

大村市

地域公共交通 計画

2024

令和6年度

2028

令和10年度

令和6(2024)年3月

大村市

大村市地域公共交通計画 目次

第1章 計画の概要	1
1.計画策定の背景と目的	1
2.地域が目指す将来像	4
3.関連計画の概要	5
4.公共交通に求められる役割	8
5.計画の対象区域と期間	9
第2章 地域・公共交通の現状	10
1.地域の現状	10
2.公共交通の現状	28
第3章 アンケート調査結果等	42
1.市民アンケート調査	42
2.利用実態調査	48
第4章 解決すべき課題	57
1.都市及び公共交通の現状から見た問題点	57
2.解決すべき課題	59
第5章 基本方針等	60
1.基本方針	60
2.計画の目標	62
3.取り組みの方向性	64
4.施策の概要	65
5.公共交通の役割と地域公共交通確保維持事業の必要性	69
第6章 目標を達成するための具体的施策	72
方向性①:路線バスの再編・見直し	73
方向性②:乗合タクシー等の再編・見直し	79
方向性③:ドライバーの確保に向けた取り組みの推進	82
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	87
方向性⑤:交通GX化の促進	92
第7章 計画の推進及び進捗管理	94
1.目標の達成状況を評価するための指標	94
2.施策展開のロードマップ	96
3.PDCA サイクルに基づく進捗管理	98

第1章 計画の概要

1. 計画策定の背景と目的

(1) 計画策定の背景

公共交通は、地域住民の移動手段の確保やまちにぎわいの創出、健康の増進、コンパクトシティの実現、人の交流の活発化などに必要不可欠な存在です。加えて、急速に進行する高齢化等を背景に、今後、地域公共交通に求められる役割はますます大きくなるものと考えられます。

しかし、全国的な人口減少の問題から、大都市以外の地域では利用者の減少に起因する路線縮小と、路線縮小による利用者の減少が“負のスパイラル(悪循環)”となって地域公共交通網が衰退していくことが懸念されているところです。

そういった中、本市では地域に相応しい地域公共交通の仕組みをつくり、地域公共交通網を維持・拡充していくことを目的として、平成28(2016)年に「大村市地域公共交通網形成計画」を策定しました。また、令和2(2020)年には「大村市地域公共交通再編実施計画」を策定し、自治体・地域住民・交通事業者が一体となって施策を進めているところです。

今般、「大村市地域公共交通網形成計画」が令和3(2023)年3月に計画期間の満了を迎えたことに加え、新幹線の開業やそれにとまなう駅周辺の開発、市庁舎の移転などといった本市を取り巻く状況の変化や、情報技術の進歩、ドライバー不足の深刻化などといった社会の変化などへの対応も考えていく必要があることから、現在の「大村市地域公共交通再編実施計画」の位置づけを含む形で新たなマスタープランを策定することとしました。

(2) 計画策定の目的

本市においては、令和4(2022)年9月23日に待望の西九州新幹線が開業したことにより全国でも数少ない「空港」、「高速道路」、「新幹線」という高速交通の“三種の神器”が揃う都市となりました。これにより今後さらなる交流人口の増加や地域の活性化が期待されているところです。

このような交通資源を最大限に活用しながら、本市が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を検討し、将来にわたって市民の生活を支える“持続可能な公共交通体系”の構築に向けたマスタープランとなる計画を策定します。さらには、行政・交通事業者や公共交通利用者はもとより、地域住民や関係団体などが一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進することを目的とします。

(3) 大村市における公共交通計画の変遷

本市では、平成 28(2016)年に「大村市地域公共交通網形成計画」を策定しています。またその実施計画として「大村市地域公共交通再編実施計画」が令和 2(2020)年に策定され令和 6(2024)年までの計画期間となっています。今回はマスタープランと大まかな実施計画が一つになった「大村市地域公共交通計画」を策定します。

【大村市における公共交通計画の変遷】

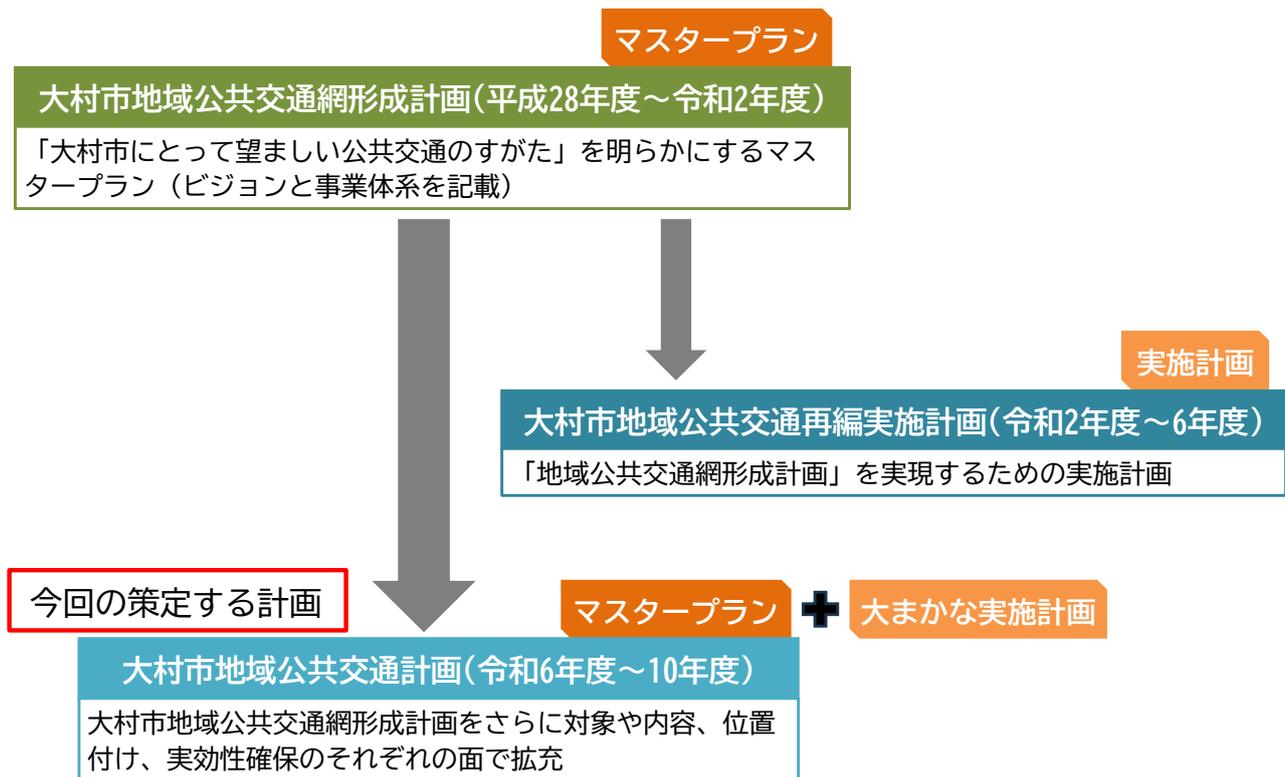


図 1 大村市における公共交通計画の変遷

(4) 計画の位置づけ

本計画は、本市の公共交通に関する考え方と施策をまとめた計画であり、本市の最上位計画である「第5次大村市総合計画」や「関連計画」と連携・整合を図りながら策定するものです。

【大村市における計画の位置づけ】

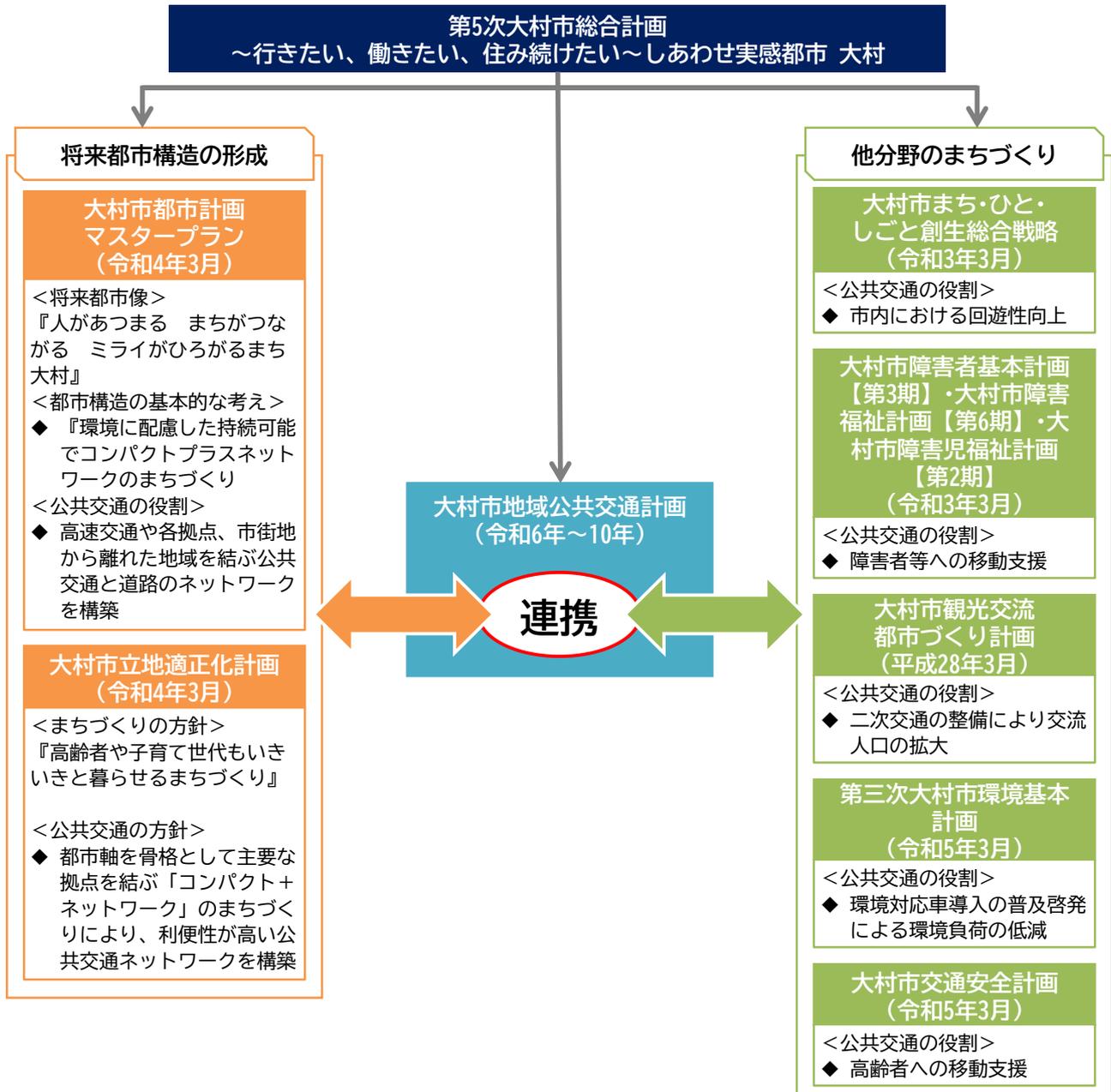


図 2 大村市における計画の位置づけ

2. 地域が目指す将来像

本市の最上位計画である「第5次大村市総合計画」では、『～行きたい、働きたい、住み続けたい～しあわせ実感都市大村』を本市が目指す姿(将来像)として、その実現に向けて6つの基本目標が掲げられています。

このため、本計画においても第5次大村市総合計画に示された本市が目指す姿(将来像)の実現に向けて公共交通に係る取り組みを進めていくこととします。

【地域が目指す将来像】

■大村市の最上位計画である「第5次大村市総合計画」

■大村市が目指す姿（将来像）

～行きたい、働きたい、住み続けたい～
しあわせ実感都市大村

■基本目標

◆人を育むまち

- ・出会いから結婚、妊娠、出産、子育てまでの切れ目のない支援や、人間性を重視した学校教育に取り組みます。また、いくつになっても楽しく生きがいを持って学ぶことができる、生涯学習の環境づくりを進めます。さらに、グローバル社会を踏まえた多様な交流、本市が誇る歴史・文化の活用や継承など、人を育むまちづくりに努めます。

◆健康でいきいきと暮らせるまち

- ・身体と心の健康づくりや医療体制の充実のほか、子どもから高齢者まで、幅広い世代がスポーツを楽しむことができる環境づくりを進めます。また、高齢者や障がい者が住み慣れた地域で、安心して暮らせるまちづくりを進めるとともに、医療・福祉・介護制度の適正な運営等を図ります。

◆安全・安心なまち

- ・風水害や地震をはじめとする自然災害などから、尊い生命と貴重な財産を守るため、ハード・ソフト両面での防災対策や消防・救急体制の充実に努めます。また、身近な暮らしの安全・安心を確保するため、交通事故や消費者トラブル、犯罪の防止などに努めます。

◆活力に満ちた産業のまち

- ・雇用創出や所得向上を図るため、農林水産業や商工業などの地場産業の競争力強化に向けた取組を支援するとともに、歴史や自然等を活かし国内外の観光客の誘致を強化します。また、高速・広域交通の要衝という立地条件や恵まれた自然環境等を活かし、企業誘致や創業支援などに取り組みます。

◆機能的で環境と調和したまち

- ・九州新幹線西九州ルートの開業を控え、今まさに都市の機能や環境を整備する重要な時期を迎えています。このため、中心市街地や新幹線新大村駅周辺などの都市拠点の形成や、拠点をつなぐ公共交通のネットワーク化を進めます。また、住環境、道路・橋梁、上下水道、公園、河川などの都市環境の整備と長寿命化について、ユニバーサルデザインに配慮して取り組みます。さらに、豊かな自然環境の保全や循環型社会の形成に努めます。

◆持続可能な行財政運営と市民協働の推進

- ・少子高齢化の進行など社会構造の変化や、多様化・高度化する市民ニーズへ柔軟に対応するため、これまで以上に行財政運営の効率化を図り、持続可能な運営に努めます。また、町内会などの地域コミュニティの活性化を図るとともに、多様な市民活動を活かした協働のまちづくりや、お互いを尊重し、誰もが活躍できる社会づくりを進めます。

図 3 地域が目指す将来像

資料：第5次大村市総合計画

3. 関連計画の概要

ここでは、本市の公共交通と特に関連が高い分野について、各種計画から公共交通に関わる部分を抜粋することで、関連分野における公共交通への期待を整理しました。

(1) 大村市都市計画マスタープラン(令和4(2022)年3月)

本市における都市計画の基本的な方針となる「大村市都市計画マスタープラン」では、「多様な都市活動を支える持続可能でコンパクトなまち」、「元気・笑顔の暮らしを支える、快適な居住環境」、「自然や歴史・文化を活かし、まちの潤いと魅力を創出」、「自然災害に強くしなやかさを持った、安全・安心なまち」、「賑わいと成長をもたらす、新たな交流・連携を展開」の5つが基本目標として、都市計画の目指す将来像である『人があつまる まちがつながる ミライがひろがるまち 大村』の実現に向けた都市計画の考えが示されています。

【将来都市構造図】



図 4 将来都市構造図

将来都市構造図では、新大村駅周辺・大村駅周辺・市民病院周辺に、「都市拠点」を配置するとともに、都市間を結ぶ「都市骨格軸」や、地域間を結ぶ「地域連携軸」を位置づけ、コンパクトでまとまった市街地形成を進めることが示されています。

また、道路・交通の整備方針として都市の交流促進や国土強靱化に寄与する交通ネットワークの整備が位置付けられ、充実した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定められています。

- 「都市骨格軸」や「地域連携軸」として、都市拠点や地域拠点へのアクセスを確保することで、市民生活や観光・交流などの移動を支えるとともに都市機能の立地の維持・促進を図る役割が求められます。
- 高速交通体系を活かした交流人口の増加やさらなる産業の発展（企業誘致など）を促進することが求められます。

（２）大村市立地適正化計画(令和 4(2022)年 3 月)

課題解決のため方針として「まちなか～郊外までを繋ぐ公共交通ネットワークの構築」が位置づけられており、高速交通や各種拠点を繋ぎ拠点に容易にアクセスできる環境を確保、都市間を結び通勤・通学の利便を活かした多様なライフスタイルが選択できる環境の整備などの取り組みが定められています。

- 地域住民の移動手段や交流を支える役割が求められます。
- 都市間の広域移動を確保し通勤・通学の利便性維持が必要です。

（３）大村市まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和 3(2021)年 3 月)

基本目標 4 として「快適で住みやすく賑わいのあるまちづくり」が位置づけられており、全ての区域を公共交通で結ぶネットワーク化、「公共交通ネットワークの再構築」などの取り組みが定められています。

- 市民の日常生活を支えるとともに、外出機会・社会参加機会を確保する公共交通のさらなる接続性向上が求められます。

（４）大村市観光交流都市づくり計画(平成 28(2016)年 3 月)

重点的な取り組み 1 として「九州新幹線西九州ルート開業に向けた観光客の誘客」が位置づけられており、二次交通の整備として路線バスの新規ルートの検討やタクシーの利活用等が定められています。

- 交流人口の増加のための来訪者の利便性向上が必要です。
- 観光客の市内回遊性のさらなる向上に寄与することが求められます。

(5) 第三次大村市環境基本計画(令和 5(2023)年 3 月)

基本目標 1 として「カーボンニュートラルの実現に向けたまちづくり(脱炭素社会の構築)」が位置づけられており、環境対応車導入の普及啓発や公共交通の利用促進が定められています。

- 路線バス車両等の EV 化により脱炭素社会の構築に向けた公共交通による二酸化炭素排出量の低減が求められます。

(6) 大村市障害者基本計画【第 3 期】・大村市障害福祉計画【第 6 期】・大村市障害児福祉計画【第 2 期】(令和 3(2021)年 3 月)

基本施策 2 として「バリアフリーの推進」が位置づけられており、JR 大村線の各駅等のユニバーサルデザイン化の要請が位置付けられています。

- 高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段として利便性の向上を図るための取組を推進していくことが求められます。

(7) 大村市交通安全計画(令和 5(2023)年 3 月)

講じようとする対策 3-(2)として「高齢者支援施策の推進」が位置づけられており、運転免許証を返納しやすい環境の整備、運転経歴証明書制度の周知、デマンド型乗合タクシーの周知などの取り組みが定められています。

- 公共交通の利用促進を行いながら、必要な移動サービスを持続的に提供していくことが必要です。

(8) 大村市新庁舎建設基本計画(令和 5(2023)年 3 月改定)

各種動線の計画の基本的な考え方として、来訪者がアクセスしやすいことを前提とし主要アクセスルートや公共交通によるアクセスに配慮した計画を定めています。また、新庁舎にはバス等がアクセスできるように、車寄せ(ロータリ等)の整備が予定されています。

- 新庁舎の建設に伴い、人の移動が生まれることから、公共交通でのアクセスの確保や利便性の向上が求められます。

(9) その他

①新大村駅前市有地開発事業

交通結節点として、他の交通結節機能との相乗効果が期待される機能が位置付けられ、交通手段に応じたターゲットに対し、魅力ある施設づくりを行うことで新たな賑わいの創出が定められています。

- 新大村駅のさらなる機能強化が行われ、都市拠点としての魅力向上が求められます。

4. 公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像や関連分野における公共交通に対する期待等から、本市の地域公共交通に求められる役割を以下の通り整理しました。

【大村市の公共交通に求められる役割】

第5次大村市総合計画

◆ 機能的で環境と調和したまち

- ・ 中心市街地や新幹線新大村駅周辺などの都市拠点の形成や、拠点をつなぐ公共交通のネットワーク化を進めます。
- ・ 豊かな自然環境の保全や循環型社会の形成に努めます。

将来都市構造の形成

大村市都市計画マスタープラン

◆ 市民生活や都市活動を支える拠点と良好な市街地環境の形成

- ・ 高速交通や各拠点、市街地から離れた地域を結ぶ公共交通と道路のネットワークを構築します。

大村市立地適正化計画

◆ 利便性の高い公共交通サービスの提供・維持

- ・ 都市軸を骨格として主要な拠点を結ぶ「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりにより、利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。

関連分野における公共交通への期待

- ・ 大村市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- ・ 大村市観光交流都市づくり計画
- ・ 第三次大村市環境基本計画
- ・ 大村市障害者基本計画【第3期】・大村市障害福祉計画【第6期】・大村市障害児福祉計画【第2期】
- ・ 大村市交通安全計画
- ・ 大村市新庁舎建設基本計画
- ・ 新大村駅前市有地開発事業

公共交通計画に求められる役割

①市民および来訪者の移動を支える役割

- ・ 地区内に立地する主要施設や市中心部等への移動手段を確保することで買い物や通院、通勤などの日常生活不可欠な移動を支える役割
- ・ 高齢者や障がい者の外出を支援し、誰もが安心して暮らせるまちづくりを支援する役割
- ・ 交通の要所（長崎空港・大村IC・新大村駅）として市外からの来訪者を受け止めて回遊を促進し、観光・交流人口の拡大につなげる役割

②今後の都市の状況変化に柔軟に対応し移動を促進する役割

- ・ 市役所の移転や新大村駅周辺の開発など、都市の状況変化に対応し公共交通を利用した移動を促進する役割

③コンパクトで持続性のある都市の形成をサポートする役割

- ・ 多様な都市機能が集積する市中心部や日常生活に欠かせない身近な都市機能を有する各地区の拠点に人が集まりやすい交通環境の整備を通して、生活を支える都市機能の立地を維持する役割
- ・ 人口の増加が進む中、今後開発されるエリアも鑑みながら市中心部へのアクセス性が高い公共交通沿線エリアの人口集積の維持・促進を図ることにより、都市経営コストや環境負荷を抑制しながら、コンパクトで持続性のあるまちの形成を支える役割

図 5 大村市の公共交通に求められる役割

5. 計画の対象区域と期間

(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。

【大村市地域公共交通計画の対象区域】

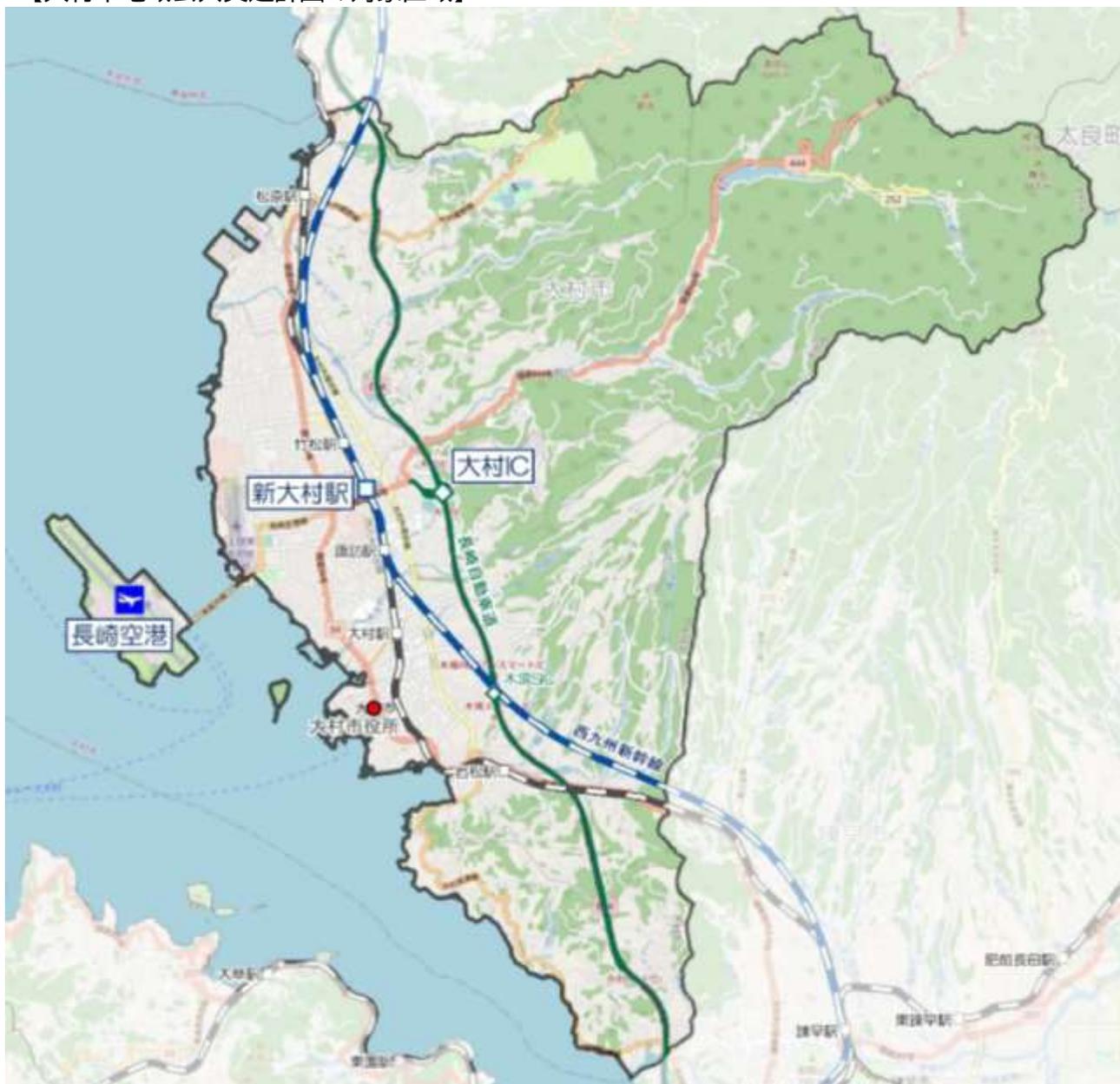


図 6 大村市地域公共交通計画の対象区域

@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。

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 km²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】

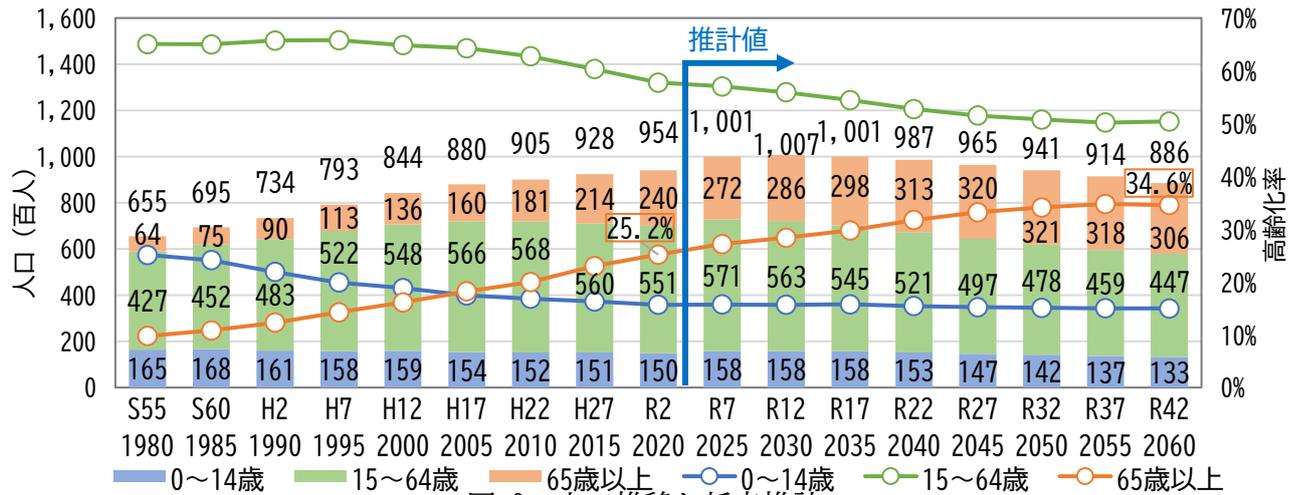


図 9 人口推移と将来推計

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)】

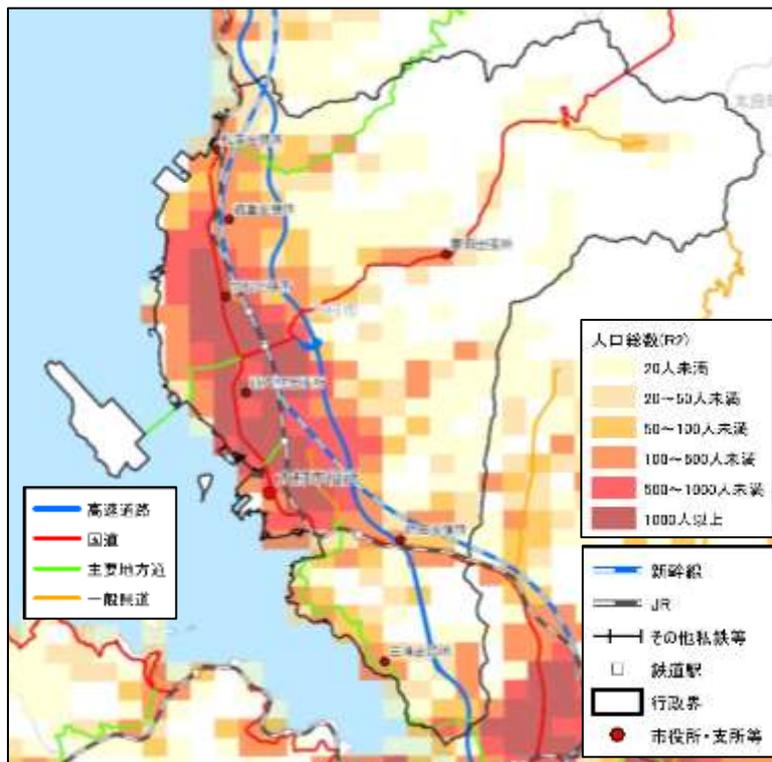


図 10 人口分布(500mメッシュ)

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。

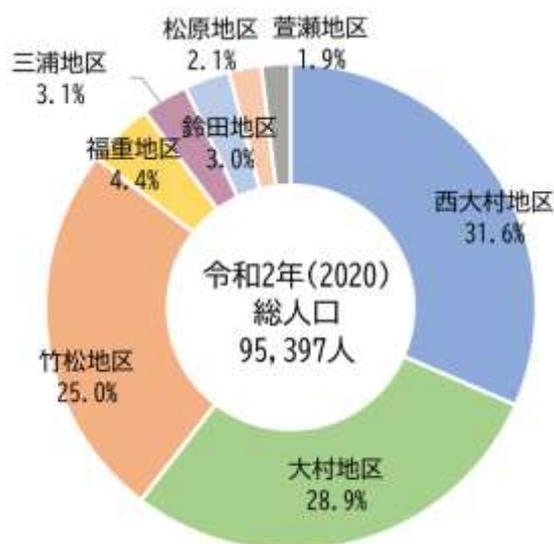


図 11 地区別人口構成比 (令和2(2020)年)

