

長崎県地域公共交通計画

令和8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.....	6
(1) 人口動態	7
(2) 施設立地状況	12
(3) 移動特性	13
(4) 燃料費価格の推移.....	15
(5) 自動車保有状況、運転免許保有・返納状況	16
第2章 地域公共交通の現状.....	17
第1節 県内全体の公共交通ネットワークの概況	17
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	35
(7) 西九州新幹線	37
第3節 市町による地域公共交通施策の現状.....	38
(1) 地域公共交通計画の策定状況	38
(2) コミュニティ交通の導入状況	39
(3) 地域公共交通施策に関する市町の考え.....	40
(4) 地域公共交通施策に関する交通事業者の考え.....	43
第3章 地域公共交通の課題.....	48
第1節 地域公共交通を取り巻く課題の整理.....	48
(1) 人口減少、少子高齢化の進展による輸送人員の減少、高齢者の移動手段の確保... 48	
(2) 輸送人員の減少や運行コストの増加による経営収支の悪化・事業経営の圧迫..... 49	
(3) 廃止路線の増加等による公共交通サービス低下の懸念..... 49	
(4) バス・鉄道等の運転士数の減少・高齢化による人材不足..... 51	

(5) 自治体における公共交通に関する組織・人材の不足	52
(6) 離島・半島地区への移動手段の確保	53
第4章 基本方針及び計画の目標	54
第1節 基本方針	54
第2節 計画の目標	55
(1) 持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築	55
(2) 地域との共創による最適な地域モビリティの推進	56
(3) 公共交通に関わる人材の確保・育成	56
第5章 目標を達成するための施策・事業	57
第1節 持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築	58
(1) 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	58
(2) 離島航路の確実な維持	67
(3) 離島航空路の確実な維持	68
(4) 地域鉄道・長崎本線（江北～諫早間）の確実な維持	69
(5) 新たなモビリティサービスの実装に向けた取組の推進	70
(6) デジタル化による効率化や利便性向上に資する取組の推進	71
(7) MaaSを活用した地域公共交通の利用促進	72
第2節 地域との共創による最適な地域モビリティの推進	73
(1) 運行効率化によるモード転換の推進	73
(2) 地域の輸送資源を活用した最適な地域内交通網の形成	74
(3) 幹線バス路線、フィーダー路線の維持のための行政の役割整理	75
第3節 公共交通に関わる人材の確保・育成	76
(1) 運転士や整備士等、地域公共交通の担い手の確保	76
(2) 公共交通に関わる人材の育成や優良事例等の情報共有の推進	77
第6章 計画の達成状況の評価	78
第1節 計画の推進体制	78
第2節 計画の評価方法及びPDCAサイクル	79
(1) 評価の考え方	79
(2) PDCAの年間スケジュール	80

はじめに

計画策定の趣旨

本県は、離島・半島地域を多く有する中、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、昭和35（1960）年の176万人をピークに減少しており、令和2（2020）年には131万2千人となり、このまま推移すると、令和27年には98万2千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、人口減少・少子高齢化による利用者の減少や燃料等の高騰による収支の悪化に加え、運転士等の公共交通の担い手不足による路線の廃止・減便などが顕在化しており、本県の地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。

これら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ネットワークの維持・確保を図っていくことが重要である。

本計画は、県内全域を対象として県の実態に合った持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、本県の地域公共交通の現状と今後の課題を整理するとともに、今後の5年間に必要となる施策等、県・市町・交通事業者等関係者の共通認識となる県内の地域公共交通のあり方を示した「長崎県地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）を策定するものである。

計画の位置づけ

本計画は、上位計画である、「長崎県総合計画みんなの未来図2030」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、県の関連計画との整合のほか、県内各市町の地域公共交通計画とも整合を図ることとする。

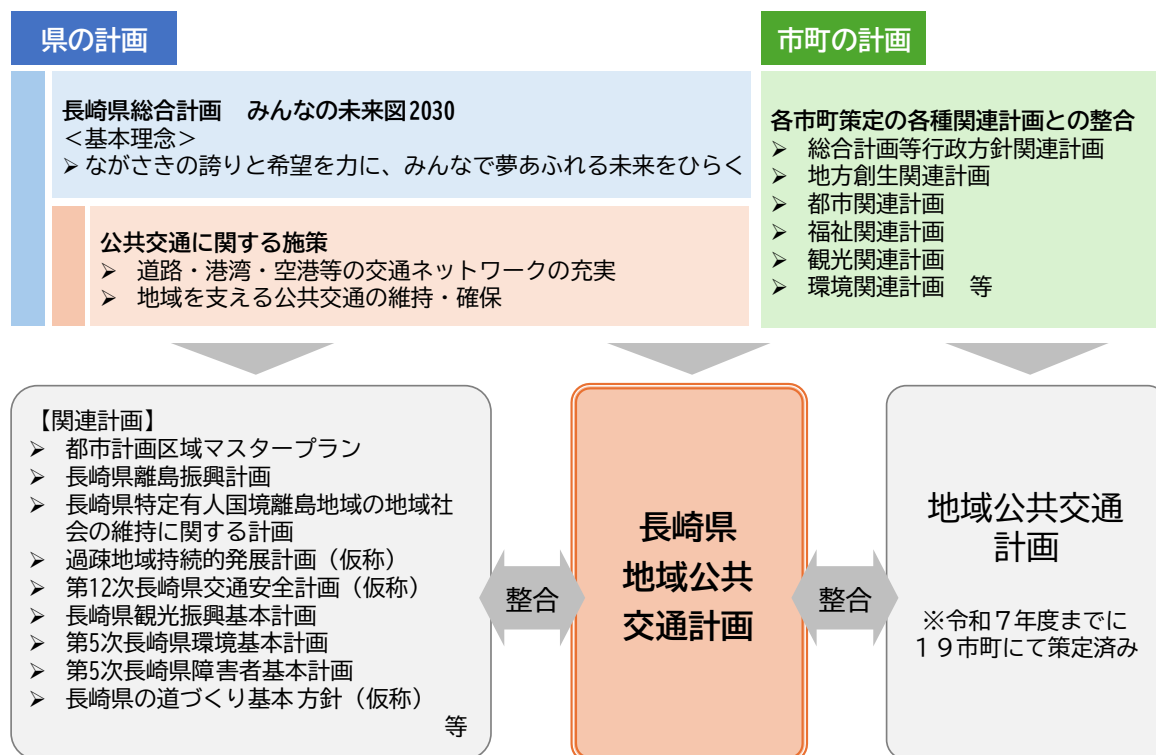


図1-1. 計画の位置づけ

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、振興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ため、地域が重複する市町を括弧書きで記載している。

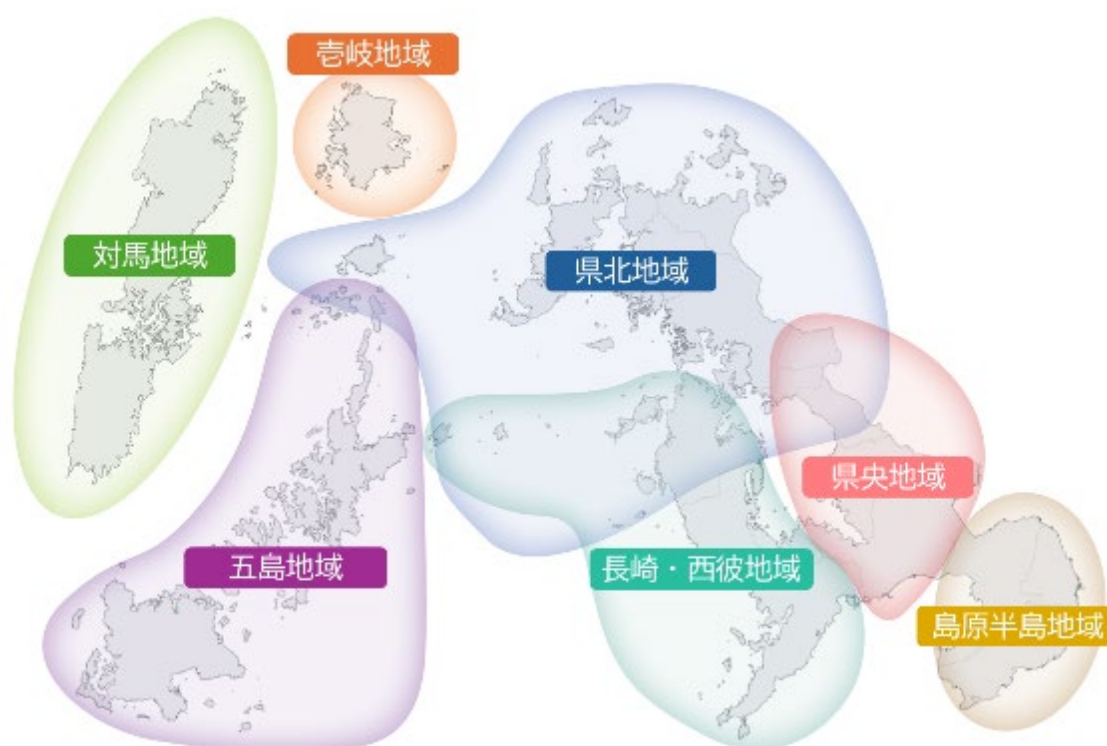


図 1 - 2. 本計画の対象区域とブロック区分

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8年度から令和12年度までの5年間とする。

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、平成27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。



図 1 - 3. SDGs（持続可能な開発目標）

○本計画とSDGsの目標の関連性について

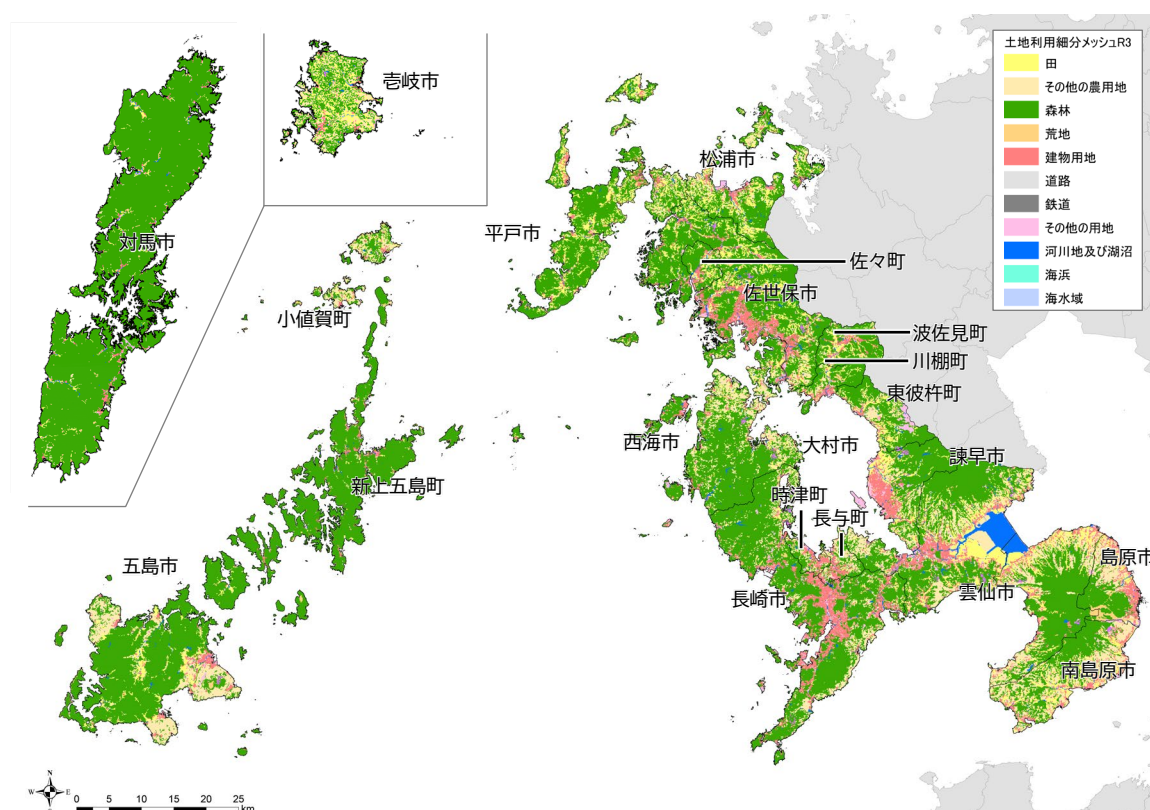
本計画は、「11.住み続けられるまちづくりを」の目標実現に直接的に関連している。

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4,131.21km²^{※1}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を望み、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_土地利用3次メッシュデータ (R3)

図1-4. 土地利用

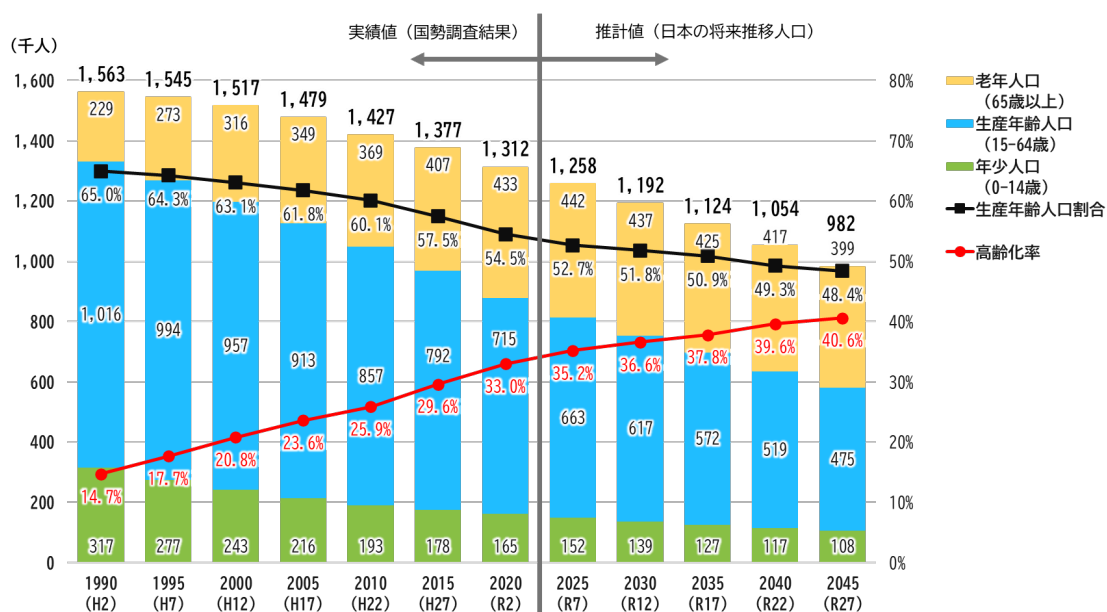
¹令和7年全国都道府県市区町村別面積調(R7.7面積)

第2節 社会状況

(1) 人口動態

本県は、離島・半島地域を多く有する中、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、昭和35（1960）年の176万人をピークに減少しており、令和2（2020）年には131万2千人となり、令和27年には98万2千人（▲330千人）まで減少することが見込まれている。

老年人口は、令和7年にピークを迎え、令和22年には、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年度国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

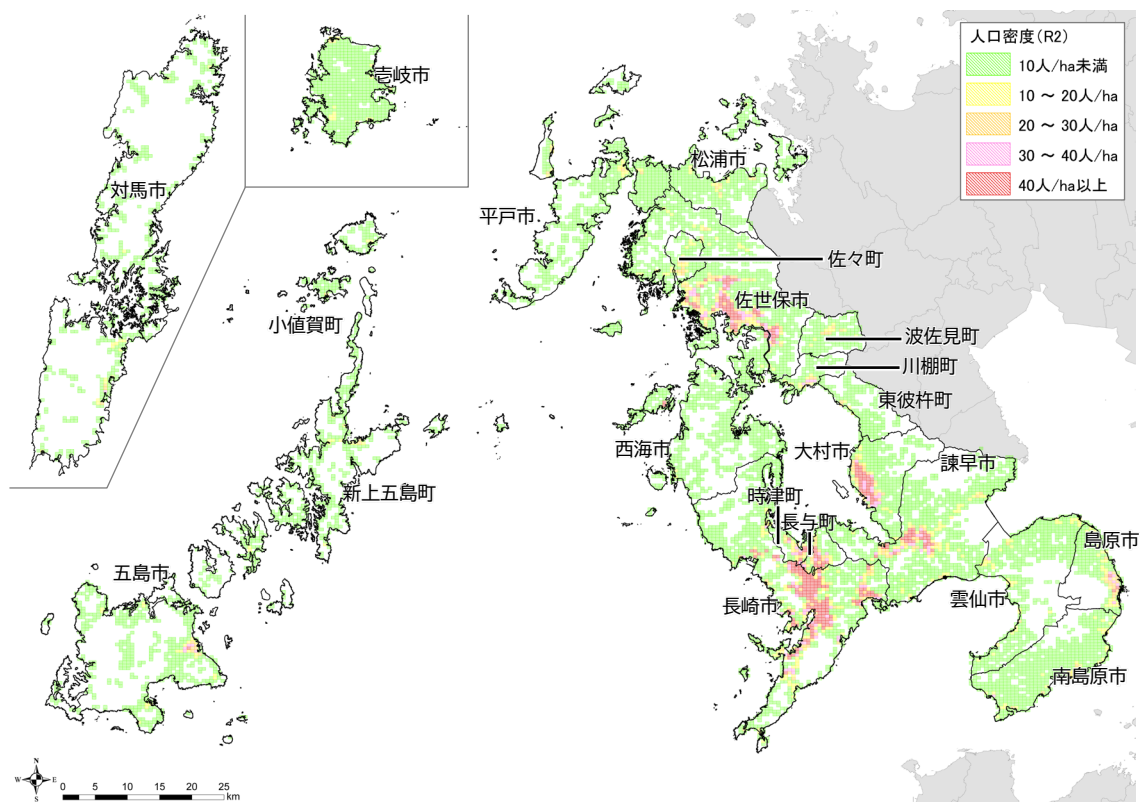
図1-7. 年齢3区分別人口の推移

① 人口密度（令和2年）

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。

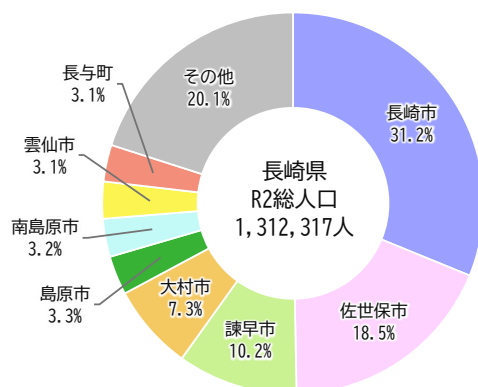
下図に示す人口の分布をみると、総人口（131万2千人）の3割以上に当たる約41万人が長崎市に集中しており、同市を中心に佐世保市や諫早市・大村市にも人口密度が高い地域の広がりが見られる。

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1-8. 本県の人口分布 (R2)



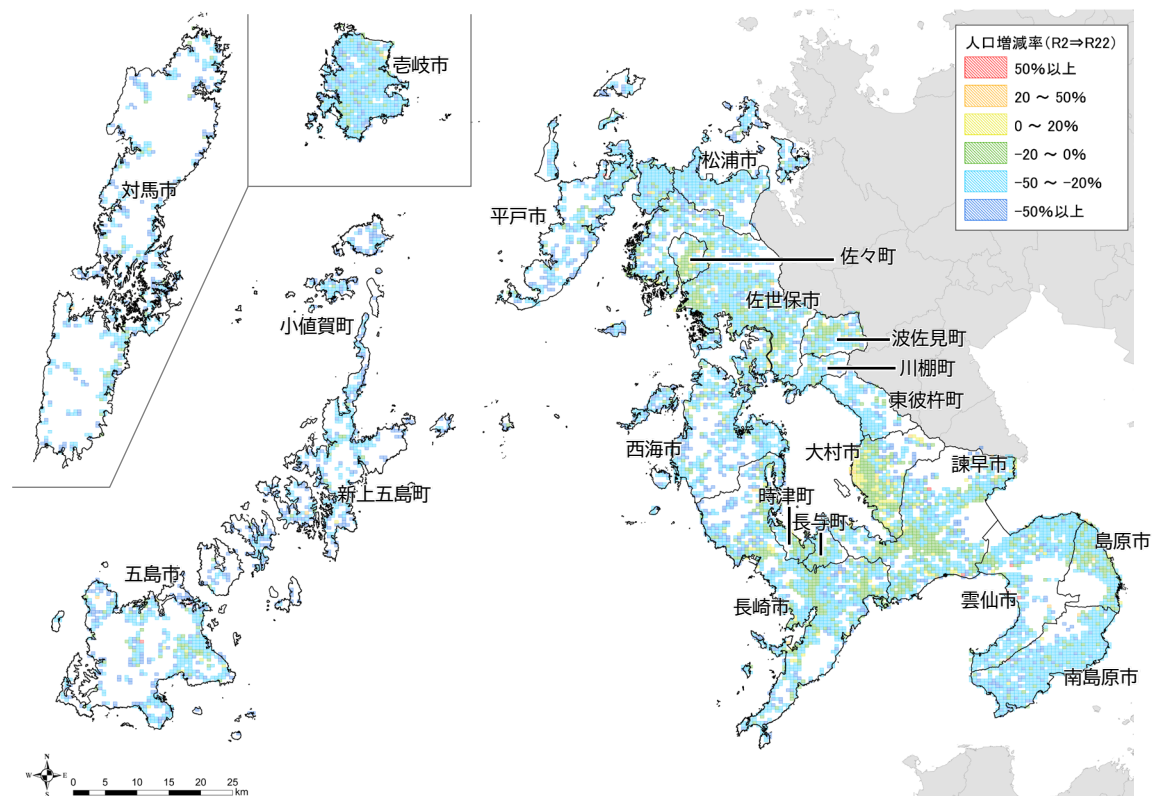
資料：令和2年国勢調査

図1-9. 本県の市町別人口の割合

② 人口密度増減率（令和2年→令和22年）

下図は、令和2年時点の人口に対する将来推計人口（令和22年時点）の増減を表したものである。

市町単位で見ると、大村市や佐々町の中心部では人口の減少率が特に低く、長崎市や佐世保市、諫早市等の中心部では概ね20%未満となっている。一方で、離島・半島地域や都心部から離れた郊外の多くの地域では20%～50%、局所的に50%以上の人口が減少する見込みとなっている。

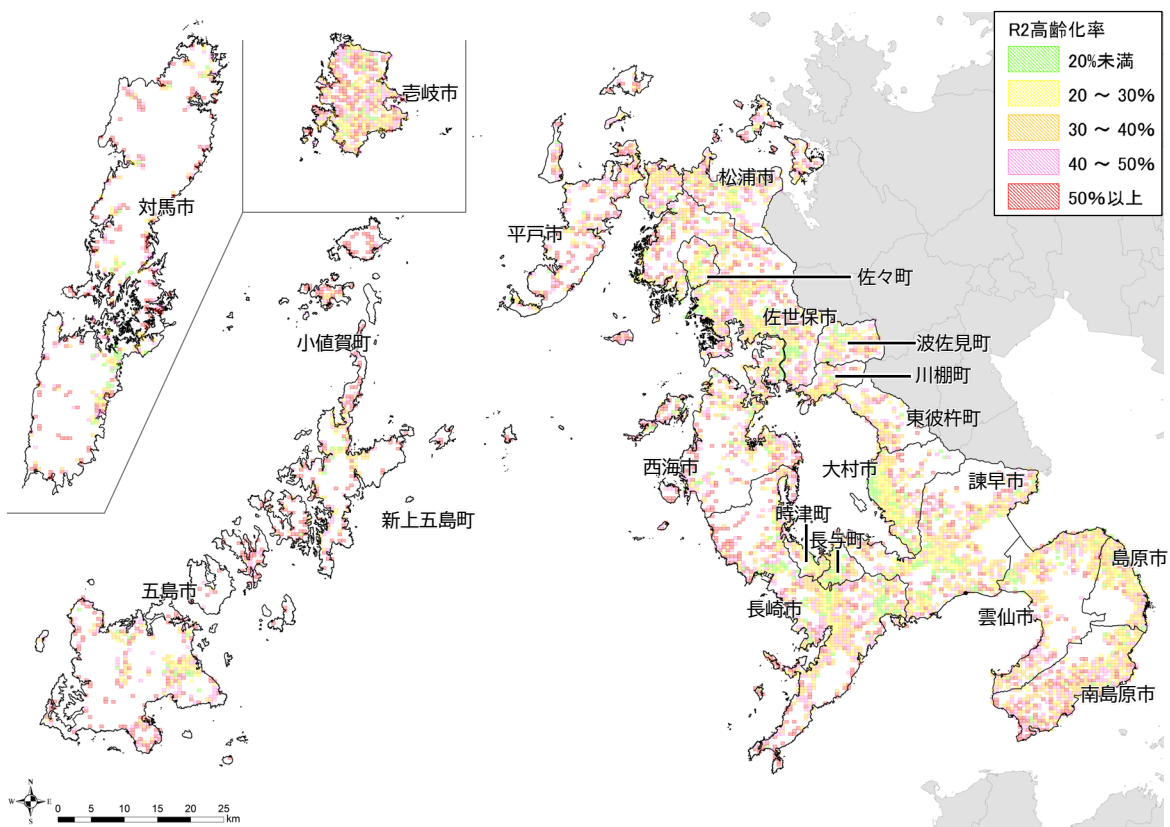


資料：令和2年国勢調査

図1-10. 人口増減率（R2→R22）

③ 高齢化率（令和2年）

高齢化率（令和2年）は、都市部中心では20%未満や30%前後である一方で、中心部から離れた地域では40%を超える区域が見られる。また、過疎地域や離島の多くのエリアにおいても40%を超える区域が散見される。



資料：令和2年国勢調査

図1-11. 高齢化率の分布（R2）

④ 将来の高齢化率（令和22年）

将来（令和22年）の高齢化率は、県域全体で高齢化率が高い区域が広範囲に分布し、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%を超えることが予測されている。

