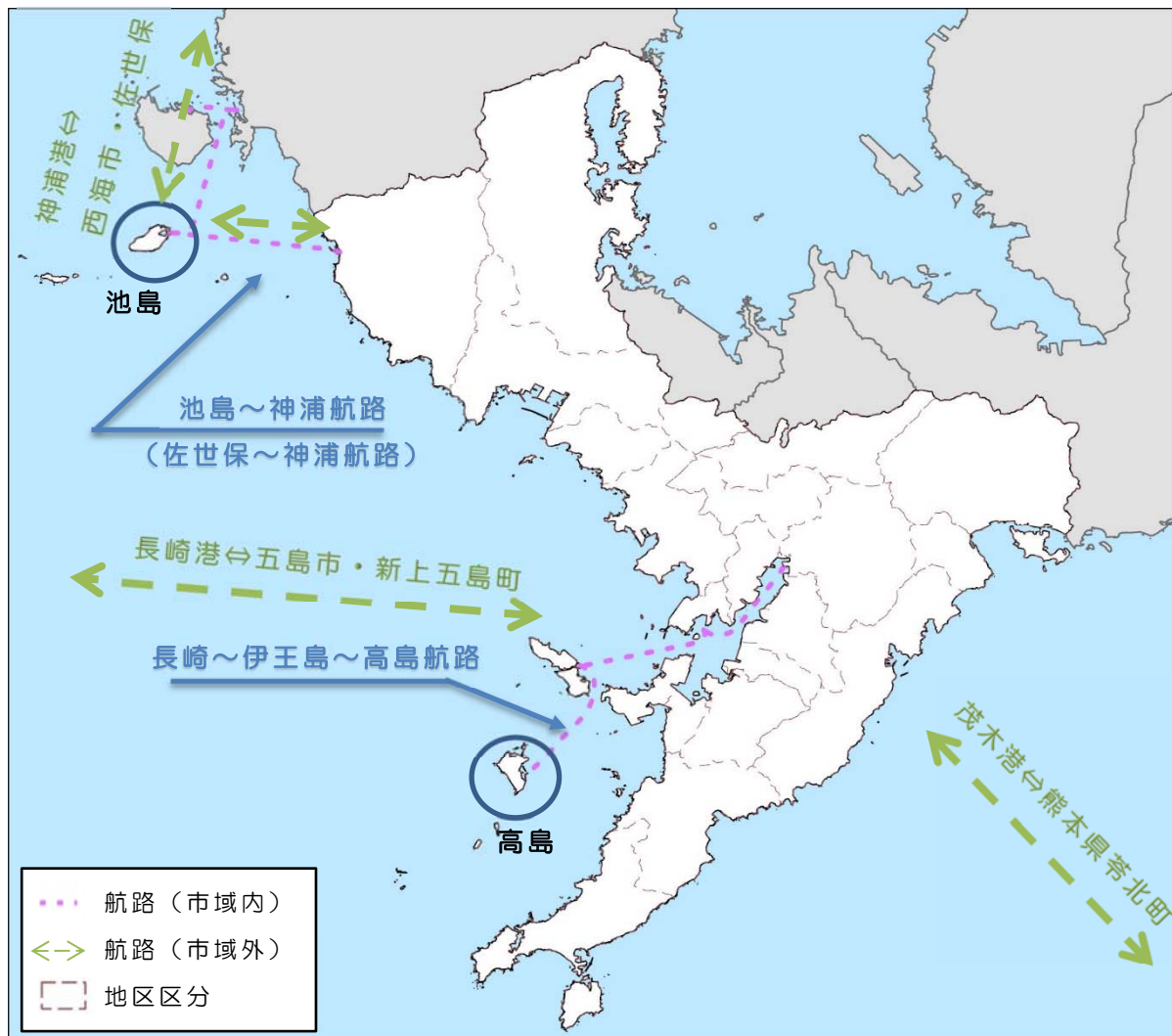


図 4-24 離島航路図

表 4-10 運航本数等

航路名	運航便数
長崎～伊王島～高島航路	8 往復
池島～神浦航路	平日・土曜日・祝日 6 往復、日曜日 4 往復
池島～瀬戸航路	5 往復
池島～佐世保航路	火曜日・金曜日 2 往復

出典：長崎市資料（R7 時点）

市域内航路での1日平均利用者数は、長崎～伊王島～高島航路がコロナ禍の影響により減少し、バスや路面電車と比較して回復できていない状況です。

また、池島発着の航路も、コロナ禍で乗船人数が大幅に減少したあと、高島航路と同様回復できていない状況です。

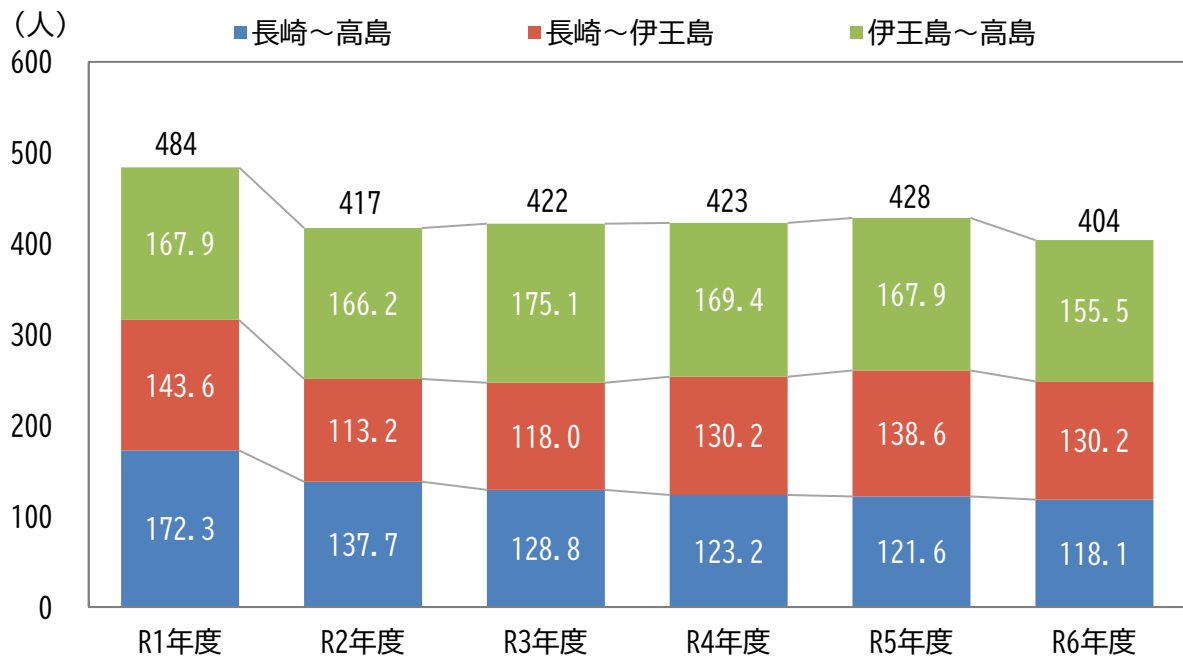


図 4-25 長崎～伊王島～高島航路 1 日平均利用者数の推移

出典：長崎市資料

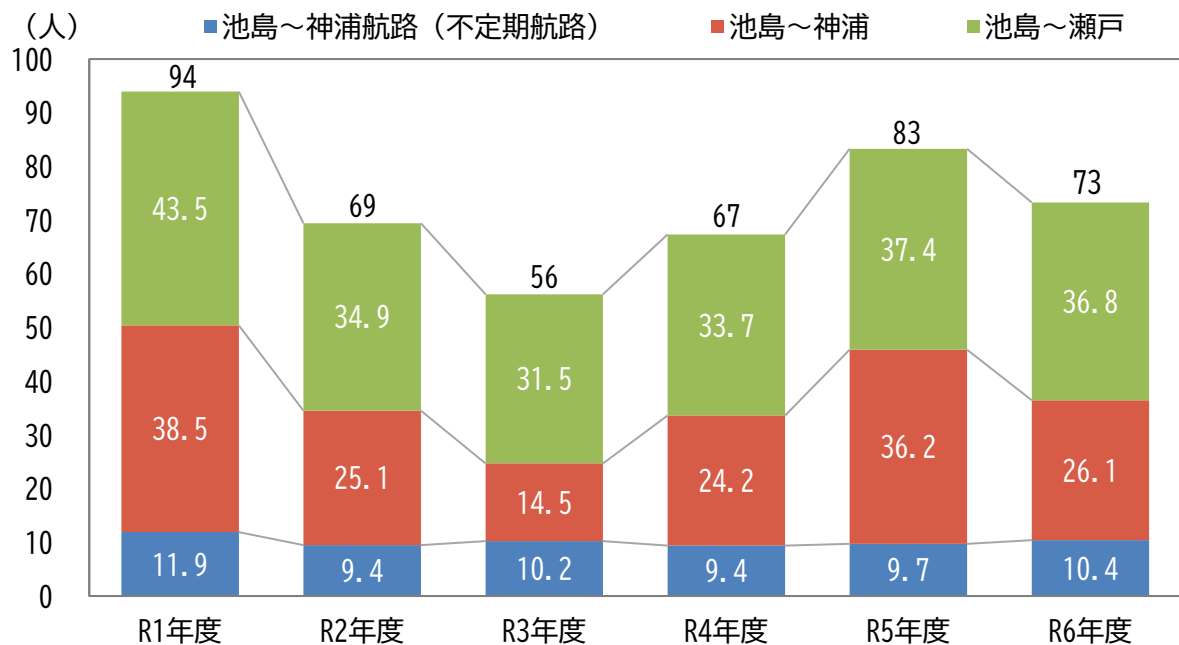


図 4-26 池島発着航路 1 日平均利用者数の推移

出典：長崎市資料

(8) タクシー

「タクシー」は、長崎市、長与町及び時津町で構成される「長崎交通圏」で、29の法人タクシー事業者（営業所 32 か所）と個人タクシー事業者がカバーしています。

また、外海地区、琴海地区、野母崎地区などでは、地区内にタクシーの営業所がなく、タクシー配車に一定の時間を要している状況です。

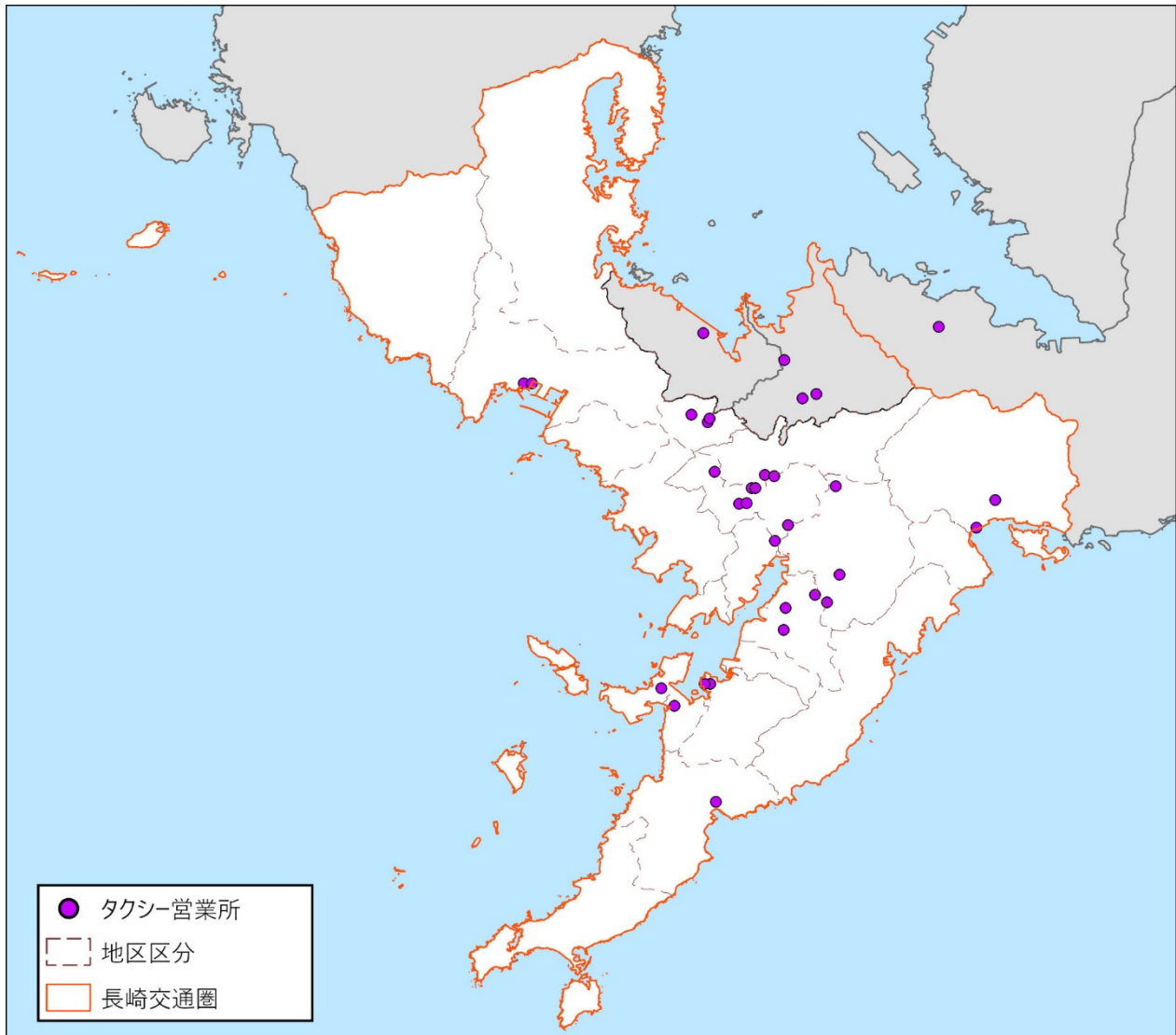


図 4-27 タクシー営業所の配置図

1日平均利用者数は、令和元年度に約3万人でしたが、コロナ禍の影響により令和2年度には約2万人まで大幅に減少し、その後も回復は限定的で、令和6年度には約1万7千人と、令和元年度の水準を大きく下回る状況が続いています。

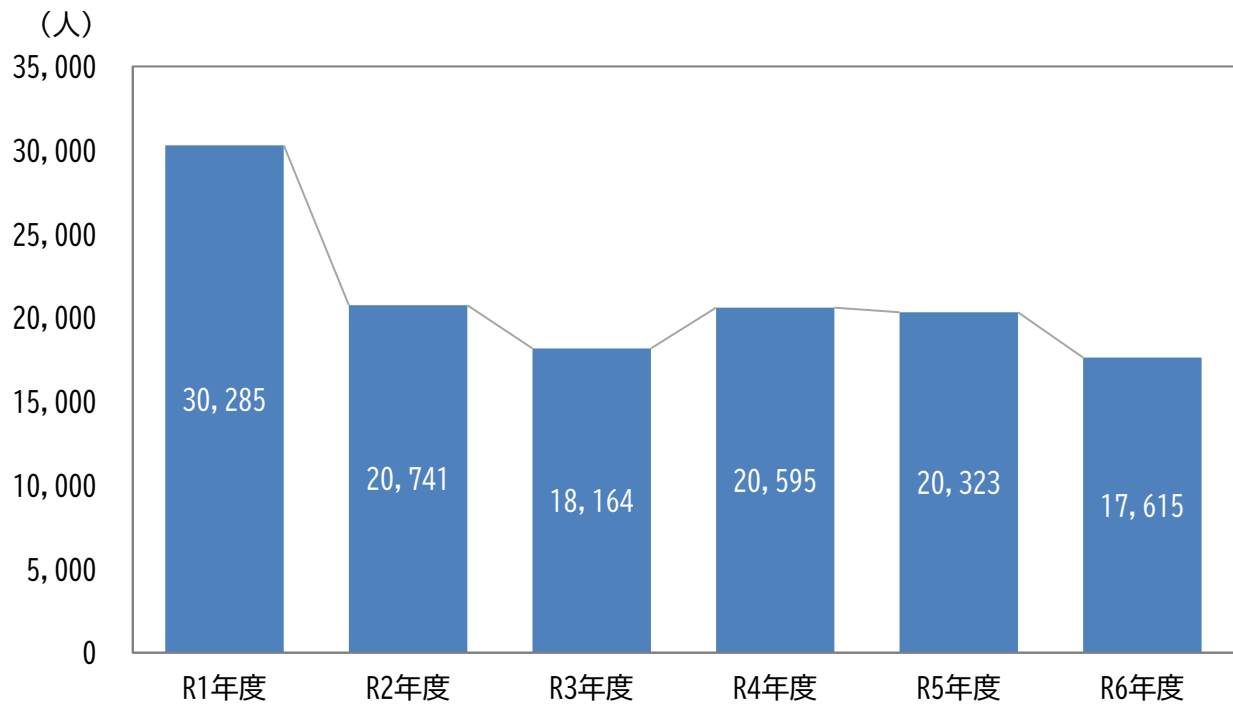


図 4-28 タクシー1日平均利用者数の推移

出典：長崎市統計データ

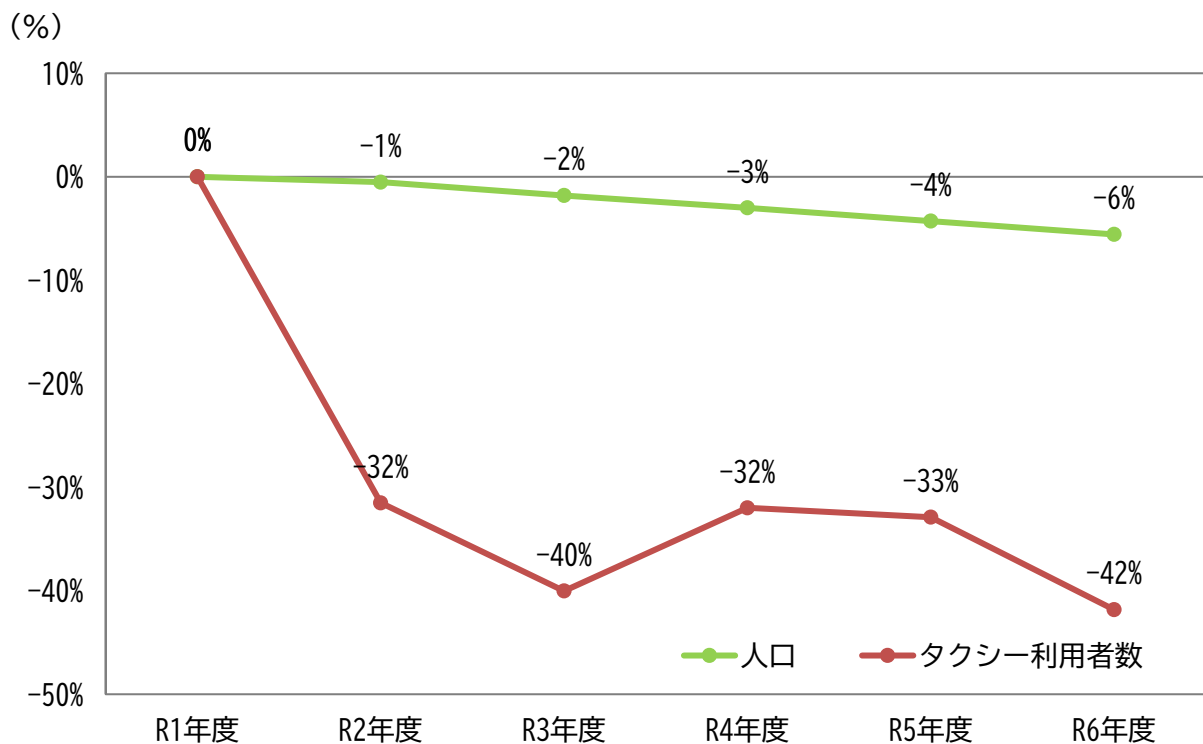


図 4-29 長崎市人口とタクシー利用者数の増減率の推移

出典：長崎市統計データ

6 路線バスの待合環境

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た結果、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。（詳細は資料編 P15～P26 参照）

※バス停箇所数は上下線を別々にカウント

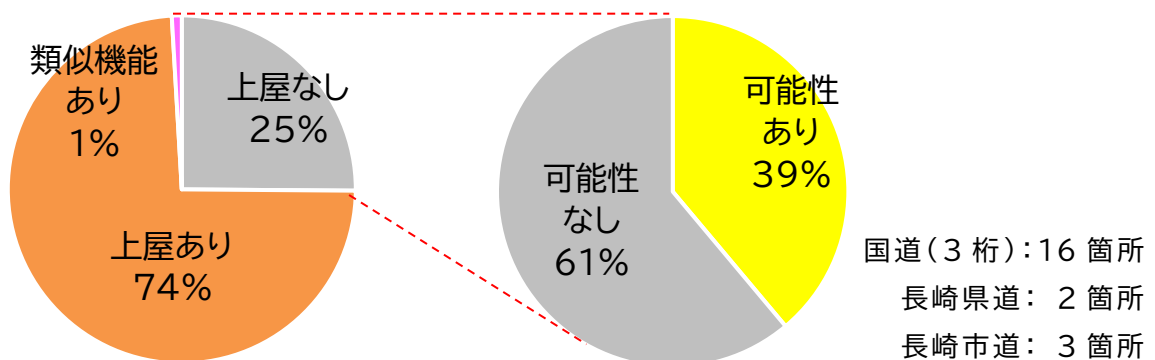
※上屋・ベンチ整備の可能性ありは、最低限必要な幅員を満たす最大数であり、埋設物等の状況により整備不可の可能性がある

上屋の設置状況（n=215）

約 3 割が上屋設置なし

うち、上屋整備の可能性（n=54）

約 4 割が整備の可能性あり



※類似機能あり：商店の軒活用等

※可能性あり：幅員 2.5m 以上又は余剰地あり

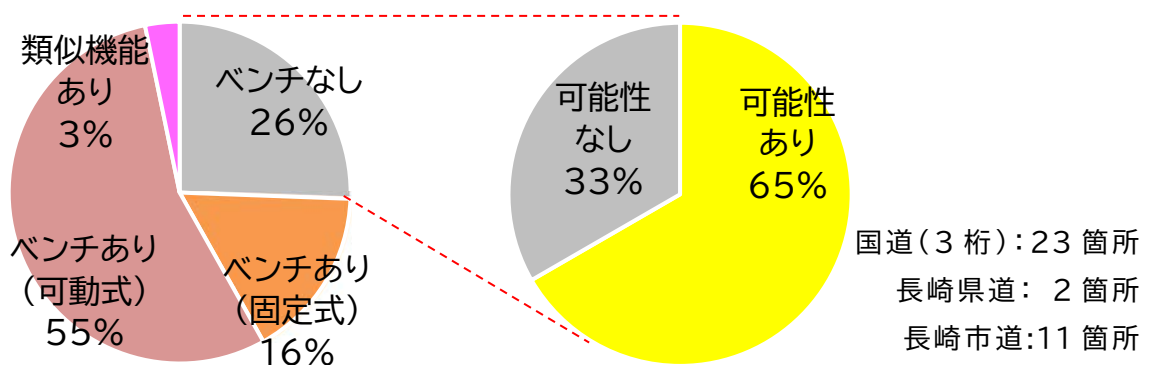
図 4-30 長崎市内のバス停下屋の設置状況

ベンチの設置状況（n=215）

約 3 割がベンチ設置なし

うち、ベンチ整備の可能性（n=55）

約 6 割以上が整備の可能性あり



※類似機能あり：花壇の段差活用等

※可能性あり：幅員 2.3m 以上又は余剰地あり

図 4-31 長崎市内のバス停ベンチの設置状況

7 事業者の経営環境

各交通事業者は、赤字路線を黒字路線や運輸部門以外の収益で賄いながら、路線の維持を図るという状態が続いていましたが、コロナ禍による急激な利用者の減少によって、経営状況の悪化が一気に加速しました。

このことによって、安全な運行に影響がない範囲で車両更新などの設備投資が一時的に滞り、今後への影響も懸念されています。

また、全国的に運転士の不足や高齢化が進み、人件費をはじめ労務環境の改善経費、さらには燃料費の高騰や車両更新といった費用も増加し、交通事業者の経営環境は厳しさを増しています。

表 4-11 自動車運送事業（運転士）の就業構造

		バス	タクシー	トラック	全産業平均
運転士・ 整備要員数	全国	11万人 (令和5年度)	24万人 (令和5年度)	86万人 (令和6年度)	—
	長崎市	956人 (令和5年度)	1,301人 (令和5年度)	—	—
平均年齢	全国	55.3歳 (令和6年度)	60.5歳 (令和6年度)	49.7歳 (令和6年度)	44.1歳 (令和6年度)
	長崎市	52.2歳 (令和5年度)	65.9歳 (令和5年度)	—	—

出典：R6年版交通政策白書（国土交通省）、交通事業者資料を基に作成

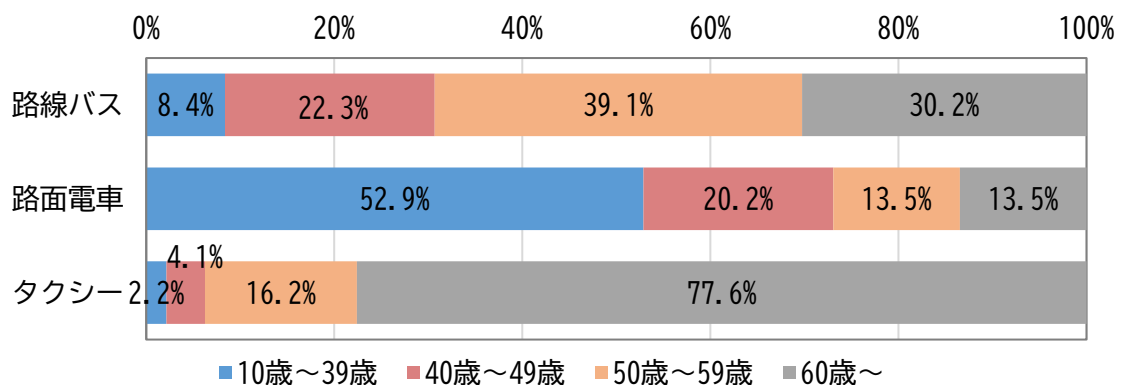


図 4-32 運転士の構成比（R7 年度）

出典：交通事業者資料

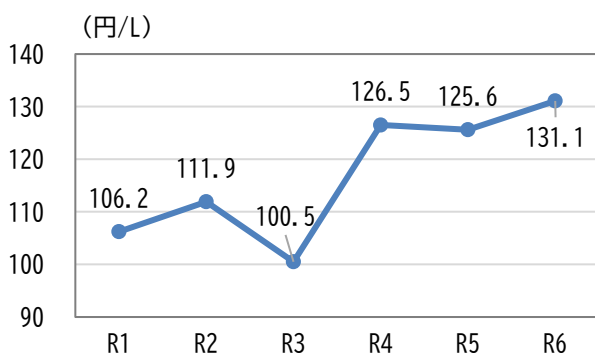


図 4-33 燃料費の推移

出典：石油製品価格調査_軽油インタンク価格推移（経済産業省資源エネルギー庁）を基に作成

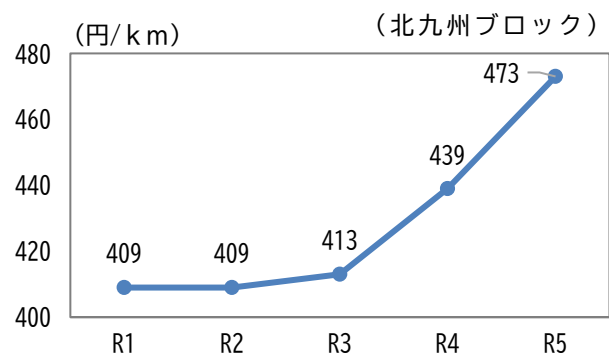


図 4-34 バス 1 キロあたりの輸送原価の推移

出典：地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助ブロックごとに定める標準経常費用（国土交通省）を基に作成

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	49
	（1）調査概要	49
	（2）アンケート調査から見える傾向	50
2	公共交通に係る現況分析	51
	（1）主要地点間の運行状況	51
	（2）主要地点間の利用状況	53
	（3）路線バスの時間帯別の運行便数と利用者数の関係....	56
	（4）主要地点間の収支状況	57
	（5）支線・航路の収支状況	59
	（6）主要地点間の所要時間	61
	（7）人流データとの比較	62
3	公共交通に係る将来シミュレーション	63
	（1）人口と利用者数の推計	63
	（2）主要地点間の将来利用者減少率（推計値）	64
	（3）主要地点間の将来収支率（推計値）	65
4	公共交通の需要と供給の関係	67
	（1）路線バスの運行状況	67
	（2）地区ニーズと利用者数に基づいた運行便数、実運行便数 の関係	69

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

(1) 調査概要

ア 調査目的

本計画策定の資料とするため、市民を対象に『公共交通』に対するイメージや利用状況、今後のサービスのあり方についての考えなどを調査しました。

イ 調査項目

- 回答者属性に関する設問
- コロナ禍以前からの変化や施策の影響を把握する設問
- コロナ禍以前からの利用状況や利便性の変化を把握する把握
- 市民のニーズを把握する設問
- 今後の施策展開への検討材料を把握する設問

ウ 調査方法

(ア) 調査対象

- 令和6年9月末現在で満15歳以上の市民4,000人
- 上記対象者のご家族等
- 長崎市ホームページや広報ながさき、市公式SNS等からの回答者
- 市内の高校に在学する高校生

(イ) 抽出方法

- 市民4,000人は、住民基本台帳から地区別年代別に無作為抽出

(ウ) 調査票の配布及び回収方法

- 回答方法は全て、QRコードより長崎市電子申請システムを通じて回答
- 市民4,000人は、はがきの郵送配布、QRコードで回答
- 長崎市ホームページや広報ながさき、市公式SNS等からの参加者は、掲載したQRコードで回答
- 高校生は、学校を通じてチラシの電子配布、QRコードで回答

(エ) 抽出日程

- 令和6年11月18日（月）～令和7年1月31日（金）

(オ) 回収状況

- はがきを送付した市民4,000人のうちそのご家族等も含め回答数は591件（回答率：15.0%）
- そのほか、ホームページなどから回答いただいた回答数は1594件
- 合計回答数は2,185件

エ 集計方法

- 全2,185件の回答を集計した結果、高齢者の回答票数が少なく、高校生の回答票数が極端に多かったため、全体の傾向に偏りが発生（高齢者の意見が反映されにくく、高校生の意見が大きく影響）。
- そこで、年齢別・地区別の想定回収票数と実回収票数の差を補正し、再集計した結果を以降に整理。

(2) アンケート調査から見える傾向

公共交通に関するアンケート調査から見える傾向は下記のとおりです。

(詳細は資料編 P1～P13 参照)

表 5-1 アンケート調査から見える傾向

アンケート設問	傾 向
公共交通の利用状況	- 最も多く利用する公共交通機関は路線バスが約 73%と突出している。 - 市民の約 8 割が月に数回以上、公共交通機関を利用している。 - 利用目的は、若年層は「通学」、中間層は「通勤」、高齢層は「通院」といった特徴がみられる。
公共交通のイメージ	「運賃」に関するイメージは、「適正」との回答が多い。 「ダイヤの正確さ」や「車内環境の快適さ」に関するイメージは、肯定的な回答（そう思うなど）が過半数を占めている。 - 一方で、「運行本数」に関するイメージは、否定的な回答（少ないと思う）が過半数を占めている。 「バス停・電停の待合環境の快適さ」に関するイメージは「肯定的な回答」と「否定的な回答」の割合が同程度となっている。
コロナ禍以前と比べた公共交通の利用状況	- 公共交通利用頻度は、「増えている」との回答が多い。その理由は、「利用する機会が増えたから」が多く、「時刻表や行き先が調べやすくなった」といった運行サービスに関する項目も多いことから、それらが利用者増に寄与したと考えられる。 - 公共交通利用頻度は、「減っている」と回答した理由としては、「運行本数の減便」が大きな要因となっている。
公共交通のサービスに対する考え方	- 公共交通の利用を考える上で重要なことは、「便数が多い」が突出して高く、次いで、「時刻表通りに運行する」「料金が安い」となっている。 - 停留所に必要な施設・設備は、「雨や日差しを防ぐ屋根（上屋）」が約 89%と突出して高い。次いで、「椅子・ベンチ」「遅れの状況などが確認できる表示」が求められている。 - 最低限求める運行間隔は、「通勤・通学時間帯」は「10 分以内」、「その他の時間帯」は「20 分以内」が求められている。
長崎市の今後の公共交通に対する市民の考え方	- 利用者負担のあり方は、「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」と回答した方が約 56%と最も多い。 - 地域で移動を支えていく考え方は、「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」と回答した方が約 72%と最も多い。
路線バスの維持が難しくなった場合の移動手段について	「事前予約」や「タクシーの他人との乗合せ」、「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」と「許容しない意見」が概ね同程度となっている。 「他人の運転する車に乗ること」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）」が半数以上となっている。 - 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」と回答した方が約 64%と最も多い。

2 公共交通に係る現況分析

(1) 主要地点間の運行状況

各地区における公共交通の運行状況を把握するため、主要地点間の運行状況を整理した結果、以下のことがわかりました。

- 中央地域（中央地区、式見地区、福田地区、小桝地区、小ヶ倉地区、茂木地区）では、式見地区以外は概ね 90 便以上（1 時間に 3 便以上）が確保されています。
- 東部地域（東長崎地区、日見地区）では、概ね 180 便（1 時間に 6 便以上）が確保されています。
- 南部地域（土井首地区、深堀地区、香焼地区、伊王島地区、三和地区、野母崎地区）では、伊王島地区、野母崎地区、香焼地区以外は概ね 120 便以上（1 時間に 4 便以上）が確保されています。
- 北部地域（西浦上地区、滑石地区、三重地区、琴海地区、外海地区）では、琴海地区（西海・村松以北）、外海地区以外は概ね 120 便以上（1 時間に 4 便以上の便数）が確保されています。



- 多くの地区で、概ね 90 便以上（1 時間に 3 便以上）が確保されています。

表 5-2 主要地点間の運行便数

運行便数（便/日）	R6	運行便数（便/日）	R6
中央地域		南部地域	
中央⇄西浦上	1,123	小ヶ倉⇄土井首	335
中央⇄式見	52	土井首⇄深堀	138
中央⇄福田	96	深堀⇄香焼	87
中央⇄小桝	247	香焼⇄伊王島	11
中央⇄小ヶ倉	553	土井首⇄三和	142
中央⇄茂木	98	三和⇄野母崎	48
東部地域		北部地域	
中央⇄日見	246	西浦上⇄時津	296
日見⇄東長崎	192	時津⇄琴海	139
		西浦上⇄滑石	394
		西浦上⇄長与	143
		滑石⇄三重	209
		三重⇄外海	30

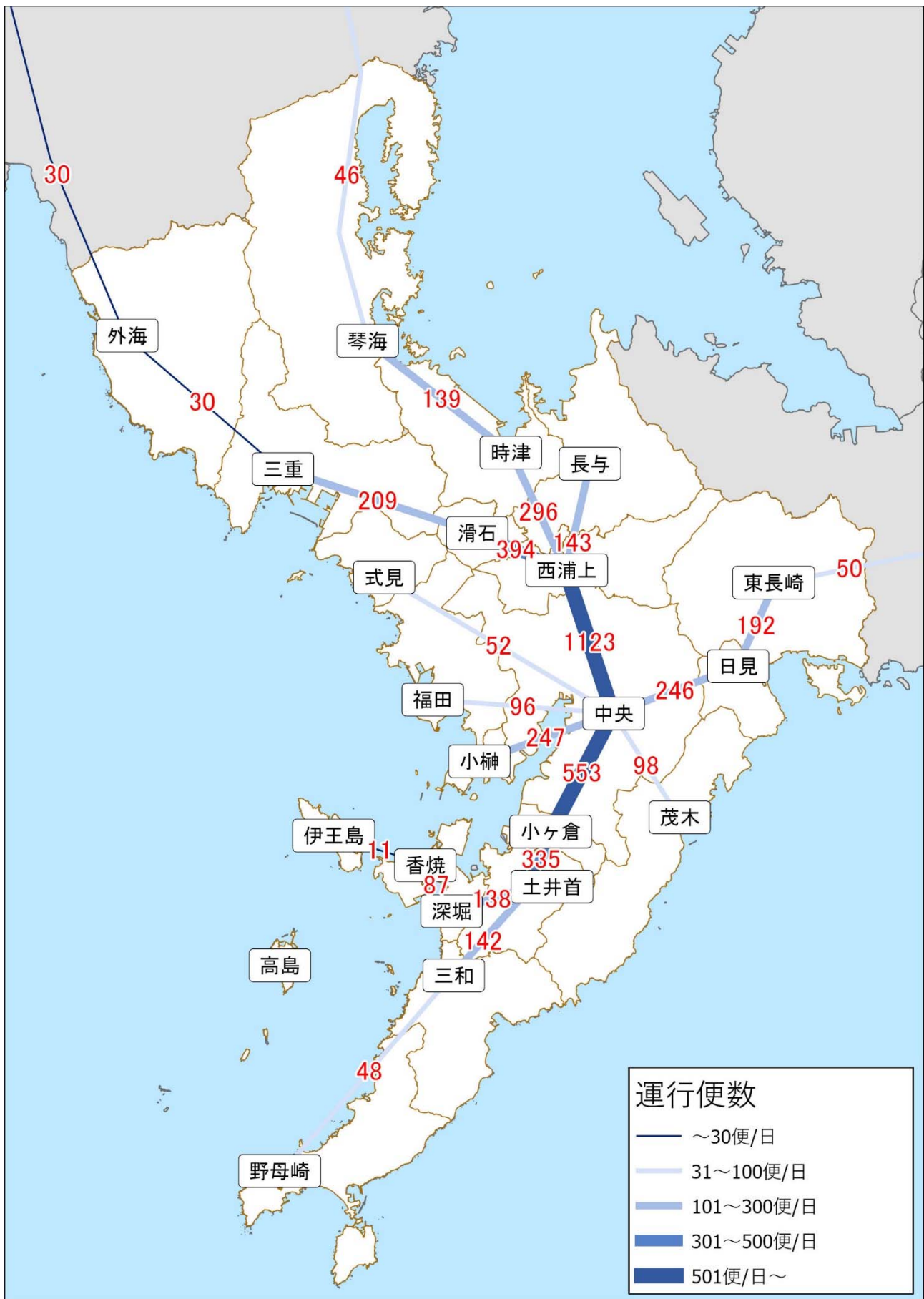


図 5-1 主要地点間の運行便数 (平日) (R6)

