令和８年度第１回長崎市公共交通活性化協議会

資料１

議題１　長崎市地域公共交通計画（令和３年策定）の事業評価について

1　事業評価の趣旨

令和3年8月に策定した長崎市地域公共交通計画（計画期間：令和3年度～令和7年度）に基づき実施した施策の効果について、計画期間満了に伴い5年間の取組みを総括する。

2　5年間の主な取組み

（1）展開施策の実施状況

方針		展開施策	実施状況
①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）

方針	展開施策	実施状況
②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

・計画では、21の施策を位置づけ、計画期間中にすべての施策に着手し、施策に基づく取組みを実施した。

2　5年間の主な取組み

【令和3年度の主な取組み】

①路面電車こども無料の日の開始

■長崎県条例の毎月第3日曜の「家庭の日」に合わせ、家族での外出機会増や公共交通の利用促進等を目的に令和4年3月から毎月開催

■開催日は、小学生以下の運賃は全線無料

②超低床式路面電車の導入

■令和4年3月に1両導入

※計画期間中に計2両導入（令和4年3月、令和6年3月）（累計8両）



超低床式車両

③路面電車の運賃改定

■令和3年10月に2年半ぶりの運賃改定を実施

■運賃改定額　大人130円→　大人140円

2　5年間の主な取組み

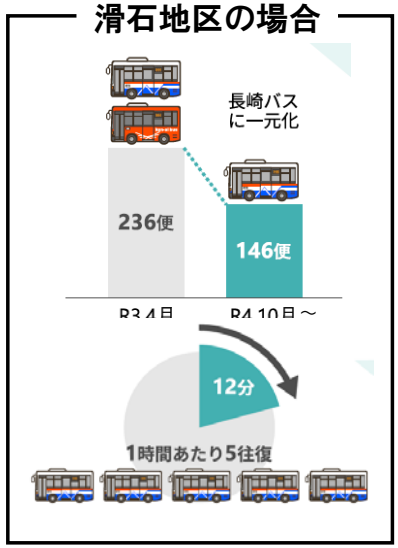
【令和4年度の主な取組み】

①共同経営計画による運行事業者の一元化（第1版）（東長崎地区、日見地区、滑石地区）

■長崎バスと県営バスの「共同経営計画」に基づき、運行事業者の一元化と運行の適正化を実施（令和4年4月～）

■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て運行便数を適正化

■滑石地区　…　長崎バスに一元化
東長崎地区…　県営バスに一元化
日見地区　…　県営バスに一元化



■令和4年度実績

運転士数　：　▲27.8人
車両台数　：　▲22.6台
収支改善効果　：　499百万円

令和4年度実績（地区別）

項　目	東長崎地区	日見地区	滑石地区	3地区合計
運転士数	▲13.0人	▲5.8人	▲9.0人	▲27.8人
車両台数	▲10.8台	▲4.6台	▲7.2台	▲22.6台
収支改善額	293百万円	65百万円	141百万円	499百万円

②「my route（マイルート）」の導入

■MaaSアプリ「my route（マイルート）」を導入（令和4年8月～）

■アプリ内で購入できる一日乗車券等の企画券の販売を開始し、公共交通の利用促進を図った。

③路面電車の近距離割引および乗継電停の追加

■ICカード利用に限り2区間内乗車時の運賃を100円とする近距離割引を実施（令和4年9月～）

■新たに長崎駅前・西浜町を乗継電停として追加

④まちなか周遊バスの運行

■『共同経営計画』に基づき、長崎市中心部における回遊性の向上を目的とした新たな路線を開設し両社局による共同運行を実施（令和4年10月～令和8年3月）

⑤ノンステップバスの導入

■令和4年度に、11台導入

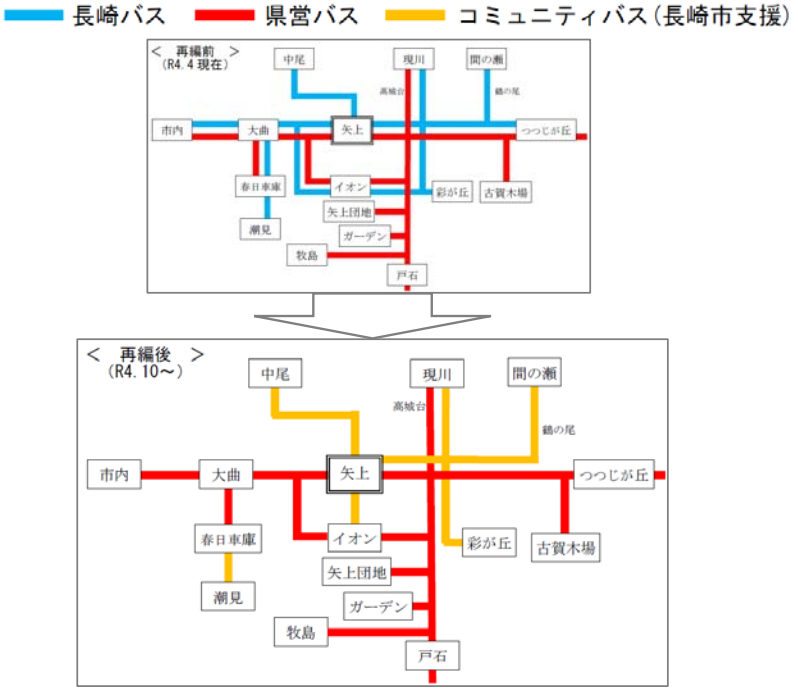
※計画期間中に、計91台導入
（導入率：28%（令和3年度）　→ 41%（令和7年度））

2　5年間の主な取組み

⑥東部地区での矢上バス停を拠点とした再編
⑦東部地区でのコミュニティバスへの転換

■バス路線を矢上バス停を拠点としたハブ＆スポーク型の運行に再編することを柱に、幹線路線の運行頻度の適正化や利用が少ない路線をコミュニティバスに転換するなどの改善（令和4年10月～）

■乗継ポイントの付与や快速便の導入、乗継拠点の整備などサービス水準を低下させない取組みも実施



⑧長崎駅前交通広場への乗入れ

■長崎駅前交通広場の整備に併せて、路線バスの停留所を新たに設置（令和4年10月～）

⑨栄上バス停の待合環境整備

■南部地区の乗継拠点である栄上バス停の待合所を土日祝日も開放できるよう整備を実施（令和4年11月）

⑩鳴滝地区あいのりタクシー実証実験

■人口規模が小さいバス空白地域の新たな移動手段として、相乗りタクシーの実証実験を実施
（令和5年1月～3月）

■運行区間：新大工町～鳴滝3丁目

⑪新船（俊寛）の導入

■長崎～伊王島～高島航路に新船導入
（令和5年3月）

2　5年間の主な取組み

【令和5年度の主な取組み】

①乗合タクシー運賃改定

■利用者減少や物価高騰が進むなか運行を維持していくため、5地区において運賃改定を実施（令和5年4月）

■運賃改定額　大人200円　→　大人300円

■併せて2回分お得に乗れるプレミアム付回数券を販売

②矢上バス停の待合環境整備

■東部地区の乗継拠点となる矢上バス停に上屋及びベンチを増設し待合環境の改善を実施（令和5年4月）

③バス路面電車運賃無料デーの実施

■物価高騰等による市民の負担軽減を図ると共に、地域の公共交通に親しんでいただくために、バス・路面電車運賃無料デーを計7回実施
（令和5年6月～令和6年3月）

④昼間全線フリーパス半額キャンペーン

■物価高騰等による市民の負担軽減を図ると共に、利用の少ない昼間（10時～17時）の利用促進を図るために、昼間全線乗り放題定期券の販売を実施
（令和5年8月～令和5年10月）

