

大村市

地域公共交通計画

2024

令和 6 年度

2028

令和 10 年度

〔概要版〕

令和 6(2024)年3月

大 村 市

1. 計画の概要

(1) 対象区域

本計画は、大村市の行政区域全域を対象とします。

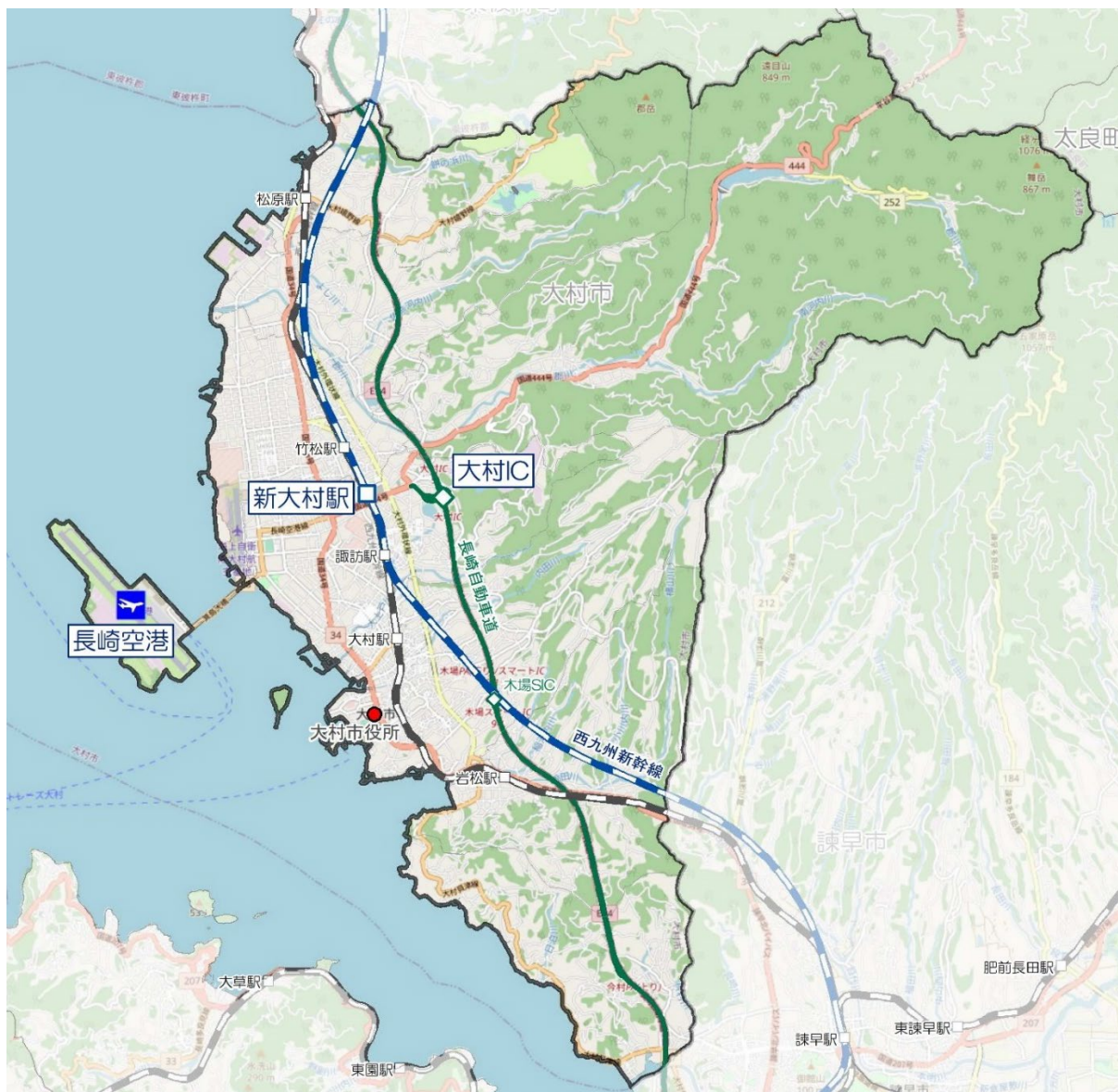


図 1 大村市地域公共交通計画の対象区域

@OpenStreetMap contributors

(2) 計画期間

本計画の計画期間は、令和 6(2024)年度から令和 10(2028)年度までの 5 か年とします。

なお、計画期間内においても施策の進捗状況や目標の達成状況などを継続的に確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。また、計画の最終年度となる令和 10(2028)年度には、計画期間全体における施策の進捗確認や効果検証を実施し、次期計画の策定を行う予定です。

2. 計画の基本方針・目標等

(1) 解決すべき課題

本市の地域や公共交通の現状、公共交通に求められる役割などを踏まえて、地域が目指す将来像の実現に向けて地域公共交通として解決すべき課題を以下に整理しました。

課題① 都市の変化に応じた移動サービスの維持が必要

- 人口は増加傾向にあるものの、高齢化が進行しており、高齢化率(65歳以上の人口割合)は令和2(2020)年の25.2%から令和42(2060)年には34.6%まで上昇する見込みです。地区別の高齢化率では「松原地区」「萱瀬地区」が約40%と比較的高く、また、公共交通空白地域の人口割合は「福重地区」「鈴田地区」で約30%、「萱瀬地区」で約40%となっており、地域によって異なる実情や特性に応じた移動サービスのあり方を検討していく必要があります。
- 市役所新庁舎の建設(移転)や新大村駅周辺開発の進行などにより人の動きも変化していくものと考えられ、こうした変化に対応した移動サービスを考える必要があります。
- また、GX※1の観点なども踏まえ、公共交通に関する様々な課題を解決しながら、都市としての持続性向上を高めることも重要になってきます。

