

## 第2章 地域・公共交通の現状

### 1. 地域の現状

#### (1) 位置・地勢

##### 【大村市の位置】

本市は長崎県(本土地域)の中央部に位置し、北には東彼杵町、南には諫早市があり、西に大村湾、東は多良岳山系を挟んで佐賀県と接しています。

また、県庁所在地である長崎市まで直線距離で約 25 km の距離となっています。

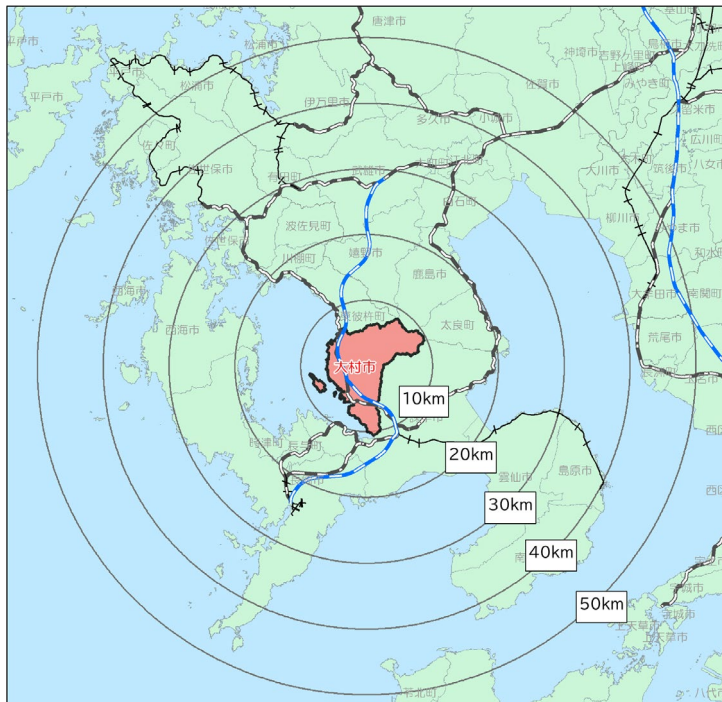


図 7 大村市の位置

##### 【大村市の地勢】

経ヶ岳や五家原岳の多良岳山系を源流とする郡川や鈴田川、大上戸川等の河口部には、扇状地と平坦な地形が形成されており、市街地が広がっています。

また、市域面積 126.73 km<sup>2</sup>のうち 51.5%を森林、20.8%を田及びその他農地が占めています。

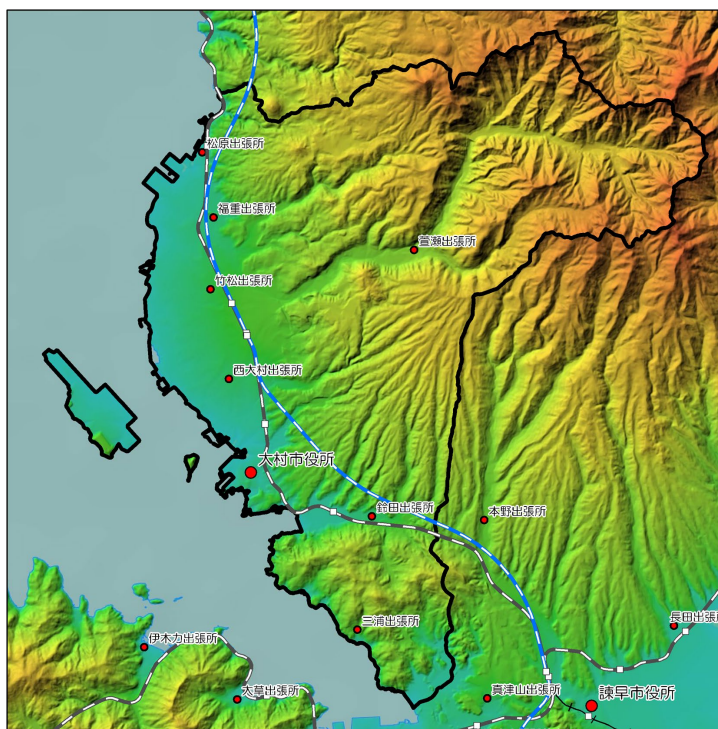


図 8 大村市の地勢

資料：国土数値情報、基盤地図情報

## (2) 人口・世帯数等

### ①人口推移及び分布

本市の総人口は昭和 55(1980)年以降、一貫して上昇傾向を示しており、平成 22(2010)年から令和 2(2020)年の 10 年間で約 5%上昇しています。

人口は増加しているものの高齢化が進行しており、令和 42(2060)年までで総人口は約 7%減少、65 歳以上の人口割合も令和 2(2020)年の 25.2%から 34.6%まで上昇する予測となっています。

#### 【人口推移と将来推計】

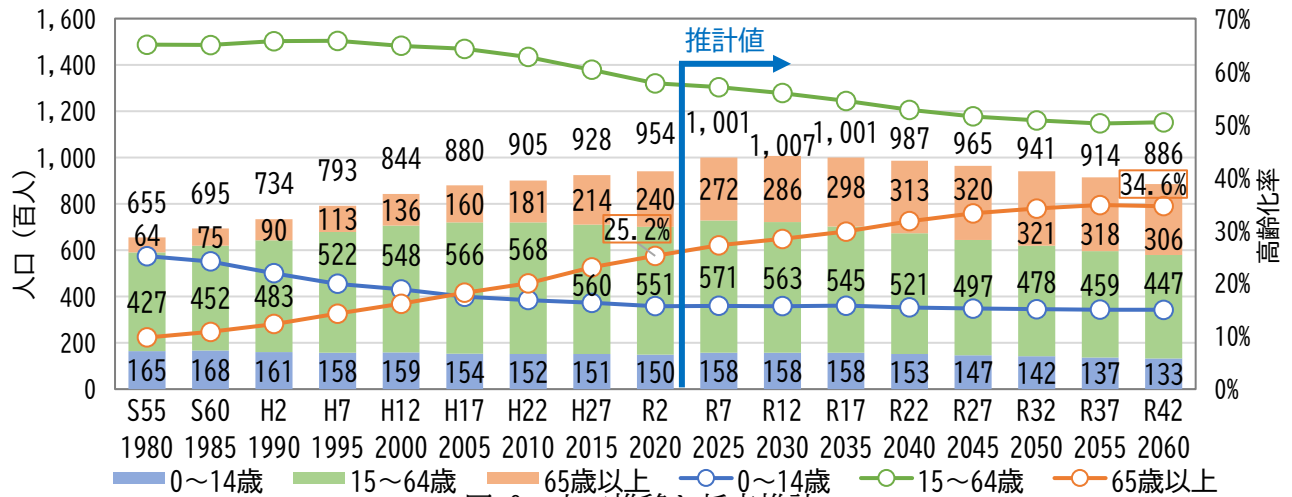


図 9 人口推移と将来推計

資料：大村市人口ビジョン

※総人口には年齢不詳人口が含まれているため年齢 3 区分人口の合計値と一致しません。

#### 【人口分布(500mメッシュ)】

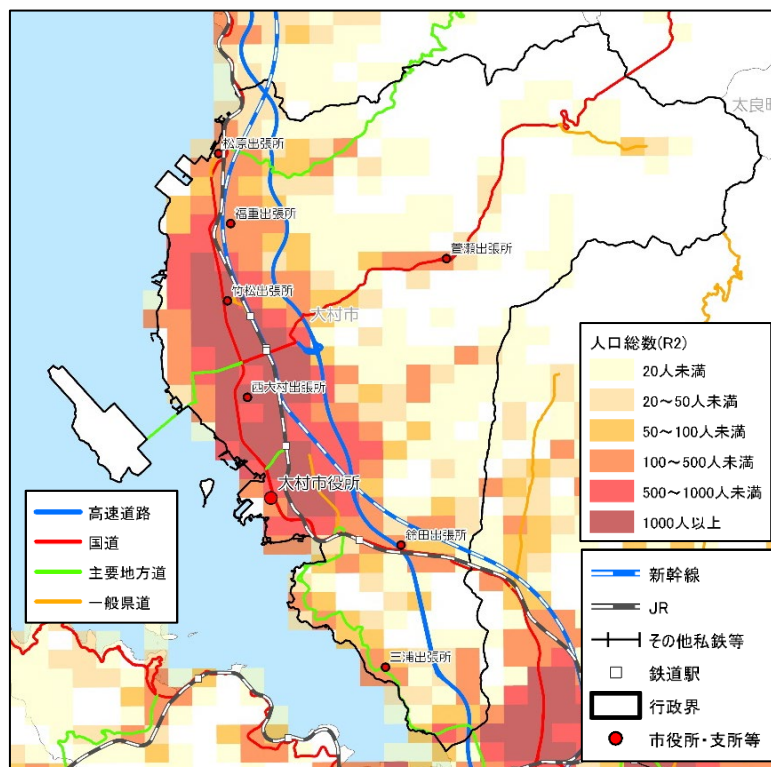


図 10 人口分布(500mメッシュ)

資料：令和 2(2020)年国勢調査

## ②地区別の人口

### 【地区別人口構成比(令和2(2020)年)】

地区別の人口をみると「西大村地区」、「大村地区」、「竹松地区」の合計は85.5%となり市街地エリアに集中していることが分かります。

また、「萱瀬地区」については全体の1.9%となっており山間部の地域は人口分布が少ないことが分かります。

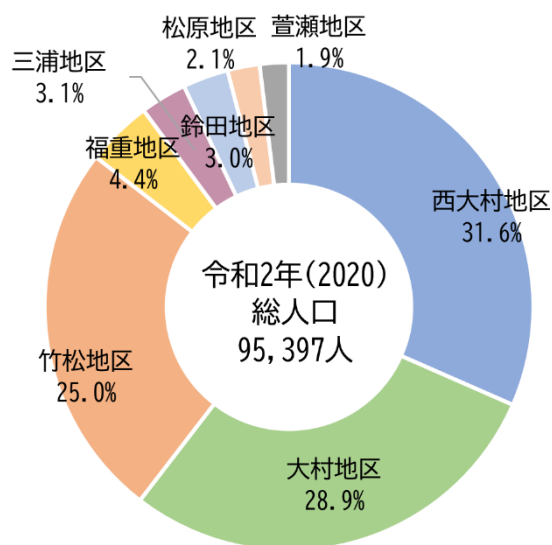


図 11 地区別人口構成比 (令和2(2020)年)

資料：令和2(2020)年国勢調査

### 【地区別の年齢構成比(令和2(2020)年)】

地区別の年齢構成比をみると、「松原地区」や「萱瀬地区」では65歳以上の人口割合が39.5%をとなっており、本市全域の平均25.2%を大幅に上回る結果となっています。

一方で、「竹松地区」の65歳以上の人口割合は、20%に留まっており0～14歳の人口割合もその他の地域と比較して18.7%と多くなっています。

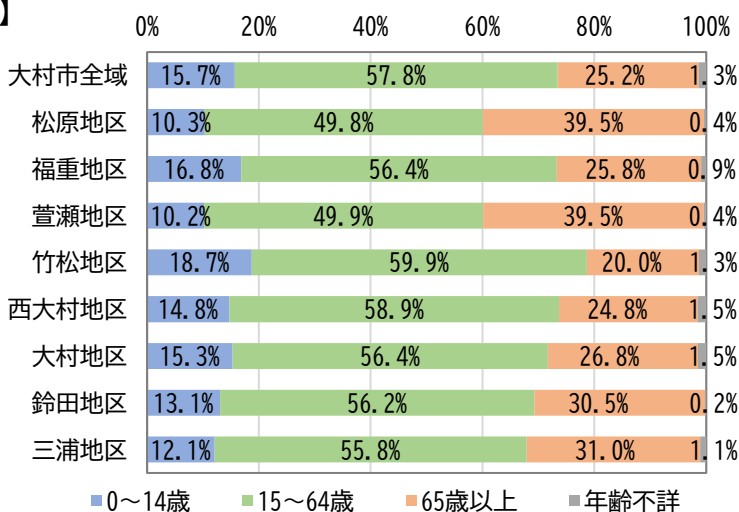


図 12 地区別の年齢構成比

資料：令和2(2020)年国勢調査

### ③世帯数等

世帯数は昭和 55(1980)年以降増加しています。また、世帯人員(一世帯当たりの平均世帯人員数)については減少傾向が続いており、平成 7(1995)年以降は 3.00 人/世帯を下回っています。

【世帯数及び世帯人員の推移】

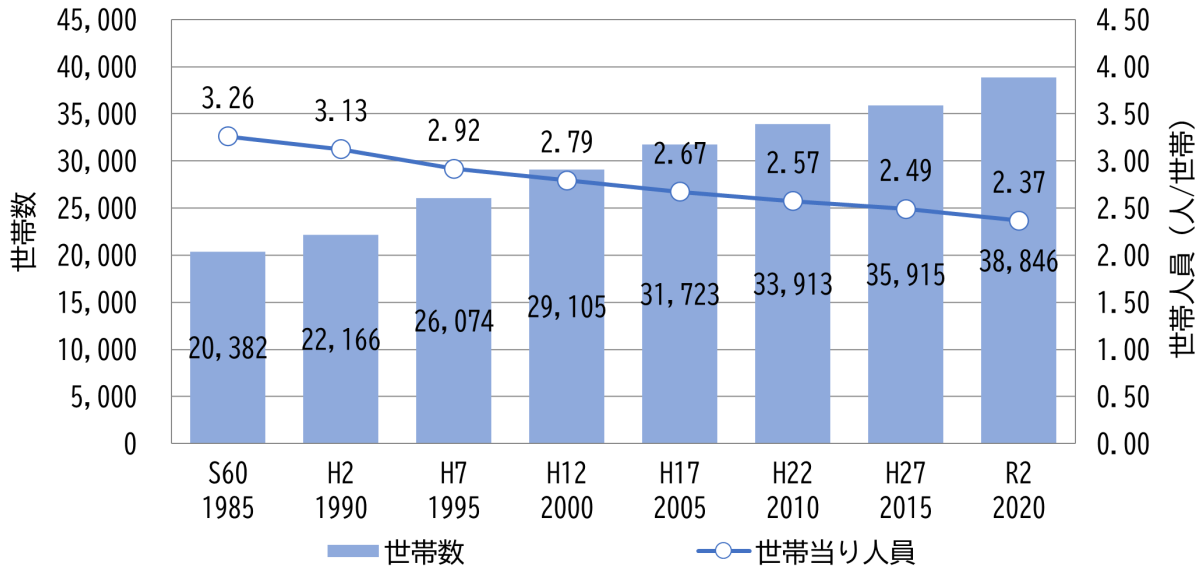


図 13 世帯数及び世帯人員の推移

資料：国勢調査

平成 17(2005)年以降、65 歳以上の世帯員がいる一般世帯(高齢者世帯)は増加傾向を示しています。また、高齢者のみ世帯(高齢者単身世帯・高齢者夫婦世帯・その他高齢者のみ世帯)も増加、令和 2(2020)年には全世帯の約 23%を占めており、家族等による生活サポートが受けにくい高齢者が増加している懸念があります。