■通常7000円/月→3500円/月にて販売
3社局累計　：13,066枚の利用

⑤長崎のもざき恐竜パーク直行バスの実証実験

■新たな誘客手段として、あまり利用されていない路線バス（来館者の2%）について、市中心部からの直行バスを土日祝限定で1往復/日運行する実証実験を実施
（令和5年8月～令和6年1月）

⑥長崎～伊王島～高島航路運賃改定
⑦長崎～伊王島～高島航路島民割の実施

■航路維持に向けた運賃改定を実施（令和5年10月）

■島民割（通常運賃と比較して約2割引）を新たに導入し、島民への負担割合を軽減

■運賃改定額　大人1040円　→　大人1140円（長崎～高島）

2　5年間の主な取組み

【令和6年度の主な取組み】

①共同経営計画による運行事業者の一元化（第2版）（本原地区、矢の平地区、目覚地区、立神地区）

■第1版に加え令和6年4月より、本原、矢の平、目覚、立神において運行事業者の一元化と運行の適正化を実施

■本原線　・・・・・・・・県営バスに一元化
立山（目覚線）・・・県営バスに一元化
矢の平線・・・・・・・・長崎バスに一元化
立神線・・・・・・・・・長崎バスに一元化（昼間帯のみ）

■令和6年度実績

運転士数　：　▲19.1人
車両台数　：　▲15.5台
収支改善効果　：　114百万円



令和6年度実績（地区別）

項　目	本原地区	矢の平地区	目覚地区	立神地区	4地区合計
運転士数	▲11.2人	▲1.7人	▲0.9人	▲5.3人	▲19.1人
車両台数	▲9.0台	▲1.4台	▲0.8台	▲4.3台	▲15.5台
収支改善額	66百万円	20百万円	3百万円	25百万円	114百万円

②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

■長崎バスの路線廃止を受け、主な利用者である学生に対応するため、地域の協力を得ながら路線の変更を実施（令和6年4月）

③コミュニティバス三和線の見直し

■需要の少ない地区の運行便数見直しと運行ルートの見直しを実施（スーパー等がある平山台入口までの延伸など）（令和6年4月）

④デマンド交通（琴海地区）の見直し

■乗り合わせ率の向上と運行を維持していくために、利用人数に応じて料金を変動させる運賃改定を実施（令和6年4月）

■運賃改定額　大人300円　→お一人利用：600円
乗合せ利用：400円

2　5年間の主な取組み

⑤バス・ロケーションシステム・スマートバス停の導入

■路線バスの運行状況や接近情報をスマホ等で検索できるバスロケーションシステムの運用開始（令和6年3月～）

■また、デジタルバス停（電子時刻表や接近情報等）を利用者が多い停留所を中心に設置し、利用者の利便性の向上を図った。



宝町バス停など
（55インチ：カラー）



住吉バス停など
（32インチ：白黒）



矢上バス停など
（32インチ：カラー）

⑥長崎スタジアムシティ開業に合わせた公共交通利用促進策

■令和6年10月に開業した長崎スタジアムシティに併せて公共交通の利用を促進する取組みを実施
（令和6年10月～）

■主な取組み
長崎スタジアムシティ付近の停留所名の変更
路面電車の渡り線の設置
路線バスのスタジアムシティ付近でのルート変更
大型イベント時の臨時便の運行

⑦ながさき旅パス24-hourの販売

■長崎バス・県営バスの指定エリア内が、24時間乗り放題となる共通フリー乗車券の販売を実施（令和6年12月）

⑧日本版ライドシェアの運行開始

■地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、一般のドライバーが自家用車を活用して輸送するサービス

■長崎交通圏（長崎市・時津町・長与町）においても運転士が不足する時間帯（金土16時台～翌5時台）での運行開始
（令和7年3月～）

2　5年間の主な取組み

【令和7年度の主な取組み】

①路面電車の運賃改定

■令和7年10月に3年ぶりの運賃改定を実施

■運賃改定額　大人140円→　大人150円

②コミュニティバス伊王島線の見直し

■コミュニティバス伊王島線において、住民からの要望を踏まえ安保バス停までの延伸を実施し、路線バスへの乗換えを可能とし、利便性の向上を図った。
（令和7年4月～）

■併せて、定額制運賃からキロ制運賃への見直しを実施



③路線バスの運賃改定

■令和7年9月に6年ぶりの運賃改定を実施

■長崎バス・さいかい交通運賃改定額

初乗り運賃160円→180円

実施運賃27.5円/km→32.5円/km

■長崎県営バス運賃改定額

初乗り運賃150円→180円

実施運賃27.5円/km→32.5円/km（長崎市内）

＜参考＞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㈱	180	37.50	32.50
	さいかい交通㈱	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㈱	150	—	—
	全国平均	207	—	—

④乗合タクシーの見直し

■乗合タクシー5地区において、運転士の負担軽減を目的に、運行時間の短縮及び昼間時間帯の減便や一部狭あい区間の廃止を実施（令和7年10月～）

2　5年間の主な取組み

⑤タッチ決済の実証導入（路面電車）

■路面電車全線において、クレジットカード等をタッチすることで運賃を精算できる「タッチ決済」の実証実験を実施（令和7年10月～）

■タッチ決済の実証期間中に各種割引施策も併せて実施し、利用状況等の分析を行った。

＜実施した割引施策＞

〇オフピーク1日上限割引
〇手荷物配送割引
〇1カ月上限割引
〇乗合タクシー往復割引
〇観光・商業施設優待付き1日乗り放題券
〇免許返納割引
〇路面電車乗合タクシー乗継割引
〇長崎電気軌道乗合タクシー24時間券

⑥タッチ決済の導入（観光ルートバス・空港線）

■観光ルートバスおよび空港線において、クレジットカード等をタッチすることで、運賃を精算できる「タッチ決済」を実施（令和8年3月～）





2　5年間の主な取組み

【施策別の実施時期】

方針		展開施策	主な実施内容	実施時期
①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交通への転換	R4.10
		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（長崎駅前広場、市役所等経由）	R4.10～R8.3
	支線	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
			・乗合タクシー運賃改定	R5.4
			・デマンド交通（琴海地区）の見直し	R6.4
			・コミュニティバス三和線の見直し	R6.4
			・コミュニティバス伊王島線の見直し	R7.4
			・乗合タクシーの見直し	R7.10
			・コミュニティバス池島線の廃止	R8.3
		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
		施策4	・東部地区でのコミュニティ交通への転換	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～R8.3
②公共交通サービスの向上		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（大橋一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	R5.4
			・栄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
			・ハイブリッドバスの導入	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・スマートバス停の導入	R6.4～随時
			・路面電車にタッチ決済の導入	R7.10
			・観光ルートバス・空港線にタッチ決済の導入	R8.3
		施策18	・路面電車こども無料の日の開始	R4.3～
			・路面電車の近距離割引および乗継電停の追加	R4.9
			・コミバス東部線の乗り放題定期販売	R4.12～R5.2
			・長崎～伊王島～高島航路の島民割の実施	R5.10
			・昼間全線フリーパス半額キャンペーン	R5.8～R5.10
			・ながさき旅パス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～R8.3
			・長崎のもざき恐竜パーク直行バスの実証実験	R5.8～R6.1
			・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

