第1回
長与町地域公共交通会議

～快適に移動できるまちづくりをめざして～

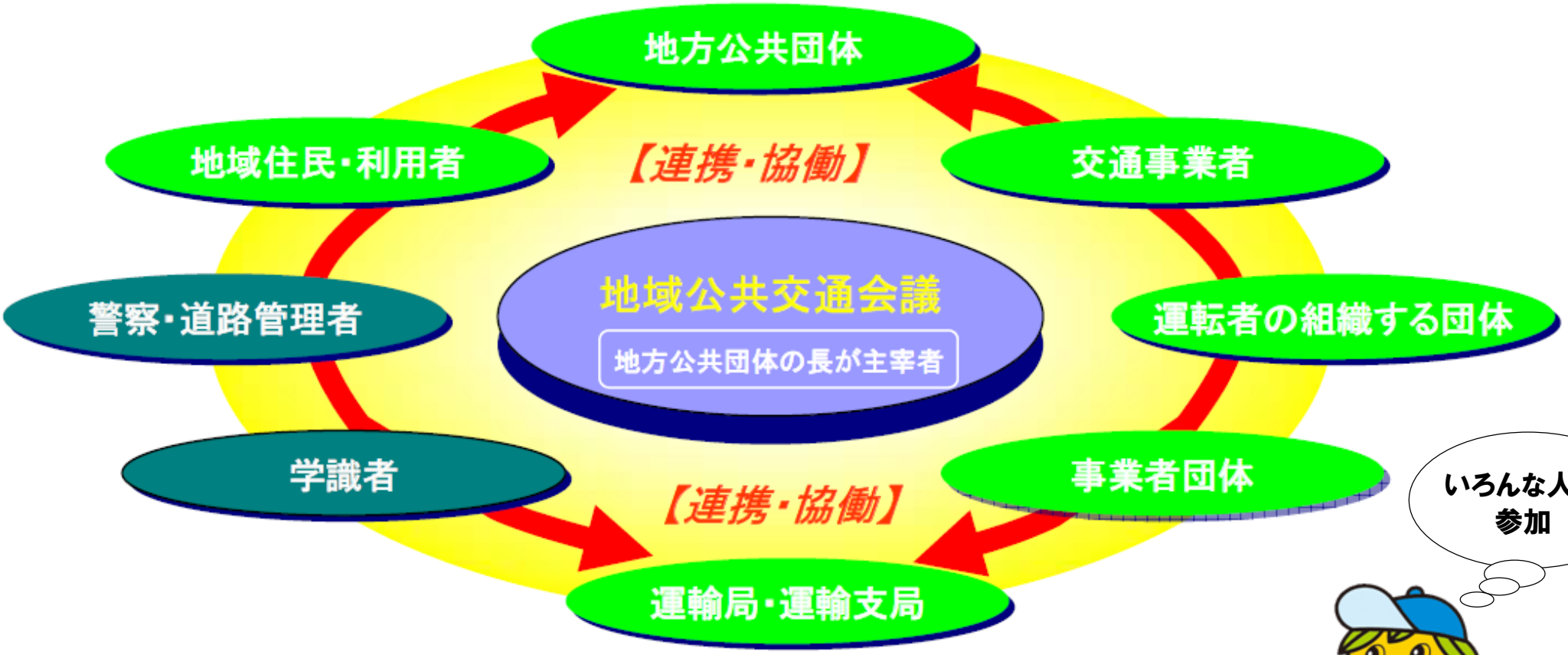
平成29年9月29日

1. 会議の目的

便利に移動できるまちづくりを
みんなで考えるための会議です。

主に、長与町ではじめてとなる
「乗合タクシー実証運行」の
具体的な内容を検討して
いただきます。

改正道路運送法法律に基づく会議です。



地域での合意・形成

経路の設定（路線の新設・変更）、停留所の設置や運賃設定等の手続きが簡略・弾力化

《会議では何を検討するの？》

《計画》

どんなルート
料金は？

《実行》

安全な
運行は？

《改善》

改善の
余地は？

《評価》

どの程度
使われた？

《会議スケジュール》

回	月	検討内容
第1回	本日	運行計画を考える
第2回	11月～ 12月頃	運行計画の決定 実証運行前の最後の確認
第3回	3月頃	運行の状況報告 今後の運行についての検討

