長与町地域公共交通網改善計画

平成29年3月

長　与　町

（空白）

はじめに **1**
1．計画策定の目的 1
2．計画の構成 2

第１章　現況調査 **4**
1．社会情勢・まちづくり動向調査 5
2．公共交通実態調査 12
3．交通不便地区と目的地別アクセス状況からみた課題分析 23

第２章　課題分析 **４４**
1．既存アンケート調査精査 45
2．関係者ヒアリング調査 49
3．課題分析 50

第３章　改善方策検討 **５２**
1．将来の公共交通ネットワーク 53
2．重点事業 54
3．利用促進策 58
4．実現化に向けて 60

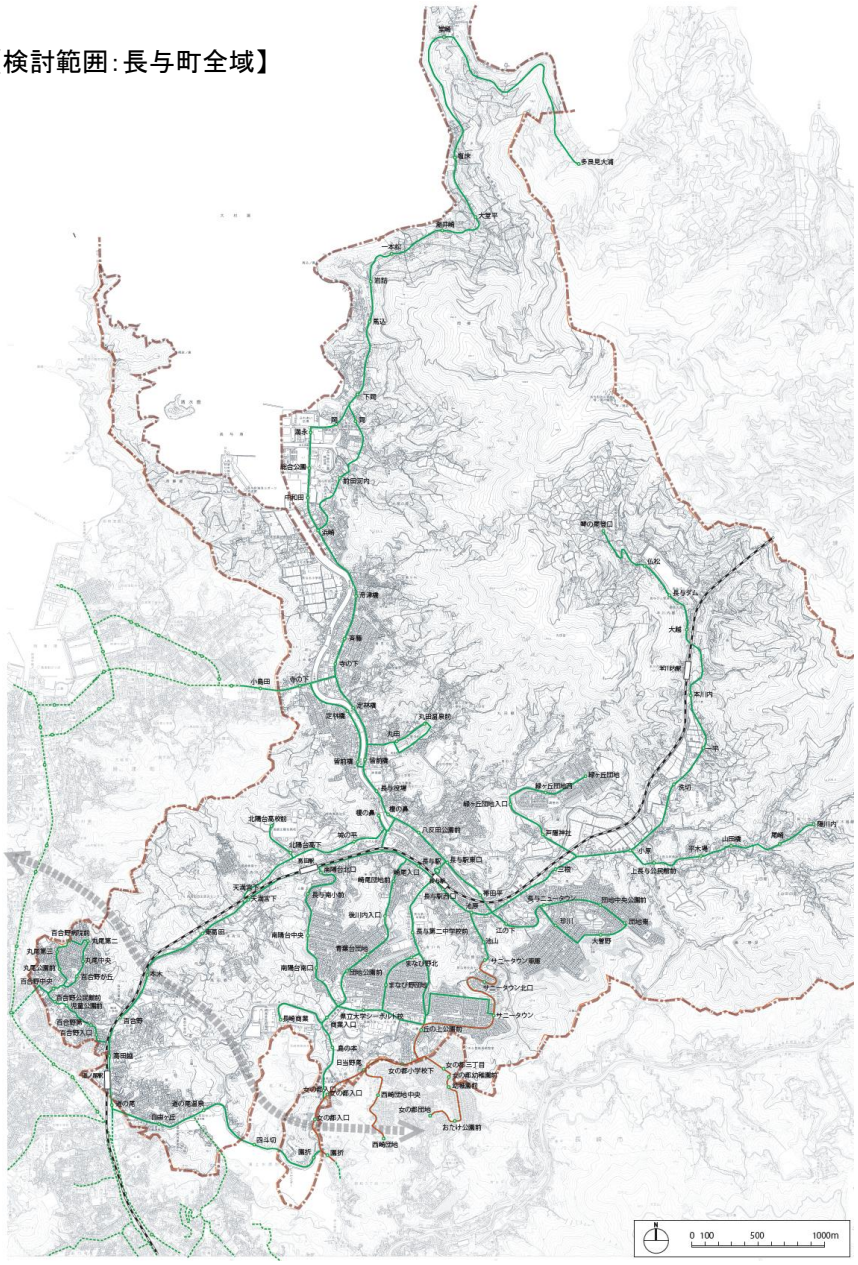
はじめに

1. 計画策定の目的

長与町の公共交通は、鉄道（JR）及び路線バス（長崎バス、長崎県営バス）を中心に構成されている。国土交通省調査によると、長与町の路線バスのサービス水準は全国平均よりも高い水準にある。しかし、役場などの町内の主要公共施設へのアクセスが悪い地域や、路線バスのバス停から一定の距離があり、かつ急傾斜地で利用が不便な地域などが存在している。また、町中心部においては土地区画整理事業が進行しており、今後新しいまちの拠点が形成されようとしている。

長与町地域公共交通網改善計画（以下「本計画」という。）は、こうした状況や将来のまちづくりの動向を踏まえ、町民が便利に移動できる公共交通体系の構築を目指し、町内の公共交通利用に関する問題・課題を分析し、その課題解消のための既存路線バスの再編・見直しや新交通システム等の導入の可能性等を検討し、実現に向けた方策を示すことを目的とする。

【検討範囲:長与町全域】



2. 計画の構成

計画の構成は以下のとおりである。

第１章　現況調査

１．社会情勢・まちづくり動向調査

公共交通体系検討の基礎的資料として、長与町の人口動態、分布状況、高齢化率等の社会情勢のほか、公共施設や病院、商店等の集客施設等の分布状況等を把握する。

２．公共交通実態調査

路線バスのルート、サービス水準（便数）等の現況を把握するとともに、利用状況を分析する。

３．交通不便地区と目的地別アクセス状況からみた課題分析

バス停から一定距離離れた急傾斜地で大型バスの乗り入れが困難な地域を交通不便地区として定め、既存バス路線をもとに交通不便地区の抽出を行う。また、町内を運行する路線バスについて、主要公共施設への経由状況や目的地別でのアクセス上の課題を分析する。

第２章　課題分析

１．既存アンケート調査精査

現状の路線バスの路線別・地域別の問題点を詳細に把握するために、過年度に実施されたアンケート調査データの再分析を行う。

２．関係者ヒアリング調査

現在の公共交通利用に対する問題・課題を詳細に把握するために、町民へのグループインタビューや関係団体へのヒアリング調査を実施する。

３．課題分析

これまでの調査結果を総合的に踏まえ、長与町の公共交通の課題を分析する。

第３章　改善方策検討

１．将来の公共交通ネットワーク

今後のまちづくりの動向を踏まえつつ、公共交通の課題を解消するための長与町が目指すべき公共交通体系の将来構造を掲げる。

２．重点事業

将来の公共交通ネットワークの構築に向け、今後重点的に実施する事業を掲げる。

３．利用促進策

路線バス等の公共交通機関の利用促進を図るための新商品、各種サービスの導入、情報発信等のあり方を掲げる。

４．実現化に向けて

重点事業のスケジュール等を掲げる。

第1章　現況調査

第1章　現況調査

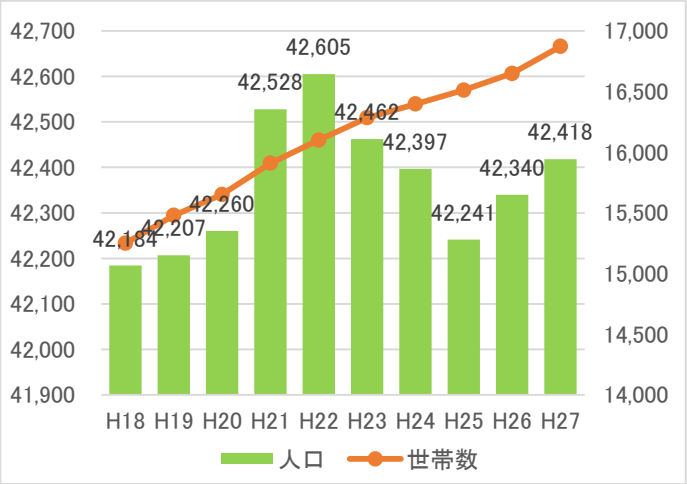
1. 社会情勢・まちづくり動向調査

1－1　人口・世帯動態

長与町の過去 10 年における人口動態をみると、平成 22 年度をピークに減少していたが、平成 26 年度より増加に転じ、平成 27 年度現在 42,418 人である。

世帯数は増加傾向にあり平成 27 年度現在、16,872 世帯である。一方で平均世帯人員は減少を続け平成 27 年度現在 2.51 人/世帯となっている。

【人口（人）・世帯数（世帯）・平均世帯人員（人/世帯）の推移】



	人口	世帯数	平均世帯人員
H18	42,184	15,248	2.77
H19	42,207	15,478	2.73
H20	42,260	15,651	2.70
H21	42,528	15,909	2.67
H22	42,605	16,100	2.65
H23	42,462	16,283	2.61
H24	42,397	16,397	2.59
H25	42,241	16,511	2.56
H26	42,340	16,649	2.54
H27	42,418	16,872	2.51

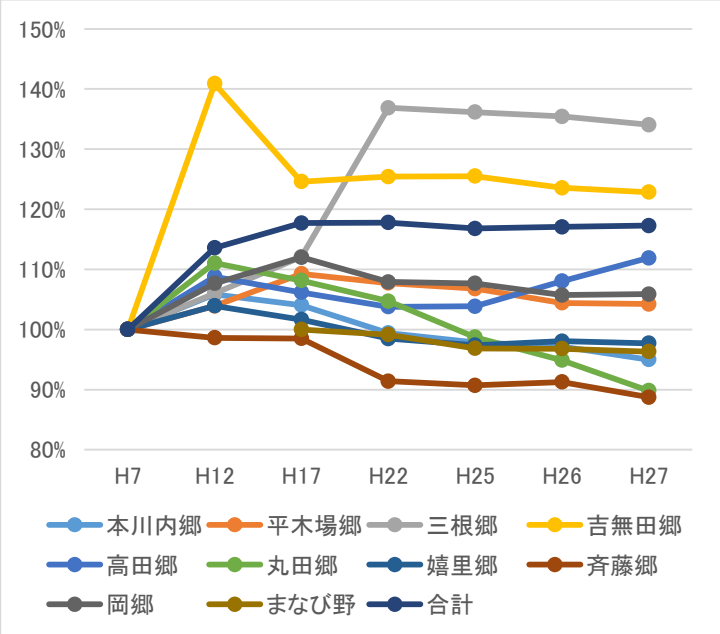
資料）住民基本台帳（各年度末現在）※住基法の改正により平成 24 年度より外国人居住者を含む

1－2　郷別人口動態

平成 7 年度以降の郷別での人口動態をみると、本川内郷、丸田郷、嬉里郷、斉藤郷、まなび野で減少傾向にあるが、平木場郷、三根郷、吉無田郷、高田郷、岡郷は増加傾向にある。中でも三根郷、吉無田郷では 20%以上の増加となっている。

なお、平成 27 年度の人口規模は、高田郷が 11,635 人で最も多く全体の 27%を占めている。以下は吉無田郷、嬉里郷が続いている。

【郷別人口動態（人）】※H7＝100%（まなび野は H17=100%）



資料）住民基本台帳（各年度末現在）

【郷別人口（人）】

区　分	H7	H12	H17	H22	H25	H26	H27
本川内郷	841	890	875	836	823	817	799
平木場郷	971	1,009	1,061	1,046	1,037	1,014	1,012
三根郷	3,290	3,487	3,688	4,503	4,479	4,456	4,410
吉無田郷	6,991	9,849	8,710	8,768	8,773	8,638	8,587
高田郷	10,397	11,309	11,039	10,791	10,797	11,232	11,635
丸田郷	3,115	3,459	3,369	3,262	3,075	2,956	2,798
嬉里郷	5,966	6,201	6,065	5,875	5,811	5,850	5,829
斉藤郷	871	859	858	796	790	795	773
岡郷	3,727	4,013	4,174	4,022	4,013	3,940	3,946
まなび野	―	―	2,729	2,706	2,643	2,642	2,629
合計	36,169	41,076	42,568	42,605	42,241	42,340	42,418

（平成７年を 100%とした場合）

※まなび野の集計は平成１３年の住所変更により開始のため、平成 17 年度を 100%とした。

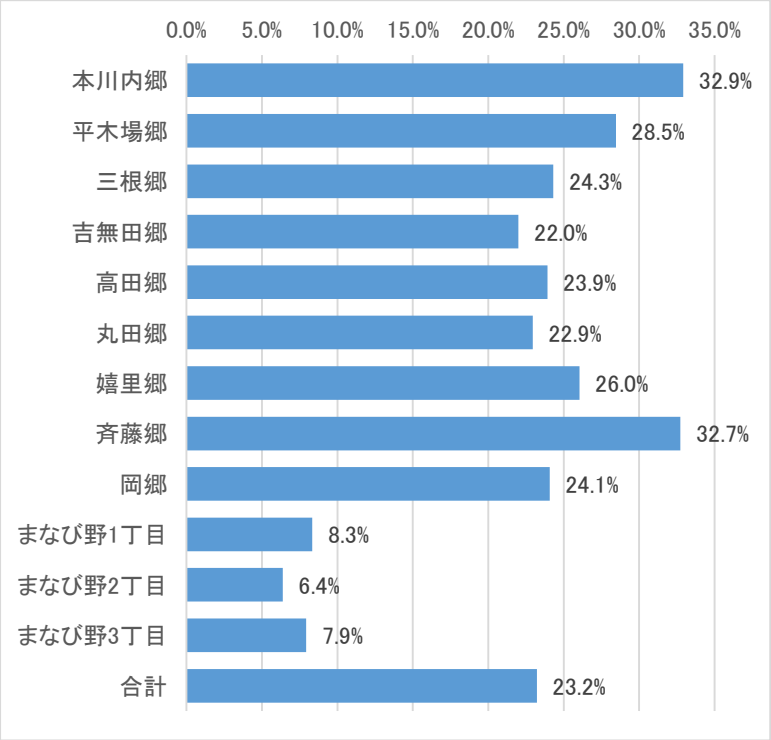
区　分	H7	H12	H17	H22	H25	H26	H27
本川内郷	100%	106%	104%	99%	98%	97%	95%
平木場郷	100%	104%	109%	108%	107%	104%	104%
三根郷	100%	106%	112%	137%	136%	135%	134%
吉無田郷	100%	141%	125%	125%	125%	124%	123%
高田郷	100%	109%	106%	104%	104%	108%	112%
丸田郷	100%	111%	108%	105%	99%	95%	90%
嬉里郷	100%	104%	102%	98%	97%	98%	98%
斉藤郷	100%	99%	99%	91%	91%	91%	89%
岡郷	100%	108%	112%	108%	108%	106%	106%
まなび野	－	－	100%	99%	97%	97%	96%
合計	100%	114%	118%	118%	117%	117%	117%

資料）住民基本台帳（各年度末現在）※住基法の改正により平成 24 年度より外国人居住者を含む

1－3 郷別高齢化率

平成 27 年度の郷別高齢化率をみると、本川内郷が 32.9%で最も高く、斉藤郷 32.7%、平木場郷 28.5%の順で続いている。

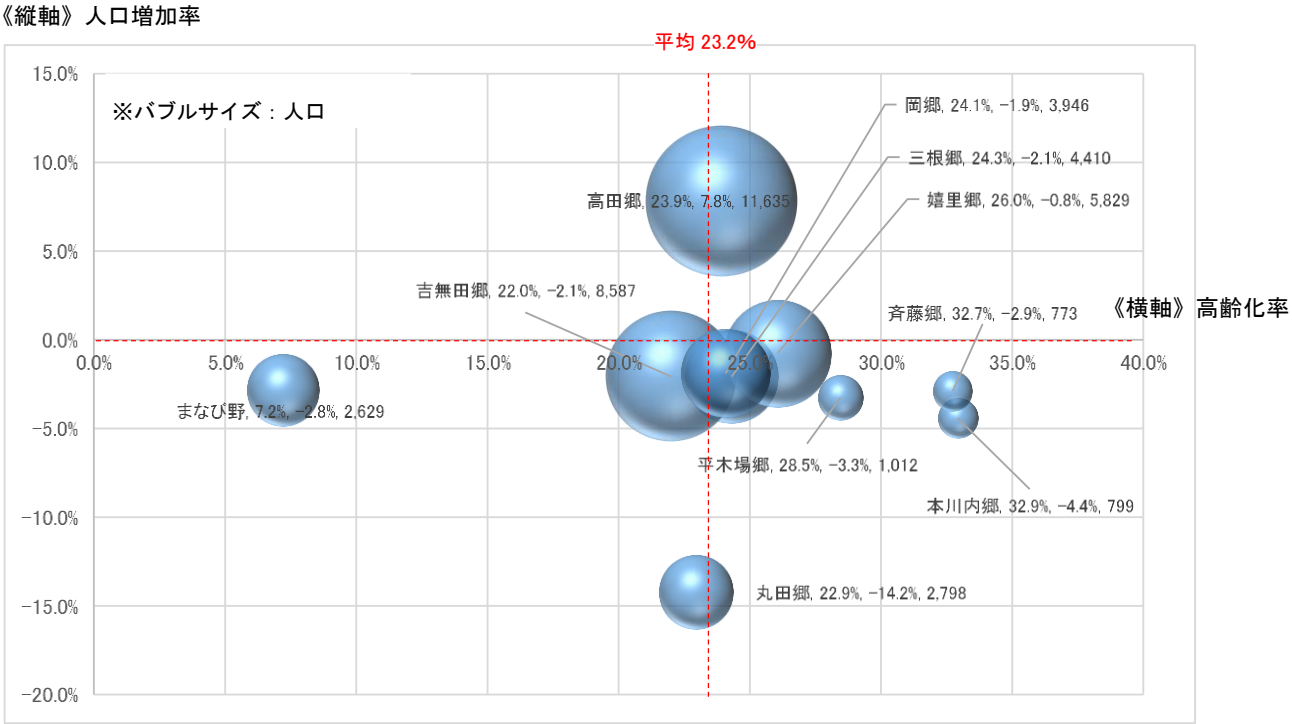
【平成 27 年度　郷別高齢化率（%）】



区　分	高齢化率
本川内郷	32.9%
平木場郷	28.5%
三根郷	24.3%
吉無田郷	22.0%
高田郷	23.9%
丸田郷	22.9%
嬉里郷	26.0%
斉藤郷	32.7%
岡郷	24.1%
まなび野1丁目	8.3%
まなび野2丁目	6.4%
まなび野3丁目	7.9%
合計	23.2%

資料）住民基本台帳（各年度末現在）※住基法の改正により平成 24 年度より外国人居住者を含む

【郷別高齢化率（平成 27 年度）・人口増加率（平成 22 年度～平成 27 年度）・人口（平成 27 年度）（人）】



資料）住民基本台帳（各年度末現在）※住基法の改正により平成 24 年度より外国人居住者を含む

１－４ 自治会別人口･高齢化率

平成 27 年度末の自治会別人口と高齢化率は以下のとおりであり、長与ニュータウンをはじめ高度成長期に造成された団地を中心に高齢化が進行している。

人口は嬉里中央の 1,865 人が最も多く、23 自治会で人口 1000 人を超えている。

高齢化率はニュータウン西の 43.1%が最も高く 18 の自治会で 30%を超えている。

【平成 27 年度　自治会別人口・高齢化率】

（自治会別人口・高齢者数・高齢化率）

NO		人口	高齢者数	高齢化率
1	木場	282	70	24.8%
2	大越	187	68	36.4%
3	横平	266	106	39.8%
4	上平	391	129	33.0%
5	下平	710	196	27.6%
6	三根	623	213	34.2%
7	ニュータウン東	1,015	361	35.6%
8	ニュータウン中央	1,072	403	37.6%
9	ニュータウン西	1,012	436	43.1%
10	池山	1,570	269	17.1%
11	内園	740	167	22.6%
12	井手本	620	94	15.2%
13	辻後	1,038	226	21.8%
14	青葉台	1,071	374	34.9%
15	日当野	400	79	19.8%
16	道の尾	1,075	319	29.7%
17	高田越	1,733	304	17.5%
18	百合野	1,461	379	25.9%
19	百合野第1	345	134	38.8%
20	百合野第2	1,115	455	40.8%
21	東高田	974	223	22.9%
22	下高田	476	134	28.2%
23	西高田	1,343	377	28.1%
24	南田川内	1,081	392	36.3%
25	丸田谷	632	207	32.8%
26	丸田アパート	826	0	0.0%
27	皆前	1,094	270	24.7%
28	嬉里中央	1,865	569	30.5%
29	定林	643	176	27.4%
30	嬉里谷	897	179	20.0%
31	三彩	1,517	422	27.8%
32	上斎藤	328	92	28.0%
33	毛屋白津	321	110	34.3%
34	船津	410	135	32.9%
35	佐敷川内	739	174	23.5%
36	前田川内･浜崎	1,024	195	19.0%
37	岡中央	1,140	255	22.4%
38	馬込一本松	184	65	35.3%
39	塩床	163	62	38.0%
40	川頭	6	2	33.3%
41	南陽台	1,339	332	24.8%
42	岡岬	150	26	17.3%
43	サニータウン南	923	170	18.4%
44	サニータウン北	1,363	110	8.1%
45	サニータウン東	189	17	9.0%
46	緑ヶ丘	1,672	76	4.5%
47	フォーレツインキャッスル	649	84	12.9%
48	まなび野西	1,221	80	6.6%
49	まなび野東	1,411	112	7.9%
50	北陽台	1,112	20	1.8%
全　体		42,418	9,848	23.2%

（人口順）

NO		人口
28	嬉里中央	1,865
17	高田越	1,733
46	緑ヶ丘	1,672
10	池山	1,570
31	三彩	1,517
18	百合野	1,461
49	まなび野東	1,411
44	サニータウン北	1,363
23	西高田	1,343
41	南陽台	1,339
48	まなび野西	1,221
37	岡中央	1,140
20	百合野第2	1,115
50	北陽台	1,112
27	皆前	1,094
24	南田川内	1,081
16	道の尾	1,075
8	ニュータウン中央	1,072
14	青葉台	1,071
13	辻後	1,038
36	前田川内･浜崎	1,024
7	ニュータウン東	1,015
9	ニュータウン西	1,012
21	東高田	974
43	サニータウン南	923
30	嬉里谷	897
26	丸田アパート	826
11	内園	740
35	佐敷川内	739
5	下平	710
47	フォーレツインキャッスル	649
29	定林	643
25	丸田谷	632
6	三根	623
12	井手本	620
22	下高田	476
34	船津	410
15	日当野	400
4	上平	391
19	百合野第1	345
32	上斎藤	328
33	毛屋白津	321
1	木場	282
3	横平	266
45	サニータウン東	189
2	大越	187
38	馬込一本松	184
39	塩床	163
42	岡岬	150
40	川頭	6
全　体		42,418

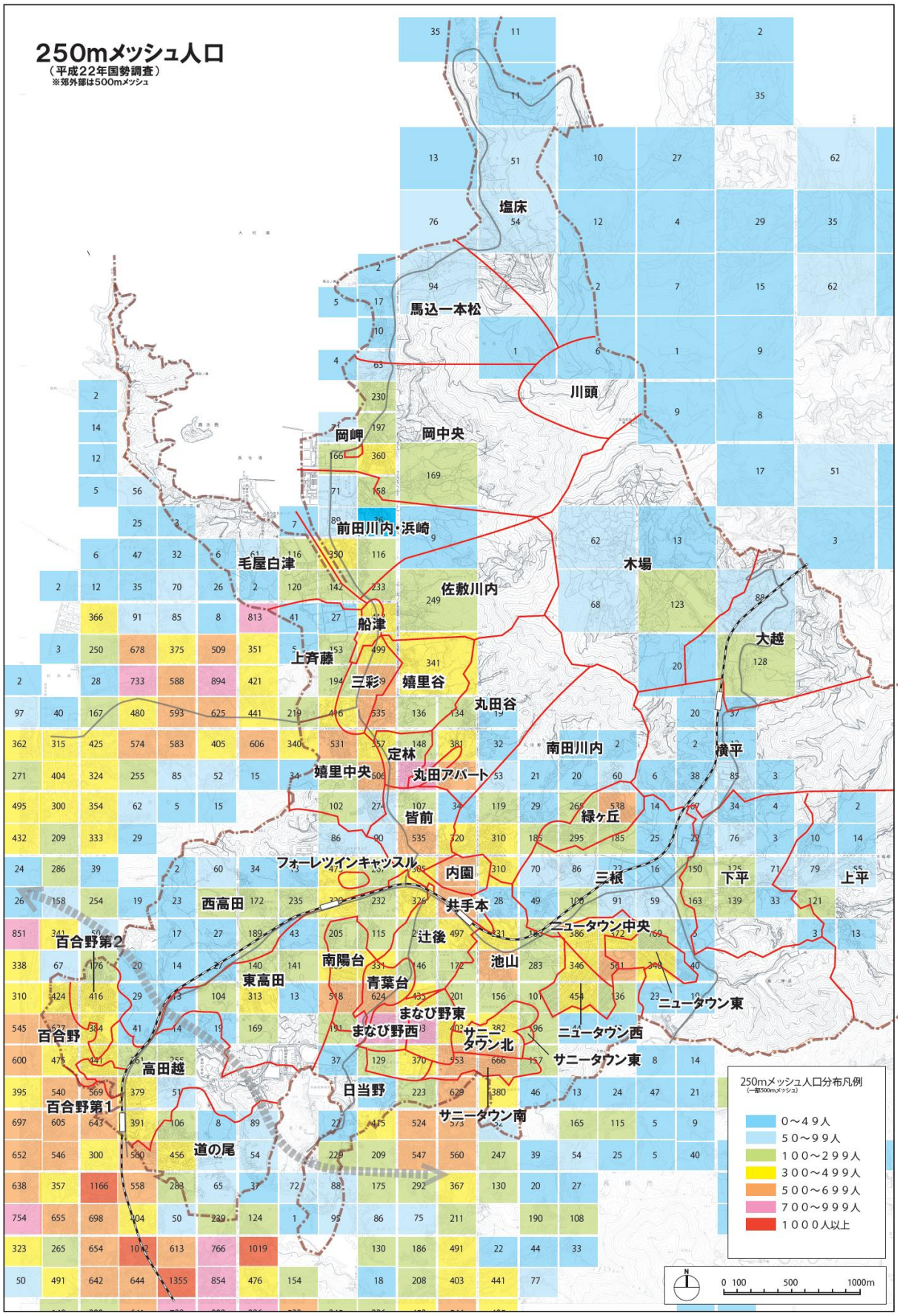
（高齢化率順）

NO		高齢化率
9	ニュータウン西	43.1%
20	百合野第2	40.8%
3	横平	39.8%
19	百合野第1	38.8%
39	塩床	38.0%
8	ニュータウン中央	37.6%
2	大越	36.4%
24	南田川内	36.3%
7	ニュータウン東	35.6%
38	馬込一本松	35.3%
14	青葉台	34.9%
33	毛屋白津	34.3%
6	三根	34.2%
40	川頭	33.3%
4	上平	33.0%
34	船津	32.9%
25	丸田谷	32.8%
28	嬉里中央	30.5%
16	道の尾	29.7%
22	下高田	28.2%
23	西高田	28.1%
32	上斎藤	28.0%
31	三彩	27.8%
5	下平	27.6%
29	定林	27.4%
18	百合野	25.9%
1	木場	24.8%
41	南陽台	24.8%
27	皆前	24.7%
35	佐敷川内	23.5%
21	東高田	22.9%
11	内園	22.6%
37	岡中央	22.4%
13	辻後	21.8%
30	嬉里谷	20.0%
15	日当野	19.8%
36	前田川内･浜崎	19.0%
43	サニータウン南	18.4%
17	高田越	17.5%
42	岡岬	17.3%
10	池山	17.1%
12	井手本	15.2%
47	フォーレツインキャッスル	12.9%
45	サニータウン東	9.0%
44	サニータウン北	8.1%
49	まなび野東	7.9%
48	まなび野西	6.6%
46	緑ヶ丘	4.5%
50	北陽台	1.8%
26	丸田アパート	0.0%
全　体		23.2%