3　5年間の指標達成状況

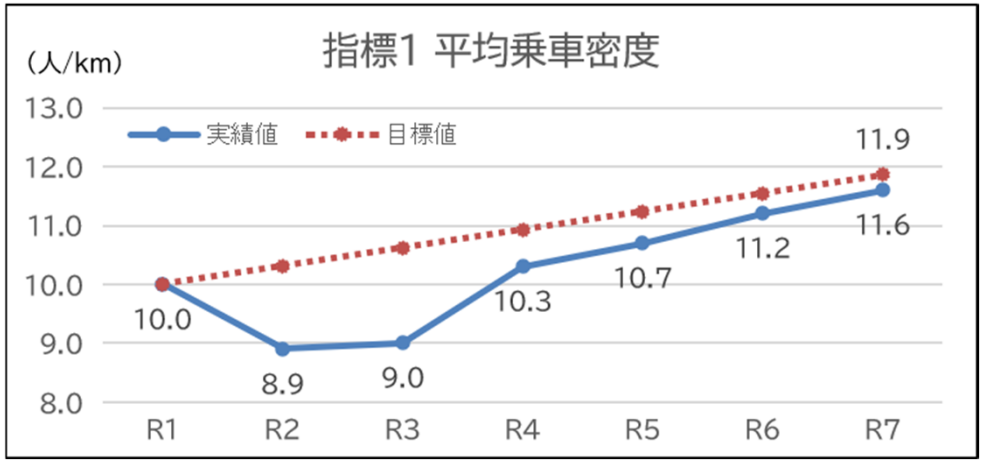
方策	指標	指標の設定理由	計測方法	基準値（令和元年度）	目標値（令和7年度）	目標値の設定理由
①既存路線の効率化・見直し	指標1 平均乗車密度	路線の効率化を実施するうえで、車内の旅客数が適正であるか評価する必要があるため	平均乗車密度＝輸送人キロ/走行キロ	10.0 人/km	11.9 人/km	過去5ヶ年（H27～R1）の実績で最も平均乗車密度が高い年度を基準（11.7人）に、その年の採算ベース（収支率1.00）で運行するために必要な平均乗車密度を設定した。
	指標2 公共交通事業の収支率	路線の効率化を実施するうえで、平均乗車密度以外に運賃や運行経費が適正であるか評価する必要があるため	収支率＝収入額/支出額	0.89	1.00	公共交通を持続可能なものとするためには、収支率1.00以上とする必要があるため。
	指標3 公共交通への公的資金投入額	補助対象路線を見直すうえで、地域の需要にあった適正な運行形態（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るため	コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通への総補助額	238 円/人	233 円/人	一般的に国の交通事業者への補助制度で適用される補助割合を準用して、利用者1人あたりの補助金を、コミュニティバス外海線、野母崎線、伊王島線、池島線は補助率1/2（その他路線は現状維持）、乗合タクシーは補助率1/3を目標とした。
②公共交通サービスの向上	指標4 公共交通の利用者数	公共交通機関の利用促進策の効果を評価する必要があるため	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	84.0 百万人	70.7 百万人	公共交通の利用しやすいエリアへの居住誘導や、出島メッセ長崎、新幹線開業やスタジアムシティプロジェクトなどのまちづくりによる新たな移動需要の増加などで、利用者の減少トレンドを人口の自然減程度（人口減少トレンド）まで抑えることを目標とした。
	指標5 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合	定期的な利用者以外も含めた市民全体に対する公共交通の利用促進策の効果を評価する必要があるため	市民意識調査	63.8%	63.8%	効率化を行いながらも、利便性の向上等により利用者離れを防ぐという考えから現状維持とした。

（1） 指標1　平均乗車密度

視点	路線の効率化を実施するうえで、車内の旅客数が適正であるか評価する
算出方法	平均乗車密度＝輸送人キロ※/走行キロ（路線バス）　※輸送人キロ＝輸送人員×1人平均乗車キロ
目標値の設定理由	過去5ヶ年（H27～R1）の実績で最も平均乗車密度が高い年度を基準（11.7人）に、その年の採算ベース（収支率1.00）で運行するために必要な平均乗車密度を設定した。

