諫早市地域公共交通計画

令和５年３月

諫 早 市

（調整用白紙）

諫早市地域公共交通計画　目次

第１章　計画の概要 ･････････････････････････････････････1
１.計画の背景と目的 ･････････････････････････････････････1
２.計画の対象区域と計画期間 ･････････････････････････････2
第２章 地域･公共交通の現状･問題点 ･････････････････････････3
１.地域の現状･問題点 ････････････････････････････････････3
２.公共交通の現状･問題点 ････････････････････････････････18
第３章 アンケート調査結果等 ････････････････････････････32
１.市民アンケート調査 ････････････････････････････････････32
２.民生委員アンケート調査 ････････････････････････････････38
３.利用実態調査 ･･･41
第４章 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割 ･･43
１.地域が目指す将来像 ････････････････････････････････････43
２.関連計画の概要 ･･44
３.公共交通に求められる役割 ･････････････････････････････46
第５章 解決すべき課題 ･･････････････････････････････････47
第６章 基本方針等 ･･････････････････････････････････････48
１.基本方針 ･･･48
２.計画の目標 ･･50
３.取り組みの方向性と施策の概要 ･････････････････････････51
第７章 目標達成のための具体施策 ･･････････････････････････54
［方向性①］市内外や市内の拠点間の移動手段の持続的な確保･
維持 ･･54
［方向性②］需要に応じたサービス水準の適正化･網羅性の向上
とネットワークとしての一体性の確保 ･････････････56
［方向性③］広域交通体系の効果の拡大と波及の促進 ･･････65
［方向性④］多様な主体との連携などによる移動サービスの確
保･利用促進 ･････････････････････････････････････69
第８章 計画の推進･進捗管理 ････････････････････････････77
１.目標の達成状況を評価するための指標 ･･････････････････77
２.施策展開のロードマップ ････････････････････････････････78
３.PDCA サイクルに基づく進捗管理 ････････････････････････80

（調整用白紙）

第１章　計画の概要

１.計画の背景と目的

（１）計画の背景

諫早市の地域公共交通は、長崎県内各地と他県を結ぶ交通の要衝として利便性の高い地域がある一方で、市内の生活動線においては公共交通の利便性が低い地域や公共交通のサービスがそもそも利用できない地域（公共交通空白地域）があるといった地域間の差異が見られます。

また、少子高齢化や自家用車への過度な依存、さらには今般の新型コロナウイルス感染症の影響を受けて公共交通の利用者減少が進み、ドライバーの不足や燃料費の高騰といった問題も相まって、公共交通事業を維持･確保することが難しい状況になっています。

市民の誰もが安心して快適に暮らすことができる社会を実現するためには、公共交通が効果的に機能する交通体系の構築が不可欠であるため、上位計画や関連計画とも整合を図りながら、市民の視点に立った取り組みを進めていく必要があります。

（２）計画の目的

「諫早市地域公共交通計画」は、地域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、将来にわたって住民の生活を支える“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ものであり、本計画に基づき、行政･交通事業者や公共交通利用者はもとより、地域住民や地域活動団体、各種施設などが一丸となって、効果的･効率的な施策展開を推進していくことを目的としています。

2.計画の対象区域と計画期間

（1）計画の区域

本計画は、諫早市の行政区域全域を対象とします。

なお、計画区域内には複数の自治体（合併前の市町を含む）を結び広域※移動の軸となる「地域間幹線系統（幹線）」となっている系統が含まれています。

図 1　諫早市地域公共交通計画の対象区域

@OpenStreetMap contributors
※広域＝「自治体間をまたぐ」

（2）計画期間

本計画の計画期間は、令和 5(2023)年度から令和 9（2027）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 9(2027)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います。

第２章 地域･公共交通の現状･問題点

１.地域の現状･問題点

（１）位置･地勢

諫早市は長崎県の南部に位置し、長崎市、大村市、雲仙市などに囲まれており、長崎市まで約 20 kmの距離となっています。

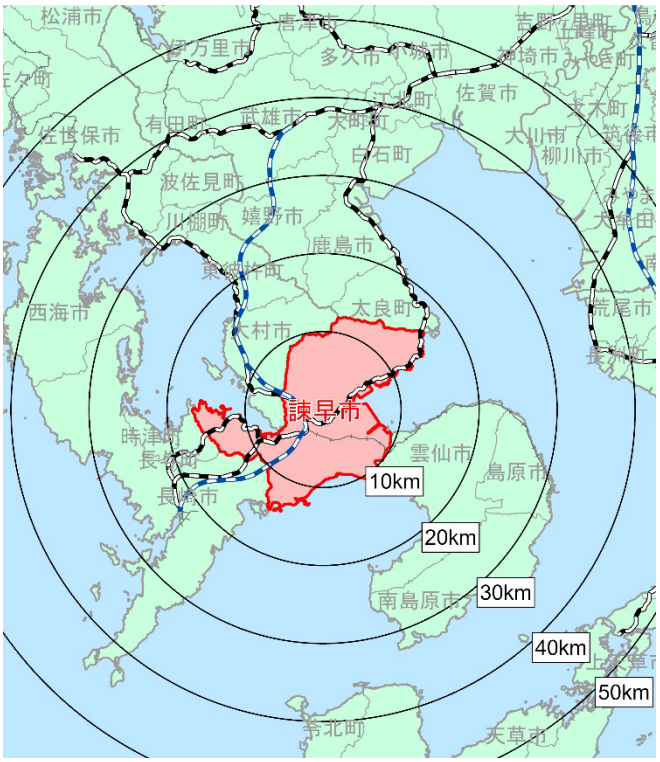


図 2　諫早市の位置

市域面積 341.79 ㎢のうち 47.9%を森林、32.5%を田およびその他農用地が占めています。

市域は三方を海に囲まれ、諫早平野を有しています。

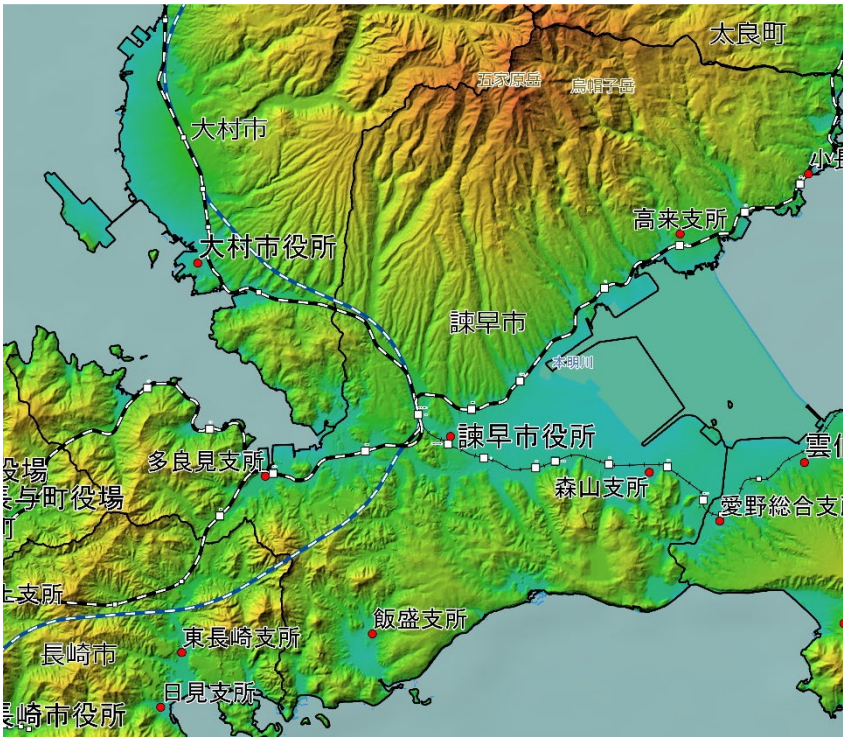


図 3　諫早市の地勢

資料：国土数値情報、基盤地図情報

（2）人口・世帯数等

①人口分布および推移

諫早市の総人口は平成 17(2005)年をピークとしてその後は一貫して減少傾向を示しており、平成 22(2010)年から令和 2(2020)年の 10 年間で約 5%減少しています。

人口減少とともに高齢化も進行してきており、今後約 20 年間で総人口は約 16%減少、高齢化率も現状（令和 2 年）の 30.6%から 39.4%まで上昇する予測となっています。

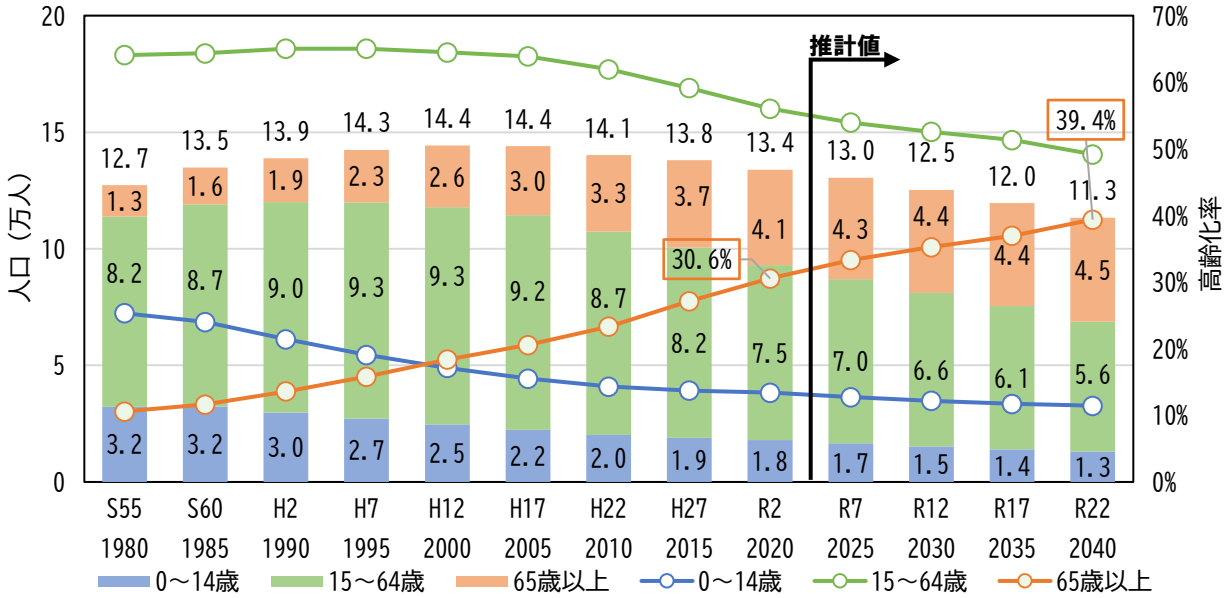


図 4　人口の推移と将来推計

資料：国勢調査（実績値）、国立社会保障･人口問題研究所（推計値）

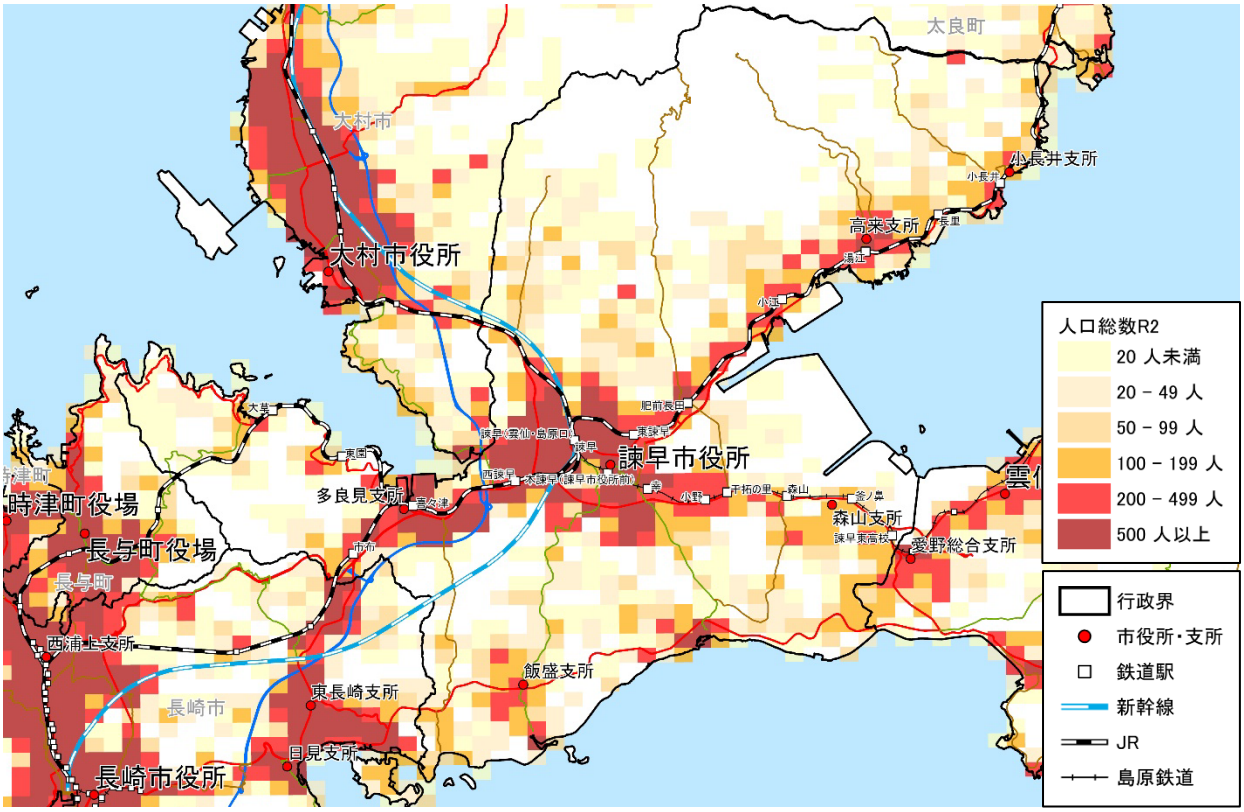


図 5　人口分布（500mメッシュ）

資料：令和 2 年国勢調査

②世帯数等

人口減少に転じた平成 17（2005）年以降も、世帯数は増加傾向にあります。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 12(2000)年以降は 3.00 人/世帯を下回っています。

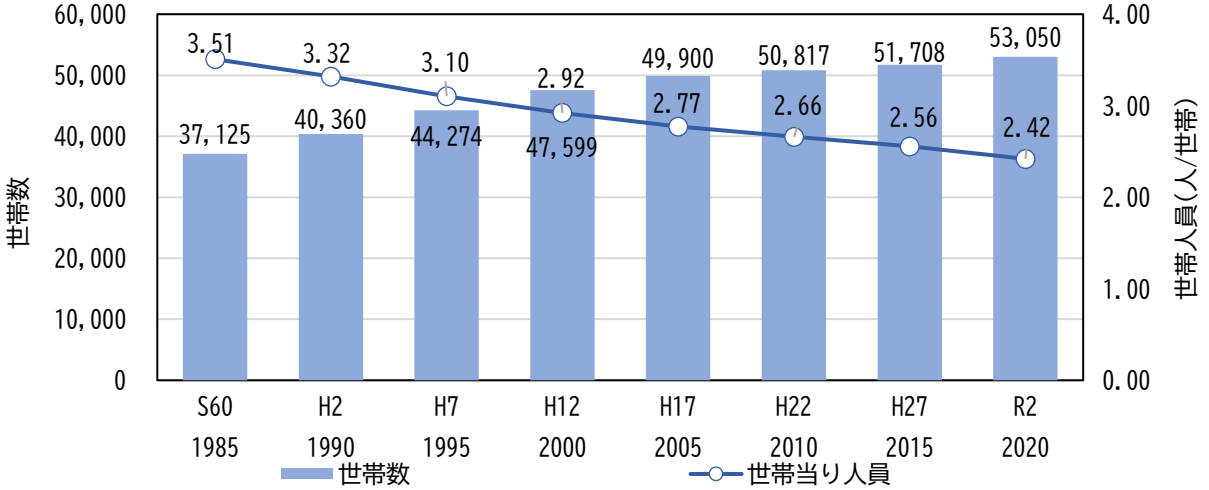


図 6　世帯数および世帯人員の推移

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（高齢者単独世帯・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 25%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。

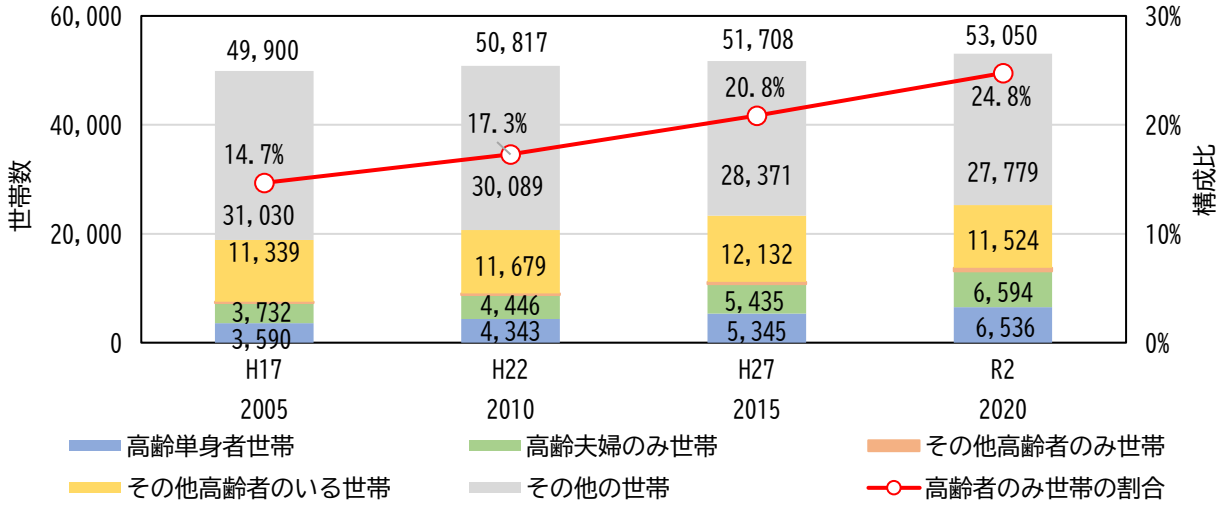


図 7　高齢者世帯の状況

資料：国勢調査

③地域別人口

地域別の人口構成比は、諫早（中心）に約 6 割が居住しています。また、多良見（東部）と合わせると市民の 7 割程度は諫早～多良見の市街地エリアに集中しています。

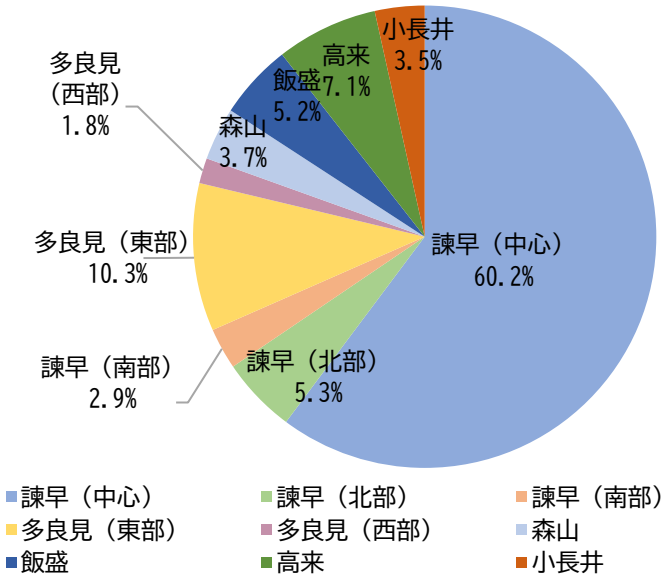


図 8　地域別の人口構成比（令和２年）

諫早（南部）・多良見（西部）・小長井では高齢化率が 4 割を超えています。一方で、諫早（中心）や多良見（東部）では 3 割前後となっています。

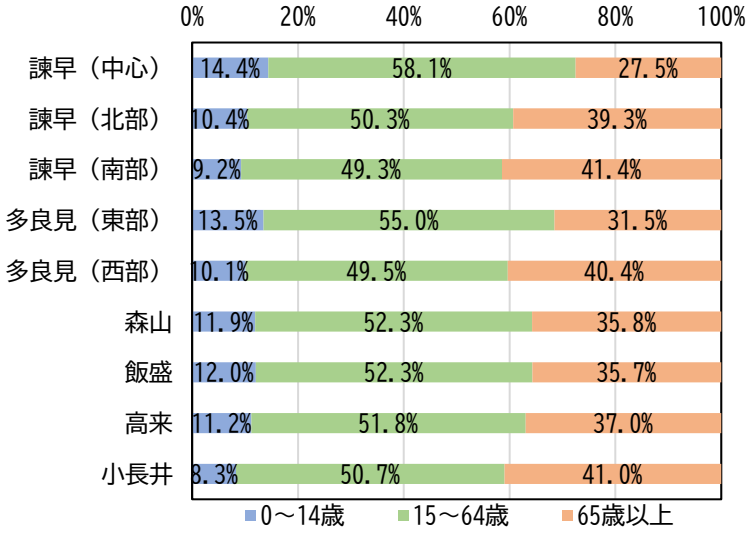


図 9　地域別の年齢構成

平成 22（2010）年を 1.00 とした場合の令和 2 年の地域別人口は、諫早（中心）や多良見（東部）ではほぼ横ばいとなっているのに対して、多良見（西部）・小長井では 0.8 と顕著に人口減少が進んでいます。

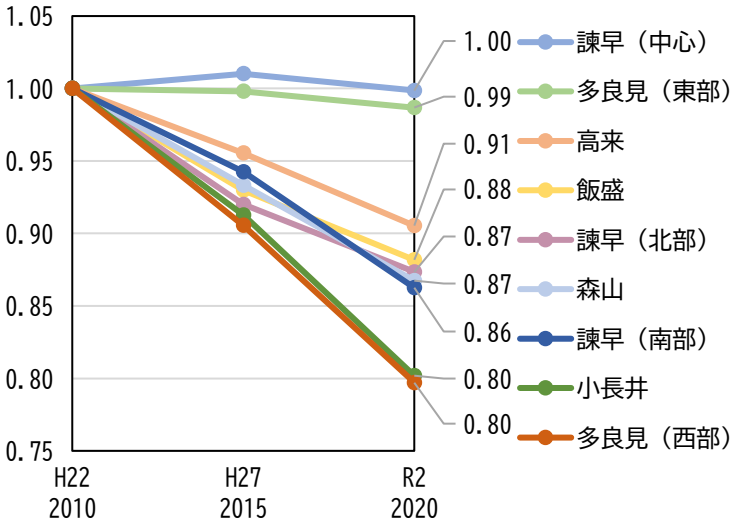


図 10　地域別の人口推移

（３）市民の移動特性

①通勤･通学

１）通勤流動

諫早市に在住する就業者（15 歳以上）の約 7 割が市内で就業しており、市外から市内へ通勤する「流入」が、市内から市外へ通勤する「流出」を約 2,200 人上回る「流入超過」となっています。

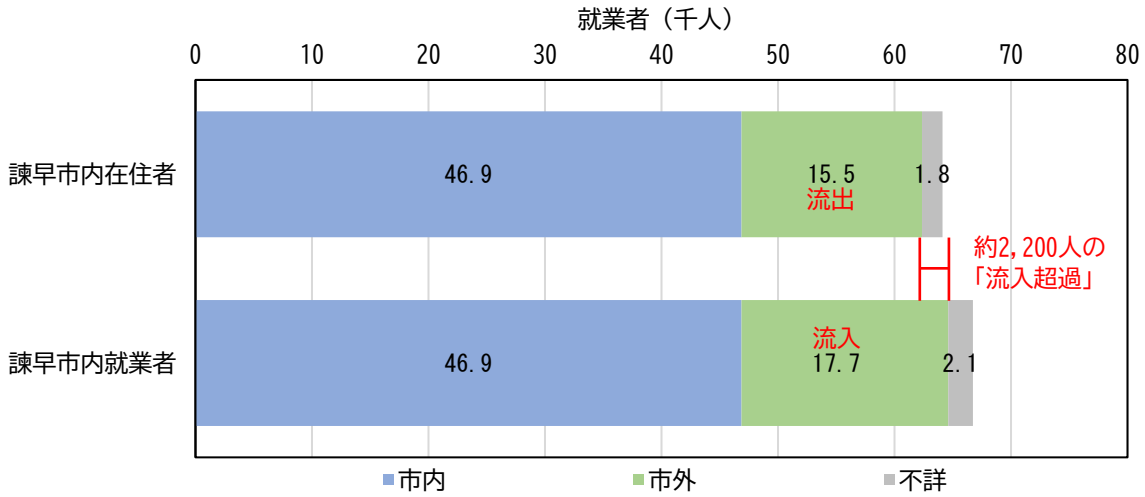


図 11　通勤流動の概況

資料：令和 2 年国勢調査

市内から市外への「流出先」、市外から市内への「流入元」とも、長崎市が最多となっています。次いで大村市や雲仙市等の近隣市となっています。

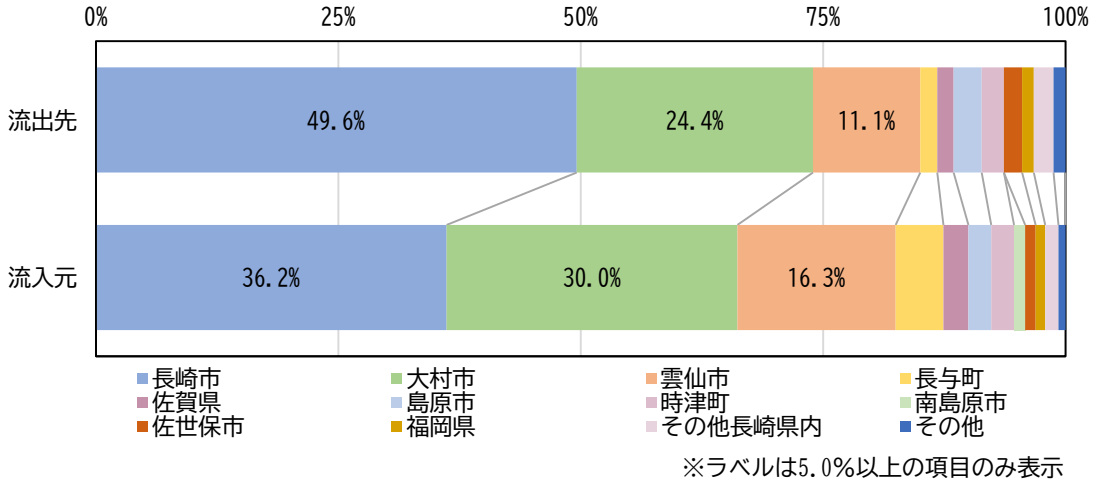


図 12　通勤流動（流出先･流入元）の内訳

資料：令和 2 年国勢調査

２）通学流動

諫早市内に在住する通学者（15 歳以上）のうち、市内への通学者は約 7 割となっており、市外から市内へ通学する「流入」が、市内から市外へ通学する「流出」を 1,000 人以上上回る「流入超過」となっています。

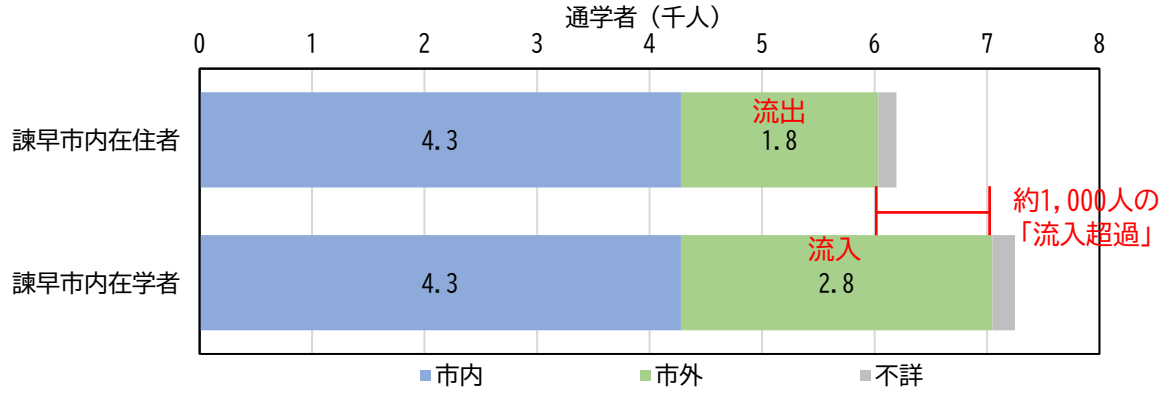


図 13　通学流動の概況

資料：令和 2 年国勢調査

市内から市外への「流出先」は、「長崎市」、市外から市内への「流入元」は、「大村市」が最多となっています。

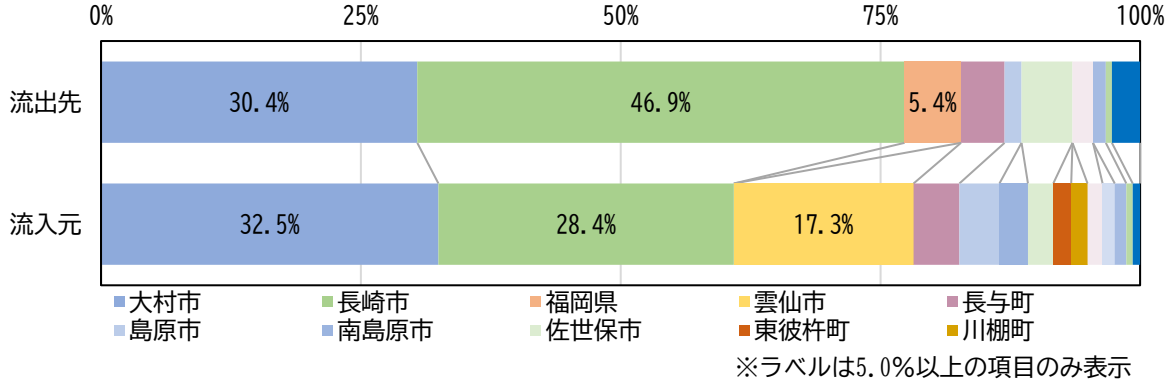


図 14　通学流動（流出先･流入元）の内訳

資料：令和 2 年国勢調査

3）通勤･通学時の利用交通手段

通勤時の利用交通手段は、「自家用車」が約 8 割を占めており、続く「徒歩だけ」「鉄道･電車」もあわせて 1 割程度あります。一方で、通学時は「鉄道･電車」が約 2 割を超え、最も多くなっています。次いで「徒歩だけ」「自転車」がそれぞれ約 2 割弱となっていますが、「乗合バス」「学校のバス」もそれぞれ約 1 割を占め、多様な手段で通学していることが見てとれます。

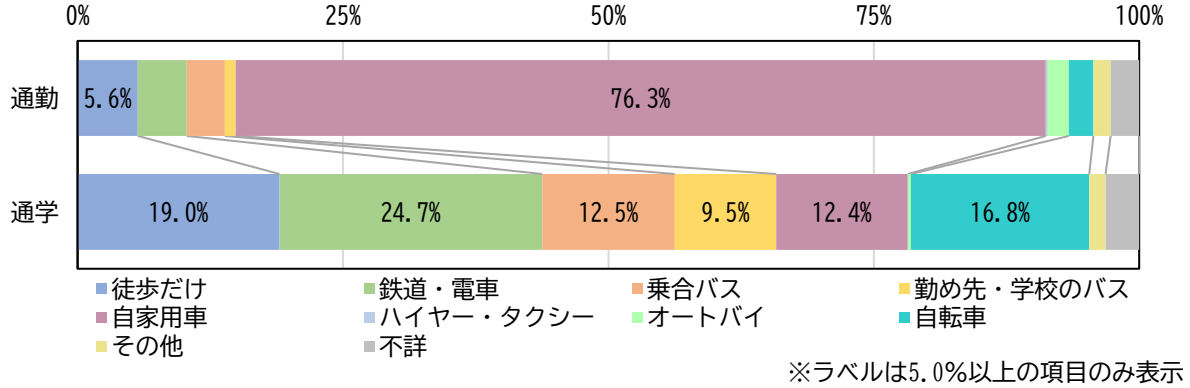


図 15　通勤･通学時の利用交通手段

資料：令和 2 年国勢調査

※以下は、本計画の検討にあたって令和 4 年 8 月に実施した 15～24 歳（若年層）および 65 歳以上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.32 をご参照ください。

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、諫早（中心）・多良見（東部）・飯盛・高来地域では、6 割以上がそれぞれのエリア内で買い物しています。また諫早市外への外出は少なく、概ね市内で完結する傾向となっています。

