

長崎県地域公共交通計画

令和5年3月

長崎県

目次

はじめに	1
計画策定の趣旨	1
計画の位置づけ	2
計画の区域	3
計画期間	3
SDGs（持続可能な開発目標）への対応について	4
第1章 地域の概況	5
第1節 地勢・地理	5
第2節 社会状況	7
(1) 人口動態	7
(2) 施設立地状況	11
(3) 移動特性	13
(4) 自動車保有状況、運転免許保有・返納状況	15
第2章 地域公共交通の現状	16
第1節 県内全体の公共交通ネットワークの概況	16
第2節 各交通モードの現状	22
(1) 乗合バス	22
(2) 鉄軌道	24
(3) 県外高速バス	29
(4) タクシー	31

(5) 航路	32
(6) 航空路	34
(7) 西九州新幹線	36
(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	37
(9) その他	38
第 3 節 市町による地域公共交通施策の現状	39
(1) 地域公共交通（網形成）計画の策定状況	39
(2) コミュニティ交通の導入状況	40
(3) 地域公共交通施策に関する市町の考え	41
第 3 章 地域公共交通をとりまく現状と課題	44
第 4 章 基本方針及び計画の目標	45
第 1 節 基本方針	45
第 2 節 計画の目標	46
(1) 持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築	46
(2) 地域との共創による最適な地域モビリティの推進	48
第 5 章 目標を達成するための施策・事業	49
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	49
(1) 市町を跨ぐ幹線の維持	49
(2) 最適な地域モビリティの充実・改善に向けた検討	65
第 6 章 計画の達成状況の評価	68
第 1 節 計画の推進体制	68

第2節 計画の評価方法及びPDCAサイクル.....	69
(1) 評価の考え方.....	70
(2) PDCAの年間スケジュール.....	72

はじめに

計画策定の趣旨

本県は、離島・半島地域を多く抱える中、人口減少や少子高齢化が全国よりも早く進んでいる。本県の人口は、1960年の176万人をピークに減少しており、2020年には131万2千人となり、このまま推移すると、2040年には105万4千人に減少する見込みである。

長崎県内の地域公共交通においては、利用者減少や収支の悪化、運転士不足など需要と供給の両面で人口減少局面の影響を受けており、今後さらに本格的な人口減少・高齢社会の到来に伴い、その影響はますます増大することが見込まれている。

この地域公共交通を取り巻く厳しい状況を踏まえると、利用者の利用実態を踏まえた広域的な交通圏単位において、各種交通モードの連携や多様な輸送サービスを活用した持続可能な公共交通網の維持・確保を図っていくことが重要である。

そこで、長崎県は、県内全域を対象として地域の実情に応じた持続可能な公共交通網を計画的に構築していくために、県・市町・交通事業者等関係者の共通認識となる県全体の幹線公共交通ネットワークを記載した、「長崎県地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）を策定することとした。

計画の位置づけ

本計画は、上位計画である、「長崎県総合計画チェンジ&チャレンジ2025」を踏まえながら、本県の地域公共交通政策のマスタープランとして策定するものである。

策定に当たっては、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」等、県の関連計画との整合のほか、県内各市町で策定済み、若しくは策定中の地域公共交通（網形成）計画とも整合を図ることとする。

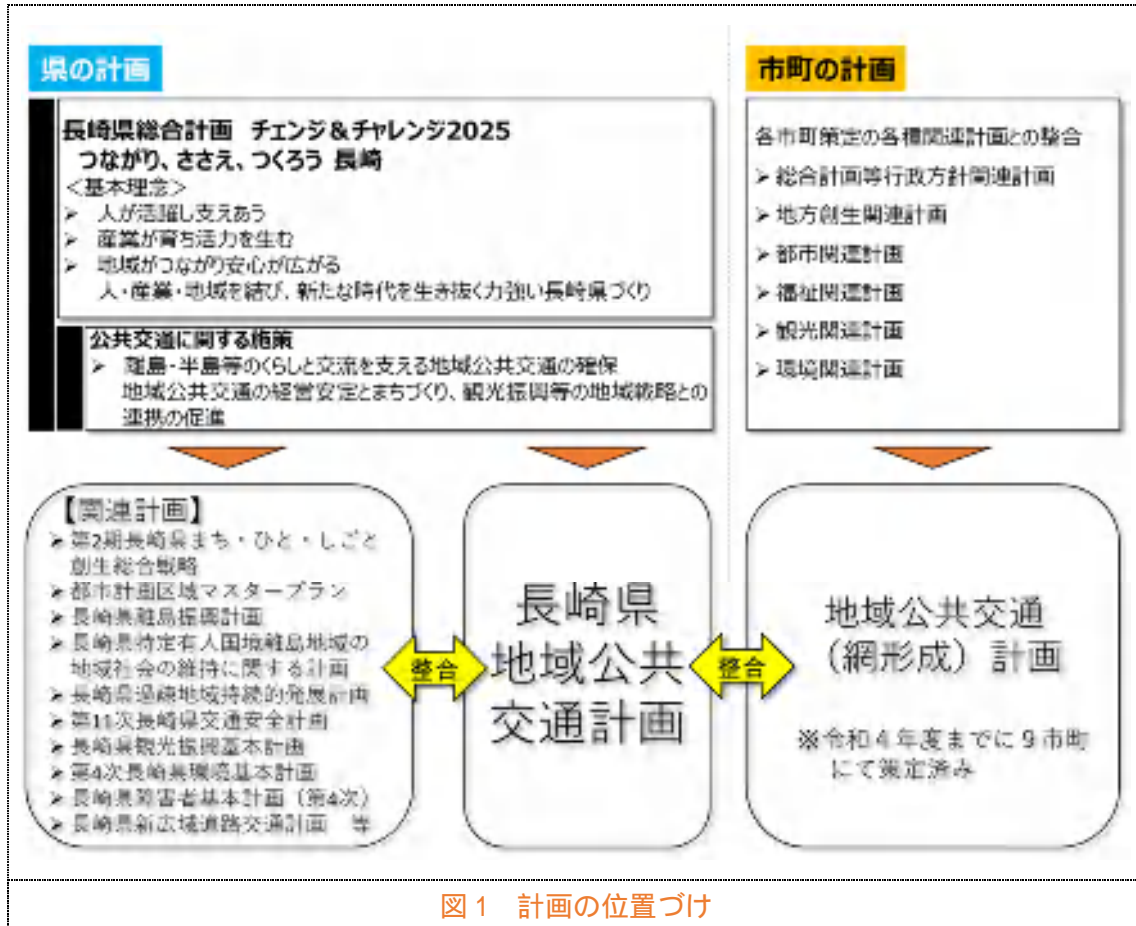


図1 計画の位置づけ

計画の区域

本計画は、長崎県全域を対象区域とし、以下のとおり地域ブロックを区分する。

■地域区分

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

※上表は、表開局地域づくり分野の管轄地域を基準としているが、分野によっては、地域区分が一部異なる場合があるため、地域が重複する市町を括弧書きで記載している。

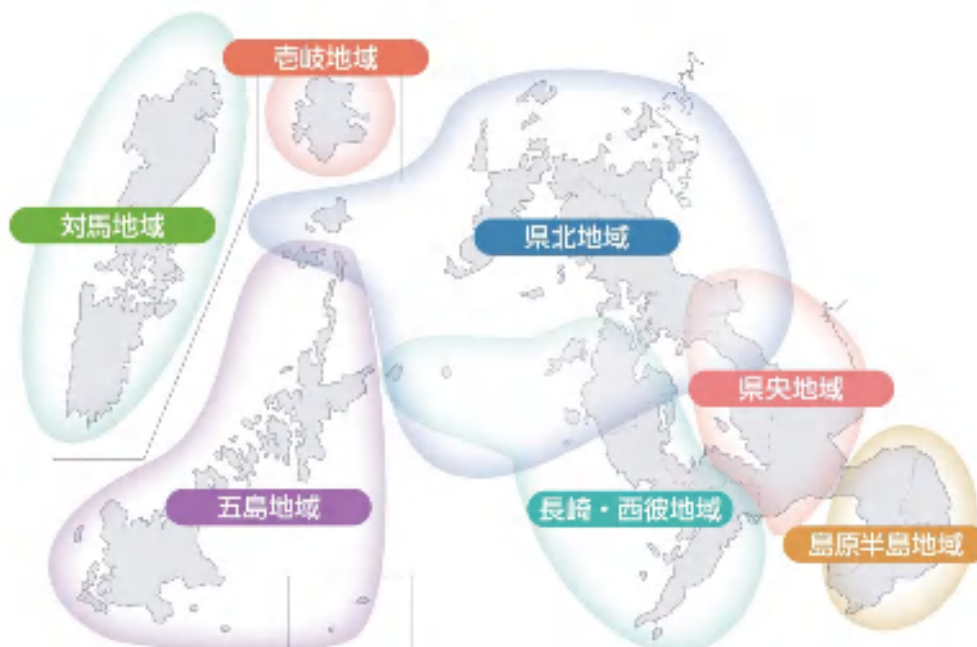


図2 本計画の対象区域とブロック区分

計画期間

本計画は、長崎県総合計画と整合性を図りながら、地域公共交通に関する政策の方向性を戦略的に示すものとし、計画期間は令和5年度から令和7年度までの3年間（令和5年4月～令和8年3月）とする。

SDGs（持続可能な開発目標）への対応について

SDGs（持続可能な開発目標）は、2015年9月の国連サミットで採択され、「誰一人取り残さない」持続可能な社会の実現を目指し、17のゴールと169のターゲットで構成され、経済、社会、環境をめぐる広範な課題に総合的に取り組むための国際社会全体の目標である。

本計画においてもSDGsの推進に取り組み、県としての役割や使命を果たすことで、SDGsの目標達成に貢献していく。



本計画とSDGsの目標の関連性について

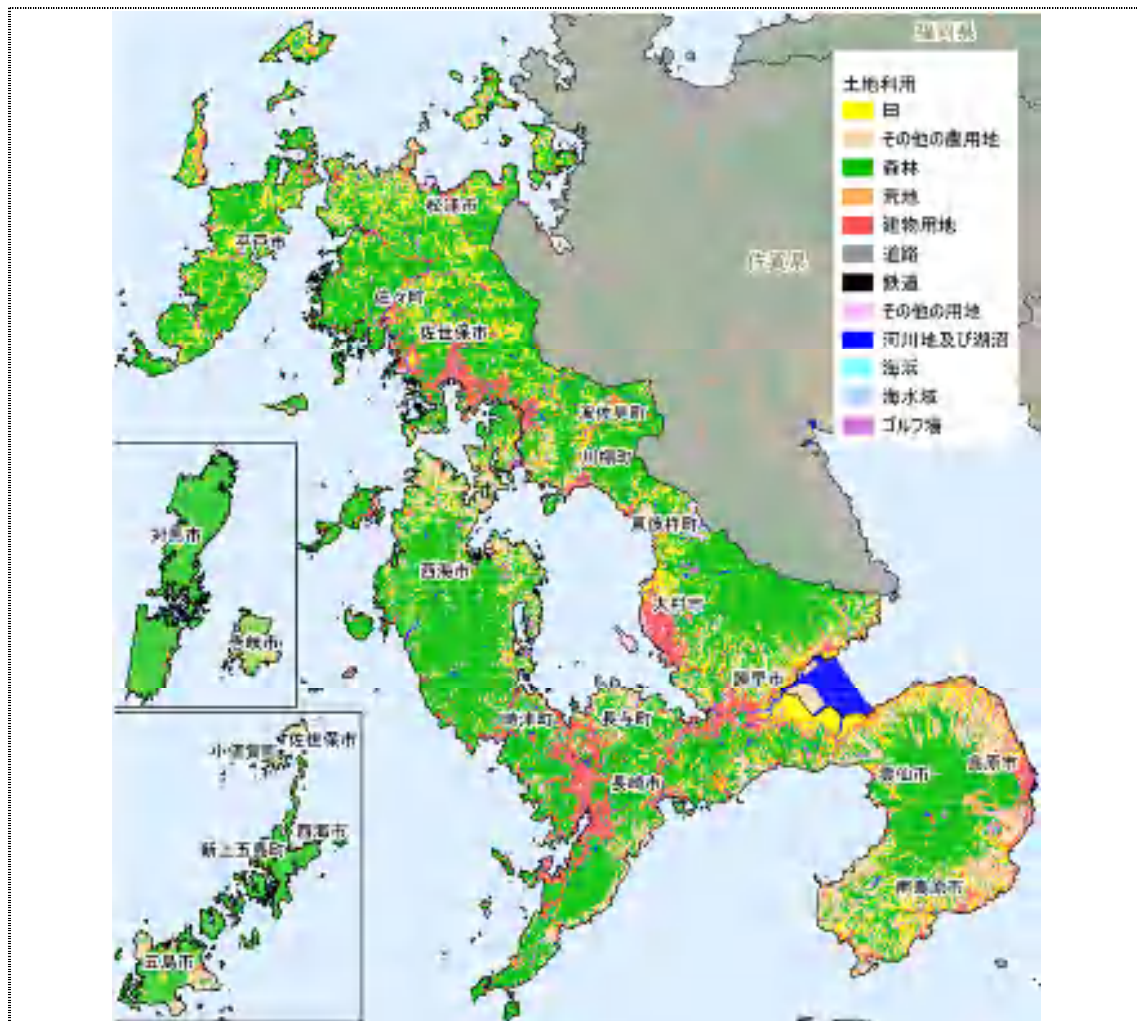
本計画は、「11.住み続けられるまちづくりを」の目標実現に直接的に関連している。

第1章 地域の概況

第1節 地勢・地理

本県は九州の西北部に位置し、総面積は約 4130.99 km²で平坦地に乏しく、いたるところに山岳、丘陵が起伏し、海岸線は多くの半島、岬と湾、入江から形成されている。

東は島原半島が突出し、有明海を隔てて熊本県、福岡県と相接し、南は長崎半島が天草灘に望み、西海上には五島列島が、西北海上には壱岐、対馬があり、朝鮮海峡のかなたに韓国を望んでいる。主要山系には雲仙山系、多良山系、国見山系があり、多良岳、国見山の両山系は佐賀県との分水嶺となっている。河川は各市郡ともすべて海に面しているので大きなものはなく、本明川、佐々川、相浦川、川棚川などがおもなものである。

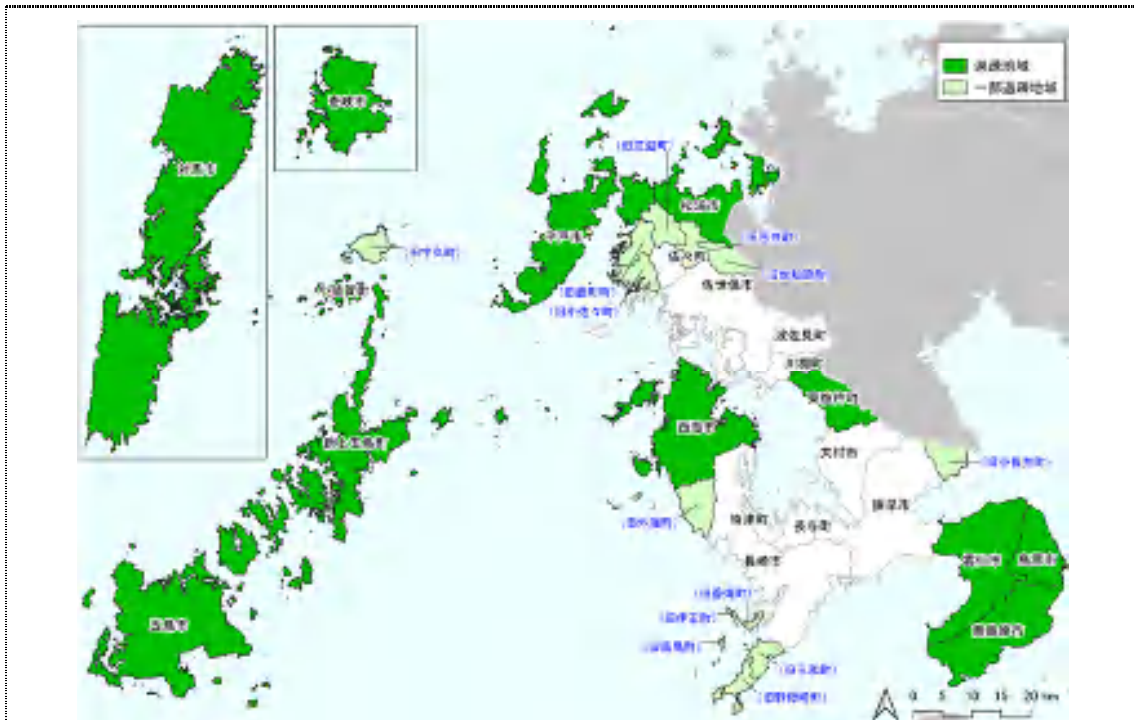


資料：国土数値情報

図 1-1 土地利用

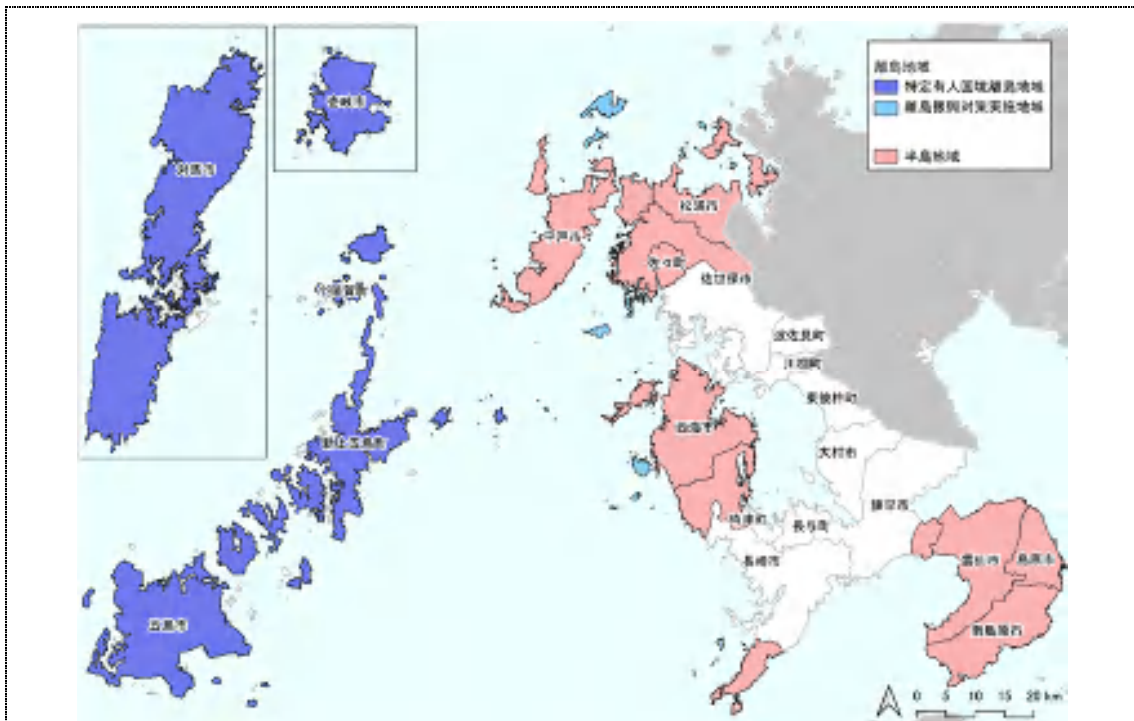
1 令和4年全国都道府県市区町村別面積調

以下は、県内各市町の地域指定の状況を示しており、中山間地域を中心に、16市町が過疎地域（「一部過疎含む」）に指定されている。



資料：長崎県地域づくり推進課、一般社団法人全国過疎地域連盟

図 1-2 過疎地域



資料：長崎県地域づくり推進課

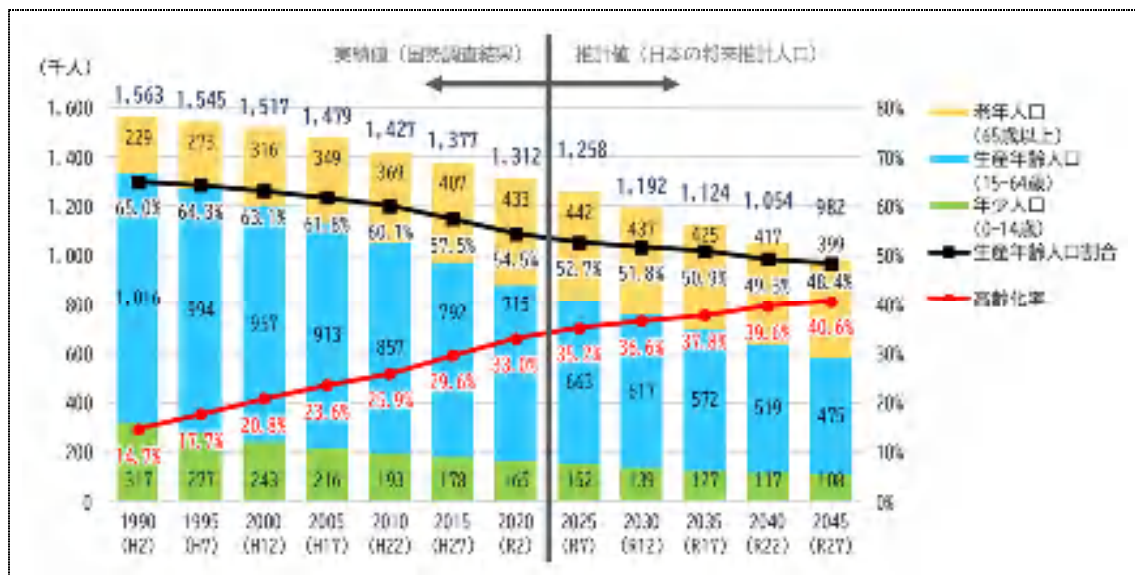
図 1-3 離島・半島振興対策実施地域

第2節 社会状況

(1) 人口動態

本県は、離島・半島地域を多く抱える中、人口減少や少子高齢化が全国よりも早く進んでいる。本県の人口は、1960年の176万人をピークに減少しており、2020年には131万2千人となり、2040年には105万4千人（258千人）まで減少することが見込まれている。

老年人口は、全国で2040年にピークを迎えるのに対し、全国より15年も早い2025年にピークを迎え、2040年頃には、生産年齢人口が県人口の5割を切ることが予測されている。