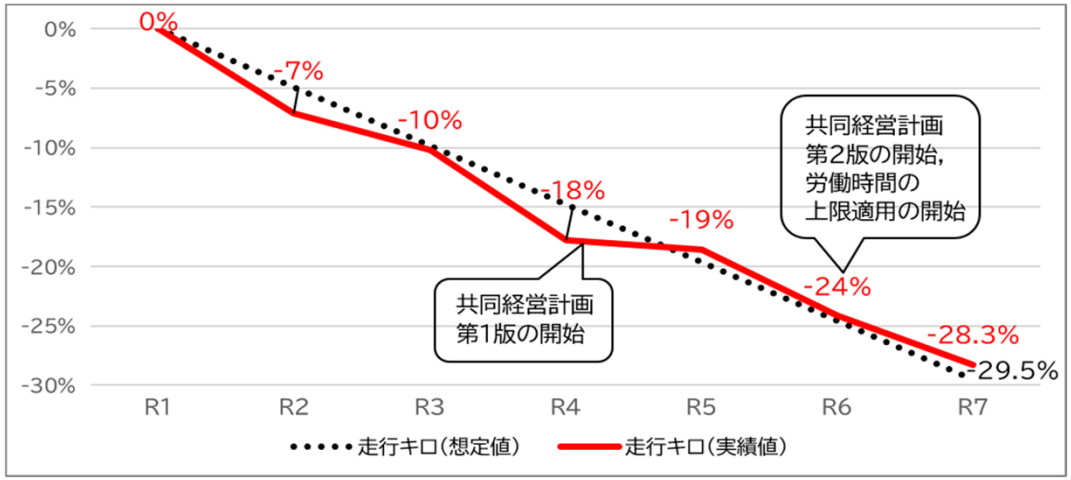
単位（人/km）

	基準値（令和元年度）	**目標値**（令和7年度）	**実績値**（令和7年度）	達成率（%）
数　値	10.0	11.9	11.6	97.5

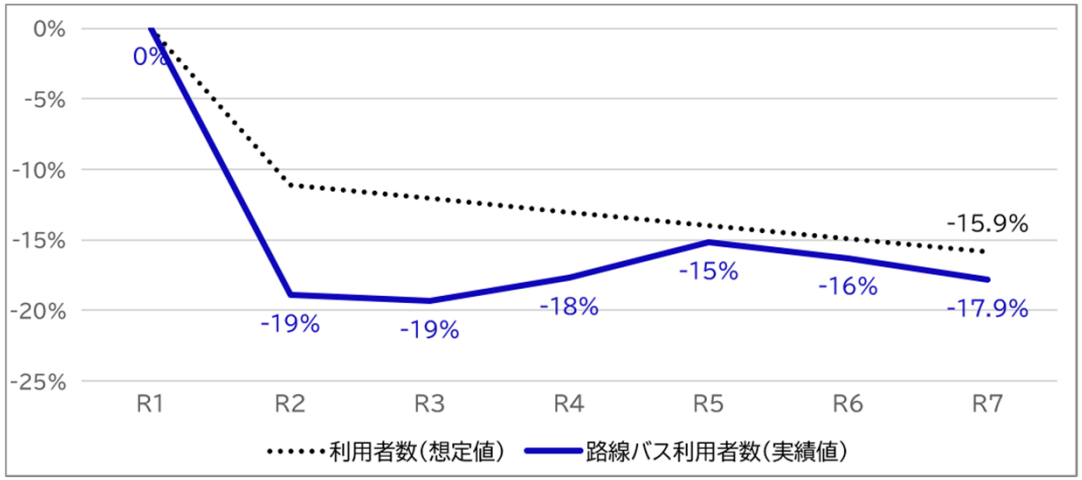


主な取組み	■共同経営計画による運行事業者一元化（R4（第1版）、R6（第2版））【施策1,2,3】 ■東部地区での矢上バス停を拠点とした再編（R4）【施策3,4,9】 ■バス・路面電車運賃無料デーの実施（R5）【施策18】 ■昼間全線フリーパス半額キャンペーン（R5）【施策18】

指標1　平均乗車密度



路線バスの走行キロの想定値と実績値の増減率(R1比)の推移



路線バス利用者数の想定値と実績値の増減率(R1比)の推移

※走行キロ(想定値)は、想定値の平均乗車密度、利用者数より試算した値
出典:交通事業者資料を基に作成

出典:交通事業者資料を基に作成

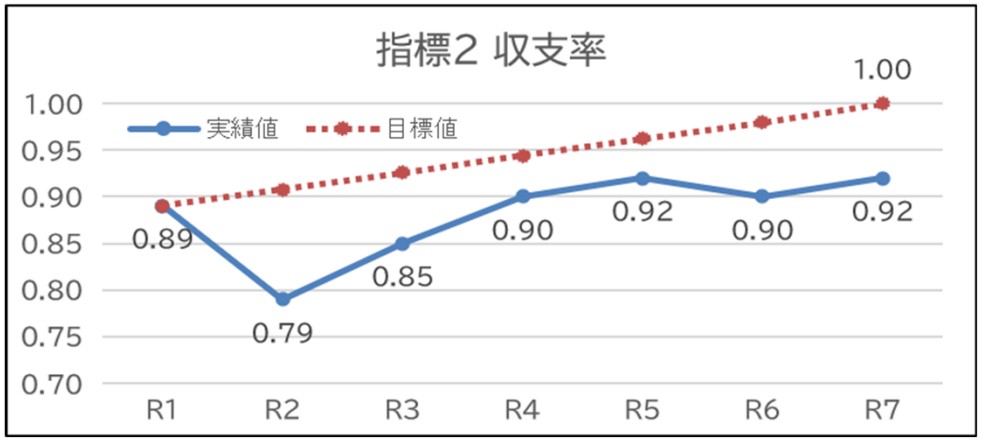
評価	・路線バスの走行キロは、共同経営計画(第1版・第2版)に伴う走行キロの減少などにより、概ね想定どおりに推移しました。 ・路線バスの利用者数は、コロナ禍の影響で大幅に減少しましたが、令和5年までにその影響は概ね収束したものの、令和6年からは人口減少を上回る減少があり、想定を下回りました。 ⇒走行キロは概ね想定どおり推移したものの、利用者数が想定より下回ったことなどにより、平均乗車密度は目標値に達しませんでした。

（2） 指標2　公共交通事業の収支率

視点	路線の効率化を実施するうえで、平均乗車密度以外に運賃や運行経費が適正であるか評価する
算出方法	収支率＝収入額/支出額
目標値の設定理由	公共交通を持続可能なものとするためには、収支率1.00以上とする必要があるため。

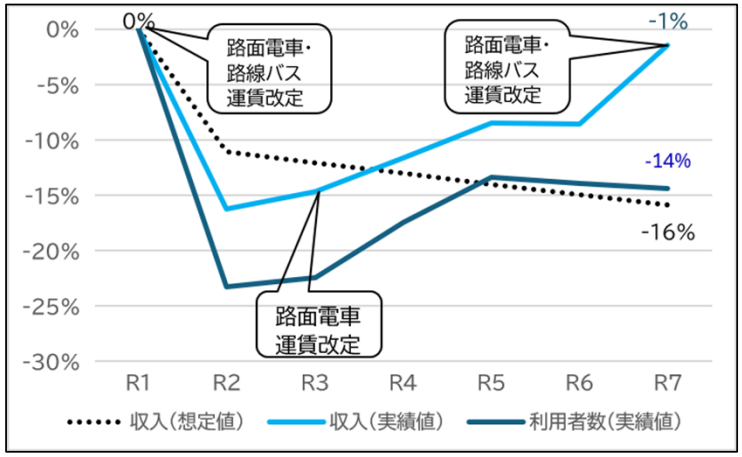
単位(-)

	基準値（令和元年度）	**目標値**（令和7年度）	**実績値**（令和7年度）	達成率(%)
数　値	0.89	1.00	0.92	92.0



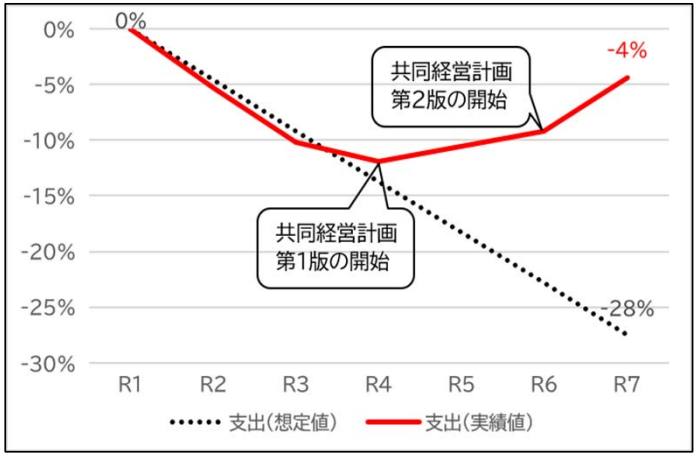
主な取組み	■共同経営計画による運行事業者一元化(R4(第1版)、R6(第2版))【施策1,2,3】 ■東部地区での矢上バス停を拠点とした再編(R4)【施策3,4,9】 ■路面電車の近距離割引および乗継電停の追加(R4)【施策18】