資料）住民基本台帳（各年度末現在）※住基法の改正により平成 24 年度より外国人居住者を含む

【250m メッシュ人口（平成 22 年国勢調査）】

平成 22 年国勢調査における 250mメッシュ人口（250m四方の人口）をみると、中心部の人口密度が高く周辺部は 100 人未満が多い状況がうかがえる。



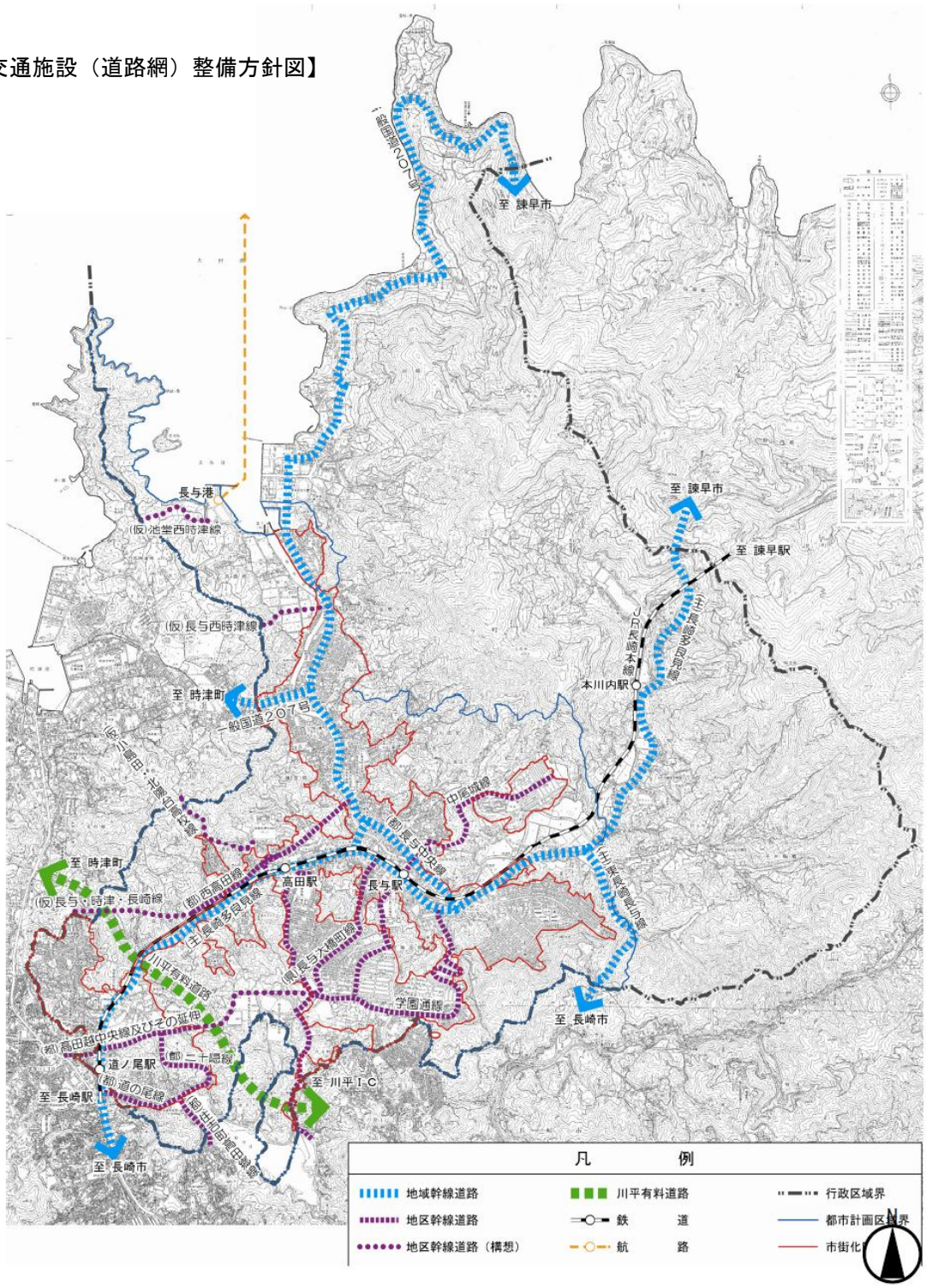
資料）平成 22 年国勢調査を基に作成

1－5 交通施設（道路網）

一般国道 207 号、主要地方道多良見線等を幹線系統に道路網が形成

本町の道路網は、周辺市町を結ぶ地域幹線道路については、一般国道 207 号、(主)長崎多良見線、(主)東長崎長与線及びこれらを連絡する(都)長与中央線で構成されている。また、町内各地を結ぶ地区幹線道路については、市街地及び各地域間を連絡するため、既存路線を活用するとともに、(都)西高田線や(都)高田越中央線等の整備を進めることとなっている。

【交通施設（道路網）整備方針図】



資料）長与町都市計画マスタープランを基に作成

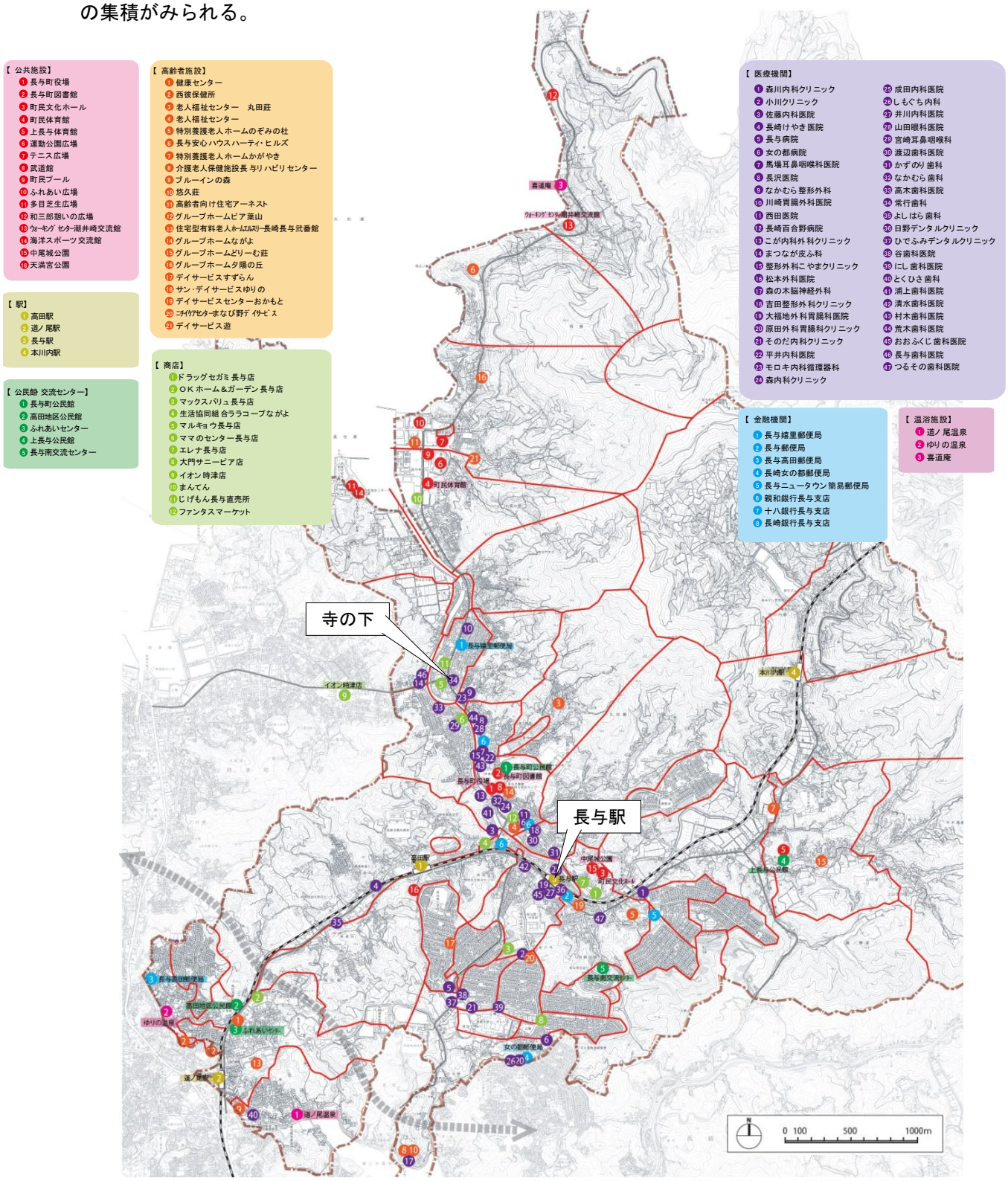
1－5 公共施設・集客施設

寺の下～長与駅の約2km沿線に公益施設が集積

公共施設や医療機関などの公益施設は、寺の下から長与駅にかけての中心部に集積しており、特に医療機関の集積が顕著である。

本エリアは、榎の鼻土地区画整理事業区域内に公共施設や大規模医療施設、商業施設の立地が予定されており、今後、町内における人の吸引力は更に高まる可能性がある。

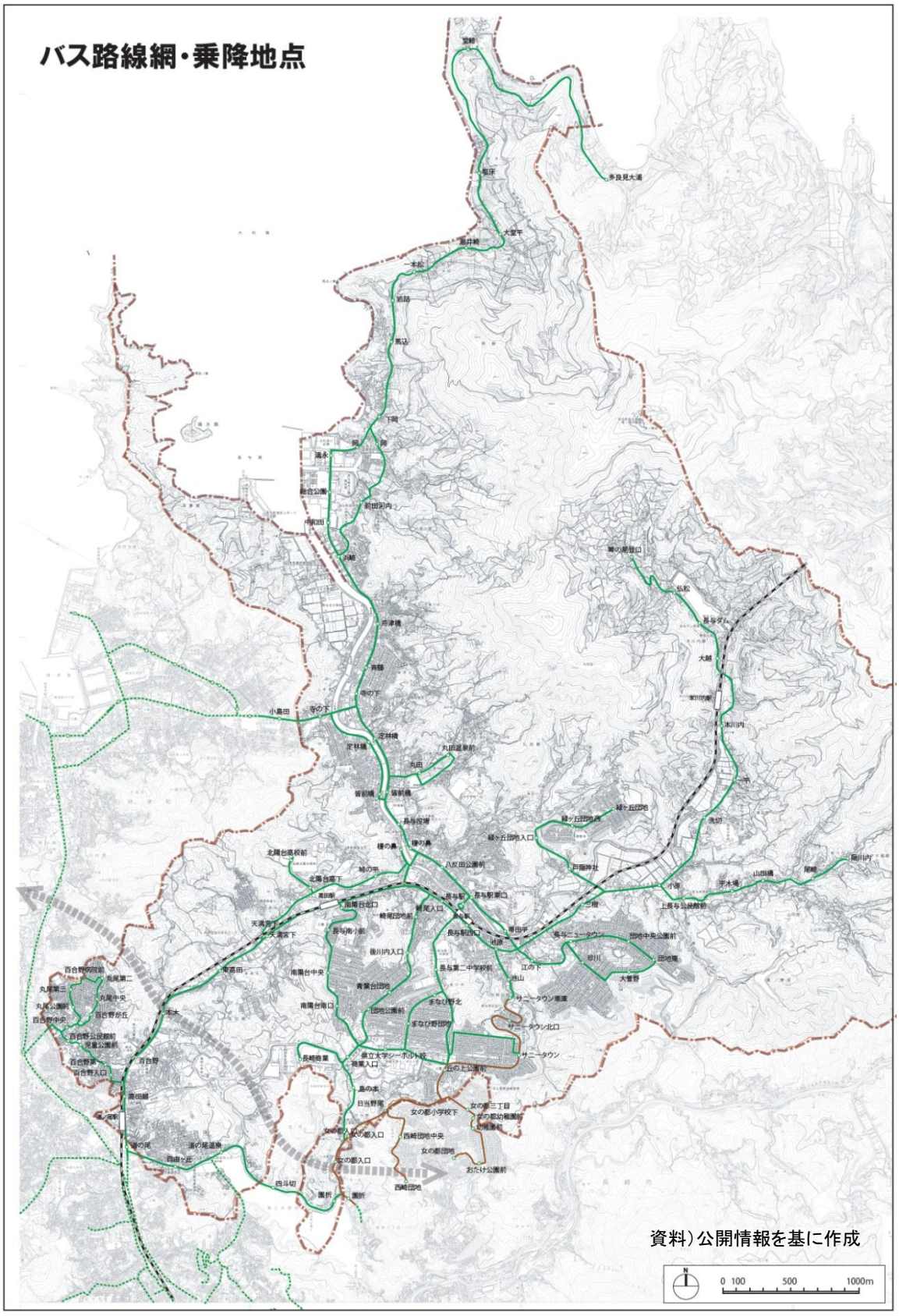
他のエリアをみると、百合野地区では福祉施設、まなび野では医療施設、北部ではスポーツ施設の集積がみられる。



2. 公共交通実態調査

2－1　路線バス体系

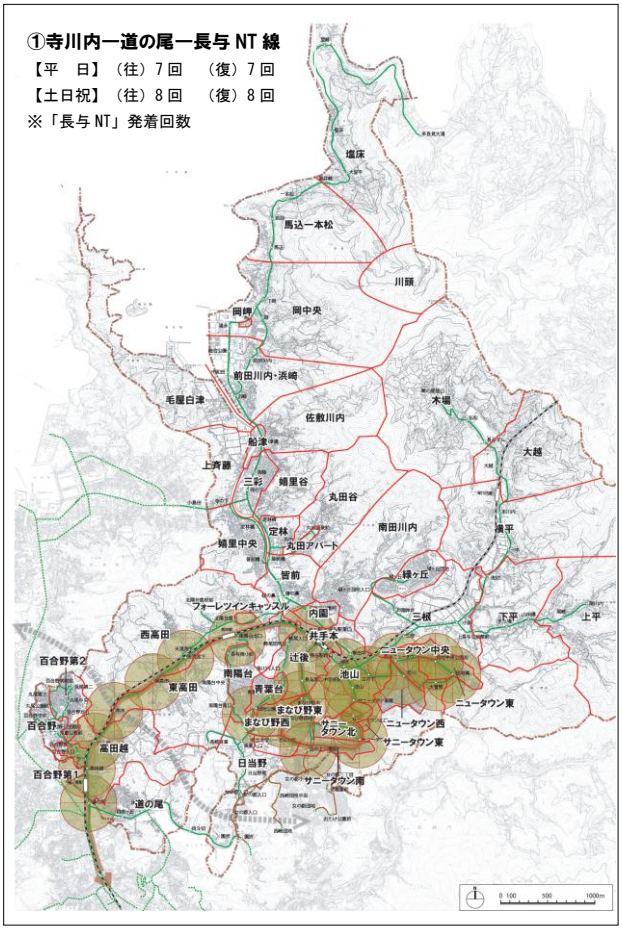
町内を運行する路線バス 10 路線を次ページより示す。

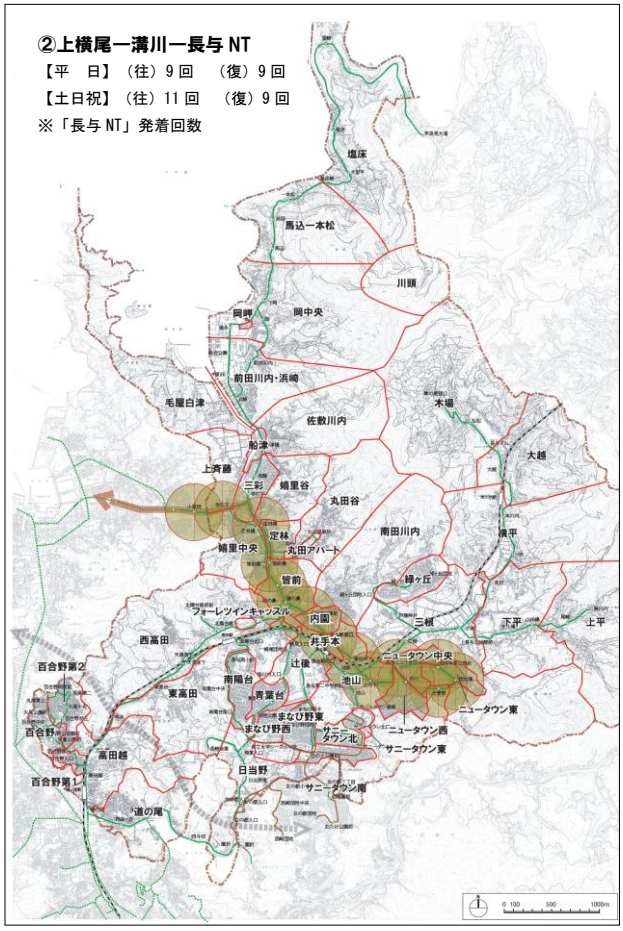


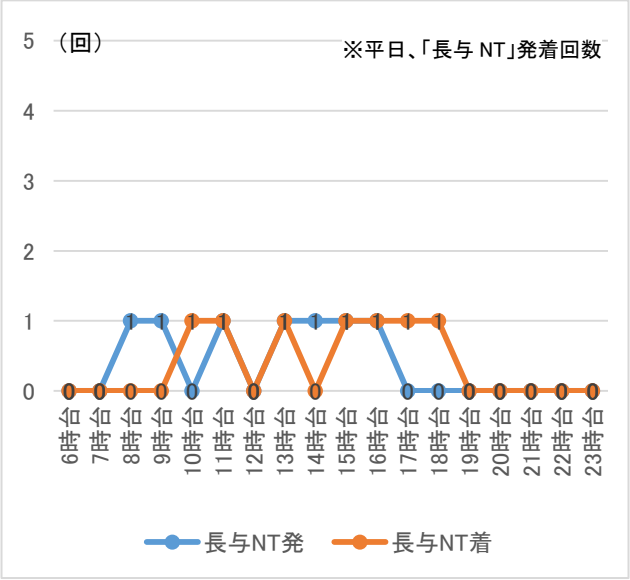
【町内関連路線】

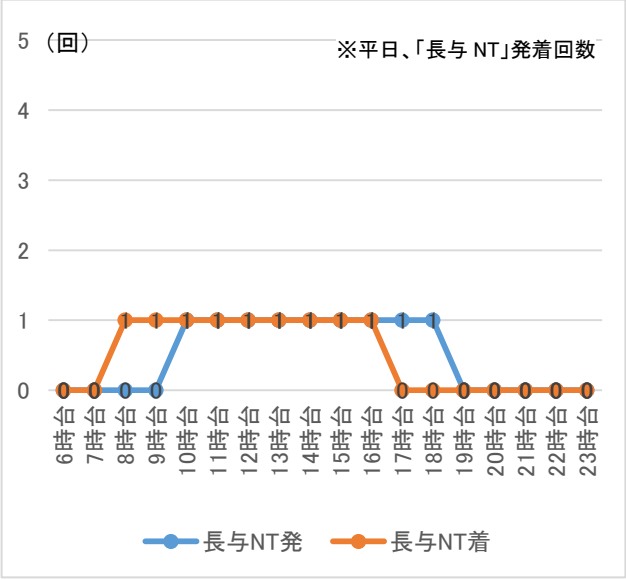
	長与駅	役場	道の尾 ・住吉方面	昭和町経 由長崎 方面	時津 方面	川平 B 経 由長崎 方面
①寺川内ー道の尾ー長与 NT 線	○		○			
②上横尾ー溝川ー長与 NT 線	○	○			○	
③長与 NT 線	○			○		
④緑ケ丘団地線			○	○		
⑤本川内・琴の尾線	○		○			
⑥満永線		○	○			
⑦時津ー長与線	○	○			○	
⑧江平中学校前ー百合野病院線 （ゆりちゃん）			○			
⑨住吉・泉町・西崎団地線			○			
（参考）川平経由線（④、⑥内数）						○
⑩サニータウンー長崎市内線 （県営バス）				○		

