

長崎県地域公共交通計画 概要版

長崎県交通政策課
令和8年3月

背景・目的

- ▶ 少子高齢化や人口減少による利用者の減少、燃料等の高騰に加え、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。
- ▶ 本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、本県の公共交通の現状と今後の課題を整理するとともに、本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、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地域公共交通計画を策定するものである。

計画の構成

はじめに

計画策定の趣旨
 計画の位置づけ
 計画の区域
 計画期間
 SDGs（持続可能な開発目標）への対応について

第1章 地域の概況

- 第1節 地勢・地理
 第2節 社会状況
- (1) 人口動態
 - (2) 施設立地状況
 - (3) 移動特性
 - (4) 燃料費の推移
 - (5) 自動車保有状況、運転免許保有・返納状況

第2章 地域公共交通の現状

- 第1節 県内全体の公共交通ネットワークの概況
 第2節 各交通モードの現状
- (1) 乗合バス
 - (2) 鉄軌道
 - (3) 県外高速バス
 - (4) タクシー
 - (5) 航路
 - (6) 航空路
 - (7) 西九州新幹線
- 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
 - (2) コミュニティ交通の導入状況
 - (3) 地域公共交通施策に関する市町の考え
 - (4) 地域公共交通施策に関する交通事業者の考え

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4章 基本方針及び計画の目標

- 第1節 基本方針
 第2節 計画の目標
- (1) 持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築
 - (2) 地域との共創による最適な地域モビリティの推進
 - (3) 公共交通に関わる人材の確保・育成

第5章 目標を達成するための施策・事業

- 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
 - (2) 離島航路の確実な維持
 - (3) 離島航空路の確実な維持
 - (4) 地域鉄道・長崎本線（江北～諫早間）の確実な維持
 - (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
 - (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
 - (7) MaaSを活用した地域公共交通の利用促進
- 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
 - (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
 - (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
- 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
 - (2) 公共交通に関わる人材育成や優良事例等の情報共有の推進

第6章 計画の達成状況の評価

- 第1節 計画の推進体制
 第2節 計画の評価方法及びPDCAサイクル
- (1) 評価の考え方
 - (2) PDCAの年間スケジュール

はじめに

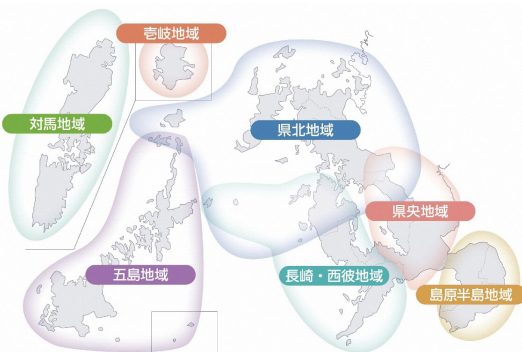
【計画の位置づけ】

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

【計画の区域】

- ・長崎県全域
- ・以下の地域ブロックに区分

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



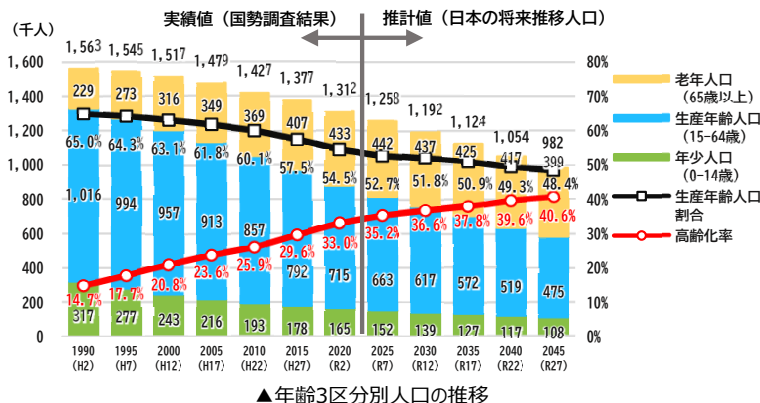
【計画期間】

- ・令和8年4月～令和13年3月(5年間)