指標2　公共交通事業の収支率



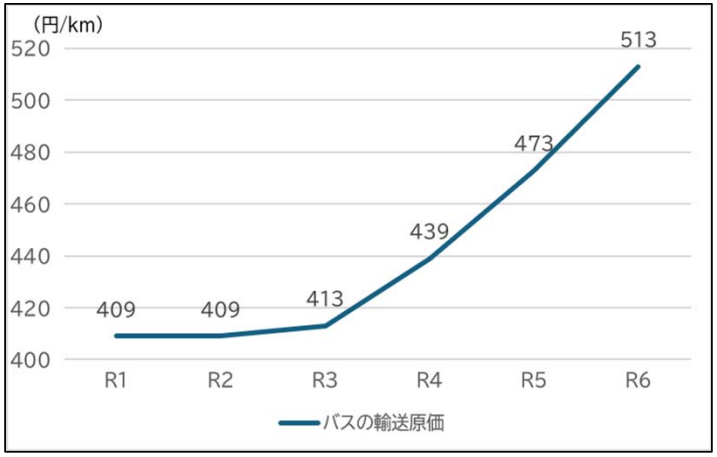
収入の想定値と実績値の増減率(R1比)の推移

※収入・利用者数は、路線バス、路面電車の合計値
収入(想定値)は、想定値の利用者数から試算
出典:交通事業者資料を基に作成



支出の想定値と実績値の増減率(R1比)の推移

※支出は、路線バス、路面電車の合計値
支出(想定値)は、想定値の収入から試算
出典:交通事業者資料を基に作成



路線バス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(北九州ブロック)(国土交通省)を基に作成

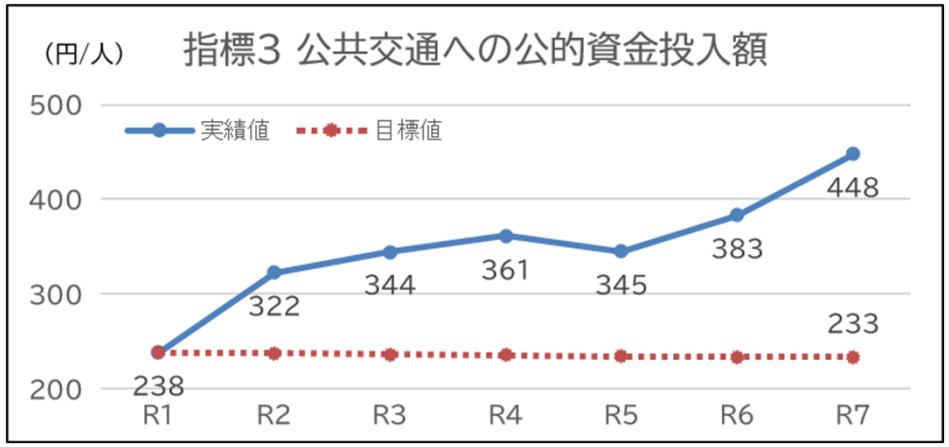
評価	・収入は、コロナ禍による利用者の減少に伴い大幅に減少しましたが、運賃改定等の実施により、想定値を上回りました。 ・支出は、共同経営計画等による走行キロの縮減等により、運行経費の削減に取り組みましたが、燃料費の高騰や人件費の上昇などによる輸送原価が大きく増加し、想定値を大幅に上回りました。 ⇒収入、支出の両面で改善に取り組みましたが、支出額が想定よりも大幅に増加したため、目標値に達しませんでした。

（3） 指標3　公共交通への公的資金投入額

視点	補助対象路線を見直すうえで、地域の需要にあった適正な運行形態となっているか評価する
算出方法	公的資金投入額(円)＝コミュニティ交通全補助額/全利用者数
目標設定の理由	一般的に国の交通事業者への補助制度で適用される補助割合を準用して、利用者1人あたりの補助金を、コミュニティバス外海線、野母崎線、伊王島線、池島線は補助率1/2(その他路線は現状維持)、乗合タクシーは補助率1/3を目標とした。

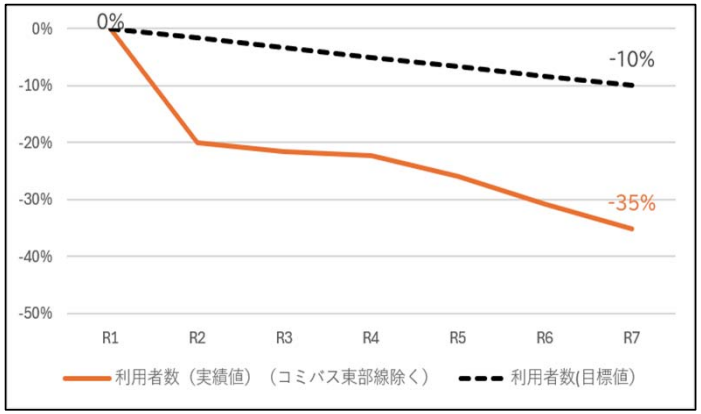
単位：(円/人)

	基準値 (令和元年度)	**目標値** (令和7年度)	**実績値** (令和7年度)	達成率(%)
数　値	238	233	448	52.0



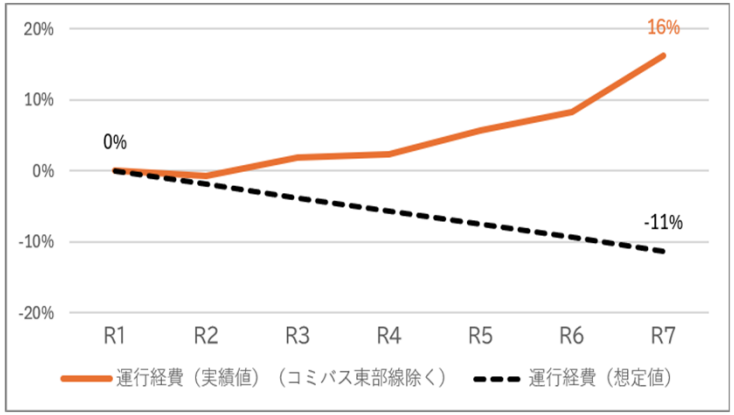
主な取組み	■東部地区でのコミュニティバスへの転換(R4)【施策4,8】 ■デマンド交通(琴海地区)の見直し(R6)【施策8】 ■コミュニティバス三和線の見直し(R6)【施策8】 ■コミュニティバス伊王島線の延伸(R7)【施策8】 ■岬木場地区路線廃止後のコミュニティバス野母崎線による代替え(R6)【施策4】	■乗合タクシーの運賃改定(R5)【施策8】 ■乗合タクシーの見直し(R7)【施策8】