(2) 主要地点間の利用状況

各地区における公共交通の利用状況を把握するため、ICカードデータ（以下「ICデータ」という。）により主要地点間の利用状況を整理した結果、以下のことがわかりました。（詳細は資料編 P27～P30 参照）

- ・式見地区、福田地区、小槲地区、小ヶ倉地区、茂木地区は、中央地区との間で多くの利用がみられます。
- ・東部地域（東長崎地区、日見地区）では、中央地区との間で多くの利用がみられますが、一定の都市機能施設が集積している東長崎地区では地区内の移動割合も比較的高くなっています。
- ・南部地域のうち、土井首地区、深堀地区、香焼地区、三和地区、伊王島地区では、中央地区との間で多くの利用がみられますが、土井首地区までの移動も一定数みられます。また、野母崎地区では地区内の移動割合が最も高い状況となっています。
- ・北部地域のうち、西浦上地区、滑石地区では、中央地区との間で多くの利用がみられますが、一定の都市機能施設が集積している西浦上地区や滑石地区までの移動割合も比較的高くなっています。また、琴海地区、外海地区、三重地区は地区内や近隣地区までの移動割合が高くなっています。

- ・全般的に各地区と中央地区との間で多くの利用がみられます。
- ・中央地区から離れた地区では、同一地区内や地域拠点（東長崎周辺・土井首周辺・西浦上周辺）への移動割合が高まる傾向にあります。

表 5-3 主要地点間の利用状況

利用状況（人/日）	R6	利用状況（人/日）	R6
中央地域		南部地域	
中央⇄西浦上	19,648	小ヶ倉⇄土井首	5,731
中央⇄式見	334	土井首⇄深堀	2,042
中央⇄福田	1,972	深堀⇄香焼	833
中央⇄小槲	2,537	香焼⇄伊王島	40
中央⇄小ヶ倉	8,231	土井首⇄三和	1,647
中央⇄茂木	1,062	三和⇄野母崎	434
東部地域		北部地域	
中央⇄日見	5,927	西浦上⇄時津	6,247
日見⇄東長崎	4,354	時津⇄琴海	1,239
		西浦上⇄滑石	7,751
		西浦上⇄長与	2,292
		滑石⇄三重	2,489
		三重⇄外海	229

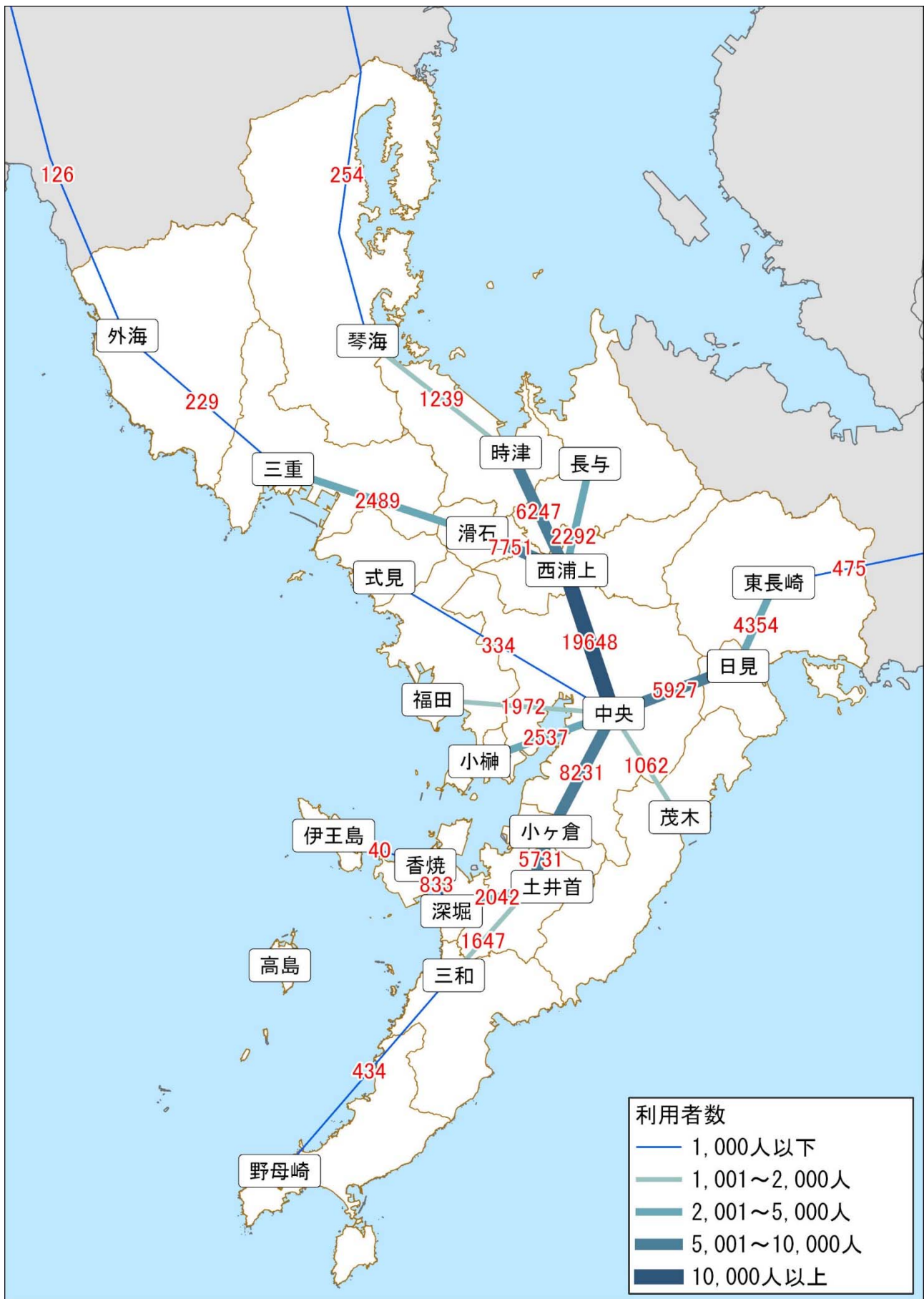


図 5-2 主要地点間の公共交通利用者数（平日）（R6）

※路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の各社提供データを基に長崎市が独自推計

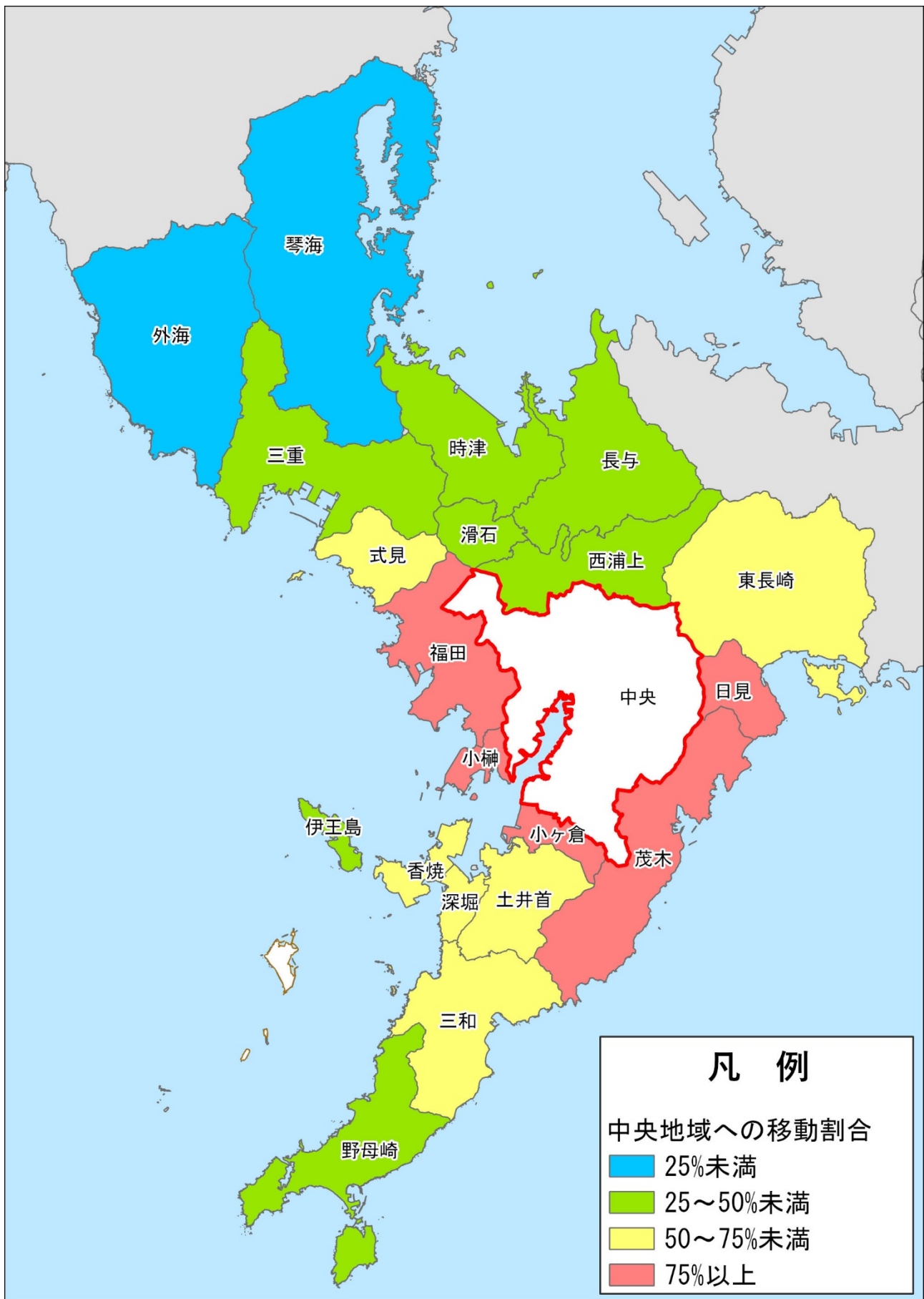


図 5-3 路線バス利用者の各地区から中央地区への移動割合（R6）

※路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の各社提供データを基に長崎市が独自推計

(3) 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、以下のことがわかりました。

- ・ 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 便あたりの利用者数は、ピーク時間帯で 40.3 人、オフピーク時間帯で 26.7 人、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。

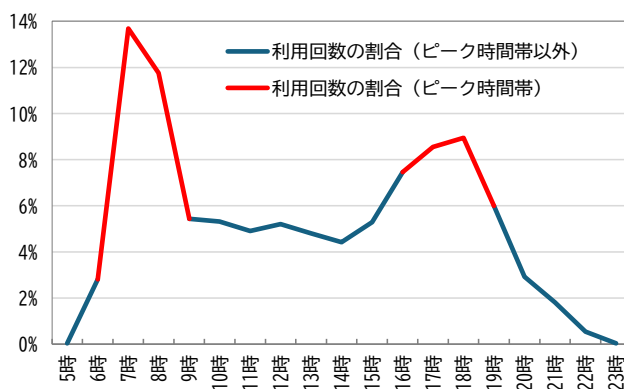


図 5-4 時間帯別利用状況

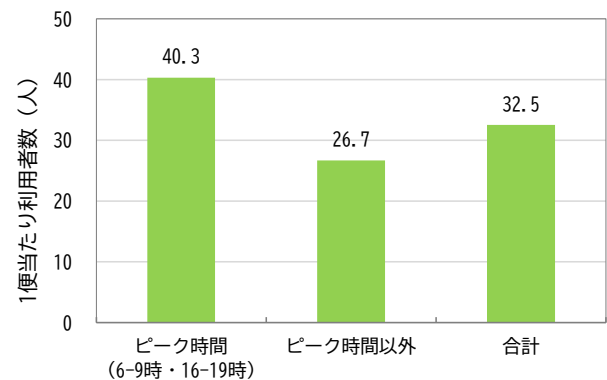


図 5-5 時間帯別 1 便当たりの利用者数

（長崎バス・長崎県営バス）（平日） （長崎バス・長崎県営バス）（平日）

表 5-4 時間帯別運行便数、1 日当たりの利用者数及び 1 便当たりの利用者数（平日）

	ピーク時間帯 (6-9 時、16-19 時)	ピーク時間帯以外	日全体
運行便数	1,647 便 (43%)	2,186 便 (57%)	3,833 便 (100%)
利用者数	66,380 人 (53%)	58,332 人 (47%)	124,713 人 (100%)
1 便あたり 利用者数	40.3 人	26.7 人	32.5 人

(4) 主要地点間の収支状況

各地区における公共交通の収支状況を把握するため、主要地点間の収支状況を整理した結果、以下のことがわかりました。

- ・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海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。

表 5-5 主要地点間の運行便数・利用者数・収支率の関係

	運行便数 (往復/日) ※1	利用者数 (人/日) ※2	1便あたり 利用者数 (人/便) ※2	収支率 (R6) ※2		運行便数 (往復/日) ※1	利用者数 (人/日) ※2	1便あたり 利用者数 (人/便) ※2	収支率 (R6) ※2
中央地域					南部地域				
中央⇄西浦上	1,123	19,648	17.5	0.83	小ヶ倉⇄土井首	335	5,731	17.1	1.10
中央⇄式見	52	334	6.4	0.23	土井首⇄深堀	138	2,042	14.8	1.33
中央⇄福田	96	1,972	20.5	0.93	深堀⇄香焼	87	833	9.6	0.52
中央⇄小櫛	247	2,537	10.3	0.20	香焼⇄伊王島	11	40	3.7	0.07
中央⇄小ヶ倉	553	8,231	14.9	0.95	土井首⇄三和	142	1,647	11.6	0.57
中央⇄茂木	98	1,062	10.8	0.37	三和⇄野母崎	48	434	9.0	0.37
東部地域					北部地域				
中央⇄日見	246	5,927	24.1	0.78	西浦上⇄時津	296	6,247	21.1	0.76
日見⇄東長崎	192	4,354	22.7	0.81	時津⇄琴海	139	1,239	8.9	0.20
					西浦上⇄滑石	394	7,751	19.7	1.16
					西浦上⇄長与	143	2,292	16.0	1.12
					滑石⇄三重	209	2,489	11.9	0.37
					三重⇄外海	30	229	7.6	0.23

※1 R6 における便数 ※2 利用者数及び収支率は長崎市の独自推計値による

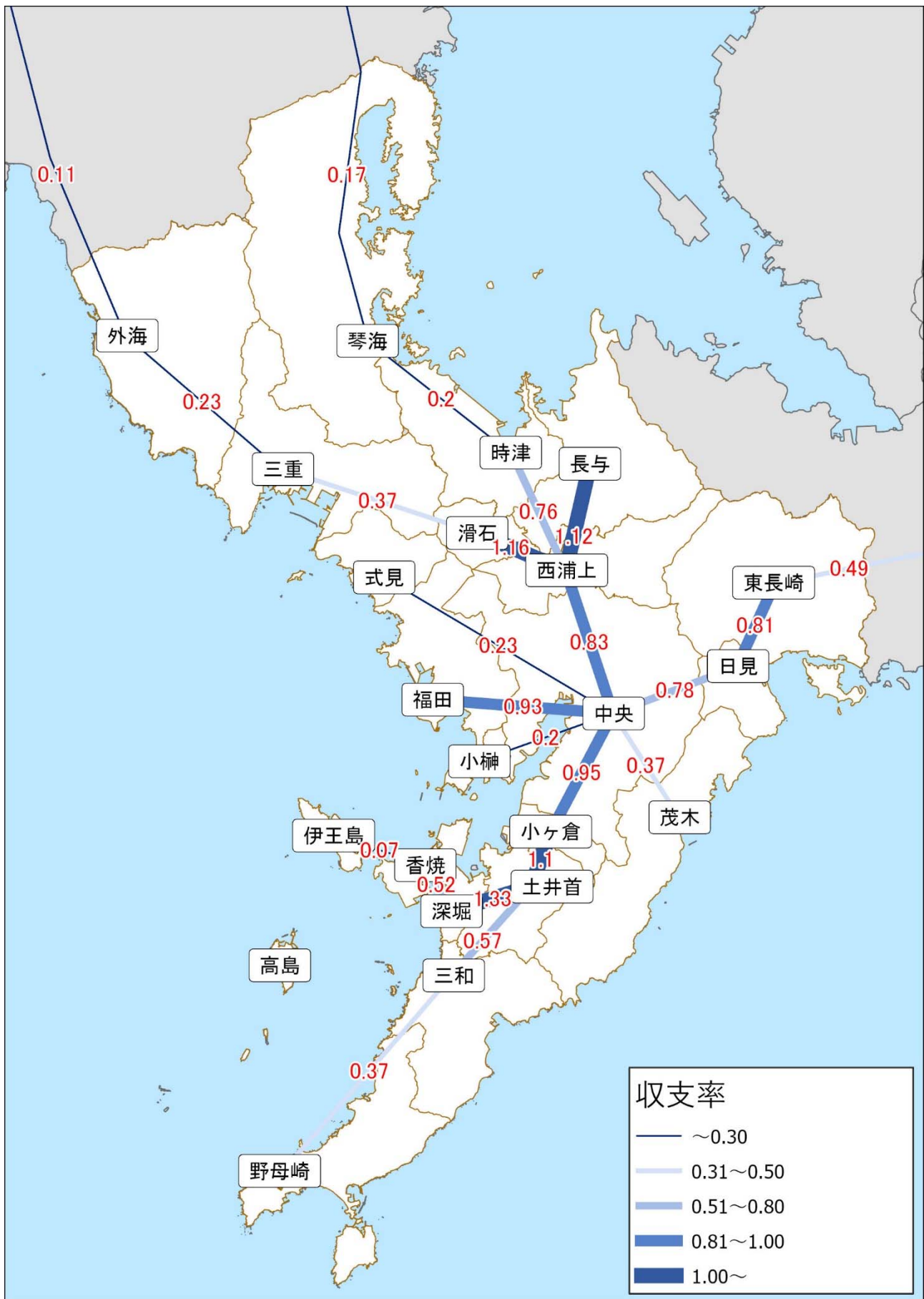


図 5-6 主要地点間の収支状況 (R6)

※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

(5) 支線・航路の収支状況

支線※・航路における公共交通の収支状況を整理した結果、以下のことがわかりました。（詳細は資料編 P31～P34 参照）

※支線とは、公共交通ネットワークにおいて、幹線に接続し、各生活地区内の移動を支える役割を担う路線（定義は、第7章 P94 参照）

ア 支線

- ・路線バスの支線（周辺部）のほとんどは、収支バランスが 0.5 以下の状況にあり、収支バランスが良好（収支率が概ね 1.0 を上回る）である中央地区とその周辺部を結ぶ幹線などとの全体収支により成り立っている状況です。
- ・コミュニティバスは、路線バスを補完する地区内の移動手段として、合併地区や離島地区、路線バスが廃止された地域などを中心に 11 路線を運行していますが、収支率は平均 0.2 程度で、国・市の補助金により運行が維持されています。
- ・デマンド交通は、合併地区である琴海地区の 6 区域で運行していますが、収支率は平均 0.3 程度で、国・市の補助金により運行が維持されています。
- ・乗合タクシーは、旧長崎市内のバス空白地域のうち、一定の収支率が見込まれた 5 地区で運行し、収支率は平均 0.7 程度で、市の補助金により運行が維持されていますが、年々補助金は増加しています。

イ 航路

- ・航路では運航経費が比較的高く、収支率は長崎（大波止）～高島間では 0.5 程度、池島～神浦間の不定期航路では 0.2 程度で、長崎（大波止）～高島間では国・県・市の、池島～神浦間の不定期航路では市の補助により運航が維持されています。なお、池島～神浦間の定期航路は国・県により運航が維持されています。

・支線・航路とも収支バランスがとれておらず、また、収支率も年々悪化しています。

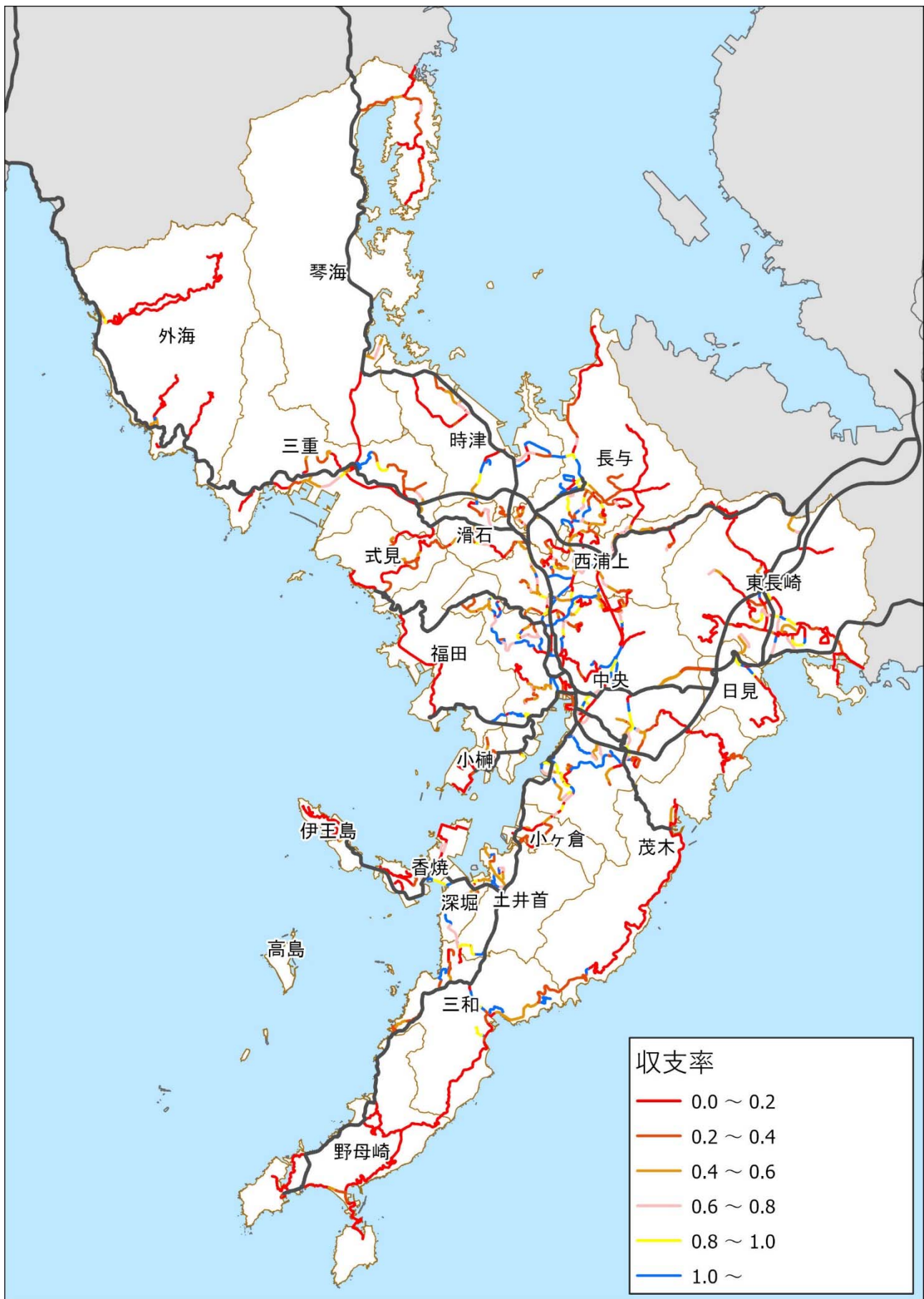


図 5-7 運行区間の収支状況 (R6)

※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

(6) 主要地点間の所要時間

各地区における公共交通の所要時間を把握するため、主要地点間の所要時間を整理した結果、以下のことがわかりました。

- ・主要地点間の路線バスでの所要時間は、概ね距離に比例しています。
- ・同等の地点間距離であっても、経路（経由地）や道路状況などの影響で所要時間には差があり、西部地区（神の島一丁目、福田など）や北部地区（村松、寺川内など）で所要時間が比較的長くなっています。
- ・市内の公共交通機関の速達性は鉄道が最も優位で、路面電車は各電停での乗降時間や軌道専用信号のサイクルタイムなどの影響から平均運行速度が低くなっています。（表 5-6）

・地区によっては、速達性の高い交通モードへの経路変更や速達便の設定などにより、目的地までの所要時間を短縮できる可能性があります。

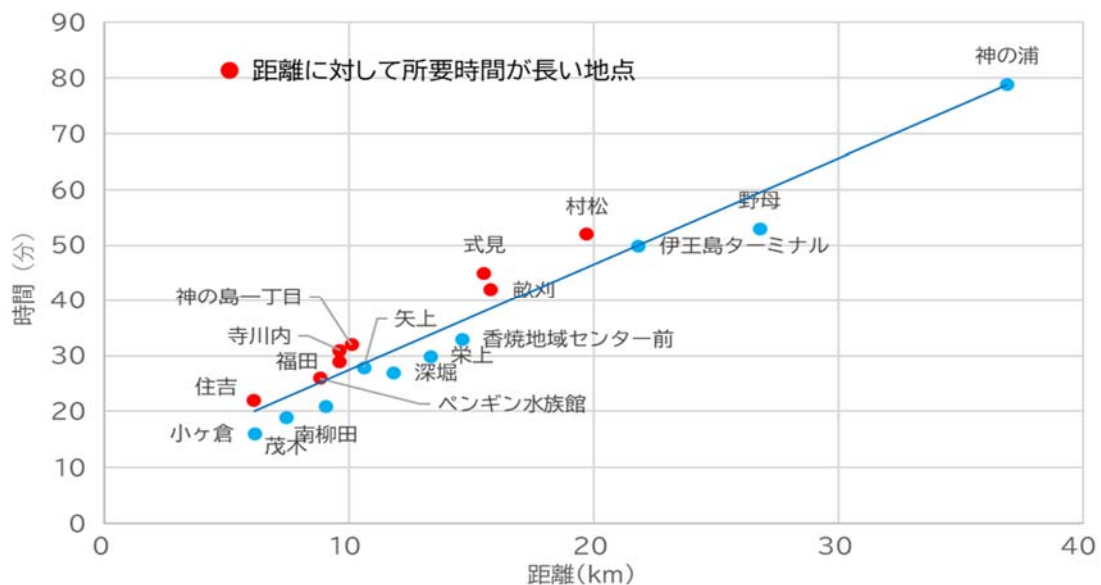


図 5-8 中央橋と主要地点のバス停間の最短距離と所要時間

※路線バスの時刻表をもとに算出

表 5-6 長崎市内における公共交通機関ごとの平均運行速度

	平均運行速度
鉄道（在来線；市布経由）	40km/h 台
鉄道（在来線；長与経由）	30km/h 台
路線バス	20km/h 台
船舶（高速船）	20km/h 台
路面電車	10km/h 台

※各公共交通機関の時刻表を基に算出

(7) 人流データとの比較

長崎市における、携帯電話の位置情報の解析による全ての人の動き（人流データ）と、路線バス利用の IC データの解析による人の動き（IC データ）を用いて、各地区の路線バスの利用度を比較しました。

具体的には、各データの総移動量に占める各地区の割合（移動者割合）を算出し、人流データの値よりも IC データの値の方が大きい地区は路線バスの利用度が高く、逆に人流データの値よりも IC データの値の方が小さい地区は路線バスの利用度が低いと推測されます。

それぞれの地区の結果を整理したところ、以下のことがわかりました。

- ・中央地域のうち、中央⇄西浦上や中央⇄小櫛、中央⇄小ヶ倉では、人流データの値よりも IC データの値の方が大きく、路線バスの利用度が比較的高いと考えられます。
- ・一方で、東部地域や南部地域、北部地域では、人流データの値よりも IC データの値の方が小さく、路線バスの利用度が比較的低いと考えられます。



- ・人流データと IC データの比較により、周辺地域では自家用車など路線バス以外での移動が比較的多いと考えられ、路線バスの利用促進を図る余地があると考えられます。

表 5-7 主要地点間の人流データと IC データによる移動者割合の比較

	移動者割合		
	人流データ①	ICデータ②	②-①
中央地域			
中央⇄西浦上	13.1%	15.4%	2.3%
中央⇄式見	0.6%	0.3%	-0.3%
中央⇄福田	2.1%	1.5%	-0.6%
中央⇄小櫛	1.2%	2.0%	0.8%
中央⇄小ヶ倉	5.6%	6.4%	0.8%
中央⇄茂木	0.8%	0.8%	0.0%
東部地域			
中央⇄日見	5.1%	4.6%	-0.5%
日見⇄東長崎	5.5%	3.4%	-2.1%
南部地域			
小ヶ倉⇄土井首	4.8%	4.5%	-0.3%
土井首⇄深堀	2.5%	1.6%	-0.9%
深堀⇄香焼	1.2%	0.7%	-0.5%
香焼⇄伊王島	0.2%	0.0%	-0.2%
土井首⇄三和	2.3%	1.3%	-1.0%
三和⇄野母崎	0.8%	0.3%	-0.4%
北部地域			
西浦上⇄滑石	7.0%	6.1%	-1.0%
滑石⇄三重	3.4%	1.9%	-1.5%
三重⇄外海	0.9%	0.2%	-0.7%

※割合は人流データおよび IC データそれぞれのデータにおいて、全移動数に対する各地区の移動数の割合を算出したもの

3 公共交通に係る将来シミュレーション

(1) 人口と利用者数の推計

長崎市の人口と路線バス利用者数の将来シミュレーションを行いました。

まず、人口については、令和6年を基準年とし、国立社会保障・人口問題研究所の推計人口（令和6年推計）に基づき、令和17年までの値を推計しています。また、路線バス利用者については、令和6年度を基準年とし、コロナ禍における急激な変化による影響を除くため、平成25年度から令和元年度までの利用者数の推移を用いて、令和17年度までの値を推計しています。

その結果、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ています。
- ・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す。
- ・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。

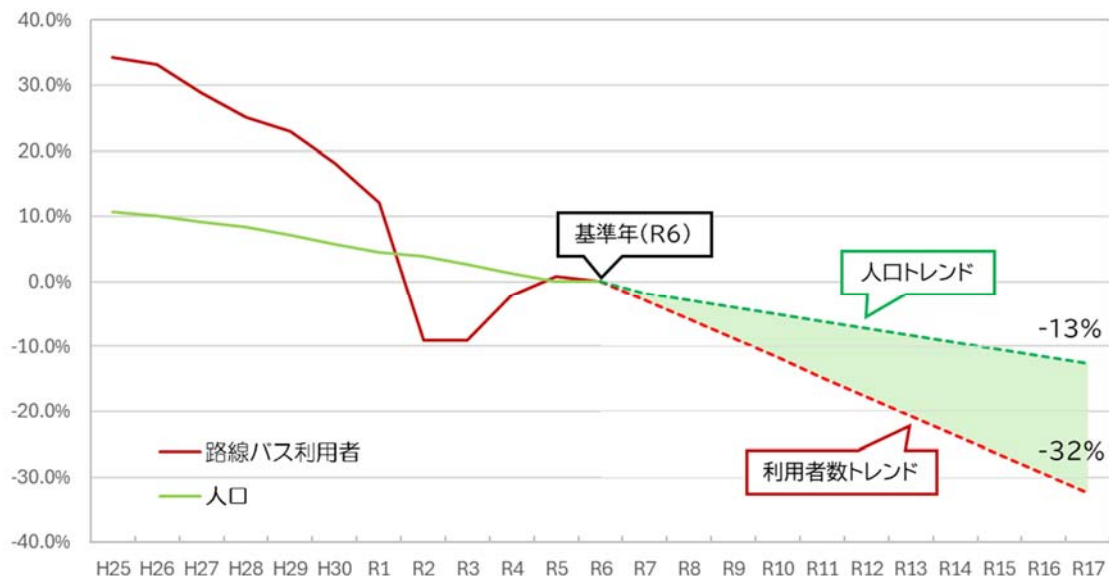


図 5-9 長崎市の人口と路線バス利用者数の減少率の推移

※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

表 5-8 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

(2) 主要地点間の将来利用者変化率（推計値）



図 5-10 主要地点間の公共交通利用者の将来変化率（R17 推計値※／R6 利用者）

※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）を基に推計

(3) 主要地点間の将来収支率（推計値）

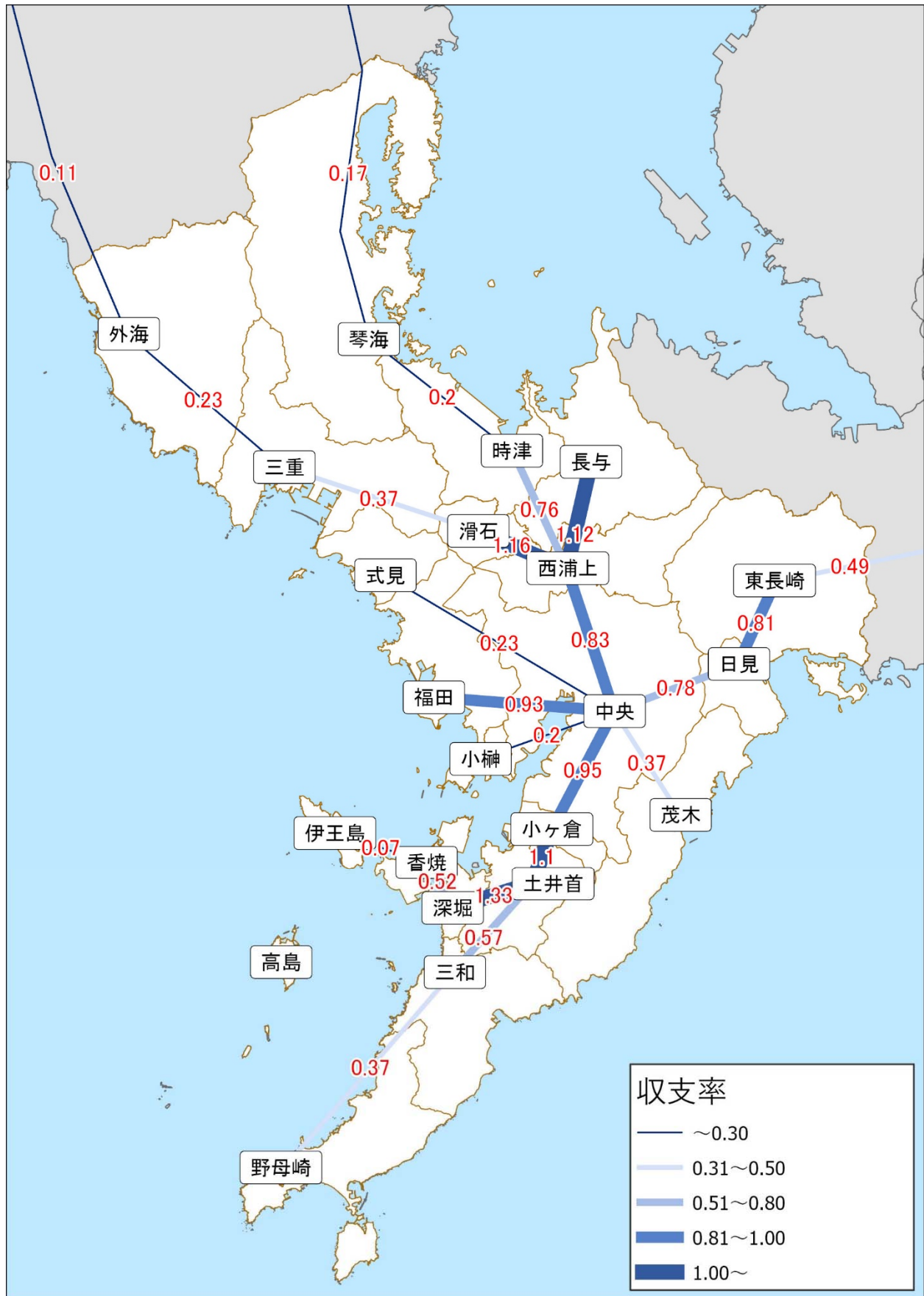


図 5-11 主要地点間の収支率 (R6)