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。

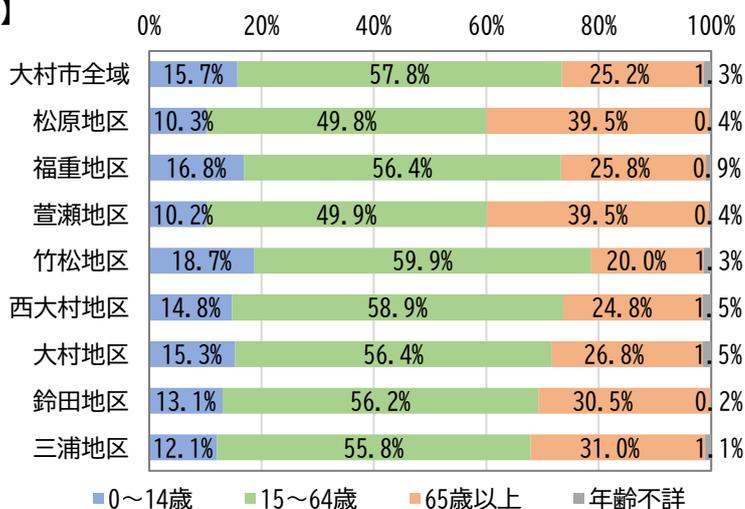


図 12 地区別の年齢構成比

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】

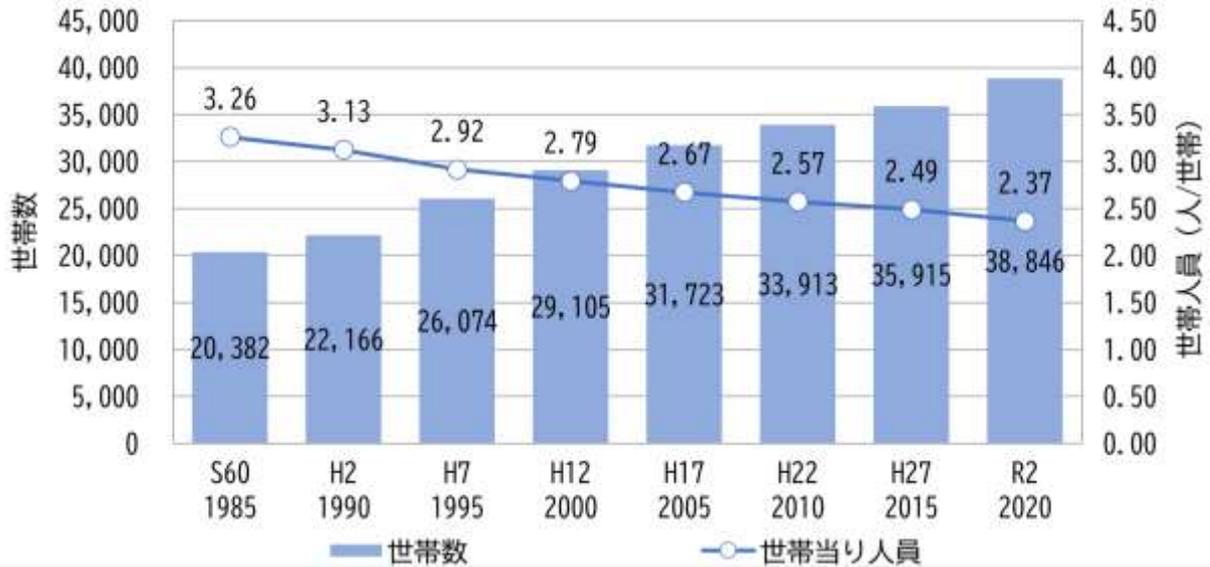


図 13 世帯数及び世帯人員の推移

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】

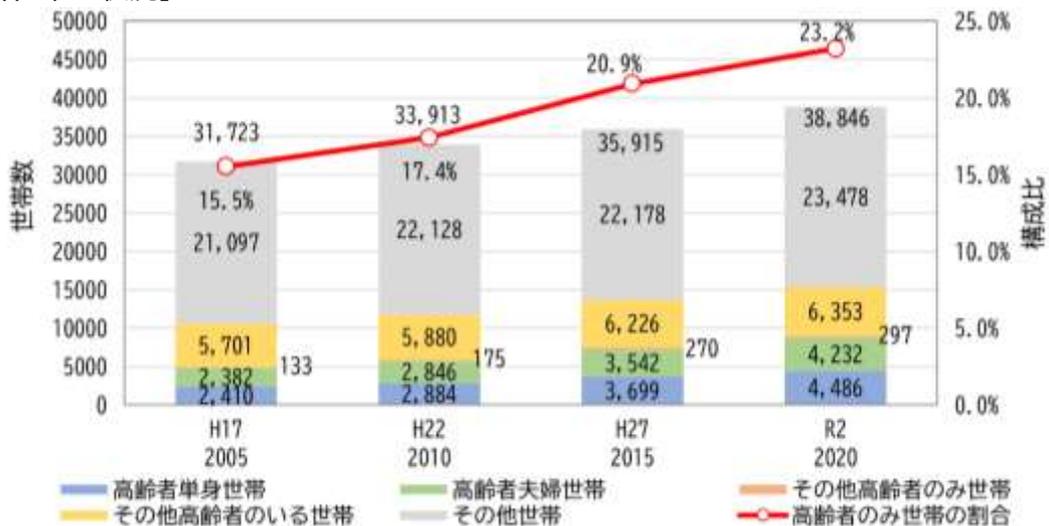


図 14 高齢者世帯の状況

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】

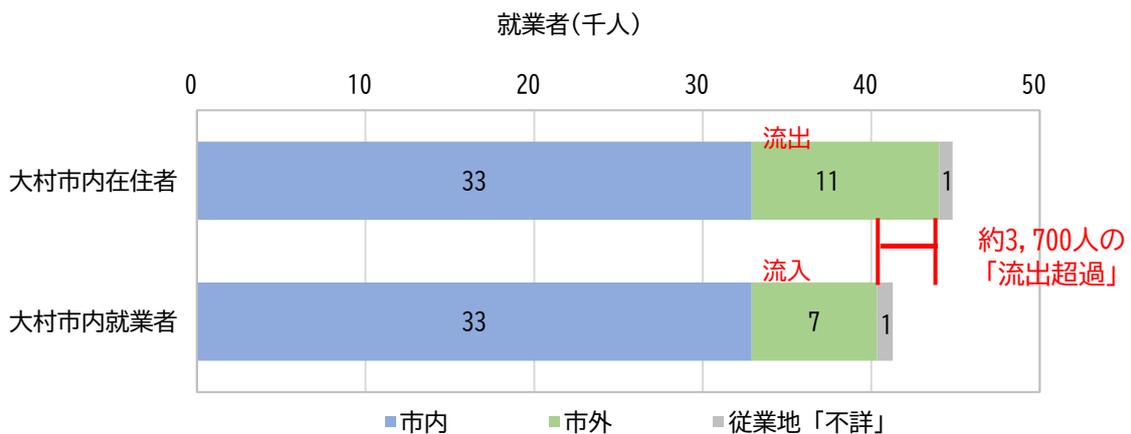


図 15 通勤流動の概況

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】

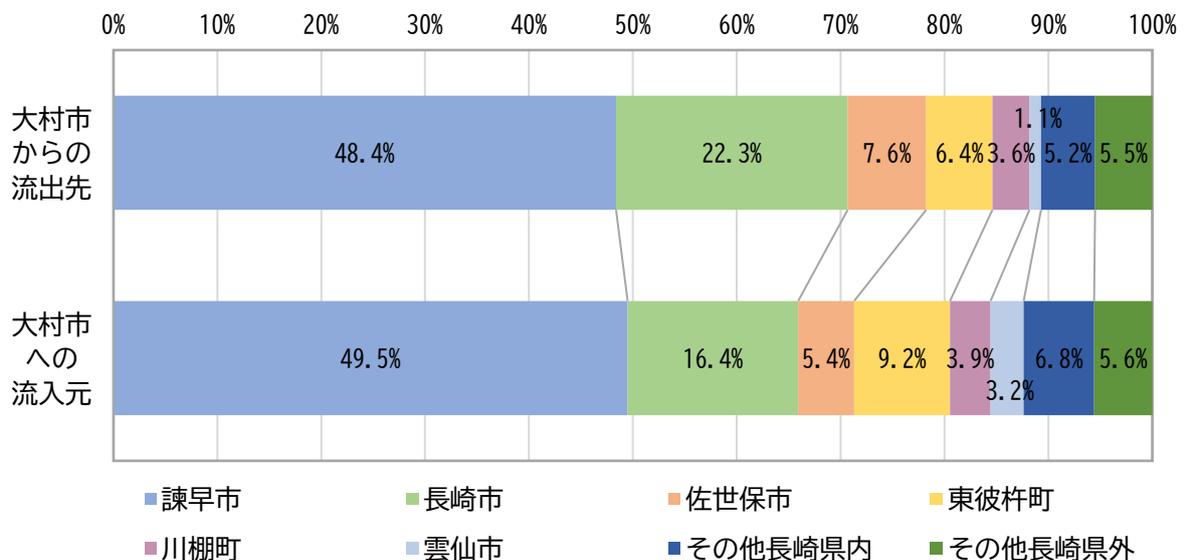


図 16 通勤流動(流出先・流入元)の内訳

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】

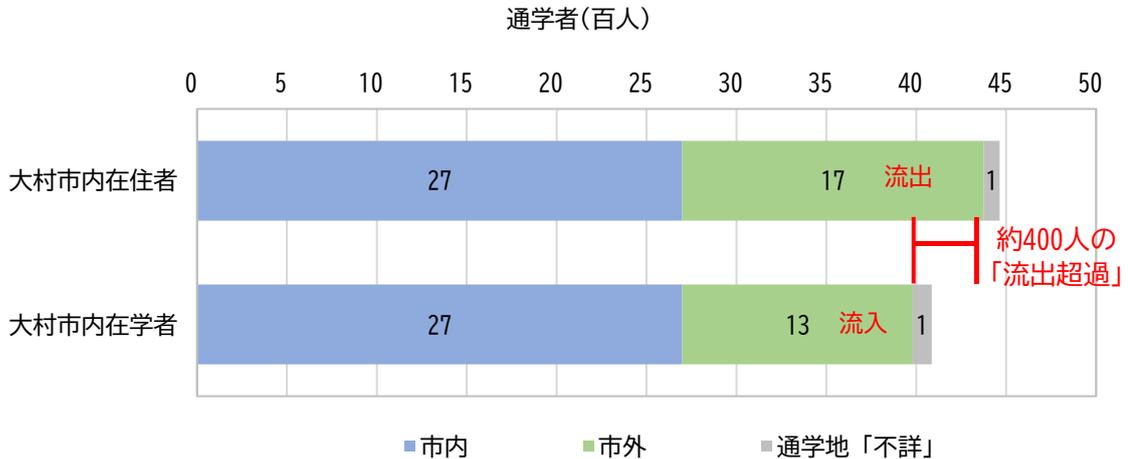


図 17 通学流動の概況

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】

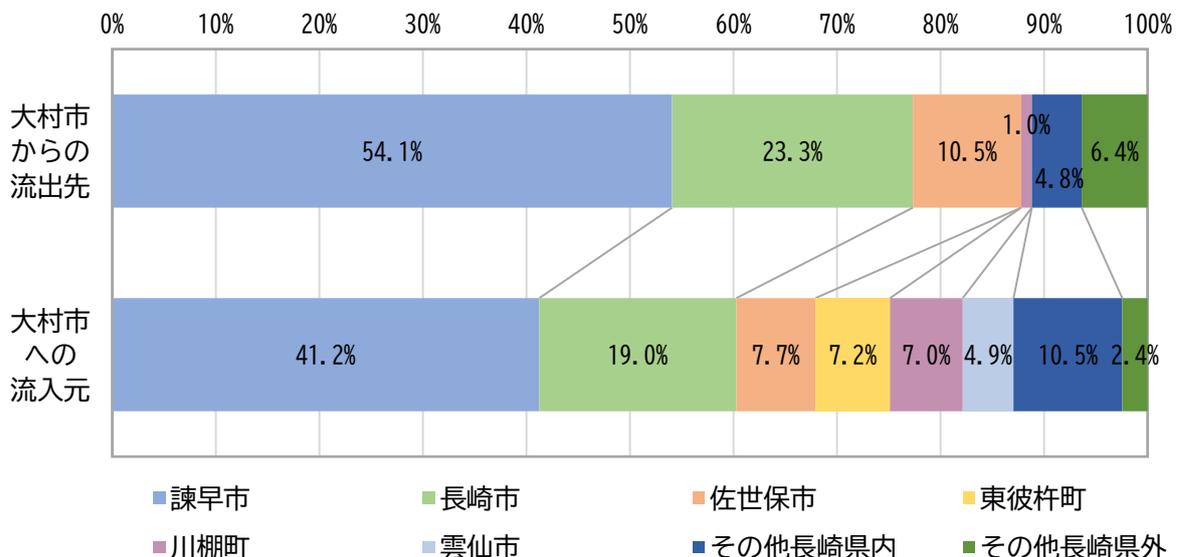


図 18 通学流動(流出先・流入元)の内訳

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】

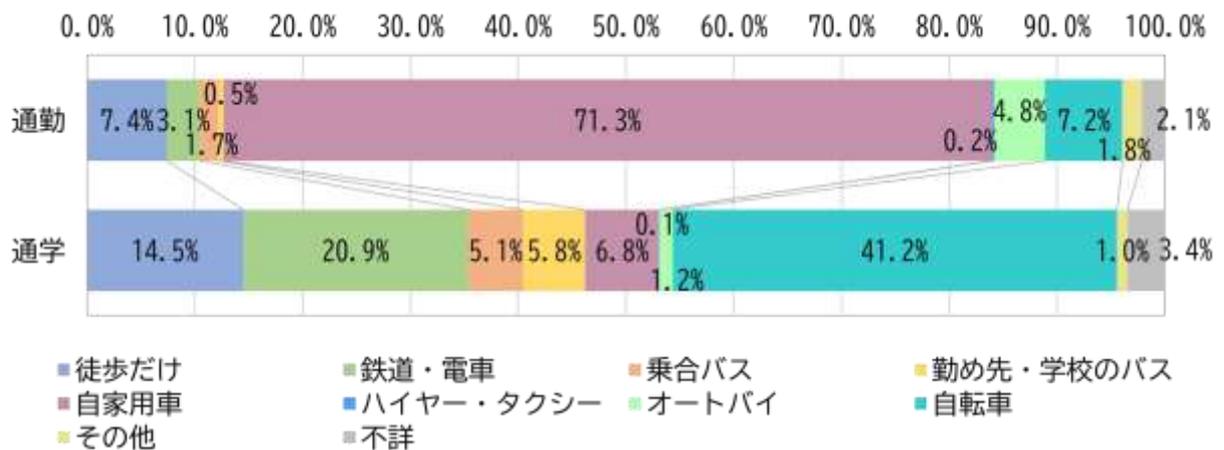


図 19 通学流動(流出先・流入元)の内訳

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】

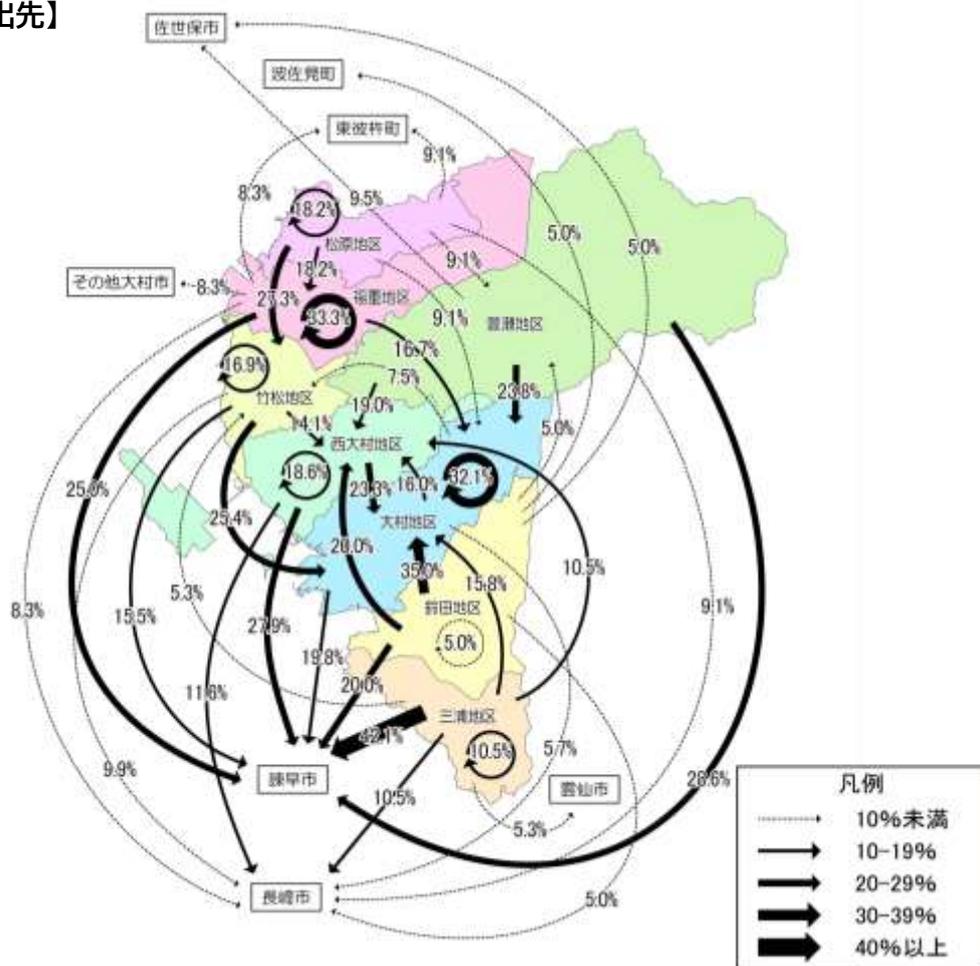


図 20 通勤・通学の外出先

【通勤・通学の外出目的地：上位5位】

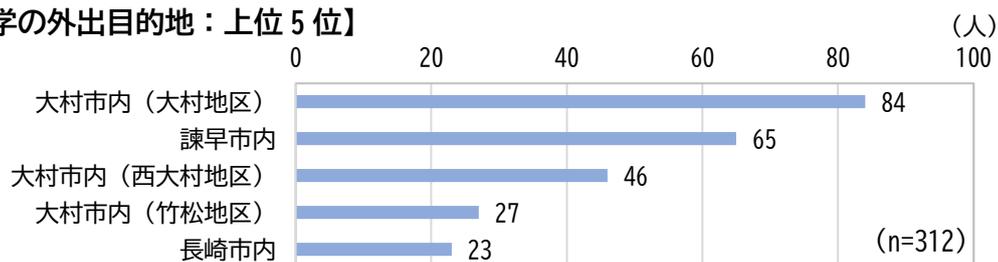


図 21 通勤・通学の外出目的地：上位5位

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】

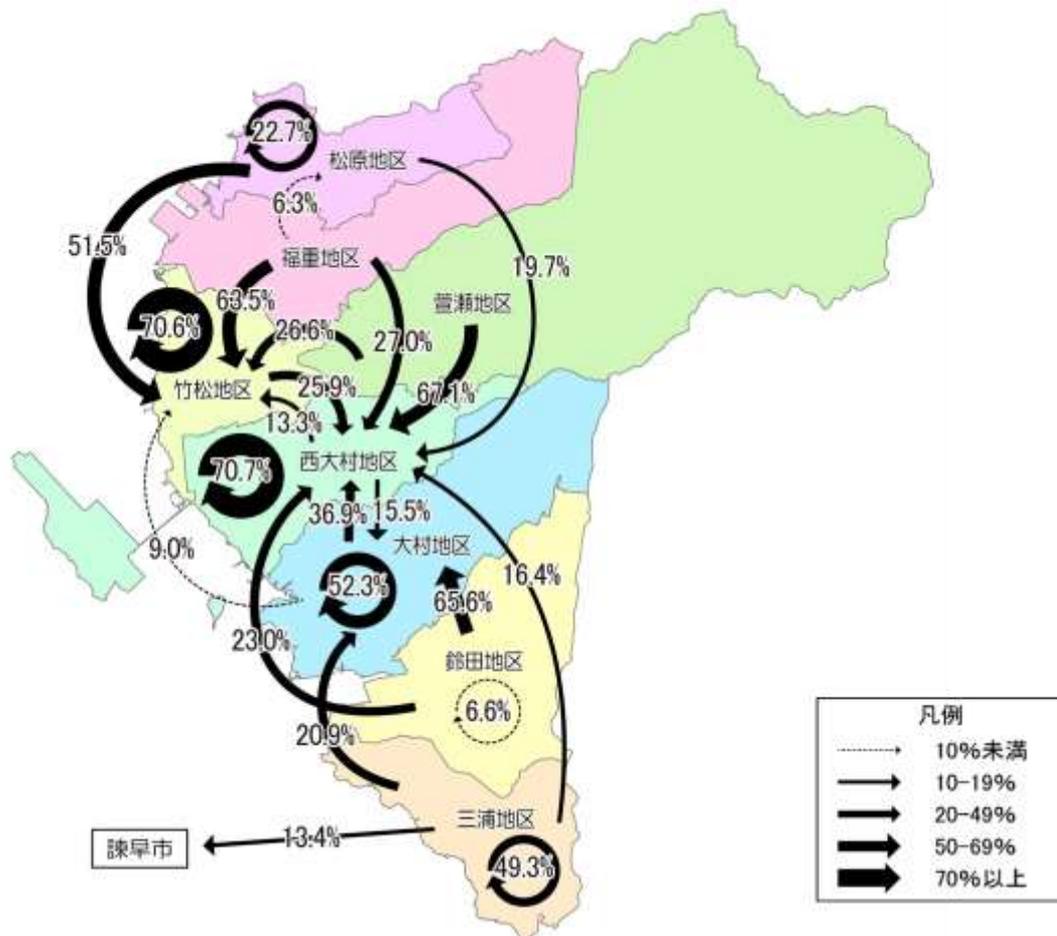


図 22 日々の買い物の外出先

【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

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)】

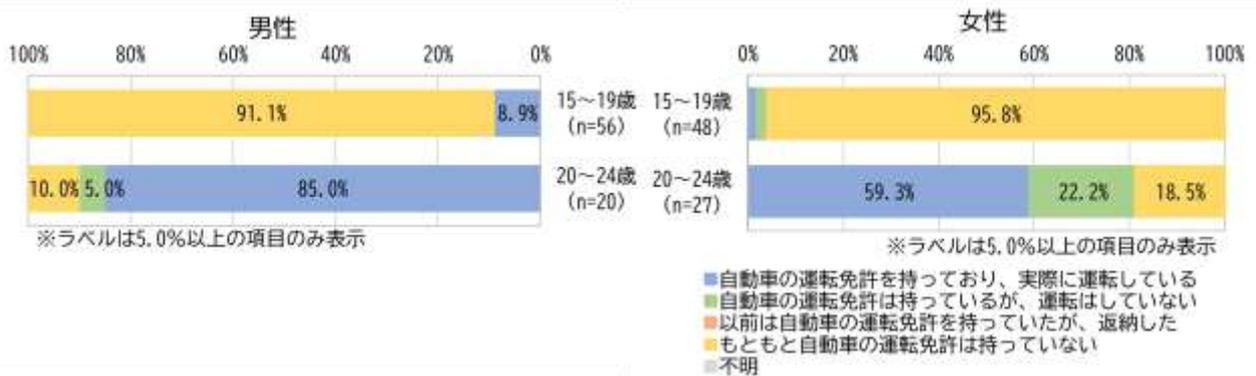


図 28 運転免許保有状況(若年層)

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)】

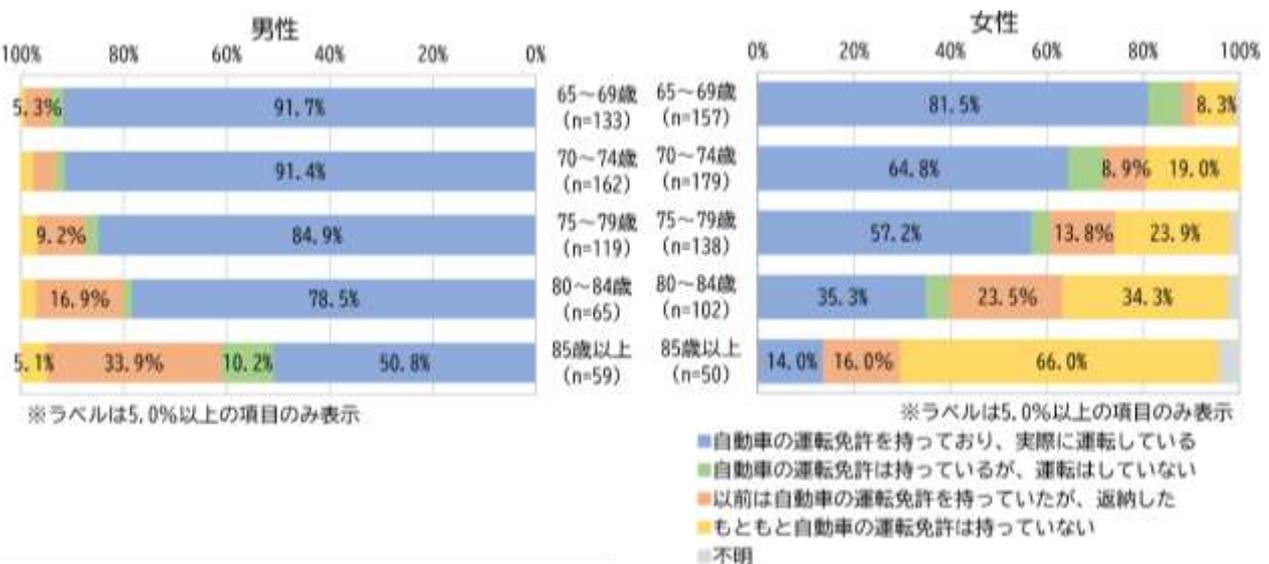


図 29 運転免許保有状況(高齢層)