【高齢者世帯の状況】

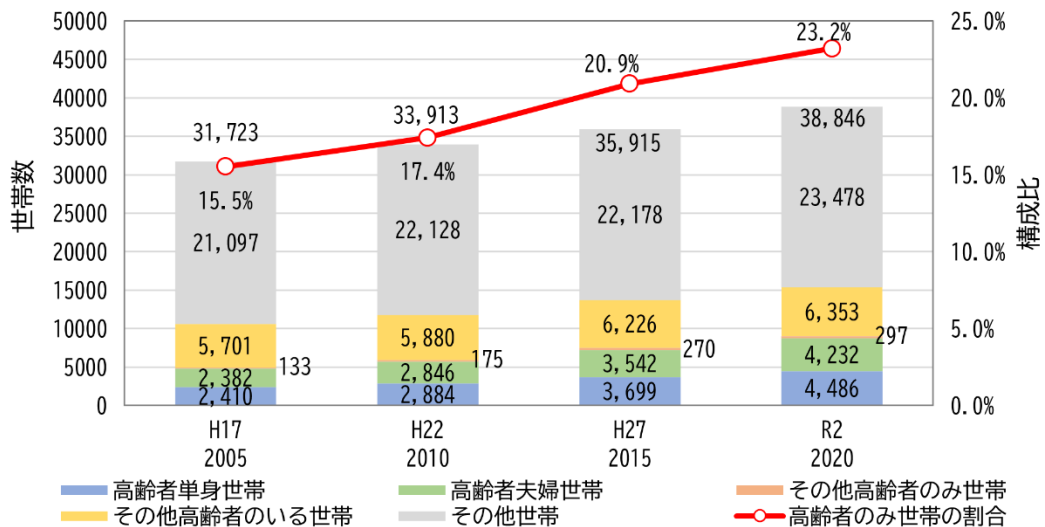


図 14 高齢者世帯の状況

資料：国勢調査



### (3) 市民の移動特性

#### ①通勤・通学

[資料：令和2(2020)年国勢調査より]

##### 1) 通勤流動

大村市内に在住する就業者(15歳以上)の約7割である3万3000人が市内で就業しています。また、市内から市外へ通勤する人数が、市外から市内へ通勤する人数を約3,700人上回る「流出超過」となっています。

【通勤流動の概況】

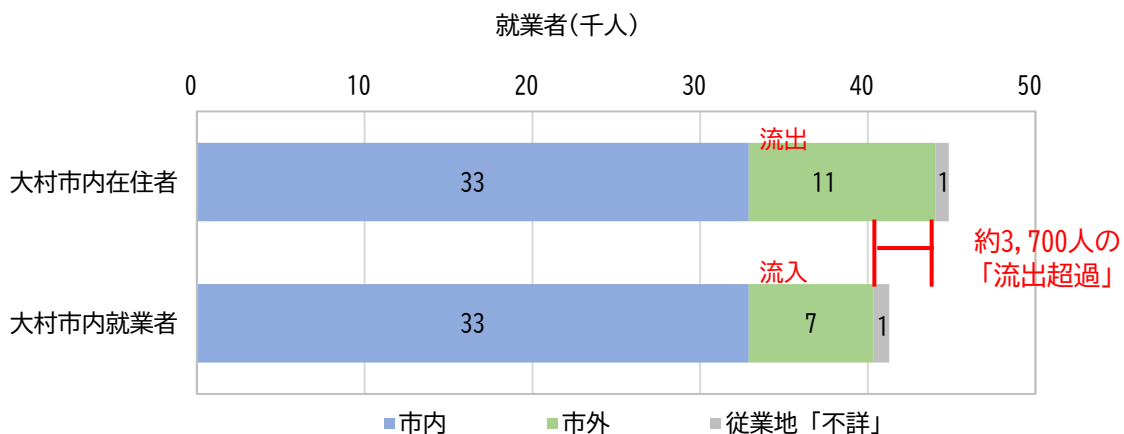


図 15 通勤流動の概況

資料：令和2年(2020)国勢調査

市内から市外への「流出先」、市外から市内への「流入元」とも、諫早市が最多となっており、次いで長崎市、佐世保市・東彼杵町等の順となっています。

【通勤流動(流出先・流入元)の内訳】

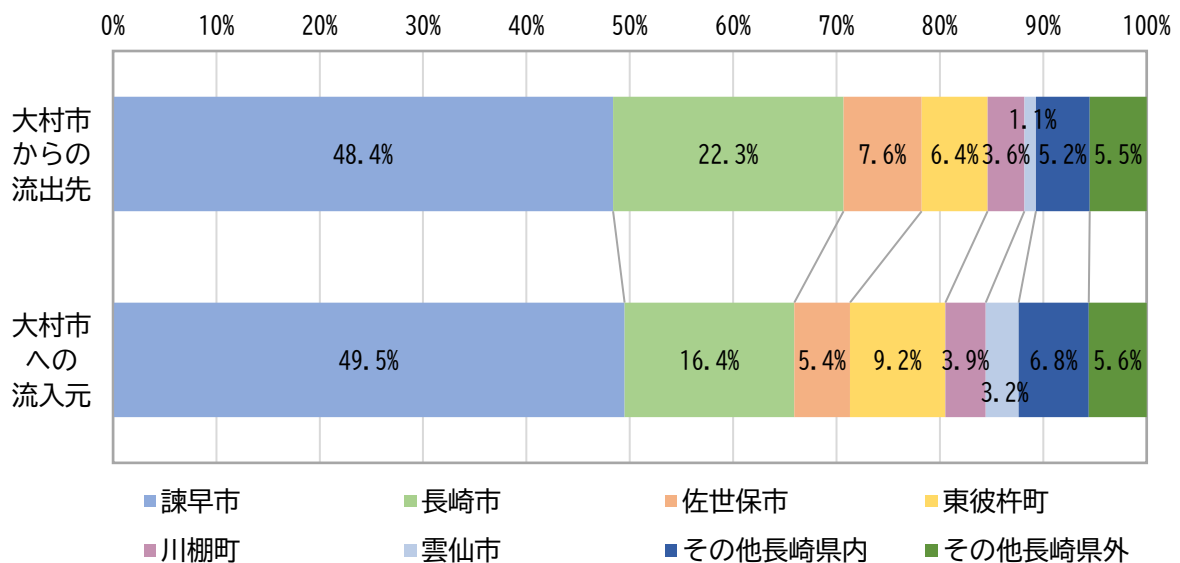


図 16 通勤流動(流出先・流入元)の内訳

資料：令和2年(2020)国勢調査

## 2) 通学流動

大村市内に在住する通学者(15歳以上)のうち、市内の通学者は約6割の2,700人となっています。また、市内から市外へ通学する人数が、市外から市内へ通学する人数を約400人上回る「流出超過」となっています。

### 【通学流動の概況】

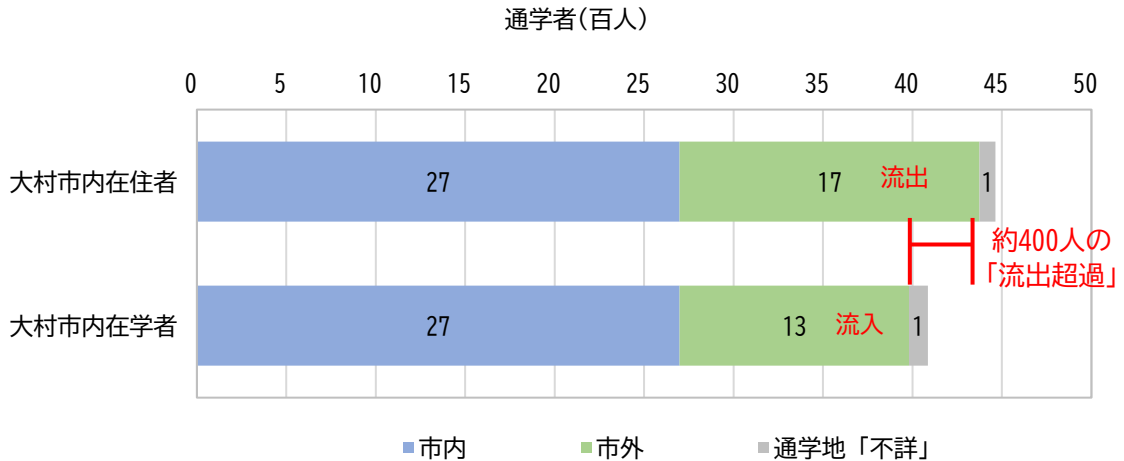


図 17 通学流動の概況

資料：令和2年(2020)国勢調査

市内から市外への「流出先」、市外から市内への「流入元」とも、通勤と同様に諫早市が最多となっており、次いで長崎市、佐世保市等の順となっています。

### 【通学流動(流出先・流入元)の内訳】

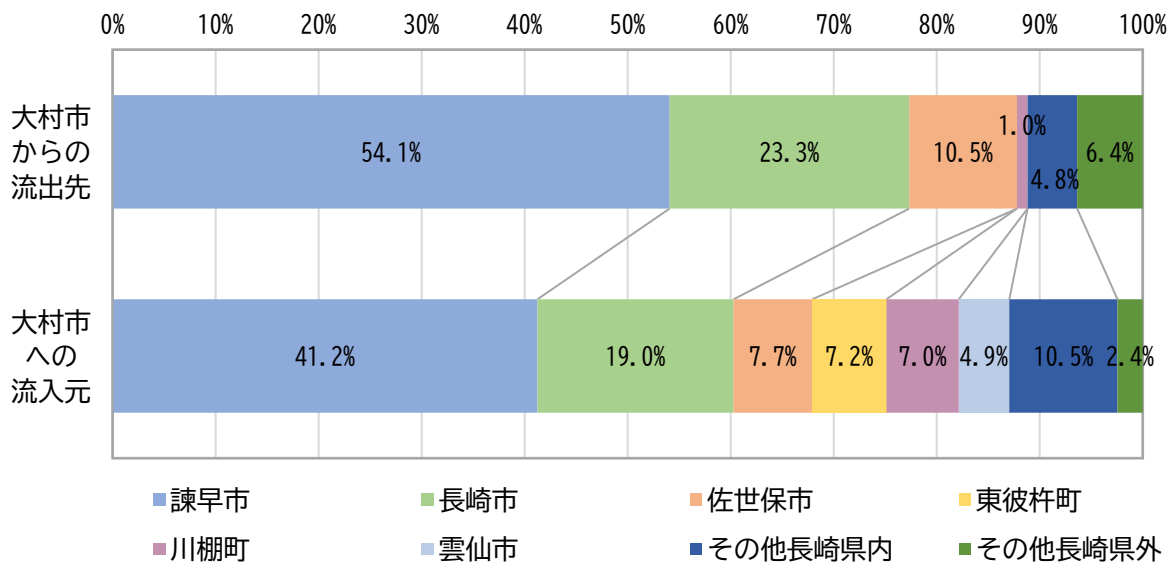


図 18 通学流動(流出先・流入元)の内訳

資料：令和2年(2020)国勢調査

### 3) 通勤・通学時の利用交通手段

通勤時の交通手段は7割近くを「自家用車」が占めており、「鉄道・電車」は5%以下となっています。

通学時の交通手段は「自転車」が約4割で最多となっており、次いで「鉄道・電車」「徒歩だけ」となっていますが、「乗合バス」「学校のバス」も5%前後となっています。本市の地形的特性上、自転車での通学が多くなっています。

#### 【通学流動(流出先・流入元)の内訳】

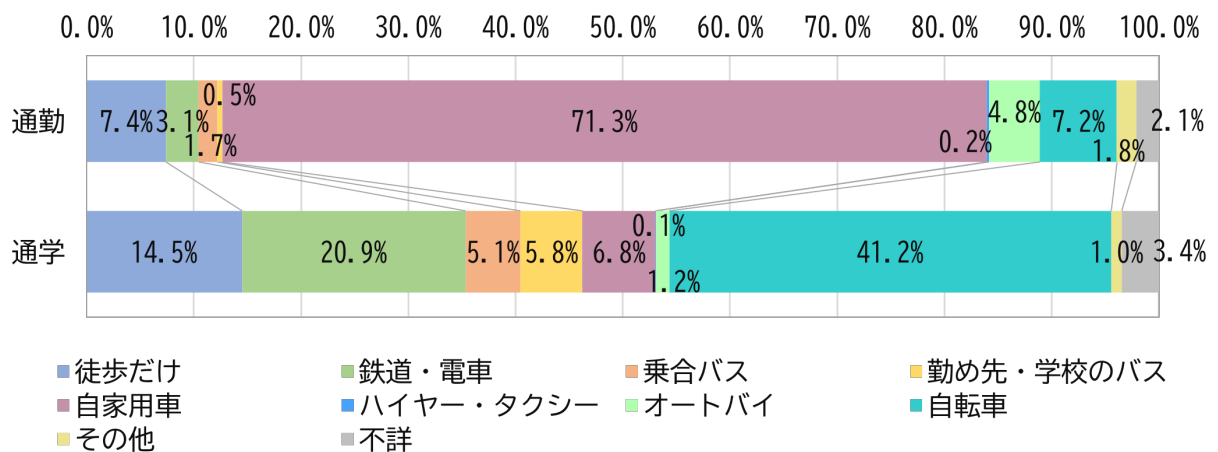


図 19 通学流動(流出先・流入元)の内訳

資料：令和2年(2020)国勢調査

※以下は、本計画の検討にあたって令和5（2023）年8月に実施した15～24歳（若年層）及び65歳以上（高齢層）の市民を対象としたアンケート調査の結果から整理しています。  
 なお、外出先等については、目的施設等が特定できなかった回答は除外して集計しています。  
 市民アンケート調査の概要についてはp.42に記載しています。

【資料：市民アンケート調査より】

「通勤・通学」では、「福重地区」や「大村地区」では約3割はそれぞれ地区内で通勤・通学していますが、各地区から「諫早市」への通勤・通学も目立ちます。また、各地区の1割程度は「長崎市」へ通勤・通学しています。

通勤・通学先としては「大村市内(大村地区)」がもっとも多く、次いで「諫早市内」が挙げられています。

【通勤・通学の外出先】

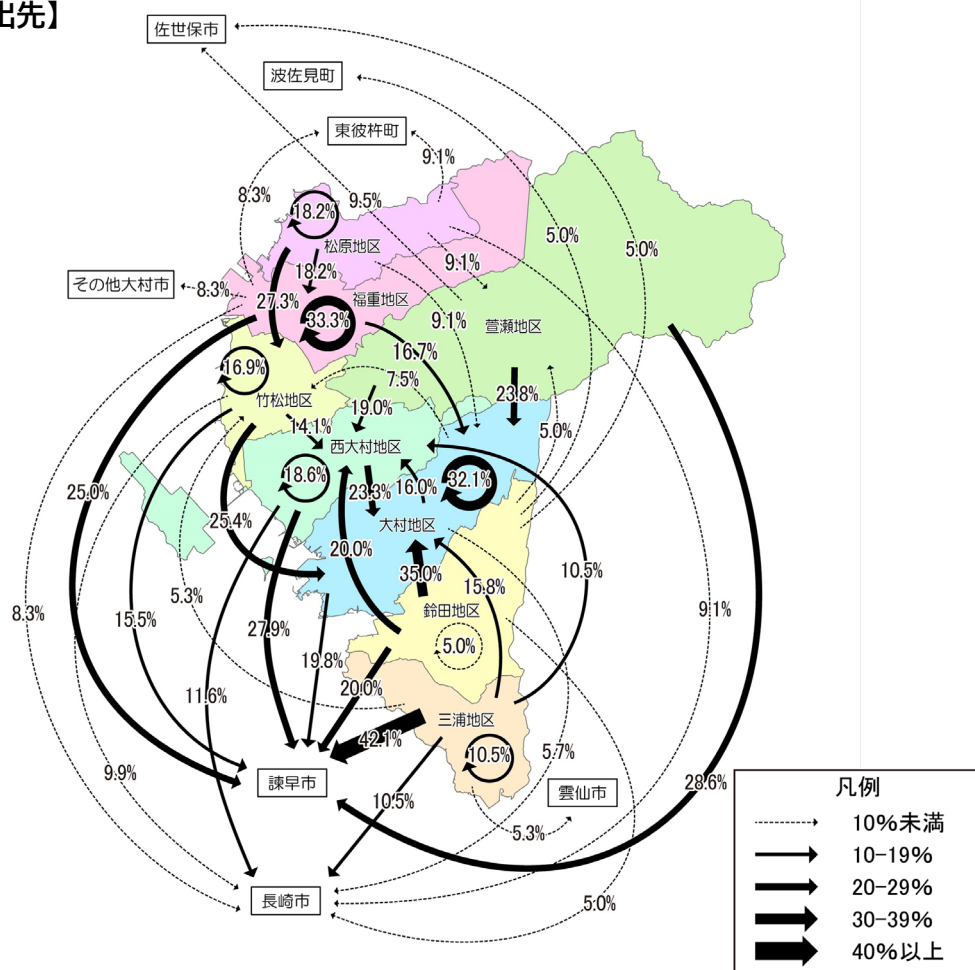


図 20 通勤・通学の外出先

【通勤・通学の外出目的地：上位5位】

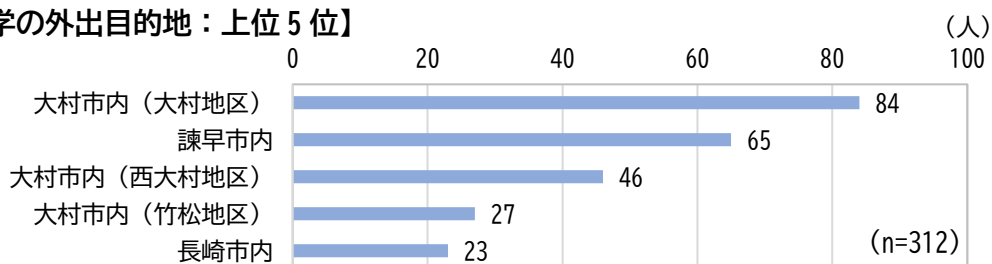


図 21 通勤・通学の外出目的地：上位5位



## ②日々の買い物

食料品や日用品などの「日々の買い物」では、「竹松地区」、「西大村地区」、「大村地区」は5割以上が地区内で買い物しています。また、「松原地区」、「福重地区」、「萱瀬地区」、「鈴田地区」は5割以上が「竹松地区」、「西大村地区」、「大村地区」で買い物をしています。