※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

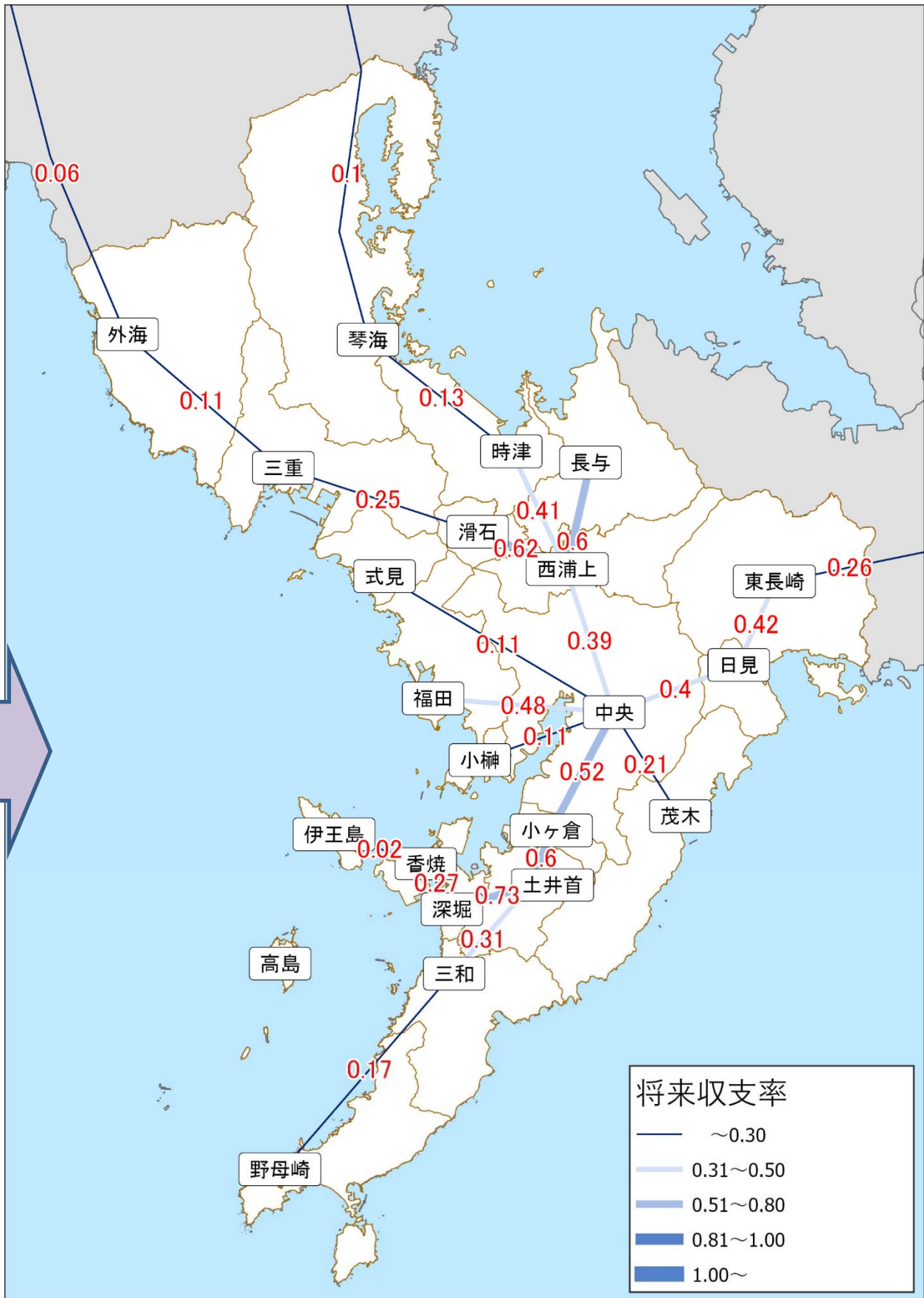


図 5-12 主要地点間の将来収支率（利用者減少率ベース推計値）（R17）

※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

4 公共交通の需要と供給の関係

(1) 路線バスの運行状況

長崎市の公共交通網の骨格を担う路線バスの運行状況を整理した結果、以下のことがわかりました。

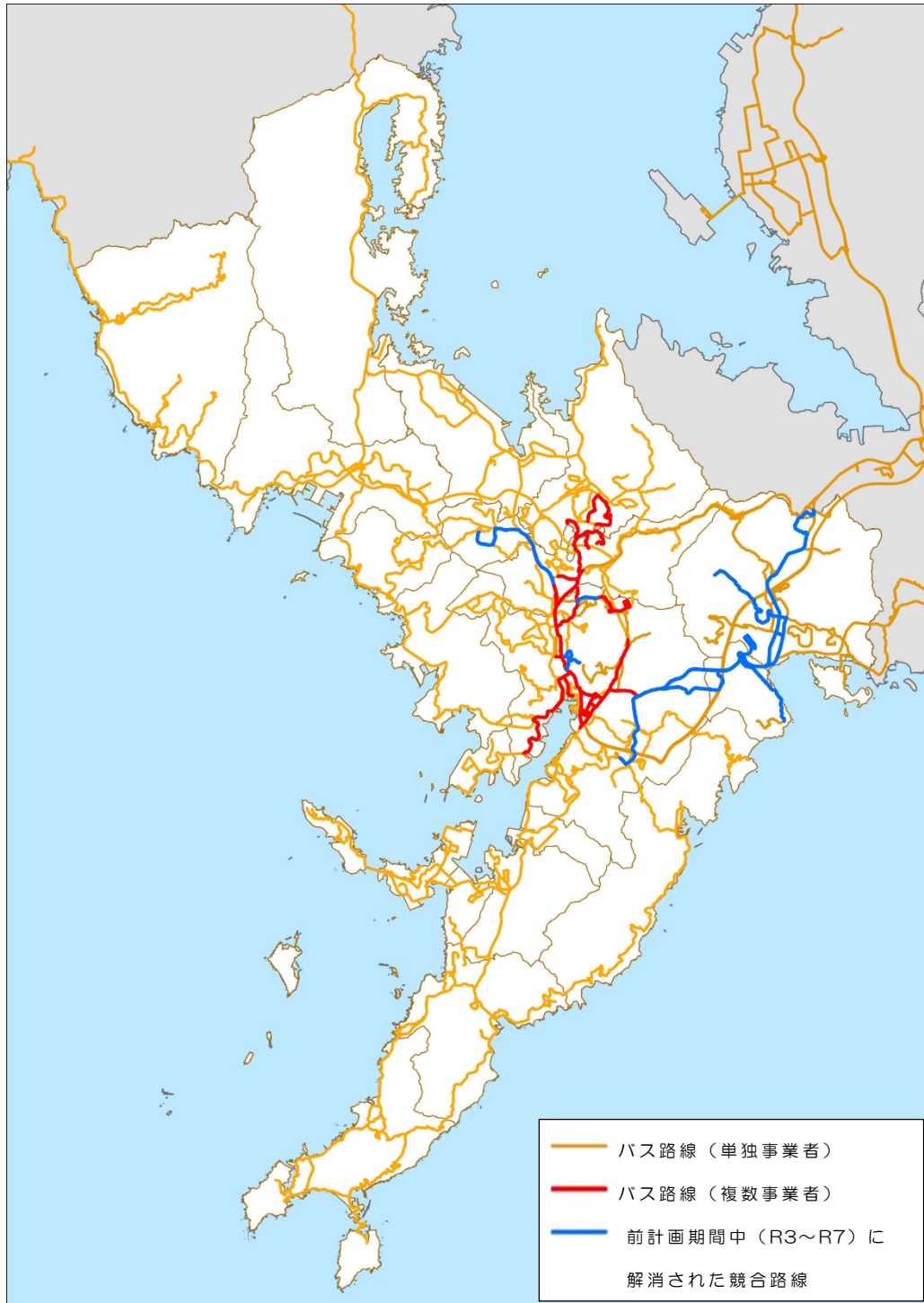


図 5-13 長崎市のバス運行路線

都心部と北部などを結ぶ複数の路線で、事業者が競合しています。

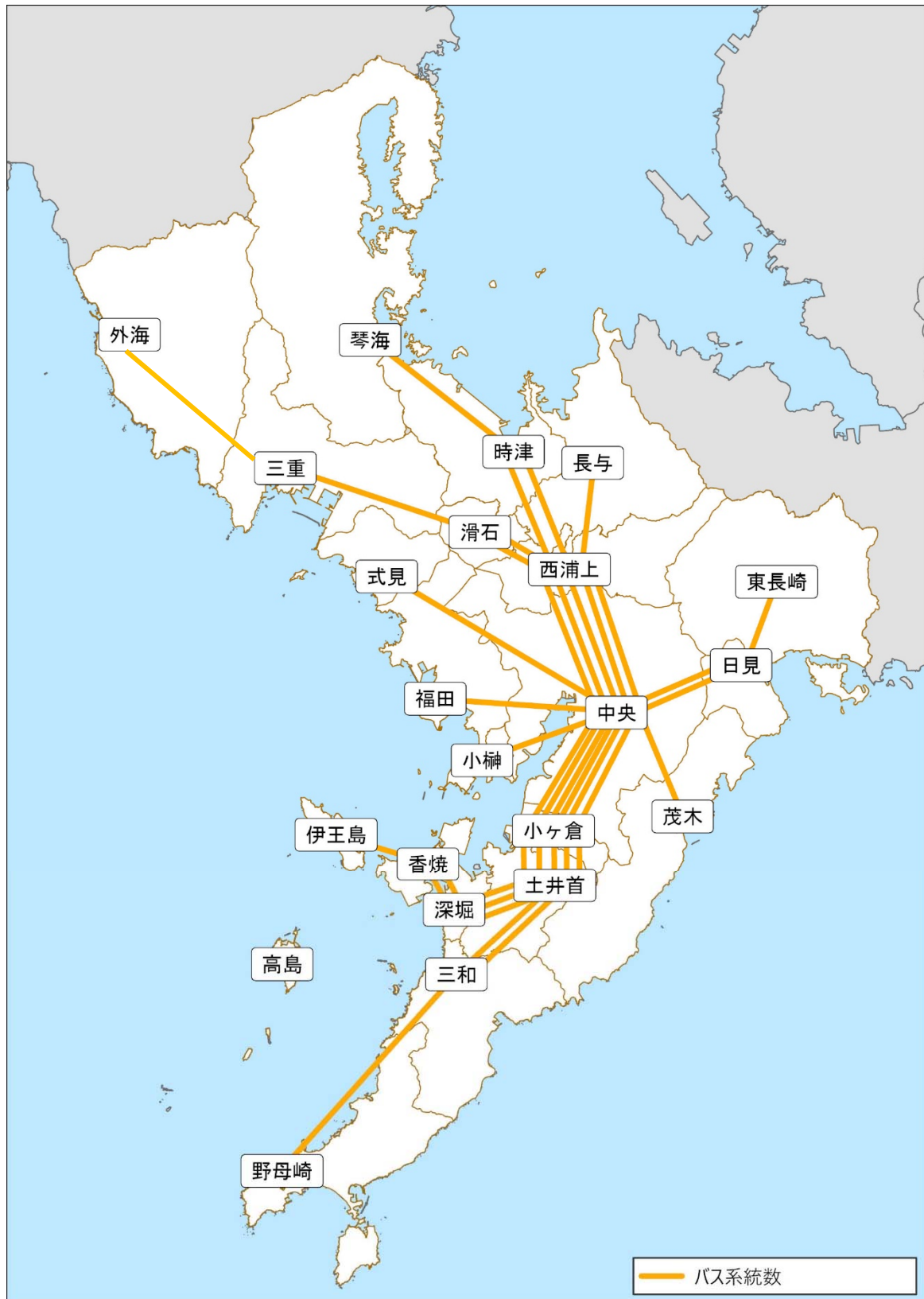


図 5-14 中央地区を起終点とするバス系統 (R6)

主要なバス路線は、中央地区を中心に多くの系統が重複しています。

(2) 地区ニーズと利用者数に基づいた運行便数、実運行便数の関係

長崎市の各地区における公共交通の地区ニーズと利用者数に基づいた運行便数、実運行便数の関係を整理した結果、以下のことがわかりました。

ア アンケート結果から想定される各地区に求められる運行便数

- ・中央地区やその周辺地域では、求められる運行間隔が短く、1日あたり100便以上と考えられています。
- ・郊外部では、求められる便数が1日あたり概ね60～90便となり、現在運行されている便数が一定意識され、少なくとも現在運行されている便数は確保してほしいとの意向が反映されていると考えられます。

表 5-9 アンケート結果から想定される各地区に求められる運行便数

	求められる 運行間隔 【通勤・通学時間帯】 (アンケート結果)	求められる 運行間隔 【その他時間帯】 (アンケート結果)		各地区に求められる 運行便数 (地区ニーズ) (便/日) (往復)
中央	10分に1便	15分に1便	⇒	128
式見	30分に1便	30分に1便	⇒	60
福田	10分に1便	30分に1便	⇒	76
小桺	10分に1便	20分に1便	⇒	102
小ヶ倉	10分に1便	15分に1便	⇒	128
茂木	10分に1便※	20分に1便	⇒	118
東長崎	15分に1便	30分に1便	⇒	68
日見	15分に1便	15分に1便	⇒	120
土井首	10分に1便	20分に1便	⇒	102
深堀	15分に1便	20分に1便	⇒	94
香焼	10分に1便※	20分に1便	⇒	118
伊王島	15分に1便	30分に1便	⇒	68
三和	15分に1便	30分に1便	⇒	68
野母崎	15分に1便	30分に1便	⇒	68
西浦上	10分に1便	15分に1便	⇒	128
滑石	10分に1便	15分に1便	⇒	128
三重	15分に1便	20分に1便	⇒	94
琴海	10分に1便※	30分に1便	⇒	92
外海	30分に1便	30分に1便	⇒	60

※運行便数は、通勤・通学時間帯を朝夕各1時間、昼間・夜間を13時間運行とした場合

※運行間隔は、公共交通に関するアンケート結果より

※茂木・香焼・琴海は、「通勤・通学・通院などに配慮されれば運行間隔にはこだわらない」との回答が最も多かったため、本分析においては次点の回答を採用

イ 利用者数に基づいた運行便数、実運行便数、地区ニーズの関係

- いずれの地区も、利用者数に基づいた運行便数に比べ実運行便数が多く、運行便数の調整により効率化できる可能性があります。
- 各地区からの路線が合流する、土井首地区、西浦上地区は、利用者数から想定される運行便数に比べ実運行便数が多く、ハブ＆スポーク型運行への移行によって、各地区のサービス水準を維持しながら効率化できる可能性があります。
- 式見地区、茂木地区、香焼地区、伊王島地区、野母崎地区、外海地区は、実運行便数が地区ニーズを下回り、効率化を行う上で地区ニーズへの配慮が必要です。

• 中央地区の周辺などでは系統の輻輳などに起因して、実運行便数が地区ニーズや利用者数に基づいた運行便数を上回っている状況にあり、効率化を図る余地があります。

表 5-10 利用者数に基づいた運行便数、実運行便数、地区ニーズの関係

地区名	平均利用者数 (人/日)	利用者数に基づいた 運行便数※ (便/日)	中央地区方面の 実運行便数 (便/日)	各地区に求められる 運行便数 (地区ニーズ) (便/日)
中央	-	-	-	128
式見	334	11	52	60
福田	1,972	66	96	76
小櫛	2,537	85	247	102
小ヶ倉	8,231	274	553	128
茂木	1,062	35	98	118
東長崎	4,354	145	192	68
日見	5,927	198	246	120
土井首	5,731	191	335	102
深堀	2,042	68	138	94
香焼	833	28	87	118
伊王島	40	1	11	68
三和	1,647	55	142	68
野母崎	434	14	48	68
西浦上	19,648	655	1,123	128
滑石	7,751	258	394	128
三重	2,489	83	209	94
琴海	1,239	41	139	92
外海	229	8	30	60

※運行便数は、時間帯や運行間隔で変動するが、P56 で算出した 1 便あたりの平均利用者数 32.5 人から、1 便あたり乗車人数を 30 人と仮定して算定したもの

第6章

これまでの取組みと成果

1	前計画の概要	71
2	前計画に基づく取組みの評価	72
	（1）施策の実施状況等	72
	（2）指標の達成状況	78
	（3）評価結果のまとめ	80
3	前計画策定からこれまでの状況変化	81
	（1）公共交通の運行状況	81
	（2）事業者の経営環境	84
	（3）市民のニーズ	86
	（4）新たな移動需要	88
	（5）交通 DX の進展	89
	（6）「交通空白」解消本部の設置	90

第6章 これまでの取組みと成果

令和3年に策定した「長崎市地域公共交通計画」では、4つの目指す姿と2つの目標を掲げ、目指す姿を実現するための2つの方策、21の施策を位置付けました。

本章では、前計画における施策の実施状況や指標の達成状況等を整理し、これまでの取組みとその成果を統括します。

1 前計画の概要

前計画では、以下の「目指す姿」と「目標」を掲げ、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指標を設定しました。

(1) 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公共交通となっている

(2) 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約90%を維持する
- 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する

(3) 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

(4) 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（利用者1人あたり補助額）
- エ 公共交通機関の利用者数
- オ 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合

2 前計画に基づく取組みの評価

(1) 施策の実施状況等

ア 施策の実施状況

前計画では、指標を達成するための具体的に展開していく21の施策を位置づけ、実施してきました。

令和7年度までにすべての施策に着手し、17施策は実施できたものの、4施策は未実施となっています。

表 6-1 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	幹線	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:貨客混載輸送の検討	着手済み （未実施）
	支線	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 4:需要に応じた輸送手段の選択（再掲）	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 6:貨客混載輸送の検討（再掲）	着手済み （未実施）
公共交通サービスの向上	施策 12:通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入	実施	
	施策 13:バス専用レーンの拡充	着手済み （未実施）	
	施策 14:主要な交通結節点の整備	実施	
	施策 15: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 16:車両等のバリアフリー化	実施	
	施策 17:先進的な ICT 技術の積極的な導入	実施	
	施策 18:新たな料金体系の設定	実施	
	施策 19:時間毎利用の平準化	実施	
	施策 20:観光需要に応じたバス路線等の開設・延長	実施	
	施策 21:バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充	実施	

表 6-2 展開施策の実施内容、実施時期

方針	展開施策	主な実施内容	実施時期
既存路線の効率化・見直し	幹線	施策1	・東部地区での幹線路線の運行頻度の最適化 R4.10
		施策2	・東部地区での県営バスへの一元化 R4.10
			・共同経営計画による運行事業者一元化 R4.4～
		施策3	・東部地区での矢上バス停を拠点とした再編 R4.10
		施策4	・東部地区でのコミュニティバスへの転換 R4.10
	支線	施策5	・長崎駅前交通広場への乗入れ R4.10～随時
			・まちなか周遊バスの運行（長崎駅前交通広場、市役所等経由） R4.10
		施策7	・JR高架化に伴う経由地変更 R4.4
		施策8	・東部地区でのコミュニティバス運行 R4.10
			・乗合タクシーの運賃改定 R5.4
			・デマンド交通の運行内容の見直し R6.4
			・コミュニティバス三和線の運行内容の見直し R6.4
			・コミュニティバス伊王島線の延伸 R7.4
			・乗合タクシーの運行内容の見直し R7.10
		施策9	・コミュニティバス東部線で実施 R4.10
			・コミュニティバス野母崎線で実施 R6.4
公共交通サービスの向上		施策4	・東部地区でのコミュニティバスへの転換 R4.10
			・岬木場地区路線廃止後のコミュニティバス野母崎線による代替え R6.4
		施策10	・外海中生徒の通学に合わせたコミュニティバス外海線の時刻変更 R5.5
		施策11	・長崎駅周辺整備に伴うまちなか周遊バスの運行 R4.10
		施策12	・東部地区での新日見トンネル経由便の設定 R4.10
			・滑石快速便の設定（大橋ー県庁前間ノンストップ） R4.4
		施策14	・栄上バス停の待合所土日開放に向けた整備 R4.11
			・矢上バス停の待合環境整備 R5.6
			・栄上バス停のスマートバス停整備 R6.4
		施策16	・超低床式路面電車の導入 R4.3、R6.3
			・新船（俊寛）の導入 R5.3
			・ノンステップバスの導入 R5.12
		施策17	・my route（マイルート）の導入 R4.8
			・バスロケーションシステムの導入 R6.4
			・路面電車にタッチ決済の導入 R7.10
		施策18	・コミュニティバス東部線の乗り放題定期販売 R4.12～R5.2
			・昼間全線フリーパス半額キャンペーン R5.8～R5.10
			・ながさき旅バス24hourの発売 R6.12～
		施策19	・バス・路面電車運賃無料デーの実施 R5.6～R6.3
			・昼間全線フリーパス半額キャンペーン R5.8～R5.10
		施策20	・まちなか周遊バスの運行 R4.10
			・ながさき観光ルートバスに長崎スタジアムシティを追加 R6.10
		施策21	・長崎駅前交通広場、長崎駅西口（運転免許センター）バス停新設 R4.10

イ 実施した主な取組み内容

実施した主な取組み内容を以下に整理します。

(ア) 共同経営計画による路線バスの効率化

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、立神地区を対象とした、「長崎市域乗合バス事業共同経営計画」を策定し、路線の効率化を図りました。

- ✓ 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。
- ✓ 競合区間の解消により約 47 人の運転士や約 38 台の車両の削減。
収支を年間約 6 億円改善。



図 6-1 共同経営計画実施状況

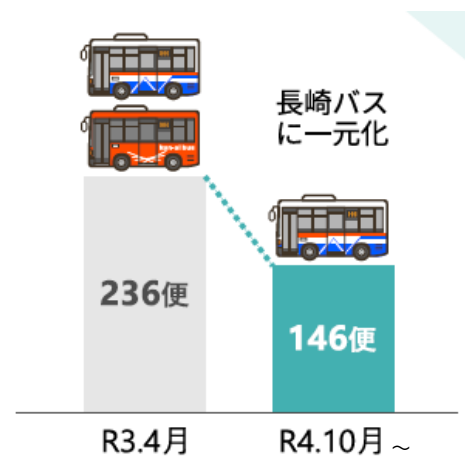


図 6-2 滑石地区の便数調整

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。

- ✓ 長崎バスの路線廃止を受け、コミュニティバス東部線・デマンド交通（琴海地区）・コミュニティバス野母崎線を見直し、移動手段を確保。
- ✓ 利用者のニーズに合わせ、コミュニティバス伊王島線・三和線の運行内容見直し。

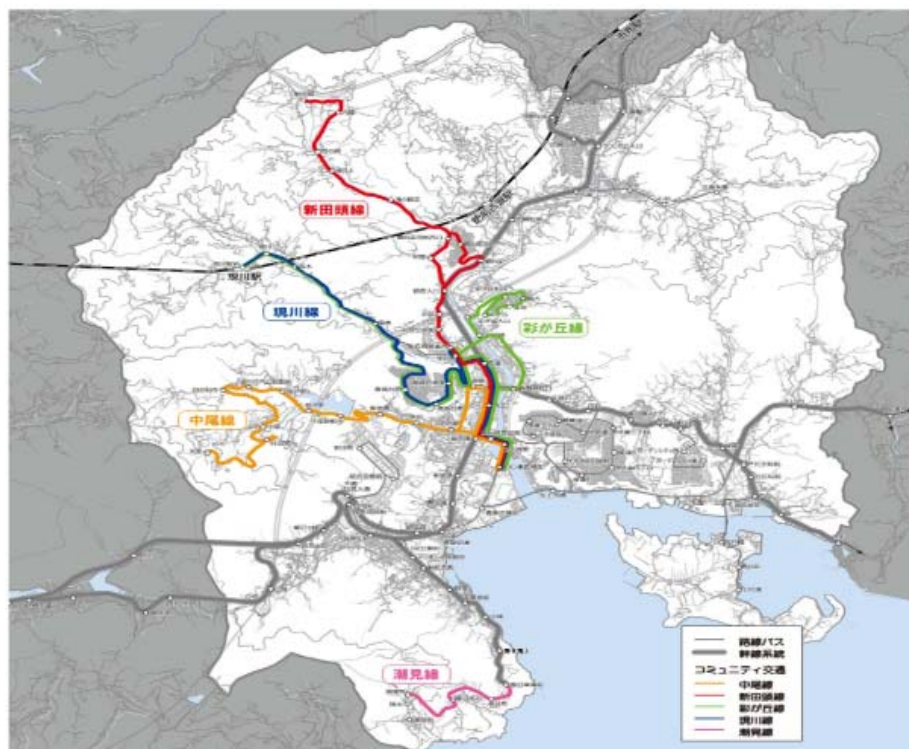


図 6-3 コミュニティバス東部線の路線図

出典：長崎市地域公共交通利便増進計画（東部地区）

(ウ) 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。

- ✓ 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

(エ) 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 6-4 まちなか周遊バスルート図

出典：交通事業者資料



図 6-5 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

ウ 未実施の施策の要因

未実施となった施策は、関係者との調整がつかなかったことが主な要因となっています。今後も、関係者と意見交換を続けていくことが必要です。

表 6-3 未実施の施策の要因

未実施の施策	要因
6:貨客混載輸送の検討	○公共ライドシェアの検討にあわせて運送事業者と協議したが、公共ライドシェアの調整がつかず未実施となりました。
11:道路整備に合わせたバス路線等の延長	○道路新設に合わせて関係者で協議を重ねたが、運行方法や収支見込みなどの調整がつかず、未実施となりました。
13:バス専用レーンの拡充	○長崎県渋滞対策協議会の幹事会等で調整を図ったが、道路車線数の考えなどから、バイパスなど新たな道路ネットワークが構築される時点で協議すべきとの意見が道路管理者、交通管理者より出され、未実施となりました。
15:パークアンドライド駐車場等の整備	○郊外部にあるバス事業者の車庫や、商業施設駐車場などの活用に向け、関係者との調整や社会実験なども行ったが、安全確保や需要量の低さなどから活用できず、未実施となりました。

(2) 指標の達成状況

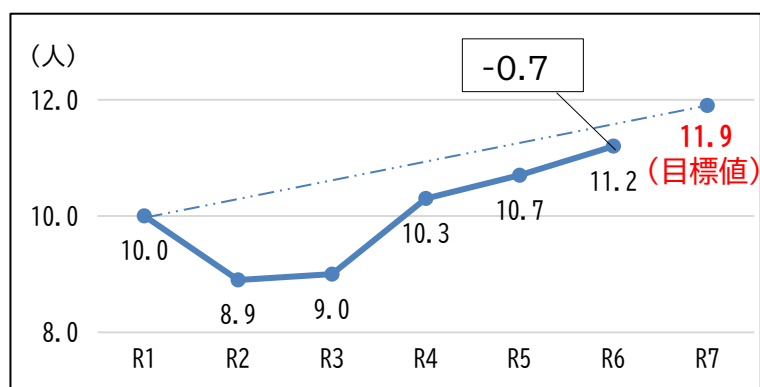
前計画で位置付けた指標の達成状況は、以下の通りです。

ア 平均乗車密度

令和4年度から実施した共同経営計画に基づき、路線の再編や効率的な運行体制の構築を進めるとともに、長崎スタジアムシティ開業などにより発生した新規需要の取り込みを行いました。

その結果、現況値の10.0人から11.2人へと改善が図られましたが、目標値は未達成となっています。

今後も路線の最適化や運行の効率化を進める必要があります。



×：改善基調にあるが、目標は達成していない

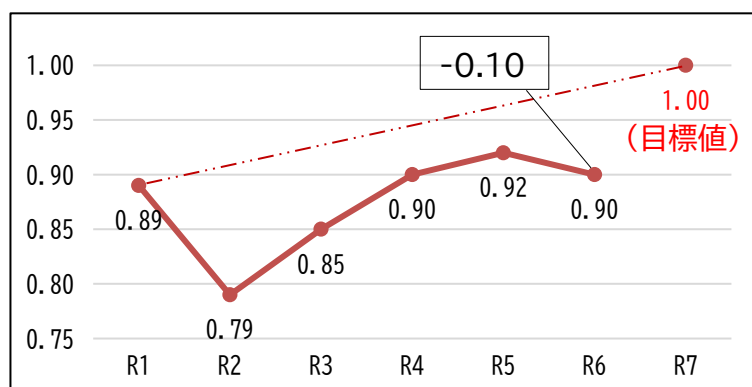
図 6-6 平均乗車密度の推移

イ 公共交通事業の収支率

令和4年度から実施した共同経営計画により、路線再編や需要に応じた効率的な運行が進みました。

一方で、人件費や燃料費の高騰などにより運行経費の増加したことから、収支率は0.89から0.90へわずかな改善にとどまり、目標値は未達成となっています。

今後も引き続き、運行効率化の向上や、経費の適正化に取り組む必要があります。



×：直近は横ばい傾向で、目標までは達していない

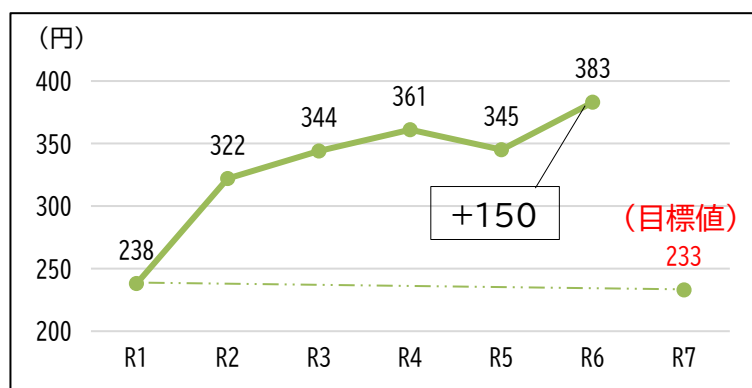
図 6-7 公共交通事業の収支率の推移

ウ 公共交通への公的資金投入額（利用者1人あたり補助額）

利用者の減少や人件費・燃料費などの運行経費の増加により、全体として収支が悪化しました。

その結果、利用者1人当たりの公的資金の投入額は238円から383円へ増加し、目標値の233円を上回っており、現況値より悪化しています。

今後は、地域の実情に応じ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ります。



×：前年より増加し、目標までは達していない

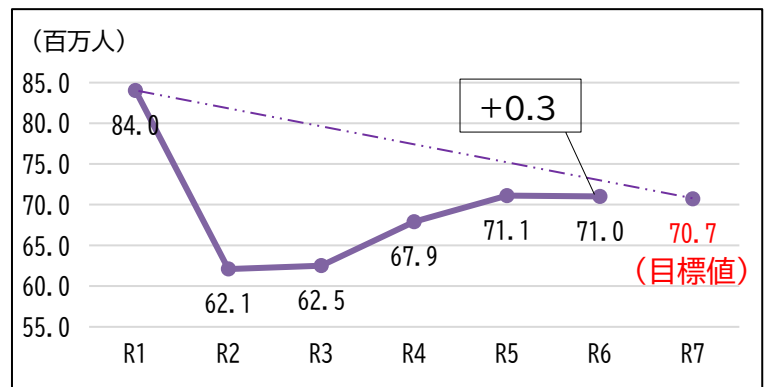
図 6-8 公共交通事業への公的資金投入額の推移

エ 公共交通の利用者数

令和元年から2年にかけてコロナ禍の影響で大幅に減少しましたが、令和5年までにその影響は概ね収束したと考えられます。

新規需要の取り込みなども行い、令和6年は微減に転じたものの、目標値を達成しています。

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。



○：前年より減少したが、目標は達成している

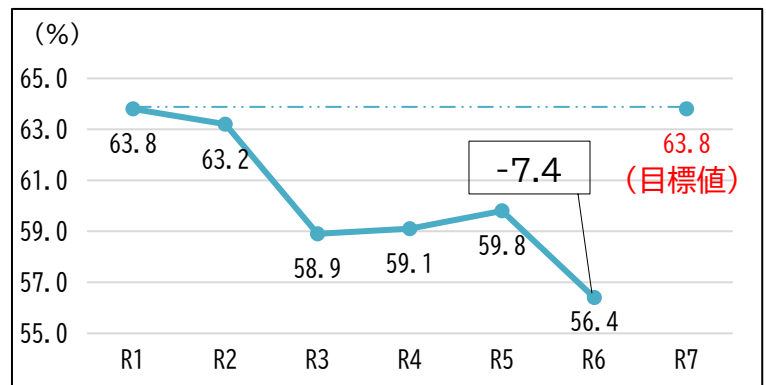
図 6-9 公共交通の利用者数の推移

オ 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合

公共交通を利用しやすいと感じる市民の割合は、現況値より悪化（低下）し、目標値は未達成となっています。

市民アンケートでは、減便や路線廃止、最終便の繰り上げ等による利便性の低下を懸念する声が多く寄せられています。

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り組む必要があります。



×：前年より減少し、目標までは達していない

図 6-10 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合の推移

(3) 評価結果のまとめ

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 1（平均乗車密度）、指標 2（収支率、指標 4（利用者数）は目標に向け改善傾向であり、主に幹線での施策の効果が確認されましたが、引き続き既存路線の効率化などの施策に取り組む必要があります。

一方、コミュニティバス等の需要に応じた見直しや、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』を進めましたが、指標 3（公金投入額）、指標 5（満足度）は悪化傾向であり、今後も公的支援の効率化や、市民目線での公共交通サービス向上に取り組む必要があります。

表 6-4 指標の達成状況

評価指標	基準値(R1)	目標値(R7)	実績値(R6)	R6 達成状況
ア 平均乗車密度（路線バス）	10.0（人）	11.9（人）	11.2（人）	×
イ 公共交通事業の収支率	0.89	1.00	0.90	×
ウ 公共交通への公的資金投入額（利用者 1 人あたり補助額）	238（円）	233（円）	383（円）	×
エ 公共交通の利用者数	84.0 （百万人）	70.7 （百万人）	71.0 （百万人）	○
オ 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合	63.8（％）	63.8（％）	56.4（％）	×

※○：目標値を達成 ×：目標値を未達成

3 前計画策定からこれまでの状況変化

前計画策定後に、公共交通を取り巻く状況が変化していることから、特に考慮が必要なものの整理を行いました。

(1) 公共交通の運行状況

ア 路線バスの運行便数

主要地点間の便数は、香焼-伊王島、三重-外海間を除き、全ての地点間で減少し、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。

表 6-5 主要地点間の運行便数の変化

運行便数（便/日）	R1	R6	差	増減率
中央⇄西浦上	1,195	1,123	-72	-6%
中央⇄式見	76	52	-24	-32%
中央⇄福田	123	96	-27	-22%
中央⇄小櫛	297	247	-50	-17%
中央⇄小ヶ倉	667	553	-114	-17%
中央⇄茂木	124	98	-26	-21%
中央⇄日見	480	246	-234	-49%
日見⇄東長崎	367	192	-175	-48%
小ヶ倉⇄土井首	414	335	-79	-19%
土井首⇄深堀	156	138	-18	-12%
深堀⇄香焼	100	87	-13	-13%
香焼⇄伊王島	10	11	1	10%
土井首⇄三和	151	142	-9	-6%
三和⇄野母崎	54	48	-6	-11%
西浦上⇄時津	308	296	-12	-4%
時津⇄琴海	148	139	-9	-6%
西浦上⇄滑石	838	698	-140	-17%
西浦上⇄長与	162	143	-19	-12%
滑石⇄三重	213	209	-4	-2%
三重⇄外海	30	30	0	0%

イ 路線バスの始発・最終便の変化

始発便は、茂木地区などで後倒しはあるものの、概ね変化はありませんが、最終便は、全地区で繰り上げが行われ、1時間以上前倒しとなった地区もあり、運転士のインターバル時間（労務終了から翌労務開始までの時間）の適正化による副次的な要因により、全体的に運行時間の短縮が行われました。

表 6-6 路線バスの主なバス停の始発便、最終便の状況の変化

地区名	バス停名	始発便の時刻（発時刻）					最終便の時間（着時刻）			
		令和元年度	→	令和6年度	差		令和元年度	→	令和6年度	差
式見	相川	6:10	→	6:32	22分後倒し	・・・	22:29	→	21:51	38分前倒し
福田	福田車庫前	6:15	→	6:15	なし	・・・	23:28	→	22:16	1時間12分前倒し
小櫛	神の島教会下	6:20	→	6:20	なし	・・・	22:33	→	21:56	37分前倒し
小ヶ倉	小ヶ倉	6:11	→	6:01	10分前倒し	・・・	23:06	→	21:55	1時間11分前倒し
茂木	茂木	5:20	→	6:25	1時間5分後倒し	・・・	22:53	→	22:11	42分前倒し
東長崎	矢上	6:10	→	6:10	なし	・・・	23:35	→	22:52	43分前倒し
日見	春日車庫	6:23	→	6:25	2分後倒し	・・・	22:29	→	21:40	49分前倒し
土井首	南柳田	6:07	→	5:57	10分前倒し	・・・	23:19	→	22:01	1時間18分前倒し
深堀	深堀	6:00	→	5:50	10分前倒し	・・・	23:26	→	22:09	1時間17分前倒し
香焼	恵里	6:00	→	6:00	なし	・・・	22:45	→	22:19	26分前倒し
伊王島	伊王島ターミナル	6:42	→	6:42	なし	・・・	19:36	→	19:26	10分前倒し
三和	栄上	6:06	→	6:01	5分前倒し	・・・	23:23	→	22:00	1時間23分前倒し
野母崎	樺島	5:45	→	5:45	なし	・・・	22:50	→	22:18	32分前倒し
西浦上	住吉	6:12	→	6:12	なし	・・・	23:17	→	22:31	46分前倒し
滑石	大神宮前	6:03	→	6:03	なし	・・・	23:24	→	22:39	45分前倒し
三重	さくらの里ターミナル	6:00	→	5:55	5分前倒し	・・・	22:56	→	22:36	20分前倒し
琴海	長浦	6:21	→	6:21	なし	・・・	21:54	→	21:24	30分前倒し
外海	神の浦	6:18	→	6:18	なし	・・・	20:59	→	20:35	24分前倒し