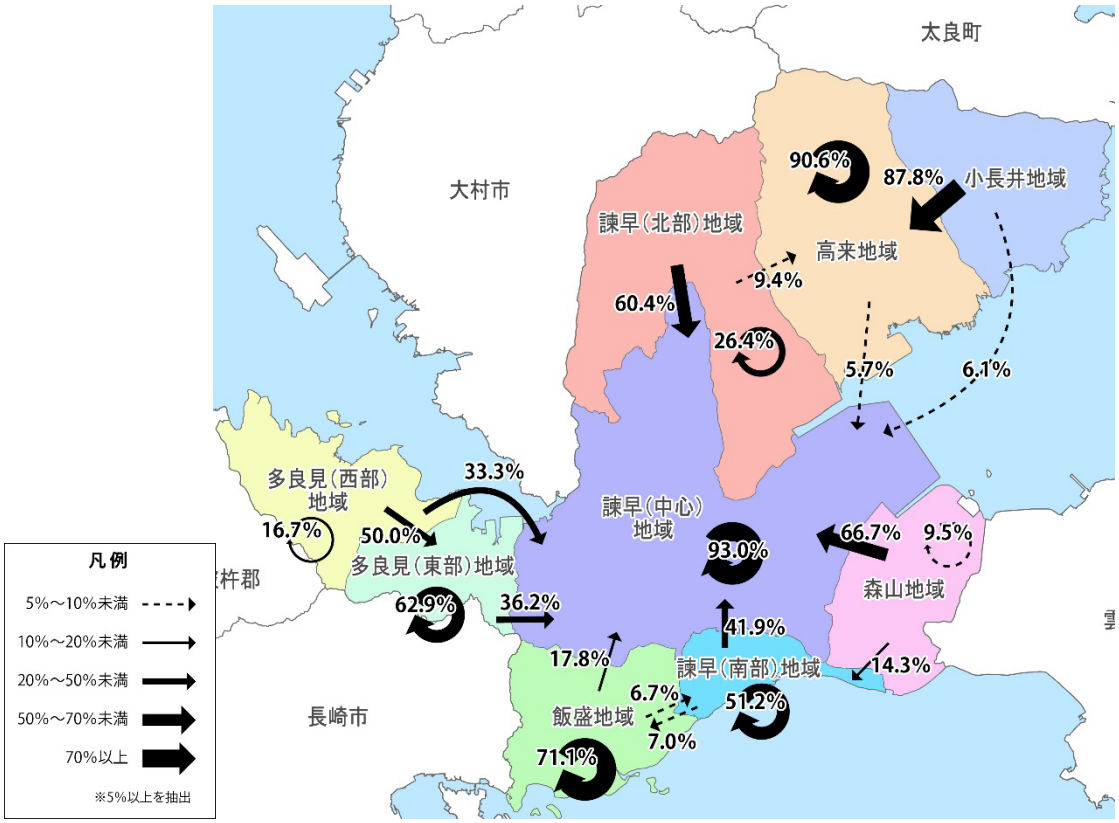


図 16　日々の買い物の外出先

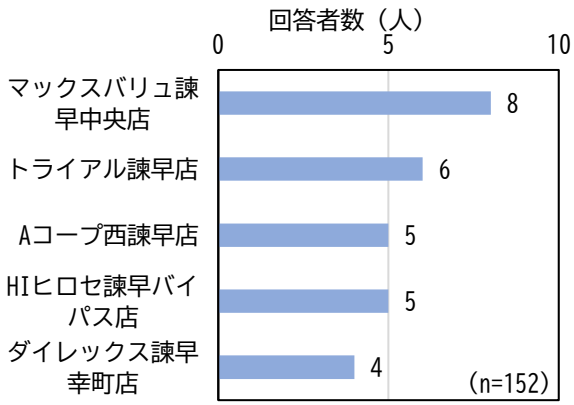


図 17　日々の買い物の外出目的地：上位 5 位（若年層）

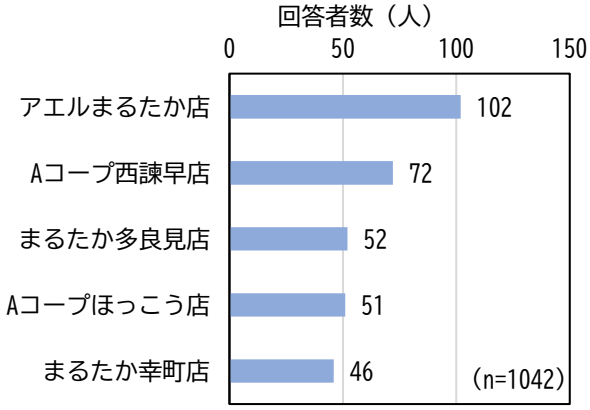


図 18　日々の買い物の外出目的地：上位 5 位（高齢層）

③特別な買い物

洋服や靴などの「特別な買い物」では、各地域とも「長崎市」や「大村市」への流出が顕著となっており「諫早市内」での買い物は限定的となっていますが、各地域から「諫早（中心）」へも一定程度を占めています。

外出目的地としては、高齢層では「イオン大村 SC」が突出しています。若年層では「アミュプラザ長崎」や「みらい長崎ココウォーク」など、「長崎市内」への外出が目立つ傾向となっています。

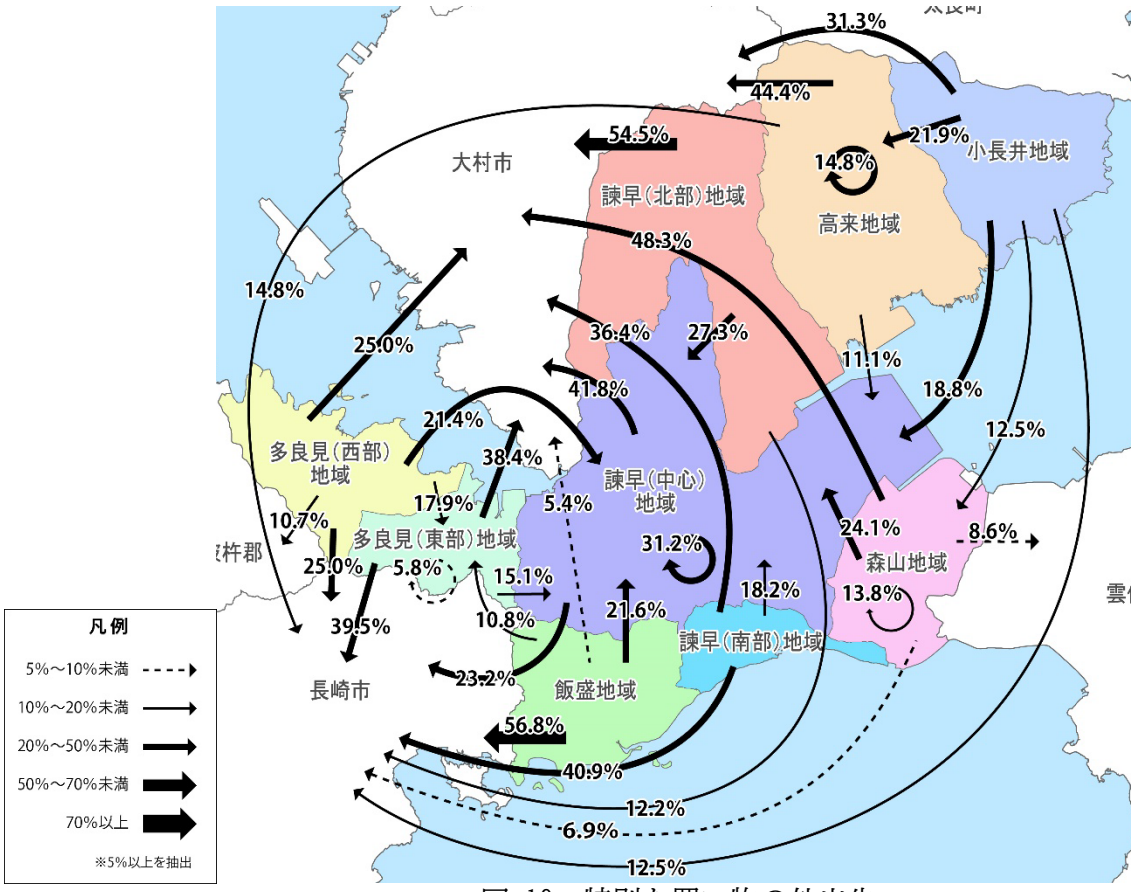


図 19　特別な買い物の外出先

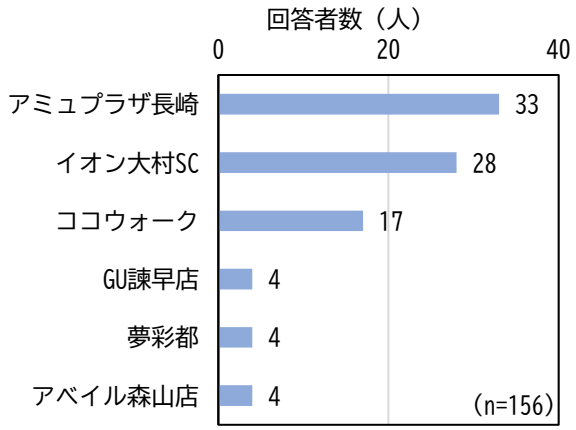


図 20　特別な買い物の外出目的地：上位 5 位（若年層）

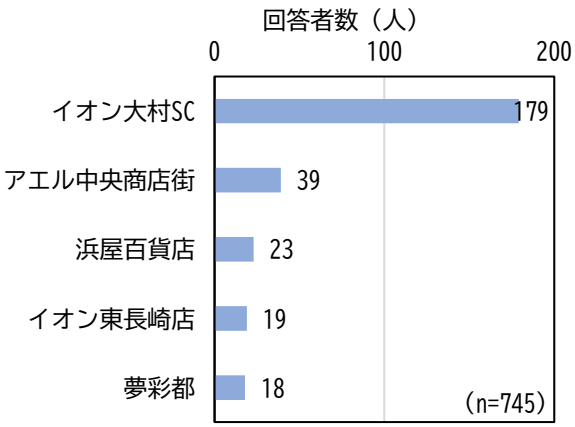


図 21　特別な買い物の外出目的地：上位 5 位（高齢層）

④通院

「通院」では、「諫早（中心）」では約 9 割、「小長井」や「多良見（東部）」でも 4 割近くは地域内で通院しています。また「諫早（中心）」への通院は「諫早（北部）」「諫早（南部）」「森山」「高来」からは約 6 割で、「多良見（東部）」「飯盛」「小長井」からは約 4 割となっています。

「森山」からは「雲仙市」、「飯盛」からは「長崎市」、「多良見（西部）」からは「大村市」への通院がそれぞれ 2 割程度見られますが、流出は限定的となっており、概ね市内で完結する傾向となっています。

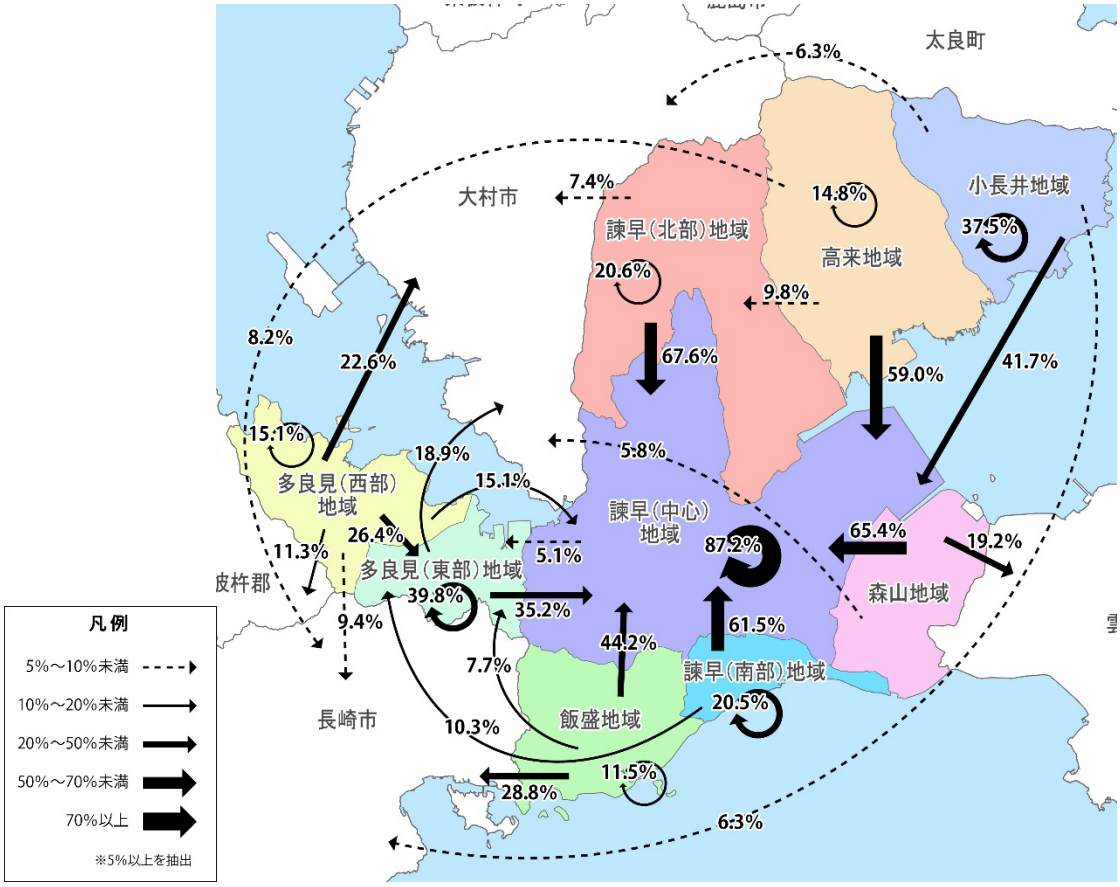


図 22　通院の外出先

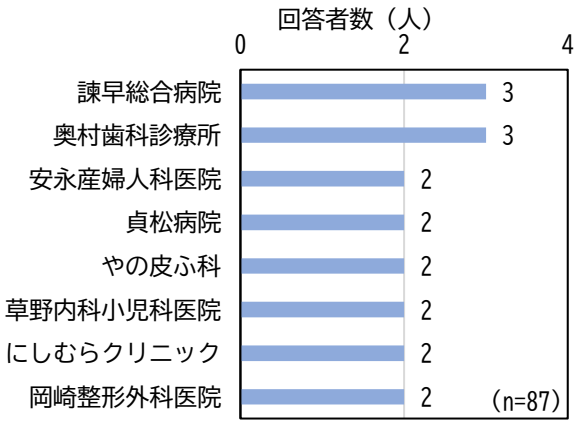


図 23　通院の外出目的地：上位 5 位
（若年層）

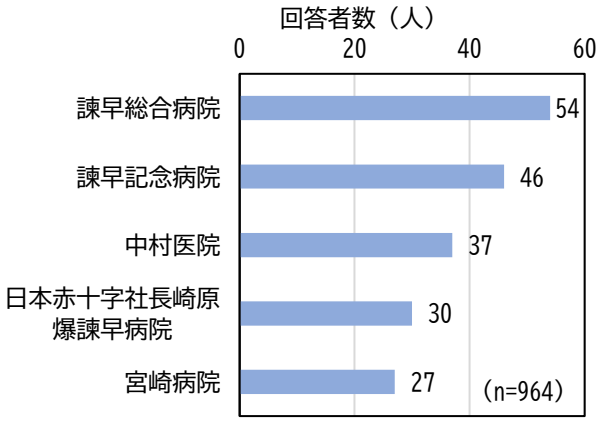


図 24　通院の外出目的地：上位 5 位
（高齢層）

⑤通勤・通学

通勤・通学では、「それぞれの地域内」に加えて、各地域から「諫早（中心）」への通勤・通学が目立ちます。

多良見（東部）から「大村市」や「長崎市」、飯盛から「長崎市」、森山から「雲仙市」へ一定程度の流出が見られます。「通学目的地」として若年層は諫早市内の高校が多くなっています。

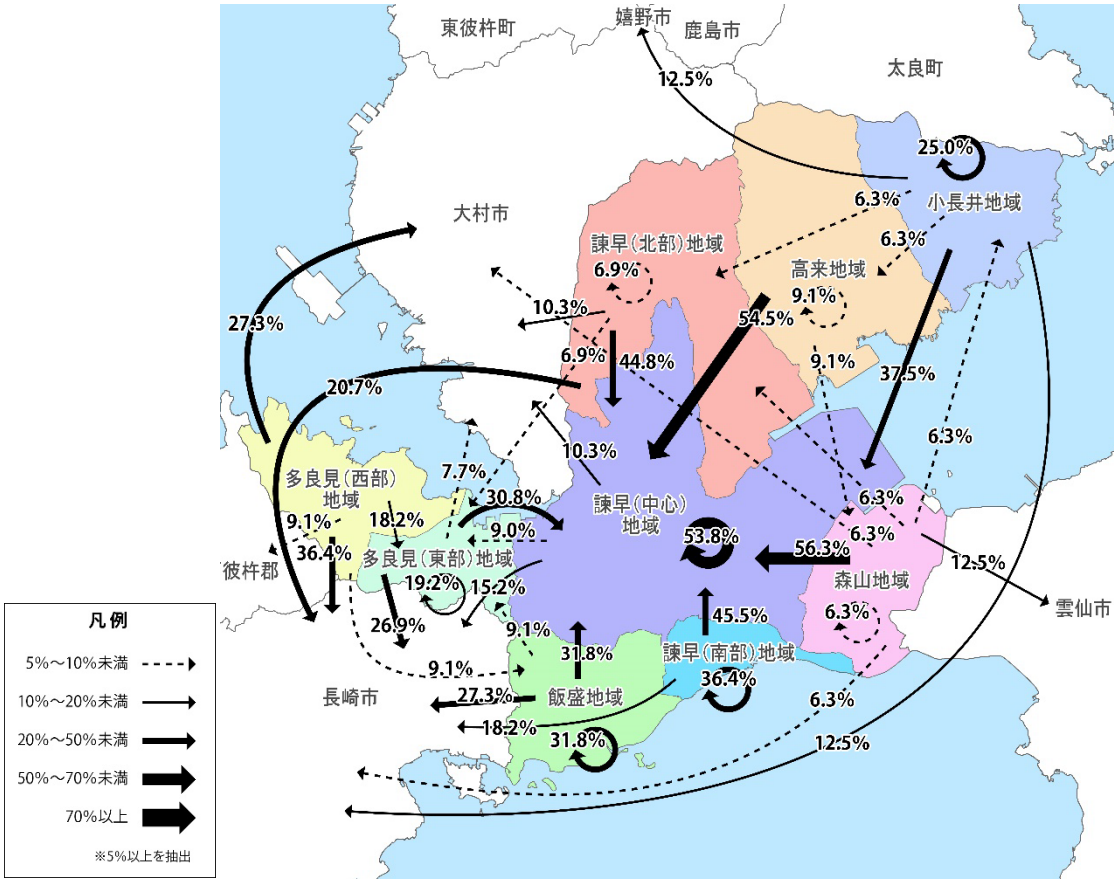


図 25　通勤･通学の外出先

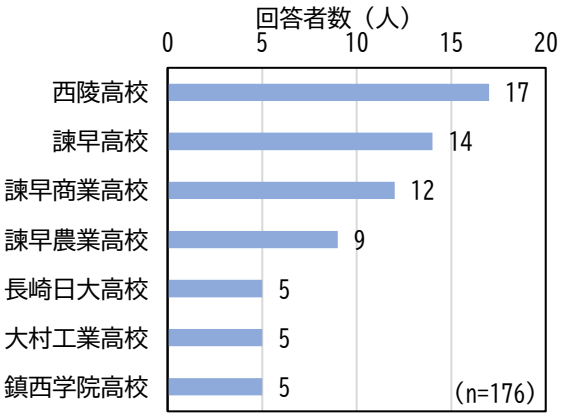


図 26　通勤･通学の外出目的地：上位 5 位（若年層）

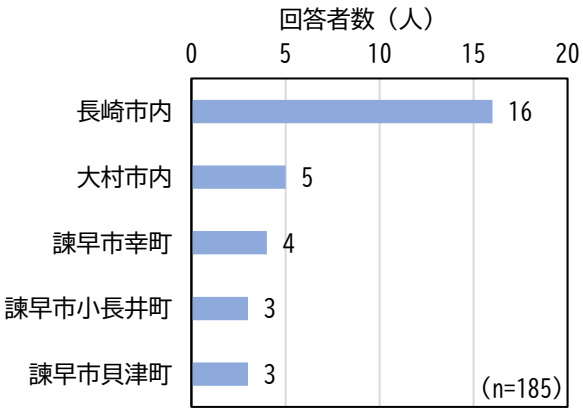


図 27　通勤･通学の外出目的地：上位 5 位（高齢層）

⑥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、全体として男性の約 76%、女性は約 52%が運転免許を保有し、実際に運転しています。

年齢・性別では若年層について 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。

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 1 割以下となる一方で、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割合は大きく減少しており、女性の運転免許取得が進んでいることが分かります。

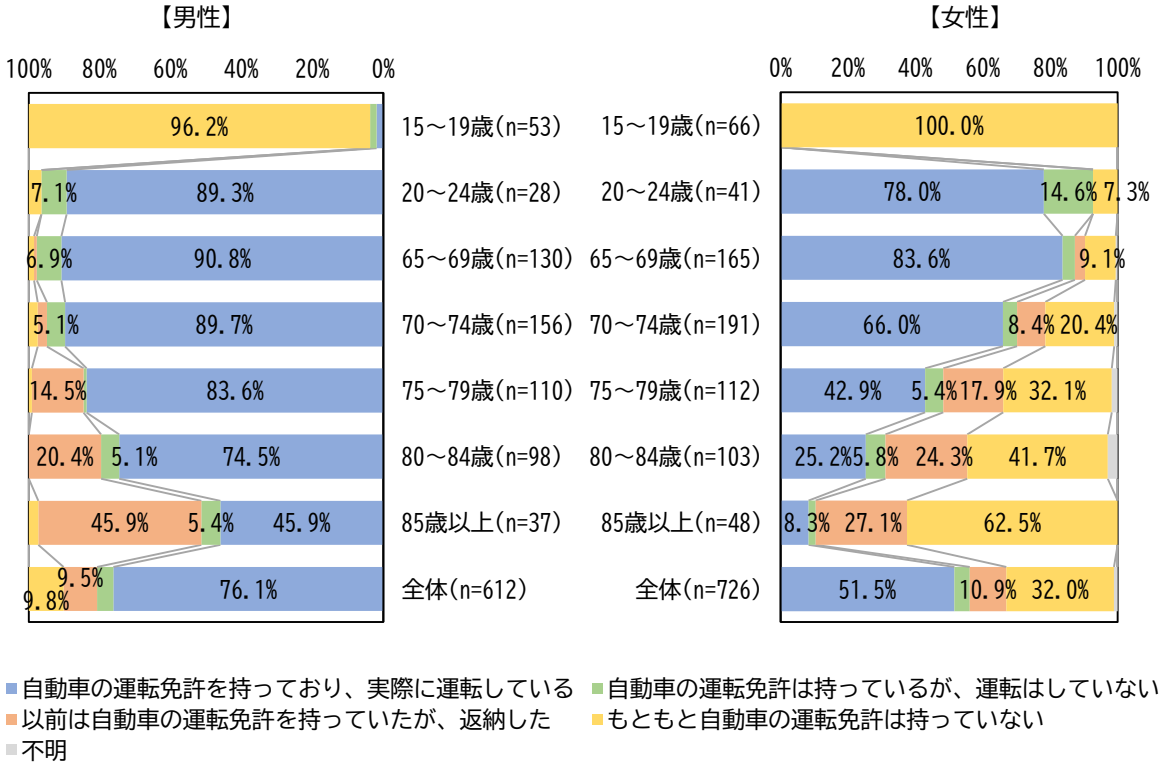


図 28　運転免許保有状況

資料：市民アンケート調査（令和 4 年度）

（4）観光の動向

諫早市の観光客数は平成 26（2014）年をピークに一度減少に転じましたが、平成 29（2017）年以降、再び増加に転じています。令和元（2019）年までは横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルスの影響により、再び減少しています。令和 3（2021）年には 136 万人になるなど県全体と同様に伸び悩んでいます。

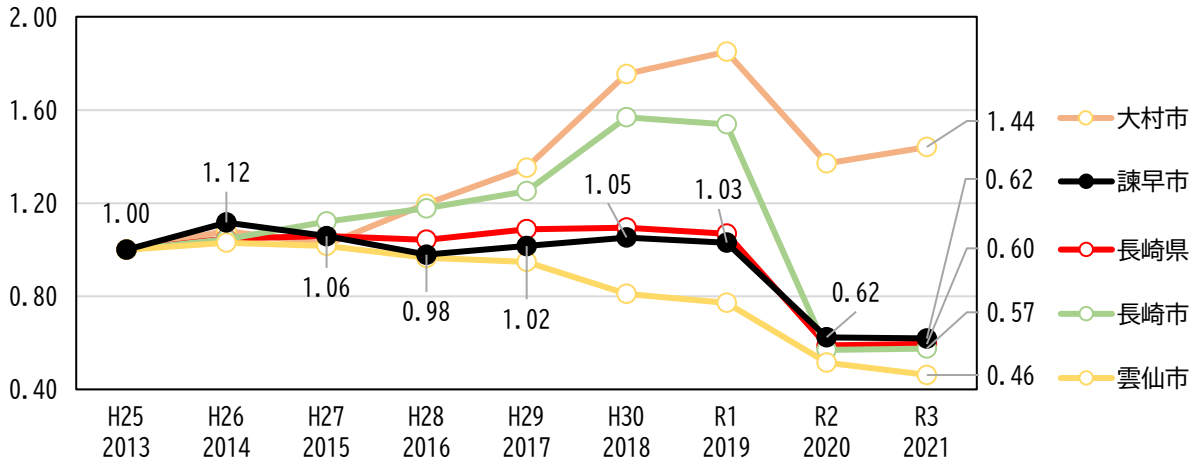


図 29　観光入込客数の推移（H25=1.00）

資料：長崎県観光入込客統計調査

観光客の日帰り・宿泊別の割合は諫早市で「日帰り客」が約 8 割を占めています。県全体と比較してやや高い傾向にあります。

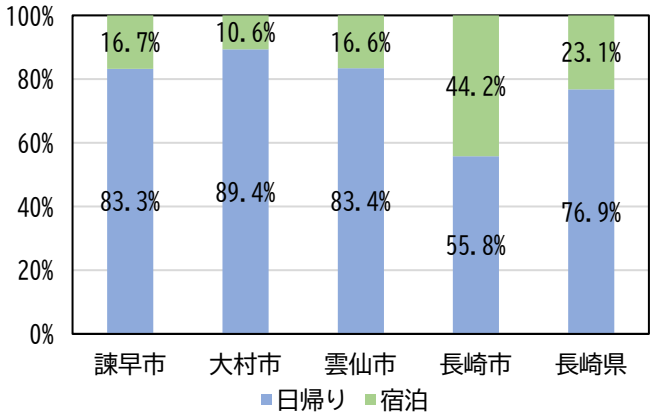


図 30　日帰り･宿泊別観光客割合

資料：長崎県観光入込客統計調査

日帰り・宿泊別の観光消費額は、諫早市では宿泊客の消費額は日帰り客の約 10 倍となっており、県全体や県内他市と比較しても高くなっています。

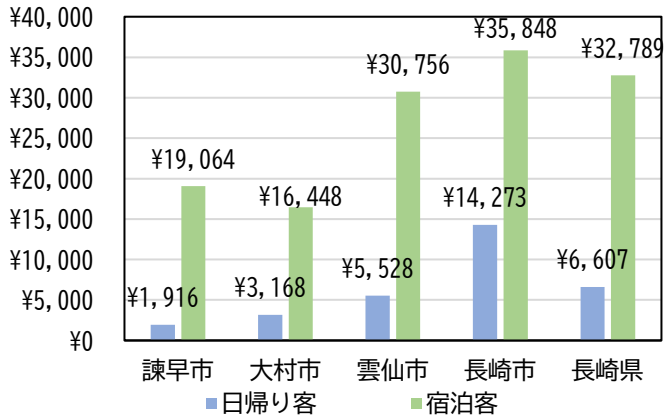


図 31　日帰り・宿泊別の観光消費額

資料：長崎県観光入込客統計調査

（５）主要施設の立地状況

市内の主要施設の立地状況では、行政施設や文化･体育施設、教育施設などは市内の広い範囲に分散して立地していますが、商業施設や医療施設については諫早（中心）～多良見（東部）への集積が顕著になっています。