2. 実証実験に至った経緯

長与町の公共交通に関するアンケート調査
（平成24年度）

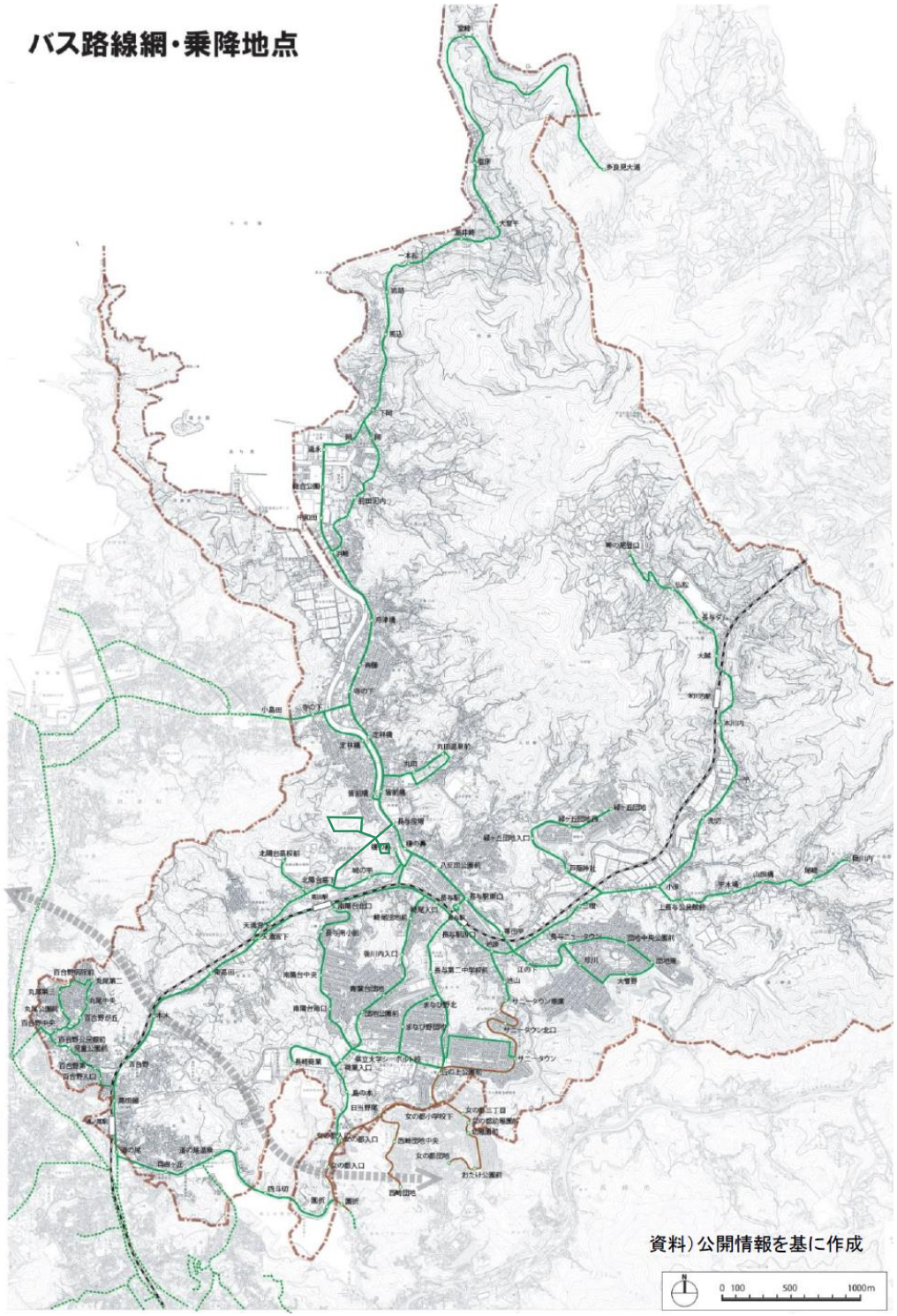
↓

長与町地域公共交通網改善計画
（平成28年度策定）

↓

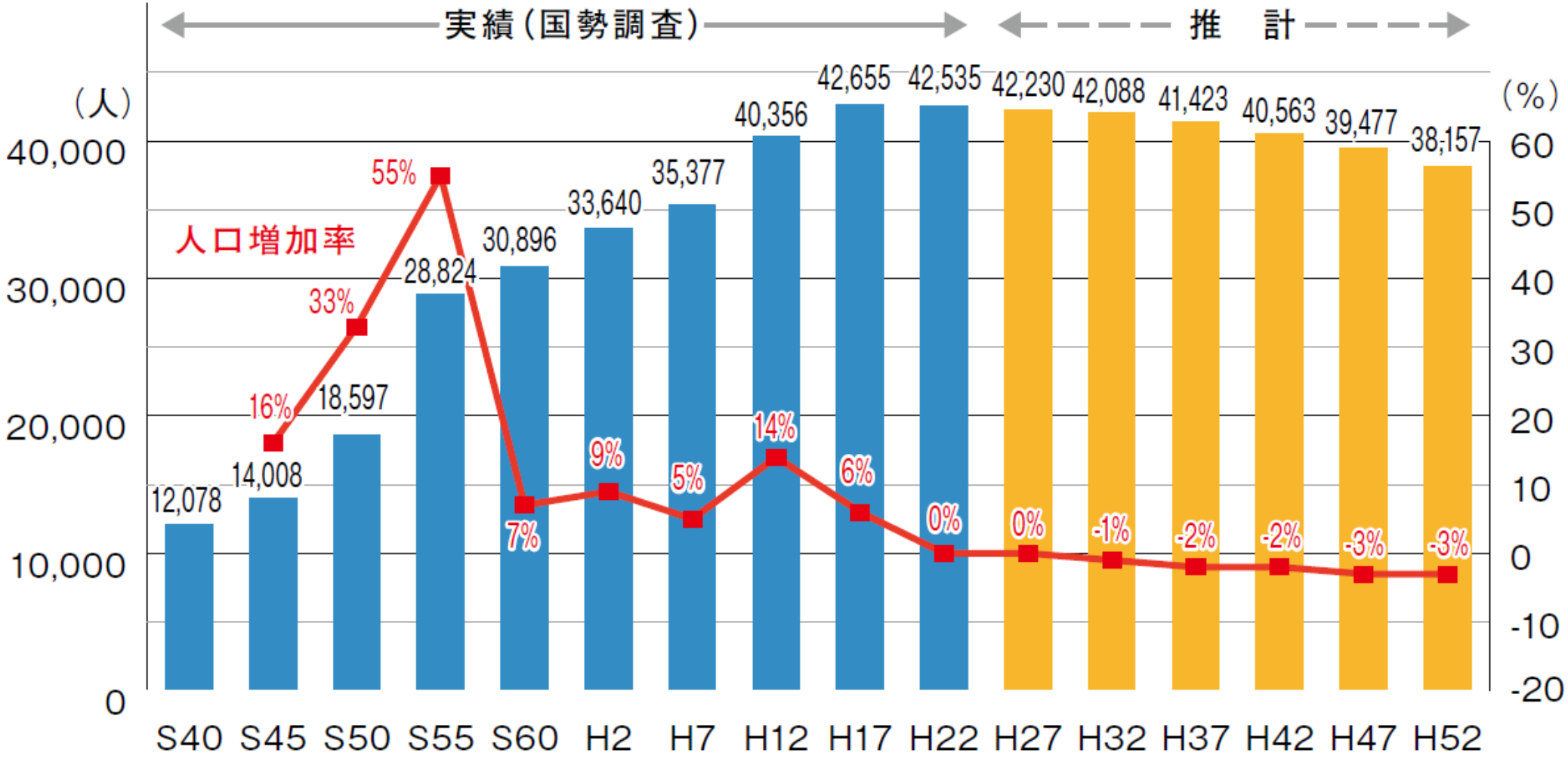
乗合タクシー実証運行
（平成29年度）

長与町の現況について

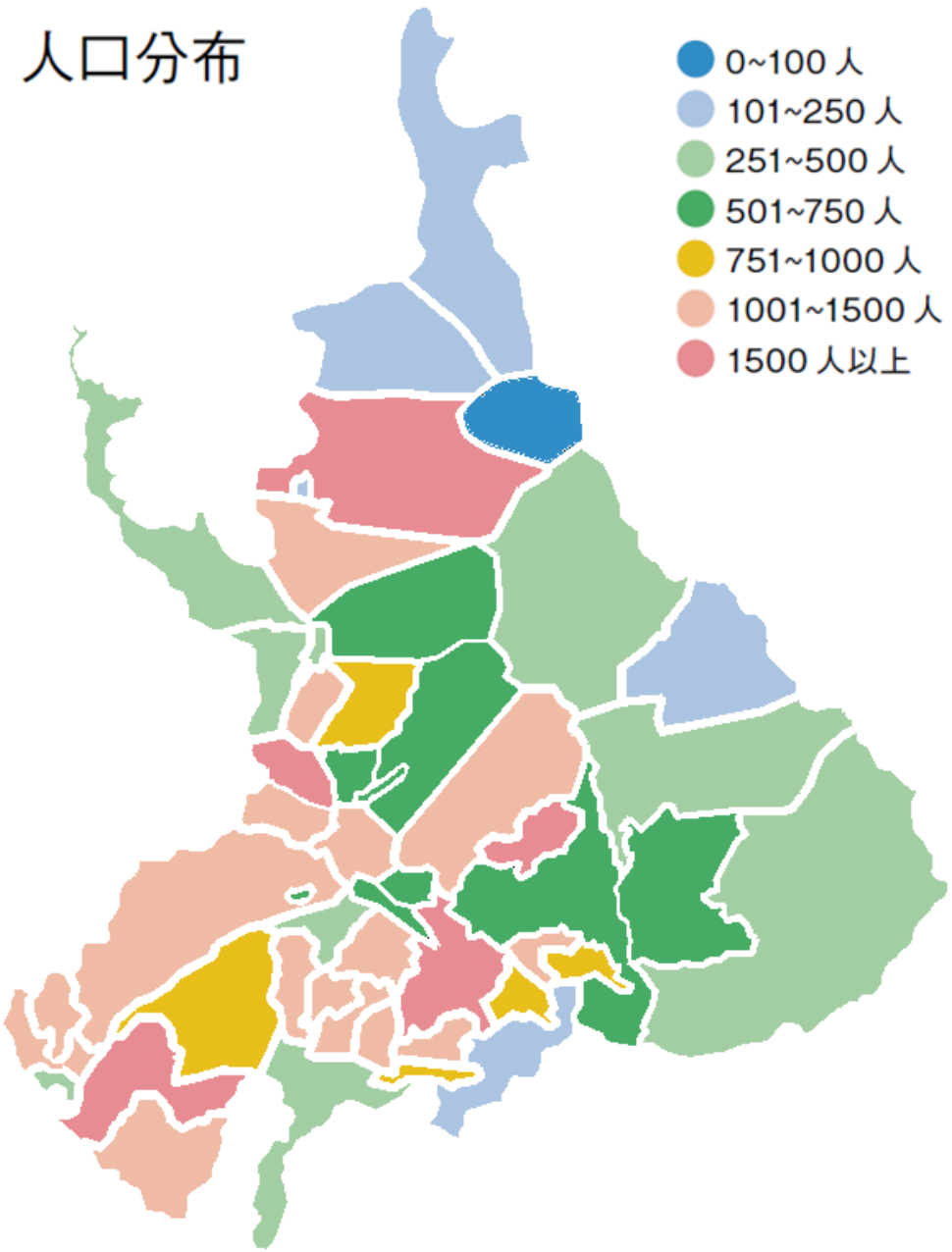


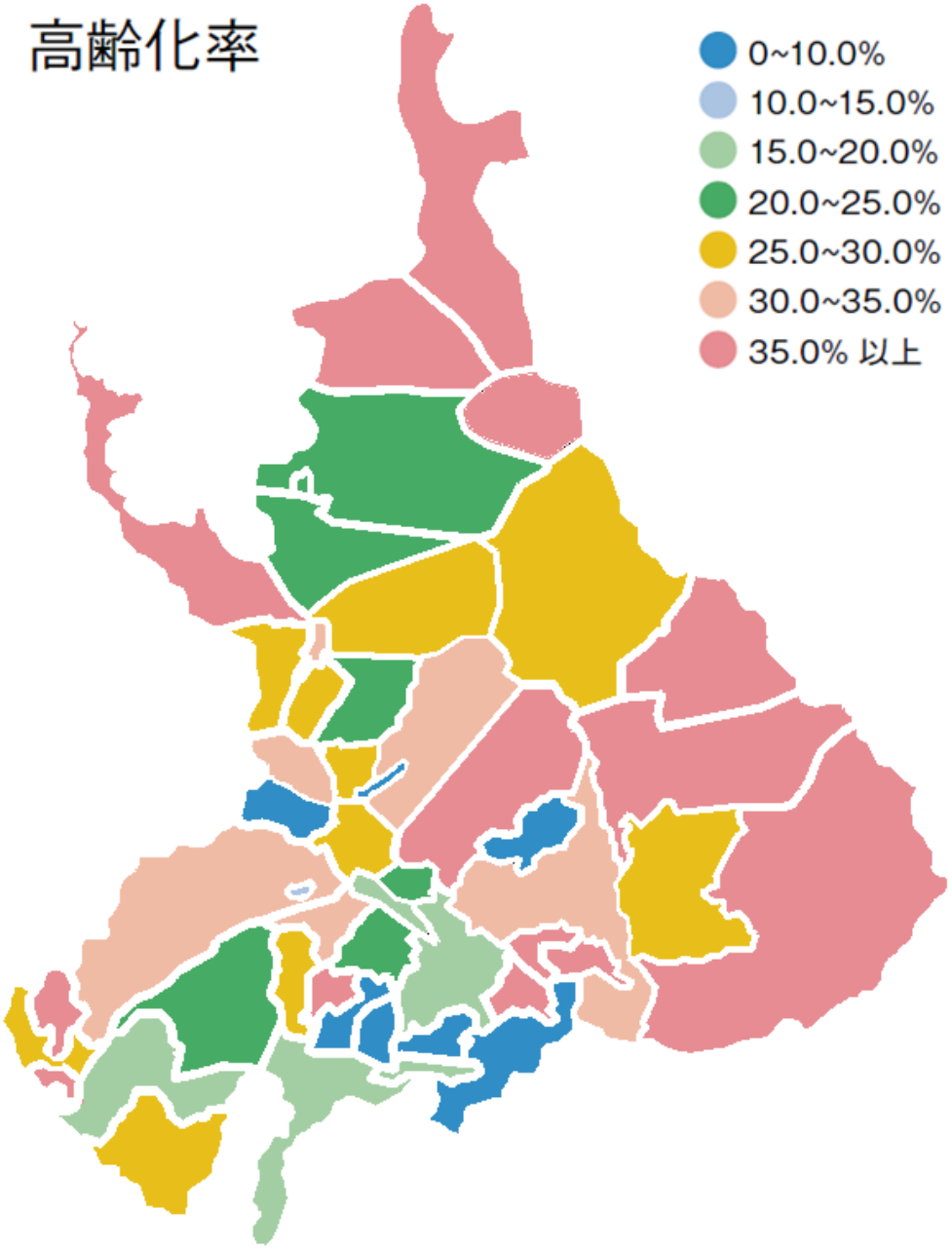
人口の動き

人口推移と将来予想（単位：人）



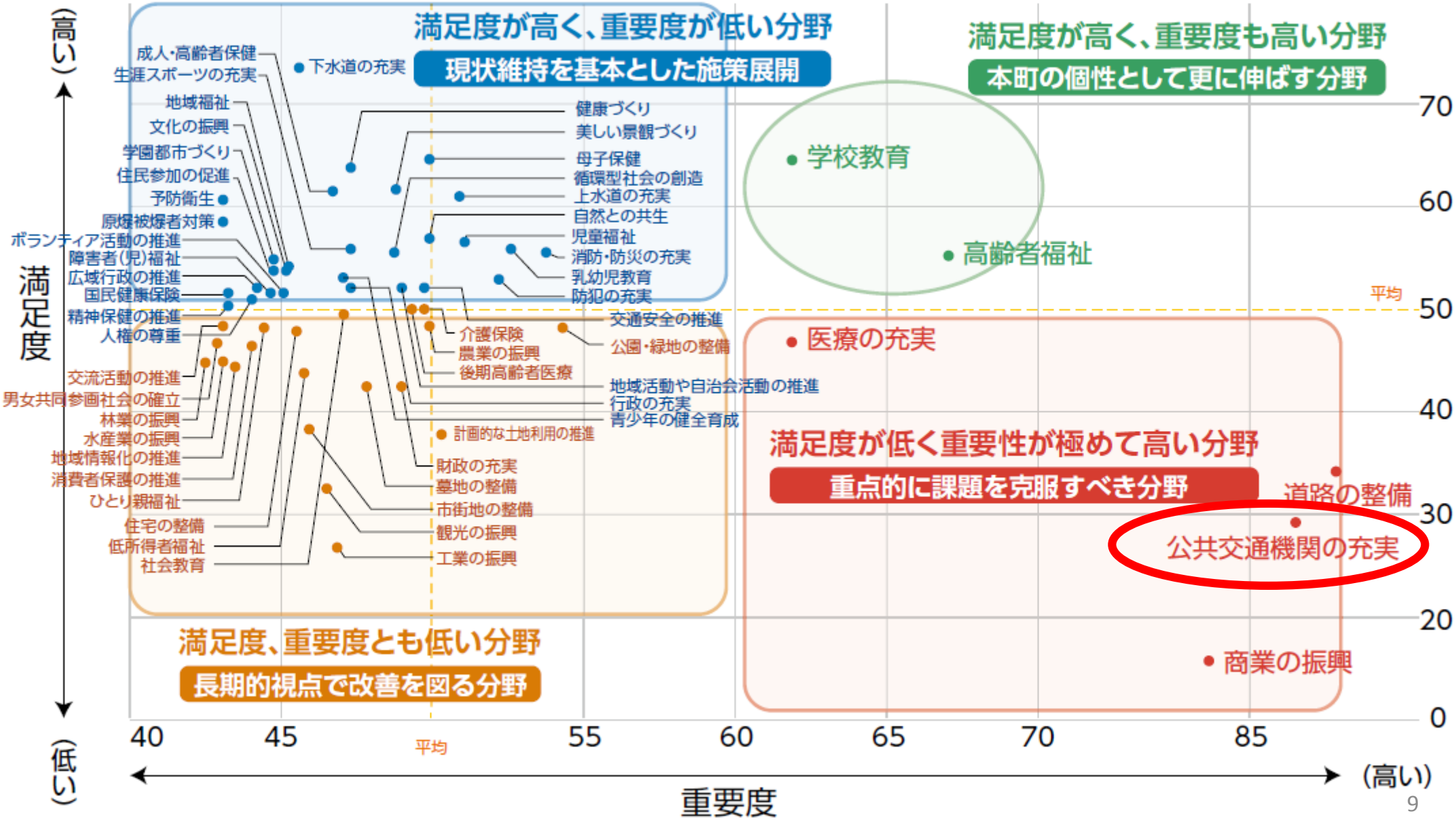
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成 25 年 12 月）





出典:住民基本台帳(平成28年度末)

公共交通の充実はまちの重点課題です。



そこで平成２８年度
「公共交通網改善計画」
を策定しました。

現況・特性