ウ 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、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。

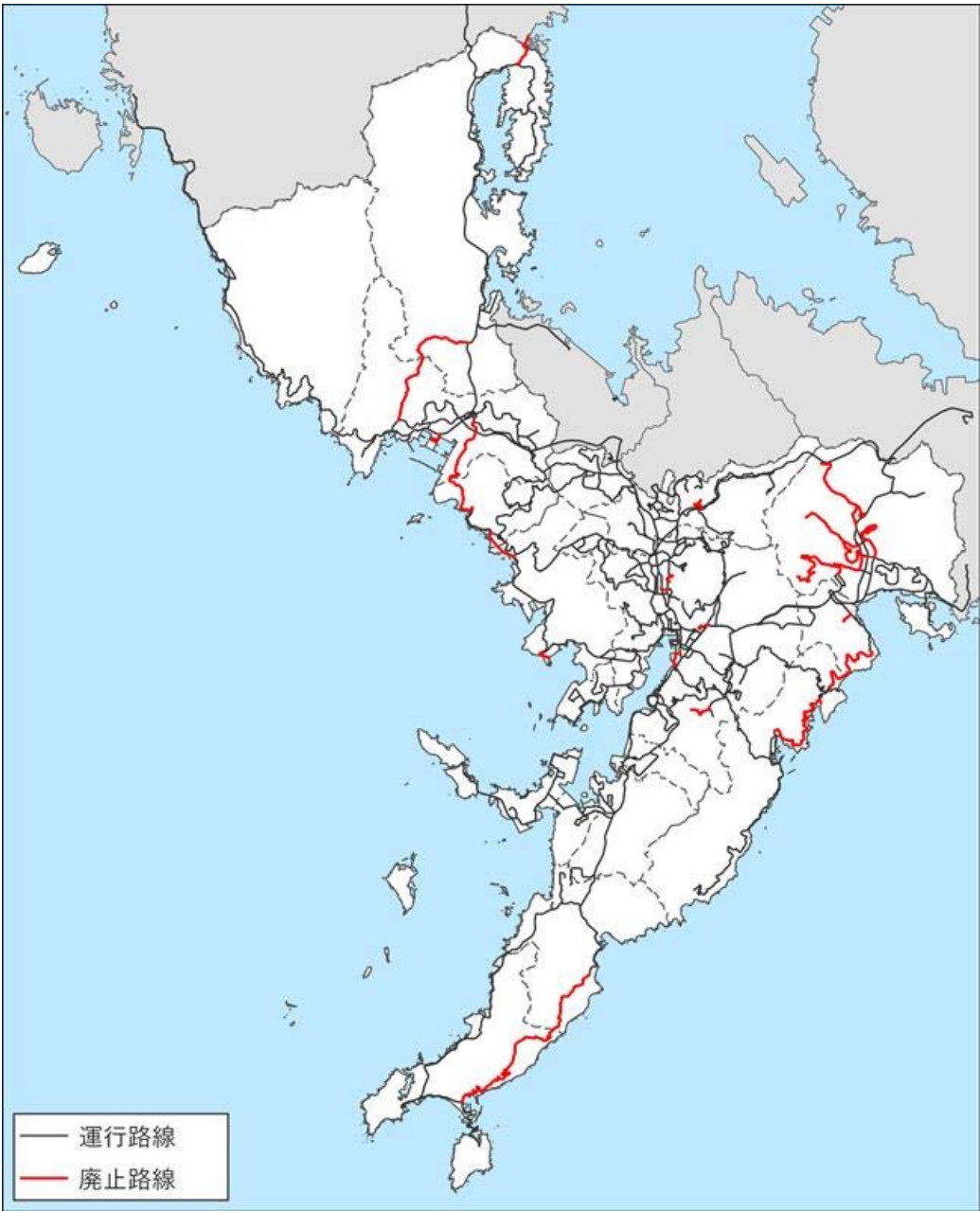


図 6-11 路線バス運行路線と廃止路線図

表 6-7 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%

(2) 事業者の経営環境

ア 担い手不足の深刻化

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ています。

バス運転士数の減少トレンドからも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。

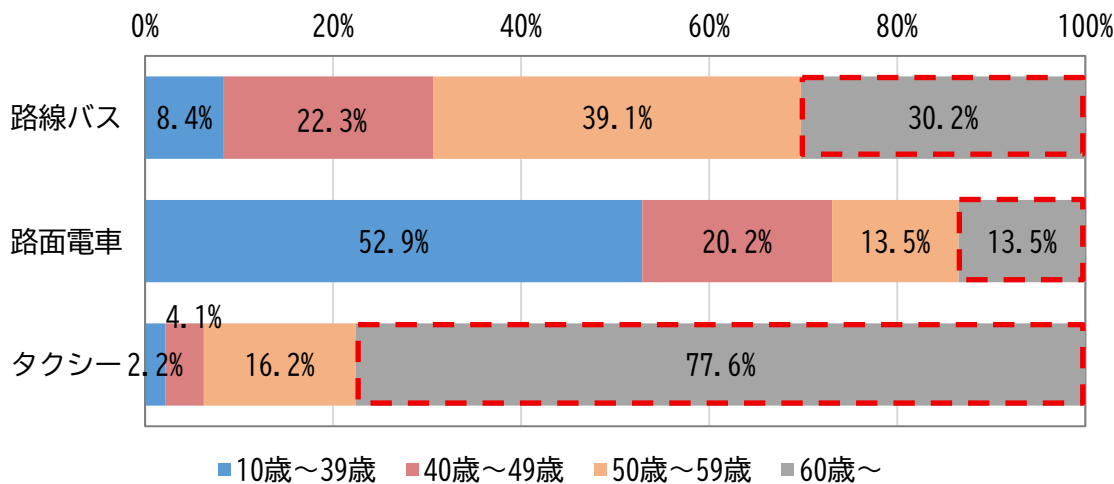


図 6-12 運転士の年齢構成比（R7 年度）（再掲）

出典：交通事業者資料

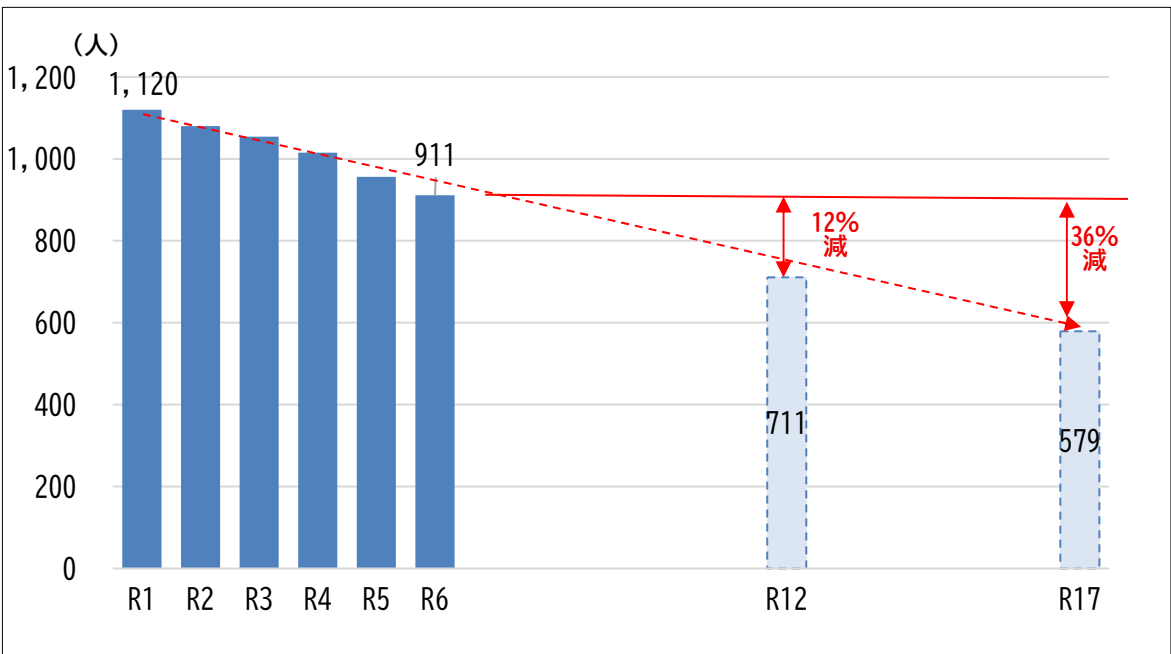


図 6-13 バス運転士数の将来予測

出典：交通事業者資料を基に算出

イ 運行経費の増加

燃料費の高騰や人件費上昇、車両更新費用の増加などにより、令和3年度以降の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。

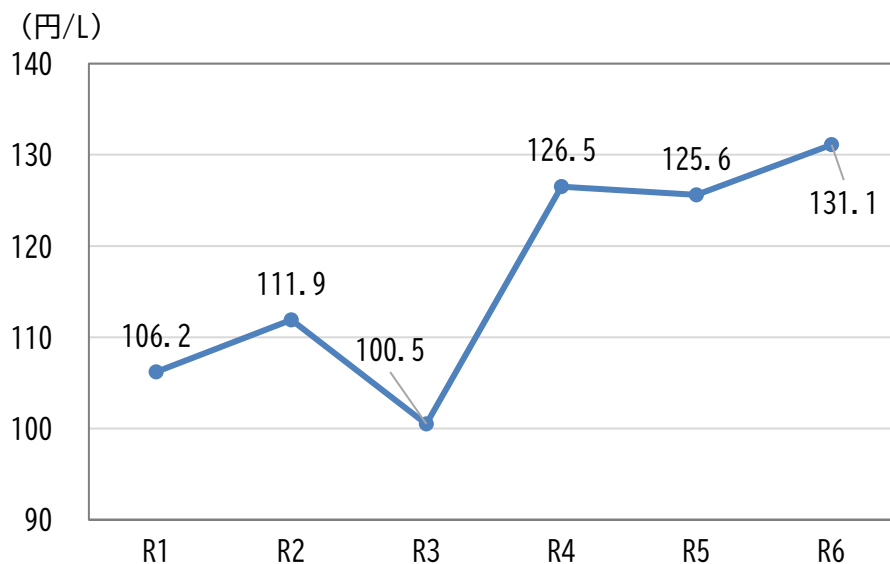


図 6-14 燃料費の推移（再掲）

出典：石油製品価格調査 軽油員タンク価格推移（経済産業省資源エネルギー庁）を基に作成

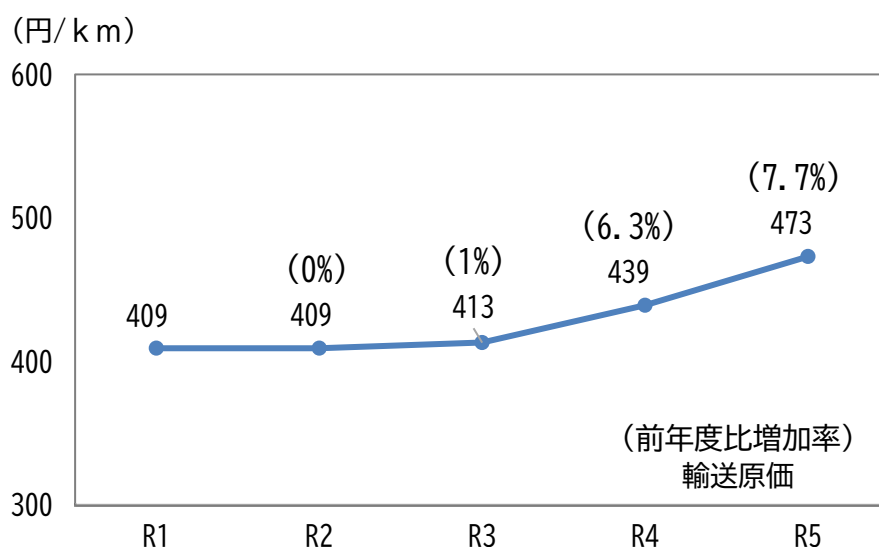


図 6-15 バスの1km当たり輸送原価※（再掲）

（R1-R5 輸送原価は北九州ブロックの値）

※輸送原価…燃料費や人件費など、バスの運行に必要な費用

出典：地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助ブロックごとに定める標準経常費用（国土交通省）を基に作成

(3) 市民のニーズ

市民を対象に実施した公共交通に関するアンケートにより、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の内容は「便数が多いこと」という意見が挙げられました。加えて、「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。

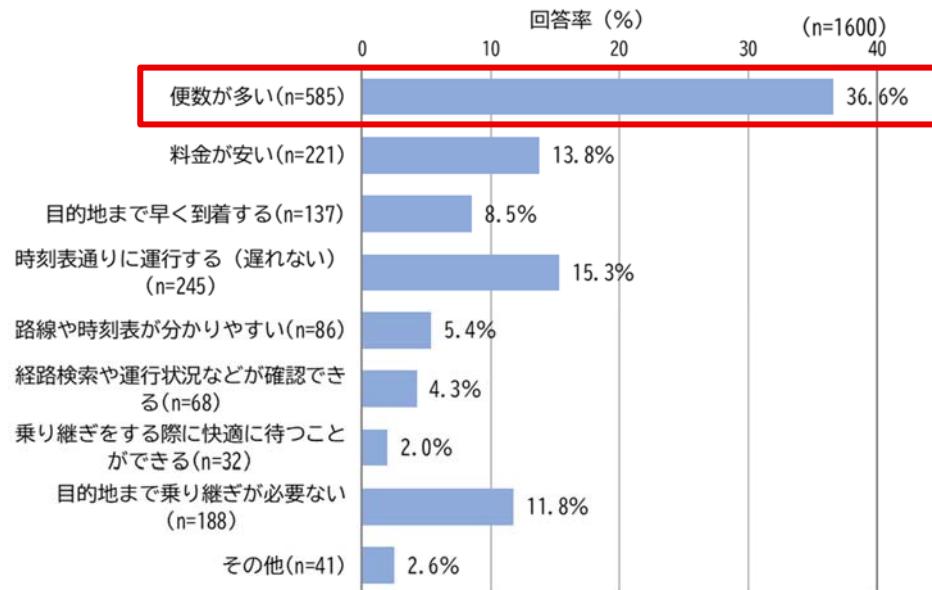


図 6-16 公共交通を利用する上で一番重要なこと

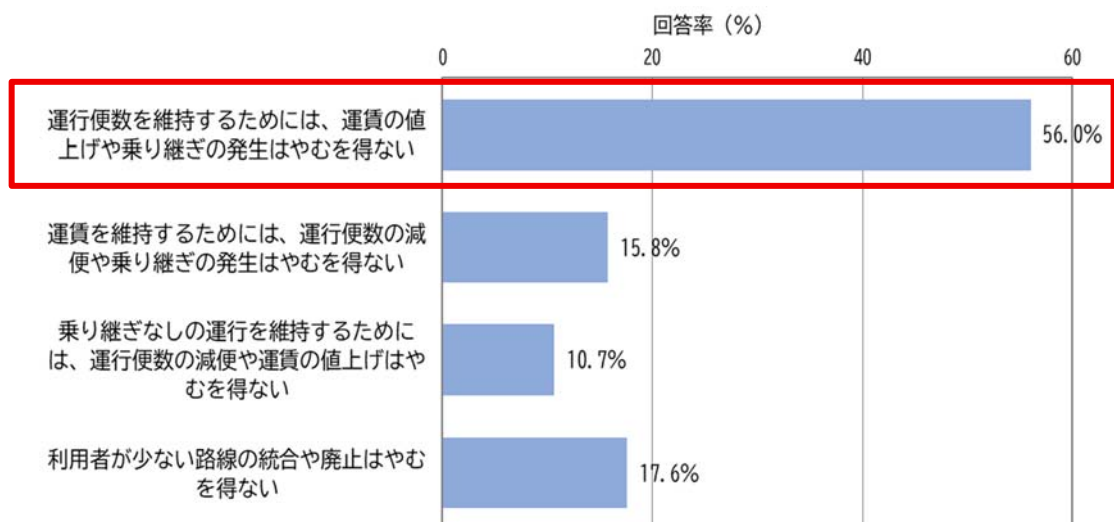


図 6-17 今後の公共交通サービスの確保・維持における負担のあり方について

イ 公共交通サービスの向上

公共交通のサービスに対する考え方について新たに「停留所に求める施設・設備」を調査しました。

その結果、「雨や日差しを防ぐ屋根（上屋）」を求める意見が 89%と突出して高く、次いで、「椅子・ベンチ」という結果でした。

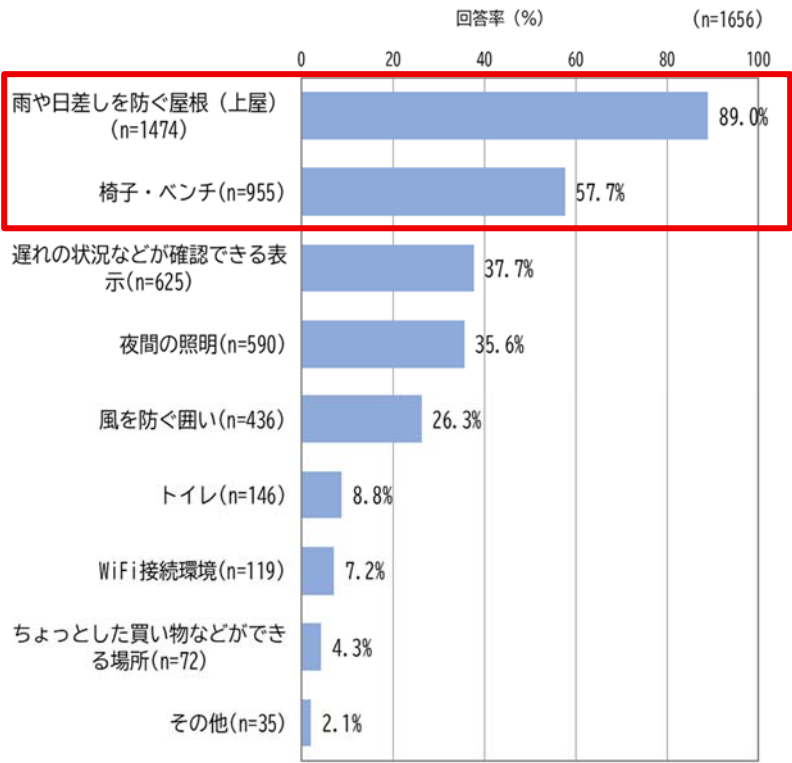


図 6-18 停留所に求める施設・設備

（４）新たな移動需要

前計画期間中、令和４年の西九州新幹線をはじめ、新長崎駅ビル（R5）や長崎スタジアムシティ（R6）などの開業により、新たな移動需要が生まれています。

また、観光客も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 6-8 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」

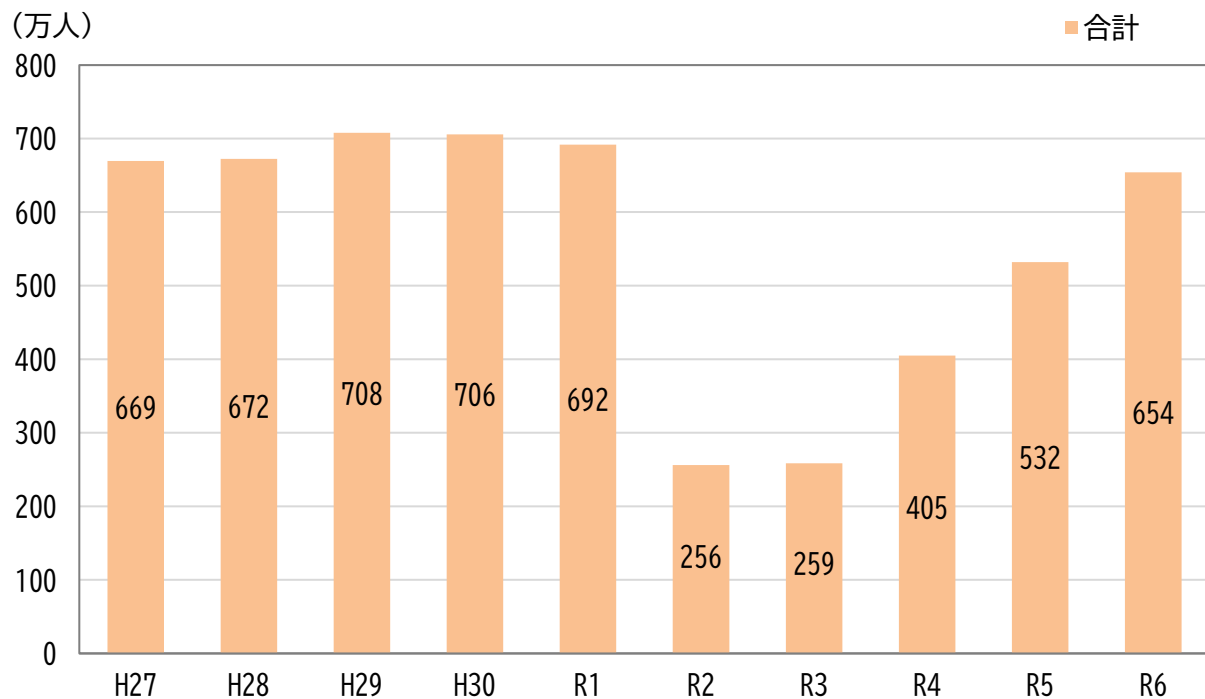


図 6-19 長崎市観光客数の推移

出典：長崎市観光統計

(5) 交通 DX の進展

国において、地域の関係者との連携および協働を通じて、地域の移動手段の維持・確保を図るため、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)が進められています。

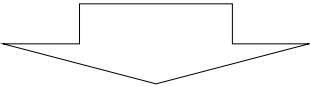
その手段の1つとして、自動運転や MaaS などデジタル技術を実装する「交通 DX」が位置付けられました。

令和6年度には、全国100カ所以上で自動運転技術が実証され、うち5カ所(令和7年3月時点)で、レベル4※の自動運転車が通年運行されています。

※レベル4：特定条件下で、システムが全て自動で運転操作を行う

リ・デザインの3つの考え方

- ①官民共創、②交通事業者間共創、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」



利便性・生産性・持続可能性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」を進める

「交通 DX」のイメージ

自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



出典：地域公共交通の「リ・デザイン」(国土交通省)を基に作成

表 6-9 国内の自動運転の状況(令和7年3月現在)

車両 (写真はイメージ)	乗用車	グリーンスローモビリティ	小型シャトル	小型バス	大型・中型バス	その他
自動運転 レベル						
7(5) レベル4		1(1)	3(2)	2(1)	1(1)	
95(15) レベル2	6(0)	9(5)	30(5)	35(4)	12(1)	3(0)

出典：モビリティ・ロードマップ 2025(デジタル庁)を基に作成

※数字は実施箇所数、赤字は通年運行実施箇所数。公開されている2024年度補助事業の情報を基にデジタル庁にて作成。全ての事業を網羅しているものではない。

(6)「交通空白」解消本部の設置

国は令和 6 年度に「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）を設置し、「地域の足」・「観光の足」の確保に向けた取組みが強化され、「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」等が解決のツールとして示されました。

表 6-10 国土交通省「交通空白」解消本部の取組内容と「交通空白」解消のツール（例）

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、日本版ライドシェア、乗合タクシー、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）

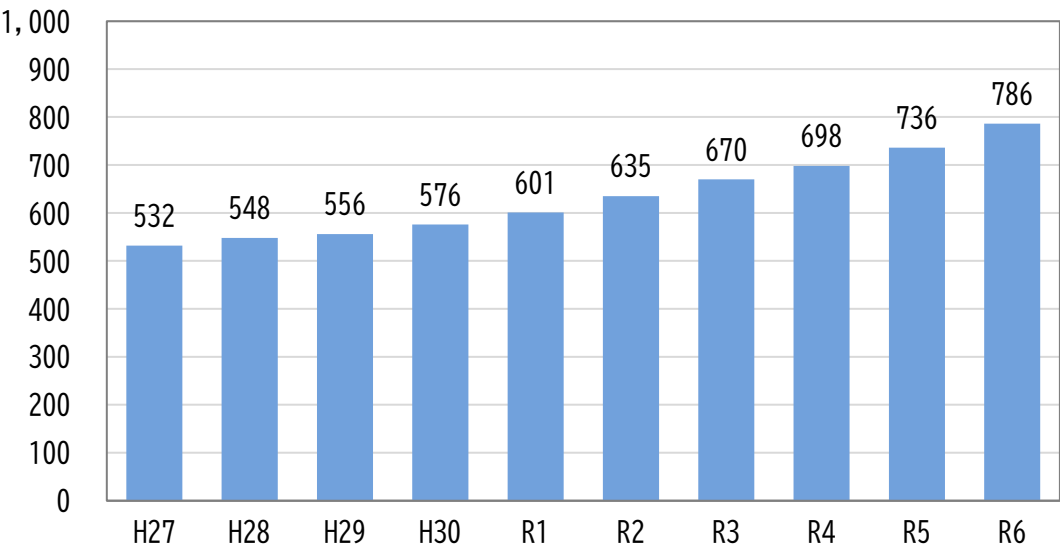


図 6-20 公共ライドシェアの取組状況（実施主体数）

出典：日本版ライドシェア、公共ライドシェアの取組状況等（国土交通省）を基に作成

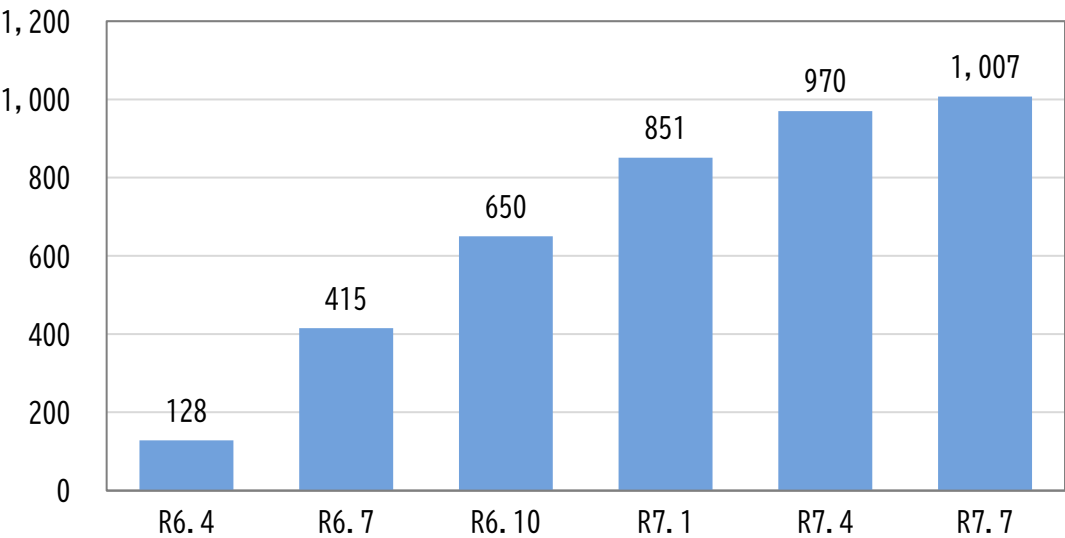


図 6-21 日本版ライドシェアの取組状況（許可事業者数）

出典：日本版ライドシェア、公共ライドシェアの取組状況等（国土交通省）を基に作成

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	91
2	目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策...	93
	(1) 課題と課題解決の方策	93
	(2) 課題解決の方策の考え方	94
3	成果指標の設定	99
4	展開施策	101
	(1) 展開施策の体系	101
	(2) 展開施策の概要	102

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

公共交通は、市民が日常生活を営む上での必要不可欠な社会基盤であり、高齢化が進む中で、ますます重要になっています。

しかしながら、人口減少を主な要因とした利用者の減少と運転士不足の深刻化によって、運行便数の減少が進み、利用が少ない路線からの撤退が進んでいます。

また、コミュニティバスや乗合タクシーへの補助金も年々増加し、財政状況も厳しさを増す中、財政支援だけで公共交通を維持するのは困難になってきています。

このような状況の中でも、都心部や地域拠点と周辺部の生活地区がそれぞれ集約されつつ併存していく「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」を実現していくためには、公共交通の維持が必要不可欠です。

そこで、持続可能な公共交通ネットワークへの転換を図っていく上で、公共交通が目指す姿を次のように定めます。

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
生活地区内での市民の暮らしを支え、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。	

また、目指すべき姿の目標は次のとおり設定します。

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」【(H28) 92%→(R17) 約90%】

目標② 「周辺地域では、地域の実情にあった移動サービスを確保します」

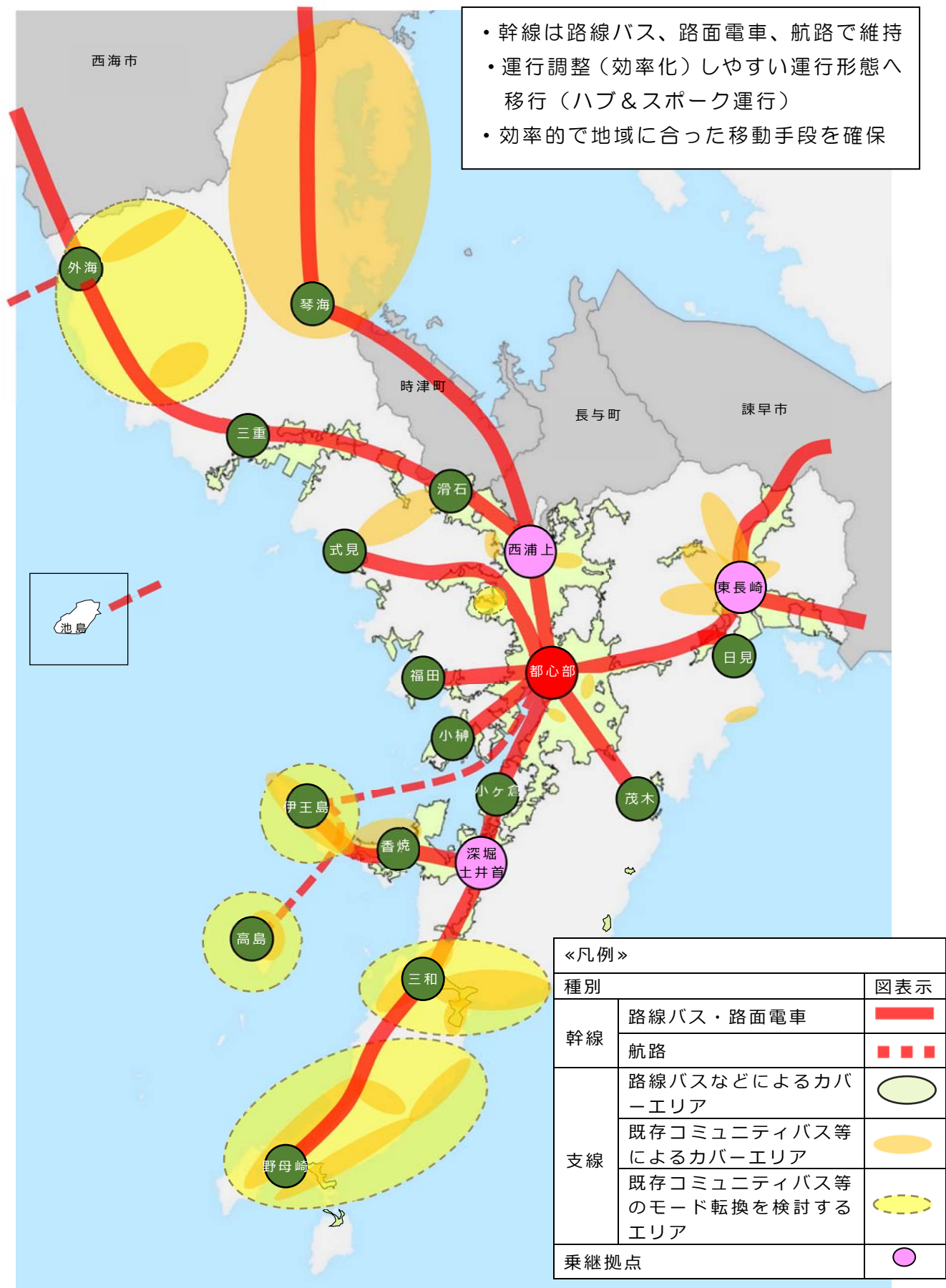


図 7-1 公共交通ネットワークのイメージ図

2 目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策

(1) 課題と課題解決の方策

目指す姿を実現するには、公共交通を取り巻く課題を解決し、「地域公共交通の『リ・デザイン』（再構築）」を進めることが重要です。

これを進めるには、「競争」から「協調」への理念のもと、競合区間の運行調整を継続しつつ、一定の便数を保ちながら『既存路線の効率化・見直し』を図る必要があります。

また、公共交通の利用率悪化を防ぐため、待合環境の改善や交通 DX の推進等により、『公共交通サービスの向上』を強化することが求められます。

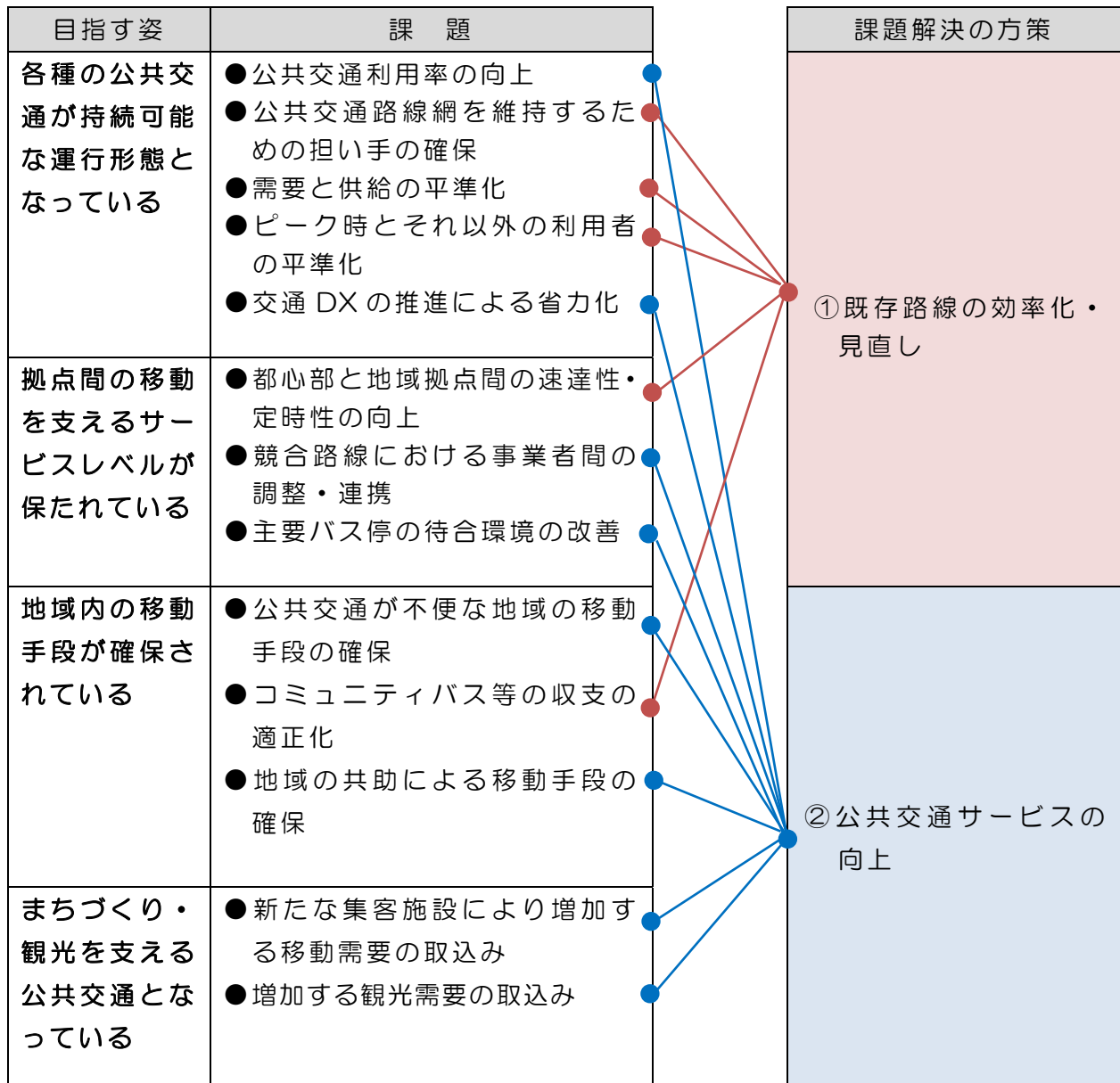


図 7-2 目指す姿と課題、課題解決の方策の関係

(2) 課題解決の方策の考え方

ア 既存路線の効率化・見直し

公共交通ネットワークを構成する一つ一つの路線は、各生活地区と都心部・地域拠点※を結ぶ「幹線」と、幹線に接続し地区内の移動を支える「支線」とで構成され、担う役割などに差があり、運行の効率化の対応策が異なります。