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。

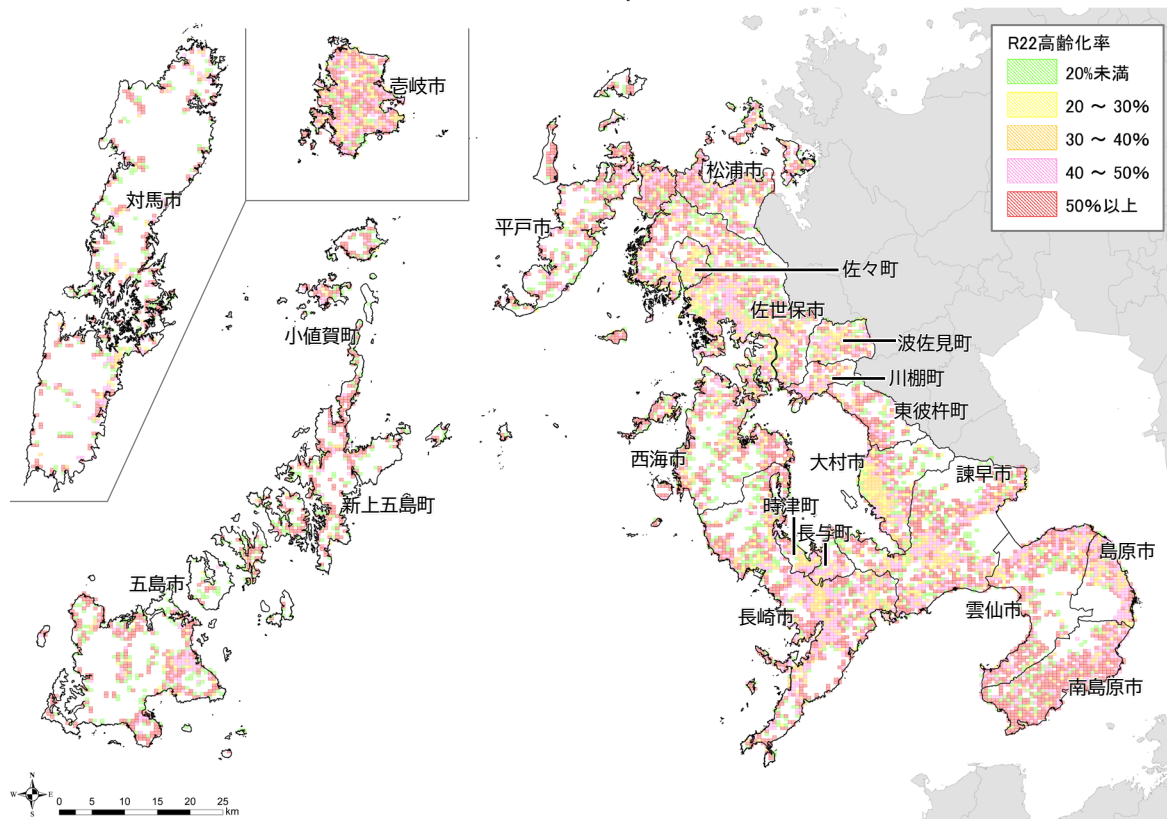
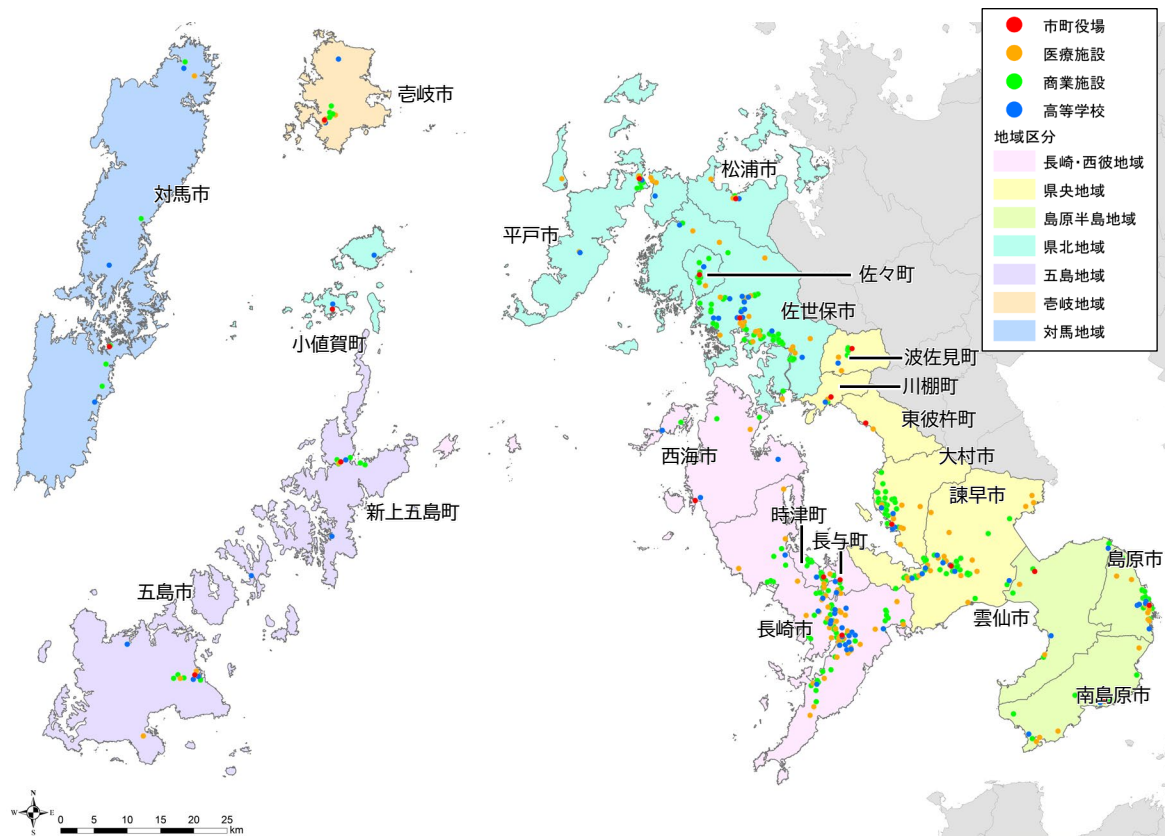


図1-12. 将来の高齢化率の分布（R22）

(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。各市町単位では市町役場周辺に商業施設が立地・集積し、医療施設や高等学校は市町中心部から離れた郊外部にも立地している。

なお、主要施設が多く集積している市町は、長崎市、佐世保市、大村市、諫早市となっている。



- ▶市町役場：国土数値情報に基づく市役所・町役場
- ▶高等学校：国土数値情報に基づく学校教育法に規定する高等学校
- ▶医療施設：長崎県ホームページ「長崎県の医療機関一覧」に基づく病床数20以上の病院
- ▶商業施設：全国大規模小売店舗総覧2025年床面積 1,000㎡以上を対象

図1-13. 主要施設の立地状況

(3) 移動特性

① 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。

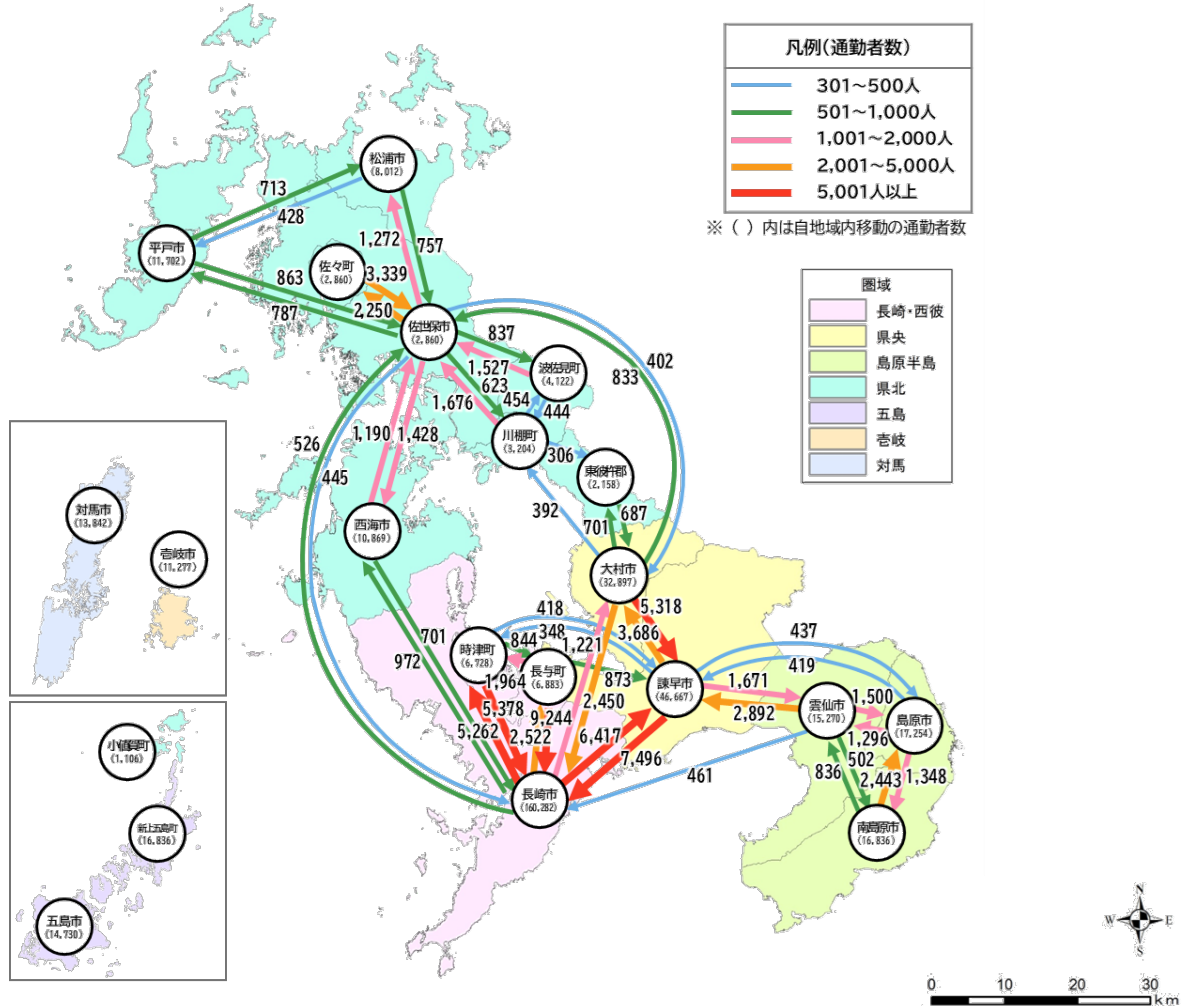
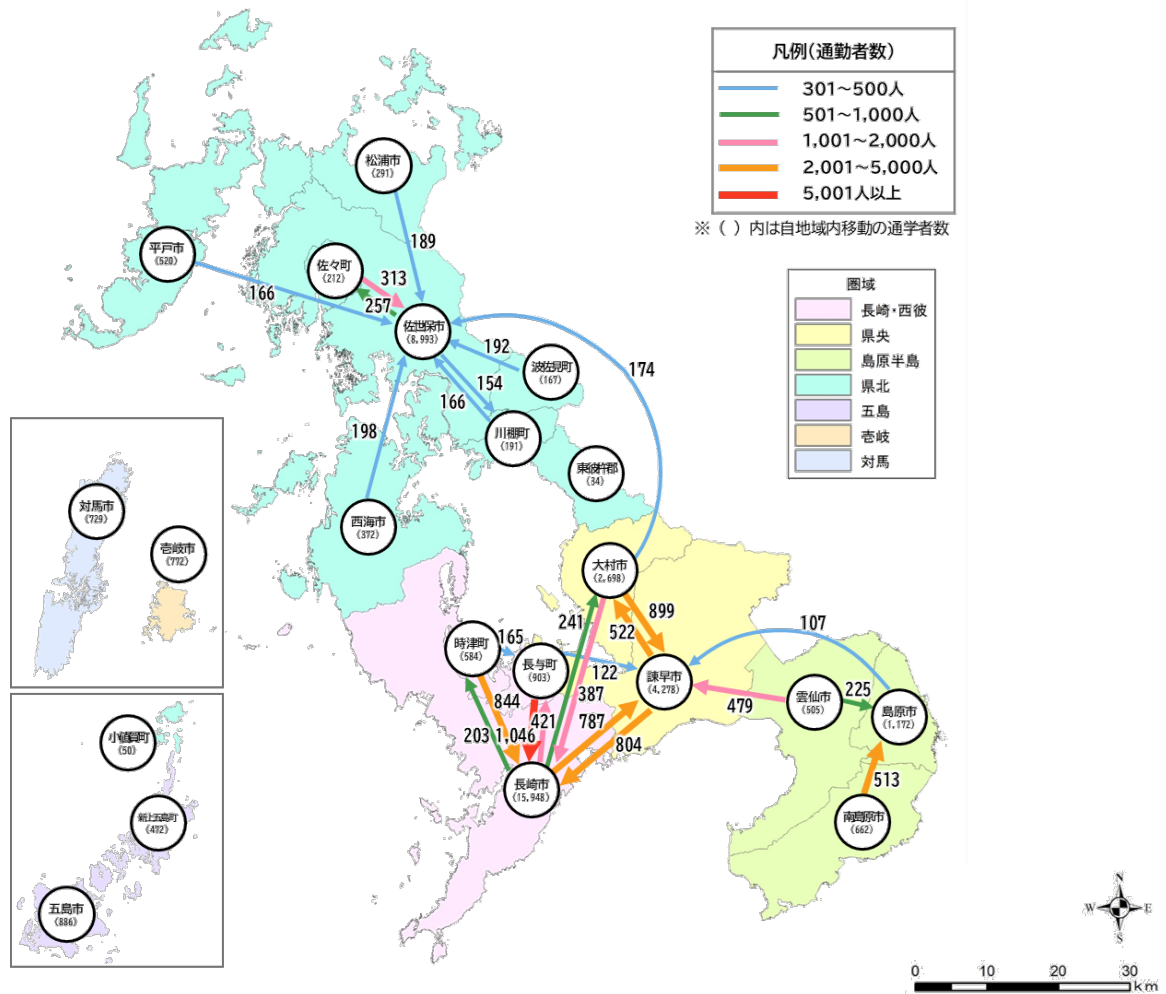


図1-14. 15歳以上就業者の通勤移動による人口流動

② 通学流動

下図は、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。

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。



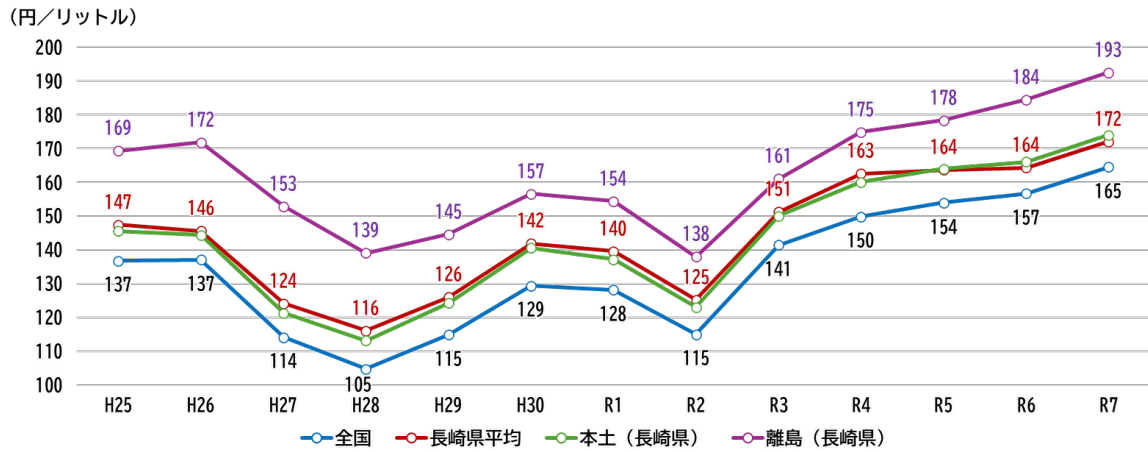
資料：令和2年度国勢調査

図1-15. 15歳以上通学者の通学移動による人口流動

(4) 燃料費の推移

長崎県の軽油価格の年平均額は、令和2年度に約125円まで下がったが、それ以降高騰しており、令和7年度（R7.4時点）では約172円となっている。

全国の平均価格と比較して長崎県の軽油価格は高く、県内離島においては全国平均より約2割高い状況である。

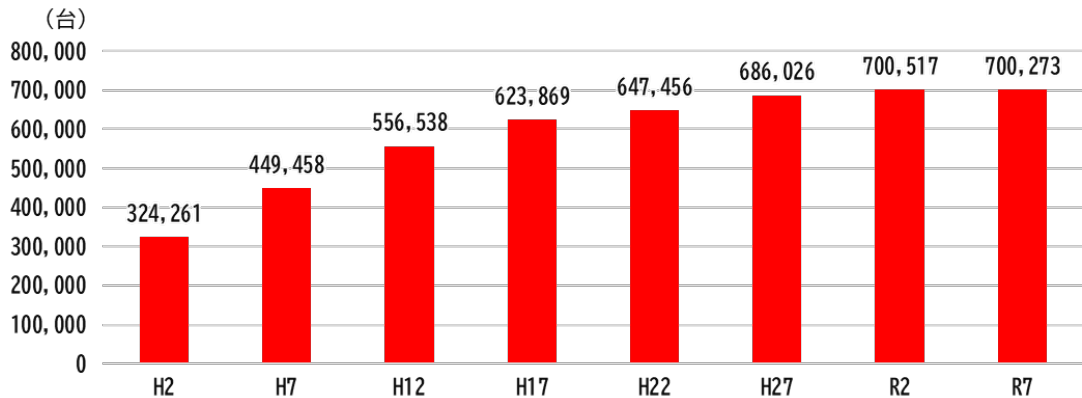


資料：長崎県原油価格高騰対策本部資料

図1-16. 軽油価格の推移

(5) 自動車保有状況、運転免許保有・返納状況

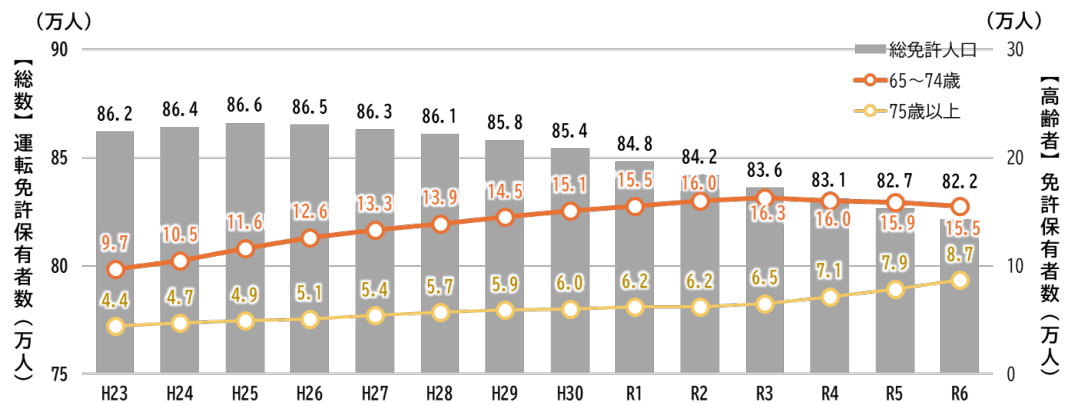
本県における乗用車保有台数は年々増加傾向にあり、令和7年度で700,273台である。自家用車への依存は、公共交通利用者減少の主な要因になっていると考えられる。



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)」

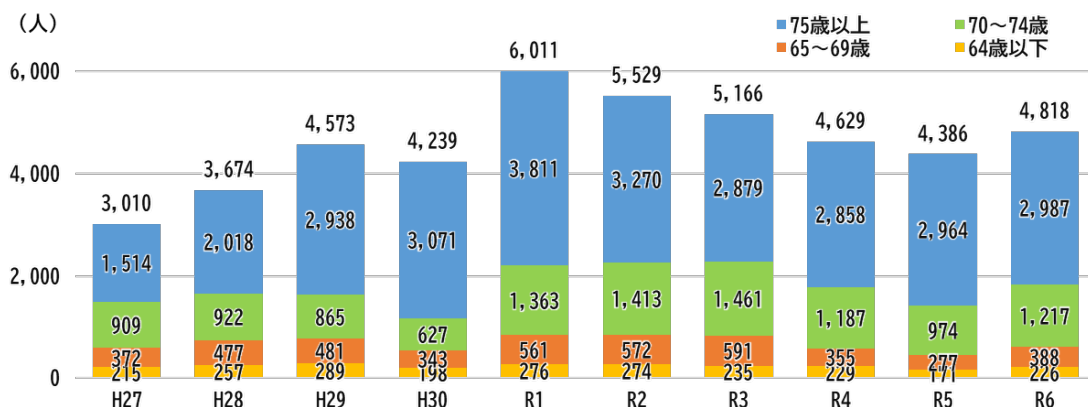
図1-17. 本県における乗用車保有台数の推移

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、高齢者の免許保有者数は増加傾向にある。一方で、運転免許証の自主返納者数は令和元年の6,000人をピークに令和5年にかけて減少し、令和6年では再び増加傾向にある。



資料：運転免許統計

図1-18. 本県における運転免許証人口の推移



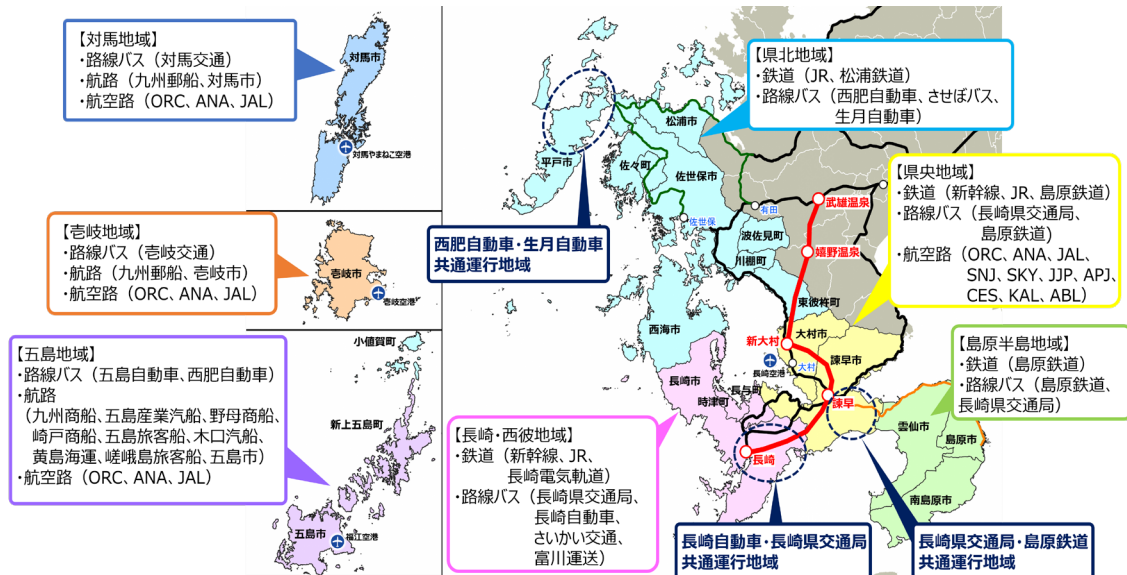
資料：運転免許統計

図1-19. 本県における運転免許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12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1社ある。令和4（2022）年9月23日には、西九州新幹線（長崎～武雄温泉）が開業した。



※県内の一般乗合旅客運送事業を行う定期路線運行事業者

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7年10月現在）

【路線バス】

事業者名	運行エリア
長崎県交通局	長崎市、（長与町）、諫早市、大村市、雲仙市
長崎自動車(株)	長崎市、長与町、時津町、（西海市）
さいかい交通(株)	西海市、長崎市
富川運送	長崎市（高島）
西肥自動車(株)	佐世保市、平戸市、松浦市、西海市、波佐見町、佐々町、新上五島町
させばバス(株)	佐世保市
生月自動車(有)	平戸市
島原鉄道(株)	島原市、雲仙市、南島原市、諫早市
五島自動車(株)	五島市
壱岐交通(株)	壱岐市
対馬交通(株)	対馬市

【鉄道・軌道】※終点区間の全ての運行本数をR7.11時点の各路線・駅時刻表に基づき集計

事業者名	路線・運転系統等	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） 長崎本線（小長井～長崎） 佐世保線（江北～佐世保） 大村線（早岐～諫早）	53本 126本 158本 73本
松浦鉄道(株)	有田～佐世保	129本
島原鉄道(株)	諫早～島原港	65本
長崎電気軌道(株)※	1号系統（崇福寺～赤迫） 2号系統（赤迫～蛍茶屋） 3号系統（蛍茶屋～赤迫） 4号系統（石橋～蛍茶屋） 5号系統（石橋～蛍茶屋）	322本 1本（深夜便のみ） 205本 24本（朝・夕方のみ運行） 194本

※1号系統：9時台～19時台は5分間隔運行、3号系統：9時台～19時台は7分～9分間隔運行

5号系統：9時台～19時台は9分間隔運行

【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	1日あたりの運行本数（上下計）	備考
長崎県交通局 (長崎県営バス)	九州号 (長崎～福岡)	79本	※R6.4.1～ ※うち14本は金土日祝のみ
	出島号 (長崎～北九州)	6本	※R7.4.1～
	りんどう号 (長崎～熊本)	8本	※R7.4.1～
	サンライト号 (長崎～大分)	8本	※R7.4.1～
	ブルーロマン号 (長崎～宮崎)	0本	※運休中
	長崎～佐世保	16本	※R7.9.1～9.30時刻表
	高速シャトルバス (長崎～諫早)	52本	※R7.9.1～9.30時刻表
	高速シャトルバス (長崎～大村)	56本	※R7.9.1～9.30時刻表
	長崎空港リムジンバス (空港～長崎) ※出島道路経由	52本	※R7.10.1～10.25時刻表 ※飛行機の運航状況によっ 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	
長崎自動車(株)	空港リムジンバス (ココウォーク茂里町～ 長崎空港)	25本	※R7.10.1～10.31時刻表 ※飛行機の運航状況によっ て、運行本数が毎月変動
西肥自動車(株)	佐世保(佐々)～福岡	44本	※R7.10月～ ※西日本鉄道(株)との共同運行
	ハウステンボス～福岡	4本	
	佐世保(佐々)～長崎	22本	※R7.9.1～ ※長崎県交通局との共同運行
	ハウステンボス～長崎	4本	※R7.1.1～
	佐世保(佐々)～ハウステ ンボス～長崎空港	24本	※R7.10.26～R7.11.30時刻表
島原鉄道(株)	島原福岡線	4本	※R6.4.1～
	長崎空港線	0本	※運休中
さつき観光	平戸～博多	4本	※R1.8.26～

【航路】

事業者名	航路	1日あたりの運航本数（往復）
九州郵船(株)	博多～壱岐～対馬	ジェットfoil：4往復（うち対馬まで2往復） フェリー：3往復（うち対馬まで2往復） ※R7. 11. 1～R8. 3. 31時刻表
	印通寺～唐津	4往復 ※R7. 11. 1～R8. 1. 15時刻表
	博多～比田勝	1往復 ※R7. 11. 1～R8. 1. 15時刻表
崎戸商船(株)	友住～佐世保	1往復 ※R7. 10. 1～
九州商船(株)	長崎～五島	ジェットfoil：4往復 フェリー：3往復 ※R7. 4～R8. 3時刻表
	長崎～有川	※当面の間運休
	佐世保～上五島	高速船：佐世保～有川2往復 佐世保～小値賀・宇久平1往復 フェリー：佐世保～有川2往復 佐世保～小値賀・宇久平2往復 ※R7. 4～R8. 3時刻表
野母商船(株)	福江～青方～博多	1往復 ※H26. 7. 8～
	長崎～伊王島～高島	8往復 ※H30. 4. 2～
五島旅客船(株)	郷ノ首～福江	高速船：3往復（うち奈留～福江1往復、土井浦～福江1往復） フェリー：3往復（うち奈留～福江1往復） ※R7. 11時点
佐世保市（宇久）	神浦～柳	6往復（うち神浦～寺島4往復） ※R5. 12. 1～
津吉商船(株)	津吉～相浦～佐世保	3往復 ※R3. 10. 1～
西海沿岸商船(株)	佐世保～池島	高速船：10往復（うち火・金は池島まで2往復） ※R6. 4～
	松島～神浦	フェリー：5往復 ※R6. 4～
平戸市	大島～平戸	5往復 ※H31. 3. 1～
対馬市	仁位～長板浦	2往復 ※H29. 4. 1～
鷹島汽船(有)	殿ノ浦～今福	5往復 ※R7. 11時点
	阿翁～御厨	4往復（うち阿翁～御厨1往復） ※R7. 11時点
壱岐市	大島～郷ノ浦	4往復 ※R7, 11時点
黒島旅客船(有)	黒島～高島～相浦	3往復 ※R7. 11時点
五島市（奈留）	奈留島～前島	3往復（うち定期運航1往復、予約運航2往復） ※R3. 10. 1～
(有)木口汽船	福江～田の浦～久賀島（奥浦）	5往復（うち福江～奥浦1往復、福江～田の浦3往復） ※R7. 11時点
	福江～梶島（伊福貴）	4往復（うち福江～本窯1往復） ※R7. 11時点
(有)黄島海運	黄島～福江	2往復 ※R7. 11時点
竹山運輸(有)	度島～平戸	4往復 ※R7. 11時点
小値賀町	笛吹～大島・野崎	7往復（うち笛吹～大島4往復、笛吹～野崎3往復（1往復は土日祝盆のみ運航）） ※H30. 8. 1～
	柳～納島	5往復 ※R2. 6. 1～

事業者名	航路	1日あたりの運航本数（往復）
嵯峨島旅客船(有)	嵯峨島～貝津	4往復 ※R7. 11時点
(有)金子廻漕店	浦の崎～福島	8往復 ※R7. 11時点
瀬川汽船(株)	川内～佐世保	11往復（うち横瀬西～佐世保9往復） ※R7. 11時点
(株)江崎海陸運送	瀬戸～松島	9往復 ※R7. 11時点
西海市	釜浦～瀬戸	15往復 ※R6. 4. 1～
五島産業汽船(株)	鯛ノ浦～長崎	2往復 ※R7. 11時点
島原鉄道(株)	口之津～鬼池	13往復 ※R7. 11. 1～R7. 12. 31時刻表
苓北観光汽船(株)	富岡～茂木	4往復 ※R7. 11時点
九商フェリー(株)	島原～熊本港	10往復 ※R7. 11時点
熊本フェリー(株)	島原～熊本港	7往復（うち1往復は4月～12月の土日祝のみ運航） ※R7. 11時点
有明海自動車航送船組合	多比良～長洲	15往復（時期により16往復・19往復に変更） ※R7. 11時点
やまさ海運(株)	島原～大牟田	※当面の間運休
安田産業汽船(株)	時津～長崎空港	13往復 ※R7. 11時点
	ハウステンボス～長崎空港	2往復 ※R7. 11時点