〇JRとバスを中心に構成。

〇長崎市のベッドタウンであり、長崎市北部及び時津町に隣接。
→通勤先：69%が町外、52.8%が長崎市、9.8%が時津町(H22)
→買い物：35.3%が町内、23.5%が長崎市、35.0%が時津町（H24）

〇人口：近年は概ね横ばい、今後減少局面へ。

〇県内では比較的若い年齢構成だが、団地・自治会ごとに
高齢化が進む。一部自治会は高齢化率40%超。

〇斜面地が多い地形。

〇新市街地の形成（榎の鼻）による移動需要の変化

〇町内は28.73kmで狭い。（県内市町で人口密度1位）　等

課題

○町内アクセスの向上

バスは長崎市向けの便が中心

→町内横移動、中心部（役場、長与駅）へのアクセス強化

○不便地区の解消

急傾斜地でバスの進入が困難な住宅密集地の対策

○広域アクセシビリティの向上

時津町方面へのアクセス強化

通勤・通学のバイパス便強化

○公共交通利用促進策の導入

情報発信の強化、まちづくりの様々な分野と連携　　等

長与町の未来の公共交通をつくる

6つの重点事業

1. 新市街地（榎の鼻）にあわせたバス路線の見直し
2. 交通不便地区の解消に向けた新交通システムの導入検討
3. 町内の移動を便利にする町内循環線の導入検討
4. 長与・時津・長崎を結ぶ広域循環線の導入検討
5. 通勤時間帯のアクセス強化の検討
6. 利便性の高い総合交通ネットワークの構築

長与町の未来の公共交通をつくる

6つの重点事業

1. 新市街地（榎の鼻）にあわせたバス路線の見直し
2. 交通不便地区の解消に向けた新交通システムの導入検討
3. 町
4.
5.
6. 利便性の高い総合

町内で特に不便度が高い地区において『乗合タクシーの実証運行』をスタートします。

1

新市街地（榎の鼻）にあわせたバス路線の見直し

新市街地に商業施設、医療機関等の新たな都市機能の集積が予定されていることから、同地区を経由するなど、まちづくりの進捗に応じた柔軟な既存路線の見直しを図る。

経路変更（長崎バス　H29.5～）
①本川内～長崎バスターミナル線の一部（１日１往復）
**　→イオンタウン前を通過・北陽台団地を経由**
②ニュータウン～寺川内線（１日７往復・ミニバス）
**　→　イオンタウン前を通過（平日のみイオンタウンへ乗入）**