ほとんどの地区が市内で日常的な買い物を済ませています。が、「三浦地区」の約1割は「諫早市」へ買い物に出かけています。

### 【日々の買い物の外出先】

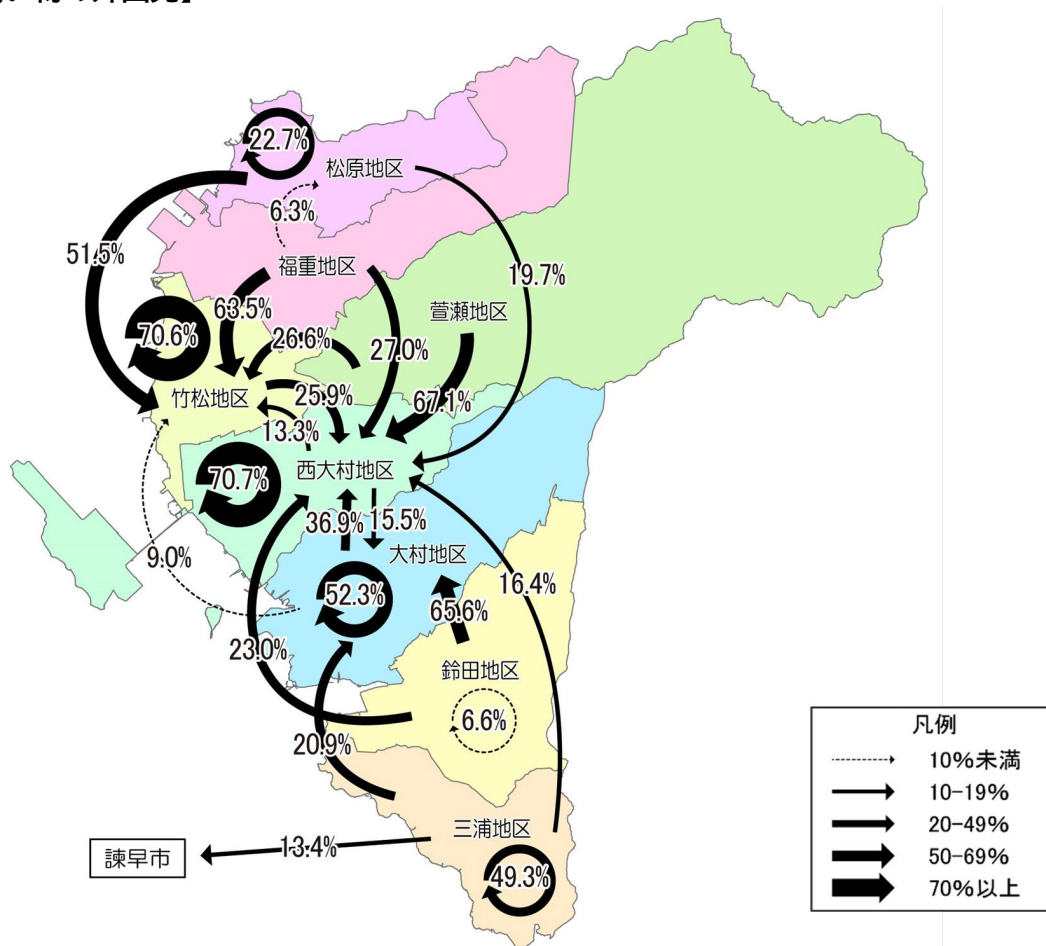


図 22 日々の買い物の外出先

### 【日々の買い物の外出目的地：上位5位】

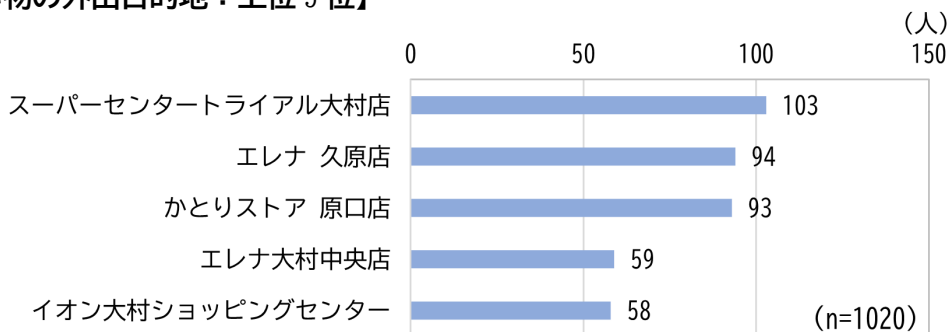


図 23 日々の買い物の外出目的地：上位5位



#### ④通院

「通院」では、多くの地区が「西大村地区」や「大村地区」へ通院しています。一方で、「三浦地区」については約5割が「諫早市」へ通院しており、「三浦地区」を除くほとんどの地域での通院は市内で完結しています。

通院先としては「市立大村市民病院」や「国立病院機構長崎医療センター」が多くなっています。

#### 【通院の外出先】

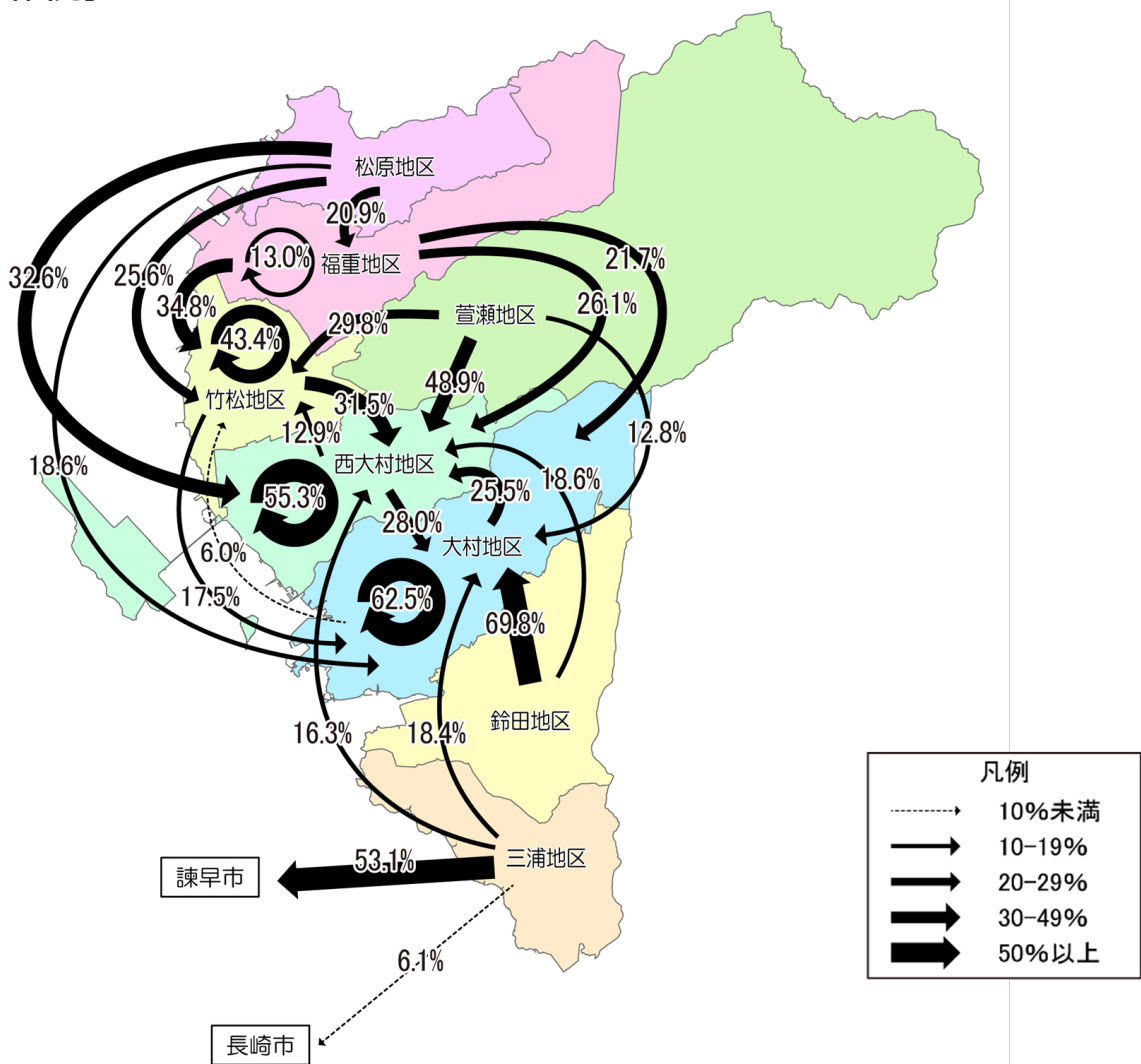


図 26 通院の外出先

#### 【通院の外出目的地：上位5位】

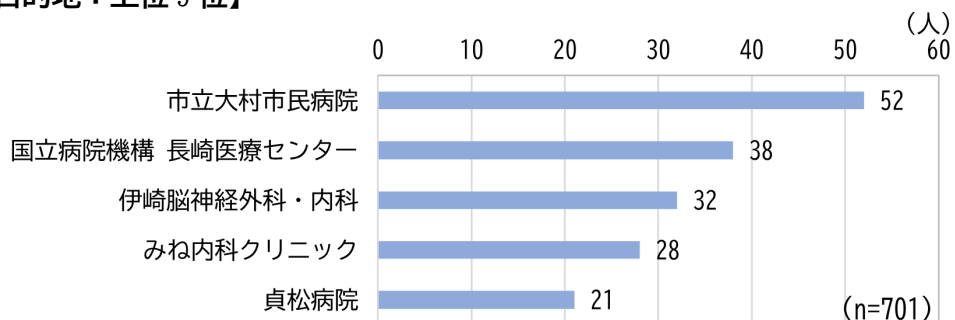


図 27 通院の外出目的地：上位5位

## ⑤ 運転免許保有状況

若年層及び高齢層の運転免許保有状況をみると、年齢・性別の若年層では15歳～19歳は運転免許をほとんどが持っていませんが、20歳以上になると8～9割程度まで保有率が上昇します。

また、高齢層では70歳以上で男女差が大きくなっており、女性では年齢が上がるにつれて保有率が大きく低下し、85歳以上では約1割となる一方で、男性では85歳以上でも5割近い保有率となっています。

なお、女性でも85歳から20歳へ年齢層が低くなるにつれて「運転免許をもともと保有していない」の割合は減少しており、女性の運転免許取得が進んでいることが分かります。

### 1) 若年層

#### 【運転免許保有状況(若年層)】

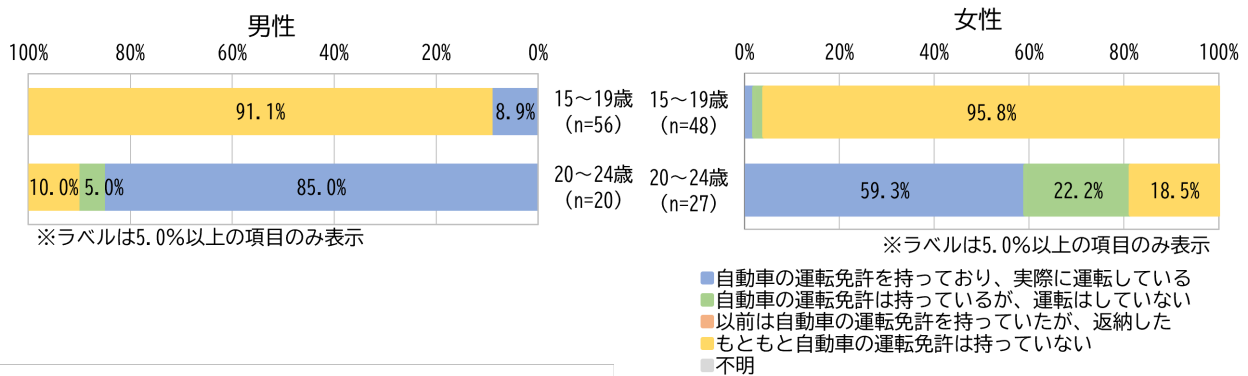


図 28 運転免許保有状況(若年層)

資料：市民アンケート調査

### 2) 高齢層

#### 【運転免許保有状況(高齢層)】

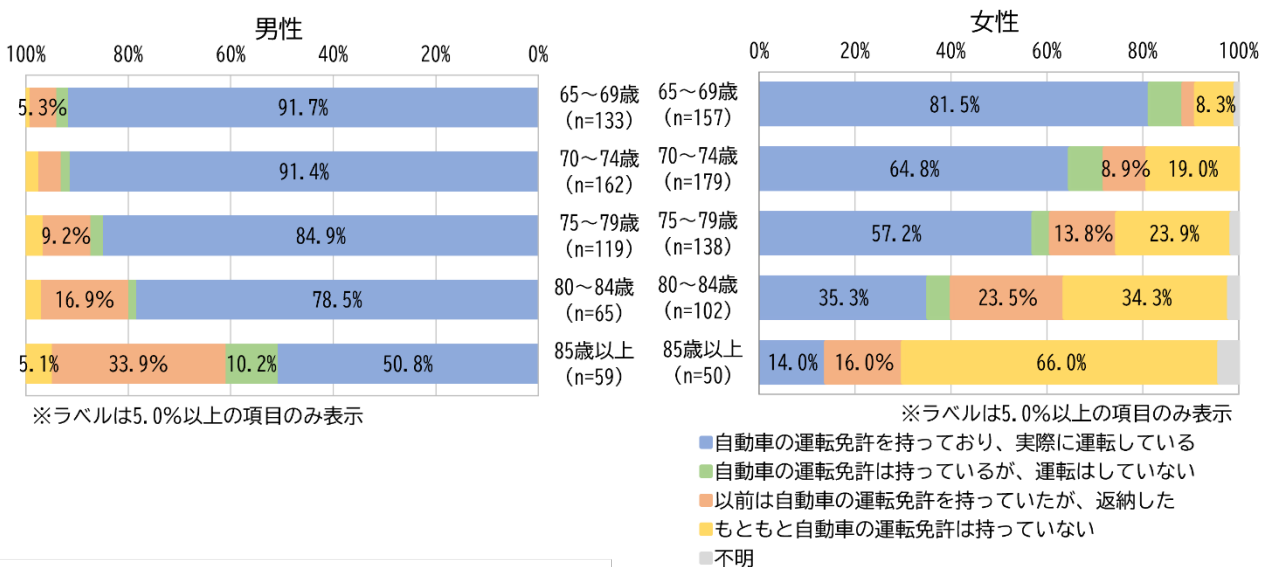


図 29 運転免許保有状況(高齢層)

