

雲仙市地域公共交通計画

令和5年8月

雲仙市地域公共交通協議会

雲仙市地域公共交通計画 目次

1. 計画の概要	1
(1) 計画の背景と目的.....	1
(2) 計画の対象区域と計画期間.....	2
2. 地域の現状・問題点	3
(1) 位置・地勢.....	3
(2) 人口・世帯数等.....	4
(3) 市民の移動特性.....	6
(4) 主要施設の立地状況.....	12
3. 公共交通の現状・問題点	14
(1) 有明フェリーの概要.....	15
(2) 鉄道（島原鉄道）の概要.....	16
(3) 路線バスの概要.....	18
(4) 乗合タクシーの概要.....	23
(5) 乗合送迎サービス「チョイソコうぜん」の概要.....	25
(6) その他.....	27
4. アンケート調査結果等（概要）	29
(1) 市民アンケート調査.....	29
(2) 利用実態調査.....	35
5. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割	39
(1) 地域が目指す将来像.....	39
(2) 関連計画の概要.....	40
(3) 公共交通に求められる役割.....	42
6. 解決すべき課題	43
7. 基本方針等	44
(1) 基本方針と計画の目標.....	44
(2) 目標の達成状況を評価するための指標.....	45
(3) 取り組みの方向性と施策の概要.....	46
8. 目標を達成するための具体施策	49
[方向性①] 基幹的な交通軸の維持と需要等に応じたサービス水準の適正化.....	49
[方向性②] チョイソコうぜんの利用状況等の継続的なモニタリング.....	52
[方向性③] ネットワークとしての一体性を高める交通拠点の維持・充実.....	53
[方向性④] 関連分野との連携や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利 用促進.....	55
参考：施策体系図.....	62
9. 計画の推進・進捗管理	64
(1) 施策展開のロードマップ.....	64
(2) PDCA サイクルに基づく進捗管理.....	65

1. 計画の概要

(1) 計画の背景と目的

①計画の背景

雲仙市の交通状況は、有明海沿岸部を島原鉄道・国道 251 号、小浜方面は国道 57 号が軸となり周辺市町と結ぶ形で鉄道・道路ネットワークが形成されています。

公共交通としては、鉄道・路線バス・チョイソコうんぜん等が市民の移動を担っている状況ですが、西九州新幹線（武雄温泉～長崎間）が開業し、雲仙市の公共交通を取り巻く環境はさらに大きく変化していく可能性があります。

全国的な傾向と同様、雲仙市においても自家用車利用の拡大や人口の減少などを背景に、鉄道や路線バスの利用者は減少傾向が続いており、また、令和 2(2020)年 2 月ごろからの新型コロナウイルスの感染拡大によっても大きな打撃を受けています。

しかし一方で、急速に進行する高齢化や、コンパクトなまちづくりの推進の必要性などを背景に、公共交通に求められる役割は今後ますます大きくなっていくものと考えられます。

今後、人口減少がさらに進行していくなか、これまでの鉄道や路線バスを中心とした公共交通ネットワークを維持していくことは難しくなっており、そういった中で高齢者をはじめとする市民の日常生活に必要な移動を確保していくためには、需要や利用者の特性にあわせて交通体系を再構築することで効率性を高め、持続可能で市民等にとっても利用しやすい交通環境を形成していくことが必要不可欠です。

②計画の目的

以上のような背景を踏まえ、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、将来にわたって市民の生活を支える“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計画を策定するとともに、行政・交通事業者や公共交通利用者はもとより、地域市民や活動団体、各種施設などの関係者が一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進していくため、「雲仙市地域公共交通計画」を策定することとしました。

(2) 計画の対象区域と計画期間

①計画の対象区域

本計画は、雲仙市の行政区域全域を対象とします。

なお、計画区域内には複数の市を結び広域移動の軸となる「地域間幹線系統（幹線）」として国庫補助対象となっている系統が含まれており、公共交通ネットワークが形成されています。