①

②

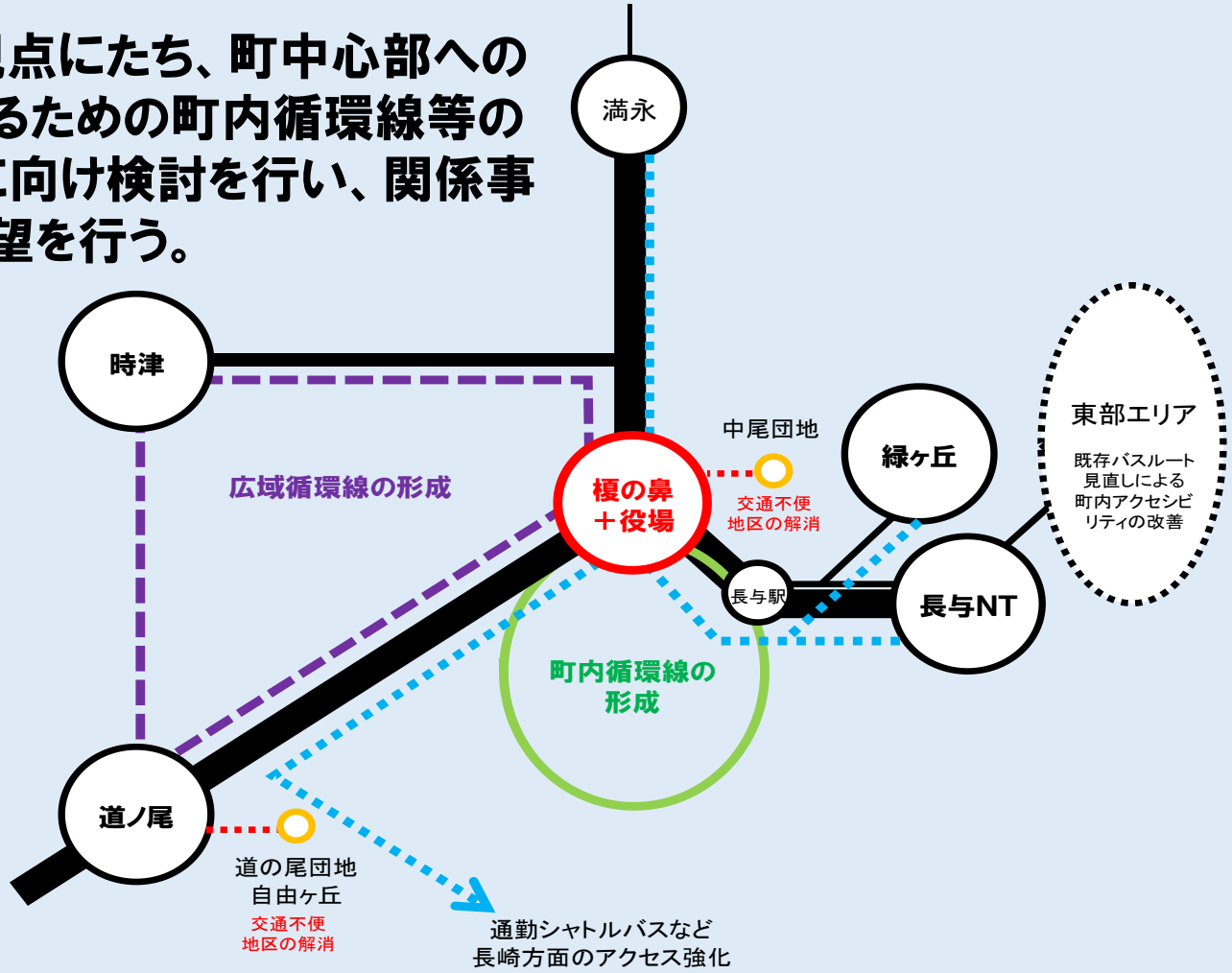
3

町内の移動を便利にする町内循環線の導入検討

◆ 町内には複数の路線バスが運行しているが、必ずしも全ての地区で長与駅や役場などの中心部へ乗り換えなしでアクセスできるものではない。

◆ 路線がある場合でも便数が少なく利用が不便な地区も存在しており、住民の改善ニーズも高い。

今後、中長期的視点にたち、町中心部へのアクセス向上を図るための町内循環線等の新たな路線開発に向け検討を行い、関係事業者との協議・要望を行う。



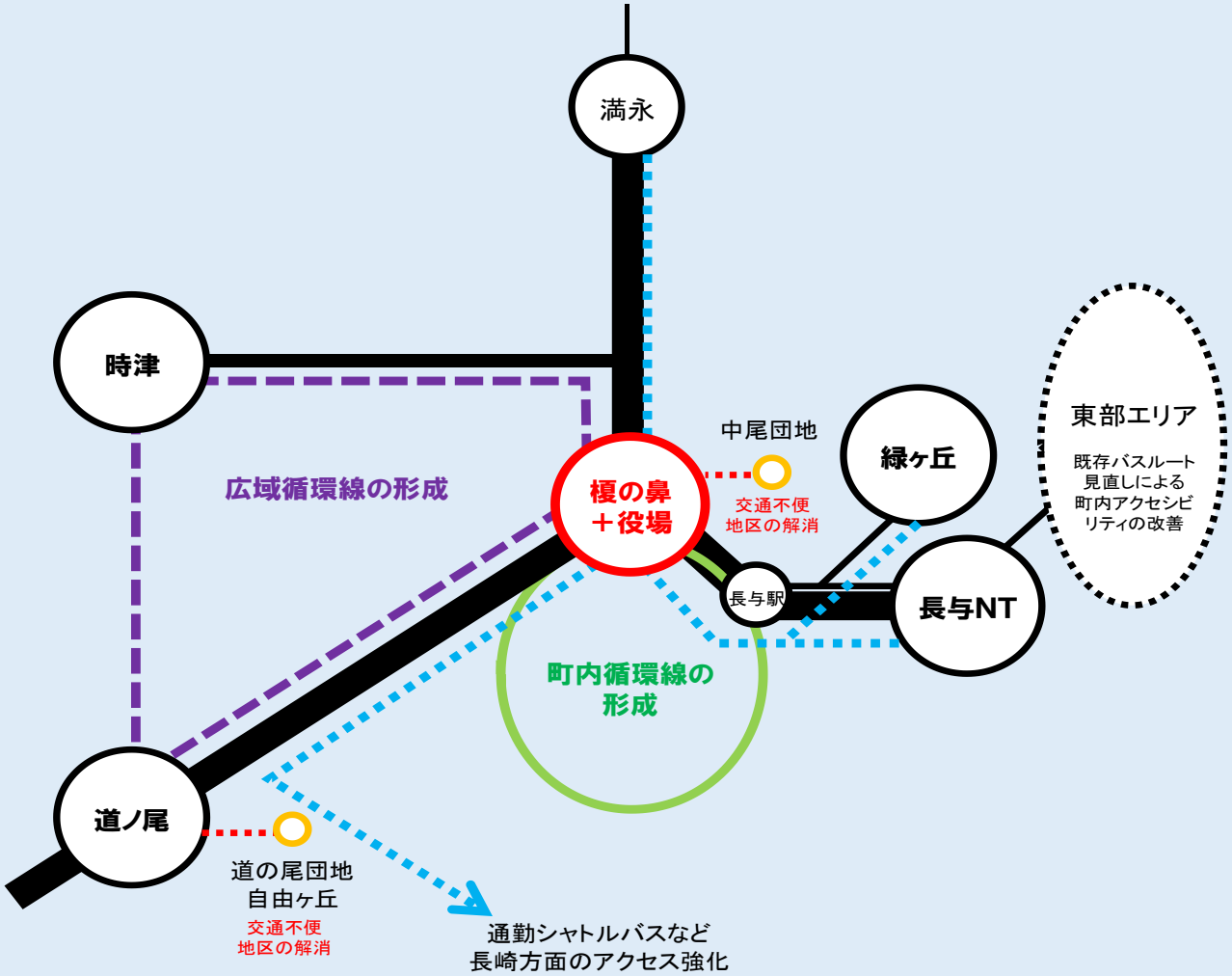
※かつて長与町内に「循環線」が運行されるも、乗客が少なく数年で廃線となった経緯あり。

4

長与・時津・長崎を結ぶ広域循環線の導入検討

◆ 時津町へのアクセス不足が課題として存在。

◆ 連携中枢都市圏を構成する長崎市・長与町・時津町と連携し、長与町中心部、時津町、道の尾の3拠点を循環する広域循環線について、検討を行う。



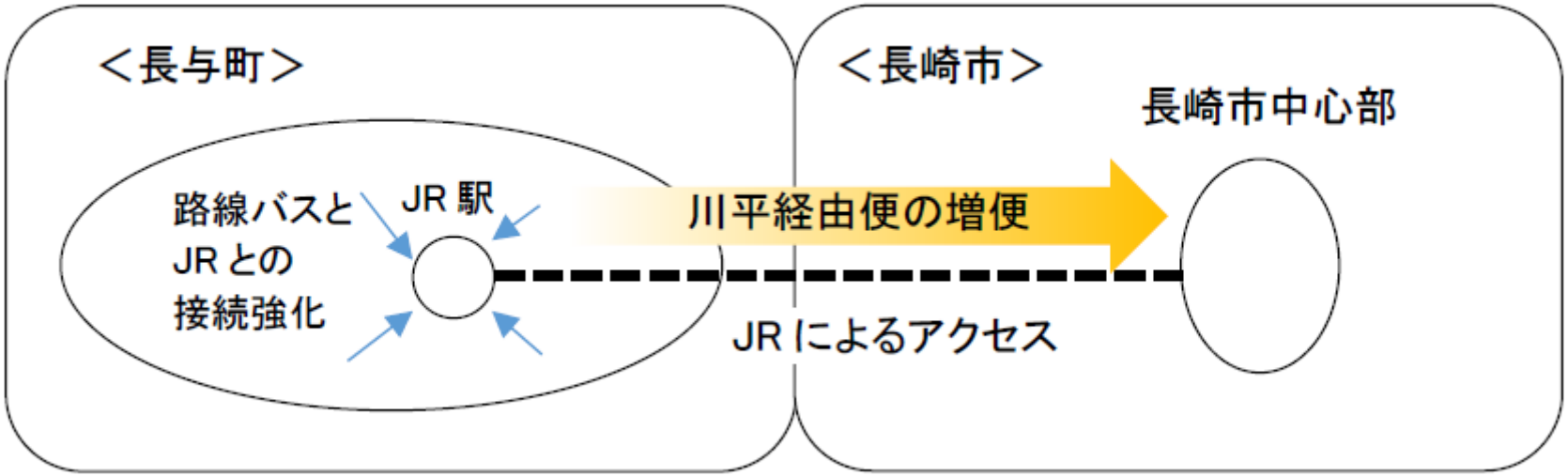
5

通勤時間帯のアクセス強化の検討

◆ 長与町の定住人口の増加を図るためには、長崎市のベッドタウンとしての通勤機能の強化を図ることが重要である。