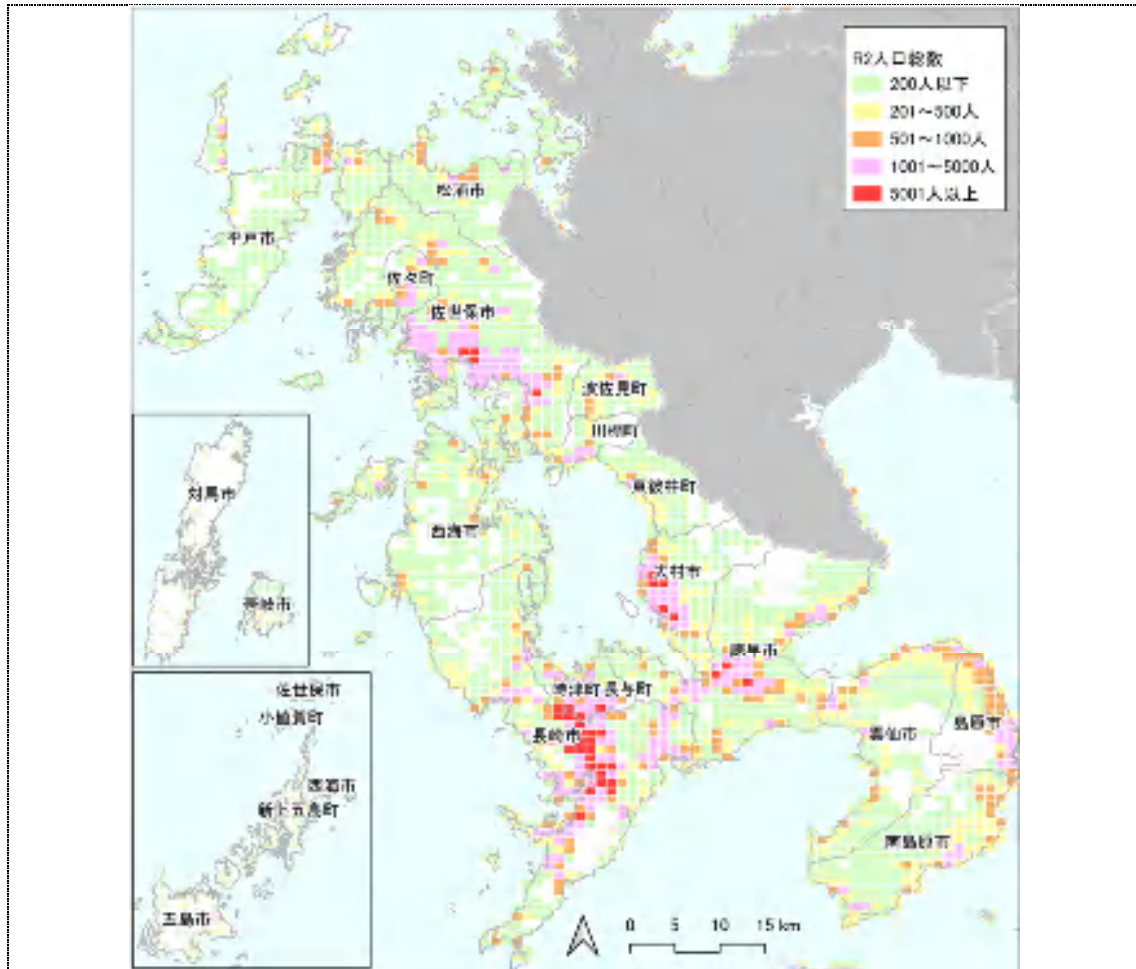


資料：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」

図1-4 年齢3区分別人口の推移

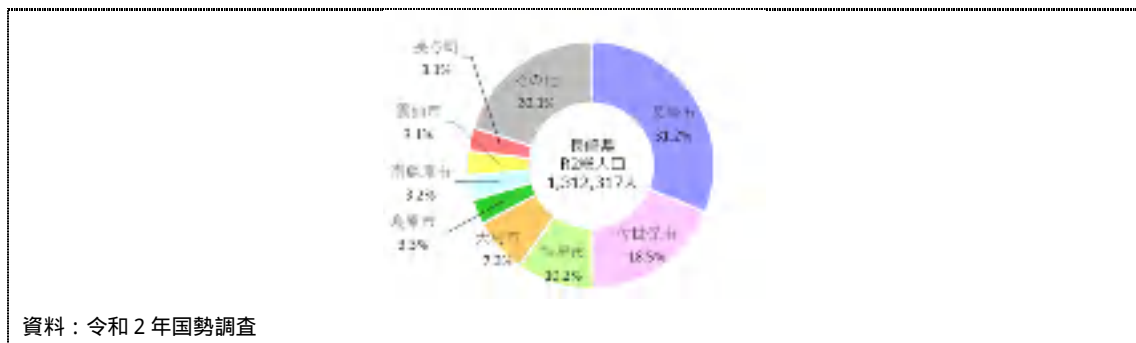
本県は、県庁所在地である長崎市をはじめ 13 市と 8 町の合計 21 市町から構成されている。下図に示す人口の分布をみると、総人口（131 万 2 千人）の 3 割以上に当たる約 41 万人が長崎市に集中しており、同市を中心に佐世保市や諫早市・大村市にも人口密度が高い地域の広がりが見られる。

一方、多くの中山間地域や離島では人口が希薄であり、半数以上の 16 市町が過疎地域（「一部過疎」含む）に指定されている。



資料：令和 2 年国勢調査

図 1-5 本県の人口分布

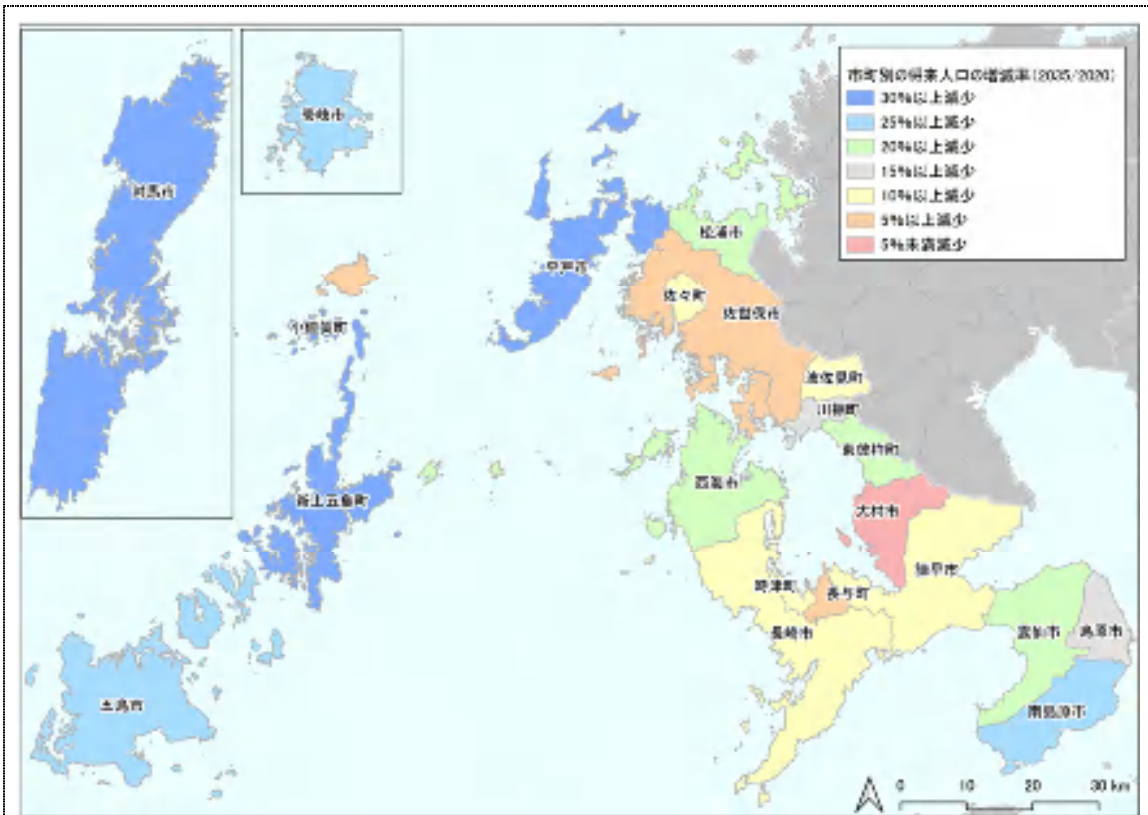


資料：令和 2 年国勢調査

図 1-6 本県の市町別人口の割合

下図は、令和2（2020）年時点の人口に対する将来推計人口（令和17（2035）年時点）の増減を表したものである。

市町単位で見ると、県内全市町において人口減少が見込まれており、半数以上の市町では20%以上減少する推計となっている。



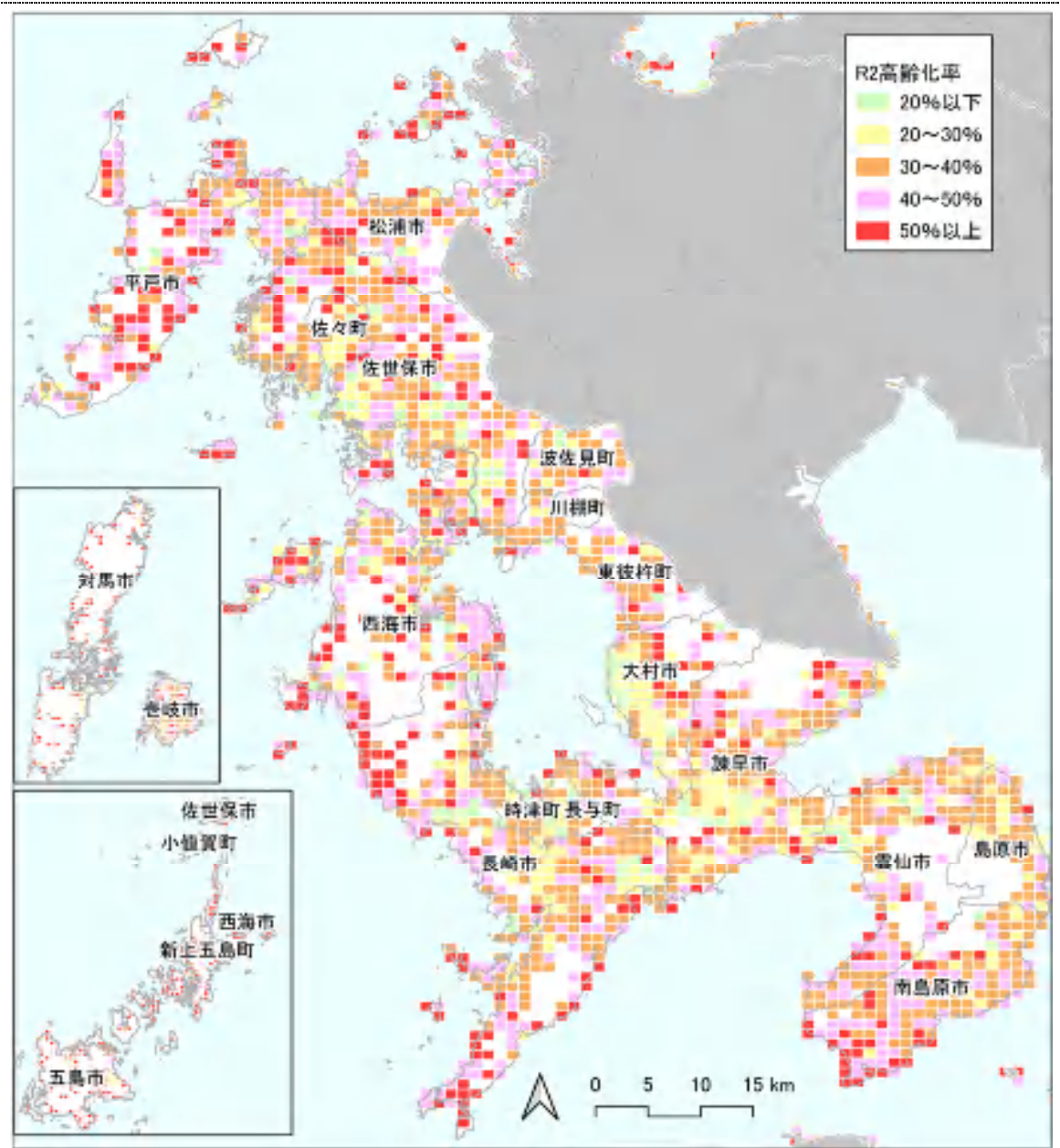
資料：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

図 1-7 令和2（2020）年時点の人口に対する将来推計人口（令和17（2035）年時点）の増減

下図は、令和2（2020）年時点の高齢化率を表したものである。

県域全体で、高齢化率が高い区域が広範囲に分布しており、特に過疎地域に指定されている市町においては、多くの区域で高齢化率が50%を超えている状況が見受けられる。

一方、都市部においても、中心部から少し離れた地域において高齢化率が高い区域が散見される。

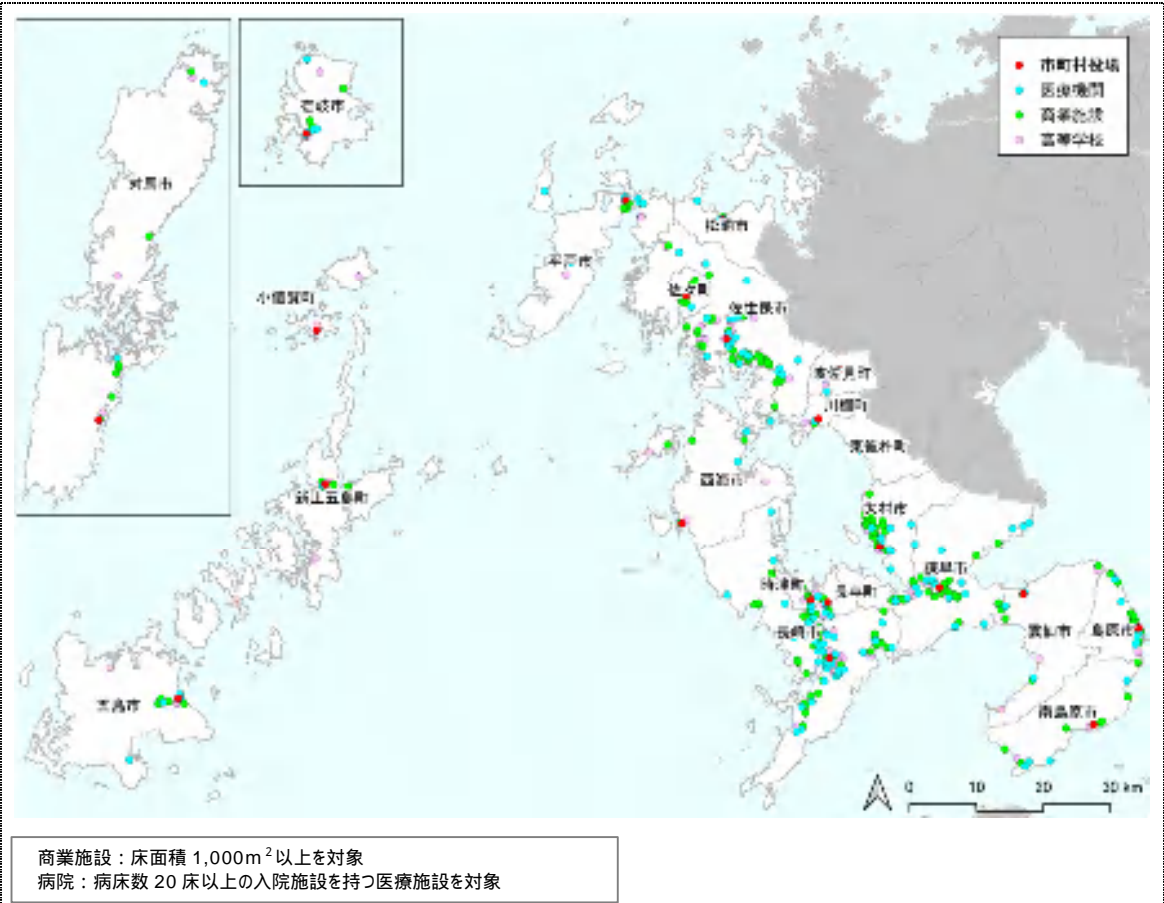


資料：令和2年国勢調査

図 1-8 高齢化率の分布状況

(2) 施設立地状況

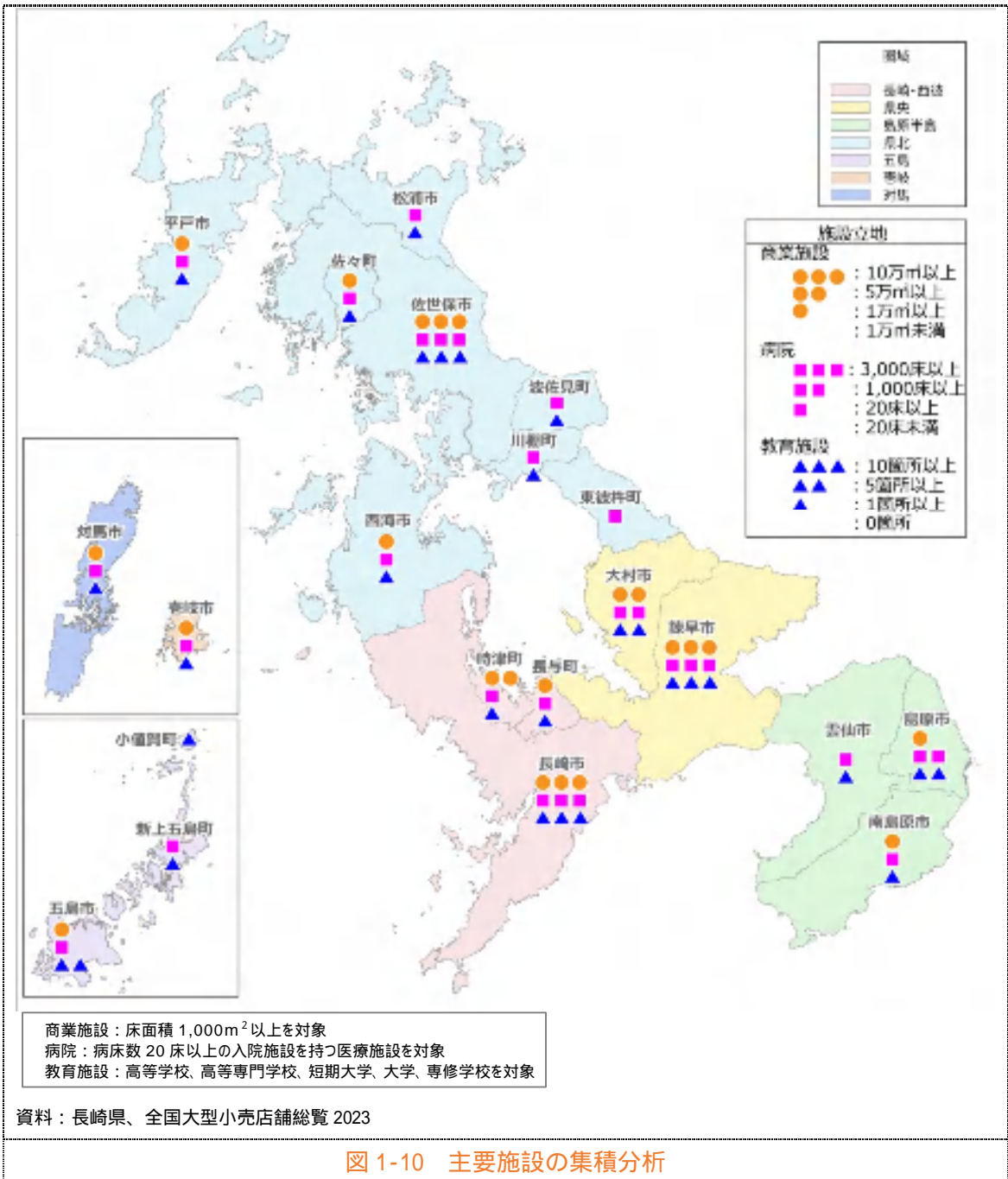
主要施設は市街地部に集中して立地しているほか、地区の拠点周辺にも医療施設や商業施設などが立地している。