課題② 今後のドライバー不足に対応する持続可能な移動サービスが必要

- 路線バスやタクシーは買い物や通院など日常生活の重要な移動手段となっていますが、ドライバー不足が大きな問題となっており、2024年問題などによりさらに深刻化する懸念があることから、DX※2を含めた新たな情報技術の活用も視野に対応を検討していく必要があります。

課題③ 通勤・通学等を含めた広域的な移動手段の確保が必要

- 市内に在住する就業者の約25%、通学者の約39%は市外へ通勤・通学しています。
- 『大村市立地適正化計画』の方針にも位置付けられている通り「都市間の通勤・通学の利便を活かして多様なライフスタイルが選択できる環境を確保」し、移住・定住を促進して都市の活力につなげていくことが重要であることから、鉄道や高速シャトルバス・路線バス等の広域移動サービスを引き続き確保・維持していく必要があります。

課題④ 空港・新幹線駅・高速道路ICの連携・それぞれの機能強化を図ることが必要

- 市内に空港・新幹線駅・高速道路ICが近接して立地する全国的にも数少ない恵まれた交通条件を有効に活用していく必要があります。
- 『大村市都市計画マスタープラン』においても道路・交通の整備方針として「高速交通体系を活かし国内外の交流や各種産業の振興を図る」ことが位置付けられており、空港・新幹線駅・高速道路ICの一層の連携を図りながらそれぞれの機能を強化していくことが重要です。

課題⑤ それぞれの移動サービスの役割を再整理することが必要

- 路線バスは市民の日常生活等における重要な移動手段としての役割を担っていますが、なかには利用が顕著に低迷し、路線バスで輸送するだけの需要がない路線・区間が見られます。乗合タクシーについても、運行1便あたりの利用者数が1人程度にとどまるなど「乗合」が発生していないルートも散見されます。
- 移動サービス全体を見渡した上で、それぞれの移動サービスの役割を再整理し、適材適所で組み合わせた効率的で持続性が高いネットワークの構築を検討する必要があります。

課題⑥ 利用特性や移動サービスの特徴を踏まえた組み合わせの検討が必要

- 高齢化の進行などにもとない、最寄りのバス停等までの移動が難しくなる市民が増加するなど、よりきめ細かな移動サービスの必要性が増大していく可能性があります。
- 路線バスや乗合タクシーといった既存の公共交通の「枠組み」では対応しにくい移動が増加していく可能性もあることから、新たな情報技術などの活用も視野に、利用特性やそれぞれの移動サービスの特徴を踏まえた最適な組み合わせを検討していくことが重要になります。

※1 【GX】(グリーントランスフォーメーション) 化石燃料をできるだけ使わず、太陽光や水素などの自然環境に負担の少ないクリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた活動