指標3　公共交通の公的資金投入額



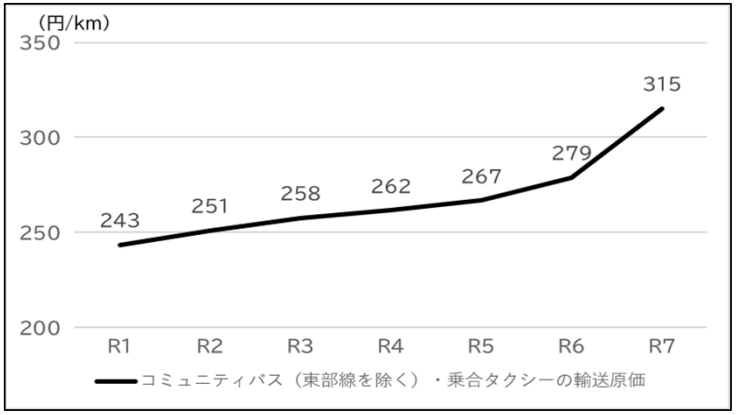
コミュニティバスと乗合タクシーの
利用者数の増減率(R1比)の推移

※コミュニティバス東部線はR4からの運行のため、除いて算出
出典:長崎市資料



コミュニティバスと乗合タクシーの
運行経費の増減率(R1比)の推移

※コミュニティバス東部線はR4からの運行のため、除いて算出
出典:長崎市資料



コミュニティバスと乗合タクシーの
1kmあたりの輸送原価

※コミュニティバス東部線はR4からの運行のため、除いて算出
出典:長崎市資料

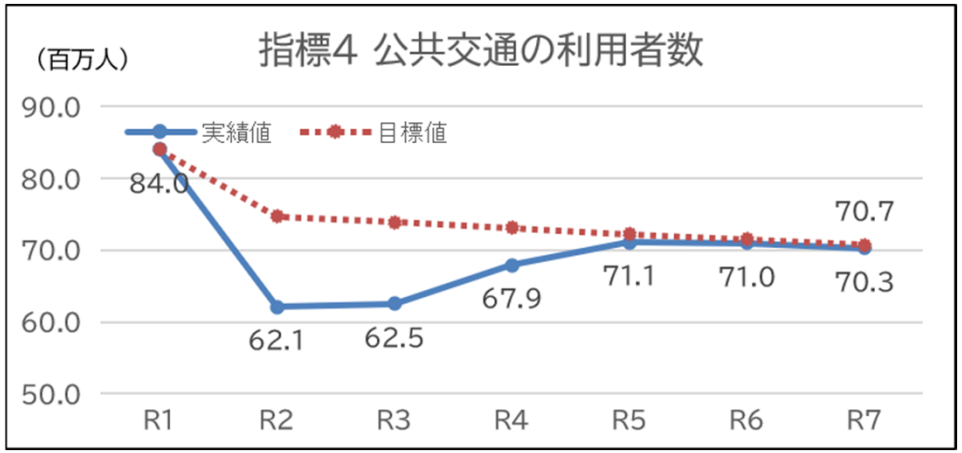
評価	・コミュニティバスと乗合タクシーの利用者数は、コロナ禍で大きく減少し、その後も回復することなく減少が続き、想定を大きく下回りました。 ・コミュニティバス等の運行経費は、地域の実情や利用状況に即した運行の見直し等による縮減に努めましたが、人件費の上昇や燃料費の高騰などによる輸送原価が上昇したため、想定を大きく上回りました。 ⇒利用者数が減少した上、運行経費も増加したことから、利用者1人あたりの公的資金の投入額は大幅に増加し、目標値は達しませんでした。

（4） 指標4　公共交通の利用者数

視点	公共交通機関の利用促進策の効果を評価する
算出方法	長崎市統計より公共交通の年間利用者数を集計
目標設定の理由	公共交通の利用しやすいエリアへの居住誘導や、出島メッセ長崎、新幹線開業やスタジアムシティプロジェクトなどのまちづくりによる新たな移動需要の増加などで、利用者の減少トレンドを人口の自然減程度（人口減少トレンド）まで抑えることを目標とした。

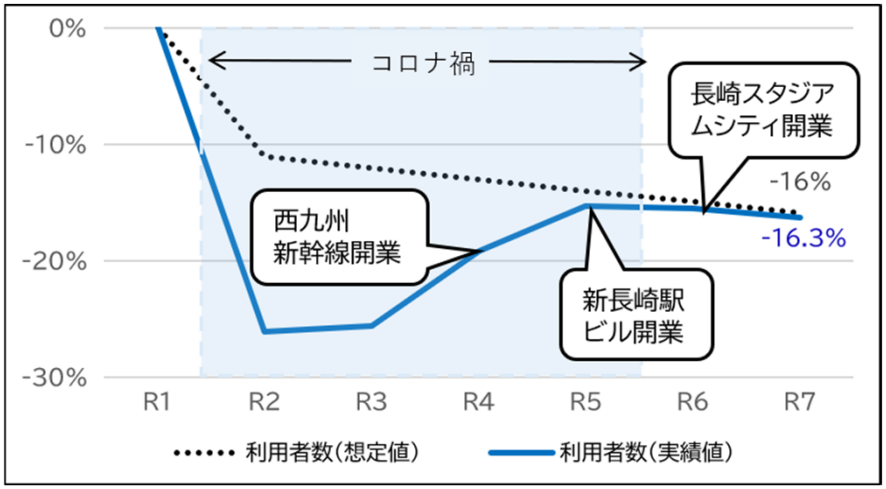
単位：（百万人）

	基準値（令和元年度）	**目標値**（令和7年度）	**実績値**（令和7年度）	達成率（%）
数　値	84.0	70.7	70.3	99.4



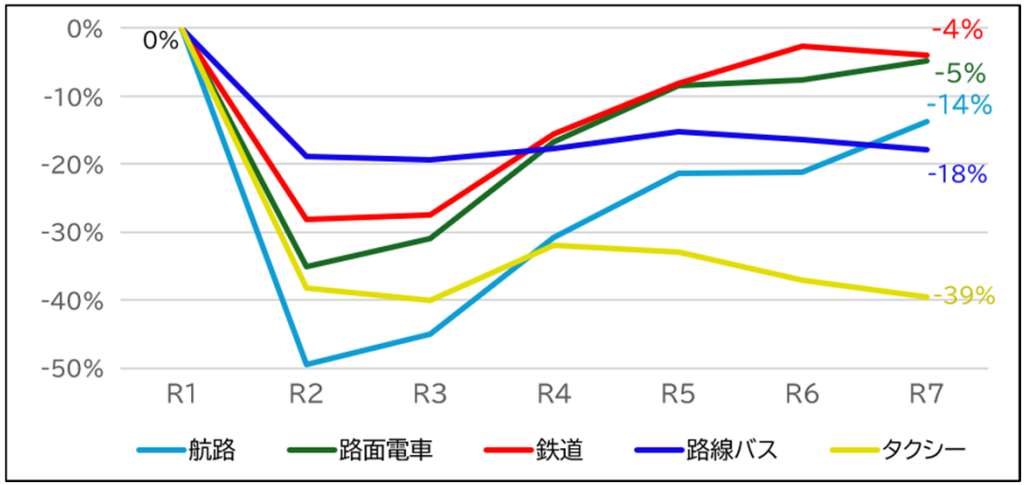
主な取組み	■路面電車こども無料の日の開始（R4）【施策18】 ■路面電車の近距離割引および乗継電停の追加（R4）【施策18】 ■低床車両・ノンステップバス・新船の導入（R4～随時）【施策16】 ■長崎～伊王島～高島航路の島民割の実施（R5）【施策18】	■バス・路面電車運賃無料デーの実施（R5）【施策18】 ■昼間全線フリーパス半額キャンペーン（R5）【施策18】 ■バスロケーションシステムの導入（R6）【施策17】