資料：長崎県、全国大型小売店舗総覧 2023

図 1-9 主要施設の立地状況

下図に示すとおり、県内ではほとんどの市町で教育施設が立地しているほか、商業施設及び病院が比較的多く集積しているのは長崎市、佐世保市、諫早市となっている。

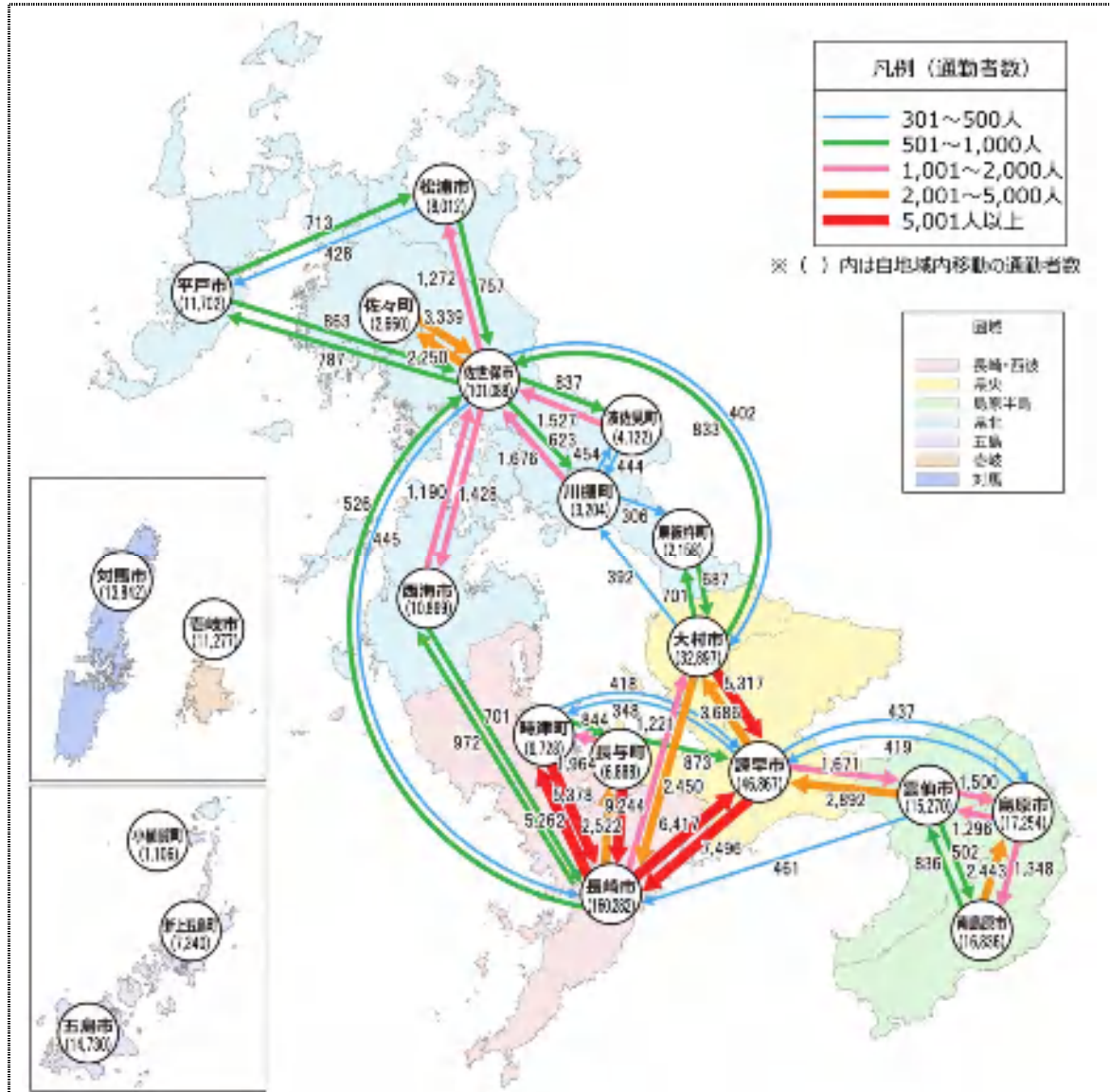


(3) 移動特性

a) 通勤流動

下図は本県における通勤移動による市町間の人口流動を示しており、広い範囲の市町と長崎市との間で相互に通勤流動があることがわかる。

また、長崎市以外では、佐世保市や諫早市、大村市等において、各地域ブロック内の周辺市町からの通勤流動が集中している。



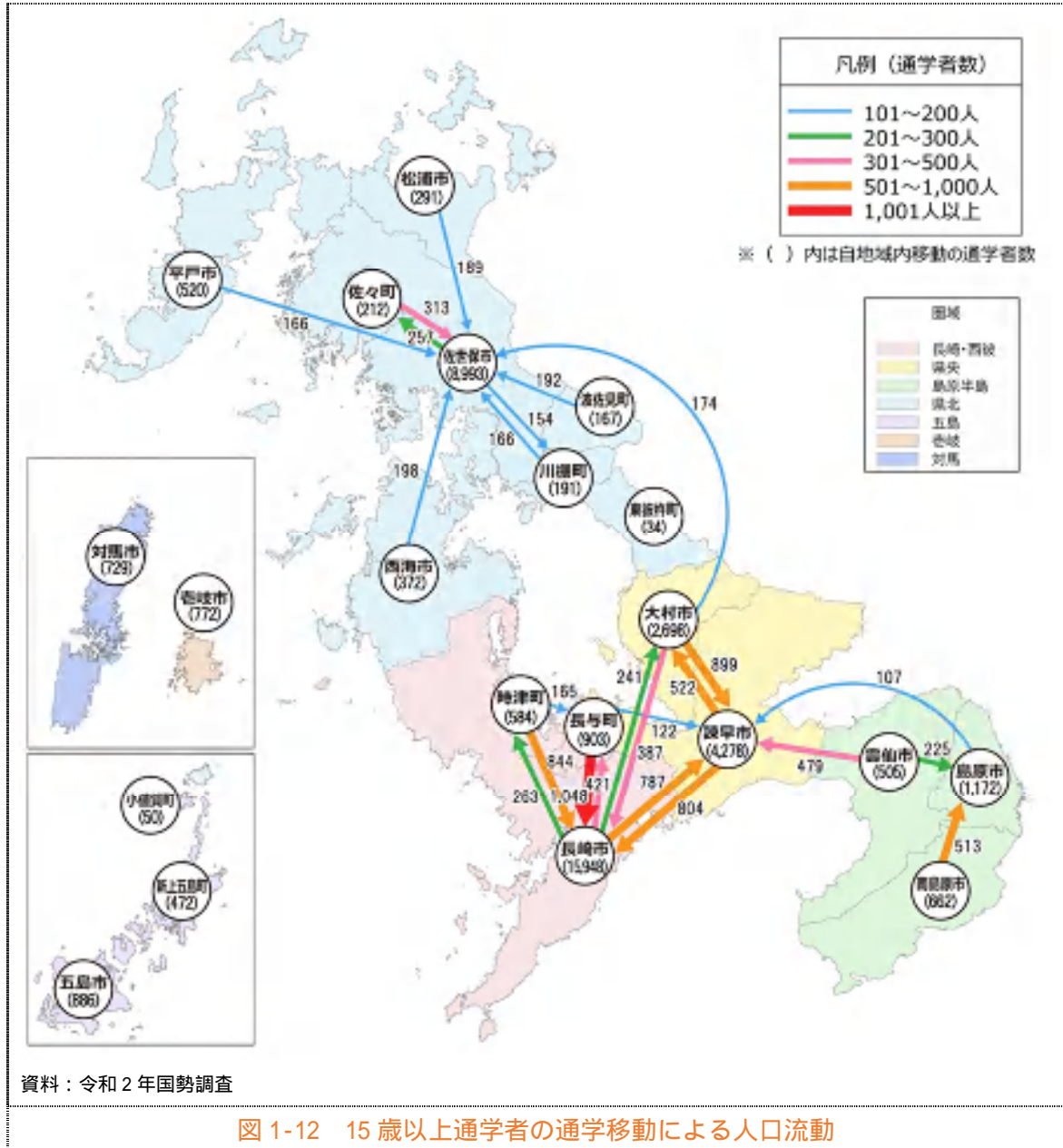
資料：令和2年国勢調査

図 1-11 15 歳以上就業者の通勤移動による人口流動

b)通学流動

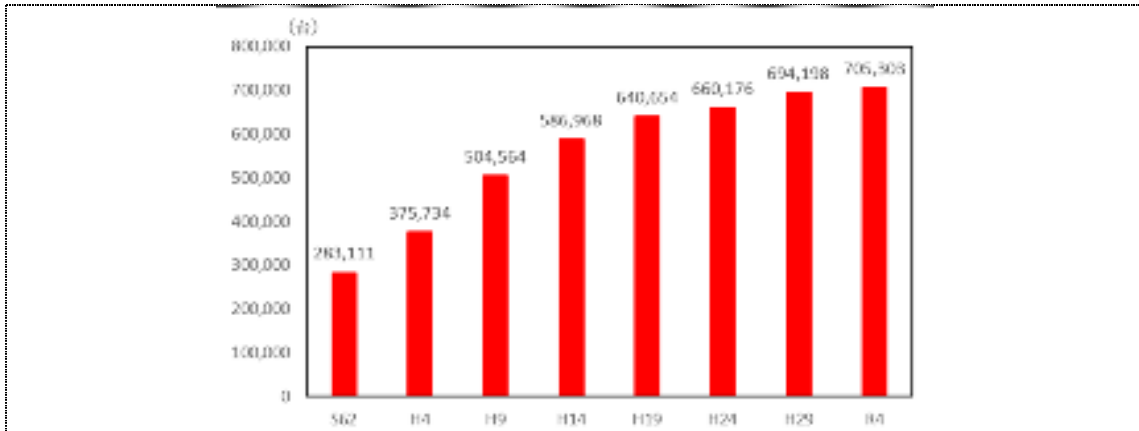
下图は、本県における通学による市町間の人口流動を示しており、広い範囲の市町と長崎市との間で相互に通学流動があることがわかる。

また、長崎市以外では、佐世保市や諫早市、大村市等において、各地域ブロック内の周辺市町からの通学流動が集中している。



(4) 自動車保有状況、運転免許保有・返納状況

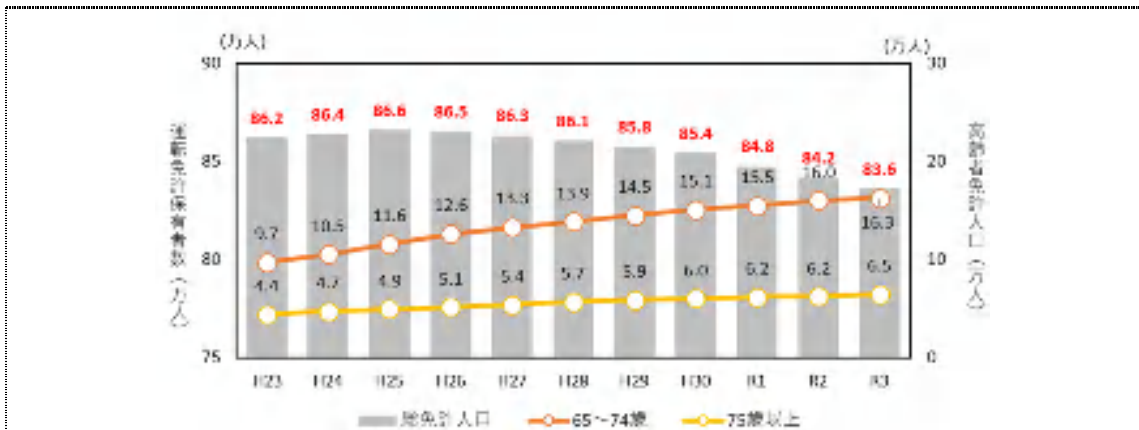
本県における乗用車保有台数は年々増加しており、このことは公共交通利用者減少の要因となっていると考えられる。



資料：(一財)自動車検査登録情報協会「都道府県別・車種別自動車保有台数(軽自動車含む)(毎年3月末現在)」

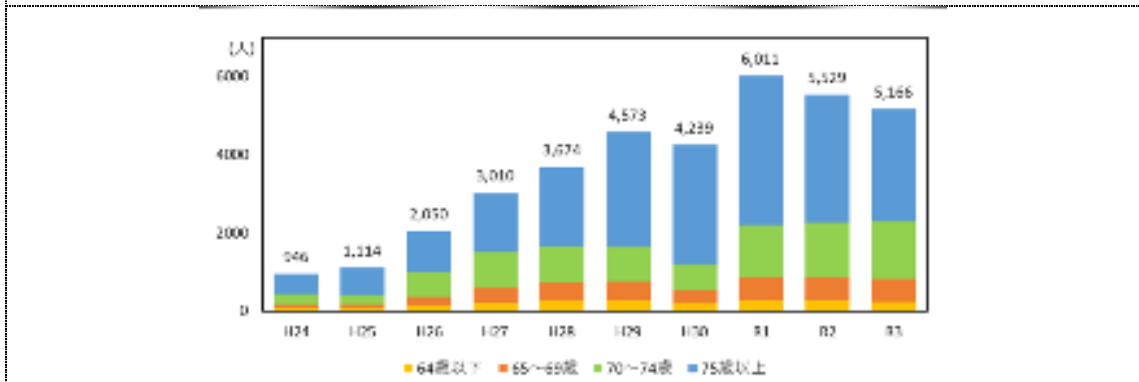
図 1-13 本県における乗用車保有台数の推移

本県における運転免許保有者数は平成 25 年をピークに減少に転じているが、高齢者免許人口は増加傾向にある。その一方で、運転免許証の自主返納者数も増加傾向にあり、本県においては、令和元年には運転免許証の自主返納者数が 6,000 人を超えた。



資料：運転免許統計

図 1-14 本県における運転免許証人口の推移



資料：長崎県警察

図 1-15 本県における運転免許証自主返納者数の推移

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

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）が開業した。

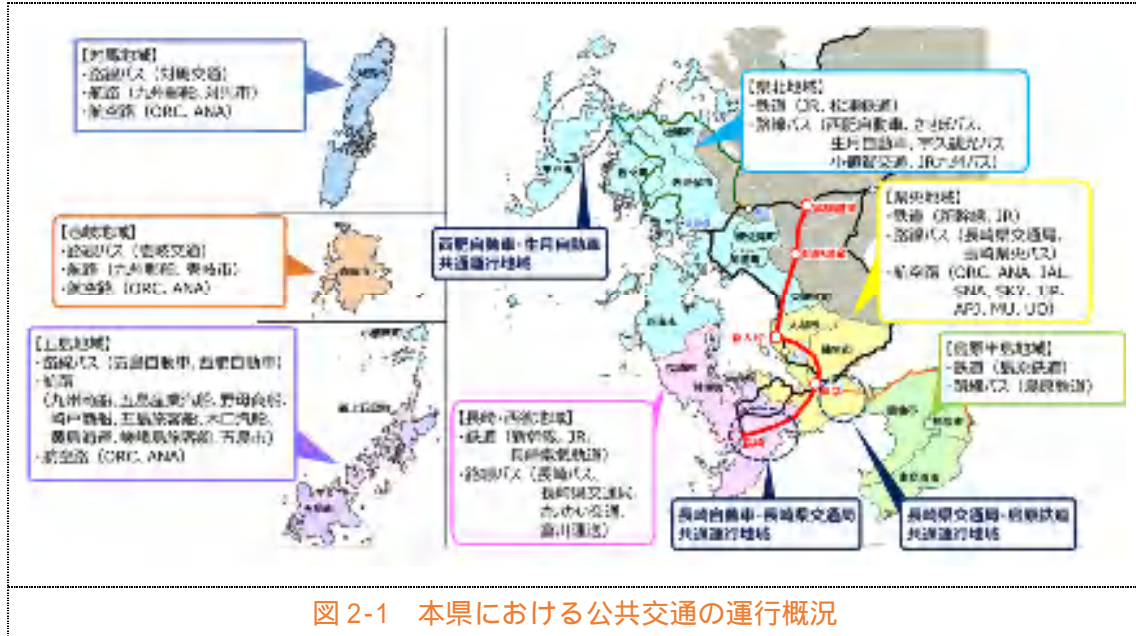


図2-1 本県における公共交通の運行概況

表2-1 県内を運行・運航する公共交通機関（令和4年10月1日現在）

【路線バス】

事業者名	運行エリア	営業所・車庫
長崎県交通局	長崎市、長与町、大村市、諫早市	長崎営業所
		矢上営業所
		長与営業所
		諫早営業所
		大村営業所
長崎自動車(株)	長崎市、時津町、長与町、西海市	桜の里営業所
		柳営業所
		松ヶ枝営業所
		神の島営業所
		大橋営業所
		時津営業所
		ダイヤモンド営業所
西肥自動車(株)	佐世保市、平戸市、松浦市、西海市、川棚町、波佐見町、佐々町、新上五島町	東部営業所
		北部営業所
		平戸営業所
		長崎営業所
		新上五島営業所
		伊万里営業所
		矢峰営業所
		黒髪営業所
		駅前営業所

事業者名	運行エリア	営業所・車庫
させぼバス(株)	佐世保市	矢峰営業所 自社及び受託運行(西肥バス)
		黒髪営業所 受託運行(西肥バス)
		佐世保駅前営業所 受託運行(西肥バス)
さいかい交通(株)	西海市、長崎市、佐世保市	本社(板の浦)営業所
宇久観光バス(株)	佐世保市(宇久島)	本社営業所
小値賀交通(株)	小値賀町	本社営業所
生月自動車(有)	平戸市	
JR九州バス(株)	東彼杵町	嬉野支店
島原鉄道(株)	島原市、雲仙市、南島原市、諫早市	島原営業所
		口之津営業所
		諫早営業所
五島自動車(株)	五島市(福江島)	木場営業所
壱岐交通(株)	壱岐市	本社営業所
対馬交通(株)	対馬市	巖原営業所
		豊玉営業所
		上県営業所
富川運送(株)	長崎市(高島)	本社営業所

【鉄道・軌道】 区間内すべての運行本数を記載

事業者名	路線・運転系統等	平均1日あたりの 運行本数(上下計)
九州旅客鉄道(株)	西九州新幹線(武雄温泉～長崎)	47本
	長崎本線(小長井～長崎)	114本
	佐世保線(江北～佐世保)	147本
	大村線(早岐～諫早)	75本
松浦鉄道(株)	有田～佐世保	129本
島原鉄道(株)	諫早～島原港	67本
長崎電気軌道(株)	1号系統(崇福寺～赤迫)	816本
	3号系統(蛸茶屋～赤迫)	
	4号系統(石橋～蛸茶屋)	
	5号系統(石橋～蛸茶屋)	

【高速バス・特急バス・快速バス・空港リムジンバス】

事業者名	路線・運行系統等	平均 1 日あたりの運行本数（上下計）	備考
長崎県交通局	出島号 （長崎～北九州）	6 本	R2 の運行本数 平日 10 本、土日祝日 12 本
	りんどう号 （長崎～熊本）	4 本	R2 の運行本数 全日 8 本
	サンライト号 （長崎～大分）	2 本	R2 の運行本数 全日 4 本
	ブルーロマン号 （長崎～宮崎）	0 本	コロナ禍により路線休止（休 止前の運行本数 2 本）
	長崎～佐世保	16 本	R2 の運行本数 全日 22 本
	長崎～ハウステンボス	0 本	コロナ禍により路線休止（休 止前の運行本数 4 本）
	高速シャトルバス （長崎～諫早）	37 本	
	高速シャトルバス （長崎～大村）	56 本	
	長崎空港リムジンバス （空港～長崎） 出島道路経由	48 本	飛行機の運行状況によっ て、運行本数が毎月変動
	長崎空港リムジンバス （空港～長崎） 浦上経由	34 本	飛行機の運行状況によっ て、運行本数が毎月変動
県央バス(株)	高速シャトルバス （長崎～諫早）	29 本	
長崎自動車(株)	サンライト号 （長崎～大分）	2 本	
	空港リムジンバス （ココウォーク茂里町～ 長崎空港）	26 本	
西肥自動車(株)	佐世保(佐々)～福岡	44 本	西日本鉄道(株)との共同運行
	ハウステンボス～福岡	4 本	西日本鉄道(株)との共同運行
	佐世保(佐々)～長崎	38 本	長崎県交通局との共同運行
	ハウステンボス～長崎	4 本	2023 年 8 月 31 日までの 期間限定運行予定
	佐世保(佐々)～ハウステ ンボス～長崎空港	28 本	
島原鉄道(株)	島原福岡線	4 本	島原鉄道(株)運行分のみ記 載（西日本鉄道(株)運行分 を含むと 6 本）
	長崎空港線	8 本	コロナ禍により減便（減便前 の運行本数 16 本）

【航路】

事業者名	路線	平均 1 日あたりの運航本数（上下計）
九州郵船(株)	博多～壱岐～対馬	ジェットフォイル：4 往復（うち、対馬まで運航 2 往復） フェリー：3 往復（うち、対馬まで運航 2 往復）
	印通寺～唐津	5 往復
	博多～比田勝	1 往復
崎戸商船(株)	友住～佐世保	1 往復
九州商船(株)	長崎～五島	ジェットフォイル：4 往復 フェリー：3 往復
	長崎～有川	3 往復
	佐世保～上五島	佐世保～有川：高速船 2 往復、フェリー 2 往復 佐世保～宇久・小値賀：高速船 3 往復、フェリー：2 往復
野母商船(株)	福江～博多	1 往復
	長崎～伊王島～高島	8 往復
五島旅客船(株)	郷ノ首～福江	高速船：3 往復 フェリー：3 往復
佐世保市（宇久）	神浦～柳	6 往復
津吉商船(株)	津吉～相浦～佐世保	3 往復
西海沿岸商船(株)	佐世保～神浦	高速船：12 往復 フェリー：6 往復
平戸市	大島～平戸	5 往復
対馬市	仁位～長板浦	2 往復
鷹島汽船(有)	阿翁～御厨	3 往復
	殿ノ浦～今福	5 往復
壱岐市	大島～郷ノ浦	4 往復
黒島旅客船(有)	黒島～高島～相浦	3 往復
五島市（奈留）	奈留島～前島	3 往復（うち、第 1 便と第 2 便は予約がある日のみ運航）
(有)木口汽船	久賀～福江～椛島	フェリー：奥浦～田の浦：2 往復 / 日 福江～田の浦：1 往復 / 日 福江～本 窯：1 往復（毎月 12、17 日のみ） 高速船：福江～田の浦：3 往復 / 日 高速船：福江～椛島（伊福貴、本窯）：3 往復 / 日
(有)黄島海運	黄島～福江	2 往復
竹山運輸(有)	度島～平戸	4 往復
小値賀町	笛吹～大島・野崎	笛吹～大島：4 往復 / 日（日曜：2 往復 / 日） 笛吹～六島・野崎島：2 往復 / 日
	柳～納島	5 往復 / 日（日曜：2 往復 / 日）

事業者名	路線	平均 1 日あたりの運航本数（上下計）
嵯峨島旅客船(有)	嵯峨島～貝津	4 往復
(有)金子廻漕店	浦の崎	8 往復
瀬川汽船(株)	川内～佐世保	11 往復
(株)江崎海陸運送	瀬戸～松島	9 往復
西海市	釜浦～瀬戸	15 往復
五島産業汽船(株)	鯛ノ浦～長崎	2 往復
島原鉄道(株)	口之津～鬼池	15 往復（11 月～2 月：13 往復）
苓北観光汽船(株)	富岡～茂木	4 往復
九商フェリー(株)	島原～熊本新港	10 往復
熊本フェリー(株)	島原～熊本新港	6 往復（4 月から 12 月の土日祝のみ 7 往復）
有明海自動車航送船組合	多比良～長洲	16 往復（多客期：19 往復）
やまさ海運(株)	島原～大牟田	4 往復
安田産業汽船(株)	時津～長崎空港	15 往復
	ハウステンボス～長崎空港	5 往復

【航空路】

キャリア名	路線	平均 1 日あたりの 運航本数（上下計）	備考
オリエンタルエアブリッジ （ORC）	長崎～杓岐	2 往復	
	長崎～五島	2 往復	
	長崎～対馬	3 往復	
	福岡～五島	2 往復	
	福岡～対馬	2 往復	
全日空（ANA）	長崎～東京（羽田）	4 往復	
	長崎～大阪（伊丹）	4 往復	
	長崎～名古屋（中部）	2 往復	
	長崎～沖縄	運休	コロナ禍により運休 （運休前の運行本 数：1 往復）
	福岡～五島	1 往復	
	福岡～対馬	3 往復	
日本航空（JAL）	長崎～東京（羽田）	6 往復	
	長崎～大阪（伊丹）	4 往復	
ソラシドエア（SNA）	長崎～東京（羽田）	4 往復	
スカイマーク（SKY）	長崎～東京（羽田）	3 往復	神戸経由 （令和 4 年 10 月 29 日経由便終了）
	長崎～神戸	3 往復	
ジェットスター・ジャパン （JJP）	長崎～東京（成田）	1 往復	
ピーチアビエーション （APJ）	長崎～東京（成田）	1～2 往復	
	長崎～大阪（関西）	1～2 往復	
中国東方航空 （MU）	長崎～上海	運休	コロナ禍により運休 （運休前の運行本数： 週 3 往復）
香港エクスプレス （UO）	長崎～香港	運休	コロナ禍により運休 （運休前の運行本数： 週 3 往復）

第2節 各交通モードの現状

(1) 乗合バス

乗合バスは、高齢者や学生など、車を運転できない地域住民にとって身近な公共交通機関として、重要な役割を果たしており、長崎市周辺においては、長崎自動車(株)(長崎バス)と長崎県交通局(県営バス)を中心に運行されている。また、佐世保市周辺においては、西肥自動車(株)(西肥バス)を中心に運行されている。

少子高齢化の進行等により、乗合バスの輸送人員は年々減少し、令和元年度は72,656千人となっており、利用者の減少に伴う収入の減少により、バス事業者の収支を悪化させている。

なお、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、輸送人員が大きく落ち込んでいる。

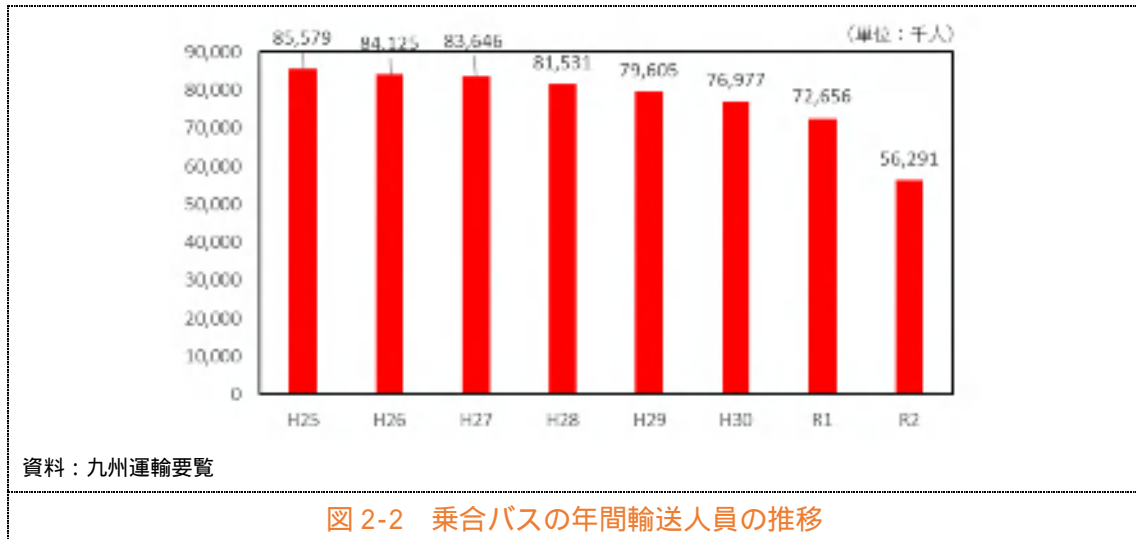


図 2-2 乗合バスの年間輸送人員の推移

また、生産年齢人口の減少や労働環境の厳しさなどにより、乗合バスの運転士不足も深刻化しており、利用者の減少や収支の悪化に加え、運転士不足を要因とした減便や路線廃止も一部発生している。