※2 【DX】(デジタルトランスフォーメーション) 進化したITを普及させることで人々の生活をより良いものにしていく変革

(2) 基本方針

解決すべき課題を踏まえて、大村市における公共交通のあり方(基本方針)を以下の通り定めます。

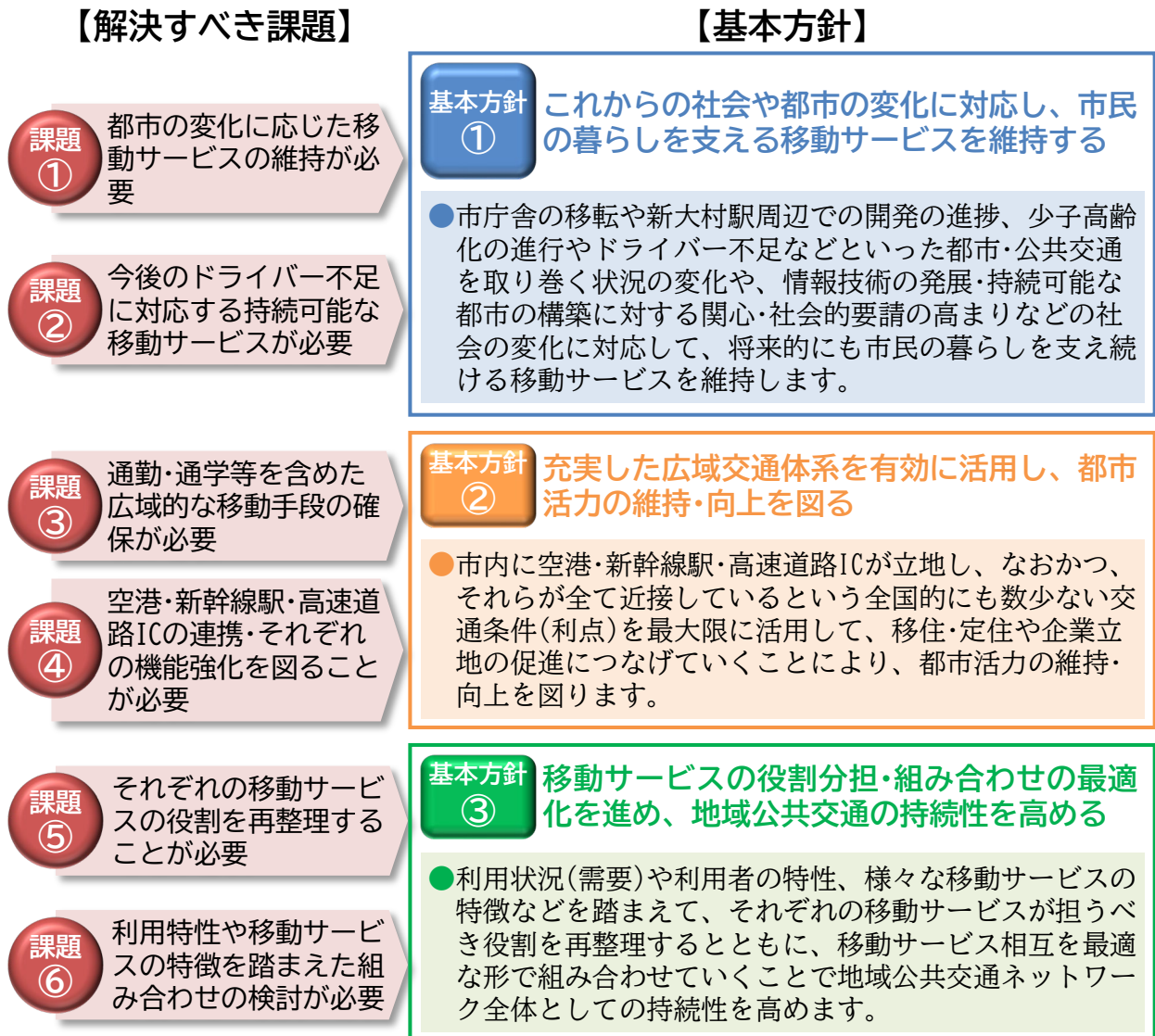


図 2 解決すべき課題(再掲)と基本方針

表 1 移動サービスの役割分担イメージ

広域	空路	新幹線	高速バス	JR在来線	路線バス (広域幹線)	路線バス (地域内幹線)
市内・地域内 需要量 多	路線バス(支線)			乗合タクシー(路線定期)		
				乗合タクシー(路線不定期)		
				乗合タクシー(区域運行)		
少	乗用タクシー			自家用有償旅客運送		
				互助(ボランティア)輸送		
その他						

※他の移動手段では空間的・時間的に対応が困難な移動への対応

(3) 計画の目標

大村市における公共交通のあり方(基本方針)を踏まえ、地域公共交通の目標を以下の通り定めます。なお、基本方針と目標の関係性は次ページに示す通りです。

また、「目標の達成状況を評価する指標」については、p.13に示します。

目標①

路線バスネットワークの持続性の確保

- ドライバー不足の深刻化なども念頭に、通学等に代表される空間的にも時間的にもある程度“まとまった”需要に対応する必要性が高いバス路線や、都市づくりの観点から軸として確保する必要性が高いバス路線を引き続き維持していきます。また、ドライバー不足への対応のため、ドライバー確保に向けた支援や新たな情報技術の活用などを検討します。

目標②

需要に応じた移動サービスの確保・維持

- 空間的・時間的に分散する需要に対応する持続的なサービス提供を前提として、利用状況(需要)や利用者の特性に応じた効率的な移動サービスを確保・維持します。また、ドライバー不足への対応に向けて、ドライバー確保に向けた支援や新たな情報技術の活用などを検討します。

目標③

移動に係る環境負荷の抑制・低減

- 自家用車がなくても生活できる交通環境の形成や、自家用車に頼りすぎないライフスタイルへの転換を促進することで、都市全体として移動に係る環境負荷の低減を図ります。また、公共交通そのものの環境負荷の抑制に向けて、環境配慮型車両の活用などを検討します。

目標④

公共交通ネットワークとしての一体性の強化

- 空路・航路・新幹線/JR在来線・路線バス・乗合タクシー等の多様な移動サービス相互の連携を強化することで、公共交通の“一体的なネットワーク”としての機能を高めます。

目標⑤

コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりの推進

- 立地適正化計画をはじめとするまちづくりの取り組みと連携し、主として“移動”の側面から、コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくり(持続可能な都市の構築)を推進します。

図 3 計画の目標

(4) 取り組みの方向性

基本的な方針を踏まえた上で、計画の目標を実現していくため、以下に示す方向性で取り組みを進めます。

目標との関係性		目標①	目標②	目標③	目標④	目標⑤
方向性① 路線バスの再編・見直し		●				●
● 広域交通体系を引き続き維持・有効活用するとともに、コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりを推進する上でも重要な役割を担う循環線の再編・見直しを行うことで、市街地内の交通利便性の維持・向上を図ります。 ● 利用が低迷するバス路線については、市街地内の移動需要をできる限り広域バス路線や循環線に集約するとともに、路線バスでの対応が困難な区間については他の移動サービスへの転換を図ります。						
方向性② 乗合タクシー等の再編・見直し			●			
● バス路線のうち利用が低迷している区間については、利用状況に応じた予約型の運行への転換により、効率性・持続性の向上を図ります。 ● 各エリアの運行ルートや周辺の道路ネットワーク・公共交通空白地域の状況などを踏まえた効率性・利便性の向上を検討します。 ● 需要が少なく移動サービスの恒常的な提供が困難なエリア等については、新たな移動サービスの導入を検討します。						
方向性③ ドライバーの確保に向けた取り組みの推進		●	●		●	
● 移動サービスの“担い手”となるドライバーの確保・育成に向けた取り組みに対する支援を検討・実施します。 ● 新たな情報技術の活用による交通DX(デジタルトランスフォーメーション)化を促進します。						
方向性④ “ネットワーク”として一体性の強化と利用促進					●	●
● 均一制運賃や乗り継ぎ時に追加運賃が発生しない仕組みの導入など、乗り継ぎ利用に対する抵抗感の低減を図ります。 ● 移動サービス全体についての一元的で分かりやすい情報提供や利用の働きかけ、外出目的と連携した情報提供など、様々なアプローチによる戦略的な利用促進策を展開します。 ● 移動サービス全体の“ネットワーク”としての一体性向上を図るための交通結節機能の強化を推進します。				●	●	●
方向性⑤ 交通GX(グリーントランスフォーメーション)化の促進					●	
● 移動サービスそのものの環境負荷の低減に向けて、環境配慮型車両への転換などによる交通GX化を促進します。						