一方で、小長井･多良見（西部）の施設立地は限定的なものになっています。

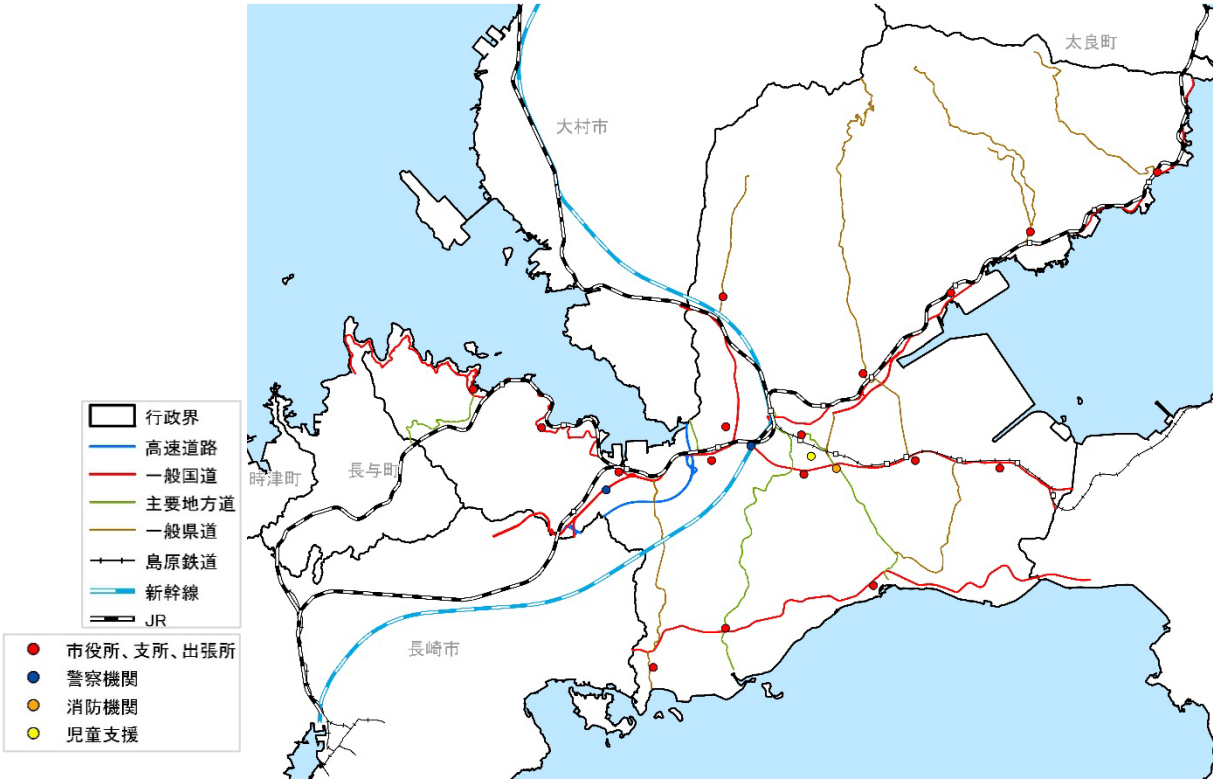


図 32　行政施設の立地状況

資料：諫早市 HP

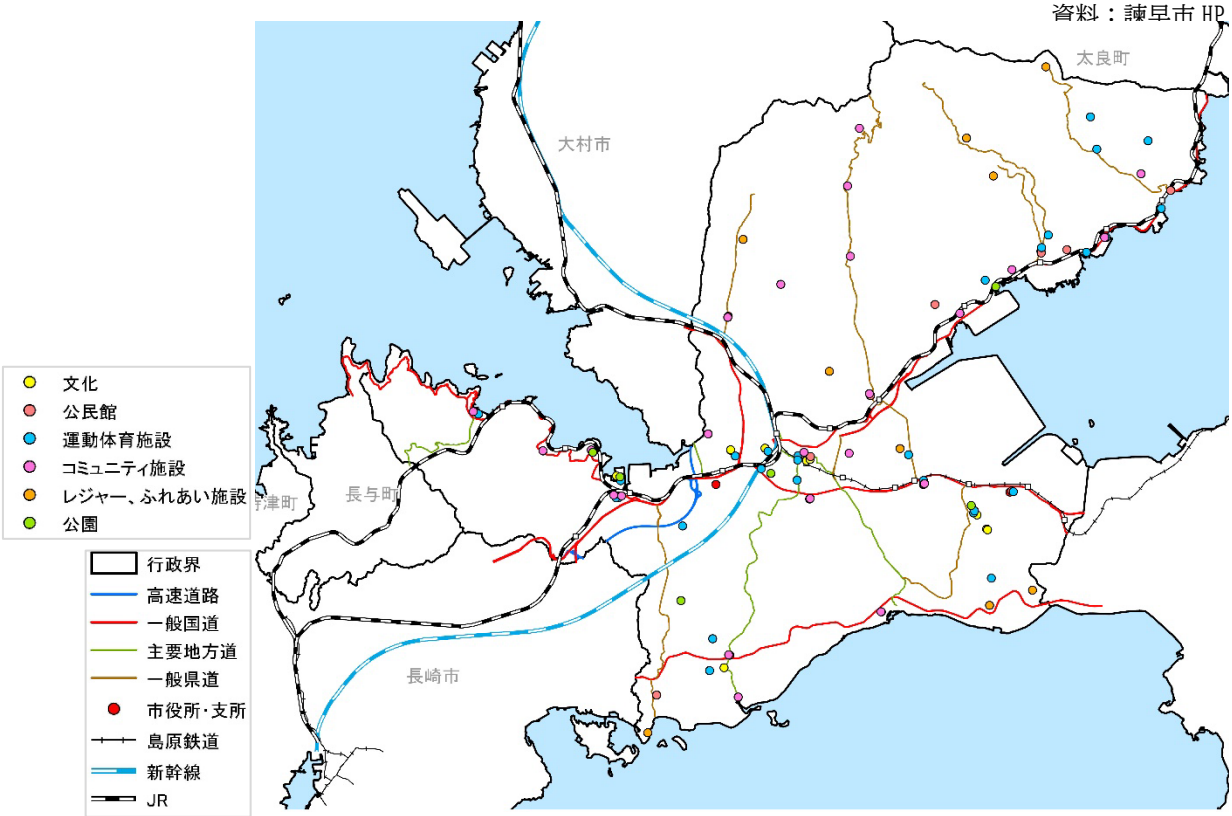


図 33　文化・体育施設立地状況

資料：諫早市 HP

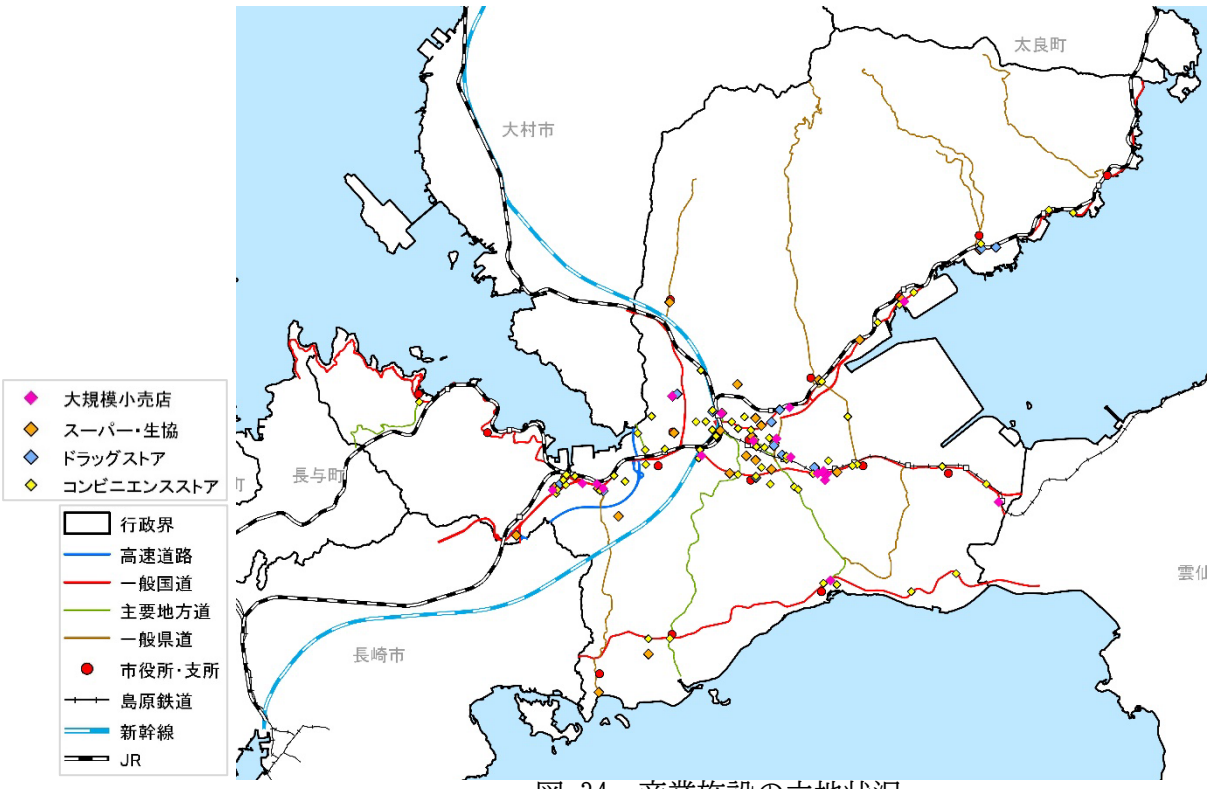


図 34　商業施設の立地状況

資料：ｉタウンページ、大規模小売店舗総覧

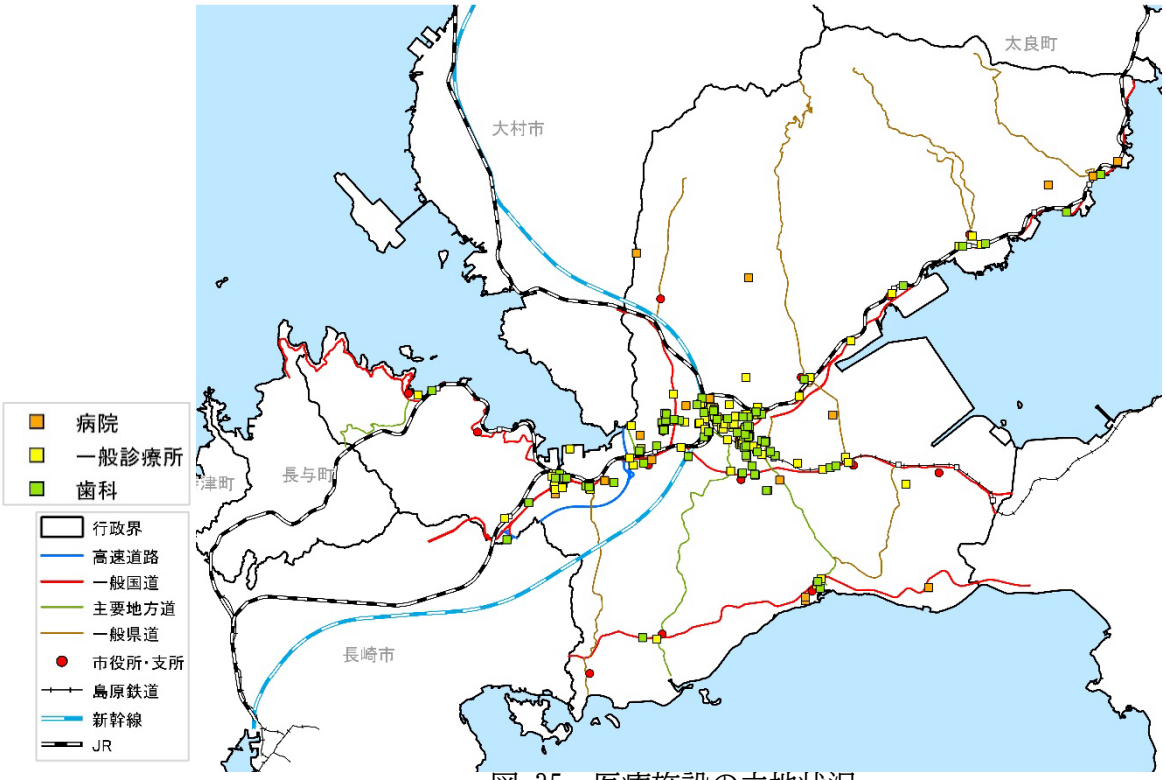


図 35　医療施設の立地状況

資料：地域医療情報システム

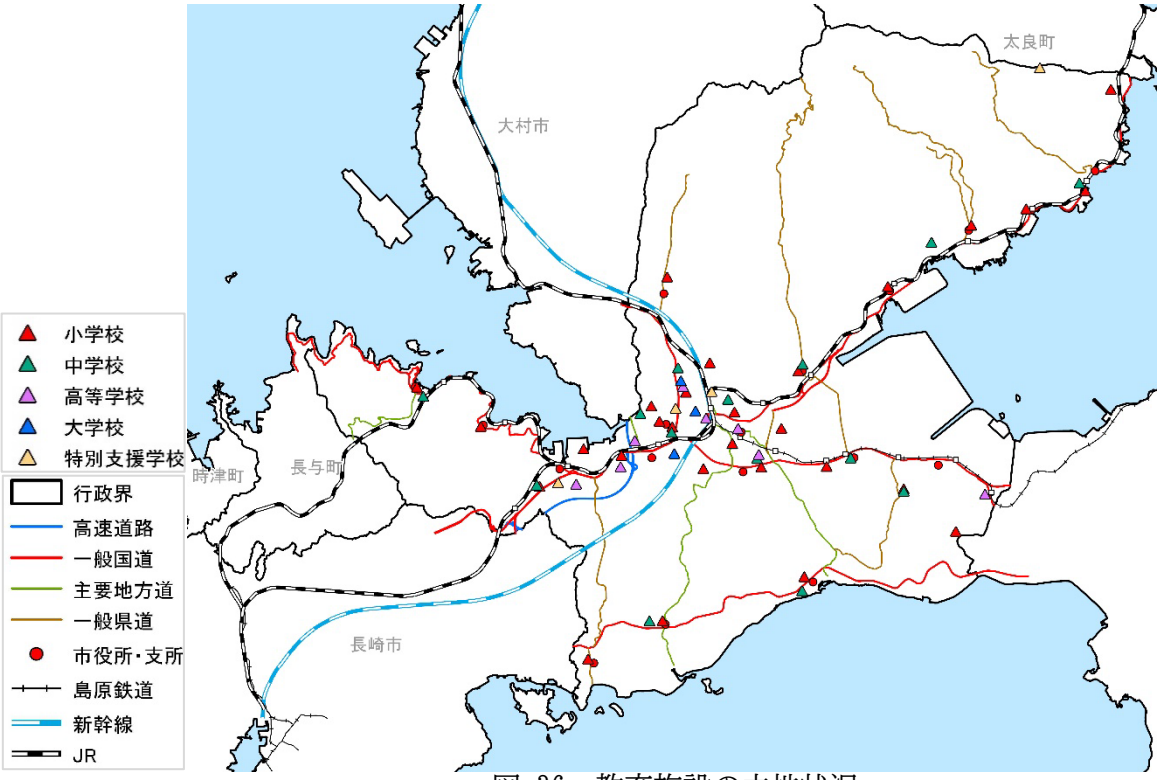


図 36　教育施設の立地状況

資料：諫早市 HP

2.公共交通の現状・問題点

諫早市内には、西九州新幹線、ＪＲ在来線（長崎本線・長崎本線長与経由、大村線）、島原鉄道、長崎県営バス（路線バス・特急バス）、島鉄バス（路線バス）、高速バス（県営バス・島原鉄道、九州号等）、乗合タクシー（4 ルート）が運行しています。

乗合タクシーを除けば、大部分の公共交通機関が諫早駅を発着・経由しており、市内はもとより、広域的な交通結節点としての機能を担っています。

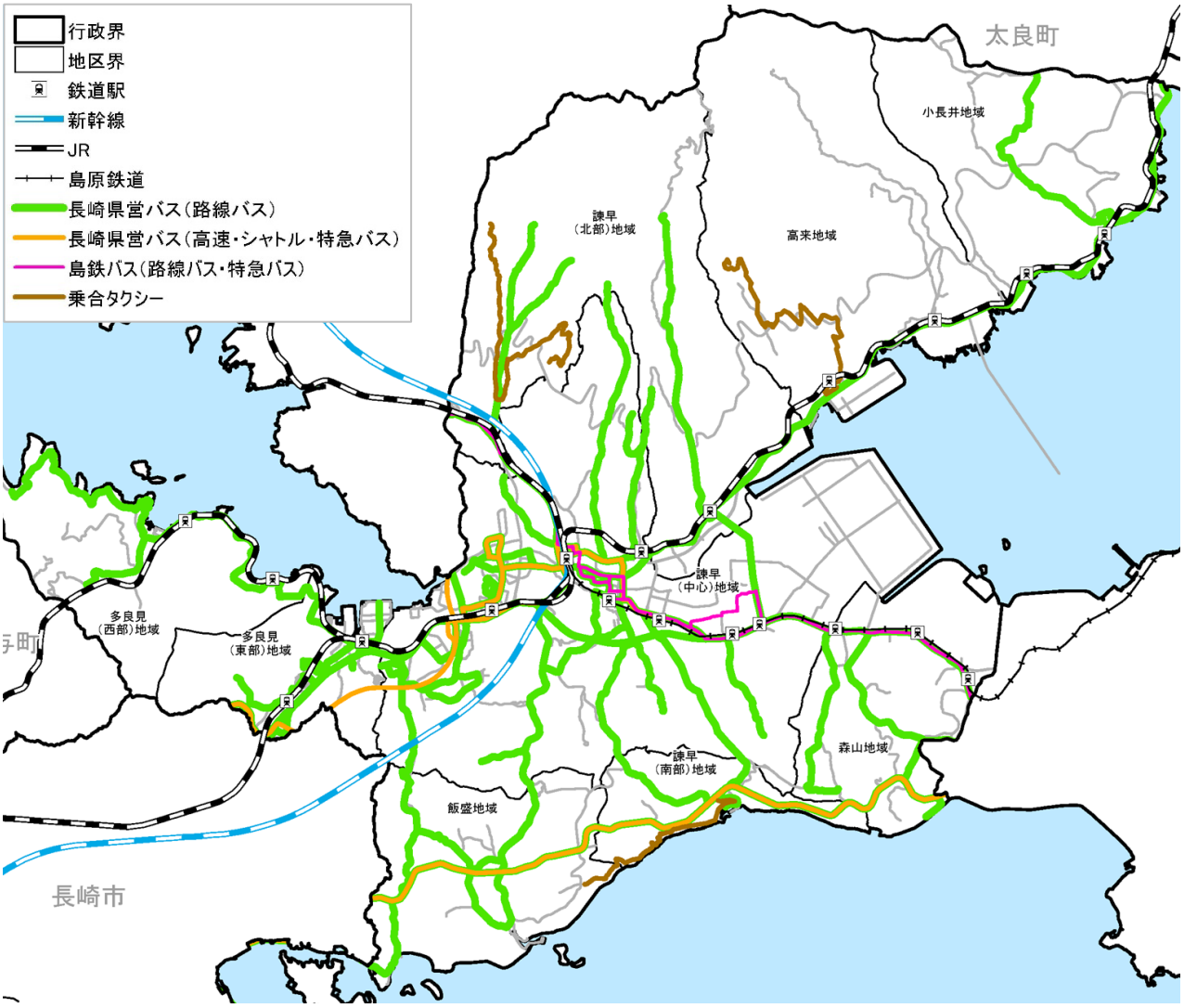


図 37　公共交通ネットワークの概況

（１）鉄道の概要

①運行概要

令和 4 年 9 月に長崎～武雄温泉区間が部分開業した西九州新幹線を含めると、市内には 5 つの鉄道路線があり、計 21 駅（ＪＲ･島原鉄道の諫早駅は 1 駅とした場合）が立地しています。

運行頻度は、ＪＲ長崎本線の長崎⇔諫早が平日･休日とも 33.5 回/日と最も高くなっています。（1 往復で 1 回、令和 4 年 11 月時点）

なお、ＪＲ長崎本線は西九州新幹線開業にあわせて在来線特急が廃止され、諫早⇔鹿島については各駅停車のみの運行となっています。

表 1　鉄道各路線の運行回数等（令和 4 年 11 月時点）

	市内駅数	運行便数（平日）		運行便数（休日）		備考
西九州新幹線	1駅	武雄⇒長崎方面	長崎⇒武雄方面	武雄⇒長崎方面	長崎⇒武雄方面	令和4年9月23日武雄温泉駅～長崎駅間開業
		24便	23便	28便	27便	
JR長崎本線	10駅	諫早⇒長崎方面	長崎⇒諫早方面	諫早⇒長崎方面	長崎⇒諫早方面	
		33便	34便	33便	34便	
		諫早⇒鹿島方面	鹿島⇒諫早方面	諫早⇒鹿島方面	鹿島⇒諫早方面	
		11便	4便	11便	4便	
JR長崎本線長与経由	5駅	諫早⇒長与方面	長与⇒諫早方面	諫早⇒長与方面	長与⇒諫早方面	
		17便	16便	18便	16便	
JR大村線	1駅	諫早⇒大村方面	大村⇒諫早方面	諫早⇒大村方面	大村⇒諫早方面	
		32便	33便	33便	33便	
島原鉄道	8駅	諫早⇒島原方面	島原⇒諫早方面	諫早⇒島原方面	島原⇒諫早方面	()内は諫早～本諫早間のみ運行
		33便（13）	21便	31便（14）	18便	

②利用状況等の概要

島原鉄道は令和 2 年以降、新型コロナウイルス感染症の影響により経常収益が大きく減少しており、令和元年までは 8 割前後で推移していた収支率は 7 割未満まで低下しています。

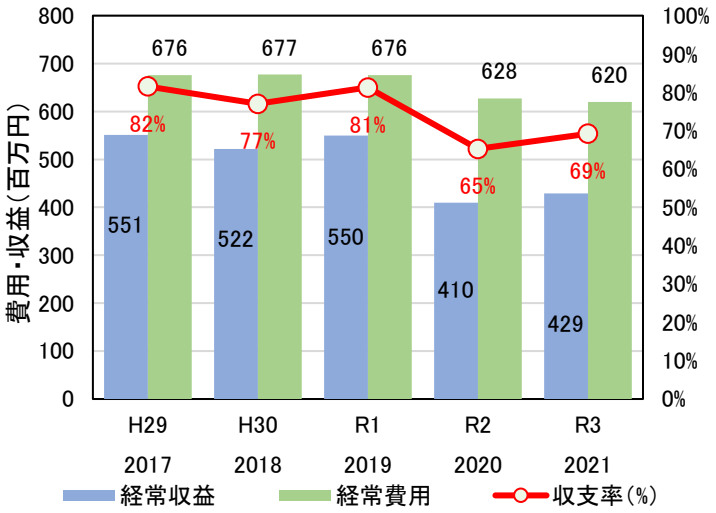


図 38　島原鉄道の収支状況

（２）路線バスの概要

①運行概要

諫早市内には、長崎県営バスが運行する 33 路線･126 系統、島鉄バスの 9 路線･9 系統をあわせて、計 42 路線･135 系統の路線バスが運行しています。島鉄バスについては、長崎空港と諫早市を結ぶ路線を除けば全て諫早市と島原半島を結ぶ路線となっており、市内の運行ルートは 3 ルートとなっています。

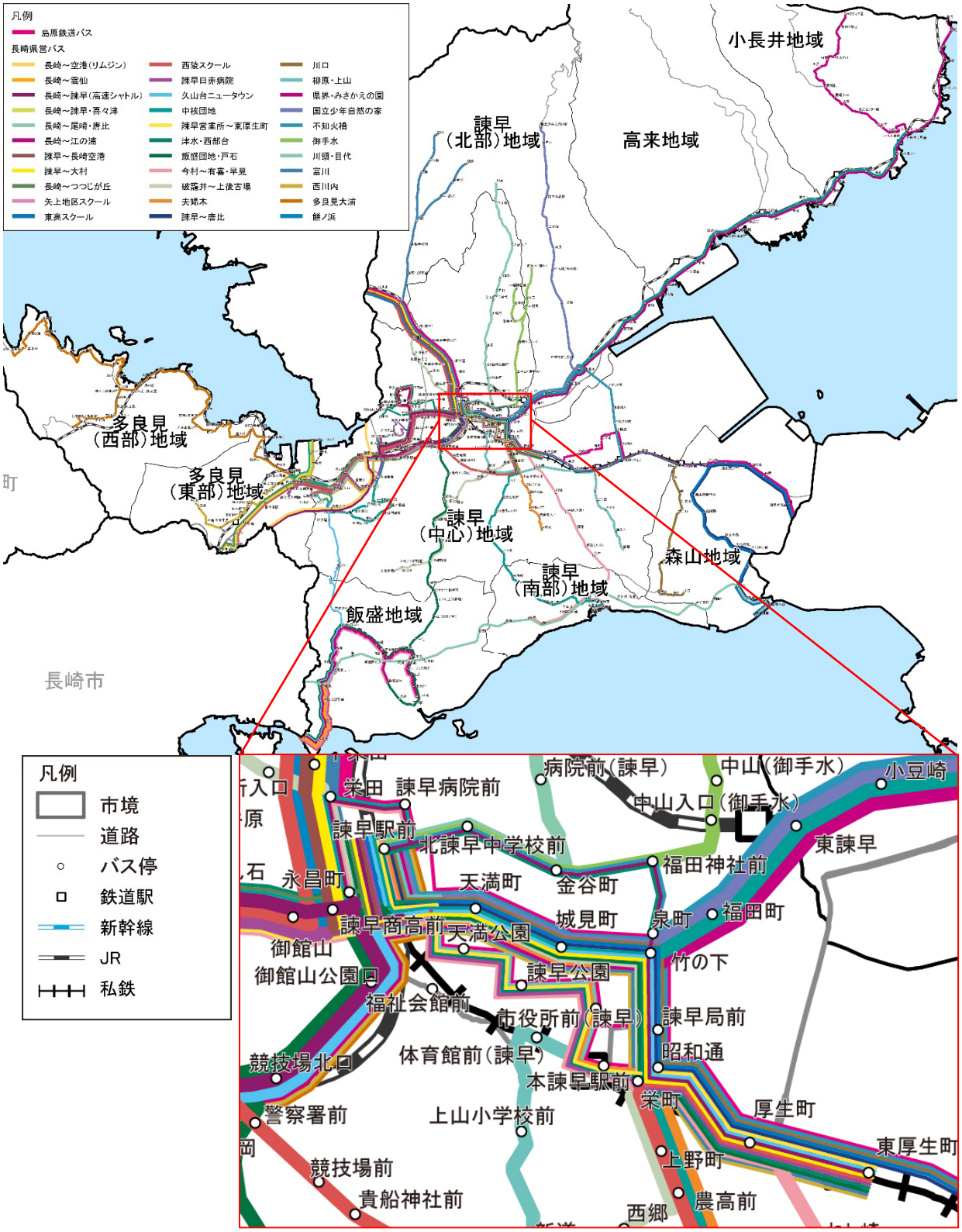


図 39　バス路線図

表 2　バス路線一覧（長崎県営バス）

分類	路線	系統数	補助系統				平均運行回数（本/日）
				地域間幹線系統	県単	市町村単独（諫早市）	
1.01	長崎～空港（リムジン）	2	0			0	13.6
1.03	長崎～雲仙	1	1	1		0	3
1.11	長崎～諫早（高速シャトル）	14	0			0	27.2
1.13	長崎～諫早・喜々津	12	2			2	11.1
1.14	長崎～尾崎・唐比	2	2			2	1.3
1.15	長崎～江の浦	8	6	6		0	15
1.16	諫早～長崎空港	3	3	2		1	21.3
1.17	諫早～大村	5	5			5	3.8
2.01	長崎～つつじが丘	6	0			0	6.6
2.22	矢上地区スクール	3	0			0	0.9
3.03	東高スクール	2	0			0	0.7
3.04	西陵スクール	12	0			0	4.5
4.01	諫早日赤病院	2	2			2	3.7
4.02	久山台ニュータウン	5	3			3	11.9
4.03	中核団地	7	7			7	3.3
4.05	諫早営業所～東厚生町	2	2			2	13.9
4.06	津水・西部台	2	2			2	12.7
4.07	飯盛団地・戸石	3	3	1		2	20.1
4.08	今村～有喜・早見	5	5	1	1	3	27.2
4.09	破籠井～上後古場	1	1		1	0	7.8
4.1	夫婦木	1	1			1	11.9
4.11	諫早～唐比	3	3			3	7.6
4.12	川口	1	1			1	4.8
4.13	柳原・上山	2	2			2	3
4.14	県界・みさかえの園	8	7	2		5	19.8
4.15	国立少年自然の家	1	1			1	1.4
4.16	不知火橋	2	2			2	2.4
4.17	御手水	1	1			1	3.4
4.18	川頭・目代	2	2		1	1	5.8
4.19	富川	2	2		1	1	9.5
4.2	西川内	1	1			1	3.6
4.21	多良見大浦	4	4			4	4.5
5.02	餅ノ浜	1	1			1	0.3
計		126	72	13	4	55	

表 3　バス路線一覧（島鉄バス）

路線･系統	補助系統		キロ程（km）	平均運行回数（回/日）
	地域間幹線系統	県単		
本諫早駅前～諫早駅前～長崎空港		※1	18.1	2.4
諫早駅前～多比良～島原港			46.5	1.4
諫早駅前～愛野			12.7	0.6
諫早駅前～小野島～愛野			13.9	0.6
諫早駅前～諫早市役所～雲仙	●		42.2	6.1
諫早駅前～諫早市役所・雲仙～島原駅前※2	●		64.3	5.4
諫早駅前～小浜			28.3	1.1
諫早駅前～諏訪の池～有家		●	54.1	2.9
諫早駅前～小浜～口之津	●		51.2	6.8
諫早駅前～小浜～大屋※3	●		52.8	6.2

※1「長崎空港線」は県補助のみ
※2「諫早～諫早市役所・雲仙～島原駅前」は R4.9.23 ダイヤ改正で終点が雲仙に変更
※3「諫早駅～小浜～大屋」は R4.9.23 ダイヤ改正で終点が口之津に変更したため、
「諫早～小浜～口之津」と統合

②利用状況・財政負担等の概要

県営バスの輸送人員と市財政負担の推移は、横ばいで推移しています。

なお、令和 2（2020）年以降、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が大きく減少しており、財政負担額についても大幅な増加となっています。

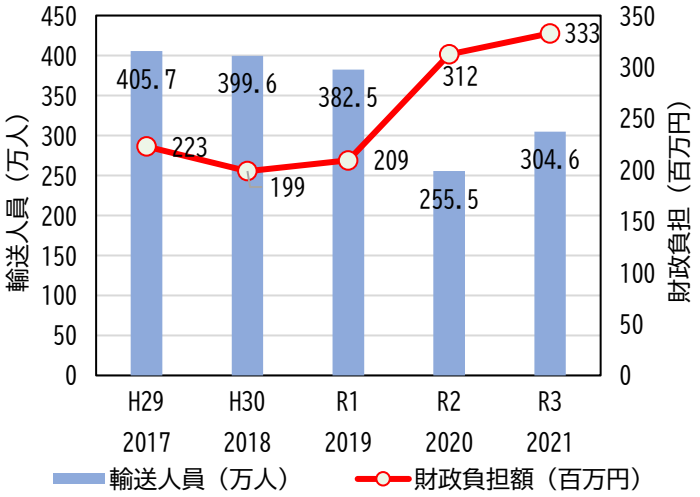


図 40　県営バスの輸送人員と市財政負担額

島鉄バスの輸送人員と市財政負担の推移では、輸送人員が横ばいで推移してきています。財政負担は令和元（2019）年に大きく減少しました。

なお、令和 2（2020）年以降は県営バス同様に、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が大きく減少しており、財政負担額についても大幅な増加となっています。

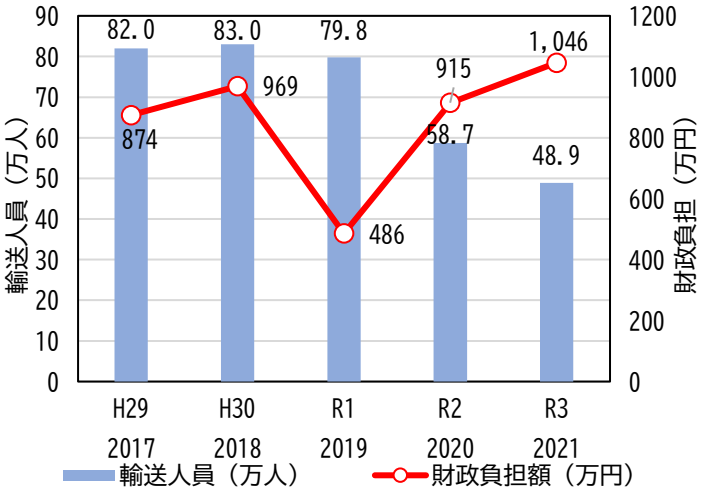


図 41　島鉄バスの輸送人員と市財政負担額

島鉄バスの収支状況は、令和元（2019）年まで横ばいで推移してきましたが、令和 2（2020）年以降は減少傾向にあり、令和 3（2021）年には 43%にまで低下しています。

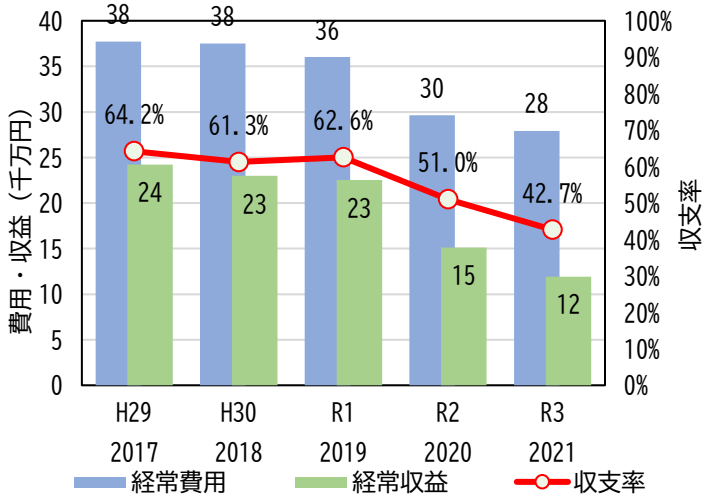


図 42　島鉄バスの収支状況

③路線別の利用状況等

1）長崎県営バス

経常収支率では、[国立少年自然の家]が約13%と最も低くなっています。市内を運行する 33 路線のうち、10 路線が経常収支率30%以下となっています。

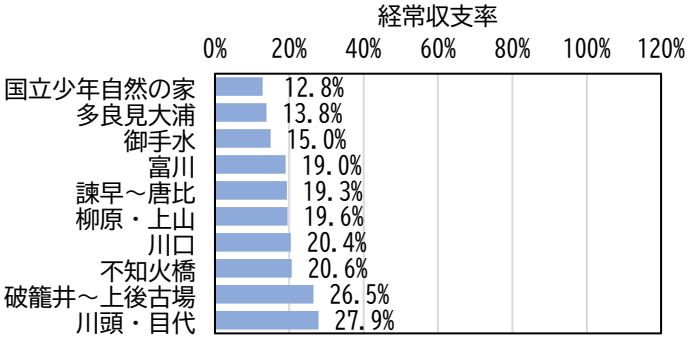


図 43　路線別の経常収支率
※経常収支率 30%未満の路線を抽出

1 便あたりの利用者数は、[国立少年自然の家][多良見大浦][御手水][川口][不知火橋]では、5 人/便未満となっています。特に[国立少年自然の家][御手水]では、3 人/便未満と利用が低迷しています。

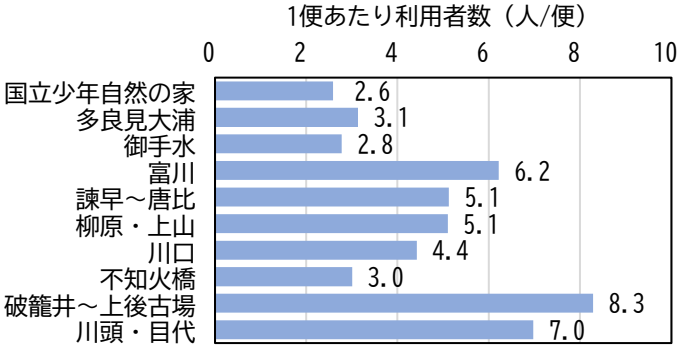


図 44　路線別の 1 便あたりの利用者数
※経常収支率 30%未満の路線を抽出

欠損額は、[富川][諫早～唐比][破籠井～上後古場]では、2,000 万円/年を超える欠損額が発生しています。

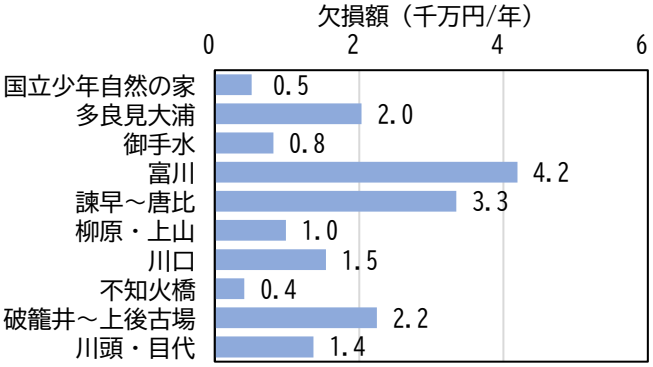


図 45　路線別の欠損額
※経常収支率 30%未満の路線を抽出

経常収支率 30%未満の多くの路線では、利用者 1 人あたりの欠損額が 500 円/年以上となっています。特に[国立少年自然の家][多良見大浦]については、約 2,000 円/人近くの欠損額が発生しています。

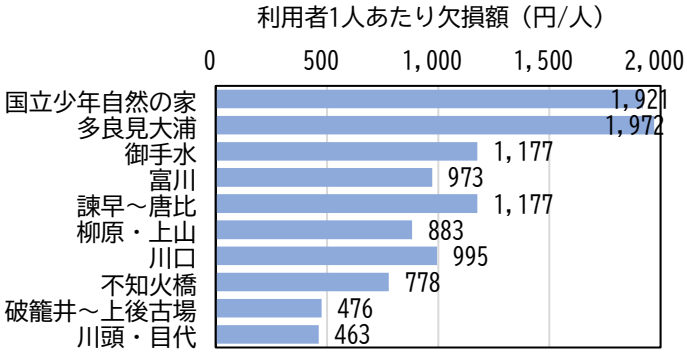


図 46　路線別の利用者 1 人あたり欠損額
※経常収支率 30%未満の路線を抽出

2）島鉄バス

経常収支率は、多くの系統で 30%以上となっていますが、[諫早駅前～小野島～愛野][諫早駅前～諫早市役所・雲仙～島原駅前]の 2 系統については収支率が 30%未満となっています。

