

# 長崎県地域公共交通計画 概要版

令和5年3月  
(令和6年1月改訂)

## 計画の構成

### はじめに

計画策定の趣旨

計画の位置づけ

計画の区域

計画期間

SDGs（持続可能な開発目標）への対応について

### 第1章 地域の概況

第1節 地勢・地理

第2節 社会状況

（1）人口動態

（2）施設立地状況

（3）移動特性

（4）自動車保有状況、運転免許保有・返納状況

### 第2章 地域公共交通の現状

第1節 県内全体の公共交通ネットワークの概況

第2節 各交通モードの現状

（1）乗合バス

（2）鉄軌道

（3）県外高速バス

（4）タクシー

（5）航路

（6）航空路

（7）西九州新幹線

（8）新型コロナウイルス感染症による  
地域公共交通への影響

（9）その他

第3節 市町による地域公共交通施策の現状

（1）地域公共交通（網形成）計画の策定状況

（2）コミュニティ交通の導入状況

（3）地域公共交通施策に関する市町の考え

### 第3章 地域公共交通をとりまく現状と課題

### 第4章 基本方針及び計画の目標

第1節 基本方針

第2節 計画の目標

（1）持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

（2）地域との共創による最適な地域モビリティの推進

### 第5章 目標を達成するための施策・事業

第1節 幹線公共交通ネットワーク構築のための体制整備

（1）市町を跨ぐ幹線の維持

（2）最適な地域モビリティの充実・改善に向けた検討

### 第6章 計画の達成状況の評価

第1節 計画の推進体制

第2節 計画の評価方法及びPDCAサイクル

（1）評価の考え方

（2）PDCAの年間スケジュール

## はじめに

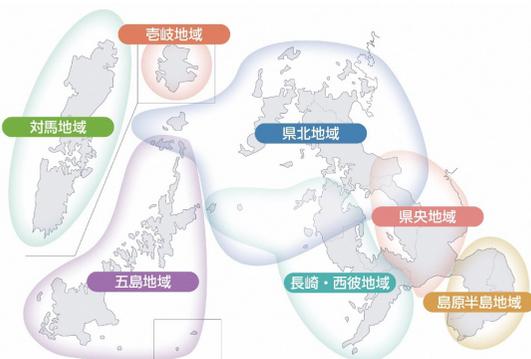
### 【計画の位置づけ】

・県の地域公共交通政策のマスタープラン  
 ・県の上位・関連計画及び各市町の地域公共交通（網形成）計画と整合を図る

### 【計画の区域】

・長崎県全域  
 ・以下の地域ブロックに区分

地域名	市町名
長崎・西彼地域	長崎市、長与町、時津町（、西海市）
県央地域	諫早市、大村市（、東彼杵町、川棚町、波佐見町）
島原半島地域	島原市、雲仙市、南島原市
県北地域	佐世保市、平戸市、松浦市、西海市、東彼杵町、川棚町、波佐見町、小値賀町、佐々町
五島地域	五島市、新上五島町（、小値賀町）
壱岐地域	壱岐市
対馬地域	対馬市