図 4 取り組みの方向性と目標との関係

3. 目標を達成するための施策

取り組みの方向性に基づいて展開していく施策の概要を以下に示します。

具体的な施策の内容については、「大村市地域公共交通計画(本編)」をご参照ください。

方向性
①

路線バスの再編・見直し

施策①：広域交通体系の維持・有効活用

- 空路・新幹線・JR在来線・高速バス・路線バス等の恵まれた広域交通体系を引き続き維持・有効活用します。
- 広域バス路線については、利用状況に応じた運行区間の一部短縮(大村・諫早線)などにより効率化を図るとともに、市内の移動需要の集約や二次交通^{※1}の充実などを通じて一定の利用を確保することで持続性を高めます。

施策②：循環線等のバス路線の再編・見直し

- 富の原・協和町線、萱瀬線の市街地内区間の統合による(仮称)中央循環線の新設や、野岳・竹松線の市内路線の経路の見直しなど、バス路線の再編・見直しを行います。

※1 【二次交通】複数の交通機関等を利用する場合の2種類目の交通機関

方向性
②

乗合タクシー等の再編・見直し

施策③：路線バスから予約型乗合タクシーへの転換

- バス路線のうち利用が顕著に少ない区間(野岳・竹松線、萱瀬線、横山頭線等)については、朝夕の“まとまった需要”が見られる便などに限定して運行を維持しながら、その他の時間帯については「予約型乗合タクシー」への転換を進めます。(今村・三浦線では既に実施済み)

施策④：移動サービスについての調査・研究

- 過疎地域などを中心として、需要や地域の要望などに応じた「区域運行^{※2}」の乗合タクシーや、乗用タクシーの有効活用、互助(ボランティア)輸送^{※3}、自家用有償旅客運送^{※4}などの新たな移動サービスについて調査・研究を行います。

※2 【区域運行】運行ルートを定めず、予約に応じて車両を配車する面的な運行形態

※3 【互助(ボランティア)輸送】「道路運送法の許可又は登録を要しない運送」として、ガソリン代実費相当などの運賃により旅客輸送を行う例外的な取り扱い

※4 【自家用有償旅客運送】既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合に、道路運送法の登録を受け、必要な安全上の措置を講じた上で、自家用車両(白ナンバー)による旅客輸送を行う例外的な取り扱い

方向性
③

ドライバーの確保に向けた取り組みの推進

施策⑤：乗合タクシーへのAIオンデマンドシステムの導入

- 「区域運行」の乗合タクシー(施策④参照)を導入することとなった場合、路線バスへの乗り継ぎ利便性の確保なども念頭に、対象エリアへの「AIオンデマンドシステム※5」の導入を検討します。

施策⑥：自動運転車両の導入検討

- ドライバー不足への対応や、ドライバーの就業環境の改善(労働負荷の軽減)、利用者の利便性向上などを念頭に、各種移動サービスへの自動運転車両の導入に向けた検討を行います。

施策⑦：交通事業者のドライバーの確保に対する支援

- 交通事業者が実施するドライバー確保のための待遇・就業環境の改善等に対して、行政と事業者の負担の見直しや、役割の分担などによる事業性向上等も含めた支援を検討します。

※5 【AIオンデマンドシステム】利用者の予約に対してAI(人口知能)による最適な運行ルートや配車をリアルタイムに行う乗合輸送サービス

方向性
④

“ネットワーク”としての一体性の強化と利用促進

施策⑧：移動サービスに関する総合的な情報提供・利用促進策の展開

- 多様な移動サービスを網羅し、乗り継ぎ利用なども含めたシームレスな(切れ目のない)利用案内情報の提供や予約・決済手段の統合(いわゆる「MaaS※6」)などを推進します。また、路線の見直しや運行形態の変更、新たな移動サービスの導入などにあわせた利用意識の啓発・利用促進に向けた個別の働きかけなどを検討します。

施策⑨：乗り継ぎに対する抵抗感の低減に向けた取り組みの実施

- 均一制運賃※7対象路線・区間の拡大などを検討します。
- 広域交通体系と市内の路線バスの結節点となる主要な交通拠点において、乗り継ぎ(待合)環境の確保・充実や、乗り継ぎしやすいダイヤの設定、分かりやすい案内誘導など、交通結節機能の維持・充実を図ります。

※6 【MaaS】(モビリティ・アズ・ア・サービス)地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの

※7 【均一制運賃】鉄道や路線バスの乗車距離に関係なく運賃を均一とする制度、本市においては市内循環線で導入済み

方向性
⑤

交通GX(グリーントランスフォーメーション)化の促進

施策⑩：環境配慮型車両の導入に対する支援

- 移動サービスへの環境配慮型車両※8の導入を支援します。
- エネルギー関連施策(再生可能エネルギー※9の活用、エネルギーの地産地消※10等)などとも連携して、環境配慮型車両の導入に必要なインフラの整備に対する支援を検討します。