資料：市民アンケート調査



## (4) 観光の動向

本市の観光入込客数は増加傾向でしたが、令和2(2020)年の新型コロナウイルスの影響により、減少しています。令和4(2022)年には約182万人になるなど徐々に回復をみせています。主要観光地別では大村公園が一時減少しましたが令和3(2021)年から回復に転じ、令和4(2022)年は約42万人となっています。また、その他の観光地は平成28(2016)年以降、横ばいで推移しています。

### 【観光入込客数】

(千人)

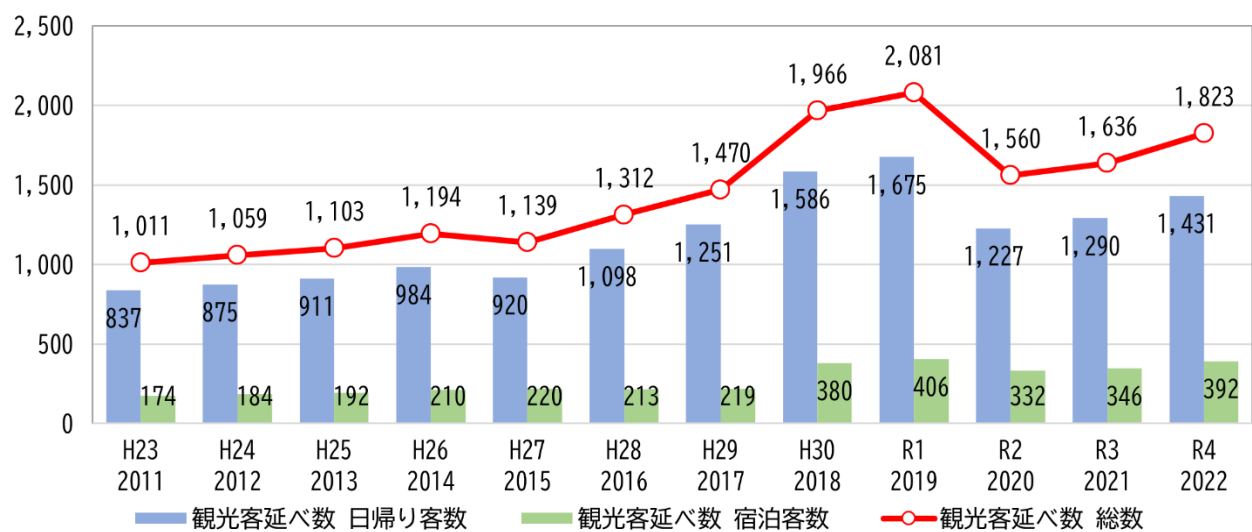


図 30 観光入込客数

資料：おおむらの統計

### 【主要観光地別入込客数】

(千人)

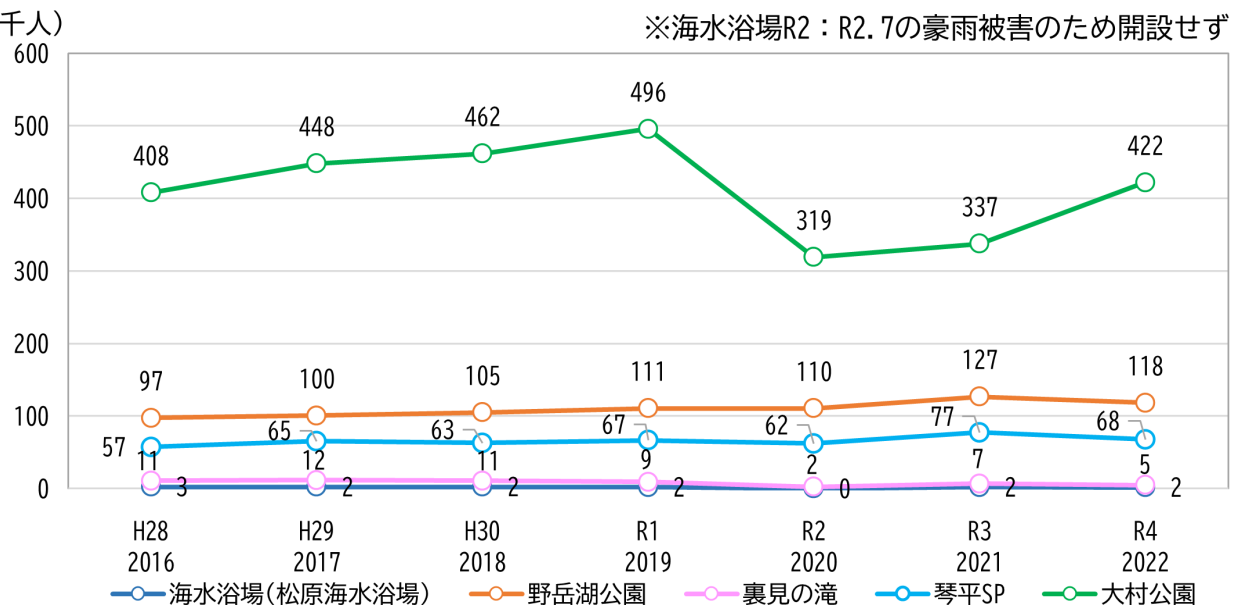


図 31 主要観光地別入込客数

資料：おおむらの統計

## (5) 主要施設の立地状況

市内の主要施設の立地状況は、「行政施設」や「体育・文化施設」、「教育施設」等は市内の広い範囲に立地する一方で、「商業施設」、「医療施設」は市街地に集積し、各地区の山間部への立地は限定的となっています。