（路線別主な受益範囲　※バス停より 300m と仮定）下グラフは平成 28 年 4 月 6 日現在運行回数

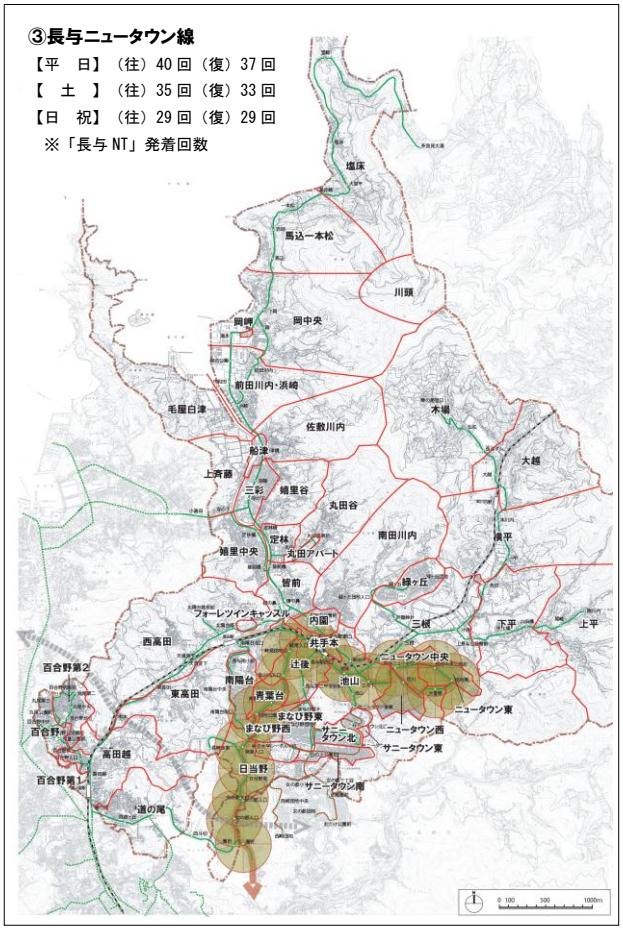


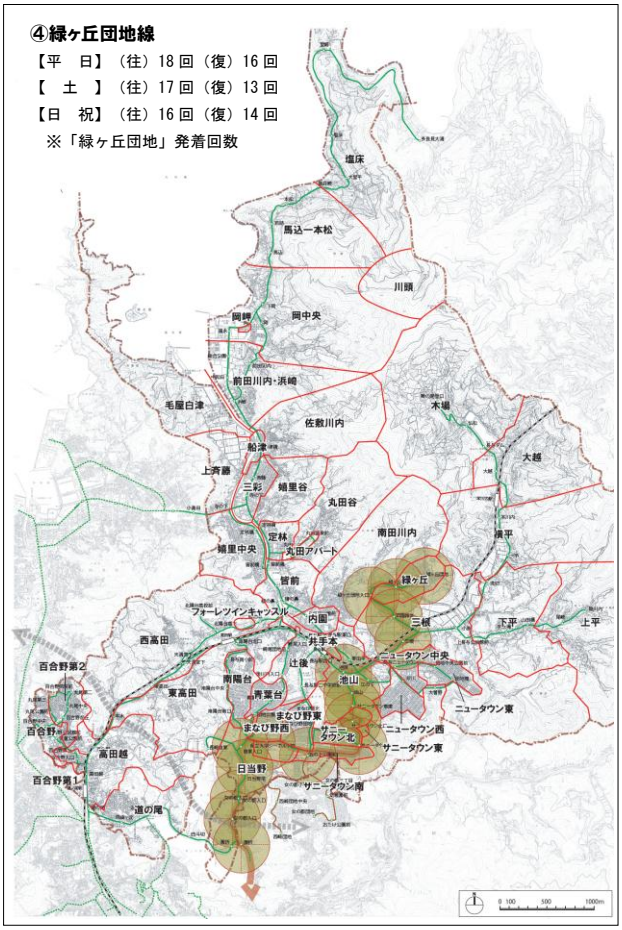


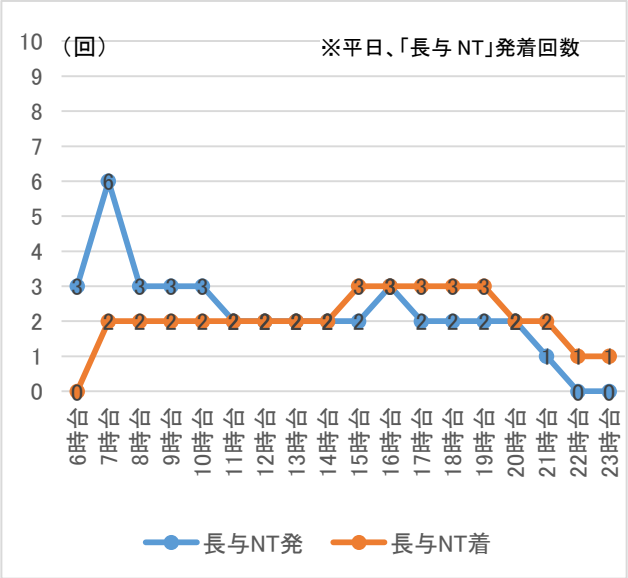


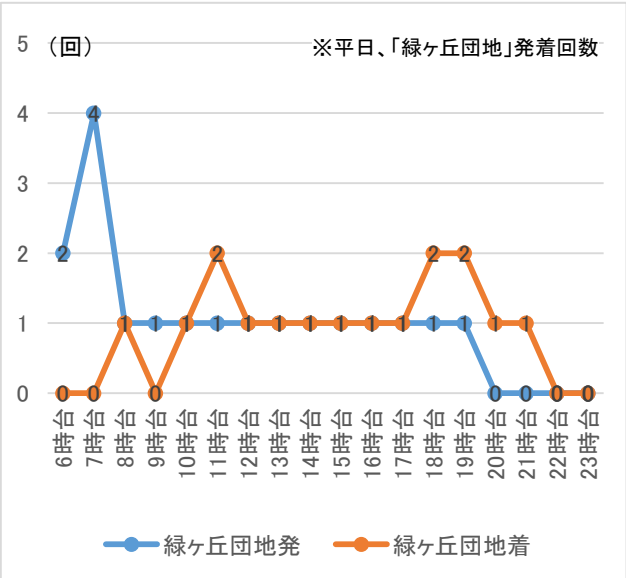


資料）長崎バス時刻表（平成 28 年 4 月 6 日現在）を基に作成

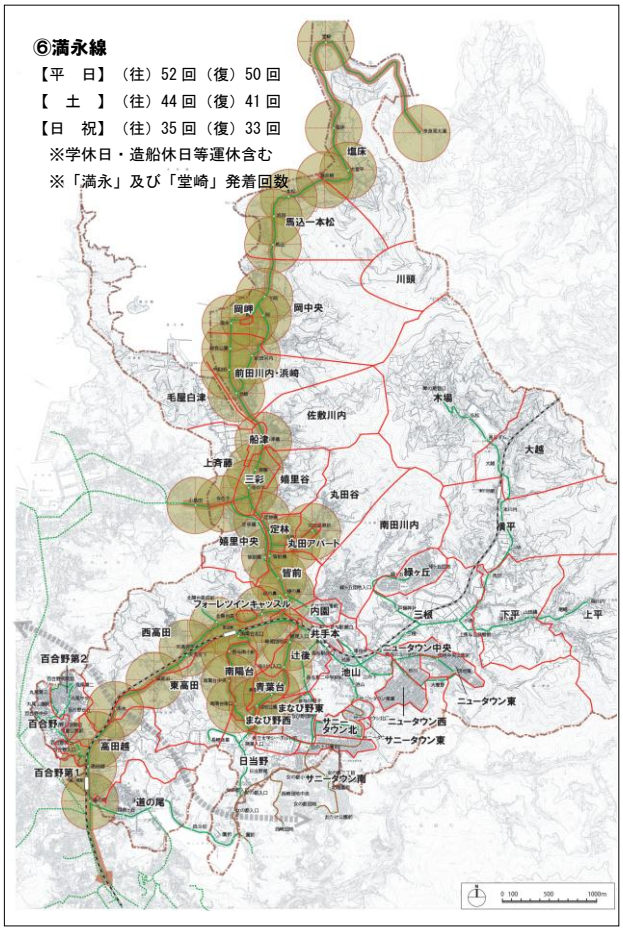


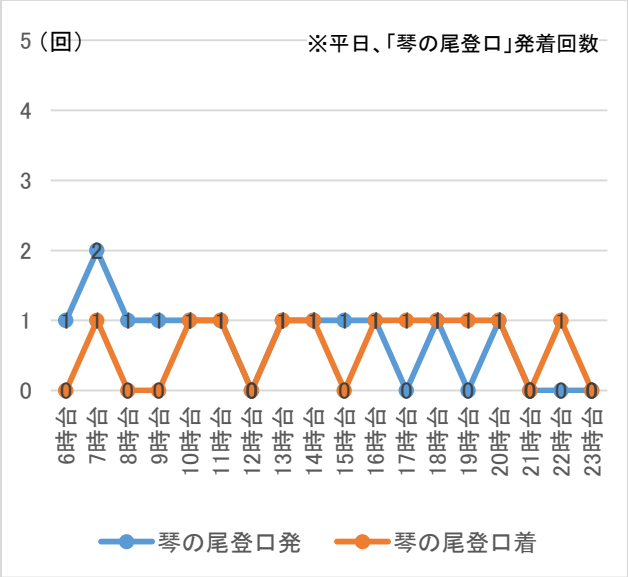


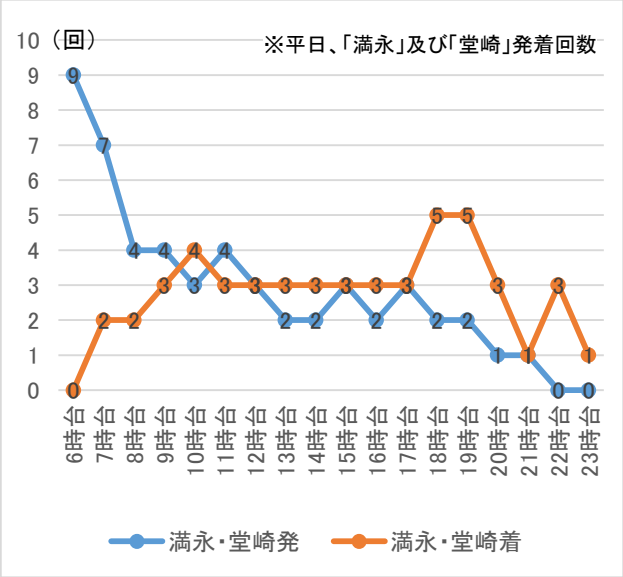




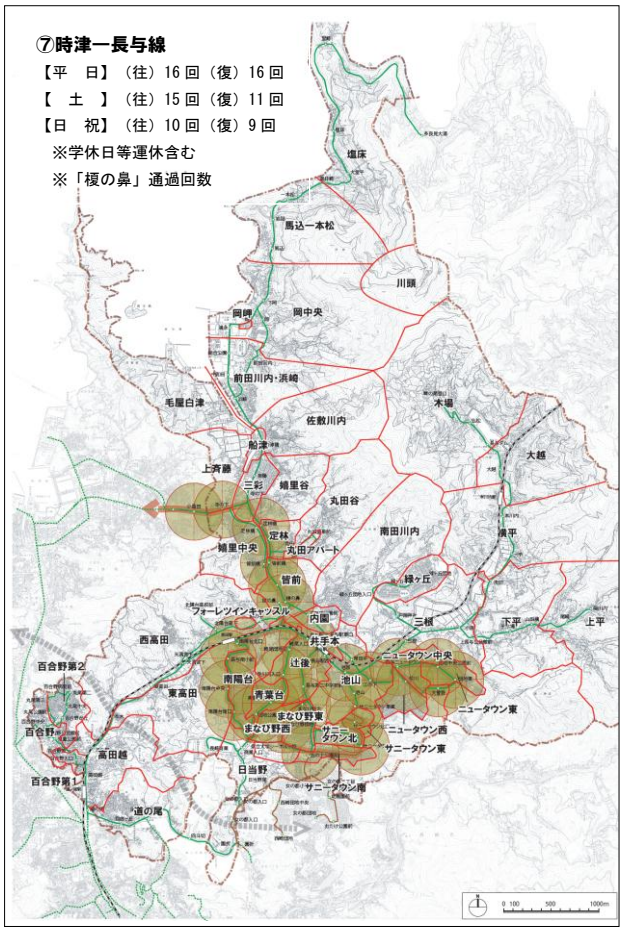
資料）長崎バス時刻表（平成 28 年 4 月 6 日現在）を基に作成

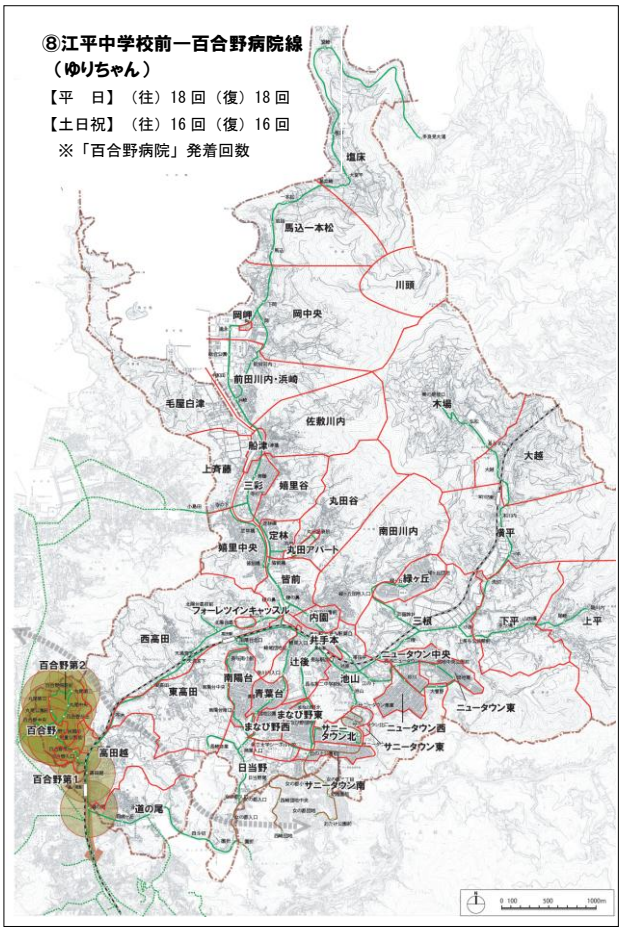


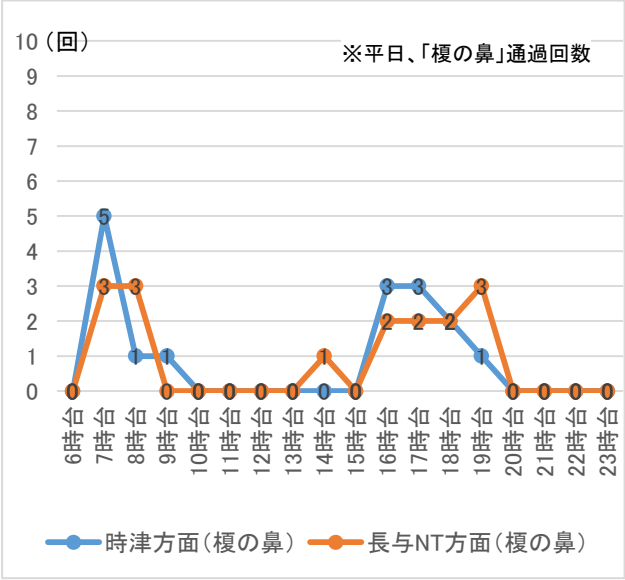


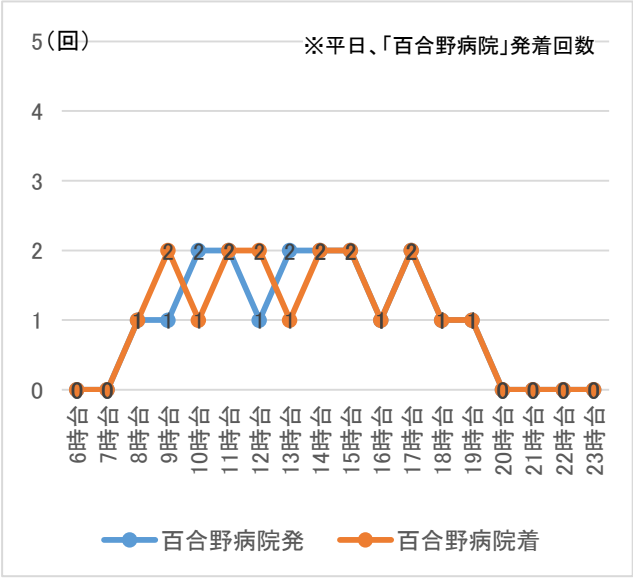


資料）長崎バス時刻表（平成 28 年 4 月 6 日現在）を基に作成

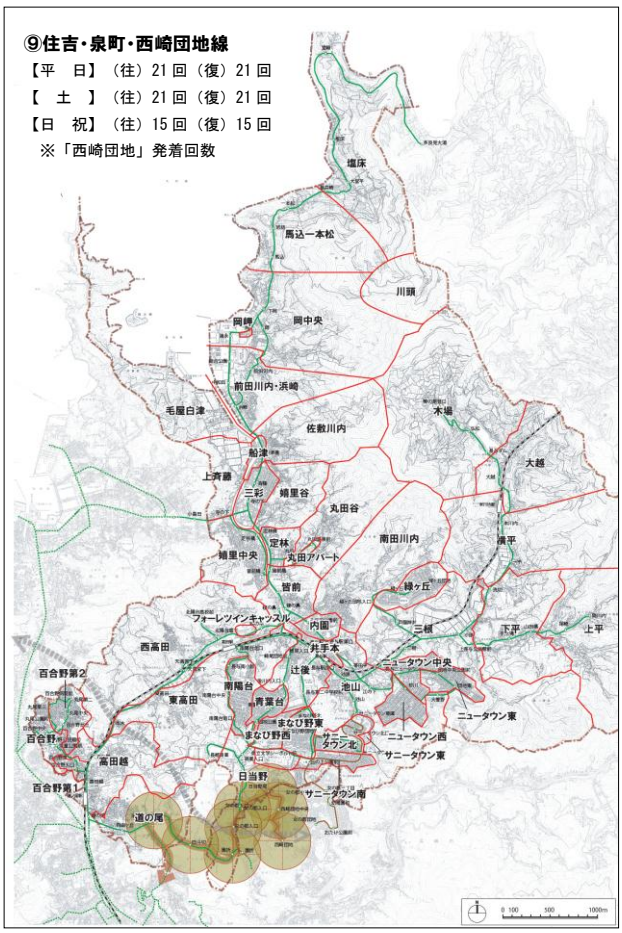


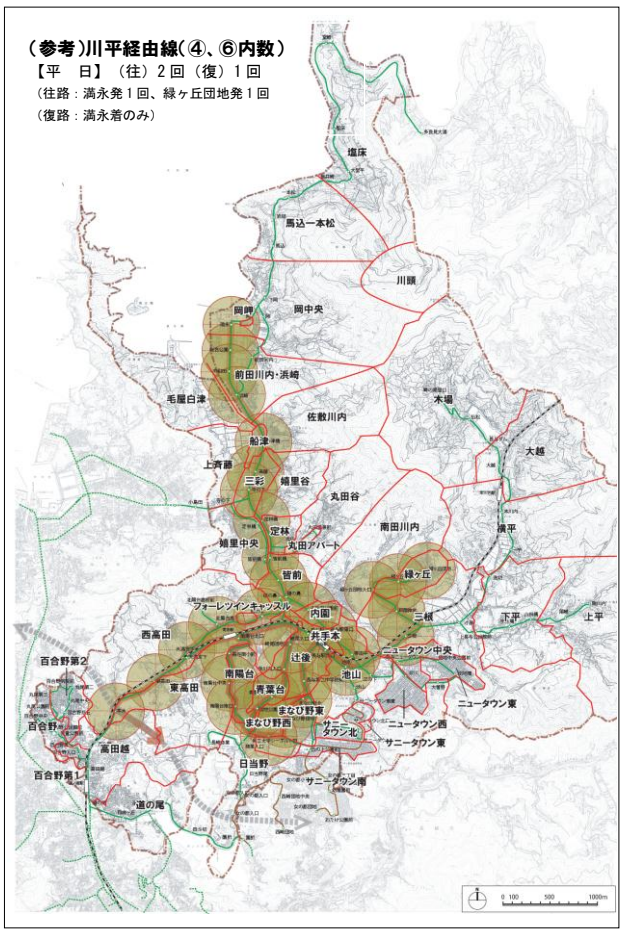


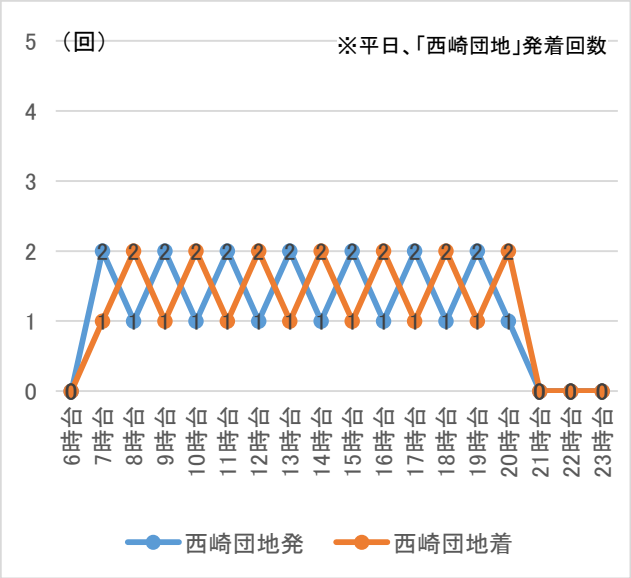


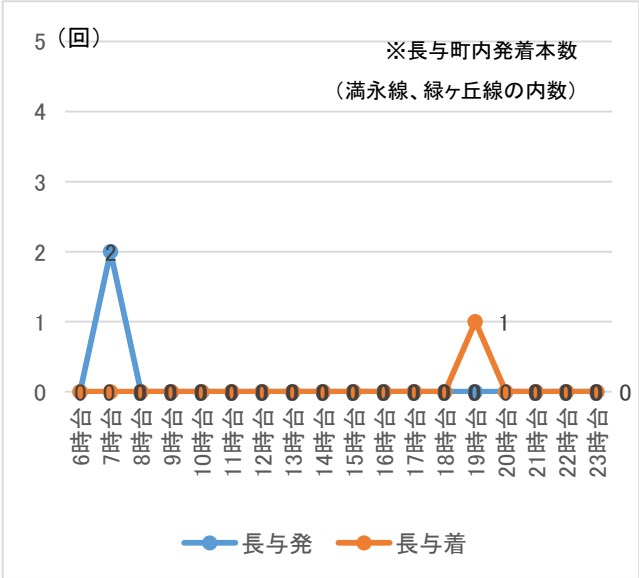


資料）長崎バス時刻表（平成 28 年 4 月 6 日現在）を基に作成

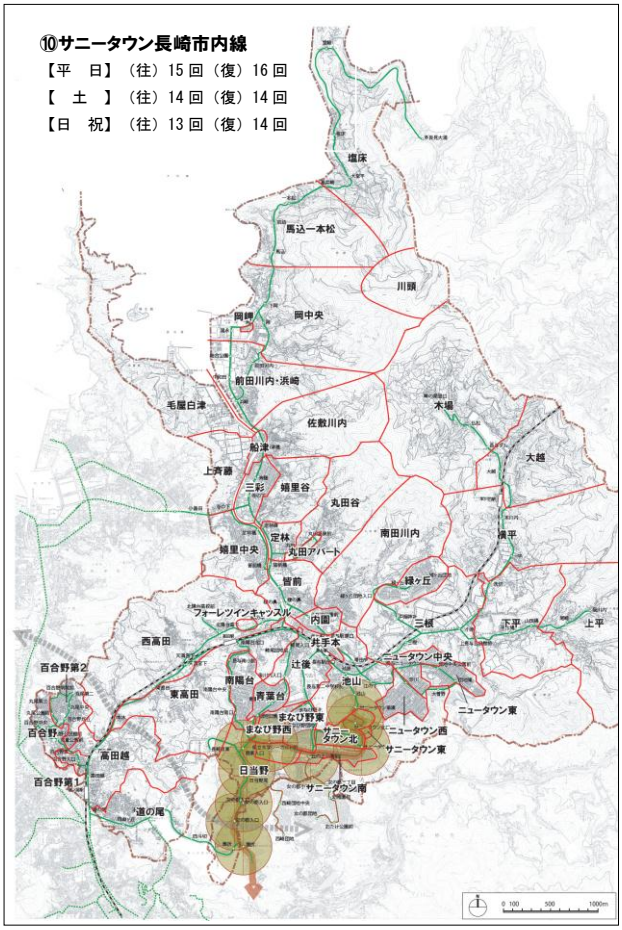


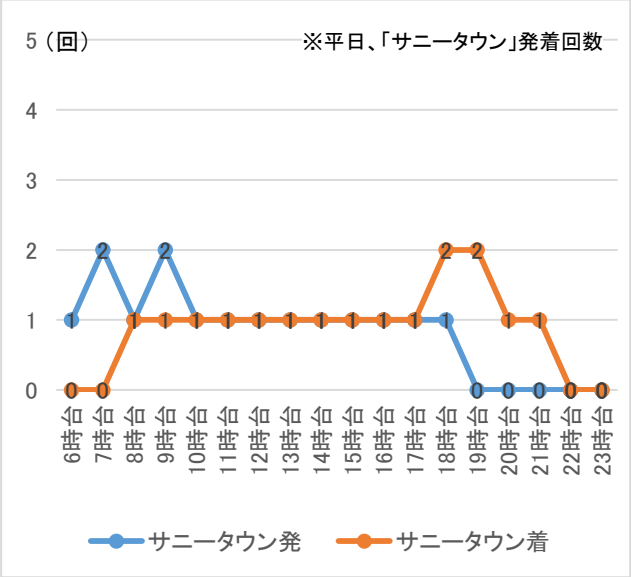






資料）長崎バス時刻表（平成 28 年 4 月 6 日現在）を基に作成





資料）長崎県営バス時刻表

（平成 29 年 2 月末現在）を基に作成

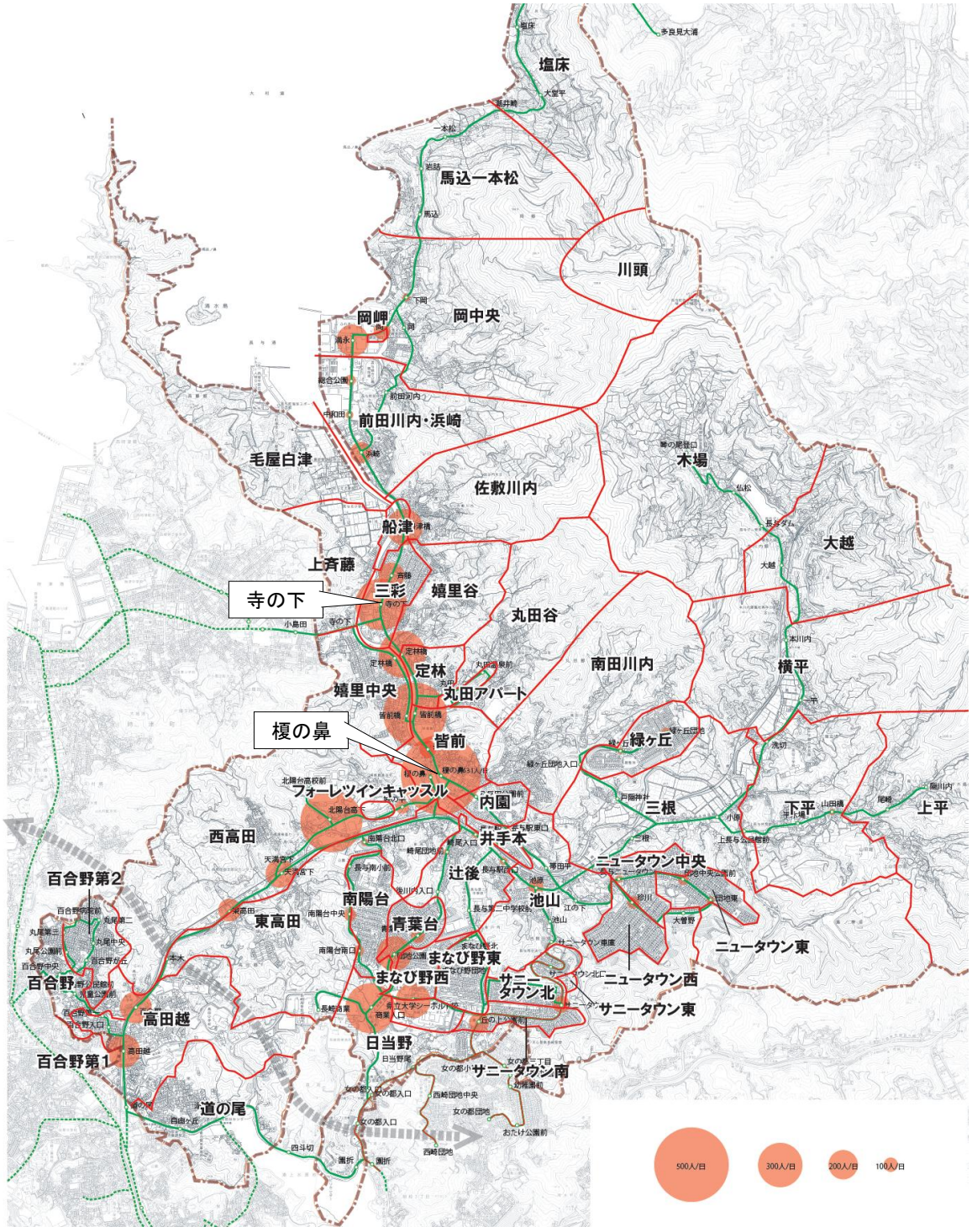
２－２ 路線バス乗降者数

公益施設が集積する「寺の下」から「榎の鼻」沿線の乗降客数が多い

路線バス利用者数は、役場や医療機関が集積する「寺の下」から「榎の鼻」にかけて最も多く、1日あたりの乗降客数は 300 人～500 人程度である。

他の地域をみると、学生利用が多いまなび野エリア、北陽台下のほか、道の尾方面へ抜ける通りとなる（主）長崎多良見線沿線の利用者が多い。

【乗降客数（平成 24 年 6 月）●表示は 30 人/日以上】



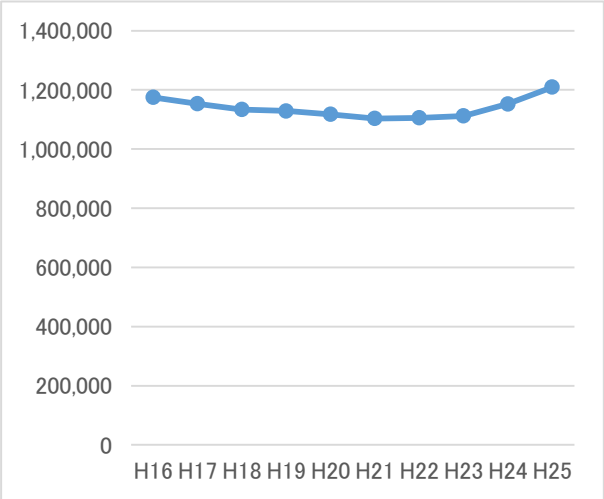
資料）「地域公共交通のあり方に関するアンケート調査（平成 24 年）」を基に作成

