
4. 地域公共交通の役割と課題整理

4.1. 地域公共交通の役割

前章までの整理を踏まえ、県南地域全体を広域的に捉えた場合に地域公共交通に求められる主要な役割を、次のように整理する。

4.1.1. 住民、来訪者の移動手段の確保

地域公共交通は、住民の基本的な生活と社会参加の機会の確保に資するべきである。

県南地域では、大規模な病院や商業施設、高校等が地域全体に散在しており、住民は、各市域内のみならず、市域を越えて広域的に流動している。自家用車保有率は高いが、通学生、高齢者等の自家用車を利用できない層にとっては、移動手段として地域公共交通が不可欠となる。

「長崎県総合計画チャレンジ 2020」や「島原地域半島振興計画」のような広域的な計画においても、地域における暮らしを支える地域公共交通の確保について位置付けられており、各市の総合計画等においても同様である。

これらを踏まえ、次の事項を地域公共交通の主要な役割とする。

- | |
|---|
| <p>①-1 運転のできない学生・生徒、高齢者、障害者、妊産婦等の広域的な移動手段を確保すること。</p> <p>①-2 広域的な住民の通勤・通学、通院、買物等の日常生活上不可欠な移動に加え、文化活動やコミュニティ活動、「遊び」のための活動、その他様々な活動のための外出を容易にすることを通じて、外出機会の増加を図ること。</p> |
|---|

4.1.2. 地域社会全体の価値向上（観光振興施策との連携による人の交流の活発化等）

地域公共交通は、4.1.1 で述べた住民、来訪者の移動手段の確保だけでなく、まちづくり、地域づくり等の地域戦略と一体となり、地域社会全体の価値向上に資するべきである。

県南地域全体の価値向上として重視されているのは、観光である。「島原地域半島振興計画」、「長崎県観光振興基本計画」、「島原半島観光振興計画」、「諫早市観光基本計画」その他の広域的な計画・構想においては、人口減少下であっても観光等による都市部との交流人口の拡大により地域の活力を維持・向上させていこうという考えが表れており、観光客の滞在時間を増やして観光消費の拡大につながるような、広域的な周遊観光の振興を志向している。そして、地域公共交通に対し、このような広域的な周遊を支え、交流人口の拡大を推進する役割を求めている。こうした地域戦略と地域公共交通の役割は、今後にキリスト教世界遺産登録や九州新幹線西九州ルート開業等の好機が控えている状況下では、いっそう重要となる。

観光においても自家用車の利用率は高いが、来訪者の地域別の交通手段の実態をみれば、さらなる交流人口の拡大の余地を、大規模で消費意欲も旺盛な関東圏や関西圏の都市部に求めれば、遠方であるゆえに、航空路、長距離列車等で長崎空港、諫早駅等に到着したその先の移動について、二次交通としての地域公共交通の役割は、俄然重要性を増してくる。これが、利用増加に結び付けば、地域公共交通の持続可能性が高まり、4.1.1 で述べた住民、来訪者の移動手段の確保に係る役割の継続にも資することになる。