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】



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】

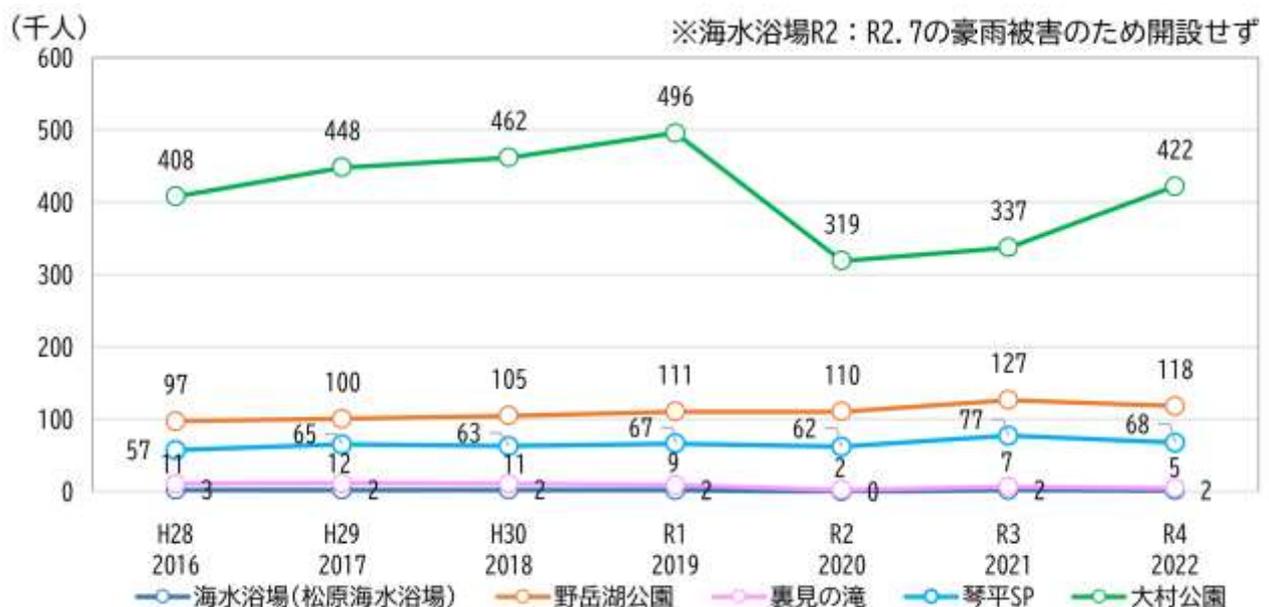


図 31 主要観光地別入込客数

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】

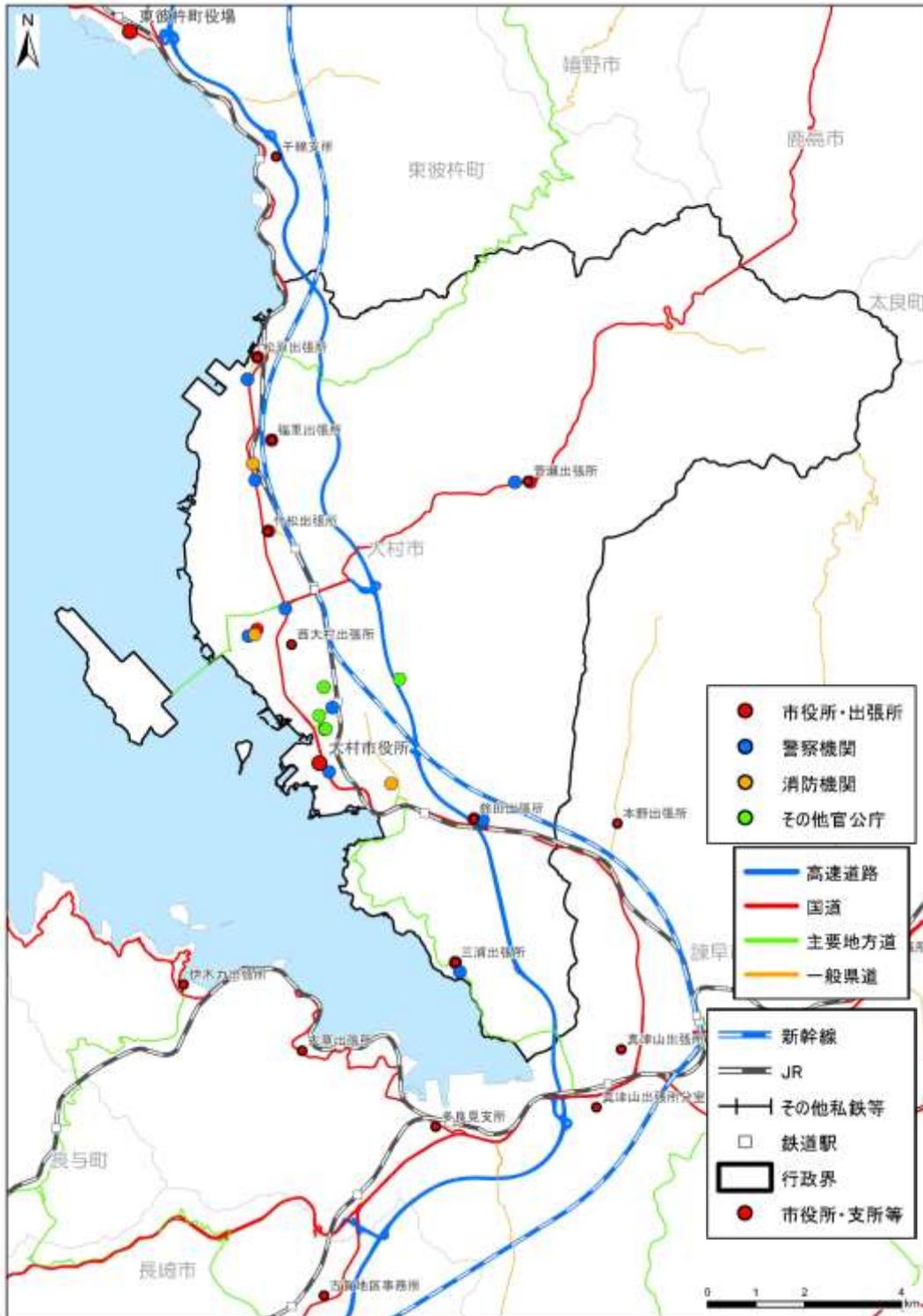


図 32 行政施設の立地状況

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】

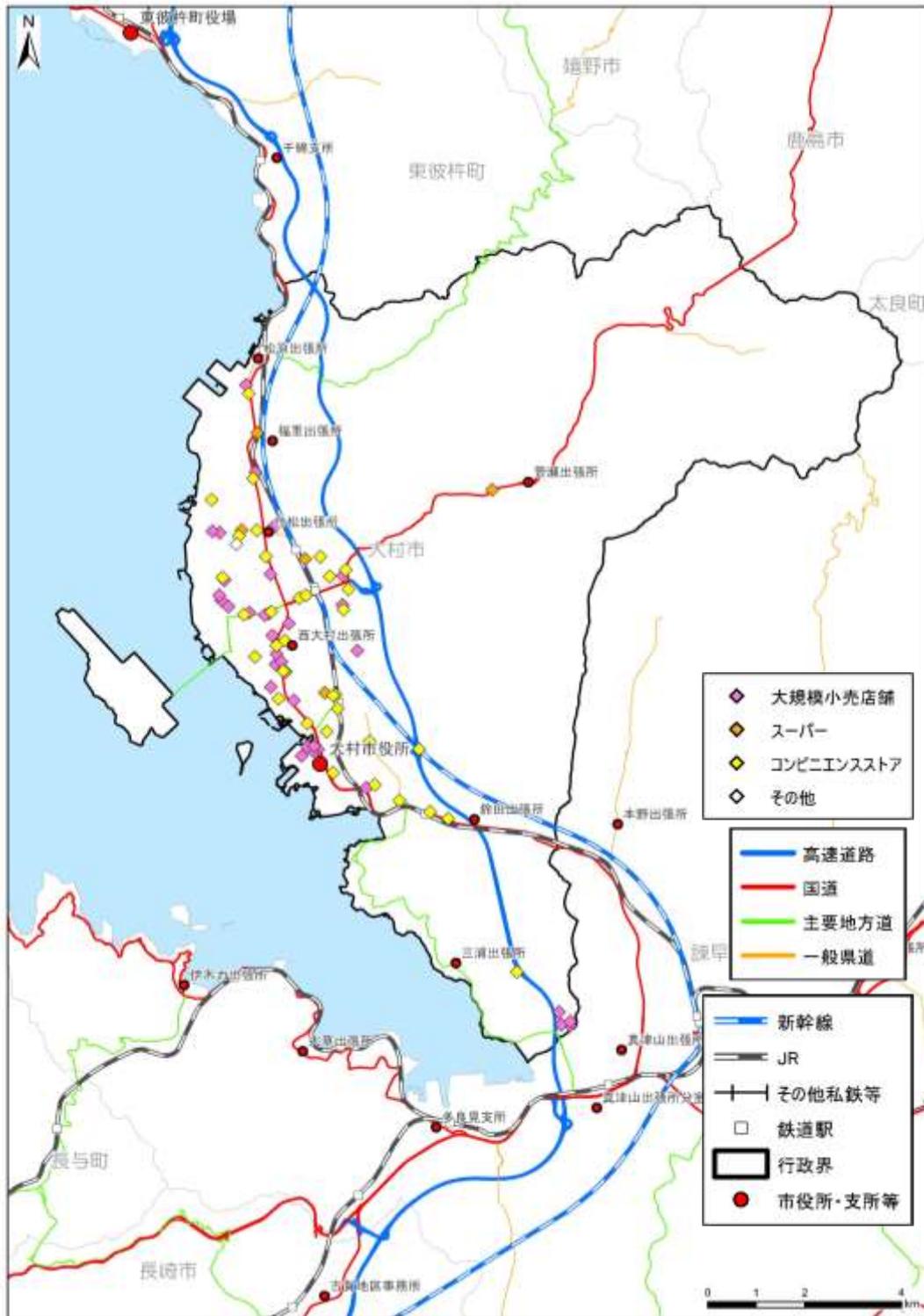


図 34 商業施設の立地状況

資料：大村市 HP

【医療施設の立地状況】

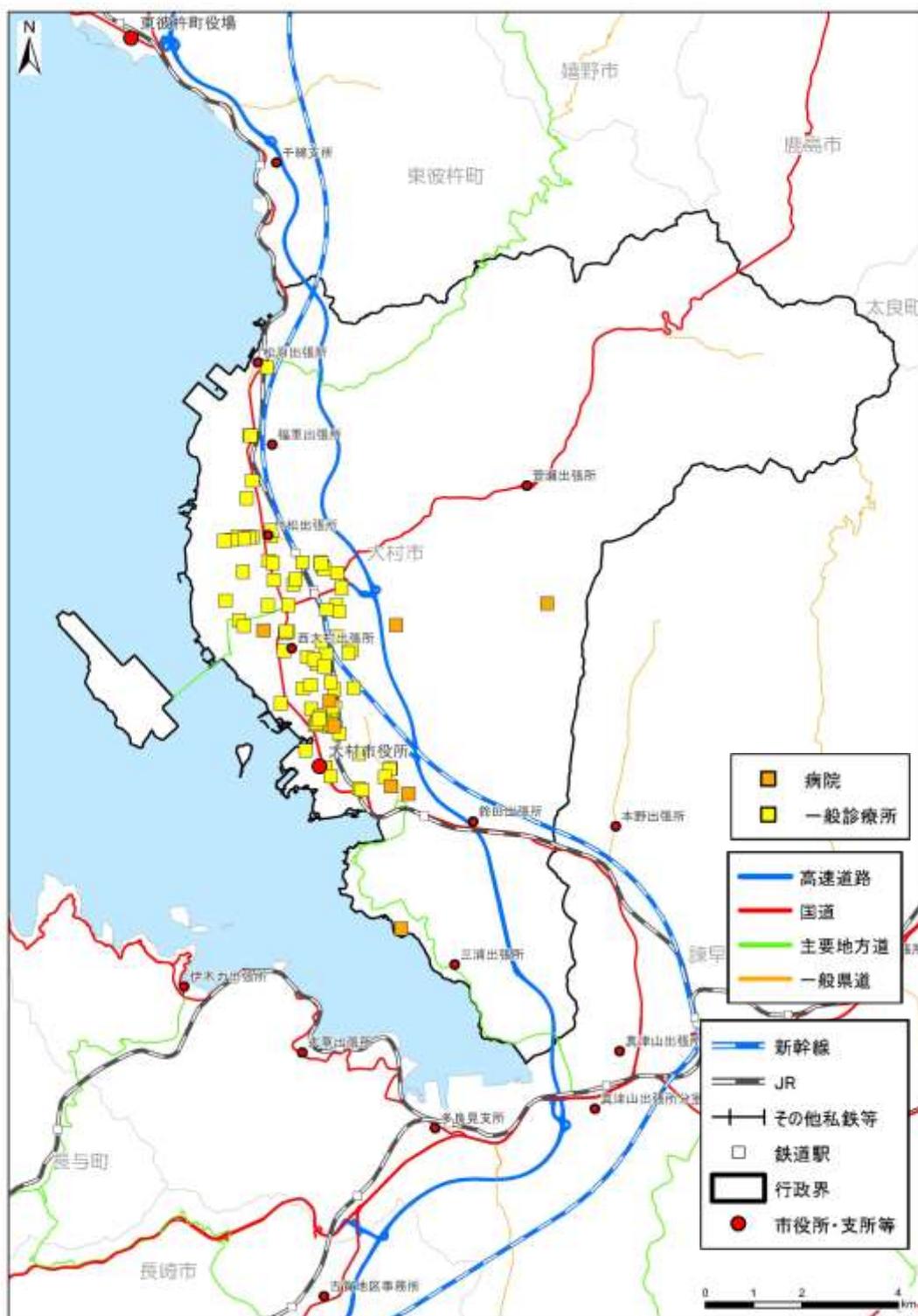


図 35 医療施設の立地状況

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】

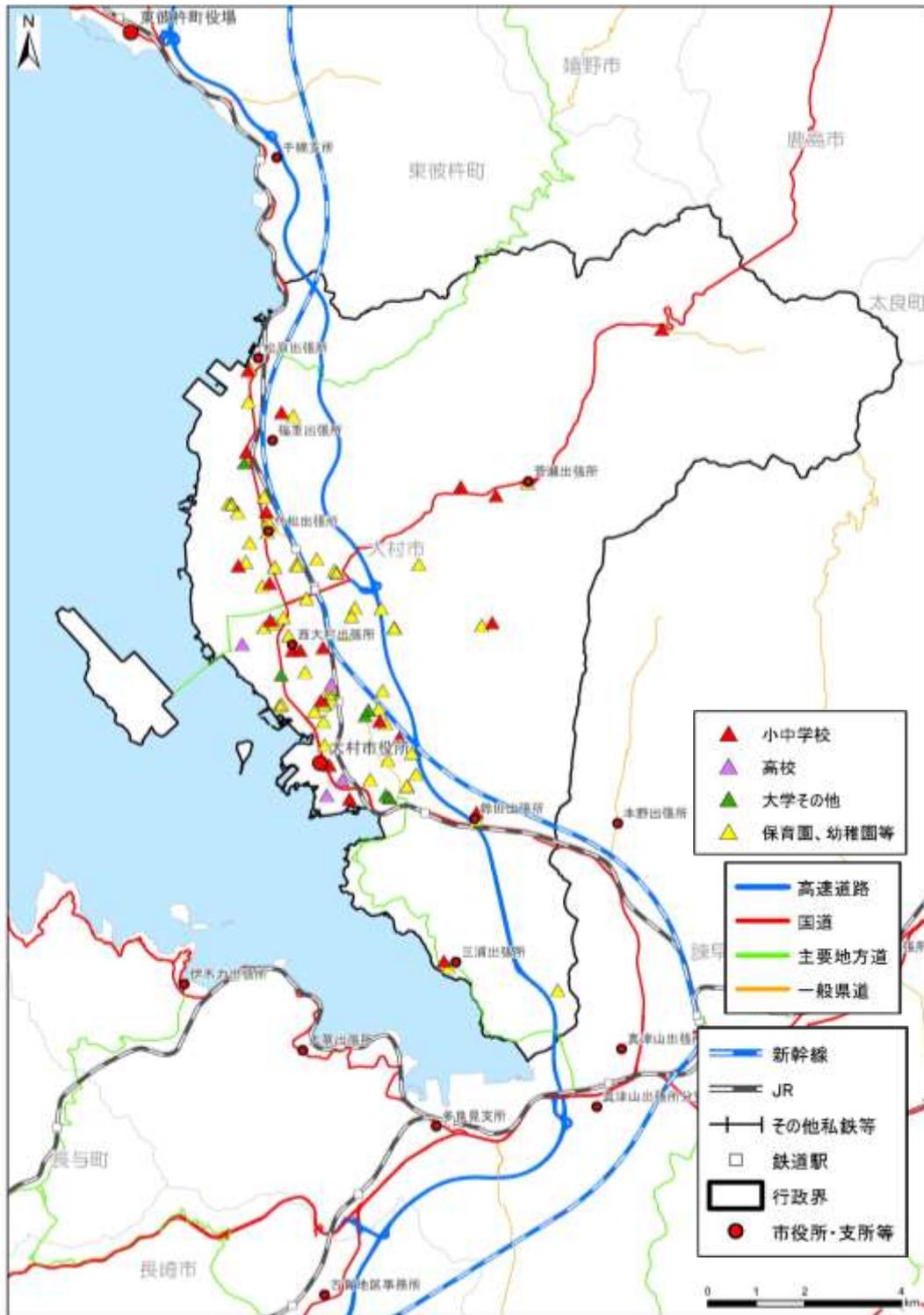


図 36 教育施設の立地状況

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】

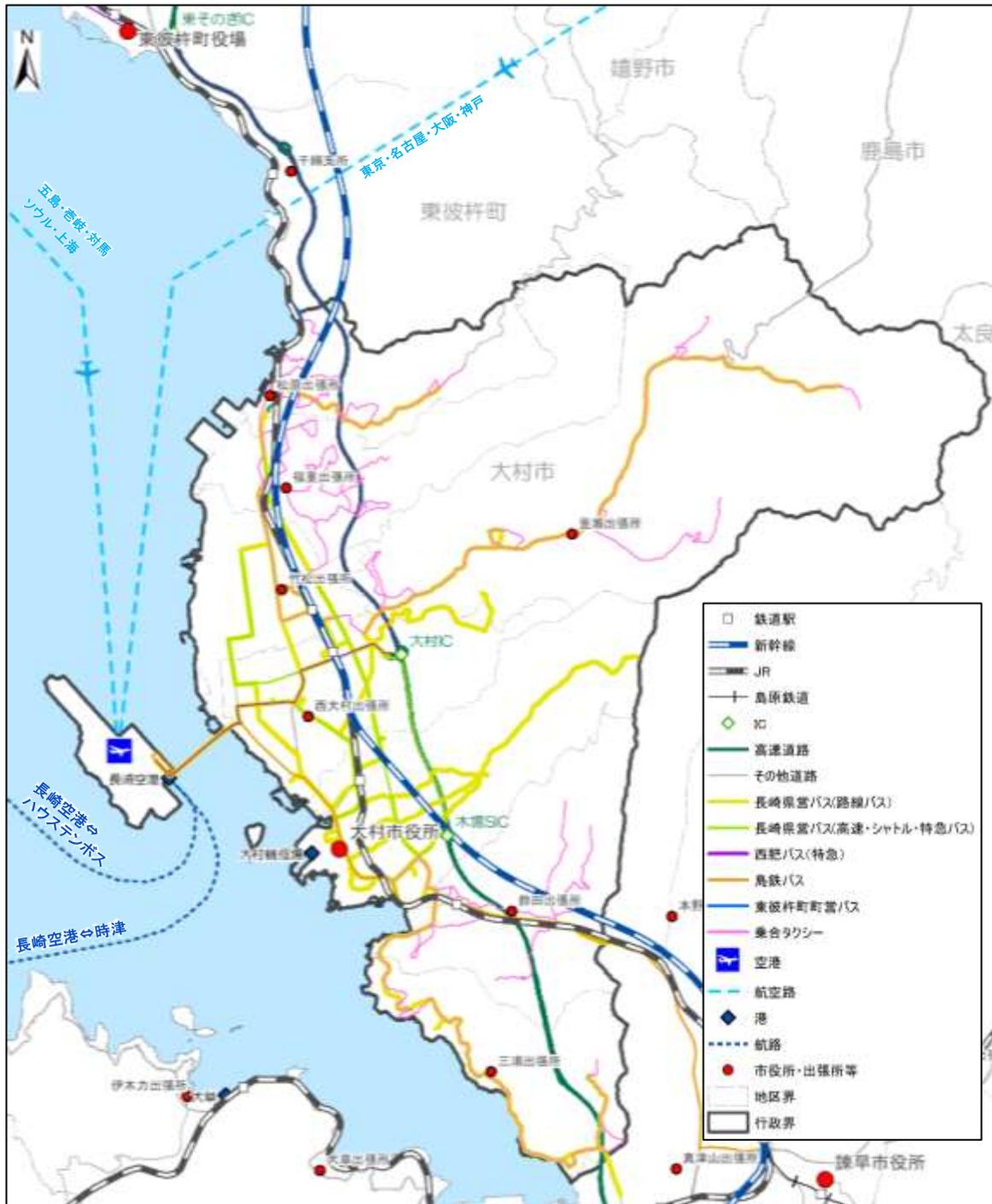


図 37 公共交通ネットワークの概況

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】

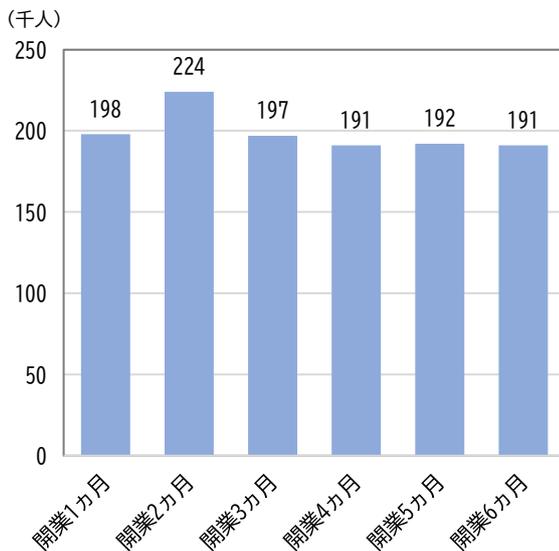


図 38 西九州新幹線の利用状況

【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】

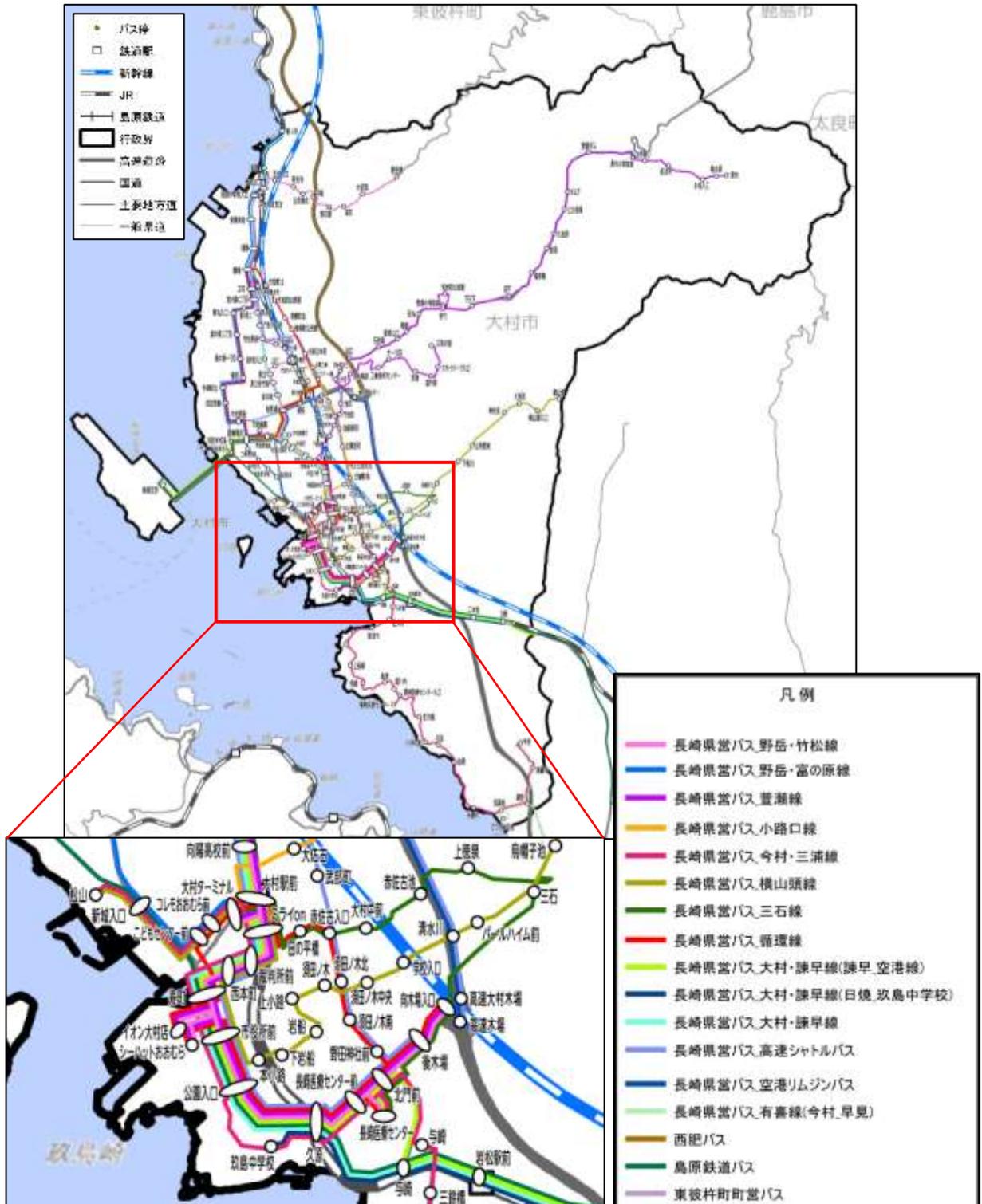


図 40 バス路線図

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】

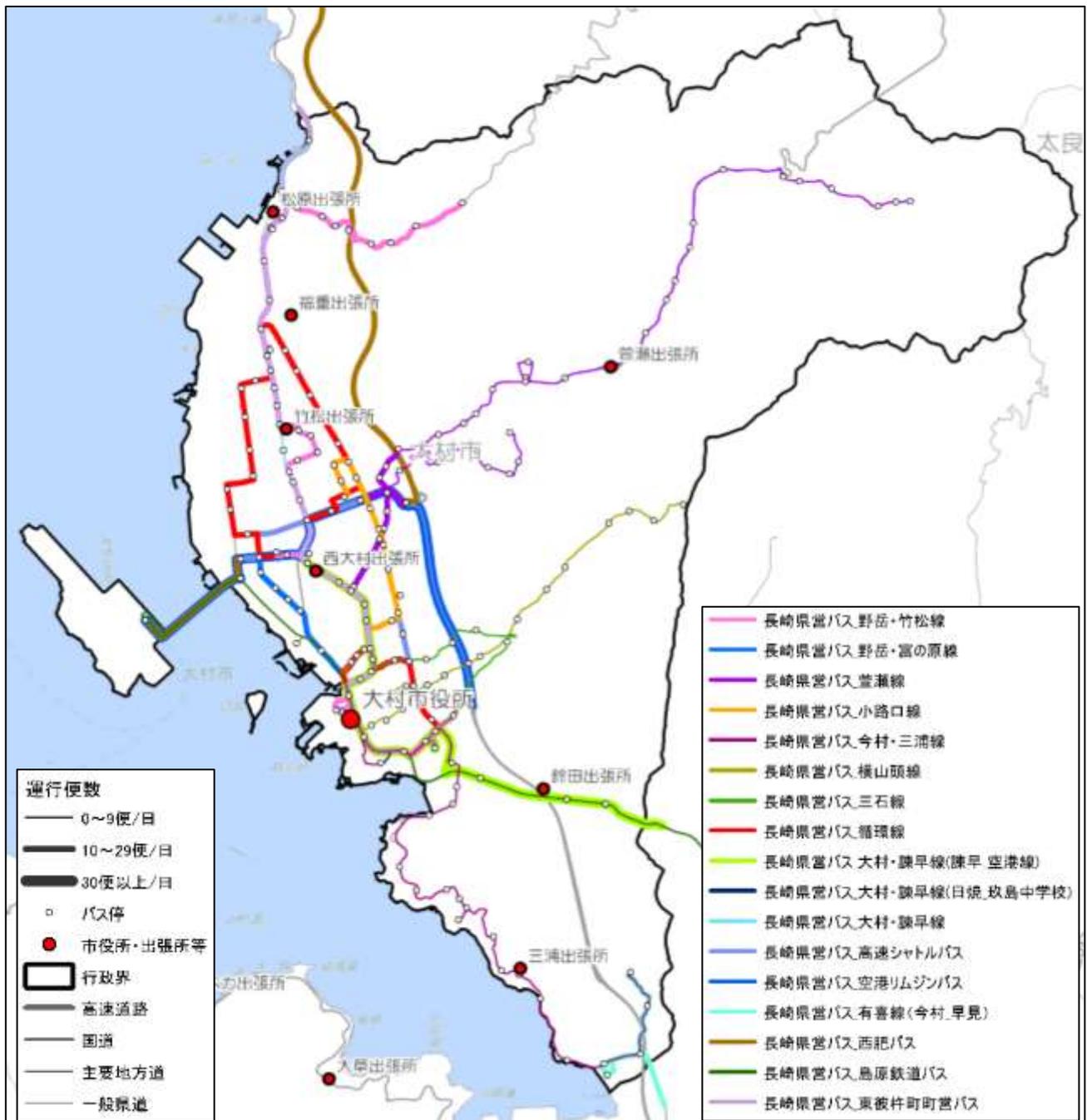


図 41 路線バスの運行頻度

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	うち 大村市	平均 運行 回数	財政負担			
				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				

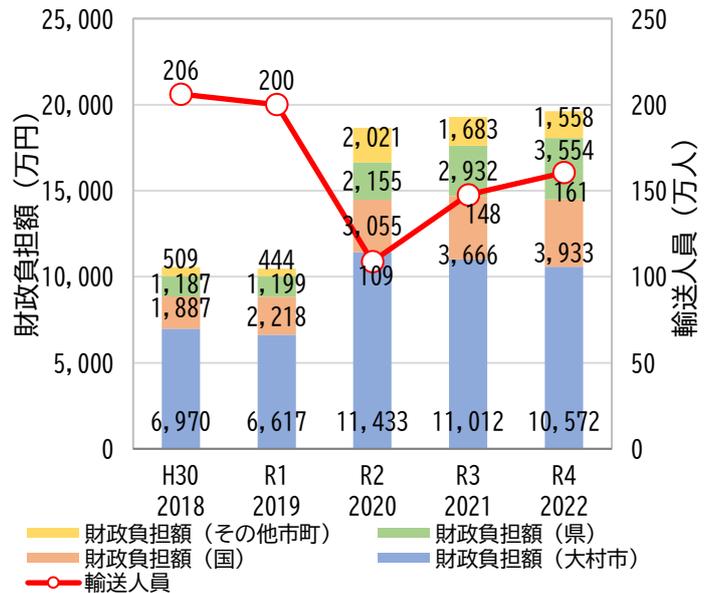
※平均運行回数は、空港リムジンバスのみ年間運行回数より算出

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。

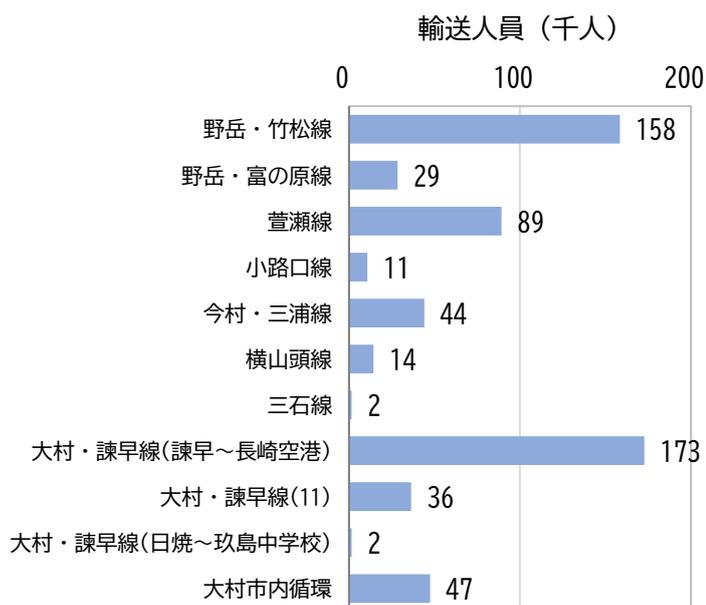
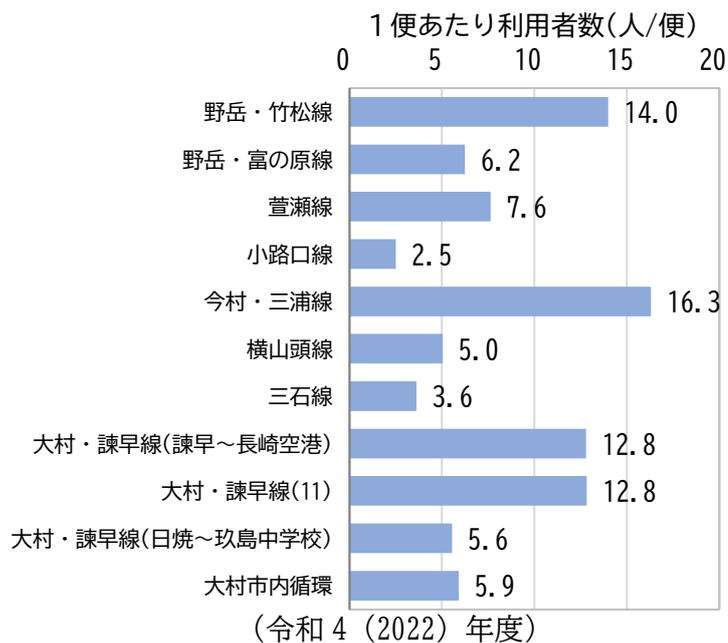


図 44 路線別の輸送人員 (令和 4 (2022) 年度)

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。

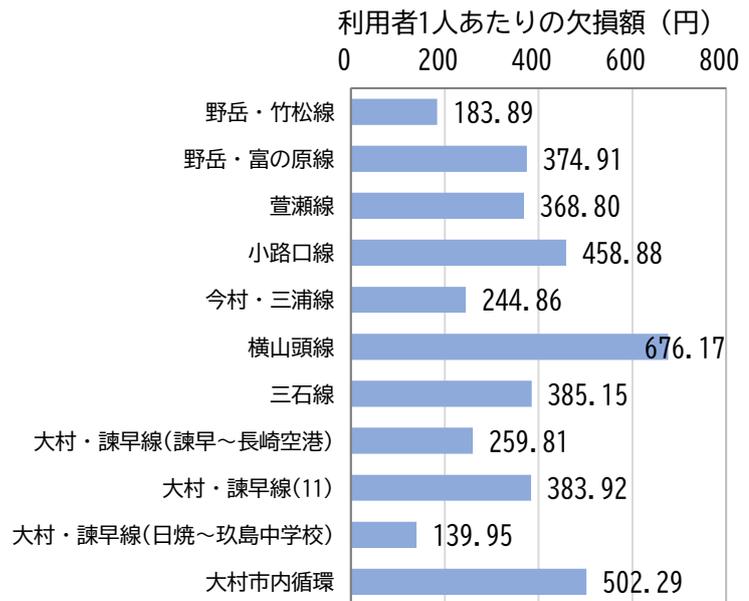


図 46 路線別の利用者1人あたり欠損額 (令和4(2022)年度)

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。

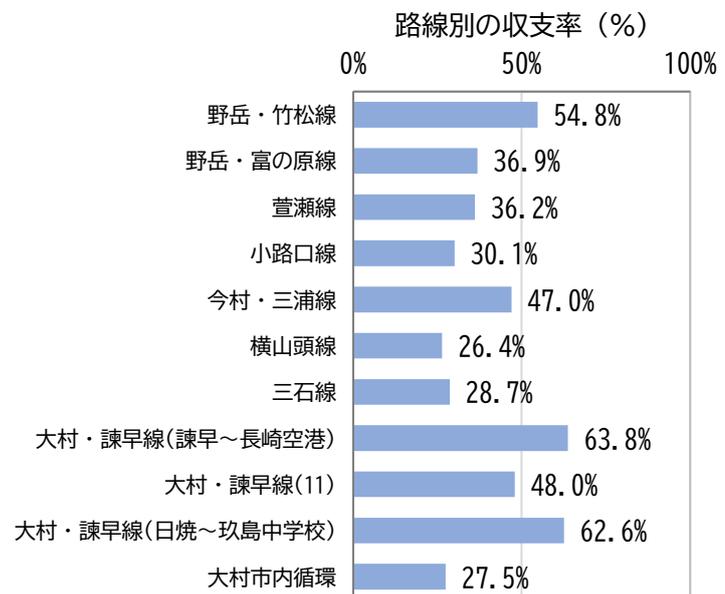


図 47 路線別の収支率 (令和4(2022)年度)