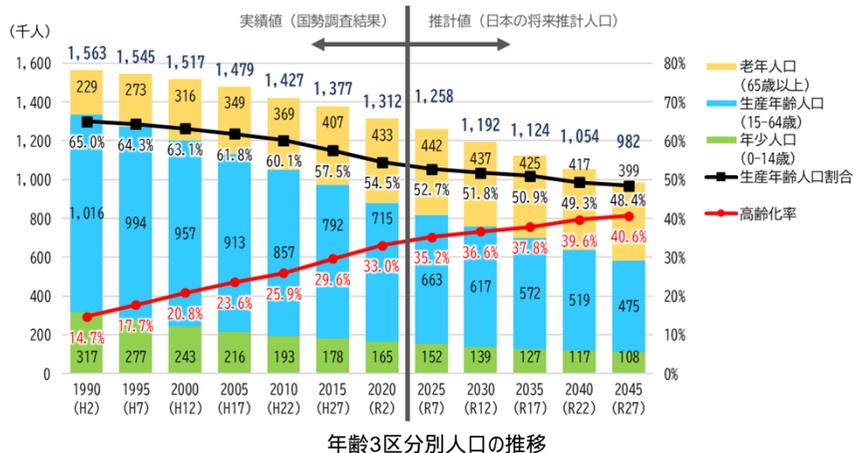
### 【計画期間】

・令和5年4月～令和8年3月（3年間）  
 長崎県総合計画の終期と整合

## 第1章 地域の概況

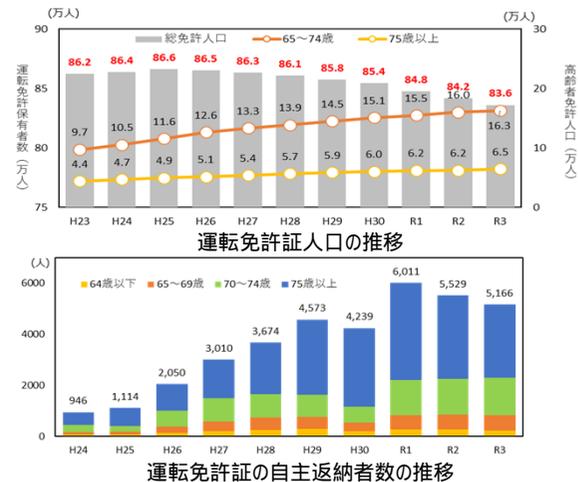
### 【人口動態】

・全国と比較しても早い人口減少・少子高齢化



### 【運転免許保有・返納状況】

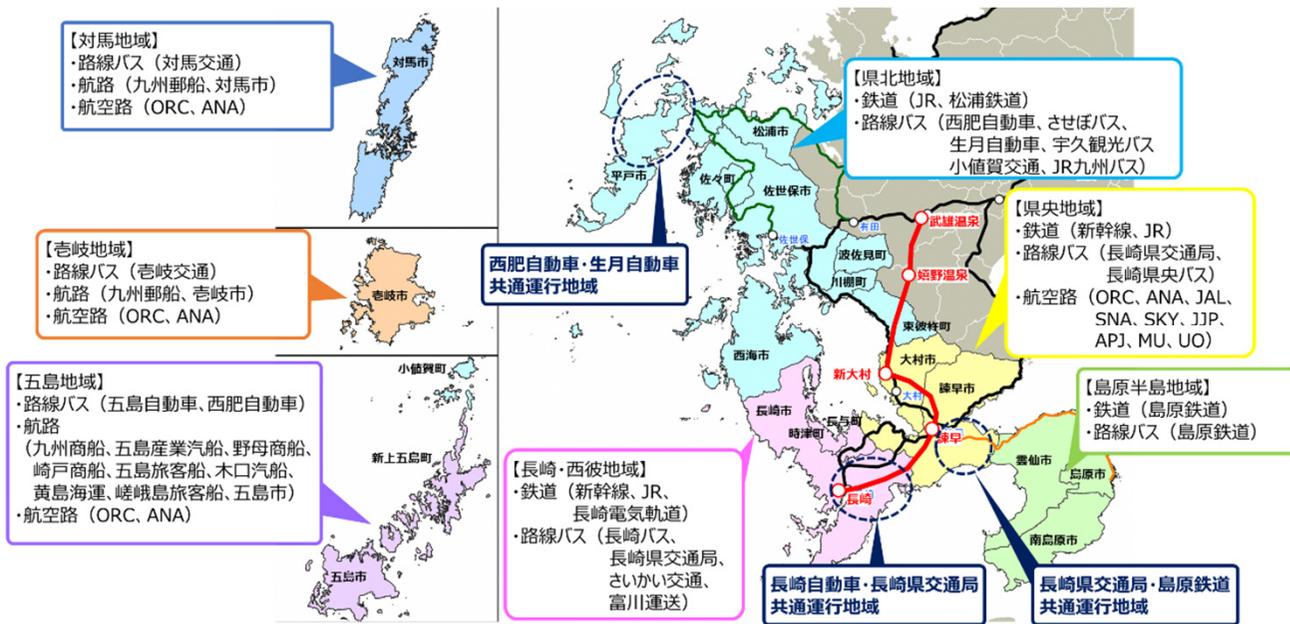