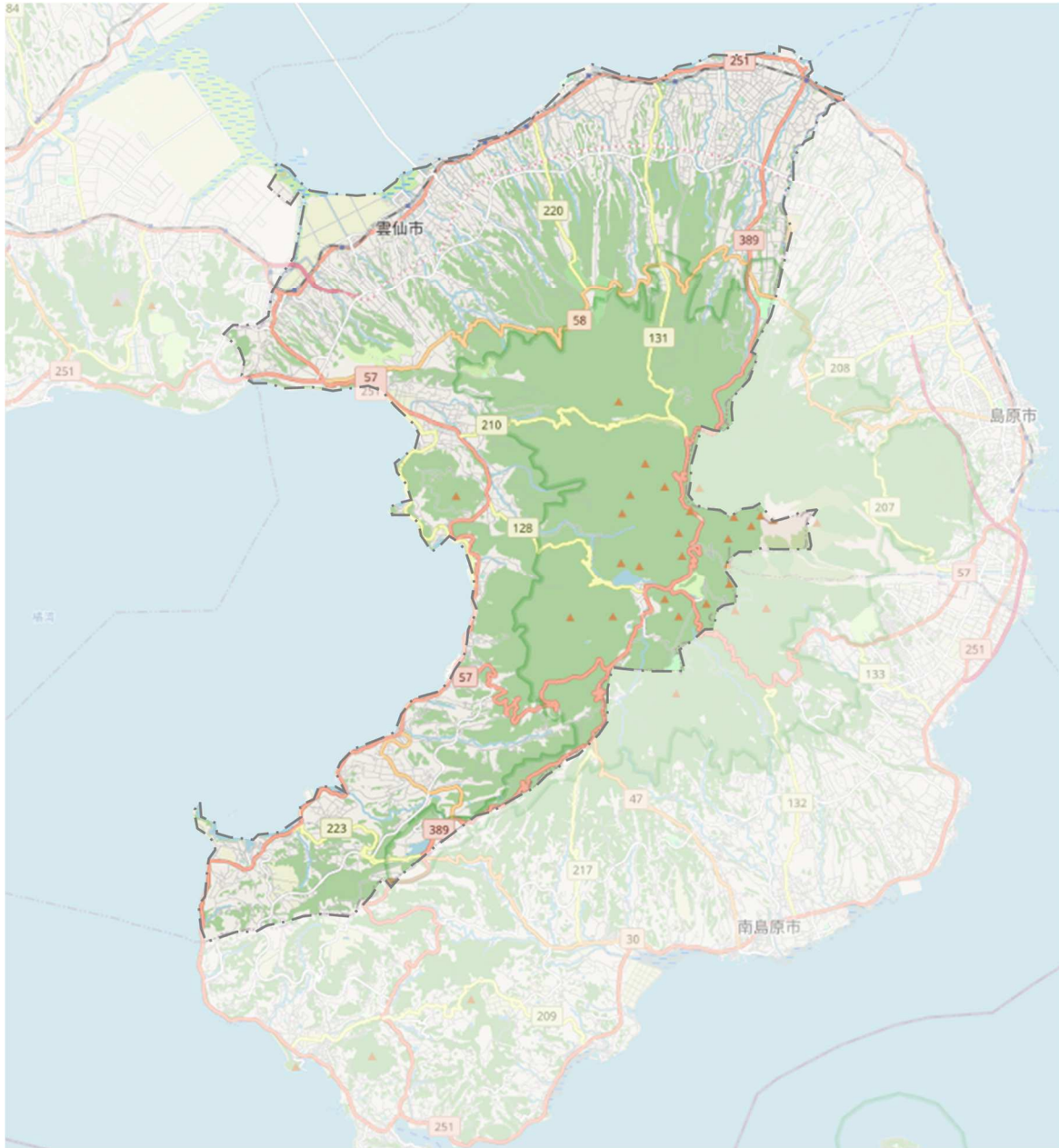


図 1 雲仙市地域公共交通計画の対象区域

@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。

2. 地域の現状・問題点

(1) 位置・地勢

雲仙市は長崎県の南部に位置し、諫早市、島原市、南島原市に囲まれています。長崎市まで直線距離で約30kmとなっています。

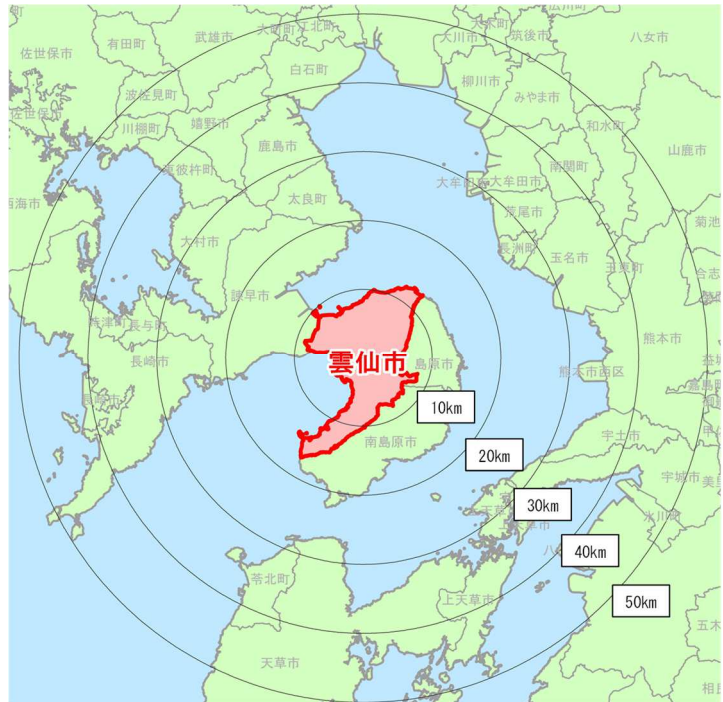


図2 雲仙市の位置

市面積 214.3 km²のうち 48.7%を森林が占めています。市沿岸部に点在して市街地が発達しています。

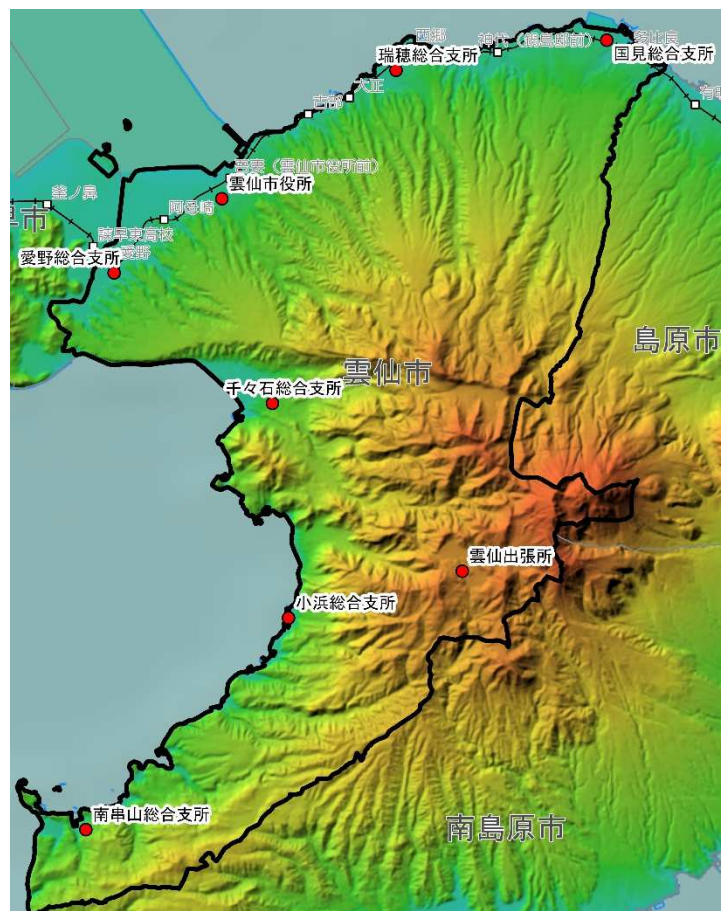


図3 雲仙市の地勢

資料：国土数値情報、基盤地図情報

(2) 人口・世帯数等