幹線は、人口減少で利用者が減ったとしても、需要と供給のバランスを取りつつ、しっかり都心部とつなげることが求められます。

また支線は、それぞれの地域で人口規模、商業、医療、公的施設等の集積、配置状況などが異なることから、地域の実情にあわせた移動サービスの確保が求められます。

幹線、支線それぞれの定義や機能、対応策は次のようになります。

※ 都心部	…	都市機能が集中し、市全体をけん引する役割を担う地域
地域拠点	…	将来的にも都心部・都心周辺部を補完するサービスを担うべき地域
生活地区	…	地域コミュニティの中心であり、将来的にも共助による移動手段も含めた公共交通により都心部・地域拠点との連携を図る地区

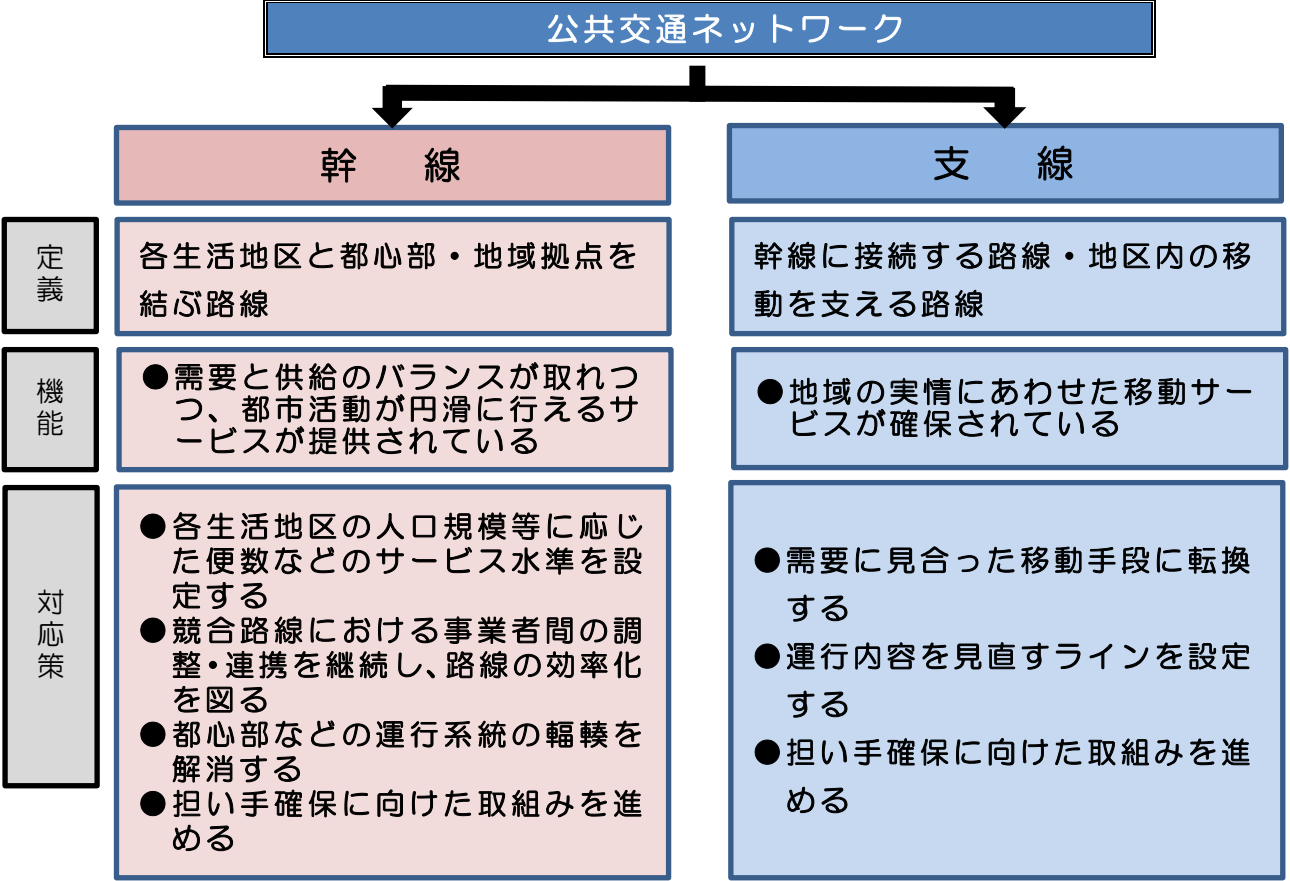


図 7-3 既存路線の効率化・見直しの対応策のイメージ

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
これからの
公共交通に向けて

第8章
計画の推進

資料編

(ア) 幹線

a 各生活地区の人口規模等に応じた便数などのサービス水準を設定する

各生活地区で暮らす市民が、都心部の高度な都市サービスを円滑に受けられるよう、需要に関わらず、一定の便数が確保されるなど、各生活地区の人口規模などに応じて、便数などのサービス水準を設定します。

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

2社以上の事業者により競合している路線は、限られた利用者を奪い合い、収益が上がりづらい状況になっていたことから、事業者間の連携により調整を行い、路線の効率化を図ります。

c 都心部などの運行系統の輻輳を解消する

既存のバス路線の大部分は長崎駅前の一点集中型で、都心部からそれぞれの行先に分岐する手前では、運行系統が重複し過密な便数となり、経営資源の効率的な運用がなされず、サービス水準の維持と収支のバランスが取りづらい構造となっているため、ハブ&スポーク型運行を検討するなど、可能な限り適切な運行形態への見直しを行います。

d 担い手確保に向けた取組みを進める

運転士の高齢化など、公共交通の担い手が不足していることで、路線の減便や廃止が顕在化しています。運転士の年齢構成などからも、今後担い手不足によって運行時間の短縮を伴うさらなる減便などが継続すれば、ピーク時間帯での乗せ残し発生なども懸念されるため、労働環境の改善を図るなど、担い手の確保に努めます。

(イ) 支線

a 需要に見合った移動手段に転換する

路線バス等でカバーできていない地域や採算性が低い地域で、日常生活に必要な移動手段の確保や利便性の向上を図るため、幹線に接続するコミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通だけでなく、各地区の人口規模や商業、医療、公的施設等の配置状況などに合わせ、地域が主体となった共助型の公共ライドシェアなどを検討し、地域資源を最大限活用した移動手段の確保を目指します。

b 運行内容を見直すラインを設定する

補助金で維持しているコミュニティバスや乗合タクシーなどは、費用に見合う効果があることが重要で、そのためには、運行内容の見直し水準をあらかじめ示し、期待するほどの利用者がいない場合には、既存の運行方法を見直すきっかけとなるよう、利用者数など見直すラインを設定します。

c 担い手確保に向けた取組みを進める（再掲）

運転士の高齢化など、公共交通の担い手が不足していることで、路線の減便や廃止が顕在化しています。運転士の年齢構成などからも、今後担い手不足によって運行時間の短縮を伴うさらなる減便などが継続すれば、ピーク時間帯での乗せ残し発生なども懸念されるため、労働環境の改善を図るなど、担い手の確保に努めます。

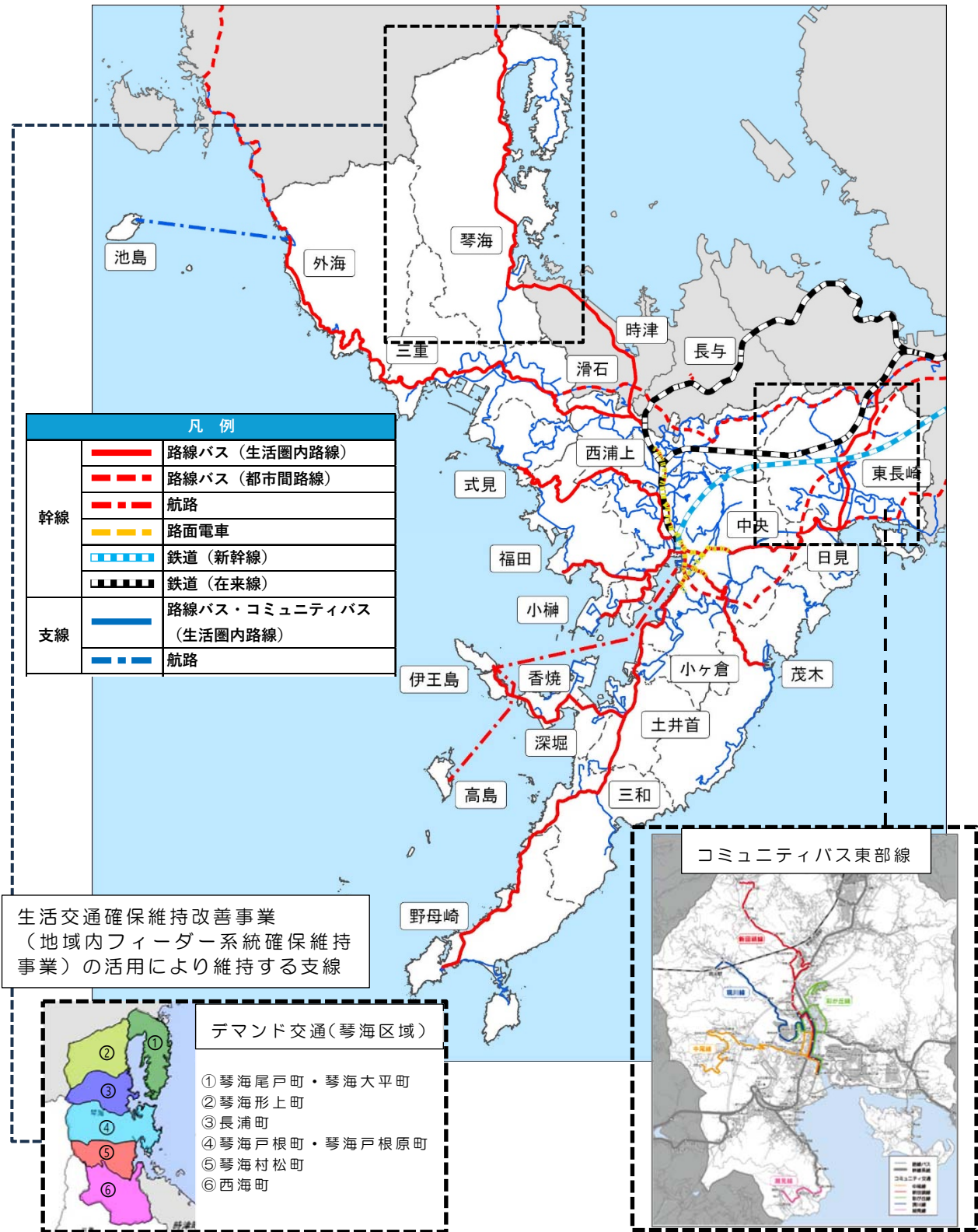


図 7-4 幹線・支線の分類

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
これからの
公共交通に向けて

第8章
計画の推進

資料編

イ 公共交通サービスの向上

公共交通利用者は、人口減少より早いペースで減少しています。

公共交通に関するアンケートでは、公共交通の利用頻度が増加しているとした理由として、令和5年にバス事業者が導入したバスロケーションシステム等によって「時刻表や行き先が調べやすくなった」といった意見が多くありました。また、停留所に必要な施設・設備として「雨や日差しを防ぐ屋根（上屋）」や「椅子・ベンチ」を求める声も多く、これらの公共交通サービスの向上によって利用促進を図ります。

そのため、次のような対応策により、公共交通サービスの向上を図り、公共交通利用者の減少を抑制し、観光客など来街者も含めて利用を促進することが必要です。

（ア）デジタル化などにより利便性を向上させる

令和5年にバス事業者が導入したバスロケーションシステムによって、バスの利用が促進されている実態もあったことから、行先、時刻表の案内や遅延情報の発信、運行管理システムの高度化などを図ります。

なお、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、運行管理体制の省力化や、観光客を含めた誰もが利用しやすい環境整備などに取り組みます。

（イ）待合環境を改善する

長崎駅や中央橋をはじめ、鉄道とその他の交通機関の結節点、幹線と幹線、幹線と支線をつなぐ乗継拠点、利用者数が多い場所では、待ち時間を快適に過ごせる上屋やベンチの設置など、待合環境の改善を図ります。

また周辺地域では、ラストワンマイルの移動にかかる自家用車や自転車の使いやすさが公共交通の利用促進に有効である場合があるので、公共交通が利用できる場所でパークアンドライド駐車場等を確保するなど、乗継環境の改善を図ります。

（ウ）バリアフリー化を推進する

低床式で車内に段差がない車両の導入や、誰にでも伝わる情報発信に努めるなど、誰もが利用しやすい環境とすることで、公共交通の利用促進を図ります。

（エ）フリー乗降区間の拡充や新たな料金体系を促進する

利用が少ない時間帯や、短区間の移動での公共交通の利用を促進するため、高齢者などにも優しいフリー乗降区間の拡充や、地域によって一定の区域内で一定料金とする新たな料金体系（サブスクリプション）の導入などを検討します。

（オ）ピーク時間とオフピーク時間の利用の平準化を目指す

時間帯ごとの利用の平準化を促進するため、一定規模以上の事業所へ時差勤務の促進を働きかけると共に、ピーク時とオフピーク時で料金を変動させる料金制度（ダイナミックプライシング）の導入などを検討します。

(カ) 速達性・定時性を向上させる

特に幹線系統では目的地に早く、決められた時間に到着できることが、利用者減少の抑制につながると考えられるため、速達性や定時性を向上します。

このことは、自家用車から公共交通への転換促進や、路線バスの運行経費縮減にも有効であるため、主要なバス停以外では停車しない快速バスの導入や、自動車専用道路を用いた路線の設定、交通量が多い時間帯でのバス専用レーンの拡充などを検討します。

(キ) まちづくり・観光等による需要増を公共交通の利用につなげる

長崎駅東口多目的広場などのまちづくりによる新たな移動需要の公共交通への取り込みを図るとともに、増加する観光需要の取り込みにあたっては、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、観光施設へのアクセス性、市内の周遊性の向上を図ります。

(ク) 地域の共助による移動手段の確保を図る

コミュニティバスや乗合タクシーなどが措置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て、地域共助型のボランティア輸送などの運行体制を確立します。

(ケ) 地域の移動手段確保に向けた情報発信を図る

公共交通の現状や利便性について市民の理解を深めるとともに、ボランティア輸送など地域が主体となった移動手段確保の取り組みを紹介するなど、出前講座などを通じて市民に広く情報発信するとともに、公共交通の維持に向けた意見交換などを行うことで、公共交通の利用促進や公共交通サービス向上を図ります。

3 成果指標の設定

課題解決の方策ごとに成果指標を設定し、毎年評価を行うことで、進捗状況や展開施策の有効性などを計測します。

方策	指標	計測方法	指標の設定理由
① 既存路線の効率化・見直し	路線バスの 平均乗車密度	「輸送実績報告書」 (事業者作成) 平均乗車密度 ＝輸送人キロ/走行キロ	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
	公共交通事業の 収支率 (必須指標※)	運行事業者より、収入額、支出額のデータを入力し算出 収支率＝収入額/支出額	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します)
	公共交通への 公的資金投入額 (必須指標※)	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	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
② 公共交通サービスの向上	公共交通の利用者数 (必須指標※)	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	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
	公共交通満足度	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	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
	共助型運行の取組を進めている団体数	実績数	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であります

※必須指標：国が定めた必須指標

※〇〇

…現状のまま推移した場合の値

基準値 (R6)	目標値 (R12)	目標値の設定理由
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
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 収入額＝旅客運賃等 支出額＝人件費、燃料費、修繕費、減価償却費等
1.55 (億円/年)	1.55 (億円/年) ※1.9 (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
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を行うことで、利用者の減少トレンドが人口の自然減程度の値を目標値とします
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
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

目標を達成するため、次の通り展開していく施策を体系的に進めます。

表 7-1 展開施策の体系

方策	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 担い手確保に向けた取り組み	■	■	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	■	■	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
公共交通サービスの向上		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	■	■	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	■	■	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	■■■	■	住/行
		21 観光需要等に応じたバス路線等の開設・延長	■	■	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	■	■	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) 展開施策の概要

施策1：人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	運行便数の適正化		
主な実施エリア	市内全域（幹線）		
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
人口規模が小さい地域であっても、都心部の高度なサービスを受ける上では、地域間を結ぶネットワークとして、一定の便数が確保されている必要があるため、それに見合った便数、ダイヤを設定します。 また、他の市町と長崎市を跨ぐ路線も、市外から市内への通勤・通学・通院・買い物等沿線住民の生活に必要な路線として確保する必要があるため、国の生活交通確保維持改善事業（幹線補助）などを活用しながら、地域住民の生活交通手段を確保します。			

施策2：競合路線（路線バス）における便数調整

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	運行便数の適正化		
主な実施エリア	市内全域（幹線）		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
競合区間では各路線において適切な運行便数と運行間隔となるよう、各事業者が調整することによって、使いやすく効率的な運行を目指します。			

施策3:「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	運行便数の適正化		
主な実施エリア	各地域拠点（東長崎、西浦上、土井首・深堀）		
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

幹線の系統分岐点付近に乗り継ぎ拠点（ハブ）を設け、乗継拠点から生活拠点（スポーク）ごとに分けて運行する「ハブ＆スポーク型」ネットワークを推進し、地区の利用者及び利用者の動きに適切に対応した運行系統への見直しを容易にするとともに、主に都心部において重複する系統を整理統合することで、効率的な運行を目指します。

あわせて、乗継拠点や幹線と支線の乗り継ぎポイントの乗継環境の改善を図ります。

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。

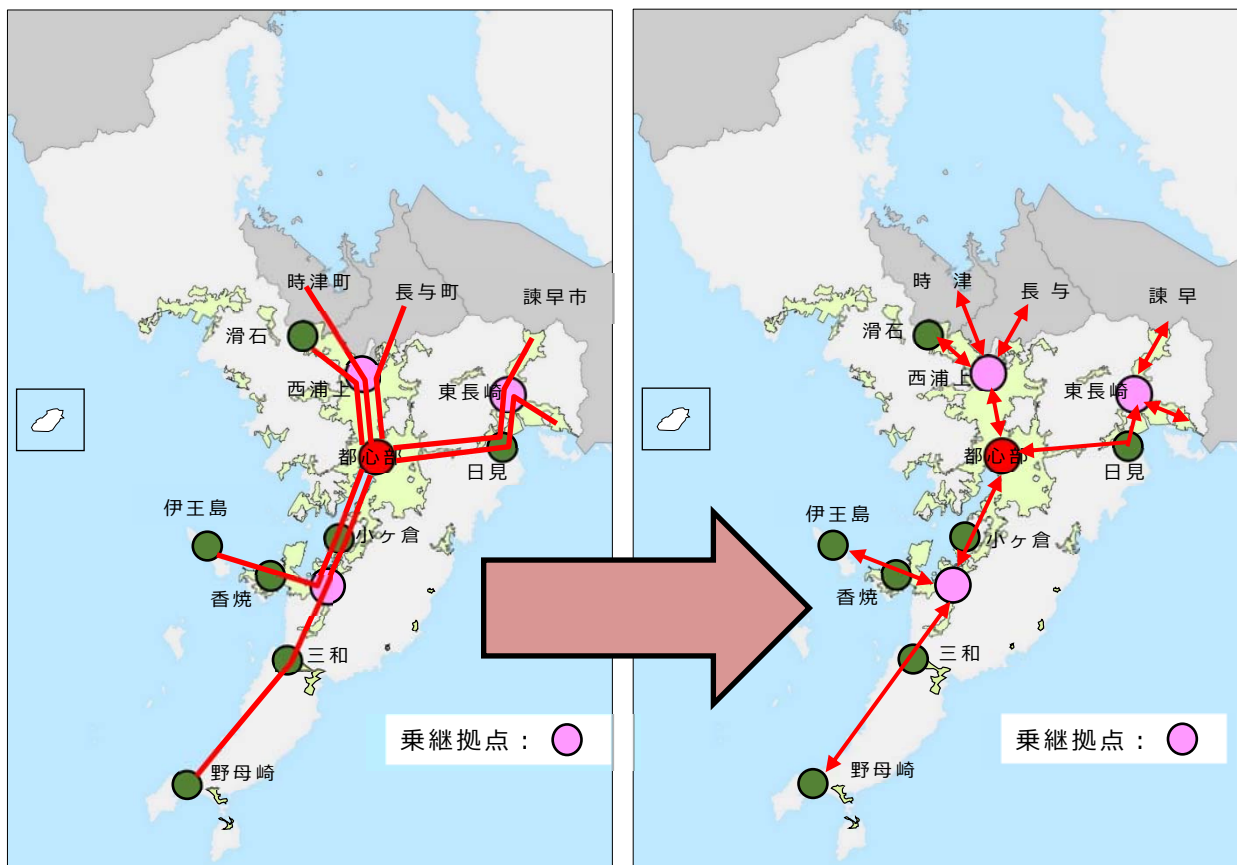


図 7-5 ハブ＆スポーク型ネットワークイメージ図

施策 4: 担い手確保に向けた取り組み

実施の目的	担い手の確保		
主な実施エリア	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	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が懸念されるため、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ます。 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ります。			

施策 5: 需要に応じた輸送手段の選択 （地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	運行収支の適正化		
主な実施エリア	市内全域（幹線、支線）		
実施主体	交通事業者、行政、地域住民		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	実施	実施

利用状況に対し、輸送能力が過大、又は過小であると認められる場合には、利用状況に即した輸送手段へ転換していくことで、運行の効率化を目指します。

（例）【周辺部等の小規模人口区間】路線バス→コミュニティバス、公共ライドシェア等
【ピーク時間帯の大量輸送区間】路線バス→鉄道等

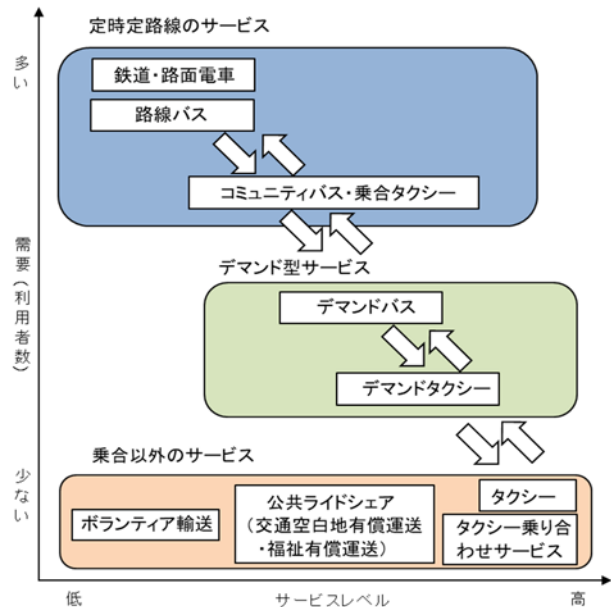


図 7-6 需要等に応じた移動手段の
選択イメージ図

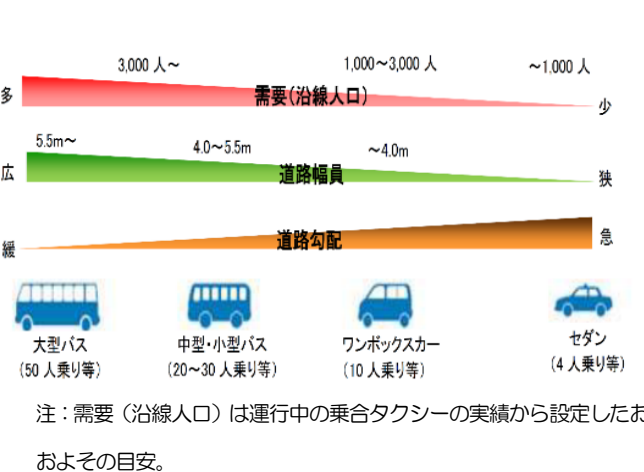


図 7-7 需要（利用者数）と
交通モードの関係

施策 6: 都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	運行の効率化、利用者の利便性向上		
主な実施エリア	都心部		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
都市施設等の整備による人の動きの変化に合わせてバス路線を見直すなど、使いやすさを重視した公共交通サービスの提供を目指します。			

施策 7: 貨客混載輸送の検討

実施の目的	貨物輸送の効率化		
主な実施エリア	市内全域（幹線、支線）		
実施主体	交通事業者、行政、運送事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	検討	実施
幹線では輸送力に余裕のある路線バスに、支線では公共ライドシェアなどの車両に貨物等を混載して輸送することで、輸送資源の有効活用を図り、輸送の効率性と収支改善を目指します。			

施策 8: 路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	運行の効率化、利用者の利便性向上		
主な実施エリア	市内全域		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
利用状況などの実態把握を行い、これに即した便数や既存路線系統の改善を行うことで適正な運行の確保を目指します。			

施策 9：コミュニティバス等の維持・確保（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	バス空白地域の拡大抑制、解消		
主な実施エリア	バス空白地域		
実施主体	行政、交通事業者、地域住民		
実施時期	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します。

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）を活用します。

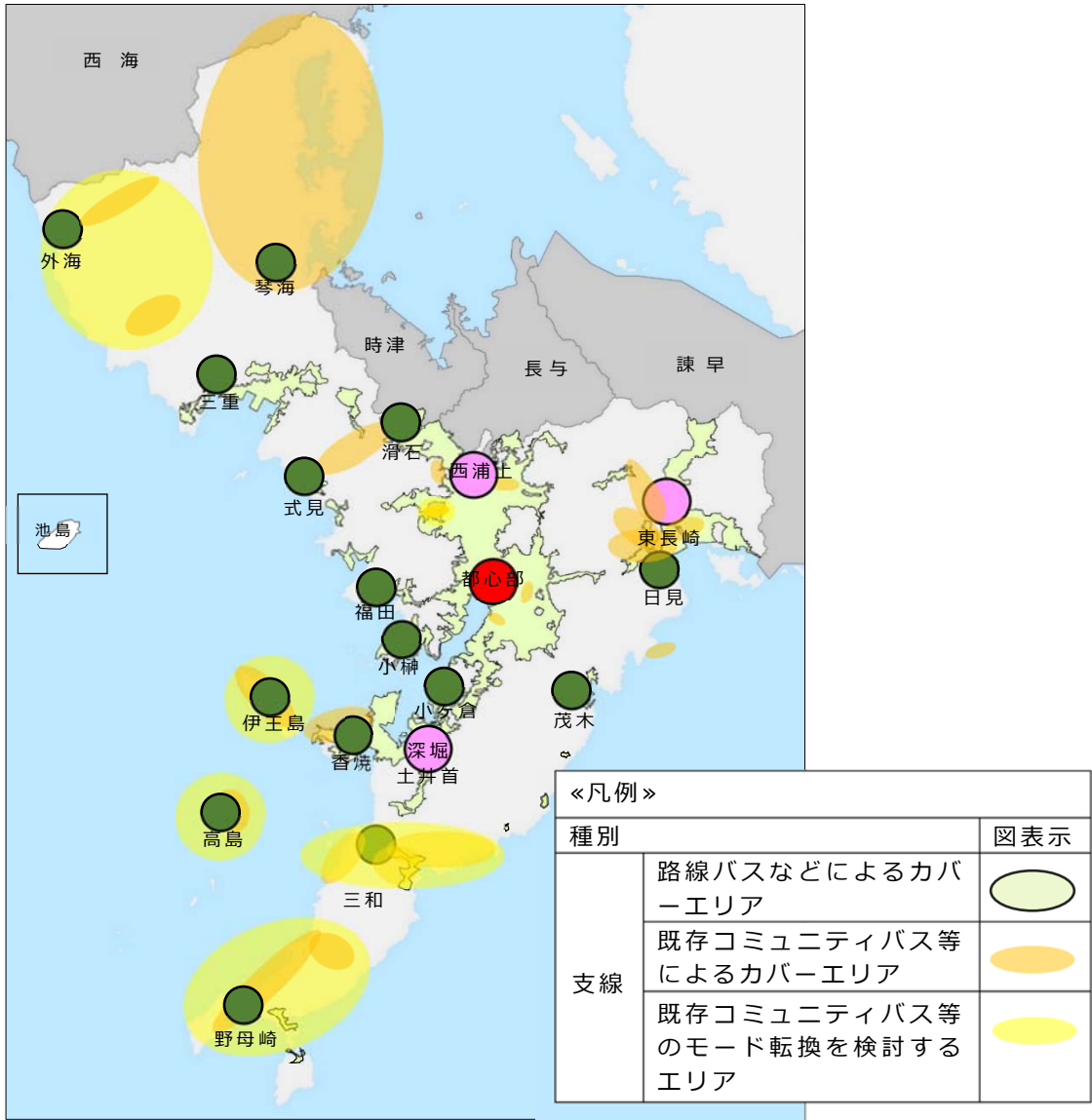


図 7-8 コミュニティバス等によるカバーエリア

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
これまでの取り組みと成果

第7章
これからの公共交通に向けて

第8章
計画の推進

資料編

施策 10：コミュニティバス等での見直し基準の設定

実施の目的	利用促進、収支改善		
主な実施エリア	市補助路線		
実施主体	行政、地域住民		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
コミュニティバスや乗合タクシーなどの市補助路線では、運行形態の見直しを行うなど一定の目安を設定し、それを事前に利用者に示すことで利用を促進するとともに、見直す場合の理解や合意形成を図りやすくします。			

施策 11：道路整備に合わせたバス路線等の延長（地域公共交通利便増進事業）

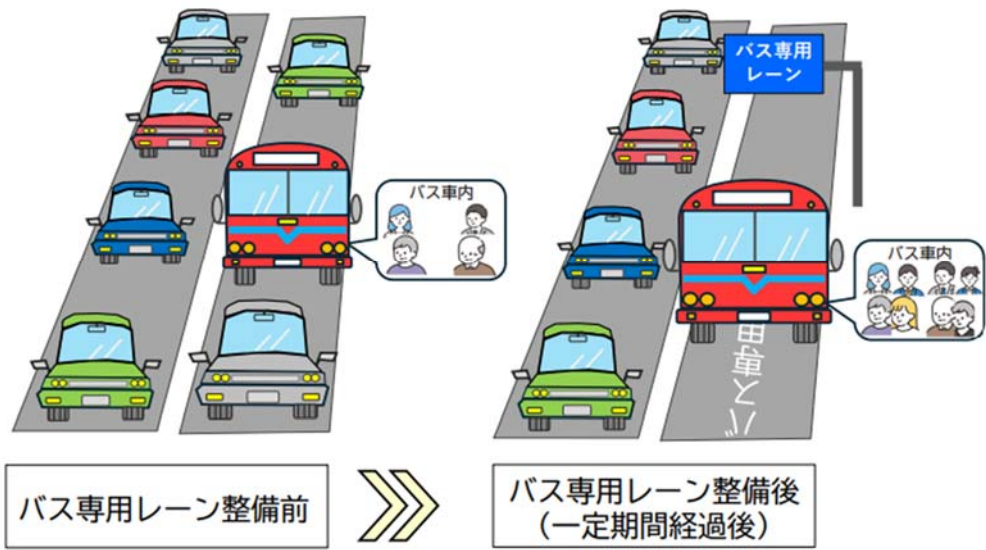
実施の目的	バス空白地域の拡大抑制、解消		
主な実施エリア	新設道路整備箇所周辺		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
市内の新設道路整備箇所が居住誘導区域内である場合は、既存の公共交通力・状況などを勘案した上で、バス路線等の新設を検討します。			

施策 12：通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	速達性、定時性の向上		
主な実施エリア	主要バス路線		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
路線バスでの移動時間の短縮が、自家用車からバスへの転換を促すことにつながるため、必ず座席が確保できる等快適な通勤シャトルバスの拡充や主要なバス停以外は停車しない快速バス等の導入を図ります。			

施策 13：バス専用レーンの拡充

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	速達性、定時性の向上		
主な実施エリア	主要バス路線		
実施主体	交通事業者、道路管理者、交通管理者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大検討	拡大
通勤、通学時間帯における路線バスの利便性を向上させ、自家用車からバスへの転換を図るため、バス専用レーンの拡充を検討します。  バス専用レーン整備前 バス専用レーン整備後 (一定期間経過後)			
図 7-9 バス専用レーンの拡充のイメージ図			

施策 14：主要な乗継拠点や停留所の待合環境の整備

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	待合環境の向上		
主な実施エリア	公共交通の乗継拠点、利用者が多い停留所		
実施主体	交通事業者、道路管理者、行政		
実施時期	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します。 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します。			

施策 15：パークアンドライドの促進

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	郊外部		
実施主体	行政		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大検討	拡大

自家用車から公共交通への利用転換を促すために、バス路線沿線の郊外部にあるショッピングセンターやバス営業所の車庫、大規模公園等の駐車場を活用したパークアンドライド駐車場の設置について検討します。

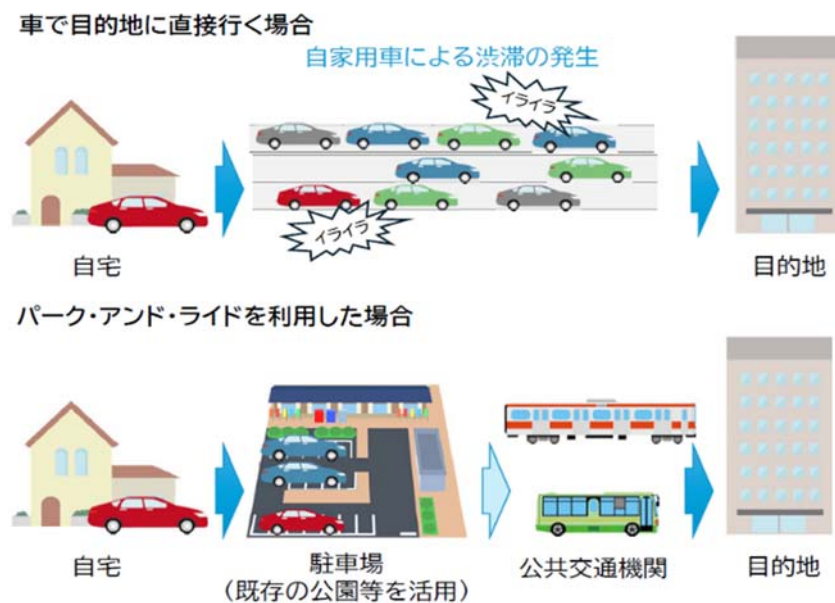


図 7-10 パークアンドライドの促進のイメージ図

施策 16：車両等のバリアフリー・EV 化

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	市内全域		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
バリアフリー車両・船舶の導入やバスの電動化（EV 化）、停留所のバリアフリー化、情報発信などの取り組みを推進を図ります。 ※EV（Electric Vehicle）とは、電気モーターを動力として駆動する自動車   ノンステップバス 超低床式路面電車			

施策 17：交通DXの積極的な導入

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	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、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、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ります。			

施策 18：新たな料金体系の設定

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	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
	検討	継続/検討	継続
輸送力に余裕がある地域や時間帯を中心に、一定の区域内で一定料金とする新たな料金体系（サブスクリプション）や幹線と支線間での乗り継ぎ割引の拡大などを検討し、公共交通の利用促進を図ります。 また沿線の観光施設とタイアップした割引商品の開発などを通じた利用促進を図ります。			

施策 19：時間毎の利用の平準化

実施の目的	利用環境向上、効率化		
主な実施エリア	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
一定規模以上の事業所へ時差勤務の促進を働きかけると共に、ピーク時とオフピーク時で料金を変動させる料金制度（ダイナミックプライシング）の導入などにより、時間帯による利用者数の平準化を図ります。			

施策 20：地域の共助による移動手段構築への支援（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	生活地区内の移動手段の確保		
主な実施エリア	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。

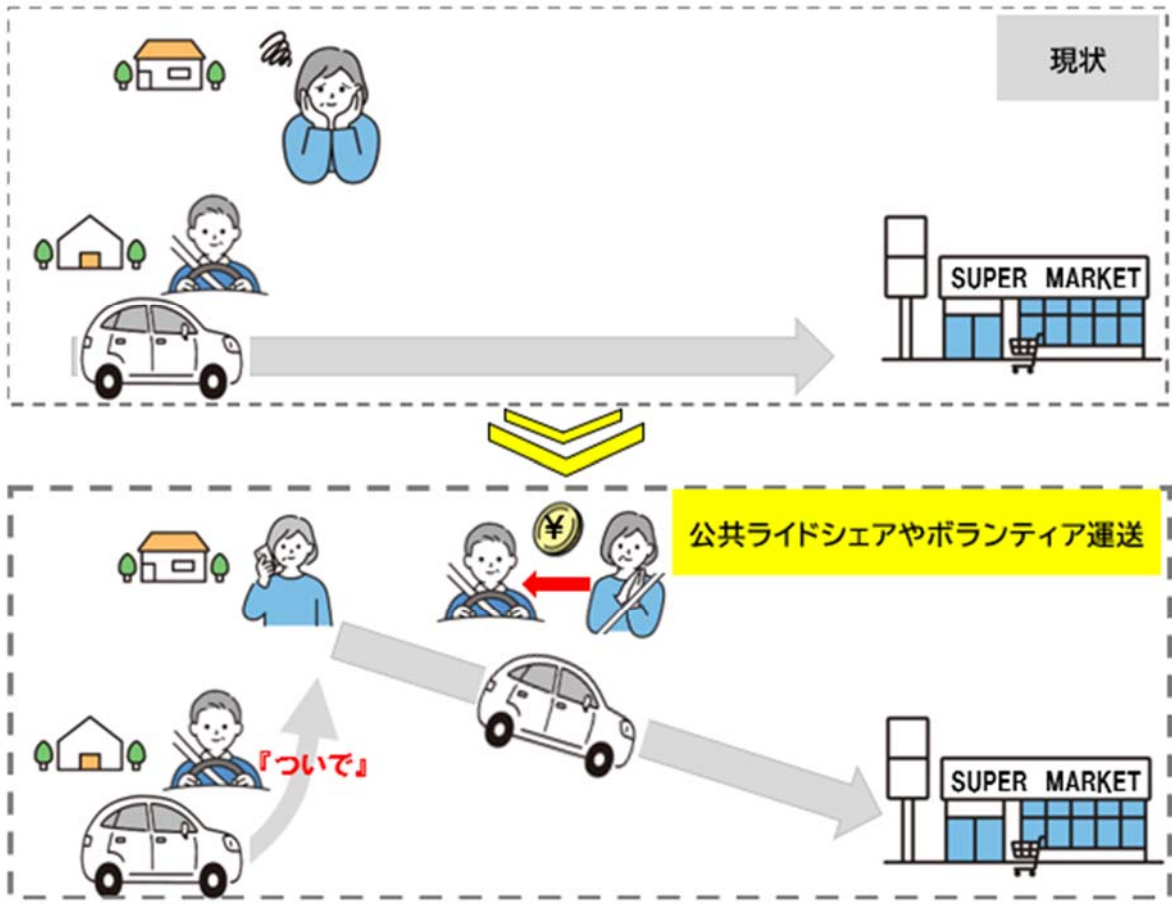


図 7-11 地域の共助による移動手段のイメージ図

施策 21：観光需要等に応じたバス路線等の開設・延長（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	観光等周遊性向上		
主な実施エリア	都心部、観光地周辺		
実施主体	交通事業者		
実施時期	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。			