・高齢者免許人口の増加、免許返納の増加



## 第2章 地域公共交通の現状

### 【県内全体の公共交通ネットワークの概況】

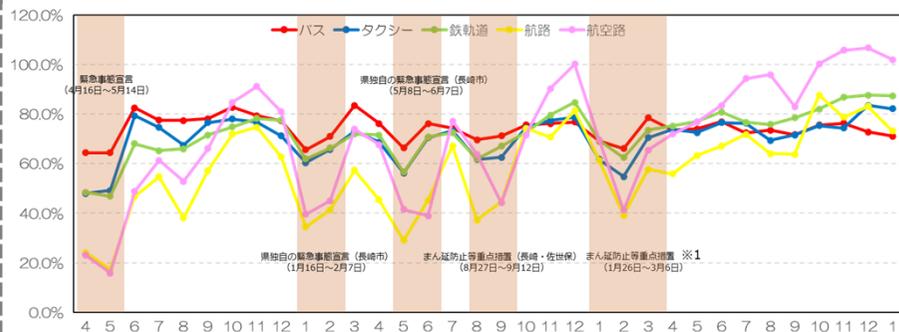
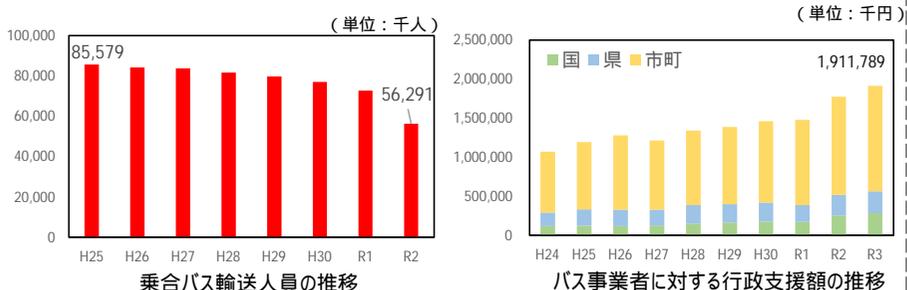
・路線バス事業者は15社、鉄軌道事業者は4社、本土部と離島部を結ぶ航路事業者は12社、航空路事業者は2社ある  
 ・令和4年9月23日には、西九州新幹線（長崎～武雄温泉）が開業