### 【行政施設の立地状況】

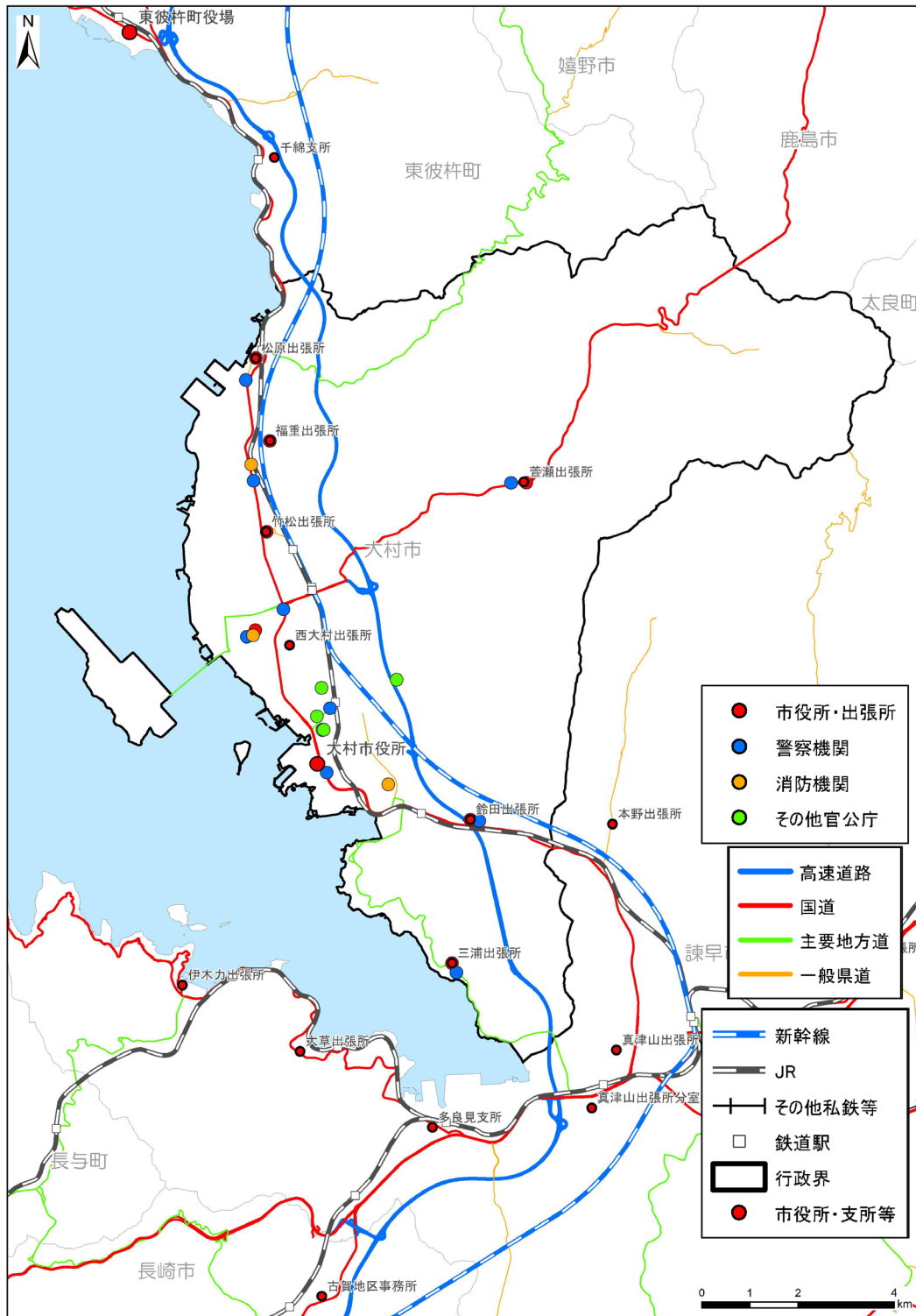


図 32 行政施設の立地状況

資料：大村市 HP

【体育・文化施設の立地状況】

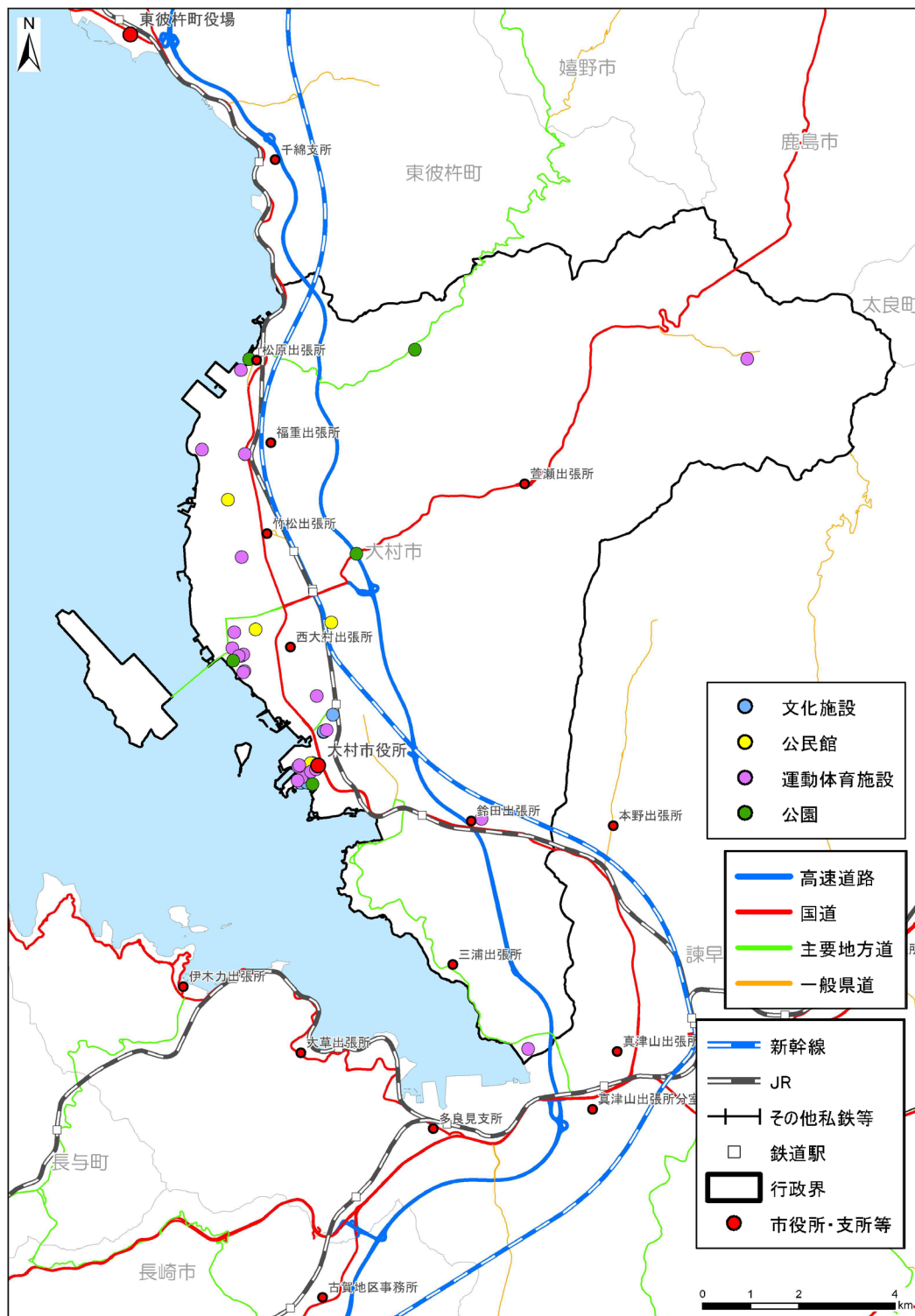


図 33 体育・文化施設の立地状況

資料：大村市 HP

【商業施設の立地状況】

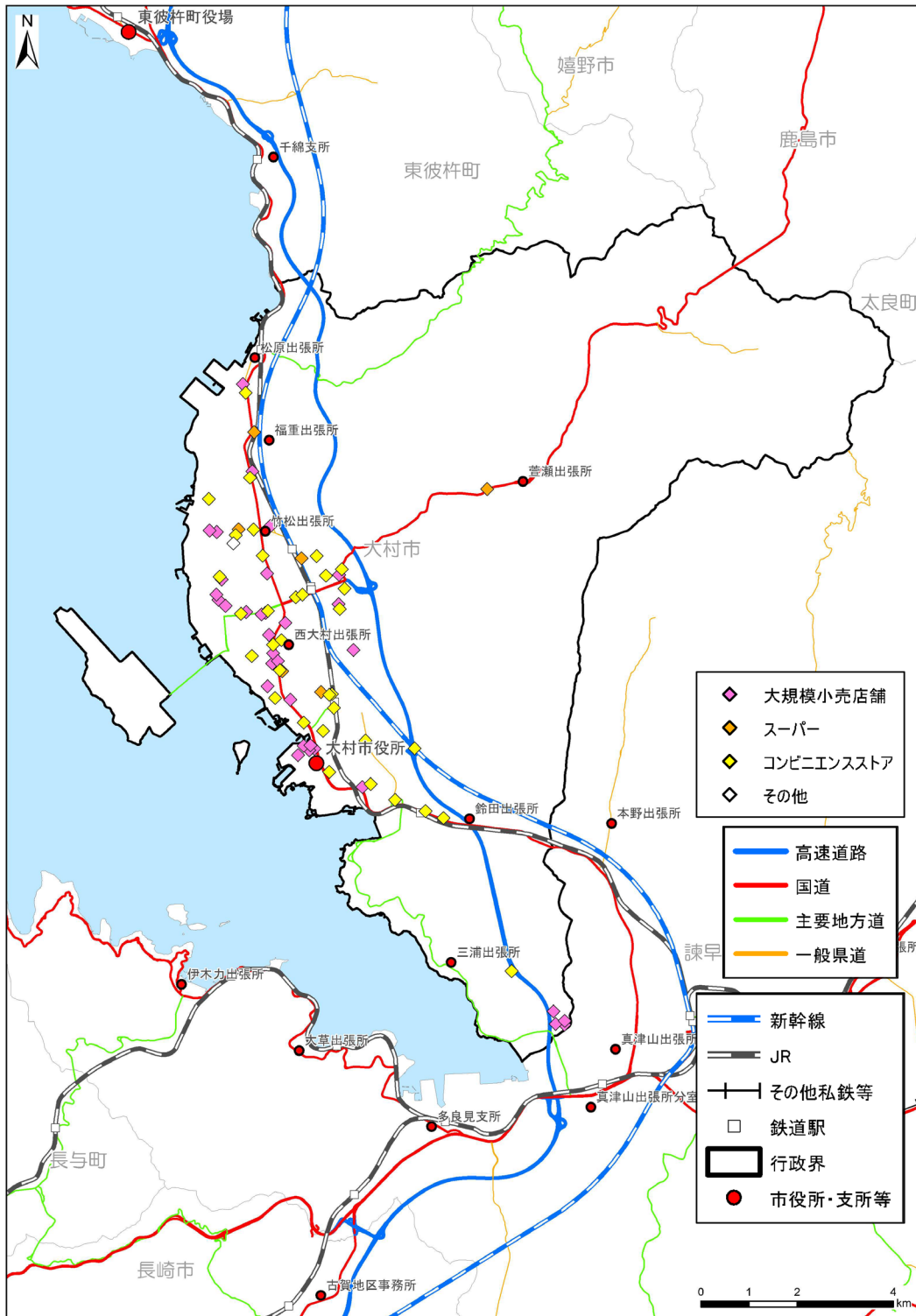


図 34 商業施設の立地状況

資料：大村市 HP



【医療施設の立地状況】

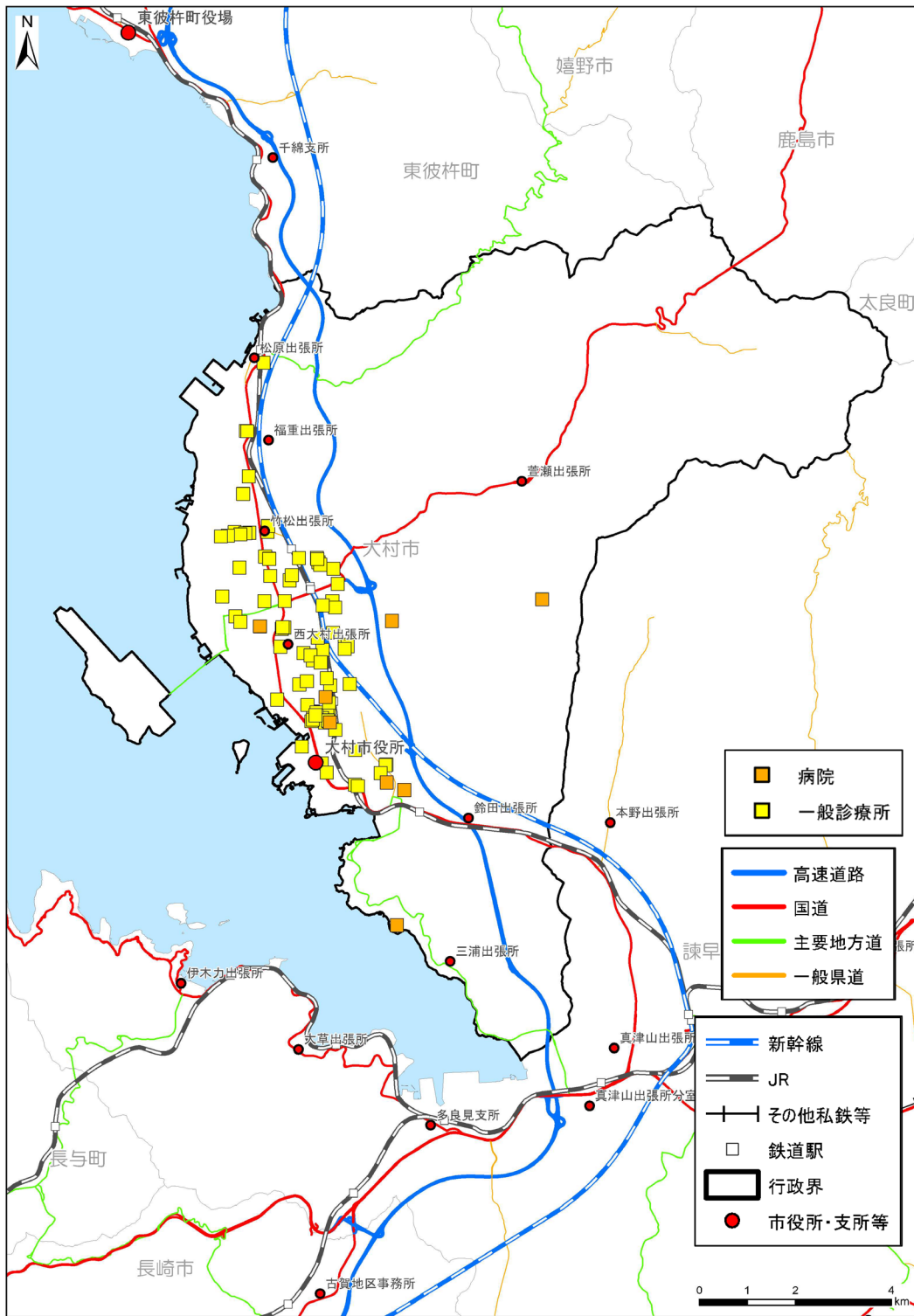


図 35 医療施設の立地状況

資料：地域医療情報システム(日本医師会)、大村市 HP

【教育施設の立地状況】

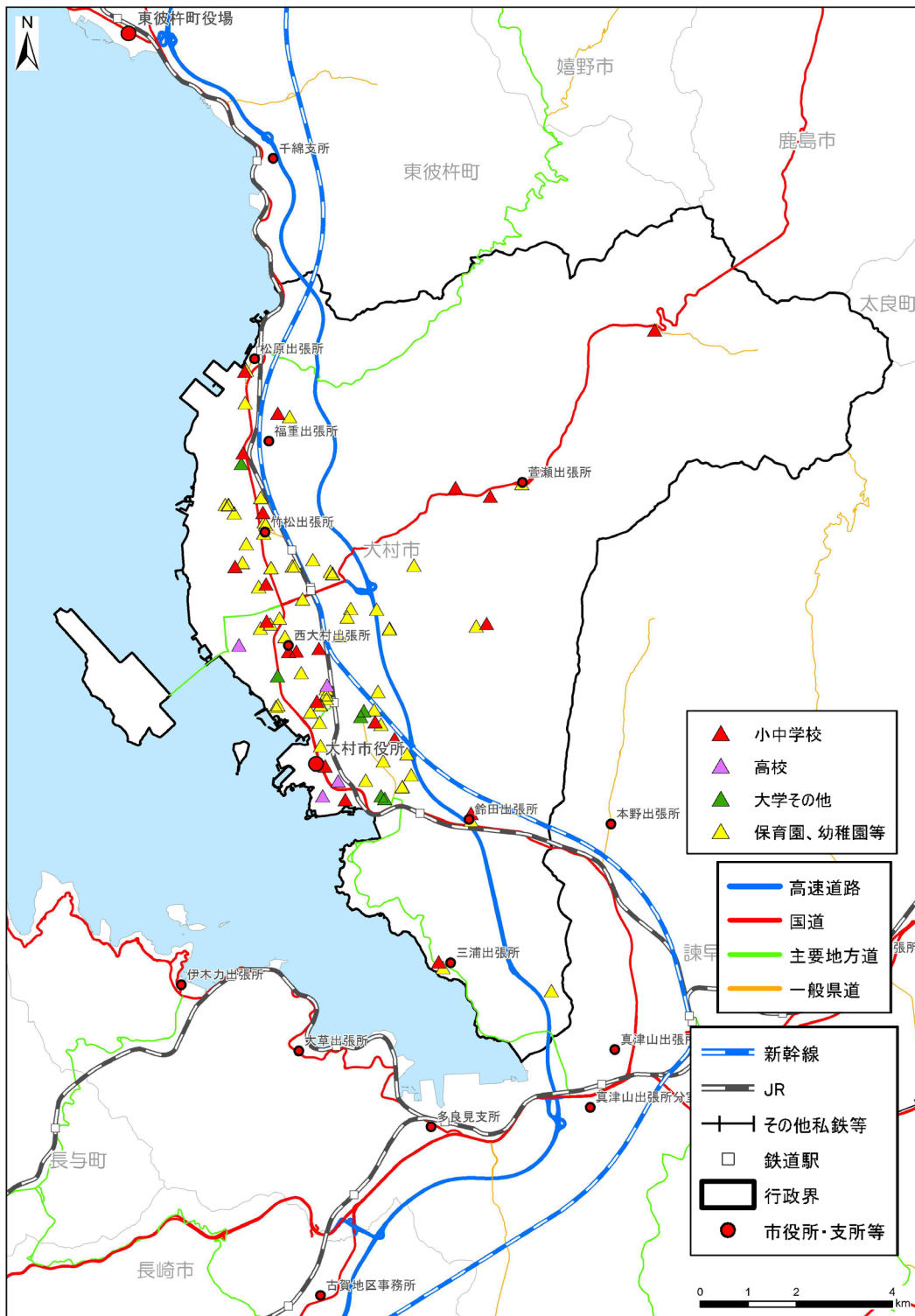


図 36 教育施設の立地状況

資料：大村市 HP

## 2. 公共交通の現状

大村市内には、長崎空港、西九州新幹線、JR(大村線)、路線バス(県営バス)高速バス(県営バス・西肥バス等)、乗合タクシー(7地区)、船舶が運行しています。

全国的にも珍しい空港・新幹線・インターチェンジが揃う長崎県の“玄関口”としての役割を担っています。また、3拠点を結ぶ移動サービスとしてかもめライナーが令和5(2023)年10月28日まで運行していましたが、現在は西肥バスが長崎空港と新大村駅を結んでいます。

### 【公共交通ネットワークの概況】

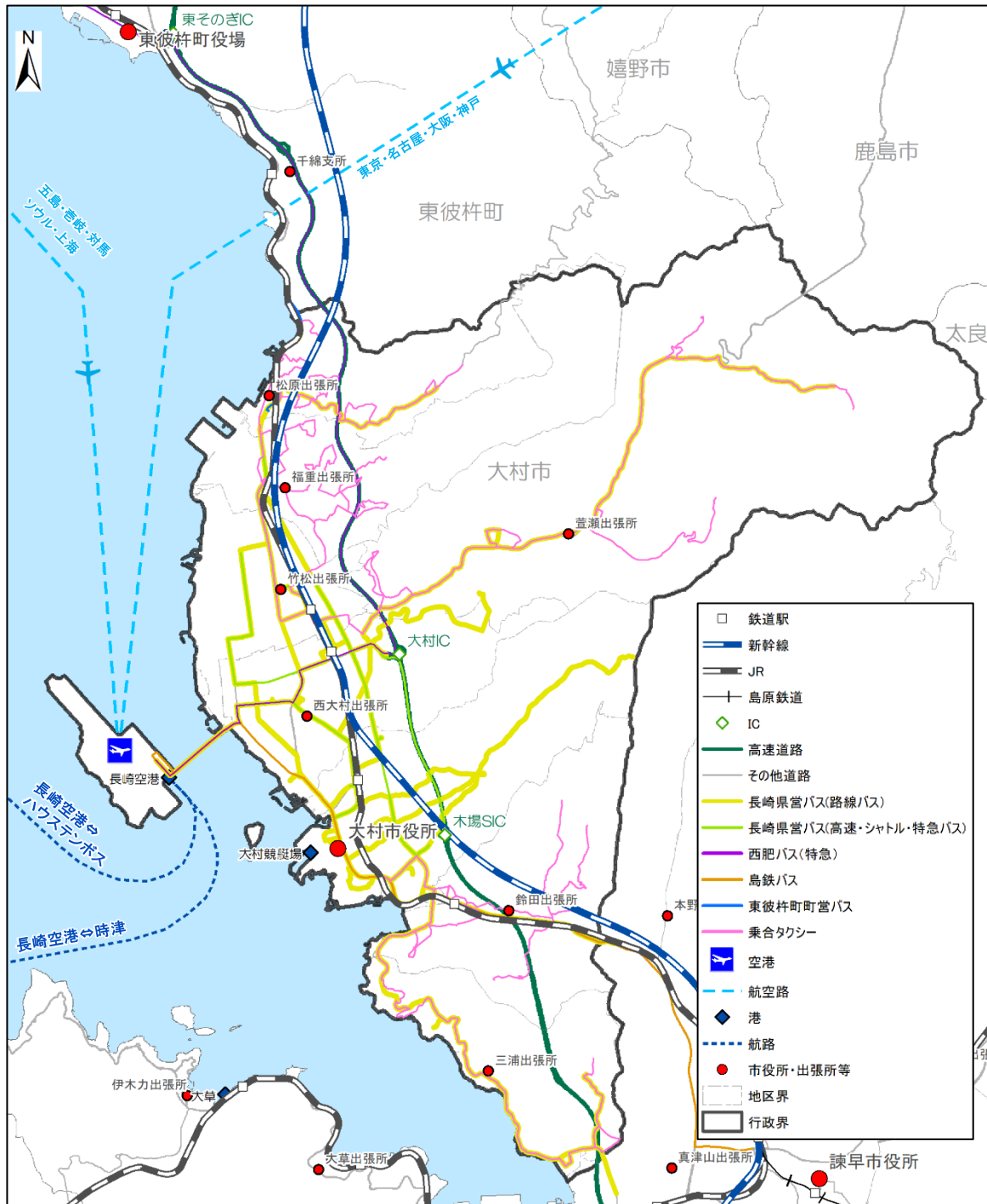


図 37 公共交通ネットワークの概況

資料：国土数値情報、事業者 HP

## (1) 鉄道の概要

### ① 運行概要

市内には西九州新幹線が長崎市や武雄市方面などを、JR 大村線が長崎市や佐世保市方面を結んでおり広域移動手段として利用されています。また新幹線駅が1 駅、在来線駅が7 駅立地しています。

西九州新幹線の利用者数は開業から6 カ月間は概ね横ばいで推移しています。

JR 大村線の大村駅・竹松駅の一日あたりの利用者数は令和4(2022)年度時点でそれぞれ1,897 人・936 人となっています。

### 【鉄道各路線の運行回数】

表 1 鉄道各路線の運行回数(令和4(2022)年9月時点)

	市内駅数	駅名	運行便数(平日)		運行便数(休日)		備考
			武雄⇒長崎方面	長崎⇒武雄方面	武雄⇒長崎方面	長崎⇒武雄方面	
西九州新幹線	1 駅						令和4年9月23日 武雄温泉～長崎駅間開業
		新大村駅	17便	20便	20便	23便	
JR大村線	7 駅		大村⇒諫早方面	大村⇒佐世保方面	大村⇒諫早方面	大村⇒佐世保方面	
		松原駅	18便	16便	18便	16便	
		大村車両基地駅	19便	16便	19便	16便	
		竹松駅	33便	32便	33便	32便	
		新大村駅	33便	32便	33便	33便	休日(佐世保方面行) 特急1本含む
		諏訪駅	19便	17便	19便	17便	
		大村駅	33便	32便	33便	32便	
		岩松駅	19便	17便	19便	17便	