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】

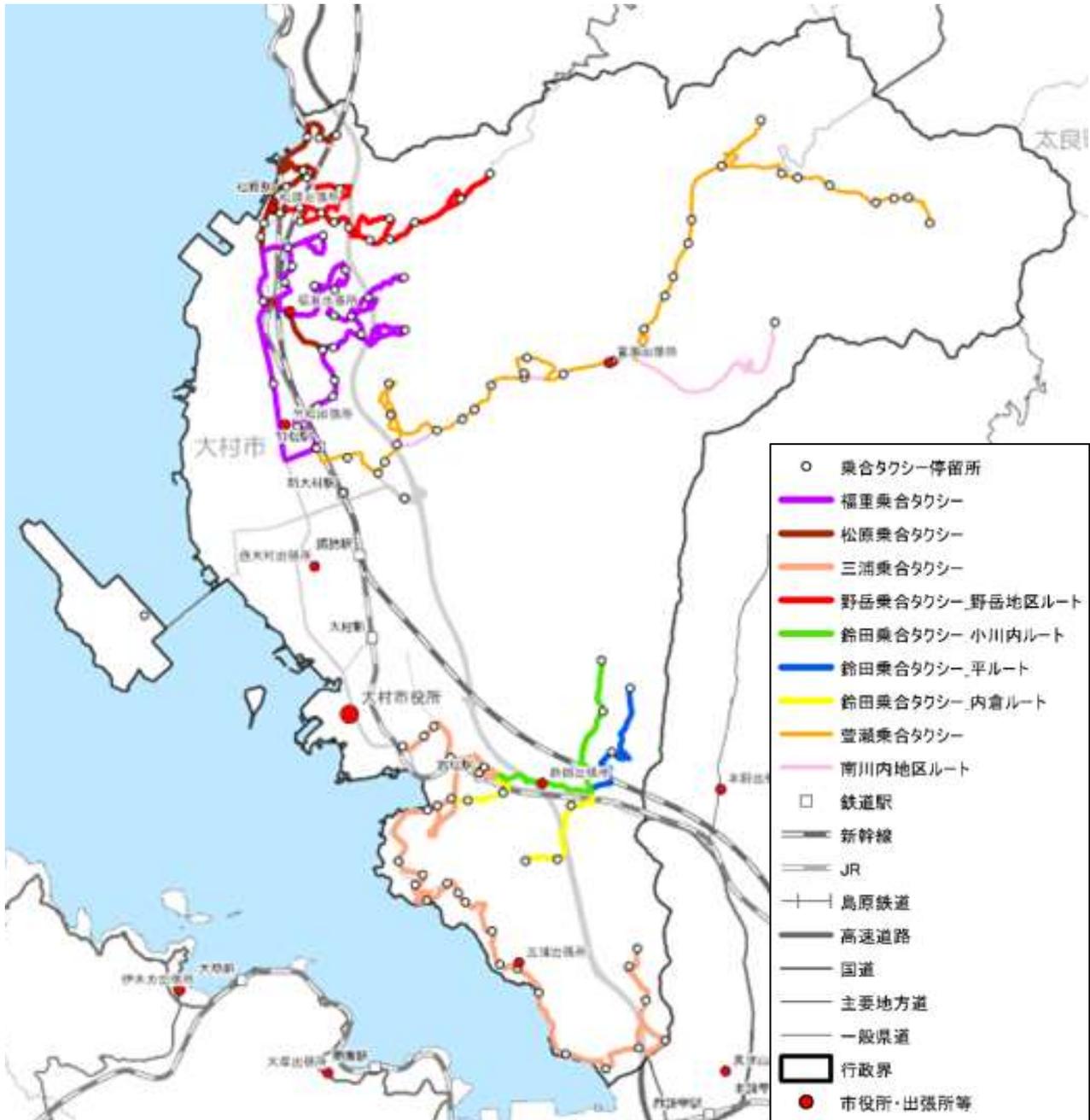


図 48 乗合タクシーの路線図

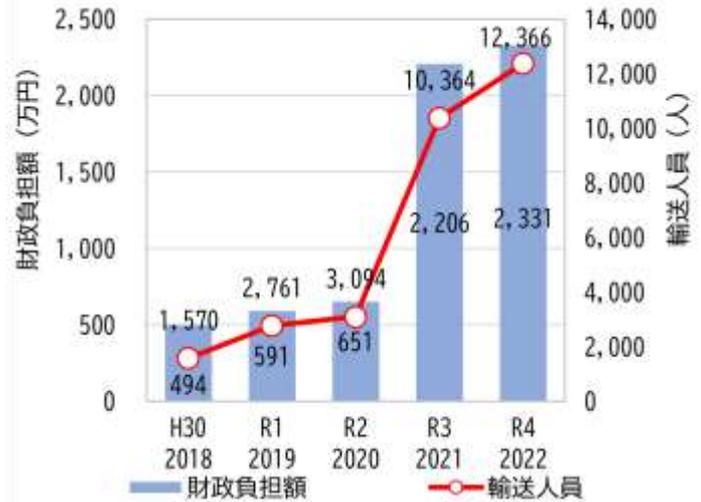
資料：国土数値情報、大村市提供資料

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。

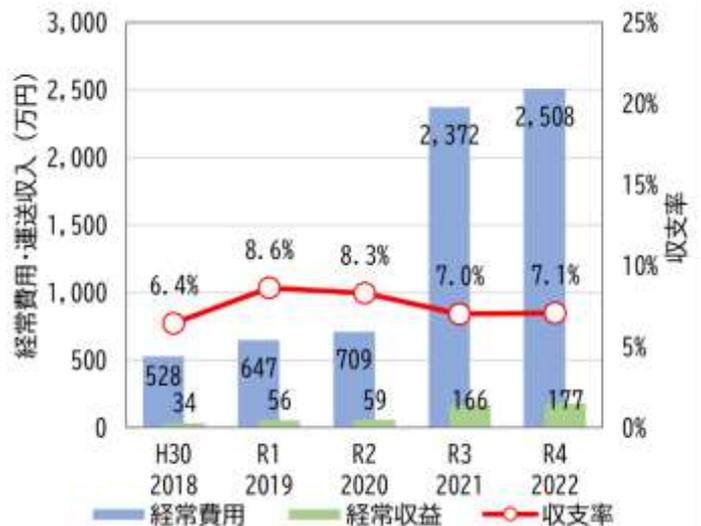


図 50 経常費用と収支率

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】

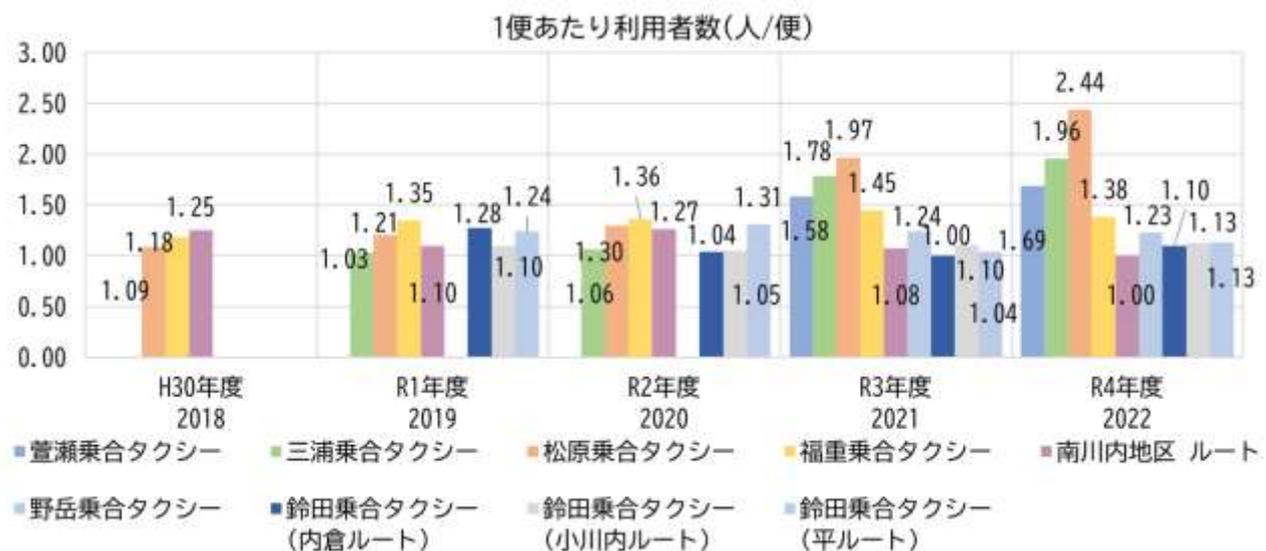


図 52 ルート別の1便あたりの利用者数

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】

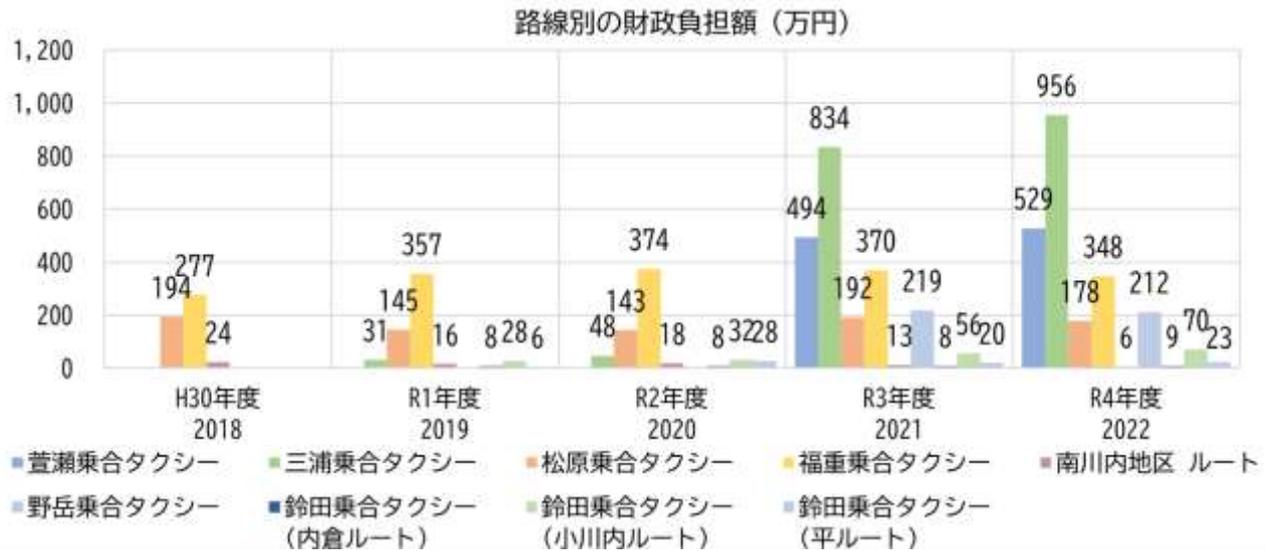


図 53 ルート別の財政負担額

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】

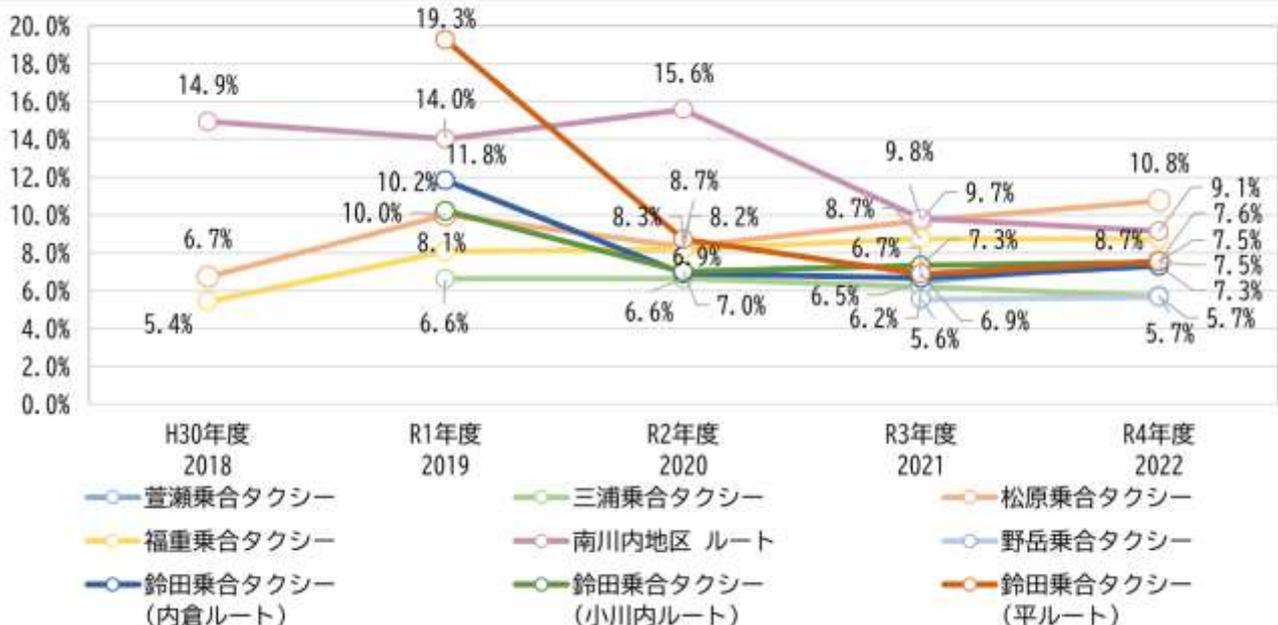


図 54 ルート別の収支率

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】

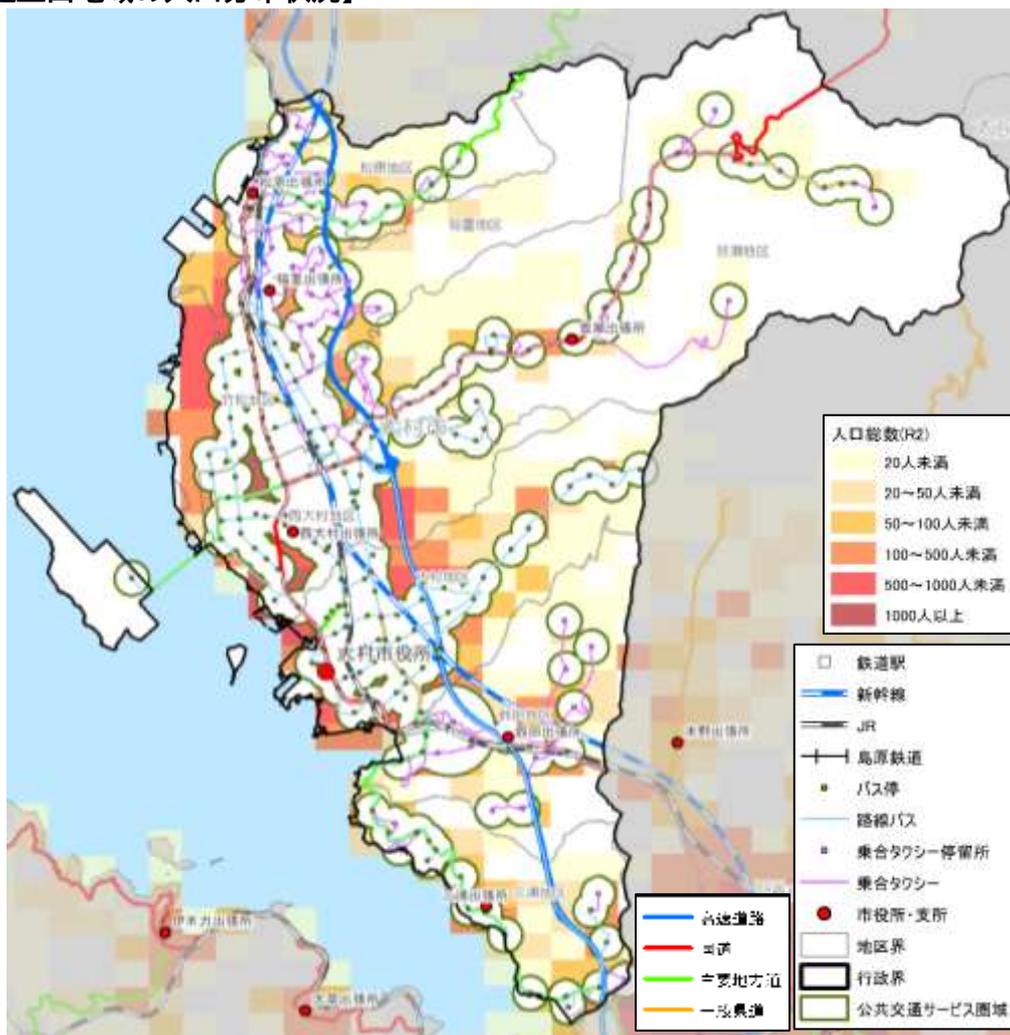


図 55 公共交通空白地域の人口分布状況

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>

第3章 アンケート調査結果等

1. 市民アンケート調査

(1) 調査概要

- 対象年齢は、公共交通で通学する機会が増える高校生から大学卒業後自分の車を購入する年代を15～24歳の若年層、公共交通のメインターゲットの高齢である65歳以上を高年齢層として抽出
- 市民3,000人(若年層：869人、高年齢層：2,131人)(無作為抽出)を対象に、郵送配布・回収によるアンケート調査を実施
- 実施期間は令和5(2023)年8月4日(金)～16日(水)の週末を2回挟む形で13日間実施
- 回収率は約44.2%(若年層：151人(17.4%)、高年齢層：1,174人(55.1%))
- 設問項目(概要)
 - ・ 日常生活の移動実態(日々の買い物、特別な買い物、通院、通勤・通学)
 - ・ 公共交通の利用の有無、利用実態、改善要望 など

(2) 調査結果(若年層・高年齢層)

①公共交通の利用状況等

若年層における公共交通の利用状況は、15歳～19歳の約7割、20歳～24歳でも4割近くが「利用」しています。一方、高年齢層ではほとんどの年代で7割以上は公共交通を利用していないものの、年齢層によっては約2割が利用しています。

若年層が利用した公共交通機関としては「JR」が7割以上と突出しており、次いで「路線バス」の約3割となっています。高年齢層では「路線バス」が約5割、「JR」の回答割合も約3割となっています。

【若年層】

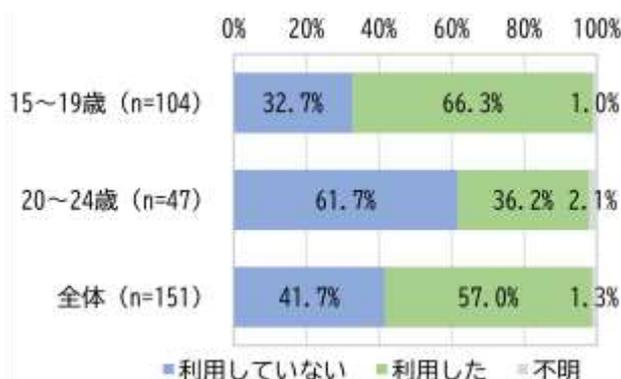


図 56 最近1ヶ月の公共交通利用状況 (若年層)

【高年齢層】

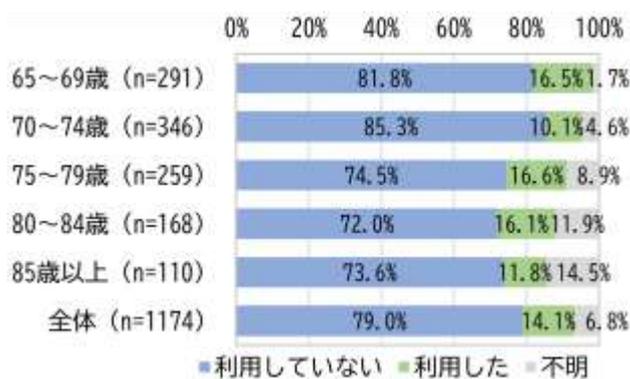


図 57 最近1ヶ月の公共交通利用状況 (高年齢層)

【若年層】

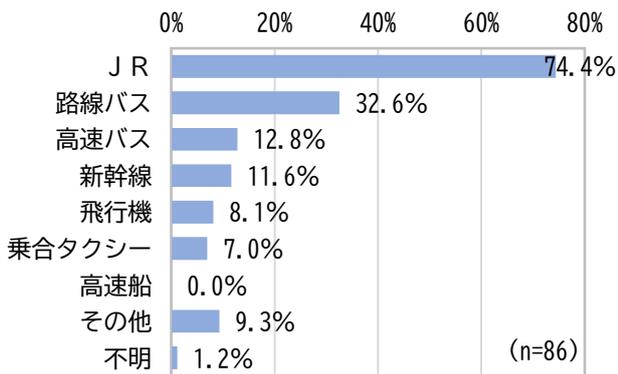


図 58 利用した公共交通 (若年層)

【高齢層】

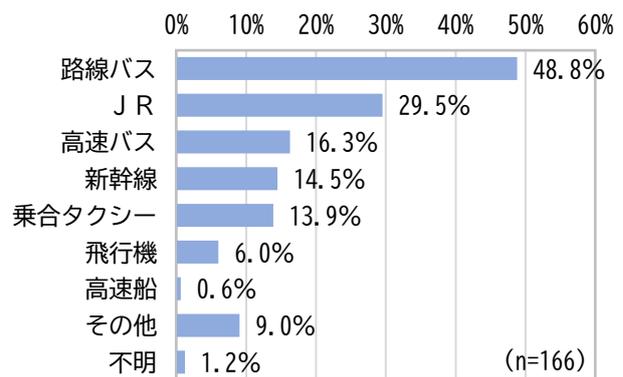


図 59 利用した公共交通 (高齢層)

【若年層】

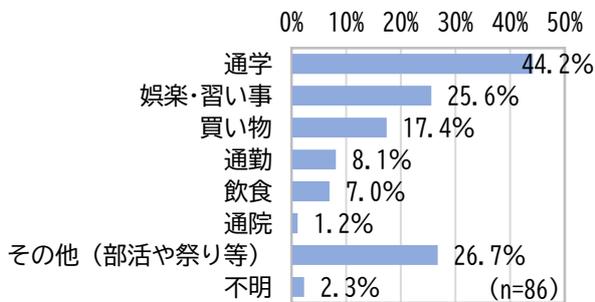


図 60 公共交通利用時の外出目的 (若年層)

【高齢層】

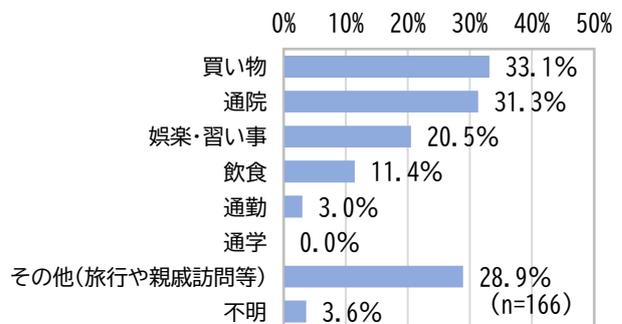


図 61 公共交通利用時の外出目的 (高齢層)

また、若年層における公共交通利用時の外出目的は、「通学」の回答割合が4割を超えるほか、「娯楽・習い事」での利用も約3割程度となっています。高齢層の外出目的は「買い物」、次いで「通院」となっています。

若年層・高齢層ともに公共交通利用者のうち、約3割は公共交通を「乗り継いで利用」しています。

【若年層】

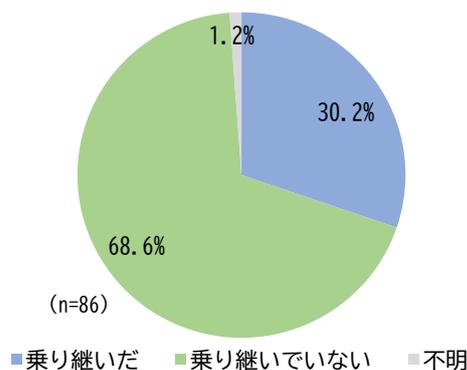


図 62 乗り継ぎ利用の有無 (若年層)

【高齢層】

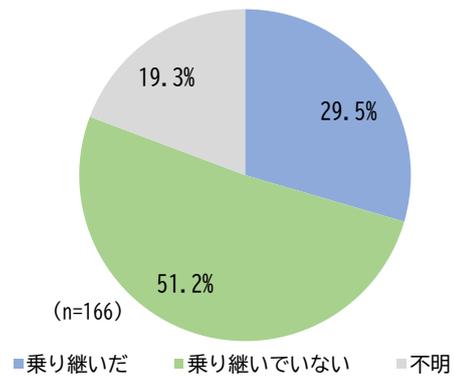


図 63 乗り継ぎ利用の有無 (高齢層)

②公共交通利用者の不満

1) 若年層

若年層の公共交通に対する不満としては、特に「希望の時間に乗れない」、「自宅や目的地から駅・バス停までの距離」、「待ち時間の長さ」に対する回答が多い傾向となっています。

【公共交通に対する不満(若年層)】

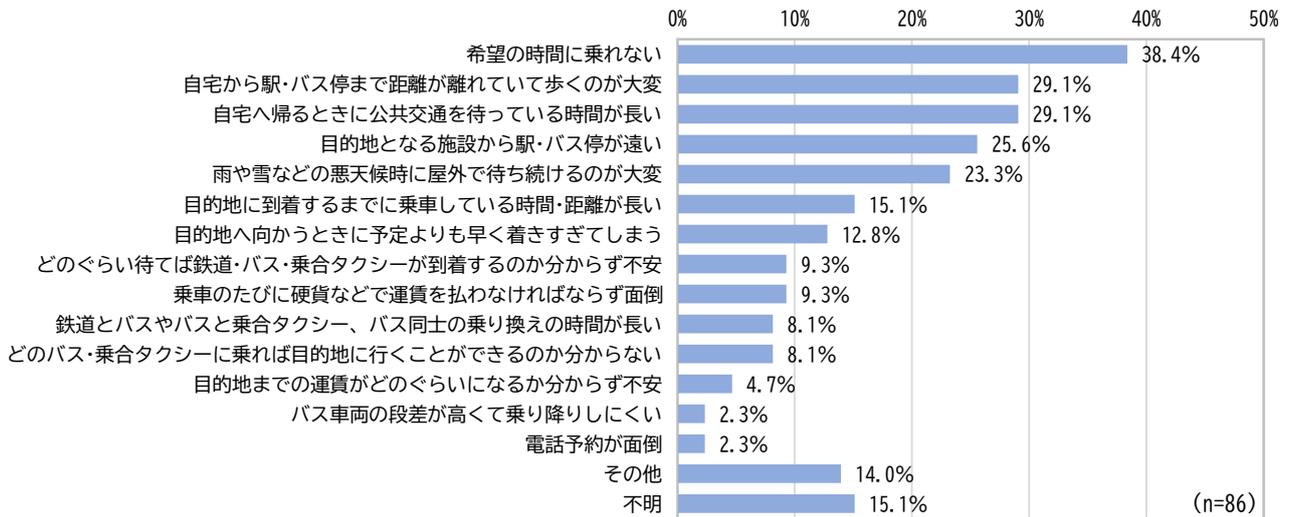


図 64 公共交通に対する不満(若年層)

2) 高齢層

高齢層の公共交通に対する不満では、「待ち時間が長いこと」や「自宅からバス停までの距離」に関する指摘が多い傾向となっています。

【公共交通に対する不満(高齢層)】

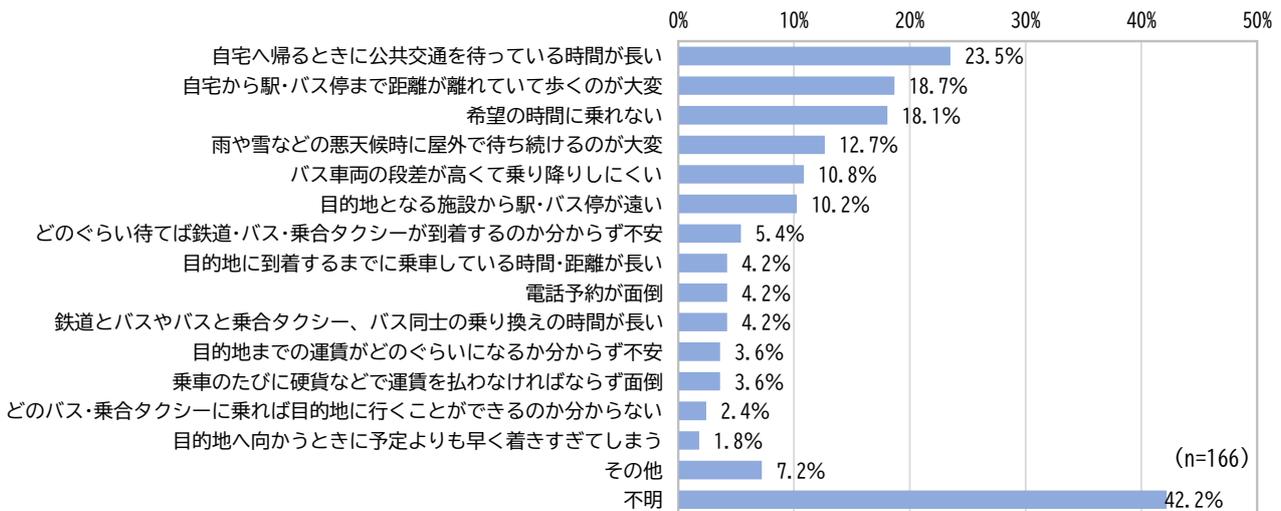


図 65 公共交通に対する不満(高齢層)

③公共交通“非利用者”の移動手段等

1) 若年層

若年層における公共交通非利用者の日常の移動手段として、15～19歳では約5割が「自家用車(自分以外が運転)」で「自転車」も3割近くを占める一方で、20歳～24歳は「自家用車(自分で運転)」が約6割以上となっています。

【公共交通非利用者の日常の交通手段(若年層)】

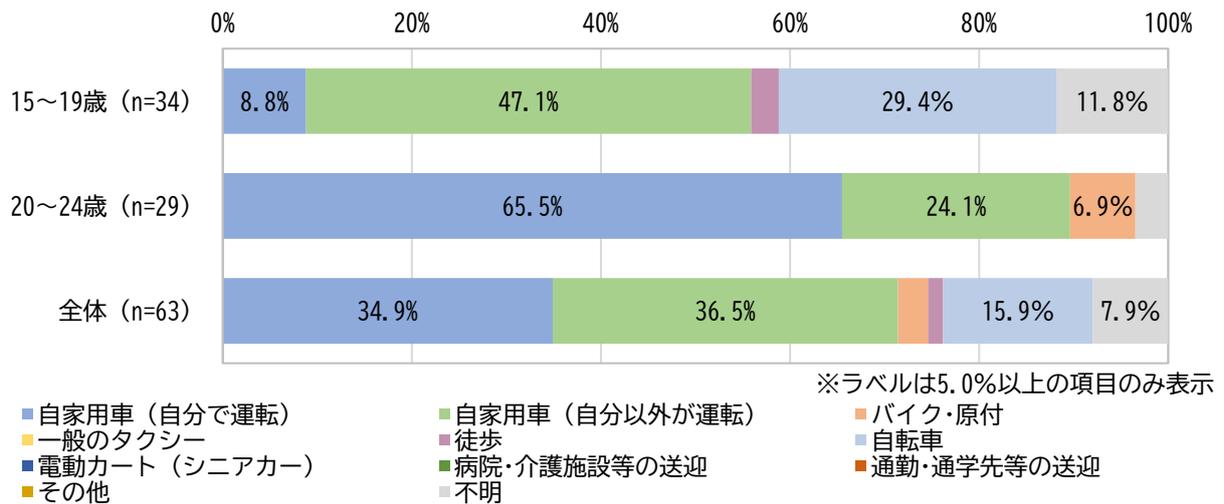


図 66 公共交通非利用者の日常の交通手段(若年層)

2) 高齢層

高齢層における公共交通非利用者の日常の移動手段としては、「自家用車(自分で運転)」が多くなっていますが、年齢層が上がるにつれて「自家用車(自分以外が運転)」の割合が増加しています。また、「一般のタクシー」の利用割合も増加しています。

【公共交通非利用者の日常の交通手段(高齢層)】

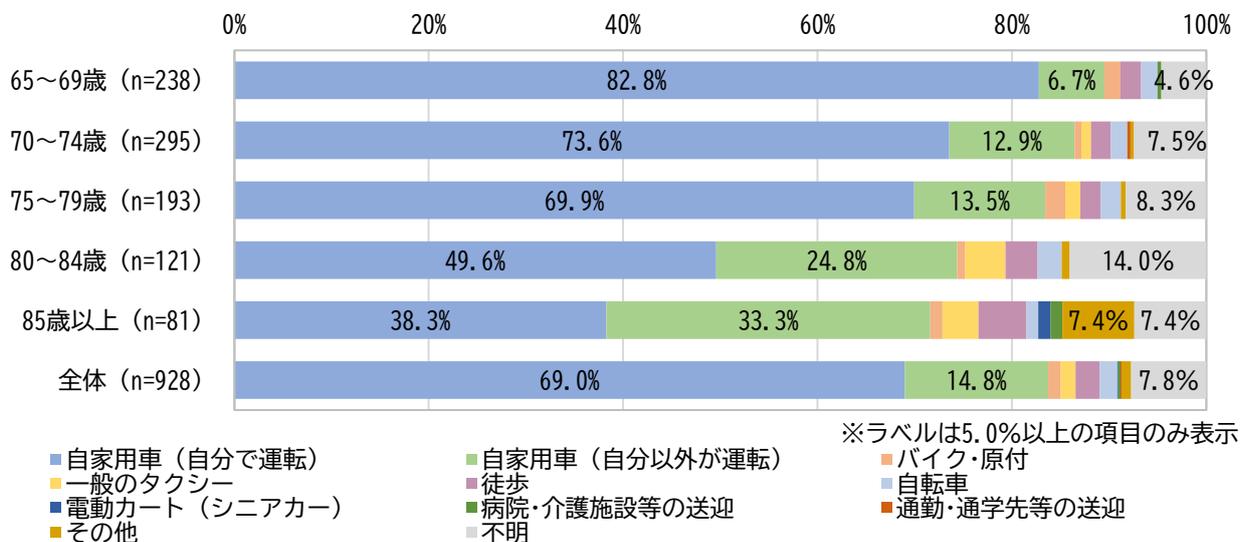


図 67 公共交通非利用者の日常の交通手段(高齢層)