## 第2章 地域公共交通の現状

### 【各交通モードの現状】

・輸送人員の減少、行政負担額の増加

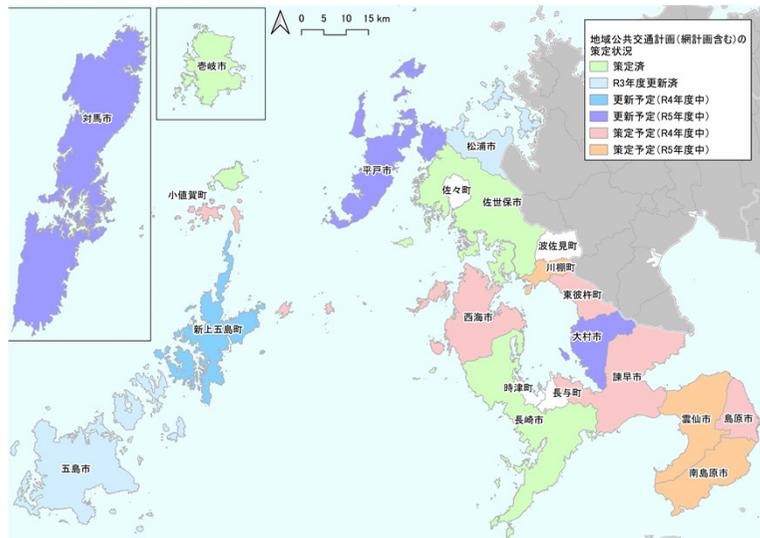


1 長崎市、佐世保市は1月21日～3月6日  
2 新型コロナウイルス感染症の影響が出る前と比較するため、令和3年3月、令和4年3月は平成31年3月と比較

新型コロナウイルス感染症の影響（輸送人員の推移） 対令和元年度同月比

### 【市町による地域公共交通施策の現状】

・県内21市町のうち、9市町が単独で地域公共交通（網形成）計画を策定済



県内各市町における地域公共交通（網形成）計画の策定状況

## 第3章 地域公共交通をとりまく現状と課題

### 地域の概況

離島・半島地区への移動手段の確保

人口減少、少子高齢化の進展による輸送人員の減少

自動車運転免許証自主返納者の増加、高齢者等の移動手段の確保

### 地域公共交通の現状

輸送人員の減少による経営ひっ迫（新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員の更なる減少）

需給バランスの悪い路線等が存在

バス・鉄道等の運転士の高齢化や人員不足による交通サービスの縮小

燃料や物価高騰、脱炭素等、公共交通事業者を取り巻く新たな環境の変化

各種要因による行政負担額の増加

## 第4章 基本方針及び計画の目標

### 基本方針1：持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

評価指標	現況値（R4年度）	目標値
幹線バス（R5国庫補助対象系統）の年間輸送人員	3,040,148人	2,963,929人以上（R6年度）
幹線バス（R5国庫補助対象系統）の利用者1人当たりの行政負担額	264.9円	271.7円以下（R6年度）
地域鉄道（松浦鉄道、島原鉄道）の路線維持	2路線	2路線（R7年度）
長崎本線（江北～諫早間）の路線維持	1路線	1路線（R7年度）
離島航路の維持	31航路	31航路（R7年度）
離島航空路の維持	5航空路	5航空路（R7年度）

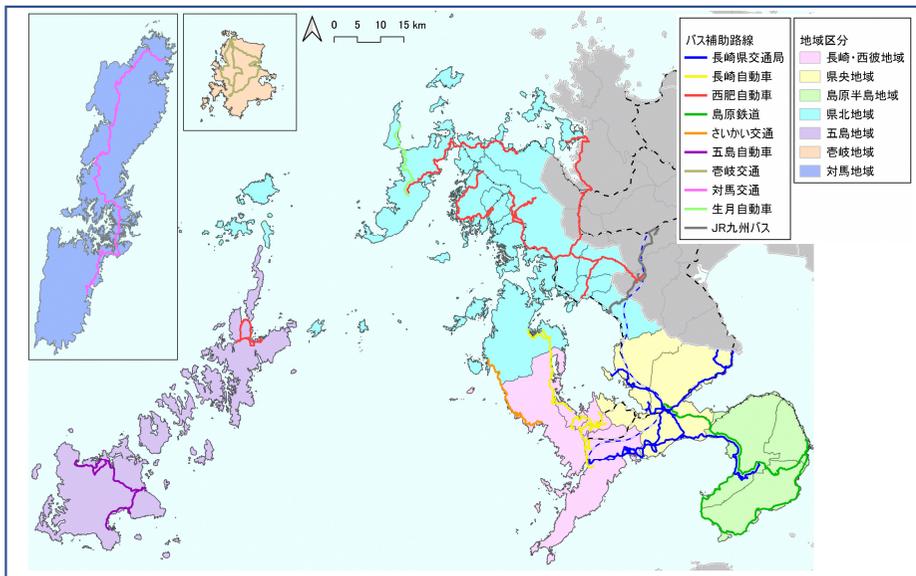
### 基本方針2：地域との共創による最適な地域モビリティの推進

評価指標	現況値（R3年度）	目標値（R7年度）
地域公共交通計画の策定市町数	9市町	21市町
コミュニティ交通の導入または見直しを実施した市町数	17市町	21市町

### 基本方針1：持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

#### バス路線（幹線）に求められる役割や維持・確保の方針の設定

市町を跨ぐ路線バスの役割を整理し、国・県の支援を中心に現在の路線を維持する。



#### バスロケーションシステムの導入、スマートバス停の導入等 待合環境の整備

バスの接近状況や遅延状況等をリアルタイムに提供するバスロケーションシステムや、当該時刻に合わせたダイヤが拡大表示されるスマートバス停など、バスの待合環境の充実を図る。

#### 市町を跨ぐ路線における乗り継ぎ環境の整備

乗り継ぎしやすい環境の形成や待合環境の快適性・利便性の向上に向けて、案内や機能、交通結節点と周辺を結ぶ交通サービス等の充実に取り組む。

航路・航空路

#### 離島航路・航空路の確実な維持

離島住民にとって欠くことのできない航路・航空路について、国庫補助金等の支援制度を活用し、国・県・関係自治体において協調し、現在の航路・航空路の維持を図る。

#### 地域鉄道の確実な維持

地域鉄道（松浦鉄道、島原鉄道）について国庫補助金等の支援制度を活用し、国・県・沿線自治体において協調し、現在の路線の維持を図る。

#### 鉄道上下分離区間における路線維持及び利便性向上

長崎本線（江北～諫早間）については、線路等の施設の保有及び維持管理を行う、一般社団法人佐賀・長崎鉄道管理センターと列車の運行を担うJR九州が連携して運行の維持及び利便性向上を図る。

