

# 諫早市地域公共交通計画

## 概要版

令和5年3月

諫早市

## 諫早市地域公共交通計画 概要版 目次

第1章 計画の概要	1
1. 計画の目的	1
2. 計画の対象区域と計画期間	1
第2章 解決すべき課題	2
第3章 基本方針等	3
1. 基本方針	3
2. 計画の目標	4
3. 取り組みの方向性	5
第4章 目標達成のための具体施策	6
第5章 計画の推進・進捗管理	9
1. 目標の達成状況を評価するための指標	9
2. 施策展開のロードマップ	10
3. PDCA サイクルに基づく進捗管理	12

# 第1章 計画の概要

## 1. 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。

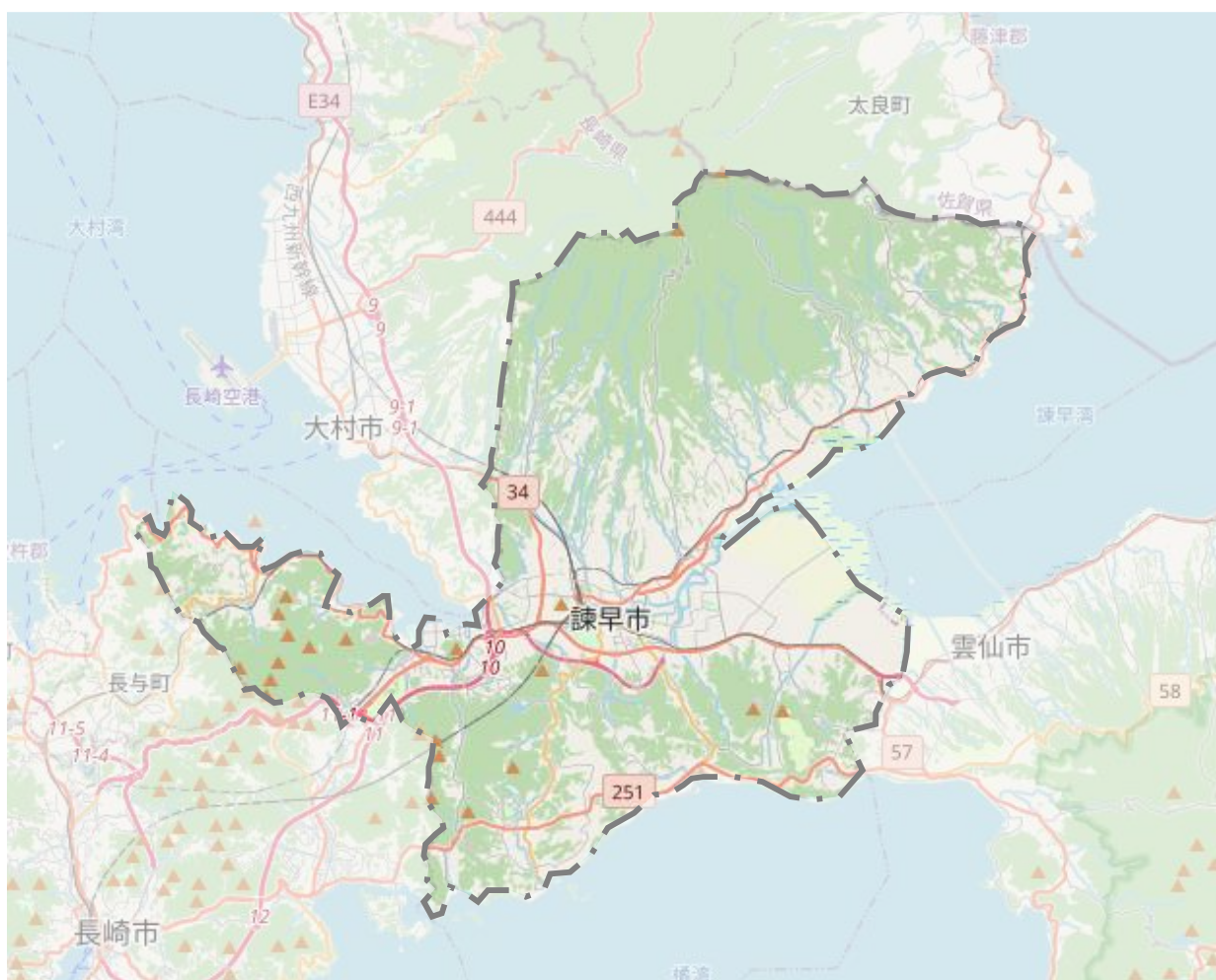


図 諫早市地域公共交通計画の対象区域

@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 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3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