施策 22：バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	バス路線沿線		
実施主体	交通事業者、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大	拡大
公共交通の利用を促すため、沿線状況や道路環境などに応じてバス停の新設や移設、フリー乗降区間の拡充を促進します。			

施策 23：地域の移動手段確保に向けた情報発信（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	公共交通施策の情報発信		
主な実施エリア	市内全域		
実施主体	行政、交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大	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がります。 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。			

第 8 章

計画の推進

1	計画の検証・評価・実施	114
2	地域公共交通利便増進実施計画の策定	114

第8章 計画の推進

1 計画の検証・評価・実施

本計画を推進していくにあたり、長崎市と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サイクルに基づくものとし、第7章で掲げた指標は毎年度進捗状況を把握するとともに、達成状況に応じて事業の見直しを図ります。また、計画期間終了時には、次期計画の策定に向けて5年間の計画期間全体の評価、見直しを行います。

表 8-1 P (Plan) D (Do) C (Check) A (Action) サイクルイメージ

	1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目
施策	D	D	D	D	D
モニタリング・評価		C	C	C	
見直し・計画改定		A・P	A・P	A・P	
次期計画に向けて					C A・P

2 地域公共交通利便増進実施計画の策定

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、利便性の高い運送サービスの持続可能な提供の確保や、事業の実施に係る確実性や円滑化を図るため、法第27条の14に基づき、地域公共交通利便増進実施計画を策定します。利便増進実施計画策定後の法制上の措置は次のとおりです。

利便増進計画認定後の法制上の措置

(1) 手続きのワンストップ化

利便増進計画と個別事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がない。

(2) サービスの継続的な提供

公共交通事業者が正当な理由なく計画に定められた事業を実施しない場合には、国土交通大臣が勧告・命令を行い、事業の確実な実施を担保できる。

(3) 計画を阻害する行為の防止（※一般乗合旅客運送事業のみ）

利便増進計画の維持が困難となり、かつ、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがある場合には、

ア 利便増進事業の実施区域で、一般乗合旅客自動車運送事業の許認可を制限

イ 利便増進事業の実施区域で、一般乗合旅客自動車運送事業の実施方法の変更を命じることができる。

(4) 少量の貨物の輸送

旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができる。（※自家用有償旅客運送のみ）



資料編

1	公共交通に関するアンケート調査結果	1
2	都市機能施設の立地状況	14
3	路線バスの待合環境	15
4	各地区間の移動状況	27
5	支線・航路の収支状況	31
6	計画策定の経過	35
7	長崎市公共交通活性化協議会構成員	36

資料編

1 公共交通に関するアンケート調査結果

(1) 回答者の属性について

アンケート回答者の年齢分布は、実人口の年齢分布に比べて高齢者の回答割合が低く、若年層の回答割合が高い調査結果でした。

そのため、若年層や中間層の意見が、高齢者層の意見より強く反映される結果となることから、年齢による意見の偏りをなくすため、実回収票数を実人口の年齢構成の割合にあわせて補正し、再集計して整理しました。

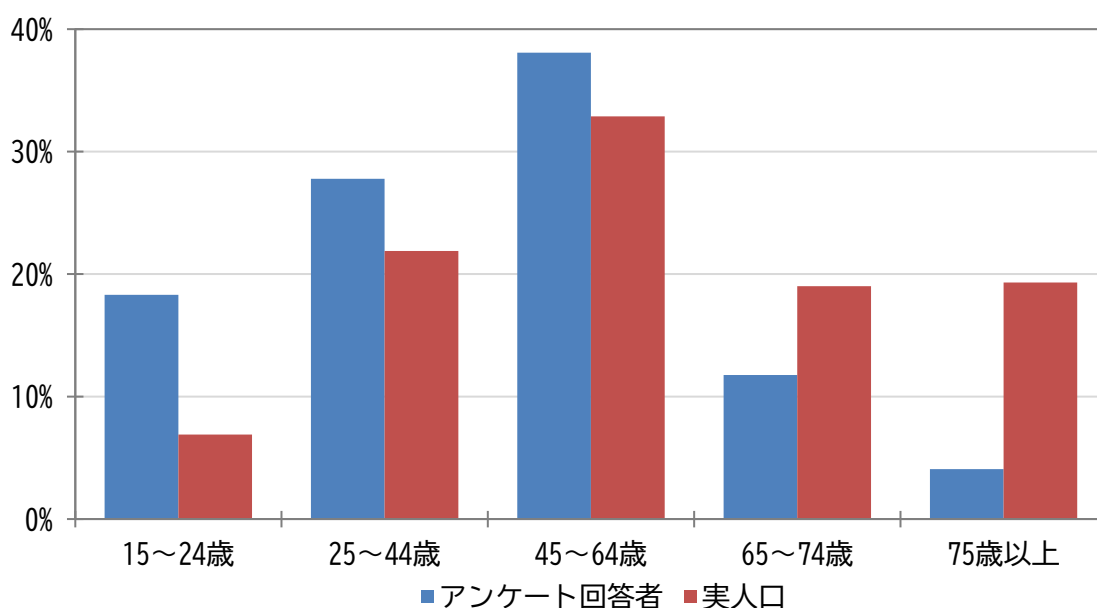


図1 アンケート回答者と実人口の構成比率の比較

※ 実人口は令和2年国勢調査

(2) 公共交通の利用状況について

ア 利用する公共交通

最も多く利用する公共交通機関は「路線バス」が約 7 割となり、次いで「路面電車」となっています。

2 番目に多く利用する公共交通機関は「路面電車」が約 5 割となり、次いで「路線バス」となっています。

「路線バス」と「路面電車」の利用が多い状況となっています。

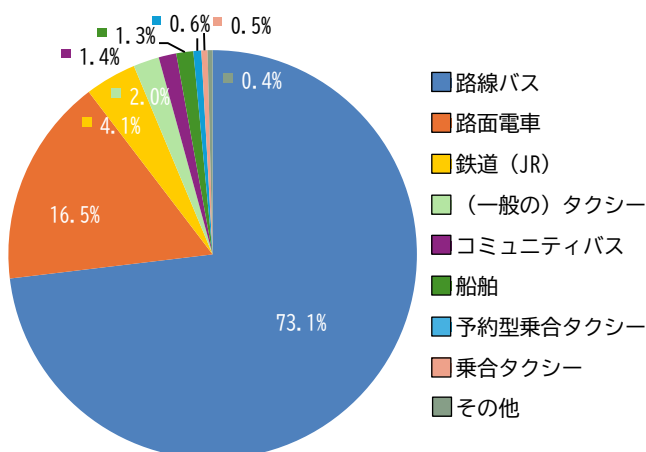


図2 最も多く利用する公共交通機関

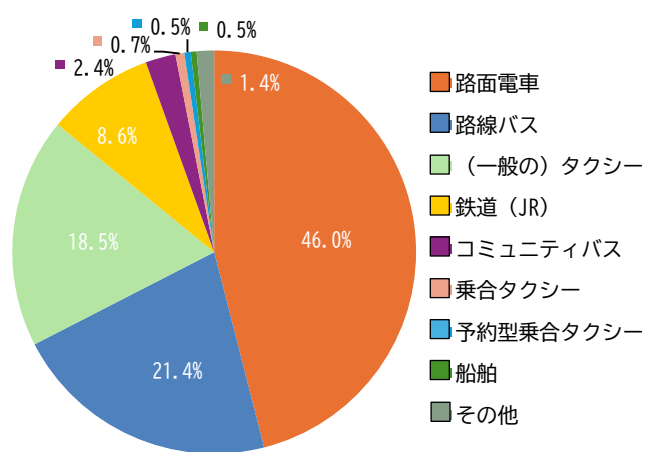


図3 2番目に多く利用する公共交通機関

イ 利用目的

「買い物」の利用が最も多く5割を超えています。次いで「通勤」「娯楽・レクリエーション」「通院」となっています。

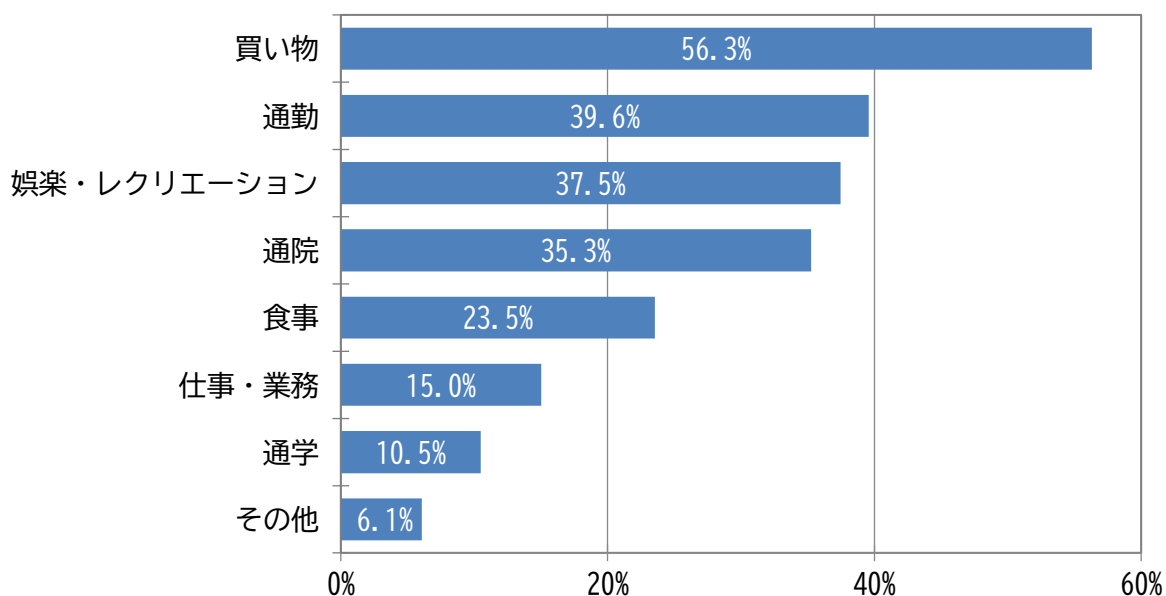


図4 公共交通の利用目的（複数回答）

ウ 利用頻度

約8割の回答者は「月に数回以上」公共交通を利用し、残りの約2割の回答者は「ほとんど使わない」という回答です。

年齢別にみると、若年層、中間層の利用頻度が高く、地域別では、中央地域の利用頻度が高くなっています。

職業別、利用目的別にみると、学生を除き、会社員などの通勤の利用頻度が高くなっています。

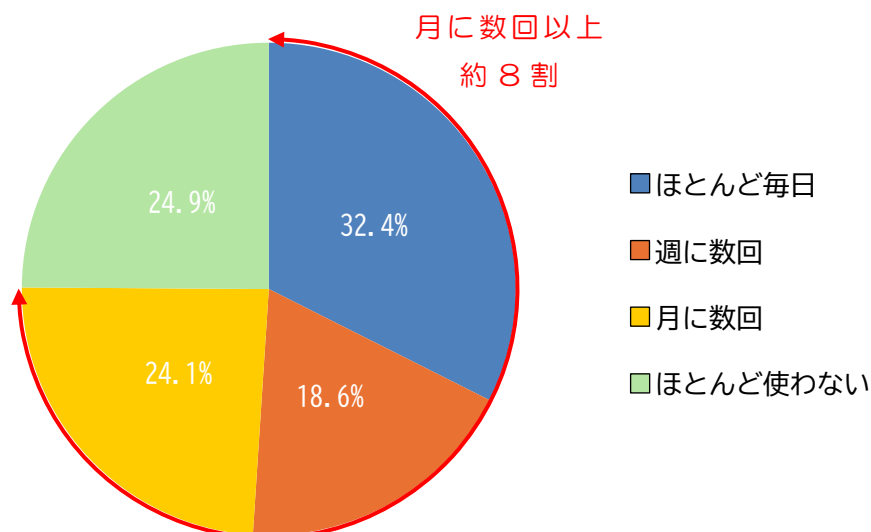


図5 利用頻度

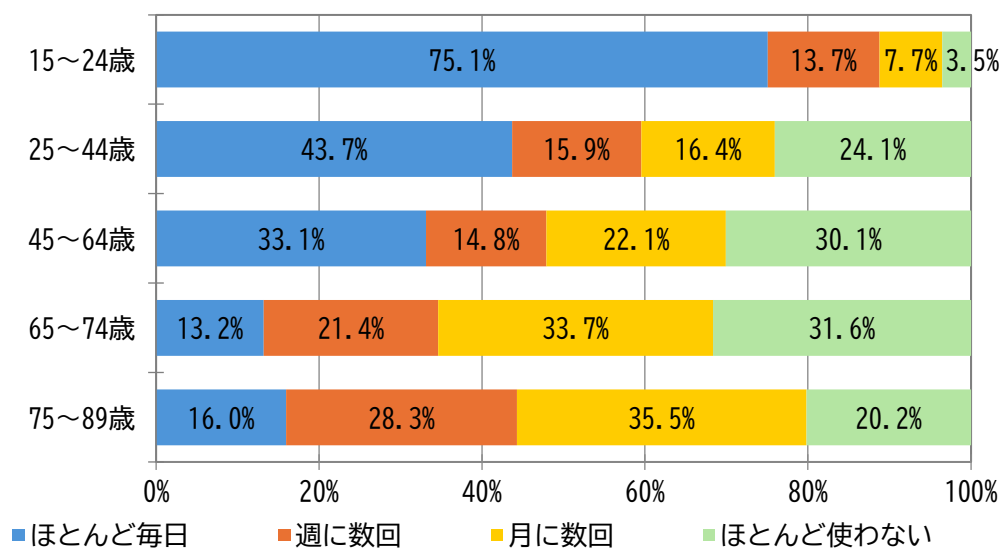


図6 利用頻度（年齢別）

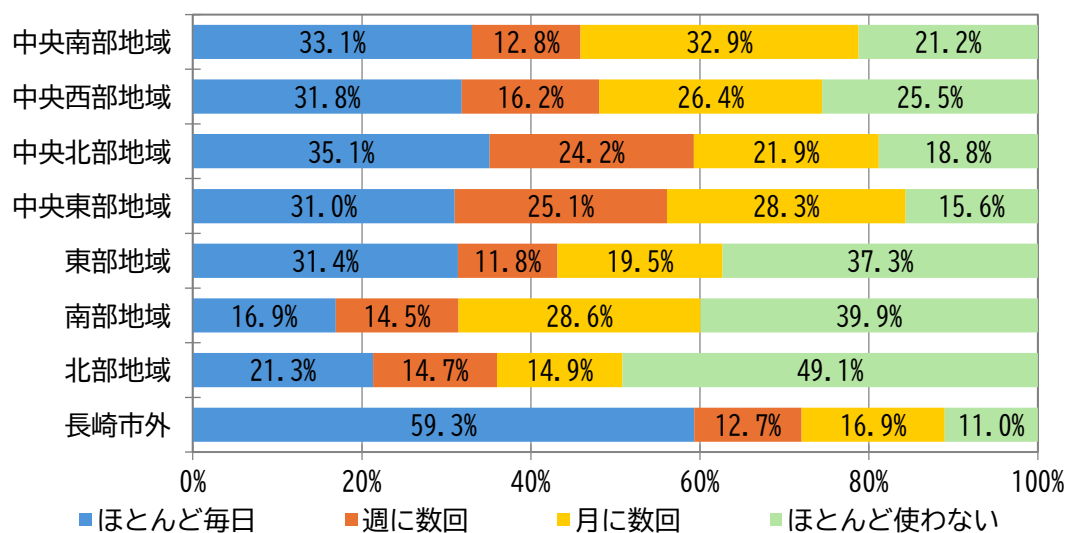


図 7 利用頻度（地域別）

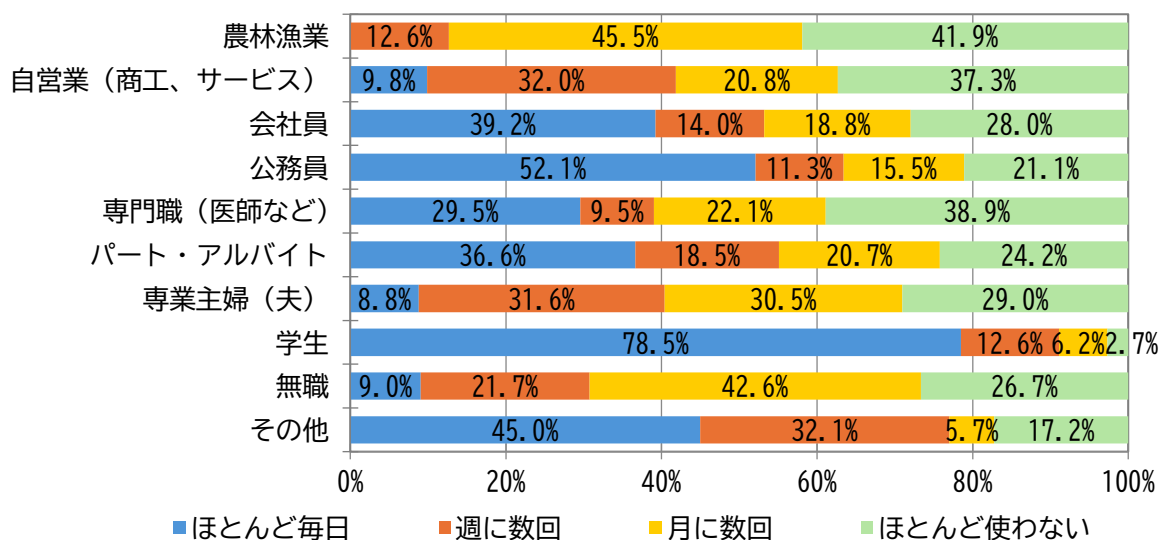


図 8 利用頻度（職業別）

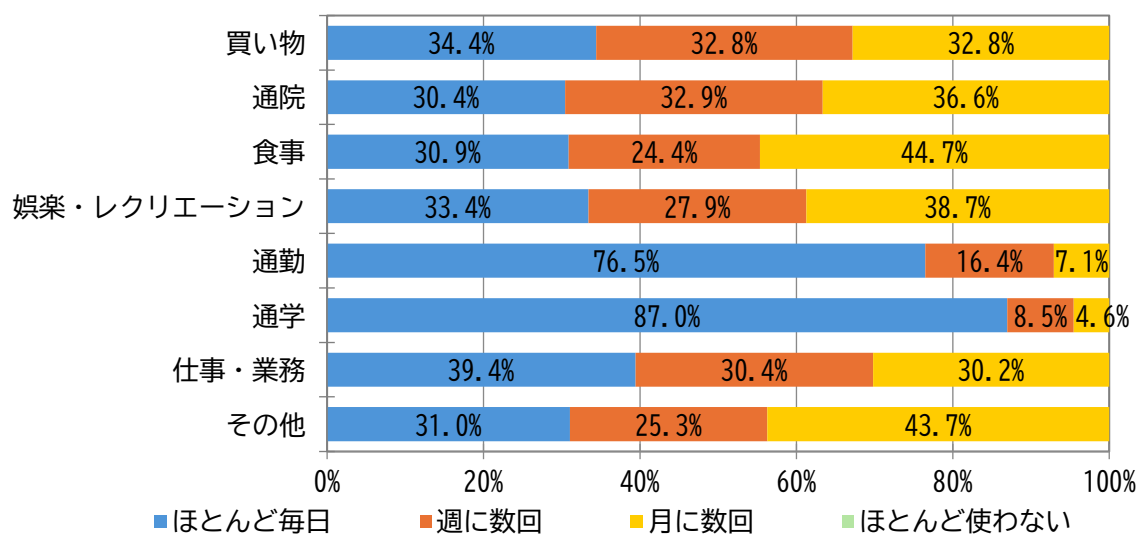


図 9 利用頻度（利用目的別）

(3) 公共交通のイメージについて

「運賃の安さ」は適正と回答を行った方が多く、「ダイヤの正確さ」「車内環境の快適さ」は肯定的な回答を行った方が多くなっています。

一方で、「運行本数の多さ」は、そう思わないとの意見が多く、地区別でも、中央地区以外のほとんどの地区で「運行本数が少ない」と思われています。

「バス停・電停の待合環境の快適さ」は、全体では肯定的な意見とそうでない意見がほぼ同じとなり、地区によって差がある結果となっています。

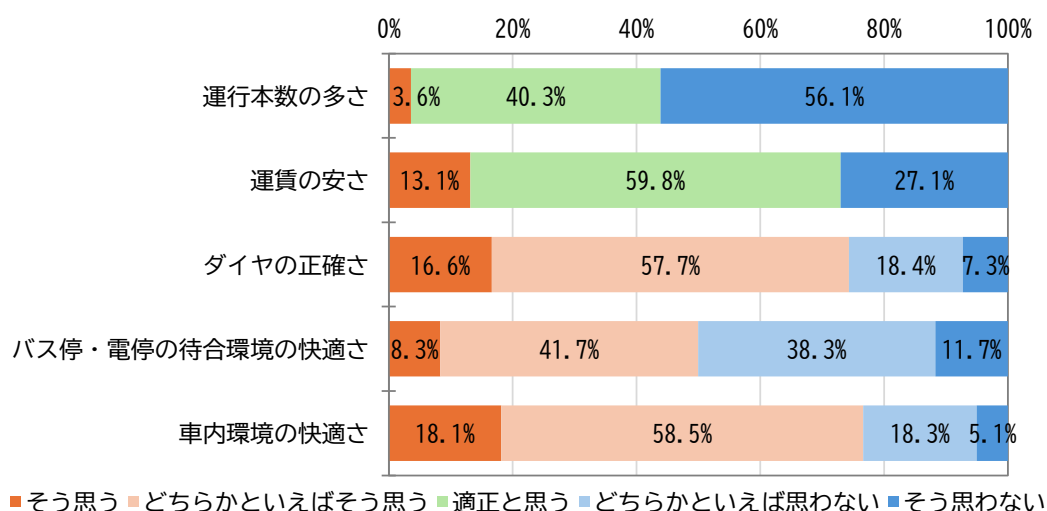


図10 公共交通のイメージ（総括）

※運行本数の多さ、運賃の安さの選択肢は「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」

<運行本数>

	中央東部	中央西部	中央南部	中央北部	式見	福田	小櫛	小ヶ倉	茂木	高島
多いと思う	4.7%	5.3%	5.6%	2.8%	0.0%	0.0%	1.0%	0.8%	0.0%	15.7%
適正と思う	45.2%	51.9%	60.6%	43.8%	11.2%	20.2%	40.8%	38.0%	21.6%	27.6%
少ないと思う	50.1%	42.8%	33.8%	53.4%	88.8%	79.8%	58.2%	61.3%	78.4%	56.7%

	東長崎	日見	土井首	深堀	香焼	伊王島	三和	野母崎
多いと思う	1.0%	5.9%	0.8%	5.1%	0.0%	0.0%	1.7%	0.4%
適正と思う	27.4%	20.4%	24.1%	19.3%	52.3%	6.8%	24.6%	21.7%
少ないと思う	71.6%	73.7%	75.1%	75.7%	47.7%	93.2%	73.7%	78.0%

	西浦上	滑石	三重	琴海	外海	長崎市外
多いと思う	4.9%	0.6%	4.2%	0.0%	0.0%	11.9%
適正と思う	54.9%	60.5%	15.1%	31.1%	13.6%	46.6%
少ないと思う	40.2%	38.9%	80.7%	68.9%	86.4%	41.5%

図11 運行本数が多さ（地区別）

＜運賃＞

	中央東部	中央西部	中央南部	中央北部	式見	福田	小湊	小ヶ倉	茂木	高島
安いと思う	17.8%	10.9%	14.6%	19.7%	3.1%	5.5%	5.0%	6.9%	8.2%	15.7%
適正と思う	70.9%	83.1%	70.5%	64.6%	34.6%	71.8%	61.7%	56.5%	79.7%	27.6%
高いと思う	11.3%	6.1%	15.0%	15.8%	62.3%	22.7%	33.3%	36.6%	12.1%	56.7%

	東長崎	日見	土井首	深堀	香焼	伊王島	三和	野母崎
安いと思う	7.4%	22.2%	4.3%	8.0%	0.5%	0.0%	8.1%	5.8%
適正と思う	48.5%	50.8%	38.3%	77.9%	63.1%	74.7%	47.0%	25.7%
高いと思う	44.1%	27.0%	57.4%	14.2%	36.4%	25.3%	44.9%	68.5%

	西浦上	滑石	三重	琴海	外海	長崎市外
安いと思う	15.2%	12.6%	5.2%	7.6%	2.6%	23.7%
適正と思う	67.6%	53.3%	34.8%	62.8%	39.1%	55.1%
高いと思う	17.1%	34.1%	59.9%	29.6%	58.2%	21.2%

図 12 運賃の安さ（地区別）

＜ダイヤ＞

	中央東部	中央西部	中央南部	中央北部	式見	福田	小湊	小ヶ倉	茂木	高島
正確だと思う	18.9%	18.7%	17.9%	12.7%	14.7%	21.3%	20.3%	14.1%	29.8%	56.7%
どちらかといえば 正確だと思う	64.9%	60.4%	60.2%	55.6%	56.7%	53.0%	56.2%	65.0%	49.2%	27.6%
どちらかといえば 正確だと思わない	13.0%	18.1%	15.3%	23.1%	19.9%	19.6%	18.5%	16.4%	19.7%	0.0%
正確だと思わない	3.3%	2.8%	6.7%	8.5%	8.7%	6.1%	5.0%	4.5%	1.4%	15.7%

	東長崎	日見	土井首	深堀	香焼	伊王島	三和	野母崎
正確だと思う	12.8%	11.1%	11.4%	37.6%	11.8%	74.7%	15.1%	5.3%
どちらかといえば 正確だと思う	62.2%	74.4%	61.5%	48.2%	75.3%	0.9%	58.7%	68.1%
どちらかといえば 正確だと思わない	16.8%	11.6%	22.1%	4.0%	8.2%	24.4%	16.2%	18.6%
正確だと思わない	8.2%	2.9%	5.0%	10.2%	4.6%	0.0%	10.0%	8.1%

	西浦上	滑石	三重	琴海	外海	長崎市外
正確だと思う	16.0%	11.1%	11.5%	20.5%	8.2%	21.2%
どちらかといえば 正確だと思う	60.8%	54.0%	52.2%	45.6%	47.1%	46.6%
どちらかといえば 正確だと思わない	13.8%	27.8%	33.4%	13.6%	2.6%	23.7%
正確だと思わない	9.4%	7.1%	2.9%	20.3%	42.0%	8.5%

図 13 ダイヤの正確さ（地区別）

＜バス停・電停の待合環境の快適さ＞

	中央東部	中央西部	中央南部	中央北部	式見	福田	小湊	小ヶ倉	茂木	高島
そう思う	7.5%	5.1%	9.0%	8.6%	10.8%	10.7%	5.0%	7.6%	1.4%	0.0%
どちらかといえば そう思う	48.3%	48.8%	44.9%	38.5%	38.5%	29.2%	57.2%	46.5%	35.4%	84.3%
どちらかといえば そう思わない	33.5%	37.0%	33.5%	43.0%	43.3%	45.9%	26.3%	34.0%	58.5%	0.0%
そう思わない	10.8%	9.1%	12.6%	9.9%	7.3%	14.2%	11.4%	11.9%	4.7%	15.7%

	東長崎	日見	土井首	深堀	香焼	伊王島	三和	野母崎
そう思う	6.6%	19.9%	3.4%	6.9%	4.1%	74.7%	7.4%	9.1%
どちらかといえば そう思う	47.3%	27.2%	38.2%	38.8%	62.5%	0.9%	39.6%	32.0%
どちらかといえば そう思わない	33.4%	39.7%	49.7%	45.6%	25.2%	24.4%	38.7%	31.9%
そう思わない	12.7%	13.2%	8.7%	8.7%	8.2%	0.0%	14.3%	26.9%

	西浦上	滑石	三重	琴海	外海	長崎市外
そう思う	6.9%	10.1%	5.0%	2.7%	0.0%	12.7%
どちらかといえば そう思う	38.9%	32.6%	39.8%	32.8%	63.8%	43.2%
どちらかといえば そう思わない	38.9%	51.7%	44.5%	49.2%	13.6%	28.8%
そう思わない	15.3%	5.7%	10.7%	15.4%	22.6%	15.3%

図 14 バス停・電停の待合環境の快適さ（地区別）

＜車内環境の快適さ＞

	中央東部	中央西部	中央南部	中央北部	式見	福田	小湊	小ヶ倉	茂木	高島
そう思う	22.2%	17.0%	18.3%	19.8%	21.3%	23.7%	11.5%	12.9%	21.7%	0.0%
どちらかといえば そう思う	58.1%	58.4%	53.5%	54.7%	66.7%	45.0%	75.6%	56.1%	71.8%	84.3%
どちらかといえば そう思わない	17.4%	22.5%	21.4%	19.8%	7.7%	28.3%	10.0%	23.9%	6.5%	15.7%
そう思わない	2.3%	2.2%	6.8%	5.7%	4.3%	3.0%	3.0%	7.0%	0.0%	0.0%

	東長崎	日見	土井首	深堀	香焼	伊王島	三和	野母崎
そう思う	15.7%	16.4%	17.1%	19.6%	24.1%	74.7%	23.5%	7.0%
どちらかといえば そう思う	59.6%	64.0%	65.1%	69.2%	53.4%	25.3%	55.3%	67.2%
どちらかといえば そう思わない	17.9%	19.6%	13.1%	11.2%	18.5%	0.0%	19.4%	16.1%
そう思わない	6.8%	0.0%	4.7%	0.0%	4.1%	0.0%	1.7%	9.6%

	西浦上	滑石	三重	琴海	外海	長崎市外
そう思う	16.0%	7.8%	16.9%	8.2%	2.6%	22.9%
どちらかといえば そう思う	61.4%	58.3%	55.2%	72.0%	55.3%	53.4%
どちらかといえば そう思わない	16.2%	31.0%	21.9%	11.1%	9.0%	16.9%
そう思わない	6.3%	2.8%	6.0%	8.7%	33.0%	6.8%

図 15 車内環境の快適さ（地区別）

(4) コロナ禍以前と比べた公共交通の利用状況について

ア コロナ禍以前と比べた公共交通の利用状況

「変わらない」の回答が最も多く約7割となっています。「増えている」と「減っている」を比較すると、「増えている」の割合が少し高くなっています。

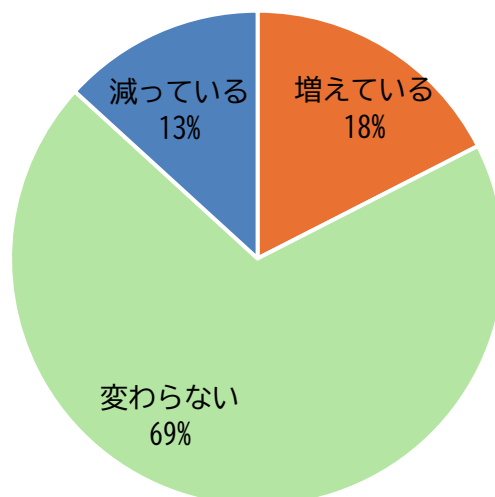


図 16 コロナ禍以前と比べた公共交通の利用状況

イ 公共交通の利用が増えている理由

「利用する機会自体が増えた」の回答が最も多く約6割となり、その他、「まちなかに新しい施設などが増えた」「時刻表や行き先が調べやすくなった」といった運行サービスに関する項目も多くなっています。

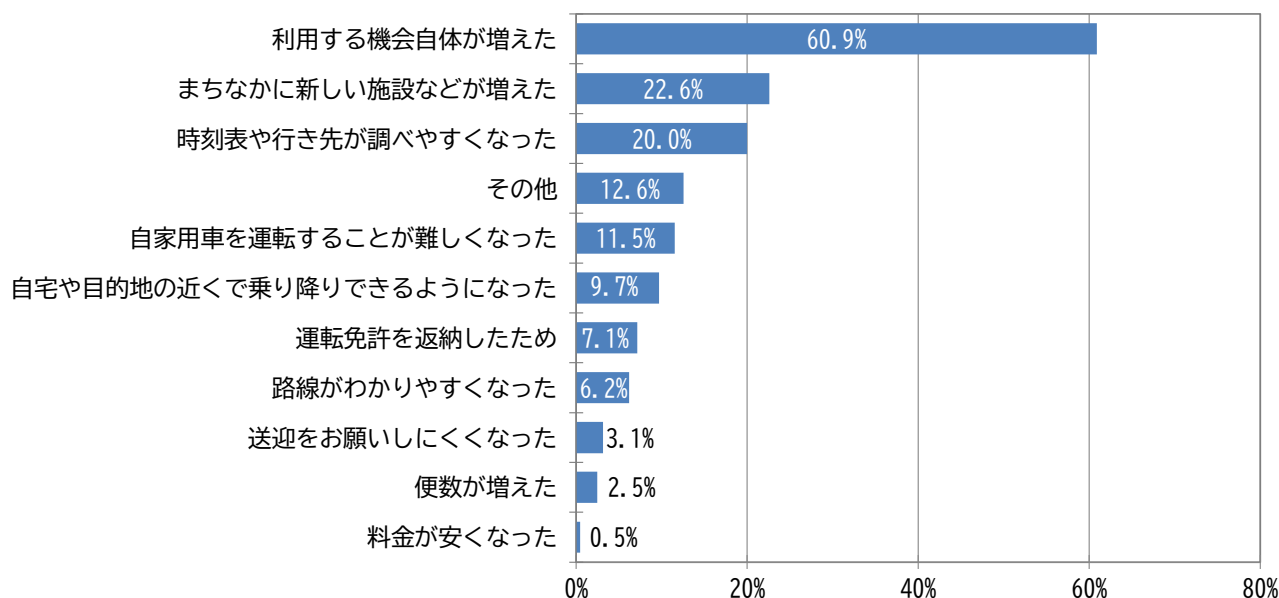


図 17 公共交通の利用が増えている理由（複数回答）

ウ 公共交通の利用が減っている理由

「便数が減った」の回答が最も多く約 4 割となり、次いで「利用する機会自体が減った」「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」となっています。