第1章 地域の概況

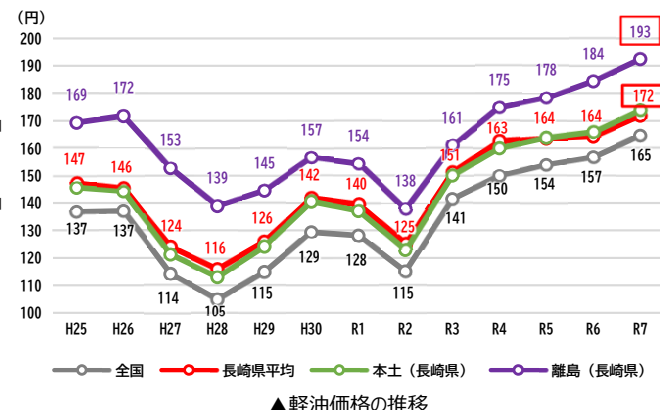
【人口動態】

- ・全国と比較しても早い人口減少・少子高齢化



【軽油価格の推移】

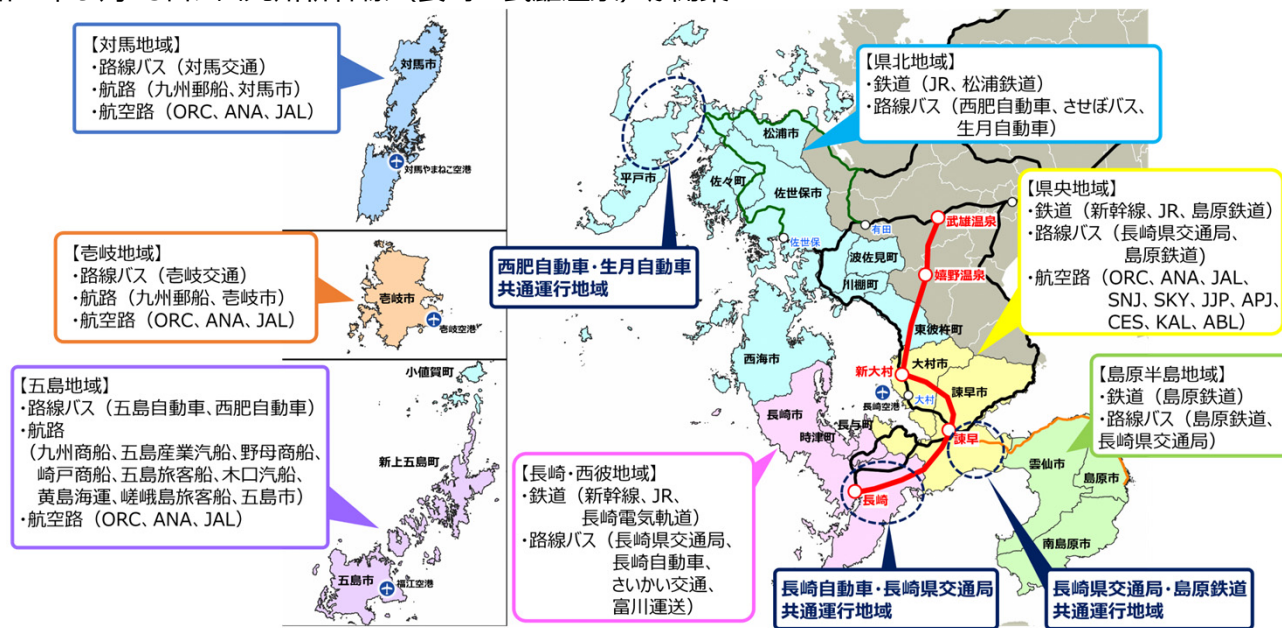
- ・全国と比較しても燃料費が高く、費用が高騰



第2章 地域公共交通の現状

【県内全体の公共交通ネットワークの概況】

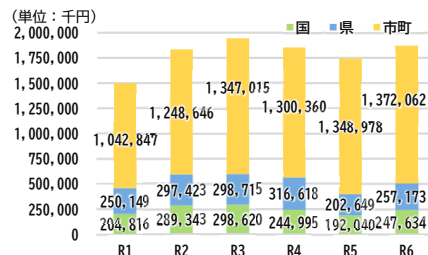
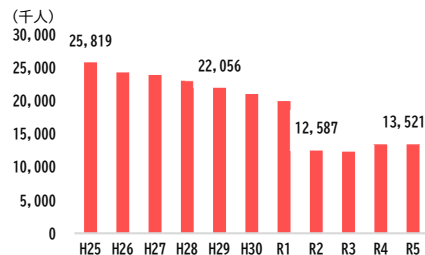
- ・路線バス事業者13社、鉄軌道事業者4社、本土部と離島部を結ぶ航路の主要港10箇所、主要空港4箇所
- ・令和4年9月23日に西九州新幹線(長崎～武雄温泉)が開業