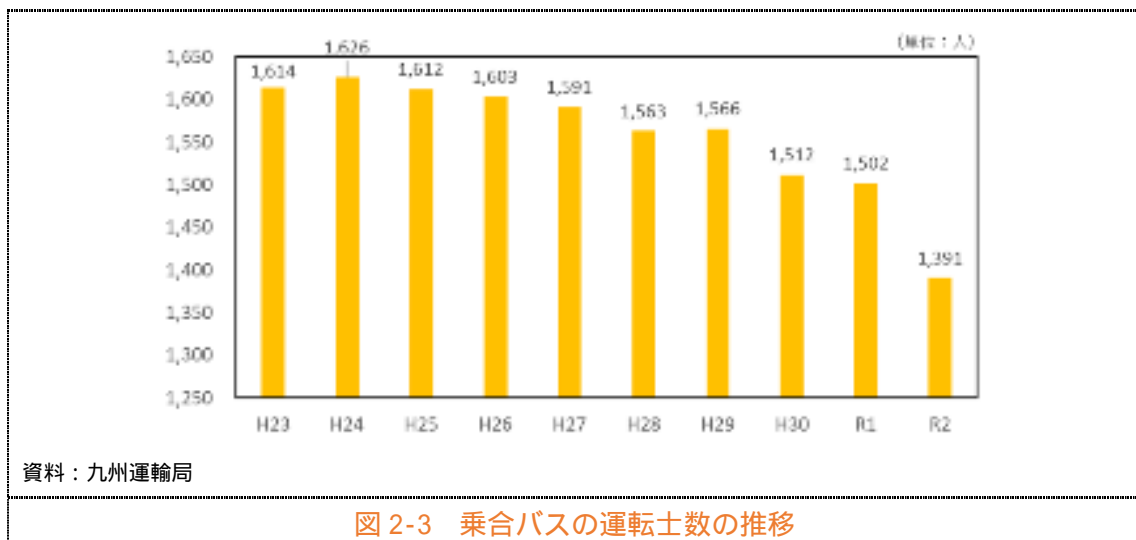


図 2-3 乗合バスの運転士数の推移

乗合バス事業者に対する欠損補助については、市町を跨ぐ広域的・幹線的なバス路線は国・県において実施し、準広域的・準幹線的なバス路線は県・市町において実施している。

また、国庫補助や県単独補助の要件を満たさない赤字路線については、市町が単独で欠損補助を行っている。このように、国・県・市町で役割分担しながら路線の維持を図っているが、その補助金額は増加傾向にある。

なお、令和2、3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が大きく減少したため、補助金額が大きくなっている。

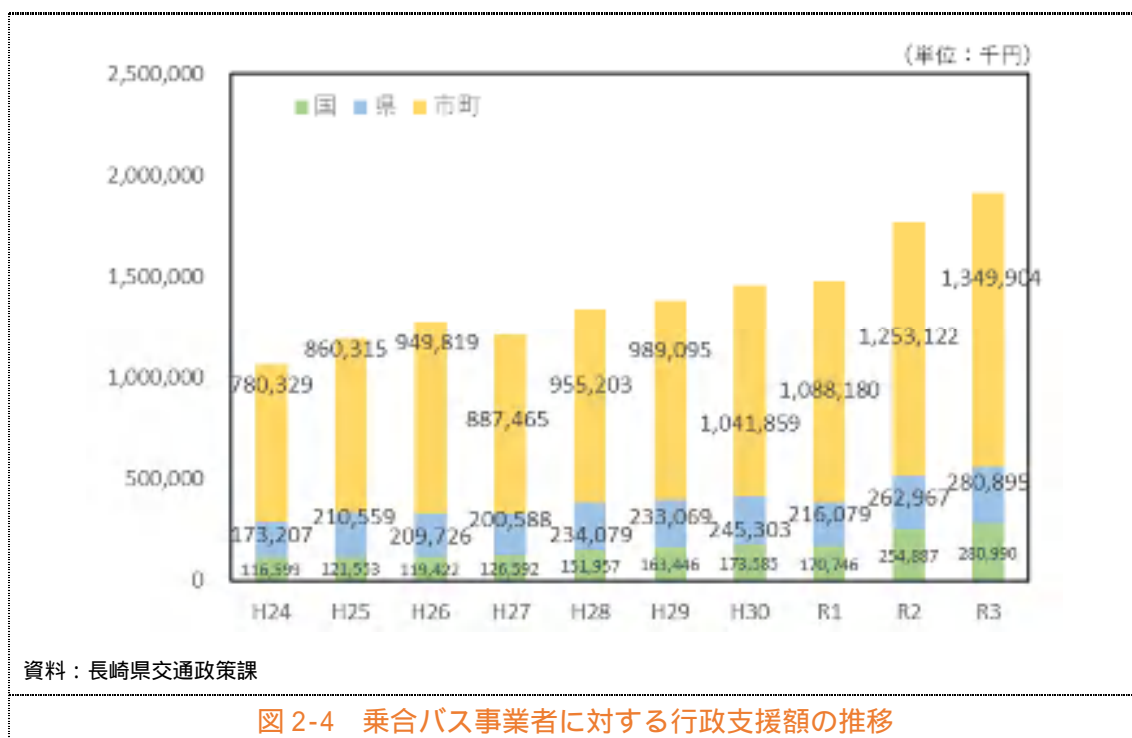


図 2-4 乗合バス事業者に対する行政支援額の推移

人口減少等により輸送人員が減少する中、佐世保市においては、将来にわたってバス路線を維持するため、平成29年3月に「交通局を廃止し、西肥自動車に路線を集約したうえで、一部をさせばバスに運行委託する」という方針が打ち出され、その方針に基づきとりまとめた地域公共交通再編実施計画が平成31年2月に国の認定を受け、同年3月24日からバス運行体制一体化が開始されたところである。

また、長崎市においては、長崎自動車（株）、長崎県交通局の2社における、「長崎市域乗合バス事業共同経営計画」に基づく共同経営について、令和4年3月に独占禁止法特例法（令和2年 法律第32号）に基づく認可が行われた。

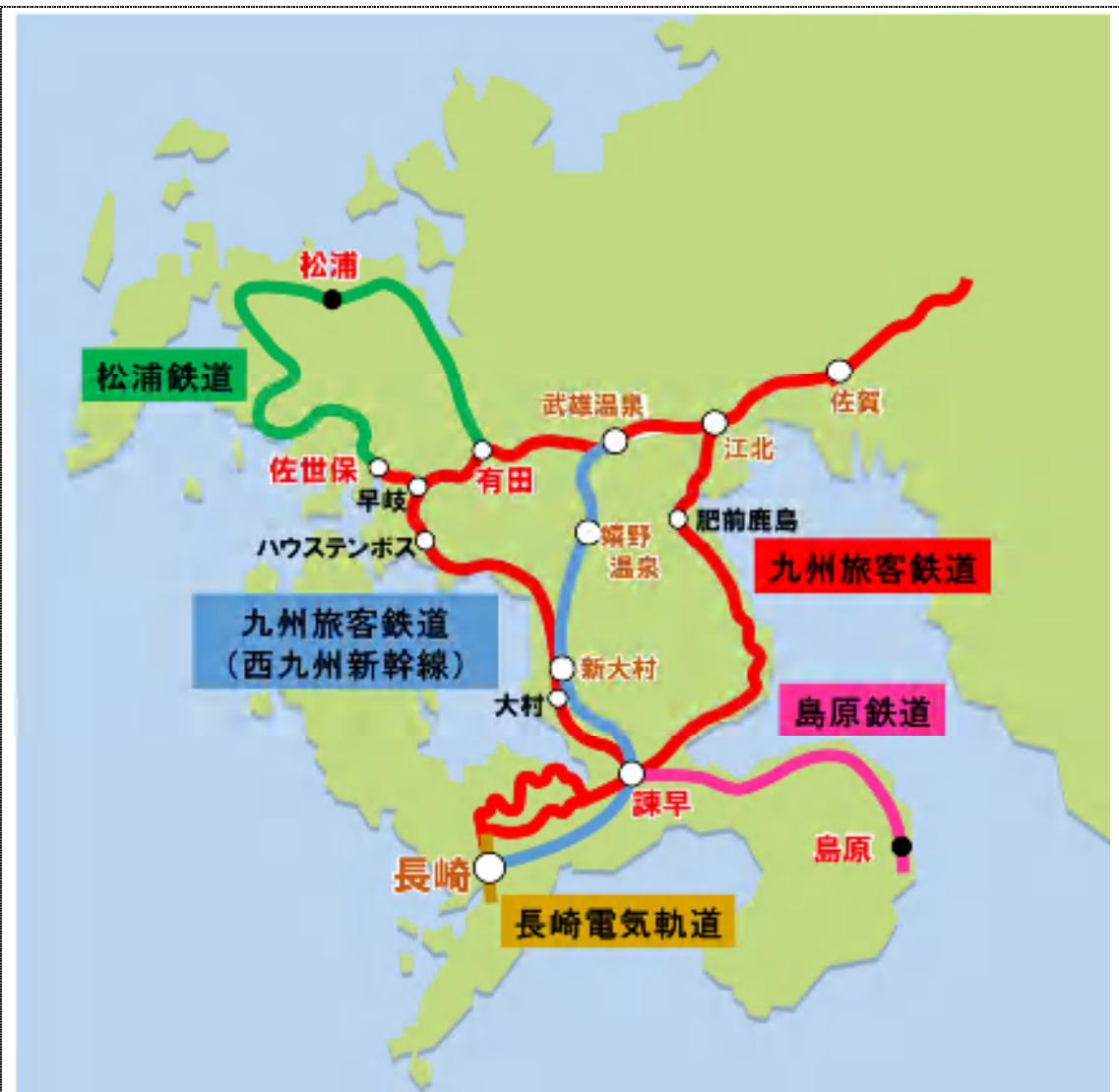
2社の共同経営計画に基づく運行は、重複路線における運行事業者の一元化、需給バランスを踏まえた運行便数の適正化、待ち時間の平準化による利便性の維持・向上を目的としており、令和4年4月から滑石、東長崎、日見地区で実施されている。また、令和4年10月には、長崎市東部地区において、長崎市地域公共交通利便増進実施計画（東部地区）に基づき、幹線路線の運行頻度の適正化等を目的として、矢上バス停等を拠点としたハブ&スポーク型運行への再編や長崎県交通局への運行の一本化等が実施された。

(2) 鉄軌道

本県においては九州旅客鉄道(株)(JR九州)、松浦鉄道(株)、島原鉄道(株)の3事業者にて鉄道が運行されており、長崎電気軌道(株)にて軌道が運行されている。

県内鉄道事業者においては、少子化、過疎化による人口減少や車社会の進展による利用者の減少に加えて新型コロナウイルス感染症の影響もあり事業者の収益確保が厳しい状況となっている。

平成25年度には、県と沿線市町により松浦鉄道(株)、島原鉄道(株)に関する調査を行い、鉄道を存続させることが、鉄道を廃止しバス代替とするより社会的便益がはるかに高いとの調査結果を踏まえ、10か年の施設整備計画を策定し、自治体において支援することで、両鉄道を維持していくこととした。



資料：長崎県交通政策課

図 2-5 長崎県の鉄道網

a)JR 九州

在来線は、長崎本線、佐世保線、大村線が各地域間を結んで運行しており、通勤通学等の地域の移動手段として利用されている。長崎本線（江北～諫早間）については、西九州新幹線開業に伴い上下分離方式により運行している。また、魅力あふれる観光列車（D & S列車）も運行されており、観光客にとっては、観光地へのアクセス手段としてだけでなく、観光資源そのものとしても鉄道が利用されている。令和4年9月23日からは西九州新幹線の開業に合わせ、新D & S列車「ふたつ星 4047」も運行されており、交流人口の拡大が期待されている。



36 ぷらす 3



ふたつ星 4047

線区別の利用状況（平均通過人員）と旅客運輸収入をみると、長崎本線・佐世保線・大村線ともに減少傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症の拡大等が起因し、令和2年度は大幅に減少している。

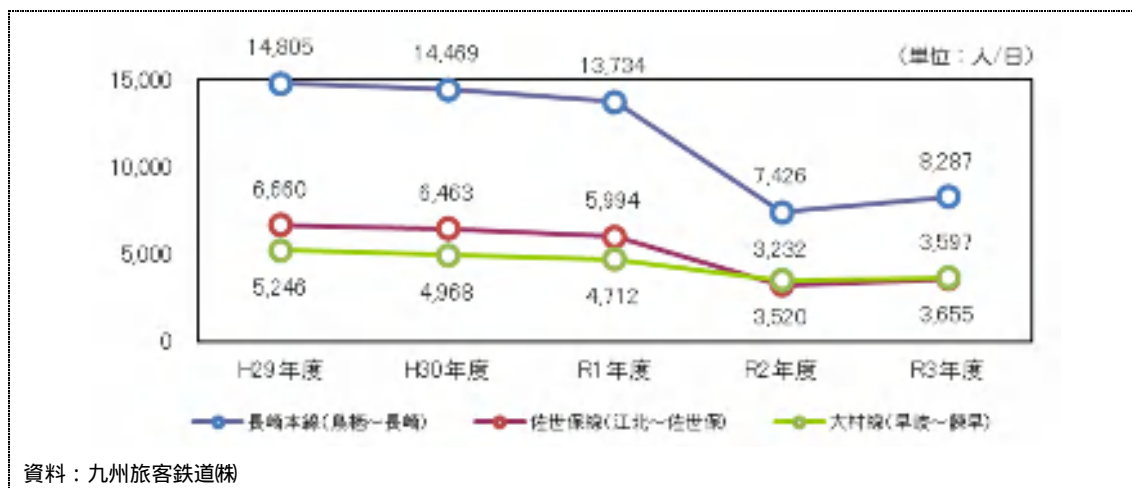


図 2-6 JR九州の線区別平均通過人員の推移



図 2-7 JR九州の線区別旅客運輸収入の推移

b)松浦鉄道

松浦鉄道は、長崎県、佐賀県と2つの県を跨ぎ、全長93.8 kmを運行する広域鉄道であり、西九州北部地域住民の生活を支える必要不可欠な移動手段として利用されている。また、生活のみならず、観光地へのアクセス手段としても重要な役割を担っており、令和3年度には観光列車レトロン号の改装や車内で沿線の観光放送を開始した。



レトロン号

しかし、近年においては、沿線地域の人口減少や少子化などの環境変化により、利用者の増加が見込めない状況が続いており、厳しい経営を強いられている。

また、令和2、3年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に輸送人員が減少した。

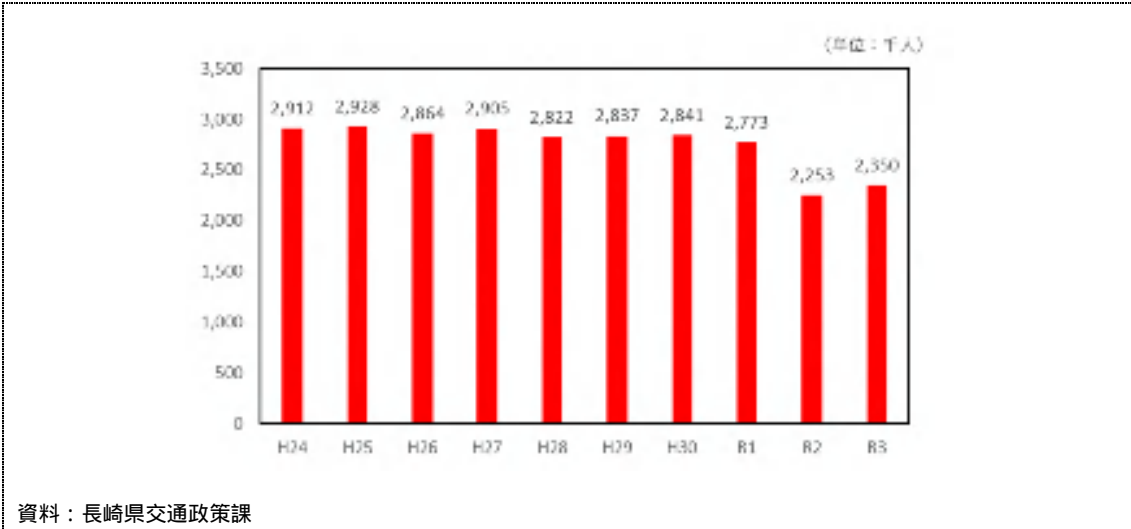


図 2-8 松浦鉄道の年間輸送人員の推移

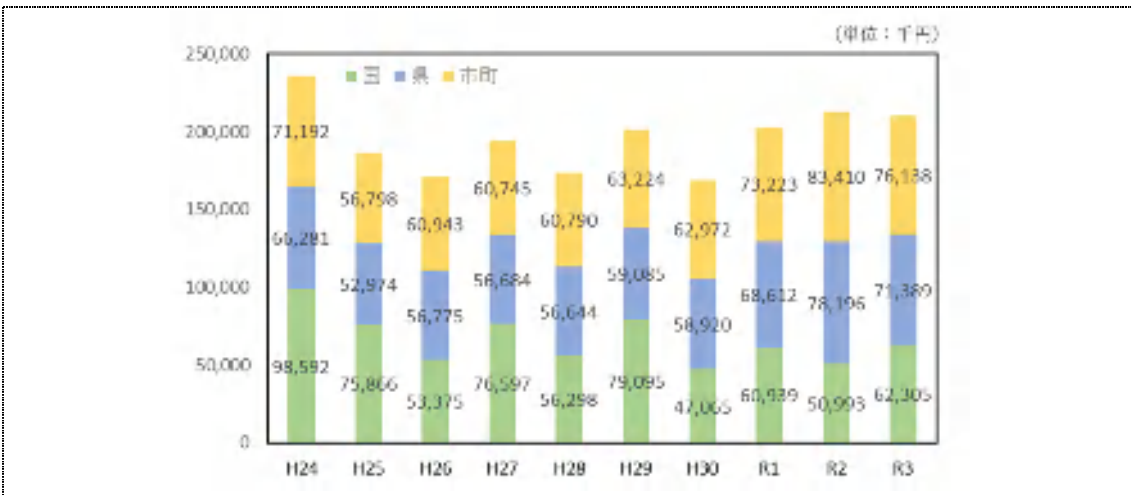


図 2-9 松浦鉄道に対する行政支援額の推移

c) 島原鉄道

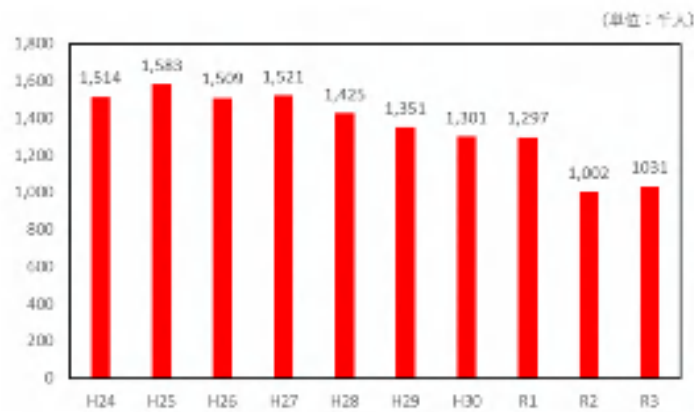
島原鉄道は、諫早市の諫早駅及び島原市の島原港駅を結び、全長 43.2km を運行する鉄道事業者であり、島原半島東部地域住民の生活を支える必要不可欠な移動手段として利用されている。また、観光地へのアクセス手段としてのみでなく、観光資源そのものとしても鉄道が利用されており、令和3年度には、西九州新幹線をモチーフとしたラッピングがなされたカフェトレインの運行や、島原半島地域への二次交通手段を充実させるため、島原半島各駅を自由に乗り降りできる「ぐるっと島原半島フリーきっぷ」の発売を行った。



カフェトレイン

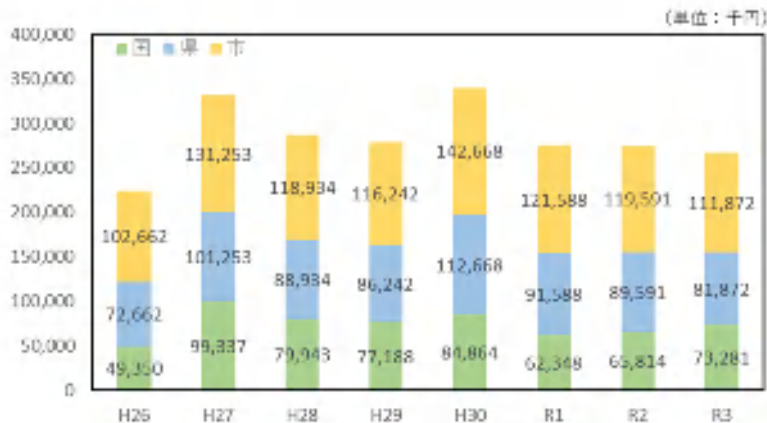
一方、近年においては、松浦鉄道と同様に、沿線地域の人口減少や少子化などの環境変化により、利用者の増加が見込めない状況が続いており、厳しい経営を強いられている。

また、令和2、3年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に輸送人員が減少した。



資料：長崎県交通政策課

図 2-10 島原鉄道の年間輸送人員の推移



資料：長崎県交通政策課
鉄道安全輸送設備等整備事業と沿線市町による運営費補助を計上

図 2-11 島原鉄道に対する行政支援額の推移

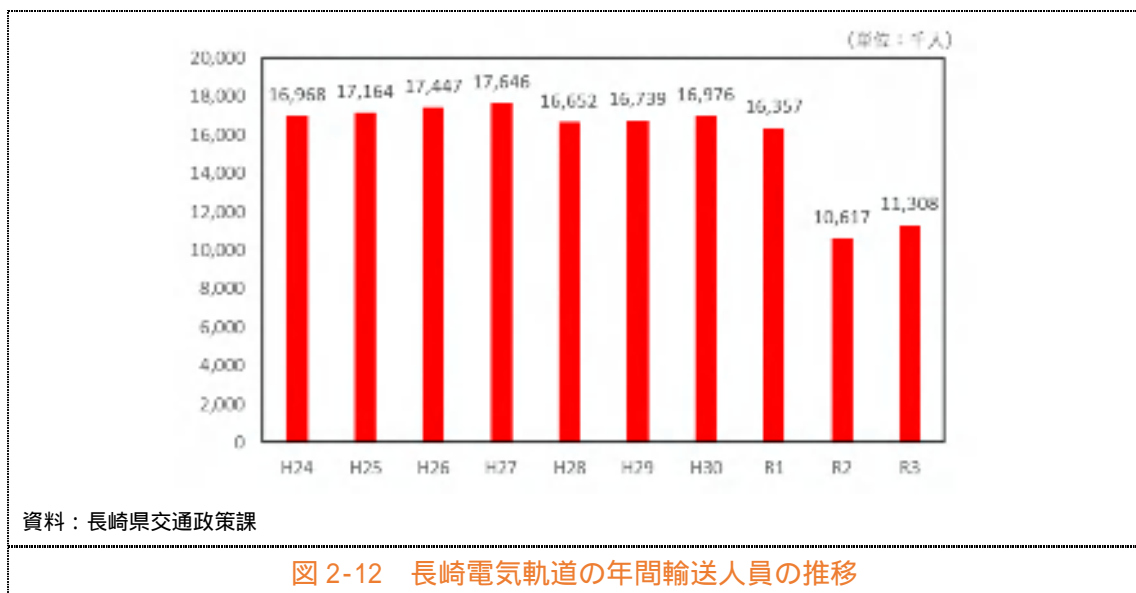
d)長崎電気軌道

長崎電気軌道は主に長崎市中心部から北部地域（西浦上地区）にかけて5系統、全長 11.5km を運行する軌道事業者であり、市民のみでなく、長崎県を訪れる観光客にとっても重要な移動手段となっている。令和3年度からは、車両の位置情報や運行状況をネットで確認できるロケーションシステムが導入され、利用者の利便性向上が図られている。