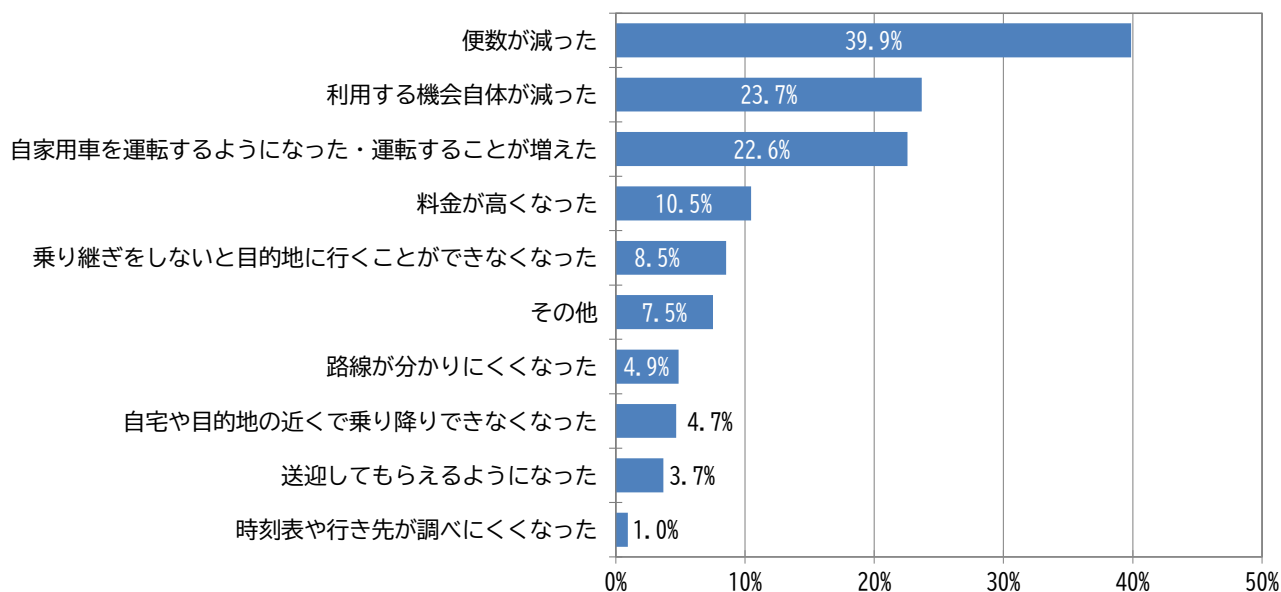


図 18 公共交通の利用が減っている理由（複数回答）

(5) 公共交通のサービスに対する考え方について

ア 公共交通の利用を考える上で重要なこと

「便数が多い」の回答が最も多く約 4 割となり、次いで「時刻表通りに運行する」「料金が安い」となっています。

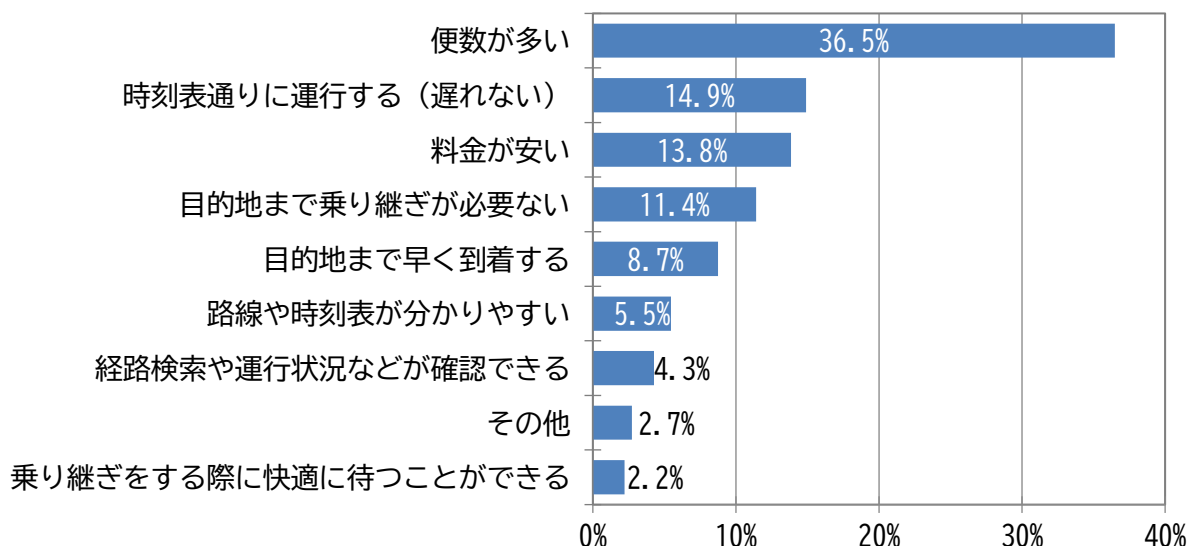


図 19 公共交通の利用を考える上で重要なこと（複数回答）

イ 停留所に必要な施設・設備

「雨や日差しを防ぐ屋根（上屋）」の回答が最も多く約 9 割近くとなっています。次いで「椅子・ベンチ」「遅れの状況などが確認できる表示」となっています。

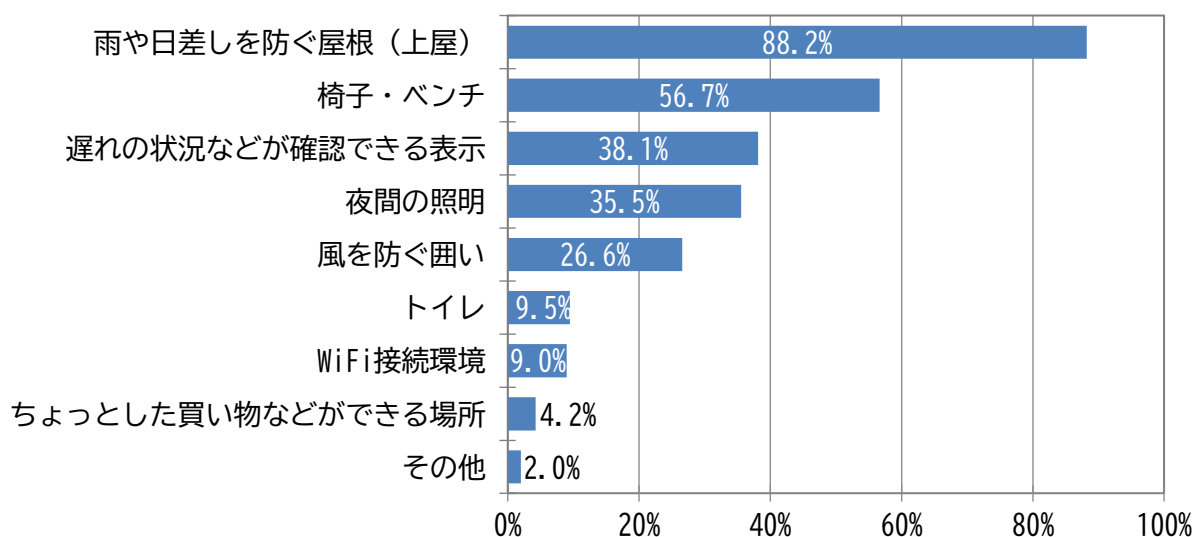


図 20 停留所に必要な施設・設備（複数回答）

ウ 最低限必要な運行間隔

通勤・通学時間帯では、「10分、15分間隔」、その他の時間帯では、「15分、20分間隔」が多くなっていますが、いずれも「通勤・通学・通院などに配慮されれば、運行間隔にはこだわらない」との意見も一定数あります。

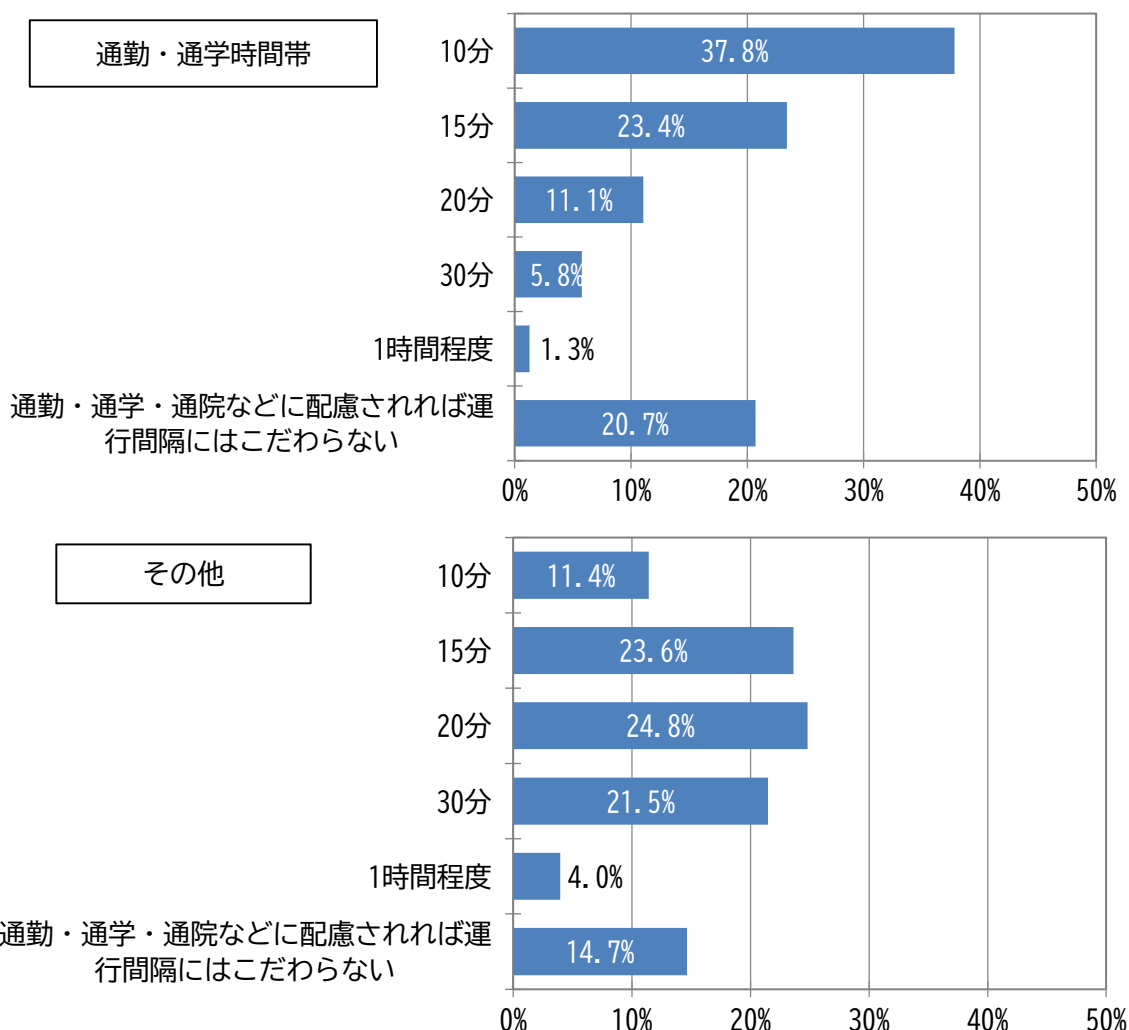


図 21 最低限必要な運行間隔

《通勤・通学時間帯》

	中央地域	東部地域	南部地域	北部地域
10分	46.9%	23.6%	11.0%	19.9%
15分	21.4%	29.3%	23.9%	30.7%
20分	7.9%	20.8%	19.4%	8.7%
30分	3.6%	10.3%	10.4%	10.1%
1時間程度	1.0%	0.3%	5.0%	1.4%
通勤・通学・通院などに配慮されれば運行間隔にはこだわらない	19.2%	15.7%	30.4%	29.1%

《その他》

	中央地域	東部地域	南部地域	北部地域
10分	15.5%	4.9%	0.3%	0.5%
15分	29.2%	14.3%	7.7%	12.7%
20分	24.9%	24.6%	24.9%	25.8%
30分	16.2%	35.6%	29.2%	35.3%
1時間程度	2.2%	7.4%	8.0%	11.0%
通勤・通学・通院などに配慮されれば運行間隔にはこだわらない	12.0%	13.2%	29.9%	14.7%

図 22 最低限必要な運行間隔（地域別）

(6) 長崎市の今後の公共交通に対する市民の考え方について

ア 利用者負担のあり方

約6割の回答者が「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」との考えになっています。

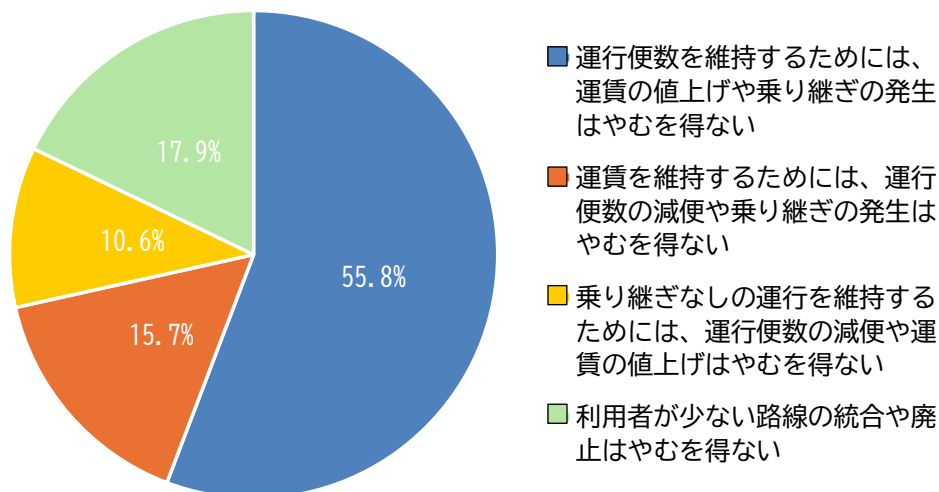
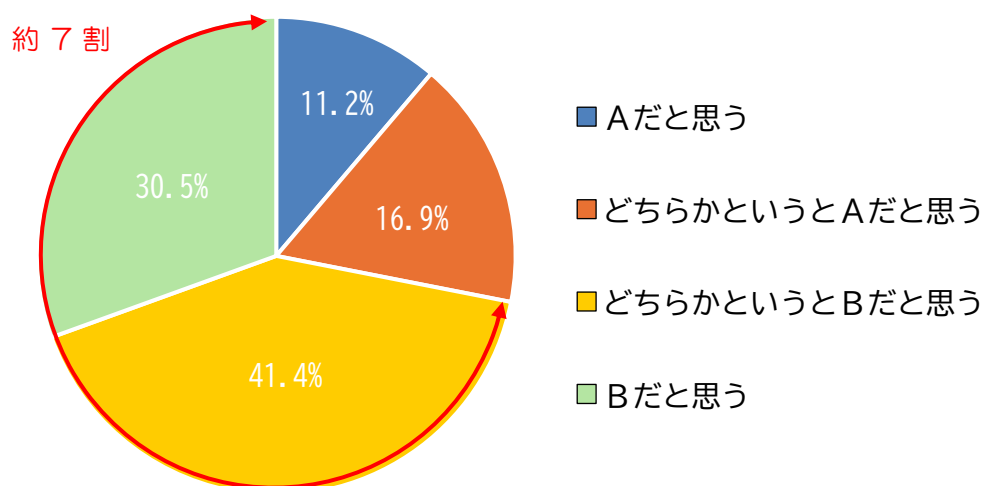


図 23 利用者負担のあり方

イ 地域で移動を支えていく考え方

約7割の回答者が「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」との考え方になっています。



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

図 24 地域で移動を支えていく考え方

(7) 路線バスの維持が難しくなった場合の移動手段について

あなたがお住ま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るかを聞きました。

「事前予約」や「タクシーの他人との乗合せ」、「資金面などで協力すること」に関する考え方は、「許容する意見」と「許容しない意見」が概ね同程度となっています。

「他人の運転する車に乗ること」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）」が半数以上となっています。

一方で、「自分の車に他人を乗せて送迎すること」に関する考え方は、「抵抗感がある」と回答した方が約6割と多くなっています。

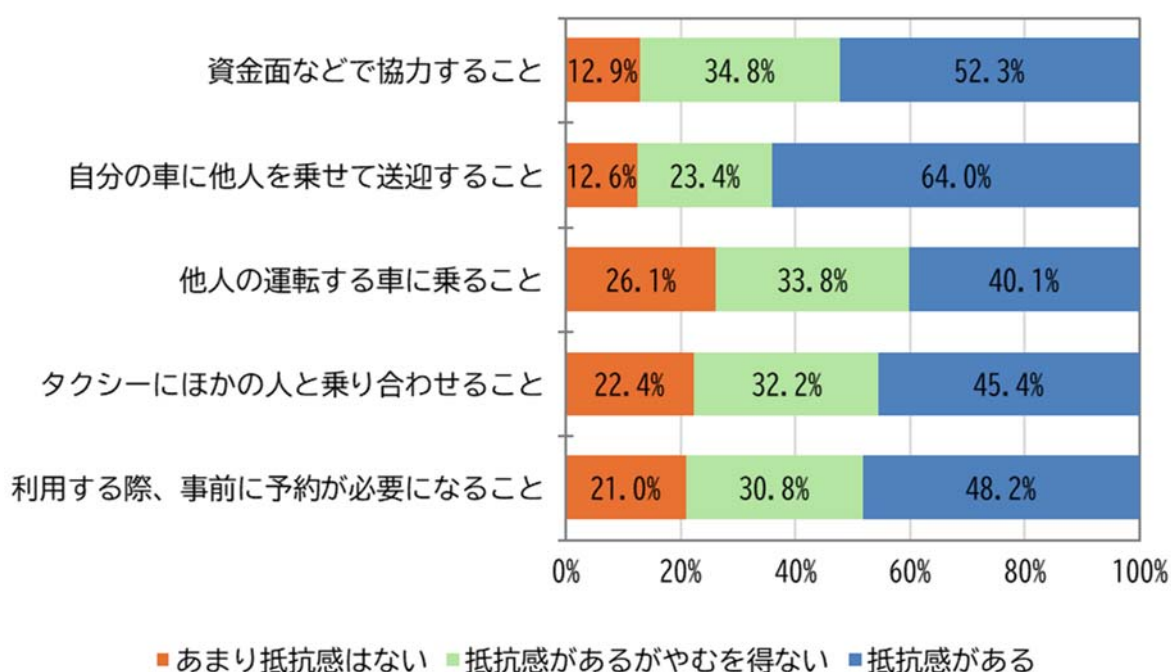


図 25 路線バスの維持が難しくなった場合の移動手段について

2 都市機能施設の立地状況

都市機能施設の立地状況（施設数）について、地区別に整理しました。

表1 各地区における都市機能施設の立地状況（施設数）

地域区分	地区名	商業施設	医療施設	高齢者福祉施設	障害者福祉施設	子育て支援施設	教育施設	文化・交流施設	行政施設	運動施設	交通施設	金融施設
中央南部地域	中央南部地区	23	36	59	7	13	7	10	7	1	2	9
	土井首地区	12	12	24	8	6	4	1	1	1	0	4
	小ヶ倉地区	3	3	19	1	4	3	0	2	3	0	2
中央西部地域	中央西部地区	10	15	23	1	4	8	0	1	1	0	8
	小櫛地区	2	3	10	1	3	1	0	1	1	0	2
	式見地区	1	1	9	0	1	1	0	1	0	0	1
	福田地区	9	2	12	3	3	4	1	2	2	0	2
中央北部地域	中央北部地区	48	78	85	30	33	17	11	9	4	2	20
	滑石地区	17	32	26	8	18	9	0	2	0	0	8
	西浦上地区	23	50	80	25	19	14	6	2	2	1	12
中央東部地域	中央東部地区	76	133	106	25	30	26	19	22	4	3	30
	茂木地区	4	4	6	2	3	5	0	1	0	1	6
東部地域	日見地区	6	6	19	3	4	4	1	2	1	0	2
	東長崎地区	27	27	52	22	16	7	0	5	3	1	9
南部北地域	伊王島地区	0	1	2	0	1	2	1	1	1	1	1
	深堀地区	4	2	7	0	4	2	0	1	1	0	3
	香焼地区	2	1	5	1	1	2	2	1	1	0	2
	高島地区	1	2	1	0	1	2	1	1	1	0	1
南部南地域	三和地区	5	5	28	8	5	8	1	3	2	0	5
	野母崎地区	2	2	10	0	3	2	2	3	1	0	5
北部地域	三重地区	15	16	51	10	7	4	0	2	4	0	4
	外海地区	1	5	18	0	2	5	2	1	1	0	2
	琴海地区	10	7	34	4	6	5	1	2	4	0	6
計		301	443	686	159	187	142	59	73	39	11	144

3 路線バスの待合環境

長崎市内の路線バス停留所（上下線合わせて約 2,000 か所）のうち、1 日あたり乗車人数が 100 人以上のバス停 215 か所を調査対象としました。

表 2 長崎市内主要バス停の待合環境調査一覧（令和 7 年 9 月時点）

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
くすの木通り	長崎駅向	市道	×	○	○	2.5	×	
グラバー園	長崎駅向	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	
	南部向	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.1	×	背後の商店屋根を上屋として活用
ココウォーク茂里町	バスセンター始発	私道・民地	固定式ベンチ	○	×	—	×	屋内
	北部向け（国道マツキヨ前）	3 桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	○	
	長崎駅向け（国道沿い）	3 桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
ダイヤランド	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2.5	×	
ダイヤランドセンター	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2.6	×	
ダイヤランド車庫	長崎駅向（始発）	私道・民地	可動式ベンチ	○	×	—	×	
ダイヤランド入口	長崎駅向（ダイヤランド側）	市道	可動式ベンチ	○	○	2.4	×	
たちばな小学校	上り	市道	可動式ベンチ	○	○	2.4	×	
ニュータウン中央	長崎駅向け	市道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
マリア学院前	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	×	○	1.9	×	
マリナシティ長崎前	長崎駅向け	3 桁国道	×	×	○	1.9	×	
みなと坂中央	長崎駅向	市道	×	×	○	2.4	×	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
メディカルセンター	南部向	3 桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	長崎駅向	3 桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
ロープウェイ前	長崎駅向け	市道	可動式ベンチ	○	○	3.8	×	
愛宕3丁目	長崎駅向	3 桁国道	×	×	×	—	×	
愛宕団地前	長崎駅向	国道	×	×	×	—	×	
愛宕町	長崎駅向	3 桁国道	可動式ベンチ	×	○	1	×	
旭町	長崎駅向	3 桁国道	×	×	○	3.1	○	
	飽の浦向	3 桁国道	×	×	○	2.4	×	
旭町棧橋前	長崎駅向	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.3	×	
	飽の浦向	3 桁国道	×	○	○	3.5	×	
井の下	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2.5	○	
磯道町	長崎駅向	3 桁国道	可動式ベンチ	×	○	2	○	
	南柳田・ダイヤランド向	3 桁国道	可動式ベンチ	×	○	2.2	○	
稲佐橋	飽の浦向け（セブンイレブン前）	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	3	○	
	梁川公園向け	市道	可動式ベンチ	○	○	2.1	○（上屋設置済み）	
浦上駅前	北部向け	3 桁国道	×	×	○	4.2	×	移設予定
	長崎駅向け	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.5	×	
横道	時津向	3 桁国道	×	×	○	1.6	×	
	長崎駅向	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.5	×	
横尾中央	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	×	2.4	○	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
横尾中学校口	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2.4	×	
下大橋	西城山・城栄町向	市道	可動式ベンチ	○	○	1.9	○	
花園町	長崎駅向	市道	×	×	×	—	×	
滑石口	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	3.4	×	
	寺川内・横尾向	県道	可動式ベンチ	×	○	1.9	×	
岩屋橋	長崎駅向	3桁国道	×	○	○	3.3	×	
	住吉向	3桁国道	可動式ベンチ	×	○	3.4	○(ベンチ設置済み)	
岩見町	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2	×	
岩瀬道町	長崎駅向 け	県道	可動式ベンチ	○	○	3	×	
岩川町	長崎駅向	3桁国道	×	×	○	3.3	×	
	北部向	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	4.1	○	
興善町	長崎駅向 け	国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	中央橋向 け	国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
恵の丘	学校内	私道・民地	×	○	○	—		敷地内
経済学部前	上り	県道	可動式ベンチ	○	○	3.8	×	
原爆資料館	北部向	3桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	長崎駅向	3桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
戸町	長崎駅向 (戸町交番前)	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.9	○	
戸町中学校裏	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	3.3	×	
五島町	長崎駅向	3桁国道	可動式ベンチ	×	○	3.9	×	背後の銀行屋根を上屋として活用
	中央橋向	3桁国道	×	×	○	3.8	×	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
光町	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2.4	×	
光風台	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2.4	背後に公園あり	
公園通り	長崎駅向	市道	×	○	○	2.5	×	
工業高校前	長崎駅向	市道	×	×	○	1.9	×	
国立長崎病院	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	
桜の里ターミナル	長崎駅・板の浦向	私道・民地	固定式ベンチ	○	×	—	×	屋内
桜町	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	3.6	×	背後に余剰地あり
	中央橋向	市道	可動式ベンチ	○	○	3.1	×	
三重中学校前	学校内	私道・民地	×	○	×	—	×	校舎を屋根、段差を階段として活用
三川橋	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	×	○	1.5	×	
市民プール前	城栄町向	市道	可動式ベンチ	○	○	1.7	○（上屋・ベンチ設置済み）	
市役所上	長崎駅向	国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	中央橋向	国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
思案橋	愛宕町向	市道	×	×	○	2.6	×	
寺川内	長崎駅向 け	県道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	
自証寺前	長崎駅向	3 桁 国道	可動式ベンチ	○	○	3.2	×	
若草町	長崎駅向	市道	×	×	○	1.5	×	
若葉町	住吉向	3 桁 国道	可動式ベンチ	×	○	2.8	○（ベンチ設置済み）	
	長崎駅向	3 桁 国道	×	○	○	4.3	×	
住吉	道の尾向 け（国道 206 号）	3 桁 国道	可動式ベンチ	○	○	4.4	×	アーケード屋根を上屋として活用
	昭和町向 け（住吉 公園前）	市道	固定式ベンチ	○	○	—	○	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
住吉	長崎駅向け(国道206号)	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	アーケード屋根を上屋として活用
	長崎駅向け(チトセピア前)	市道	固定式ベンチ	○	○	—	○	
重工記念長崎病院	長崎駅向け	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	1.8	×	
曙町	長崎駅向け	市道	可動式ベンチ	×	○	2.5	×	
小ヶ倉	長崎駅向け(戸町側)	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	3	○	
小ヶ倉団地前	車庫内	私道・民地	可動式ベンチ	○	×	—	×	
小江原	北高内	私道・民地	固定式ベンチ	○	×	—	×	
小江原ニュータウン	長崎駅向け	市道	×	○	○	3.7	×	
小江原橋	長崎駅向け	市道	可動式ベンチ	×	○	1.5	×	
小菅公園	元船町向け	市道	可動式ベンチ	×	○	3	×	
小菅町	長崎駅向け(戸町側)	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.7	×	
小瀬戸西海岸通り	長崎駅向け	港湾道路	可動式ベンチ	○	○	3.6	×	
小島	長崎駅向け	3桁国道	×	×	○	1.2	×	背後に階段あり
昭和町	長崎駅向け(住吉側)	市道	×	○	○	3.1	×	
	女の都・長与向	県道	可動式ベンチ	○	○	2.3	×	
	三川・恵の丘向	県道	可動式ベンチ	○	○	2.5	×	
	上り(県道)	県道	可動式ベンチ	○	○	3.7	×	
上横尾	長崎駅・長与向	私道・民地	可動式ベンチ	○	×	—	×	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
上小島	長崎駅向	3 桁国道	×	×	○	1	×	
上小島 5 丁目	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	2.7	○	
新戸町団地	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	3.4	×	
新地中華街	ターミナル内始発	私道・民地	固定式ベンチ	○	×	—	×	屋内
	A (南部向)	市道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	D (イオン横)	市道	可動式ベンチ	○	○	1.4	×	
深浦	長崎駅・長浜向	県道	×	○	○	2.1	×	背後の花壇をベンチとして活用
深堀一丁目	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	2.5	○ (上屋・ベンチ設置済み)	
諏訪神社前	上り (国道)	国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	上り (県道)	県道	可動式ベンチ	○	○	2.6	○ (上屋・ベンチ設置済み)	
水の浦	長崎駅向	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	
水源地下	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	3.4	×	
水源池跡	上り	県道	可動式ベンチ	○	○	3.7	○	
西海	長崎駅向 (国道)	3 桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	○	
西城山小学校前	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	×	×	—	○ (ベンチ設置済み)	
西町	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	1.6	×	
西町市場前	長崎駅向	市道	×	×	×	—	×	
赤迫	道の尾向け	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.5	×	
銭座町長崎スタジアムシティ	北部向け	3 桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	○	
	長崎駅向け	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.5	×	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
早坂	始発・終点	私道・民地	固定式ベンチ	○	×	—	×	
打坂	長崎駅向け	3桁国道	×	×	○	2.4	×	
	時津向け	3桁国道	×	×	○	2.5	×	
大井手	長崎駅向け	県道	可動式ベンチ	○	○	2.8	×	
大浦中学校前	長崎駅向け	市道	可動式ベンチ	×	○	1.7	×	
大園小学校前	長崎駅向け	市道	可動式ベンチ	○	○	2.5	×	
大橋	北部向け	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	
	長崎駅向け	3桁国道	可動式ベンチ	×	○	2.9	×	
大山入口	長崎駅向け	県道	可動式ベンチ	○	○	2.3	×	
大神宮前	長崎駅向け	県道	×	○	○	仮設	×	仮設
大波止	長崎駅向け	3桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	中央橋向け	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.4	×	
第二団地西口	長崎駅向け	市道	可動式ベンチ	○	○	2.1	×	
第二団地入口	長崎駅向け	市道	×	○	○	2.9	×	
中浦	長崎駅向け	3桁国道	×	×	○	1	○	
中央橋	肥後銀行前	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.9	×	
	高野屋前	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.9	×	
	浜の町アーケード	市道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	まるみつパチンコ前	市道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
中川町	下り	国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
長崎駅前	北部向け	3桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	仮設バス停
長崎駅前東口	桜町向け	市道	可動式ベンチ	○	○	3.2	×	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
長崎駅前南口	中央橋向	3 桁国道	×	○	○	3.6	×	
	北部向	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.8	○	
長崎市役所	下り	市道	×	○	○	4	○	背後の段差をベンチとして活用
	上り	市道	可動式ベンチ	○	○	3.5	○	
長崎振興局前	住吉向	3 桁国道	×	×	○	2.7	○	背後の建物屋根を上屋、段差をベンチで活用
長崎大学前	長崎駅向	3 桁国道	×	○	○	3.2	×	背後の建物屋根を上屋で活用
	住吉向	3 桁国道	×	×	○	4.3	×	
長崎東高	下り	私道・民地	×	○	×	—	×	校内段差活用
	上り	私道・民地	×	○	×	—	×	校内段差活用
長総大前	上り	県道	可動式ベンチ	○	○	2	○（ベンチ設置済み）	
田上	長崎駅向（唐八景側）	3 桁国道	×	×	×	—	×	
	長崎駅向（茂木側）	3 桁国道	×	×	×	—	×	
電機前	長崎駅向	3 桁国道	×	○	○	3.4	×	
土井の首	長崎駅向	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.4	×	
東高下	上り	私道・民地	可動式ベンチ	○	×	—	×	
道の尾	滑石・時津向け（西友側）	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	5.1	○（ベンチ設置済み）	
	長崎駅向け（西友側）	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.4	×	
	長与向け（道の尾駅側）	県道	可動式ベンチ	○	○	3.2	×	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
南高裏門前	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	2.8	○(ベンチ設置済み)	
南柳田	長崎駅向	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.7	○	
二本松口	長崎駅向	市道	×	×	○	1.4	×	
虹が丘	長崎駅向	市道	×	○	○	5.1	×	
白糸	長崎駅向	3桁国道	×	×	×	—	×	
白木	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	×	×	—	×	
白木団地前	上下線	市道	可動式ベンチ	○	○	1.7	×	
八軒家	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	1.9	×	
八千代町	北部向け	3桁国道	×	×	○	3.9	×	
	長崎駅向け	3桁国道	×	×	○	4	○	
八幡神社前	長崎駅向	県道	×	×	○	1.8	×	
番所橋	上り	国道	可動式ベンチ	○	○	1.6	○(ベンチ・上屋設置済み)	
浜の町	愛宕町向(浜屋デパート前)	市道	可動式ベンチ	○	○	4.1	×	アーケード屋根を上屋として活用
	愛宕町向(ユーコーラッキー前)	市道	可動式ベンチ	○	○	3.8	×	
	長崎駅向(ユーコーラッキー前)	市道	可動式ベンチ	○	○	5	×	アーケード屋根を上屋として活用
	長崎駅向(浜屋デパート前)	市道	可動式ベンチ	○	○	4.3	×	
富士見町	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2.3	○(ベンチ設置済み)	
風の広場前	長崎駅向	市道	×	×	○	2.4	×	
風頭山	始発・終点	私道・民地	可動式ベンチ	○	×	—	×	

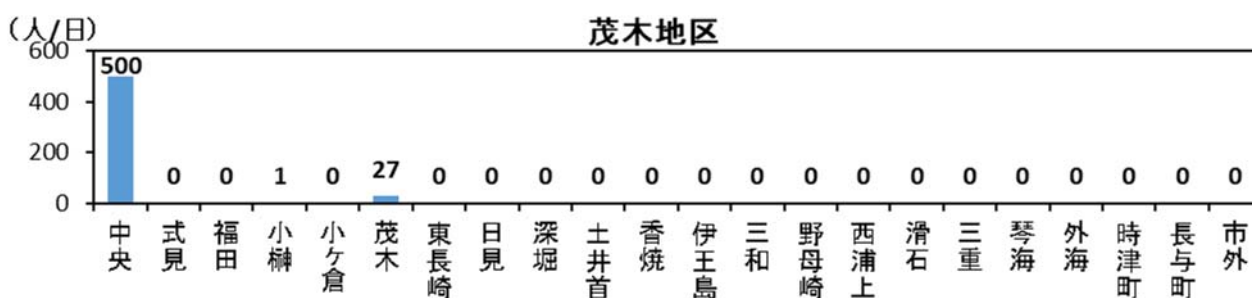
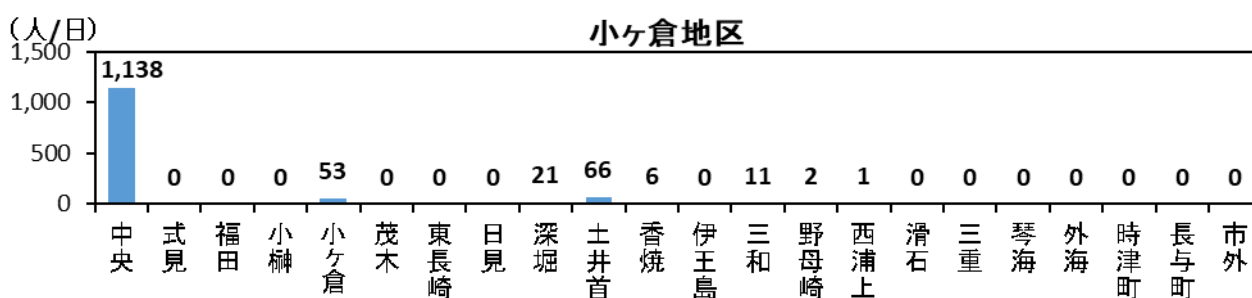
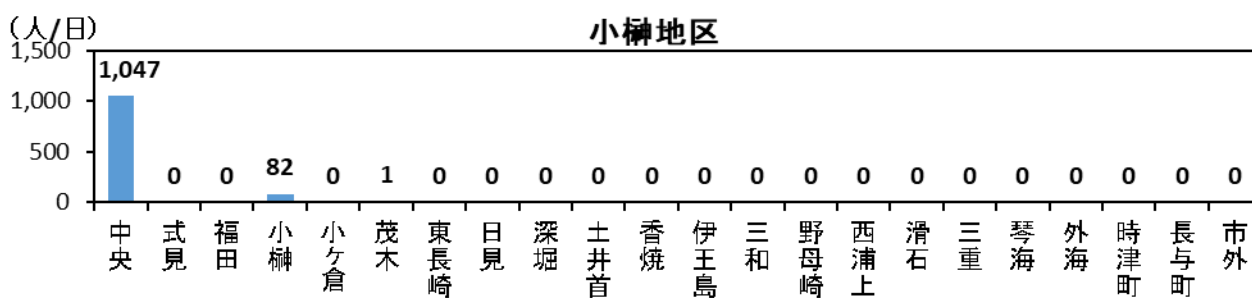
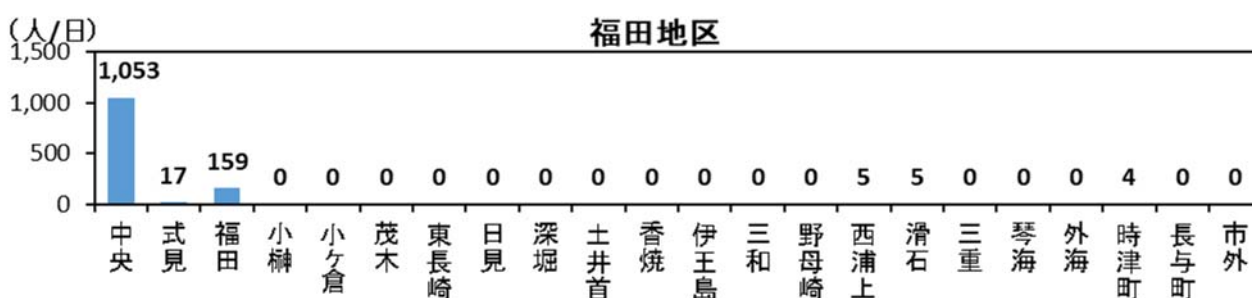
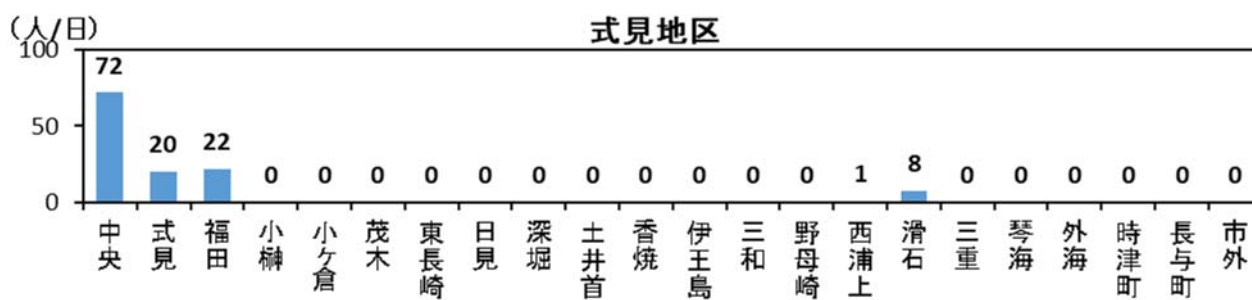
停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
福田	長崎駅向	3 桁国道	×	×	○	0.7	×	
福田本町	長崎駅向 け	3 桁国道	×	×	○	2.4	×	
淵町	長崎駅向	市道	×	○	○	1.9	○	
文教町	上り	県道	×	○	○	3.1	×	
平山	長崎駅向	3 桁国道	可動式 ベンチ	○	○	3.5	×	
平山台入口	長崎駅向 け（国道 沿い）	3 桁国道	可動式 ベンチ	○	○	3.4	×	
平和公園	北部向	3 桁国道	×	×	○	3	×	
	長崎駅向	3 桁国道	固定式 ベンチ	○	○	—	○	
宝町	北部向	3 桁国道	固定式 ベンチ	○	○	—	○	
	長崎駅向	3 桁国道	固定式 ベンチ	○	○	—	○	
豊洋台中央	長崎駅向	市道	可動式 ベンチ	×	○	2.4	×	
飽の浦	長崎駅向	3 桁国道	可動式 ベンチ	○	○	2.6	×	
	立神・福 田向	3 桁国道	×	×	○	2.6	○	
飽の浦公園前	長崎駅向	3 桁国道	可動式 ベンチ	○	○	3.6	×	
飽の浦神社前	長崎駅向	3 桁国道	×	○	○	2.8	×	
北栄町	長崎駅向	市道	可動式 ベンチ	○	○	2.3	○	
北陽小学校前	長崎駅向	市道	可動式 ベンチ	○	○	2.7	×	
本原一丁目	下り	市道	可動式 ベンチ	○	○	1.7	○（上屋設置済み）	
	上り	市道	可動式 ベンチ	○	○	4.3	○	
万才町	長崎駅向 け	国道	固定式 ベンチ	○	○	—	×	
	中央橋向 け	国道	固定式 ベンチ	○	○	—	×	
夢彩都	夢彩都前	県道	×	×	○	2.8	○	
鳴見台口	長崎駅向	市道	可動式 ベンチ	○	○	2	×	