※8 【環境配慮型車両】EV・PHV・HV・天然ガス自動車・水素自動車・水素燃料電池自動車など、環境に対する負荷が比較的小さい車両

※9 【再生可能エネルギー】太陽光や風力、地熱といった地球資源の一部など自然界に常に存在するエネルギー

※10 【エネルギーの地産地消】再生可能エネルギーなどを活用して、地域内で消費するエネルギーを地域のなかで生産する取り組み

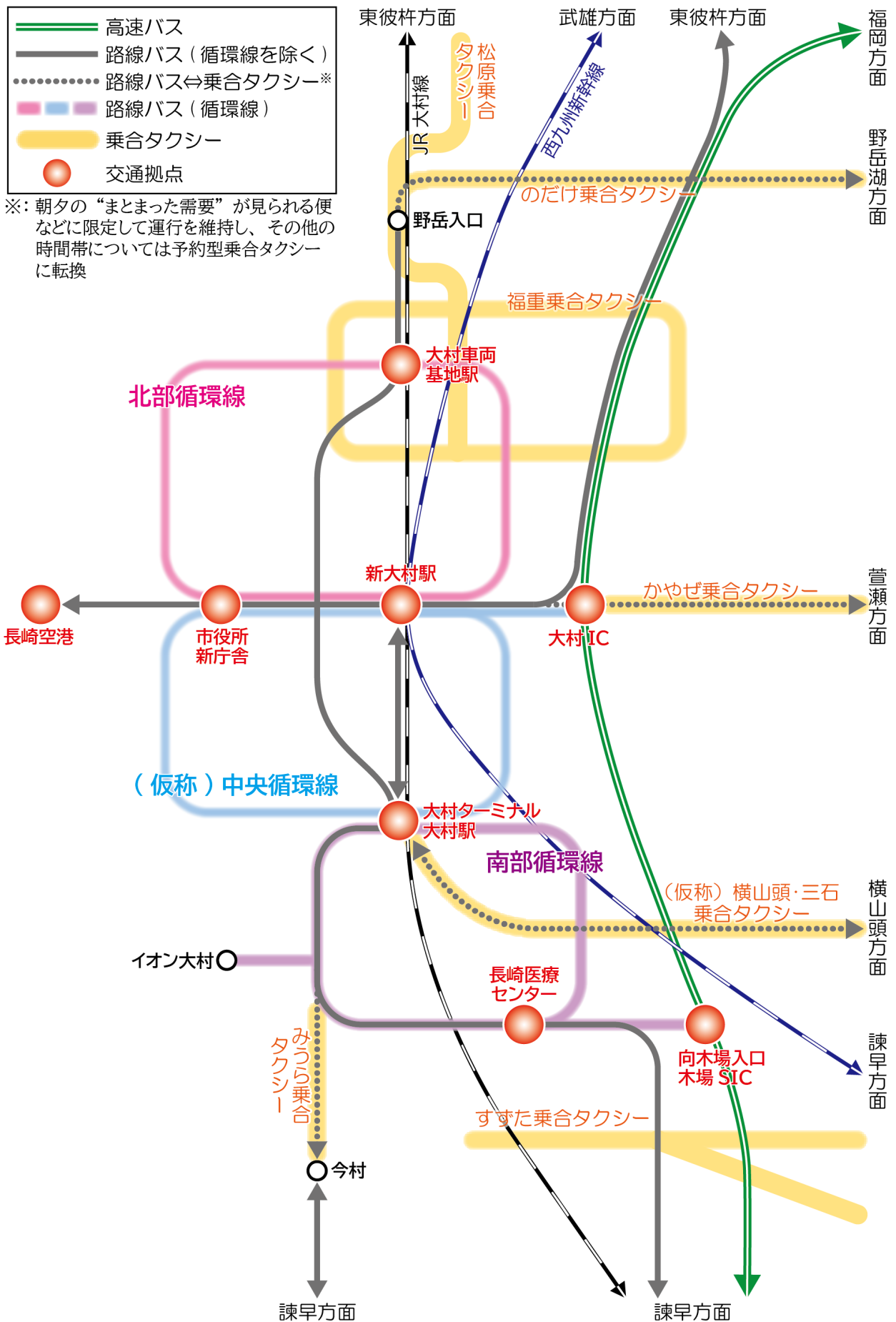


図 5 地域公共交通ネットワークの将来像(概念図)



図 6 市街地周辺の路線バス再編・見直しイメージ

4. 公共交通の役割と地域公共交通確保維持事業の必要性

(1) 大村市における公共交通の役割

本市においては、様々な公共交通機関がそれぞれ以下のような役割を担いながら相互に連携し、“一体的なネットワーク”として市民や来訪者に必要な移動サービスを確保・維持していくこととします。

表 2 大村市における公共交通の役割

位置づけ	区分	路線・系統	役割	確保・維持策
広域幹線	空路	・ 国際線 ・ 国内線	○市内の交通拠点等と市外・国外との広域交通を担う。	○交通事業者と協議の上、一定以上の運行(運航)水準を確保する。
	新幹線	・ 西九州新幹線		
	航路	・ 各航路		
	高速バス	・ 各路線		
地域間幹線	JR在来線	・ JR大村線	○交通拠点等を起終点として、市内ならびに隣接市町の各拠点を連絡する。	○地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)を活用し持続可能な運行を目指す。
		・ 特急バス佐世保(佐々)～長崎空港線 ・ 諫早・空港線 ・ 諫早・空港線(長崎医療センター経由) ・ 有喜線		
支線	路線バス	・ 大村・諫早線(日焼～玖島中学校) ・ 野岳・竹松線※1 ・ 萱瀬線※1 ※2 ・ 今村・三浦線※1 ・ 横山頭線※1 ・ 千綿線(東彼杵町営バス)	○市内各地域を運行し、軸となる幹線や交通拠点などに接続する。	○交通事業者と連携した取り組みにより一定以上の需要を確保する。
		・ 小路口・諏訪線 ・ 富の原・協和町線(野岳入口・黒丸入口)※2 ・ 大村市内循環線(南部循環線・北部循環線・(仮称)中央循環線※2)		○地域公共交通確保維持事業(フィーダー系統)を活用し持続可能な運行を目指す。
	乗合タクシー	・ みうら乗合タクシー ・ かやぜ乗合タクシー ・ のだけ乗合タクシー ・ 松原乗合タクシー ・ 福重乗合タクシー ・ すずた乗合タクシー ・ (仮称)横山頭・三石乗合タクシー		○交通事業者と連携した取り組みにより一定以上の需要を確保する。
	その他	・ 乗用タクシー ・ 互助(ボランティア)輸送 ・ 自家用有償旅客運送 など		○利用状況やニーズなどを踏まえて活用を図る。