【航空路】※国内路線についてはR7.11時点に記載

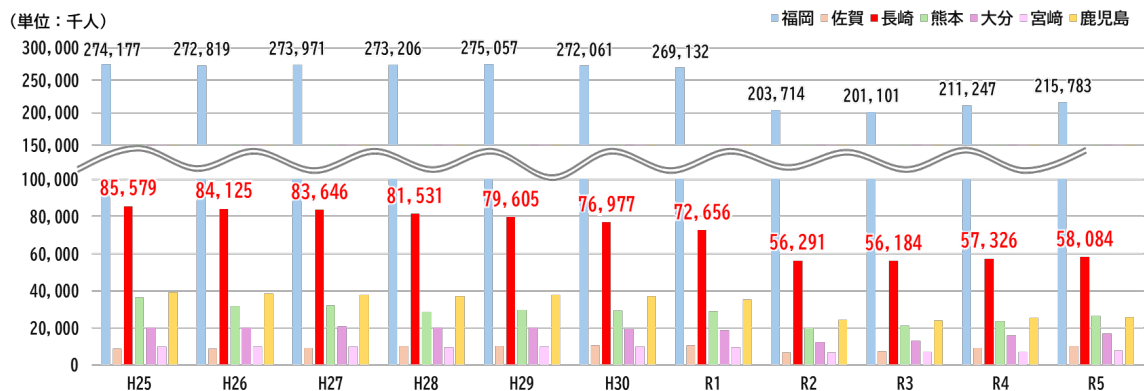
キャリア名	路線	1日あたりの運航本数（往復）
オリエンタルエアブリッジ (ORC)	長崎～壱岐	2往復（時期により変動）
	長崎～五島	2往復（金～日は3往復、時期により変動）
	長崎～対馬	3往復（時期により変動）
	福岡～五島	3往復（時期により変動）
	福岡～対馬	2往復
全日空（ANA）	長崎～東京（羽田）	5往復
	長崎～大阪（伊丹）	4往復
	長崎～名古屋（中部）	2往復
	福岡～五島	1往復
	福岡～対馬	3往復
日本航空（JAL）	長崎～東京（羽田）	6往復
	長崎～大阪（伊丹）	4往復
ソラシドエア（SNJ）	長崎～東京（羽田）	4往復
スカイマーク（SKY）	長崎～神戸	3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～大阪（関西）	1往復
中国東方航空 (CES)	長崎～上海	1往復（月・金のみ運航） ※R7. 10. 26～R7. 11. 30時刻表
大韓航空（KAL）	長崎～ソウル	1往復 ※月・火・木・土のみ運航 ※R7. 10. 26～R7. 11. 30時刻表
香港エクスプレス (HKE)	長崎～香港	※当面の間運休
エアプサン（ABL）	長崎～プサン	1往復（火・金・日のみ運航） ※R8. 1. 6～R8. 2. 28時刻表

第2節 各交通モードの現状

(1) 乗合バス

本県の乗合バスの年間輸送人員は、九州では福岡県に次いで多く、人口規模に対する乗合バスの輸送人員が多い特徴がある。

県内乗合バスの輸送人員は、少子高齢化の進行等により年々減少し、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経営収入の低下により、乗合バス事業者の収支の悪化に繋がっている。また、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み、令和5年度現在58,084千人と回復しつつあるものの、その後の増加は緩やかな傾向となっている。

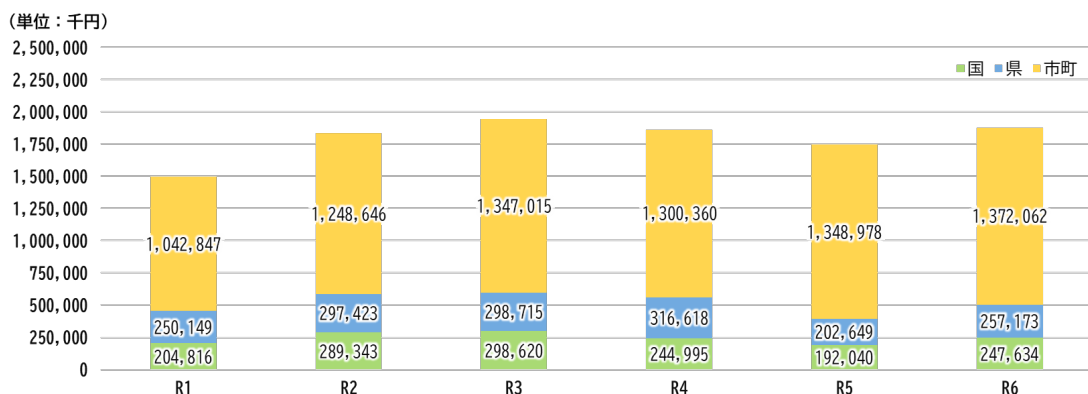


資料：九州運輸要覧

図2-2. 乗合バスの年間輸送人員の推移

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。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、行政補助額は増加傾向にある。

令和2年度以降、新型コロナウイルス感染拡大の影響により輸送人員が大きく減少しており、その後も生活様式の変化により新型コロナウイルス感染拡大前の水準まで輸送人員は回復しておらず、その結果、行政からの補助額が増加している。



資料：長崎県交通政策課

図2-3. 乗合バスの行政負担額の推移

人口減少により輸送人員が減少する中、県内においては長崎市において、長崎自動車㈱と長崎県交通局の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年に独占禁止法の特例を受け認可が行われた。

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・向上を目的としている。

また、県内バス事業者においては国・県・市の補助金を活用し、スマートバス停やバスロケーションシステムの導入など、デジタル化による利用者の利便性向上、業務や経営の効率化・省力化に取り組んでいる。

(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、物価及び人件費高騰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。

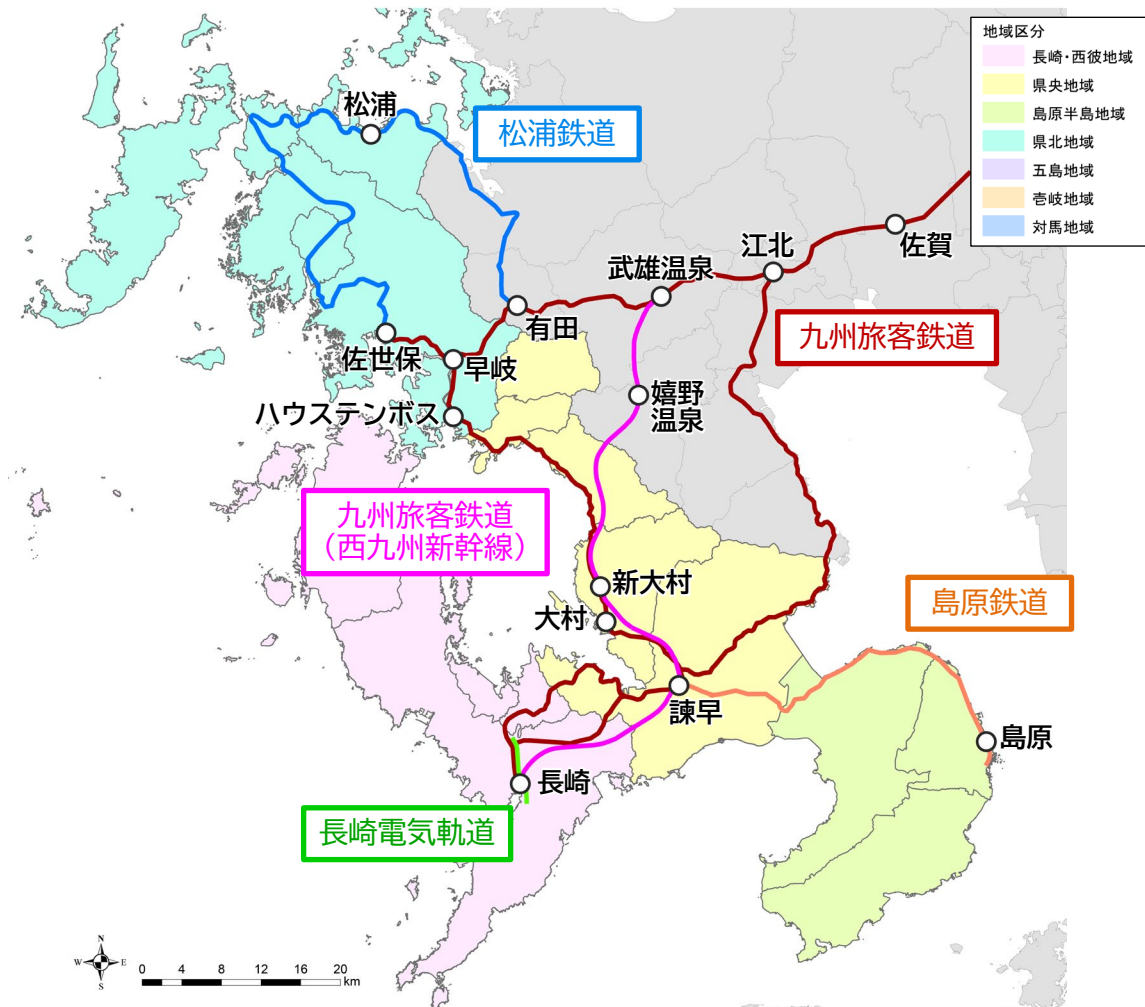
平成25(2013)年度には、県と沿線市町により松浦鉄道(株)、島原鉄道(株)に関する調査を行い、鉄道を存続させることが、鉄道を廃止しバス代替とするより社会的便益はるかに高いとの調査結果を踏まえ、10か年の施設整備計画を策定し、自治体において支援することで、両鉄道を維持していくこととした。また、令和6年度及び令和7年度については、上記の施設整備計画を暫定的に延長して支援することとした。



36ぷらす3



ふたつ星4047

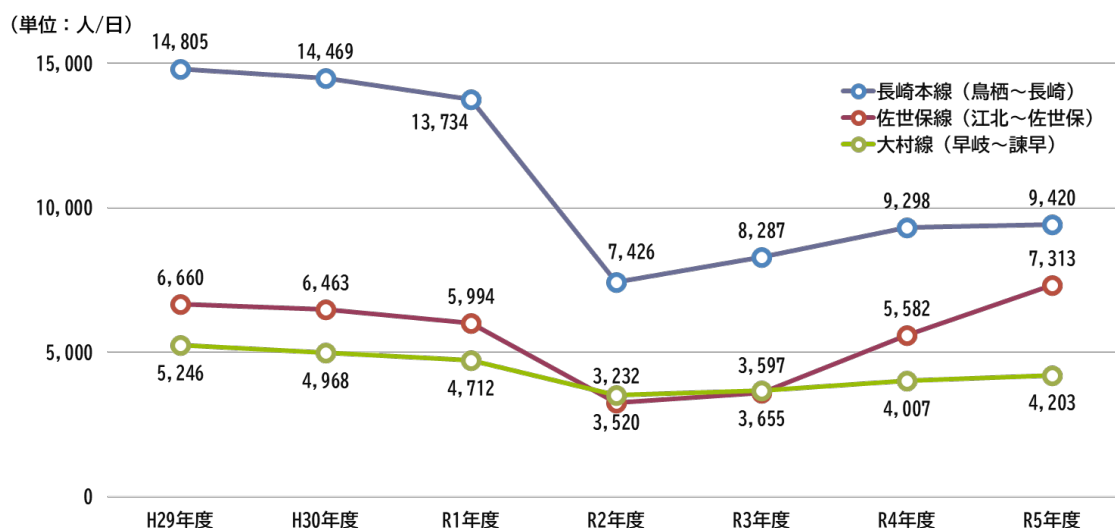


資料：各交通事業者ホームページ等

図2-4. 長崎県の鉄道網

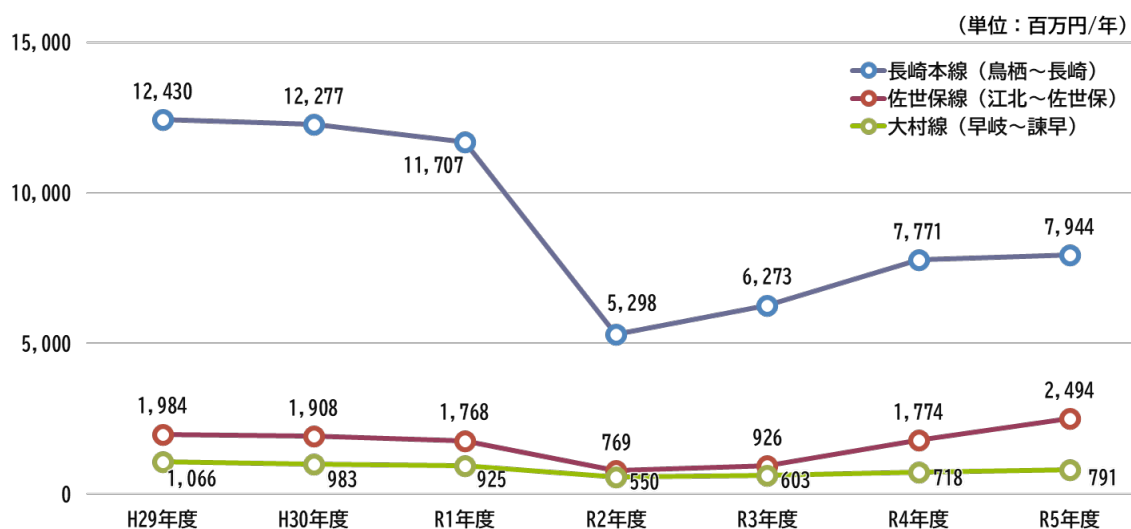
① JR九州

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^{※2}により運行している。また、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^{※3}「ふたつ星4047」も運行されており、西九州地域に新たな賑わいをもたらしている。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・大村線ともに新型コロナウイルス感染症の拡大による減少から回復傾向にある。



資料：九州旅客鉄道（株）

図2-5. JR九州の線区別平均通過人員の推移



資料：九州旅客鉄道（株）

図2-6. JR九州の線区別旅客運輸収入の推移

²上下分離は令和4年9月23日に実施

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・長崎県両県で設立した「一般社団法人佐賀・長崎鉄道管理センター」が行う。

³「D&S列車」は、「D」は特別な「デザイン (Design)」、「S」は沿線地域に伝わる歴史や伝説などの「ストーリー (Story)」を指し、「デザインと物語のある列車」という意味が込められている。

② 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93.8km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いる。利用促進の取組としては、お得な企画乗車券の販売や、ビール列車、ワイン列車、ほろ酔い列車等の企画列車の運行等を行っている。

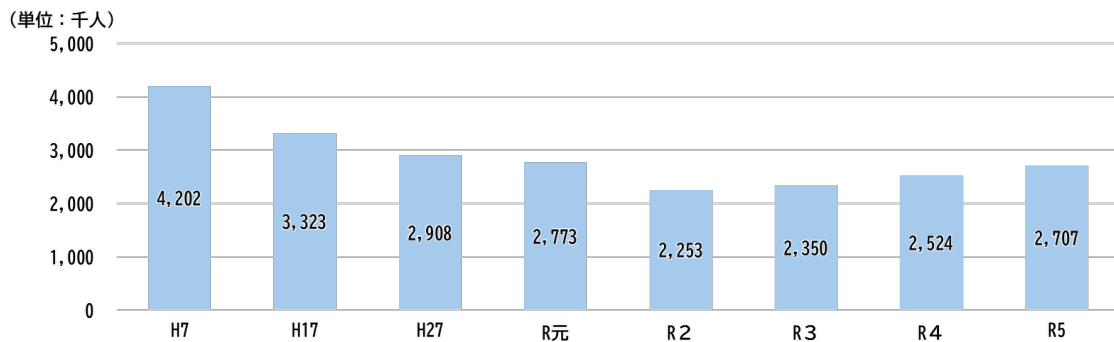
しかし、近年においては、沿線地域の人口減少や少子化などの環境変化により、利用者の増加が見込めない状況が続いており、また、物価及び人件費高騰の影響もあって厳しい経営を強いられている。また、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に輸送人員が減少した後、令和5年度では新型コロナウイルス感染拡大前の水準（令和元年）まで回復傾向にある。



納涼ビール電車

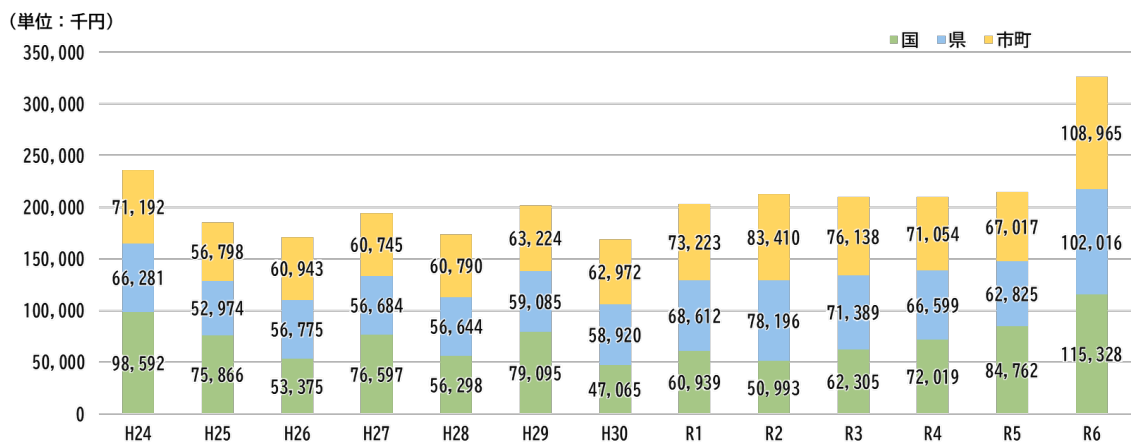


納涼ビール電車車内



資料：九州運輸要覧

図2-7. 松浦鉄道（株）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の支援額

図2-8. 松浦鉄道（株）の行政負担額の推移

③ 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ぶ、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、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いる。利用促進の取組としては、バスやフェリーも含めて乗り放題となるお得な企画乗車券の販売や、カフェトレイン等の企画列車の運行等を行っている。



カフェトレイン

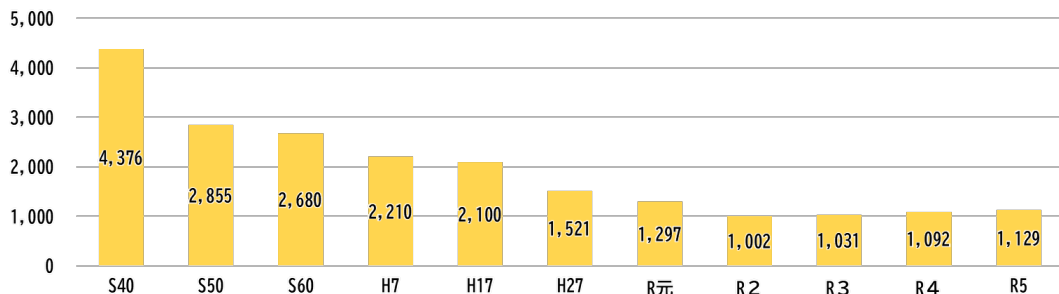
一方、近年においては、松浦鉄道と同様に、沿線地域の人口減少や少子化などの環境変化により、利用者の増加が見込めない状況が続いている。また、燃料や資材を始めとする物価等の高騰の影響もあり、厳しい経営を強いられている。また、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に輸送人員が減少したが、令和5年度では新型コロナウイルス感染症拡大前（令和元年）の約90%まで回復しつつある。



カフェトレイン車内

また、島原鉄道の厳しい経営状況や、ローカル鉄道再構築に係る国庫補助制度の拡充を受け、令和4年度に島原鉄道活性化検討部会を設置し、みなし上下分離方式による鉄道存続案とバス転換案の両面から検討を進めている。

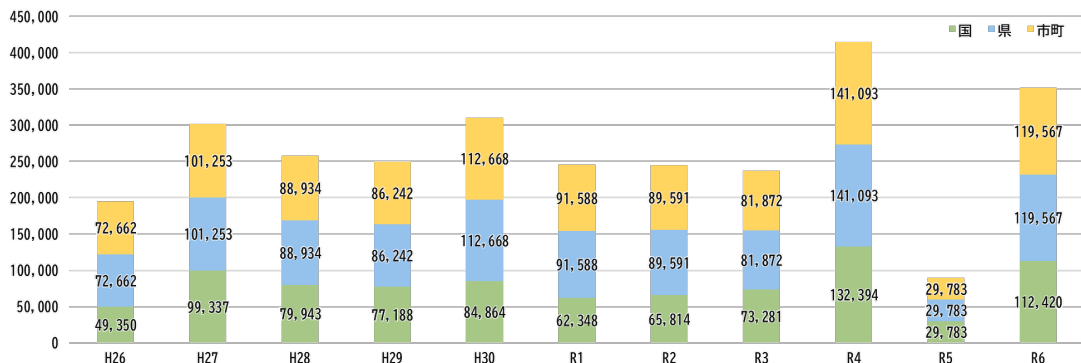
(単位：千人)



資料：九州運輸要覧

図2-9. 島原鉄道(株)の年間輸送人員の推移

(単位：千円)



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2-10. 島原鉄道(株)の行政負担額の推移

④ 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4年度からは、スマートフォン向けの電車位置情報サービスを運用し、利用者の利便性向上が図られている。

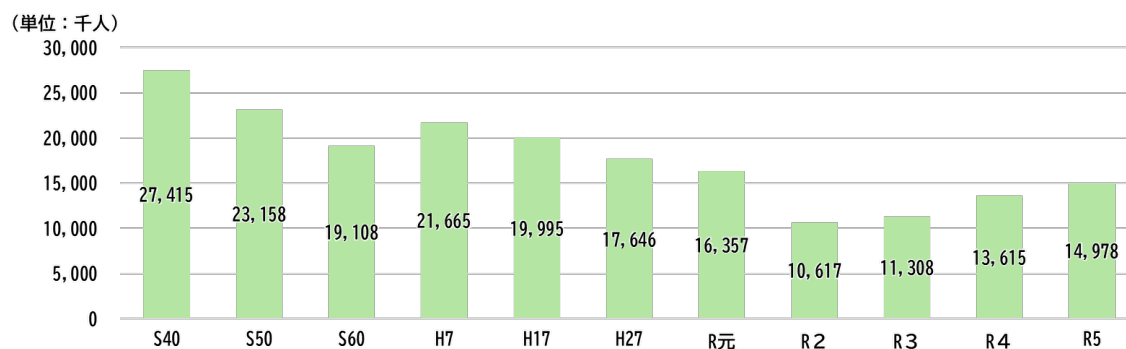
輸送人員については、近年ほぼ横ばいで推移していたが、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少した後、令和5年度では新型コロナウイルス感染症拡大前の約90%まで回復している。



6000形



スマートフォン向け電車位置情報サービス

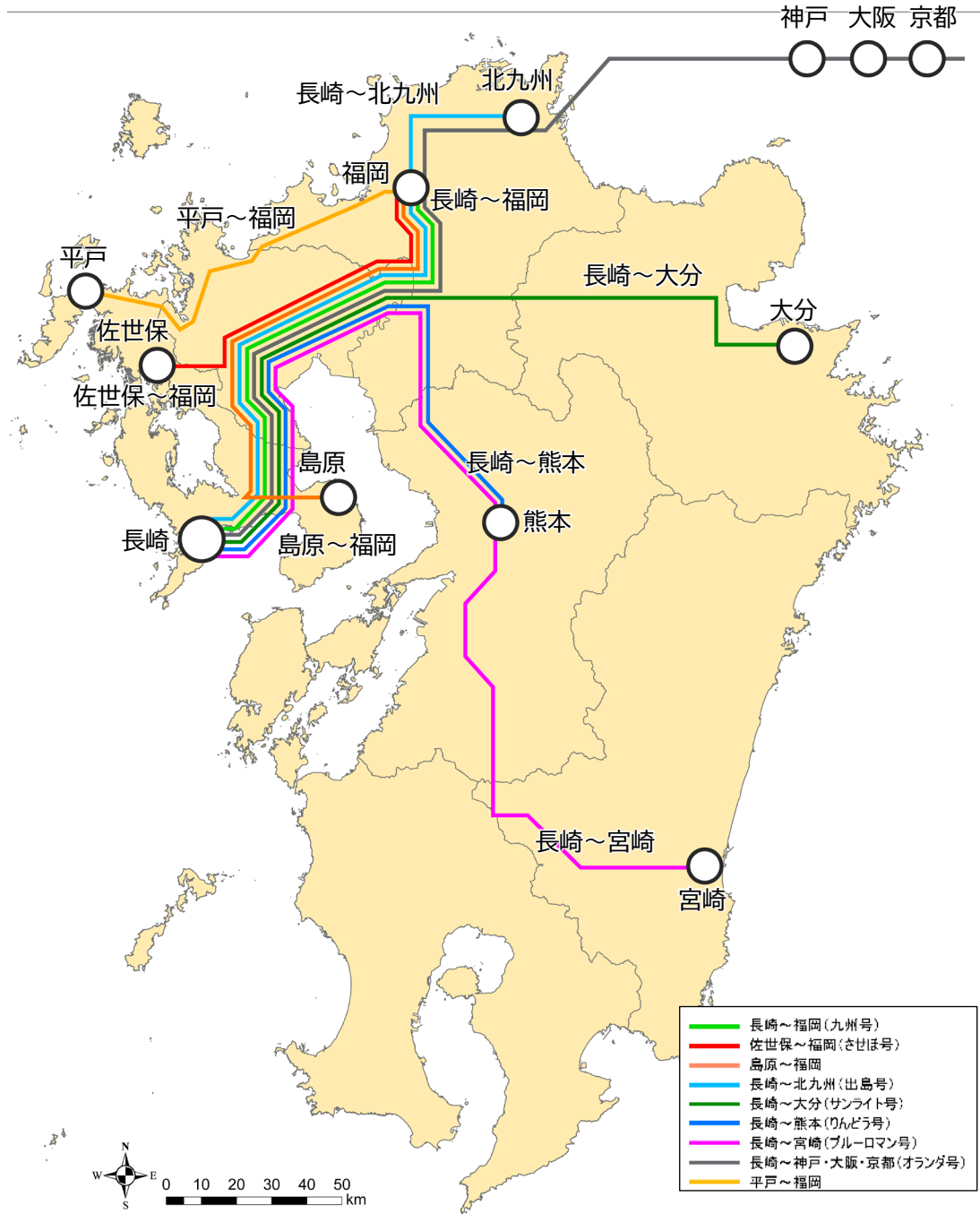


資料：九州運輸要覧

図2-11. 長崎電気軌道の年間輸送人員の推移

(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。

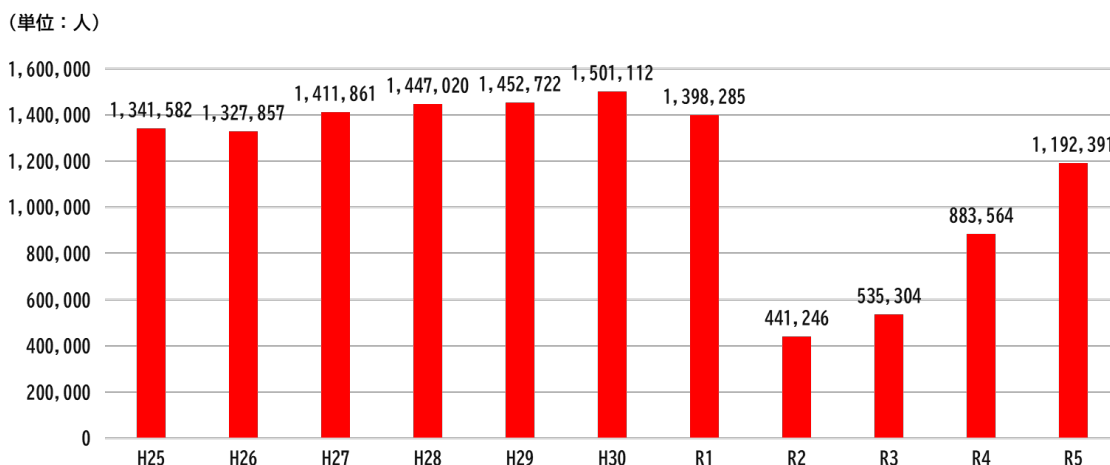


資料：交通事業者ホームページ等

※長崎～神戸・大阪・京都(オランダ号)はR5年度より休止中

図2-12. 県外高速バスの路線図

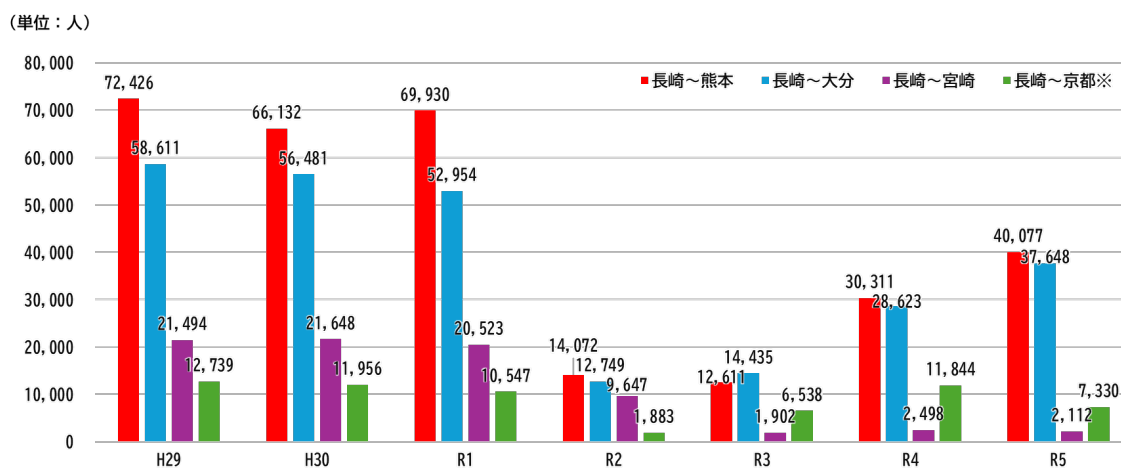
県外高速バスは、平成30年度まで利用者が増加傾向であったが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度から大きく減少し、令和5年度にかけて新型コロナウイルス感染症拡大前の約84%まで回復しつつある。県外高速バス事業は収益の一部を路線バスの赤字補填に回している事業者もあり、高速バス路線としてのみでなく、路線バス全体の維持・確保のためにも重要な役割を担っている。