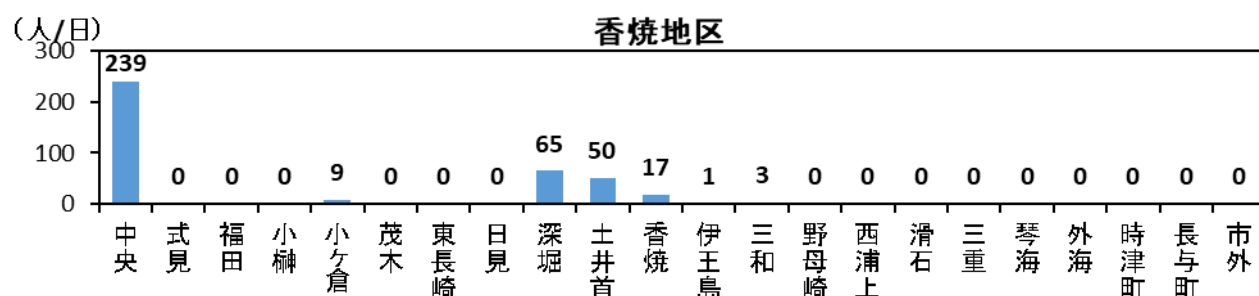
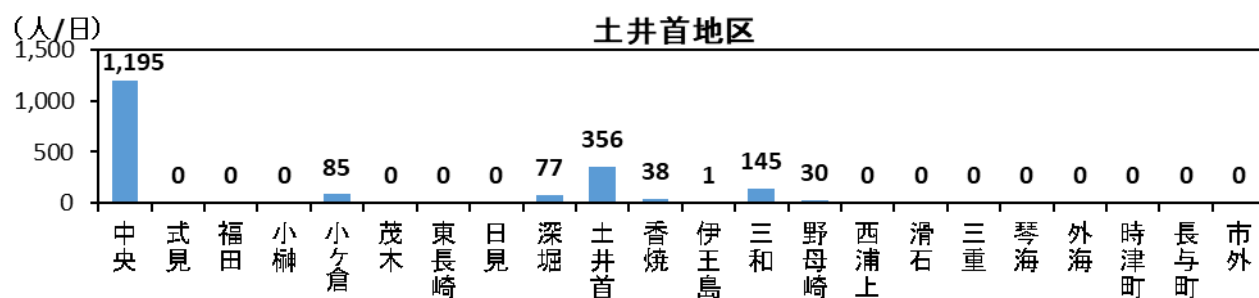
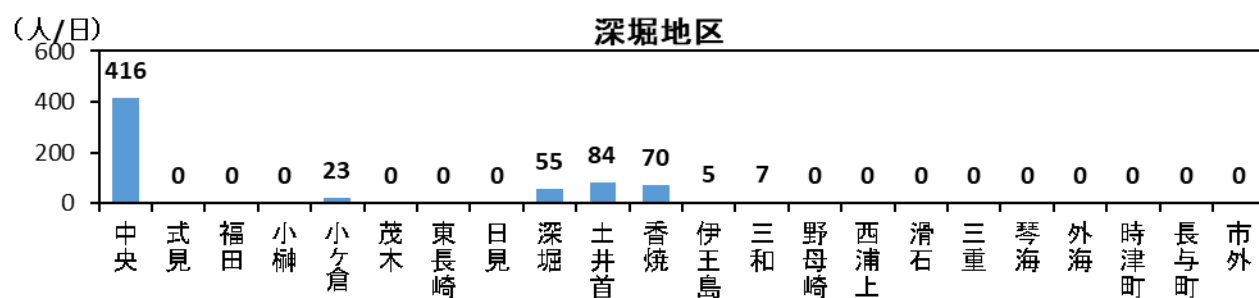
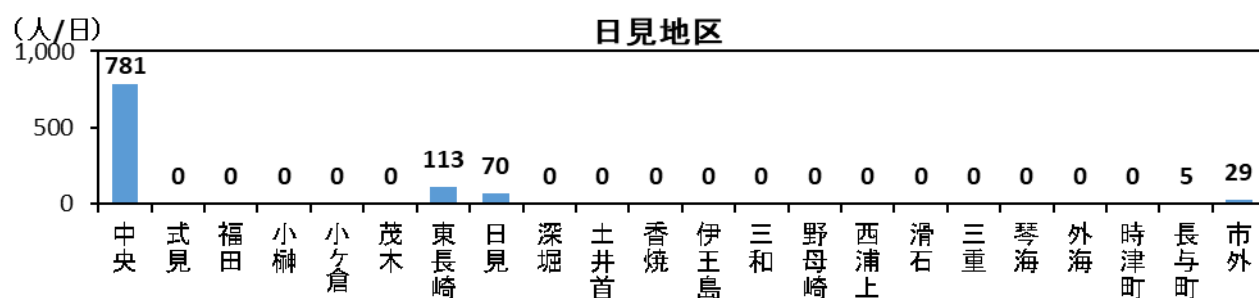
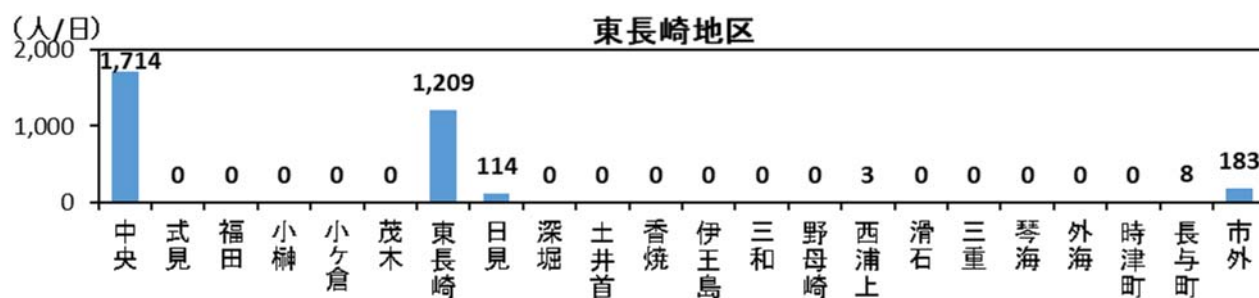
停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
鳴見台小学校前	豊台団地向	市道	×	×	○	2.4	×	
茂木	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	2.6	○（上屋・ベンチ設置済み）	
毛井首団地	長崎駅向	港湾道路・県又は市有地	可動式ベンチ	○	○	1.5	○	
網場道	上り	国道	固定式ベンチ	○	○	—	○	
木鉢公民館前	長崎駅向け（立神方面）	市道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	
弥生ヶ丘	長崎駅向	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	1.1	○（上屋・ベンチ設置済み）	
矢上	下り	国道	固定式ベンチ	○	○	—	○（固定ベンチ設置済み）	
	上り	国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
柳	長崎駅向	3桁国道	×	×	○	1.9	×	
油木町	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2	×	
立岩通り	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	1.8	×	
立神	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	×	○	3	×	
梁川公園前	春木町・西城山向	市道	可動式ベンチ	○	○	7.3	○	
	長崎駅向	市道	×	○	○	2	×	
歴史文化博物館	中央橋向	市道	可動式ベンチ	×	○	3.1	×	
浪の平	長崎駅向	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.4	×	
六地藏前	長崎駅向	3桁国道	×	○	○	5.5	×	
	道の尾向	3桁国道	×	○	○	2.4	×	

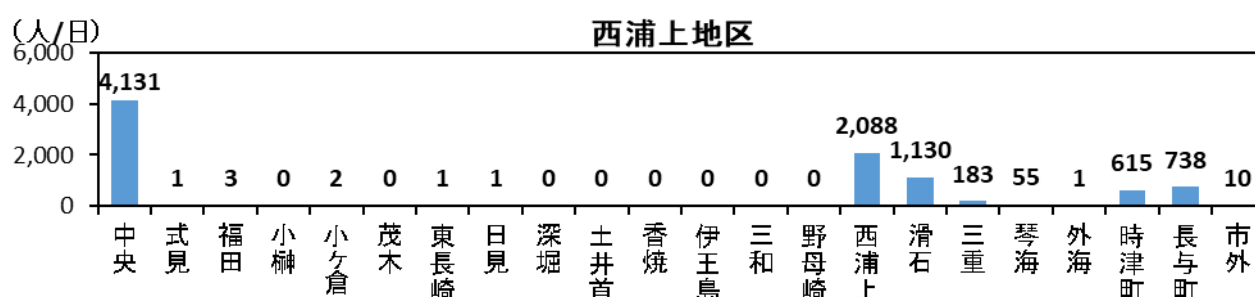
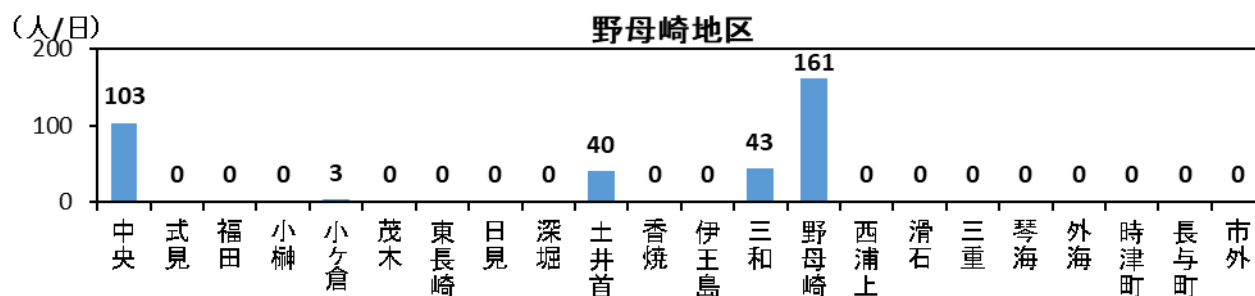
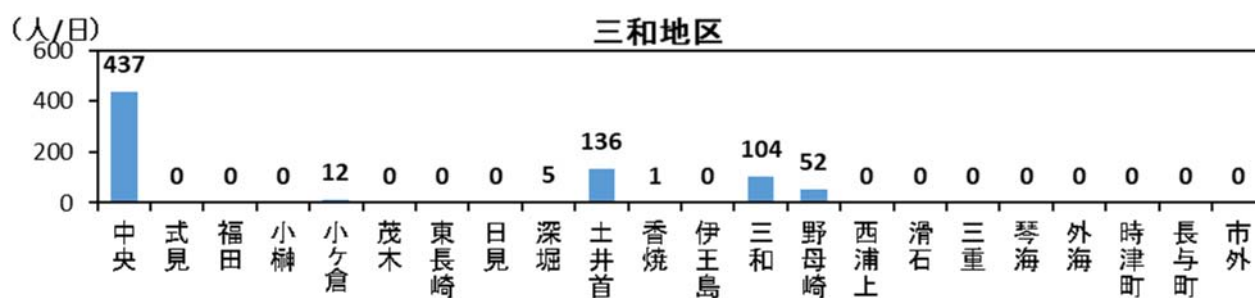
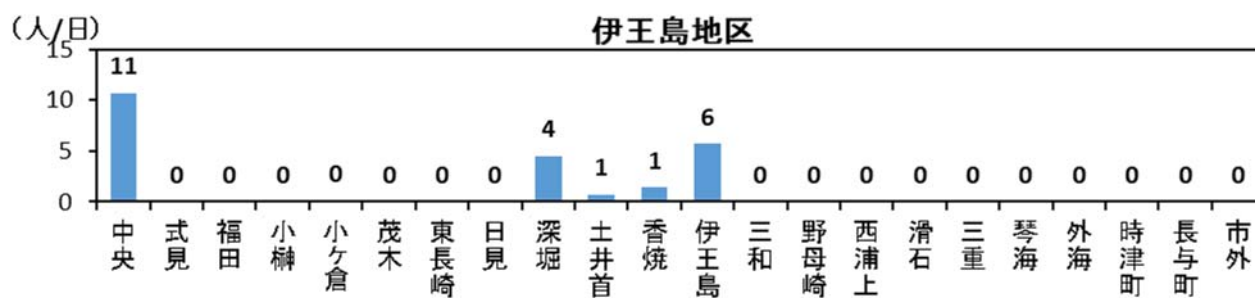
停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
くすの木通り	長崎駅向	市道	×	○	○	2.5	×	
グラバー園	長崎駅向	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	
	南部向	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.1	×	背後の商店屋根を上屋として活用
ココウォーク茂里町	バスセンター始発	私道・民地	固定式ベンチ	○	×	—	×	屋内
	北部向け(国道マツキヨ前)	3桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	○	

4 各地区間の移動状況

路線バス利用者数について、ICカード（エヌタスカード・全国共通ICカード）の1年間（R6）の乗降データを用いて、対象地区から各地区への1日の移動状況を整理しました。







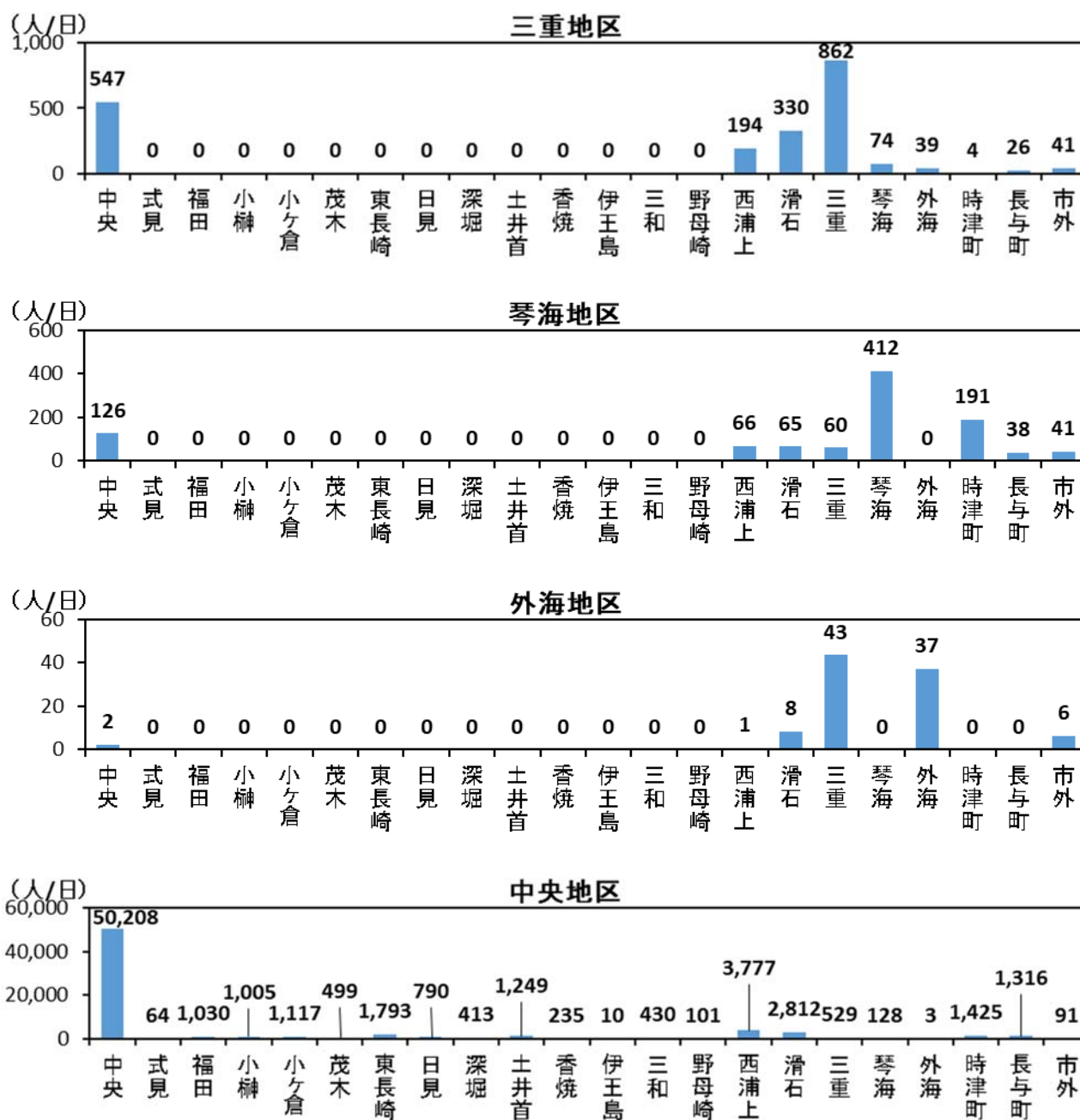


図 26 各地区間の移動状況

5 支線・航路の収支状況

(1) コミュニティバス

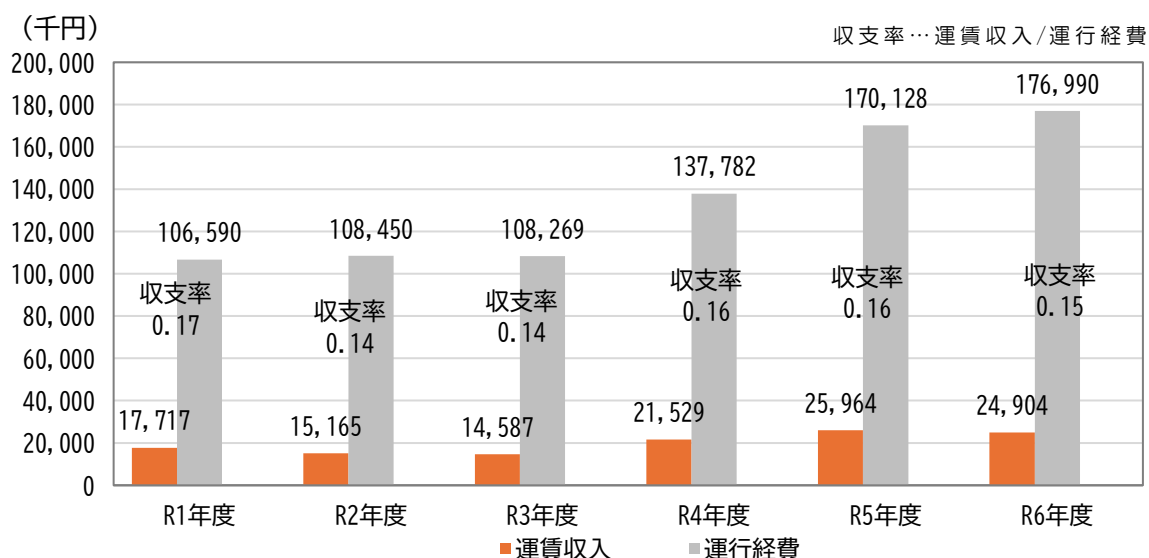


図 27 コミュニティバス収支推移

出典：長崎市資料

表 3 コミュニティバス収支推移（路線別）

単位：千円

種別	路線名	区分	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度
コミュニティバス	伊王島線	運行経費	12,672	12,186	12,119	12,496	15,023	12,378
		運賃収入	1,872	1,043	933	984	1,019	748
		補助金	10,800	11,143	11,186	11,512	14,004	11,630
		収支率	0.15	0.09	0.08	0.08	0.07	0.07
	高島線	運行経費	17,807	17,617	17,632	19,021	17,359	16,623
		運賃収入	2,640	2,493	1,831	3,262	2,941	2,367
		補助金	15,167	15,124	15,801	15,759	14,418	14,256
		収支率	0.15	0.15	0.11	0.18	0.17	0.15
	池島線	運行経費	5,425	6,155	6,480	6,536	7,178	7,780
		運賃収入	592	568	477	642	638	484
		補助金	4,833	5,587	6,003	5,894	6,540	7,296
		収支率	0.11	0.10	0.08	0.10	0.09	0.07
	外海線	運行経費	10,365	11,294	10,107	11,044	11,261	13,172
		運賃収入	1,123	1,475	1,010	1,010	1,011	991
		補助金	9,242	9,819	9,097	10,034	10,250	12,181
		収支率	0.11	0.14	0.10	0.10	0.09	0.08
	香焼三和線	運行経費	13,908	15,449	15,194	16,925	17,057	19,268
		運賃収入	3,807	3,241	3,773	4,039	4,029	3,936
		補助金	10,101	12,208	11,421	12,886	13,028	15,332
		収支率	0.28	0.21	0.25	0.24	0.24	0.21
	三和線	運行経費	7,379	7,703	7,755	8,485	8,605	8,748
		運賃収入	983	789	839	782	788	601
		補助金	6,396	6,914	6,916	7,703	7,817	8,147
		収支率	0.14	0.11	0.11	0.10	0.10	0.07
	野母崎線	運行経費	6,586	6,617	6,797	6,804	8,077	9,572
		運賃収入	822	576	539	585	565	777
		補助金	5,764	6,041	6,258	6,219	7,512	8,795
		収支率	0.13	0.09	0.08	0.09	0.07	0.09
	琴海尾戸線	運行経費	10,800	10,332	10,132	10,354	11,162	11,444
		運賃収入	1,131	1,406	1,946	2,344	2,183	1,960
		補助金	9,669	8,926	8,186	8,010	8,979	9,484
		収支率	0.11	0.14	0.20	0.23	0.20	0.18

種別	路線名	区分	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	
コミュニティバス	滑石式見線	運行経費	11,250	10,810	12,040	11,154	13,214	14,259	
		運賃収入	1,998	1,577	1,467	1,359	1,527	1,459	
		補 助 金	9,252	9,233	10,573	9,795	11,687	12,800	
		収 支 率	0.18	0.15	0.13	0.13	0.12	0.11	
	香焼恵里線	運行経費	10,398	10,287	10,013	10,205	11,154	11,615	
		運賃収入	2,749	1,997	1,772	2,104	1,992	1,993	
		補 助 金	7,649	8,290	8,241	8,101	9,162	9,622	
		収 支 率	0.27	0.20	0.18	0.21	0.18	0.18	
	東部線	運行経費					24,758	50,038	52,131
		運賃収入					4,418	9,271	9,588
		補 助 金※1					20,340	40,767	42,543
		収 支 率					0.18	0.19	0.19
合計	運行経費	106,590	108,450	108,269	137,782	170,128	176,990		
	運賃収入	17,717	15,165	14,587	21,529	25,964	24,904		
	補 助 金	88,873	93,285	93,682	116,253	144,164	152,086		
	収 支 率	0.17	0.14	0.14	0.16	0.16	0.15		

※1 補助金：国、長崎市で補助

出典：長崎市資料

(2) デマンド交通（琴海地区）

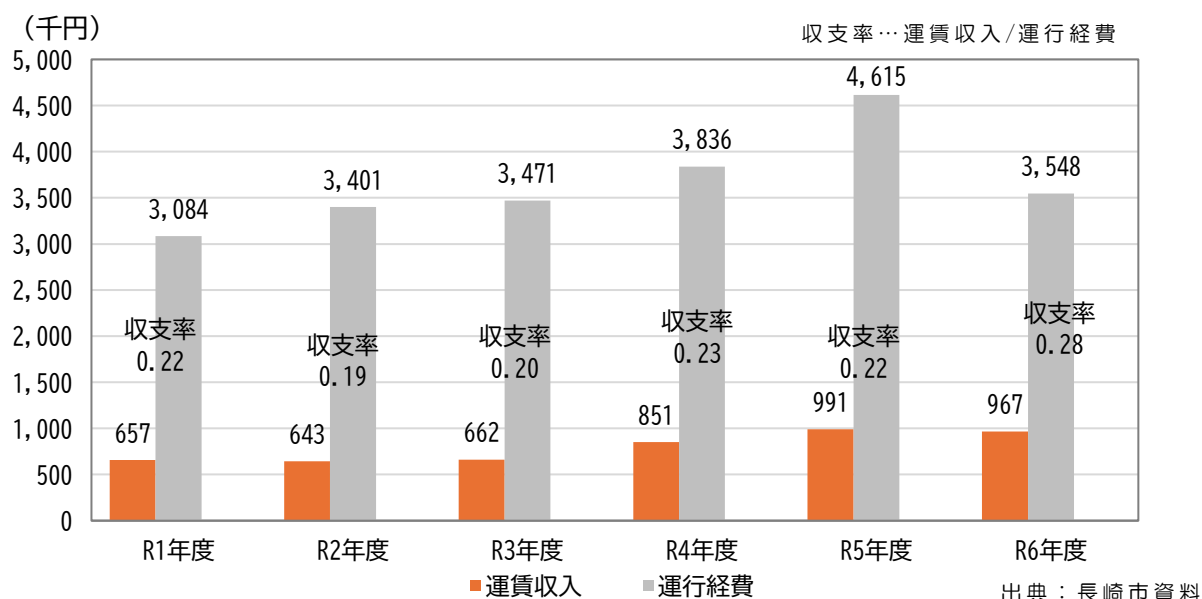


図 28 デマンド交通（琴海地区）収支推移

表 4 デマンド交通（琴海地区）収支推移

単位：千円

路線名	区分	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度
デマンド交通	運行経費	3,084	3,401	3,471	3,836	4,615	3,548
	運賃収入	657	643	662	851	991	967
	補助金※1	2,427	2,758	2,809	2,985	3,624	2,581
	収支率	0.22	0.19	0.20	0.23	0.22	0.28

※1 補助金：国、長崎市で補助

出典：長崎市資料

(3) 乗合タクシー

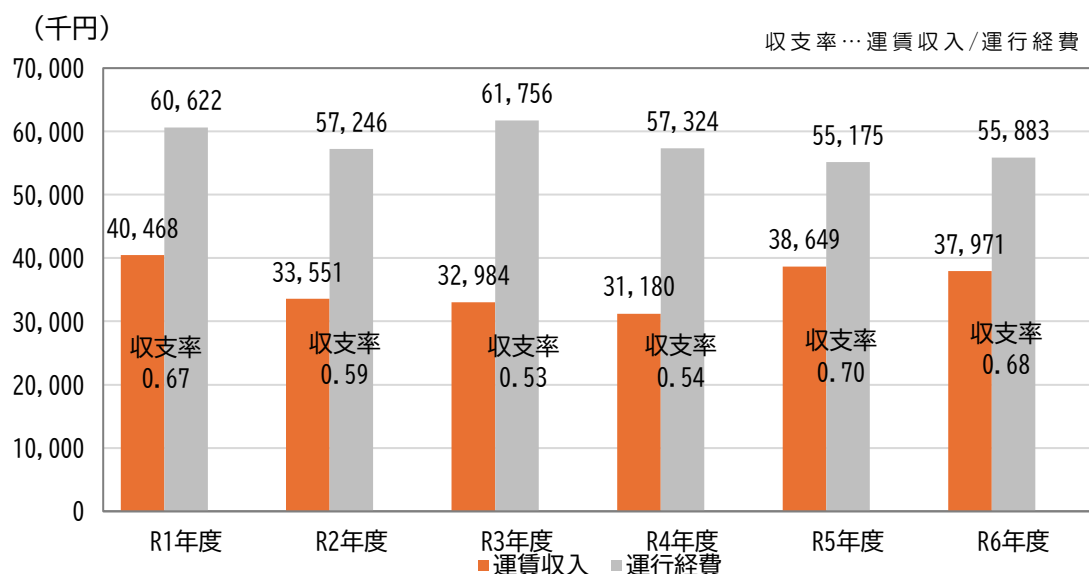


図 29 乗合タクシー収支推移

出典：長崎市資料

表 5 乗合タクシー収支推移（地区別）

単位：千円

地区名	区分	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度
丸善団地	運行経費	12,223	13,267	13,751	12,931	12,626	13,181
	運賃収入	11,486	9,464	10,171	10,321	12,610	11,907
	補助金	737	3,804	3,580	2,610	16	1,274
	収支率	0.94	0.71	0.74	0.80	1.00	0.90
矢の平・伊良林	運行経費	12,709	12,527	14,206	13,085	12,807	12,644
	運賃収入	10,483	9,510	8,755	6,989	9,677	9,881
	補助金	2,226	3,018	5,451	6,097	3,130	2,763
	収支率	0.82	0.76	0.62	0.53	0.76	0.78
北大浦	運行経費	11,916	10,604	11,212	10,575	10,576	10,236
	運賃収入	6,945	5,549	5,217	5,126	5,869	6,210
	補助金	10,483	9,510	5,994	5,449	4,708	4,026
	収支率	0.58	0.52	0.47	0.48	0.55	0.61
金堀	運行経費	12,824	10,743	11,832	10,553	9,170	9,891
	運賃収入	4,793	3,164	2,887	2,859	3,380	3,344
	補助金	8,031	7,578	8,946	7,694	5,789	6,548
	収支率	0.37	0.29	0.24	0.27	0.37	0.34
西北	運行経費	10,950	10,104	10,755	10,180	9,997	9,929
	運賃収入	6,760	5,865	5,955	5,886	7,113	6,628
	補助金	4,190	4,240	4,801	4,294	2,884	3,301
	収支率	0.62	0.58	0.55	0.58	0.71	0.67
合計	運行経費	60,622	57,246	61,756	57,324	55,175	55,883
	運賃収入	40,468	33,551	32,984	31,180	38,649	37,971
	補助金	25,666	28,149	28,772	26,144	16,526	17,912
	収支率	0.67	0.59	0.53	0.54	0.70	0.68

出典：長崎市資料

(4) 船舶

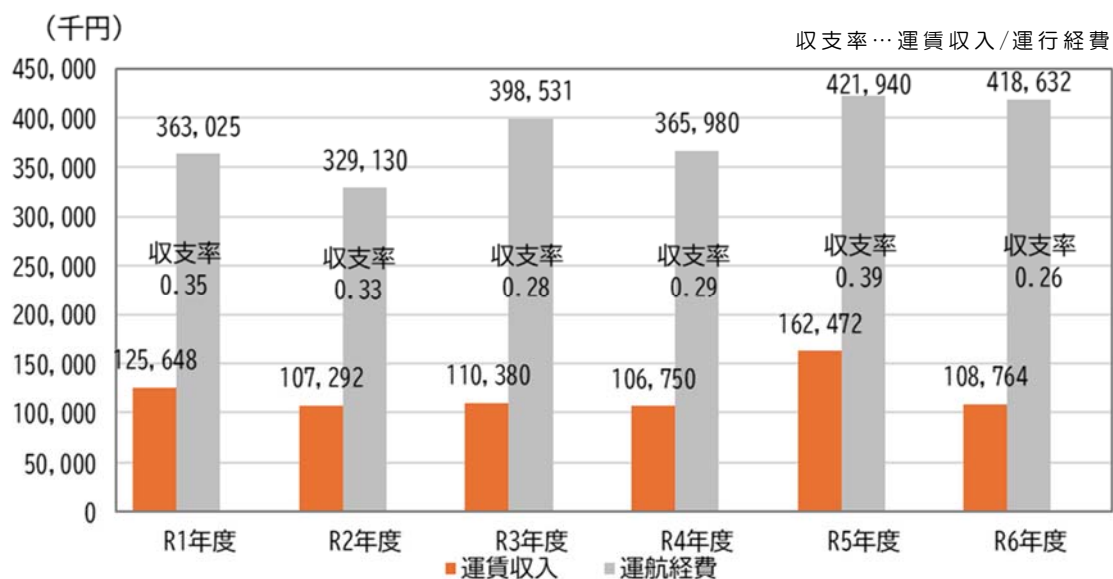


図 30 市補助航路の収支推移

出典：長崎市資料

表 6 市補助航路の収支推移（航路別）

単位：千円

航路名	区分	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度
長崎～伊王島 ～高島航路※ ¹	運航経費	348,125	313,976	382,966	350,267	405,733	403,877
	運賃収入	123,997	106,053	109,031	105,458	161,171	107,443
	補助金	223,832	207,837	273,582	244,477	239,933	296,281
	収支率	0.36	0.34	0.28	0.30	0.40	0.27
池島～神浦 航路※ ²	運航経費	14,900	15,155	15,565	15,713	16,207	14,755
	運賃収入	1,651	1,239	1,349	1,292	1,301	1,321
	補助金	13,250	13,916	14,216	14,421	14,906	13,434
	収支率	0.11	0.08	0.09	0.08	0.08	0.09
合計	運航経費	363,025	329,130	398,531	365,980	421,940	418,632
	運賃収入	125,648	107,292	110,380	106,750	162,472	108,764
	補助金	237,377	221,752	287,798	258,898	254,839	309,715
	収支率	0.35	0.33	0.28	0.30	0.39	0.26

※¹ 長崎～伊王島～高島航路：国、県、長崎市で補助※² 池島～神浦航路：長崎市のみで補助

出典：長崎市資料

6 計画策定の経過

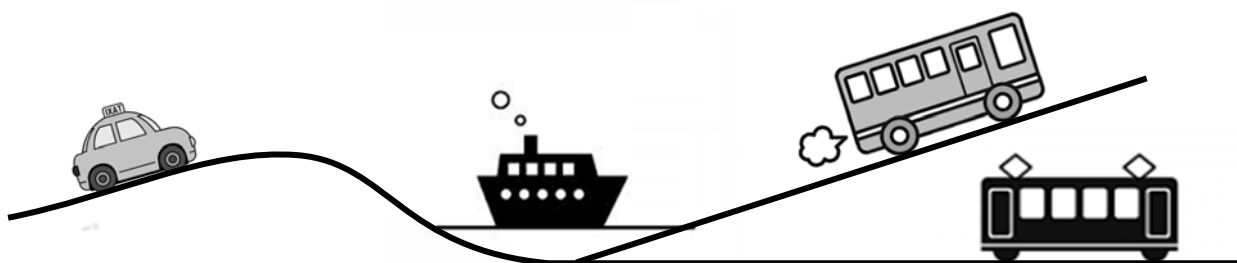
表 7 計画策定の経過

年度	日程	内容
令和 6 年度	10 月 16 日	長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通計画の改訂について
	11 月 18 日 ～1 月 31 日	公共交通に関するアンケート実施
	3 月 14 日	長崎市公共交通活性化協議会 ●公共交通に関するアンケート調査結果について
令和 7 年度	8 月 25 日	長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通計画の改訂の方針について
	12 月 19 日	長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通計画の原案について
	1 月 9 日 ～2 月 9 日	パブリック・コメント
	1 月	長崎市民向けの説明会を実施
	3 月	長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通計画案について
	3 月	関係機関へ提出

7 長崎市公共交通活性化協議会構成員

表 8 長崎市公共交通活性化協議会構成員

構成員	組織
市長又はその指名する者	長崎市
九州運輸局長 又はその指名する者	長崎運輸支局
一般乗合旅客自動車運送事業者	長崎自動車(株)
その他の一般旅客自動車運送事業者	長崎県交通局
一般旅客自動車運送事業者が組織する団体	(一社)県バス協会
	(一社)市タクシー協会
住民又は旅客	長崎市保健環境自治連合会
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の 運転者が組織する団体	長崎バスグループ労働組合
運行事業者	九州旅客鉄道(株)
	長崎電気軌道(株)
	さいかい交通(株)
道路管理者	長崎河川国道事務所
	長崎県長崎振興局
	長崎市土木総務課
港湾管理者	長崎県長崎振興局
	長崎港湾漁港事務所
公安委員会	長崎県警察本部
学識経験者	長崎大学 情報データ科学部 准教授 神山 剛
その他必要と認める者	長崎県地域振興部交通政策課



長崎市地域公共交通計画（案）

編集	長崎市公共交通対策室
発行	
TEL	095-829-1271
FAX	095-829-1168
E-mail	kokyo_koutsu@city.nagasaki.lg.jp