④公共交通“非利用者”の公共交通を利用しなかった理由

公共交通非利用者の利用しなかった理由としては、若年層・高齢層ともに「車やバイクの利便性の高さ」に対する指摘が突出しています。次いで若年層では「自宅から駅・バス停までの距離」、「鉄道やバスが良い時間がない」等の意見が挙がっています。高齢者では、「車やバイクは乗り換えがない」の割合が高くなっています。

1) 若年層

【公共交通を利用しなかった理由(最も当てはまる理由)(若年層)】



図 68 公共交通を利用しなかった理由(最も当てはまる理由)(若年層)

2) 高齢層

【公共交通を利用しなかった理由(最も当てはまる理由)(高齢層)】

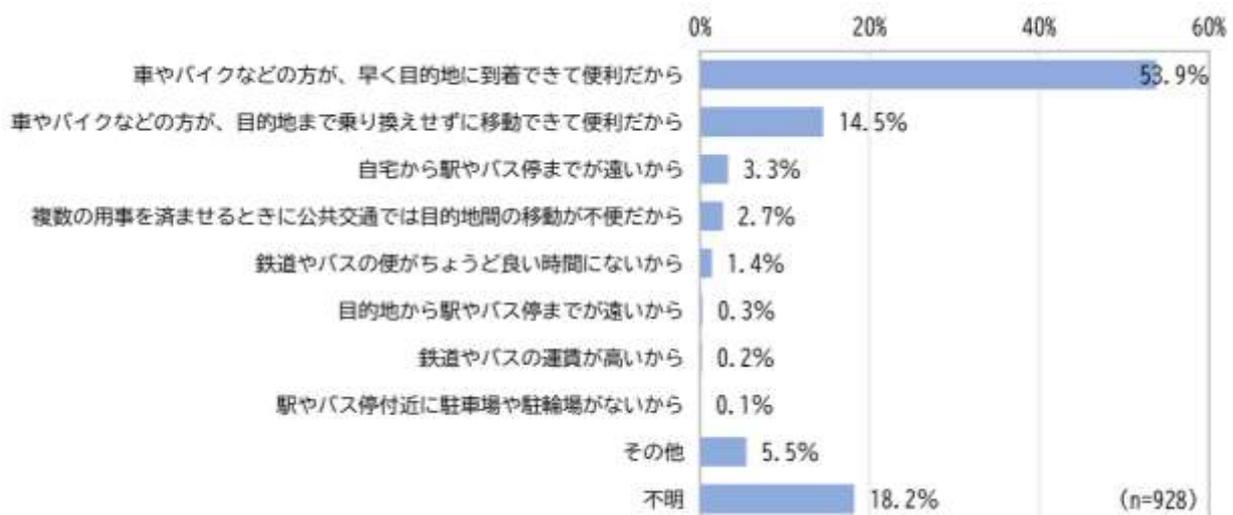


図 69 公共交通を利用しなかった理由(最も当てはまる理由)(高齢層)

⑤公共交通“非利用者”の現在の移動手段を利用する上での不安

現在の移動手段については、若年層・高齢層ともに「特に困っていること・不安なことはない」が最多です。次いで、若年層では「悪天候の時の移動が大変」「家族や知人に送迎で負担をかけている」の割合が高い傾向となっています。高齢層は、「車の維持費などが高額に感じる」「家族や知人に負担をかけていると感じる」の順となっています。

1) 若年層

【現在の移動手段を利用する上での不安等(若年層)】



図 70 現在の移動手段を利用する上での不安(若年層)

2) 高齢層

【現在の移動手段を利用する上での不安等(高齢層)】

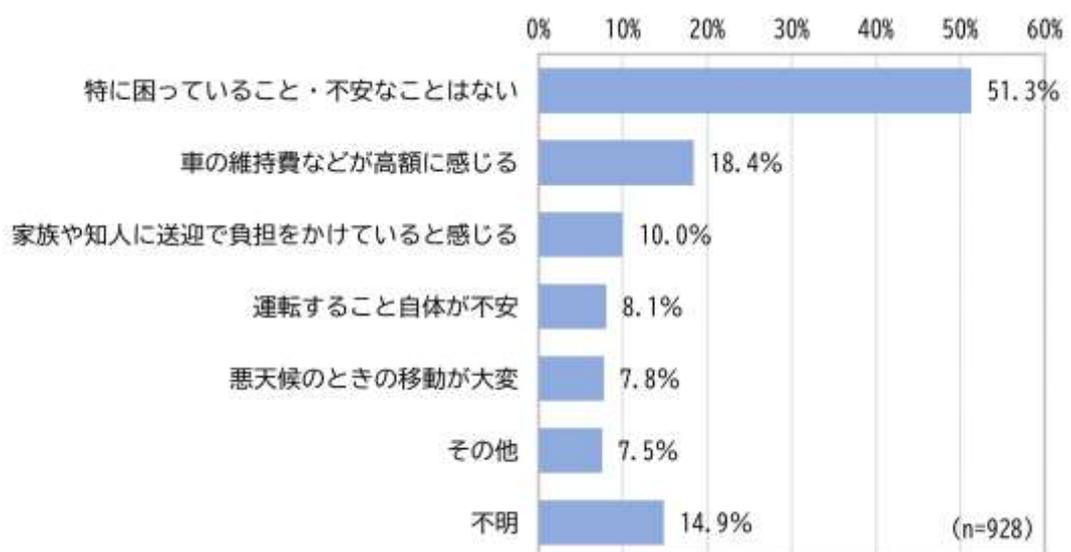


図 71 現在の移動手段を利用する上での不安(高齢層)

2. 利用実態調査

(1) 調査概要

- 交通事業者から提供されたデータを基に利用者数が特に少ない区間を有する7路線を抽出し、該当路線において利用実態及びニーズ把握することを目的に利用実態調査を実施
- 実施日は平日1日(令和5(2023)年9月29日(金))
- 回収票数は446票
- 設問項目(概要)
 - ・ 概要(乗車日時・路線・便)
 - ・ 属性(性別・年齢・居住地)
 - ・ 利用実態(利用目的・利用頻度・往復利用等)
 - ・ 公共交通に対する改善要望(利用している公共交通に対する不満点・改善要望等)

表 6 調査対象路線及び区間

番号	対象路線	対象区間
①	野岳・富の原線	全区間(野岳入口～大村ターミナル)
②	萱瀬線	一部区間(坂口～大村ターミナル・三彩の里～大村ターミナル)
③	小路口線	全区間(新大村駅～大村ターミナル)
④	横山頭線	全区間(横山頭～松山)
⑤	三石線	全区間(長崎医療センター～大村ターミナル)
⑥	大村・諫早線	一部区間(餅ノ浜～松並公園前)
⑦	北部循環線	全区間(右回り、左回り)

【対象路線図】

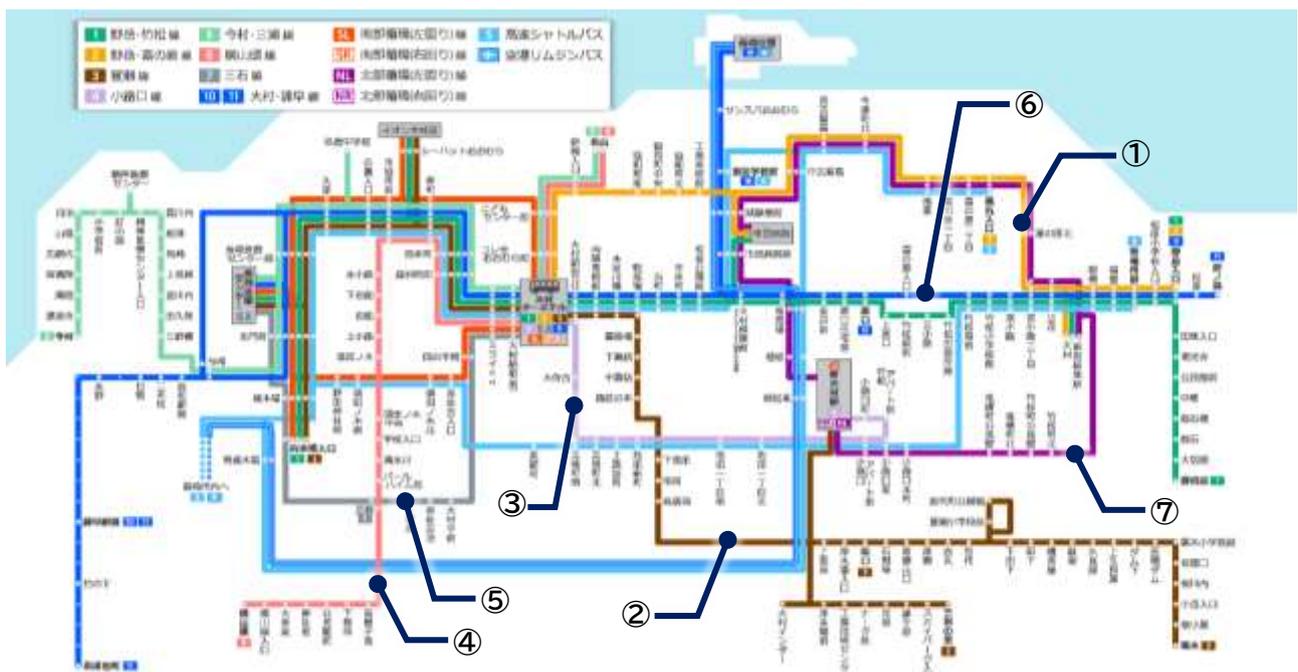


図 72 対象路線図

資料：長崎県営バス路線図

(2) 調査結果

①利用者の属性

利用者の性別は、約7割が「女性」となっています。また年代については約7割を「30～64歳」「65歳以上」が占めています。

【性別】

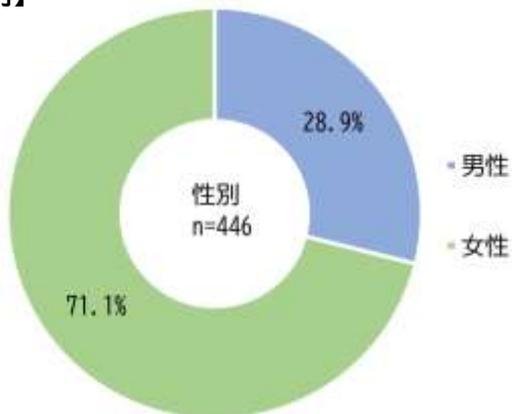


図 73 性別

【年代】

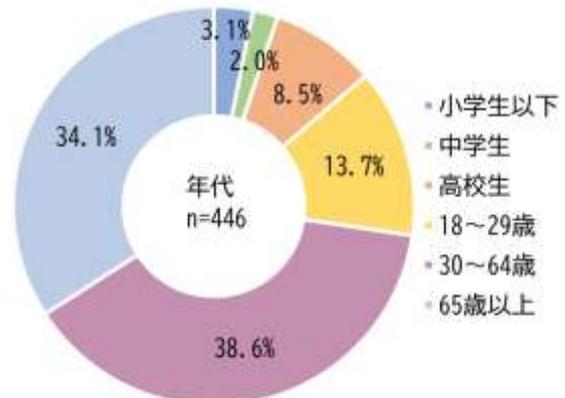


図 74 年代

②路線別の利用状況

路線別の利用者数は「萱瀬線」が最も多く195人/日となっています。また、1便あたりの利用者数は多いところで8.0人/便となっています。

【路線別の利用者数と1便あたりの平均利用者数】

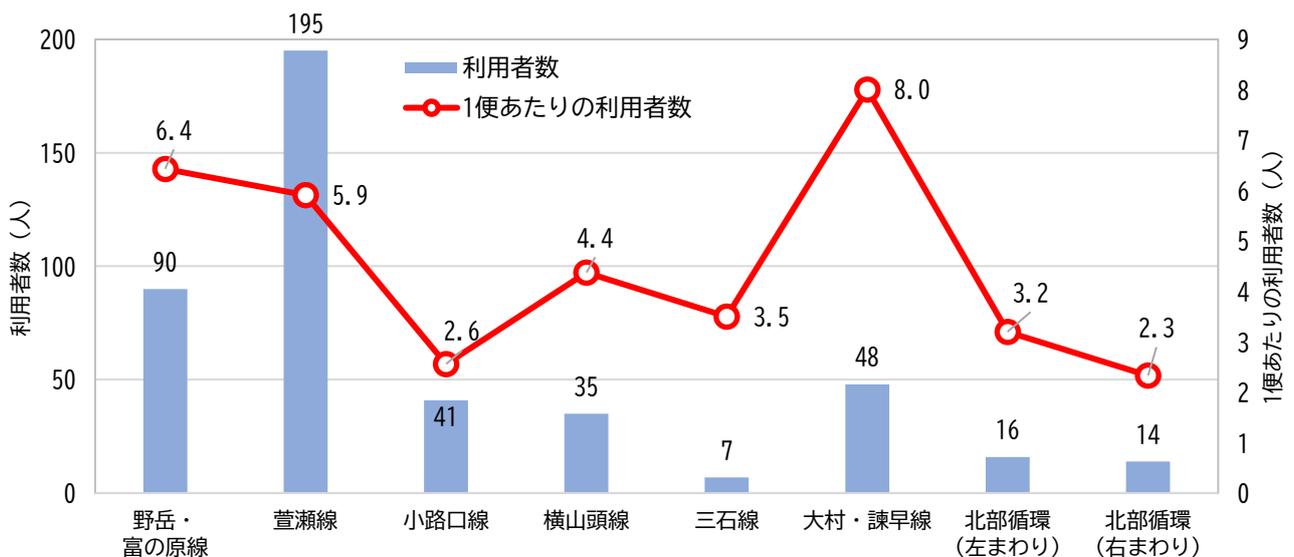


図 75 路線別の利用者数と1便あたりの平均利用者数

※特に利用者が少ない区間を対象として調査を実施しているため、1便あたり利用者数は路線別利用状況とは一致しません。

③路線別の利用目的

路線別の利用目的は、[萱瀬線][大村・諫早線]では「通勤」が多くなっています。また、[小路口線]については「医療施設」、「公共施設」が目的の多くを占めています。

【路線別の利用目的】



図 76 路線別の利用目的

④時間帯別の利用目的

時間帯別の利用目的は、7時台まで「通学」、8時台まで「通勤」が多くなっており、15時台から夕方にかけて再び増加しています。8時台から13時台までは、「商業施設」や「医療施設」が多くなっています。

【時間帯別の利用状況】

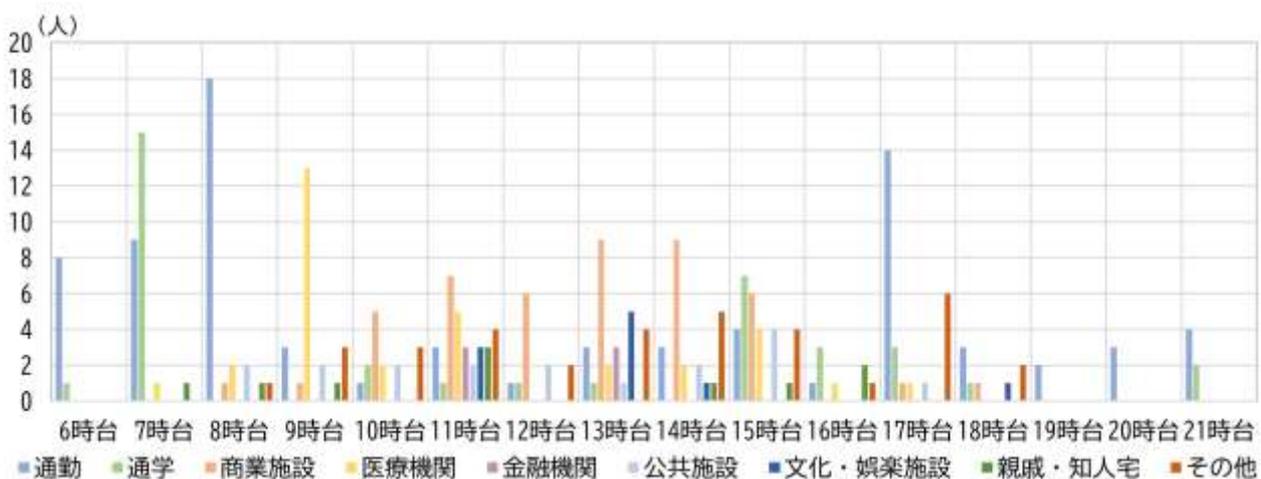
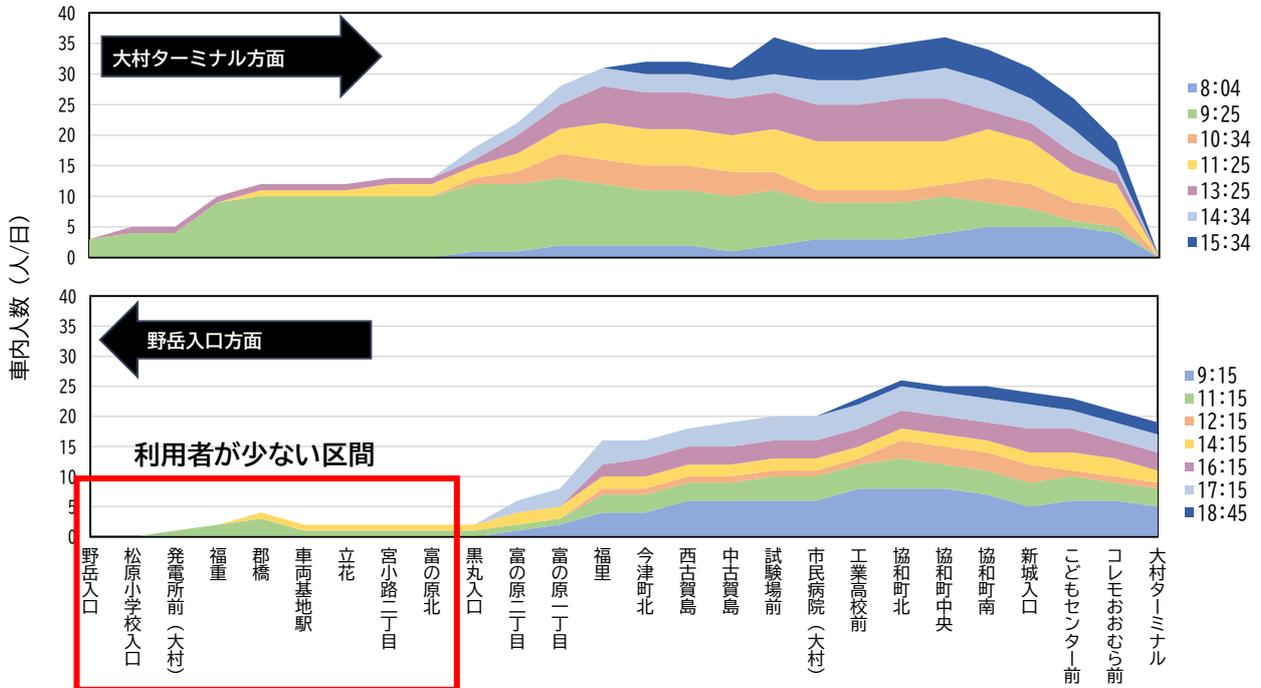


図 77 時間帯別の利用状況

⑤路線別の乗降者数

[野岳・富の原線]の[大村ターミナル方面]では、「大村ターミナル」での降車が最も多く、次いで「協和町南」となっています。一方で、[野岳入口方面]では「黒丸入口」までの降車はあるもののそれ以降については乗用者が1名程度と少ない状況となっています。

【野岳・富の原線の区間別の1日乗車人員】



【野岳・富の原線の乗降者数】

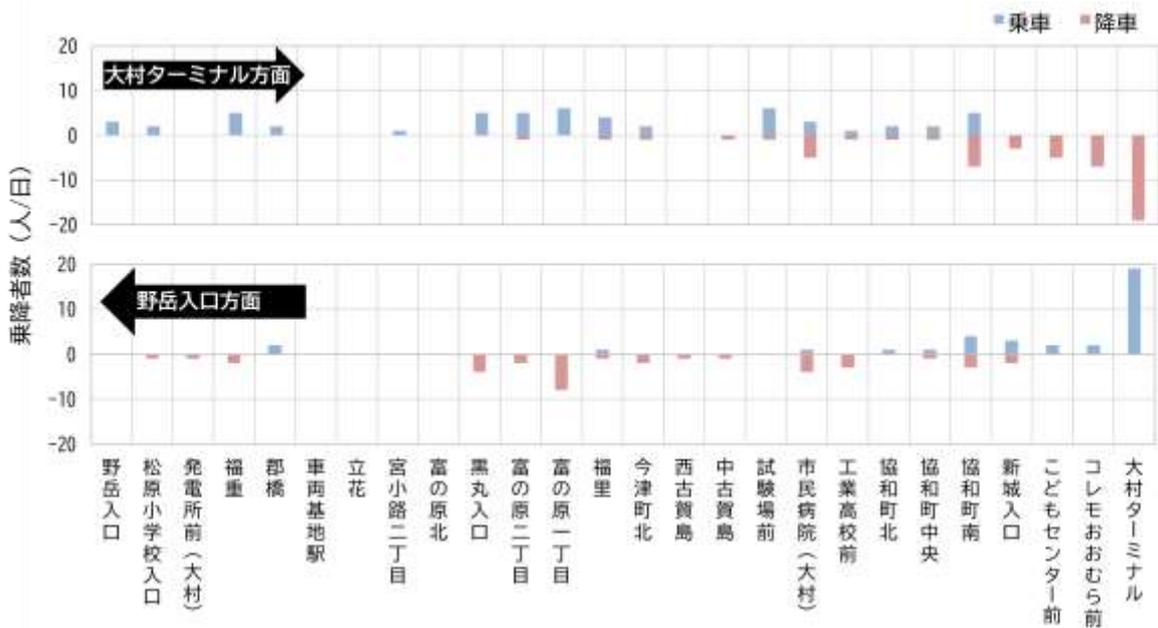


図 78 路線別停留所別の乗降者数(野岳・富の原線)

[萱瀨線]の[向木場方面]と[坂口・三彩の里方面]両方面ともに、「新大村駅」や「大村インター」から「大村ターミナル」までのバス停で乗降がみられます。一方で「三彩の里」から「浄水場前」までの区間の利用が非常に少なくなっています。また区間別の1日乗車人員は、「新大村駅」から「大村ターミナル」間で乗車人員が多くなっています。

【萱瀨線の区間別の1日乗車人員】

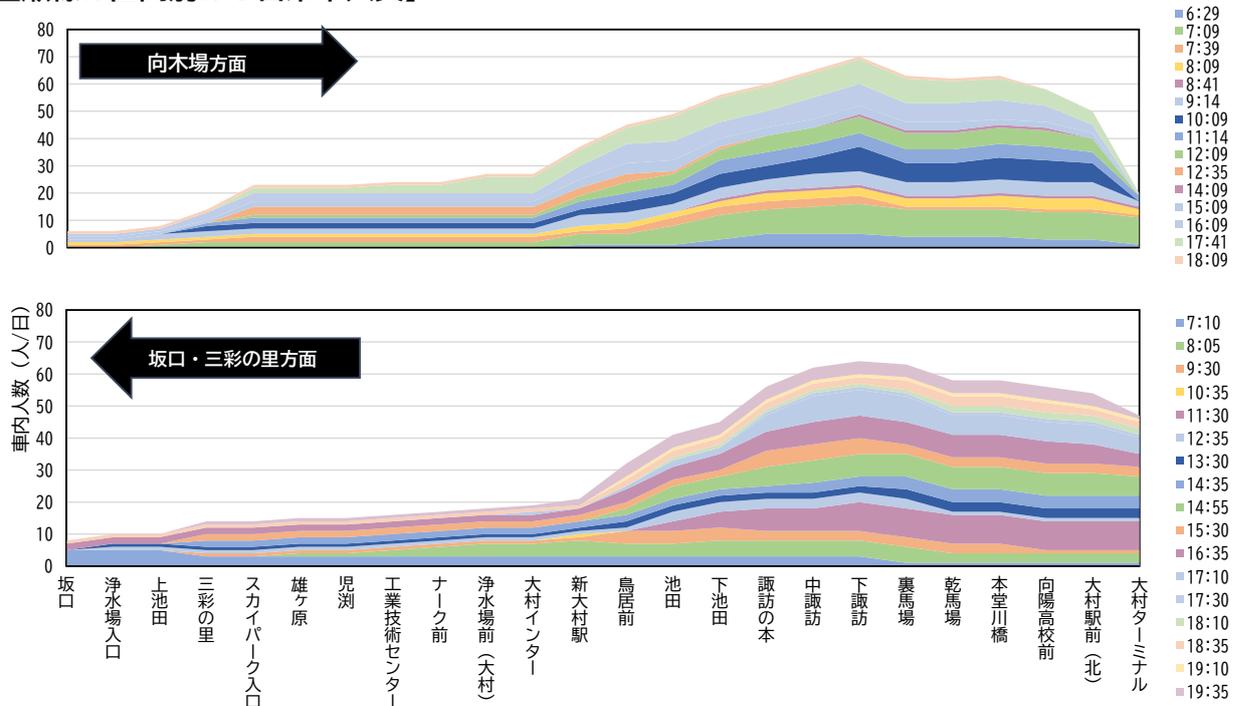


図 79 区間別の1日乗車人員(萱瀨線)

【萱瀨線の乗降者数】

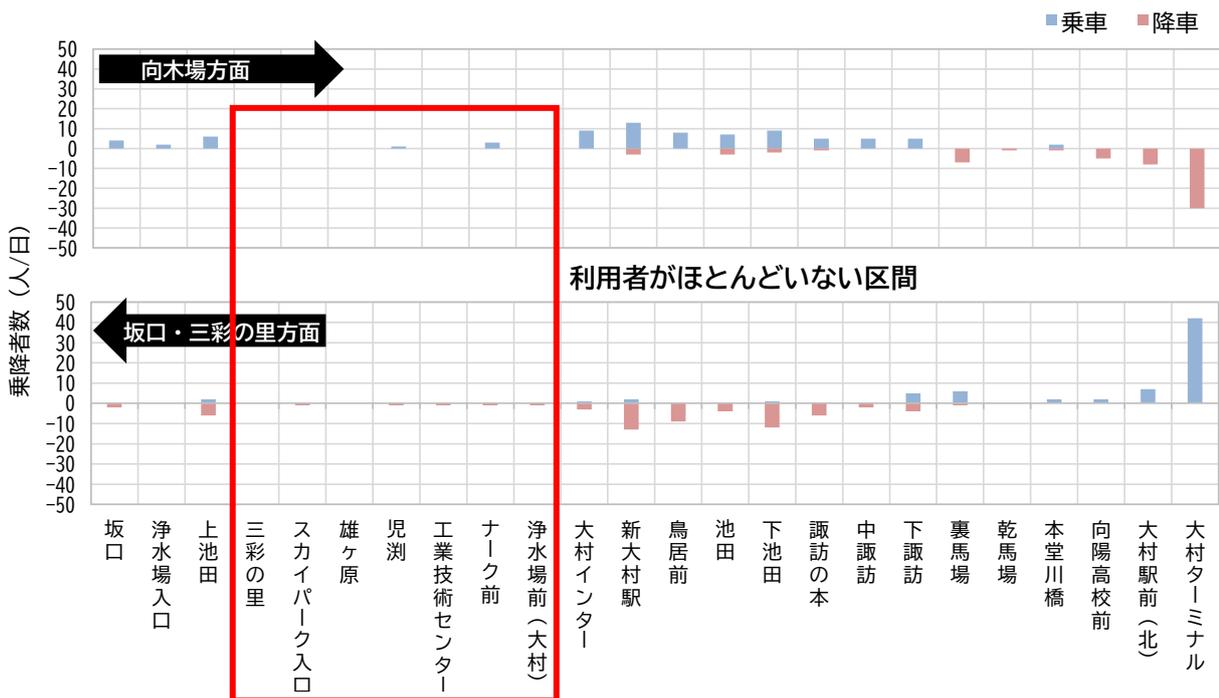


図 80 路線別停留所別の乗降者数(萱瀨線)

[小路口線]の[大村ターミナル方面][新大村駅方面]の両方面では、「大村ターミナル」にかけての乗降が多くなっています。また、比較的多くのバス停に分散して乗車がされています。

【小路口線の区間別の1日乗車人員】

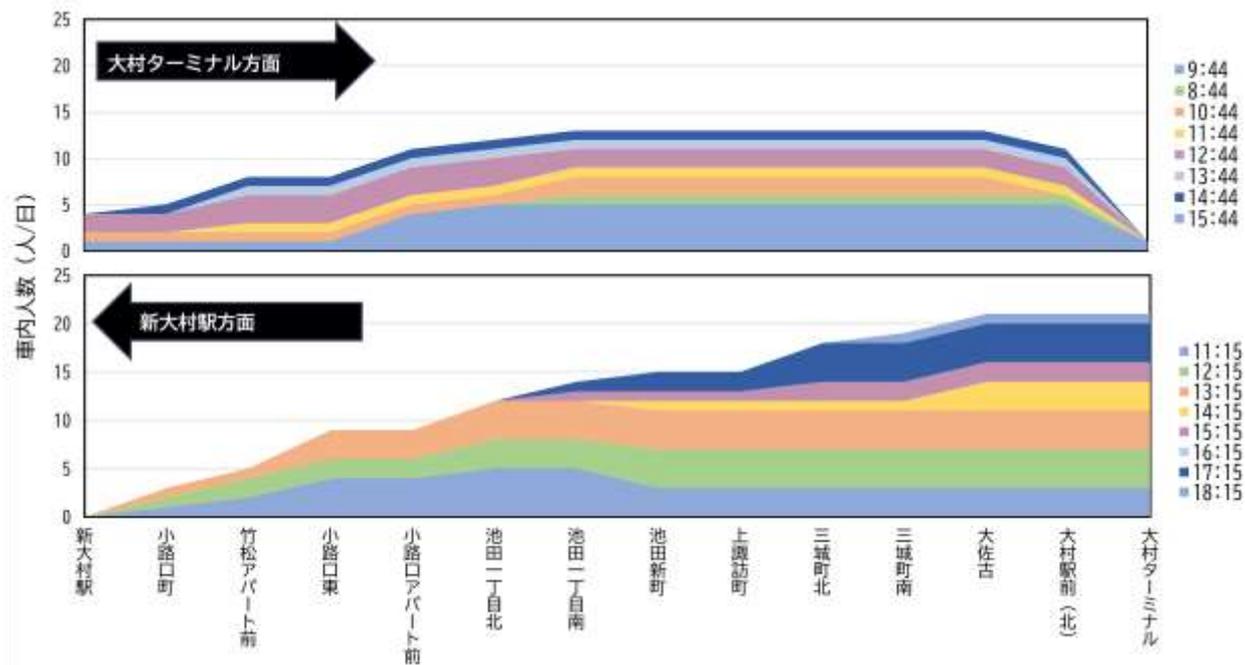


図 81 区間別の1日乗車人員(小路口線)