資料：九州運輸要覧

※平戸～福岡間の高速バス輸送人員は除く（九州運輸要覧にデータがないため）

図2-13. 県外高速バスの年間輸送人員の推移（長崎～福岡）



資料：九州運輸要覧

※長崎～京都（オランダ号）はR5.10より当面の間休止

図2-14. 県外高速バスの年間輸送人員の推移（長崎～福岡線以外）

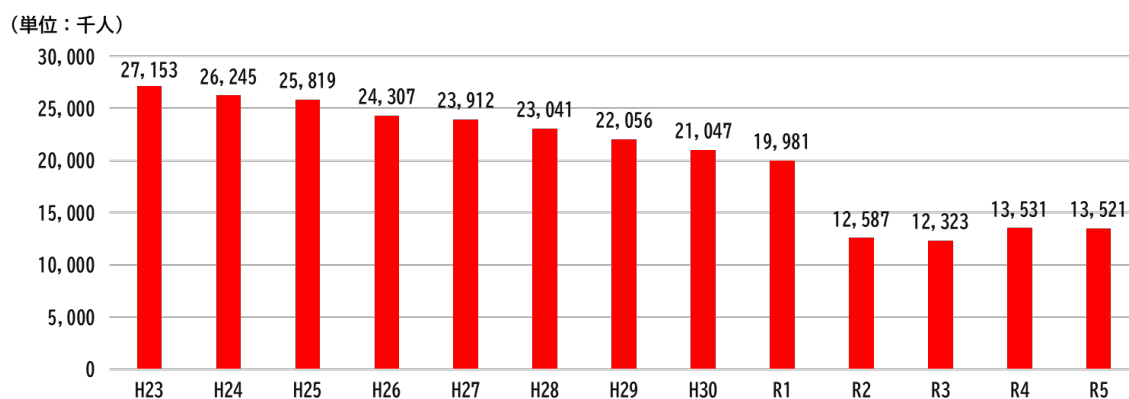
(4) タクシー

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、令和5年度においても新型コロナウイルス感染症拡大前の水準まで回復できていない。

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。

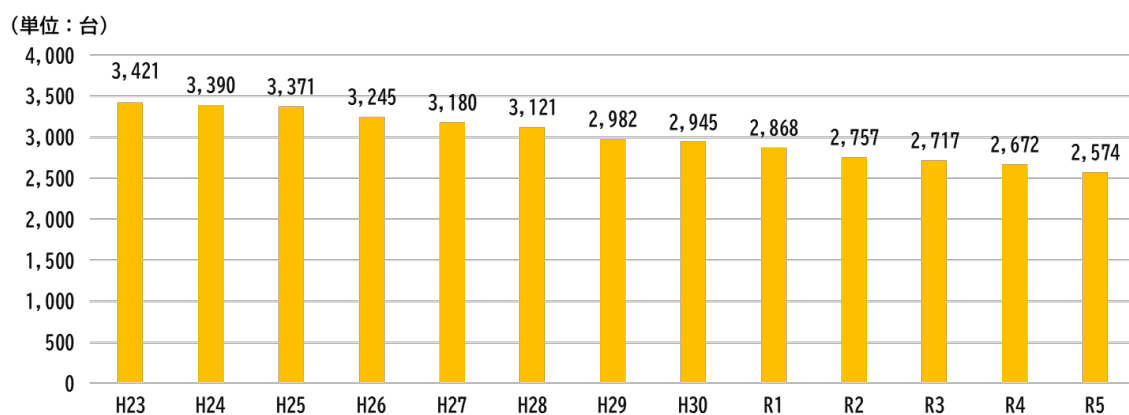
また、令和6年12月から佐世保市、令和7年3月から長崎交通圏において、金・土曜日の16時台～翌朝5時台の車両が不足する時間帯に、日本版ライドシェア^{※4}が運行されている。

タクシー事業者においては、配車アプリやキャッシュレス決済システム等を導入することにより、利用者の利便性向上、業務や経営の効率化・省力化に取り組んでいる。



資料：九州運輸要覧

図2-15. タクシーの年間輸送人員の推移



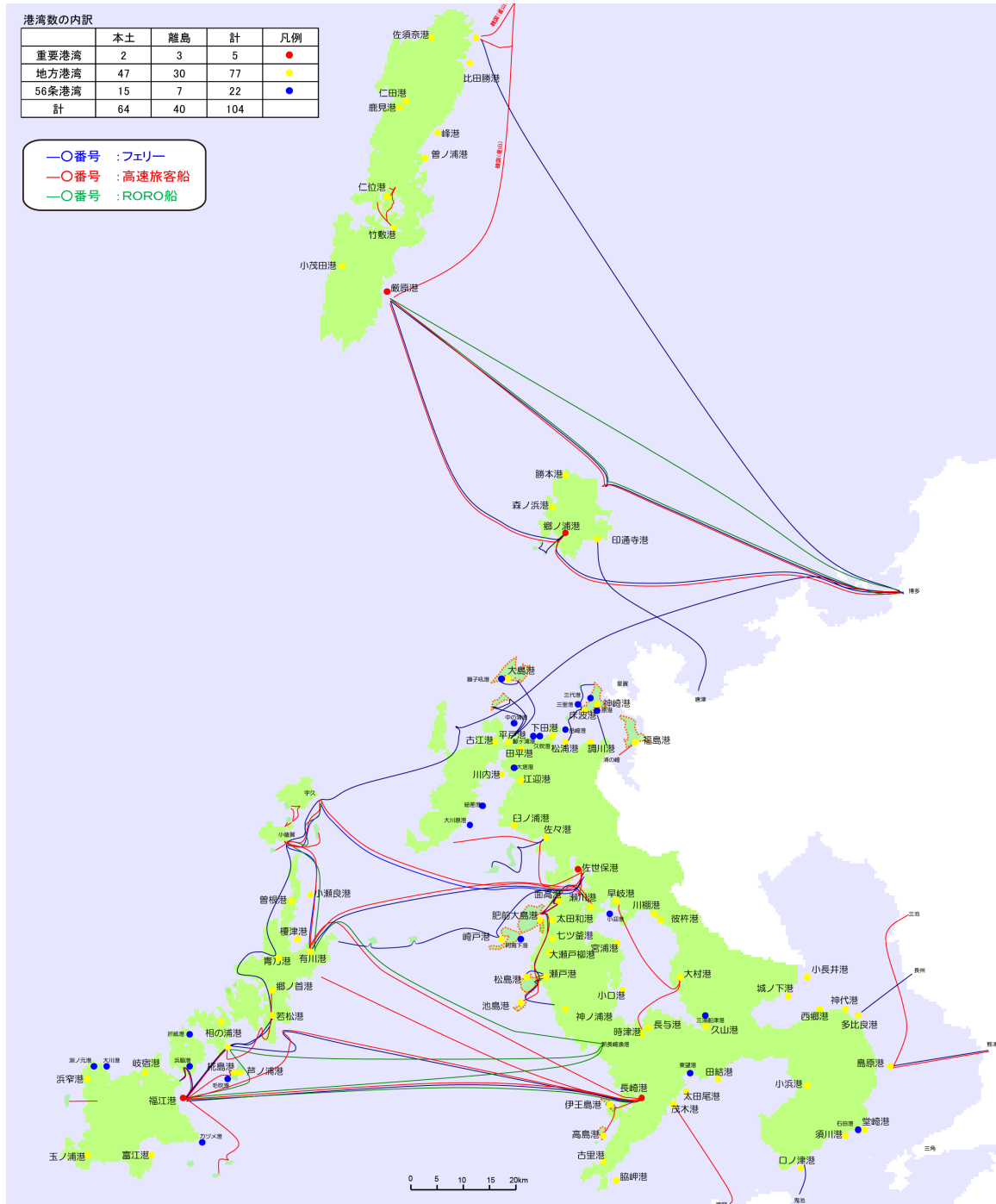
資料：九州運輸要覧

図2-16. タクシー車両数の推移

⁴日本版ライドシェアとは、地域交通の「担い手」「移動の足」不足の解消のため、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業のこと。

(5) 航路

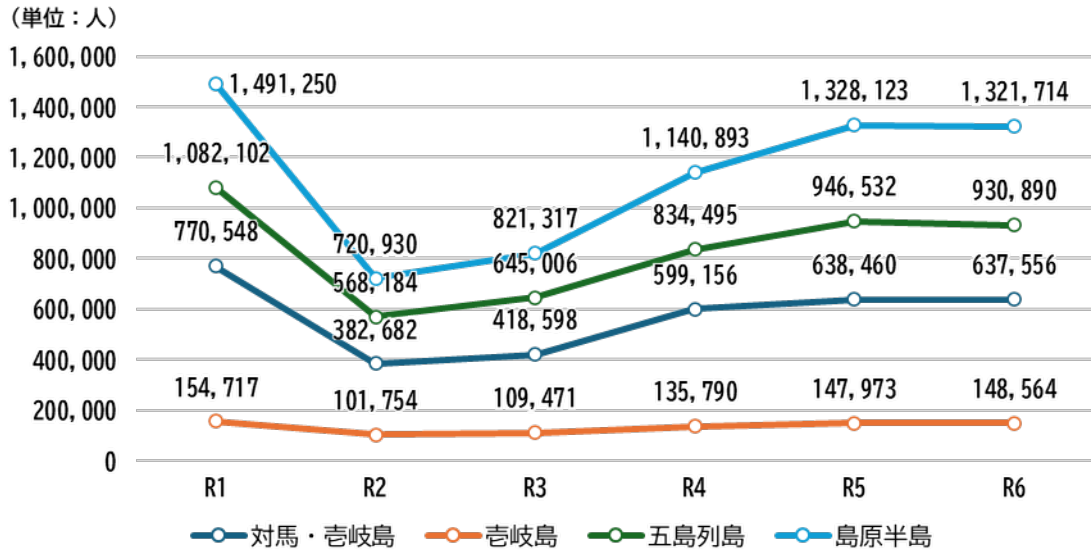
離島・半島地域を多く有する本県においては、31の離島航路および7の本土間航路がそれぞれ24事業者、7事業者によって運航されている。



資料：航路・航空路図（R7.8県港湾課調べ）に基づき作成

図2-17. 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2年度以降、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後、回復傾向にあるが、令和元年度の水準には達していない状況にある。

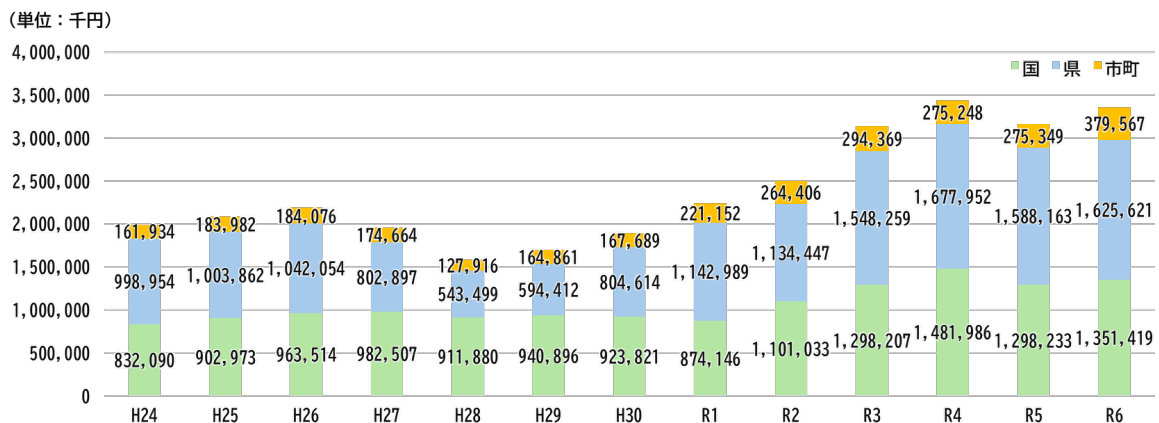


資料：長崎県交通政策課

図2-18. 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2～4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、補助金額が大幅に増加し、その後は、燃油価格や人件費の高騰等によって補助金額は高止まりしている。

なお、一部航路事業者においては国・県・市町の補助金を活用し、予約システムの改修及び電話自動音声システムを導入することで利用者の利便性向上、業務や経営の効率化・省力化に取り組んでいる。



資料：長崎県交通政策課

図2-19. 県内の離島航路の行政負担額の推移

ジェットfoilは、離島と本土を結ぶ海上高速機関として、離島に暮らす住民の日常生活だけでなく、ビジネスや観光などの交流人口拡大の観点からも必要不可欠な存在となっている。

県内には「博多～壱岐～対馬航路」に2隻、「長崎～五島航路」に2隻のジェットfoilが就航しているが、いずれも船齢が30年を超えていることから、これまで更新（建造）に向け、関係者による協議を重ねてきたところである。

令和6年度に、国の補助事業の活用が決定したことから、国と地元自治体が建造費用の一部を負担する財源スキームを構築し、「博多～壱岐～対馬航路」に就航する「ヴィーナス2」の更新（建造）を行うこととなった。

今後、新船の建造が進められ、令和11年上期には、新しいジェットfoilが就航する予定となっている。



ジェットfoil

(6) 航空路

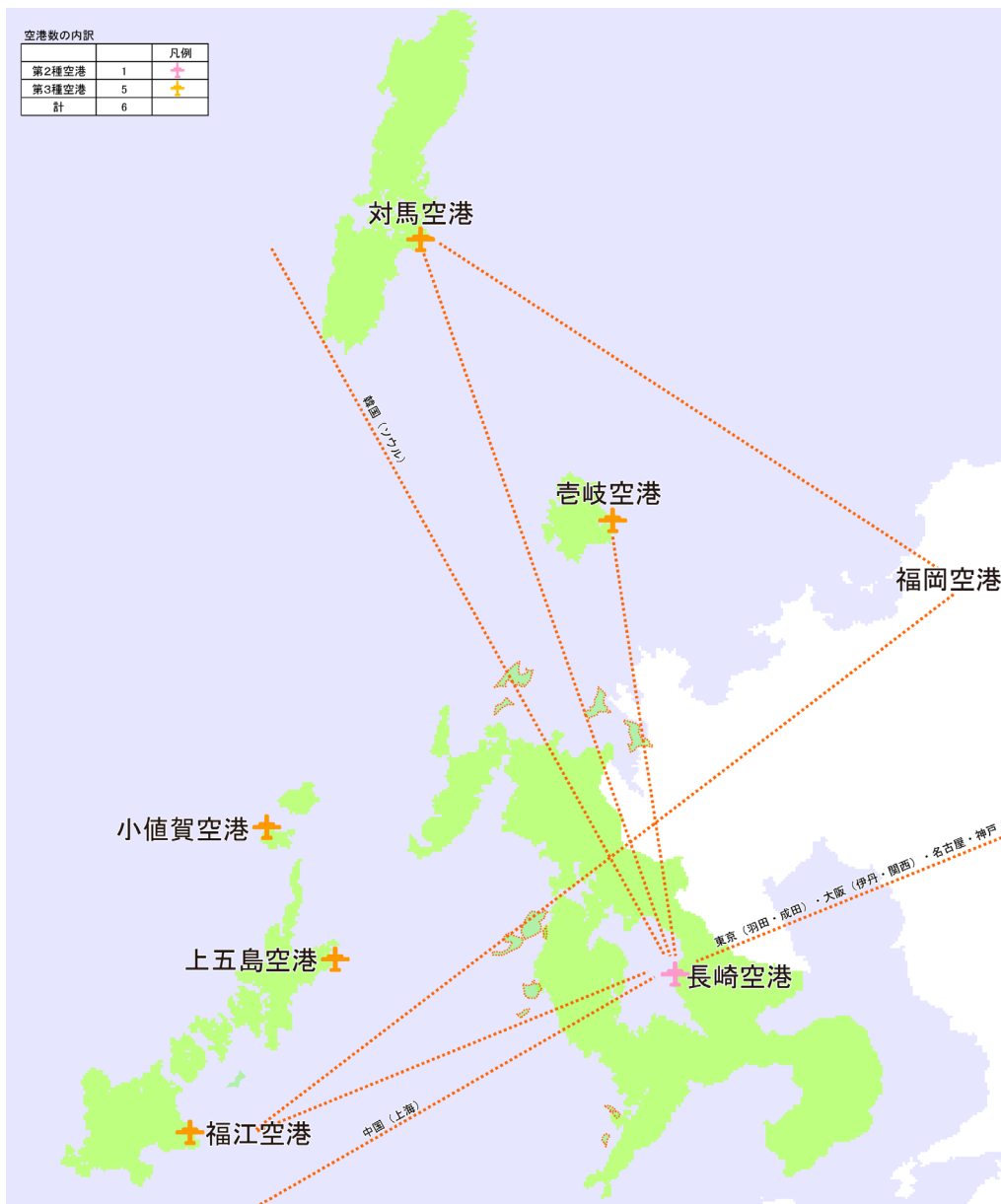
本県の離島と本土を結ぶ航空路線は、五島、壱岐、対馬に就航しており、住民の高速移動手段として必要不可欠な路線となっている。

長崎空港発着便は、ORC（オリエンタルエアブリッジ）が1日3路線、五島2往復（金・土・日は3往復）、壱岐2往復、対馬3往復を運航している。福岡空港発着便は、ORCとANAが1日2路線、五島4往復、対馬5往復を運航している。

なお、ORCの使用機材については、令和5年度からATR42-600型機2機を主力として運航している。



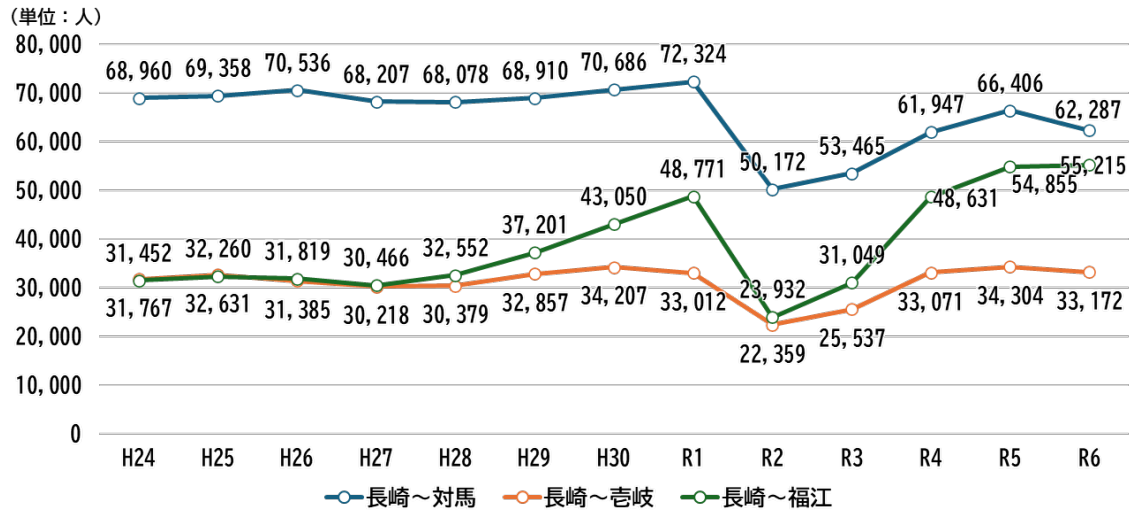
ATR42-600型機



資料：航路・航空路線図（R7.8県港湾課調べ）に基づき作成

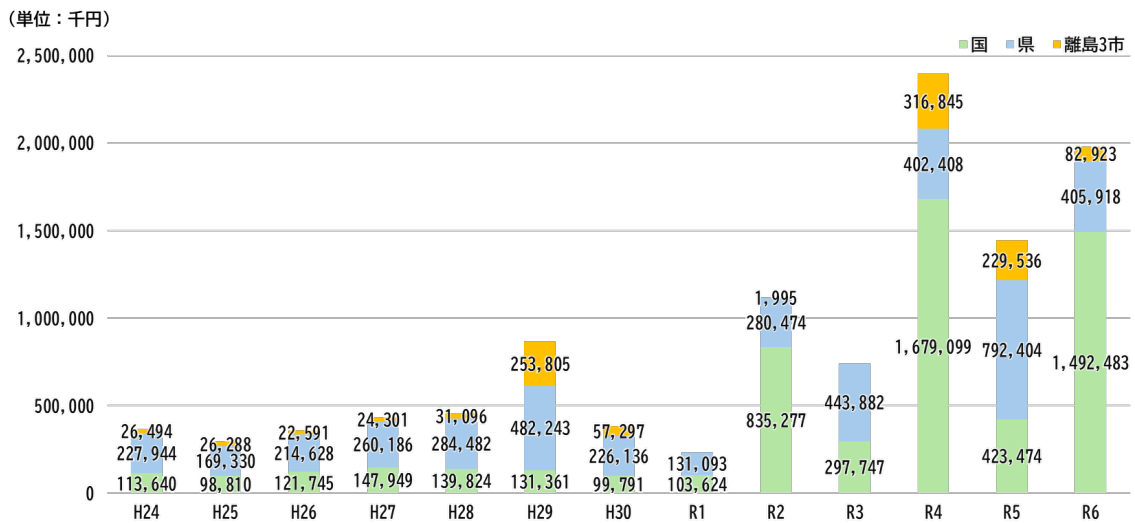
図2-20. 県内を発着する離島航空路線図

一方、離島の人口減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の早さ、燃油高騰や為替の影響による整備費等の費用増加により、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。



資料：長崎県交通政策課

図 2-2 1. 県内の離島航空路の年間輸送人員の推移



資料：長崎県交通政策課

図 2-2 2. 県内の離島航空路の行政負担額の推移

(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（1973）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」により運行しており、利用者数は、開業前の在来線特急における利用者数を継続して上回っている。

一方、新鳥栖～武雄温泉間の整備方式は未だ決定していないが、西九州地域のみならず、九州全体の一体的浮揚を図るため、関西直通運行を実現し、インバウンドをはじめとした交流人口の拡大に向け、全線フル規格で整備することを目指している。また、西九州新幹線開業に際し、佐世保線の高速化工事を実施しており、引き続き、利便性の確保など輸送改善を図る必要がある。なお、西九州新幹線開業に際し、長崎本線（江北～諫早間）については、上下分離方式へ移行し、運行している。



かもめ



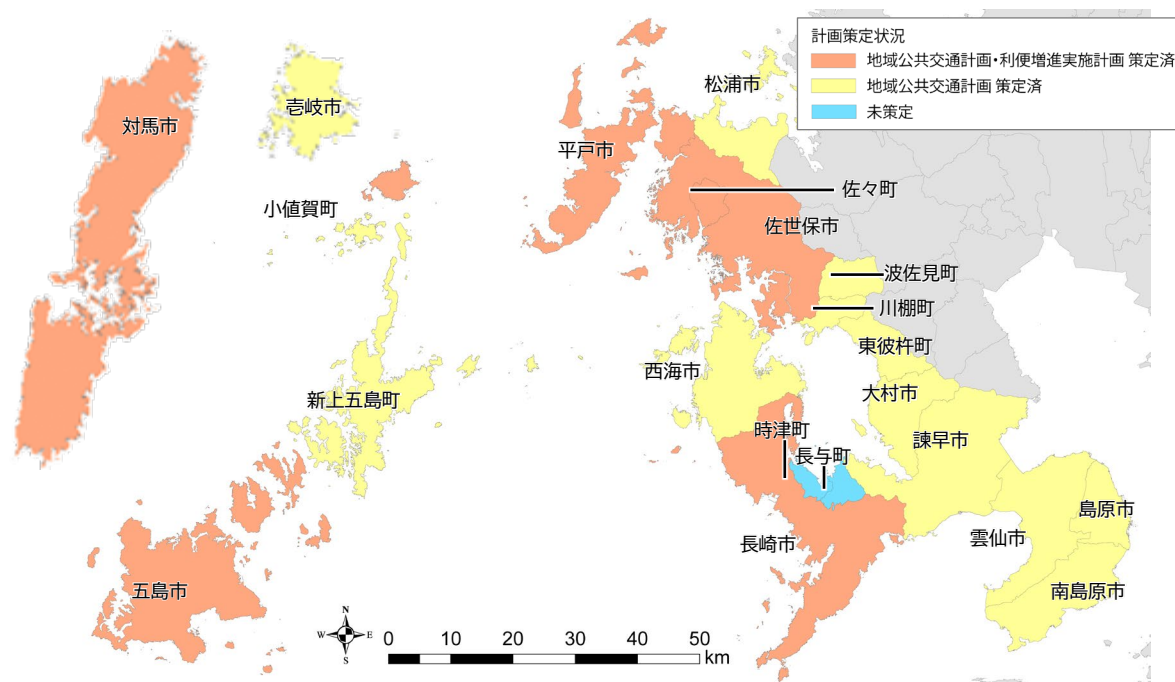
資料：長崎県新幹線対策課

図2-23. 西九州新幹線の路線図

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、「地域公共交通計画」を策定済みの市町は19市町であり、具体的な再編計画である「地域公共交通利便増進実施計画^{※5}」を策定済みの市町は6市町の状況である。



資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果（R7.8）

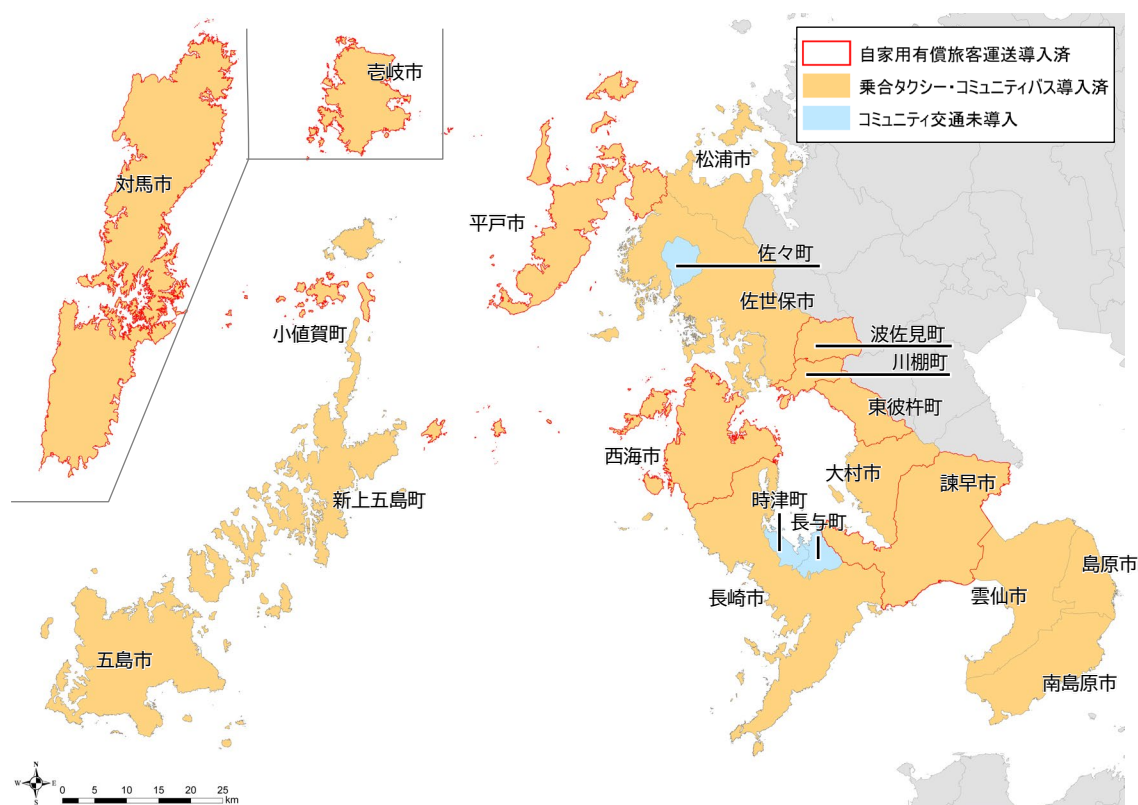
図2-24. 県内各市町における地域公共交通計画の作成状況（R7.8時点）

⁵地域の公共交通サービスの利便性を向上させるための具体的な施策や方針を定めた計画。

(2) コミュニティ交通の導入状況

各市町におけるコミュニティ交通⁶（コミュニティバス等）の導入状況は、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18市町で運行されており、諫早市、平戸市、対馬市、壱岐市、西海市、東彼杵町、川棚町、波佐見町、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による運行がなされている。