#### 鉄道駅におけるICカード決済の導入による利用者利便の向上

JR九州において、佐賀県及び長崎県とそれぞれ締結している「包括的連携協定」の趣旨に則り、ICカード乗車券「SUGOCA」を西九州エリアに導入する。

#### バスと鉄道の機能・役割の最適化の検討

鉄道と並行して運行しているバス路線について、双方の役割を明確にし、運行サービスの見直しの検討に取り組む。

#### 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

関係者協働のもと、各種免許取得の助成や広報等を実施し、バスやタクシー等の運転士や整備士等の地域公共交通の担い手の確保を図る。

複数モード

#### 自動車運転免許証自主返納者や高齢者等の移動手段の確保

運転免許返納者や高齢者等を対象とした定期券等の販売や、交通費の助成等を実施することで、運転免許返納者や高齢者の移動手段の確保及び移動機会の創出を図る。

#### 長崎県MaaSの導入による県内周遊環境の整備

「長崎県MaaS導入指針」に基づき、MaaSのサービスを開始することで、長崎県内各地域への周遊促進による県全体の経済活性化や、県民の地域交通の利便性向上に取り組む。

# 長崎県地域公共交通計画 概要版

## 第5章 目標を達成するための施策・事業

### 基本方針2：地域との共創による最適な地域モビリティの推進

#### ニーズに応じた運行形態の効率化やコミュニティ交通への転換の検討

非効率な運行となっているバス路線については、運行ルートの見直しや減便、予約制の交通サービスに変更するなどの検討を、需給バランスが悪い路線については市町及び交通事業者が連携してコミュニティ交通への転換等を検討する。

#### 地域における最適な交通サービスの検討の推進

市町を跨ぐ交通サービスについて、その役割を整理したうえで、最適なモードの検討等を実施する。

#### 市町を跨ぐ幹線バス路線、フィーダー路線（支線）及び地域内路線維持のための県・市町の役割整理

市町を跨ぐ幹線バス路線、フィーダー路線（支線）及び地域内路線の役割と支援における県と市町の役割分担について整理する。

	幹線バス路線	フィーダー路線（支線）、地域内路線
役割	各生活地区と都市部・地域拠点を結ぶものであり、利用者減少下においても、適切なサービス水準のもとで維持し、地域間を結ぶことが求められる。	地域内の移動を支えるものであり、商業、医療、公的施設の配置状況や利用者の需要等、地域の実情に応じて維持していくことが求められる。
支援方法	国・県による補助 県・市町による補助	国・市町による補助 市町による補助