◆ 通勤時間における路線バスと鉄道とのアクセス強化を基本に、町民ニーズが高い「川平有料道路経由長崎行き」の路線バスの増便などに向け、関係事業者との協議・要望を行っていく。

- 新規ルート（長崎県営バス　H29.4～）
- 「長崎駅～西山～バイパス～女の都～県立大学シーボルト校」 往路13便、復路11便



6

利便性の高い総合交通ネットワークの構築

今後の高齢化社会において、仮に自家用車がなくても快適に移動ができる環境づくりを目指し、継続的に町民ニーズの把握に努めながら、町内の公共交通ネットワークの維持・改善を図る。

2

交通不便地区の解消に向けた新交通システムの導入検討

○長与町の住宅地は路線バスルートから概ね500m圏域でカバーされており、公共交通の利便性は比較的高い。
（参考：国土交通省「地域公共交通の『サービスのアクセシビリティ指標』」）
→しかし、500m圏内でも急傾斜地で高齢者等の移動が困難な地域等が存在しており、今後の更なる高齢化社会を見据え、こうした交通不便地区を可能な限り解消することが重要である。

○今後は、本調査で抽出した交通不便地区について、地元自治会や民間事業者と連携した乗合タクシー等の新交通システムの導入を検討する。なお、事業実施にあたっては、実証実験等により費用対効果を見極め、持続可能な運行体制のあり方について慎重な検討を行うものとする。