#### 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。

### 基本方針②

#### 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。

### 基本方針③

#### 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。

### 基本方針④

#### 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.9 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ることで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<br>・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)<br>・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<br>・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<br>・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枝を確保(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に) 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いの向上、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

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。

〔取り組みの方向性〕		〔目標との関連性〕			
		①	②	③	④
<b>方向性 ①</b> <b>市内外や市内の拠点間の移動手段の持続的な確保・維持</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	○	○	○	
<b>方向性 ②</b> <b>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</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	○	○		
<b>方向性 ③</b> <b>広域交通体系の効果の拡大と波及の促進</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	○	○	○	○
<b>方向性 ④</b> <b>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</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	○	○	○	○

# 第4章 目標達成のための具体施策

取り組みの方向性に基づき、目標達成のために以下の施策を実施します。

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、システム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(システム)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(地域間幹線システム)」により確保・維持していく必要があります。

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

- ・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。

## 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

- ・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。

## ④乗り継ぎ環境の整備

- ・「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。



### 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

- ・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。

### ⑥ 広域的な観光周遊促進策の展開

- ・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。

### 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

- ・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

### ⑧ 多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入

- ・「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。

### ⑨ 地域活動やイベントなどとの連携

- ・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。

### ⑩ 新たな枠組みによる柔軟な移動手段の確保

- ・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。

## ■施策展開イメージ



# 第5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3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 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 <sup>注1</sup> )	目標値
目標①	①-1 諫早市の財政負担額	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス・乗合タクシーに対する諫早市の財政負担額(公的資金投入額)<sup>注2</sup></li> <li>交通事業者・諫早市資料より毎年計測</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道・路線バス・乗合タクシー等の収支率<sup>注3</sup></li> <li>交通事業者・諫早市資料より毎年計測</li> </ul>	%	53.5 (令和3年度)	68.0
	①-3 公共交通空白地域人口割合	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	%	20.8 (令和4年度) <sup>注4</sup>	12.0
目標②	②-1 観光入込客数	<ul style="list-style-type: none"> <li>諫早市への年間観光入り込み客数</li> <li>県統計調査より毎年計測</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>厚生労働省・諫早市資料より毎年計測</li> </ul>	%	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>諫早商工会議所の調査より毎年計測</li> </ul>	人/日	5,303 (令和3年度)	9,200
目標③	③-1 諫早駅の乗車人員	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR諫早駅における乗車人員</li> <li>交通事業者資料より毎年計測</li> </ul>	人/日	4,062 (令和3年度)	— <sup>注5</sup>
	③-2 島原鉄道の年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>島原鉄道の年間利用者数</li> <li>交通事業者資料より毎年計測</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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<sup>注6</sup></li> <li>交通事業者・諫早市資料より毎年計測</li> </ul>	回/年	37.6 (令和3年度)	— <sup>注5</sup>
	④-2 公共交通の運営を支援する施設・団体数	<ul style="list-style-type: none"> <li>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<sup>注7</sup></li> <li>諫早市資料より毎年計測</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・[県界・みさかえの園]の系統再編検討</li> <li>・関係機関等と継続的に協議を実施しながら運行を維持</li> <li>・必要に応じて見直しを検討</li> </ul>	
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行内容等の検討</li> <li>・交通事業者・地域等との協議・調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・試行</li> </ul>
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	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行内容等の検討</li> <li>・交通事業者・関係部局・地域 等との協議・調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・試行的な運行</li> </ul>
	④乗り継ぎ環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイン計画の検討</li> <li>・交通事業者・施設管理者等との調整</li> <li>・運行情報の整理等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス車両前面への掲出</li> <li>・車両前面への統一表示の掲出</li> </ul>
	⑥広域的な観光周遊促進 策の展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光分野における取り組み の確認</li> <li>・多様な主体との協議・調整、 連携した取り組みの検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周遊型企画乗車券等の検討、 試行的な実施</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進策等の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・情報提供等のためのツールの 作成</li> </ul>
	⑧多様な主体が移動を支 える仕組みの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仕組み(制度)の検討</li> <li>・多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけ</li> <li>・交通事業者との協議・調整</li> </ul>	
	⑨地域活動やイベントな どとの連携		<ul style="list-style-type: none"> <li>・情報提供のためのツールの 作成(施策⑦)</li> </ul>
	⑩新たな枠組みによる柔 軟な移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要な制度・支援策等の検討</li> </ul>	