指標4　公共交通の利用者数



公共交通の利用者数の想定値と実績値の増減率(R1比)の推移

出典:長崎市統計・データを基に作成



公共交通機関別の利用者数の増減率(R1比)の推移

出典:長崎市統計・データを基に作成

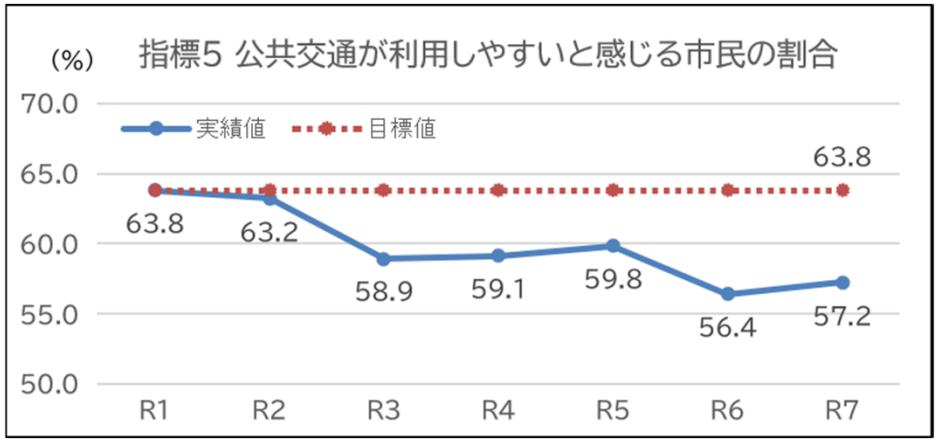
評価	・公共交通の利用者数は、コロナ禍の影響で大幅に減少しましたが、令和5年までにその影響は概ね収束し、令和6年からは人口減少などにより再び減少しています。 ・公共交通機関別の推移をみると、鉄道・路面電車は比較的減少幅が小さい一方、路線バス・タクシーは大きく減少しています。 ⇒新長崎駅ビル開業など、まちづくりの進展にあわせて新たな移動需要の取り込みを図りましたが、人口減少などの影響もあり、目標値にわずかに達しませんでした。

（5） 指標5　公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合

視点	定期的な利用者以外も含めた市民全体に対する公共交通の利用促進策の効果を評価する
算出方法	市民意識調査より集計
目標設定の理由	効率化を行いながらも、利便性の向上等により利用者離れを防ぐという考えから現状維持とした。

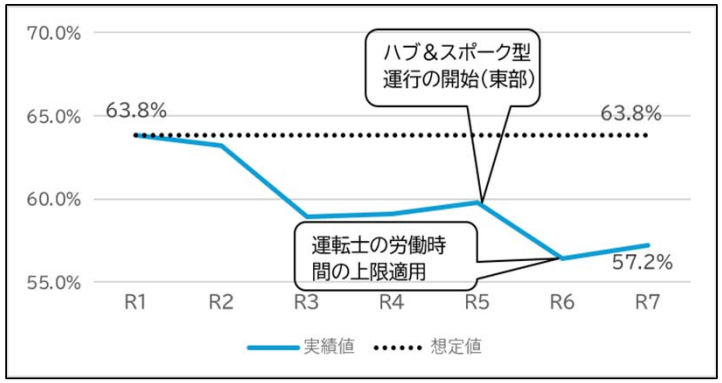
単位：（%）

	基準値（令和元年度）	**目標値**（令和7年度）	**実績値**（令和7年度）	達成率
数　値	63.8	63.8	57.2	89.6



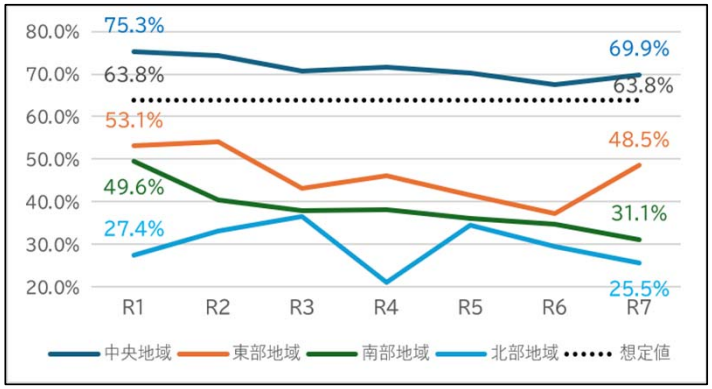
主な取組み	■低床車両・ノンステップバス・新船の導入（R4～随時）【施策16】 ■my route（マイルート）の導入（R4）【施策4】 ■路面電車の近距離割引および乗継電停の追加（R4）【施策18】 ■低床車両・ノンステップバス・新船の導入（R4～随時）【施策16】	■栄上バス停の待合環境の改善（R4～R6）【施策14】 ■バスロケーションシステムの導入（R6）【施策17】 ■タッチ決済の導入（路面電車・観光ルートバス）（R7）【施策17】

指標5　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」の想定値と実績値の推移

出典：長崎市市民意識調査結果を基に作成



「公共交通を利用しやすいと感じる市民の割合」の地域別推移

出典：長崎市市民意識調査結果を基に作成

「公共交通を利用しやすいと感じる市民の割合」の地域別の基準値と実績値の比較

	基準値（R1）	実績値（R7）	差分
全体	63.8%	57.2%	▲6.6%
中央地域	75.3%	69.9%	▲5.4%
東部地域	53.1%	48.5%	▲4.6%
南部地域	49.6%	31.1%	▲18.5%
北部地域	27.4%	25.5%	▲1.9%

出典：長崎市市民意識調査結果を基に作成

評価	**・公共交通を利用しやすいと感じる市民の割合（満足度）は、公共交通サービスの向上に努めたものの、運転士不足に伴う路線バスの減便等により、低下傾向にあります。** **・満足度の地域別推移は、中央地区が唯一想定値を上回っているものの、周辺部はそろって想定値を大きく下回り、全体としても低下傾向にあります。** **⇒満足度は、公共交通サービスの向上に努めたものの、路線バスの便数などのサービス水準が低下したことなどにより、目標には達しませんでした。**

4 総合評価

※○○・・・現状のまま推移した場合の推計値

方策	指標	基準値（令和元年度）	目標値（令和7年度）	実績値（令和7年度）	達成率
①既存路線の効率化・見直し	指標1 平均乗車密度	10.0人/便	11.9人/便 ※8.1人/便	11.6人/便	97.5%
	指標2 公共交通事業の収支率	0.89	1.00 ※0.73	0.92	92.0%
	指標3 公共交通への公的資金投入額	238円/人	233円/人 ※262円/人	448円/人	52.0%

方策	指標	基準値（令和元年度）	目標値（令和7年度）	実績値（令和7年度）	達成率
②公共交通サービスの向上	指標4 公共交通の利用者数	84.0 百万人	70.7 百万人 ※61.6 百万人	70.3 百万人	99.4%
	指標5 公共交通が利用しやすいと感じる市民の割合	63.8%	63.8%	57.2%	89.6%

○令和3年に策定した長崎市地域公共交通計画では、「既存路線の効率化・見直し」と「公共交通サービスの向上」の2つの方策のもと、21の展開施策に取り組みました。
○その結果、すべての指標で目標値の達成には至りませんでしたが、指標1（平均乗車密度）、指標2（収支率）、指標4（利用者数）については、現状のまま推移した場合の推計値までの低下は見られず、一定の施策効果がありました。
○指標3（公的資金投入額）は、今後も輸送原価の増加が見込まれることから、コミュニティバス等の維持・確保に努めつつ、地域の共助による移動手段も含め、需要に応じた移動手段の確保に取組む必要があります。
○指標5（市民満足度）は低下傾向であることから、計画改訂に向けて行った市民アンケートでニーズが示された待合環境の改善など、更なる公共交通サービスの向上に取組む必要があります。
○今後も、人口減少に起因する利用者数の減少や、担い手不足などによる路線バスの減便や路線廃止なども想定されることから、持続可能な公共交通の確保に向け、さらに取組みを進めていく必要があります。