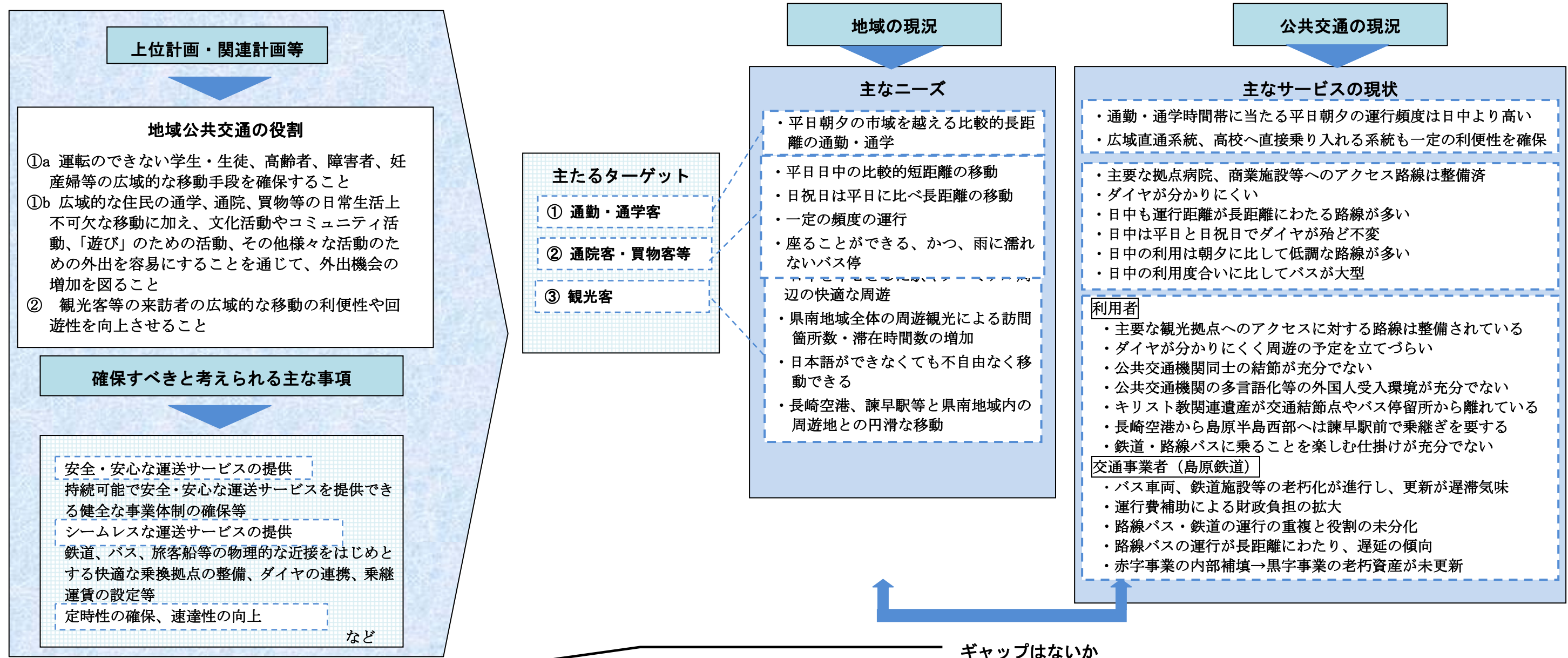
これらを踏まえ、次の事項を地域公共交通の主要な役割とする。

② 観光客等の来訪者の広域的な移動の利便性や回遊性を向上させること。

なお、各市域内におけるコンパクトなまちづくり、まちのにぎわいの創出、健康増進等のまちづくりの戦略における地域公共交通の果たすべき役割とも整合を図るべきことに留意する。

4.2. 地域公共交通の課題整理

4.1 を踏まえ、県南地域における広域的な地域公共交通のニーズとサービスの現状の整合・不整合とそこから導出される問題点・課題について、主に利用者の視点からの課題として、次のように整理する。



問題点

- 通院客・買物客等については、今のサービスの水準では、広域的な高齢者等の通院客・買物客等のニーズに適合しているとは言い難い面もあるが、ターゲットの規模に対し効率的・効果的なサービスの水準とも言い難い。
- 観光客については、今の公共交通のサービスの水準では、広域的な周遊観光のニーズ(や地域戦略)に適合しているとは言い難い。
- 交通事業者については、非効率な部分により、経営や行政による支援も限界に達するおそれ。

課題

- 利用者の利便性を確保しつつ、事業者の既存の事業資源を有効に活用した事業者・行政にとっても無理のない、合理的で効率性を向上させた公共交通網への再編等。
- 広域的な周遊観光にも利用しやすく魅力のある公共交通網への再編、利便性向上等。
- 老朽化した事業資源(バス車両、鉄道施設等)の合理的な更新。
- 公共交通の事業主体を確保・維持するための事業者の経営構造の見直し。