（参考：長崎市乗り合いタクシー）

以下ページは本件について記載

どこでやるの？

中尾団地周辺

道ノ尾・自由ヶ丘団地周辺

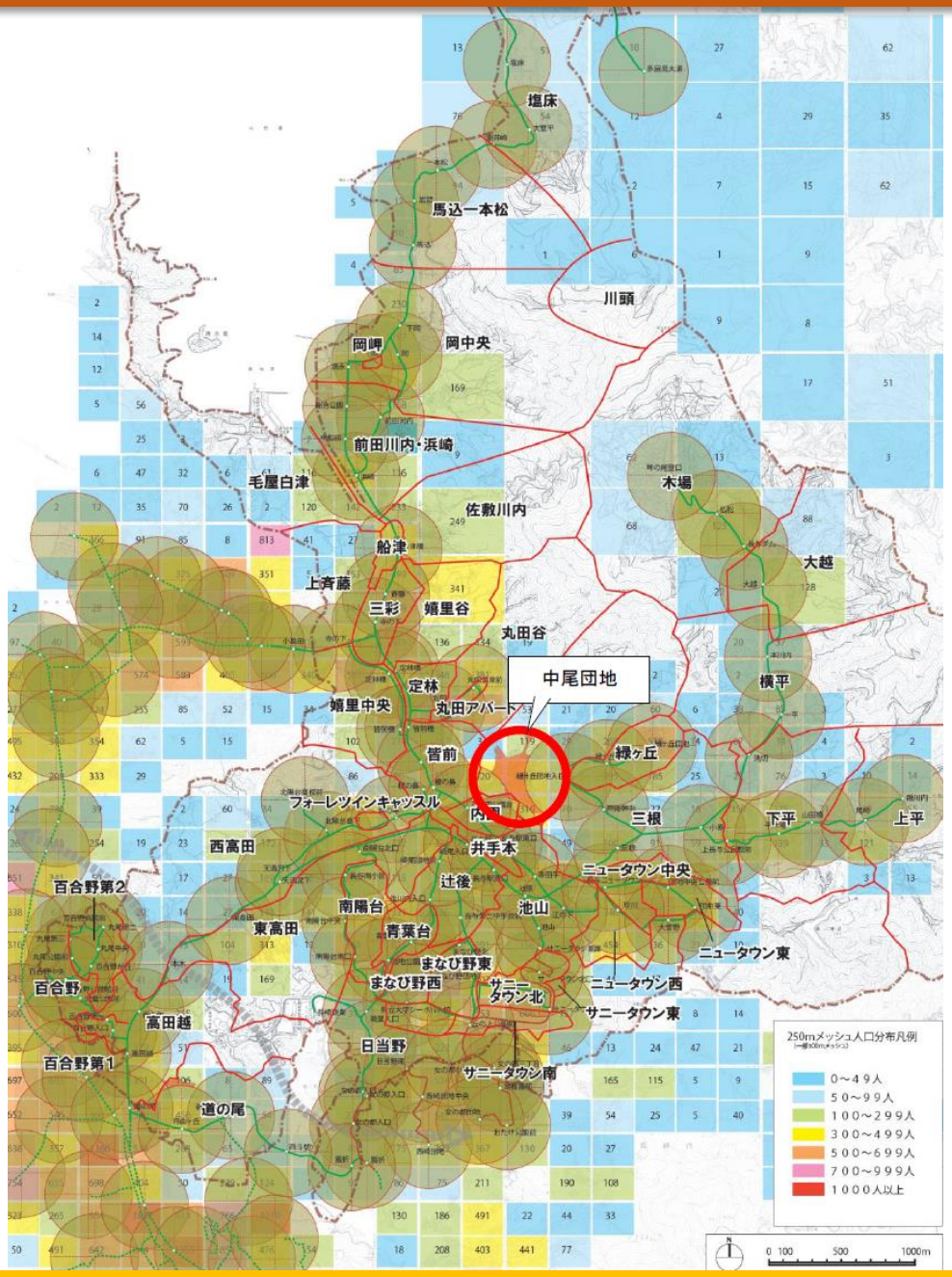
なぜこの２地区？

町内で特に不便な地区です。

交通不便地区要件		該当地区
要件１	バス停から半径500m以遠の大型バスの侵入が困難な密集した住宅地	－ （該当なし）
要件２	バス停から半径300m以遠且つ概ね標高50m以上の急傾斜地で大型バスの侵入が困難な密集した住宅地	中尾団地
要件３	バス停から半径100m以遠且つ概ね標高100m以上の急傾斜地で大型バスの侵入が困難な密集した住宅地	道の尾・ 自由ヶ丘団地