【小路口線の乗降者数】

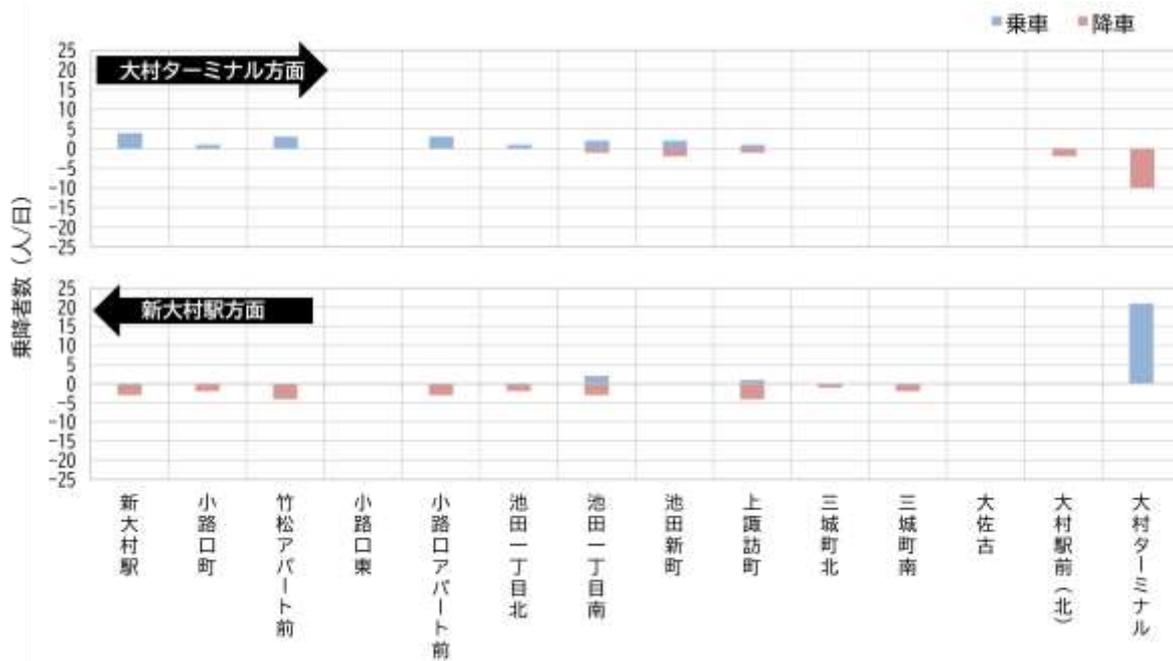


図 82 路線別停留所別の乗降者数(小路口線)

[横山頭線]の[松山方面]では、「横山頭」や「公民館前」の乗車が多くなっています。また終点の[松山]については利用が無い状況です。一方で、[横山頭方面]では、「松山」での乗車があり、行き帰りのどちらかは路線バス以外の交通手段を利用している可能性が考えられます。また、区間別の1日乗車人員は「コレモおおむら前」から「松山」の間で減少しています。

【横山頭線の区間別の1日乗車人員】

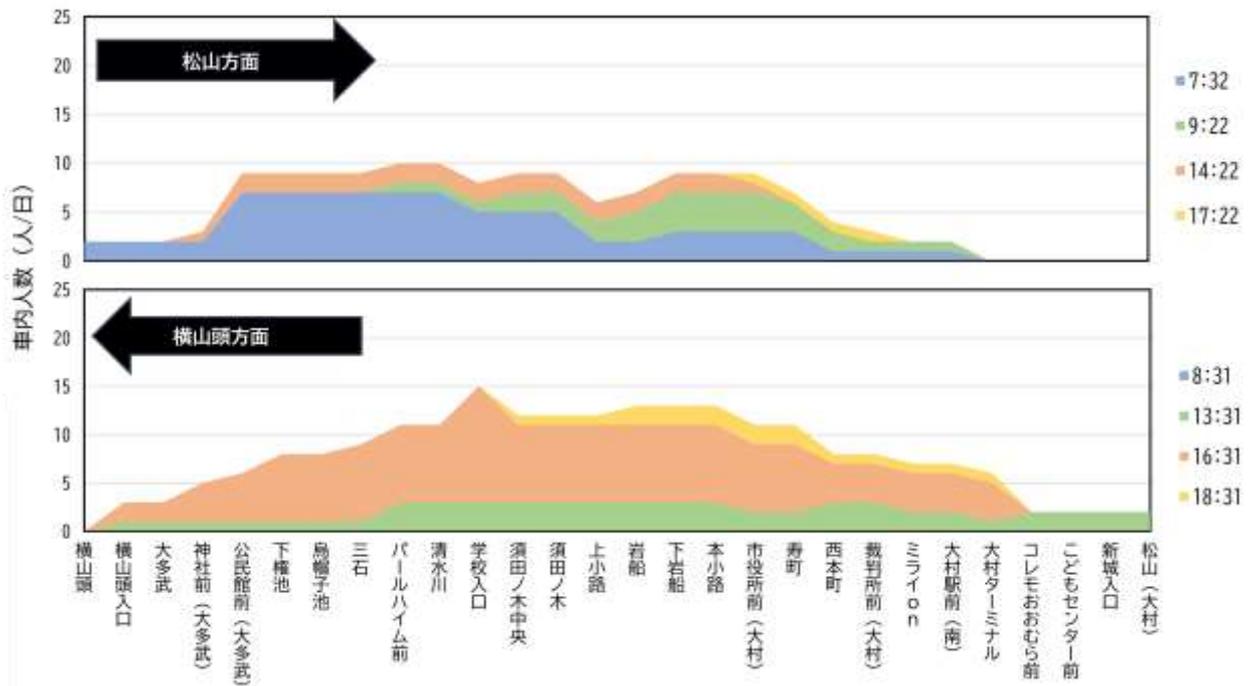


図 83 区間別の1日乗車人員(横山頭線)

【横山頭線の乗降者数】

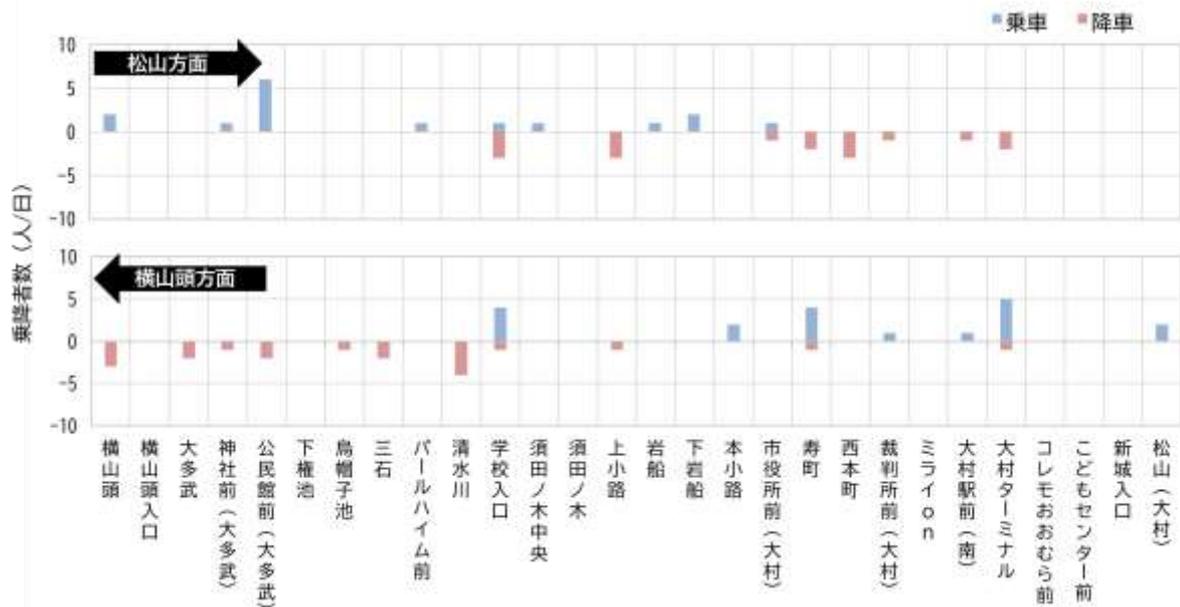


図 84 路線別停留所別の乗降者数(横山頭線)

[大村・諫早線]の[諫早方面]は、「宮小路」、「竹松小学校」、「竹松局前」での乗車が多くなっています。一方、[餅ノ浜方面]は「桜馬場」、「宮小路」、「竹松小学校」、「竹松局前」で降車しています。両方面ともに、「餅ノ浜」や「松原」の利用は無い状況です。

【大村・諫早線の区間別の1日乗車人員】

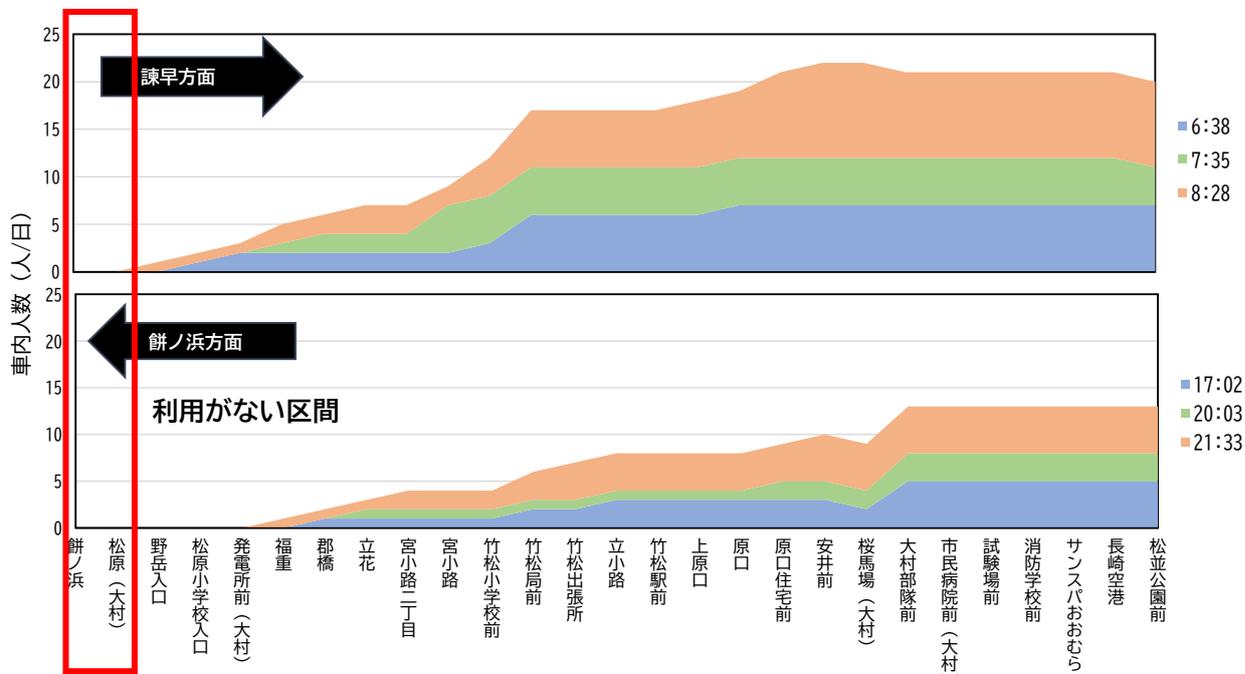


図 85 区間別の1日乗車人員(大村・諫早線)

【大村・諫早線の乗降者数】

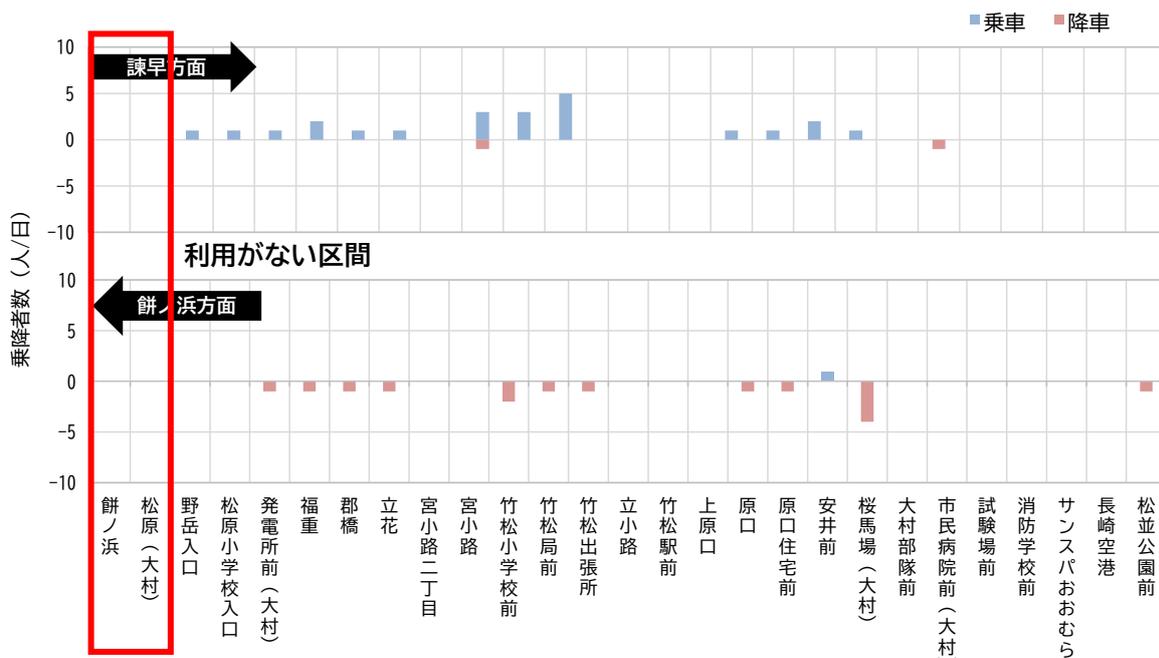


図 86 路線別停留所別の乗降者数(大村・諫早線)

[北部循環線]では、[右まわり]は「新大村駅」からの乗車、[左まわり]では「新大村駅」での降車が多くなっています。基本的には左右どちらのまわりも一定数の利用者がいる状況です。

【北部循環線の区間別の1日乗車人員】

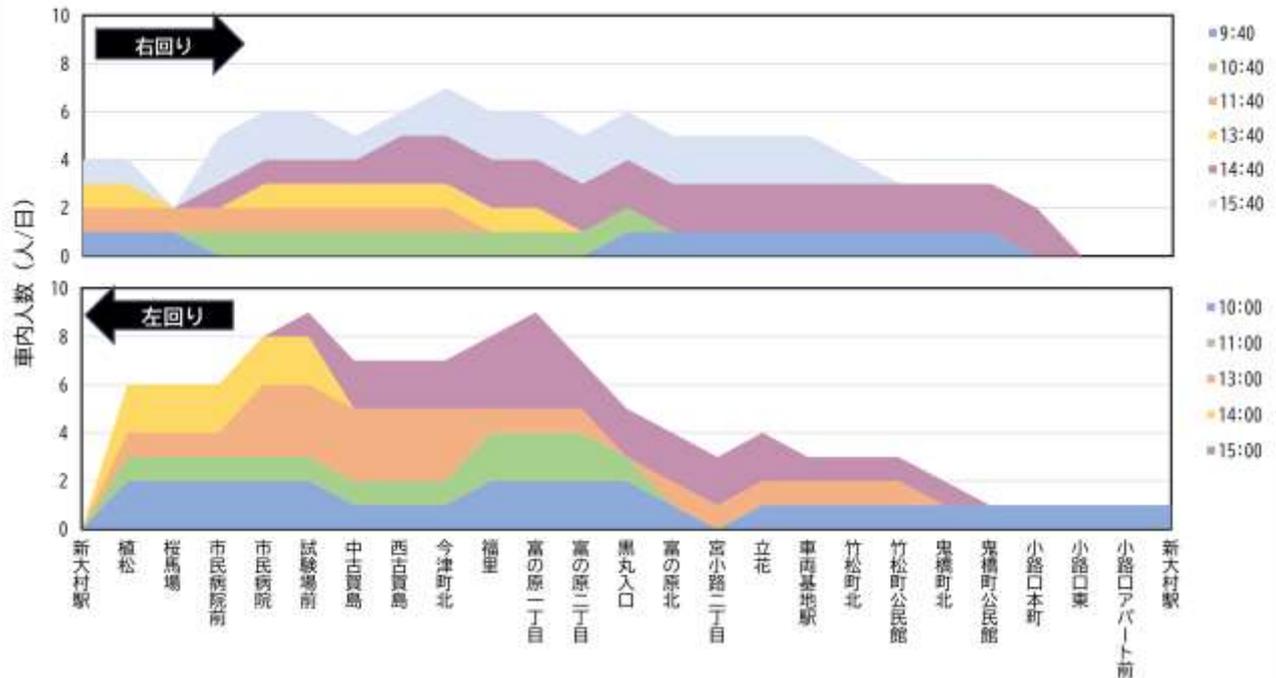


図 87 区間別の1日乗車人員(北部循環線)

【北部循環線の乗降者数】

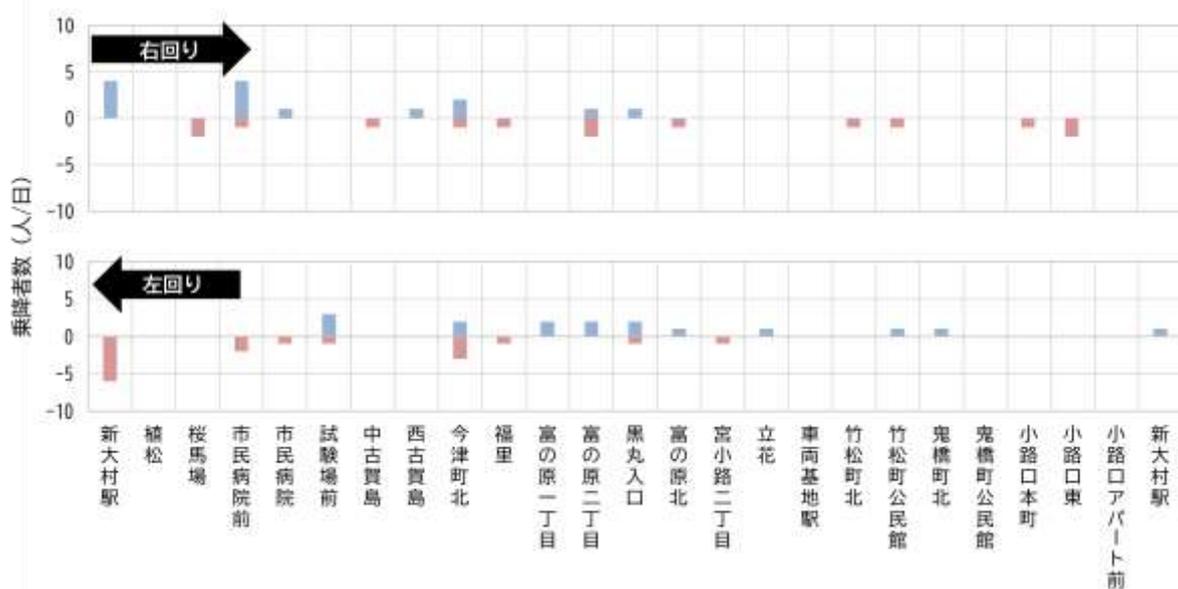


図 88 路線別停留所別の乗降者数(北部循環線)

第4章 解決すべき課題

1. 都市及び公共交通の現状から見た問題点

解決すべき課題の抽出に向けた現状の総括(分析結果)を以下の表7にまとめました。

表7 現状の総括(抜粋)

項目		分析結果(抜粋)
上位・関連計画		<ul style="list-style-type: none"> ✓大村市都市計画マスタープランでは、「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」ことが記載 ✓大村市立地適正化計画では、「高速交通や各種拠点を繋ぎ拠点に容易にアクセスできる環境を確保、都市間を結び通勤・通学の利便を活かした多様なライフスタイルが選択できる環境の整備」の取り組みが記載 ✓第三次大村市環境基本計画では、「環境対応車導入の普及啓発や公共交通の利用促進」が記載 ✓その他、大村市ではプロジェクトとして「大村市新庁舎建設基本計画」、「新大村駅前市有地開発事業」が進行
地域の現状	人口等	<ul style="list-style-type: none"> ✓人口は増加しているものの高齢化が進行しており、65歳以上の割合も現状の25.2%から令和42(2060)年には34.6%まで上昇する予測 ✓高齢者のみ世帯が増加傾向で、令和2(2020)年には23.2% ✓「松原地区」や「萱瀬地区」では65歳以上の人口割合が40%近くとなっており、本市全域の平均25.2%を大幅に上回る
	移動特性	<ul style="list-style-type: none"> ✓市内に在住する就業者(15歳以上)の約7割が市内で就業し、約3,700人が市外へ流出超過、流出先は諫早市がほぼ半数、次いで長崎市が約20% ✓市内に在住する通学者(15歳以上)のうち、約6割は市内で通学し、約400人が市外へ流出超過、流出先は諫早市が半数以上、長崎市が約20%、佐世保市が約10% ✓日常的な買い物は「竹松地区」、「西大村地区」、「大村地区」は地区内で買い物、それ以外の地区は前述した三地区へ買い物
	施設立地状況	<ul style="list-style-type: none"> ✓行政施設や体育・文化施設、教育施設等は市内の各地区に立地、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
公共交通の現状	公共交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ✓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 ✓全国的にも珍しい空港・新幹線・インターチェンジが揃う

項目	分析結果(抜粋)
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ✓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 ✓ほとんどの路線が大村ターミナルを経由するため、交通結節点として重要な役割 ✓空港と県内の都市を結ぶ路線の利用者数が多く広域的な移動手段としての役割
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ✓輸送人員と財政負担は令和 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大幅に増加、要因は萱瀬、野岳の新規ルート開設と三浦地区ルートのリニューアル ✓ルート別の 1 便あたりの利用者数では、萱瀬、三浦、松原は 2 人かそれ以上の乗合が発生、南川内地区、鈴田ルートは乗合が発生していないかしくい状況 ✓ルート別の収支率は唯一、松原ルートのみが 10%を超えている。それ以外のルートは 10%以下、特に三浦と野岳は 5%以下と厳しい状況
公共交通空白地域	<ul style="list-style-type: none"> ✓市内の山間部や沿岸を中心に公共交通空白地域が広がる ✓特に福重地区、鈴田地区は約 30%、萱瀬地区に至っては約 40%の市民が公共交通空白地域に居住
事業者ヒアリング(長崎県営バス)	<ul style="list-style-type: none"> ✓人材不足は以前から続いている ✓現在 DX 等(バスロケ、スマートバス停)等を進めているが、大村市でも計画に入れて補助がもらえるような仕組みを検討していただきたい ✓乗合タクシーとの連携を進める
事業者ヒアリング(大村市タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> ✓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 ✓人手不足が顕著
市民アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ✓若年層の約 6 割、高齢層の 1~2 割が公共交通を利用しており、市民の移動手段としては重要な役割 ✓公共交通に対する不満では、若年層は希望の時間に乗れない、高齢層は帰りの待ち時間が長い等が最も多い、次いでバス停までの距離を回答する方が多い
利用実態調査	<ul style="list-style-type: none"> ✓野岳・富の原線は、黒丸入口以南では一定の利用があるものの一部区間は北部循環線などと重複しており、また、野岳・竹松線と重複する区間は利用が顕著に低迷 ✓萱瀬線は、市街地区間である大村ターミナル~大村インター間では一定の利用が見られるものの、萱瀬方面の区間は利用が顕著に低迷 ✓大村・諫早線の餅ノ浜~松原の利用は皆無、野岳入口以南は一定の利用が見られるものの区間のほとんどは野岳・竹松線と重複

2. 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ともない、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

第5章 基本方針等

1. 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。

【解決すべき課題】

課題① 都市の変化に応じた移動サービスの維持が必要

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

課題③ 通勤・通学等を含めた広域的な移動手手段の確保が必要

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

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

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

【基本方針】

基本方針① これからの社会や都市の変化に対応し、市民の暮らしを支える移動サービスを維持する

●市庁舎の移転や新大村駅周辺での開発の進捗、少子高齢化の進行やドライバー不足などといった都市・公共交通を取り巻く状況の変化や、情報技術の発展・持続可能な都市の構築に対する関心・社会的要請の高まりなどの社会の変化に対応して、将来的にも市民の暮らしを支え続ける移動サービスを維持します。

基本方針② 充実した広域交通体系を有効に活用し、都市活力の維持・向上を図る

●市内に空港・新幹線駅・高速道路ICが立地し、なおかつ、それらが全て近接しているという全国的にも数少ない交通条件(利点)を最大限に活用して、移住・定住や企業立地の促進につなげていくことにより、都市活力の維持・向上を図ります。

基本方針③ 移動サービスの役割分担・組み合わせの最適化を進め、地域公共交通の持続性を高める

●利用状況(需要)や利用者の特性、様々な移動サービスの特徴などを踏まえて、それぞれの移動サービスが担うべき役割を再整理するとともに、移動サービス相互を最適な形で組み合わせることで地域公共交通ネットワーク全体としての持続性を高めます。

図 89 解決すべき課題(再掲)と基本方針

3つの「基本方針」は以下のような関係になっており、『基本方針①：これからの社会や都市の変化に対応し、市民の暮らしを支える移動サービスを維持する』と『基本方針②：充実した広域交通体系を有効に活用し、都市活力の維持・向上を図る』を“両輪”として推し進めながら、『基本方針③：移動サービスの役割分担・組み合わせの最適化を進め、地域公共交通の持続性を高める』ことにより、基本方針①・②を“下支え”していくこととします。

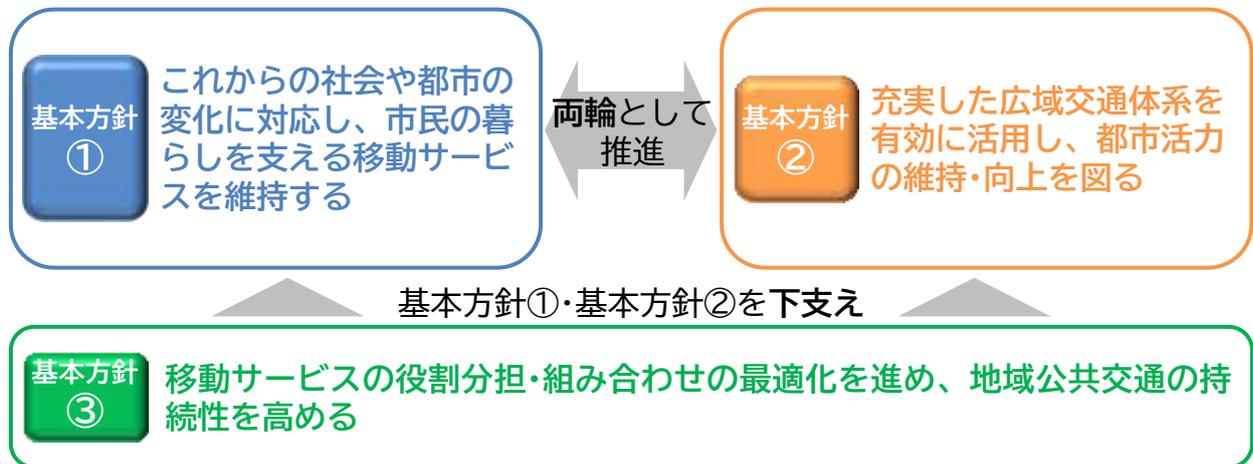


図 90 基本方針の関係性(イメージ)

表 8 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	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		
その他				互助(ボランティア)輸送		

※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

2. 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.94 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 91 計画の目標

表 9 「参考」基本方針と目標の関係性

	〔基本方針①〕 これからの社会や都市の変化に対応し、市民の暮らしを支える移動サービスを維持する	〔基本方針②〕 充実した広域交通体系を有効に活用し、都市活力の維持・向上を図る	〔基本方針③〕 移動サービスの役割分担・組み合わせの最適化を進め、地域公共交通の持続性を高める
目標①： 路線バスネットワークの持続性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ○必要性が高いバス路線への重点的なドライバーの配置や、ドライバー確保のために必要な支援の実施、新たな技術の活用などにより状況変化に対応する。 ○都市づくりの観点から必要性が高いバス路線を確保することで、持続可能な都市構造の構築につなげる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○必要性が高い路線バス等を引き続き維持することで通勤・通学などに必要となる市内外の移動手段を確保し、移住・定住の促進につなげる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○“まとまった”需要への対応が必要なバス路線を維持する一方で、バスによる対応の必要性が低い(利用が少ない)路線については他の移動サービスに転換するなどの役割分担を進める。
目標②： 需要に応じた移動サービスの確保・維持	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バスでの対応が困難な移動に対して、より効率的な移動サービスに転換することに加え、新たな情報技術も活用しながらサービス提供圏域の拡大や、利用者の特性等に応じた移動サービスの効率的な提供を推進し、将来的にも暮らしを支える移動サービスを確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○市街地のみならず田園や中山間などにおける多様なライフスタイルを支える移動サービスを効率的に提供することで、移住・定住を促進する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○“まとまった”需要への対応が必要なバス路線を維持する一方で、バスによる対応の必要性が低い(利用が少ない)路線については他の移動サービスに転換するなどの役割分担を進める。
目標③： 移動に係る環境負荷の抑制・低減	<ul style="list-style-type: none"> ○移動に係る環境負荷を低減し、持続可能な都市の構築につなげる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○環境に配慮した公共交通体系を構築することで、都市のイメージアップを図り、移住・定住や企業立地につなげる。 	
目標④： 公共交通ネットワークとしての一体性の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バスと乗合タクシー等の連携を強化すること、公共交通で対応できる移動の幅を広げ、将来的にも市民の生活を支える移動サービスを守る。 	<ul style="list-style-type: none"> ○広域交通体系の二次交通としての路線バス・乗合タクシーの充実・機能強化を図ることで、広域交通体系の利用者を確保し、広域交通体系の利便性の維持・向上につなげることで、移住・定住や企業立地の促進につなげる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バスと乗合タクシー等の役割分担にあわせて連携強化を図ることで、組み合わせの最適化・持続性確保を図る。
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	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の利便性が高いエリアへの都市機能や居住の集積を図ることで、持続可能な都市の構築を推進する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○市街地(居住誘導区域)の交通利便性を高めることにより、“住む場所”として選ばれるまちづくりを推進し、移住・定住の促進につなげる。 	

3. 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。



図 92 取り組みの方向性と目標との関係

4. 施策の概要

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。

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】運行ルートを決めず、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(人工知能)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合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 93 地域公共交通ネットワークの将来像(概念図)

5. 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 10 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		○路線バスや乗合タクシーなどでは対応しにくい状況における移動を担い補完する。

※1：朝夕の通勤・通学など“まとまった需要”が見られる便のみ路線バスの運行を維持(野岳・竹松線 大村ターミナル～野岳入口区間を除く)

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

(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、運行を確保・維持していくこととします。

表 11 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。			
	大村市内循環線	<table border="1"> <tr> <td>南部循環線 (右回り・左回り)</td> <td rowspan="3">○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。</td> </tr> <tr> <td>北部循環線 (右回り・左回り)</td> </tr> <tr> <td>(仮称)中央循環線※ (右回り・左回り)</td> </tr> </table>	南部循環線 (右回り・左回り)	○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。	北部循環線 (右回り・左回り)
南部循環線 (右回り・左回り)	○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。				
北部循環線 (右回り・左回り)					
(仮称)中央循環線※ (右回り・左回り)					

※：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)も含まれます。

表 12 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

第6章 目標を達成するための具体的施策

(1) 具体的施策の記載事項

以下では、第5章で概要を示したそれぞれの施策について、次の事項を記載しています。

表 13 具体的施策の記載事項

①施策の背景・必要性	●どのような背景でそれぞれの施策を実施するのか、施策の必要性や施策実施の“狙い”などを記載しています。
②施策の内容	●施策の内容について、できるだけ具体的に記載しています。
③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など	●それぞれの施策の実現化を図る上で検討・解決すべき課題や、施策を実施する上で留意しておくべき事項などについて記載しています。
④施策の実実施スケジュールと実施主体等	●課題・留意すべき事項なども踏まえて、5か年の計画期間のそれぞれの年度で実施する事項や、実施主体・役割分担などを記載しています。 ●また、施策実施に向けたそれぞれの過程で留意すべき事項などについて記載しています。
(参考事例)	●他都市などで、施策内容をイメージする上で参考になる事例がある場合に記載しています。

(2) 実施スケジュールについて

本市では、令和10(2028)年度の供用開始を目指して、市役所の新庁舎建設(移転)を進めています。「施策②：循環線等のバス路線の再編・見直し」は、市役所の移転に対応することが大きな狙いの一つであることから、新庁舎の供用開始にあわせて実施することを想定します。

このため、バス路線の再編・見直しとの関連性が強い施策については、新庁舎供用開始をスケジュール上の“コントロールポイント”として計画的に推進していくこととします。



図 95 新庁舎の建設地

資料：「大村市新庁舎建設基本計画」(令和5年3月改定)