なお、予約に応じてAIが効率的で最適なルートを選択し、運行するAIオンデマンド交通は、県内では、島原市「たしろ号」、五島市「チョイソコごとう」、雲仙市「チョイソコうんぜん」、南島原市「チョイソコみなみしまばら」、東彼杵町「どこっ茶バス」、新上五島町「Smart GOTO」の本格運行、波佐見町では「チョイソコのんなっせ号」の実証運行が行われている。



資料：長崎県交通政策課

図2-25. 県内各市町におけるコミュニティ交通の導入状況（R7.11時点）

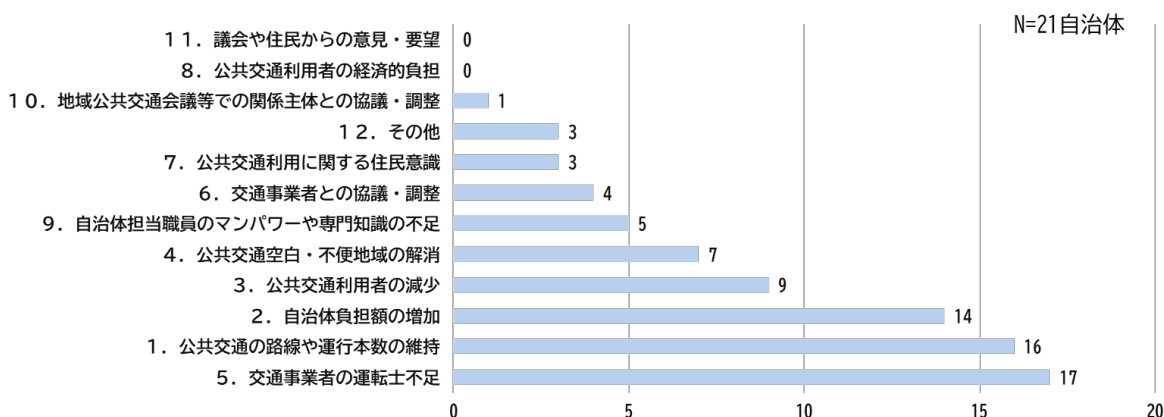
⁶ コミュニティ交通とは自治体が委託又は自治体と事業者との運行協定等に基づき運行する交通体系のことをいい、ここでは乗車定員11名以上の乗合車両を使用したものを「コミュニティバス」、乗車定員10名以下の乗用車両を使用したものを「乗合タクシー」とする。

(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 市町が抱える主要課題

公共交通に関する市町が抱える主要課題は、「5. 交通事業者の運転士不足」が最も多く、次いで「1. 公共交通の路線や運行本数の維持」、「2. 自治体負担額の増加」となっており、公共交通サービスの維持や自治体負担額の増加よりも、交通事業者の運転士不足を主要な課題として捉えている市町が多い状況である。

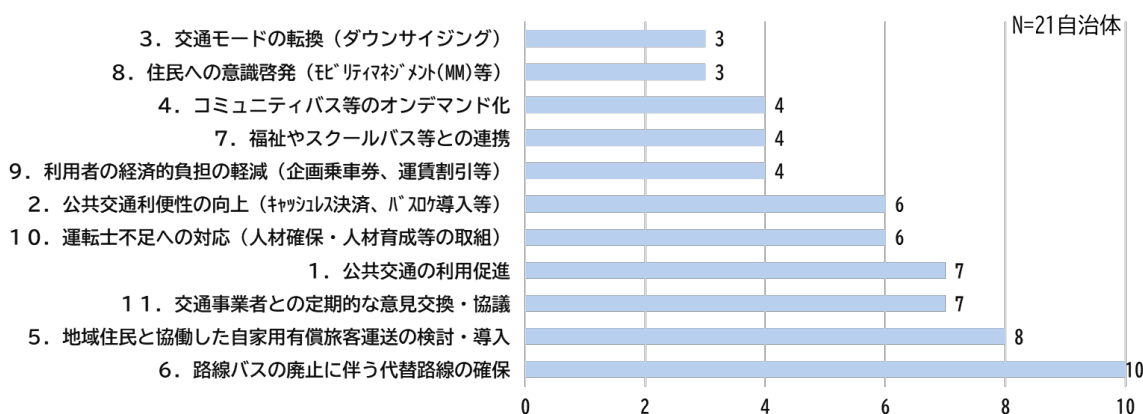


資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果 (R7.8)

図2-26. 県内各市町が抱える主要課題

② 市町が取り組んでいる・検討中の施策

公共交通に関して市町が取り組んでいる・検討中の施策は、「6. 路線バスの廃止に伴う代替路線の確保」が最も多く、次いで「5. 地域住民と協働した自家用有償旅客運送の検討・導入」となっており、地域間幹線と接続する地域内フィーダー（支線）路線の維持・確保や交通空白・不便地域の解消に向けて取り組む自治体が多い状況である。



資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果 (R7.8)

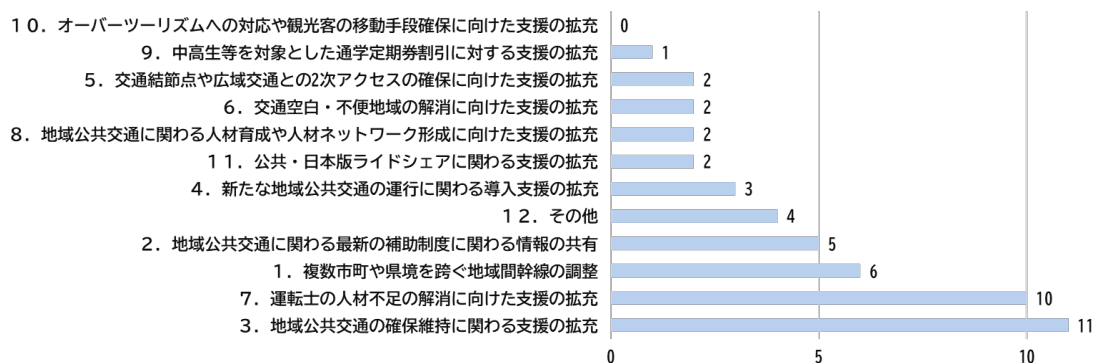
図2-27. 県内市町が取り組んでいる・検討中の施策

表 2-2. 県内市町が取り組んでいる・検討中の施策（具体的な内容）

回答数	選択肢	具体的な取組・検討内容
7件	11. 交通事業者との定期的な意見交換・協議	<ul style="list-style-type: none"> 定期的な協議・調整の場 若年世代を含めた意見交換会
7件	1. 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ時間の短縮・運行ダイヤ改正 バスロケーションシステムの周知・PR 公共交通利用を促進するためのモニター調査
6件	10. 運転士不足への対応（人材確保・人材育成等の取組）	<ul style="list-style-type: none"> 二種免許取得・運転士新規雇用・運転士養成に関わる補助 企業説明会や企業面談会の開催 自治体職員による運行管理者基礎講習の受講
6件	2. 公共交通利便性の向上（キャッシュレス決済、バスロケーションシステム導入等）	<ul style="list-style-type: none"> 電子決済機能の導入 デジタル化・システム化の経費補助
4件	9. 利用者の経済的負担の軽減（企画乗車券、運賃割引等）	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者・障がい者へのバスやタクシー券交付・交通費補助
3件	8. 住民への意識啓発（モビリティマネジメント（MM））	<ul style="list-style-type: none"> モビリティマネジメントに関する講演等の実施 地域住民向けの出前講座 公共交通施策・事業に関する勉強会・ワークショップ開催

③ 県内市町が県へ求める取組や支援等

公共交通に関して県内市町が県へ求める取組や支援等として、「3. 地域公共交通の確保維持に関わる支援拡充」、「7. 運転士の人材不足の解消に向けた支援拡充」が多く挙げられている。また、「1. 複数市町や県境を跨ぐ地域間幹線の調整」に関わる支援についても比較的多い要望となっている。



資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果（R7.8）

図 2-28. 県内市町の長崎県の公共交通施策に対する要望

表 2-3. 県内市町が県へ求める取組や支援等 具体的な内容

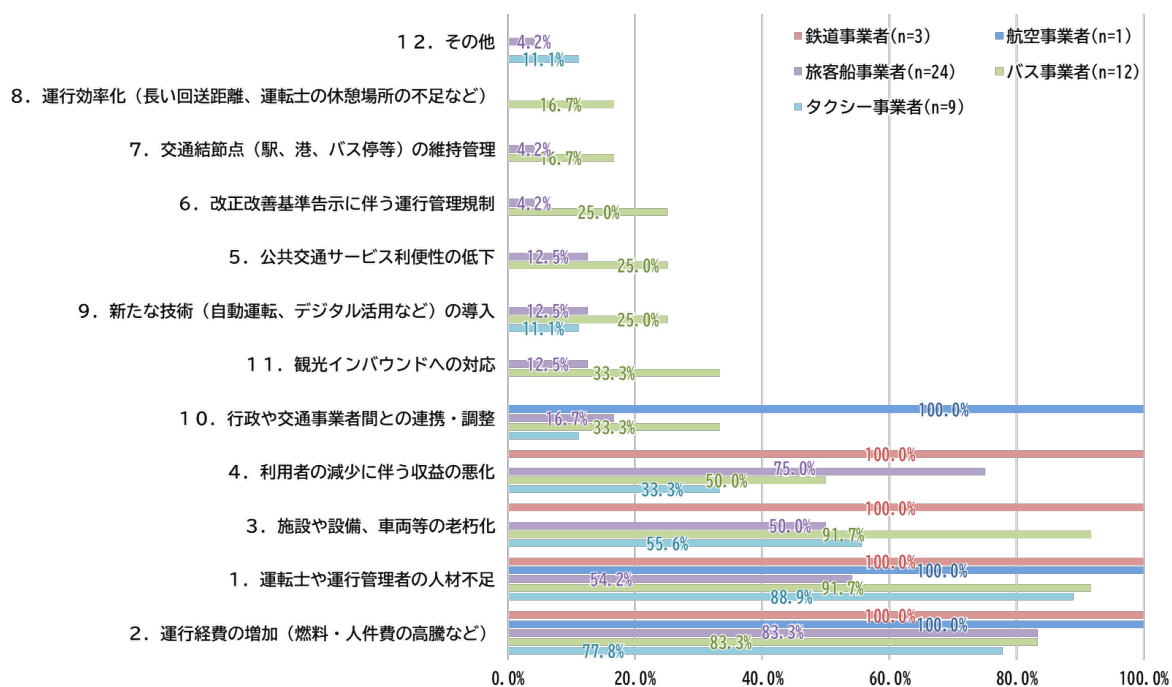
回答数	選択肢	具体的な支援内容
12件	3. 地域公共交通の確保維持に関わる支援の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 国・県補助制度の要件緩和等 廃止代替路線の導入に伴う人的・財政的支援 廃止代替路線の導入検討のための実証費用等の支援
10件	7. 運転士の人材不足の解消に向けた支援の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 運転士等の人員確保のための意見交換の設置 二種免許取得費用やPR経費補助 女性・若年層（高校生含む）への採用促進支援
6件	1. 複数市町や県境を跨ぐ地域間幹線の調整	<ul style="list-style-type: none"> 県跨ぎの路線に関する県同士での調整 離島一本土間と同様の船舶更新を含む運営費補助 広域を運行する鉄道のあり方決定後の積極的支援
5件	2. 地域公共交通に関わる最新の補助制度に関わる情報の共有	<ul style="list-style-type: none"> 国・県補助制度の活用可否の判断に関わる助言・支援 補助制度の活用事例の紹介
3件	4. 新たな地域公共交通の運行に関わる導入支援の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転バス等、新技術の実証等に関わる支援 市の実情に合った地域公共交通に関する助言
2件	8. 公共交通に関わる人材育成や人材ネットワーク形成に向けた支援の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 自治体担当職員の育成や専門家の派遣等を行う支援 人材交流などによる専門職員の配置・育成
2件	11. 公共・日本版ライドシェアに関わる支援の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 公共ライドシェア導入後の運行経費への補助・支援
2件	6. 交通空白・不便地域の解消に向けた支援の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 廃止代替路線のランニングコストに関する支援 乗合タクシーの運行費用補助
2件	5. 交通結節点や広域交通との2次アクセスの確保に向けた支援の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点の整備に関する支援の拡充
1件	12. その他	<ul style="list-style-type: none"> 路面電車の電停のバリアフリー化、バスベイの整備（渋滞緩和による定時運行）に関わる支援

(4) 地域公共交通施策に関する交通事業者の考え

県内市町に加え、県内交通事業者（路線バス事業者12社、タクシー事業者9社、鉄道・軌道事業者3社、旅客船事業者24社、航空事業者1社）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 交通事業者が抱える主要課題

交通事業者が抱える主要課題は、「2. 運行経費の増加（燃料・人件費の高騰など）」、「1. 運転士や運行管理者の人材不足」を各事業者が共通した課題として挙げている。また、鉄道・旅客船・バス・タクシー事業者においては、「3. 施設や設備、車両等の老朽化」、「4. 利用者の減少に伴う収益の悪化」についても回答が多い。



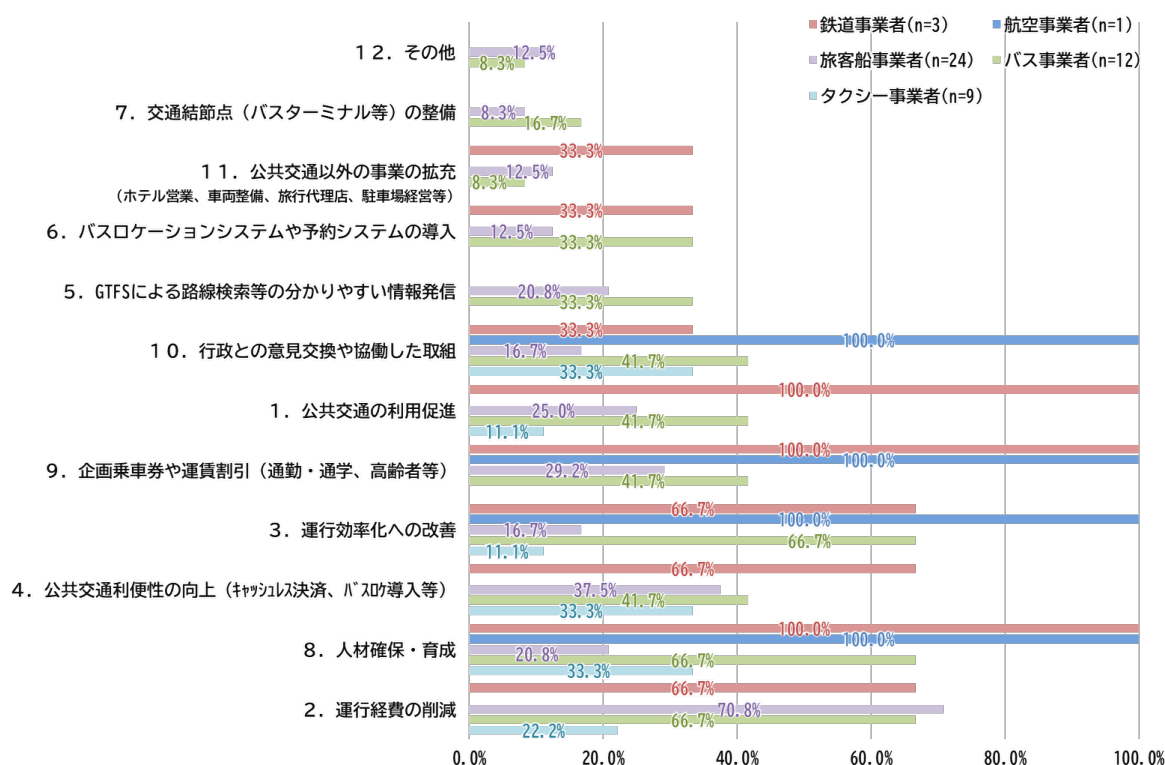
資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果（R7.8）

図2-29. 交通事業者が抱える主要課題

② 交通事業者が取組中・検討中の公共交通施策

交通事業者が積極的に取り組む・検討中の施策は、各事業者共通して「3. 運行効率化への改善」や「2. 運行経費の削減」、「8. 人材確保・育成」が多い状況である。

一方で、「11. 公共交通以外の事業の拡充」、「デジタル化による利便性向上」に関する取組（選択肢5～6）を積極的に行う事業者は少数となっている。



資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果（R7.8）

図 2-30. 交通事業者が積極的に取り組む・検討中の公共交通施策

表 2-4. 交通事業者が積極的に取り組む・検討中の公共交通施策 具体的な内容（1/2）

回答数	選択肢	具体的な取組・検討内容
29件	2. 運行経費の削減	<ul style="list-style-type: none"> 運行コストの削減 輸送量に合わせたダイヤ再編・減便・廃止 等 燃料費の値下げ交渉・検討
20件	8. 人材確保・育成	<ul style="list-style-type: none"> 運転士見習いの確保、外国人技能実習生雇用 賃金水準・労働環境の改善 未経験者や高校新卒採用、運転体験会・就職イベントの開催 大型二種免許取得補助、普通二種免許の補助
19件	4. 公共交通利便性の向上 （キャッシュレス決済、バスロケ導入等）	<ul style="list-style-type: none"> 1日乗車券（電子）、クレジットタッチ決済機能の導入
16件	3. 運行効率化への改善	<ul style="list-style-type: none"> ICデータの分析システムとダイヤ編成・増発便の運行 社内短期プロジェクトによる増収策・費用削減の検討 市との協定運航やサービス基準の引き下げ検討 利便増進実施計画に基づく再編実施 運行のハブ化検討、重複路線の最適化、スクール混乗化

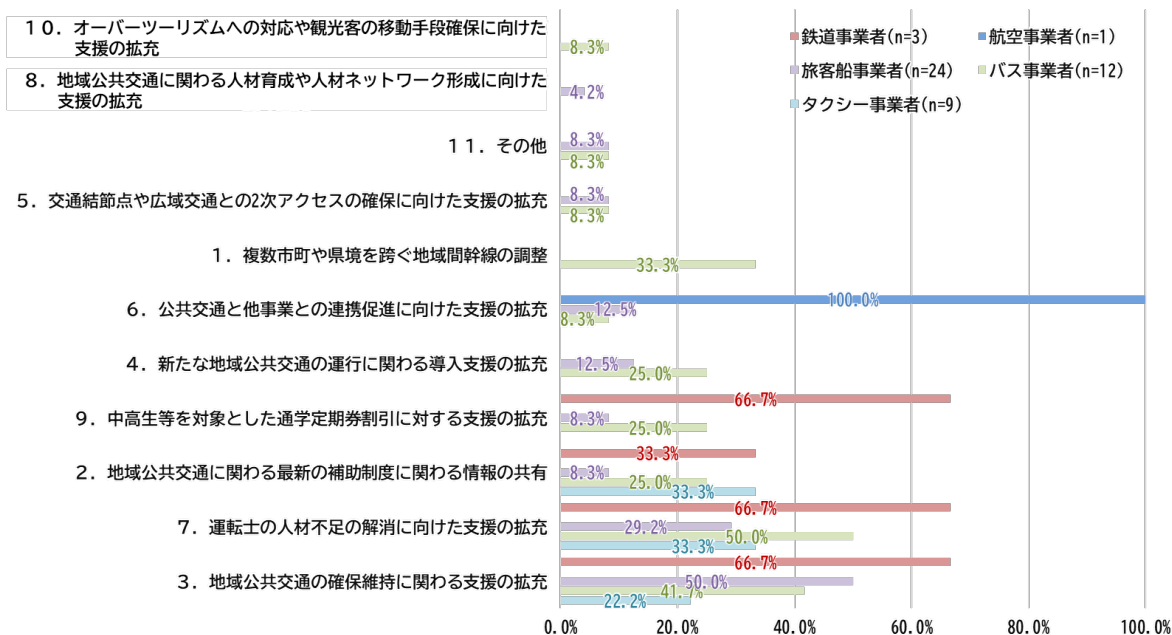
表 2-5. 交通事業者が積極的に取り組む・検討中の公共交通施策 具体的な内容 (2/2)

回答数	選択肢	具体的な取組・検討内容
16件	9. 企画乗車券や運賃割引 (通勤・通学、高齢者等)	<ul style="list-style-type: none"> • 高齢者や小学生への乗車券無料配布、IC乗換割引・ICチャイロ乗り割引、1日乗車券、24時間乗車券、通学定期券半額補助
15件	1. 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> • 通勤定期券、観光客の誘致 • 食事・施設入場券とセットの企画乗車券の導入検討
9件	5. GTFSによる路線検索等の分かりやすい情報発信	<ul style="list-style-type: none"> • Google maps登録、ナビタイムと連携した情報発信 • 全路線運行情報のオープンデータ化
8件	6. バスロケーションシステムや予約システムの導入	<ul style="list-style-type: none"> • 高速バス予約システム、バスロケ・時刻検索機能 • デジタルバス停設置 (接近情報・遅延情報の表示)
5件	11. 公共交通以外の事業の拡充	<ul style="list-style-type: none"> • 駐車場管理、土地賃貸、自販機設置 • レンタカー貸出、遊覧事業、旅行プラン造成
4件	7. 交通結節点 (バスターミナル等) の整備	<ul style="list-style-type: none"> • ターミナルのバリアフリー化、港のリプレイス • 乗り継ぎ場やターミナルの建て替え・整備検討

③ 長崎県の公共交通施策に対する要望

公共交通政策に関わる交通事業者要望では、自治体要望と共通して「3. 地域公共交通の確保維持に関わる支援拡充」、「7. 運転士の人材不足の解消に向けた支援拡充」が多く挙げられている。

また、路線バス事業者においては、「1. 複数市町や県境を跨ぐ地域間幹線の調整」に関わる支援についても要望として多くなっている。



資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果 (R7.8)

図 2-3 1. 県内交通事業者の長崎県の公共交通施策に対する要望

表 2-6. 県内交通事業者の長崎県の公共交通施策に対する要望 具体的な内容 (1/2)

回答数	選択肢	具体的な支援内容
21件	3. 地域公共交通の確保維持に関わる支援の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業再構築事業による継続支援 施設整備やバリアフリー車両更新支援・補助要件緩和 EVバス導入等の取組推進支援 船員等に対する貸金支援拡充
18件	7. 運転士の人材不足の解消に向けた支援の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 島外人材の確保に対する住宅確保や家賃補助支援 国・県・市町が連携したプラットフォーム整備・情報発信 免許取得経費負担や居住環境の提供支援 乗務員貸金制度の確立と運転士人材の確保
9件	2. 地域公共交通に関わる最新の補助制度に関する情報の共有	<ul style="list-style-type: none"> 国・県の補助制度、車両購入や運行形態の見直し等における補助制度の情報共有
7件	9. 中高生を対象とした通学定期券割引に関する情報の共有	<ul style="list-style-type: none"> 県跨ぎ路線の通学定期券割引に対するPRの実施支援 高校生に対する通学補助要件の見直し
6件	4. 新たな地域公共交通の運行に関わる導入支援の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス運賃への島民割引の適用 公共ライドシェア等の市町と連携した取組推進・支援拡充 デマンド交通導入に対する支援拡充

表 2-7. 県内交通事業者の長崎県の公共交通施策に対する要望 具体的な内容 (2/2)

回答数	選択肢	具体的な支援内容
4件	1. 複数市町や県境を跨ぐ地域間幹線の調整	<ul style="list-style-type: none"> 高速バスの部分的な乗降許可などの実証運行等による検証・ニーズ調査に関わる支援 他事業者の路線バスとの接続便の協議・調整支援
5件	6. 公共交通と他事業者との連携促進に向けた支援の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 交通分野以外との連携支援（九州MaaS等） 市町に対する積極的なリーダーシップの発揮・働きかけ
3件	5. 交通結節点や広域交通との2次アクセスの確保に向けた支援の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 他モード間の乗継等のアクセス確保に向けた支援 交通結節点におけるサービス向上対策への支援
3件	11. その他	<ul style="list-style-type: none"> 離島航路におけるサービス基準の見直し検討 障がい者等への割引支援
1件	10. オーバーツーリズムへの対応や観光客の移動手段確保に向けた支援の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 大型観光バスの待機・駐車場所整備等の支援の拡充

第3章 地域公共交通の課題

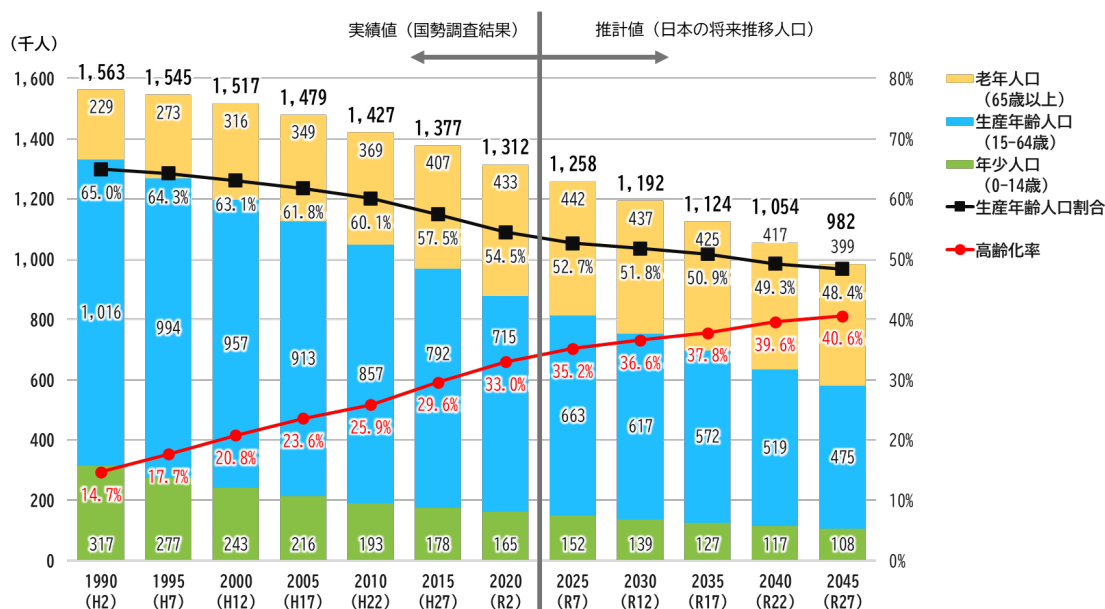
第1節 地域公共交通を取り巻く課題の整理

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。

(1) 人口減少、少子高齢化の進展による輸送人員の確保、高齢者の移手段の確保

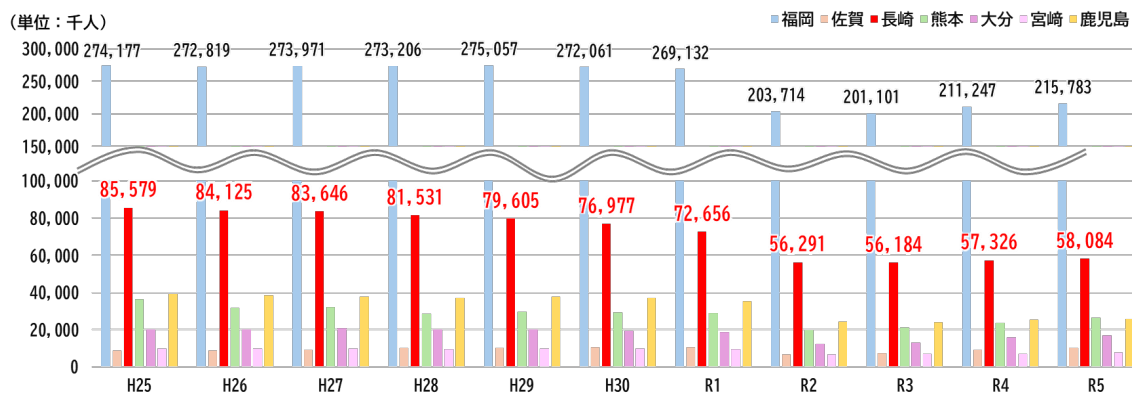
本県の地域公共交通は、人口減少・少子高齢化の進展に伴う輸送人員の減少、令和元(2019)年度の新型コロナウイルス感染拡大の影響等により依然として厳しい状況が続いている。