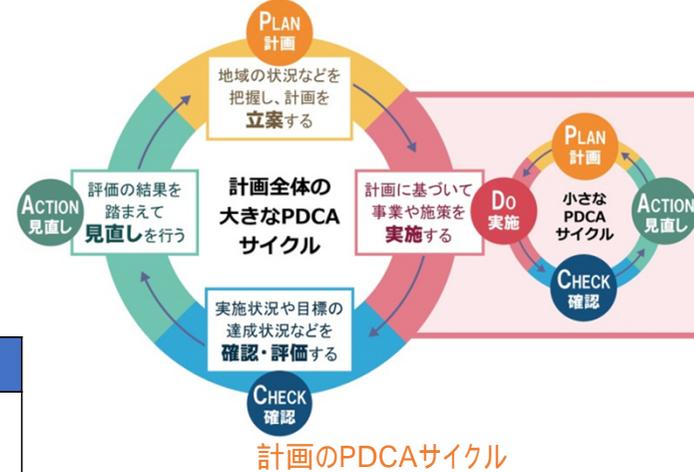
### 実施事業・実施期間・実施主体・実施地域まとめ

	施策・事業	実施期間			実施主体	地域							
		R5	R6	R7		西長崎・ 彼崎	県央	県北	島原半 島	五島	壱岐	対馬	
持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築	バス路線（幹線）に求められる役割や維持・確保の方針の設定	■	■	■	長崎県、市町、バス事業者								
	バスロケーションシステムの導入、スマートバス停の導入等待合環境の整備	■	■	■	バス事業者								
	市町を跨ぐ路線における乗り継ぎ環境の整備	■	■	■	バス事業者、鉄軌道事業者、タクシー事業者、市町、長崎県								
	地域鉄道の確実な維持	■	■	■	長崎県、市町、鉄道事業者								
	鉄道上下分離区間における路線維持及び利便性向上 本事業の実施期間はR5～R13	■	■	■	長崎県、鉄道事業者								
	鉄道駅におけるICカード決済の導入による利用者利便の向上	■	■	■	長崎県、鉄道事業者								
	離島航路の確実な維持	■	■	■	長崎県、市町、航路事業者								
	離島航空路の確実な維持	■	■	■	長崎県、市町、航空路事業者								
	バスと鉄道の機能・役割の最適化の検討	■	■	■	バス事業者、鉄道事業者、市町、長崎県								
	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	■	■	■	バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者、長崎県、市町								
	自動車運転免許証自主返納者や高齢者等の移動手段の確保	■	■	■	市町、バス事業者、タクシー事業者								
長崎県MaaSの導入による県内周遊環境の整備	■	■	■	公共交通事業者、観光関係者、長崎県									
地域との共創による最適な地域モビリティの推進	市町を跨ぐ幹線バス路線、フィーダー路線（支線）及び地域内路線維持のための県・市町の役割整理	■	■	■	長崎県、市町								
	ニーズに応じた運行形態の効率化やコミュニティ交通への転換の検討	■	■	■	バス事業者、タクシー事業者、鉄軌道事業者、市町、長崎県								
	地域における最適な交通サービスの検討の推進	■	■	■	長崎県、市町、鉄道事業者、交通関係団体、利用者等								

長崎県地域公共交通活性化協議会において、計画全体の推進及び事業の進捗状況について管理・推進を図る。

### 長崎県地域公共交通活性化協議会の構成員と役割分担

構成員	役割
地方公共団体（県）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通計画の推進主体（事務局を担う）</li> <li>・関係者間の連携・調整</li> <li>・庁内の連携・調整</li> <li>・計画推進上、必要となる対策の検討・実施</li> <li>・計画において合意された事業の実施</li> </ul>
地方公共団体（市町）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画推進上、必要となる対策の検討・実施</li> <li>・計画において合意された事業の実施</li> </ul>
関係する公共交通事業者等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通計画推進への積極的な参加</li> <li>・計画において合意された事業の実施</li> </ul>
道路管理者、港湾管理者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通計画推進への積極的な参加</li> <li>・計画において合意された事業の実施</li> </ul>
公安委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画推進上、必要となる対策の検討・実施</li> </ul>
地域公共交通の利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通計画推進への積極的な参加</li> <li>・公共交通の利用促進、住民・地域主体の公共交通の担い手づくりへの積極的な関与</li> </ul>
学識経験者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議のアドバイス・コーディネート（各種提案、他地域事例の紹介等）</li> </ul>
国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通計画の推進に当たっての必要な助言等</li> </ul>



3カ年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する。

### 数値目標に対するモニタリングの実施時期

	数値目標	目標値	モニタリング方法
持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築を測る目標	幹線バスの年間輸送人員	2,963,929人以上	路線バス事業者の提供データにより確認（毎年5月頃）
	幹線バスの利用者1人当たりの行政負担額	271.7円以下	路線バス事業者の提供データにより確認（毎年5月頃）
	地域鉄道（松浦鉄道、島原鉄道）の路線維持	2路線	鉄道事業者に照会（毎年5月頃）
	長崎本線（江北～諫早間）の路線維持	1路線	鉄道事業者に照会（毎年5月頃）
	離島航路の維持	31航路	航路事業者に照会（毎年5月頃）
	離島航空路の維持	5航空路	航空路事業者に照会（毎年5月頃）
	地域との共創による最適な地域モビリティの推進を測る目標	地域公共交通計画の策定市町数	21市町
	コミュニティ交通の導入及び見直しを実施した市町数	21市町	市町に対する照会にて確認（毎年5月頃）
その他参考			
基本方針に則った本計画記載事業の着実な実施	年次別の事業着手度合い		毎年（県データによる）