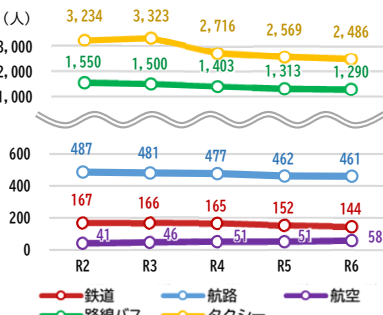
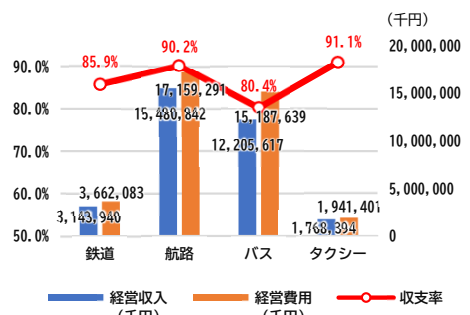
第2章 地域公共交通の現状

【各交通モードの現状】

・輸送人員の減少、行政負担額の増加

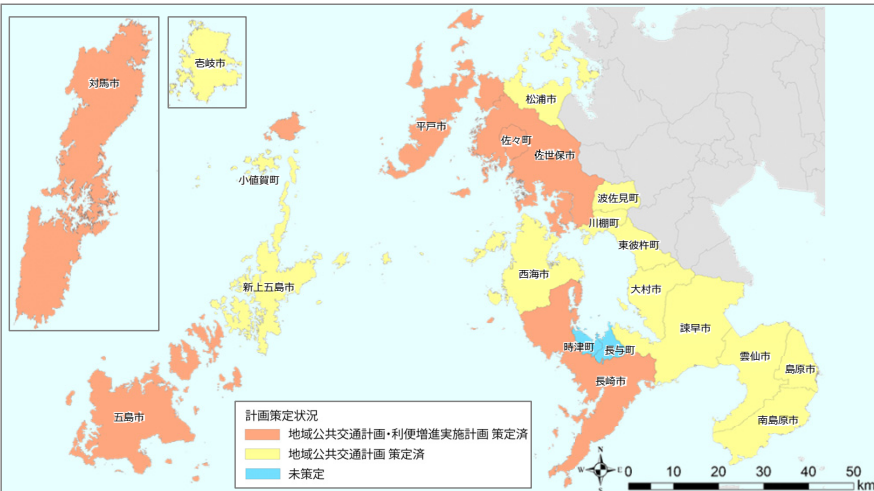


・経営収支状況の悪化、運転士数の減少



【市町による地域公共交通施策の現状】

・県内21市町のうち、19市町が地域公共交通計画を策定済



第3章 地域公共交通の課題

地域公共交通を取り巻く課題

- 人口減少、少子高齢化の進展による輸送人員の減少、高齢者の移手段の確保
- 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
- 廃止路線の増加等による公共交通サービス低下の懸念
- バス・鉄道等の運転士数の減少・高齢化による人材不足
- 自治体における公共交通に関する組織・人材の不足
- 離島・半島地区への移手段の確保

第4章 基本方針及び計画の目標

基本方針1：持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

評価指標	現況値	目標値 (R12年度)
幹線バスの年間輸送人員	4,073,893人 (R7年度)	3,909,751人
幹線バスの利用者1人当たりの行政負担額	187.9円 (R7年度)	200.7円
地域鉄道（松浦鉄道、島原鉄道）の路線維持	2路線 (R7時点)	2路線
長崎本線（江北～諫早間）の路線維持	1路線 (R7時点)	1路線
離島航路の維持	31航路 (R7時点)	31航路
離島航空路の維持	5航空路 (R7時点)	5航空路