持続可能な地域公共交通の維持・確保のためには、これら輸送人員の確保とともに、将来の超高齢社会を見据えた高齢者の移手段の確保が必要である。



資料：令和2年度国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図3-1. 年齢3区分別人口の推移

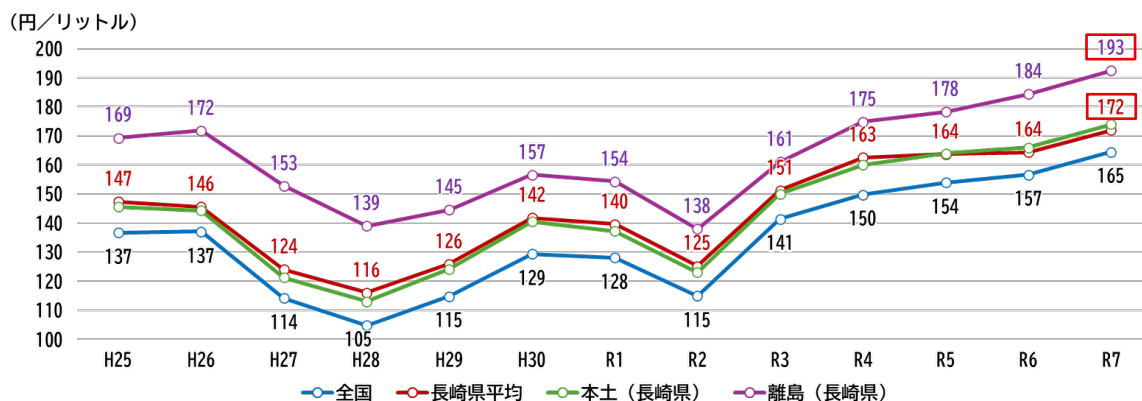


資料：九州運輸要覧

図3-2. 乗合バスの年間輸送人員の推移

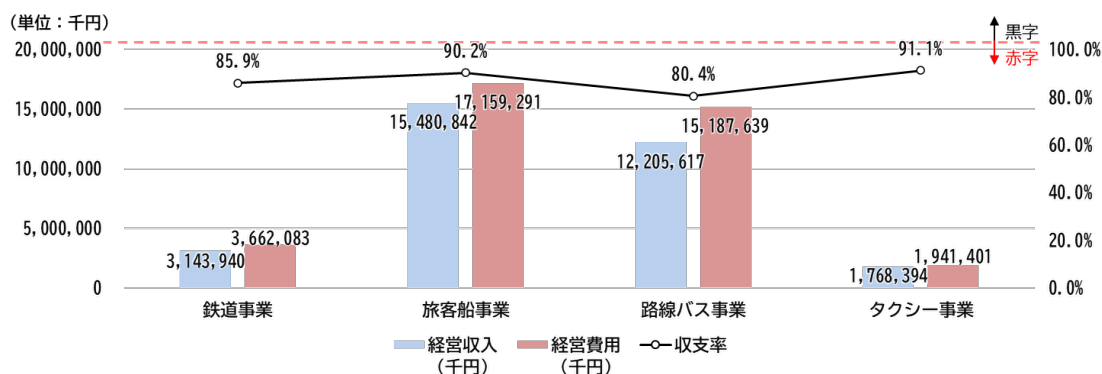
(2) 輸送人員の減少や運行コストの増加による経営収支の悪化・事業経営の圧迫

地域公共交通利用者数の減少に加えて、運行コストの増加（軽油価格の高騰や人件費の高騰）に伴い、県内の公共交通事業に関わる経営収支額及び収支率は依然として厳しく、県内の公共交通に関わる事業経営が圧迫しており、路線の再編や業務の効率化等による経営収支の改善が必要である。



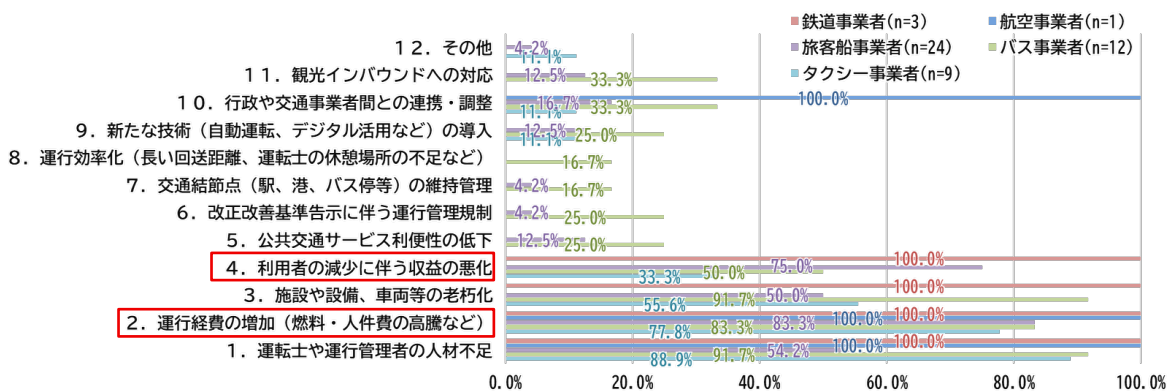
資料：長崎県原油価格高騰対策本部資料

図 3-3. 軽油価格の推移



資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果 (R7.8)

図 3-4. 県内の交通事業別の経営収支額・収支率の比較

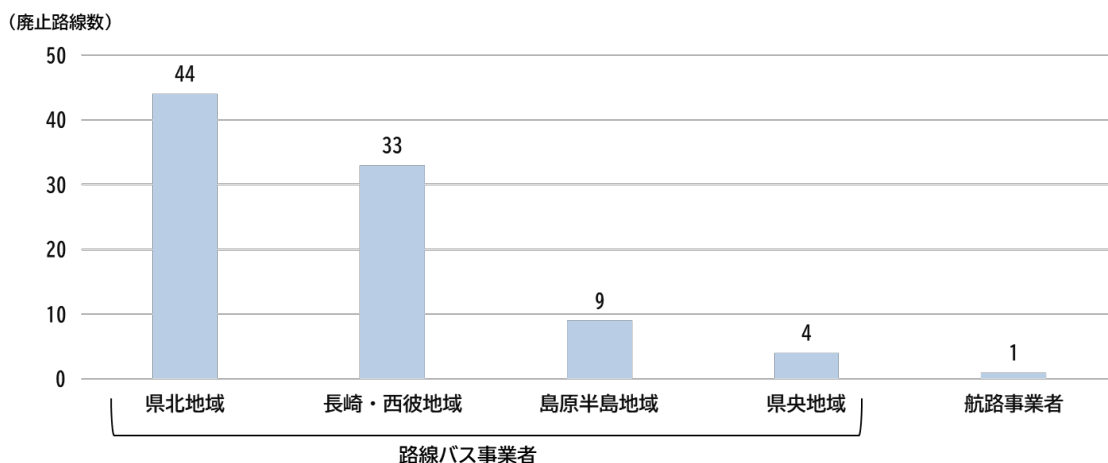


資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果 (R7.8)

図 3-5. 交通事業者が抱える主要課題

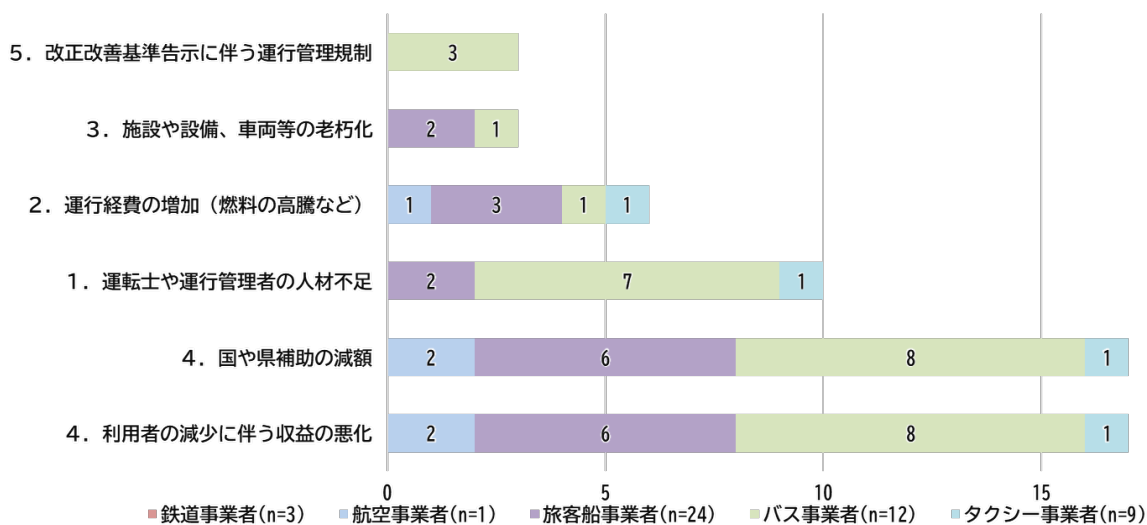
(3) 廃止路線の増加等による公共交通サービス低下の懸念

本県では、令和2年度～令和6年度にかけて路線バス等の廃止が進んでいるところであり、令和8年度以降も利用者の減少に伴う収益の悪化や運転士の人材不足等を主な要因として、路線の減便や廃止等が進み、地域の日常生活に必要な公共交通サービスの更なる低下が懸念される。



資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果 (R7.8)

図3-6. 圏域別・事業区分別の過去5年間 (R2～R6) における廃止路線数



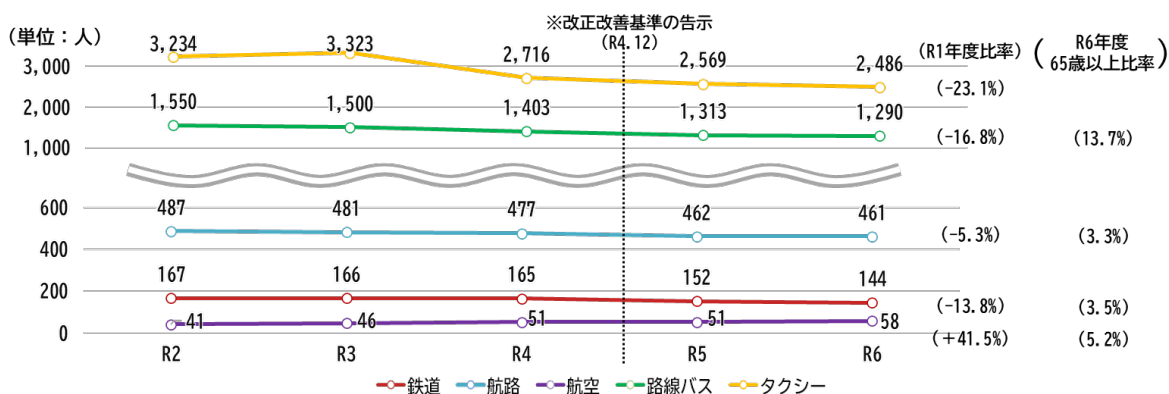
資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果 (R7.8)

図3-7. 令和8年度以降に減便・廃止等が生じる場合の主な要因

(4) バス・鉄道等の運転士数の減少・高齢化による人材不足

本県の地域公共交通に関わる運転士数は、タクシー事業、路線バス、鉄道、航路において減少傾向にあり、県内交通事業者の多くが重要な課題として認識している。

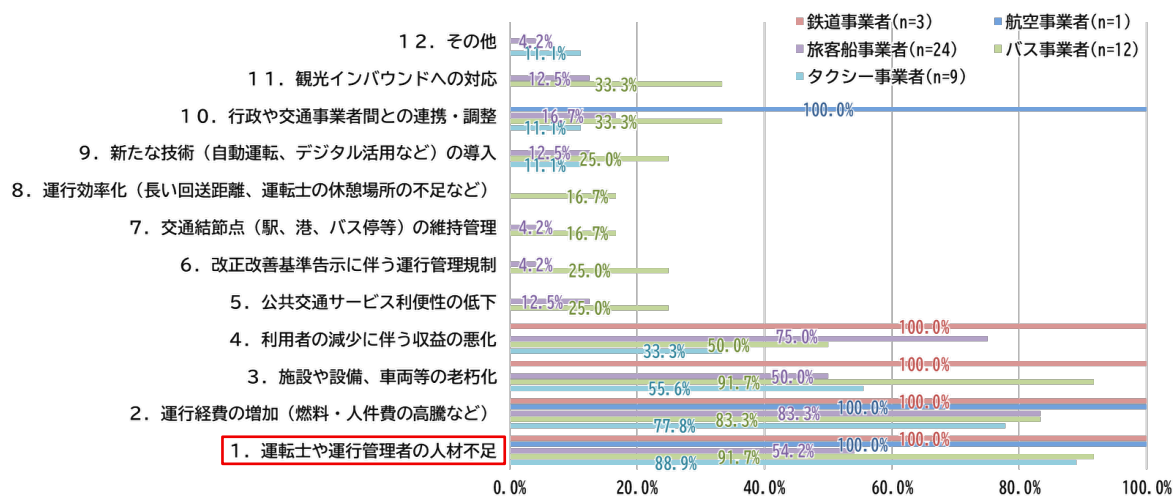
本県の地域公共交通ネットワークを維持しつつ、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築のためには、これら地域公共交通に関わる人材不足の解消が必要である。



資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果 (R7.8)

※タクシーのみ九州運輸要覧に基づき集計

図3-8. 交通モード別の運転士数の推移



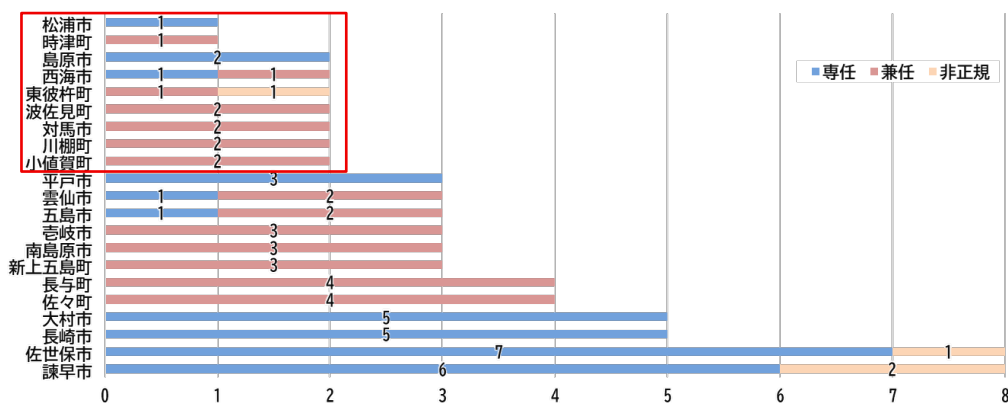
資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果 (R7.8)

図3-9. 県内の交通事業者が抱える主要課題 (再掲)

(5) 自治体における公共交通に関する組織・人材の不足

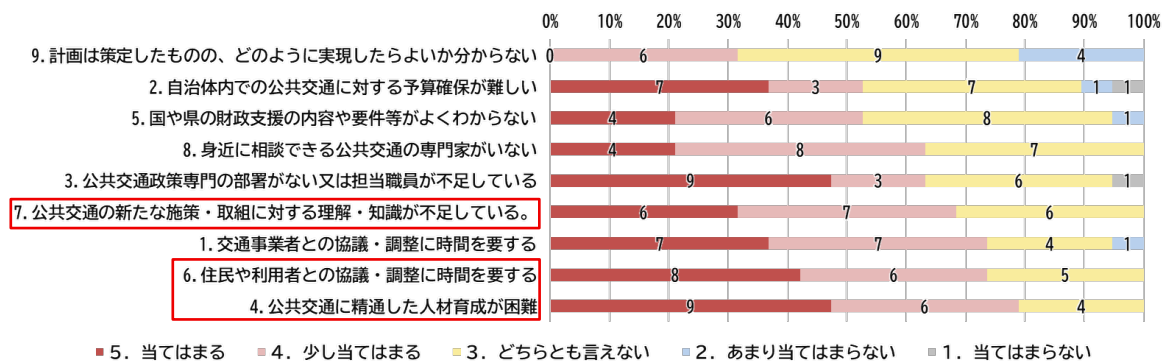
本県の半数近くの市町において、交通政策部署が存在しないまたは担当職員が不足していると感じている。また、公共交通専任の担当者がおらず、公共交通以外の業務と兼任する市町も多く存在している。

また、公共交通分野では、新技術や国による制度改正など新たな取組に対する理解・知識が必要であり、こうした専門的な知識を有する人材育成の難しさや、交通事業者や地域住民等との協議・調整に時間を要するなどの課題を抱えている市町が多い。



資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果 (R7. 8)

図3-10. 県内市町の公共交通政策部署の人材・体制の状況



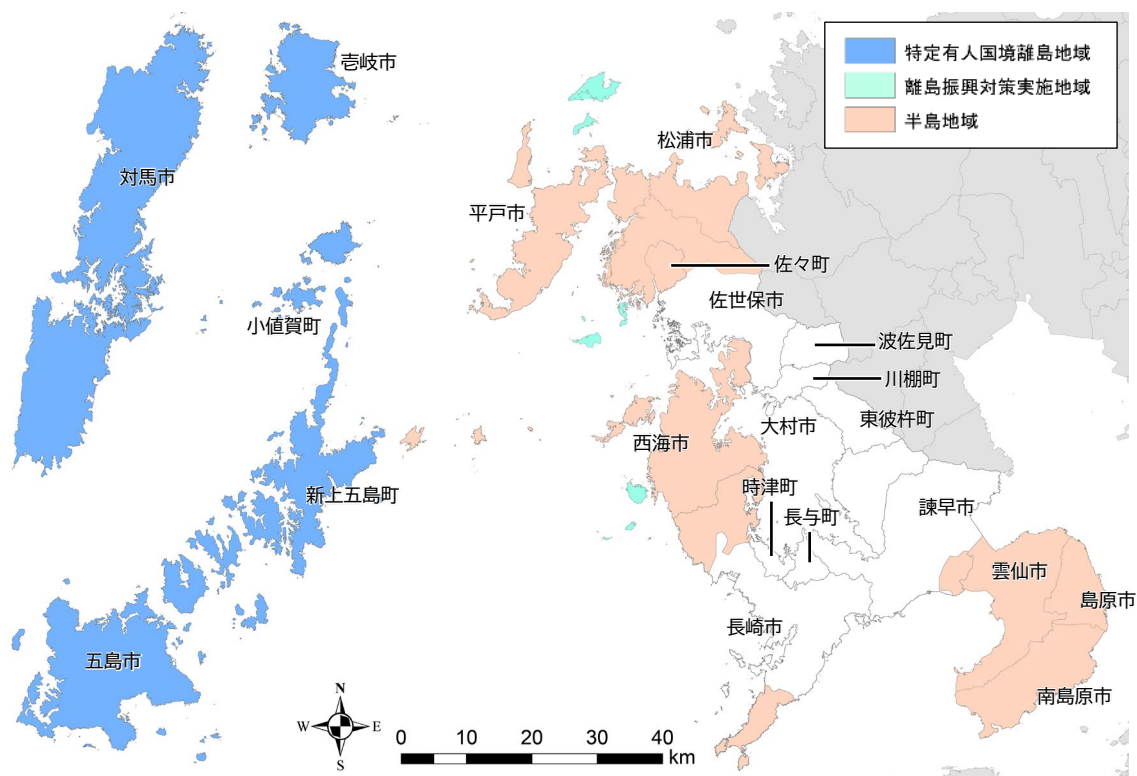
資料：県内公共交通に関するアンケート調査結果 (R7. 8)

図3-11. 計画を策定・遂行する上で難航した点や課題点

(6) 離島・半島地区への移動手段の確保

本県は離島・半島地域を多く有し、豊かな自然や食文化・歴史といった観光資源等の魅力を有する一方で、本土より急速に人口減少が進んでおり、地域公共交通の縮小など住民の生活が困難になる可能性が懸念される。

本県の、離島・半島住民の日常生活や地域振興において必要不可欠となる移動手段確保のため、離島・半島地域と本土等を結ぶ航路・航空路、バス路線及び地域鉄道の維持・確保が引き続き求められる。



資料：長崎県交通政策課資料

図3-12. 離島・半島振興対策実施地域（再掲）

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地域公共交通の基本方針と施策・事業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

基本方針③

公共交通に関わる人材の確保・育成

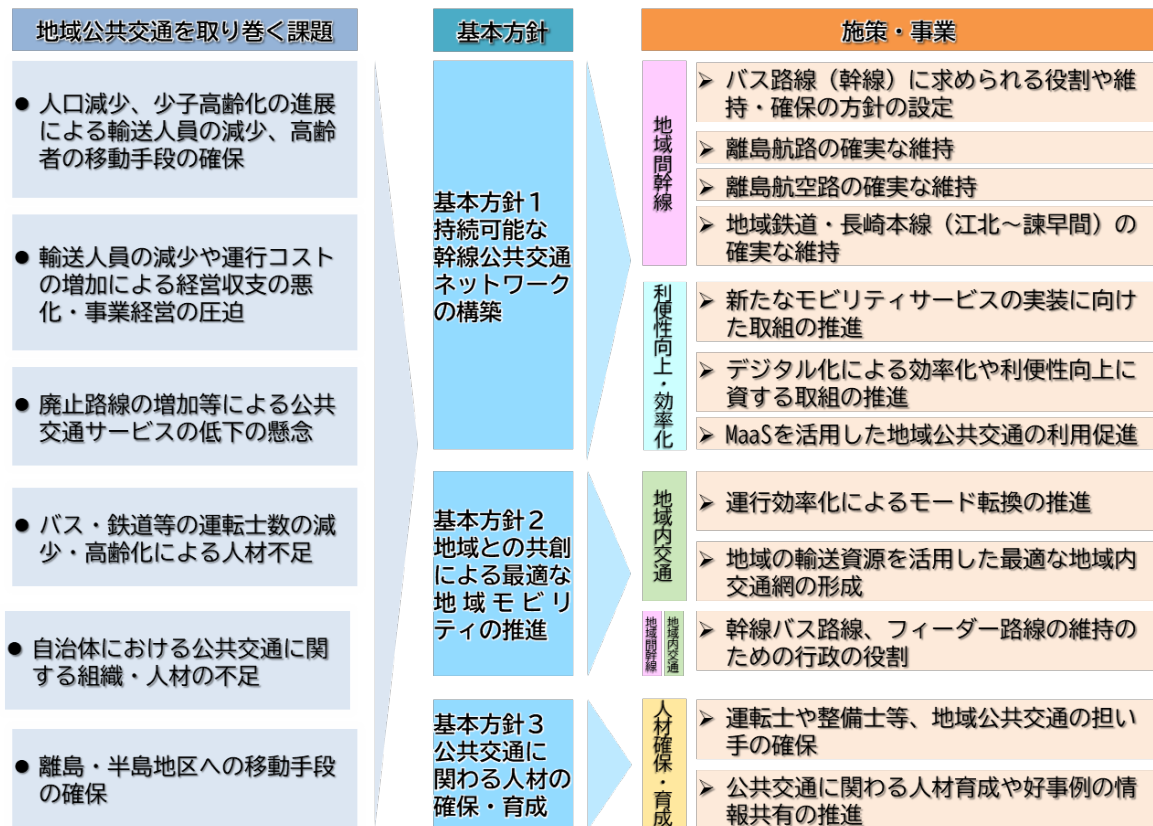


図4-1. 課題・基本方針・施策事業の体系図

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。

表4-1. 基本方針1に関する計画目標指標

幹線バスの年間輸送人員		
【算出方法】 R8国庫補助対象幹線バス系統（37系統）の輸送人員合計 ※目標値についてはR8年度幹線バス（国庫補助対象系統）の年間輸送人員（現状値）にR12将来人口の減少率（R12推計人口/R6人口）を乗じて算出	現状値	4,073,893人（R7年度）
	目標値	3,909,751人（R12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】 R8国庫補助対象幹線バス系統（37系統）の行政支援額/R8国庫補助対象幹線バス系統の輸送人員合計	現状値	187.9円（R7年度）
	目標値	200.7円（R12年度）
	目標設定の考え方	幹線バス維持のため、将来人口を見据えた水準以上の利用者1人当たり行政負担額の軽減を目指す
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（R7年度）
	目標値	2路線（R12年度）
	目標設定の考え方	広域幹線である地域鉄道の維持を図る
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（R7年度）
	目標値	1路線（R12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）の維持を図る
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 ※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。	現状値	31航路（R7年度）
	目標値	31航路（R12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の維持を図る
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（R7年度）
	目標値	5航空路（R12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の維持を図る

(2) 地域との共創による最適な地域モビリティの推進

本県における地域内交通（フィーダー交通）について、地域との共創による最適な地域モビリティを推進するための目標を以下のとおり設定する。

表 4-2. 基本方針 2 に関する計画目標

コミュニティ交通を導入している市町数		
【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を導入している市町数	現状値	18市町（R7年度）
	目標値	21市町（R12年度）
	目標設定の考え方	交通空白の解消や路線バス等との役割分担を図り、地域公共交通の持続性を確保するため、導入を必要とするすべての市町においてコミュニティ交通の導入を目指す

(3) 公共交通に関わる人材の確保・育成

本県の持続的な幹線公共交通ネットワークを維持・確保するために必要な公共交通に関わる人材の確保・育成に向けた目標を以下のとおり設定する。

表 4-3. 基本方針 3 に関する基本目標

県内乗合バス事業者の運転士充足率		
【算出方法】 県内乗合バス事業者の運転士充足率 ※毎年実施する県内交通事業者（乗合バス（許可基準を充足した路線定期運行事業者））12社を対象とした運転士数に関わるアンケート調査に基づき、所属運転士数（合計値）／安定的な運行に必要な運転士数（合計値）により運転士充足率を算定	現状値	91.0%（R7年度）
	目標値	96.0%（R12年度）
	目標設定の考え方	県内の幹線バスを含めた路線バスの持続的な運行のため、毎年1%の改善を目指し、運行効率化や運転士の確保に資する取組などにより、安定的に必要な運転士数の確保を目指す

第5章 目標を達成するための施策・事業

本章では、本計画の目標を達成するために実施する施策・事業を示す。

また、各施策は、本計画期間内においても施策の有効性等を考慮して、随時、実施施策及びその方向性の見直しを行う。

表5-1. 施策・事業の実施スケジュール・実施主体

施策・事業	実施期間					実施主体
	R8	R9	R10	R11	R12	
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						
(1) 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	継続的に調整・改善 役割に応じた取組の実施					長崎県、市町、バス事業者
(2) 離島航路の確実な維持	継続的に調整・改善					長崎県、市町、航路事業者
(3) 離島航空路の確実な維持	継続的に調整・改善					長崎県、市町、航空路事業者
(4) 地域鉄道・長崎本線（江北～諫早間）の確実な維持	継続的に調整・改善					長崎県、市町、鉄軌道事業者、（一社）佐賀・長崎鉄道管理センター
(5) 新たなモビリティサービスの実装に向けた取組の推進	取組事例の共有 実証実験等の検討・実施					長崎県、市町、バス事業者、タクシー事業者
(6) デジタル化による効率化や利便性向上に資する取組の推進	取組事例の共有 事業の実施					長崎県、市町、バス事業者、鉄軌道事業者、タクシー事業者
(7) MaaSを活用した地域公共交通の利用促進	役割に応じた取組の実施 事業の実施					長崎県、市町、バス事業者、航路事業者、航空路事業者
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						
(1) 運行効率化によるモード転換の推進	事業内容・体制等の検討・構築 事業の実施					長崎県、市町、バス事業者、タクシー事業者
(2) 地域の輸送資源を活用した最適な地域内交通網の形成	事業内容・体制等の検討・構築 事業の実施					長崎県、市町、バス事業者、鉄軌道事業者、タクシー事業者
(3) 幹線バス路線、フィーダー路線の維持のための行政の役割整理	情報把握、関係者間の協議・検討 役割に応じた継続的な実施					長崎県、市町、バス事業者、タクシー事業者
基本方針3. 公共交通に関わる人材の確保・育成						
(4) 運転士や整備士等、地域公共交通の担い手の確保	役割に応じた取組の実施 関係者と連携した事業の実施					長崎県、市町、バス事業者、鉄軌道事業者、タクシー事業者、航路事業者、航空路事業者
(5) 公共交通に関わる人材の育成や好事例等の情報共有の推進	取組事例の共有 関係者と連携した事業の実施					長崎県、市町、バス事業者、鉄軌道事業者、タクシー事業者、航路事業者、航空路事業者、教育・福祉等の関係団体等

第1節 持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

(1) 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

市町を跨ぐ路線バス^{*7}の役割を整理・明確化し、国・県の支援を中心に地域間幹線を担うバス路線の維持・確保を図る。

また、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。

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バス路線（幹線）は、本県の骨格を成す重要な役割を持っており、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。そこで、幹線バス系統（令和8年度国庫補助対象路線）をブロックごとに整理し、当該幹線バス系統については、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の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は幹線バス系統に位置付け、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。