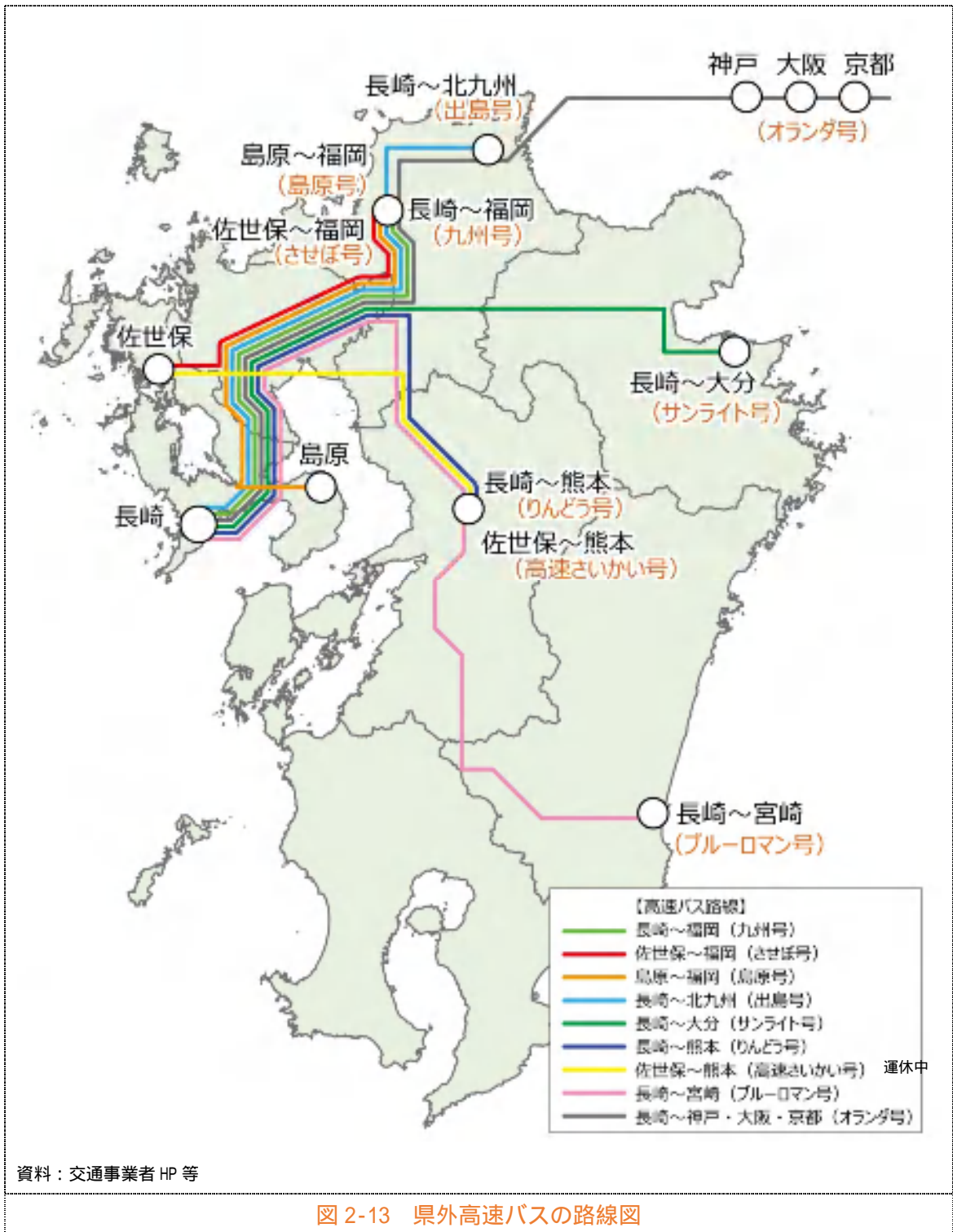
6000 形

輸送人員については、近年ほぼ横ばいで推移していたが、令和2、3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少している。

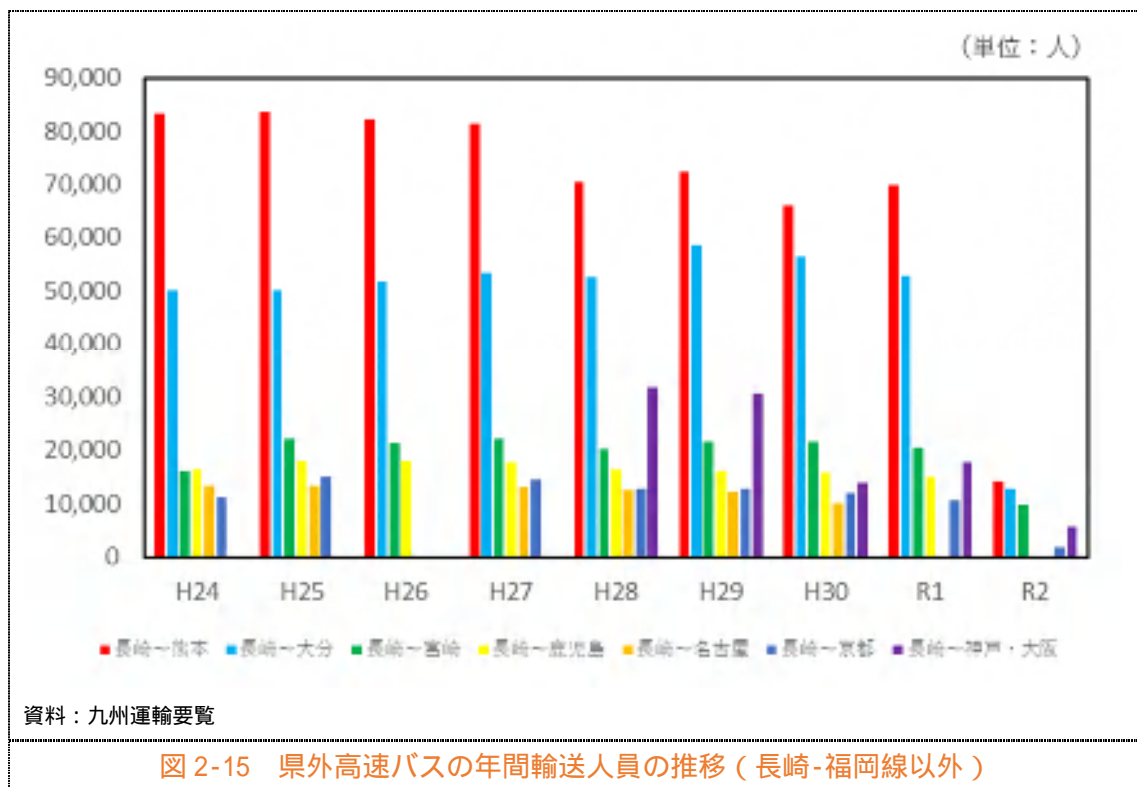
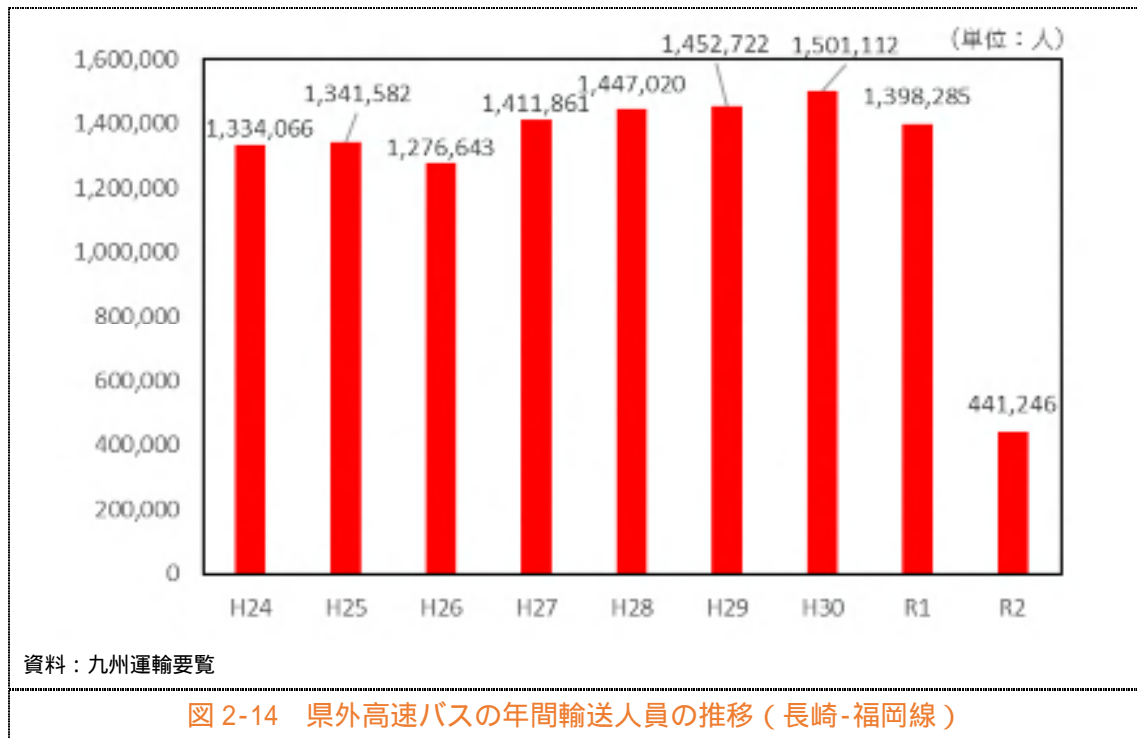


(3) 県外高速バス

本県における県外高速バスは9路線あり、九州内各県と関西方面等へ運行されている。



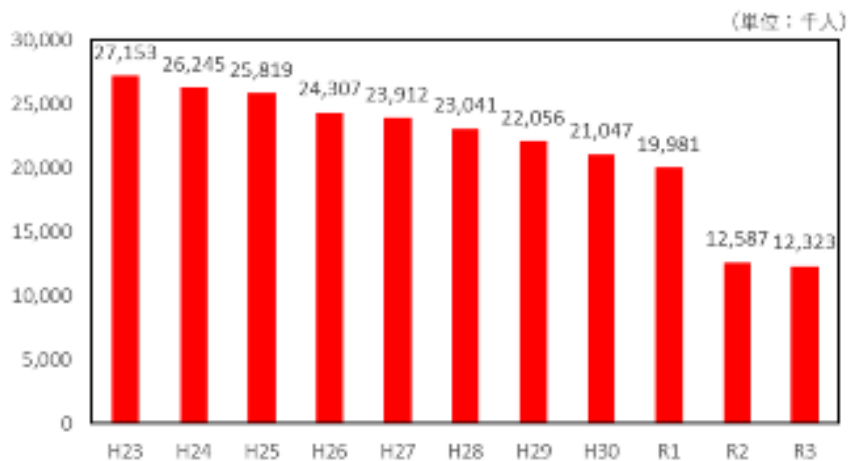
県外高速バスは、平成 30 年度まで利用者が増加傾向であったが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和元年度から減少に転じ、令和 2 年度は大きく落ち込んだ。県外高速バス事業は収益の一部を路線バスの赤字補填に回している事業者もあり、高速バス路線としてのみでなく、路線バス全体の維持・確保のためにも重要な役割を担っている。



(4) タクシー

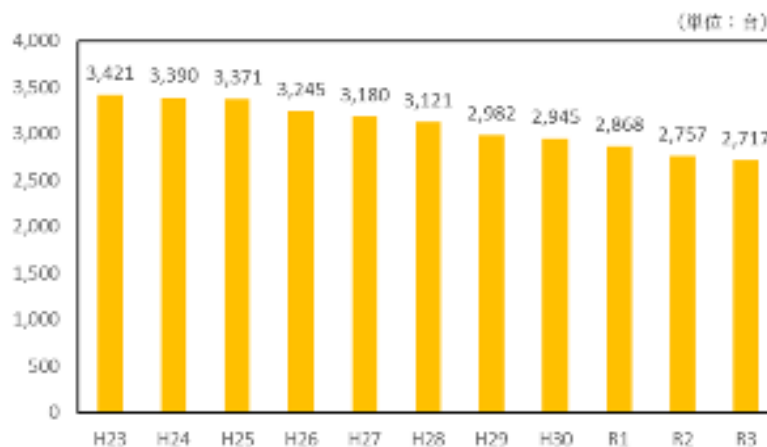
タクシーは輸送人員・車両数ともに減少傾向が続いており、令和2年度には新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に輸送人員が減少した。一方、市町におけるコミュニティ交通の運行をタクシー事業者が行っている場合もあり、地域内の移動を支える役割を担っている。

西九州新幹線の開業に合わせ、大村市においては、新大村駅、長崎空港、大村インターチェンジの高速交通3拠点を結び、市内外、県内外への移動の利便性を高める乗合タクシーの実証実験が開始された。また、民間事業者の取組として、諫早駅と雲仙温泉・小浜温泉を結ぶ定額タクシーも運行されている。



資料：九州運輸要覧

図 2-16 タクシーの年間輸送人員の推移

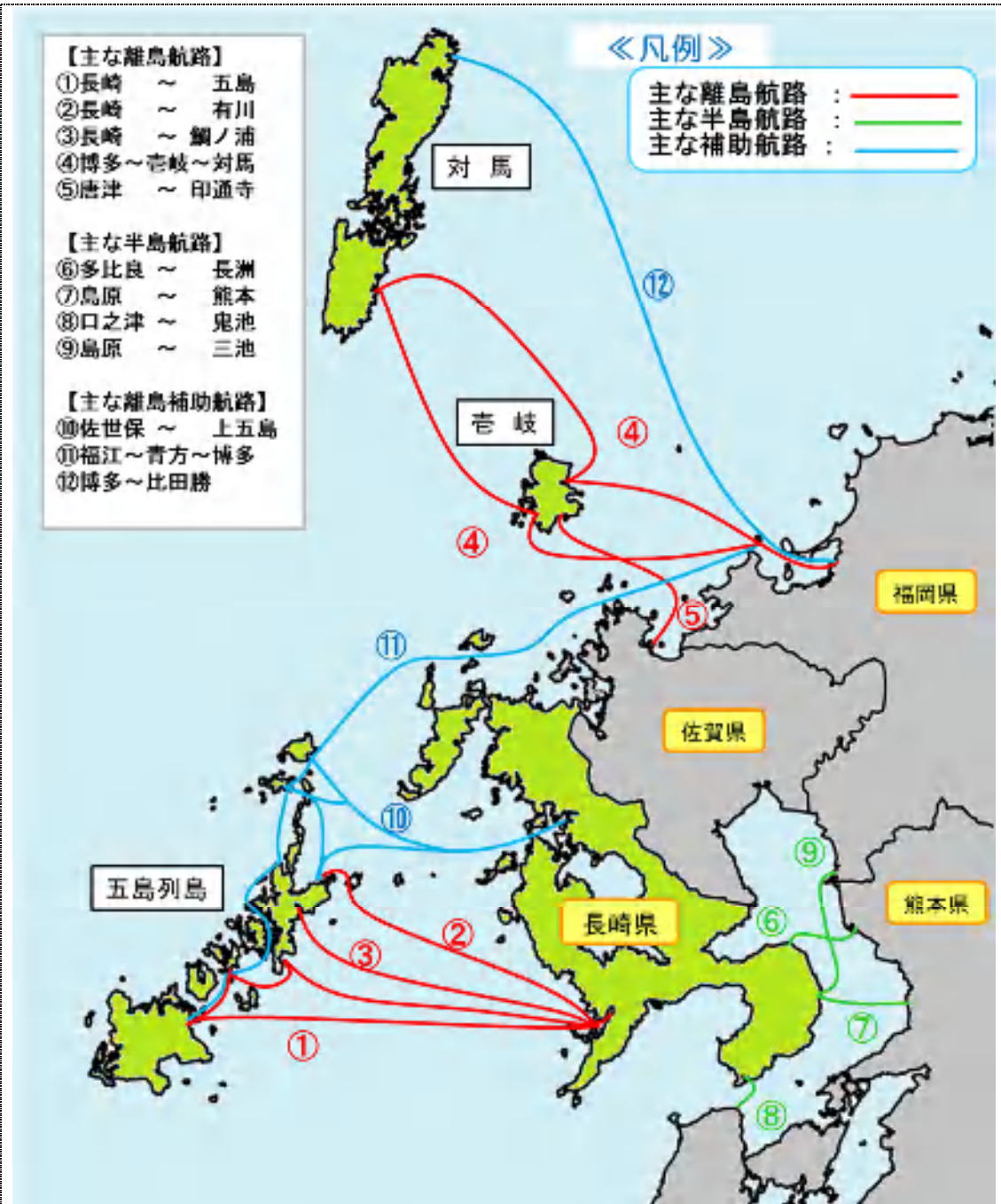


資料：九州運輸要覧

図 2-17 タクシー車両数の推移

(5) 航路

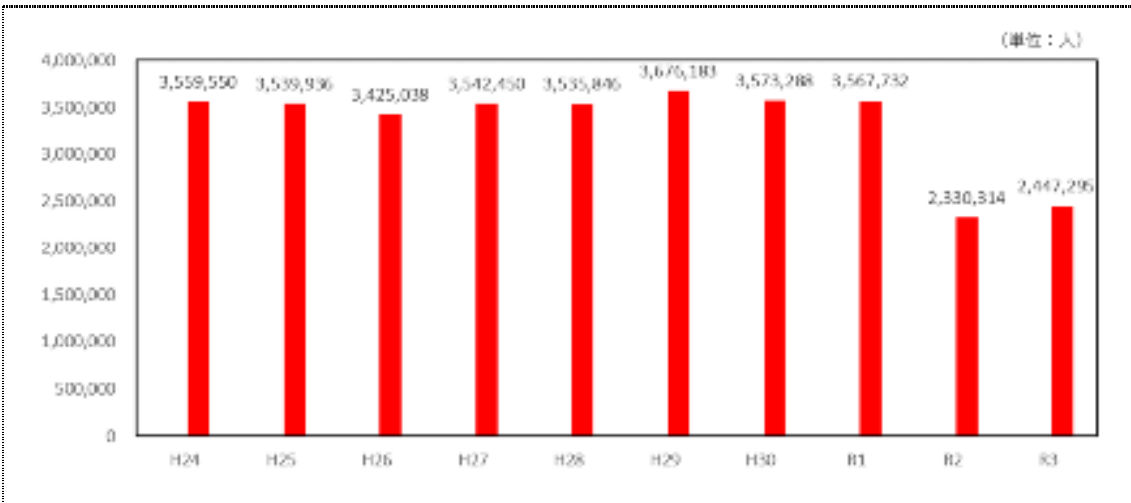
離島・半島地域を多く抱える本県においては、31の離島航路および7の本土間航路をそれぞれ24事業者、7事業者によって運航されている。



資料：長崎県交通政策課

図 2-18 県内を発着する航路図

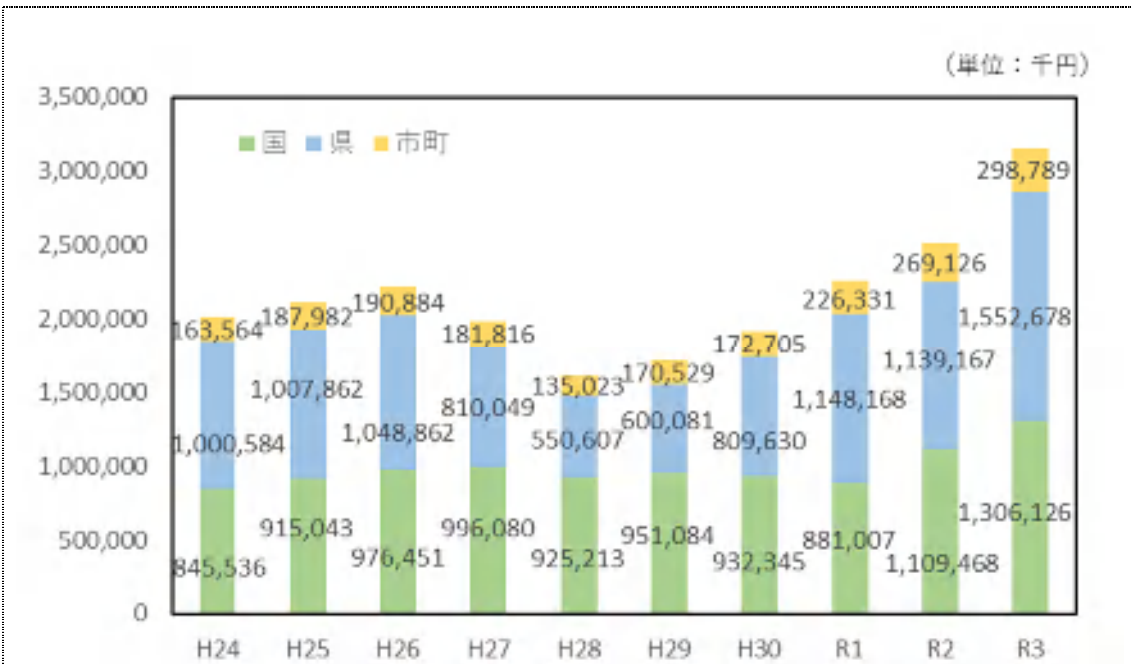
離島航路の輸送人員については、令和元年度まではほぼ横ばいで推移していたが、令和2、3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少した。



資料：長崎県交通政策課

図 2-19 県内の離島航路の年間輸送人員の推移

離島航路のうち補助航路については、運航に係る欠損額に対し、国・県・市町において補助金を交付することで航路の維持を図っているが、その補助金額は増加傾向にある。なお、令和2、3年度については新型コロナウイルス感染症の影響により、例年に比べて補助金額が大幅に増加した。



資料：長崎県交通政策課

欠損補助と離島住民割引補助を計上

図 2-20 県内の離島航路の行政支援額の推移

(6) 航空路

本県の離島と本土を結ぶ航空路線は、五島、壱岐、対馬との5路線で就航しており、離島住民の高速移動手段として島民に必要な生活路線となっている。

なお、離島航空路線を運航する ORC (オリエントルエアブリッジ) の現行機ボンバルディア社の Q200 型機は、導入から 20 年が経過し、構造的寿命を迎えるため、後継機として ATR 社の ATR42 型機 2 機を令和 4 年度から順次導入、令和 5 年度夏頃から 1 号機を就航し、令和 7 年度から 2 機体制での運航を目指している。