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

①施策の背景・必要性

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は、市内外の通勤・通学手段の確保などを通じて、移住・定住を促進する上で重要な役割を担っており、また、企業立地や市内における就業者確保などを考える上でも引き続き維持・有効活用していく必要があります。

一方で、広域バス路線のなかには利用が低迷している路線・区間なども見られ、ドライバー不足や都市の変化への対応などを考えると、効率性の向上や持続性の確保を図っていく必要があります。

②施策の内容

- 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。
- 広域バス路線である[大村・諫早線(餅ノ浜～諫早駅前)]の市街地北側区間については、利用が低迷していることに加えて、大部分が[野岳・竹松線]と重複していることから、区間を短縮して[諫早・空港線][諫早・空港線(長崎医療センター経由)](いずれも地域間幹線系統)に統合します。(市街地北側の南北方向の移動需要については[野岳・竹松線]に集約)
- その他の広域バス路線([諫早・空港線][諫早・空港線(長崎医療センター経由)][有喜線])については、市内の移動需要の集約や路線バス(市内線)・乗合タクシー等の二次交通の充実などを通じて一定の利用を確保するとともに、利用状況やニーズへの対応、ドライバーの確保・就業環境改善なども考慮しながら随時ダイヤ等を調整しつつ、持続性の向上を図ります。

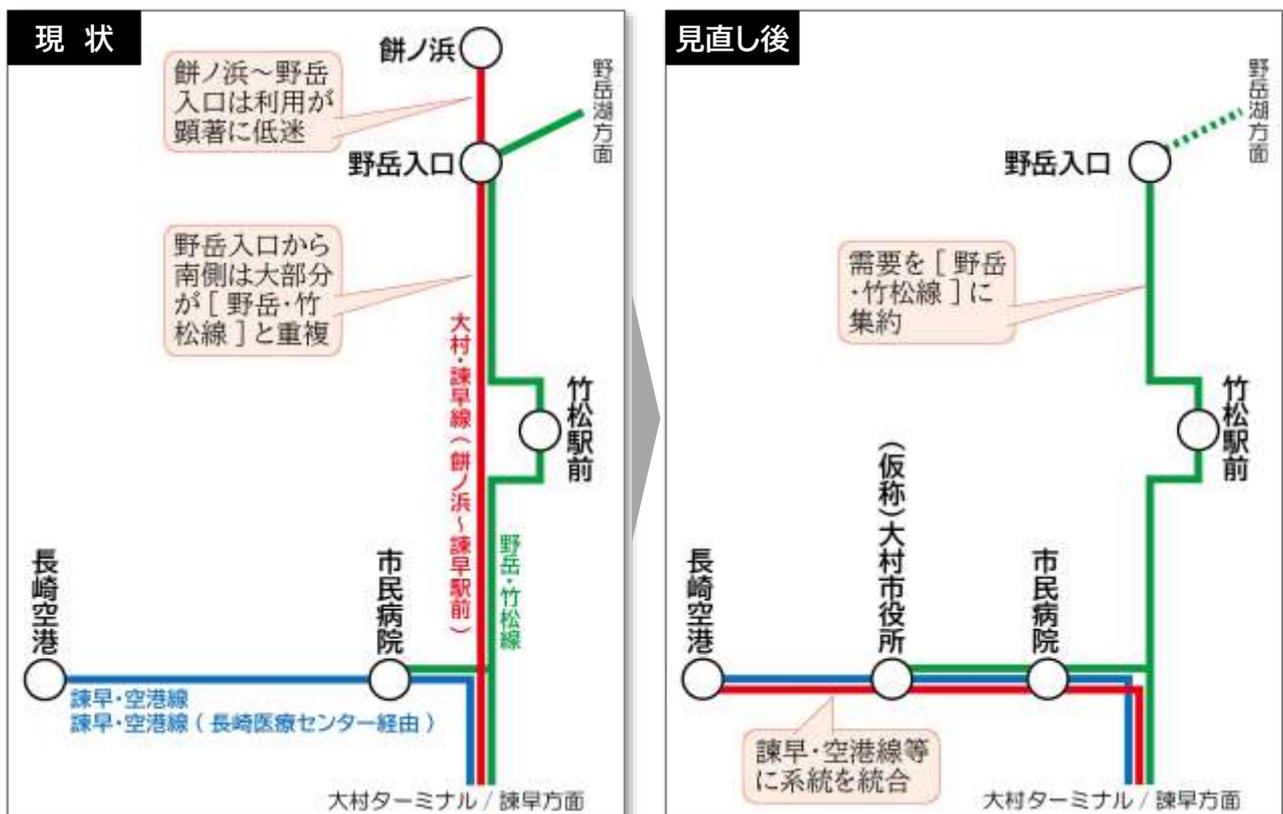


図 96 [大村・諫早線(餅ノ浜～諫早駅前)]の再編イメージ

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 広域バス路線の一部は国庫補助対象系統(地域間幹線系統)となっており、国・県・沿線自治体の財政負担により運行されています。また、その他の広域バス路線についても沿線自治体の財政負担で運行されているものもあることから、こうした関係機関や交通事業者と継続的に協議を行うとともに、利用状況やニーズの変化、ドライバーの確保状況なども考慮しながら、随時必要な見直しを実施していく必要があります。
- ✓ [大村・諫早線]の再編を行う際には[諫早・空港線]等への統合により市街地北側の利便性が大きく低下することがないよう、[野岳・竹松線]の運行頻度の維持・充実や循環線への乗り継ぎ利便性の確保などが必要となります。また、沿線地域の住民や利用者への十分な説明・周知や合意形成が必要となります。
- ✓ [野岳・竹松線]については、市役所新庁舎の建設(移転)にあわせて再編を実施することから、[大村・諫早線]の見直しについても同時期に実施する必要があります。

④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容		実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ・[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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が主体となって再編後のダイヤを検討 ・市が主体となって関係機関等との協議・調整を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・[野岳・竹松線]の運行頻度(市街地北側の利便性維持)についてもあわせて検討が必要 ・国庫補助要件を満たすよう留意が必要
令和7年度 (2025)				
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者・沿線地域への周知等 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・市と交通事業者が連携して周知等を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係する施策(交通拠点・運賃制度等)との関係性を考慮する必要
令和9年度 (2027)				
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の再編 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が主体となって運行を実施 ・市が必要に応じて各種支援を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係する施策(交通拠点・運賃制度等)との関係性を考慮する必要
令和11年度～ (2029～)				

施策② 循環線等のバス路線の再編・見直し

① 施策の背景・必要性

路線バスのドライバー不足が深刻化するなかで、都市の変化にあわせた公共交通体系の再構築を推進していくためには、通学等に代表される時間的にも空間的にも“まとまった需要”には引き続き路線バスでしっかりと対応していく一方で、運行の効率化による輸送資源の効果的な活用を考える必要があります。

また、本市の人口は減少傾向に転じていく見込みとなっていることから、「立地適正化計画」などをはじめとするまちづくりと密に連携し、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を構築することで、都市の持続性を確保していくことも重要になります。

② 施策の内容

- 路線全体としては利用が低迷するものの市街地内の区間では一定の利用が見られる[萱瀬線]、同様に利用が低迷し、かつ、市街地北側では[北部循環線]と経路が完全に重複する[富の原・協和町線]の市街地内区間を統合することで、市役所新庁舎建設(移転)や新大村駅周辺開発の進捗などの都市の変化に対応するための〔(仮称)中央循環線〕を新設します。
- 既存の[北部循環線][南部循環線]とあわせて『3 循環線』とすることで、立地適正化計画で位置づけられた「居住誘導区域」を概ね網羅するとともに、同計画で「都市拠点」として位置づけられた「都市機能誘導区域」(大村駅周辺地区・新大村駅周辺地区・市民病院周辺地区)相互の連携強化を図ります。なお、市役所新庁舎の建設地は上記「都市拠点」の「市民病院周辺地区」に含まれます。
- 施策①で[大村・諫早線(餅ノ浜～諫早駅前)]の市街地北側の需要を集約することとしている[野岳・竹松線]については、[南部循環線]と経路が完全に重複する大村ターミナル～向木場入口の区間を短縮し、経路の一部を市役所新庁舎経由に変更することで、効率化を図りながら市街地北側から市役所新庁舎等への移動手段としての役割を担う路線に見直しを行います。

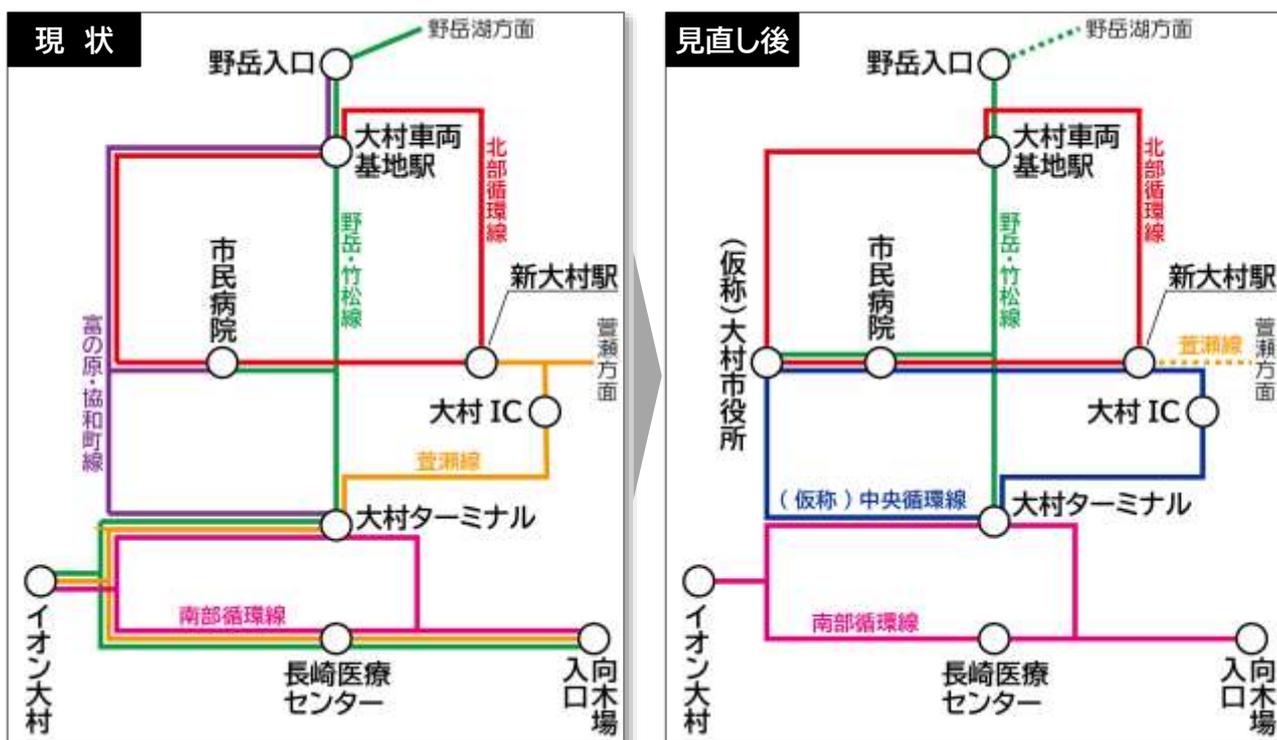


図 97 [(仮称)中央循環線]新設及び[野岳・竹松線]経路見直しイメージ

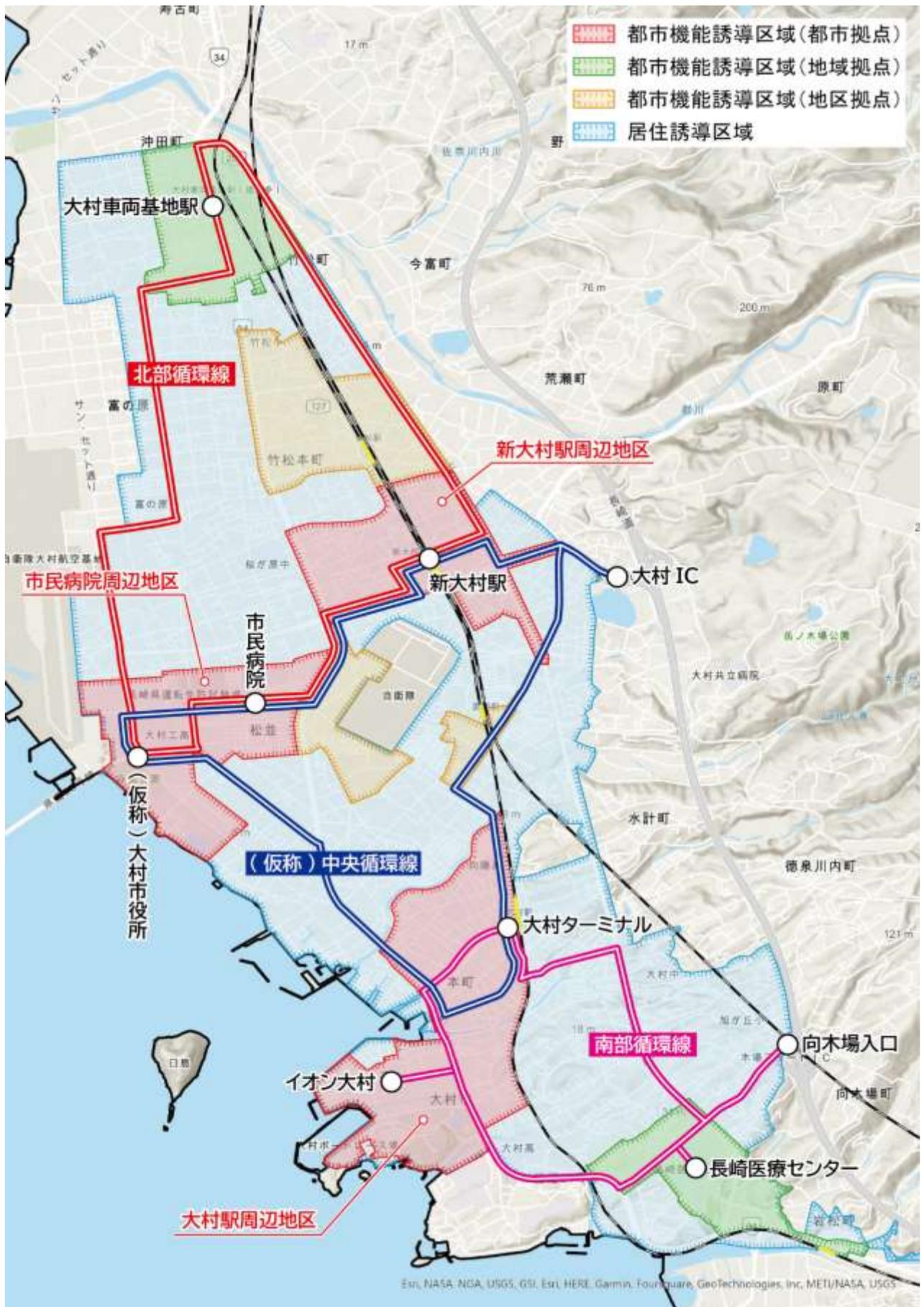


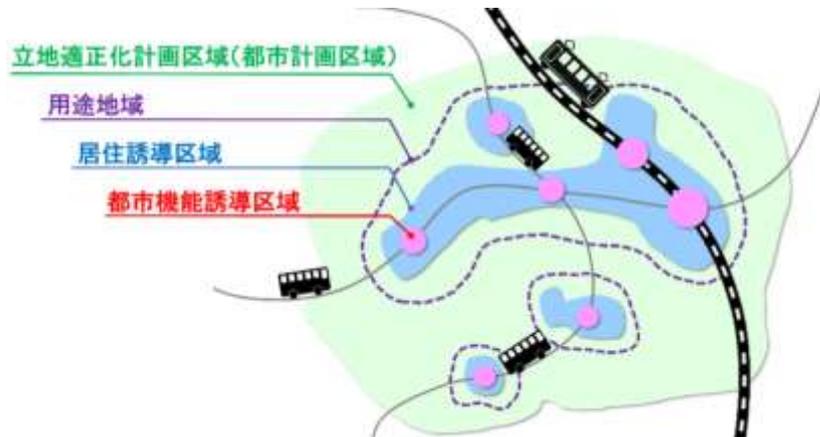
図 98 『3 循環線』と都市機能誘導区域・居住誘導区域
 資料：大村市立地適正化計画(令和4年3月31日改訂)

『立地適正化計画』とは？

「立地適正化計画」は、生活を支える医療・福祉・商業・文化施設などの“生活利便施設”や居住をまちなかに緩やかに誘導するとともに、公共交通の利便性を高めることや、賑わい・交流機会を確保することで、効率的で利便性の高い都市を形成するまちづくり計画です。

計画のなかでは、“生活利便施設”の維持・充実を促進する「都市機能誘導区域」と、一定規模以上の住宅開発を緩やかに誘導する「居住誘導区域」を設定し、あわせて公共交通ネットワークの維持・充実を図っていく

ことで、将来的に人口減少や更なる高齢化が進行していくなかでも安心して快適に暮らし続けることができる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりを進めていくこととしています。



▲立地適正化計画のイメージ(大村市立地適正化計画より)

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ [小路口・諏訪線]や既存の市内循環線([南部循環線][北部循環線])は国庫補助対象系統(地域内フィーダー系統)となっており、国等の財政負担により運行されていることから、関係機関や交通事業者と継続的に協議を行うとともに、利用状況やニーズの変化、ドライバーの確保状況なども考慮しながら、随時必要な見直しを実施していく必要があります。
- ✓ [野岳・竹松線]の再編や[(仮称)中央循環線]の新設については、市役所新庁舎の建設(移転)にあわせて実施することが基本となりますが、[北部循環線]は現状では利用がやや低迷していることから、新大村駅周辺の開発の進捗による利用状況の変化などを確認しながら、先行的に再編を行うことも考える必要があります。
- ✓ 市街地内区間の[(仮称)中央循環線]への統合を想定している[萱瀬線][富の原・協和町線]については、乗合タクシーへの転換を図る市街地外区間の沿線地域の住民や利用者への十分な説明・周知や合意形成、循環線等への乗り継ぎ利便性の確保などが必要となります。
- ✓ 新設される[(仮称)中央循環線]を含む「3 循環線」は市民生活や今後の都市づくりに密接に関係するものであることから、[野岳・竹松線]の再編も含めて、事前に市民に幅広く周知を図ることが重要となります。また、これらの再編・見直しについては“乗り継ぎ”利用を「前提」とするものであることから、移動サービスに関する総合的な情報提供(施策⑧)や、乗り継ぎに対する抵抗感の低減に向けた取り組み(施策⑨)とあわせて実施することが重要です。

④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 市と交通事業者が連携し、協議を行いながら運行内容や費用負担等を検討 市が主体となって関係機関等との協議・調整を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 予約型乗合タクシーへの転換を図る区間について地域との合意形成が必要 国庫補助要件を満たすよう留意が必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> 利用者・沿線地域への周知等 市民への幅広い広報・周知 	<ul style="list-style-type: none"> 市と交通事業者が連携して周知等を実施 	
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> 路線の再編 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が主体となって運行を実施 市が必要に応じて各種支援を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 関係する施策(交通拠点・運賃制度等)との関係性を考慮する必要
令和11年度～ (2029～)			

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

①施策の背景・必要性

路線バス[三石線][横山頭線]や、[萱瀬線][野岳・竹松線]の市街地外の区間については、通学等に利用される朝夕の時間帯を除けば利用が少なく、バス車両を用いて「路線定期(定時定路線)」で運行するだけの需要がない状況となっています。

路線バスのドライバー不足の深刻化などを考えると、こうした路線・区間・時間帯については需要に応じて路線バス以外の輸送資源を活用することで効率性を高めるとともに、路線バスの運行に必要なドライバー数の抑制につなげていくことも考える必要があります。

②施策の内容

- [三石線][横山頭線]や、[萱瀬線][野岳・竹松線]の市街地外の区間については、朝夕の通学・通勤を中心とした“まとまった需要”が見られる便に限定して路線バスとして「路線定期(定時定路線)」での運行を維持する一方で、昼間を中心とした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検討します。

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 沿線住民や利用者への十分な説明・周知や合意形成が必要となります。
- ✓ また、予約型乗合タクシーを運行する交通事業者との事前の協議・調整も不可欠です。
- ✓ これまで予約型乗合タクシーが導入されていない[三石線][横山頭線]沿線エリアについては、事前に実証運行を実施することで効果・課題等を見極めるとともに、事前の周知を徹底しながら取り組みを進めていくことが重要になります。

④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 市が主体となって、運行を担う交通事業者とも協議しながら運行内容等検討 	
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域との合意形成 利用者・沿線地域への周知等 	<ul style="list-style-type: none"> 市と交通事業者(バス事業者含む)が連携して合意形成・周知等を実施 実証運行の結果を踏まえて運行内容等を決定 	<ul style="list-style-type: none"> 実証運行の実施に際しては事前の十分な周知が必要
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーへの転換 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が主体となって運行を実施 市が必要に応じて各種支援を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 関係する施策(交通拠点・乗り継ぎポイント・運賃制度等)との関係性を考慮する必要
令和11年度～ (2029～)			

施策④ 移動サービスについての調査・研究

① 施策の背景・必要性

市内には鉄道や路線バス・乗合タクシーといった公共交通の利用が困難な「公共交通空白地域」が見られます。また、人口減少などにより現状の移動サービスを維持していくことが困難になる可能性があります。

高齢化の進行やライフスタイルの多様化などにもとめられる移動サービスが変わっていく可能性もあり、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需要が顕在化してくることも考えられます。

なお、現在、市内を運行する乗合タクシーは予約に応じて「路線不定期(定時定路線)」で運行する形態となっていますが、対象エリア内を網羅するために複雑で迂回が多いルート設定となっている路線や、方向が異なる複数のルートから構成されている路線などが見られ、利便性や運行の効率性に問題が生じている懸念があります。

② 施策の内容

- 移動需要が空間的・時間的に分散する過疎地域などを中心に、「区域運行」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、自家用有償旅客運送など、需要や地域の要望などに応じた新たな移動サービスのあり方について調査・研究を行います。

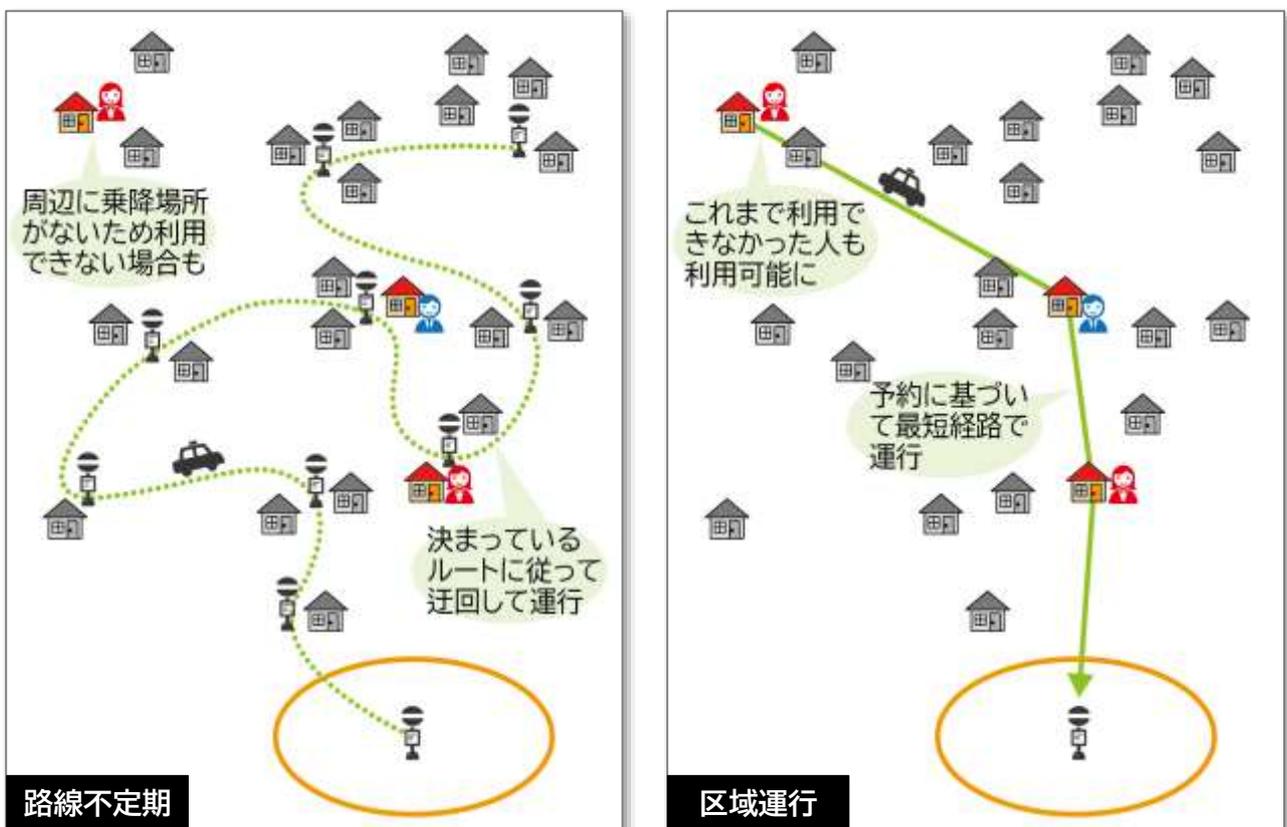


図 99 「路線不定期(定時定路線)」と「区域運行」の乗合タクシーのイメージ

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 事前に需要や地域の意見などを十分に把握・分析した上で、新たな移動サービスの必要性やあり方を検討する必要があります。また、その際には、利便性と公平性・財政負担などとのバランスに十分に配慮する必要があります。
- ✓ 新たな移動サービスの導入に際しては、まずは交通事業者による対応が「基本」となります。自家用有償旅客運送や互助(ボランティア)輸送などについては、安全性の確保に対する十分な留意が不可欠であるとともに、既存の公共交通(乗用タクシー含む)との競合を抑制する工夫も必要となります。
- ✓ 仮に「区域運行」の乗合タクシーを導入する場合、従来の乗合タクシーに比べて予約・配車の負担増大が懸念されることから、AI オンデマンドシステムの導入(施策⑤)とあわせて実施することが望ましいと考えられます。
- ✓ 新たな移動サービスを導入する場合には、事前に実証運行等を実施することで効果・課題を見極めるとともに、事前の周知を徹底しながら取り組みを進めていくことが重要になります。

④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・市が主体となって、地域や交通事業者とも意見交換を行いながら調査・研究、導入する場合の運行内容等検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の実施に際しては事前の十分な周知が必要 ・「区域運行」の乗合タクシーを導入する場合は、AIオンデマンドシステムの構築を並行して進めていくことが必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> ・対象エリアとの合意形成 ・利用者・対象エリアへの周知等 	<ul style="list-style-type: none"> ・市と交通事業者または地域が連携して合意形成・周知等及び実証運行を実施 ・実証運行の結果を踏まえて運行内容等を決定 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の公共交通との競合回避に留意する必要 ・関係する施策(交通拠点・運賃制度等)との関係性を考慮する必要
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな移動サービスの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者または地域等が主体となって運行を実施 ・市が必要に応じて各種支援を検討・実施 	
令和11年度～ (2029～)			

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

①施策の背景・必要性

施策④で示した移動サービスについての調査・研究の結果として、「区域運行」の乗合タクシーを導入することとなった場合、予約の受付や配車などを行う運行事業者の負担が大きく増大する懸念があります。また、既に導入されている乗合タクシー（路線不定期）とは異なり、発着時刻や運行ルートが決まっていないため、到着時刻の事前お知らせや、路線バスへの乗り継ぎ時刻を考慮した配車などを行うことなどにより、利用者の“使いやすさ”を高めることを考える必要があります。

過度な迂回を抑制しながらも「乗合」での利用を促進することで効率的な配車や運行を行うことも重要になるため、これまでのような“人手”での運用では対応が困難になる可能性があります。

②施策の内容

- 「区域運行」の乗合タクシー等を導入する場合、あわせて AI(人工知能)を活用した予約・配車システムの導入を検討します。

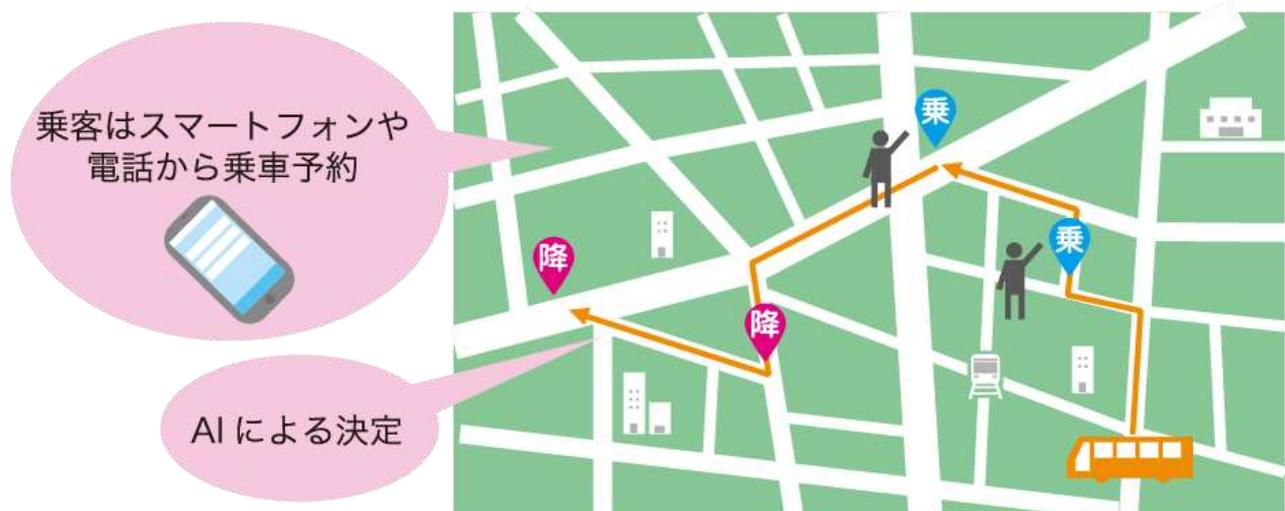


図 100 AI オンデマンドシステムのイメージ

資料：国土交通省資料

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ システムの導入やその後の運用には相応の費用が発生することから、費用対効果なども考慮しながら導入の可否を検討するとともに、システム導入に際しては補助事業を有効に活用することなども考える必要があります。
- ✓ 移動サービスに関する総合的な情報提供(施策⑧)や、乗り継ぎに対する抵抗感の低減に向けた取り組み(施策⑨)などとの連携も視野に、本市の特性に応じてシステムを開発・カスタマイズすることが重要になります。
- ✓ 高齢者の利用に対する十分な配慮が必要になることから、システムの“分かりやすさ”や“使い勝手”、受付の方法(電話併用等)などの工夫や、「使い方教室」を多頻度で開催するなど、普及・利用促進に向けたきめ細かな対応を実施する必要があります。
- ✓ システムの導入に際しては、事前に試験運用期間を設けることで、稼働状況の確認や改善点の洗い出しなどを行った上で、本格的な導入に進んでいくことが重要です。

④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 市が主体となって、運行を担う交通事業者とも協議しながら検討 	<ul style="list-style-type: none"> 本市の特性に応じたシステムの構築が必要 利用者の“使い勝手”などに対する十分な留意が必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> AIオンデマンドシステムの開発・カスタマイズ 	<ul style="list-style-type: none"> 市が主体となって、交通事業者とも連携しながらシステム開発・試験運用、周知・普及啓発を実施 	
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> 試験運用 周知・普及啓発 		
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> システムの本格運用 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が主体となってシステムを運用 システムの保守等については市が主体となって実施 	<ul style="list-style-type: none"> システム運用の事前訓練等が必要 システムの普及・利用促進に向けたきめ細かな対応が必要
令和11年度～ (2029～)			

施策⑥ 自動運転車両の導入検討

①施策の背景・必要性

ドライバー不足への対応や利用者の利便性確保などの観点から、世界的にバスやタクシーへの「自動運転車両」の導入に向けた取り組みが進められ、一部では実用段階に入ってきているなかで、国内においても各地で自動運転の社会実装に向けた動きが活発化しています。

