
0. はじめに

0.1. 計画策定の趣旨及び位置付け

島原半島内の島原市・雲仙市・南島原市と諫早市の4市で構成する長崎県南地域は、直線距離でJR諫早駅から概ね30km圏内、長崎空港から50km圏内に位置する。

4市の人口の合計は約28.6万人〔平成22年国勢調査〕であり、各市とも少子高齢化が進行（高齢化率23.4～32.3%）している。諫早市は県央の中核都市として発展し人口の増加が続いていたが、平成12年の14.5万人をピークに人口減少に転じ、平成22年の人口は14.1万人となっている。島原半島内では、昭和22年をピークに減少を続け、平成22年には約14.5万人となり、現在島原半島内3市全てが法適用過疎地域となっている。4市の少子高齢化・人口減少はさらに深刻になっていくものとみられる。

長崎県南地域内の公共交通機関は、主に鉄道・乗合バスにより構成されている。島原鉄道では、少子高齢化による人口減少、モータリゼーション等の影響により、輸送人員は減少（鉄道・乗合バスで5,276千人〔平成2年〕→3,664千人〔平成25年〕）し、施設、車両等の老朽化も進行しており、利用増加につながる利便性向上の取り組みもままならず、悪循環に陥っている。鉄道の経常損失は87百万円・乗合バスの経常損失は139百万円に達し、平成25年度は鉄道への施設整備補助として国・長崎県・沿線3市が計112百万円、平成26年度以降は329百万円〔単年度あたり〕、運営費支援として沿線3市が計30百万円を上限として交付しているほか、乗合バスへの欠損補助として国が27百万円・長崎県が34百万円・4市が計71百万円を各々交付しており〔平成25年度〕、財政負担となっている。これまで4市が各々の市域内で地域住民の生活の足を確保すべく地域公共交通に係る様々な取組みを講じてきているが、これら4市の要所を相互に広域的に結ぶ主要な鉄道・バス路線は、住民にとって不可欠な足であり、長崎県南地域全体の都市機能の相互補完、相乗効果発揮等の点から重要であるが、取り巻く環境は今後ますます厳しくなっていくものとみられる。また、袋地状をなす半島の形態から、地域外との陸上交通は半島基部の諫早市を通る鉄道、国道57号、国道251号と路線バス等に限られ、島原半島から空港、高速道路、JR諫早駅へのアクセス性が低くなっている。

今後の人口減少や厳しい財政状況の下でも地域公共交通の持続可能性を確保・維持していくためには、地域公共交通網の効率性を向上させることに加え、観光客による利用増加が重要となる。平成25年度の諫早市の観光客延べ数は約260万人で、そのうち、74.8%が日帰り客となっている。人気のスポットとして、「白木峰高原」「諫早ゆうゆうランド干拓の里」「サッカーJ2のV・ファーレン長崎のホームゲーム（県立総合運動公園陸上競技場）」などがある。島原半島における観光客延べ数は687万人〔平成25年度〕であり伸び悩んでいるほか、宿泊客延べ滞在数はピーク時〔平成2年度〕の50%にまで落ち込み182万人〔平成25年度〕となっているものの、小浜の足湯やトレッキングブームなどで日帰り客は増加（平成2年の約1.5倍）しており、平成30年に想定される世界遺産への登録を控え、韓国等からの外国人客も増加している〔平成21年9,700人、平成25年16,903人〕。しかし、長崎県南地域内の地域公共交通は、地元住民はもとより観光客にも

対応できる利便性を十分に備えているとは言い難い。

4市は、人口減少や少子高齢化、地場産業の低迷等の共通課題を有している一方、それぞれの地域が優れた観光資源や歴史文化等地域資源を活かしたまちづくりを進めようとしている。こうした中で、今後の九州新幹線西九州ルートの開業等は、これまでにない人、モノ、情報の多様な交流の拡大契機となることはいうまでもなく、その効果を本地域が最大限に享受するためには、4市それぞれが個別の取り組みを行うだけでなく、各市の強みを最大限に活かした広域的な取り組みを行うことが必要となる。

近年の長崎空港の国際線の充実、平成30年に想定される「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界遺産登録、平成34年度までの九州新幹線西九州ルート開業等を見据えた観光振興の戦略の構築・取組みに合わせ、鉄道、乗合バス等の地域公共交通も、地元住民のみならず国内外の個人旅行者をはじめとする観光客の目線にも立ち、広域的な二次交通体系を形成し利便性・効率性を向上させることや、地域公共交通自体が観光資源になること等により、観光振興に資するとともに観光需要を取り込み、もって地域公共交通の持続可能性を確保・維持することを目的とし、長崎県南地域全体の観光振興を主眼に置いた広域的な地域公共交通網形成計画を、長崎県と長崎県南地域4市が共同で策定する。

この地域公共交通網形成計画では、住民・来訪者の移動手段の確保、安全・安心で質の高い運送サービスの提供等のもとより、(地域社会の価値向上として)観光振興施策との連携による人の交流の活発化を、目標として追求する。例えば、観光客の宿泊(消費)を増やしたい⇒滞在時間を延ばそう⇒県南地域内で周遊させよう⇒周遊地点の量・質を向上させよう⇒周遊ルートを作ろう⇒周遊ルートの利便性を高めよう⇒利用増で観光振興と地域公共交通持続可能性向上、という着想から、観光の周遊拠点为主要な交通結節点とした主要バス路線の再編、観光客に対する公共交通機関の全体的な利便性向上等を目指す。また、これを長崎県南地域における地域住民の広域的な移動に係る地域公共交通網の利便性・効率性の向上にもつなげることを目指す。

また、公共交通を担う事業者の経営構造が存続できるものである必要があり、そのための対応策を検討する。

0.2. 本計画の区域

長崎県南地域公共交通網形成計画の区域は、諫早市、雲仙市、島原市、南島原市の県南4市を対象とする。なお、本計画では、長崎県南地域全体の観光振興を主眼に置いた広域的な地域公共交通網を形成しようとするものであること、これを地域住民の広域的な移動の利便性・効率性の向上にもつなげようとするものであることに留意する。

0.3. 計画の期間

平成 28 年度～平成 34 年度の 7 年間とする。九州新幹線西九州ルートの開業が平成 34 年度までに予定されており、これを見据えて取組みを進める。

注 「九州新幹線武雄温泉・長崎間工事実施計画（その 1）」（平成 24 年 6 月 29 日国土交通大臣認可）では、工事の完成予定時期を「武雄温泉・長崎間を一体として、諫早・長崎間の着工から概ね 10 年後」としている。