資料：長崎県交通政策課

図 2-21 県内を発着する離島航空路線図

一方、離島人口の減少による利用者数の減少や、短い飛行距離に起因する機体消耗による整備コスト、新型コロナウイルス感染症等の影響により、厳しい経営状況が続いており、離島航空路線を維持するため、行政による各種支援策が講じられている。

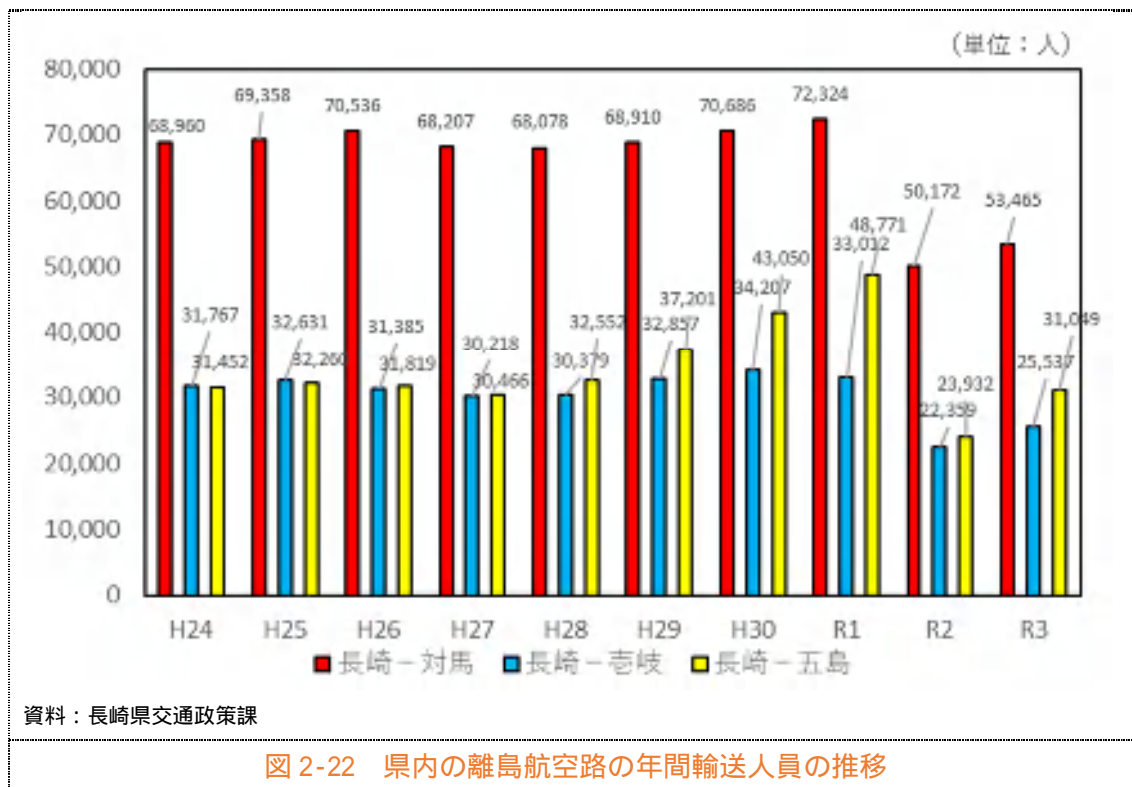


図 2-22 県内の離島航空路の年間輸送人員の推移

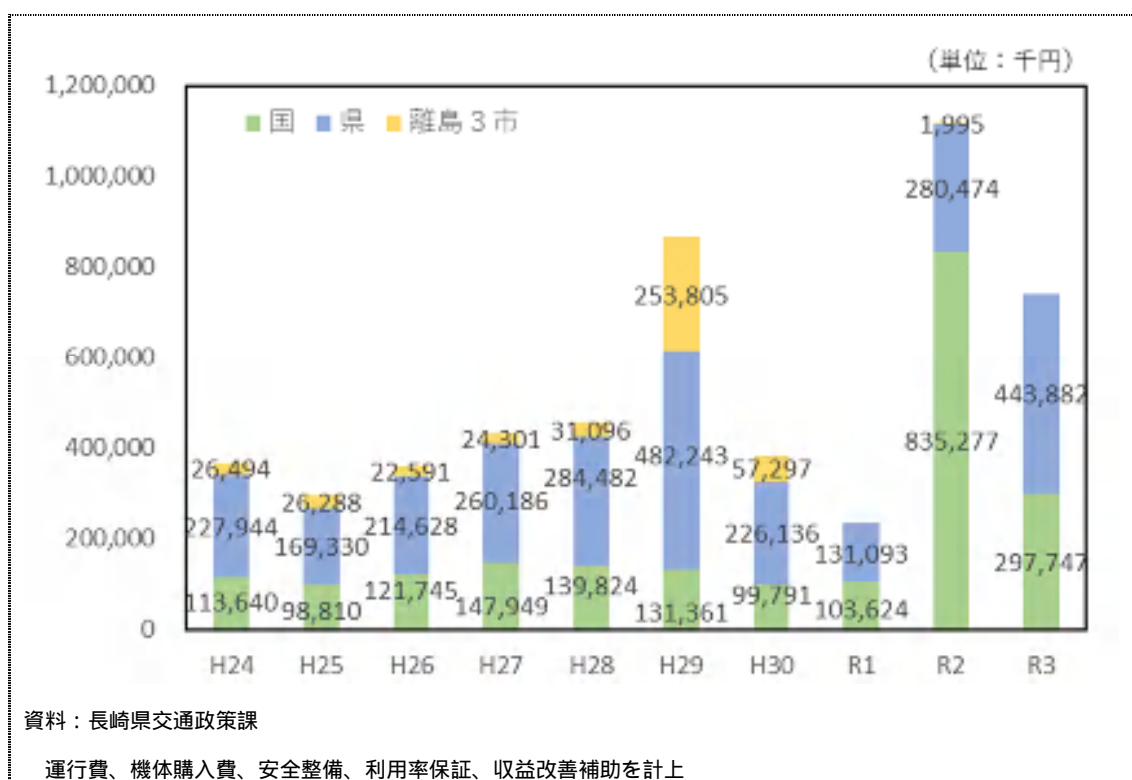


図 2-23 県内の離島航空路の行政支援額の推移

(7) 西九州新幹線

西九州新幹線は、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき昭和48年に「整備計画」が決定された九州新幹線西九州ルート（福岡市・長崎市間）のうち、令和4年9月23日に開業した長崎～武雄温泉間の路線名称である。

長崎～武雄温泉間は線路延長約66kmをフル規格（標準軌）により整備し、武雄温泉駅で博多方面へ走行する在来線特急列車に同一ホームで乗換を行う「対面乗換方式」により運行している。



かもめ

福岡県・中国圏・関西圏との更なる交流拡大をもたらし、西九州地域全体の振興と発展に大きく寄与するものである。

また、西九州新幹線開業に伴い、長崎本線（江北～諫早間）については、上下分離方式²へ移行した。



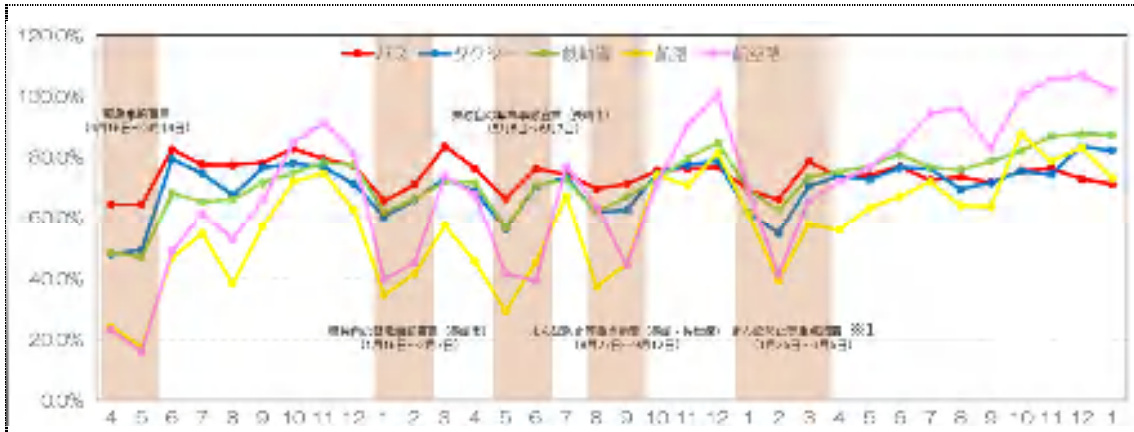
資料：長崎県新幹線対策課

図 2-24 西九州新幹線の路線図

² 列車の運行は、引き続き JR 九州が行い、鉄道施設の維持管理は、佐賀・長崎両県で設立した「一般社団法人佐賀・長崎鉄道管理センター」が行う。

(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

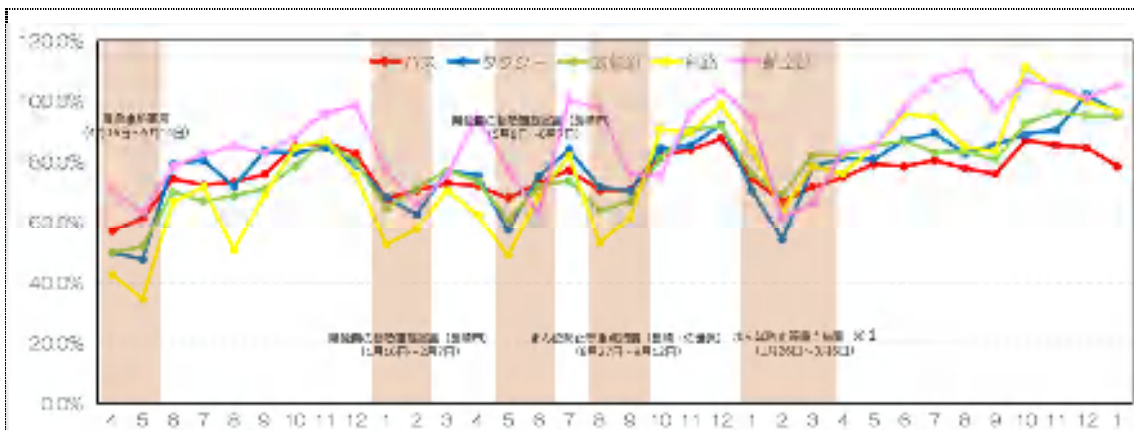
県内の公共交通全般は新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う緊急事態宣言等が発令された期間は輸送人員、営業収入ともに令和元年度に比べて大きく減少している。また、緊急事態宣言等が発令されていない期間についても、航路・航空路の一部期間を除き、全交通モードにおいて令和元年度と同程度の水準まで回復できていない。



資料：長崎県交通政策課

- 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

図 2-25 輸送人員の推移 (対令和元年度同月比)



資料：長崎県交通政策課

- 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

図 2-26 営業収入の推移 (対令和元年度同月比)

(9) その他

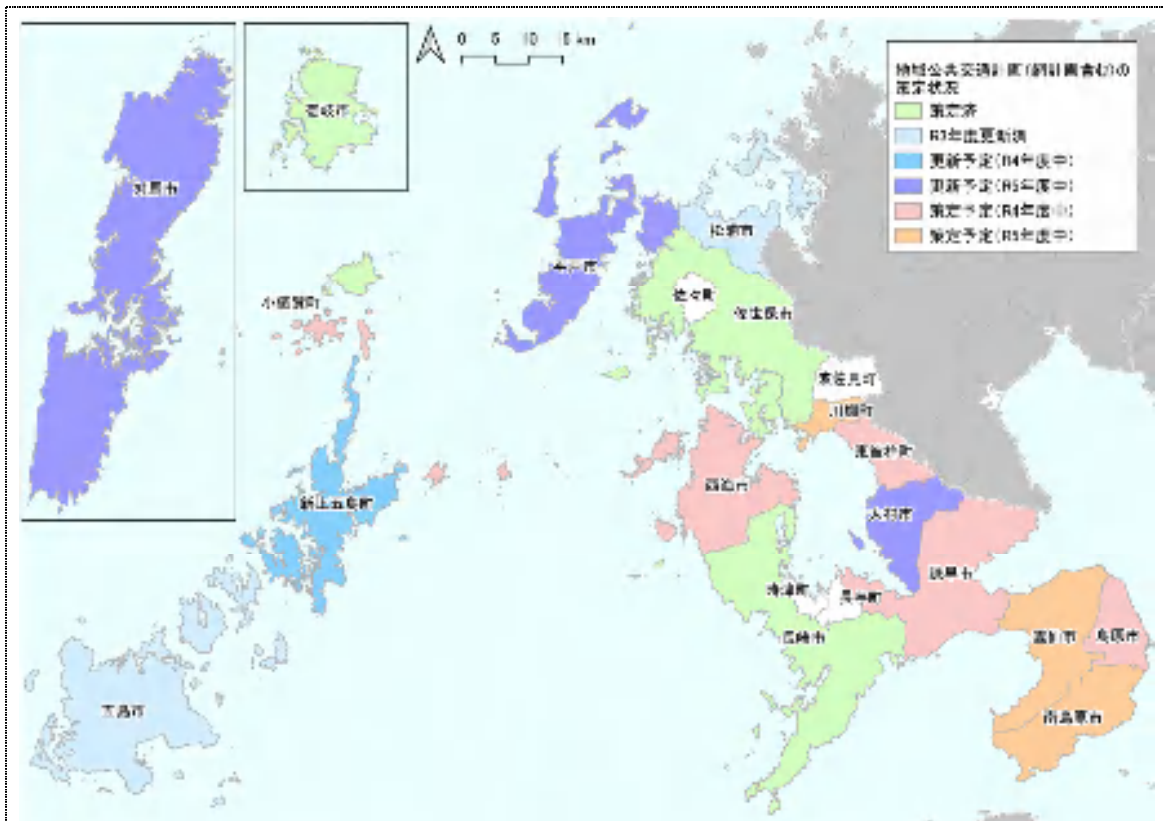
公共交通以外の市町を跨ぐ移動サービスとして、長崎市、西海市、新上五島町において自家用有償旅客運送の一種である福祉有償運送が実施されているほか、小値賀町においては、予約制の海上タクシーが運航されている。

その他に、通学用のスクールバスや患者送迎のため病院における無料送迎バス等も運行されている。

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

下図に示すとおり、県内21市町のうち、地域公共交通（網形成）計画を単独で策定済みの市町は9市町であり、令和4年度以降も地域公共交通計画の更新等が予定されている。（R5.2時点）



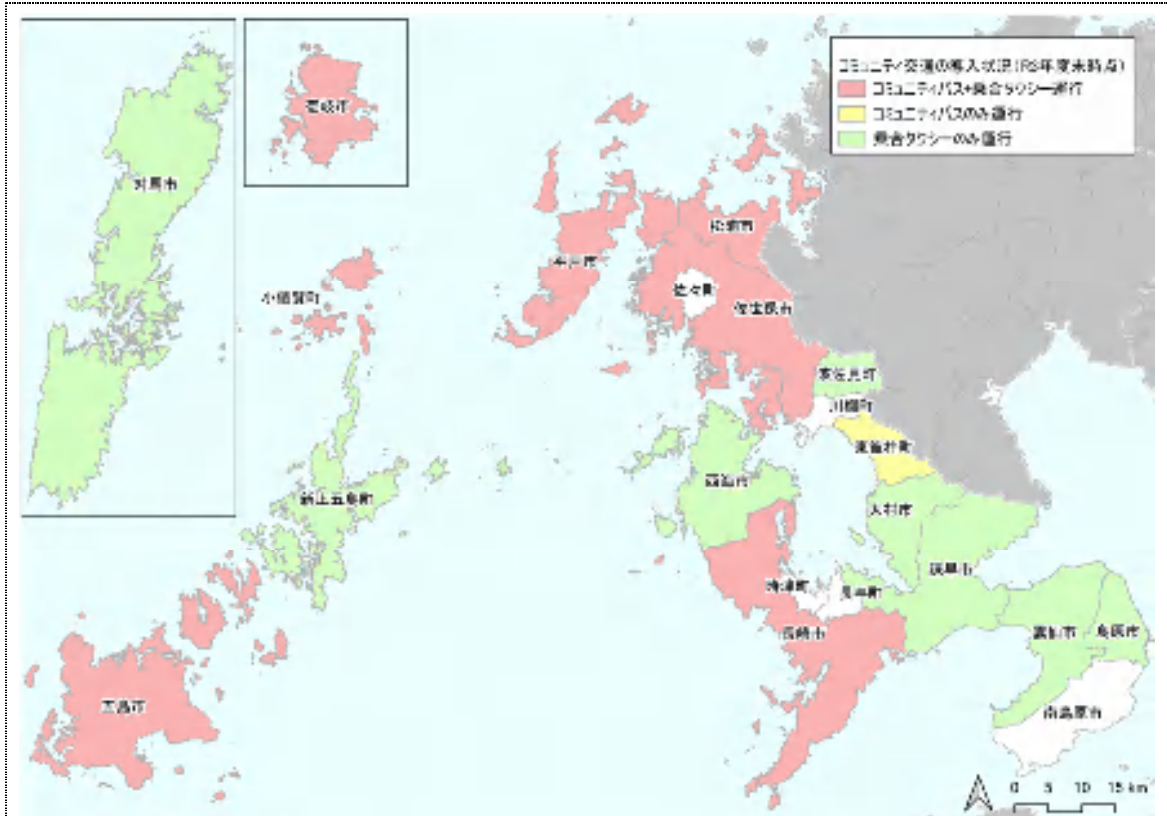
資料：長崎県交通政策課

図 2-27 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（R5.2月時点）

(2) コミュニティ交通の導入状況

下図は各市町におけるコミュニティ交通³(コミュニティバス等)の導入状況を示しており、道路運送法の規定に基づくコミュニティバスが8市町、乗合タクシーが15市町で運行されており、平戸市、対馬市、壱岐市、西海市、東彼杵町、小値賀町においては、市町等が運行主体となった自家用有償旅客運送等による運行がなされている。

なお、令和4年9月2日より南島原市において、乗合タクシーの実証運行が行われている。



資料：長崎県交通政策課

図 2-28 県内各市町におけるコミュニティ交通の導入状況

³ コミュニティ交通とは自治体が委託又は自治体と事業者との運行協定により運行する交通体系のことをいい、ここでは乗車定員 11 名以上の乗合車両を使用したものを「コミュニティバス」、乗車定員 10 名以下の乗用車両を使用したものを「乗合タクシー」とする。

(3) 地域公共交通施策に関する市町の考え

本計画を策定するにあたり、県内 21 市町に対して、公共交通に関する問題意識等についてアンケートを実施したところ、以下のような回答があった。

1) 公共交通に関する問題意識

公共交通に関する問題意識として利用者及び運送収入の減少や運転士の高齢化・人員不足が多く挙げられたほか、公共交通の需要減少に見合った移動サービスへの転換など以下のような項目が挙げられた。

表 2-2 公共交通に関する課題等

項目	課題の要点(問題点等)
路線の維持・確保	・利用者・収入の減少
	・運転士の高齢化や人員不足
	・新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通事業者の存続危機
	・広域的な外出に対応した公共交通の確保
路線の維持に向けた自治体の財源確保	・沿線自治体の財政負担の増加
	・国の支援制度の最大限活用
需要に応じたサービス転換	・人口減少等による公共交通の需要減少に見合った移動サービスへの転換が必要
複数市町と県が連携して、協議調整する場の確保	・存廃や代替策等の検討協議が必要
	・異なる交通モードの乗継円滑化が必要
乗継円滑化が図られた公共交通のネットワークづくり	・複数の公共交通が重複していることへの対応が必要
	・都市機能や居住を公共交通沿線に誘導することで持続的な都市経営の構築が必要
利便性を確保し、まちづくりに利活用	・バリアフリー化が必要
	・公共交通の積極的な利用促進が必要
住民・交流人口による積極的な利用促進	・公共交通の積極的な利用促進が必要

2) 長崎県と連携して実現したい施策

長崎県と連携して実現したい施策としては、公共交通の利便増進を図るためのハード整備（バスロケーションシステム、キャッシュレス決済）や利用促進にかかるソフト施策（MaaSやガイドブック、ノーマイカーデーの導入等、複数事業者によるバス路線の共同運行、地域鉄道についての協議や支援、乗務員不足への対策としての運転士確保等）が挙げられた。

表 2-3 長崎県と連携して実現したいこと

項目	具体的な内容
ハード整備	<ul style="list-style-type: none"> ➤ バスロケーションシステムの導入 ➤ QRコード等のキャッシュレスシステムの導入（若年層の利用促進）
ソフト整備	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 広域 MaaS の導入 ➤ 広域圏域の公共交通ガイドブック ➤ ノーマイカーデーの導入等公共交通の利用促進 ➤ 補助制度の連携拡充 ➤ 安定した航路・航空路の維持（機材更新含む） ➤ バス、鉄道の運転士の確保・育成 ➤ 地域鉄道のあり方の整理 ➤ 地域鉄道への支援のあり方・方策検討、実施 ➤ 地域鉄道との協議や協調補助による経営支援の実施 ➤ 複数のバス事業者が共同して運行するバス路線の創出 ➤ モード乗継による運賃体系の一体化（共同経営等） ➤ 自動運転技術の研究・開発 ➤ 複数にまたぐ公共交通に対する議論の場の設定 ➤ 諫早駅や長崎空港までの直通のアクセス整備 ➤ 県央・西彼地区との乗り継ぎ強化 ➤ 新幹線開業に合わせた市の二次交通の周知にかかる連携 ➤ 新幹線開業に合わせた利用客の取り込みや周遊ルートの確保・連携の充実 ➤ 離島をつなぐ交通の充実による今後の住民の利便性の向上・交流人口の増加促進 ➤ 交通空白地帯の解消

3) 西九州新幹線の利活用について

西九州新幹線の利活用については、新幹線駅を拠点とした各種ハード整備（駅前広場の整理やサインージの充実等）やソフト施策（MaaS や乗り継ぎダイヤの構築等）の充実、県内全域に誘客するための二次交通・三次交通の充実等が挙げられた。

表 2-4 西九州新幹線の利活用

項目	具体的な内容
ハード整備	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 新幹線駅を拠点とした、駅前広場の整備、バス停や電停の表示改善等
ソフト整備	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 新幹線駅での乗り換えにおいて、目的に合わせてどの二次交通（地域鉄道、路線バス、タクシー、レンタカー等）を選ぶか、利用者にとって分かりやすい条件（乗り場・乗り方、予約方法、料金、所要時間、観光プランの提案、観光と交通を組み合わせたクーポン等）やプランの提示 ➤ 新幹線駅から主要目的施設をつなぐバス路線（土日便）の増便 ➤ 新幹線駅から地域の拠点バス停まで直通でアクセスできる環境整備 ➤ 観光型 MaaS や JR 九州との連携切符などを用いた形での利用客の取り込み ➤ 地域鉄道沿線地域の関係自治体と連携したイベントの開催等による一体的かつ効果的な市の情報発信 ➤ 新幹線の到着時間に合わせた航路ダイヤの検討 ➤ 新幹線駅・長崎空港・高速道 IC を結ぶ予約型乗合タクシーの運行による市内外、県内外への移動の利便性向上 ➤ 新幹線駅から島原半島へ誘客するための二次交通の構築
その他	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域鉄道・バスのみでなく、レンタカー等の活用や、周遊後は航路で県外へという三次交通の利用促進も検討が必要 ➤ 新幹線駅からバスや JR 在来線で移動してもらい、公共交通の利用促進を図りつつ、地域内の周遊観光はデマンド交通を活用してもらいたい ➤ 長崎駅や佐世保駅からの交通による誘客が課題。環境整備には県や関係市町との連携が必要