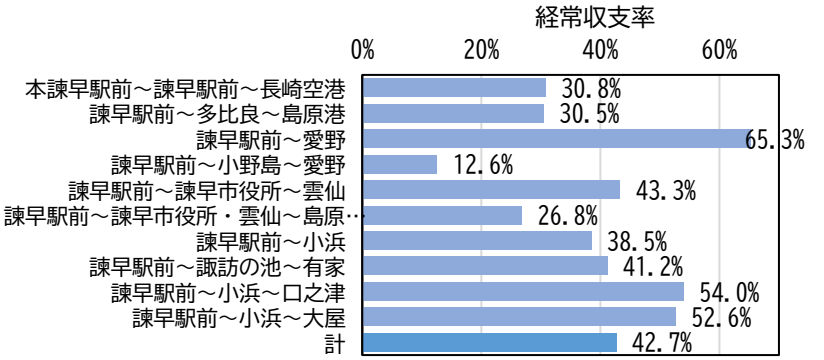


図 47　路線別の経常収支率

※令和 4 年 9 月時点

1 便あたりの利用者は[本諫早駅前～諫早駅前～長崎空港]では約 2 人/便、[諫早駅前～小野島～愛野]では、約 4 人/便となっており、利用低迷が顕著となっています。

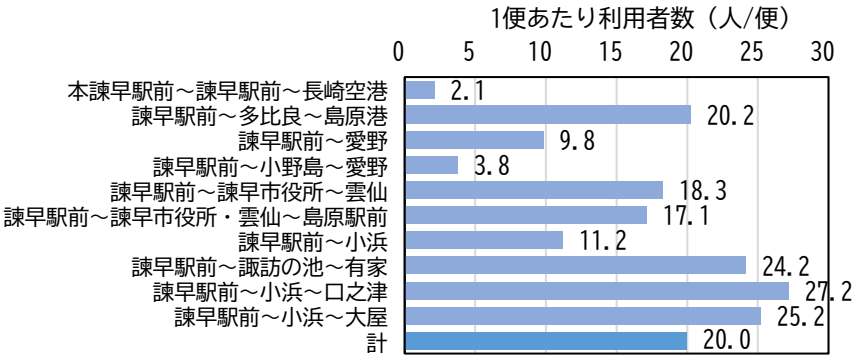


図 48　路線別の 1 便あたりの利用者数

※令和 4 年 9 月時点

欠損額は、[諫早駅前～諫早市役所～雲仙][諫早駅前～諫早市役所・雲仙～島原駅前][諫早駅前～小浜～口之津][諫早駅前～小浜～大屋]では、2,000 万円/年を超える欠損額が発生しています。

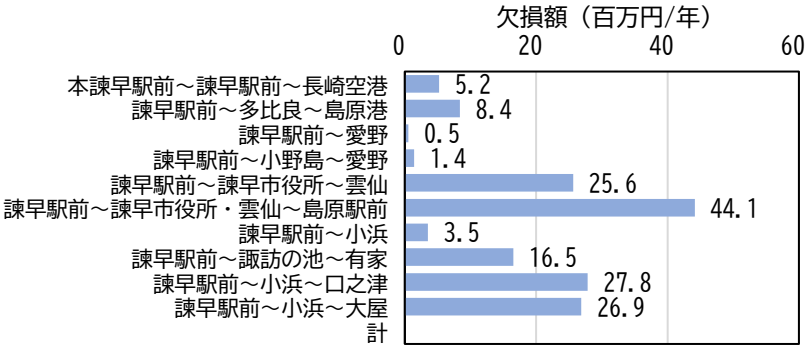


図 49　路線別の欠損額

※令和 4 年 9 月時点

1 人あたりの欠損額は、[本諫早駅前～諫早駅前～長崎空港][諫早駅前～小野島～愛野][諫早駅前～諫早市役所・雲仙～島原駅前]で 500 円/人以上となっています。特に[本諫早駅前～諫早駅前～長崎空港]については、1,000 円/人を超える欠損額が発生しています。

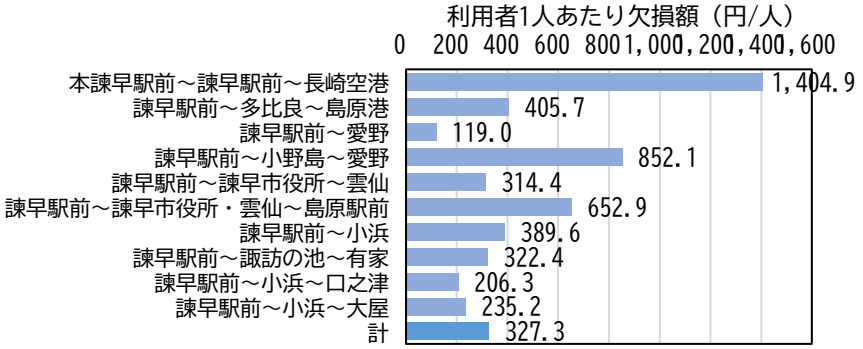


図 50　路線別の利用者 1 人あたりの欠損額

※令和 4 年 9 月時点

（3）乗合タクシーの概要

①運行概要

早見、本野、小江･深海、上大渡野の 4 エリア（4 ルート）で乗合タクシーが運行しています。各ルートについては、定時定路線（予約不要）となっています。

表 4　乗合タクシールート一覧

ルート	起点	終点	系統キロ	運行日	運行回数
早見	中尾	山崎バス停	4.1km	月～金	上り3便/日 下り2便/日
本野	大野	本野出張所	5.1km	月･水･金	上り2便/日 下り2便/日
小江･深海	萩原	小江駅前バス停	10.1km	月･水･金	上り3便/日 下り2便/日
上大渡野	広谷公民館	本野出張所	上り:7.3km 下り:7.6km	火･金	上り3便/日 下り2便/日

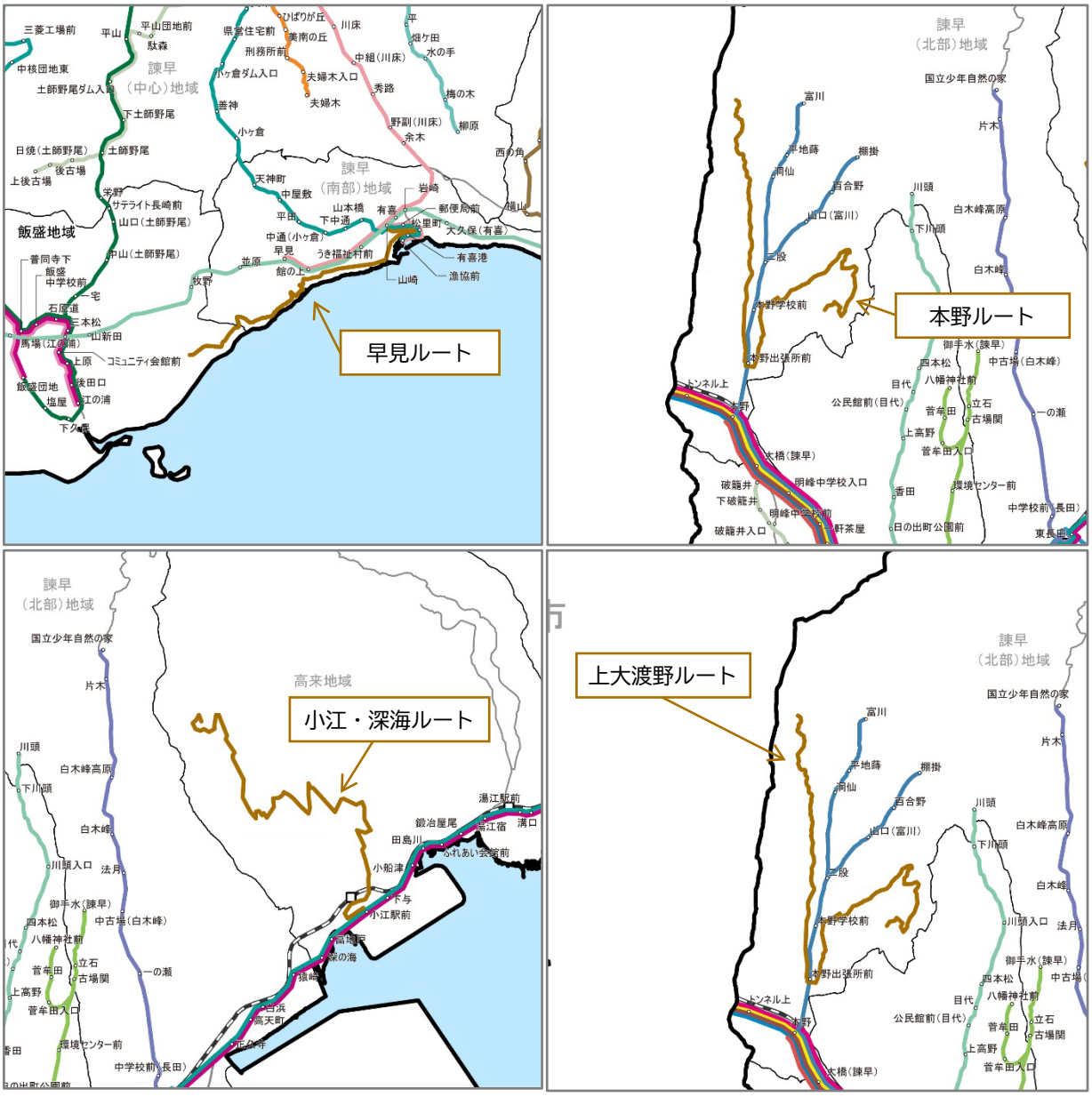


図 51　ルート別路線図

②利用状況・財政負担等の概要

利用状況と財政負担は、財政負担は増加傾向となっています。運賃収入が減少傾向にある一方で、運行費用は増加しています。また、収支率は令和 2（2020）年で 10%未満まで低下しています。

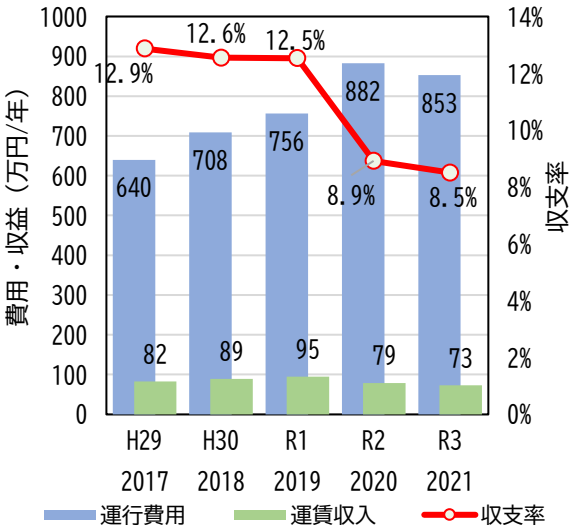


図 52　収支の状況

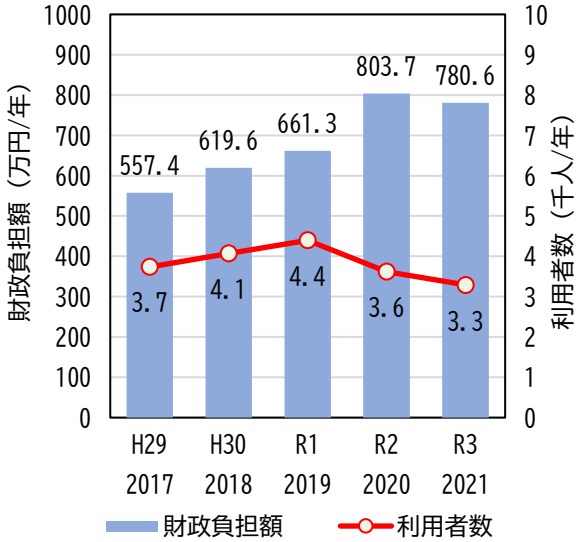


図 53　輸送人員と市財負担額

財政負担額の内訳は、系統キロが長い[小江・深海ルート]が全体の約 36%と最も多くなっています。次いで、[早見ルート]が約 28%となっています。

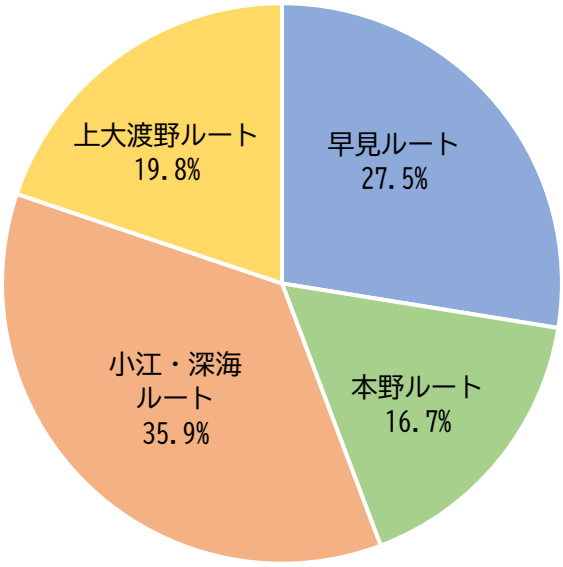


図 54　市財政負担の路線別割合（R3）

③路線別の利用状況等

輸送人員は[早見ルート]が最も多く[本野ルート][上大渡野ルート]の 2 倍近い利用となっています。

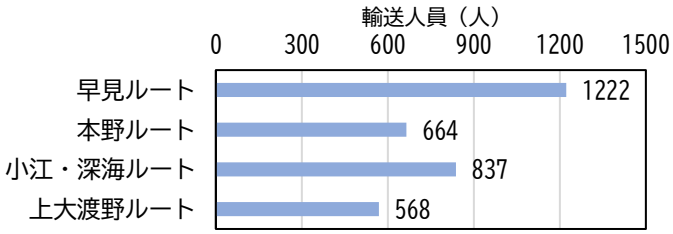


図 55　路線別の輸送人員（R3）

経常収支率は利用者の多い[早見ルート]でも 10%前後となっています。また、それ以外のルートについても 10%未満となっています。

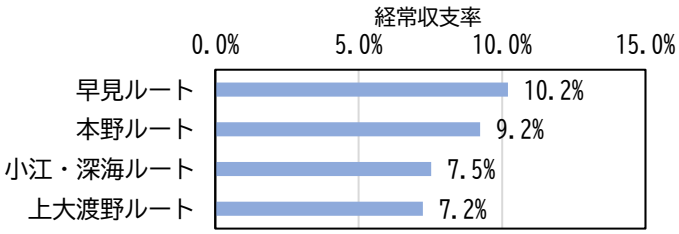


図 56　路線別の経常収支率（R3）

利用者一人あたりの財政負担額は、負担額が少ない方の路線でも約 2,000 円/人となっています。最も多い[小江・深海ルート]では、3,000 円/人を超える財政負担が発生しています。

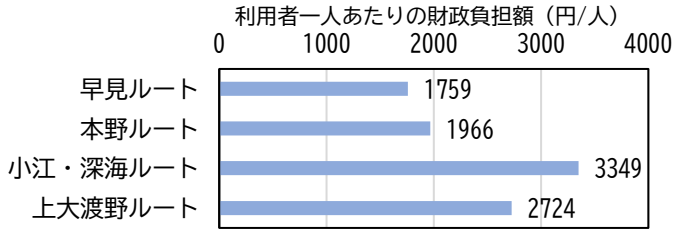


図 57　路線別の利用者 1 人あたりの財政負担額（R3）

1 便あたりの利用者数は、全てのルートにおいて約 1 人/便となっており、乗合がほとんど発生していない状況となっています。

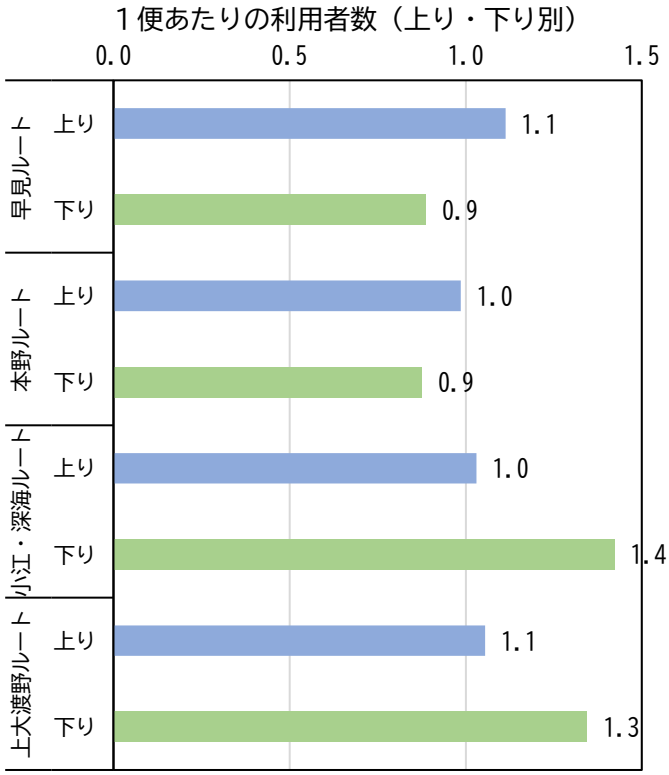


図 58　路線別上り下り別 1 便あたりの利用者数（R3）

（4）その他

①路線バスの運行頻度

市の中心部や、諫早市と長崎方面・島原方面を結ぶルートでは、高頻度で運行しています。一方で、市中心部から市域北部や東部に向かう路線については便数が少ない傾向となっています。

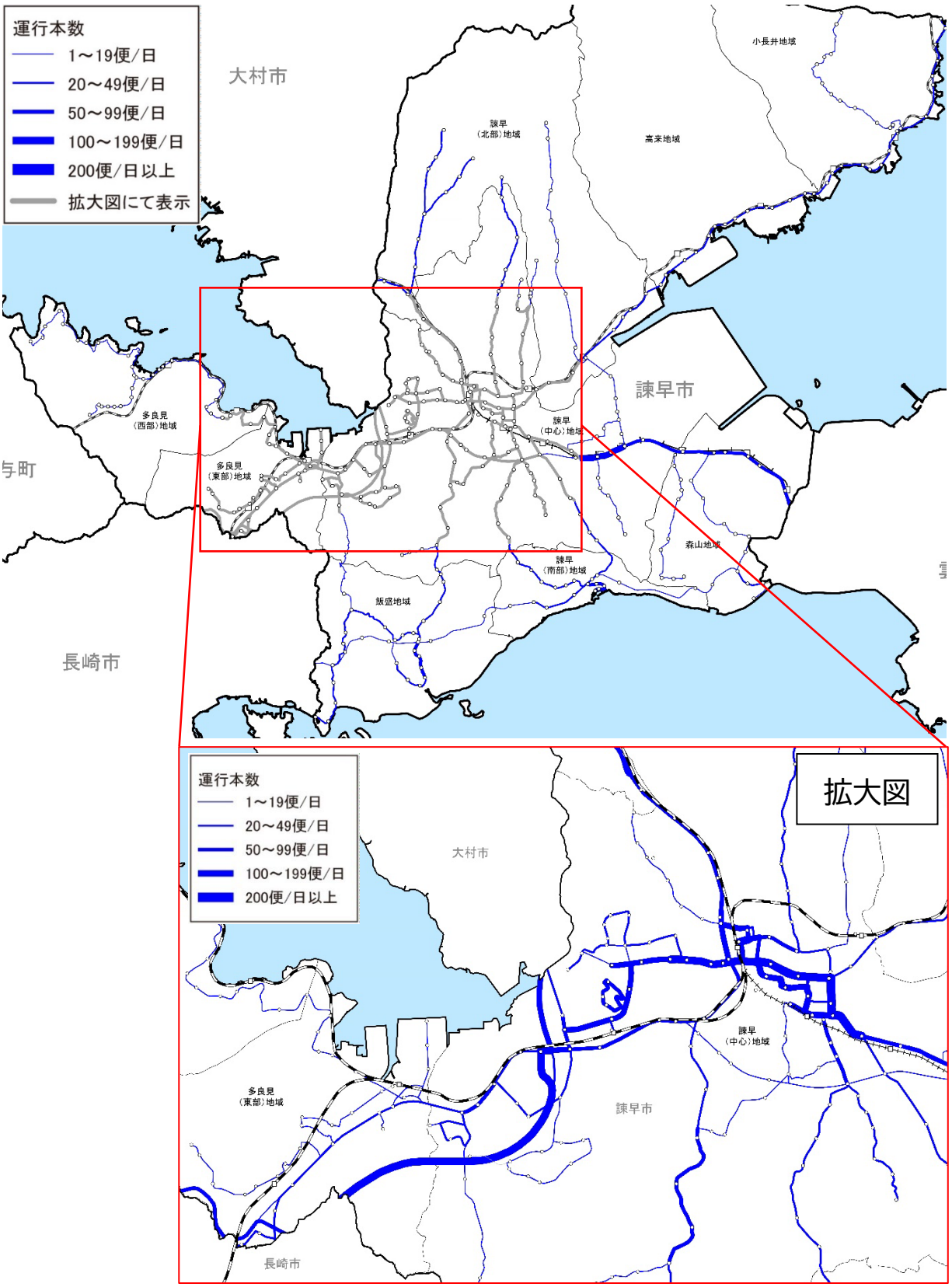


図 59　路線バスの運行頻度

②公共交通空白地域

総人口･65 歳以上人口とも、約 2 割は公共交通空白地域に居住しています。また、地域別の差異が大きくなっており、諫早（北部）地域や飯盛･高来･小長井地域では公共交通空白地域人口の割合が 4 割前後となっています。さらには、人口が集積する市街地のなかでも、一部、公共交通サービス圏域外となっているエリア（青葉台付近等）が散見されています。

表 5　地域別の公共交通空白地域人口

地域	区分	全域	公共交通空白地域	割合
諫早（中心）地域	総人口	80,607	11,280	14.0%
	65歳以上人口	21,659	3,021	13.9%
諫早（北部）地域	総人口	7,603	3,306	43.5%
	65歳以上人口	2,982	1,308	43.9%
諫早（南部）地域	総人口	3,848	730	19.0%
	65歳以上人口	1,727	289	16.7%
多良見（東部）地域	総人口	13,040	1,055	8.1%
	65歳以上人口	4,134	352	8.5%
多良見（西部）地域	総人口	2,235	582	26.0%
	65歳以上人口	917	217	23.7%
森山地域	総人口	5,165	1,685	32.6%
	65歳以上人口	1,854	585	31.6%
飯盛地域	総人口	6,465	2,797	43.3%
	65歳以上人口	2,195	927	42.2%
高来地域	総人口	10,121	4,582	45.3%
	65歳以上人口	3,560	1,574	44.2%
小長井地域	総人口	4,662	1,841	39.5%
	65歳以上人口	1,810	733	40.5%
全体	総人口	133,746	27,858	20.8%
	65歳以上人口	40,838	9,006	22.1%

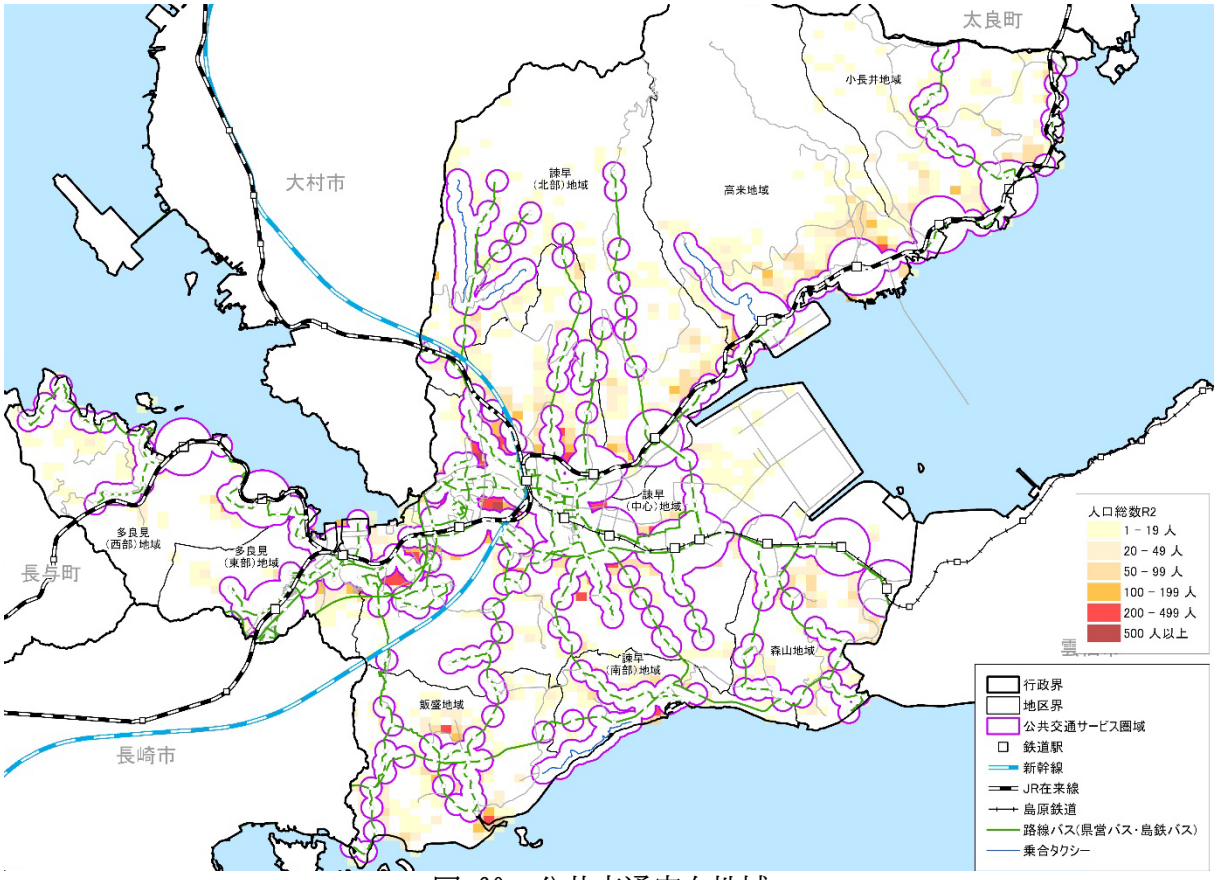


図 60　公共交通空白地域

③乗用タクシー

諫早市タクシー協会に加盟している会社は 6 社となっており、市民や来訪者の移動手段として機能しています。このうち、乗合タクシーを運行しているのは「株式会社エキマエタクシー」「株式会社親和タクシー」「有限会社さかいタクシー」「有限会社江の浦タクシー」の 4 社となっています。

ピーク時の平成 18(2006)年と、令和 3(2021)年とを比較すると、諫早市内の乗用タクシーの延べ実働車両数※は半分以下、輸送人員については 1/3 近くまで大幅に減少しています。

※1 日ごとの稼働車両数を 1 年間分積み上げた車両数

表 6　諫早市内のタクシー事業者一覧

No	事業者名	所在地
1	株式会社エキマエタクシー	諫早市城見町8-4
2	株式会社親和タクシー	諫早市幸町10-28
3	有限会社小野タクシー	諫早市宗方町193-1
4	有限会社さかいタクシー	諫早市貝津町1385-5
5	諫早タクシー有限会社	諫早市栄田町25-186-5
6	有限会社江の浦タクシー	諫早市飯盛町開6-1

図 61　タクシー事業所位置

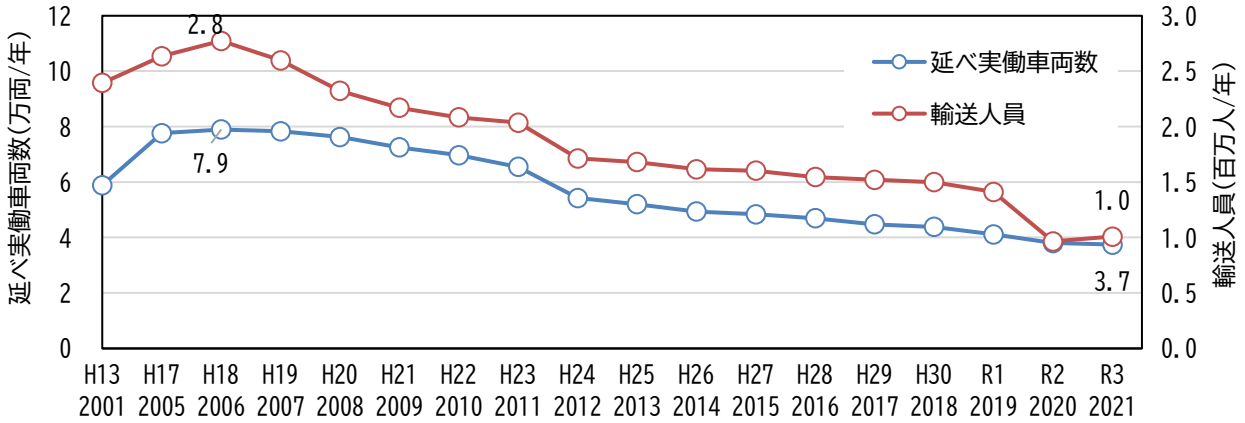


図 62　諫早市内の乗用タクシーの延べ実働車両数･輸送人員の推移

資料：九州運輸局長崎運輸支局

第３章 アンケート調査結果等

１.市民アンケート調査

（１）調査の概要

○15～24 歳（若年層）、65 歳以上（高齢層）の主に公共交通を利用する世代の市民 3,000 人（若年層：703 人、高齢層：2,297 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

○回収率は約 45.4%　（若年層：189 人、高齢層：1,172 人）

○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）高齢層

①公共交通の利用状況等

高齢層においても大半は公共交通を利用していないものの、年齢層が上がるにつれて利用割合が高くなっています。また、公共交通を利用した外出目的としては「通院」が最も多く、次いで「買い物」となっています。

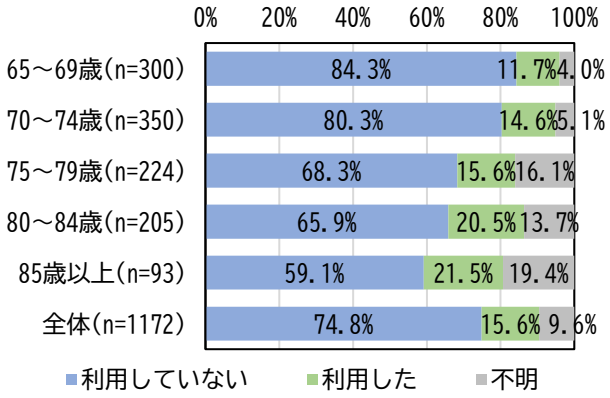


図 63　最近 1 ヶ月の公共交通利用状況

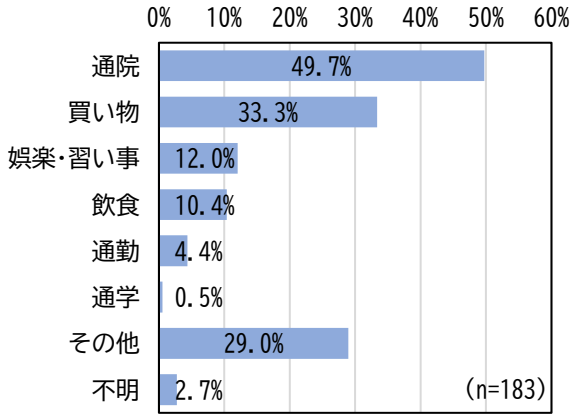


図 64　公共交通利用時の外出目的

※複数回答

公共交通機関は、「路線バス」が 6 割以上と突出しています。また、「ＪＲ」の回答割合も約 4 割となっています。公共交通を利用した約 4 割の方は、「乗り継ぎ」利用をしています。

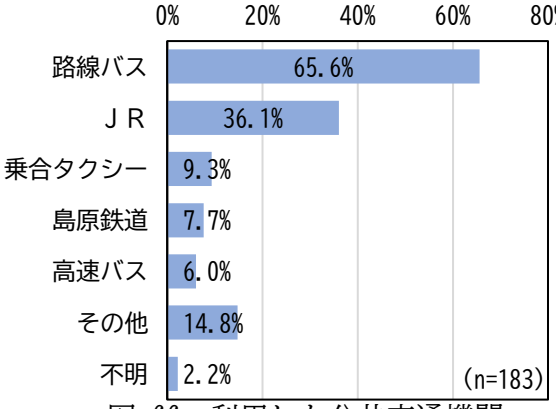


図 66　利用した公共交通機関

※複数回答

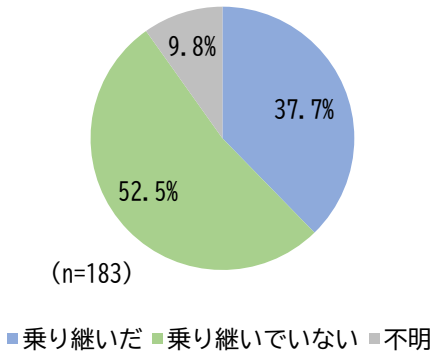


図 65　乗り継ぎ利用の有無

②公共交通利用者の不満

公共交通に対する不満では、「待ち時間が長いこと」や「待合環境」に関する指摘が多く挙げられています。

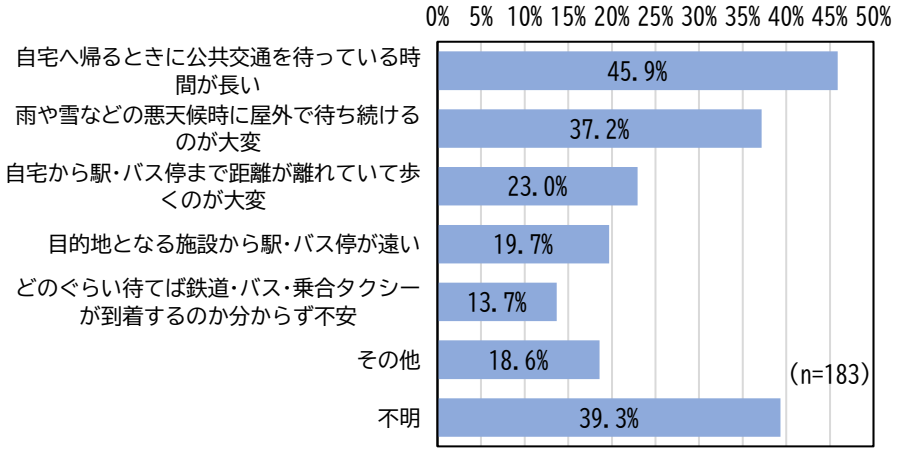


図 67　公共交通に対する不満

※回答者数に対しての割合
※複数回答
※上位 5 件

③公共交通“非利用者”の不安等

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）」が多くなっている一方で、年齢層が上がるにつれて「自家用車（自分以外が運転）」や「一般のタクシー」の利用割合も高くなっています。