基本方針2：地域との共創による最適な地域モビリティの推進

評価指標	現況値 (R7年度)	目標値 (R12年度)
コミュニティ交通を導入している市町数	19市町	21市町

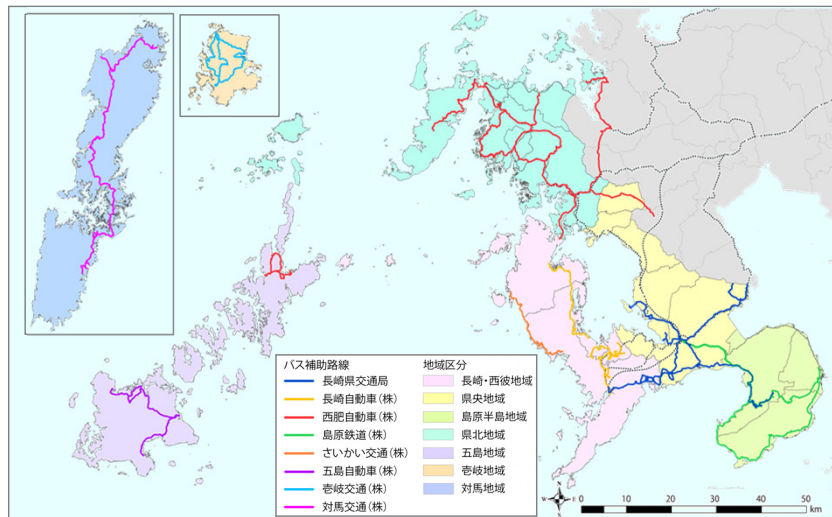
基本方針3：公共交通に関わる人材の確保・育成

評価指標	現況値 (R7年度)	目標値 (R12年度)
県内乗合バス事業者の運転士充足率	91.0%	96.0%

基本方針1：持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

バス路線（幹線）に求められる役割や維持・確保の方針の設定 **バス**

市町を跨ぐ路線バスの役割を整理・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。



▲本県のバス路線（幹線）公共交通ネットワーク

離島航路の確実な維持 **航路**

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。

離島航空路の確実な維持 **航空路**

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。

地域鉄道・長崎本線（江北～諫早間）の確実な維持 **鉄道**

地域鉄道（松浦鉄道、島原鉄道）では、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）では、線路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。

地域間幹線

新たなモビリティサービスの実装に向けた取組の推進 **共通**

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

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 **共通**

バスロケーションシステム、キャッシュレス決済、予約システム等の導入やデータに基づく運行効率化・利便性向上を推進する。

MaaSを活用した地域公共交通の利用促進 **共通**

複数モード間や観光施設と連携した企画乗車券の販売などを通じて、利便性の向上等により地域公共交通利用促進を図る。

利便性向上・効率化

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

運行効率化によるモード転換の推進 **バス/タクシー**

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を推進する。

地域の輸送資源を活用した最適な地域内交通網の形成 **共通**

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。

地域内交通

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 **バス/タクシー**

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。

地域間幹線

基本方針3：公共交通に関わる人材の確保・育成

運転士や整備士等、地域公共交通の担い手の確保 **共通**

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

公共交通に関わる人材育成や好事例等の情報共有の推進 **共通**

公共交通における新技術や導入事例等の情報共有を通じて、自治体職員や交通事業者担当者などの知識等の向上を図り、公共交通に関わる人材の育成に向けた取組を推進する。

人材確保・育成

第5章 目標を達成するための施策・事業

<実施事業・実施期間・実施主体・実施地域まとめ>

基本方針	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	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
	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
	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
	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
	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
	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、航路事業者、航空路事業者
	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、鉄軌道事業者、タクシー事業者、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	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
	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
	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	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
	公共交通に関わる人材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

<地域間幹線バス路線及び地域内フィーダーバス路線の維持に向けた基本方針・支援に係る役割分担>

	幹線バス路線	フィーダー路線（支線）、地域内路線
方針	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

第6章 計画の達成状況の評価

- 計画の達成に向けた継続的な改善を推進するため、毎年PDCAサイクルに基づいて施策・事業の達成状況の評価を進めていく。
- 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。

※次年度以降は4月から同様のPDCAサイクルを回して計画推進、施策・事業を管理・推進していく



▼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

▼数値目標に対するモニタリング方法

基本方針	数値指標	目標値	モニタリング方法
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	幹線バスの年間輸送人員	3,909,751人	地域間幹線系統補助路線の路線別年間輸送人員に基づき整理
	幹線バスの利用者1人当たりの行政負担額	200.7円	地域間幹線系統補助路線の路線別年間輸送人員/年間行政負担額により算定
	地域鉄道(松浦鉄道、島原鉄道)の路線維持	2路線	鉄道事業者に対する照会にて確認
	長崎本線(江北~諫早間)の路線維持	1路線	
	離島航路の維持	31航路	航路事業者に対する照会にて確認
	離島航空路の維持	5航空路	航空路事業者に対する照会にて確認
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	コミュニティ交通を導入している市町数	21市町	市町に対する照会にて確認
基本方針3. 公共交通に関わる人材の確保・育成	県内乗合バス事業者の運転士充足率	96.0%	所属運転士数/必要運転士数により算定 県内乗合バス事業者に対する照会にて確認