第3章 地域公共交通をとりまく現状と課題

第1章「地域の概況」及び、第2章「地域公共交通の現状」から、以下のとおり現状と課題を整理した。

地域の概況から

- ✚ 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から

- ✚ 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

第1節 基本方針

第3章において整理した内容及び、上位計画である長崎県総合計画並びに関連計画を踏まえ、地域公共交通に関する本県の基本方針と目標を以下のとおり定める。

また、離島航路・航空路については、離島住民の生活に必要不可欠なものであるため、関係自治体と連携の上、維持・確保を図ることとする。

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

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

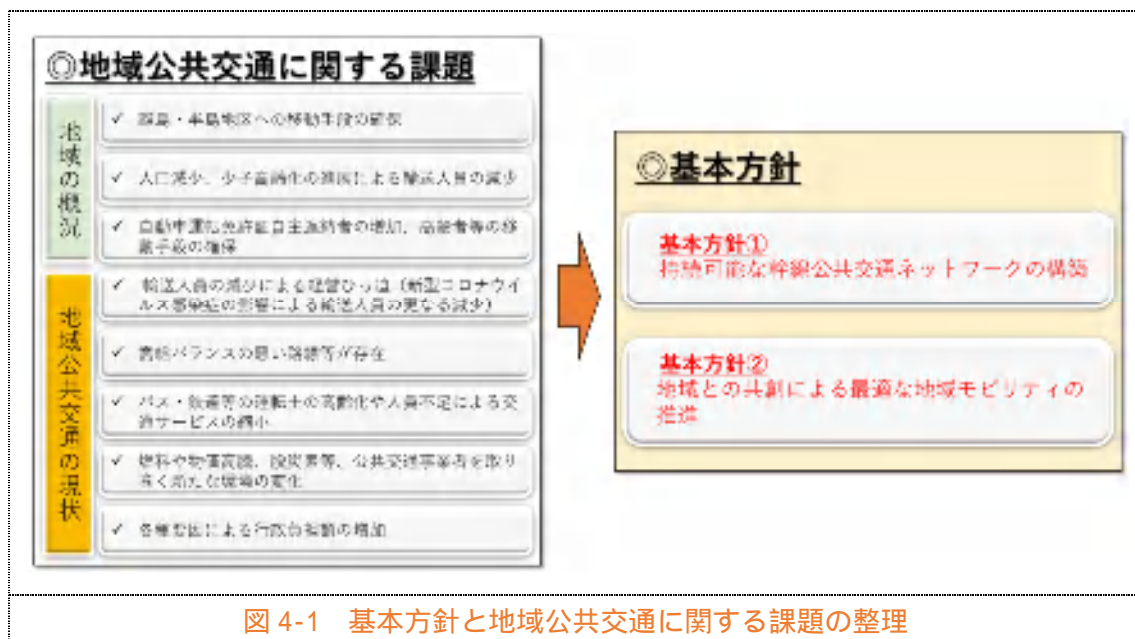


図4-1 基本方針と地域公共交通に関する課題の整理

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

本県における主な幹線公共交通（バス、鉄道、航路、航空路）について、幹線公共交通ネットワーク構築のための目標を以下のとおり設定する。

幹線バスの年間輸送人員		
【算出方法】 国庫補助対象幹線バス系統の輸送人員合計 目標値については現状値に（R6 推計人口/R3 人口）を乗じて算出	現状値	3,040,148 人（R4 年度）
	目標値	2,963,929 人以上（R6 年度）
	目標設定の考え方	幹線バス維持のため、将来推計人口を見据えた水準以上を目指す
幹線バスの利用者 1 人当たりの行政負担額		
【算出方法】 国庫補助対象幹線バス系統の行政支援額/ 国庫補助対象幹線バス系統の輸送人員合計	現状値	264.9 円（R4 年度）
	目標値	271.7 円以下（R6 年度）
	目標設定の考え方	幹線バス維持のため、将来推計人口を見据えた水準以上を目指す
地域鉄道（松浦鉄道、島原鉄道）の路線維持		
【算出方法】 地域鉄道（松浦鉄道、島原鉄道）の路線数	現状値	2 路線（R4 年度）
	目標値	2 路線（R7 年度）
	目標設定の考え方	広域幹線である地域鉄道を維持する
長崎本線（江北～諫早間）の路線維持		
【算出方法】 長崎本線（江北～諫早間）の路線数	現状値	1 路線（R4 年度）
	目標値	1 路線（R7 年度）
	目標設定の考え方	上下分離区間である長崎本線（江北～諫早間）を維持する
離島航路の維持		
【算出方法】 本土と離島、離島間を結ぶ航路数 <small>なお、航路の統合等により航路数が減少した場合においても住民の移動手段が十分確保されている場合は、その都度、目標値を変更できるものとする。</small>	現状値	31 航路（R4 年度）
	目標値	31 航路（R7 年度）
	目標設定の考え方	島民の移動手段として欠くことができない離島航路を維持する

離島航空路の維持		
【算出方法】 本土と離島を結ぶ航空路線数	現状値	5 航空路（R4 年度）
	目標値	5 航空路（R7 年度）
	目標設定 の考え方	本土への高速移動手段として欠く ことができない離島航空路を維持 する

(2) 地域との共創による最適な地域モビリティの推進

地域公共交通計画の策定市町数		
【算出方法】 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通計画の策定市町数	現状値	9 市町 (R3 年度)
	目標値	21 市町 (R7 年度)
	目標設定の考え方	原則すべての市町において地域公共交通計画を策定し、地域内の公共交通確保の方針を設定する
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		
【算出方法】 道路運送法の規定に基づき運行される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	現状値	17 市町 (R3 年度)
	目標値	21 市町 (R7 年度)
	目標設定の考え方	路線バス等との役割分担を行い、地域公共交通の持続性を確保するため、すべての市町においてコミュニティ交通の導入及び見直しを目指す

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

本節では、市町を結ぶ幹線公共交通を維持していくために実施する施策を示す。

なお、取組に当たって複数自治体や交通事業者との協議、調整が必要な場合は、市町と連携し、必要に応じ県が全体の調整に努める。

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

事業概要
持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築に向けて、市町を跨ぐ ⁴ 路線バスの役割を地域ブロックごとに整理し、維持の方針について示す。
具体的な内容
各生活地区と都市部・地域拠点を結ぶ市町を跨がる幹線は、人口減少の影響による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ため、幹線バス系統（令和5年度国庫補助対象路線）をブロックごとに図示し、その役割を整理したうえで、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用しつつ、国・県の支援を中心に現在の路線を維持する。 なお、本計画の幹線交通ネットワーク図に示すバス系統以外の系統が、国庫補助対象の要件を満たすこととなった場合においても、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金等により路線を維持する。

⁴ 本節においては地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助要件と整合を図るため、市町を跨ぐ路線は平成13年3月31日における市町村の状態にて複数市町村にまたがるものとする。（補助要件に変更があった場合はこの限りではない。）



図 5-1 本県幹線交通ネットワーク図（長崎・西彼地域）

事業者名	番号	起点	終点	役割
長崎県交通局	1-1	長崎駅前	雲仙	県南地域の中心部である雲仙地域と長崎市内を結ぶ路線であり、住民の通院・買い物等生活に必要な不可欠である
長崎県交通局	1-2	江の浦	長崎駅前	長崎市中心部と諫早市南部及び長崎市東部を結ぶ路線であり、通学、通勤、通院、買い物等に大きな役割をもつ
長崎県交通局	1-3	江の浦	長崎駅前	1-2 の路線に飯盛ニュータウンがある小島地区を加えたものであり、1-2 の路線が運行しない地区を補完している
長崎自動車	2-1	時津北部ターミナル	大串	時津町と西彼半島エリアを結ぶ幹線であり、沿線地域住民の通院、買い物等に大きな役割をもつ
長崎自動車	2-2	秋寄 上横尾	長与ニュータウン	長崎市横尾地区と時津、長与町を結ぶ路線であり、沿線に商業施設や時津、長与町役場が存在することからも沿線住民の移動手段として重要な役割をもつ
長崎自動車	2-3	江平高部	江平高部	長崎市本原地区と百合野団地を結ぶ路線であり、地域拠点である長崎市住吉地区に加え、救急指定総合病院である百合野病院へもアクセスしており、買い物に加え、通院手段として大きな役割をもつ
長崎自動車	2-4	長崎新地ターミナル	琴ノ尾登口	長崎市中心部と長与町本川内地区を結ぶ幹線であり、長崎市内中心部等への通学、通勤、通院、買い物等に大きな役割をもつ
さいかい交通	5	板の浦	桜の里ターミナル	長崎市と西海市大瀬戸町を結ぶ路線であり、長崎市内への通学、通勤、通院、買い物等に大きな役割をもつ



図 5-2 本県幹線交通ネットワーク図（県央地域）

事業者名	番号	起点	終点	役割
長崎県交通局	1-1	長崎駅前	雲仙	県南地域の中心部である雲仙地域と長崎市内を結ぶ路線であり、住民の通院・買い物等生活に必要な不可欠である（再掲）
長崎県交通局	1-2	江の浦	長崎駅前	長崎市中心部と諫早市南部及び長崎市東部を結ぶ路線であり、通学、通勤、通院、買い物等に大きな役割をもつ（再掲）
長崎県交通局	1-3	江の浦	長崎駅前	1-2の路線に飯盛ニュータウンがある小島地区を加えたものであり、1-2の路線が運行しない地区を補完している（再掲）
長崎県交通局	1-4	西諫早駅	県界	諫早市中心部と諫早市北東部を結ぶ路線であり、通学、通勤、通院、買い物等に大きな役割をもつ
長崎県交通局	1-5	諫早営業所	みさかえの園	1-4とほぼ同様の役割を持っているが、障害者福祉施設や県立特別支援学校がある地区と諫早市中心部を結ぶ重要な役割をもつ
長崎県交通局	1-6	東厚生町	飯盛団地	諫早市中心部と諫早市南部を結ぶ路線であり、バス通学が前提となる小中学校への通学や、通勤、通院、買い物等に大きな役割をもつ
長崎県交通局	1-7	今村	早見	大村市南部、諫早市中心部、諫早市南部を結ぶ路線であり、各地区から諫早市への通学、通勤、通院、買い物等に大きな役割をもつ
長崎県交通局	1-8	諫早駅前	長崎空港	諫早市中心部と長崎空港を結ぶ路線として、両市を跨ぐ相互交通として、通学、通勤、通院、買い物等に大きな役割をもち、両市の市内路線が運行していない郊外の地区をカバーしている
長崎県交通局	1-9	諫早駅前	長崎空港	1-8の役割に加え、諫早、大村市内、長崎空港等から長崎医療センターまでの通勤、通院の移動手段として重要な役割をもつ
島原鉄道	4-2	諫早駅前	雲仙	島原半島への玄関口である諫早市と観光地である小浜・雲仙地区を結ぶルートとして重要な路線であり、沿線住民の通学、通院に大きな役割をもつ
島原鉄道	4-4	諫早駅前	口之津車庫前	諫早市と南島原市口之津を結ぶ路線であり、沿線住民の通学、通院に大きな役割をもつ



図 5-3 本県幹線交通ネットワーク図（県北地域）

事業者名	番号	起点	終点	役割
長崎自動車	2-1	時津北部ターミナル	大串	時津町と西彼杵半島エリアを結ぶ路線であり、沿線地域住民の通院、買い物等に大きな役割をもつ（再掲）
西肥自動車	3-1	佐世保駅前	吉井	佐世保市中心部と吉井地区を結ぶ路線であり、移動手段がバス及び自家用車に限られている沿線地区から佐世保西、北高等学校への通学に大きな役割をもつ
西肥自動車	3-2	松浦駅前	平戸棧橋	松浦市中心部と平戸市を乗換なしで結ぶ唯一の路線であり、沿線住民の生活に加え、猶興館高等学校への通学に大きな役割をもつ
西肥自動車	3-3	福島支所前	伊万里駅前 伊万里実業高校 農林キャンパス前	伊万里中心部と福島島内を結ぶ唯一の路線であり、伊万里市内への通勤、通院に大きな役割をもつ
西肥自動車	3-4	内海	川棚バスセンター 川棚高校下	波佐見町と川棚町を結ぶ唯一の路線であり、沿線住民の通学、通院、買い物等に大きな役割をもつ
西肥自動車	3-5	伊万里駅前	佐世保駅前	佐世保市と伊万里市を結ぶ路線であり、沿線住民の通学、通勤、通院に大きな役割をもつ
西肥自動車	3-8	佐々バスセンター	江迎	小佐々町、鹿町町から佐世保市中心部及び佐々町への移動手段はバス及び自家用車に限られており、当該地区の住民の通学、通院に大きな役割をもつ
西肥自動車	3-9	嬉野バスセンター 嬉野医療センター	佐世保駅前	佐世保市と嬉野市を結ぶ路線であり、沿線住民の通学、通勤、通院に大きな役割をもつ
西肥自動車	3-10	平戸口駅	平戸高校前	平戸市の再編実施計画にて、当該路線を幹線とし、支線をコミュニティ交通にて補完すると位置付けられており、平戸高等学校、猶興館高等学校への通学や沿線住民の通院等に大きな役割をもつ

事業者名	番号	起点	終点	役割
西肥自動車	3-11	佐世保駅前	世知原	佐世保市中心部と世知原地区を結ぶ路線であり、移動手段がバス及び自家用車に限られている沿線地区から皆瀬小学校への通学や高齢者の通院に大きな役割をもつ
さいかい交通	5	板の浦	桜の里ターミナル	長崎市と西海市大瀬戸町を結ぶ路線であり、長崎市内への通学、通勤、通院、買い物等に大きな役割をもつ（再掲）
生月自動車	9	加勢川入口	平戸高校前	生月から平戸高校、平戸市民病院へ通学、通院するための唯一の路線であり、沿線住民の通学、通院、買い物に大きな役割をもつ
JR 九州バス	10	彼杵駅	たけお競輪場 武雄温泉駅	嬉野市、武雄市と東彼杵町を結ぶ唯一の公共交通機関であり、沿線住民の通学、通院に大きな役割をもつ



図 5-4 本県幹線交通ネットワーク図（島原半島地域）

事業者名	番号	起点	終点	役割
長崎県交通局	1-1	長崎駅前	雲仙	県南地域の中心部である雲仙地域と長崎市内を結ぶ路線であり、住民の通院・買い物等生活に必要不可欠である（再掲）
島原鉄道	4-1	島原駅前	加津佐海水浴場前	島原鉄道南線を廃止した際新設した路線であり、鉄道の代替運行という意味合いも強く、沿線住民の通院、通学に大きな役割をもつ
島原鉄道	4-2	諫早駅前	雲仙	島原半島への玄関口である諫早市と観光地である小浜・雲仙地区を結ぶルートとして重要な路線であり、沿線住民の通学、通院に大きな役割をもつ（再掲）
島原鉄道	4-3	青雲荘 一本柱鳥居前	島原駅前	島原市と雲仙地区を結ぶ路線であり、沿線住民の通院、通学に大きな役割をもつ
島原鉄道	4-4	諫早駅前	口之津車庫前	諫早市と南島原市口之津を結ぶ路線であり、沿線住民の通学、通院に大きな役割をもつ（再掲）

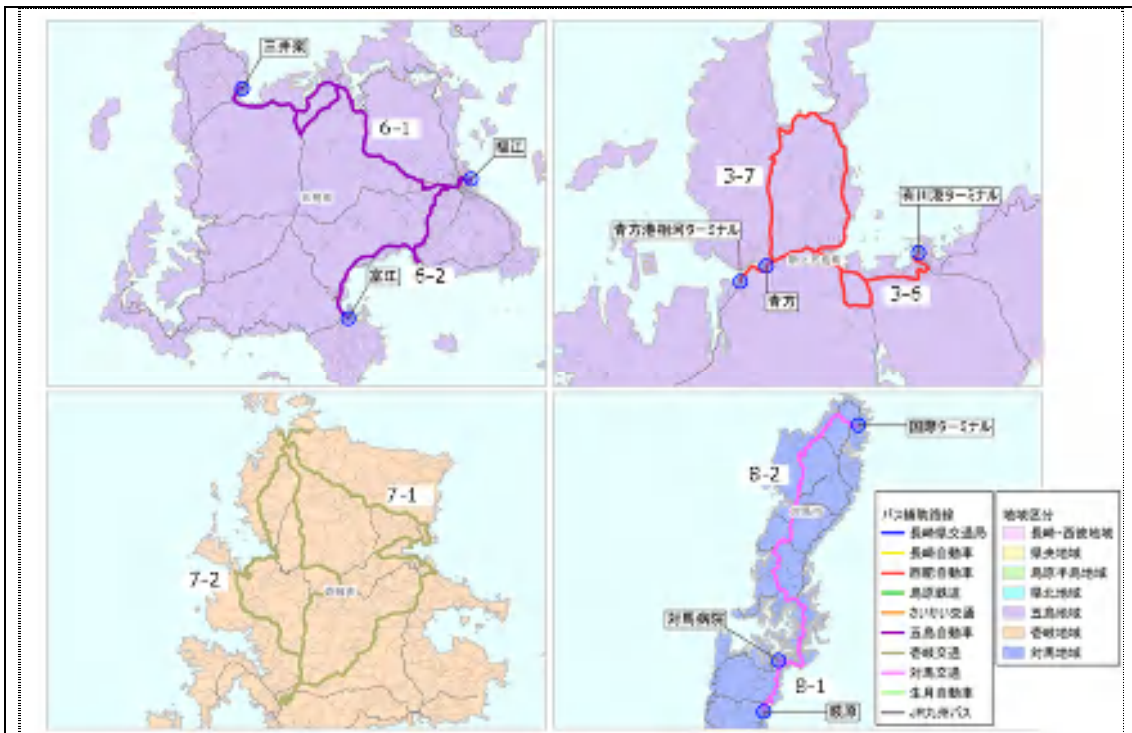


図 5-5 本県幹線交通ネットワーク図（離島地域）

事業者名	番号	起点	終点	役割
西肥自動車	3-6	有川港ターミナル	青方 青方港相河ターミナル	新上五島町有川地区と上五島地区を結ぶ路線であり、沿線住民の通学、通院に大きな役割をもつ
西肥自動車	3-7	青方	青方	沿線住民の重要な生活交通路線であり、通学、通院に大きな役割をもつ
五島自動車	6-1	福江	三井楽	沿線住民の重要な生活交通路線であり、通学、通院、買い物に大きな役割をもつ
五島自動車	6-2	福江	富江	沿線住民の重要な生活交通路線であり、通学、通院、買い物に大きな役割をもつ
吉岐交通	7-1	郷ノ浦	郷ノ浦	九州本土へと繋がる港へ接続する路線であり、島民及び来島者の重要な路線であることに加え、通学、通院に大きな役割をもつ
吉岐交通	7-2	郷ノ浦	勝本	九州本土へと繋がる港へ接続する路線であり、島民及び来島者の重要な路線であることに加え、通学、通院、温泉施設への移動手段として大きな役割をもつ
対馬交通	8-1	巖原	対馬病院	下対馬地区住民の通学、通院、買い物に加え、対馬空港行き系統との接続による島外への出張等に大きな役割をもつ
対馬交通	8-2	対馬病院	国際ターミナル	中対馬、上対馬地区住民の通学、通院、買い物に加え、島外への出張等に大きな役割をもつ

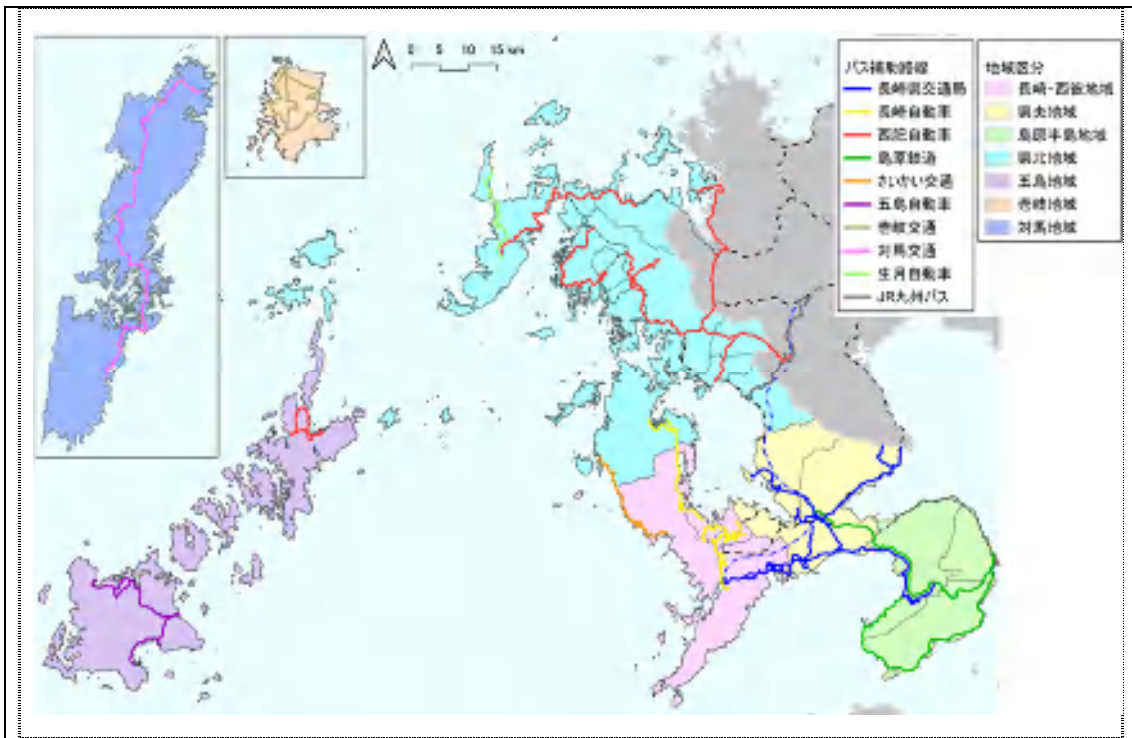


図 5-6 本県幹線交通ネットワーク図（県全体）

実施主体、実施地域、実施期間

実施主体：長崎県、市町、バス事業者

実施地域：長崎県全域

実施期間：令和 5 年度～令和 7 年度

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

事業概要
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。
具体的な内容
○バスロケーションシステムの導入 未対応の路線バス、コミュニティ交通に、バスロケーションシステムの導入を検討する。
○GTFS リアルタイムデータの作成 バスロケーションシステムを導入する場合は、車両の位置情報等のデータを標準的なフォーマットで定められている GTFS リアルタイムデータに対応させる。
○スマートバス停の導入 利用者が多いバス停から重点的にスマートバス停の設置を進める。併せて、企業の協賛広告等の募集も進め、持続的な運営体制を構築する。
実施主体、実施地域、実施期間
実施主体：バス事業者 実施地域：長崎県全域 実施期間：令和5年度～令和7年度