(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

以下に示す路線・系統等については、地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統・地域内フィーダー系統)を活用しつつ、確保・維持していくこととします。

表 3 地域公共交通確保維持事業の必要性

区分	路線・系統等	地域公共交通確保維持事業の必要性
地域間幹線系統	諫早・空港線	○諫早市中心部と長崎空港を結ぶ路線として、両市を跨ぐ総合交通として、通学、通勤、通院、買い物等に大きな役割を持ち、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ことから、地域公共交通確保維持事業(幹線系統)による運行を確保・維持する必要がある。
	諫早・空港線(長崎医療センター経由)	○上記の役割に加え、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持つことから、地域公共交通確保維持事業(幹線系統)による運行を確保・維持する必要がある。
	有喜線	○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持つことから、地域公共交通確保維持事業(幹線系統)による運行を確保・維持する必要がある。
地域内フィーダー系統	富の原・協和町線(野岳入口・黒丸入口)※	○大村市北部地域から大村市街地の各種施設への移動手段としての役割を担うとともに、大村ターミナルなどで諫早・空港線に接続することで広域への移動も可能とするなど、諫早・空港線を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要がある。
	小路口・諏訪線	○市内循環線ではカバーしきれない大村市街地東側地域から大村市街地の各種施設や新大村駅への移動手段としての役割を担うとともに、大村ターミナル・大村駅前で諫早・空港線に接続することで広域への移動も可能とするなど、諫早・空港線を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要がある。
	大村市内循環線	○立地適正化計画で位置付けられた居住誘導区域内を広く網羅するとともに、市街地内の各拠点間の回遊手段としての役割を担い、また、大村ターミナルや移転後の市役所新庁舎などで諫早・空港線に接続することで広域への移動も可能とするなど、諫早・空港線を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要がある。

※：今後、富の原・協和町線、萱瀬線の市街地内区間を統合し(仮称)中央循環線に再編する予定

(3) 補助系統の概要

地域公共交通確保維持事業の対象となる事業及び実施主体の概要は以下の通りです。

なお、下表には計画期間中に新たに運行を開始することを想定している系統(本計画策定時には未運行)も含みます。

表 4 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	実施主体	補助事業の活用
今村～有喜	今村	川床～有喜港	早見	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
諫早～長崎空港	諫早駅前	消防学校前	長崎空港	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
諫早～長崎空港	諫早駅前	長崎医療センター	長崎空港	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
富の原・協和町線(野岳入口)※	大村ターミナル	協和町～市民病院～今津町北～富の原	野岳入口	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
富の原・協和町線(黒丸入口)※	大村ターミナル	協和町～市民病院～今津町北～富の原	黒丸入口	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
南部循環線(右回り)	大村ターミナル	長崎医療センター・イオン大村店	大村ターミナル	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
南部循環線(左回り)	大村ターミナル	長崎医療センター・イオン大村店	大村ターミナル	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
小路口・諏訪線	大村ターミナル	大佐古～池田新町～小路口東	新大村駅	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
北部循環線(右回り)	新大村駅	市民病院～富の原～車両基地	新大村駅	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
北部循環線(左回り)	新大村駅	車両基地～富の原～市民病院	新大村駅	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
(仮称)中央循環線(右回り)※	未定	未定	未定	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
(仮称)中央循環線(左回り)※	未定	未定	未定	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助

※：今後、富の原・協和町線、萱瀬線の市街地内区間を統合し（仮称）中央循環線に再編する予定

5. 計画の評価・進捗管理

(1) 目標の達成状況を評価するための指標(評価指標)

p.4 で示した「計画の目標」については、それぞれ以下の指標により達成状況を評価します。

表 5 目標の達成状況を評価するための指標(評価指標)