2－3 鉄道

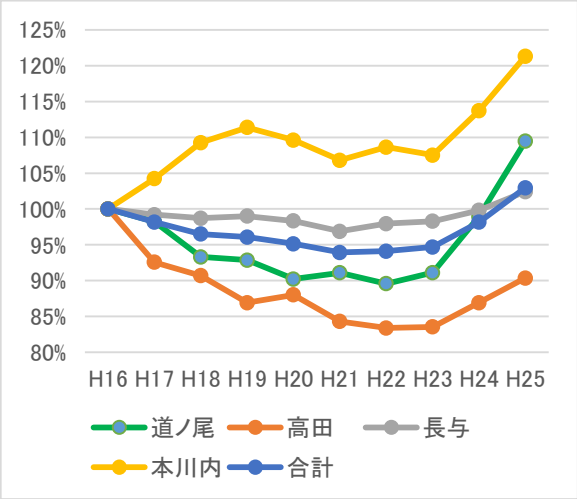
町内には、JR 道ノ尾駅、高田駅、長与駅、本川内駅の 4 つの鉄道駅が配置されている。平成 25 年度の利用者数は、長与駅が約 71.2 万人（59%）、道ノ尾駅が約 32.4 万人（27%）、高田駅が約 14.4 万人（12%）、本川内駅が約 3.0 万人（3%）である。

利用者の増減をみると、町内合計は平成 21 年度を底に増加傾向にある。駅別でみると、いずれの駅も近年は増加傾向にあるが、平成 16 年度を起点とした場合、本川内駅の利用者数増加率が最も高く、ついで道ノ尾駅の利用者数増加率が高い。長与駅は微増、高田駅は減少している。なお、高田駅に近い榎の鼻土地区画整事業の分譲開始により、今後、高田駅の利用者数は増加が予想される。

【鉄道利用者数（乗車数）の推移（人）】



（H16 年度を 100%とした場合）

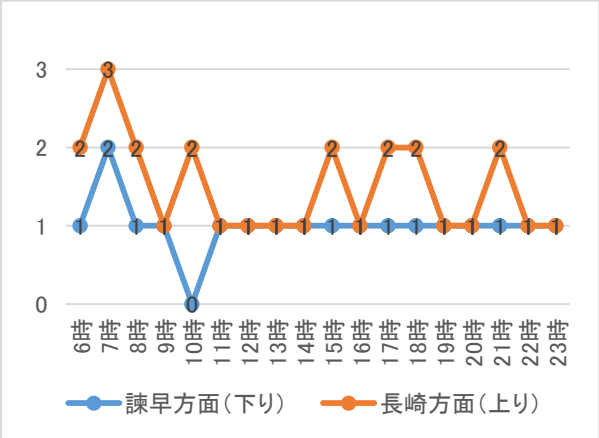


	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
道　ノ　尾	295,566	290,383	275,823	274,484	266,712	269,276	264,786	269,301	292,439	323,509
高　　田	158,856	147,054	144,080	138,071	139,830	133,947	132,491	132,734	138,073	143,563
長　　与	695,061	689,503	686,123	688,107	683,493	673,470	680,895	683,191	693,805	711,837
本　川　内	25,129	26,190	27,454	27,989	27,546	26,838	27,295	27,019	28,570	30,485
合　　計	1,174,612	1,153,130	1,133,480	1,128,651	1,117,581	1,103,531	1,105,467	1,112,245	1,152,887	1,209,394

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
道　ノ　尾	100%	98%	93%	93%	90%	91%	90%	91%	99%	109%
高　　田	100%	93%	91%	87%	88%	84%	83%	84%	87%	90%
長　　与	100%	99%	99%	99%	98%	97%	98%	98%	100%	102%
本　川　内	100%	104%	109%	111%	110%	107%	109%	108%	114%	121%
合　　計	100%	98%	96%	96%	95%	94%	94%	95%	98%	103%

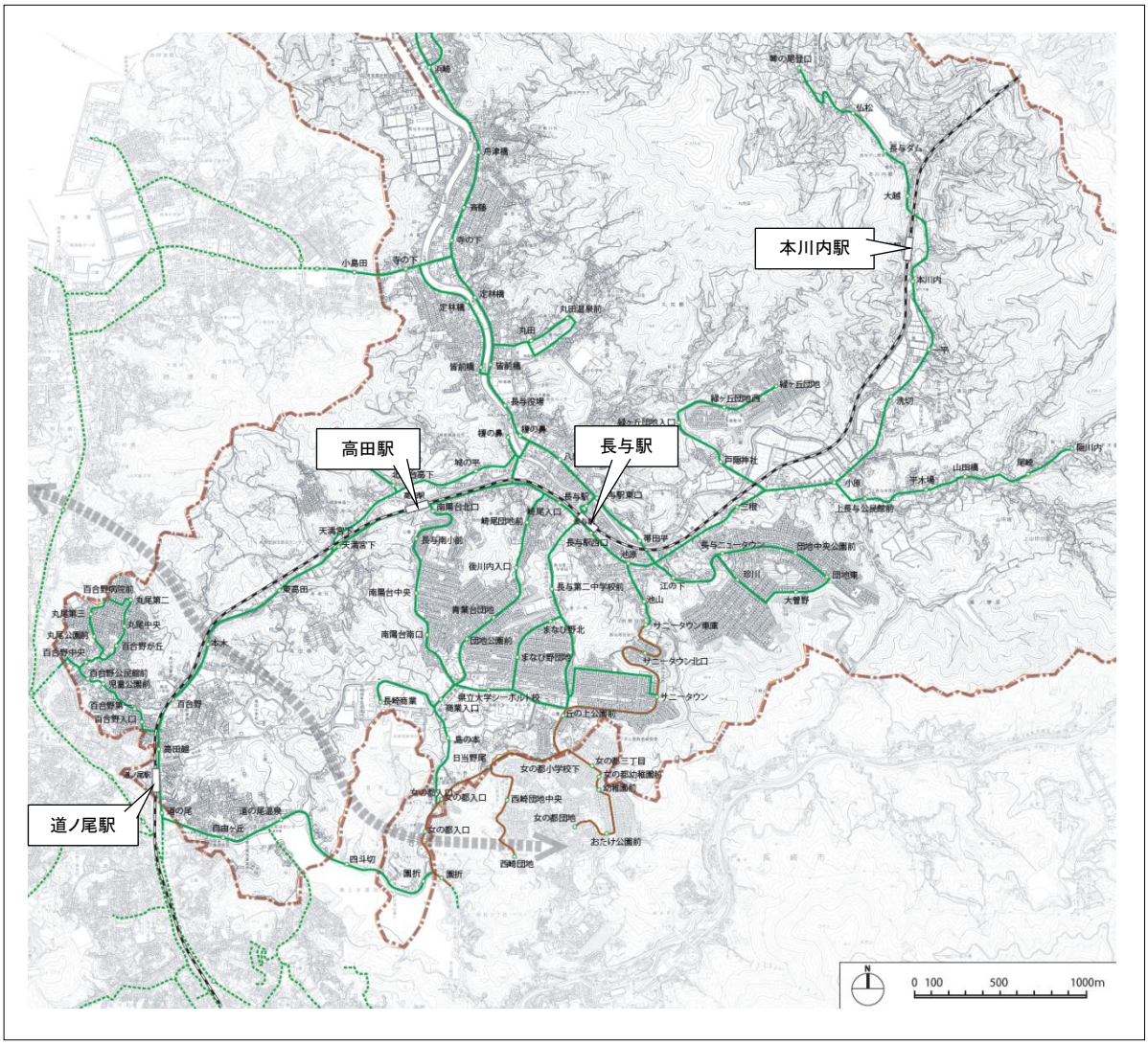
資料）長崎県統計年鑑を基に作成

【長与駅ダイヤ（本）】



資料）JR 九州時刻表（平成 29 年 3 月末）を基に作成

【JR 駅位置図】



2－4 タクシー事業者

町内のタクシー事業者は、「有限会社長与タクシー」と「あじさいタクシー」の 2 社所在する。

【町内タクシー事業者の所在地】

タクシー事業者	所在地
有限会社長与タクシー	長崎県西彼杵郡長与町斉藤郷４４－１
あじさいタクシー	長崎県西彼杵郡長与町吉無田郷５０５－２

3. 交通不便地区と目的地別アクセス状況からみた課題分析

3－1 交通不便地区の定義

長与町は居住エリアの大部分が一般的に路線バスの受益範囲といわれるバス停から 500m 圏内でカバーされているが、一部にはバス停から一定離れた急傾斜地で高齢者等の移動が困難な地区などが存在する。

そこで、長与町において公共交通機関の利用が不便で交通弱者の移動に課題がある地区を交通不便地区と定め、次の条件でその地区の抽出を行う。

（要件1）バス停から半径 500m 以遠の大型バスの進入が困難な密集した住宅地

（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
大型バスの進入が困難な密集した住宅地

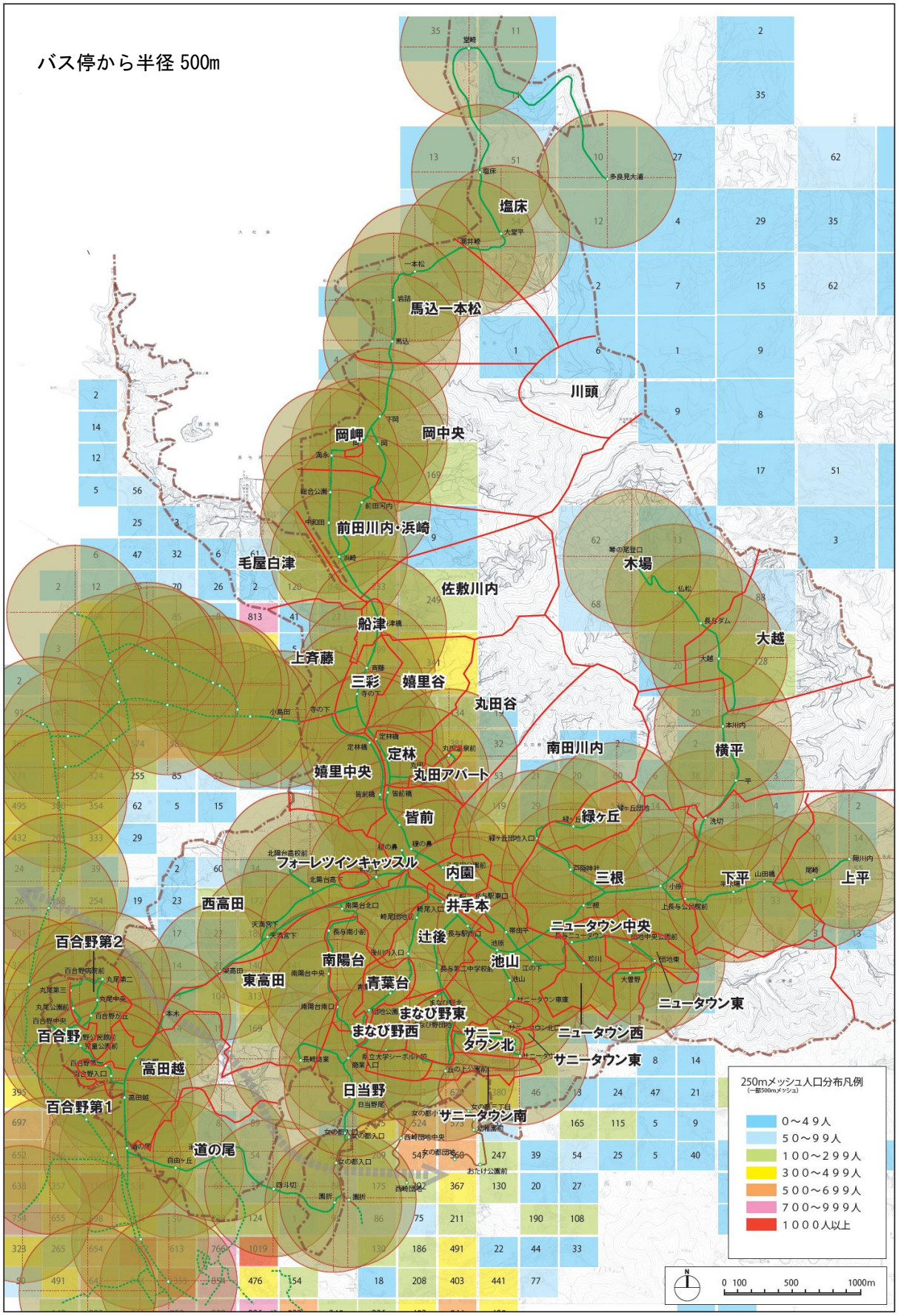
（要件3）バス停から半径 100m 以遠且つ概ね標高 100m 以上の急傾斜地で
大型バスの進入が困難な密集した住宅地

3－2 交通不便地区の抽出

前述の要件を満たす交通不便地区は次のとおり、中尾団地、道の尾団地・自由ヶ丘が抽出される。これらの地区は路線バスの進入が困難であり、バスのルート変更等では解消することが不可能であるため、小型車両による乗合タクシー等の新交通システムの導入検討が求められる。

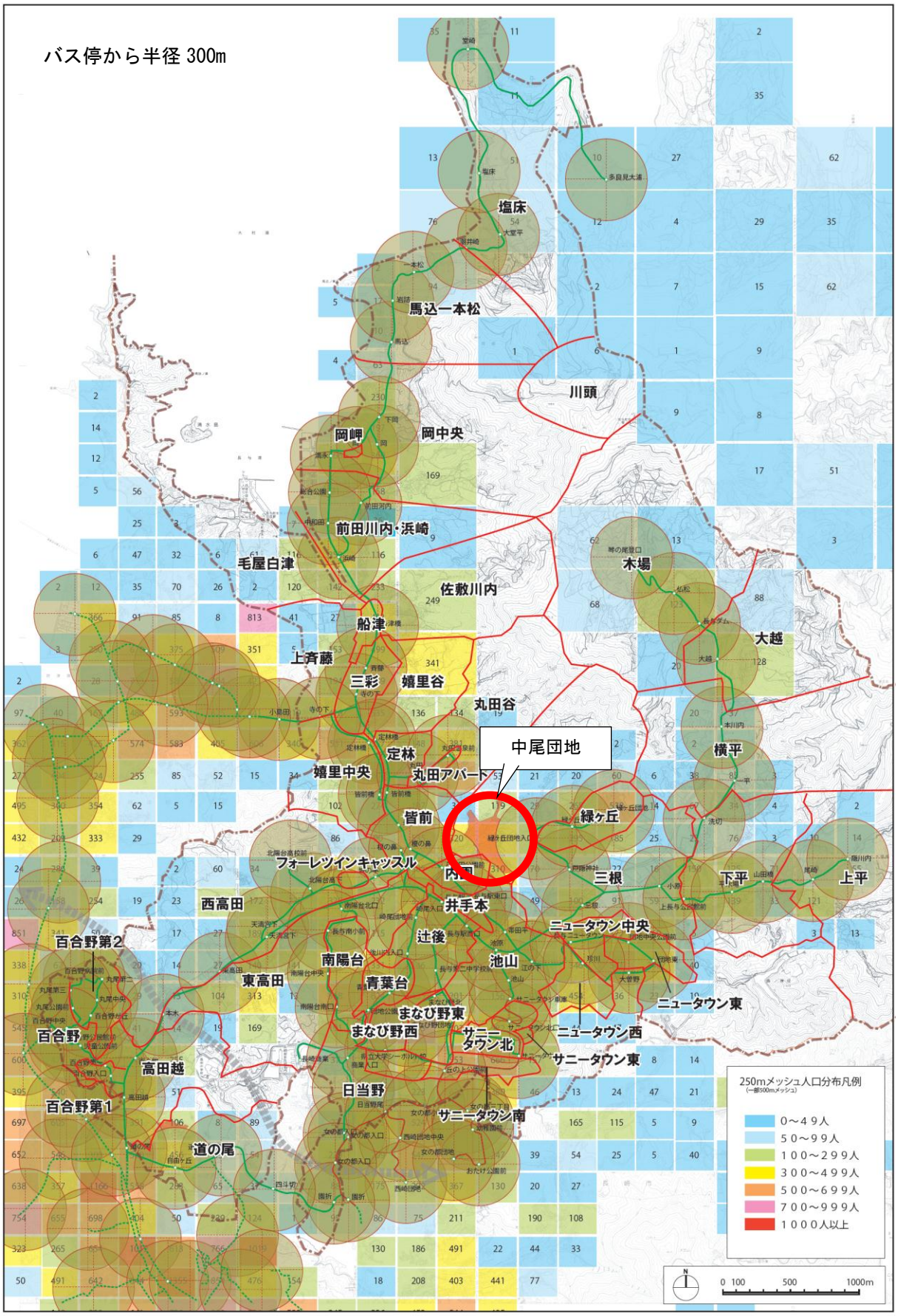
交通不便地区要件		該当地区
要件１	バス停から半径 500m 以遠の大型バスの進入が困難な密集した住宅地	－ （該当なし）
要件２	バス停から半径 300m 以遠且つ概ね標高 50m 以上の急傾斜地で大型バスの進入が困難な密集した住宅地	中尾団地
要件３	バス停から半径 100m 以遠且つ概ね標高 100m 以上の急傾斜地で大型バスの進入が困難な密集した住宅地	道の尾団地 自由ヶ丘

【要件１】バス停から半径 500m 以遠の大型バスの進入が困難な密集した住宅地



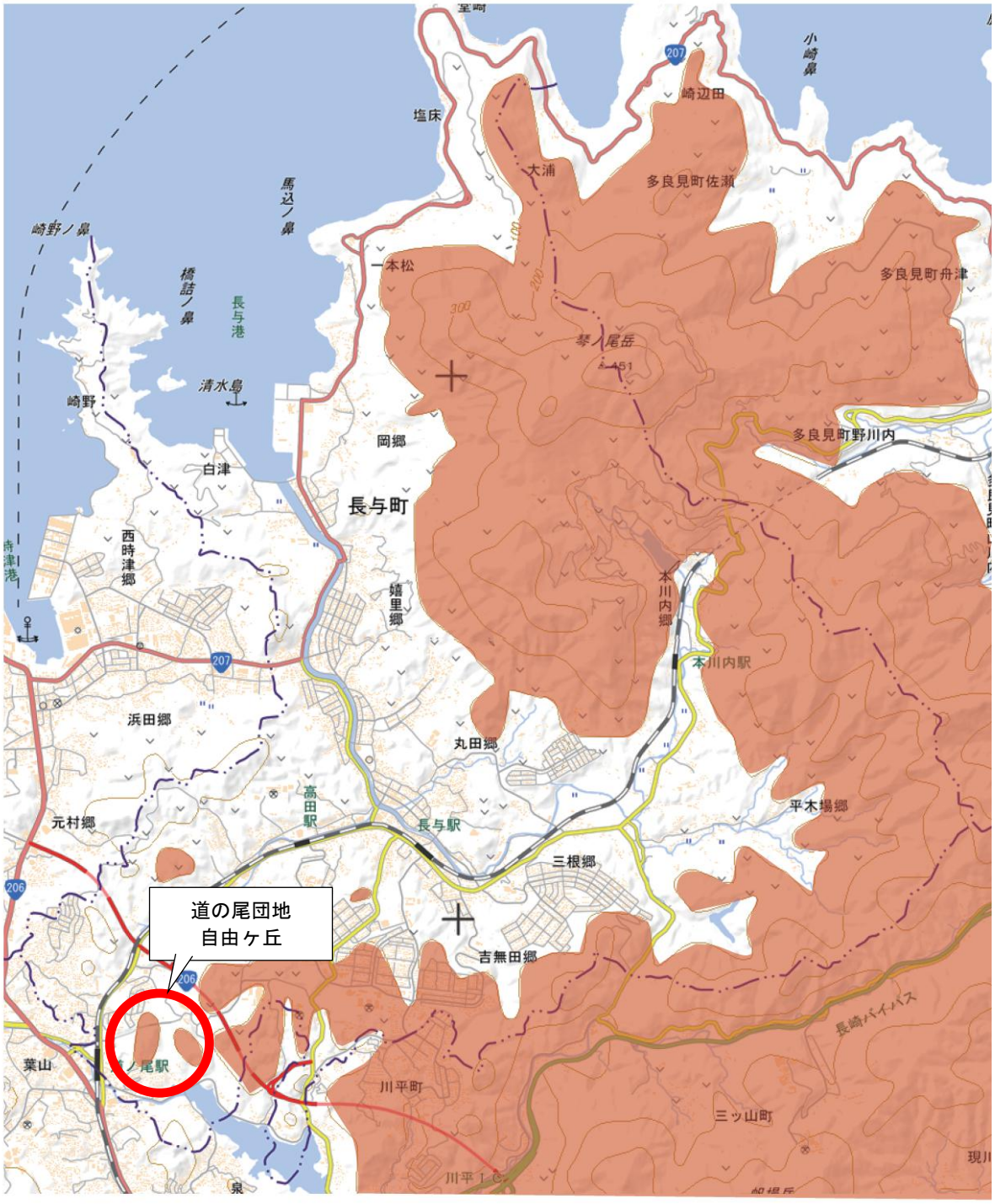
【要件２】バス停から半径 300m 以遠且つ概ね標高 50m 以上の急傾斜地で

大型バスの進入が困難な密集した住宅地



【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
大型バスの進入が困難な密集した住宅地

■　標高 100m 以上



資料）地理院地図

【交通不便地区概要】

中尾団地周辺

※車１台は通行可、離合に難あり（道路幅 3.5m～4m 程度）

※赤点線は乗合タクシーを導入した場合の経路イメージ

道の尾団地・自由ヶ丘周辺

※車１台は通行可、離合に難あり（道路幅 3.5m～4m 程度、一部 2m 台あり）

※赤点線は乗合タクシーを導入した場合の経路イメージ

３－３　路線バスルート･目的地別アクセス状況からみた課題分析

本項では、町内を経由する 10 路線について、JR 長与駅や役場などの町内主要公共公益施設への経由状況や、道の尾や時津方面などへのアクセス状況から、目的地別でのアクセス上の課題を分析する。今回の検討にあたっての目的地は、長与駅、役場、道の尾・住吉方面、昭和町経由長崎方面、時津方面、川平バイパス経由長崎方面とし、各路線との関係は以下のとおりである。