資料：事業者 HP

### ② 利用状況等

#### 【西九州新幹線の利用状況】

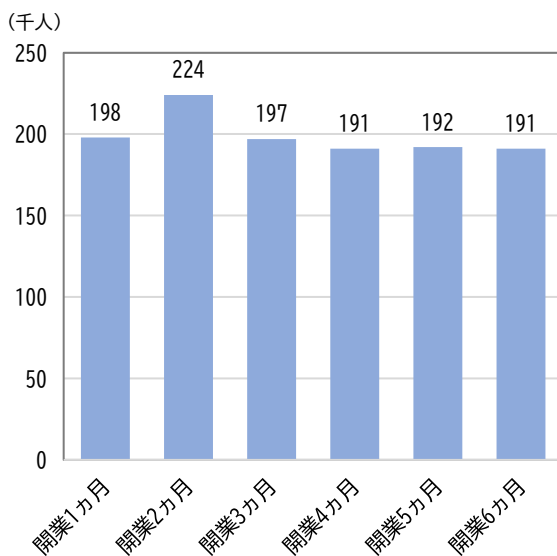


図 38 西九州新幹線の利用状況

#### 【大村駅と竹松駅の1日の利用者数】

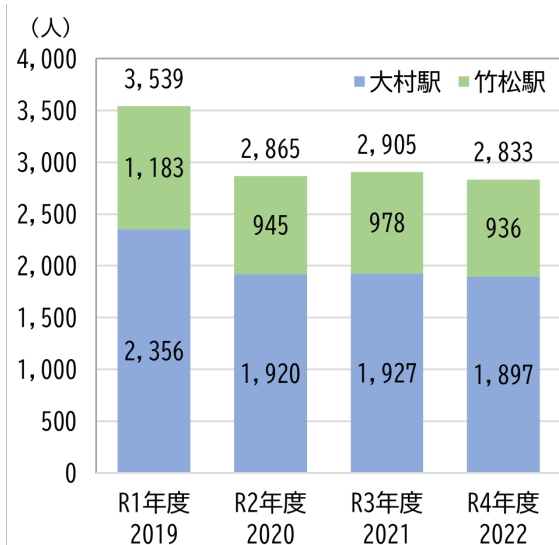


図 39 大村駅と竹松駅の1日の利用者数

資料：事業者 HP



## (2) 路線バスの概要

### ① 運行概要

大村市内には、長崎県営バスが運行する 14 路線・46 系統の路線バスが運行しており、長崎・諫早-大村を結ぶ線を除けばほとんどが市内で完結しています。また、ほとんどの路線が経由する大村ターミナルは、交通結節点として重要な役割を担っています。

#### 【バス路線図】

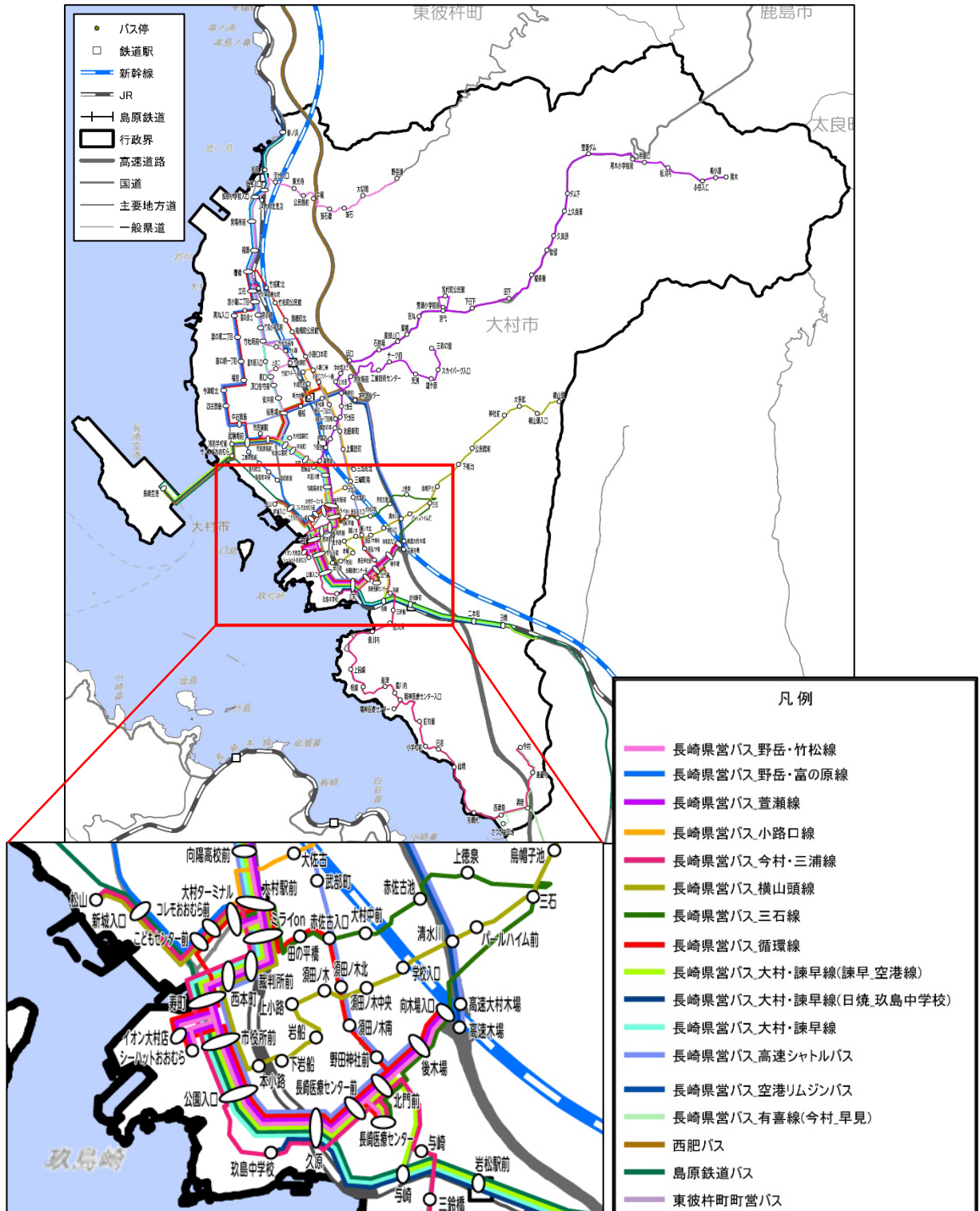


図 40 バス路線図

資料：国土数値情報、受領データ、事業者 HP

市中心部の路線が重複する部分や各都市から空港を結ぶルートでは 30 便以上の高頻度での運行となっているのに対して、市中心部から市域北部、南部、東部に向かう路線については便数が少ない傾向にあります。

【路線バスの運行頻度】

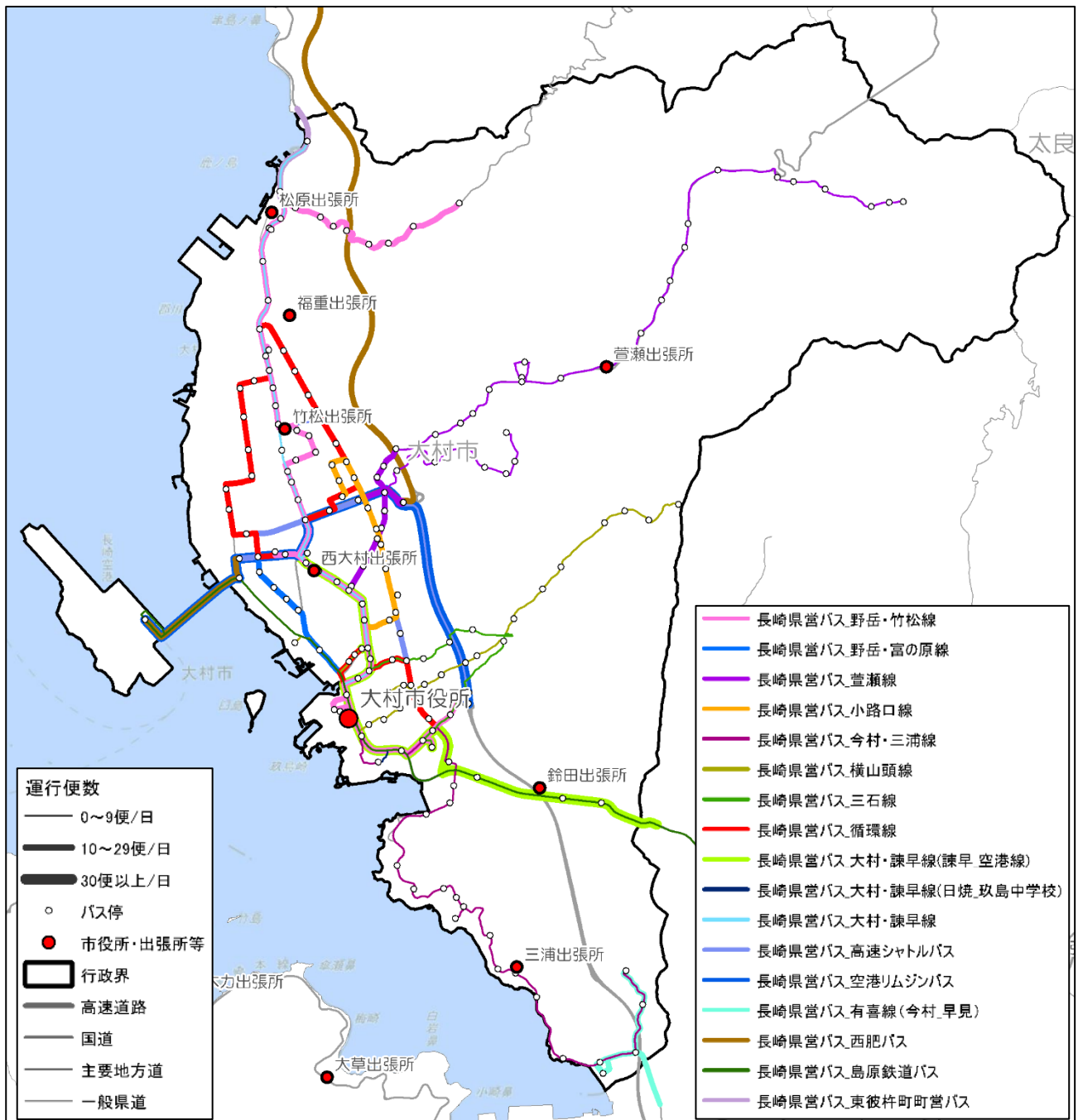


図 41 路線バスの運行頻度

資料：国土数値情報、受領データ、事業者 HP

【路線バス系統一覧(長崎県営バス)】

表 2 路線バス系統一覧(長崎県営バス)

路線	キロ程		平均 運行 回数	財政負担			
		うち 大村市		国	県	大村市	その他 市町
野岳・竹松線	19.5	19.5	18.4			●	
野岳・富の原線	11.4	11.4	28.2	●		●	
萱瀬線	24.3	24.3	34.2			●	
小路口線	4.1	4.1	12.3	●		●	
今村・三浦線	18.3	18.3	4.0			●	
横山頭線	11.1	11.1	4.0			●	
三石線	5.3	5.3	0.8			●	
大村・諫早線(諫早～長崎空港)	21.3	13.6	21.4	●	●	●	●
大村・諫早線(11)	25.4	17	4.7			●	●
大村・諫早線(日焼～玖島中学校)	4.2	4.2	0.7			●	
大村市内循環	11.7	11.7	14.3	●		●	
有喜線	22.7	4.0	11.9	●	●	●	●
空港リムジンバス	41	20.4	40.4				
高速シャトルバス	42.5	16.5	25.3				

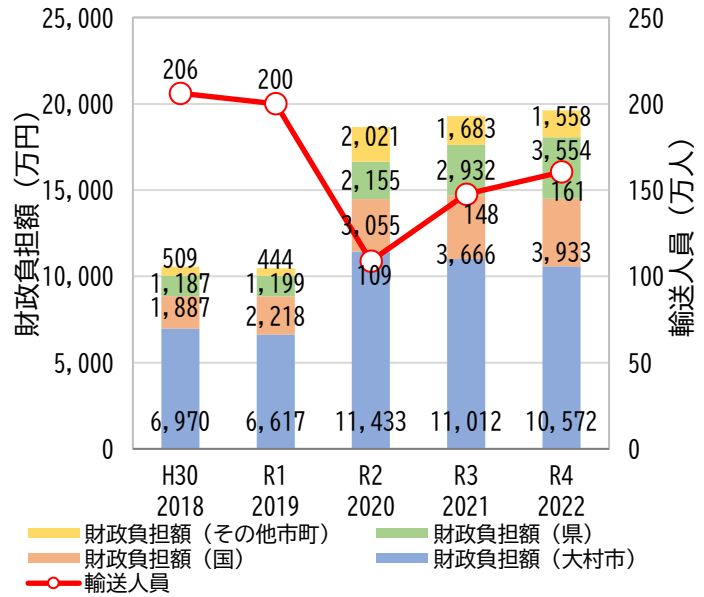
※平均運行回数は、空港リムジンバスのみ年間運行回数より算出

資料：交通事業者資料

## ②利用状況・財政負担

### 【輸送人員と財政負担】

令和元(2019)年までは輸送人員と財政負担額は横ばいで推移してきましたが、令和2(2020)年には新型コロナウイルスの影響により利用者数(輸送人員)が大幅減となっており、路線バス運行に対する本市の財政負担額は大きく増大しています。令和3(2021)年以降は輸送人員の回復が見られますが、財政負担については依然として横ばいを推移しており厳しい状況となっています。



資料：事業者資料

### 【経常費用と収支率】

令和元(2019)年までの収支率は90%に近い数字となっていました。令和2(2020)年には新型コロナウイルスの影響により約60%にまで低下しました。令和3(2021)年以降は徐々に回復傾向にあり令和4(2022)年には約80%まで回復しています。

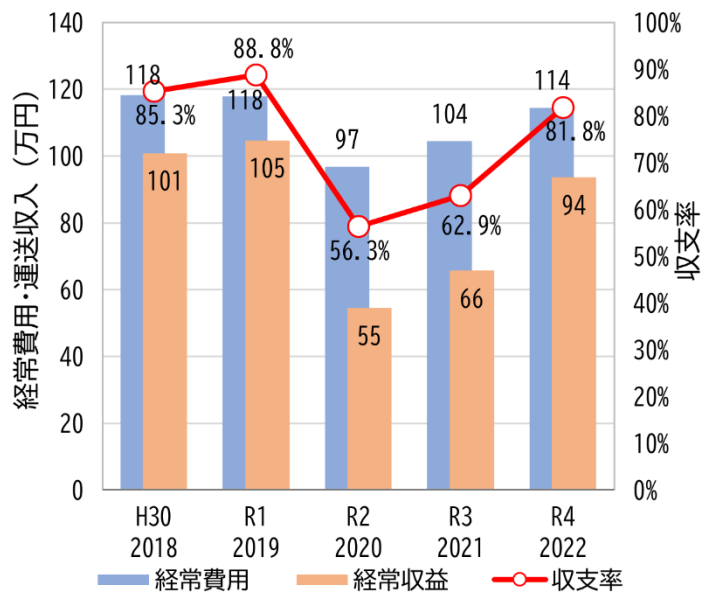


図 43 経常費用と収支率

資料：事業者資料

※収支率は経常収益÷経常費用

### ③路線別の利用状況

#### 1) 輸送人員

路線別の輸送人員では[大村・諫早線(諫早～長崎空港)]では約17.3万人の利用があり広域の移動手段として重要な役割を果たしています。また[野岳・竹松線]は15万人を超えており、市内の路線バスの中では利用が多くなっています。一方で[横山頭線]は比較的路線距離は長いものの1万人程度の利用にとどまっています。