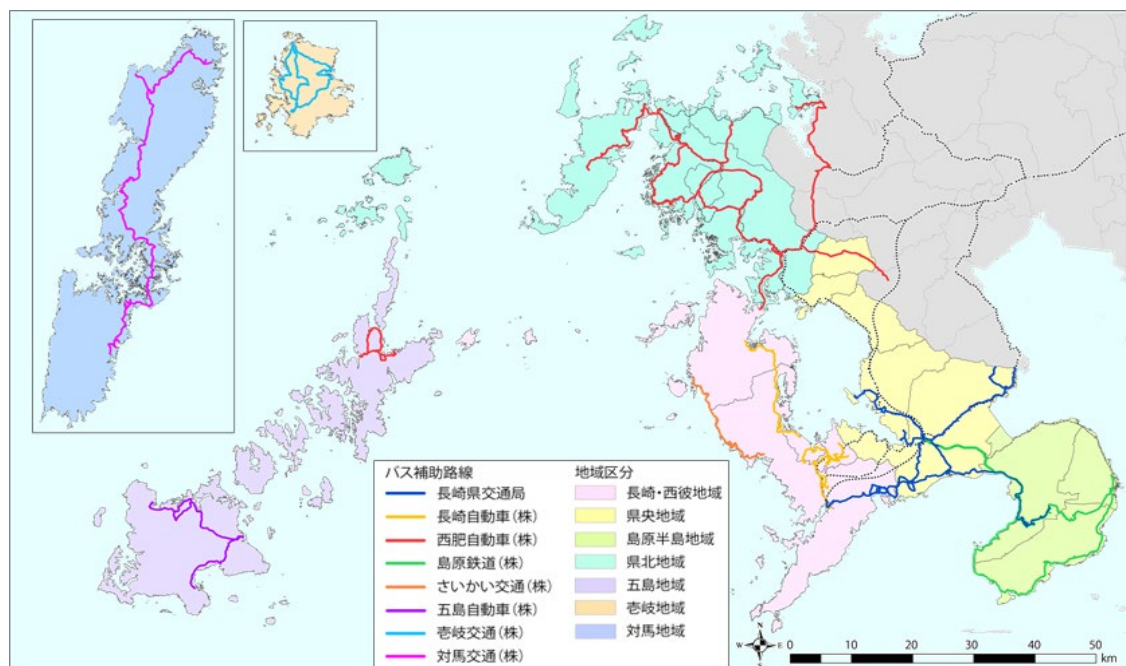
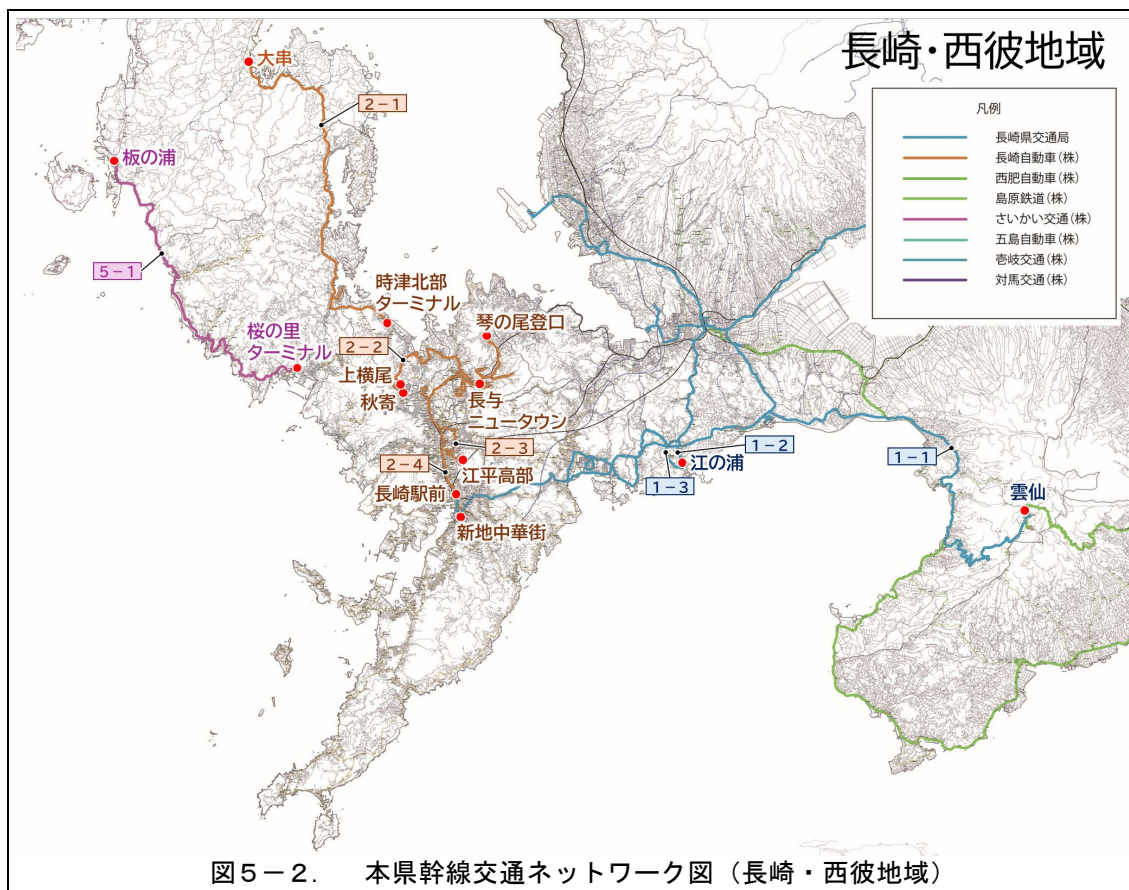


図5-1. 本県幹線交通ネットワーク図（県全体）

実施主体	実施スケジュール				
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
長崎県、市町、バス事業者	継続的に調整・改善、役割に応じた取組の実施				

⁷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。）

<長崎・西彼地域> (令和8年度国庫補助対象路線)



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
	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
	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	時津町と西彼杵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
	2-2	秋寄	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
	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
	2-4	新地中華街	琴の尾登口	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	5-1	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

< 県央地域 > (令和8年度国庫補助対象路線)

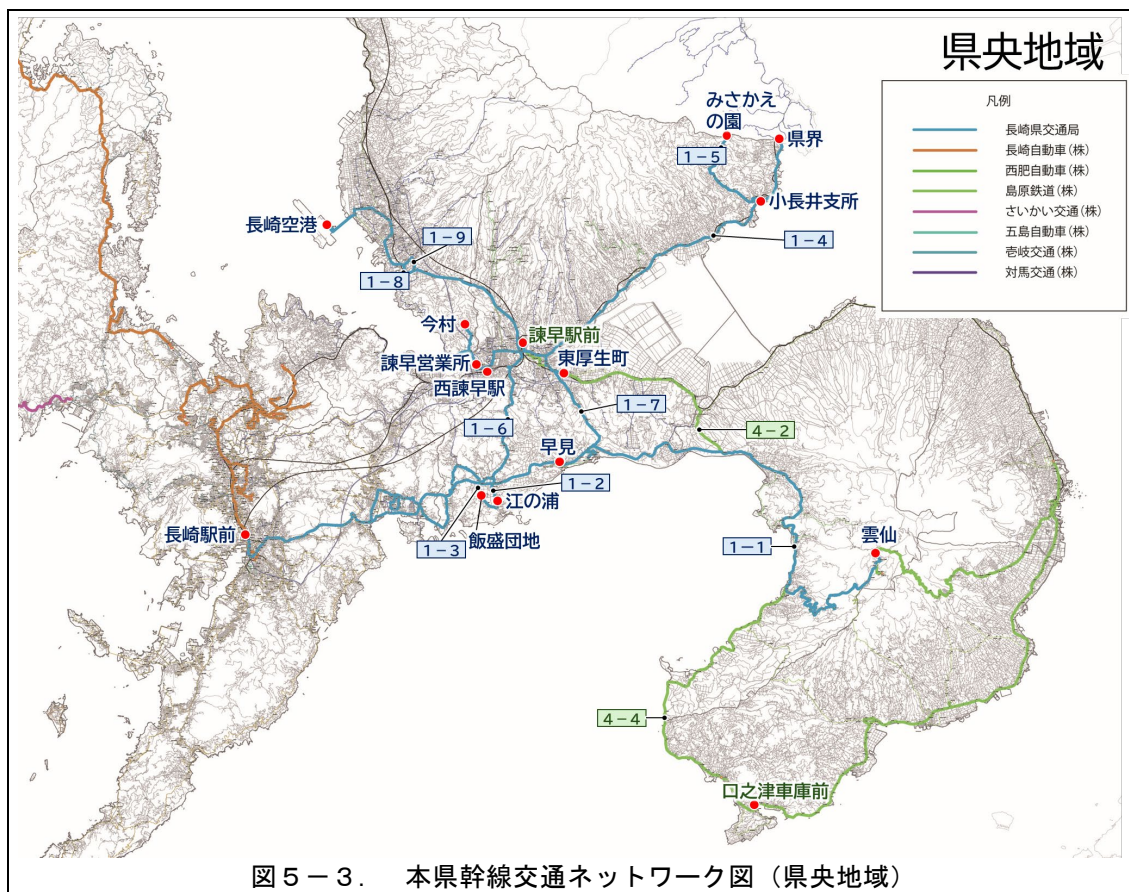


図5-3. 本県幹線交通ネットワーク図(県央地域)

事業者名	番号	起点	終点	役割
長崎県 交通局	1-1 (再掲)	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
	1-2 (再掲)	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
	1-3 (再掲)	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
	1-4	西諫早駅	小長井支所前	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
	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
	1-6	飯盛団地	東厚生町	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
	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

事業者名	番号	起点	終点	役割
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
	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
	4-4	諫早駅前	口之津	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

< 県北地域 > (令和8年度国庫補助対象路線)

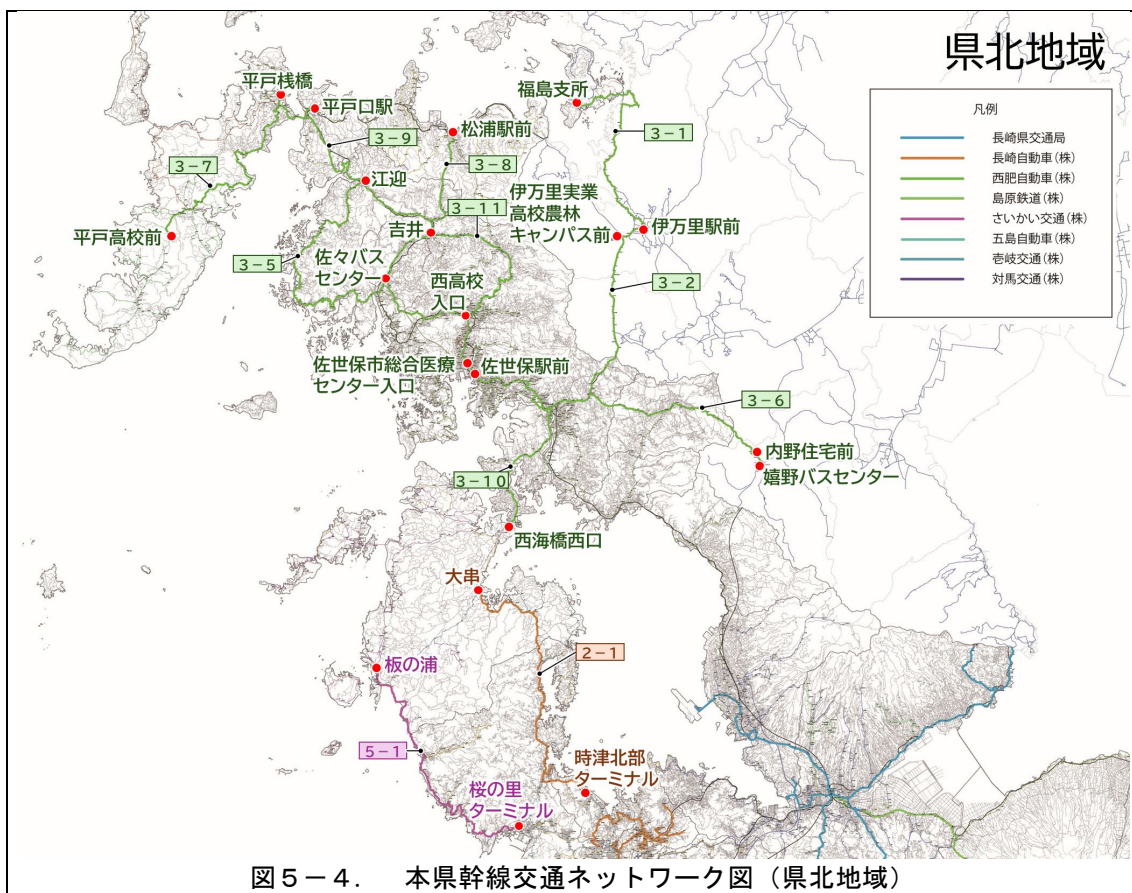


図5-4. 本県幹線交通ネットワーク図(県北地域)

事業者名	番号	起点	終点	役割
長崎自動車	2-1 (再掲)	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
西肥自動車	3-1	福島支所前	伊万里駅前	伊万里中心部と福島島内を結ぶ唯一の路線であり、伊万里市内への通学、通院に大きな役割をもつ
	3-2	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
	3-5	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
	3-6	嬉野	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
	3-7	平戸高校前	平戸口駅	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
	3-8	佐世保駅前	松浦駅前	佐世保市と松浦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、清峰高等学校への通学に大きな役割をもつ
	3-9	佐世保駅前	平戸棧橋	佐世保市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

事業者名	番号	起点	終点	役割
西肥 自動車	3-10	西海橋西口	佐世保市総合医療センター入口	佐世保市中心部と佐世保市の針尾地区を結ぶ幹線であり、沿線地域住民の通勤、通学、通院に大きな役割をもつ。 また、西彼半島方面との連絡交通手段としての役割を担う
	3-11	佐世保駅前	吉井	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の通学や高齢者の移動手段として大きな役割をもつ
さいかい交通	5-1 (再掲)	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

<島原半島地域> (令和8年度国庫補助対象路線)

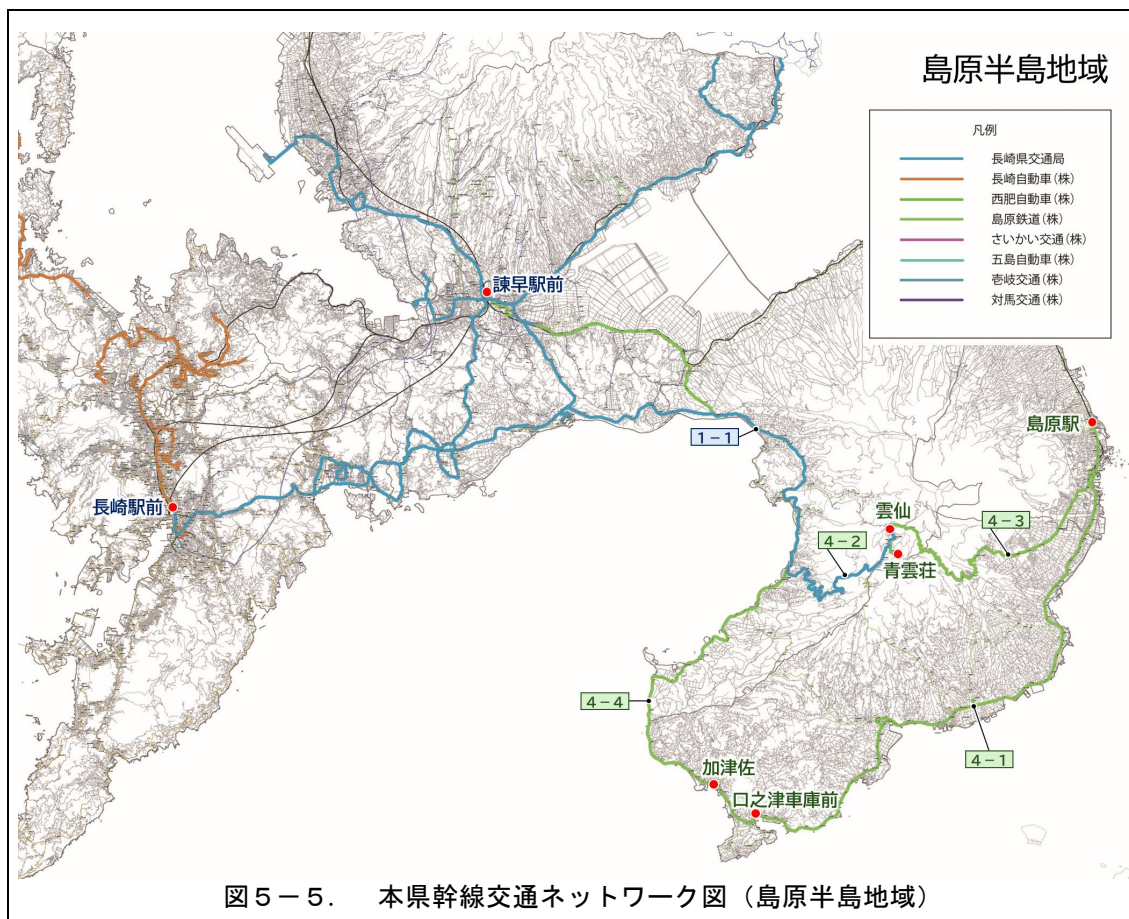


図5-5. 本県幹線交通ネットワーク図(島原半島地域)

事業者名	番号	起点	終点	役割
長崎県交通局	1-1 (再掲)	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
島原鉄道	4-1	島原駅前	加津佐	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
	4-2 (再掲)	諫早	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
	4-3	青雲荘	島原駅	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
	4-4 (再掲)	諫早	口之津	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

<離島地域> (令和8年度国庫補助対象路線)

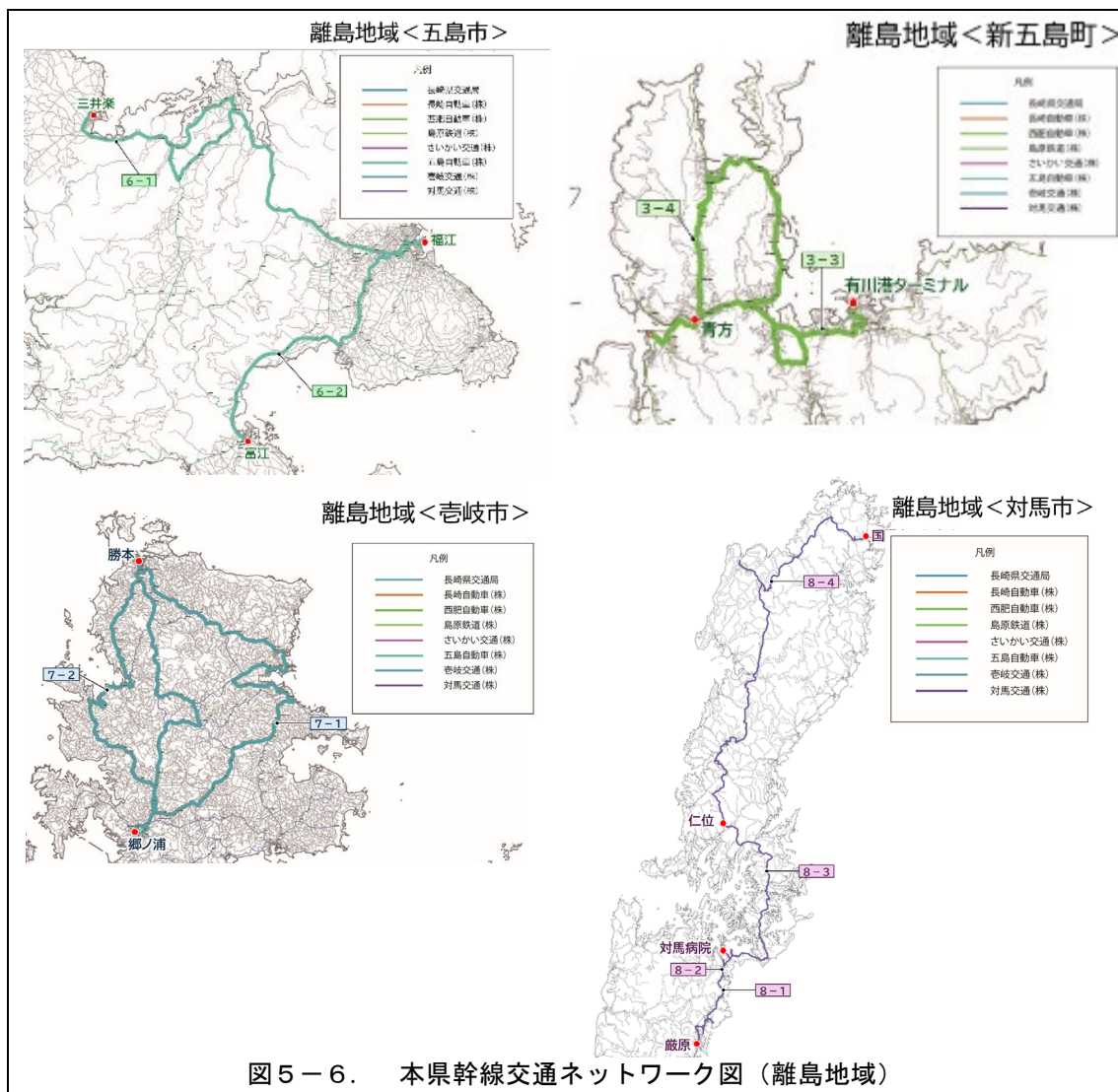


図5-6. 本県幹線交通ネットワーク図(離島地域)

事業者名	番号	起点	終点	役割
西肥自動車	3-3	有川港ターミナル	青方	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
	3-4	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
	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
壱岐交通	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
	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、温泉施設への移手段として大きな役割をもつ
対馬交通	8-1	厳原	対馬病院	下対馬地区住民の通院、買物利用、対馬空港行き系統との接続による島内外への出張、観光、旅行、美津島町内の小中学校生徒の通学、対馬高校生徒の通学等の移手段として大きな役割をもつ

事業者名	番号	起点	終点	役割
対馬 交通	8-2	厳原	対馬病院	下対馬地区住民の通院、買物利用、対馬空港行き系統との接続による島内外への出張、観光、旅行、美津島町内の小中学校生徒の通学、対馬高校生徒の通学等の移動手段として大きな役割をもつ
	8-3	対馬病院	仁位	中対馬地区住民の対馬病院への通院、対馬空港利用、厳原、美津島町への買物利用、上対馬、美津島町内小中学生、島内に3校ある高校生徒の通学等の移動手段として大きな役割をもつ
	8-4	仁位	国際 ターミナル	上対馬地区住民の対馬病院への通院、対馬空港利用、厳原、美津島町への買物利用、上対馬、美津島町内小中学生、島内に3校ある高校生徒の通学時の移動手段として大きな役割をもつ

(2) 離島航路の確実な維持

事業概要

離島住民にとって欠くことのできない航路について、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、現在の航路の維持を図る。

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しつつ、人材育成に向けた施策と連携して人員確保を行い、航路の安定的な運航を図る。

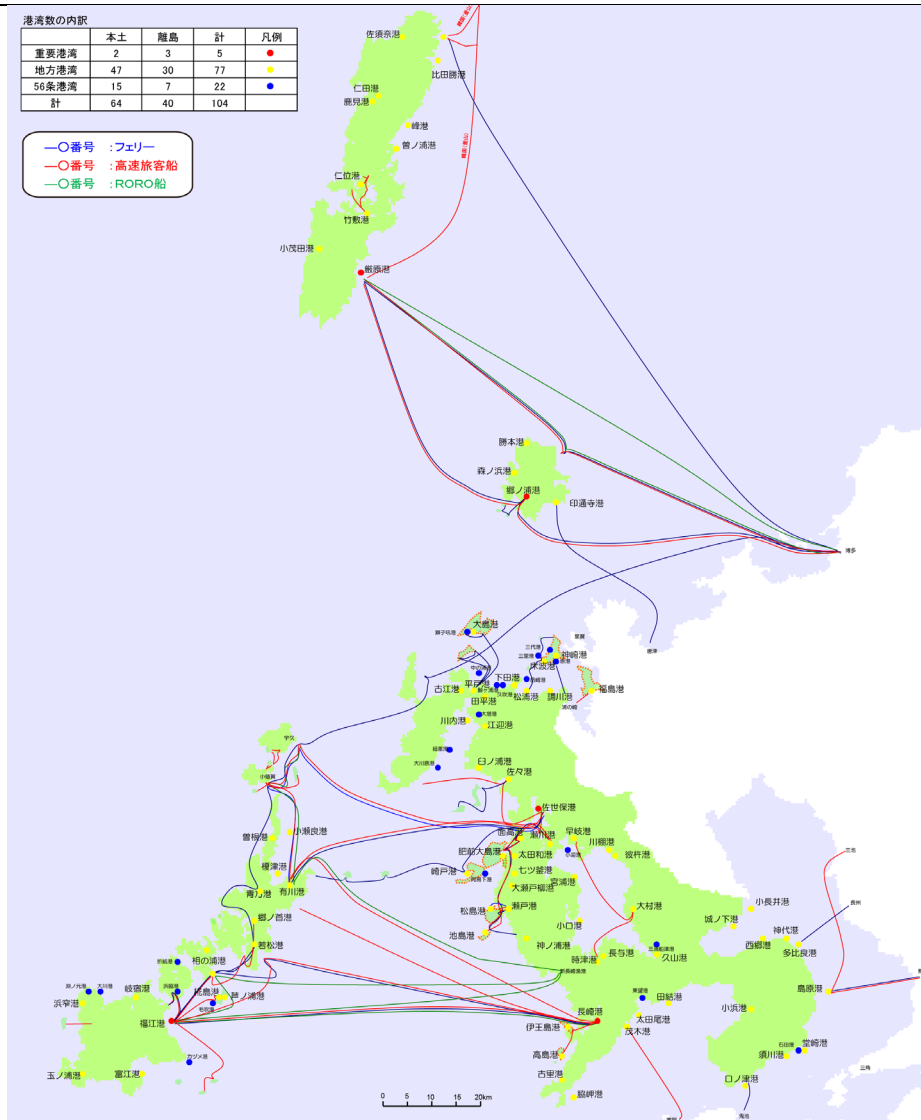


図 5-7. 航路ネットワーク図

実施主体	実施スケジュール				
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
長崎県、市町、 航路事業者	継続的に調整・改善				

(3) 離島航空路の確実な維持

事業概要

離島住民にとって欠くことのできない航空路について、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、現在の航空路の維持を図る。

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。

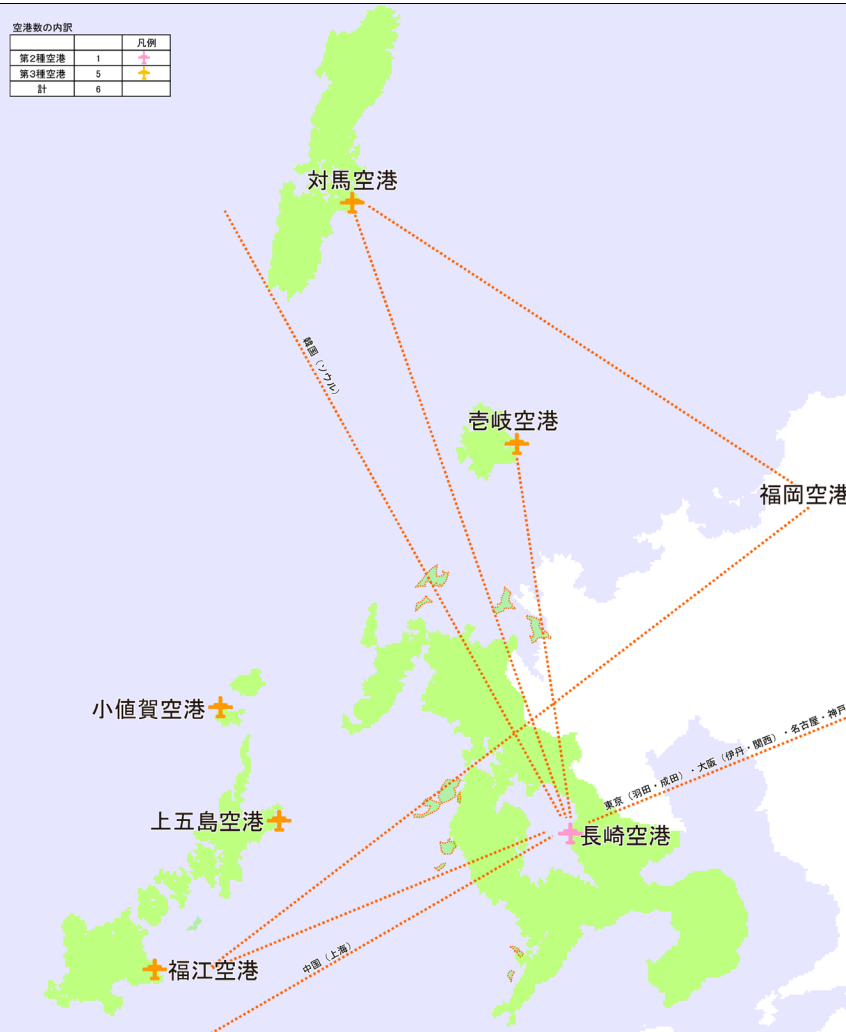


図5-8. 航空路ネットワーク図

実施主体	実施スケジュール				
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
長崎県、市町、航空路事業者	継続的に調整・改善				