【路線別・目的地別の経由状況】

	長与駅	役場	道の尾 ･住吉方面	昭和町経 由長崎 方面	時津 方面	川平 B 経 由長崎 方面
①寺川内―道の尾―長与 NT 線	○		○			
②上横尾―溝川―長与 NT 線	○	○			○	
③長与 NT 線	○			○		
④緑ケ丘団地線			○	○		
⑤本川内･琴の尾線	○		○			
⑥満永線		○	○			
⑦時津―長与線	○	○			○	
⑧江平中学校前―百合野病院線 （ゆりちゃん）			○			
⑨住吉･泉町･西崎団地線			○			
（参考）川平経由線（④、⑥内数）						○
⑩サニータウン―長崎市内線 （県営バス）				○		

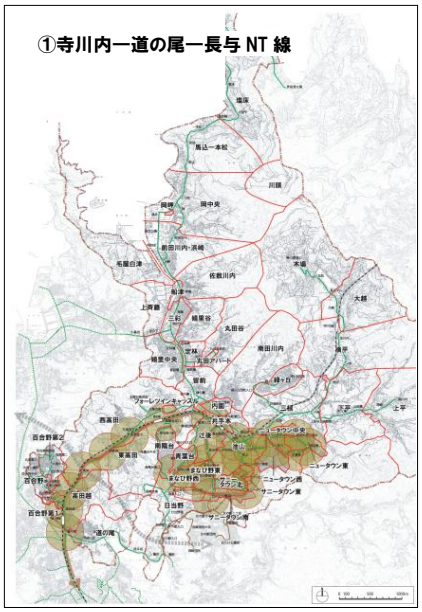
（空白）

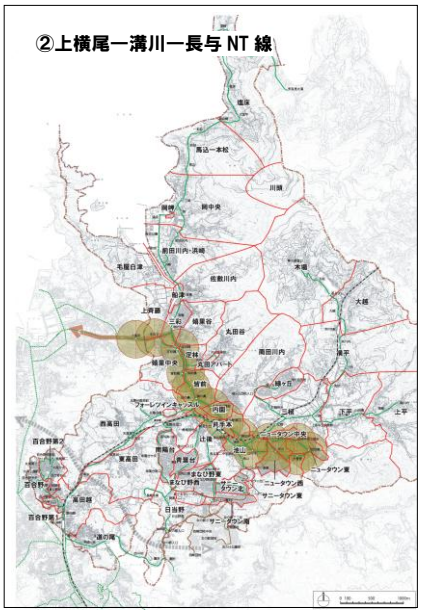
（１）長与駅経由

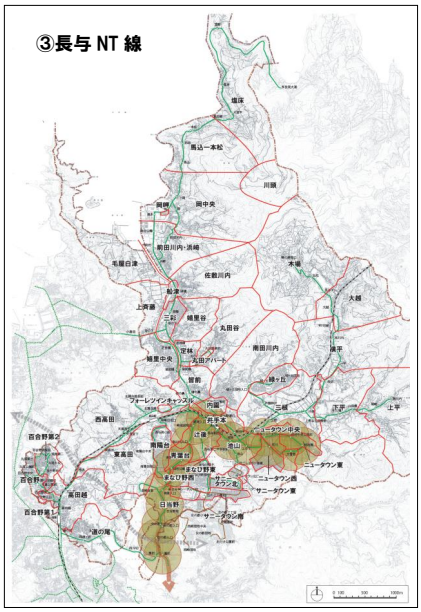
北部からのアクセスが弱い

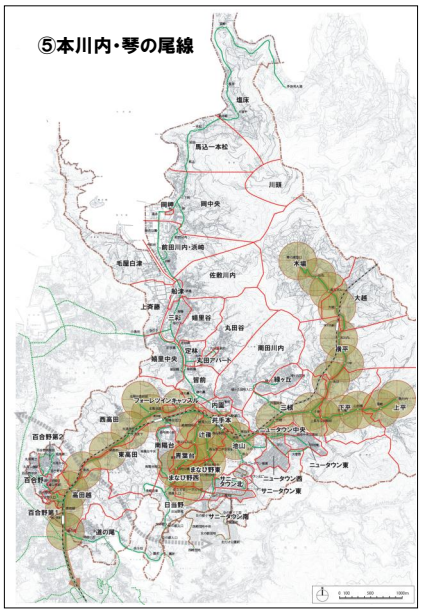
- 長与駅を経由するルートは次の 5 路線であり、「寺の下」以北を除く町全体を概ねカバーしている。
- 北部地域から長与駅には乗り換えが必要である。

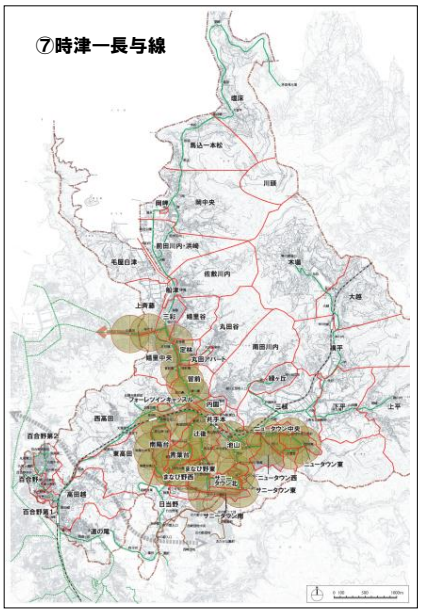
（経由路線）※全 5 路線



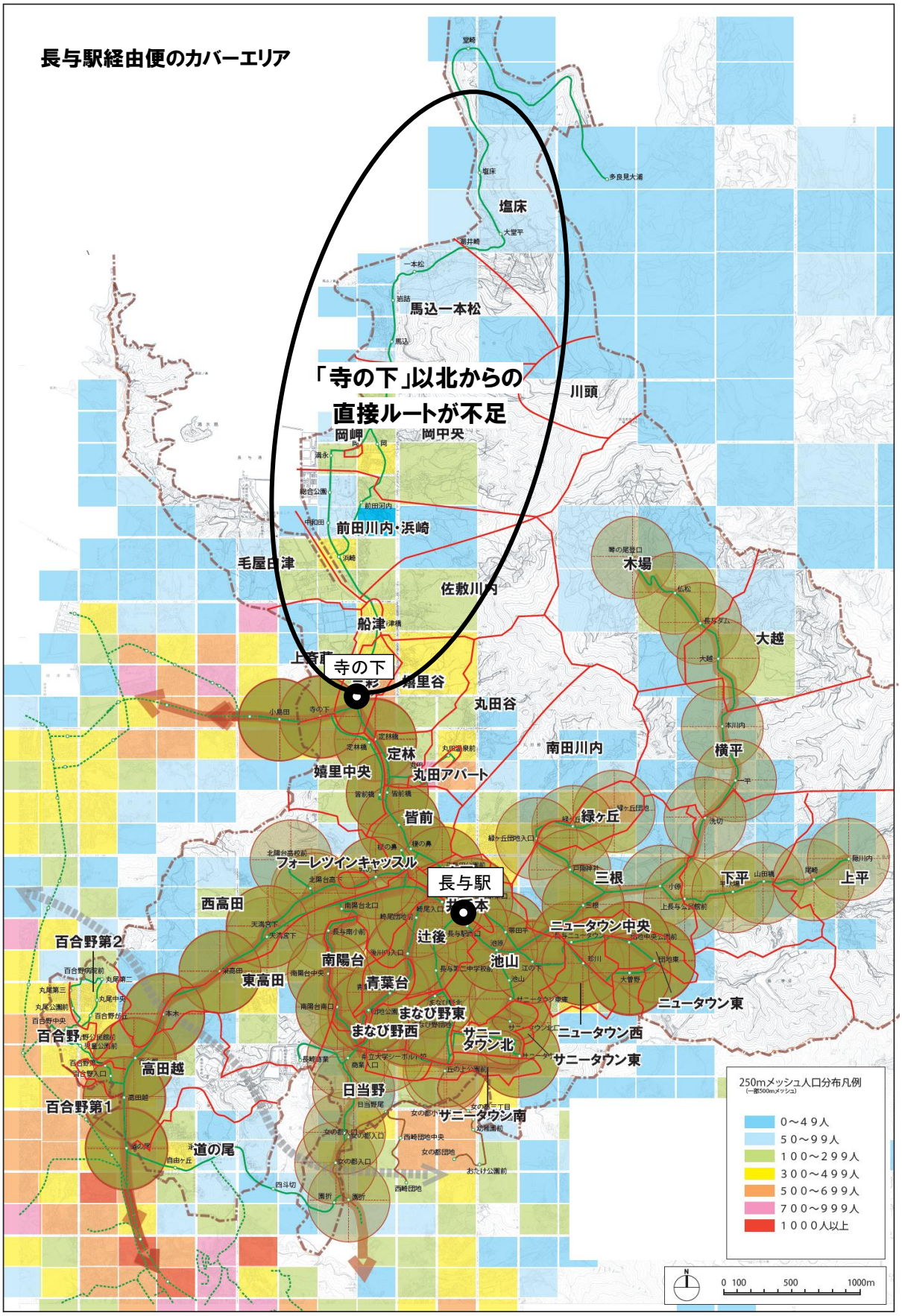








（※カバー状況：前ページの①・②・③・⑤・⑦を重ねた場合）次ページ以降も同様

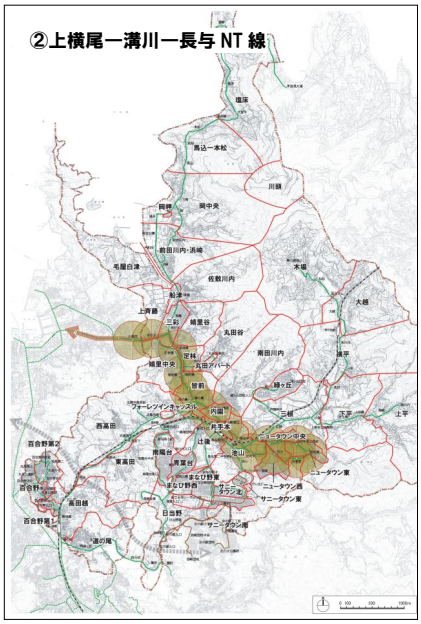


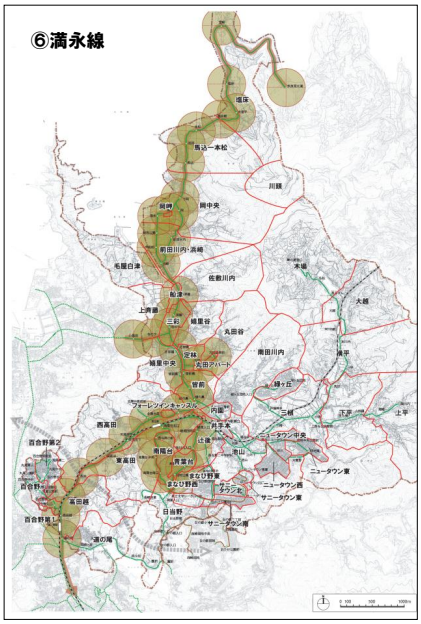
（２）長与町役場

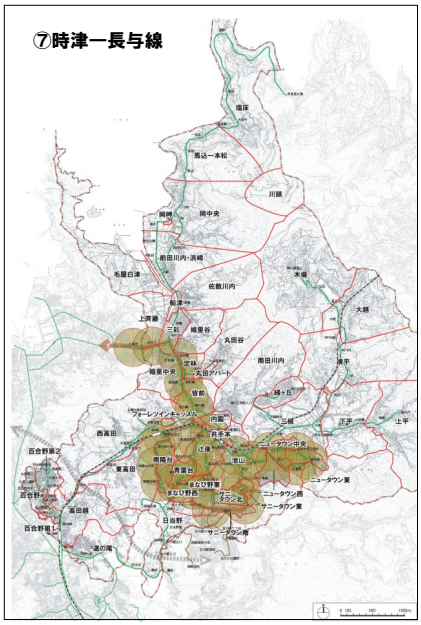
緑ヶ丘、本川内方面など東部からのアクセスが弱い。
まなび野等の南部の団地からの日中のアクセスも弱い。

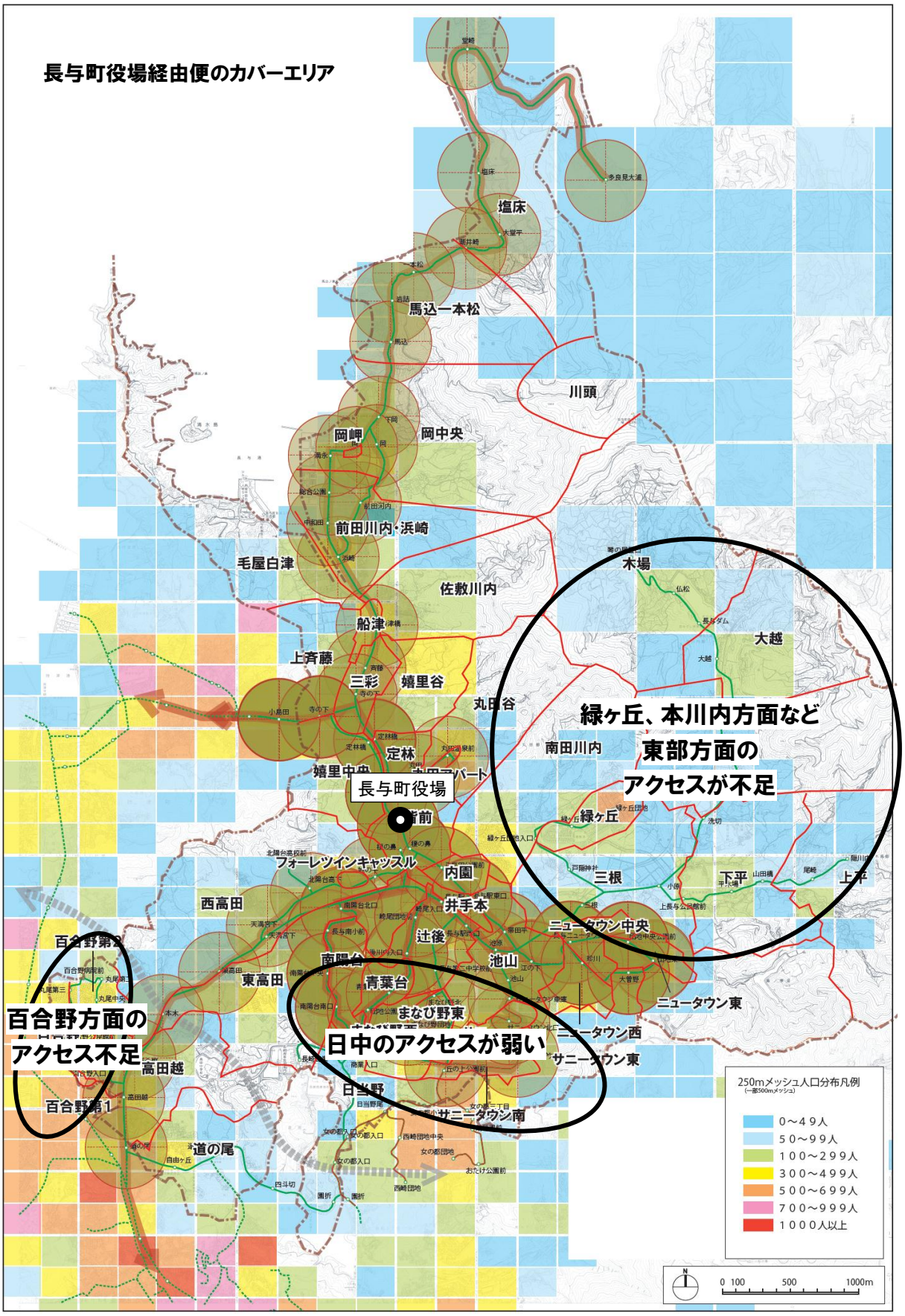
- 長与町役場を経由するルートは次の 3 路線。長与町バス路線の大動脈である満永線が経由しており、満永方面から百合野方面のアクセス利便性は高い。
- 長与ニュータウンからも一定の便数が確保されているが、まなび野やサニータウン、南陽台などの南部の開発団地からのアクセスは昼間を中心に弱い状況である。
- 一方で、緑ヶ丘や本川内方面などの長与町東部からのアクセス便が不足しており、利便性が低い。

（経由路線）※全 3 路線







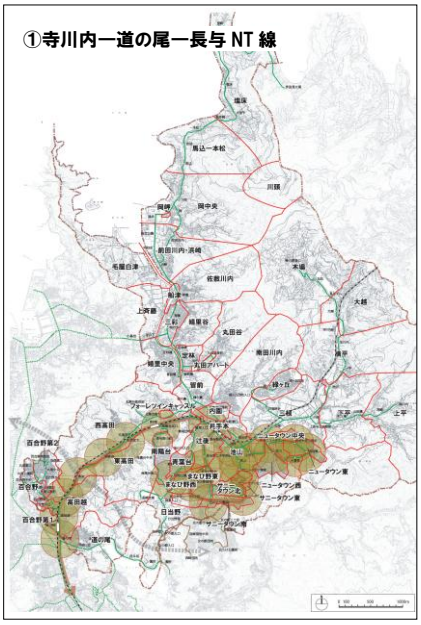

長与町役場経由便のカバーエリア
緑ヶ丘、本川内方面など
東部方面の
アクセスが不足
百合野方面の
アクセス不足
日中のアクセスが弱い
長与町役場
塩床
馬込一本松
川頭
岡中央
岡岬
前田川内・浜崎
毛屋白津
佐敷川内
木場
大越
船津
上斉藤
三彩
嬉里谷
丸田谷
定林
嬉里中央
南田川内
緑ヶ丘
三根
下平
上平
フォーレツインキャッスル
内園
西高田
井手本
ニュータウン中央
辻後
百合野第2
南陽台
池山
東高田
青葉台
ニュータウン東
まなび野東
ニュータウン西
サニータウン東
高田越
日当野
百合野第1
サニータウン南
道の尾
250mメッシュ人口分布凡例
（一部500mメッシュ）
0～49人
50～99人
100～299人
300～499人
500～699人
700～999人
1000人以上
N
0 100 500 1000m

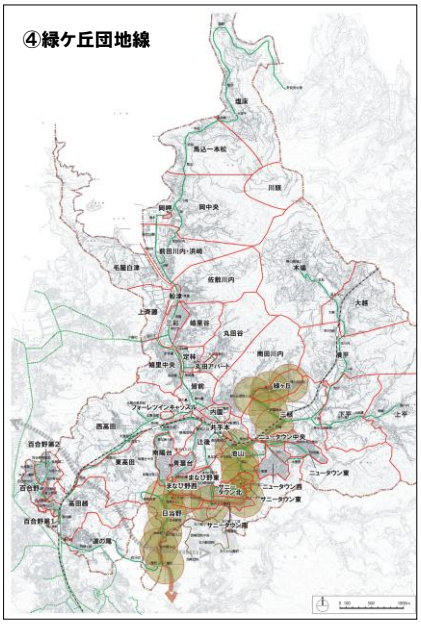
（３）道の尾・住吉方面

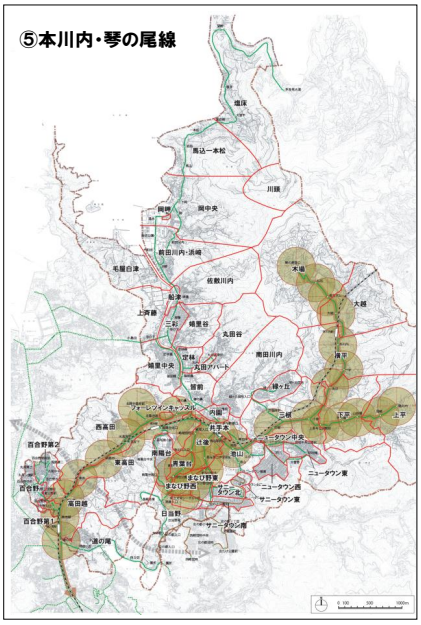
町内全域をカバー。現状での利便性は高い

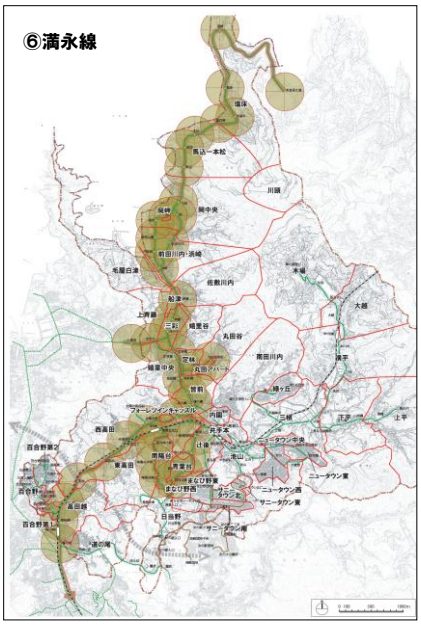
・　商業施設や医療施設が集積する道の尾・住吉方面を結ぶルートは町内全域をカバーしており、アクセス利便性は高いといえる。

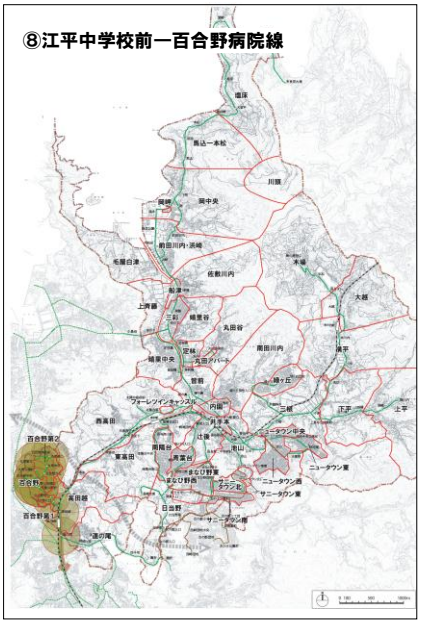
（経由路線）※全 6 線

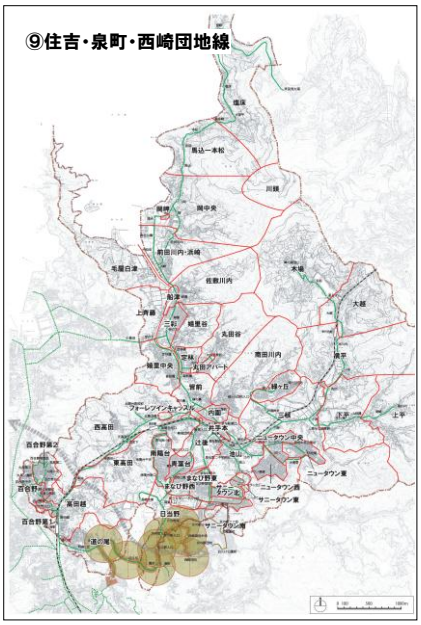


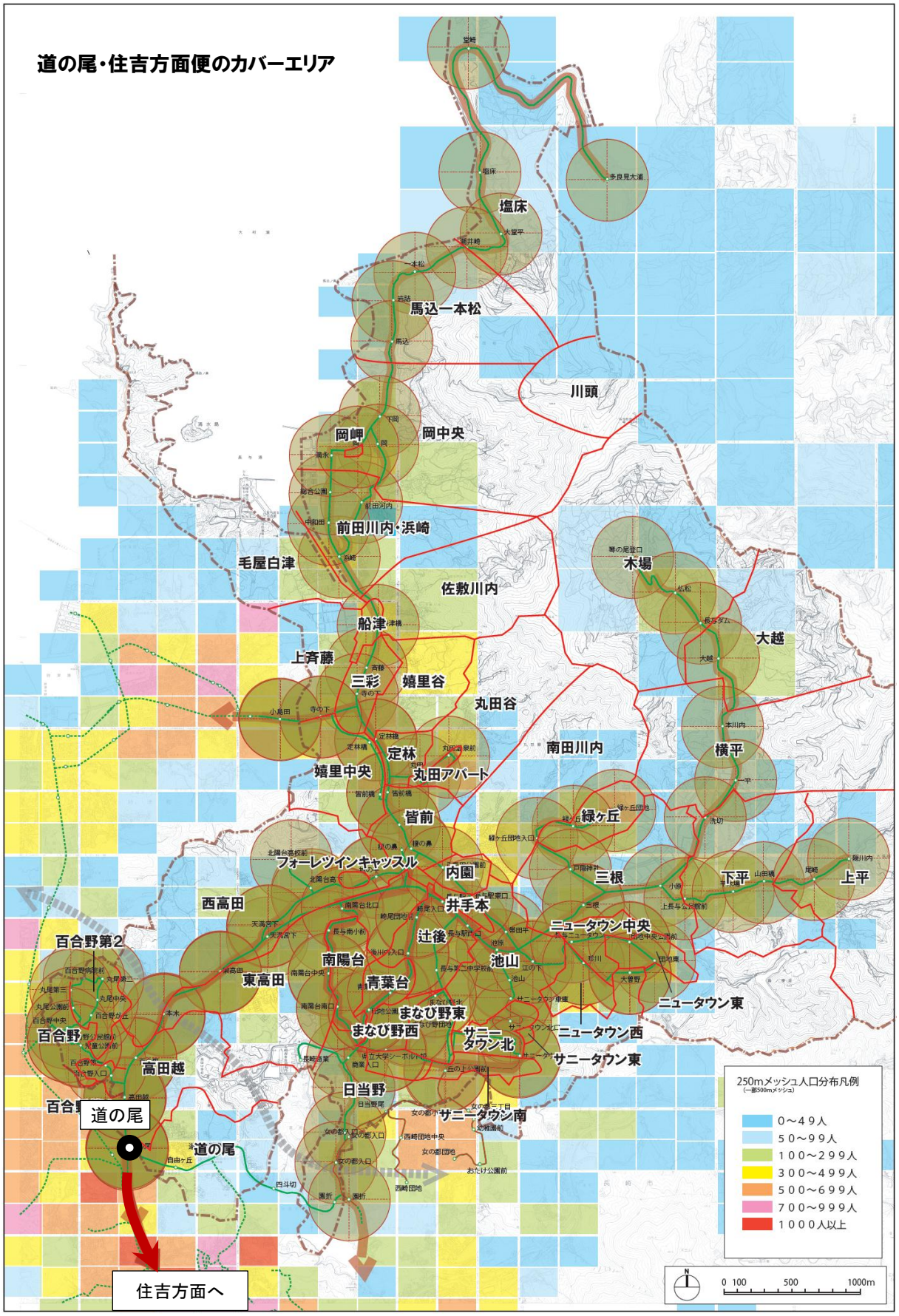










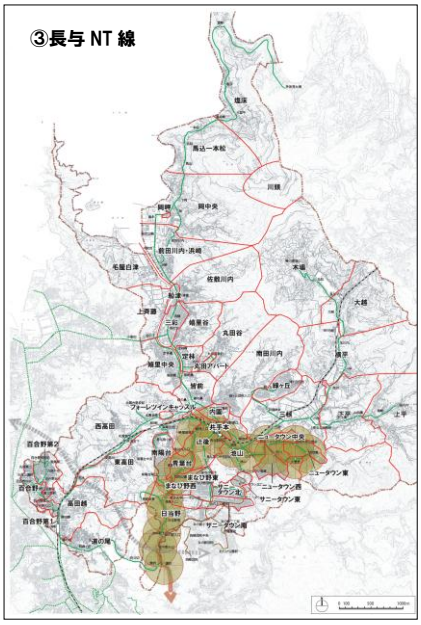

道の尾・住吉方面便のカバーエリア
塩床
馬込一本松
川頭
岡中央
岡岬
前田川内・浜崎
毛屋白津
木場
佐敷川内
大越
船津
上斉藤
三彩
嬉里谷
丸田谷
南田川内
横平
定林
嬉里中央
丸田アパート
皆前
緑ヶ丘
フォーレツインキャッスル
内園
三根
下平
上平
西高田
井手本
ニュータウン中央
百合野第2
辻後
池山
南陽台
東高田
青葉台
ニュータウン東
まなび野東
まなび野西
サニータウン北
ニュータウン西
百合野
高田越
サニータウン東
日当野
サニータウン南
道の尾
道の尾
住吉方面へ
250mメッシュ人口分布凡例
（一部500mメッシュ）
0～49人
50～99人
100～299人
300～499人
500～699人
700～999人
1000人以上
0 100 500 1000m