	評価指標	指標の定義・算出方法	設定意図 (効果発現イメージ)
目標①	①市内を運行する路線バス全体の収支率 ^注	○市内の全路線バスの経常費用に対する経常収益の割合を交通事業者資料より算出(高速バス・高速シャトルバス・長崎空港リムジンバス・特急バスは除く) ※毎年度算出	○路線バスとしての運行が必要不可欠な路線以外については、その他の移動サービスへの転換を図り、比較的利用が多い路線が中心となっていくことで収支率の向上が期待される。
目標②	②乗合タクシーの利用者1人あたり財政負担額	○市内の全乗合タクシーに対する年間の市の財政負担額を年間総利用者数で除して算出 ※毎年度算出	○運行形態の見直しや情報技術の活用により乗合タクシーの運行効率が向上し、利用者1人あたりの財政負担額の抑制が期待される。
目標③	③公共交通の年間利用者数	○主要鉄道駅(大村駅・新大村駅・竹松駅)の乗車人員、市内を運行する路線バスの輸送人員、乗合タクシー等の年間利用者数を合算して算出(高速バス・高速シャトルバス・長崎空港リムジンバス・特急バスは除く) ○鉄道については1日当たりの乗車人員に365日を乗じて年間利用者数に換算 ※毎年度算出	○自家用車に頼りすぎないライフスタイルへの転換により、今後人口が減少傾向に転じるなかでも引き続き一定の公共交通利用者数が確保されることが期待される。
目標④	④拠点的なバス停における乗降客数	○路線バス相互や路線バスと他の移動サービスとの主要な乗り継ぎ場所となる拠点的なバス停:長崎空港・新大村駅・大村インター・大村ターミナル・大村駅前(北・南)・大村車両基地駅・長崎医療センター・向木場入口・(仮称)大村市役所 計9か所の年間の路線バス乗降客数を交通事業者資料より算出(高速バス・高速シャトルバス・長崎空港リムジンバス・特急バスは除く) ※毎年度算出	○ネットワークとしての一体性強化により相互の利用促進が図られ、路線バス等が広域交通体系の「二次交通」として活用されることで、乗り継ぎ場所となる拠点的なバス停の乗降客数の増加が期待される。
目標⑤	⑤居住誘導区域内人口密度	○100m人口メッシュデータを用いて居住誘導区域内人口を算出し、居住誘導区域面積で除した数値を庁内資料より把握 ※区域の見直しが行われた年度、国勢調査に基づく100m人口メッシュデータが公開された年度及び立地適正化計画の評価等が実施された年度に算出	○居住誘導区域内の交通利便性の維持・向上が図られることで、住む場所としての“選ばれやすさ”が高まり、区域内の人口集積が維持されることが期待される。

注:運行に要する費用に対する収入の割合で、100%を下回るといわれる「赤字」となる。

(2) 評価指標の現況値及び目標値

評価指標の現況値及び目標値は以下の通りとします。

表 6 評価指標の現況値及び目標値

	評価指標	単位	現況値 (基準年注)	目標値 (令和10年度)	目標値設定の考え方
目標①	①市内を運行する路線バス全体の収支率	%	47.2 (令和4年度)	56.0	○路線バス再編・見直しによる経常費用の低減・利用促進等による経常収益の維持により収支率の改善を図ることとして目標値を設定
目標②	②乗合タクシーの利用者1人あたり財政負担額	円/人	1,885 (令和4年度)	1,000	○運行の効率化や利用促進などにより財政負担額を概ね半減させることとして目標値を設定
目標③	③公共交通の年間利用者数	万人/年	208 (令和4年度)	220	○新型コロナウイルス感染症の影響以前の水準まで回復を図り、維持していくこととして目標値を設定
目標④	④拠点的なバス停における乗降客数	万人/年	23.3 (令和4年度)	26.3	○新たな交通拠点(市役所新庁舎)の整備やネットワークとしての一体性強化などにより、主な乗り継ぎ場所となる拠点的なバス停の乗降客数の増加を目指すこととして目標値を設定
目標⑤	⑤居住誘導区域内人口密度	人/ha	41 (令和2年度)	42	○立地適正化計画における目標を踏まえて、同様の目標値を設定 ※立地適正化計画では基準値：平成28(2016)年度値を維持することとして目標を設定

注：計画策定時点の最新値の年次を「基準年」として表記

(3) 施策展開のロードマップ

計画期間中は以下のスケジュールに基づいて施策展開を推進することとし、年度ごとの実施状況を確認するとともに、必要に応じてスケジュールの見直しを行います。

方向性	施策	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
方向性①： 路線バスの再編・見直し	①広域交通体系の維持・有効活用	- 関係機関等と継続的に協議を実施しながら運行を維持・有効活用 - 利用状況の変化などに応じて随時見直し	[大村・諫早線]再編後の[諫早・空港線]等のダイヤの検討 - 関係機関等との協議
	②循環線等のバス路線の再編・見直し	3循環線及び[野岳・竹松線]の運行ルート・ダイヤ・運賃等の検討 - 関係機関等との協議	
方向性②： 乗合タクシー等の再編・見直し	③路線バスから予約型乗合タクシーへの転換	- 乗合タクシーに転換する路線・区間・時間帯の設定及び運行内容等の検討 - 関係機関・交通事業者との協議・調整	
	④移動サービスについての調査・研究	- 調査・研究、実施可否の判断 - 導入する場合の対象エリアや内容等の検討 - 交通事業者・地域との協議・調整	
方向性③： ドライバーの確保に向けた取り組みの推進	⑤乗合タクシーへのAIオンデマンドシステムの導入	- システム導入の要否、補助事業活用等の検討・調整 - システム要件等の検討	
	⑥自動運転車両の導入検討	- 自動運転に関する調査・研究 - 本市への導入に向けた検討	
	⑦交通事業者のドライバーの確保に対する支援	- 行政と事業者の負担の見直し等の検討 - 制度等の活用や関連分野と連携した取り組みの検討	- 負担の見直し・役割の分担 - 試験的な活用の実施
方向性④： “ネットワーク”としての一体性の強化と利用促進	⑧移動サービスに関する総合的な情報提供・利用促進策の展開	- 既存の運行状況データなどを活用した情報提供の仕組みの構築 - AIオンデマンドシステム等との連携の検討 - 決済・予約などの機能の検討	
	⑨乗り継ぎに対する抵抗感の低減に向けた取り組みの実施	運賃制度などの検討	
方向性⑤： 交通GX化の促進	⑩環境配慮型車両の導入に対する支援	- 車両導入に対する支援策の検討 - エネルギー関連施策との連携の検討	車両導入に対する支援策の実施

凡 例

・施策についての
検討、協議・調整
など

・施策の試行的な
実施など

・施策の実施

令和8年度
(2026)

令和9年度
(2027)

令和10年度
(2028)

令和11年度～
(2029～)