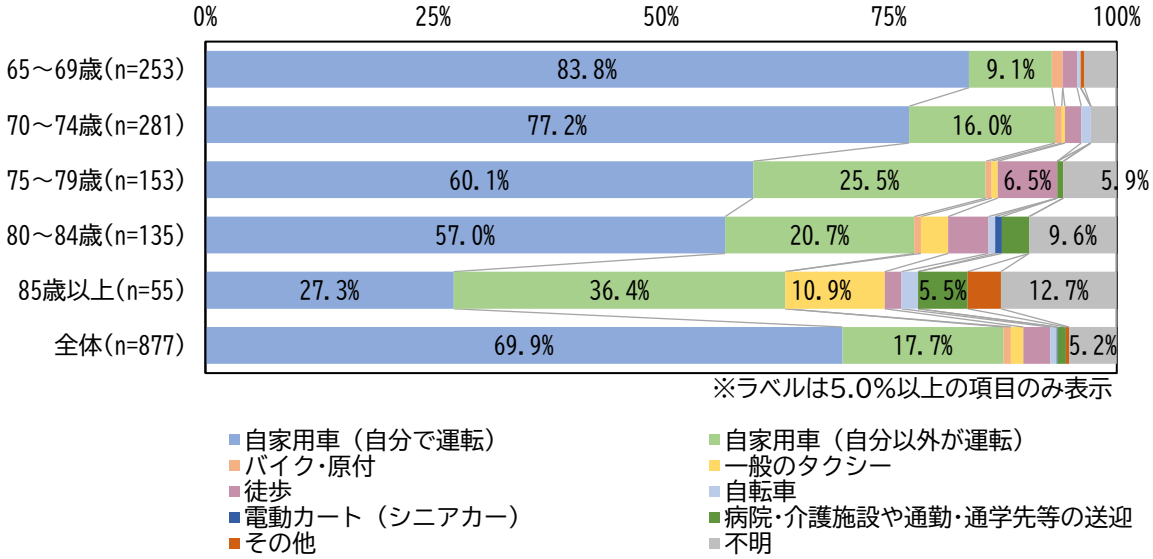


図 68　公共交通非利用者の日常の交通手段

※回答者数に対しての割合

公共交通を利用しなかった理由としては、「車やバイクの利便性が高いこと」が最も多くなっています。

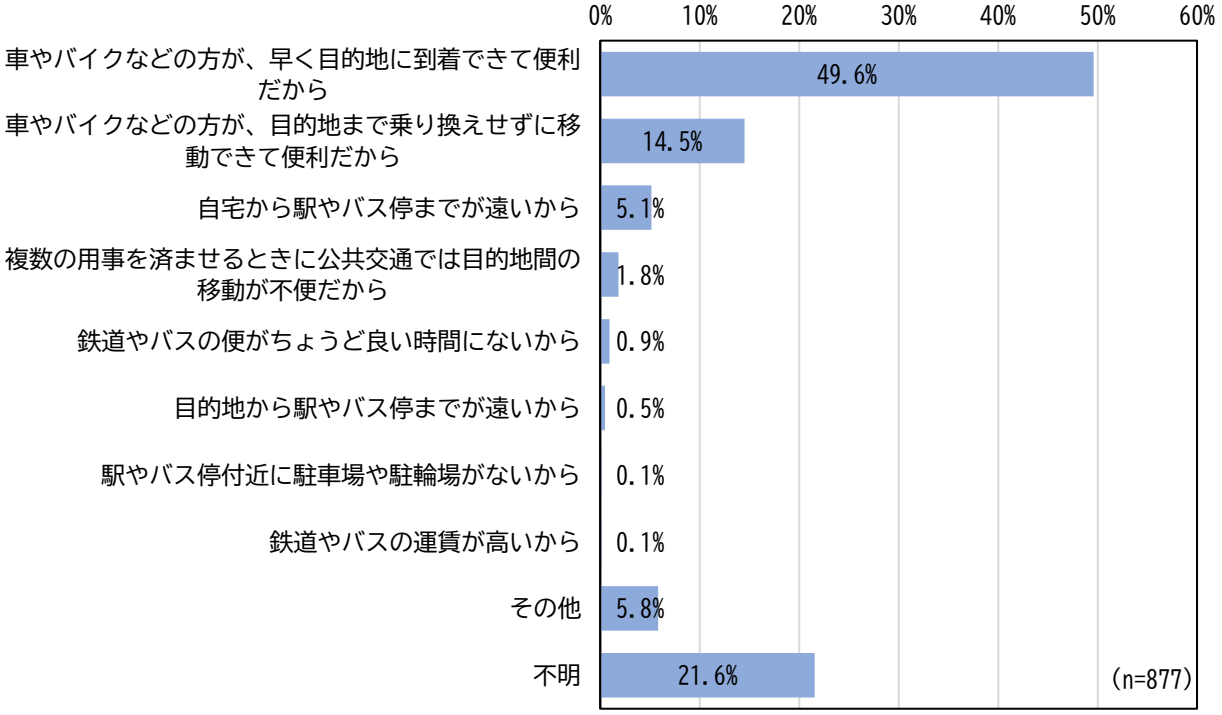


図 69　利用しなかった理由（最もあてはまる理由）

※回答者数に対しての割合

現在の移動手段の不安に関しては、「特に困っていること・不安なことはない」が最も多くなっていますが、「車の維持費などが高額に感じる」も約 2 割程度回答しています。

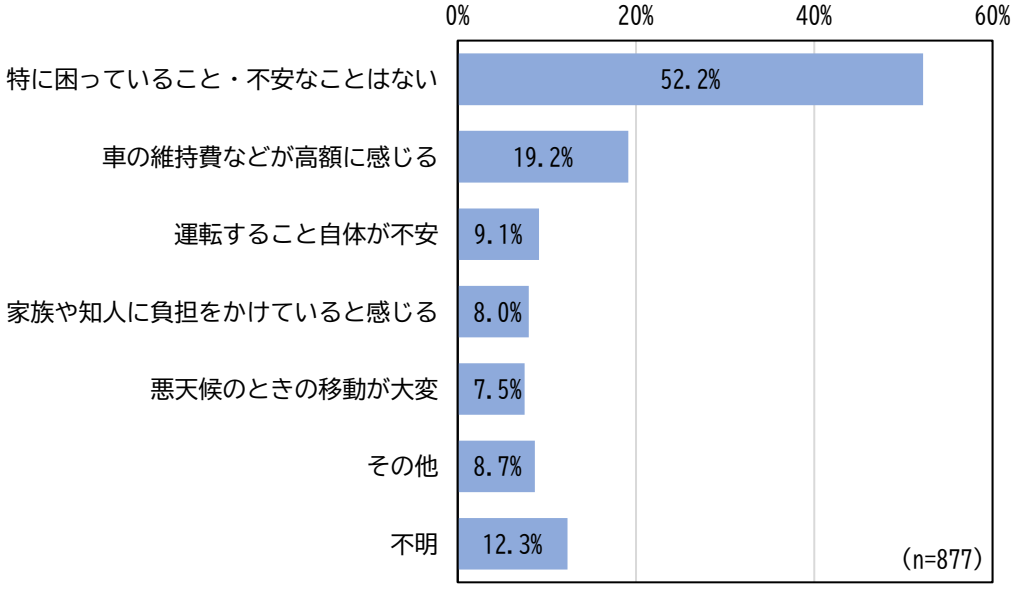


図 70　現在の移動手段を利用する上での不安等

※複数回答
※回答者数に対しての割合

（３）若年層

①公共交通の利用状況等

若年層では 15 歳～19 歳の 7 割以上、20 歳～24 歳でも約 4 割が「公共交通を利用」しています。

公共交通利用時の外出目的としては、「通学」の回答割合が 5 割を超えるほか、「娯楽･習い事」「買い物」での利用も約 3 割となっています。

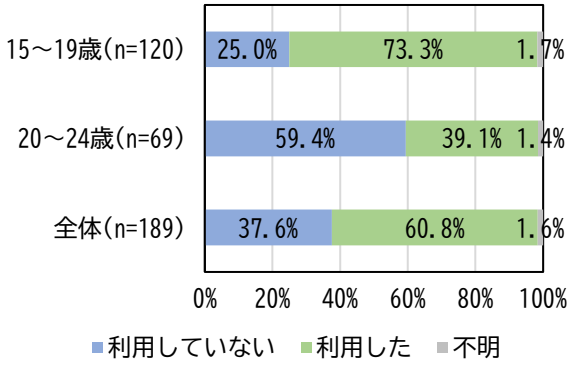


図 71　最近 1 ヶ月の公共交通利用状況

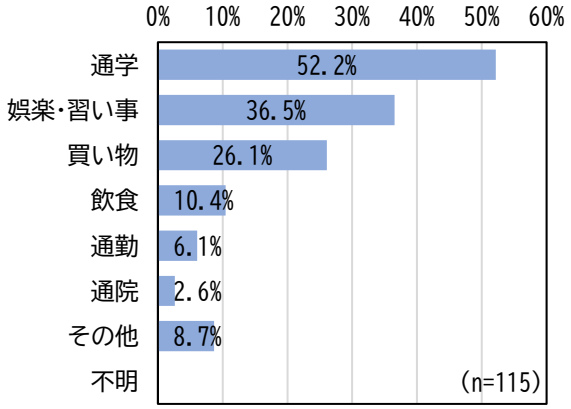


図 72　公共交通利用時の外出目的

※複数回答
※回答者数に対しての割合

利用した公共交通機関としては「ＪＲ」が 7 割以上と突出しています。次いで、「路線バス」が約 4 割となっています。

公共交通利用者のうち、約 1/4 は公共交通を「乗り継いで利用」しています。

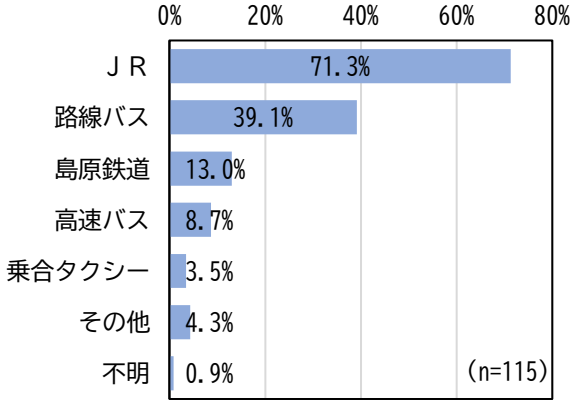


図 73　利用した公共交通機関

※複数回答
※回答者数に対しての割合

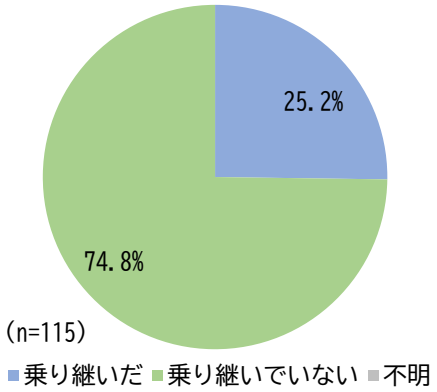


図 74　乗り継ぎ利用の有無

※回答者数に対しての割合

②公共交通利用者の不満

利用者の公共交通に対する不満としては、特に「帰宅時の待ち時間」や「待合環境の問題」、「自宅や目的地から駅･バス停までの距離の問題」に対する回答が多い傾向となっています。

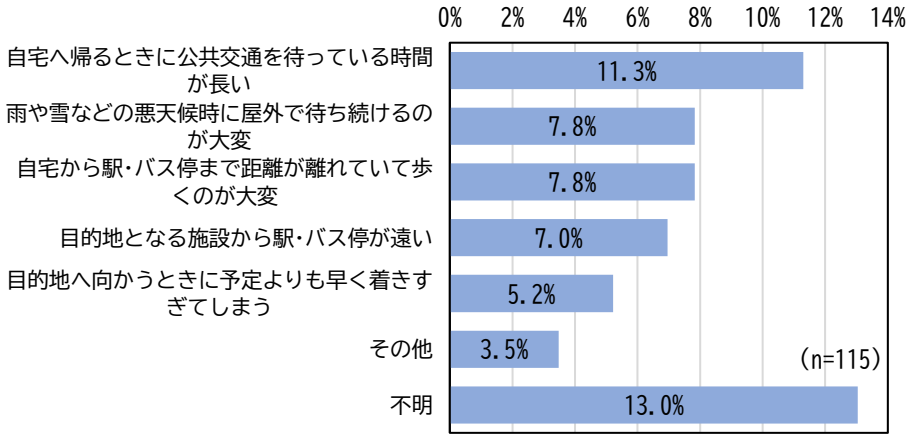


図 75　公共交通に対する不満

※複数回答
※上位 5 件
※回答者数に対しての割合

③公共交通“非利用者”の不安等

公共交通非利用者の日常の移動手段として、15～19 歳では 6 割が「自家用車（自分以外が運転）」で「自転車」も約 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 7 割以上となっています。

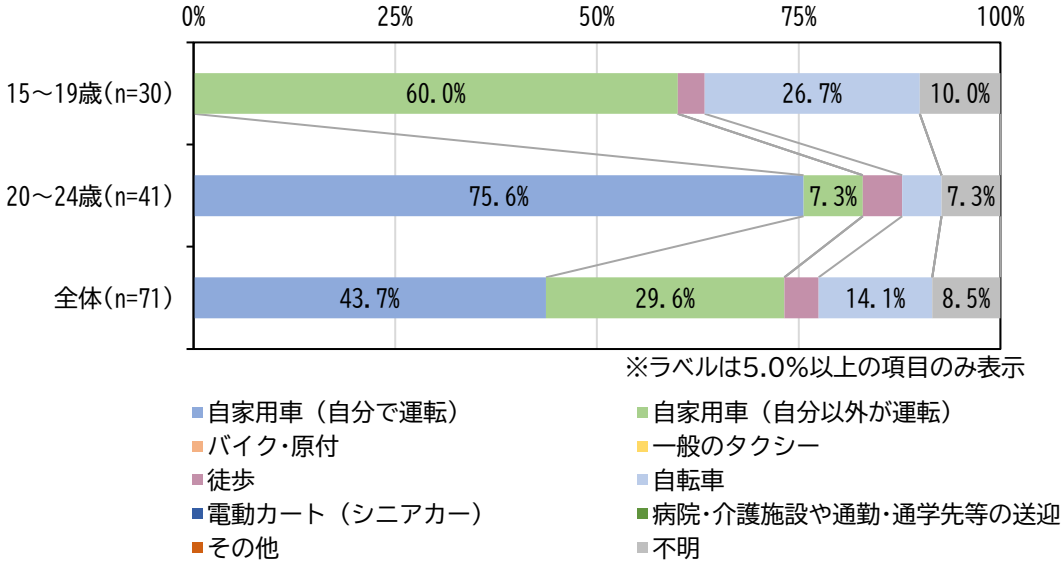


図 76　公共交通非利用者の日常の移動手段

公共交通非利用者の利用しなかった理由としては、「車やバイクの利便性の高さ」に対する指摘が多くされています。

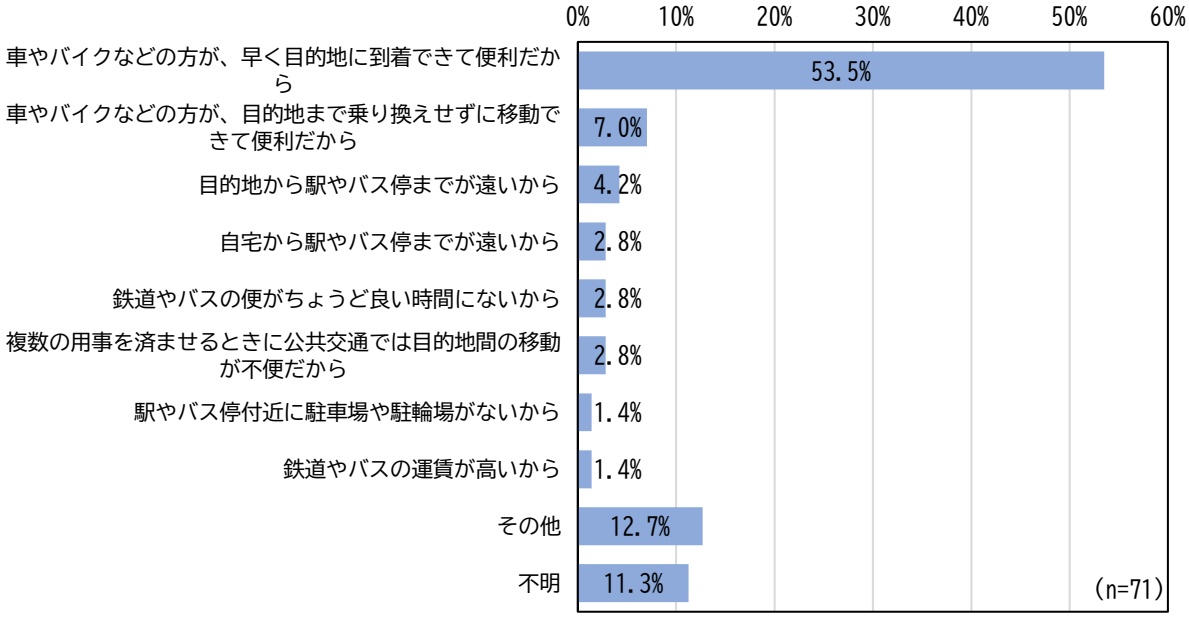


図 77　利用しなかった理由（最もあてはまる理由）

現在の移動手段については「特に困っていること･不安なことはない」が最も多くなっている一方で、15～19 歳では「家族や知人に負担をかけていると感じる」、20～24 歳では「車の維持費などが高額に感じる」の割合が高くなっています。

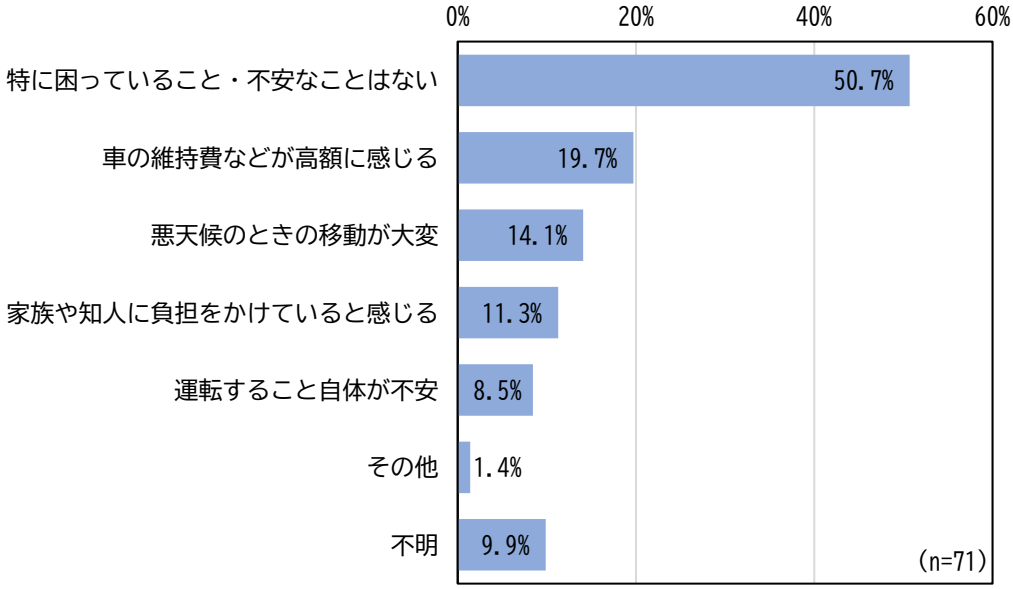


図 78　現在の移動手段を利用する上での不安等

※複数回答
※回答者数に対しての割合

2.民生委員アンケート調査

①調査概要

諫早市内で活動する民生委員：計 312 人に調査票を配布し、215 人から回収

〇調査項目（概要）

・地区の実情（買い物、通院、移動支援）

・移動に関する「困りごと」

②担当地区の概要

担当する地区において、高齢者などの自由に移動することが困難な方に対して、ご近所やボランティアなどの「自家用車」で移動支援を行っている実態について、約 7 割が「ある」と回答しています。

また自分で商業施設に行く「以外」の買い物方法が「ある」という回答が 6 割以上、診察を受ける場合に自家用車やバス等を利用して移動する「以外」の受診方法が「ある」という回答も約 6 割となっています。

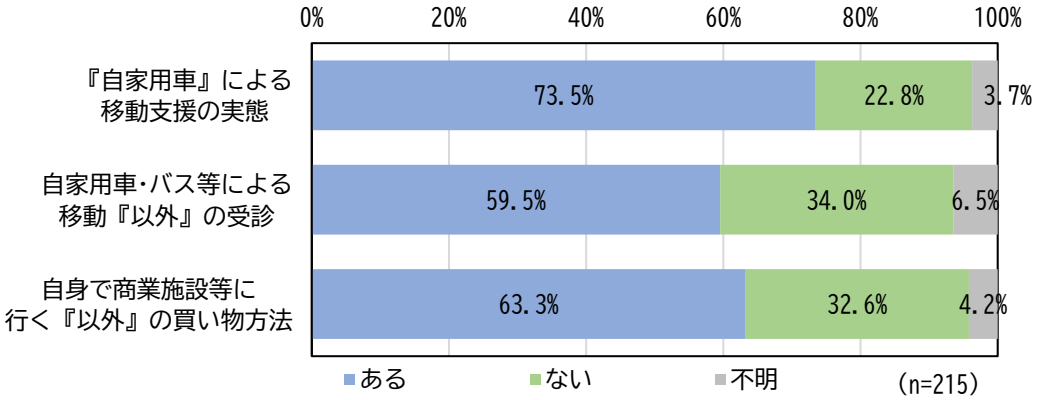


図 79　担当地区の実情

自分で商業施設に行く「以外」の買い物方法としては、「親族や近所の方に代わりに買い物に行ってもらっている」、「移動販売･訪問販売を利用している」がそれぞれ 3 割ずつを占めており、自ら移動しなくても日常の買い物ができる状況にあることが分かります。

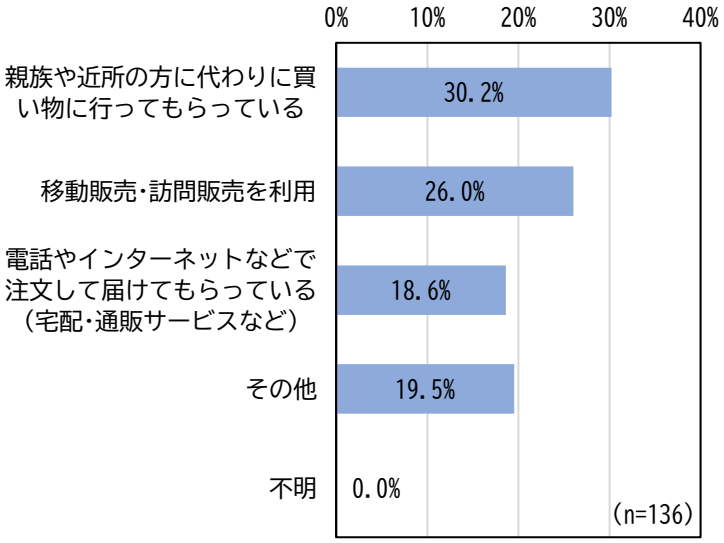


図 80　自分で行く「以外」の買い物方法

自家用車等を利用して移動する「以外」の受診方法としては、約 2 割が「自宅まで送迎してくれるサービスを利用している」、約 1 割が「往診や訪問診療を利用している」と回答しています。

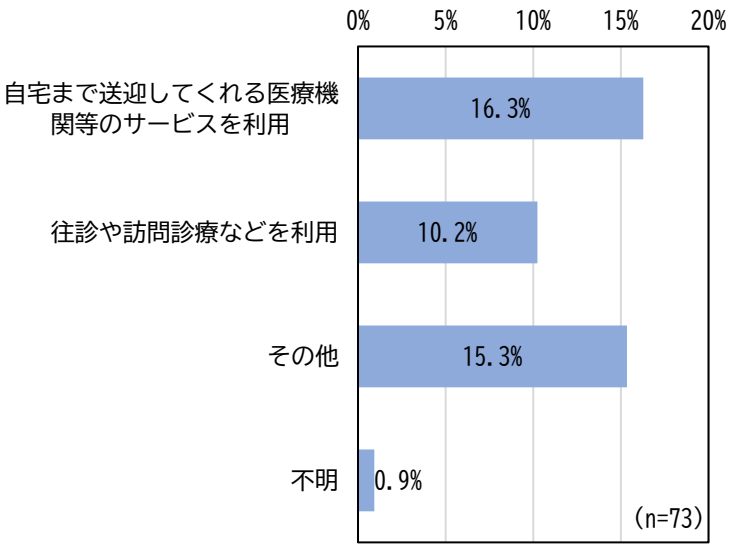


図 81　自家用車を利用して移動する「以外」の通院方法

ご近所やボランティアなどの「自家用車」で移動支援の内容としては、無料あるいは少額の謝金（ガソリン代程度）で近所の方などに、病院やいきいきサロン等へ同乗･送迎してもらっているケースが見られます。

③移動に関する困りごと

回答者の約 3 割が、担当する地区において、路線バスや乗合タクシーなどの移動サービスが利用できずに困っている実態が「ある」と回答しています。

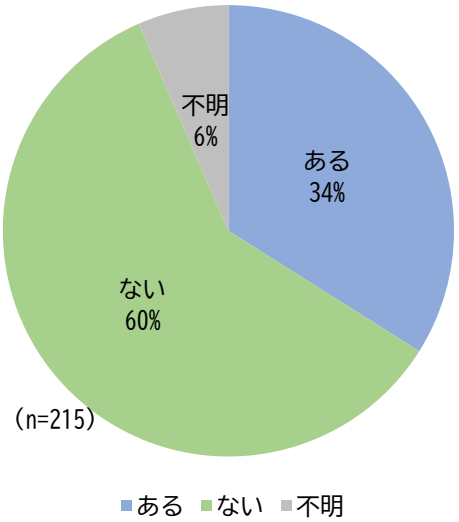


図 82　移動サービスが利用できない実態

移動サービスが利用できない理由としては、「バス停等まで歩くことができない」「バス停などから目的地が遠い」などが多くなっています。

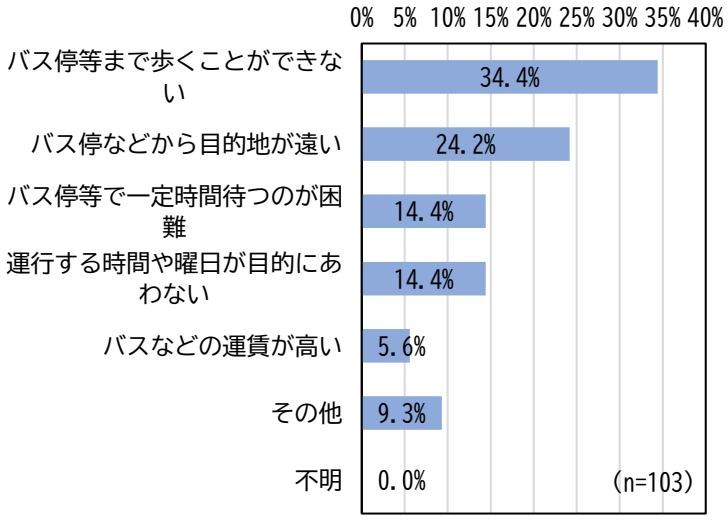


図 83　移動サービスが利用できない理由

※複数回答
※回答者数に対しての割合

利用したい支援・サービスについては、「自宅付近までバスなどが来てくれる移動サービス」、「目的地の近くまでバスなどが運行する」等が多くなっています。

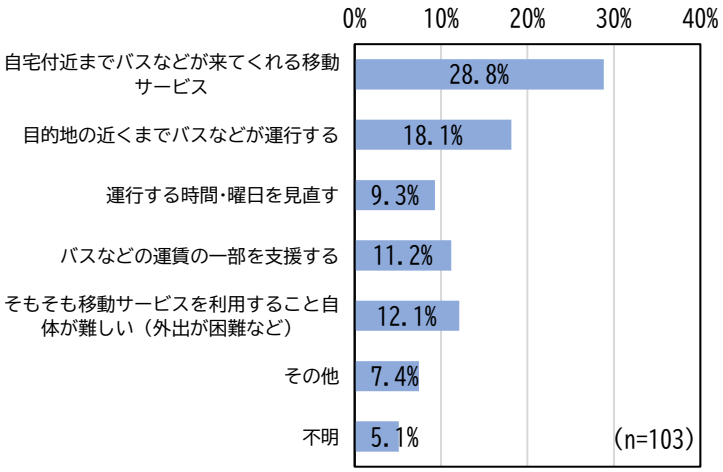


図 84　利用できそうな支援・サービス

※複数回答
※回答者数に対しての割合

3.利用実態調査

①調査の概要

○諫早市内を運行する路線バス（長崎県営バス）のうち経常収益率 30%未満の路線について、利用者を対象に利用実態及びニーズを把握する目的でヒアリング調査を実施し、488 票を回収

○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）

②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 4 割が「65 歳以上」が占めています。

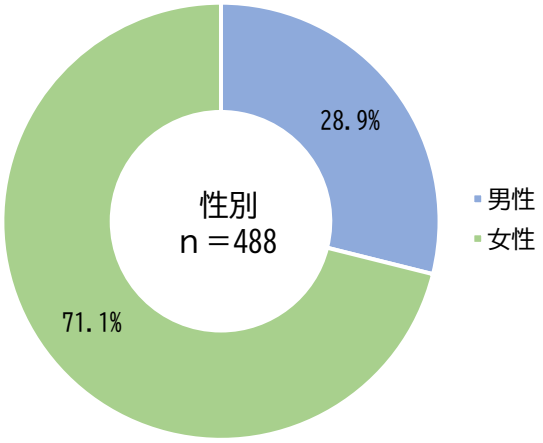


図 85　性別

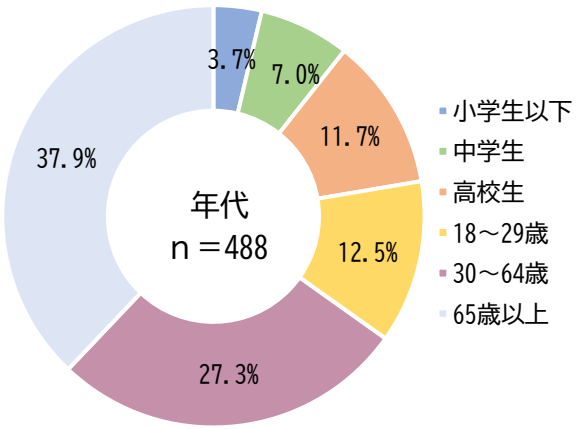


図 86　年代

③路線別の利用状況

1 日あたりの利用者数と 1 便当たりの平均利用者数は、どちらも[破籠井線]が最も多くなっています。

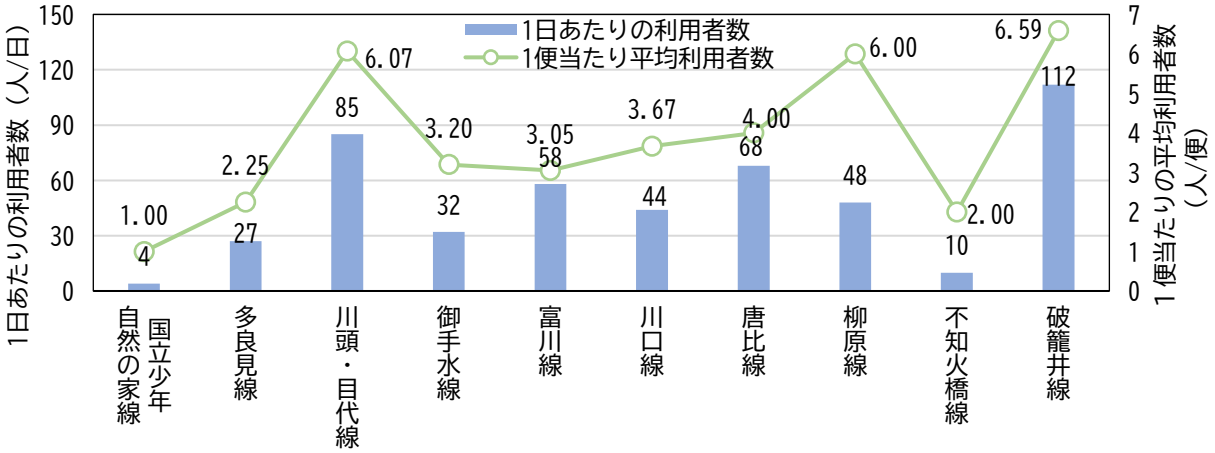


図 87　路線別の利用者数と 1 便あたりの平均利用者数

時間帯別の利用目的は、7 時台まで「通学」、「通勤」が多くなっており、夕方にかけて 16 時台から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。