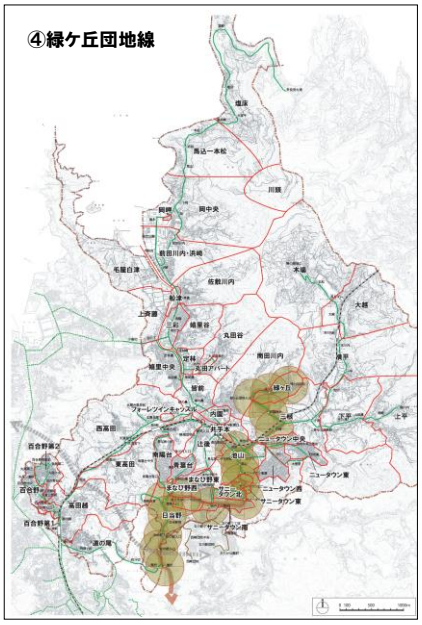
（４）昭和町経由長崎方面

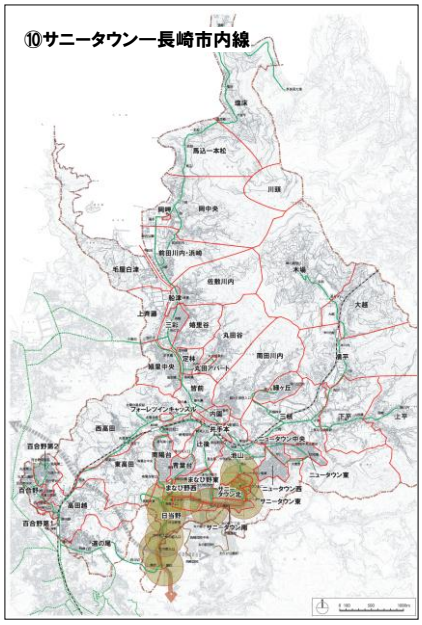
アクセス便は長与駅以南、南部の団地周辺に集中。
北部・中心部・東部方面が不足

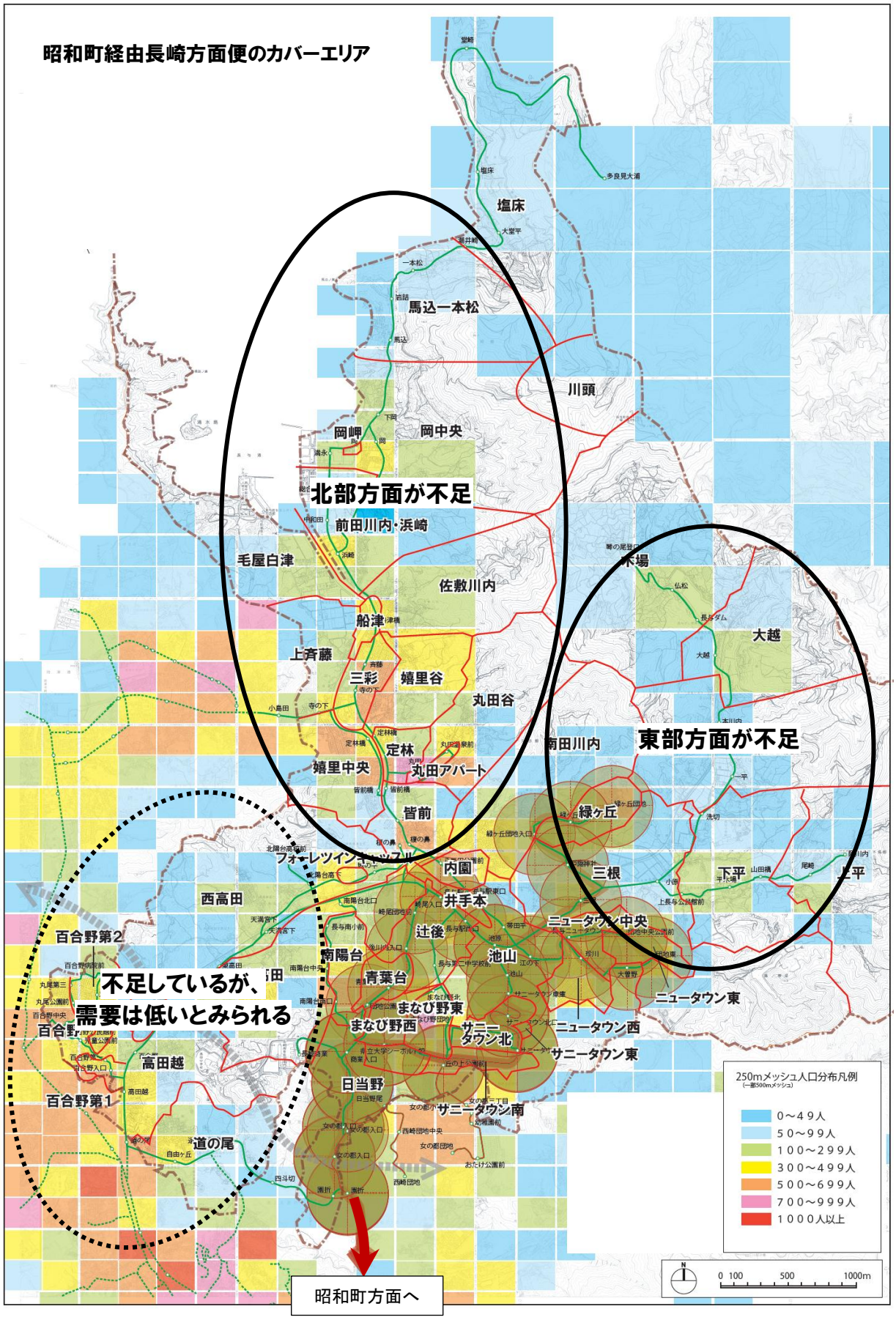
- 昭和町経由長崎方面を結ぶルートは、長与ニュータウンやまなび野、緑ヶ丘などの、長与駅以南の開発団地等に集中しており、北部や中心部、東部からのアクセス便が不足している状況にある。
- 現在は、高田や百合野方面からのルートはないが、同地区は道の尾方面への移動ニーズが中心とみられ、需要は低いとみられる。

（経由路線）※全 3 路線







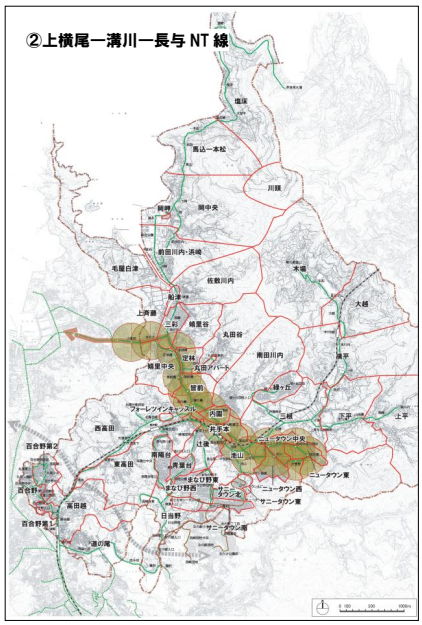

昭和町経由長崎方面便のカバーエリア
北部方面が不足
東部方面が不足
不足しているが、
需要は低いとみられる
昭和町方面へ
塩床
馬込一本松
川頭
岡中央
岡崎
前田川内・浜崎
毛屋白津
佐敷川内
船津
上斉藤
三彩
嬉里谷
丸田谷
定林
嬉里中央
丸田アパート
皆前
内園
井手本
西高田
百合野第2
百合野第1
高田越
道の尾
南陽台
青葉台
まなび野東
まなび野西
日当野
サニータウン北
サニータウン東
サニータウン南
ニュータウン中央
ニュータウン東
ニュータウン西
池山
辻後
三根
緑ヶ丘
下平
上平
大越
木場
南田川内
250mメッシュ人口分布凡例
0～49人
50～99人
100～299人
300～499人
500～699人
700～999人
1000人以上
0 100 500 1000m

（５）時津方面

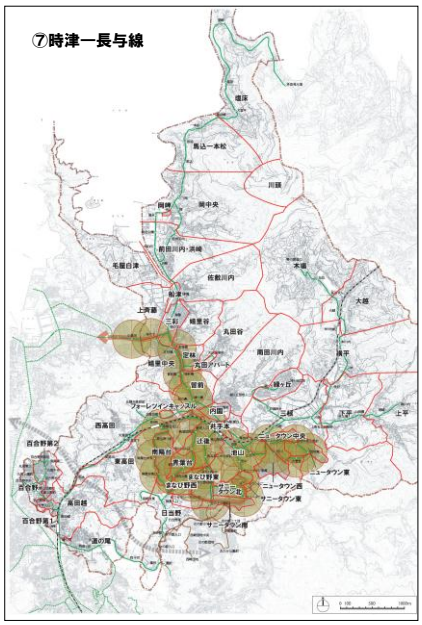
南部や中心部とのアクセスのみ。ダイヤ・ルートが限定的

- 現在のアクセス便は、長与ニュータウンやサニータウン、まなび野などの町南部の開発団地が中心で、北部や東部、高田方面からのアクセスが不足している。
- また、充足しているエリアについても、⑦時津・長与線は通勤・通学利用を主眼としたダイヤ編成となっており､通院や買い物利用を想定した日中ダイヤが存在するのは②上横尾―長与ＮＴ線のみで、この場合、まなび野やサニータウン、青葉台などの団地でもアクセスが不足している状況にある。

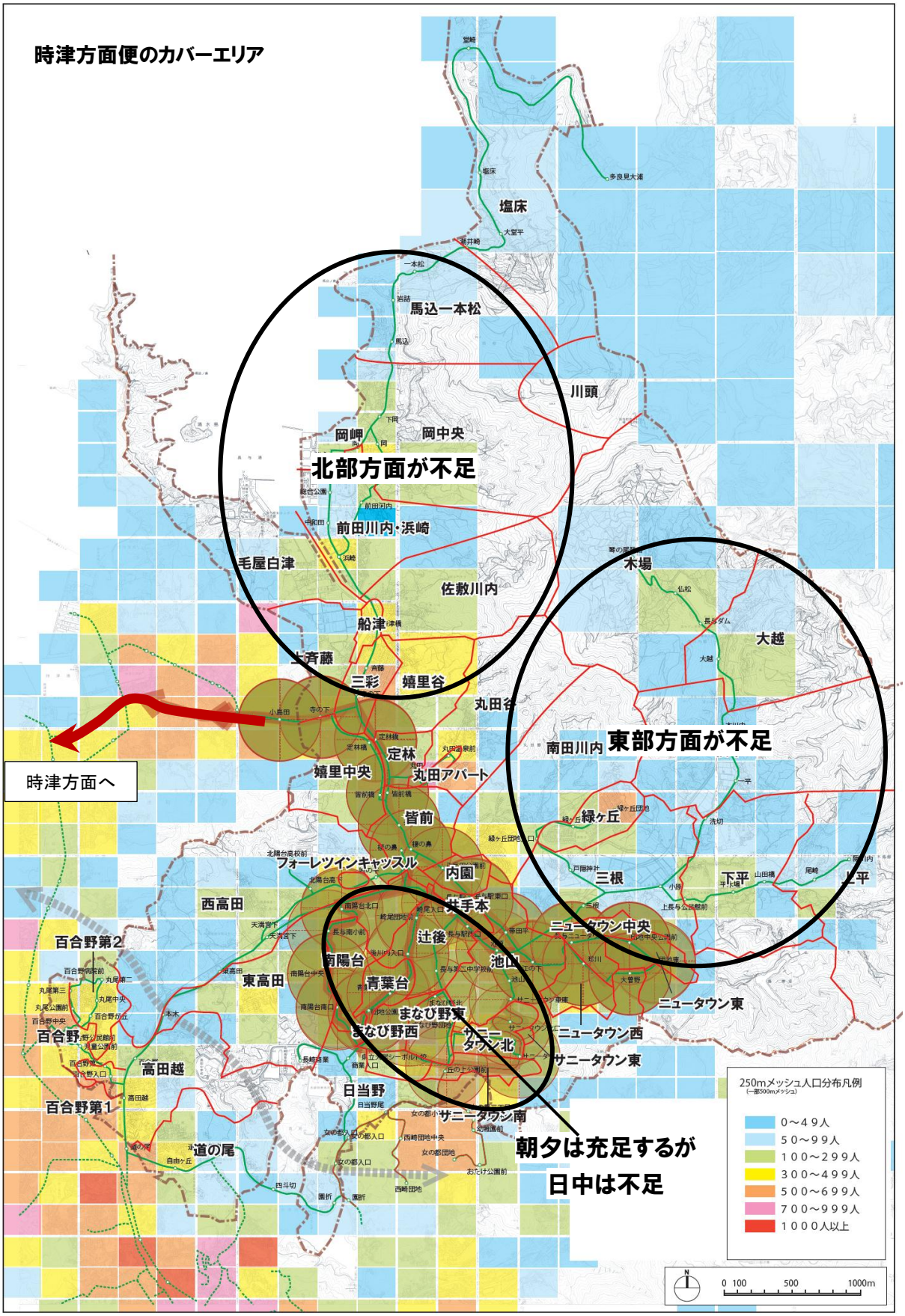
（経由路線）※全 2 路線



日中も１時間に１便。
ただしルートは限定的



朝夕のみ通勤・通学用

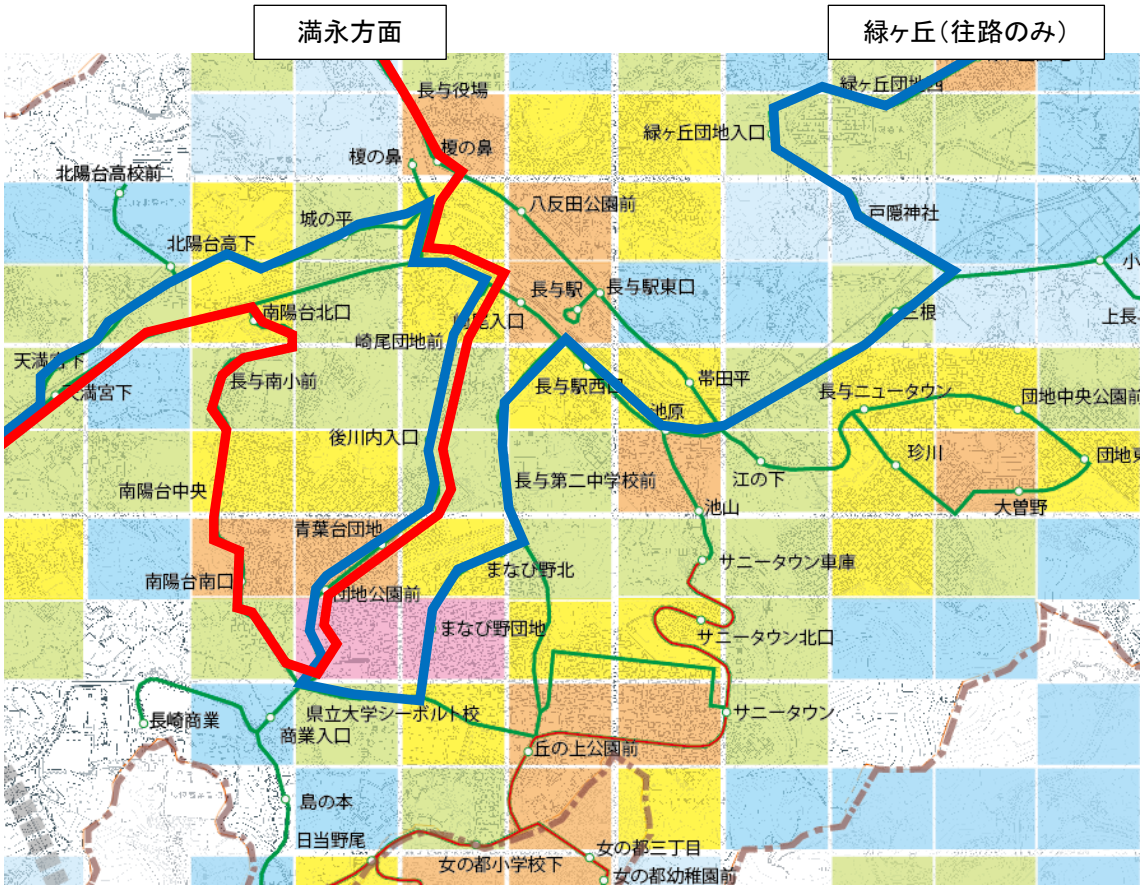

時津方面便のカバーエリア
北部方面が不足
東部方面が不足
時津方面へ
朝夕は充足するが
日中は不足
塩床
馬込一本松
川頭
岡中央
岡岬
前田川内・浜崎
毛屋白津
佐敷川内
木場
大越
船津
大斉藤
三彩
嬉里谷
丸田谷
南田川内
定林
嬉里中央
丸田アパート
皆前
緑ヶ丘
フォーレツインキャッスル
内園
三根
下平
上平
西高田
井手本
辻後
ニュータウン中央
百合野第2
南陽台
池口
東高田
青葉台
ニュータウン東
まなび野東
まなび野西
サニータウン北
ニュータウン西
百合野
サニータウン東
高田越
日当野
百合野第1
サニータウン南
道の尾
250mメッシュ人口分布凡例
0～49人
50～99人
100～299人
300～499人
500～699人
700～999人
1000人以上
0 100 500 1000m

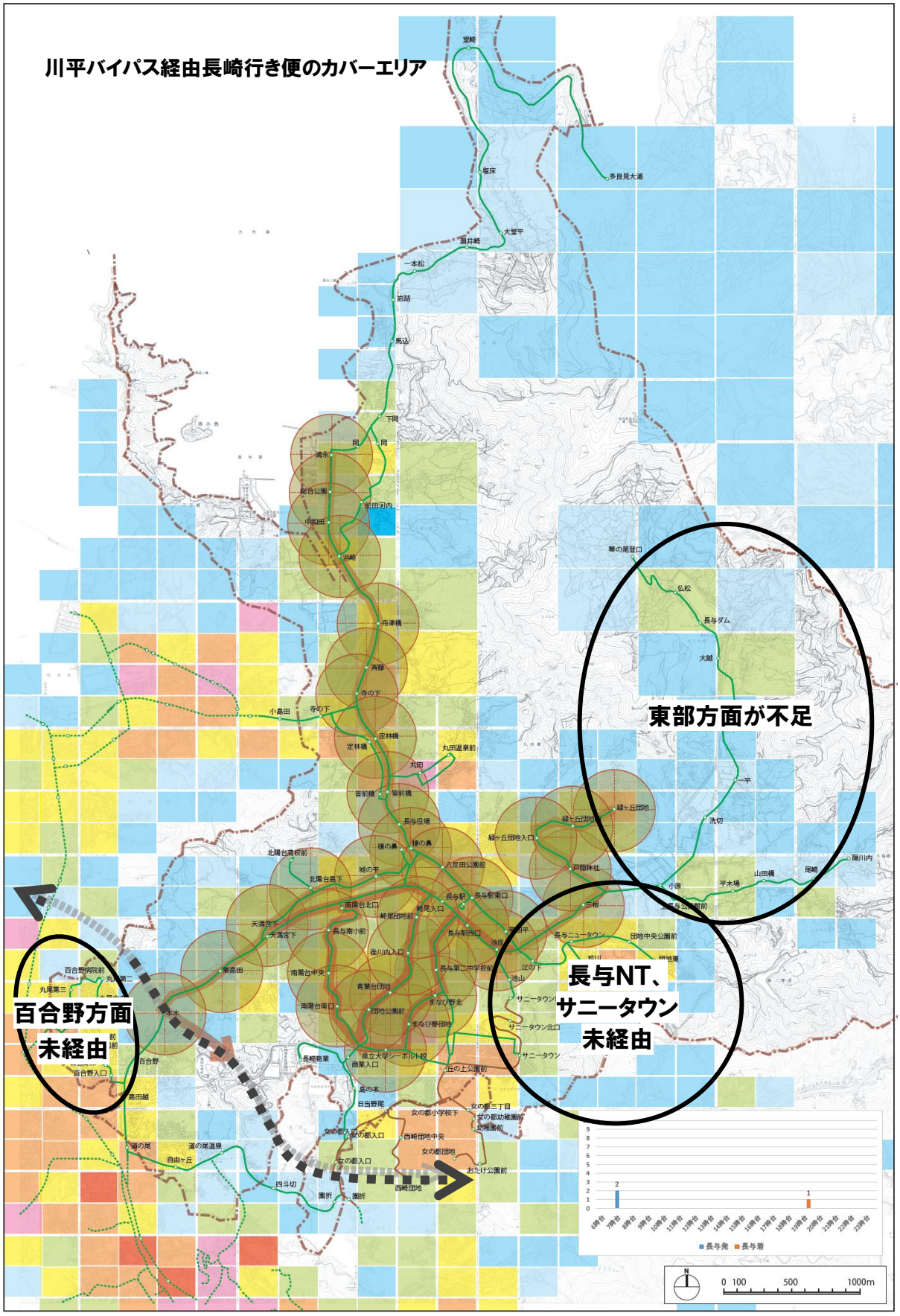
（６）川平バイパス経由・長崎方面

往路は長与ニュータウン、サニータウンを未経由。
復路は青葉台・満永の１便のみ。

- 川平バイパス経由・長崎方面は、通勤・通学用として朝２便、夕方１便で運行されている。
- 朝は満永発－青葉台―南陽台経由で復路も同様のルートで運行されている。緑ヶ丘発は往路のみでまなび野を経由し北陽台下を通りバイパスへ向かうルートである。
- エリア的には長与ニュータウンやサニータウン、百合野などが未経由である。

【川平バイパス経由・長崎方面ルート中心部拡大図】




川平バイパス経由長崎行き便のカバーエリア
東部方面が不足
長与NT、
サニータウン
未経由
百合野方面
未経由
堂崎
塩床
多良見大浦
大堂平
湖井崎
一本松
岩諸
馬込
下岡
岡
岡
満永
総合公園
中和田
新田河内
西崎
舟津橋
斉藤
寺の下
小島田
寺の下
定林橋
定林橋
丸田
丸田温泉前
皆前橋
皆前橋
長与役場
榎の鼻
榎の鼻
北陽台高校前
城の平
北陽台高下
六反田公園前
南陽台北口
崎尾入口
崎尾団地前
長与駅
長与駅南口
天満宮下
天満宮下
長与南小前
長与駅西口
後川内入口
長与第二中学校前
南陽台中央
東高田
青葉台団地
南陽台南口
団地公園前
まなび野北
まなび野団地
長崎商業
県立大学シーボルト校
商業入口
丘の上公園前
島の本
日当野尾
女の都小学校下
女の都三丁目
女の都幼稚園前
女の都入口
女の都入口
西崎団地中央
女の都団地
女の都入口
おたけ公園前
西崎団地
園折
園折
四斗切
蓮の尾温泉
自由ヶ丘
尾の尾
高田越
百合野入口
百合野
木木
百合野病院前
丸尾第三
丸尾第二
等の尾登口
仏松
長与ダム
大越
平
洗切
緑ヶ丘団地
緑ヶ丘団地
緑ヶ丘団地入口
戸隠神社
小原
平木場
山田橋
尾崎
陽川内
長与公園前
三根
長与ニュータウン
団地中央公園前
江の下
池山
サニータウン
サニータウン北口
サニータウン
池田平
池田
N
0 100 500 1000m
長与発
長与着