本市の交通拠点の一つである長崎空港は、現在は7時～22時の運用時間となっていますが、「24時間化」に向けた動きも見られることから、早朝・深夜時間帯の移動手段の確保などについても検討していく必要があります。

②施策の内容

- ドライバー不足の常態化が懸念されるなかでも、市民や来訪者に必要となる移動サービスを確保し続けることや、ドライバーの就業環境の改善(労働負荷の軽減)などを念頭に、路線バスや乗合タクシー・乗用タクシーへの自動運転車両の導入に向けた検討を進めます。
- 長崎空港の「24時間化」の動きなども考慮し、長崎空港と市内の交通拠点との間の早朝・深夜時間帯の移動手段確保なども念頭に、自動運転バス等の実証運行の実施などについて検討を行います。

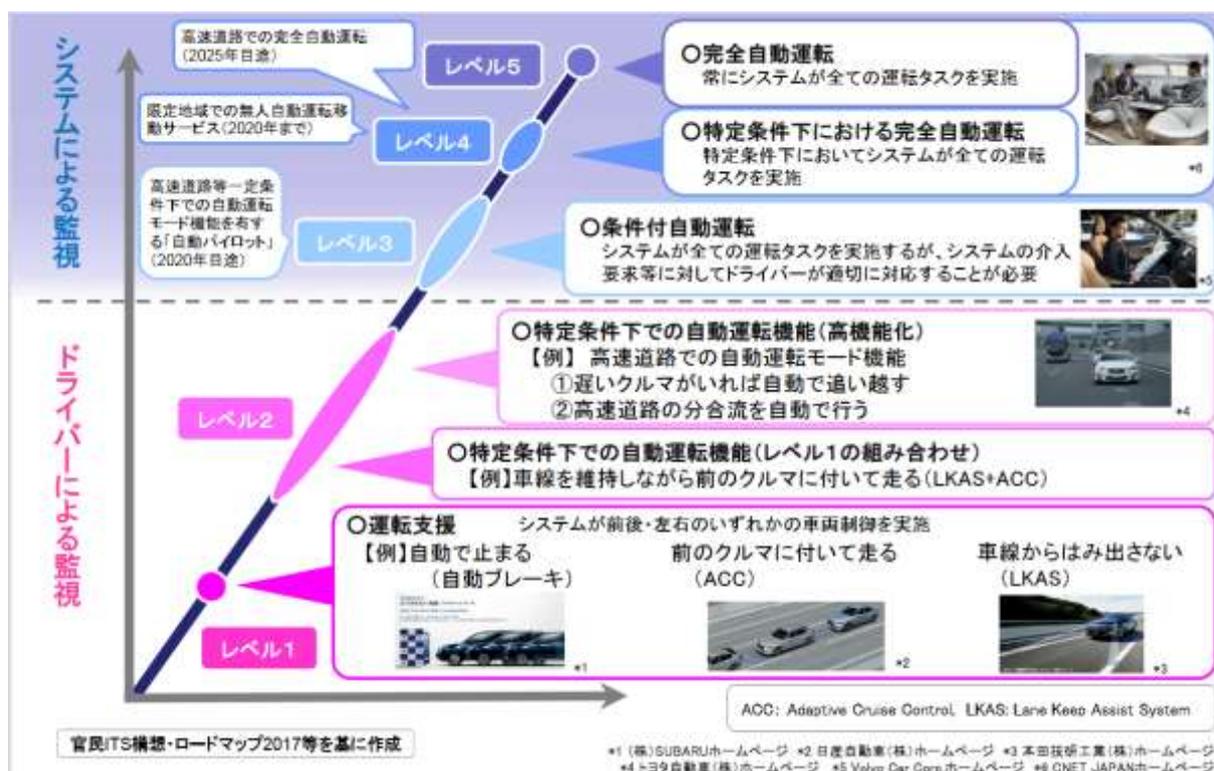


図 101 自動運転の「レベル」

資料：国土交通省資料

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 令和 5(2023)年 4 月に改正道路交通法が施行され「レベル 4」の自動運転が解禁されましたが、情報セキュリティのリスクなどの課題も山積していることから、中・長期的な視点で取り組みを進めていくことが必要です。
- ✓ 自動運転車両の導入に向けては、車両開発に加えて、高精度 3 次元地図の作成や路車協調システムの構築なども考える必要があるため、まずは特定の経路(例えば、長崎空港～新大村駅～大村 IC など)での実証運行などを実施し、段階的に面的な運行に移行していくことが現実的であると考えられます。
- ✓ 自動運転の実証運行の実施や自動運転車両の導入に際しては補助事業を有効に活用することなども考える必要があります。

④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ・自動運転に関する調査・研究 ・本市への導入に向けた検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・市が主体となって、調査・研究や検討を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・補助事業の活用なども念頭に検討していくことが必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行対象区間等の検討 ・実証運行内容等の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・市等が主体となって、道路管理者・交通管理者などとも協議しながら検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両等の技術開発動向や法整備などの状況を見極めながら、将来的な方向性を検討していくことが必要
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・市等が主体となって、関係機関等の協力も得ながら実施 	
令和11年度～ (2029～)			



自動運転バスの走行実証の実施（佐賀県佐賀市）

佐賀県及び佐賀市では、令和 6(2024)年に佐賀県で開催する国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会及びその後の社会実装に向けて、自動運転バスの走行実証に取り組みました。

走行実証では、JR 佐賀駅北口と SAGA サンライズパークを結ぶ“サンライズストリート”を部分運転自動化(自動運転レベル 2)の自動運転バスが走行し、事前予約により乗車体験を行っています。



▲自動運転バスによる走行実証

資料：サンライズストリート自動運転バス走行実証事業ホームページ

施策⑦ 交通事業者のドライバーの確保に対する支援

①施策の背景・必要性

ドライバー不足の深刻化にともない、“ドライバーの確保”が地域公共交通の持続性を高めていく上での最大の課題となりつつあります。

バス事業においては、拘束時間の長さに見合わない待遇（給与水準）などの問題がドライバー不足の一因になっているものと考えられますが、路線バス運行の欠損額に対する財政負担が十分なものとなっていないことなどがドライバーの待遇・就業環境等の改善を阻害する要因になっている懸念があります。

タクシー事業においては、乗務員の高齢化に加えて新型コロナウイルス感染症の流行時に離職が相次いだことなどもあって、ドライバー不足が深刻化しています。現在、議論が進められている様々な制度見直しの動向なども注視しながら地域公共交通の“担い手”を確保していくことを考える必要があります。

②施策の内容

- 交通事業者が実施するバスドライバー確保のための待遇・就業環境の改善等に向けて、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。
- 見直しに向けて議論が進められている様々な制度等を活用して、パートタイムなどの柔軟な就労を許容するなどの戦略的な取り組みを検討します。

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 行政と事業者の負担見直しは市の財政負担増大につながる懸念があることから、他の施策との組み合わせにより財政負担の増大を抑制することを検討する必要があります。
- ✓ ドライバーの確保に向けた制度見直しの動向を十分に確認した上で、あくまでも既存の移動サービスを補完するものとして、有効に活用していくことを考える必要があります。

④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容		実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	・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	・市が主体となって交通事業者と協議しながら検討	・制度の見直し内容に応じた検討が必要
令和7年度 (2025)	・負担の見直し・役割の分担 ・必要に応じて随時見直し	・試験的な活用の実施	・交通事業者が主体となって試験的な活用を実施 ・市が必要に応じて各種支援を検討・実施	・路線バス・乗合タクシー・乗用タクシーとの競合回避に留意する必要 ・安全性や持続性の確保に留意する必要
令和8年度 (2026)		・本格的な活用 ・必要に応じて取り組みを見直し		
令和9年度 (2027)				
令和10年度 (2028)			・地域等が主体となって活用 ・市が必要に応じて各種支援を検討・実施	
令和11年度～ (2029～)				

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

① 施策の背景・必要性

それぞれの移動サービスについては、交通事業者や市のホームページで時刻表などの情報が提供されていますが、公共交通を使い慣れてない利用者にとっては必ずしも分かりやすい情報提供にはなっていません。近年はスマートフォンアプリ等で乗り継ぎまで含めた時刻検索なども可能になってきていますが、全ての移動サービスが網羅されたものにはなっておらず、一元的な情報入手は難しい状況です。

施策①～④などを展開していく上では、乗り継ぎなども含めた情報を分かりやすく提供することが重要になることから、新たな情報技術なども活用して移動サービスが網羅された総合的な情報提供を考える必要があります。

公共交通の利用促進に向けては、まずは地域にどのような移動サービスがあるのか「知ってもらう」ことが重要になりますが、大きな変化がない状況で情報提供を実施しても市民等の関心が薄く十分な効果が期待できない懸念があります。このため、路線見直しなどにより関心が高まるタイミングで利用促進に向けた働きかけ等を行うことが望ましいと考えられます。

また、外出には何らかの“目的”があることから、外出する目的と連携して利用促進を図っていくことも考える必要があります。

② 施策の内容

- 多様な移動サービスに関する情報について、出発地から目的地までの移動を乗り継ぎなども含めて一元的・総合的に案内するシステムの構築を行います。また、乗合タクシーの予約や経路内の移動サービスの運賃支払い(決済)はもちろんのこと、関連する取り組みとも連携しながら、情報技術を活用した様々なサービス等の展開(いわゆる「MaaS」)を検討します。
- バス路線の見直しなどを“きっかけ”として活用し、周知・情報提供とあわせて積極的な利用を呼びかけるなど、利用意識の啓発や利用促進に向けた取り組みを検討します。
- 各種イベントや地域活動・行事などについて、鉄道や路線バス・乗合タクシーなどを利用してアクセスできる場所・時間帯で開催することや、イベントの情報に合わせて公共交通によるアクセス情報を提供するなどの取り組みを通じて、公共交通の利用を促進するとともに、イベント参加者・施設利用者の拡大・利便性向上や高齢者等の外出・社会参加機会の拡充などにつなげていきます。

表 14 「MaaS」のレベル(段階)

LEVEL ①	統合されていない状態	● 鉄道やバスなど、それぞれの交通機関が独立したまま(バラバラに)情報やサービスを提供している段階
LEVEL ②	情報の統合	● 情報がデジタル化され、利用者は乗り継ぎなども含めた複数の交通機関の情報をまとめて検索できる段階
LEVEL ③	予約・決済の統合	● 交通案内だけではなく、予約や発券、決済(支払い)までが同じシステムのなかでまとめてできる段階
LEVEL ④	サービス提供の統合	● 様々な交通機関を、複数の事業者が存在することを利用者に意識させることなく「ひとつのサービス」として利用できる段階
LEVEL ⑤	政策の統合(最終形態)	● 交通機関だけではなく、関連する分野なども含めて様々なサービスが統合され、交通全般を最適化するシステムとなった段階

資料：国土交通省資料等を参考に作成

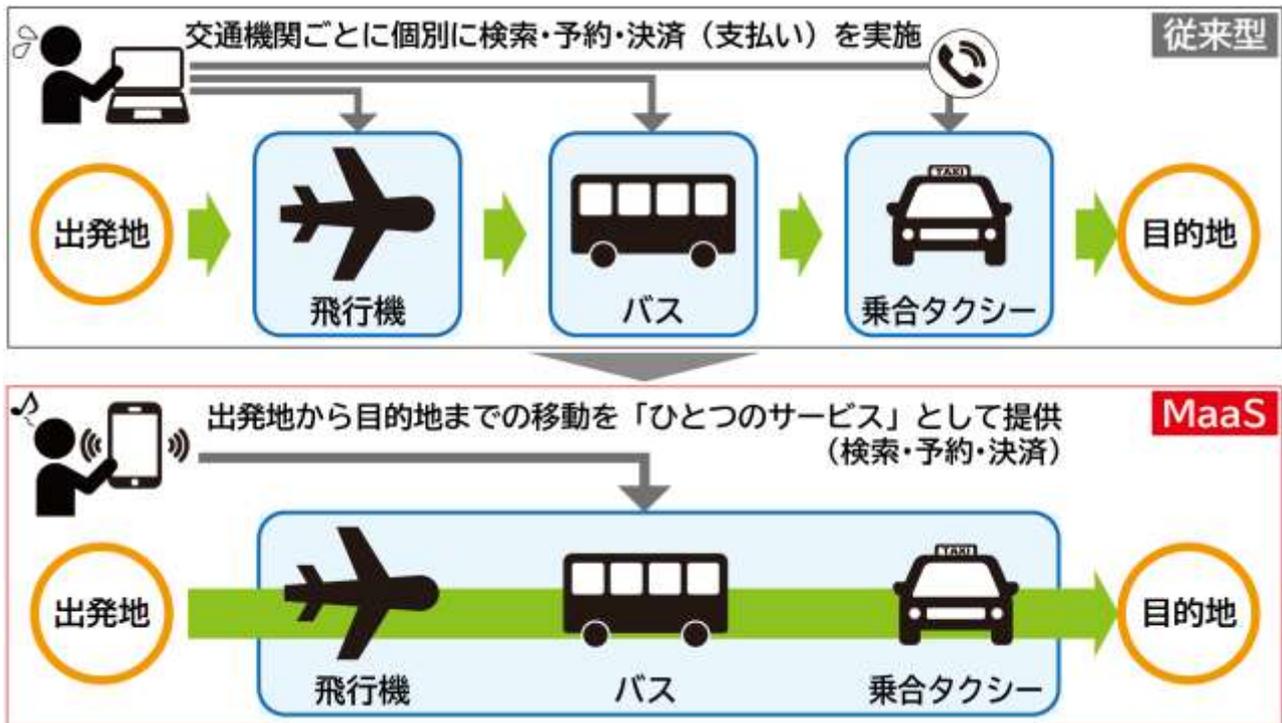


図 102 「MaaS」のイメージ

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ はじめから全ての移動サービスや目的地となる施設等についての情報を一元的に提供することは現実的ではないことから、まずは既存の運行状況データなどを活用した情報提供等の仕組みを構築した上で、関連する施策とも連携しながら拡充していくことが考えられます。なお、情報提供等のシステム導入に際しては補助事業を有効に活用することなども考える必要があります。
- ✓ イベントの主催者や、地域コミュニティ、イベント・行事等の参加者（利用者）に対して、鉄道や路線バス・乗合タクシーなどの情報（利用方法・路線・ダイヤ・乗降場所・運賃等）をできるだけ分かりやすく提供することが必要です。

④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容	実施主体・役割分担	備考	
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • 多様なサービス等の展開検討 	<ul style="list-style-type: none"> • 市と交通事業者が連携して仕組みの検討・構築を実施 • 市と交通事業者、関係者等が連携して提供情報や機能の拡充などを検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 補助事業の活用なども念頭に検討していくことが必要 • できるだけ多くの関係者が関わる体制の構築を検討することが必要 	
令和7年度 (2025)				
令和8年度 (2026)				
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> • 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 			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> • 機能の拡充 • 情報技術を活用した多様なサービスの提供 			<ul style="list-style-type: none"> • 路線バスや乗合タクシーの再編・見直しなど、公共交通に対する関心が高まるタイミングで利用促進に向けた働きかけを実施する必要
令和11年度～ (2029～)				

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

①施策の背景・必要性

地域公共交通体系の効率性などを考えると、全ての移動に「直通」で対応することは現実的ではないことから、様々な移動サービスの“乗り継ぎ”利用を「前提」としながら、交通結節点の機能の充実を図ることで、「ネットワーク全体」として移動を支えることを考える必要があります。

市役所新庁舎の建設(移転)や老朽化した大村ターミナルの再整備など、都市の変化にも対応しながら、ネットワークの拠点を形成していくことも重要になります。

利用者にとって、公共交通の乗り継ぎ利用には大きな抵抗感があり、特にこれまでは「直通」が可能だった移動で乗り継ぎが必要になる場合などでは、運賃負担の増大や分かりにくさなどが乗り継ぎ利用に対する抵抗感に繋がり、利用意識を阻害する大きな要因になる懸念があることから、抵抗感をできるだけ低減する工夫が必要となります。

②施策の内容

- 広域交通体系と市内の路線バス等との交通結節点となる主要な交通拠点においては、乗り継ぎ(待合)環境の確保・充実や、相互に乗り継ぎしやすいダイヤの設定、のりば間の分かりやすい案内誘導など、交通結節機能の維持・向上を図ります。
- 新たに建設(移転)される市役所新庁舎については、敷地内にバスのりばを設置するとともに、庁舎内でバスの運行状況などの情報提供を行うことで路線バスの使いやすさを高めるなど、主要な交通拠点の一つとして位置づけ、整備を進めていくことを検討します。
- 老朽化が進む大村ターミナルについては、国の補助制度の活用なども念頭に、周辺エリアのまちづくりなどとも連携した再整備について検討を行います。
- 現状では、市内循環線(北部循環線・南部循環線)のみに適用されている均一制運賃の対象路線・区間の拡大や、新設する(仮称)中央循環線も含めた循環線相互での乗り継ぎを行う場合には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を感じにくい運賃制度を検討します。

[新大村駅]



[長崎空港]



[大村 IC]



[大村ターミナル]



[大村駅]



[大村車両基地駅]



図 103 主要な交通拠点の現状 その1



【長崎医療センター】



【向木場入口】



【木場 SIC】

図 104 主要な交通拠点の現状 その2

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ バス路線等の再編(施策①・②)を実施する時点で、主要な交通拠点については交通結節機能がある程度充実した状況になっている必要があります。
- ✓ 市役所新庁舎については、設計段階から交通拠点としての機能を盛り込む形で検討を進めていく必要があります。また、大村バスターミナルについては、短期的な整備は難しいと考えられますが、補助事業の活用なども視野に周辺のまちづくりなどとも連携して具体化を推進していく必要があります。(市役所新庁舎については、令和10(2028)年度の供用開始を目指し、市が主体となって別途検討を進めているところです。大村バスターミナルについては、地権者等の意向を踏まえた検討が必要であり、また、周辺のまちづくりとあわせた取り組みなども考えられることから、実施スケジュール等については現時点では未定とします。)
- ✓ 運賃制度は施策①・②で示したバス路線の再編等とあわせて検討することが必要です。なお、均一制運賃の対象拡大は市の財政負担増大につながる懸念があるため、利用者の利便性向上やそれにとともなう利用促進、まちづくりなどの関連分野の観点からの必要性なども考慮しながら、具体的な検討を進めていく必要があります。

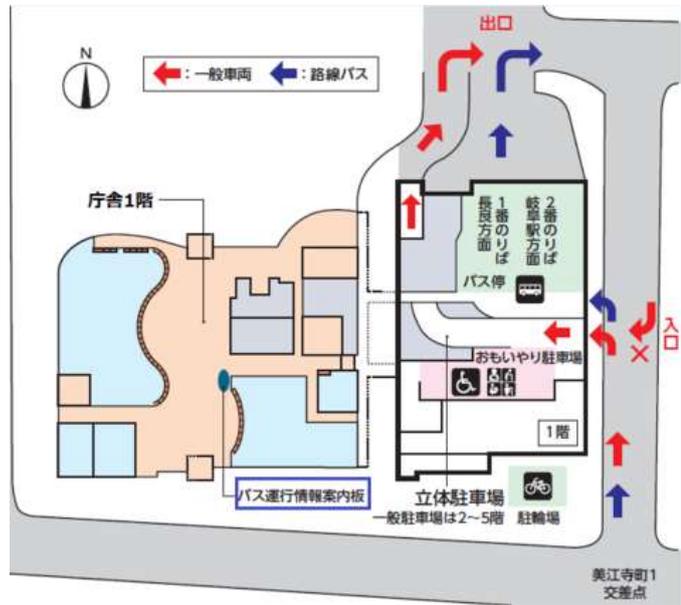
④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)	・運賃制度などの検討	・市と交通事業者が連携して検討、試験的な実施の結果を踏まえて見直し	・財政負担を加味しながら検討する必要
令和8年度 (2026)			
令和9年度 (2027)	・試験的な実施		
令和10年度 (2028)	・本格的な実施	・市と交通事業者が連携して実施	
令和11年度～ (2029～)			



市庁舎敷地内へのバスのりばの設置（岐阜県岐阜市）

岐阜県岐阜市では、市庁舎の立体駐車場1階にバスのりばを設置し、路線バスの乗り入れを行っています。また、庁舎エントランスモールにバス運行情報案内板で市庁舎のバス停や周辺バス停の運行情報を提供しています。



▲市庁舎へのバスのりばの設置(右)とエントランスモールでの情報提供(左)

資料：岐阜市ホームページ

方向性⑤：交通GX化の促進

施策⑩ 環境配慮型車両の導入に対する支援

①施策の背景・必要性

移動に係る環境負荷の低減に向けては、地域公共交通の利便性を高め、利用を促進していくことで自家用車から公共交通への転換を促進していくことが望まれますが、近年では環境負荷が比較的小さい車両の技術開発なども進んできていることから、こうした車両を活用することにより公共交通そのものの運行における環境負荷の低減を考えていくことも重要になります。

②施策の内容

- 国の補助事業の活用なども念頭に、路線バス・乗合タクシー・乗用タクシー等の移動サービスへの環境配慮型車両(EV・PHV・HV・天然ガス自動車・水素自動車・水素燃料電池自動車等)の導入に対する支援を検討します。
- 本市におけるエネルギー関連施策(再生可能エネルギー・エネルギーの地産地消等)などとの連携も視野に、環境配慮型車両の導入に必要となるインフラ(充電スポット・水素ステーション等)の整備などの支援を検討します。

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 単に環境配慮型車両を導入するだけでなく、エネルギー関連施策などと連携して都市全体としての環境負荷の抑制や、災害発生時の電源としての活用など、広がりを持った取り組みにつなげていくことが望ましいと考えられます。
- ✓ 環境配慮型車両の導入やインフラ(充電施設等)の整備に際しては、補助事業を有効に活用することなども考える必要があります。

④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容		実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	・車両導入に対する支援策の検討			
令和7年度 (2025)	・車両導入に対する支援策の実施	・エネルギー関連施策との連携の検討	・市と交通事業者が主体となり、関係部局などと協議・調整しながら検討・実施	・補助事業の活用なども念頭に検討・実施していくことが必要 ・市庁舎や環境センターなどの行政施設等とあわせてインフラ整備を実施することなども検討する必要
令和8年度 (2026)				
令和9年度 (2027)	・インフラ整備の実施			
令和10年度 (2028)				
令和11年度～ (2029～)				

参考事例

EV 車両を「市営バス」として路線バスに導入（福岡県北九州市）

福岡県北九州市では、令和 5(2023)年 6 月より、市内を運行する「市営バス(路線バス)」に電気を動力源にした EV バスを導入しました。

発進時にはなめらかに加速し、車内の静音性に優れ振動も少なく、走行中に温室効果ガスを排出しないため、利用者や環境にやさしい乗り物となっています。

また、災害時には電源車としても活用が可能です。



▲市営バスに導入された EV バス
資料：北九州市交通局ホームページ

第7章 計画の推進及び進捗管理

1. 目標の達成状況を評価するための指標

(1) 目標の達成状況を評価するための指標(評価指標)

第5章で示した「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 15 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日をかけ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市内資料より把握 ※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 16 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

2. 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> [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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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		

3. 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。

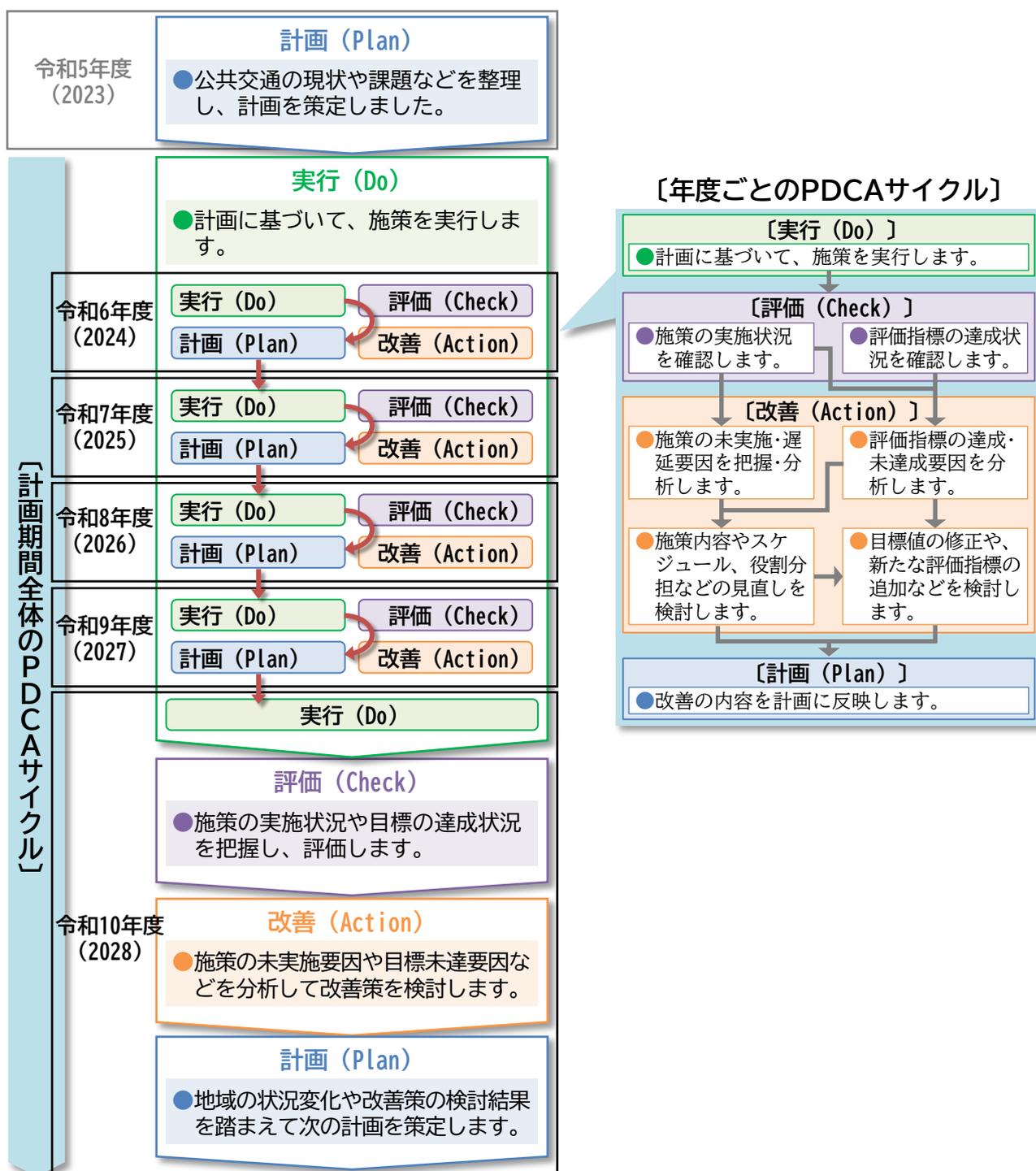


図 105 PDCA サイクルに基づく進捗管理

年度単位の評価及び進捗管理については、地域公共交通会議の開催時期なども踏まえてスケジュールを設定し、計画の円滑かつ着実な推進に努めます。

なお、本市では、「地域公共交通会議(道路運送法施行規則第9条の2)」が「地域公共交通活性化協議会(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条)」を兼ねています。

Plan

[n年度] に実施する施策については、[n-2年度] の Action(改善)に基づいて [n-1年度] 前半に検討を行い、その結果を [n-1年度] の第2回地域公共交通会議で協議します。また、必要に応じて [n年度] 当初予算を確保します。

Do

その後、[n-1年度] の Action(改善)を踏まえて必要に応じて施策内容を見直し、[n年度] の第1回地域公共交通会議で協議した上で、施策を実施します。

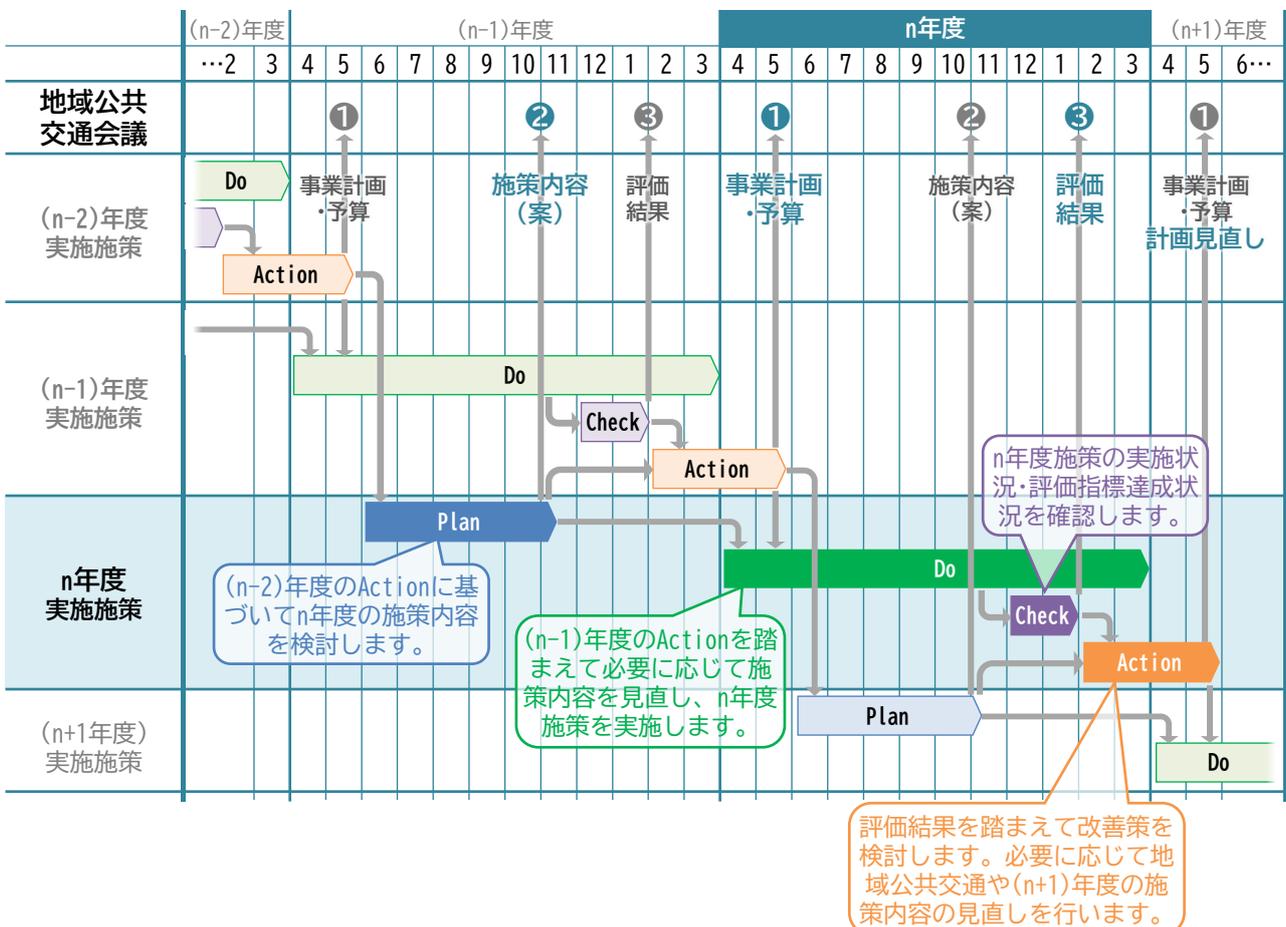
Check

n年度施策の実施状況や、評価指標の達成状況(毎年度数値算出が可能なもの)を確認し、その結果を [n年度] の第3回地域公共交通会議で協議します。

Action

Check(評価)の結果を踏まえて改善策の検討を行うとともに、必要に応じて地域公共交通計画や [n+1年度] の施策内容の見直しを検討し、[n+1年度] の第1回地域公共交通会議で協議します。

表 17 年度単位の評価・進捗管理スケジュールのイメージ



大村市地域公共交通計画

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：syokou@city.omura.nagasaki.jp



大 村 市
地 域 公 共
交 通 計 画