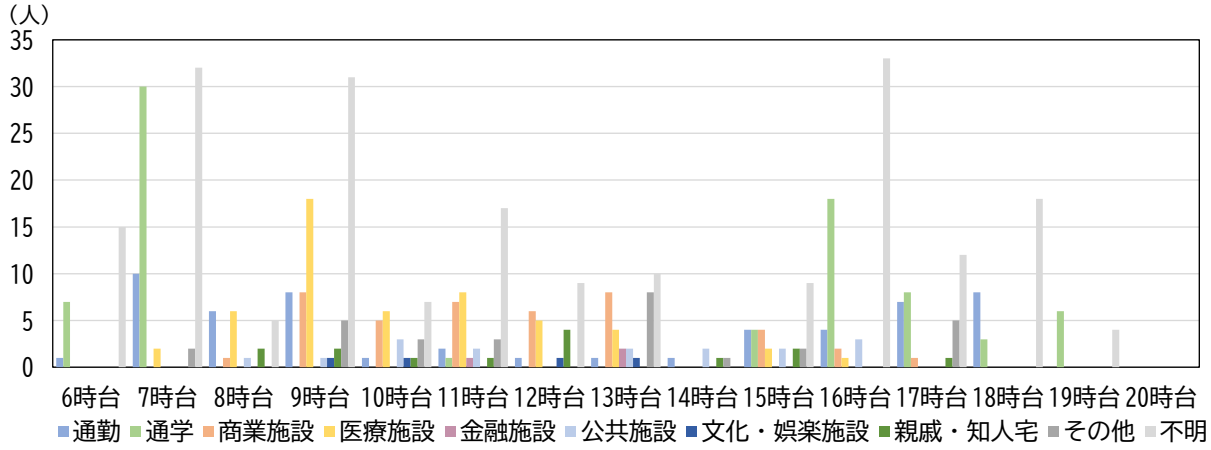


図 88　時間帯別の利用目的

④路線別の利用目的

路線別の利用目的は、「通学」が多くなっています。[富川線][唐比線]については「商業施設」、「医療施設」が目的の多くを占めています。

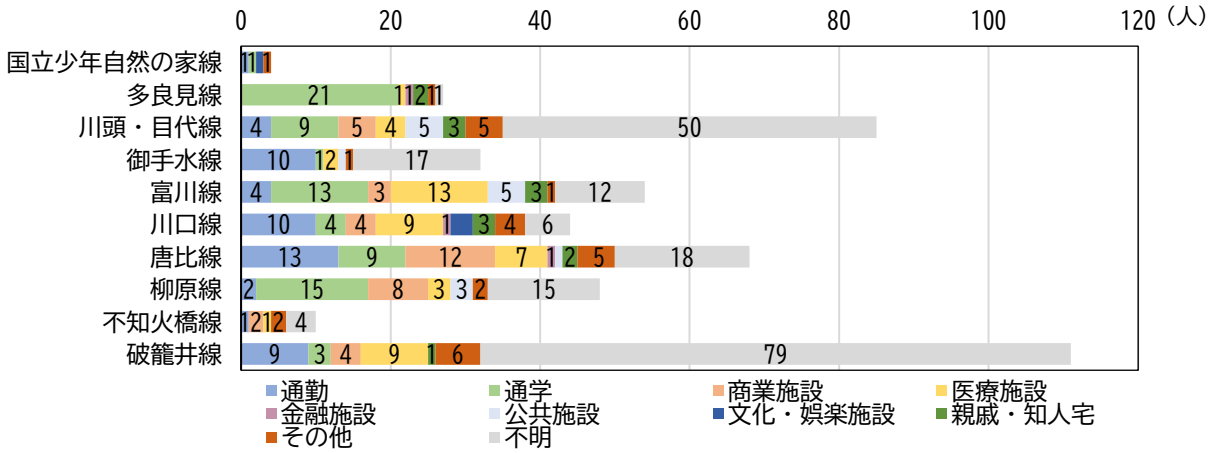
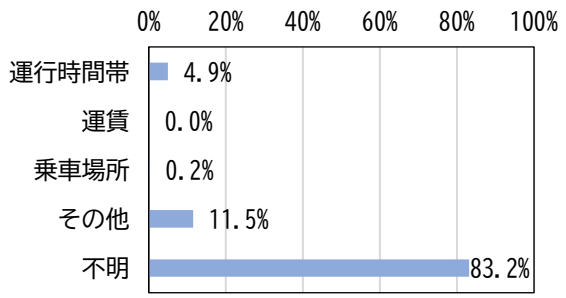


図 89　路線別の利用目的

⑤改善要望

改善要望については、「運行時間帯」の回答が多くなっています。その他の要望としては、「助成金制度」、「増便」等が挙げられています。



【その他改善要望】
・小さな車に変えて運行回数を増やす
・1 本/1 時間にしてほしい
・朝（通学）にもう少し便が欲しい等

図 90　改善要望

第４章 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

１.地域が目指す将来像

諫早市の最上位計画である「第 2 次諫早市総合計画」では、『ひとが輝く創造都市・諫早～笑顔あふれる希望と安心のまち』を諫早市が目指す姿（将来像）として、その実現に向けて 3 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 2 次諫早市総合計画に示された諫早市が目指す姿（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。

■行政の最上位計画である**「第２次諫早市総合計画」**

■諫早市が目指す姿（将来像）

ひとが輝く創造都市・諫早
～笑顔あふれる希望と安心のまち～

■基本目標

◆ 輝くひとづくり
・結婚～妊娠～出産～子育てへの切れ目のない支援を図るなど「健やかなひとづくり」を目指します。
・スポーツ・レクリエーションの振興、歴史と文化の継承・発展、男女共同参画社会づくりの推進、国際・国内交流の推進など「こころ豊かなひとづくり」を目指します

◆ 活力あるしごとづくり
・特色ある農業、豊かな森林を育む林業、３つの海が育てる水産業の振興による「地域特性を活かした農林水産業」を目指します。
・個性と魅力あふれる商業の活性化、新たな産業活力の創生を図るなど「活力あふれる商工業の振興と雇用の創出」を目指します。
・おもてなしの観光づくりやふるさとの物産づくりなどにより「地域資源を活かした観光・物産」を目指します。

◆ 魅力あるまちづくり
・総合的な防災体制の強化や交通安全・防災意識の推進による「安全なまちづくり」を目指します。
・安心できる地域福祉や健康づくりと保健・医療の充実、明るく活力ある長寿社会づくりなどによる「安心なまちづくり」を目指します。
・自然環境の保全と継承、良好な市街地の整備、交通基盤の整備、都市機能の整備などを図り「快適なまちづくり」を目指します。

■基本姿勢

◆ 市民目線の行政
・シティプロモーションの展開により、地域の魅力を地域内外に発信することで「ひとが集うまち」を目指します。
・健全で効率的な行財政運営の推進により「市民の視点に立った行政」を目指します。

図 91　地域が目指す将来像

資料：第 2 次諫早市総合計画

2.関連計画の概要

ここでは、諫早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）諫早市都市計画マスタープラン（令和 2 年 3 月）

諫早市における都市計画の基本的な方針となる「都市計画マスタープラン」では、「活力みなぎる持続可能な都市空間の創出」、「ゆたかで安全・安心な生活環境の形成」、「自然環境との共生及び地域資源の有効活用」、「多様な主体が輝くまちづくり」の 4 つが基本理念として、都市計画の目指す将来像である『ひとと自然がきらめく県央交流都市』の実現に向けた都市計画の考えが示されています。

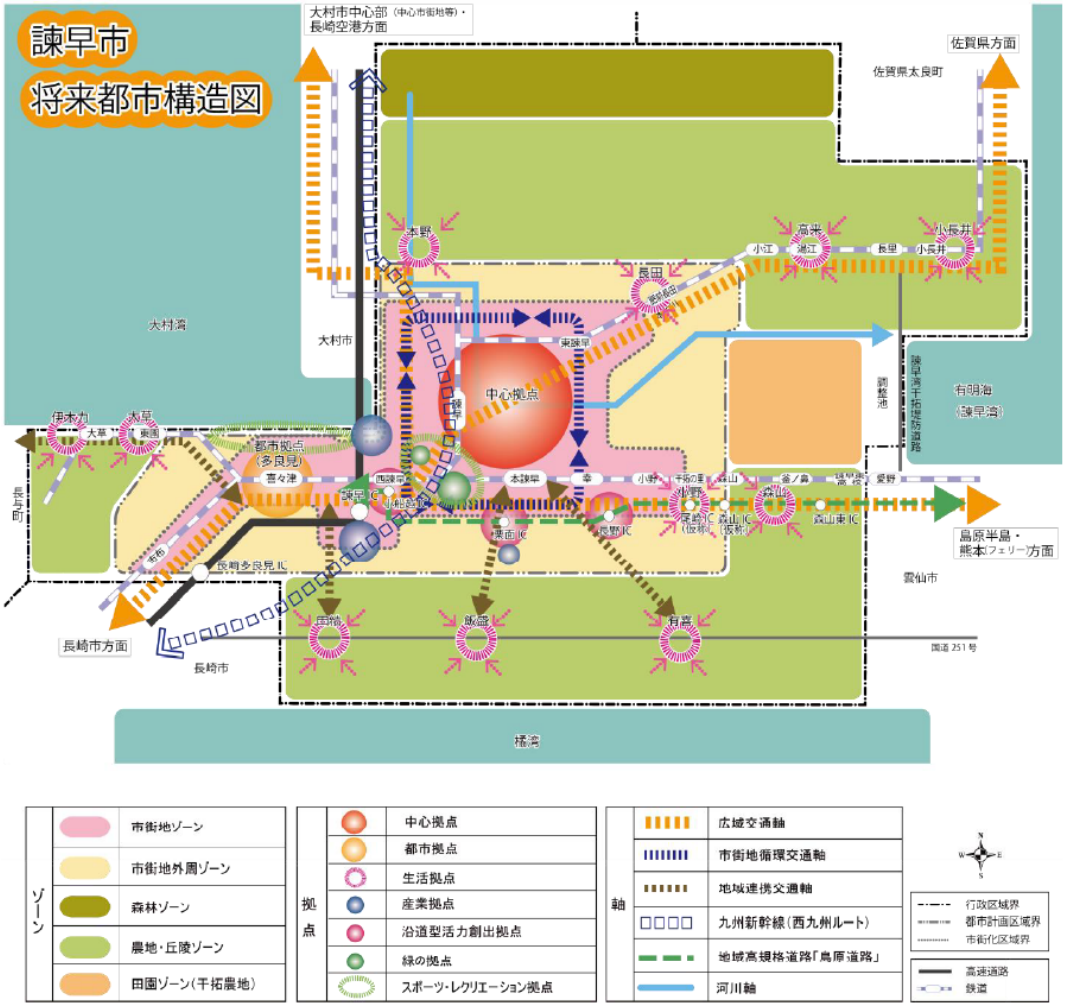


図 92　将来都市構造図

将来都市構造図では、諫早駅や市役所周辺などに、「中心拠点」を配置するとともに、都市間を結ぶ「広域交通軸」や、地域間を結ぶ「地域連携交通軸」を位置づけ、地域のコミュニティの維持に向けて、既存の集積した都市機能を活かしたコンパクトな都市の構築を図ることとしています。

- 「広域交通軸」や「地域連携交通軸」として、中心拠点や都市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・促進を図る役割が期待されます。

（2）第 11 次諫早市交通安全計画(令和 3～7 年度)

講じようとする対策（4）として「高齢者の移動手段の確保・充実と公共交通機関利用の促進」が位置づけられており、高齢者等、地域住民の移動手段の確保、公共交通サービスの改善、地域の輸送資源による持続可能な移動手段の確保・充実、公共交通機関利用を促進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。
- 地域の交通資源の維持・確保し、公共交通の利用促進を行うことで、必要な移動サービスを持続的に提供していくことが期待されます。

（3）長崎都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（第 1 回変更）

主要な都市計画の決定の方針 2 として「交通体系の整備の方針」が位置づけられ、交通結節点機能の強化・充実を図り、県央地域の玄関口として各地域を相互に結ぶ広域的な交流拠点などが位置付けられています。

- 新幹線等からの二次交通や、周遊手段としての機能の充実により、新幹線開業による効果を受け止められる交通結節点の強化や、広域的な観光・交流の玄関口として移動を支える役割が期待されます。

（4）諫早市まち・ひと・しごと創生総合戦略（第 2 期）

基本目標 4 として「ひとが集い、安心して暮らせる魅力的なまちをつくる」が位置づけられており、「小さな拠点」やコンパクトシティ、それらを結ぶネットワークの形成、介護基盤の整備、路線の再構築の検討、乗合タクシーの導入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ネットワークの再構築が期待されます。

（5）諫早市障害者福祉計画[第 6 期]・諫早市障害児福祉計画[第 2 期]（令和 3～5 年度）

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、「長崎県福祉のまちづくり条例」や「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」等に基づくバリアフリー化の推進が位置づけられています。

- 高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段として日常生活を支え、外出機会・社会参加機会を確保とともに、利便性の向上を図るための取組を推進していくことが期待されます。

（6）諫早市過疎地域持続的発展計画（令和 3 年 9 月）

その対策 5 として「交通」が位置づけられており、地域に合った持続可能な交通手段を検討、年次的にバス・駅待合所施設の改修などの取り組みが位置づけられています。

- 地域特性に合った交通手段の確保や交通施設の維持・利用環境の改善に寄与する役割が求められます。

3.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、諫早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。

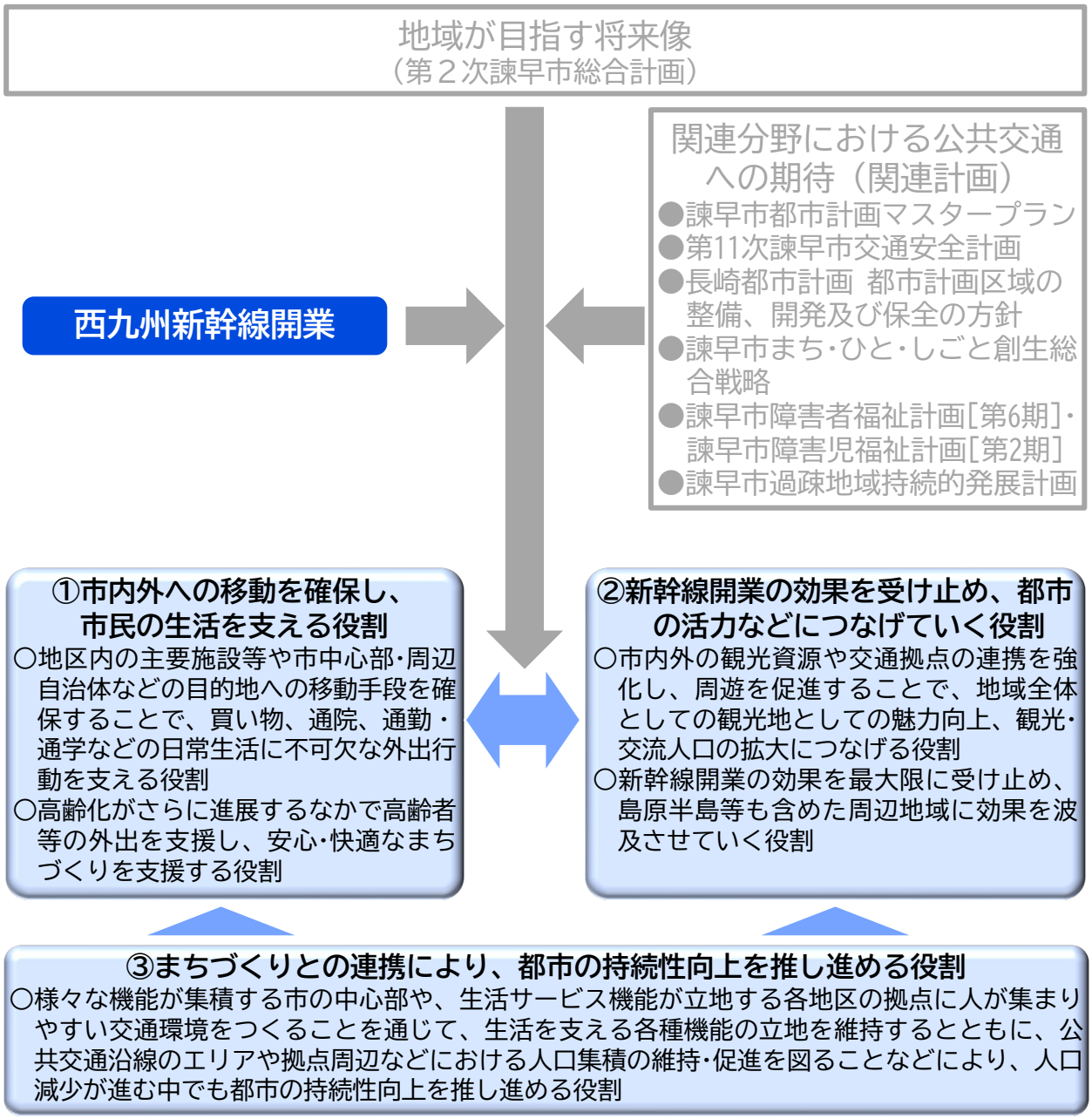


図 93　諫早市の公共交通に求められる役割

第５章 解決すべき課題

諫早市の地域特性や公共交通の現状、公共交通に求められる役割などを踏まえ、地域が目指す将来像の実現に向けて地域公共交通のなかで解決すべき課題を以下の通り整理しました。

効率性･事業性の改善を行いながら移動サービスの網羅性を高めていくことが必要

- 高齢化の進行や、高齢者のみの世帯の増加などを背景に、移動サービスの重要性は増大してきています。
- 一方で、新型コロナウイルス感染症の影響もあって公共交通の利用者は減少しており、公共交通事業の経営は厳しさを増しています。路線バスの一部の路線や、乗合タクシーでは、1便あたりの利用者数が少ないなど、効率性の面でも問題が生じています。
- 特に高齢化の進行が顕著な周辺部だけではなく、市街地の近隣にも公共交通空白地域が存在するなど、既存の移動サービスを利用しにくい状況が見られることから、移動サービス提供エリアの拡大などの対応を考える必要があります。
- このため、路線バスの路線の再編や運行形態の変更なども視野に、効率化や事業性の改善を図りながらも、ニーズに応じた新たな移動サービスや既存交通との役割分担･連携を推進するとともに、様々な主体が連携して取り組みを進めていくことで、公共交通ネットワークの持続性を高めていくことが必要です。

公共交通が利用されやすい環境づくりが必要

- 公共交通の利用を促進し、持続性を高めていく上では、公共交通だけでの取り組みには限界があります。
- このため、まちづくりや観光など、公共交通が主に“移動”の面でその目標の実現をサポートしている関連分野と連携し、公共交通が「利用されやすい環境」をつくっていくことで、公共交通の利用促進･持続性向上につなげていくことが重要になります。

新幹線からの二次交通の維持･充実を図っていくことが必要

- 令和4年9月に開業した西九州新幹線(長崎～武雄温泉)は、西九州エリアにおける人の移動に大きな変化をもたらすことが期待されます。
- 諫早市の市民生活などへの直接的な影響はもとより、県央地区や島原半島、さらには佐賀県方面も含めた広域の “玄関口”として、観光･交流人口の増加に加え、移住･定住の促進や企業誘致などの波及効果も期待されます。
- このため、特に諫早駅と市中心部の回遊や、島原方面との連携、さらには、並行在来線の有効活用･利用促進なども念頭に、新幹線からの二次交通となるＪＲ在来線や島原鉄道、路線バスの維持･充実を図り、広域での周遊を促進することで、新幹線開業の効果をしっかりと受け止め、都市活力や地域振興につなげていくことが重要になります。

周辺自治体と連携しながら取り組みを進めていくことが必要

- 周辺の自治体との間を鉄道が結ぶほか、路線バスについても周辺自治体との間を運行する路線の運行便数が比較的多くなっています。
- こうした路線は市民の広域的な移動や、市内外の観光･交流はもとより、諫早市内の移動も担っていることから、広域路線を維持していくことが市内の移動手段を確保することにもつながります。
- 市民の日常生活での移動が必ずしも市内で完結しないことに加えて、周辺自治体も含めた広域での観光振興を考える上では、島原半島をはじめとする広域での魅力向上･誘客促進を考えることも必要となり、諫早市単体での取り組みには限界があります。
- このため、新幹線開業効果も活かして広域的な観光･交流での公共交通の利用を促進することで、市民生活における移動手段となる公共交通を“下支え”するとともに、人の動きの変化に対応して効果を最大限に受け止め･周辺に波及させていくことを考えても、周辺自治体と様々な分野で強く連携しながら取り組みを進めていくことが必要になります。

第６章　基本方針等

１．基本方針

解決すべき課題を踏まえて、諫早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。

基本方針①

●高齢化や世帯構成の変化、運転免許返納の動向などを背景に、市民の日常生活における移動手段を確保していくことが重要になっていますが、利用が低迷するバス路線や乗合タクシーなどが見られる一方で、周辺部のみならず市街地に近いエリアにも公共交通空白地域が存在しています。

●財政負担の増大や乗務員の確保への不安、人口減少の進行・市街地の拡大などを考えると、市域全体に画一的な移動サービスを提供することは困難であり、一方では高齢化を背景としたよりきめ細かな移動サービスなどへの需要も高まってきています。

基本方針②

●公共交通の持続性を高めていくためには、公共交通“単体”での取り組みには限界があり、関連分野と連携して日常生活などのなかで公共交通が利用されやすい環境をつくっていくことが必要ですが、一方で、公共交通には観光、福祉、都市計画、教育などの関連分野で目指す目標を主に“移動”の面からサポートしていくことが求められます。

基本方針③

●西九州新幹線の開業にともない県央地区や島原半島、さらには佐賀県方面などの周辺エリアも含めた広域集客力の向上や交流人口の増加に加え、市民生活の利便性向上や移住・定住促進、企業誘致などにもつながっていくことが期待されます。

基本方針④

●事業環境が厳しさを増していくなか、行政や交通事業者が主体となった取り組みには限界があり、また、高齢化の進行などにともなってこれまで以上にきめ細かな対応が必要になってきているなか、地域コミュニティで移動支援を行っている実態も見られます。

地域の特性に応じた多様な移動サービスを組み合わせることで市民生活を支える公共交通

●それぞれの地域の特性や需要、移動に対するニーズなどに応じた効率化を図りつつ、既存の交通資源（乗用タクシー、各種送迎サービス等）の有効活用･輸送手段の総動員はもちろんのこと、新たな技術（AIオンデマンド交通、グリーンスローモビリティ等）の活用や、地域が主体となった取り組みの促進なども視野に入れ、多様な移動サービスの役割分担を明確にしながら「適材適所」で組み合わせることにより効率的で持続性の高い公共交通を目指します。

●また、移動サービス相互の連携（乗り継ぎ環境、ダイヤ、運賃、情報提供等）を強化することで、市民の生活を支える“一体的なネットワーク”として機能する公共交通を目指します。

まちづくりや観光等の関連分野との連携による、社会の「基盤」として機能する公共交通

●様々な関連分野とも連携しながらそれぞれの目標達成を支援することで、社会活動を支える「基盤（インフラ）」として認知され・機能し、「来てよし、住んでよし、育ててよし！あなたのまち･諫早！！」の実現を支える公共交通を目指します。

新幹線などの広域交通体系を“強み”として活かす公共交通

●二次交通となる鉄道（ＪＲ在来線･島原鉄道）や路線バスなどとの連携や交通結節機能の強化、諫早駅(新幹線)と市中心部を結ぶ“軸”の維持･充実など、広域交通体系を“強み”として活かし、都市活力や地域振興につなげていく公共交通を目指します。

行政や交通事業者はもとより、地域や企業･利用者等も含む多様な主体により支え合う公共交通

●こうした取り組みの促進に加えて、進歩する情報技術（MaaS等）の活用なども視野に入れ、地域や企業、商業･医療･観光施設等といった多様な主体が連携しながら、支え合う公共交通を目指します。

2.計画の目標

諫早市における公共交通のあり方（基本方針）を踏まえ、地域公共交通計画の目標を以下の通り定めます。

なお、目標の達成状況を評価する指標については、p.77 に示します。

目標①

「軸」を明確にして効率化と網羅性の向上を両立しながら移動サービスの持続性を高めます。

●可能な限り維持すべき「軸」を明確にしながら、移動サービスの統合やサービス水準の適正化を図ることで効率性を高めるとともに、新たな移動サービスの導入等により網羅性を高めながらも、メリハリのある、かつ、様々な移動サービスを組み合わせて多様な移動に対応できる一体性の高いネットワークを構築することで、移動サービスの持続性を高めます。

目標②

関連分野の取り組みと連携しながら、各分野の目標の達成を支援します。

●観光や福祉、教育、都市計画などの取り組みと連携しながら、公共交通サービスの維持･充実や、利用の促進を図っていくことにより、それぞれの分野で目指す目標の実現を支援します。

〔関連分野との連携イメージ〕

【観光分野】	･新幹線からの二次交通の充実･利便性向上や、周辺地域の周遊を支える路線(鉄道･バス)の維持により、広域交通体系を活かした観光誘客 ･諫早駅から島原半島、あるいは、長崎市や大村市、佐賀県なども含めた広域的な周遊を支援･促進することで、地域の資源を活かした誘客力の強化や周辺地域(隣接する市町)への新幹線開業効果の波及促進　など
【都市計画分野】	･多様な機能が集積する市中心部への移動利便性の維持･向上を図り、人が集まりやすい都市構造を構築することで、機能集積や人口集積の維持･向上を促進（コンパクト･プラス･ネットワーク） ･各地区の拠点･主要施設等への移動利便性の維持･向上を図ることで、拠点の生活サービス機能を維持　など
【福祉分野】	･高齢者が医療･福祉や買い物などの生活サービスにアクセスできる状況の維持･充実を図ることで住み慣れた地域で暮らし続けられる環境を形成 ･高齢者の外出機会や社会参加機会の確保･拡大につながる移動サービスを提供することで、健康寿命を延伸　など
【道路交通分野】	･自家用車の利用を抑制（かしこいクルマの使い方を促進）することで、交通渋滞を緩和 ･高齢者の自動車運転免許返納を促進することで交通事故を抑制　など
【教育分野】	･高校等への通学手段を確保することで、将来的にも進学先の選択肢を確保（通学手段がないことで進学先が限定されることがないよう）　など
【環境分野】	･公共交通による移動を促進することで環境負荷を低減　など

目標③

広域交通体系の“核”となる諫早駅から市内/広域への人の流れを生み出します。

●広域交通体系の“核”となる諫早駅からの二次交通の利用しやすさの向上、情報提供や案内誘導、円滑な乗り継ぎが可能な環境の整備などにより、諫早駅から市中心部への人の流れや、諫早駅を玄関口として広域を周遊する人の流れを生み出します。

●広域交通体系が使いやすいネットワークを構築することで企業立地や移住･定住促進を支援します。

目標④

多様な主体が参画･協力することで公共交通を支える仕組みをつくります。

●交通事業者･行政と公共交通利用者の１対１の関係だけではなく、企業や地域住民、活動団体、公共交通利用の目的地となる各種施設等（商業･医療･観光など）の参画･協力を促し、多様な主体がそれぞれの特性を活かした色々な形で公共交通の運営を支える仕組みをつくります。

3.取り組みの方向性と施策の概要

基本方針を踏まえたうえで、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。なお、それぞれの方向性と計画の目標の関連性についてもあわせて示します。

また、次ページ以降には方向性を踏まえた施策の概要等を整理します。

〔取り組みの方向性〕	〔目標との関連性〕①	②	③	④
方向性① 市内外や市内の拠点間の移動手段の持続的な確保・維持 ✸ 市民の日常生活はもとより、観光・交流などを考える上でも不可欠である、諫早市と周辺地域との間の移動や、諫早市内においても各拠点と中心部との間の移動を支える鉄道や路線バスといった移動手段について、需要の集約や利用促進などを図ることで、将来的にも可能な限り確保・維持します。	○	○	○	
方向性② 需要に応じたサービス水準の適正化・網羅性の向上とネットワークとしての一体性の確保 ✸ 顕著な利用低迷が見られるバス路線などについては、周辺の移動サービスとの統合なども視野に、需要に応じたサービス水準の適正化を図るとともに、運行形態の変更などにより周辺に分布する公共交通空白地域にサービス提供エリアを拡大していくことで、移動サービスの網羅性を高めます。 ✸ 現状では公共交通が利用しにくいエリアについては、輸送手段を総動員した新たな移動サービスの導入などにより生活に必要な移動手段を確保します。 ✸ これらの移動サービスは、既存の公共交通機関との連携を前提とすることで、公共交通ネットワークとしての一体性を確保するとともに、既存公共交通機関の利用促進につなげます。	○	○		
方向性③ 広域交通体系の効果の拡大と波及の促進 ✸ 西九州新幹線の開業によるこれまで以上の広域交通体系の充実、島原半島の玄関口に位置し、また大村方面・長崎方面・佐賀県方面への交通の“交差点”となっている立地状況を活かして、新幹線の並行在来線となったＪＲ長崎本線の利用促進・有効活用なども念頭に、広域的な周遊を促進します。 ✸ 新幹線駅でもある諫早駅と市中心部の間をさらに移動しやすくすることで、大きな人の流れを生み出し、都市活力の向上を図るとともに、市街地内における公共交通の利用促進につなげます。	○	○	○	○
方向性④ 多様な主体との連携などによる移動サービスの確保・利用促進 ✸ 公共交通に関する分かりやすい情報提供や利用の呼びかけなどを通じて、「乗って支える」利用者層の拡大を図ります。 ✸ 公共交通を利用した通勤を促進する、幅広い主体で移動サービスの費用を負担するなど、地域全体として移動サービスを確保・維持します。 ✸ 地域活動やイベントなどと連動した取り組みなど、関連分野と幅広く連携することにより、公共交通の利用を促進します。 ✸ 乗用タクシーなどの既存の輸送資源の効果的な活用や、地域での“支え合い”による移動の確保など、柔軟な移動手段の確保を図ります。	○	○	○	○

〔施策の概要〕

方向性①

①基幹的交通軸の設定と持続性の維持・向上

- 諫早市中心部と各方面を結ぶ「軸」、橘湾沿岸と長崎方面を結ぶ「軸」を、本市の地域公共交通ネットワークにおける『基幹的交通軸』として位置づけ、移動需要の集約や利用促進により持続性の維持・向上を図ります。

〔「基幹的交通軸」の設定〕

区分		基幹的交通軸	交通モード
広域	域内		
○		(長崎市)～多良見～諫早市中心部	ＪＲ長崎本線、県営バス
○		(大村市)～本野～諫早市中心部	ＪＲ大村線、県営バス
○		(島原半島)～森山～諫早市中心部	県営バス、島原鉄道、島鉄バス
○		(鹿島市・太良町)～小長井～高来～諫早市中心部	ＪＲ長崎本線、県営バス
	○	飯盛～諫早市中心部	県営バス
	○	有喜～諫早市中心部	県営バス
○		(長崎市) ～橘湾沿岸～ (島原半島)	県営バス

方向性②

②移動サービスの統合・転換と新たな移動サービスの導入

- 路線バスの利用が顕著に低迷するエリアにおいては、乗合タクシーとの移動サービスの統合や路線バスから他の移動サービスへの転換を図るとともに、周辺の公共交通空白地域への移動サービス提供エリアの拡大を図ります。
- また、その他の公共交通空白地域においても、新たな移動サービスを導入することで、市民の日常生活における移動手段を確保するとともに、施策①で設定する「基幹的交通軸」への乗り継ぎ利用を促進することで、需要集約・利用促進を図ります。
- また、その他のバス路線についても、今後の需要の変動（利用者の減少）に応じて運行形態の見直しを考えるきっかけ(トリガー)となる“目安”を設定することで、継続的なサービス水準等の最適化を図る仕組みの導入を図ります。

③地形的制約が大きい人口集積エリア等の移動利便性の向上

- 市街地外縁部の丘陵上に形成されている住宅地など、距離的には遠くないものの地形的な制約により既存の公共交通機関が利用しにくい人口集積エリアや、道路の幅員が狭く路線バスによる対応が困難な住宅地などについて、グリーンスローモビリティ等を活用した「基幹的交通軸」までの移動手段の確保など、移動利便性の向上を図ります。

④乗り継ぎ環境の整備

- 施策②および施策③にあわせて、「基幹的交通軸」との乗り継ぎポイント(鉄道駅・バス停)における乗り継ぎ環境の整備、乗り継ぎしやすいダイヤの設定、乗り継ぎ割引の導入、情報提供の充実等を図ります。