第2章　課題分析

第2章　課題分析

1．既存アンケート調査精査

～「地域公共交通のあり方に関するアンケート調査」より～

1－1　分析の視点

長与町では、平成 24 年 11 月、町民の公共交通に関する意識やニーズを把握し今後の公共交通政策を検討する基礎資料とすることを目的として、18 歳以上の町民を対象（3,500 人を無作為抽出）とする「地域公共交通のあり方に関するアンケート調査」を実施した。

本項では、詳細な住民の声より具体的な路線検討を行うための根拠資料とするため、同調査の自由意見（全 480 件）の分析を行った。

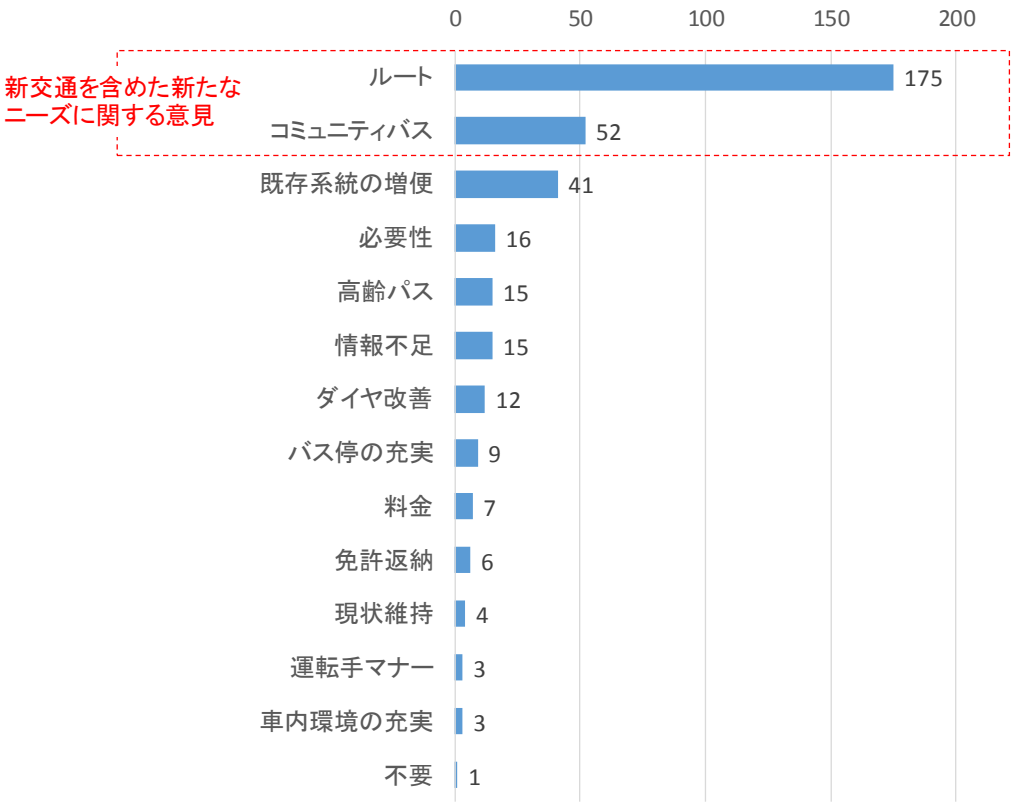
1－2　分析結果

（１）路線バスに関する意見

①全体傾向

路線バスに関する意見は、「ルート」に関する意見が 175 件で最も多く、「コミュニティバス」が 52 件、「既存系統の増便」が 41 件で続き、以降は 20 件未満の意見が続いている。

【路線バスに関する意見（件）】



②自治会別意見数

自由意見を自治会別で集計（東西、第１第２等はまとめて集計）したところ、人口 1000 人あたりの意見数は、「木場」、「東高田」、「緑ヶ丘」、「サニータウン」で 10 件以上と高くなっている。

【自治会別意見数（件、人）】

■人口 1000 人あたり 10 件以上

■人口 1000 人あたり 5 件以上 10 件未満

□人口 1000 人あたり 5 件未満

		アンケート自由意見数			地域データ			
		コミュニティバス	ルート	合計	人口	人口1000人当たり意見数	高齢者数	高齢化率
1	木場		3	3	284	10.6	65	22.9%
2	東高田	4	6	10	964	10.4	221	22.9%
3	緑ヶ丘	2	15	17	1,686	10.1	74	4.4%
4	サニータウン（南・北・東）	4	21	25	2,500	10.0	273	10.9%
5	毛屋白津		3	3	332	9.0	113	34.0%
6	南陽台	2	9	11	1,386	7.9	277	20.0%
7	上平	1	2	3	391	7.7	121	30.9%
8	定林	2	3	5	659	7.6	173	26.3%
9	嬉里中央	5	9	14	1,874	7.5	540	28.8%
10	岡岬		1	1	162	6.2	22	13.6%
11	丸田谷	2	2	4	652	6.1	200	30.7%
12	ニュータウン（東・中央・西）	11	8	19	3,144	6.0	1166	37.1%
13	辻後		6	6	995	6.0	218	21.9%
14	前田川内・浜崎	1	5	6	1,024	5.9	187	18.3%
15	日当野		2	2	345	5.8	80	23.2%
16	皆前	1	5	6	1,097	5.5	257	23.4%
17	馬込一本松		1	1	183	5.5	65	35.5%
18	三根		3	3	624	4.8	205	32.9%
19	百合野・第1・第2		14	14	2,973	4.7	934	31.4%
20	南田川内		5	5	1,069	4.7	387	36.2%
21	三彩	1	6	7	1,529	4.6	389	25.4%
22	池山	4	3	7	1,579	4.4	257	16.3%
23	佐敷川内	1	2	3	724	4.1	173	23.9%
24	まなび野（西・東）	3	7	10	2,645	3.8	190	7.2%
25	高田越	2	4	6	1,722	3.5	289	16.8%
26	丸田アパート	1	2	3	974	3.1	0	0.0%
27	フォーレツインキャッスル		2	2	667	3.0	77	11.5%
28	西高田	2	2	4	1,369	2.9	389	28.4%
29	下平		2	2	717	2.8	188	26.2%
30	青葉台		3	3	1,089	2.8	365	33.5%
31	内園		2	2	748	2.7	163	21.8%
32	岡中央	1	2	3	1,111	2.7	233	21.0%
33	嬉里谷		2	2	886	2.3	169	19.1%
34	舟津		1	1	430	2.3	138	32.1%
35	下高田		1	1	471	2.1	128	27.2%
36	井手本		1	1	643	1.6	89	13.8%
37	道の尾	1		1	1,093	0.9	305	27.9%
38	大越			0	188	0.0	60	31.9%
39	横平			0	276	0.0	103	37.3%
40	上斉藤			0	338	0.0	93	27.5%
41	塩床			0	165	0.0	62	37.6%
42	川頭			0	7	0.0	3	42.9%
43	北陽台			0	625	0.0	15	2.4%
総計		51	165	216	42,340	5.2	9,456	22.3%

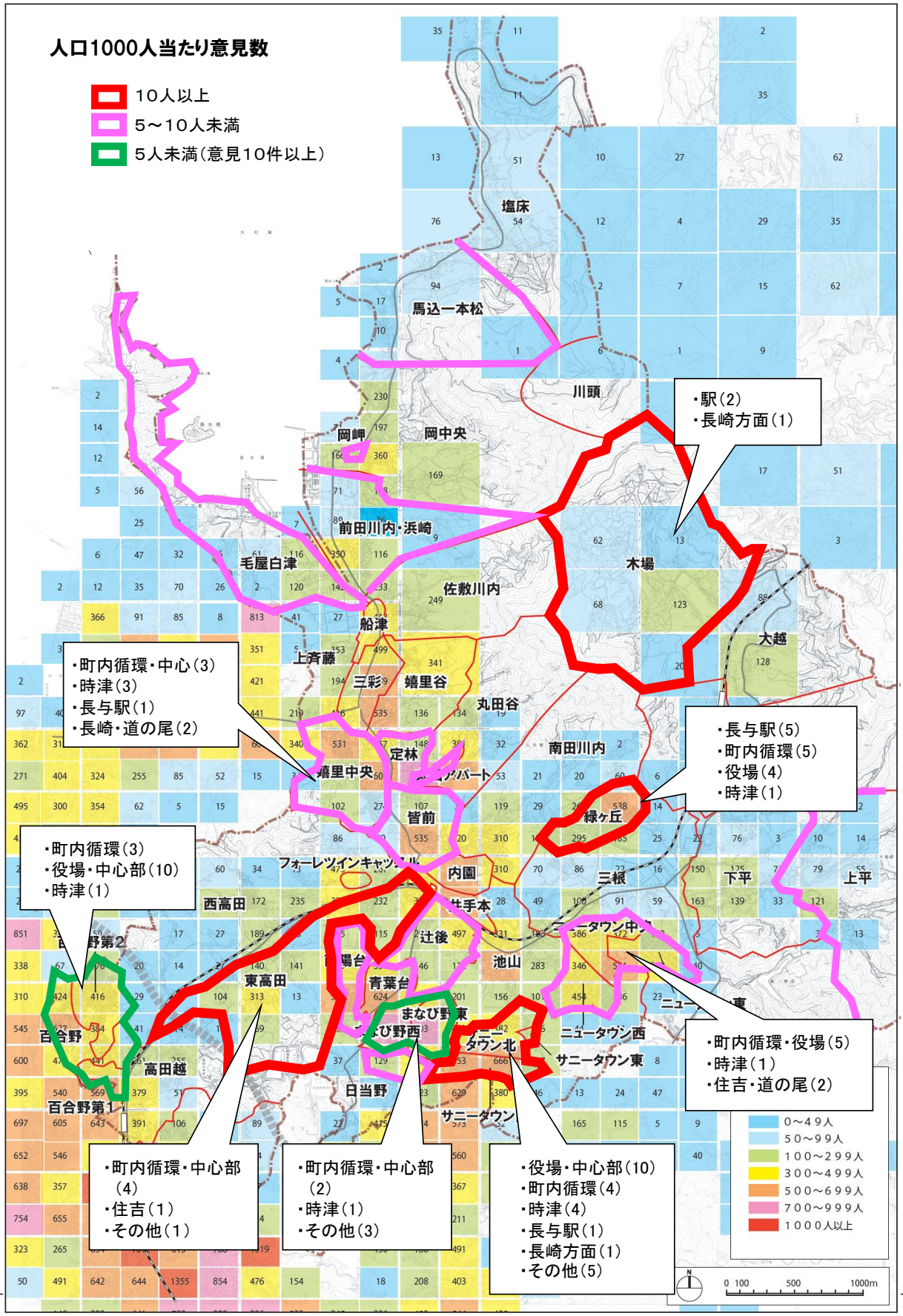
資料）「地域公共交通のあり方に関するアンケート調査（平成 24 年）」を基に作成

※H26 年度末人口に当てはめて集計

③自治会別意見数・新ルートニーズ

新たなルートに対するニーズを自治会別でみたところ、全体的に役場や長与駅などの町中心部へのアクセスや町内循環線を求める意見が多い結果となった。

【自治会別・主な希望ルート意見数】



【自治会別・希望ルート意見数】

	総計	循環	役場	時津	長与駅	長崎	長崎（川平経由）	道ノ尾	住吉	昭和町	その他
1. 木場	3				1	1					1
2. 大越											
3. 横平											
4. 上平	2	1					1				
5. 下平	2	1									1
6. 三根	3		1	1	1						
7. 緑が丘（西・東）	15	5	4	1	5						
8. ニュータウン（東・中央・西）	8	3	2	1				1	1		
9. 池山	3	1	1	1							
10. 内園	2										2
11. 井手本	1	1									
12. 辻後	4	3									1
13. 青葉台	3	2	1								
14. 南陽台	8	3		2		2					1
15. サニータウン（南・北・東）	19	4	9	3	1		1				1
16. まなび野（西・東）	5	1	1	1		1					1
17. 日当野	2		2								
18. 道の尾											
19. 高田越	4		2	1							1
20. 百合野・第1・第2	14	3	10	1							
21. 東高田	5	3	1						1		
22. 下高田	1		1								
23. 西高田	2	2									
24. フォーレ北陽台	2	1	1								
25. 南田川内	4	1	1	1	1						
26. 丸田谷	2	1		1							
27. 丸田アパート	1						1				
28. 皆前	4			2						1	1
29. 嬉里中央	9	2	1	3	1	1		1			
30. 定林	3	2									1
31. 嬉里谷	2	2									
32. 三彩	6			5						1	
33. 上斉藤											
34. 毛屋白津	3	2	1								
35. 舟津	1				1						
36. 佐敷川内	2	1		1							
37. 前田川内・浜崎	5	2			3						
38. 岡中央	2			1	1						
39. 馬込一本松	1	1									
40. 塩床											
42. 岡岬	1			1							
総計	**154**	**48**	**39**	**27**	**15**	**5**	**3**	**2**	**2**	**2**	**11**

資料）「地域公共交通のあり方に関するアンケート調査（平成 24 年）」を基に作成

2. 関係者ヒアリング調査

交通不便地区解消の一つの手段となり得る乗合タクシー等の実現可能性や地元ニーズを把握するため、次のとおりヒアリング調査を実施した。

【関係者ヒアリング結果の概要】

区分	対象	ヒアリング結果概要
タクシー事業者（2 社） 〔平成 29 年 2 月 15 日〕		・ 乗合タクシー事業への参入は条件次第で可能（車両・ドライバー等の確保が必要）
交通不便地区	南田川内自治会 （中尾団地界隈） 〔平成 29 年 2 月 23 日〕	・ 乗合タクシーの導入には賛成。 ・ 限られた本数や曜日運行でもよい。駅や病院へのアクセスや、自由乗降など、住民の意見を踏まえて検討してほしい。
	道の尾自治会 （道の尾団地・自由ヶ丘界隈） 〔平成 29 年 2 月 23 日〕	・ 乗合タクシーの導入には賛成。 ・ 急傾斜地という特性上、行きは徒歩、帰りはタクシーという人も多い。 ・ 自由乗降など住民の意見を踏まえ検討してほしい。

3. 課題分析

これまでの調査結果を総合的に踏まえ、長与町の公共交通に関する課題を以下の４点で整理する。

- 町内アクセシビリティの向上
- 広域アクセシビリティの向上
- 交通不便地区の解消
- 公共交通利用促進策の導入

３－１　町内アクセシビリティ※の向上

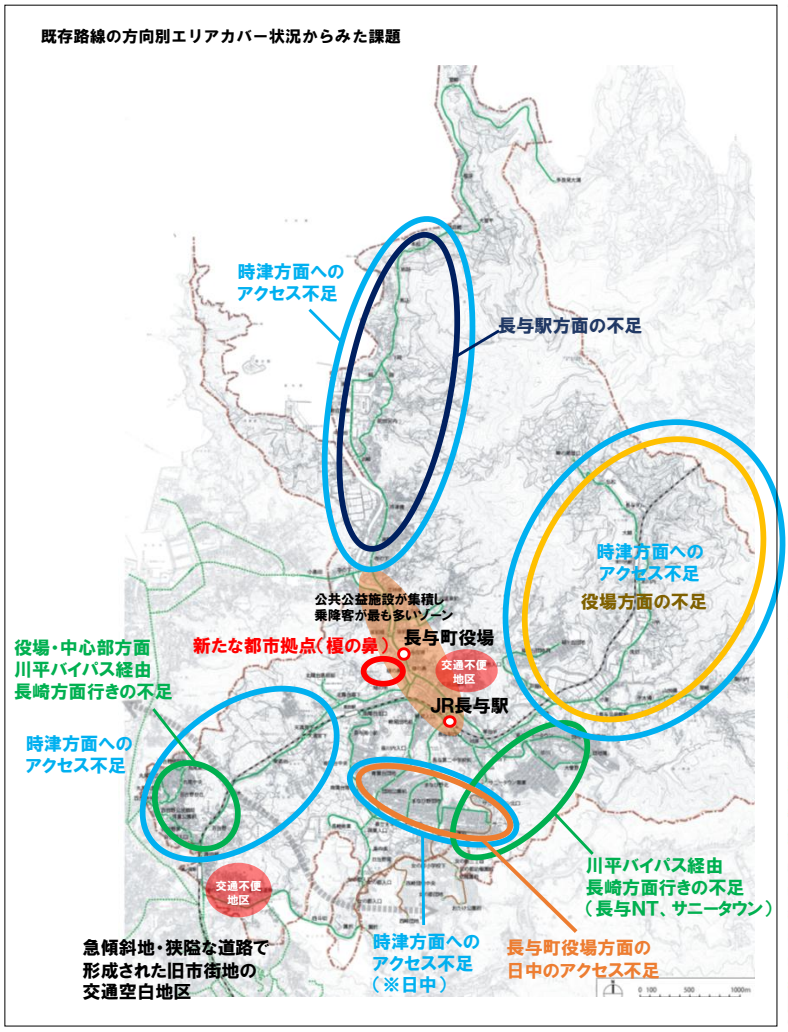
（アクセシビリティとは、高齢者・障害者を含む誰もが、様々な製品や建物やサービスなどを支障なく利用できるかどうか、あるいはその度合いを表す用語）

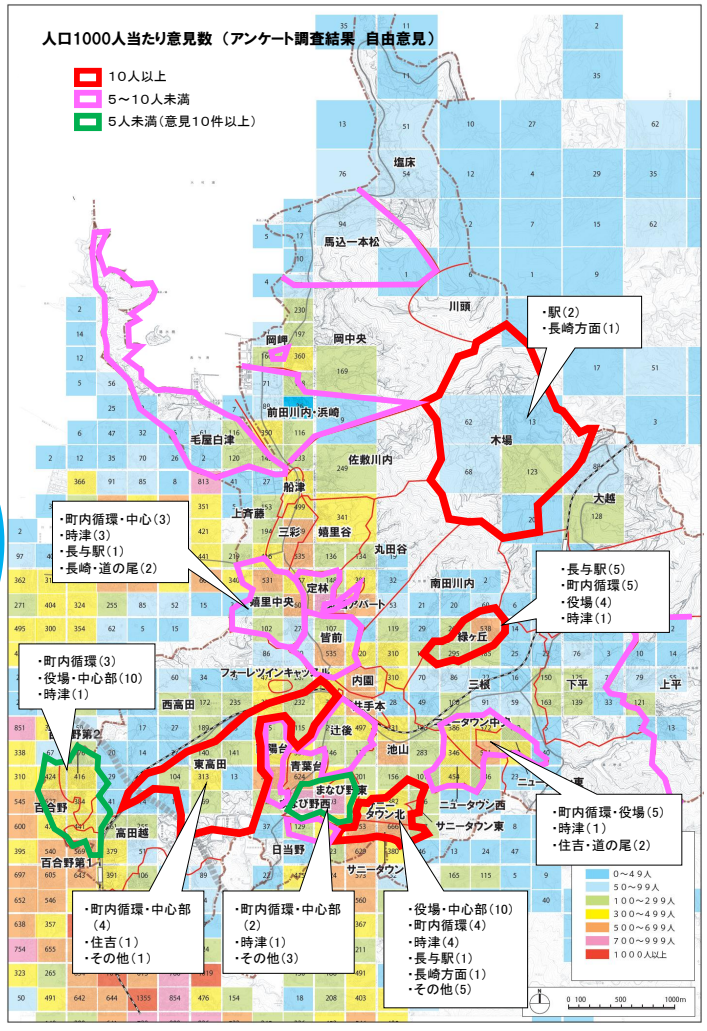
今回実施した路線別・目的地別のアクセス状況分析やアンケート調査再分析の結果、全体的に役場や長与駅などの町中心部へのアクセス強化を求める意見が多く確認された。

長与町は、現状においても路線バスのカバー範囲が広く、一定のアクセス性は確保されているといえるが、こうした町民ニーズを踏まえ、中長期的視点で、既存路線バスのルート見直しや新設、あるいは新交通システムの導入などにより、高齢化社会に対応した町内アクセシビリティの一層の向上を図ることが必要である。

また、榎の鼻土地区画整理事業により商業機能や医療機能を備えた新市街地が形成されることから、まちづくりの動向に応じた町内ネットワークの見直しを図る必要がある。

【既存路線の方向別エリアカバー状況からみた課題・アンケート調査自由意見分析による希望のアクセス先】





３－２　交通不便地区の解消

交通不便地区を以下の要件で抽出したところ、中尾団地、道の尾団地・自由ヶ丘が交通不便地区として抽出された。これらの地区は、いずれもバス停から一定の距離があり、かつ急傾斜地で、道路も狭隘なため大型バスの進入が難しい地区である。また、高齢化も進行しており、今後、交通弱者対策としての移動手段の確保は一層、重要視される可能性が高い。

今後、交通不便地区の解消を図るため、乗合タクシー等の新交通システムの導入など、地元住民や民間事業者と連携した施策を展開していく必要がある。

交通不便地区要件		該当地区
要件１	バス停から半径 500m 以遠の大型バスの進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進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進入が困難な密集した住宅地	道の尾団地 自由ヶ丘

３－３　広域アクセシビリティの向上

今回実施した路線別･目的地別のアクセス状況分析やアンケート調査再分析の結果､時津方面へのアクセスや川平経由の長崎方面行きの強化など､広域的なネットワーク強化に関する意見が得られた。

広域ネットワークについては､連携中枢都市圏である長崎市と時津町との連携を基本に､路線バス事業者等と連携し､一体的なまちづくりとしての取り組みが必要である。

３－４　公共交通利用促進策の導入

公共交通機関の維持・活性化を図るためには、町民一人ひとりが「公共交通機関はまちづくりを支える重要な都市機能である」ことを認識し、自ら利用し“支える”という意識づけが重要である。

そのため､公共交通機関に対する情報発信の強化とともに､商業や医療･福祉などまちづくりの様々な分野と連携した利用促進策を展開する必要がある。

第3章　改善方策検討

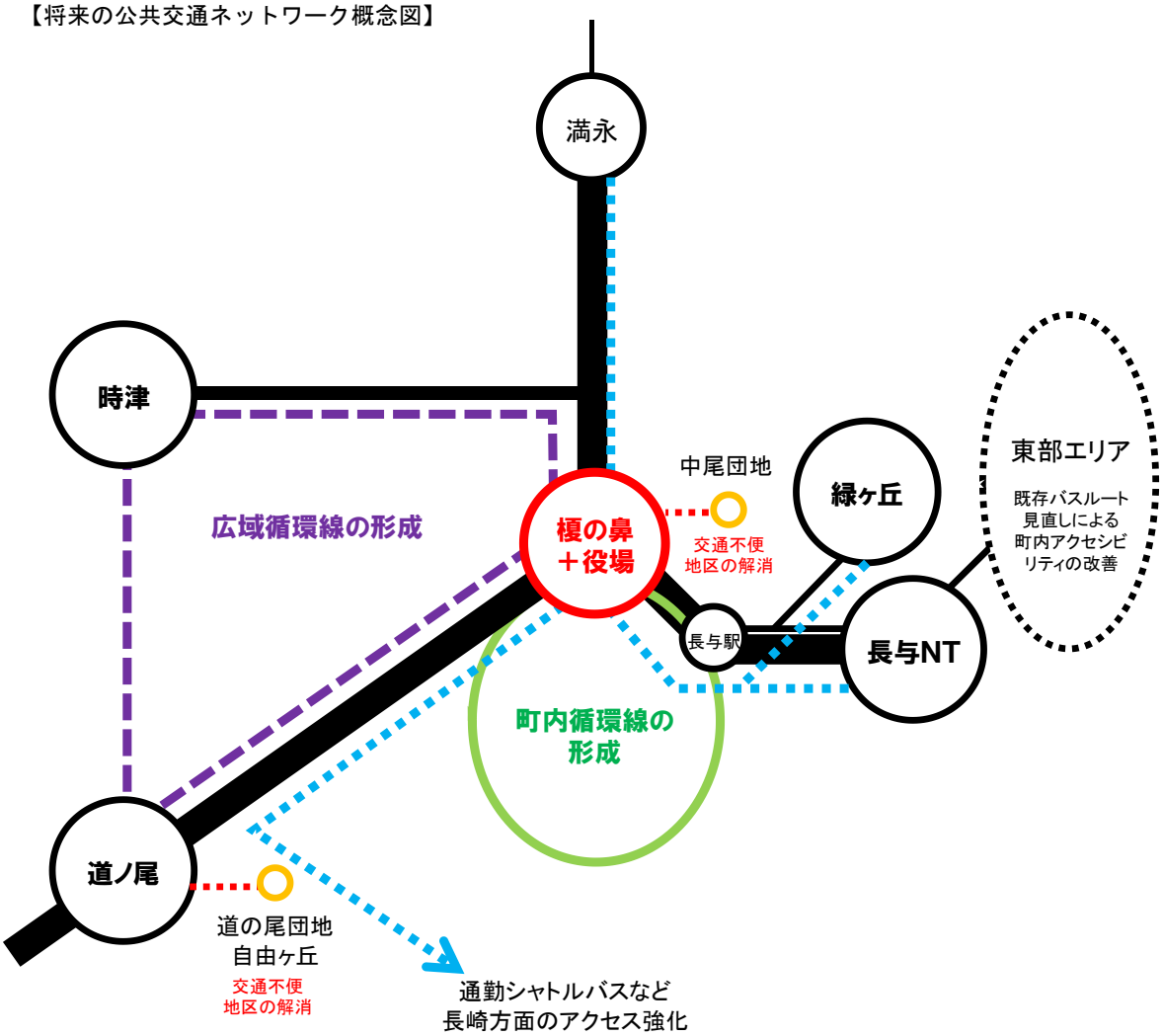
第3章　改善方策検討

1. 将来の公共交通ネットワーク

長与町に暮らす誰もがいくつになっても便利で快適に移動できる公共交通ネットワークの構築を、長与町、交通事業者、地域住民の連携により検討・推進する。本町の公共交通ネットワークは、都市機能が集積する「役場・榎の鼻」を中心に、一般国道 207 号、（主）長崎多良見線を経由するバス路線を幹線系統路線と位置づけ、町内間の移動や町外への円滑な移動を図るネットワークを形成する。