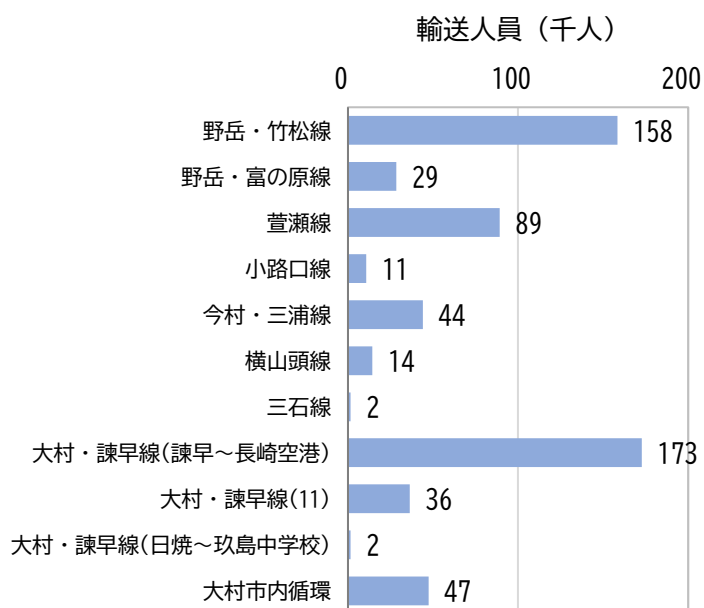
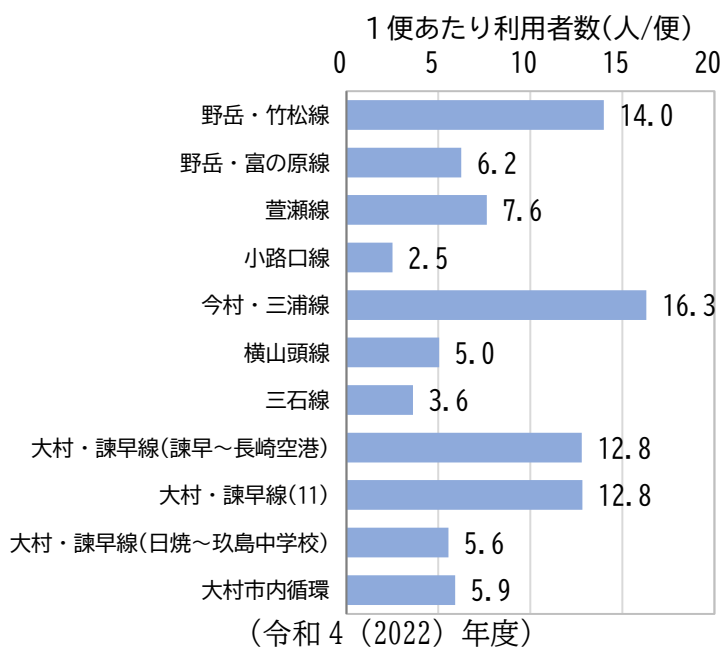


図 44 路線別の輸送人員 (令和 4 (2022) 年度)

資料：事業者資料

#### 2) 1便あたりの利用者数

1便あたりの利用者数では、[野岳・竹松線]や[今村・三浦線]の利用が多くなっています。また、ほとんどの路線で5人/便は超えています。[三石線]は3.6人/便、[小路口線]は2.5人/便となっており大村市内の路線の中では少ない利用者数となっています。



(令和 4 (2022) 年度)

資料：事業者資料

### 3) 利用者1人あたりの欠損額

利用者1人あたりの欠損額は全ての路線で欠損が発生しています。多くの路線は200～300円の欠損を出していますが、[横山頭線]の1人あたりの欠損額は600円を超えており、路線距離が長いことに対し利用者数が少なく経費がかかっていると考えられます。また[小路口線][大村市内循環線]については、路線距離は長くないものの、利用者が少なく運行頻度も高いため、約500円の欠損が発生していると考えられます。

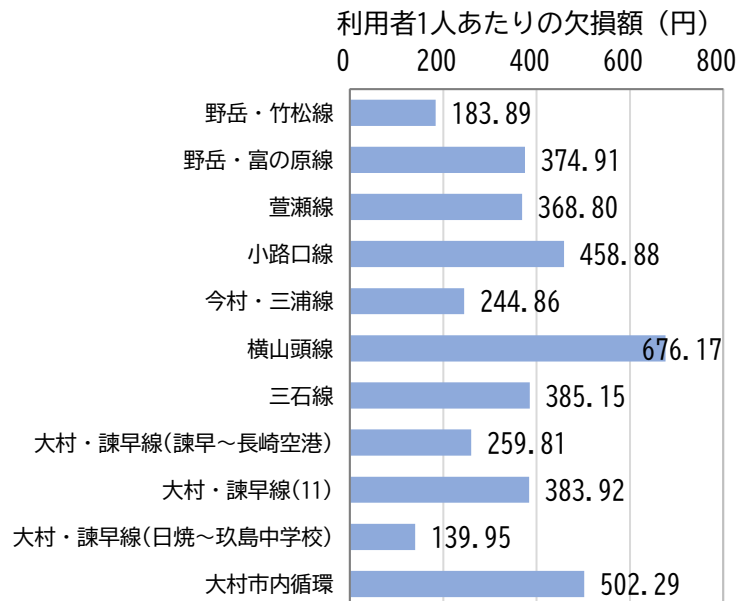


図 46 路線別の利用者1人あたり欠損額 (令和4(2022)年度)

資料：事業者資料

※欠損額は経常費用－経常収支

### 4) 路線別の収支率

路線別の収支率では、[小路口線][横山頭線][三石線][大村市内循環]については欠損額も大きいいため、収支率が30%程度かそれ以下となっています。

一方で[野岳・竹松線]や[大村・諫早線(諫早～長崎空港)]、[大村・諫早線(日焼～玖島中学校)]などの比較的用户が多い路線については収支率も60%程度となっており、路線バスを維持していく上では利用者を増やすことが必要となっています。

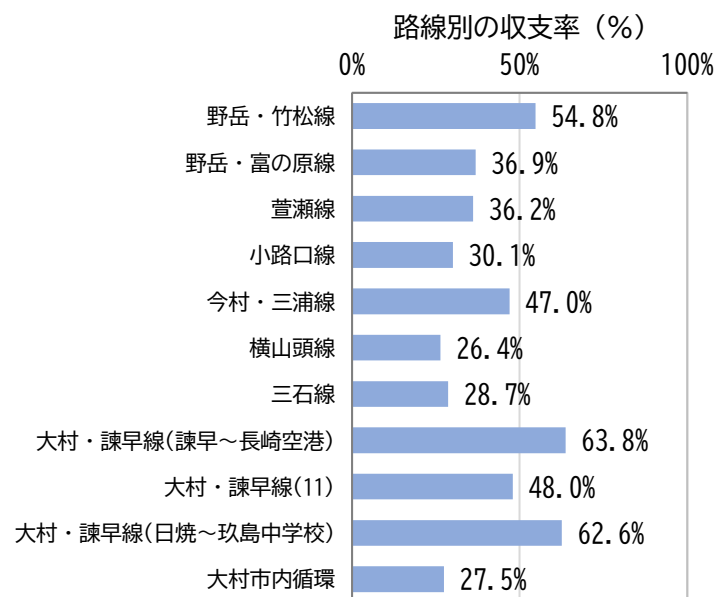


図 47 路線別の収支率 (令和4(2022)年度)

資料：事業者資料



### (3) 乗合タクシーの概要

#### ①運行概要

大村市内には乗合タクシーが7地区(9ルート)で運行しています。すべてのルートで市が車両を借り上げ、事前予約制で運行し利用者からは200円~400円(子ども100~200円)の利用料を頂いています。

#### 【乗合タクシーの路線図】

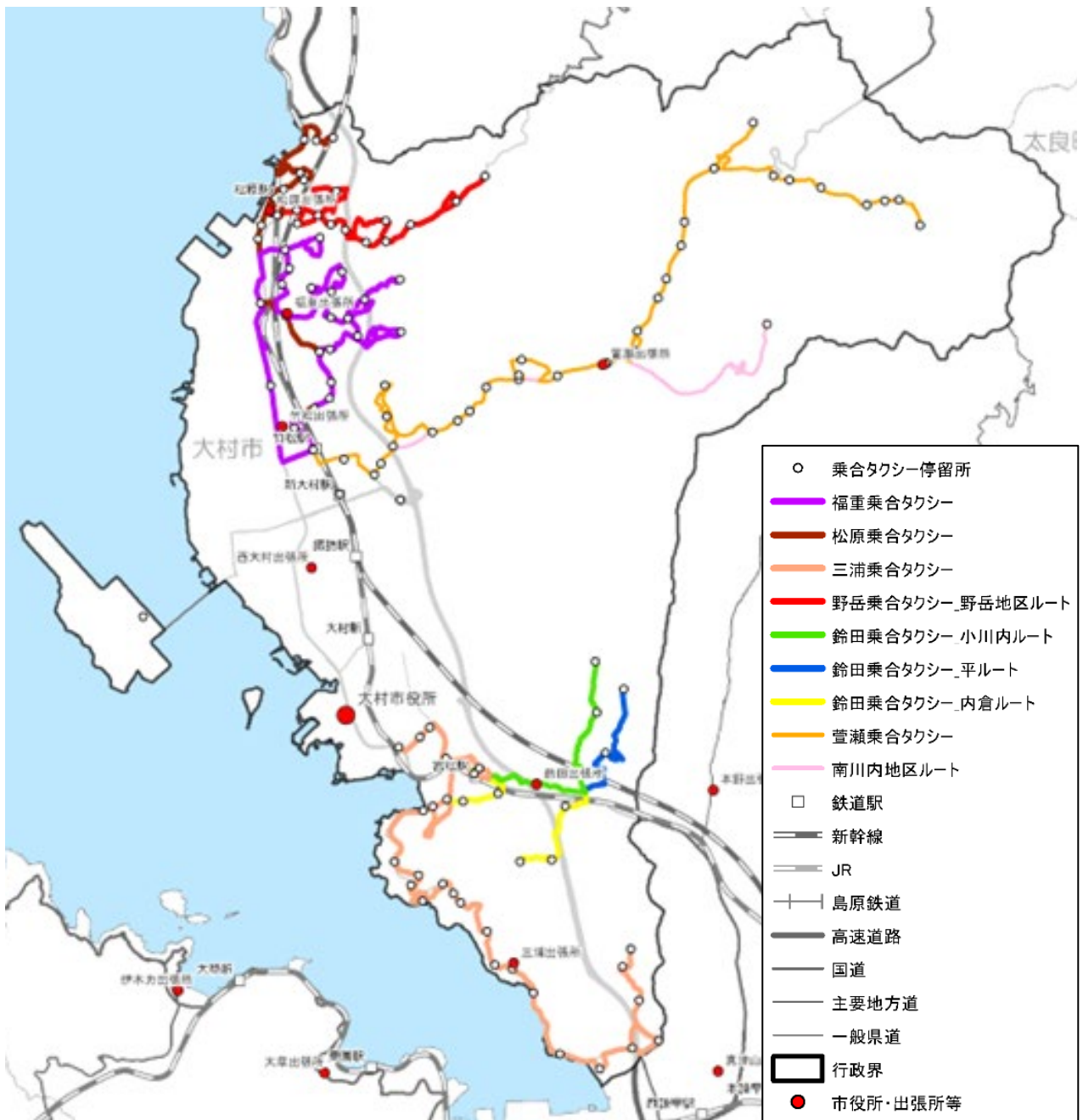


図 48 乗合タクシーの路線図

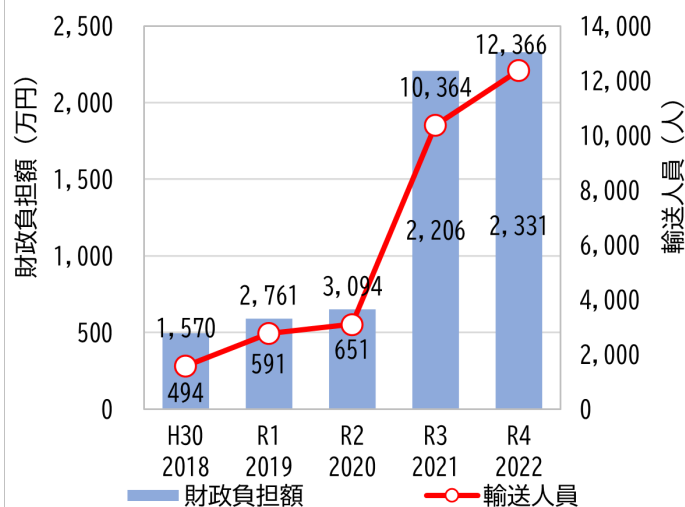
資料：国土数値情報、大村市提供資料

## ②利用状況・財政負担

### 【輸送人員と財政負担】

平成 30(2018)年から令和 2(2020)年までは財政負担及び利用者数については微増で推移していましたが令和 3(2021)年以降、利用者数は大幅に増加し、それに合わせて費用も増大しています。

要因としては[萱瀬乗合タクシー]や[野岳乗合タクシー]の新規ルートの開設や[三浦乗合タクシー]のリニューアルにより利用者が急増したことが考えられます。



資料：大村市提供資料

### 【経常費用と収支率】

平成 30(2018)年から令和 2(2020)年にかけて経常費用と収支率は 6~8%を推移していました。

令和 3(2021)年以降は経常費用が大幅に増大し、収支率が 7.0%程度に低下しています。

要因としては新規ルートの開設や特に[三浦乗合タクシー]については学生の定期利用(課外活動の行き帰りの利用等)が多くその影響で財政負担が大きくなっていると考えられます。

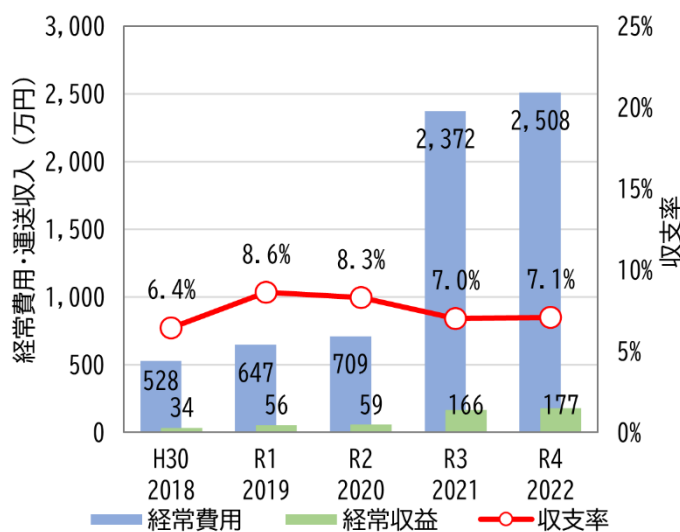


図 50 経常費用と収支率

資料：大村市提供資料

### ③ルート別の利用状況

ルート別の輸送人員は令和3(2021)年度以降、[三浦乗合タクシー][松原乗合タクシー]は令和2(2020)年度に比べ増加しています。特に[三浦乗合タクシー]は令和2(2020)年度と令和4(2022)年度を比較すると約30倍に利用者が急増しています。一方で、[鈴田乗合タクシー]の内倉ルートや平ルートについては乗合タクシー開始後、利用者の増減を繰り返しています。