・利用者・沿線地域への周知等

・路線の再編

・利用者・沿線地域への周知等
・市民への幅広い広報・周知

・路線の再編

・沿線地域との合意形成
・利用者・沿線地域への周知等

・実証運行を
実施

・乗合タクシーへの転換

・対象エリアとの合意形成
・利用者・対象エリアへの周知等

・実証運行を
実施

・新たな移動サービスの導入

・AIオンデマンドシステムの開発・カスタマイズ

・試験運用
・周知・普及啓
発

・システムの本格運用

・実証運行対象区間等の検討
・実証運行内容等の検討

・実証運行を実施

・必要に応じて随時見直し

・本格的な活用
・必要に応じて取り組みを見直し

・機能の拡充
・情報技術を活用した多様なサービスの提供

・多様なサービス等の展開検討

・試験的な実
施

・本格的な実施

・インフラ整備の実施

(4) PDCA サイクルに基づく進捗管理

本計画に記載した施策については、前ページに示した「ロードマップ」に基づいて毎年度その実施状況を把握し、未実施の施策や遅延が発生している施策についてその要因を把握・分析した上で、次年度以降の対応を検討・実施することで、着実な施策展開・計画の実現化を推進します。

また、「目標の達成状況を評価する指標」についても継続的にモニタリングを行い、必要に応じて見直しを行うことで、計画の実効性を高めます。

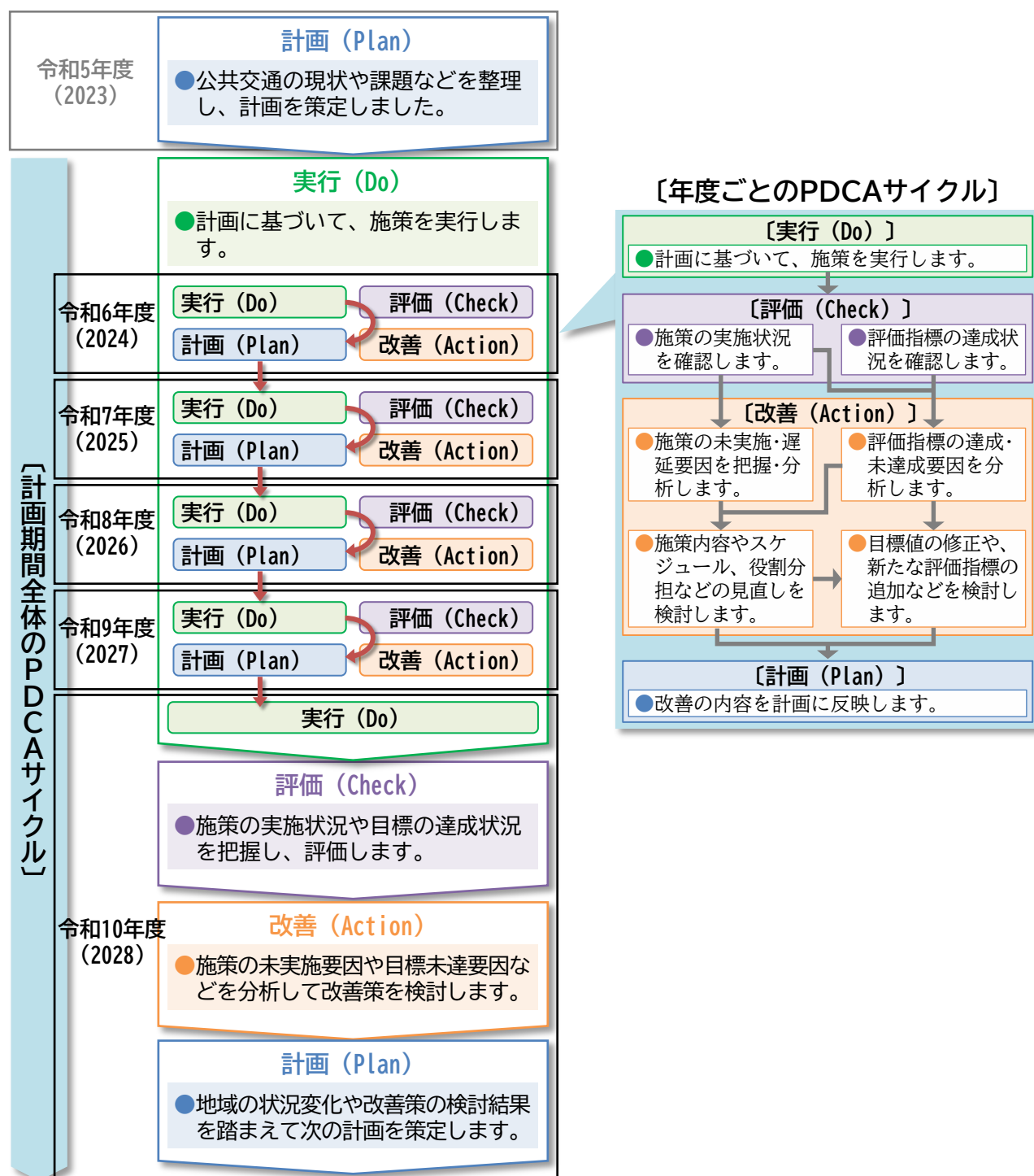


図 7 PDCA サイクルに基づく進捗管理

大村市地域公共交通計画〔概要版〕

令和6(2024)年3月

発行：大村市 産業振興部 商工振興課 交通政策室

〒856-8686 長崎県大村市玖島1丁目25番地

電話：0957-53-4111 FAX：0957-54-9595

E-mail：syoukou@city.omura.nagasaki.jp



大 村 市
地域公共
交通計画