市町を跨ぐ路線における乗り継ぎ環境の整備

事業概要
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。
具体的な内容
<p>○方面別案内表示等の充実</p> <p>多くのバス路線が結節するバスターミナルでの案内について、目的地への路線の乗り場の案内、乗り継ぐ交通機関の乗り場の案内、バスターミナル内での誘導案内など、観光やビジネスでの来訪者も安心して利用できる、わかりやすい案内の工夫に取り組む。</p> <p>○待合環境の改善</p> <p>バスターミナルや駅、主要バス停などで、上屋設置のほか、バスロケーションシステムや時刻検索が利用できるデジタルサイネージ、スマートバス停、Wi-Fiなどを整備し、待合環境の快適性や利便性を高める。</p> <p>○円滑な乗り継ぎ環境整備の推進</p> <p>市町を跨ぐバス路線の乗り継ぎ地点において、市町、交通事業者協働のもと円滑な乗り継ぎ環境整備の推進に取り組む。</p>
実施主体、実施地域、実施期間
実施主体：バス事業者、鉄軌道事業者、タクシー事業者、市町、長崎県 実施地域：長崎県全域 実施期間：令和5年度～令和7年度

地域鉄道の確実な維持

事業概要
市町を跨ぐ広域交通である地域鉄道（松浦鉄道、島原鉄道）の維持の方針について示す。
具体的な内容
鉄道施設総合安全対策事業費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。 鉄道事業者及び沿線自治体は利用者増加に係る取組等を実施することで持続可能な路線の構築に努める。
実施主体、実施地域、実施期間
実施主体：長崎県、市町、鉄道事業者 実施地域：県央地域、県北地域、島原半島地域 実施期間：令和5年度～令和7年度

鉄道上下分離区間における路線維持

事業概要
上下分離区間である長崎本線（江北～諫早間）の路線維持の方針について示す。
具体的な内容
沿線地域の生活路線である長崎本線（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を図る。 佐賀、長崎両県は、列車の安全、安定運行のため、一般社団法人佐賀・長崎鉄道管理センターを支援するとともに、両県及びJR九州、沿線自治体は、地域資源を活用した取組等を通じて、持続可能な路線の構築に努める。
実施主体、実施地域、実施期間
実施主体：長崎県、鉄道事業者 実施地域：県央地域（、佐賀県） 実施期間：令和5年度～令和7年度

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

事業概要

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。

具体的な内容

JR 九州の県内 6 駅に IC カードエリアを拡大することで、西九州新幹線の開業効果の向上、IR 誘致に向けた二次交通対策の充実に加え、ポストコロナに向けた公共交通の利用促進を図る。



図 5-7 本県 IC カードの導入状況

実施主体、実施地域、実施期間

実施主体：長崎県、鉄道事業者

実施地域：県北地域

実施期間：令和 5 年度～令和 6 年度

離島航路の確実な維持

事業概要
離島航路の維持の方針について示す。
具体的な内容
離島と本土や離島間を結ぶ生活航路は、離島住民の移動手段として欠くことができないため、引き続き地域公共交通確保維持改善事業費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、現在の航路の維持を図る。 航路事業者及び関係自治体は利用者増加に係る取組等を実施することで持続可能な航路の構築に努める。
実施主体、実施地域、実施期間
実施主体：長崎県、市町、航路事業者 実施地域；長崎・西彼地域、県北地域、五島地域、壱岐地域、対馬地域 実施期間：令和5年度～令和7年度

離島航空路の確実な維持

事業概要
離島航空路の維持の方針について示す。
具体的な内容
離島と本土を結ぶ生活航空路は、離島住民の本土への高速移動手段として欠くことができないため、引き続き地域公共交通確保維持改善事業費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、現在の路線の維持を図る。 航空路事業者及び関係自治体は利用者増加に係る取組等を実施することで持続可能な路線の構築に努める。
実施主体、実施地域、実施期間
実施主体：長崎県、市町、航空路事業者 実施地域；県央地域、五島地域、壱岐地域、対馬地域 実施期間：令和5年度～令和7年度

バスと鉄道の機能・役割の最適化の検討



事業概要
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するとともに、公共交通ネットワークの充実に向けた連携がとれるよう運行サービスの見直しの検討に取り組む。
具体的な内容
路線バスの利用状況（OD データ）を基に、鉄道で賄える需要と路線バスで支える需要を整理し、路線バスの特性を活かした路線、ダイヤの見直し等、バスと鉄道の機能・役割の最適化を検討する。 なお、県内における鉄道サービスは1時間に1～2本程度と決して多くなく、鉄道と並走するバスが全て鉄道駅にフィーダーしてしまうと、利便性を損なう可能性があるため、検討に当たっては、重複区間におけるバスと鉄道の役割を整理したうえで、交通圏ごと・或いは時間帯ごとに最適化を検討し、持続性と利便性の双方を高める。
実施主体、実施地域、実施期間
実施主体：バス事業者、鉄道事業者、市町、長崎県 実施地域：長崎県全域 実施期間：令和5年度～令和7年度

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

事業概要
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、地域公共交通の担い手の確保を図る。
具体的な内容
バス、タクシー等の運転士や、整備士等地域公共交通の担い手確保のため、説明会や運転士募集の広報等を実施する。 県は、大型二種免許取得費用の助成などにより、バス運転士の養成を支援する。
実施主体、実施地域、実施期間
実施主体：バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者、長崎県、市町 実施地域：長崎県全域 実施期間：令和5年度～令和7年度

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

事業概要
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。
具体的な内容
免許返納者や高齢者に対する交通費助成や、バス、タクシー等の利用券の配布、フリーパス乗車券、バス、タクシーの定期券や乗車運賃割引を実施し、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。
実施主体、実施地域、実施期間
実施主体：市町、バス事業者、タクシー事業者 実施地域：長崎県全域 実施期間：令和5年度～令和7年度

<p>事業概要</p>
<p>「長崎県 MaaS⁵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。</p>
<p>具体的な内容</p>
<p>「長崎県 MaaS 導入指針」に基づき設立された長崎県 MaaS 実行委員会において、「my route」を活用した長崎県内での MaaS 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を図る。</p> <p>また、令和 4 年度に発足した九州・山口・沖縄の 9 県と政令市、鉄道・バスなどの交通事業者で構成する官民組織「九州 MaaS プロジェクト研究会」とも連携のうえ事業を実施する。</p>

<p>図 5-8 各種デジタルチケット</p>

<p>図 5-9 my route アプリ</p>
<p>my route アプリ概要：「人がもっと楽しく移動できると、まちはきっと魅力的になる」をコンセプトに、様々な移動手段のひとつとして、公共交通や自動車を位置づけ、リアルタイムにユーザーや都市の状況に応じた最適な移動手段を提供するアプリ。</p>
<p>実施主体、実施地域、実施期間</p>
<p>実施主体：公共交通事業者、観光関係者、長崎県 実施地域：長崎県全域 実施期間：令和 5 年度～令和 6 年度</p>

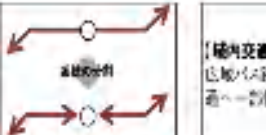



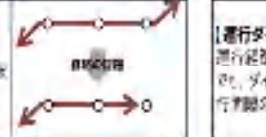


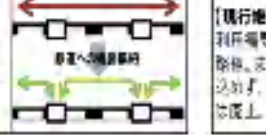
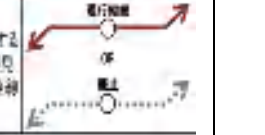
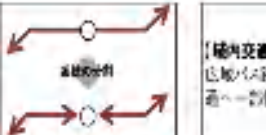



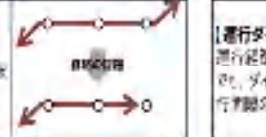


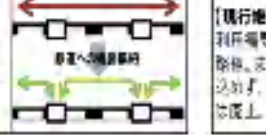
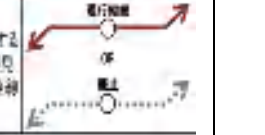
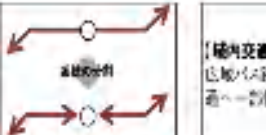



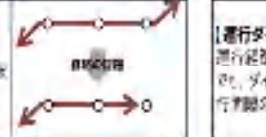


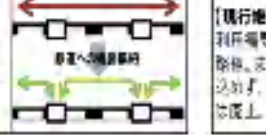
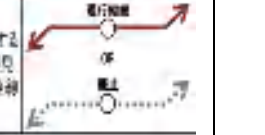
⁵ 「MaaS (= Mobility as a service)」…スマートフォン等を活用し、1つのアプリで目的地まで複数の移動手段（鉄道、バス、タクシー、カーシェア等）を組み合わせた最適な経路検索や観光情報、予約・決済等が可能なサービス

(2) 最適な地域モビリティの充実・改善に向けた検討

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

事業概要		
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。		
具体的な内容		
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市町の役割分担について以下のとおり整理する。		
	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
実施主体、実施地域、実施期間		
実施主体：長崎県、市町		
実施地域：長崎県全域		
実施期間：令和5年度～令和7年度		

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

事業概要										
<p>非効率的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。</p>										
具体的な内容										
<p>○路線バスの運行サービスの見直し</p> <p>利用が少ない便や乗降がなくなっているバス停などが発生している路線について、運行便数の調整（例：ラウンドダイヤの投入、利用者が極端に少ない便の減便等）や運行ルートの見直し（ルートの短縮や分割等）などのサービス水準の見直しを検討する。</p> <p>参考：路線再編パターン</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 25%;"> <p>【系統の分割】 最大の経路となっている路線を利用車線も沿って系統を分割</p>  </td> <td style="width: 25%;"> <p>【域内交通の活用】 広域バス路線から域内交通へ一歩削減</p>  </td> <td style="width: 25%;"> <p>【域内交通から需要集約】 域内交通の目的見直しによる広域バス路線への需要集約</p>  </td> </tr> <tr> <td> <p>【関連路線の統合】 経路が重複する域内路線バス、広域路線バスを統合</p>  </td> <td> <p>【経路の短縮】 利用車線に応じて経路を短縮</p>  </td> <td> <p>【運行ダイヤの調整】 運行経路が重複する場合、ダイヤの調整による運行間隔の標準化</p>  </td> </tr> <tr> <td> <p>【広域バス路線の活用】 広域バス路線の経路見直しにより域内交通をカバー</p>  </td> <td> <p>【鉄道への需要集約】 広域バス路線の経路見直しによる鉄道と広域バス路線の連携の検討</p>  </td> <td> <p>【運行増便/廃止】 利用需要を踏まえて増便する路線、また、利用需要が見込めず、必要性が低い路線は廃止</p>  </td> </tr> </table>		<p>【系統の分割】 最大の経路となっている路線を利用車線も沿って系統を分割</p> 	<p>【域内交通の活用】 広域バス路線から域内交通へ一歩削減</p> 	<p>【域内交通から需要集約】 域内交通の目的見直しによる広域バス路線への需要集約</p> 	<p>【関連路線の統合】 経路が重複する域内路線バス、広域路線バスを統合</p> 	<p>【経路の短縮】 利用車線に応じて経路を短縮</p> 	<p>【運行ダイヤの調整】 運行経路が重複する場合、ダイヤの調整による運行間隔の標準化</p> 	<p>【広域バス路線の活用】 広域バス路線の経路見直しにより域内交通をカバー</p> 	<p>【鉄道への需要集約】 広域バス路線の経路見直しによる鉄道と広域バス路線の連携の検討</p> 	<p>【運行増便/廃止】 利用需要を踏まえて増便する路線、また、利用需要が見込めず、必要性が低い路線は廃止</p> 
<p>【系統の分割】 最大の経路となっている路線を利用車線も沿って系統を分割</p> 	<p>【域内交通の活用】 広域バス路線から域内交通へ一歩削減</p> 	<p>【域内交通から需要集約】 域内交通の目的見直しによる広域バス路線への需要集約</p> 								
<p>【関連路線の統合】 経路が重複する域内路線バス、広域路線バスを統合</p> 	<p>【経路の短縮】 利用車線に応じて経路を短縮</p> 	<p>【運行ダイヤの調整】 運行経路が重複する場合、ダイヤの調整による運行間隔の標準化</p> 								
<p>【広域バス路線の活用】 広域バス路線の経路見直しにより域内交通をカバー</p> 	<p>【鉄道への需要集約】 広域バス路線の経路見直しによる鉄道と広域バス路線の連携の検討</p> 	<p>【運行増便/廃止】 利用需要を踏まえて増便する路線、また、利用需要が見込めず、必要性が低い路線は廃止</p> 								
<p>○路線バスの運行形態の変更</p> <p>輸送量が少ない需給バランスの悪い路線については、市町及び交通事業者が連携し、その必要性を見極めたうえで、コミュニティ交通への転換（路線不定期運行や区域運行など予約制を含む）やタクシーの利活用、車両の小型化など別の交通サービスへの見直しへの変更を検討する。また、地域公共交通計画の策定や見直しの状況を勘案しながら、県としての支援のあり方を検討する。</p>										
実施主体、実施地域、実施期間										
<p>実施主体：バス事業者、タクシー事業者、鉄軌道事業者、市町、長崎県</p> <p>実施地域：長崎県全域</p> <p>実施期間：令和5年度～令和7年度</p>										

地域における最適な交通サービスの検討の推進

事業概要	
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。	
具体的な内容	
<p>市町を跨ぐ地域公共交通である島原鉄道については、現在、国・県・沿線自治体で協調して施設整備にかかる支援を実施しているところであるが、人口減少などによる輸送人員の減少等により、鉄道事業の継続が大変厳しい状況となっている。</p> <p>そのため、国・県・沿線自治体・関係交通事業者を含めた協議会を設置し、最適なモードの検討等持続可能な公共交通の構築のための方向性を議論する。</p>	
実施主体、実施地域、実施期間	
<p>実施主体：長崎県、市町、鉄道事業者、交通関係団体、利用者等</p> <p>実施地域：県央地域、島原半島地域</p> <p>実施期間：令和5年度～令和7年度</p>	

表 5-1 実施施策まとめ

	施策 概要	実施年度			実施主体	実施状況							
		25	26	27		計画	実施	完了	評価	見直し	継続		
地域公共交通の持続可能な発展	バス路線（路線）の再考に関する長崎県・市町・事業者の検討決定	○	○	○	長崎県、市町、バス事業者	○	○	○	○	○	○	○	○
	バス（ワンストップ）の導入、バス（ワンストップ）の導入推進等に関する検討	○	○	○	バス事業者	○	○	○	○	○	○	○	○
	市町を跨ぐ路線に関する検討等に関する検討	○	○	○	バス事業者、沿線自治体、市町、事業者、市町、長崎県	○	○	○	○	○	○	○	○
	県内鉄道（路線）の検討	○	○	○	長崎県、市町、鉄道事業者	○	○	○	○	○	○	○	○
	鉄道上下分離方式における検討等	○	○	○	長崎県、鉄道事業者	○	○	○	○	○	○	○	○
	鉄道沿線の土地利用に関する検討等に関する検討	○	○	○	長崎県、交通事業者	○	○	○	○	○	○	○	○
	観光バス等の検討等	○	○	○	長崎県、市町、観光事業者	○	○	○	○	○	○	○	○
	観光バス等の導入に関する検討等	○	○	○	長崎県、市町、観光事業者	○	○	○	○	○	○	○	○
	バス事業者の導入に関する検討等	○	○	○	バス事業者、長崎県、市町、長崎県	○	○	○	○	○	○	○	○
	バス事業者の導入に関する検討等	○	○	○	バス事業者、長崎県、市町、長崎県	○	○	○	○	○	○	○	○
地域公共交通の持続可能な発展	バス事業者の導入に関する検討等	○	○	○	バス事業者、長崎県、市町、長崎県	○	○	○	○	○	○	○	○
	バス事業者の導入に関する検討等	○	○	○	バス事業者、長崎県、市町、長崎県	○	○	○	○	○	○	○	○
	バス事業者の導入に関する検討等	○	○	○	バス事業者、長崎県、市町、長崎県	○	○	○	○	○	○	○	○

第6章 計画の達成状況の評価

第1節 計画の推進体制

本計画は、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。

また、長崎県地域公共交通活性化協議会における、構成員の役割は以下のとおりである。

表 6-1 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"> ・ 地域公共交通計画の推進主体（事務局を担う） ・ 関係者間の連携・調整 ・ 庁内の連携・調整 ・ 計画推進上、必要となる対策の検討・実施 ・ 計画において合意された事業の実施
地方公共団体（市町）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画推進上、必要となる対策の検討・実施 ・ 計画において合意された事業の実施
関係する公共交通事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画推進への積極的な参加 ・ 計画において合意された事業の実施
道路管理者、港湾管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画推進への積極的な参加 ・ 計画において合意された事業の実施
公安委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画推進上、必要となる対策の検討・実施
地域公共交通の利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画推進への積極的な参加 ・ 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
学識経験者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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）
国	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画の推進に当たっての必要な助言等

第2節 計画の評価方法及びPDCAサイクル

本計画で定めた数値目標の達成状況について評価を行う。

このうち、実績値が毎年度把握できる指標については、毎年度進捗状況を把握するとともに、その達成状況に応じて、適宜、事業の見直しを図る。

計画期間の最終年度にはすべての数値目標の達成状況について把握・評価を行い、その後の計画策定や事業の見直し等につなげる。

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。

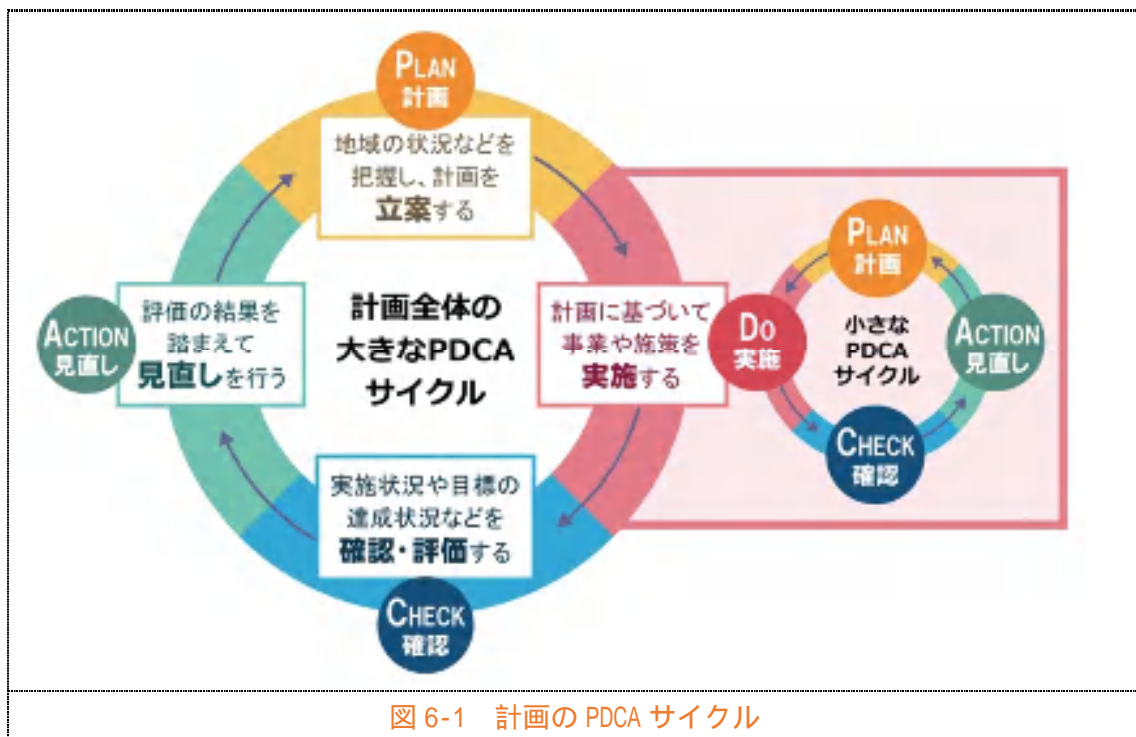


図 6-1 計画のPDCAサイクル

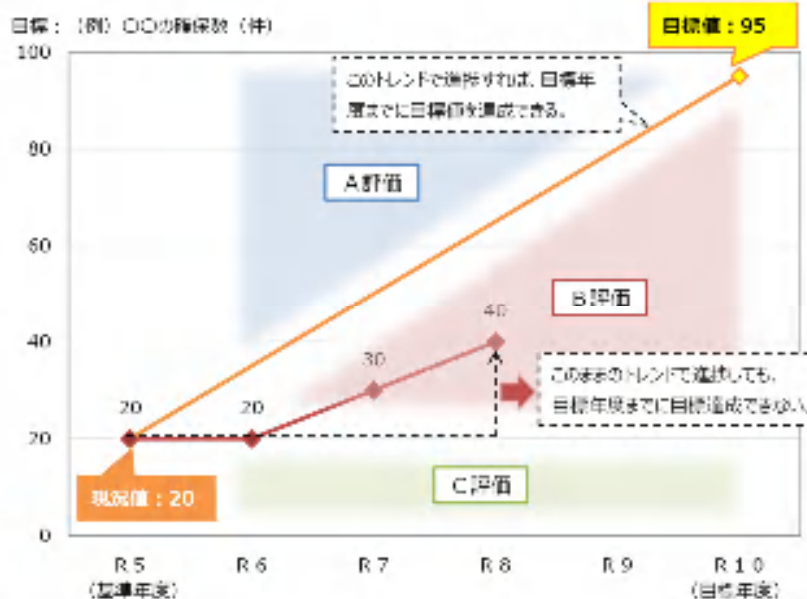
(1) 評価の考え方

評価の基準設定の考え方

- ・基本的に定量的な基準であること。
- ・評価のための数値の収集がルーチンでかつ省力的に行えるものであること。
- ・目標期間内に、最低でも年一回のモニタリングを可能とするため、年次の集計が可能なものであること。

評価のモニタリングと対応の方向性

- ・計画策定当初の実績値と目標値及び目標年度までの期間を勘案し、下図イメージにおける評価基準毎に対応する。
- ・A評価においては、現状維持を原則とするが、特段の事由なく想定を大幅に上回る評価となった場合、目標値自体の上方修正も検討する。
- ・B評価においては、周辺状況を調査し、追加的な対応について検討する。当初の目標があるべき基準よりも高過ぎたと判断された場合は、目標値自体を下方修正することも検討する。
- ・C評価においては、事業の中断、方向性の根本的な変更も含めた対応を検討する。また、目標値それ自体が計画の趣旨に鑑みて適当でなかった可能性も含め、目標の再設定も視野に入れて検討する。



<評価基準>

- A：数値目標の実績値は目標達成に向けた成果を示している
(目標年度では、目標を達成している)
- B：数値目標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない
(目標年度では、目標を達成していない)
- C：施策の実施効果が発現していない
(新たな施策展開の必要性を検討すべき)

図 6-2 数値目標の達成状況の評価イメージ

表 6-2 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	市町に対する照会にて確認(毎年5月頃)
	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)

(2) PDCA の年間スケジュール

計画策定後、2年目以降は、前年の取組事業の進捗状況及び評価指標の数値の整理を行い、長崎県地域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実施する。

評価方法はPDCAサイクルに基づくものとし、達成状況に応じて事業の見直しを図る。年間のスケジュールを以下に示す。

また、計画期間終了時には、次期計画の策定に向けて計画全体の見直しを図る。

運行費の国庫補助対象系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載