上述のニーズとサービスの現状の整合・不整合とそこから導出される問題点・課題について、以下の表にて整理・詳述する。

上位計画・関連計画等	地域の現況		公共交通の現況	問題点と課題
↓	↓	↓	↓	
公共交通の役割	主たるターゲット（人、場所等）	主なニーズ	主なサービスの現状	
<p>① a 運転のできない学生・生徒、高齢者、障害者、妊産婦等の広域的な移動手段を確保すること。</p> <p>① b 広域的な住民の通学、通院、買物等の日常生活上不可欠な移動に加え、文化活動やコミュニティ活動、「遊び」のための活動、その他様々な活動のための外出を容易にすることを通じて、外出機会の増加を図ること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 県南地域各地（や同地域外）の高校等への通学客 県南地域各地（や同地域外）の拠点的な病院、商業施設等への高齢者等の通院客・買物客等 <ul style="list-style-type: none"> 自家用車の運転は難しくなったがまだ自分で出歩くことができる 例）65～79歳の年齢層 	<ul style="list-style-type: none"> 平日朝夕の市域を越える比較的長距離の通学。 平日日中の比較的短距離の移動。 日祝日は平日に比べ長めの距離の移動。 一定の頻度の運行。 座れたり雨に濡れずにすむバス停。 高齢化の進展により、左のターゲットが今後増加していく可能性。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用の多い路線では、通学時間帯に当たる平日朝夕の運行頻度は日中より高く設定されている。 広域的に直通する系統、高校へ直接乗り入れる系統も運行されている等、通学に応じた利便性も一定確保されている。 主要な拠点的な病院、商業施設等へのアクセスに資する路線は整備されている。 ダイヤが分かりにくい。 <ul style="list-style-type: none"> 運行間隔の近接・重複や疎密の差、不等間隔がある。 日中も運行距離が長距離にわたる路線が多い。 日中は平日と日祝日でダイヤが殆ど変わらない。 日中の運行頻度は一定確保しているものの利用は朝夕に比して低調な路線が多い。 日中の利用度合いに比してバスが大型。 	<p>※ ニーズとサービスの現状に著しい不整合があるとは言い難く、他の問題点・課題を優先的に取り扱うことが適当と考えられる。</p> <p>○ 問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> 今の公共交通のサービスの水準では、広域的な高齢者等の通院客・買物客等のニーズに適合しているとは言い難い面もあるが、ターゲットの規模に対し効率的・効果的なサービスの水準とも言い難い。 <p>○ 課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 以下②を踏まえて利便性を確保しつつ後述(2)を踏まえた合理的な公共交通網への再編等。
<p>② 観光客等の来訪者の広域的な移動の利便性や回遊性を向上させること。</p> <p>※ 各市域におけるコンパクトなまちづくり、まちなぎわいの創出、健康増進等のまちづくりの戦略における地域公共交通の果たすべき役割とも整合を図るべきことに留意。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 県南地域内各所の観光地への観光客 <ul style="list-style-type: none"> 個人旅行 自家用車やレンタカーを利用できない・選好しない 例）航空路（長崎空港）、長距離列車（諫早駅）等を利用して県南地域に来訪する、九州外（関東圏、関西圏等）からの国内個人旅行客や外国からの個人旅行客で、自動車の運転による疲労・危険を嫌ったり（中高年齢層等）運転が不慣れであるような者 	<ul style="list-style-type: none"> 日中を中心とした島原駅周辺・雲仙バスターミナル周辺・小浜バスターミナル周辺の間での快適な周遊。 さらに口之津港周辺・キリスト教世界遺産候補関係施設・諫早駅周辺も含め、県南地域全体の周遊観光による訪問箇所数・滞在時間数の増加〔観光振興施策の方向性〕。 日本語ができなくても不自由なく移動。 長崎空港、諫早駅等と県南地域内の最初・最後の周遊地との円滑な移動。 	<ul style="list-style-type: none"> 主要な観光拠点へのアクセスに資する路線は整備されている。 ダイヤが分かりにくく周遊の予定を立てづらい。 <ul style="list-style-type: none"> 運行間隔の近接・重複や疎密の差、不等間隔がある。 公共交通機関同士の結節が充分でない。 <ul style="list-style-type: none"> 乗継ぎの時刻の接続が良くない。 乗継ぎ・周遊を容易にするフリー切符が充分でない（特に国内客向け）。 乗継場所での待ち時間にすることがない。主要な交通結節点が観光の周遊拠点としての機能を充分備えていない。 公共交通機関の多言語化等の外国人受入環境が充分でない。 キリスト教世界遺産候補関係施設が主要な交通結節点やバス停留所から離れて散在している。 長崎空港から島原半島西部へは諫早駅前で乗継ぎを要する。 鉄道・路線バスに乗ることそのものを楽しむ仕掛けが充分でない。 	<p>○ 問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> 今の公共交通のサービスの水準では、広域的な周遊観光のニーズ（や地域戦略）に適合しているとは言い難い。 <p>○ 課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域的な周遊観光にも利用しやすく魅力のある公共交通網への再編、利便性向上等。

確保すべきと考えられる主な事項	公共交通の現況	問題点と課題
<ul style="list-style-type: none"> ○ 安全・安心な運送サービスの提供 <ul style="list-style-type: none"> ・ 持続可能で安全・安心な運送サービスを提供できる健全な事業体制の確保等 ○ シームレスな運送サービスの提供 <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道、バス、旅客船等の物理的な近接をはじめとする快適な乗換拠点の整備、ダイヤの連携、乗継運賃の設定等 ○ 定時性の確保、速達性の向上等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス車両、鉄道施設等の老朽化が進行し、更新が遅滞気味。 ・ 広域的な路線は全て運行費補助を受けて維持されており、財政負担は拡大する傾向。 ・ 路線バス・鉄道の運行の重複と役割の未分化。 ・ 路線バスの運行が長距離にわたり、遅延の傾向も指摘あり。県南地域の広域さに対し急行列車等の速達サービスはまだ多くない。 ・ 島原鉄道は、鉄道・バスの赤字を内部補填しているため、黒字事業の老朽資産の更新が進まない、という経営構造。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 問題点 <ul style="list-style-type: none"> ・ 今の公共交通の現況のままでは、非効率な部分によりいずれ事業者による運営・経営や行政による支援も限界に達するおそれ。 ○ 課題 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業者の既存の事業資源（バス車両、鉄道施設、乗務員等）を有効に活用した、事業者・行政にとっても無理のない、合理的で効率性を向上させた公共交通網への再編等。 ・ 老朽化した事業資源（バス車両、鉄道施設等）の合理的な更新。 ・ 公共交通の事業主体を確保・維持するための事業者の経営構造の見直し。