### 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。

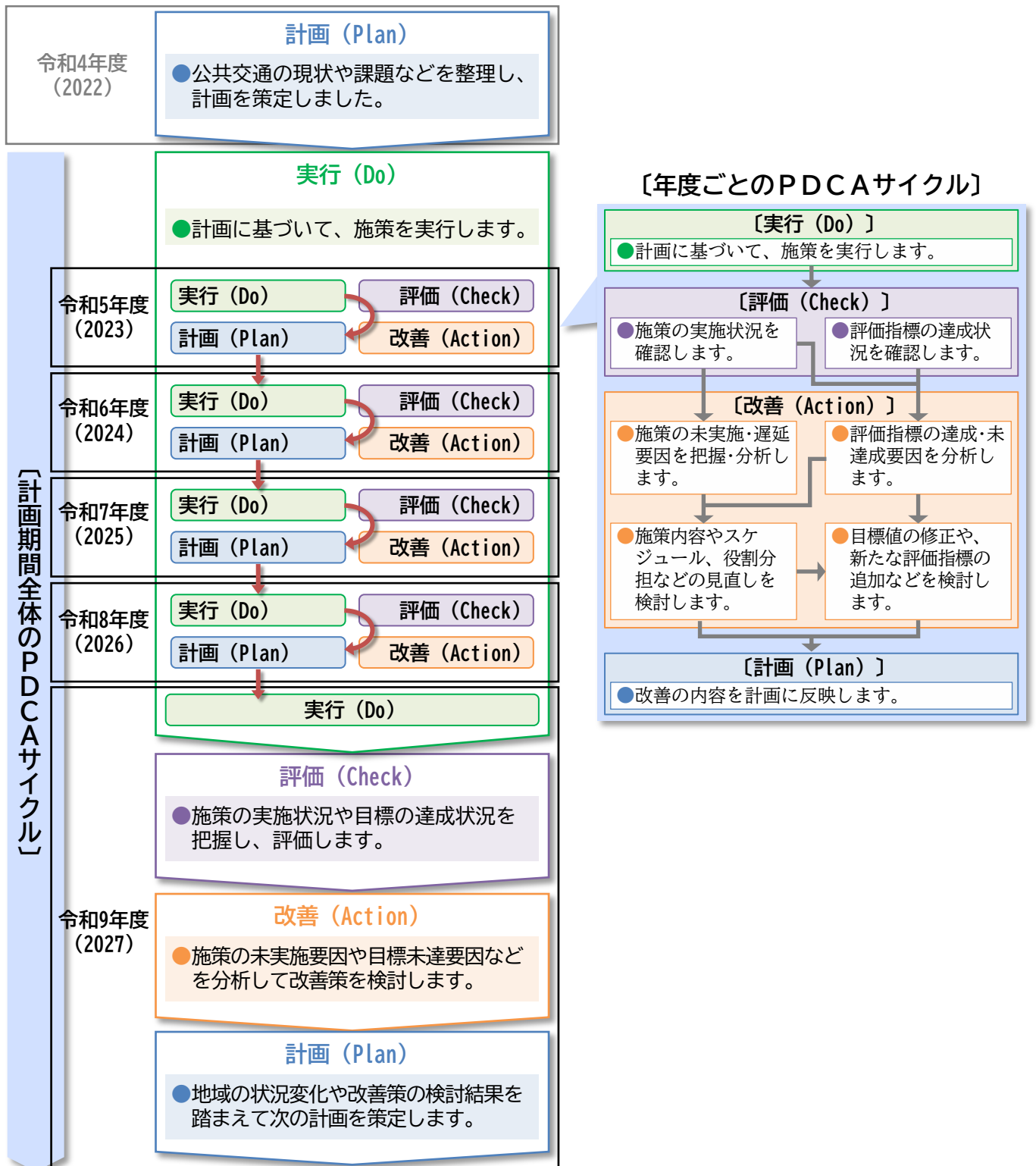


図 PDCA サイクルに基づく進捗管理

**諫早市地域公共交通計画 概要版**  
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](mailto:seikatu_anzenkoutu@city.isahaya.nagasaki.jp)



諫早市  
地域公共交通  
計画