方向性③

⑤諫早駅～市中心部を結ぶ公共交通の利用しやすさの向上

- 諫早駅と市中心部を高頻度で運行する公共交通(島原鉄道・路線バス)について、情報提供や駅における案内表示(デジタルサイネージ等)の充実、駅～市中心部を運行する路線バス車両への共通表示の掲出などにより利用しやすさの向上を図ります。

⑥広域的な観光周遊促進策の展開

- 島原半島はもとより、佐賀県方面や天草地域なども含めた「環有明海」での広域展開も視野に、周辺自治体と連携しながら、広域的な観光キャンペーンの展開や、ＪＲ在来線・島原鉄道・路線バス等の移動サービスと目的地となる施設のサービス等を組み合わせた企画乗車券・周遊観光メニューの開発推進を図ります。

方向性④

⑦公共交通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総合的に網羅し、かつ、分かりやすい情報提供の充実を図るとともに、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（乗り方教室、モビリティ・マネジメント等）を推進します。

⑧多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入

- 企業と交通事業者等が連携して公共交通での通勤を促進する、公共交通を利用した外出目的地となる各種施設が施設利用者に対して公共交通運賃割引などのサービスを実施するなど、多様な主体が公共交通を支える仕組みの構築を図ります。

⑨地域活動やイベントなどとの連携

- 公共交通の運行ルートや運行ダイヤにあわせて地域活動やイベントを実施するなど、外出目的を公共交通と連動させることで、公共交通の利用促進を図ります。

⑩新たな枠組みによる柔軟な移動手段の確保

- 地域での“支え合い（互助）”による移動サービスなど、新たな枠組みによる柔軟な移動手段の確保を図ります。

■施策展開イメージ

第７章　目標達成のための具体施策

[方向性①]市内外や市内の拠点間の移動手段の持続的な確保・維持

施策①：基幹的交通軸の設定と持続性の維持・向上

● **施策の背景・必要性**

鉄道（ＪＲ・島原鉄道）はもちろんのこと、路線バスについても周辺自治体との間を運行する路線のサービス水準が比較的高くなっており、こういった路線は市民の広域的な移動や、市内外の観光・交流はもとより、諫早市内の移動も担っていることから、広域路線を維持していくことが市内の移動手段を確保することにもつながる状況となっています。

また、各種施設が集積する市中心部が市民の日常生活を支える役割を担っていることから、市内各所から市中心部への移動手段についても引き続き確保・維持していくことが重要です。

これらの鉄道・バス路線については、通勤・通学や買い物、通院等の日常生活における移動に加えて、観光・交流などの多様な移動を担い、また、起終点・経由地となっている諫早駅前では他の路線バスなどの交通と連絡していることから、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。

- 諫早市中心部と周辺自治体や市内の各拠点、橘湾沿岸と長崎・島原方面を結び、鉄道・バス路線により構成される公共交通ネットワークを『基幹的交通軸』として位置づけ、二次交通の維持・確保や連携（乗り継ぎ利用）の強化などにより移動需要の集約や利用促進を図ります。
- 該当するバス路線については当面は原則として現在の運行状況の維持を基本とし、利用状況などを踏まえながら必要に応じて見直しを行うこととしますが、[県界・みさかえの園]については、系統の再編による小長井～市中心部の持続性向上を検討します。
- なお、「基幹的交通軸」を構成する路線のなかには、自治体や事業者の運営努力だけでは維持することが難しい路線（系統）が含まれており、引き続き国や地方自治体による財政支援「地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）」により確保・維持していく必要があります。

表 7　「基幹的交通軸」を構成する主な路線

基幹的交通軸	軸を構成する主な路線
（長崎市）～多良見～諫早市中心部	[鉄道]西九州新幹線、ＪＲ長崎本線、ＪＲ長崎本線長与経由 [バス]長崎～諫早・喜々津
（大村市）～本野～諫早市中心部	[鉄道]西九州新幹線、ＪＲ大村線 [バス]諫早～長崎空港、諫早～大村、本諫早駅前～諫早駅前～長崎空港
（島原半島）～森山～諫早市中心部	[鉄道]島原鉄道 [バス]諫早駅前～諫早市役所～雲仙、諫早駅前～小浜、諫早駅前～諏訪の池～有家、諫早駅前～小浜～口之津
（鹿島市・太良町）～小長井～高来～諫早市中心部	[鉄道]ＪＲ長崎本線 [バス]県界・みさかえの園
飯盛～諫早市中心部	[バス]飯盛団地・戸石
有喜～諫早市中心部	[バス]今村～有喜・早見
（長崎市）～橘湾沿岸～（島原半島）	[バス]長崎～雲仙、長崎～江の浦

※[バス]のうち「黒字」は県営バス、「緑字」は島鉄バス
※[バス]のうち「下線」は国庫補助対象系統（地域間幹線系統）を含む路線

［検討・解決すべき課題、留意すべき事項など］

✓ 国庫補助対象系統（地域間幹線系統）は国・県・沿線自治体の財政負担により運行されています。また、その他の広域路線についても県や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っていく必要があります。また、現在、国庫補助対象となっている路線（系統）が補助要件を満たさなくなった場合、沿線自治体の財政負担が大きく増大する懸念があり、大幅な見直しが必要になる可能性があります。

✓ ［県界・みさかえの園］の系統再編を行う場合、代替手段の確保のため移動サービスの統合・転換や新たな移動サービスの導入（施策②）を検討する必要があります。また、その際には地元に対する十分な説明・周知や合意形成が必要になります。

表 8　施策の実施スケジュールと実施主体等（施策①）

	実施内容	実施主体・役割分担	備　考
令和5年度（2023）	・［県界・みさかえの園］の系統再編検討	・協議会事務局が主体となって、交通事業者や地域等と協議・調整しながら検討	・系統再編に際しては十分な地元協議・合意形成が必要
令和6年度（2024）	・関係機関等と継続的に協議を実施しながら運行を維持 ・必要に応じて見直しを検討	・協議会事務局が主体となって、国・県・関係自治体・交通事業者と継続的に協議・調整	・国庫補助要件を満たさなくなった場合には大幅な見直しが必要になる可能性
令和7年度（2025）			
令和8年度（2026）			
令和9年度（2027）			
令和10年度～（2028～）			

[方向性②]需要に応じたサービス水準の適正化・網羅性の向上とネットワークとしての一体性の確保

施策②：移動サービスの統合・転換と新たな移動サービスの導入

● 施策の背景・必要性

諫早市内を運行する路線バスの中には、利用が顕著に低迷し、経常収支率が 30%を下回る路線も見られます。

一方で、移動サービスが提供されていない公共交通空白地域も見られ、高齢化や世帯構成の変化、運転免許返納の動向などを背景に、よりきめ細かな移動サービスなどへの需要も高まっています。

- 経常収支率が 30%を下回るバス路線について、利用状況(需要や利用者の特性)を踏まえ、ダイヤの見直しや新たな移動サービスの導入・転換などを段階的に検討・実施するとともに、既存の乗合タクシーの運行形態の見直しなどにより周辺の公共交通空白地域へのサービス提供エリアの拡大を図ります。
- バス路線の見直しや新たな移動サービスの導入などにあわせて、施策①で設定する「基幹的交通軸」との「乗り継ぎポイント」を設定し、乗り継ぎ利用を促進することで、需要集約・利用促進を図ります。
- また、その他のバス路線についても、経常収支率 30%を運行形態見直しの“目安”として、今後の需要の変動(利用者の減少)を継続的にモニタリングし、経常収支率が 30%を下回った路線については詳細な利用状況を確認した上で、見直しを実施します。

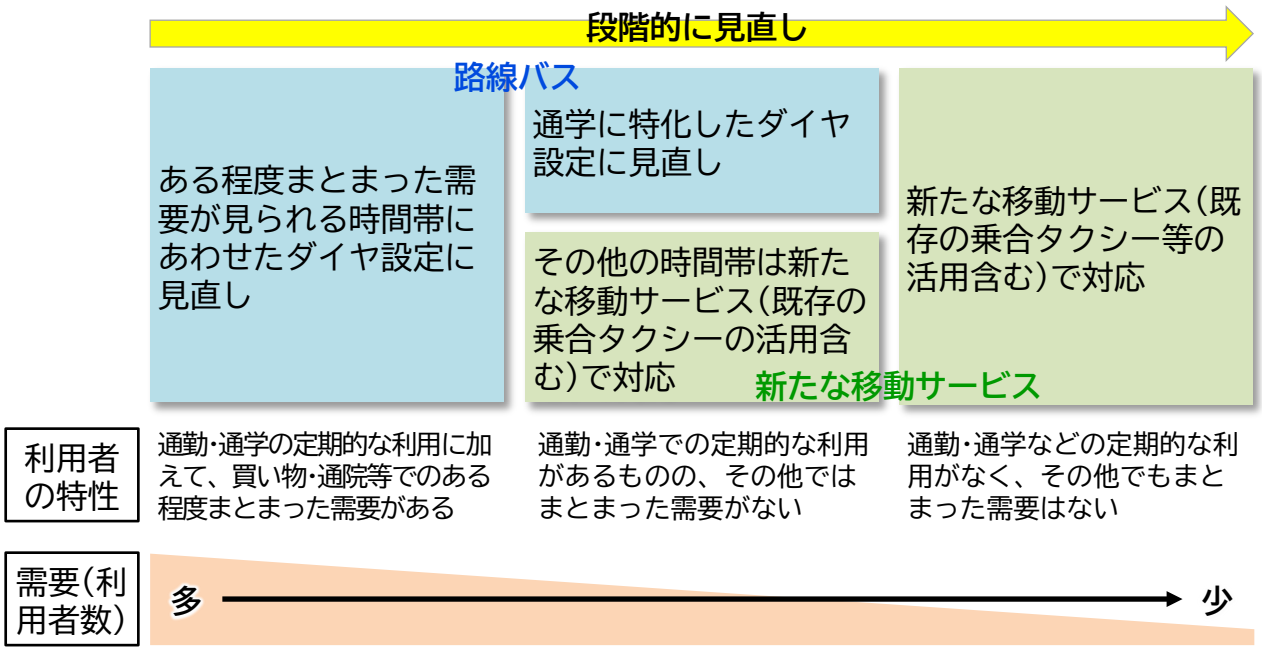


図 94　需要・利用者特性を踏まえた段階的な見直しイメージ

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 地域との合意形成や交通事業者との調整(新たな移動サービスの運行事業者の確保等)に一定の時間を要すると考えられるため、対象路線の全てについて一度に対応することは難しいものと考えられます。
- ✓ 新たな移動サービスを導入する場合には、事前に試行的な運行を実施したうえで効果・課題を把握しながら、丁寧に検討を進めていく必要があります。また、試行的な運行に際しては事前の十分な周知が不可欠です。
- ✓ 見直しを実施した後も、継続的に利用状況等を把握し、随時改善を図っていくことが必要となります。
- ✓ 路線バス(地域間幹線系統)に接続する「二次交通」としての役割も担うことから、国費補助(地域内フィーダー系統)の活用も視野に検討を進めます。

■地域別の取り組み

計画策定時点で想定している地域別の取り組みの概要は以下の通りです。

特にバス路線の見直しを実施する地域などについては、代替手段となる移動サービスの確保を大前提として、現状よりも柔軟で便利に移動できる環境づくりも念頭に、地域や交通事業者とも協議・調整しながら具体的な運行内容等を検討します。

1）諫早(北部)地域

- 路線バス[富川]の一部区間(東厚生町～棚掛)については通学に特化したダイヤ設定に見直しを行うとともに、その他の区間・時間帯については乗合タクシー[上大渡野ルート][本野ルート]とサービスを統合し、区域運行の予約型乗合タクシーに転換することで、周辺の公共交通空白地域にサービス提供エリアを拡大します。
- 本野バス停付近に「乗り継ぎポイント」を設定して「基幹的交通軸(路線バス)」との接続を確保し、乗り継ぎ環境を整備します。(施策④)

- 路線バス[川頭～目代]の一部区間(川頭～目代)については比較的利用が多い時間帯にあわせたダイヤ設定に見直しを行います。
- 路線バス[御手水]については通学に特化したダイヤ設定に見直し、[国立少年自然の家]は中学校前までに区間短縮した上で、その他の区間・時間帯については新たな移動サービス(区域運行の予約型乗合タクシー)を導入し、周辺の公共交通空白地域にもサービス提供エリアを拡大します。
- 東諫早駅・長田駅付近に「乗り継ぎポイント」を設定して「基幹的交通軸(鉄道・路線バス)」との接続を確保し、乗り継ぎ環境を整備します。(施策④)

2）諫早(中心)地域

- 基幹的交通軸として位置付ける鉄道やバス路線を中心として、引き続き移動サービスを確保・維持します。(施策①)
- 特に、諫早駅～市中心部については、高頻度で運行する路線バス・島原鉄道の利用しやすさを高め、市中心部への人の流れを生み出します。(施策⑤)
- 比較的早くから開発が行われ、高齢化の進行が目立つ西諫早ニュータウンについては、グリーンスローモビリティ等による移動手段の確保を検討・推進します。また、そのほかの住宅団地についても、地形的な制約や高齢化の進行状況、移動サービスの網羅性などを踏まえて新たな移動手段の必要性を確認・検討します。(施策③)

3）諫早(南部)地域

- 基幹的交通軸として位置付けるバス路線を中心として、引き続き市中心部や長崎方面、雲仙･島原方面への移動サービスを確保･維持します。(施策①)
- 乗合タクシー[早見ルート]については、路線バスとの競合回避を前提としながら、運行形態の見直しや運行エリアの拡大などにより、地域内の移動を担う役割を強化していくことを検討します。

4）多良見(東部)地域

- 基幹的交通軸として位置付ける鉄道やバス路線を中心として、引き続き移動サービスを確保･維持します。(施策①)
- 比較的早くから開発が行われ、高齢化の進行が目立つ喜々津シーサイドタウンについては、グリーンスローモビリティ等による移動手段の確保を検討･推進します。(施策③)

5）多良見(西部)地域

- 路線バス[多良見大浦]の一部区間(諫早駅前～大浦)については通学に特化したダイヤ設定に見直しを行うとともに、その他の区間･時間帯については新たな移動サービス(区域運行の予約型乗合タクシー)を導入し、周辺の公共交通空白地域にもサービス提供エリアを拡大します。
- 大草駅･喜々津駅付近に「乗り継ぎポイント」を設定して「基幹的交通軸(鉄道･路線バス)」との接続を確保し、乗り継ぎ環境を整備します。(施策④)

6）森山地域

- 路線バス[川口][諫早～唐比]の運行ルートを国道 57 号に集約した上で、地域内については新たな移動サービス(区域運行の予約型乗合タクシー)を導入し、周辺の公共交通空白地域にもサービス提供エリアを拡大します。
- 森山駅付近に「乗り継ぎポイント」を設定して「基幹的交通軸(鉄道･路線バス)」との接続を確保し、乗り継ぎ環境を整備します。(施策④)

7）飯盛地域

- 基幹的交通軸として位置付けるバス路線を中心として、引き続き市中心部や長崎方面、雲仙･島原方面への移動サービスを確保･維持します。(施策①)
- 人口分布や施設立地の変化などにあわせて、必要に応じて路線バスのルート等の見直しや新たな移動サービスの導入などについての検討を行います。

8）高来地域

- 乗合タクシー[小江･深海ルート]を区域運行の予約型乗合タクシーに転換し、周辺の公共交通空白地域にサービス提供エリアを拡大します。
- 湯江駅･小江駅付近に「乗り継ぎポイント」を設定して「基幹的交通軸(鉄道･路線バス)」との接続を確保し、乗り継ぎ環境を整備します。(施策④)

9）小長井地域

- 路線バス[県界･みさかえの園]の再編にあわせて新たな移動サービス(区域運行の予約型乗合タクシー)を導入し、周辺の公共交通空白地域にもサービス提供エリアを拡大します。
- 小長井駅･小長井支所付近に「乗り継ぎポイント」を設定して「基幹的交通軸(鉄道･路線バス)」との接続を確保し、乗り継ぎ環境を整備します。(施策④)

表 9　施策の実施スケジュールと実施主体等（施策②）

	実施内容	実施主体･役割分担	備　考
令和5年度（2023）	・運行内容等の検討 ・交通事業者･地域等との協議･調整 ・試行	・協議会事務局が主体となり、地域や交通事業者などと協議･調整しながら運行内容等を検討 ・利用状況などについては定期的に協議会に報告しながら改善策を検討･実施 ・その他の路線についても継続的に収支率等をモニタリングし、必要に応じて見直しを検討･実施	・試行的な運行に際しては事前の十分な周知が不可欠 ・移動サービスの転換や新たな移動サービスの導入による交通事業者の負担増大に配慮する必要 ・対象路線以外の路線についても、利用状況の変化などに応じて随時見直しを検討することが必要
令和6年度（2024）	・試行		
令和7年度（2025）	・試行		
令和8年度（2026）	・試行		
令和9年度（2027）	・本格運行 ・利用状況などの確認 必要な改善策の検討 ･実施		
令和10年度～（2028～）			

施策③：地形的な制約が大きい人口集積エリア等の移動利便性の向上

● 施策の背景・必要性

諫早市は地形的な制約から住宅地に適した平坦地が少なく、昭和 40 年代頃から市街地外縁部での住宅地(ニュータウン)開発が進められ、人口集積エリアが拡大してきました。

比較的早くから開発が行われてきた「西諫早ニュータウン」や「喜々津シーサイドタウン」などでは高齢化の進行が目立ち、よりきめ細かな移動サービスの必要性が高まってきていると考えられますが、道路ネットワーク上の制約のため路線バスの運行ルートが限られる、地形的な制約(高低差)のため距離的には遠くないもののバス停にアクセスしにくい、などの問題により、既存の公共交通機関が利用しにくい状況となっています。

- まずは比較的早くから開発が行われ、高齢化が進行してきている「西諫早ニュータウン」および「喜々津シーサイドタウン」を“モデルエリア”として設定し、地域が主体となった取り組みなども視野に、グリーンスローモビリティ等による「基幹的交通軸」やエリア周辺の拠点(一定の生活サービスが集積する場所)までの移動手段の確保を検討・推進します。
- こうした取り組みを通じて、地域の移動利便性の向上に向けた支援等に関するノウハウを蓄積し、そのほかのニュータウン等で同様の問題が顕在化した際の円滑な水平展開を促進します。

1）西諫早ニュータウン

エリア内に多数のバス停が立地しており、ほぼ全域がバス停のサービス圏域に含まれていますが、地形的な制約(高低差)が大きい箇所もあり、特に高齢者にとってはバス停までの移動が困難になっている懸念があります。

また、路線バスを利用するほどの距離ではないものの、買い物の荷物を持って徒歩で移動するには負担が大きいような状況も想定されます。

地区センター周辺には、商業・医療・文化・行政施設や金融機関などの多様な都市機能の集積が見られ、「基幹的交通軸」(路線バス)との結節点にもなっていることから、地区センター周辺までの移動手段の確保を検討・推進します。

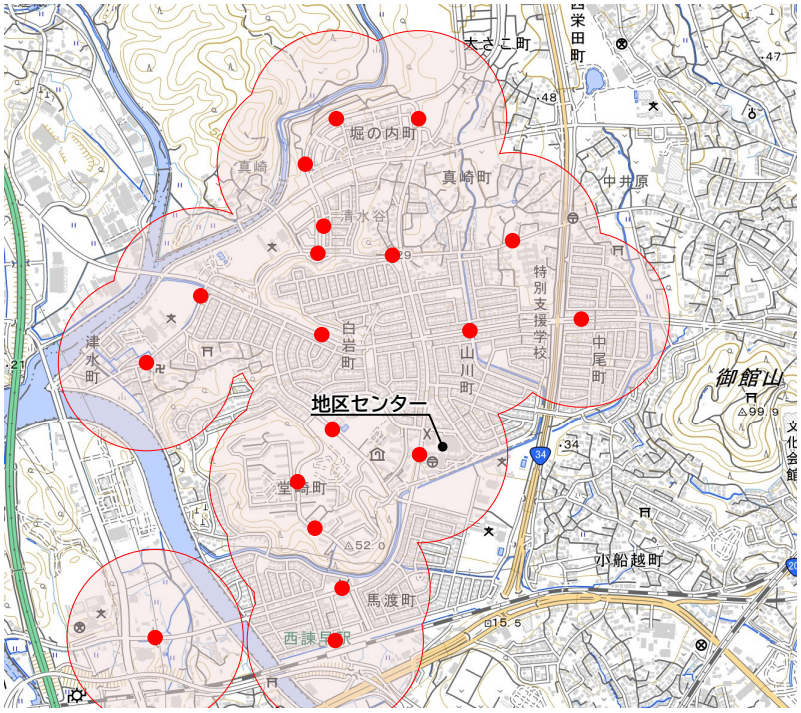


図 95　西諫早ニュータウンの路線バスカバー状況
(バス停半径 300m)

2）喜々津シーサイドタウン

エリア内を路線バスが運行していますが、運行ルートが限られておりバス停のサービス圏域(半径 300m)から外れる箇所も見られます。

一部の主要道路を除けば道路幅員が狭小で、バス車両による運行は困難です。

ＪＲ喜々津駅周辺には、商業･医療･行政施設、郵便局などの集積が見られ、また、「基幹的交通軸」(鉄道･路線バス)との結節点にもなっていることから、駅周辺までの移動手段の確保を検討･推進します。

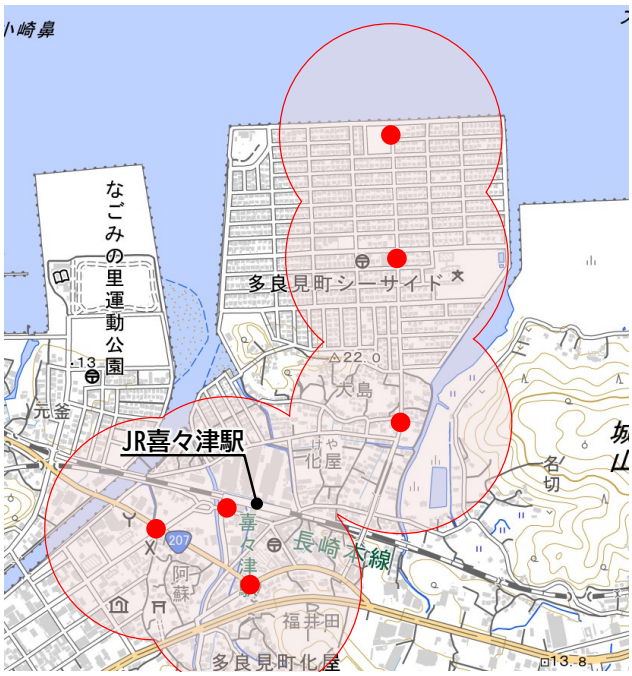


図 96　喜々津シーサイドタウンの路線バスカバー状況
(バス停半径 300m)

参考事例　高齢者等の日常移動手段としてのグリーンスローモビリティの運行（広島県福山市）

広島県福山市の鞆町エリアでは、令和 2(2020)年 3 月より路線バス(小型バス)では乗り入れが困難な幅員狭小道路などをルートとする「グリーンスローモビリティ」の本格運行を開始しています。

運行は平日のみ計 3 往復/日で、運賃は大人片道 170 円(小学生片道 90 円)均一となっており、主に高齢者を中心とした地域住民の日常移動手段として活用されています。

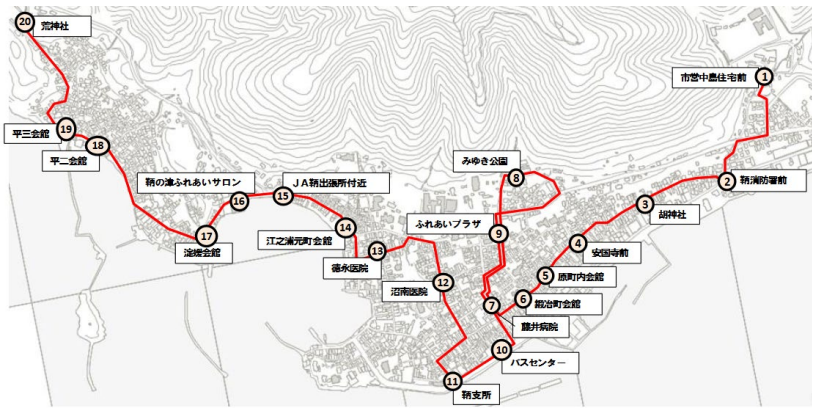


図 97　グリーンスローモビリティ（イメージ）
※（左）株式会社シンクトゥギャザー、（右）株式会社マクニカホームページより

［検討・解決すべき課題、留意すべき事項など］

- ✓ これまではなかった移動サービスを導入するものであるため、試行的な運行を行うことで効果や課題などを見極めながら検討していくことが必要です。
- ✓ 地域住民の身近で日常的な移動手段となるため、地域(自治会等)が主体となった運行の可能性などについても検討する必要があります。
- ✓ 対象エリアやその周辺に立地する施設と連携して、運行費用の一部を負担(支援)する仕組み(施策⑧参照)などについても検討することが考えられます。
- ✓ 路線バス(地域間幹線系統)に接続する「二次交通」としての役割も担うことから、国費補助(地域内フィーダー系統)の活用も視野に検討を進めます。

表 10　施策の実施スケジュールと実施主体等（施策③）

	実施内容	実施主体・役割分担	備　考
令和5年度(2023)	・運行内容等の検討 ・交通事業者・関係部局・地域等との協議・調整	・協議会事務局が主体となって、交通事業者や関係部局、地域等と協議・調整しながら検討 ・試行的な運行の結果を踏まえて運行内容等を決定	・地域主体での運行も視野に検討する必要
令和6年度(2024)	・試行的な運行		
令和7年度(2025) 令和8年度(2026) 令和9年度(2027) 令和10年度～(2028～)	・本格運行 ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施	・交通事業者(もしくは地域等)が運行を実施、連携する各種施設等が運行を支援 ・必要に応じて市が支援 ・利用状況などについては定期的に協議会に報告しながら改善策を検討・実施	・本格運行に際しては周辺施設等との連携(施策⑧)も考える必要

施策④：乗り継ぎ環境の整備

● 施策の背景・必要性

施策②および施策③の実施にともない、これまで以上に公共交通の「乗り継ぎ利用」に対する配慮が重要となります。

公共交通を乗り継ぎする際の待合環境の改善や、乗り継ぎに要する時間の短縮、乗り継ぎ利用の場合の運賃負担増大の抑制、乗り継ぎ利用に関する分かりやすい情報提供などにより、乗り継ぎ利用を阻害・敬遠される要因をできる限り払拭していくことが必要です。

- 「基幹的交通軸」となる鉄道や路線バスの「二次交通」となる移動サービスとの「乗り継ぎポイント」を設定した上で、周辺の施設等との連携も視野に乗り継ぎ環境の確保・整備を図ります。
- それぞれの乗り継ぎポイントでは、相互に乗り継ぎしやすいダイヤ設定などの工夫を検討します。また、乗り継ぎ利用に関する一体的な情報提供や、乗り継ぎ利用の働きかけを実施します。
- 乗り継ぎ利用した場合に、「二次交通」となる移動サービスの運賃を割り引く「運賃割引制度」の導入を検討します。

参考事例　バス停に隣接した施設の協力による「バス待ち処」の設置（熊本県熊本市）

熊本県熊本市では、バス停に隣接したスーパーやコンビニエンスストアなどの協力により、イートインスペース等を活用した待合場所やトイレの提供、時刻表の掲示や配布を行う「バス待ち処」を設置しています。

▲「バス待ち処」のイメージ

［検討・解決すべき課題、留意すべき事項など］

- ✓ 乗り継ぎポイントについては施策②および施策③などとあわせて検討する必要があります。
- ✓ また、「基幹的交通軸（鉄道・路線バス）」との乗り継ぎが必要となる新たな移動サービス等を導入する時点で、乗り継ぎ環境の確保・整備が完了していることが必要です。
- ✓ 鉄道・路線バス⇔新たな移動サービスの双方向で運賃割引制度を導入するためには、鉄道・路線バス事業者との連携や精算の仕組みなども必要となるため、関連事務が煩雑になる可能性があります。

表 11　施策の実施スケジュールと実施主体等（施策④）

	実施内容	実施主体･役割分担	備　考
令和5年度（2023）	・乗り継ぎポイントの検討、周辺に立地する施設等との協議･調整 ※施策②･③とあわせて検討	・協議会事務局が主体となり、周辺施設等や交通事業者と協議しながら検討･実施	
令和6年度（2024）			
令和7年度（2025）			
令和8年度（2026）			
令和9年度（2027）	・乗り継ぎ環境の整備 ※施策②･③にあわせて順次実施		
令和10年度～（2028～）			

[方向性③]広域交通体系の効果の拡大と波及の促進

施策⑤：諫早駅～市中心部を結ぶ公共交通の利用しやすさの向上

● 施策の背景・必要性

西九州新幹線の開業にともない、諫早駅の広域の“玄関口”としての役割が増大していますが、改札口付近に案内表示があるものの、ＪＲ(新幹線・在来線)から島原鉄道や路線バス、乗用タクシーの乗り場まで動線がやや複雑であり、距離もあるため、より分かりやすく案内誘導する必要があります。

また、諫早駅～市中心部は、島原鉄道に加えて路線バス(県営バス・島鉄バス)が高頻度に運行していますが、路線によって諫早駅前の乗り場が異なるなど、利用者にとっては分かりにくくなっています。

広域交通体系を“強み”として活かしていくためには、諫早駅から市中心部へのアクセス手段(二次交通)となる島原鉄道や路線バスの分かりやすさを高め、利用を促進することで人の流れを生み出すことが重要になります。

- ＪＲ(新幹線・在来線)改札口から島原鉄道・路線バス・乗用タクシー乗り場までの経路を分かりやすく示す案内誘導表示を行います。
- また、案内誘導経路上にデジタルサイネージ(映像表示装置)を設置して、市中心部行きの鉄道やバスに特化した情報提供を行うなど、利用者が迷わずに乗り継ぎできる環境を整えるとともに、諫早駅と市中心部を結ぶ路線バスについては、駅⇔中心部区間では車両前面に「諫早中心部行」「諫早駅行」などの統一表示を掲出することで、分かりやすさや安心感を高めます。

参考事例　路線バス・高速バスへの分かりやすい案内誘導（博多バスターミナル）

福岡県福岡市の博多バスターミナルでは、建物入り口から路線バス・高速バス乗り場までの経路を色分けし、床面やエスカレーターに途切れなく表示することで、分かりやすく案内誘導を行っています。

図 98　車両前面への統一表示掲出イメージ

［検討・解決すべき課題、留意すべき事項など］

- ✓ 案内誘導表示の整備に向けては、施設管理者等とも協議・調整が必要となります。
- ✓ デジタルサイネージの設置に向けては、運行ダイヤなどの情報を収集・整理する必要があります(静的情報)。また、遅延情報などもあわせて表示する場合は運行状況などを処理するためのシステムの構築や運行する全ての車両に位置情報などを収集・発信する機器を搭載する必要があります(動的情報)。
- ✓ デジタルサイネージは設置後も継続的に情報更新や維持・管理を実施していく必要があります。このため、有料広告などを掲出することで、設置や維持・管理の費用の一部に充当していくことなども考えられます。

表 12　施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑤）

	実施内容	実施主体・役割分担	備　考
令和5年度（2023）	・サイン計画の検討 ・交通事業者・施設管理者等との調整 ・運行情報の整理等 ・車両前面への統一表示の掲出	・協議会事務局が主体となって、交通事業者や施設管理者等と連携しながら検討・実施	・デジタルサイネージ設置後の運用方法などについても検討が必要
令和6年度（2024）	・案内誘導表示の整備		
令和7年度（2025）			
令和8年度（2026）	・デジタルサイネージの設置 ・継続的な情報更新や維持・管理	・協議会事務局が主体となって、情報更新や維持・管理を実施	・デジタルサイネージへの有料広告の掲載などについても考える必要
令和9年度（2027）			
令和10年度～（2028～）			

施策⑥：広域的な観光周遊促進策の展開

● 施策の背景・必要性

西九州新幹線の開業により、今後、公共交通による来訪者が増加することが期待されます。また、諫早市を含めた周辺地域（隣接する市町）の人の動きが大きく変わる可能性もあることから、周辺自治体とも連携しながら広域的な周遊を促進していくことが重要となります。

観光・交流による地域振興や、広域的な周遊の促進に向けては、単一自治体、あるいは、個別の観光施設等による取り組みや情報提供などでは訴求力が不十分になる懸念があることから、地域が有する魅力的な資源や移動手段などを“パッケージ”として提供していくことなども考える必要があります。

- 新幹線駅の設置や、島原半島や大村・長崎・佐賀県方面への交通の“交差点”となっている立地状況を活かすとともに、新幹線の並行在来線となったＪＲ長崎本線の利用促進や有効活用による「環有明海」での広域展開も視野に、周辺自治体と連携した観光キャンペーンの展開を検討します。また、観光パンフレットや観光施設等のチラシに公共交通によるアクセス方法を記載するよう働きかけを行います。
- 諫早市を起点として、周辺自治体も含めた周遊観光の目的地となる施設等を周遊する“モデルコース”などを検討した上で、交通・観光事業者、関連施設などと連携しながら、移動手段と目的施設等におけるサービスを組み合わせた周遊企画乗車券などの開発を検討します。

参考事例　「クーポン方式」による公共交通と施設が連携した取り組み（青森県八戸圏域）

青森県八戸圏域地域公共交通活性化協議会では、対象となる観光施設等まで路線バスを利用した場合に、施設で特典が受けられることに加えて、帰りのバスで使えるバス券（大人 100 円・こども 50 円）がもらえる「日帰りバスパック」を展開しています。