令和8年9月30日

各 位

長崎自動車株式会社
（長崎バス）

令和9年4月ダイヤ改正における路線（区間）の廃止について

長崎自動車株式会社（本社：長崎市新地町、代表取締役社長：森田　誠）は、令和9年4月に予定しているダイヤ改正において、下記の路線（区間）の廃止を行うべく、本日（9月30日）国土交通省九州運輸局に係る事業計画の変更を届け出ましたので、お知らせいたします。

沿線住民の皆様をはじめ、関係各位におかれましては、路線の廃止により、大変ご不便をお掛けいたしますが、事情ご賢察のうえ、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

これまで当該路線をご利用頂きまして、誠にありがとうございました。

記

1. 廃止する路線（区間）

4路線（8区間） 16. 93km　廃止停留所数　28停留所　　詳細は別紙一覧にて

2. 廃止予定日

令和9年4月1日 （令和9年3月31日をもって運行を終了します）

3. 廃止の理由

慢性的な運転士不足のため

運転士の数は、9月30日現在で必要な数に対して約30名不足しております。10月1日のダイヤ改正（9月17日発表）で、不足数は約20名と若干改善するものの、運転士の平均年齢は約53歳と高年齢化しており、退職者数が採用者数を上回る状況は、今後も続くものと見込んでおります。

こうした状況に対処すべく、運行路線全体の大幅な見直しは急務となっており、来春のダイヤ改正においては、当該4路線について、やむを得ず廃止の判断をさせて頂くことに至ったものでございます。

4. 関係自治体・沿線住民の皆様等への周知・ご説明について

本件につきましては、本日の発表に先んじて、7月下旬より関係自治体などの関係機関へ、その後8月中旬からは、沿線の連合自治会や傘下の自治会、住民の皆様等への周知、ご説明対応を、今後予定されているものも含めて、延べ20回以上行っております。

自治会長様や沿線住民の皆様からは、「到底受け入れられない」「運転士不足の事情は理解するが納得はできない」「話が急すぎて廃止の延期はできないのか」などの厳しいご意見を多く頂戴しております。

ご意見の一部には、これまでの運行に対する御礼や、運転士不足の事情に理解を示していただくご意見もございましたが、弊社と致しましては、自治会長様や沿線住民の皆様からの厳しいご意見にも真摯に耳を傾け、丁寧なご説明対応を今後も継続し、ご理解いただけるよう努めて参ります。

また、路線によっては、関係自治体により路線廃止後の代替措置の検討がなされているものと承知しておりますが、バス事業者として、出来得る限りのご協力をさせて頂きたいと考えております。

以上

（別紙）

廃止路線（区間）一覧

路線名	廃止区間	廃止キロ程	廃止停留所
あぐりの丘	白髪～あぐりの丘	2.25km	白髪※・高原ホテル※ ・あぐりの丘※
千々（ちぢ）	観音下～宮摺～千々（ちぢ）	9.32km	二見茶屋・立石・白岩 ・宮摺・大崎・里 ・南中学校下・千々※
うみかぜ （ミニバス）	小菅町～国分町～二本松口	1.41km	戸町番所跡・国分町 ・小菅公園前
	二本松団地内	0.87km	二本松団地※・二本松A棟 ・二本松B棟・二本松中央 ・二本松D棟・二本松C棟
	長崎県庁前～長崎駅西口	0.09km	長崎駅西口※
	夢彩都～大波止間（アパホテル前）	0.07km	なし
西崎団地 （ミニバス）	泉町西～道の尾温泉～園折	1.96km	泉町・蓬来・道の尾温泉 ・四斗切・園折※
	日当野尾～西崎団地	0.96km	西崎団地中央・西崎団地
4路線	8区間	16.93km	28停留所

※印は当該路線にかかる停留所のみ廃止

【参考】廃止路線（区間）の運行便数、ご利用状況（R7年度）

路線名	運行便数 平日・土曜・日祝 （9月30日現在）	ご利用状況 一日平均（平日） 単位：人	ご利用状況 一便平均（平日） 単位：人
あぐりの丘	5・5・5	5.8	白髪 0.1・高原ホテル 0.3・あぐりの丘 0.8
千々	千々発着　8・8・8 宮摺発着　6・4・3	41.0	二見茶屋 0.1・立石 0.1・白岩 0.0・宮摺 1.3・大崎 0.5 ・里 0.5・南中学校下 0.0・千々1.5
うみかぜ	36・25・18	581.2	戸町番所跡 0.8・国分町 0.5・小菅公園前 7.4 ・二本松団地 1.9・二本松A棟 1.2・二本松B棟 0.6 ・二本松中央 0.8・二本松D棟 0.6・二本松C棟 0.3
西崎団地	16・14・12	130.1	泉町 1.7・蓬来 0.1・道の尾温泉 1.2・四斗切 0.3 ・園折 0.5・西崎団地中央 0.7・西崎団地 1.4
	71・56・46	758.1	

〇ご利用状況の一日平均と一便平均は、端数処理の関係で必ずしも数値は一致いたしません。

〇うみかぜ・西崎団地線の運行便数については、R8年10月1日改正で、平日のみの運行（土日祝運休）となります。

■あぐりの丘線


廃 止 路 線 図
凡 例
既認可路線
廃止路線
主な既設停留所
廃止停留所
至 畝刈
至 道の尾
白 髪
白髪（分岐）
あぐりの丘
高原ホテル
至 式見
長崎市コミュニティバス（滑石式見線）
長崎市コミュニティバス（滑石式見線）
協和自動車工業所
九十九紙源センター
コモンズデザイン
あぐりドーム
あぐりの丘キャンプ場
グラウンド
200m

■千々線


廃 止 路 線 図
凡 例
既認可路線
廃止路線
主な既設停留所
廃止停留所
至 田上
北 浦
茂 木
観 音 下
二見茶屋
立 石
白 岩
宮 摺
大 崎
里
南 中 学 校 下
千 々
南柳田
至 深堀
至 野母
栄上（三和地域センター）
至 川原
長崎市コミュニティバス（三和線）
大山町
鶴見台
布巻町
千々町
大崎町
仏田
茂木港
大立石
1km
N

■うみかぜ線


至 グラバー園
廃 止 路 線 図
凡 例
既認可路線
廃止路線
主な既設停留所
廃止停留所
戸町番所跡
国 分 町
小 菅 町
小菅公園前
二 本 松 口
戸 町
二本松Ａ棟
二本松Ｂ棟
二本松中央
二本松Ｄ棟
二本松Ｃ棟
二本松団地
上 戸 町
国分町
戸町1
戸町2
戸町3
上戸町
上戸町1
東琴平1
西琴平町
至 女神
至 ダイヤランド
200m


長崎駅西口
長 崎 駅 前
長崎県庁前
200m


夢 彩 都
大 波 止
100m

■西崎団地線


廃 止 路 線 図
凡 例
既認可路線
廃止路線
主な既設停留所
廃止停留所
日 当 野 尾
女 の 都 入 口
西 崎 団 地 中 央
西 崎 団 地
道 の 尾 温 泉
蓬 来
四 斗 切
泉 町
泉 町 西
園 折（分岐）
至 道の尾
至 住吉
至 昭和町
泉町
浦上水源池
昭和3
泉3
200m