(4) 地域鉄道・長崎本線（江北～諫早間）の確実な維持

事業概要

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、現在の路線の維持及び利便性向上を図る。長崎本線（江北～諫早間）については、線路維持等の施設の保有及び維持管理を行う（一社）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。

具体的な内容

地域鉄道（松浦鉄道、島原鉄道）では、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、現在の路線ネットワークの維持を図る。また、地域鉄道・JR九州の利用促進のため、国・県・沿線自治体・鉄道事業者と連携し、利便性向上や利用者増加につながる取組を実施する。

長崎本線（江北～諫早間）では、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、地域住民の日常の移動手段の確保、地域資源を活用した交流人口拡大に向けた取組等を促進するため、鉄道事業再構築事業[※]を実施し、利便性向上を図るとともに、持続可能な路線の構築に努める。

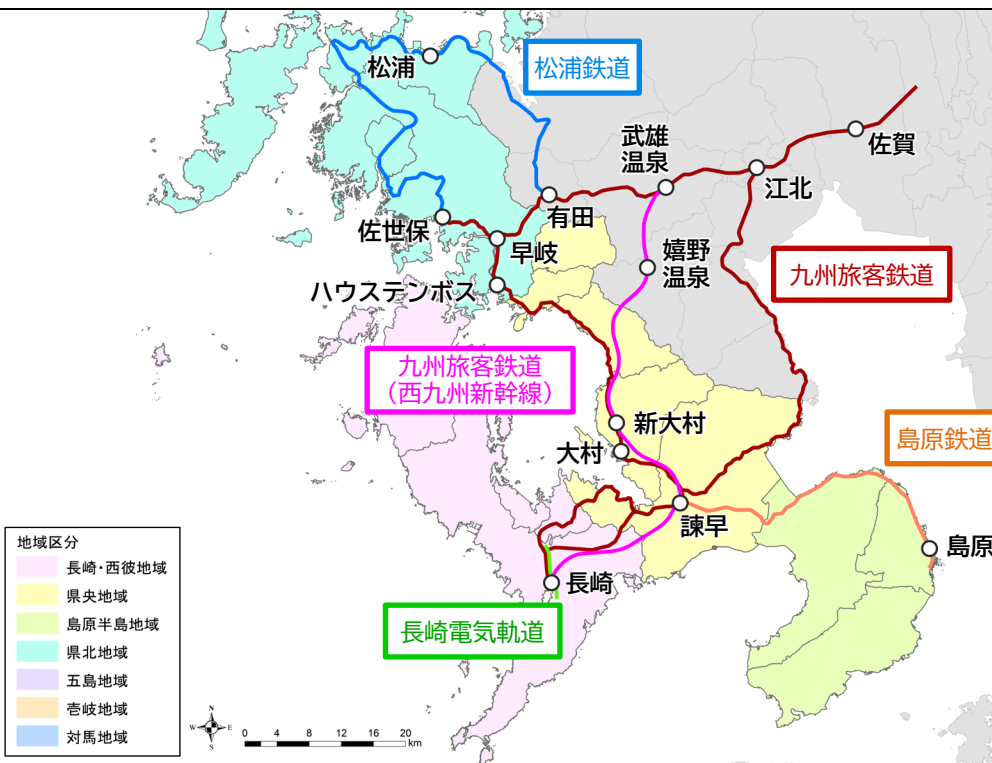


図5-9. 鉄軌道ネットワーク図

実施主体	実施スケジュール				
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
長崎県、市町、鉄軌道事業者、（一社）佐賀・長崎鉄道管理センター	継続的に調整・改善				

[※] 鉄道事業再構築事業（鉄道事業再構築実施計画）の実施期間は令和13年度までであることから、本事業については、実施期間を令和13年度までとする。

(5) 新たなモビリティサービスの実装に向けた取組の推進

事業概要

自動運転やAIオンデマンド交通など新技术を活用した新たなモビリティサービスの実装に向けた取組を推進する。

具体的な内容

地域公共交通における運転士等の不足が顕在化する中、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、コミュニティ交通の効率的な配車を可能とするAIオンデマンド交通や、将来的なドライバーレス化が可能となる自動運転技術などのデジタル技術等を活用した新たなモビリティサービスの社会実装に向けた取組を推進する。

また、全国で導入・実施される先行・優良事例について情報の共有を図る。

【福岡県筑紫野市】：AIデマンド交通

スクールバスと巡回福祉バスをAIデマンド交通として統合し、郊外部と市街地間を結ぶ域内交通の実証運行を実施



対象地域

- 地域：福岡県筑紫野市
- 人口：103,311人
- 世帯数：41,861世帯
- 高齢化率：25.9%
- 面積：87.73km²

背景・お困りごと

- 市内の山口地域では、交通利便性の低さから外出を断念したことがある市民の割合が、市の平均を上回っており、特に高齢者に対し、**外出機会の増加及びフレイル予防に取り組む必要があった**
- 同地域では、スクールバスと巡回福祉バスが運行されているが、それぞれ便数が少なく、乗継も考慮していないことから、**利用者数が低迷しており、改善が求められていた**

意思決定・実施主体

実施内容

山口地域と市街地間を結ぶAIデマンド交通として、「筑紫野ののるっと」を運行

- モード：AIデマンド交通（道路運送法第4条許可）
- 予約方法：電話、アプリ、LINE
- 料金：300円
- 山口地域における面的な交通不便地域の解消を図るため、**スクールバスを統合して運行を行ったほか、イベントと連携し、車両の空き時間・空きスペースを活用した農産品の貨客混載を実施した**
- スクールバスの統合では、**地域住民のコミュニティが強固で乗客同士が顔見知りが多かったため、保護者からリスクを懸念する声が多く、スムーズに合意形成を図ることが可能であった**
- 山口地域の住民の交通手段を確保することが目的のため、**市街地間の乗車は基本的に不可能とするよう運行を設計した**
- 外出機会増加及びフレイル予防を図るため、**利用者に福祉施設のトレーニンググループ利用券を配布した**
- 外出断念経験がある地域住民の割合等、事業やフレイル予防の必要性をデータを用いて説明したことで、**福祉施設の協力につながった**

運行実績・成果

- 運行期間：2025/01/27～2025/02/28
- 利用者数：208名
- 平均乗合人数：1.22人/運送時間1時間当たり

収入	40,894円 (内訳 運賃収入:40,894円)
支出	初期費用 23,197,100円 (車両購入費・改造費、システム導入費、乗降拠点設置費、チラシ作成費)
ランニングコスト	2,265,068円 (運行費用、システム使用料)
損益	▲25,421,274円

※筑紫野市が負担(共創-MaaS実証プロジェクトを活用)

- 福祉施設での乗降人数は26人と駅に次いで2番目に多く、本運行によって**外出機会の増加及びフレイル予防に寄与した**
- 利用者から「普段25分以上要していた移動時間が5分になり、外出しやすくなった」との声が聞かれ、山口地域の**交通利便性の向上及び外出機会の増加に寄与した**
- スクールバスとの統合及び車両小型化により、**運行コスト削減および地域公共交通全体の運行合理化に寄与した**
- 利用者アンケートの結果、サービスが「よい」との回答は95%となり、**新たな交通モードの受容性があることを確認できた**

今後の事業展開

＜今後の事業展開時の運行における根拠法令（予定）：道路運送法第4条許可＞

- 山口地域を運行するスクールバスと巡回福祉バスの、「筑紫野ののるっと」への転換・統合に向けて協議を進める
- 利用者の要望を集約し、本格運行後も事業内容の改善を図るほか、導入前後の利用者数、収支率等を分析し、持続可能性について評価を行う

資料：共創・MaaS実証プロジェクト ホームページ（国土交通省）

図5-10. AIオンデマンド交通の導入事例

実施主体	実施スケジュール				
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
長崎県、市町、バス事業者、タクシー事業者	取組事例の共有、実証実験等の検討・実施				

(6) デジタル化による効率化や利便性向上に資する取組の推進

事業概要

キャッシュレス決済、予約システムの自動化など公共交通のデジタル化による業務・運行効率化及び利便性向上に資する設備などの導入等を推進する。

具体的な内容

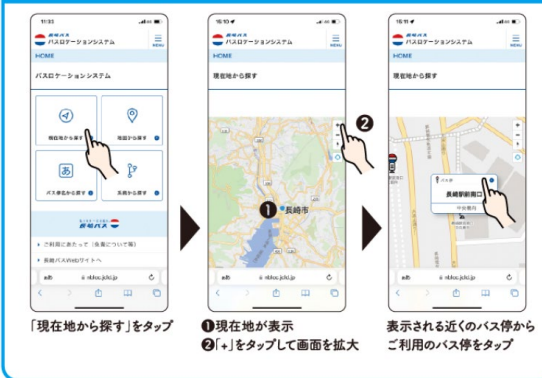
運転士等の公共交通の担い手が不足する中、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、運行情報の見える化可能となるロケーションシステムや、多様な決済手段に対応できるキャッシュレス決済の導入が、予約システムの導入による業務の効率化などにより、公共交通のデジタル化を推進する。

【長崎バス】バスロケーションシステム導入

リアルタイムなバスの運行状況や接近情報、現在地付近の停留所の場所・時刻表などを、スマートフォンやパソコンから検索可能なシステムを導入・運用



現在地から探す



資料：長崎自動車（株）ホームページ

【長崎県交通局】GTFISデータの構築・公表

長崎県交通局では、インターネット等の経路検索におけるバス情報拡充のため、国土交通省が定めた「標準的なバス情報フォーマット（GTFIS準拠）」形式のデータを構築・公開



HOME > 路線/バス > 公開データ (GTFIS準拠)

公開データ (GTFIS準拠)

長崎県交通局では、インターネット等の経路検索におけるバス情報拡充のため、国土交通省が定めた「標準的なバス情報フォーマット（GTFIS準拠）」形式のデータを公開しています。

このページで公開しているデータは、クリエイティブ・コモンズ表示 4.0 国際ライセンスの下に提供されています。



●今回更新ダイヤ

掲載日	2025/10/24
改正日	2025/10/26
更新内容	空港リムジン時刻改正
ダウンロード	GTFIS_20251026.zip (ZIP 5.2MB)
所管課	乗合事業部 乗合課
ライセンス	CC BY 4.0

資料：長崎県営バスホームページ

図 5-11.

実施主体	実施スケジュール				
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
長崎県、市町、バス事業者、鉄軌道事業者、タクシー事業者、航路事業者、航空路事業者					
取組事例の共有、事業の実施					

(7) MaaSを活用した地域公共交通の利用促進

事業概要

複数モード間で連携した企画乗車券の販売などMaaS^{※9}サービスの利用を通じて、県民の地域公共交通の利便性向上等により地域公共交通の利用促進を図る。

具体的な内容

複数の交通モードをシームレスに検索・予約・決済を行うことができるMaaS(Mobility as a Service)の普及は交通事業者・市町に一層求められてきている。

そのため、県内公共交通の情報発信、移動手段の検索性を一層高め、各事業者の連携した取り組みにより、利用者が乗り継ぎの負担を感じないネットワーク構築を進めていく。

【長崎自動車・長崎県交通局】

長崎市内の路線バスを運行する【長崎バス・県営バス】の指定エリアにおける24時間乗り放題となる企画乗車券「ながさき旅パス24-hour」。



資料：九州MaaSホームページ

【西肥自動車・させぼバス・松浦鉄道】

長崎県北部および佐賀県西部を運行する公共交通機関の西肥バス・させぼバス・松浦鉄道の全線（高速バスおよびコミュニティバス除く）が、1日乗り放題となる企画乗車券



資料：九州MaaSホームページ

図5-12. 県内MaaSの取組事例

実施主体	実施スケジュール				
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
長崎県、市町、バス事業者、鉄軌道事業者、タクシー事業者、航路事業者、航空路事業者	役割に応じた取組の実施、事業の実施				

⁹ 「MaaS (=Mobility as a service)」は、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。

第2節 地域との共創による最適な地域モビリティの推進

(1) 運行効率化によるモード転換の推進

事業概要

地域内フィーダー路線について、地域の需要に合った運行ルート・ダイヤの見直し、デマンド化やモード転換による運行効率化や再編の取組を推進する。

具体的な内容

地域住民の生活に不可欠な移動手段である地域内フィーダー路線について、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、実際の移動需要に即した運行ルート・ダイヤの見直しや、デマンド・車両のダウンサイジング化等、地域の実情に応じた最適な交通モードへの転換などの取組を推進する。

また、フィーダー路線、地域内路線に対する県の支援については、県内の状況把握に努め、支援のあり方等を検討する。

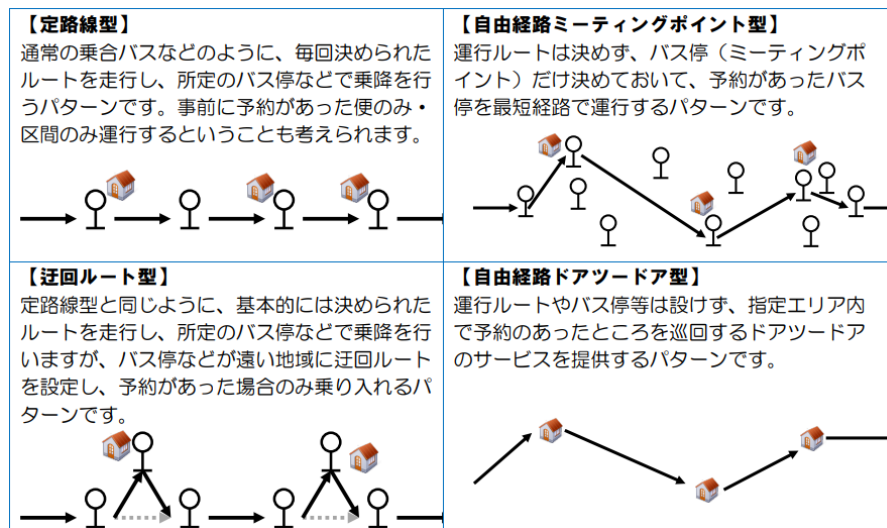


図5-13. 代表的な運行形態の類型

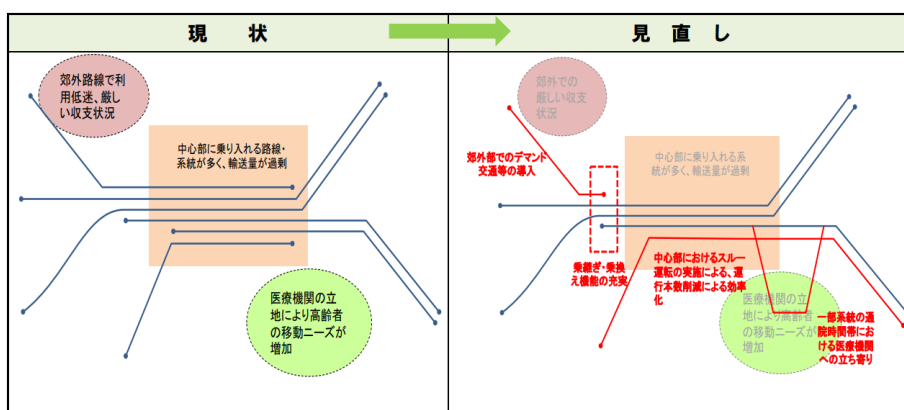


図5-14. ルートの効率化による公共交通サービス向上のイメージ

資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（実践編）_R5.10（国土交通省）

実施主体	実施スケジュール				
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
長崎県、市町、バス事業者、タクシー事業者	事業内容・体制等の検討・構築、事業の実施				

(2) 地域の輸送資源を活用した最適な地域内交通網の形成

事業概要

スクールバスなど地域の輸送資源の活用や交通以外の分野との共創などを通じ、地域の実情に応じた地域内交通網の形成を推進する。

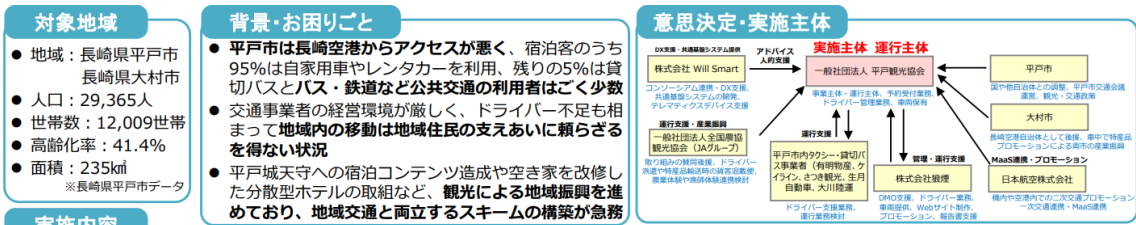
具体的な内容

運転士の不足などにより、路線バスの廃止・減便が顕在化する中、地域住民の生活に不可欠な交通手段を確保するため、既存の公共交通に加え、スクールバスや病院バス等の混乗や、公共ライドシェア*10（自家用有償旅客運送）の導入など、地域の輸送資源を柔軟に活用する。

また、観光・教育・福祉などの交通以外の分野との連携・共創を通じて、地域の実情に応じた地域内交通網の形成を推進する。

【平戸市】：公共ライドシェア

長崎空港と平戸間及び平戸市内の2つを運行エリアとし、市内に宿泊する方が利用できる公共ライドシェアの実証運行を実施



対象地域

- 地域：長崎県平戸市、長崎県大村市
- 人口：29,365人
- 世帯数：12,009世帯
- 高齢化率：41.4%
- 面積：235km²
※長崎県平戸市データ

背景・お困りごと

- 平戸市は長崎空港からアクセスが悪く、宿泊客のうち95%は自家用車やレンタカーを利用、残りの5%は貸切バスとバス・鉄道など公共交通の利用者はごく少数
- 交通事業者の経営環境が厳しく、ドライバー不足も相まって地域内の移動は地域住民の支えあいに頼らざるを得ない状況
- 平戸城天守への宿泊コンテンツ造成や空き家を改修した分散型ホテルの取組など、観光による地域振興を進めており、地域交通と両立するスキームの構築が急務

意思決定・実施主体

実施主体 運行主体

株式会社 Will Smart (運営)

平戸市 (委託)

長崎県 (補助)

長崎県観光協会 (協賛)

株式会社 観光バス (協力)

株式会社 観光バス (協力)

株式会社 観光バス (協力)

株式会社 観光バス (協力)

実施内容

長崎空港と平戸間及び平戸市内の2つを運行エリアとし、市内に宿泊する方が利用できる公共ライドシェアを導入

- モード：オンデマンド型<台数：1台> (道路運送法第78条2号：公共ライドシェア)
- 予約方法：WEB
- 料金：距離制運賃プラン：初乗り730円+100円/271m
定額制プラン：3万円 (高速道路利用：3.5万円+高速代)
- 観光地域づくり法人が事業主体となり、実証は観光客向けに実施、地元の足は既存タクシー・バス事業者が担う切分けを明確化
- 地域の運転手不足に対応するため、観光協会やJIAが協力し、運転手に観光・農水産事業者を活用
- 空港から移動する2時間を退屈に感じさせないことを重要視し、移動する道の駅をイメージし、ドライバーによる観光案内を実施
- システムを介した予約・決済により、現場での料金収受を無くし、事務所の管理画面から車両情報（車両状態や現在地等）を確認できるようにすることで、安全安心な運行に寄与

運行実績・成果

- 運行期間：2024/11/30～2025/1/31
- 利用者数：21名 (9運行)
- 平均乗合人数：2.3/9運行

収入	205,907円 (内訳 運賃収入:50,000円、運賃外収入:155,907円)
支出	47,368,237円 (車両購入費、WEBアプリ設計・開発費、テレマティクスデバイス購入費等)
ランニングコスト	1,063,286円 (運行費用、サーバー・API費用等)
損益	▲27,162,330円 ※コンソーシアムで負担 (共創・MaaS実証プロジェクトを活用)

- 車内で地域物産の試食等を通じた旅行中・後の購買体験に繋げることを狙ったが、市内のお店の紹介などは特に喜ばれた
- 本事業をきっかけに、旅行会社から令和7年4月以降の旅行商品品の確約を得ることができた
- 定額制プランは高額であったが、富裕層のインバウンド観光客の金銭感覚と合っていることが確認できた

今後の事業展開

<今後の事業展開時の運行における根拠法令 (予定)：道路運送法第78条2号：公共ライドシェア>

- 繁忙期対応のオペレーション検討や体制検討を行うほか、平戸市交通計画へ反映し、令和7年度に予算措置を行い本格事業化する
- 実証結果は長崎県や自治体に広く共有し、九州MaaS等も活用した横展開に向けた広報活動・事例展開を進める

資料：共創・MaaS実証プロジェクト（国土交通省）
図5-15. 公共ライドシェアの導入事例

実施主体	実施スケジュール				
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
長崎県、市町、バス事業者、鉄軌道事業者、タクシー事業者	事業内容・体制等の検討・構築、事業の実施				

*10バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。

(3) 幹線バス路線、フィーダー路線の維持のための行政の役割

事業概要

県や市町を跨ぐ幹線バス路線、地域内フィーダー路線の維持に向けた県と市町の役割を明確化する。

具体的な内容

地域間幹線ネットワーク及び地域内フィーダーネットワークに求められる役割を踏まえ、国・県・市町が下記の役割分担のもと、当該路線の維持・確保のための支援を行う。

また、フィーダー路線、地域内路線に対する県の支援については、県内の状況把握に努め、支援のあり方等を検討する。

表5-1. 幹線バス路線、地域内フィーダー路線維持のための県・市町の役割・支援方法

	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・地域生活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	実施スケジュール				
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
長崎県、市町、バス事業者、タクシー事業者	情報把握、関係者間の協議・検討、役割に応じた継続的な実施				

第3節 公共交通に関わる人材の確保・育成

(1) 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

バスやタクシー、鉄道等の運転士や整備士、船員等の地域公共交通の担い手の確保に向けた取組を推進する。

具体的な内容

2024年問題に伴う労働時間規制の強化や運転士の高齢化などの影響により、運転士の不足が深刻化し、バス路線の廃止・減便が顕在化している。また、航路においても近年船員有効求人倍率が大きく上昇するなど船員不足が深刻化している。こうした状況を踏まえ、地域公共交通の安定的な運行体制の確保のため、運輸業界の求職者向けの説明会の開催、運転免許等の取得支援や、公共交通に関するPR活動などにより、公共交通の担い手の確保を推進する。

【長崎県バス・タクシー・トラック合同企業説明会】
人材不足が深刻な課題となっている交通事業者等の人材確保を目的として、運輸業界合同企業説明会を開催（R7.10.5開催）

（対象者）：運輸業界の仕事（運転士や整備士など）に興味があり、就職・転職活動中の方や学生（高校生含む）など

（主催）：長崎県


（共催）：長崎運輸支局、長崎労働局、
（一社）長崎県バス協会、
（一社）長崎県タクシー協会、
（公社）長崎県トラック協会



図5-16. 長崎県バス・タクシー・トラック合同企業説明会（R7.10.5開催）の概要・様子

実施主体	実施スケジュール				
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
長崎県、市町、バス事業者、鉄軌道事業者、タクシー事業者、航路事業者、航空路事業者	役割に応じた取組の実施、関係者と連携した事業の実施				

(2) 公共交通に関わる人材の育成や優良事例等の情報共有の推進

事業概要					
<p>公共交通に関する先進・優良事例等の情報共有などを通じて、自治体職員や交通事業者担当者など公共交通に関わる人材育成の取組を推進する。</p> <p>また、モビリティ・マネジメント等を通じ、地域住民の公共交通利用促進に取り組む。</p>					
具体的な内容					
<p>公共交通に関する制度改正や新技術など情報が日々更新されており、これらに迅速かつ的確に対応するため、公共交通に関する新技術や優良事例等の情報共有や、関係者間のコミュニケーションの促進を通じて、自治体職員や交通事業者担当者など知識等の向上を図り、公共交通に関わる人材育成の取組を推進する。</p>					
実施主体	実施スケジュール				
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
長崎県、市町、バス事業者、タクシー事業者、鉄軌道事業者、教育・福祉等の関係団体等					

第6章 計画の達成状況の評価

第1節 計画の推進体制

計画全体の推進及び事業の進捗状況の管理は、長崎県地域公共交通活性化協議会において行う。なお、長崎県地域公共交通活性化協議会においては、各構成員とその役割分担を明確にする。

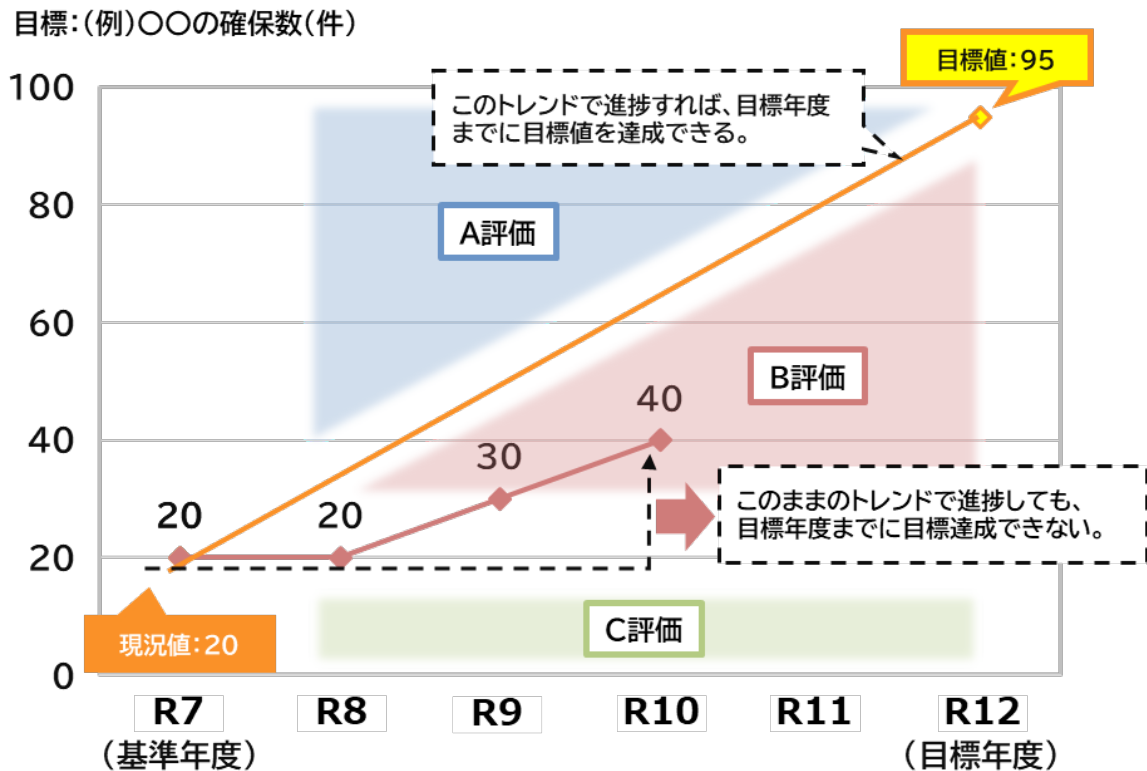
表6-1. 長崎県地域公共交通活性化協議会の構成員と役割分担

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、空港管理者	<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や、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必要な助言

第2節 計画の評価方法及びPDCAサイクル

(1) 評価の考え方

計画目標の達成状況評価は、「定量的な目標指標」として、「評価のために必要な数値の収集がルーチンかつ省力的に行える指標」であり、「計画期間内に毎年のモニタリングが可能な指標」を検討・設定し、下記の考え方にに基づき計画目標の達成状況評価を行うことが重要である。



<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6-1. 計画目標の達成状況評価の考え方 (イメージ)

(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。

表 6-2. PDCAの年間スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
コントロールポイント			★ 地域公共交通計画の見直し (地域公共交通確保維持計画)							★ 施策・事業の評価		
PLAN (計画)		前年度の施策・事業の 評価に基づく改善と反映		次年度事業計画の検討								
DO (実行)		施策・事業の実施										
CHECK (評価・検証)			モニタリングの 実施						今年度事業の検討			
ACTION (改善)										次年度に実施する施策・事業の 見直し・改善検討		
地域公共交通活性化協議会			地域公共交通 活性化協議会									