また、本町の交通ネットワーク上の課題である交通不便地区を解消する乗合タクシー等の新交通システムの導入のほか、まなび野やサニータウン、青葉台などの南部の市街地と中心部を結ぶ町内循環線、更には、長期的な展望として、時津、道の尾、中心部を結ぶ広域循環線の構築を図る。

【将来の公共交通ネットワーク概念図】



2. 重点事業

将来の公共交通ネットワークの構築に向け、本町では次の６つの重点事業について、交通事業者など関係機関とともに、その実現に向けた検討に取り組むものとする。

１．新市街地形成（榎の鼻）にあわせた既存路線体系の見直し

２．交通不便地区の解消のための新交通システム導入検討

３．町内アクセシビリティ向上のための町内循環線等の新設検討

４．連携中枢都市圏の実現を支える広域循環線の導入検討

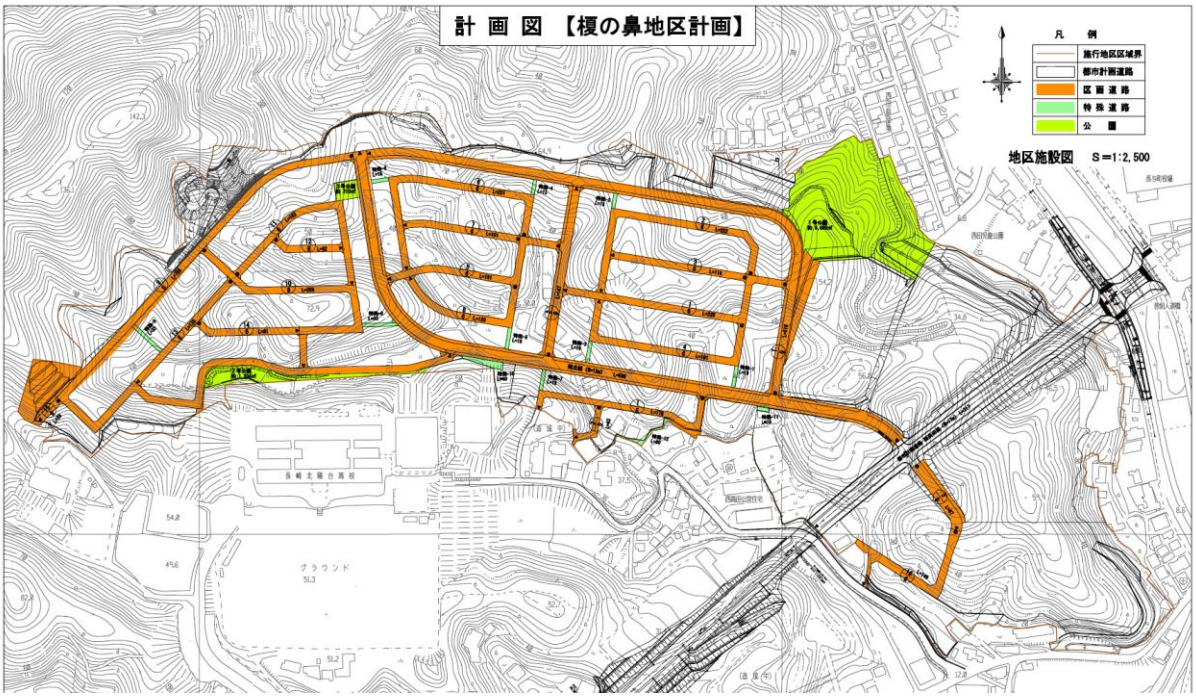
５．定住都市としての機能強化を実現する通勤時間帯のアクセス強化の検討

６．利便性の高い公共交通ネットワークの構築

２－１　新市街地形成（榎の鼻）にあわせた既存路線体系の見直し

現在進行中の榎の鼻土地区画整理事業では、約 400 世帯の住宅地に加え、商業施設や医療機関等の新たな都市機能の集積が予定されているなど、長与町の新たなまちづくりの核としての期待が持たれる。

路線バスについては榎の鼻付近を複数の路線が経由しているが、今後、新市街地を経由する路線への変更など、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ものとし、交通事業者との協議・要望を行う。



２－２　交通不便地区の解消のための新交通システム導入検討

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。しかし、バス停から500mの圏内でも急傾斜地で高齢者等の移動が困難な地域が存在しており、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。

（長崎市乗合タクシー）

（参考）長崎市乗合タクシー事業の概要

長崎市では次の５地区において定時定ルート型の乗合タクシー事業を実施している。

- 金堀地区
- 丸善団地地区
- 西北地区
- 北大浦地区
- 矢の平・伊良林地区

〔丸善団地の例〕

運行日	毎日運行（運休 1 月 1 日～1 月 3 日）
運行時間	午前 7 時 30 分～午後 7 時 30 分（土曜日・日曜日・祝日：午前 9 時～）
運行本数	1 日 50 便（土曜日・日曜日・祝日：44 便）
運行間隔	30 分おき
運行方法	満員時は通過。「フリー乗降区間」では、安全に乗降できる場所に限り乗降可
運賃	大人（中学生以上）1 回 200 円 小人（小学生以下）1 回 100 円（乳児（1 歳未満）は無料） （補足）料金前払い
割引	大人または小人が同伴した幼児（1 歳以上 6 歳未満）は 2 名まで無料 「身体障害者手帳」、「療育手帳」、「精神障害者保健福祉手帳」の提示により半額
その他乗車券等	「高齢者交通費助成事業」、「障害者交通費助成事業」で交付されるタクシー利用券
運行車両	ジャンボタクシー（乗車人員 9 名）1 台
運行事業者	ラッキー自動車株式会社
連絡先	電話番号 095-844-1188

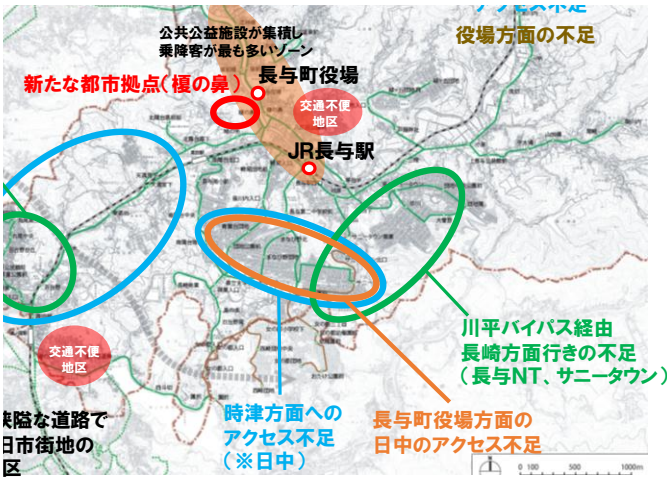
２－３　町内アクセシビリティ向上のための町内循環線等の新設検討

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。また、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、こうした課題は、特に、サニータウンやまなび野、南陽台などの町南部の一連の開発団地で多くみられ、住民の改善ニーズも高い。

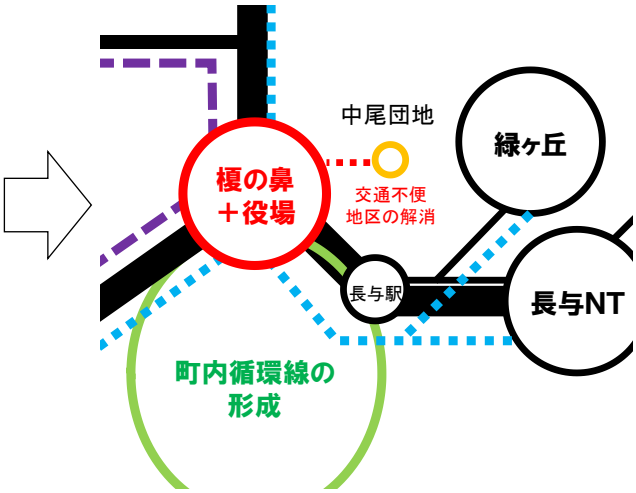
こうしたことから長与町においては、今後、中長期的視点にたち、町中心部へのアクセス向上を図るための町内循環線等の新たな路線開発に向け検討を行い、関係事業者との協議・要望を行う。なお、本川内地区や長与ニュータウン等における中心部へのアクセス改善については、既存路線の見直しによる解消を検討する。

（長崎バス：ゆりちゃん号）

（路線バスネットワーク上の課題）



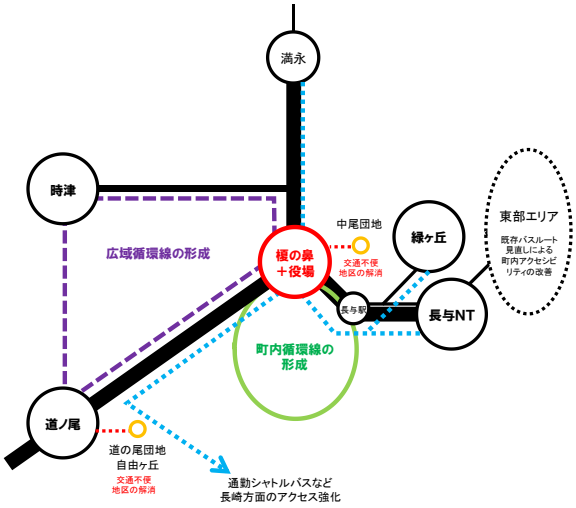
（町内循環線のイメージ）



２－４　連携中枢都市圏の実現を支える広域循環線の導入検討

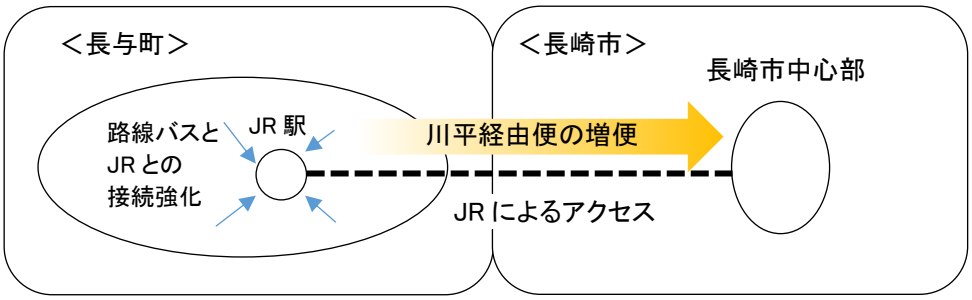
長与町西部に隣接する時津町は、大型商業施設や医療機関が立地しており、町民の移動も多い地域であるが、長与町の公共交通ネットワーク上の重要な課題として、時津町へのアクセス不足が挙げられている。

今後、中長期的視点にたち、連携中枢都市圏の連携施策の一環として、関係事業者と協議しながら、長与町中心部と時津町、道の尾などの３拠点を結ぶ広域循環線の導入を検討する。



２－５　定住都市としての機能強化を実現する通勤時間帯のアクセス強化の検討（路線バスと鉄道の接続強化、川平経由便の増便など）

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。このためには、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。



２－６　利便性の高い公共交通ネットワークの構築（既存路線バスネットワークの継続的な見直し）

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。

3. 利用促進策

3－1　情報発信の強化（ホームページ・バスマップ等）

路線バスを日常的に利用する人にとってはルートや運賃、ダイヤ等は一定親しまれているものであるが、未利用者にとってはその周知が十分とは言い難い。

現状の情報発信は運行事業者によるものであるが、現在において未利用者も含めた情報発信を強化するためには、行政サイドからのまちづくりと連携した取り組みも重要である。今後、必要に応じ町内にエリアを絞ったバスマップの作成やホームページ等の作成など、独自の情報発信の強化を検討する。

（参考：横浜市金沢区バスマップ）

3－2　わかりやすい運賃・ダイヤの設定

路線バスの利用を促進するためには“わかりやすさ”を訴求することが重要であり、その対象の代表格はダイヤと運賃といえる。運賃については、現在は距離に応じた加算方式となっているが、乗合タクシーや町内循環線など、今後、導入を検討する新交通システムについては、定額制の導入を図ることでわかりやすい運賃体系を構築することが求められる。また、ダイヤについても毎時 0 分発などラウンド制を導入することで直感的にわかりやすいダイヤの構築に努める。

3－3　商業施設・医療機関等と連携した利用促進策

高齢者などの交通弱者における路線バス利用目的の大部分は通院と買い物であることから、商業施設、商店街、医療機関などの関係機関と連携した企画商品の開発やスタンプシステムの導入、バス停のネーミングライツなどの利用促進策・収入増加策の導入を検討する。

（参考：バス・電車利用者向け来店ポイントがあるココカラーカード）

長崎スマートカード機能を使い、バス・電車で来館した場合、抽選でポイントを付与。ポイントは長崎スマートカードとしてバス・電車の利用時に使用できる。

（参考：鉄道とバスが連携したスタンプラリー）

加西市公共交通活性化協議会では、夏休みの期間中に公共交通機関のコミュニティバス（KASAI ねっぴ～号、はっぴーバス）と北条鉄道を利用したスタンプラリーを実施。スタンプ 1 つで沿線のお店から特典がもらえ、スタンプを 2 つ集めた方には、もれなくプレゼントがもらえる。

３－４　免許返納施策との連携

高齢者が運転免許証を返納することで生活の移動の手段がなくなることがないよう、町民が便利に移動できる公共交通体系の構築を図るとともに、利用者数を増やし既存路線の維持確保につなげるため、運転免許証の自主返納者に対する公共交通の割引など、運転免許証の返納と公共交通機関の利用を後押しする仕組みを検討する。

4. 実現化に向けて

長与町の公共交通網改善に向けては、各重点事業の実施時期を、概ね 3 年以内とする「短期」、5 年以内とする「中期」、10 年以内とする「長期」に分けて計画的な取り組みを行うものとする。

特に短期事業として位置づけた、「１．新市街地形成（榎の鼻）にあわせた既存路線体系の見直し」、「２．交通不便地区の解消のための新交通システム導入検討」、「５．定住都市としての機能強化を実現する通勤時間帯のアクセス強化の検討」については、地元住民や関係事業者との密接な連携による円滑な事業実現を目指す。

また、「２．交通不便地区の解消のための新交通システム導入検討」である乗合タクシー等の新交通システムの導入については、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」を設置し、乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等について協議を行うことが望まれる（但し運行方式によっては会議設置が必須となる場合がある）。

「４．連携中枢都市圏の実現を支える広域循環線の導入検討」については、連携中枢都市圏である長崎市や時津町との連携が不可欠であることから、関係自治体による法定協議会等の設置も含め推進体制づくりが必要である。

【重点事業実施スケジュール】

	短期 （～3 年）	中期 （～5 年）	長期 （～10 年）
１．新市街地形成（榎の鼻）にあわせた既存路線体系の見直し	→		
２．交通不便地区の解消のための新交通システム導入検討	→		
３．町内アクセシビリティ向上のための町内循環線等の新設検討	→	→	
４．連携中枢都市圏の実現を支える広域循環線の導入検討	→	→	→
５．定住都市としての機能強化を実現する通勤時間帯のアクセス強化の検討	→		
６．利便性の高い公共交通ネットワークの構築	→	→	→

【道路運送法と運行の形態】

道路運送法	交通手段	運行の形態	種類
一般乗合旅客 自動車運送事業 （第 4 条許可） 【営業ナンバー】 ・運行は一般乗合旅客 自動車運送事業者	定員 11 人以上の 自動車	・路線定期運行	・路線バス ・コミュニティバス等
		・路線不定期	・深夜型シャトルバス ・観光型デマンドバス等
		・区域運行※	・コミュニティバス ・デマンドバス等
	定員 11 人未満の 自動車	・路線定期	・乗合タクシー等
		・路線不定期運行	・深夜型シャトルバス ・観光型デマンドバス等
		・区域運行	・デマンド型乗合タクシー等
自家用有償旅客運送 （第 79 条登録） 【自家用ナンバー】 ・運行は市町村や非営 利法人等	定員 11 人以上の 自動車	・市町村有償運送 （交通空白輸送） ・過疎地有償運送	・コミュニティバス ・デマンドバス等
	定員 11 人未満の 自動車	・市町村有償運送 （交通空白輸送） ・過疎地有償運送 ・福祉有償運送	

※定員 11 人以上の自動車による「区域運行」は、通達により慎重に扱うこととしている。

【地域公共交通議会の概要】

主催者	地方公共団体
構成員	○地方公共団体　○住民代表　○利用者代表 ○運輸支局 ○一般旅客自動車運送事業者及びその団体 ○一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 【地域の実情に応じて以下の構成員を含める】 ・道路管理者　・都道府県警察　・学識経験者　など
目的	・　地域のニーズに即し乗合運送サービスの運行形態、サービス水準、運賃等について協議する。必要に応じ地域の交通計画を策定する。 ・　輸送の安全、旅客の利便の確保方策等を検討する。
国支援内容	・　財政的支援なし ・　コミュニティバス、乗合タクシー等の運行に係る手続きの簡素化（会議での合意が得られれば、規制の緩和、弾力化が適用され、更に申請の標準処理期間が 1 か月（新規の場合は 2 か月）に短縮される。 ・　自動車での市町村運営有償運送の運行計画の策定が可能（会議での合意が得られれば、自家用車の有償運送の登録が可能で、交通事業者等に委託が可能となる。

【乗合タクシー事業検討スケジュールイメージ】

（月）	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
地域公共交通会議	①				②							③
地元対応	運行計画（案）作成 （ルート・乗降地点、料金、ダイヤ等）→					周知活動・利用促進 →						
各種手続き					実証運行手続き （道路運送法 21 条）→			実証運行 （モニタリング）→				
その他	タクシー事業者等との協議 →											

（地域公共交通会議の開催テーマ）

回	主な協議内容
1 回目	平成 28 年度調査結果の共有、乗合タクシー事業導入の背景と事業概要の説明、今後のスケジュール確認等
2 回目	事業計画（案）の協議 実証運行申請関係書類の協議
3 回目	実証運行の評価・改善方策の検討　等

【道路運送法 21 条許可申請書類】

平成　　年　　月　　日

九州運輸局長
殿

住　　所
氏名又は名称
代 表 者 名　　印
連絡先ＴＥＬ

一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業による乗合旅客運送許可申請書

今般、下記のとおり、一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業による乗合旅客運送を行いたいので、道路運送法第２１条第２項の規定により、関係書類を添えて申請いたします。

記

1．申請者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名

住　　所
氏名又は名称
代 表 者 名

2．事業の種類

一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業（乗合旅客運送に限る）

3．運送しようとする旅客

4．事業計画

別紙のとおり

5．運送しようとする期日又は期間
平成　　年　　月　　日～平成　　年　　月　　日

6．申請理由

事 業 計 画 書

1．運送しようとする区間又は区域

2．主たる事務所の名称及び位置

名　称
位　置

3．営業所の名称及び位置

名　　称	位　　置

4．運行系統・運行回数

系統名	運 行 系 統	系統キロ	運行回数		備 考
			往	復	

5．運行時刻（運行時刻を定めないものにあっては、運行する時間帯）

別紙のとおり

6．使用する自動車の種別ごとの数

所属営業所	登録番号	乗車定員	長さ	幅	高さ	備考
		人	cm	cm	cm	
		人	cm	cm	cm	
		人	cm	cm	cm	
		人	cm	cm	cm	
		人	cm	cm	cm	

7．車庫の位置及び収容能力

所属営業所	位　　置	収容能力
		㎡
		㎡

添 付 書 類

・停留所の名称及び位置並びに停留所間のキロ程

・運行系統図

・主催者等からの要望書の写し
※　イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、実証実験の場合

・予定する運輸数量

・宣誓書

九州運輸局長　殿

宣　　誓　　書

1．道路運送法第７条各号の欠格事由に該当しません。

2．次の①から③すべての法令遵守の点に該当しません。

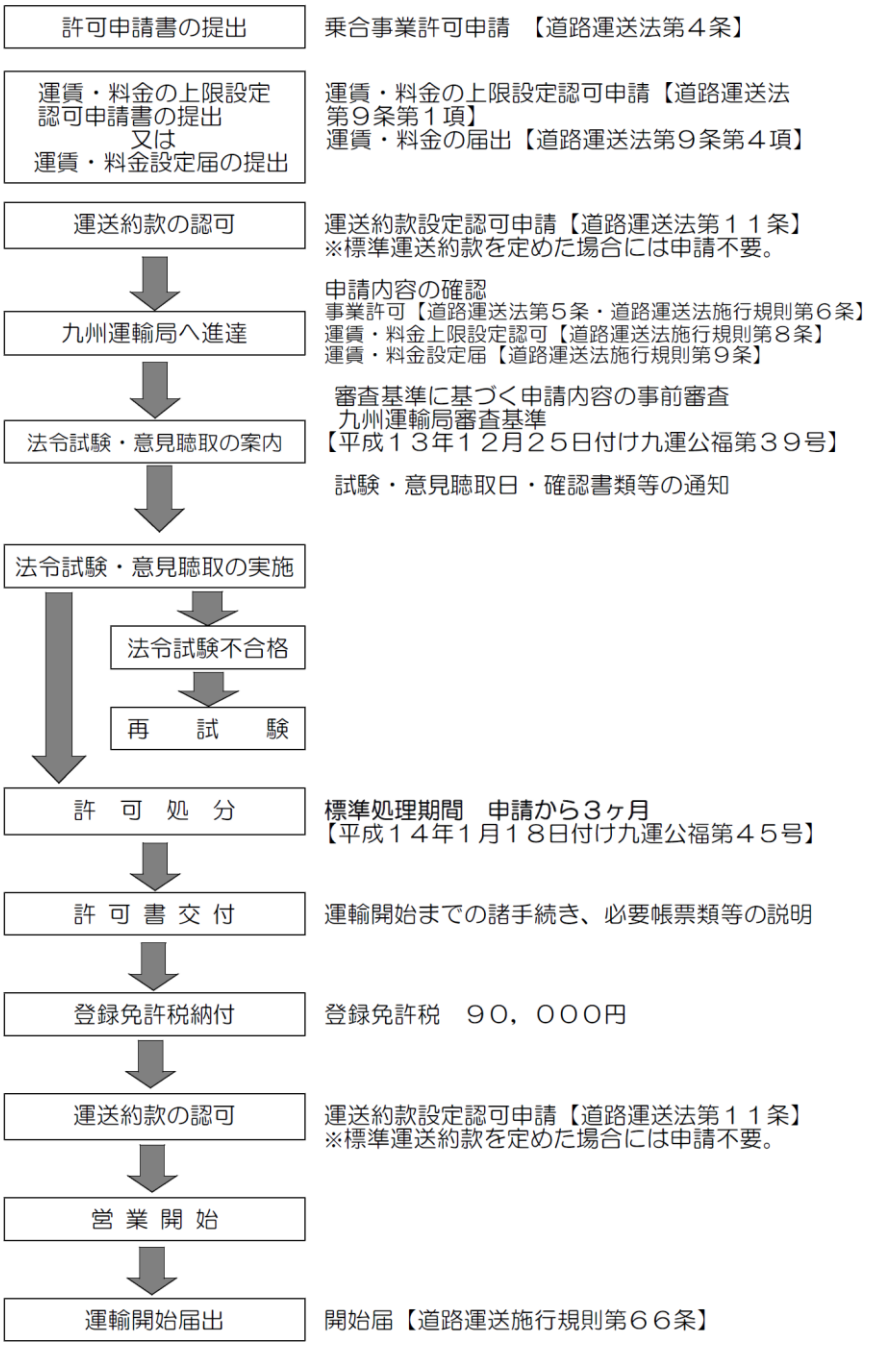
①．道路運送法、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）及びタクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）等の違反により申請日前３ヶ月間及び申請日以降に50日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。
②．道路運送法、貨物自動車運送事業法及びタクシー業務適正化特別措置法等の違反により申請日前６ヶ月間及び申請日以降に５０日車を超え１９０日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。
③．道路運送法、貨物自動車運送事業法及びタクシー業務適正化特別措置法等の違反により申請日前１年間及び申請日以降に１９０日車を超える輸送施設の使用停止処分以上又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。

上記に相違ないことを宣誓いたします。

平成　　年　　月　　日

住　所
氏　名　　印

【一般乗合旅客自動車運送事業の許可に関するフロー】



長与町地域公共交通網改善計画

平成２９年３月

長　与　町

編集協力：公益財団法人ながさき地域政策研究所