要件２　バス停から半径300m以遠且つ概ね標高50m以上の急傾斜地で大型バスの侵入が困難な密集した住宅地

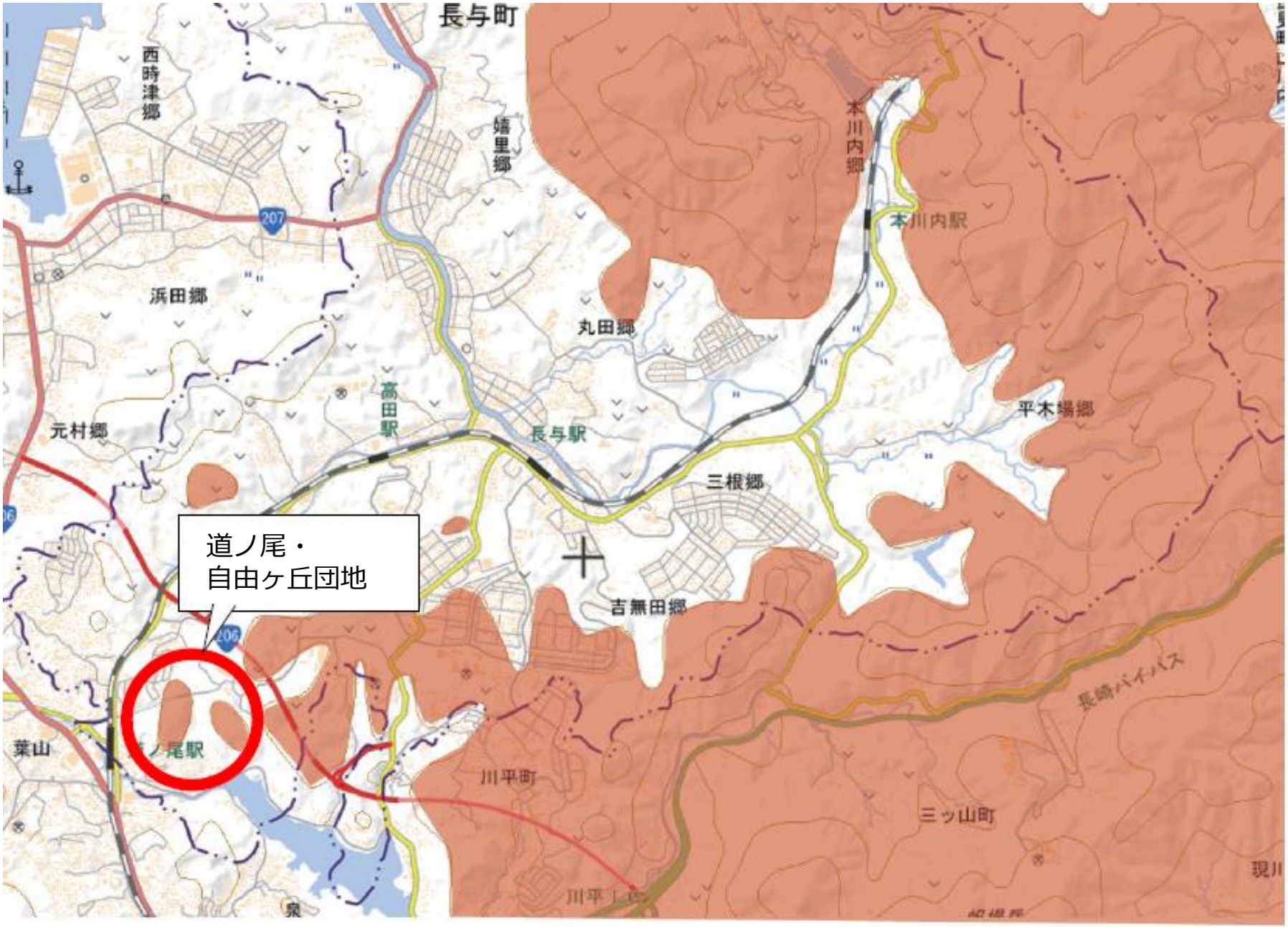
町の大部分はカバーされていますが‥



要件２　バス停から半径300m以遠且つ概ね標高50m以上の急傾斜地で大型バスの侵入が困難な密集した住宅地

中尾団地はバス停から離れた急傾斜地です。

要件３　バス停から半径100m以遠且つ概ね標高100m以上の急傾斜地で大型バスの侵入が困難な密集した住宅地



中尾団地周辺

道ノ尾・自由ヶ丘団地周辺

3. 実証運行のイメージ

◎タクシー車両（５人乗り）を利用します。

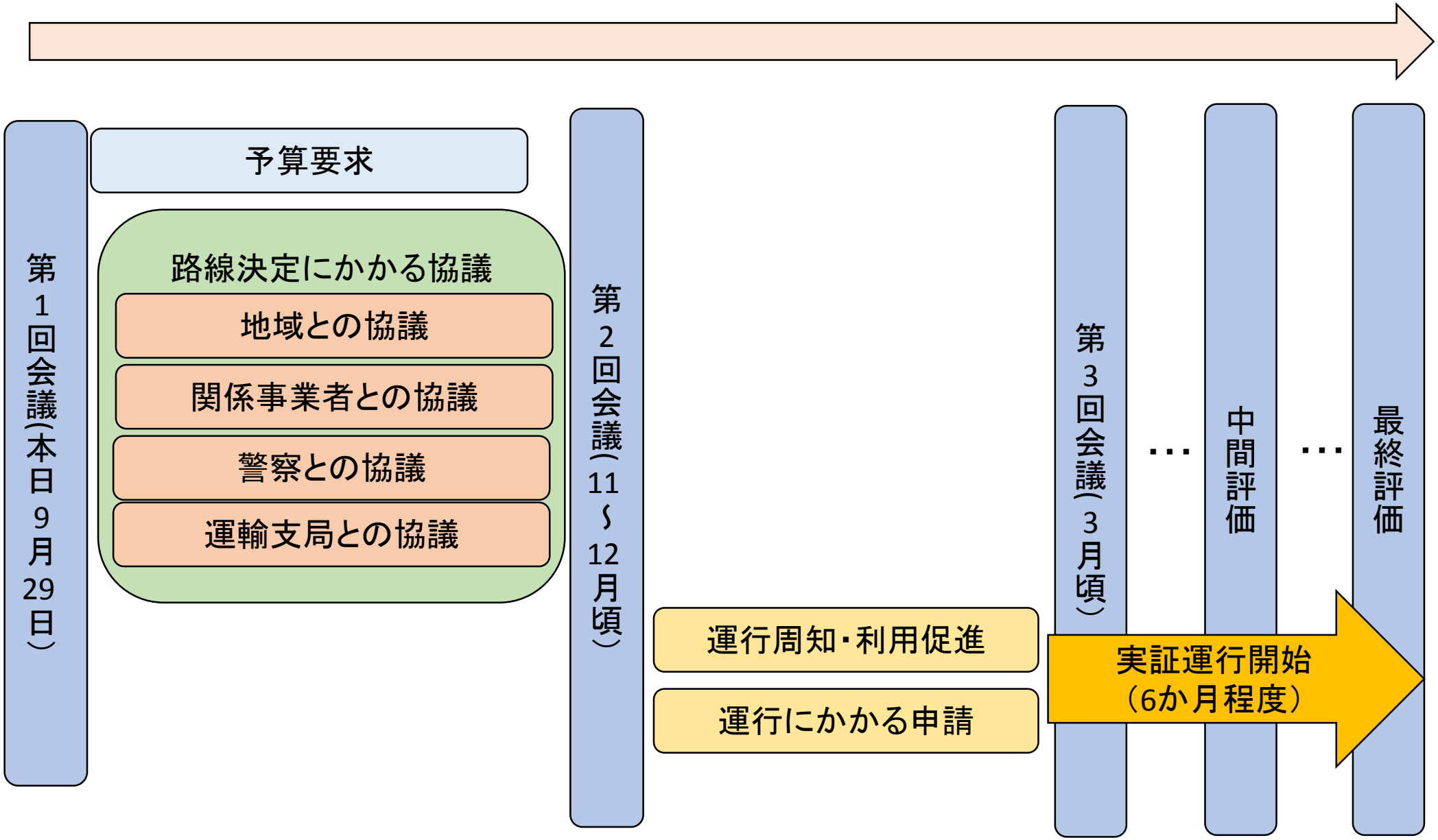
◎バスのように「乗降場所」を定めて乗り降りし、あらかじめ決められたルートを運行します。

◎タクシー車両に“乗り合って”
目的地まで運行します。

◎だれでも利用できます。

◎運行回数は週３回程度、
１日３便程度を想定しています。

◎料金は１回（片道）２００円程度とします。

◎路線バスと競合しないルートとします。

4. 実証運行までのスケジュール