利用者は往路のバス降車時にドライバーから「クーポン」を受け取り、施設で提示することで割引などの特典が受けられる「クーポン方式」を採用しており、いわゆる“旅行商品”ではなく、交通事業者と施設の連携による取り組みとなっています。

▲「日帰りバスパック」の例

［検討・解決すべき課題、留意すべき事項など］

✓ 多様な主体と幅広く連携しながら取り組みを進めていく必要があり、また、複数の自治体にまたがった取り組みとなることから、任意の検討・運営組織などを設置して進めていくことも考えられます。

✓ 人の動きの変化や利用者のニーズなどを確認しながら、段階的に取り組みを進めていくことが望ましいと考えられます。

表 13　施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑥）

<table>
<tr><th></th><th>実施内容</th><th>実施主体･役割分担</th><th>備　考</th></tr>
<tr><td>令和5年度
（2023）</td><td>・観光分野における取り組みの確認
・多様な主体との協議･調整、連携した取り組みの検討</td><td rowspan="2">・協議会事務局と関係部局･交通事業者が連携して検討</td><td rowspan="5">・必要に応じて任意の組織等を設定して検討･実施</td></tr>
<tr><td>令和6年度
（2024）</td><td>・周遊型企画乗車券等の検討、試行的な実施</td></tr>
<tr><td>令和7年度
（2025）</td><td rowspan="3">・本格的な実施、周遊促進策の段階的な拡充
・利用状況や利用者意向などの確認、必要な改善策の検討･実施</td><td rowspan="3">・関係する自治体や事業者、施設等が連携して取り組みを実施</td></tr>
<tr><td>令和8年度
（2026）</td></tr>
<tr><td>令和9年度
（2027）</td></tr>
<tr><td>令和10年度～
（2028～）</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

[方向性④]多様な主体との連携などによる移動サービスの確保・利用促進

施策⑦：公共交通に関する総合的な情報提供・利用促進策の展開

● 施策の背景・必要性

日常生活や観光のなかで公共交通を利用してもらうためには、まずは諫早市やその周辺にどのような公共交通があるのか知ってもらうことが重要になります。また、これまで利用したことがないため“乗り方”が分からない、といったことも利用が避けられる要因になっている可能性があります。

実際に利用してみようと思ったときに、ルートや時刻表が調べにくい、遅延や待ち時間が分からない、などといったことも利用に対する不安感につながり、利用促進を妨げてしまう恐れがあります。

加えて、普段、公共交通を利用しない人のなかには、自家用車の利用を前提に生活しているため「そもそも公共交通を利用しようと思ったことがない」人が多いと考えられます。このため、公共交通の利用を促す働きかけを行うことで、移動手段の選択肢として認識してもらい、利用してみようという意識を醸成していくことが重要になります。

- 諫早市に関連する全ての交通モードについての情報や、相互の乗り継ぎ利用に関する情報を総合的・一元的に提供していくためのツール（路線図や時刻表等）を作成した上で、公共交通を知ってもらう段階から、実際に利用してもらう段階まで、それぞれの段階に応じた効果的な情報を提供することで、潜在的な利用需要の掘り起こしを図ります。
- また、自家用車の利用をできる範囲で抑制し、「かしこくクルマを使う」意識を醸成することで公共交通の利用を促す、モビリティ・マネジメント※（以下「MM」という。）に取り組みます。

※１人１人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

表 14　段階に応じた情報提供イメージ

段　階	情報提供イメージ
段階① 知ってもらう	諫早市やその周辺を運行する公共交通の種類や、その利用方法（乗り方）の周知を行います。 ・分かりやすい路線図・総合時刻表の作成・配布 ・公共交通の「乗り方」を分かりやすく解説した資料の作成、「乗り方教室」の開催 ・公共交通情報と一体となった観光パンフレット等の作成・配布　など
段階② 利用しようと思ってもらう	詳細な運行情報（時刻表等）を簡単に確認できる仕組みを検討します。また、公共交通を利用してどのように外出するのか、できるだけ具体的なイメージを持ってもらうための情報提供を実施します。 ・全ての公共交通機関・路線の時刻表などの一元的・分かりやすい情報提供 ・スマートフォンアプリなどを活用した時刻表検索機能などの強化・充実 ・公共交通を利用した買い物・通院などの具体的な「おでかけプラン（外出プラン）」の提案 ・公共交通を利用した観光周遊ルートの提案　など
段階③ 実際に利用してもらう	乗る予定のバスが現在どこを運行しているのか、乗り場はどこにあるのか、待ち時間がどのぐらいあるか、などについての情報提供を検討・実施します。 ・主要な乗り場でのリアルタイムの運行情報の表示や乗り場までの案内の充実 ・スマートフォンアプリなどを活用したリアルタイムの運行情報の提供　など

表 15　モビリティ･マネジメント（MM）の実施イメージ

種　類	対象者	概　要
学校(通学)MM	市内外の高校に進学予定の中学生等	○高校通学時に公共交通を利用することを考える“きっかけ”となる情報を提供します。 ○高校の入学説明会などで公共交通に関する情報提供や働きかけを実施することで、通学手段を中心とした交通行動の変容を目指します。
居住者MM	新たに移動サービスが提供されるエリア、運行形態等の大きな見直しが行われるエリアの居住者	○対象地域の居住者に対して、移動サービスに関する情報提供や利用の呼びかけを行い、サービスに関する周知を徹底するとともに、日常生活のなかでの公共交通の利用促進を目指します。
転入者MM	諫早市への転入者	○諫早市内で新たに生活を始める居住者に対して、転入手続きの際に公共交通に関する情報提供や利用の呼びかけを行い、自家用車に過度に依存しないライフスタイルの構築を目指します。

[検討･解決すべき課題、留意すべき事項など]

✓ 観光や教育などの関連分野や周辺自治体、交通事業者とも連携しながら取り組みを進めていく必要があります。

✓ 情報提供の内容については、ダイヤの見直しや区域運行の予約型乗合タクシー等への転換などにあわせて随時見直しを行っていく必要があります。また、新たな利用促進策や移動サービスの導入などにあわせて適切なタイミングで効果的に情報提供や働きかけを実施していくことも重要になります。

表 16　施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑦）

	実施内容	実施主体･役割分担	備　考
令和5年度（2023）	・利用促進策等の検討	・協議会事務局が主体となり、交通事業者や関係部局等と連携して検討	・関係部局や周辺自治体との連携なども考える必要
令和6年度（2024）	・情報提供等のためのツールの作成		
令和7年度（2025）	・情報提供･利用促進策等の展開	・協議会事務局が主体となり、交通事業者や関係部局等と連携しながら実施	・路線やダイヤ、運行形態の見直し等にあわせて随時情報の更新などが必要
令和8年度（2026）			
令和9年度（2027）			
令和10年度～（2028～）			

施策⑧：多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入

● 施策の背景・必要性

事業環境が厳しさを増すなか、利用者からの運賃収入だけで公共交通を維持していくことは難しい状況になっています。行政による財政負担にも限界があり、多様な主体が連携して公共交通の利用促進や移動サービスの提供を支援していく仕組みなどを考える必要があります。

特にこれまでとは異なる形に運行形態を見直す移動サービスや、新たに導入する移動サービスについては、サービス提供エリアに立地する施設等にとっても集客効果などのメリットがあるため、様々な主体が、できる範囲で、多様な形で公共交通の運行を支える仕組みをつくっていくことが重要となります。

また、諫早市内には多くの企業が立地しており、通勤時間帯の交通渋滞や従業員駐車場の確保などの問題が生じていますが、公共交通での通勤を促進することができれば、こうした問題の軽減はもちろんのこと、公共交通の運営を下支えすることにもつながることが期待されます。

- 「移動サービスの統合・転換と新たな移動サービスの導入（施策②）」や、「地形的制約が大きい人口集積エリア等の移動利便性の向上（施策③）」について、移動サービスによる外出・回遊の目的地となる施設等からの負担金・協賛金・広告料などで運行を支える仕組みの構築を検討します。
- 既存の路線バスなども含めて、沿線に立地する施設等から施設利用者に対して公共交通の利用割引券を交付（運賃の一部を沿線施設等が負担）するなど、利用促進を図る仕組みの構築を検討します。
- 企業・交通事業者・行政が連携して、公共交通での通勤の促進に向けた方策を検討するとともに、費用負担なども含めた役割分担なども協議・調整しながら必要な取り組みを推進します。

参考事例　対象店での購入金額に応じた公共交通運賃割引券の配布（福井県福井市）

まちづくり福井株式会社（福井県福井市）では、福井市中心部の対象店で購入金額に応じてバスや電車の初乗り運賃分の割引券を配布する「ふくい公共交通共通乗車割引券」事業を実施しています。

割引券を使用することで、バスは 210 円、鉄道は 160 円の初乗り運賃の割引が受けられます。

事業に協力する店舗には、割引券を 1 枚 50 円、10 枚 1 セットで販売することで、店舗が割引額の一部を負担する仕組みになっています。

▲ふくい公共交通共通乗車割引券の概要

［検討・解決すべき課題、留意すべき事項など］

- ✓ 連携の対象としては、観光施設や商業・医療・その他生活サービス施設などが想定されることから、関係部局や関係団体と連携することが重要となります。
- ✓ 費用負担が発生するため、メリットなどを丁寧に説明することで取り組みに対する理解を醸成しながら継続的に働きかけを行っていく必要があります。
- ✓ 公共交通の利用割引券などについては、精算の仕組みなども必要となるため、関連事務が煩雑になる可能性があります。
- ✓ 公共交通での通勤を促進するためには、移動手段の確保にあわせて、企業(雇用主)側での積極的な取り組みも必要となります。

表 17　施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑧）

	実施内容	実施主体・役割分担	備　考
令和5年度（2023）	・仕組み(制度)の検討 ・多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけ ・交通事業者との協議・調整	・協議会事務局が主体となり、関係部局や関係団体とも協議・調整しながら検討	・関係団体等との連携も検討する必要
令和6年度（2024）			
令和7年度（2025）	・試行的な実施	・協議会事務局が主体となり、関係部局や関係団体と連携して周知や仕組みの運用を実施 ・運用状況などについては、定期的に協議会に報告しながら、改善策を検討・実施	・積極的な広報の実施などを通じて、連携施設等のメリットを拡大していくことなども必要
令和8年度（2026）	・本格的な導入 ・連携施設等の拡充の推進		
令和9年度（2027）			
令和10年度～（2028～）			

施策⑨：地域活動やイベントなどとの連携

● 施策の背景・必要性

諫早市では、様々な講演会や講座、マルシェなどのイベントが多数開催されています。また、自治会や自治会連合会、地域ごとの支部などでも、様々な地域活動や行事が実施されており、高齢者の外出・社会参加機会の確保などにもつながっています。

- 関連分野や地域で実施するイベント・行事・地域活動などについて、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の働きかけや、イベント情報にあわせて公共交通によるアクセス情報を提供することなどにより、公共交通の利用を促進するとともに、イベント等参加者の拡大・利便性向上、高齢者等の外出・社会参加機会の拡大を図ります。
- また、交通事業者などとも連携して、イベント等にあわせて公共交通車両の展示・試乗会や「乗り方教室」を開催するなど、イベント等を通じた利用促進策を展開します。

図 99　イベントチラシへの公共交通情報の掲載例

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

✓ イベント等の主催者や参加者(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(路線・ダイヤ・利用方法等)を分かりやすく提供することが求められます。

表 18　施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑨）

	実施内容	実施主体･役割分担	備　考
令和5年度（2023）			
令和6年度（2024）	・情報提供等のためのツールの作成（施策⑦）	・協議会事務局が主体となって、関係部局や交通事業者とも連携しながら検討･実施	・イベント主催者や参加者（利用者）に対して公共交通に関する情報を分かりやすく提供することが必要
令和7年度（2025）	・イベント主催者や自治会などへの働きかけ ・「乗り方教室」などの開催		
令和8年度（2026）			
令和9年度（2027）			
令和10年度～（2028～）			

施策⑩：新たな枠組みによる柔軟な移動手段の確保

● 施策の背景・必要性

高齢化の進行や人口の減少・低密度化が進むなか、特に人口が少ないエリアでは、バス・タクシー事業により日常生活に必要となる全ての移動に対応するのは困難になってきています。まずは「自家用有償旅客運送※」などによる対応を検討することが基本となりますが、こうした取り組みでも対応が難しい場合の“セーフティネット(安全網)”となる移動手段なども考える必要があります。

こうしたなか、現状でも地域コミュニティのなかで無料あるいはガソリン代程度の少額の謝礼で送迎を行っている実態も確認されており、こうした地域での“支え合い(共助)”の取り組みを推進していくことも重要になります。

このような地域で支え合う移動手段については、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様」として法律的にも認められるものとなっていることから、鉄道や路線バス、乗合タクシーを補完し、きめ細かな移動サービスを提供していくための選択肢の一つになると考えられますが、仕組みの周知や交通事故などのリスクへの対応などを考える必要があります。

● バス・タクシー事業や自家用有償旅客運送などによる対応が難しい場合を想定し、移動を地域で支え合う取り組みを促進する制度や支援策などを検討します。

※地域住民の生活に必要な輸送について、それらをバス・タクシー事業によって提供することが困難な場合に、市町村、NPO 法人などが自家用車を用いて有償で運送できることとする制度

参考事例　ボランティア輸送に対する行政の支援（大阪府枚方市）

大阪府枚方市では、自治会や NPO などが実施する地域のボランティア輸送に対して、自動車保険加入費用や運転者講習受講費用、試験運行の経費などの一部を行政が補助する支援策を実施しています。

▲ボランティア輸送に対する支援策の概要

［検討・解決すべき課題、留意すべき事項など］

- ✓ 移動サービスは、まずはバス・タクシー事業により対応することが前提となるため、こうした事業に悪影響を与えないよう配慮する必要があります。
- ✓ 道路運送法に基づく輸送とは異なり、安全や利用者保護の措置が担保されないことから、安全確保や自動車保険加入状況、交通事故の際の責任の所在などについて、利用者に十分に周知する必要があります。
- ✓ 福祉施策による移動支援等との連携なども考慮して検討していく必要があります。
- ✓ 鉄道や路線バス、乗合タクシーなどとの連携により、一体的なネットワークとして機能するものとしていくことが望まれます。

表 19　施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑩）

	実施内容	実施主体・役割分担	備　考
令和5年度（2023） 令和6年度（2024）	・必要な制度・支援策等の検討	・協議会事務局が主体となって、関係部局等と協議・調整しながら検討	・福祉施策や地域コミュニティ施策と連携した検討が必要
令和7年度（2025） 令和8年度（2026） 令和9年度（2027） 令和10年度～（2028～）	・制度の運用・支援策等の実施	・関係部局等と連携して、周知や制度運用を実施 ・運用状況などについては定期的に協議会に報告しながら、改善策を検討・実施	・道路運送法に抵触しないよう十分な周知が必要 ・鉄道・路線バスや乗合タクシーと適切に連携・役割分担するものとなるよう調整が必要

第８章 計画の推進･進捗管理

１.目標の達成状況を評価するための指標

第 6 章で示した計画の目標の達成状況を評価するための指標、および、それぞれの指標の目標値を以下の通り設定します。

なお、目標値については新型コロナウイルス感染症の影響や、西九州新幹線開業後の利用実績などを踏まえて、必要に応じて見直しを行います。

表 20　目標の達成状況を評価するための指標

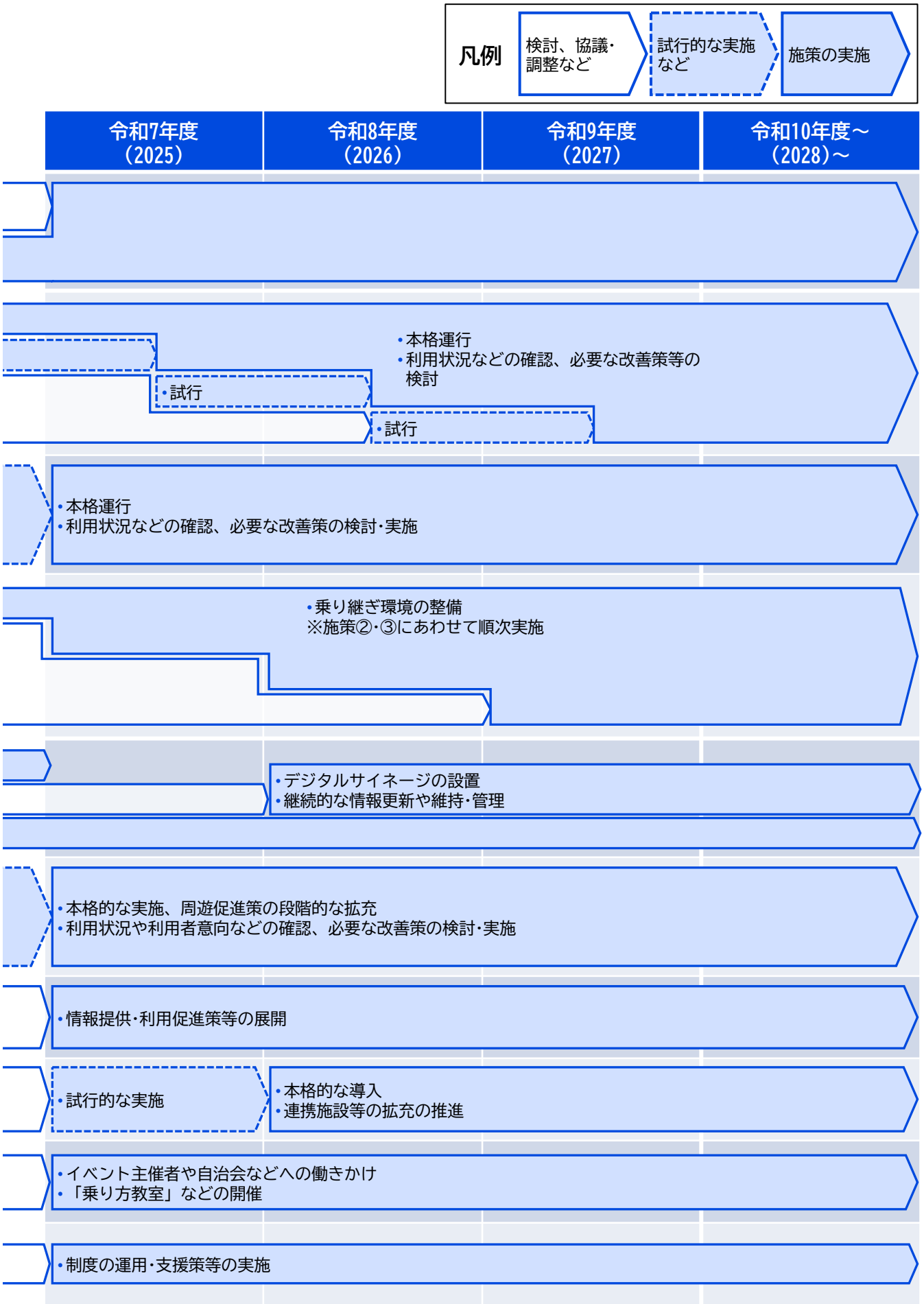
	No.	評価指標	指標の定義･データ取得方法	単位	現況値（基準年注1）	目標値
目標①	①-1	諫早市の財政負担額	・路線バス･乗合タクシー等に対する諫早市の財政負担額(公的資金投入額)注2 ・交通事業者･諫早市資料より毎年計測	百万円/年	351.0 (令和3年度)	220.0
	①-2	公共交通全体の収支率	・鉄道･路線バス･乗合タクシー等の収支率注3 ・交通事業者･諫早市資料より毎年計測	%	53.5 (令和3年度)	68.0
	①-3	公共交通空白地域人口割合	・諫早市の総人口に占める公共交通空白地域の居住人口の割合 ・交通事業者資料および国勢調査データ(地域メッシュ統計)より計測	%	20.8 (令和4年度)注4	12.0
目標②	②-1	観光入込客数	・諫早市への年間観光入り込み客数 ・県統計調査より毎年計測	万人/年	171.5 (令和3年)	287.0
	②-2	65歳以上人口に占める要介護･要支援者数の割合	・65歳以上(第1号被保険者)人口に占める要支援･要介護認定者数の割合 ・厚生労働省･諫早市資料より毎年計測	%	17.9 (令和4年度)	18.0
	②-3	アエル中央商店街の歩行者通行量	・アエル中央商店街(アーケード内)を通過する歩行者･自転車の数 ・諫早商工会議所の調査より毎年計測	人/日	5,303 (令和3年度)	9,200
目標③	③-1	諫早駅の乗車人員	・ＪＲ諫早駅における乗車人員 ・交通事業者資料より毎年計測	人/日	4,062 (令和3年度)	―注5
	③-2	島原鉄道の年間利用者数	・島原鉄道の年間利用者数 ・交通事業者資料より毎年計測	万人/年	103.1 (令和3年度)	130.0
目標④	④-1	諫早市民の公共交通年間平均利用回数	・諫早市民一人あたりの公共交通(鉄道･路線バス･乗合タクシー等)の平均利用回数注6 ・交通事業者･諫早市資料より毎年計測	回/年	37.6 (令和3年度)	―注5
	④-2	公共交通の運営を支援する施設･団体数	・鉄道･路線バス･乗合タクシー等の運営を何らかの形で支援する施設･団体の数注7 ・諫早市資料より毎年計測	施設･団体	0 (令和4年度)	8

注1：計画策定時点の最新値の年次を「基準年」として表記
注2：鉄道は財政負担の仕組みが異なるため対象外
注3：鉄道･路線バスは経常収支率、乗合タクシーは運行収支率。ＪＲについては収支状況が公表されないため対象外
注4：人口データは令和2年国勢調査
注5：令和4年9月の開業となっていることから、令和5年度値が把握できた段階で現況値･目標値を追加予定
注6：ＪＲについては主要駅のみを対象
注7：行政機関･交通事業者は対象外

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5年度（2023）	令和6年度（2024）
方向性①：市内外や市内の拠点間の移動手段の持続的な確保・維持	①基幹的交通軸の設定と持続性の維持・向上	・[県界・みさかえの園]の系統再編検討 ・関係機関等と継続的に協議を実施しながら運行を維持 ・必要に応じて見直しを検討	
方向性②：需要に応じたサービス水準の適正化・網羅性の向上とネットワークとしての一体性の確保	②移動サービスの統合・転換と新たな移動サービスの導入	・試行 ・運行内容等の検討 ・交通事業者・地域等との協議・調整	・試行
	③地形的制約が大きい人口集積エリア等の移動利便性の向上	・運行内容等の検討 ・交通事業者・関係部局・地域等との協議・調整	・試行的な運行
	④乗り継ぎ環境の整備	・乗り継ぎポイントの検討、周辺に立地する施設等との協議・調整 ※施策②・③とあわせて検討	
方向性③：広域交通体系の効果の拡大と波及の促進	⑤諫早駅～市中心部を結ぶ公共交通の利用しやすさの向上	・サイン計画の検討 ・交通事業者・施設管理者等との調整 ・運行情報の整理等	・バス車両前面への掲出 ・車両前面への統一表示の掲出
	⑥広域的な観光周遊促進策の展開	・観光分野における取り組みの確認 ・多様な主体との協議・調整、連携した取り組みの検討	・周遊型企画乗車券等の検討、試行的な実施
方向性④：多様な主体との連携などによる移動サービスの確保・利用促進	⑦公共交通に関する総合的な情報提供・利用促進策の展開	・利用促進策等の検討	・情報提供等のためのツールの作成
	⑧多様な主体が移動を支える仕組みの導入	・仕組み（制度）の検討 ・多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけ ・交通事業者との協議・調整	
	⑨地域活動やイベントなどとの連携		・情報提供のためのツールの作成（施策⑦）
	⑩新たな枠組みによる柔軟な移動手段の確保	・必要な制度・支援策等の検討	


凡例
検討、協議・調整など
試行的な実施など
施策の実施
令和7年度（2025）
令和8年度（2026）
令和9年度（2027）
令和10年度～（2028）～
・本格運行
・利用状況などの確認、必要な改善策等の検討
・試行
・試行
・本格運行
・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施
・乗り継ぎ環境の整備
※施策②・③にあわせて順次実施
・デジタルサイネージの設置
・継続的な情報更新や維持・管理
・本格的な実施、周遊促進策の段階的な拡充
・利用状況や利用者意向などの確認、必要な改善策の検討・実施
・情報提供・利用促進策等の展開
・試行的な実施
・本格的な導入
・連携施設等の拡充の推進
・イベント主催者や自治会などへの働きかけ
・「乗り方教室」などの開催
・制度の運用・支援策等の実施

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、前ページで示した「ロードマップ」に基づいて毎年度その実施状況を確認し、未実施の施策や遅延が発生している施策についてはその要因を把握･分析した上で、次年度以降の対応を検討･実施することにより、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、継続的なモニタリングを行い、必要に応じて計画の見直しを行うことで、計画の実効性を高めます。

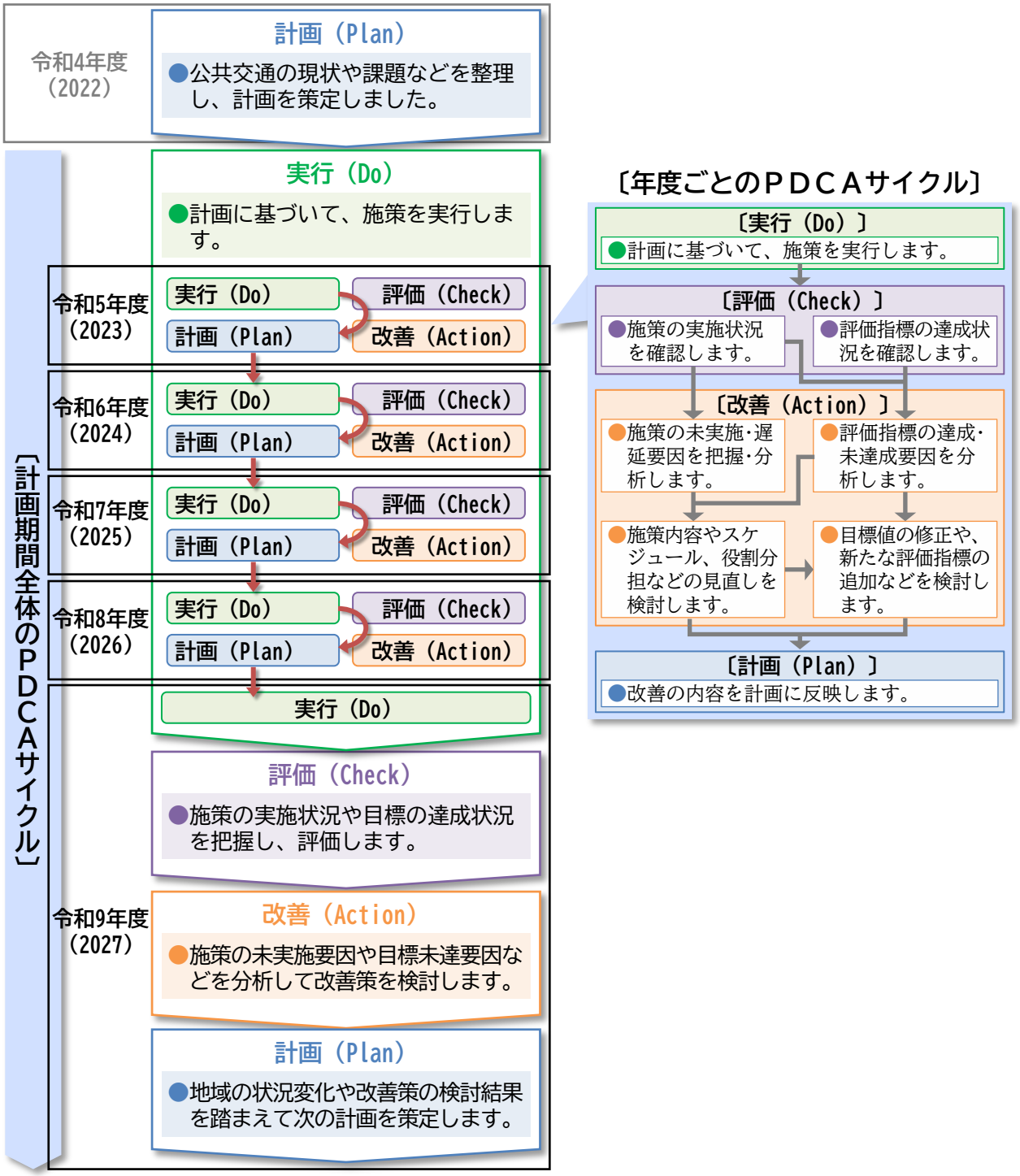


図 100　PDCA サイクルに基づく進捗管理

なお、年度単位の評価および進捗管理については、地域公共交通協議会の開催予定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。

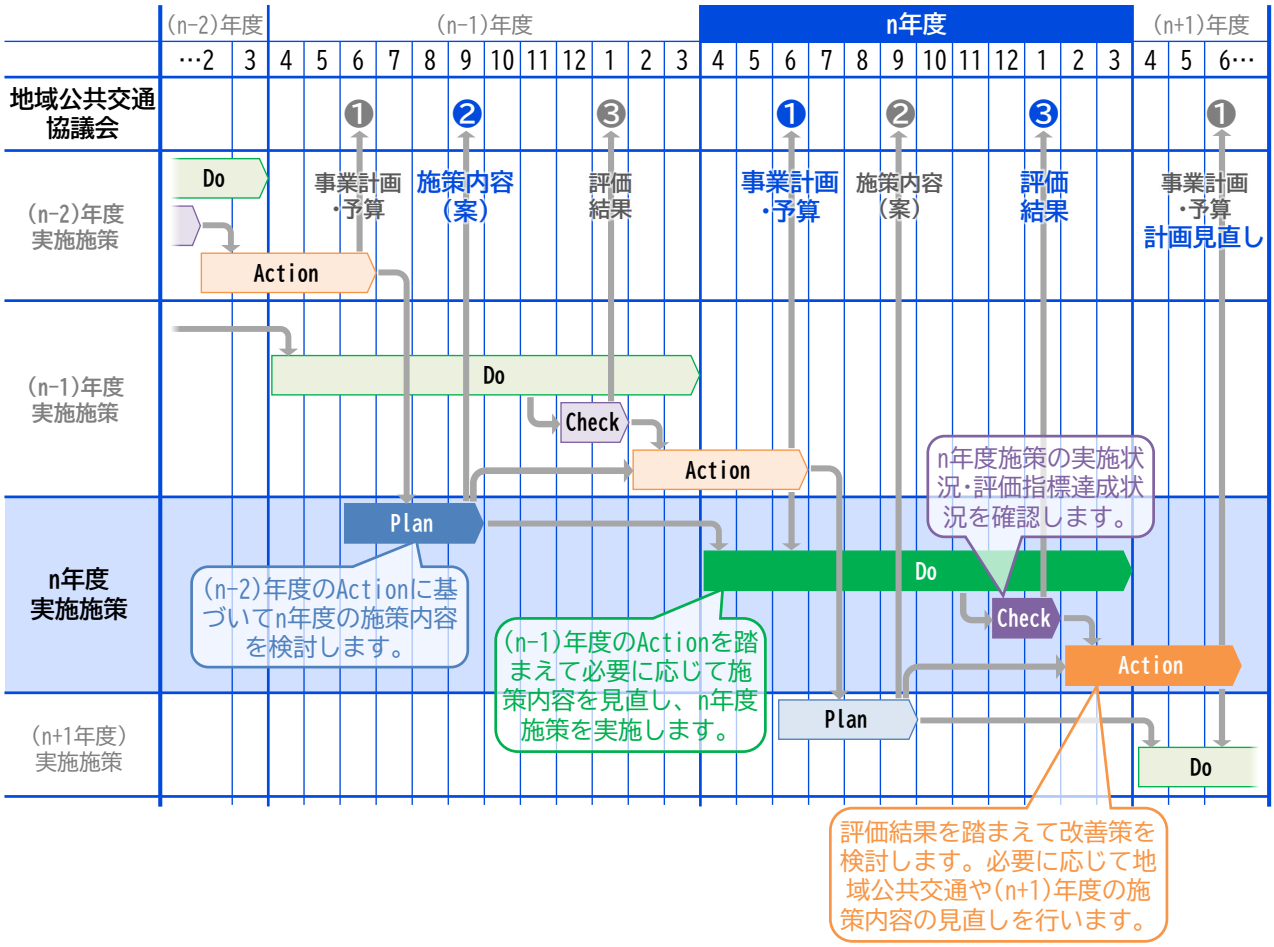
Plan　［n 年度］に実施する施策については、［n-2 年度］の Action（改善）に基づいて［n-1 年度］前半に検討を行い、その結果を［n-1 年度］の第 2 回目の地域公共交通協議会で協議します。また、必要に応じて［n 年度］の予算要望などを行います。

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 回目の地域公共交通協議会で協議した上で、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 回目の地域公共交通協議会で協議します。

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 回目の地域公共交通協議会で協議します。

表 21　年度単位の評価･進捗管理スケジュールのイメージ



諫早市地域公共交通計画

令和５(2023)年３月

発行：諫早市地域政策部生活安全交通課
〒854-8601　長崎県諫早市東小路町７番１号
電　話：0957-22-1500(代表)　　FAX：0957-22-2579
E-mail：seikatu_anzenkoutu@city.isahaya.nagasaki.jp

諫早市
地域公共交通計画