#### 【ルート別の輸送人員】

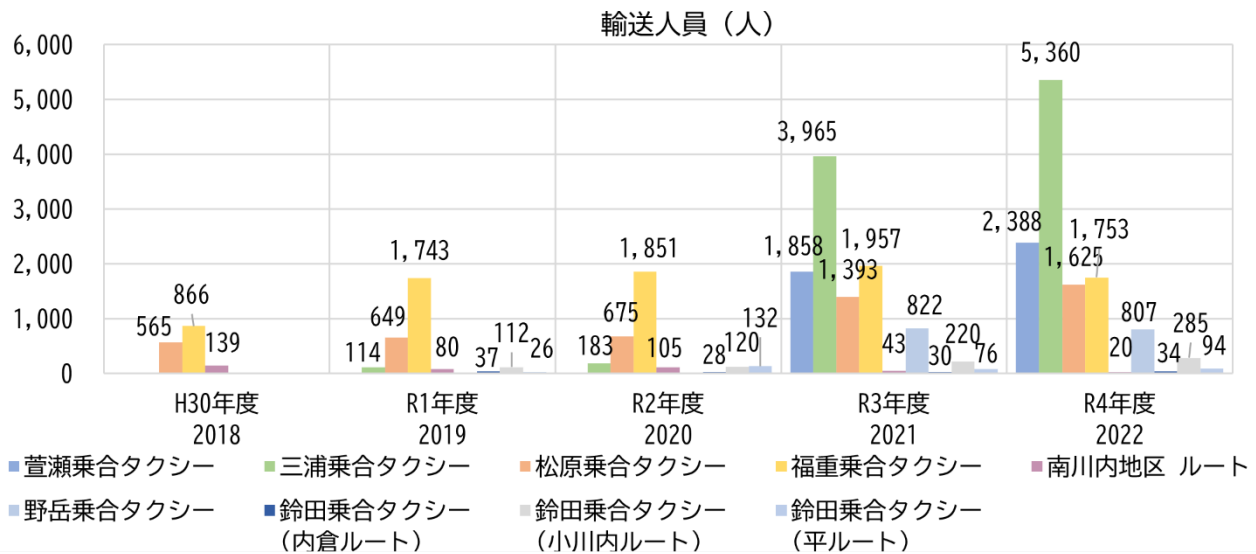


図 51 ルート別の輸送人員

資料：大村市提供資料

ルート別の1便あたりの利用者数では、[萱瀬乗合タクシー][三浦乗合タクシー][松原乗合タクシー]の3つのルートについては利用者の増加に伴い、1便あたりの利用者数が2人程度や2人を超える乗合が発生している状況です。一方で、[南川内地区ルート][鈴田乗合タクシー]については1人程度と乗合があまり発生していないか発生しにくい状況となっています。

#### 【ルート別の1便あたりの利用者数】

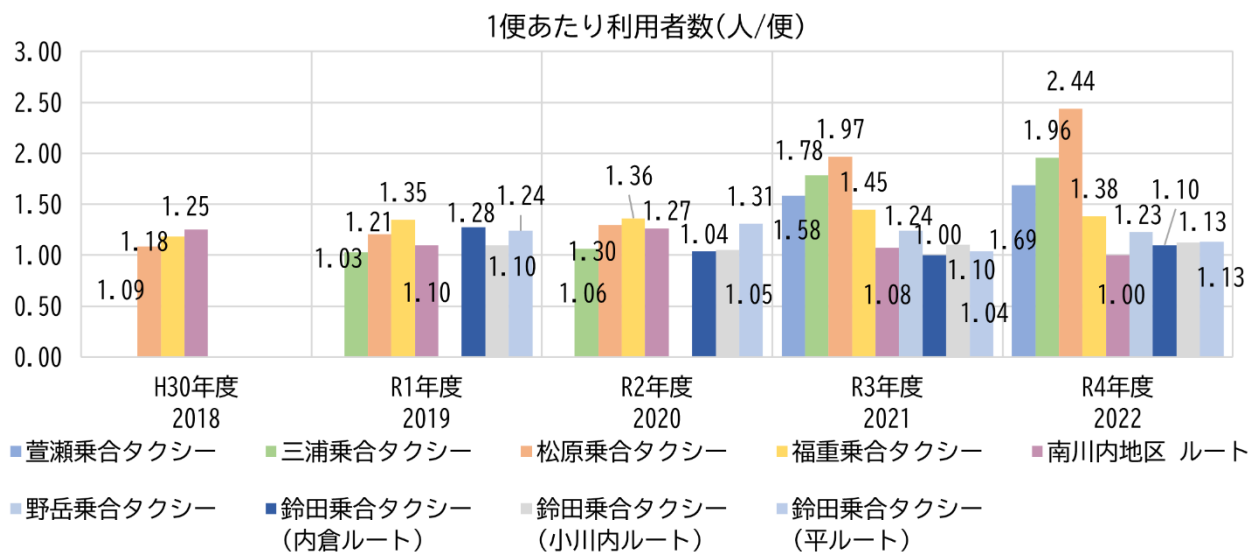


図 52 ルート別の1便あたりの利用者数

資料：大村市提供資料

ルート別の財政負担では、[萱瀬乗合タクシー][三浦乗合タクシー]の財政負担が多くなっています。[松原乗合タクシー]について利用者は増加していますが、財政負担は微増となっています。その理由としては1便あたりの利用者数が2.44人/便で乗合が発生し効率の良い輸送となっていることが考えられます。

### 【ルート別の財政負担額】

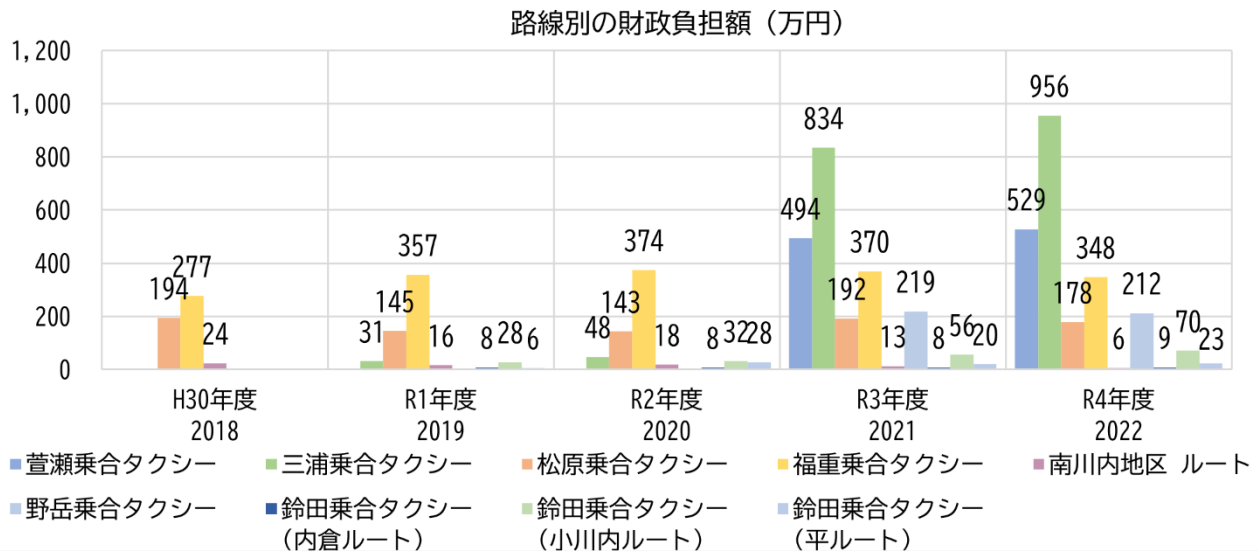


図 53 ルート別の財政負担額

資料：大村市提供資料

ルート別の収支率では、令和4(2022)年度に[松原乗合タクシー]を除く路線で10%を切っています。特に[三浦乗合タクシー][野岳乗合タクシー]は6%以下となっており、乗合タクシーの収支率を上げることが課題となっています。

### 【ルート別の収支率】

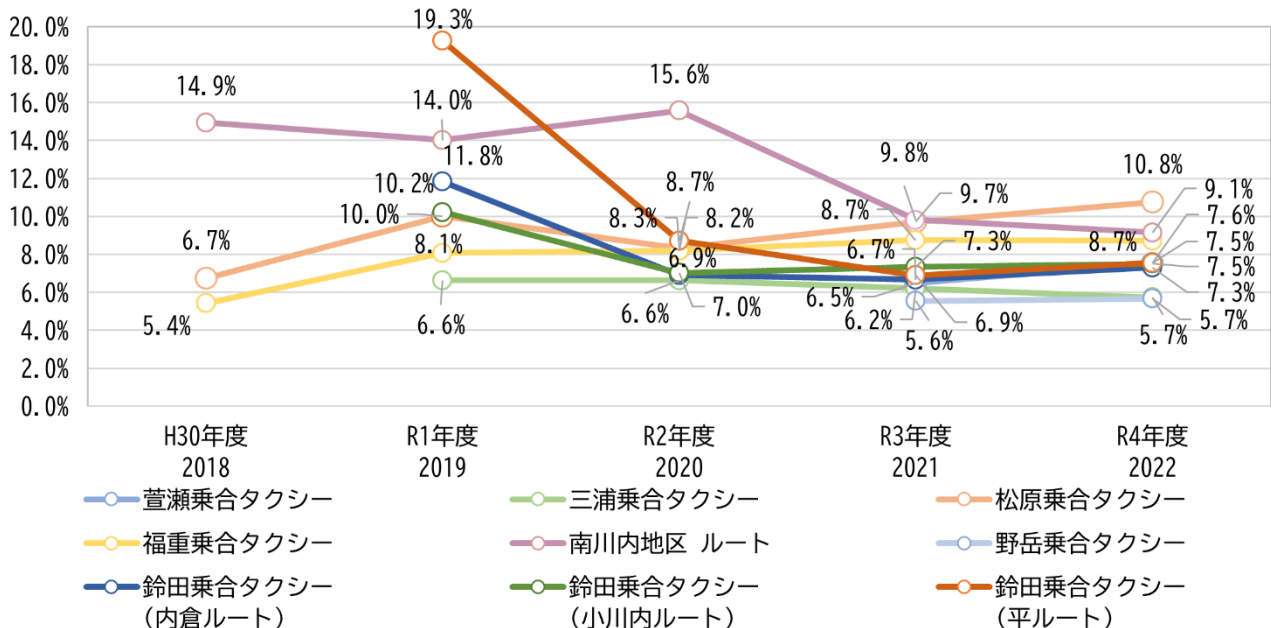


図 54 ルート別の収支率

資料：大村市提供資料

## (4) その他

### ①公共交通空白地域

市内の山間部や沿岸を中心に公共交通空白地域が広がっています。特に「福重地区」、「鈴田地区」は約 30%、「萱瀬地区」に至っては 40% 近くの市民が公共交通空白地域に住んでいます。

#### 【地域別の公共交通空白地域人口】

表 3 地域別の公共交通空白地域人口

地区	全域人口(人)	公共交通空白地域人口(人)	割合(%)
萱瀬地区	1,837	688	37.5%
三浦地区	2,927	686	23.4%
松原地区	2,028	230	11.4%
西大村地区	30,120	4,997	16.6%
大村地区	27,543	3,682	13.4%
竹松地区	23,896	4,513	18.9%
福重地区	4,163	1,207	29.0%
鈴田地区	2,883	882	30.6%
大村市全域	95,397	16,887	17.7%

#### 【公共交通空白地域の人口分布状況】

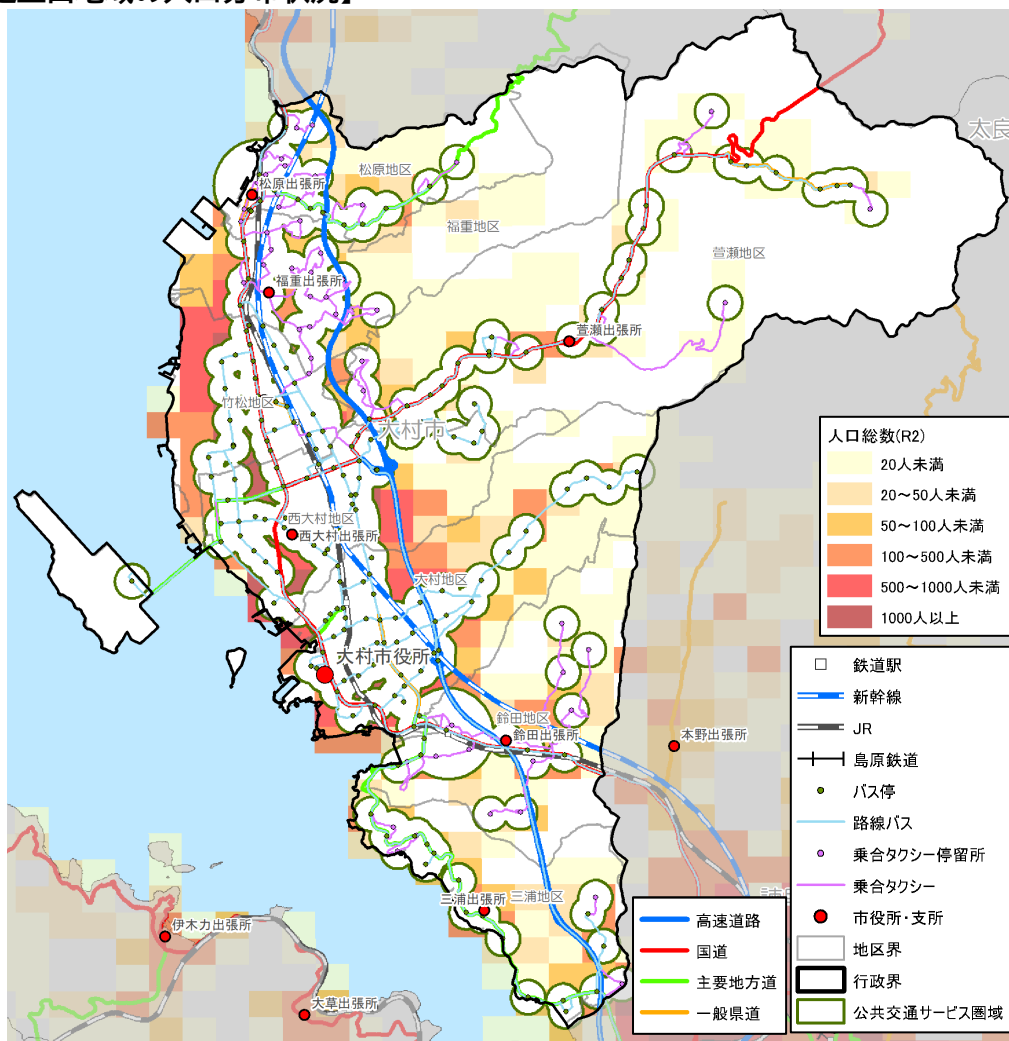


図 55 公共交通空白地域の人口分布状況

資料：国勢調査、国土数値

※公共交通空白地域とは鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m 以外の地域

## ②乗用タクシー

市内のタクシー事業者は5社となっており、市民や来訪者の移動手段として機能していますが路線バス同様に運転手不足等の課題を抱えており、今後さらに運転手不足が進行すると予想されています。

### 【大村市内のタクシー事業者】

表 4 大村市内のタクシー事業者

No	名称	所在地	車両台数		運転手人数
			セダン	ジャンボ	
1	大村ラッキータクシー株式会社	大村市東本町147番地	32台	4台	39人
2	合同タクシー株式会社	大村市協和町732番地8	25台	3台	39人
3	有限会社さくらタクシー	大村市東本町147番地	21台	1台	25人
4	有限会社竹松タクシー	大村市竹松本町949番地1	15台	3台	19人
5	有限会社松原タクシー	大村市富の原1丁目1503番地1	16台	0台	15人

## ③交通事業者ヒアリング

### 1) 調査概要

本市における公共交通の現状を把握するために長崎県営バス及びタクシー協会へヒアリングを行いました。

### 2) 調査結果(概要)

各交通事業者への調査結果は以下の表5にまとめています。

表 5 交通事業者ヒアリングの調査結果(概要)

事業者	結果(概要)
長崎県営 バス	<p>【利用状況】</p> <p>✓通学利用が少なく、朝は通勤が多い。高齢者は通院や買い物が多い</p> <p>【今後の課題】</p> <p>✓人材不足は以前から続いている</p> <p>✓もう少し乗合に転換していかないといけない地域がある。バランスを見て慎重に転換する必要がある</p> <p>✓バス路線はもう少しコンパクトにしていきたい</p> <p>✓市でもDXの推進等を計画に入れて推進できるように検討をしていただきたい</p>
大村市 タクシー 協会	<p>【利用状況】</p> <p>✓高齢者の通院利用、週末は夜の利用も比較的多い</p> <p>【今後の課題】</p> <p>✓乗合タクシーの周知をもっとしたい、今でもまだ知らない方がいる(説明会やチラシ等)</p> <p>✓乗合タクシーの予約がシステムではないので今後利用者が多くなると大変</p> <p>✓人手不足が顕著だが免許取得に時間がかかるため、免許制度や支援等の充実が必要</p>