①人口分布および推移

雲仙市の総人口は昭和 55（1980）年以降一貫して減少傾向にあり、平成 22（2010）年から令和 2（2020）年の 10 年間で約 13%減少しています。

人口減少とともに高齢化も進行してきており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば今後約 20 年間で総人口は約 40%減少、高齢化率も現状令和 2（2020）年の 35.7%から 46.9%まで上昇する予測となっています

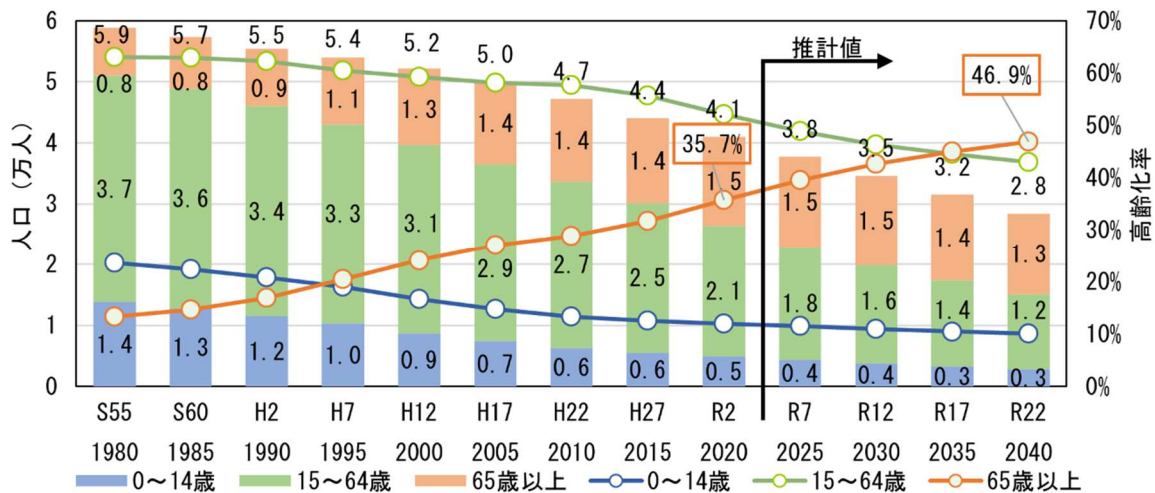


図 4 人口推移と将来人推計

資料：国勢調査（実績値）、国立社会保障・人口問題研究所（推計値）

市役所や総合支所周辺の人口集積が目立ちますが、面的な広がりには限定的となっています。また、沿岸エリアにも人口が集積する箇所が散在されます。

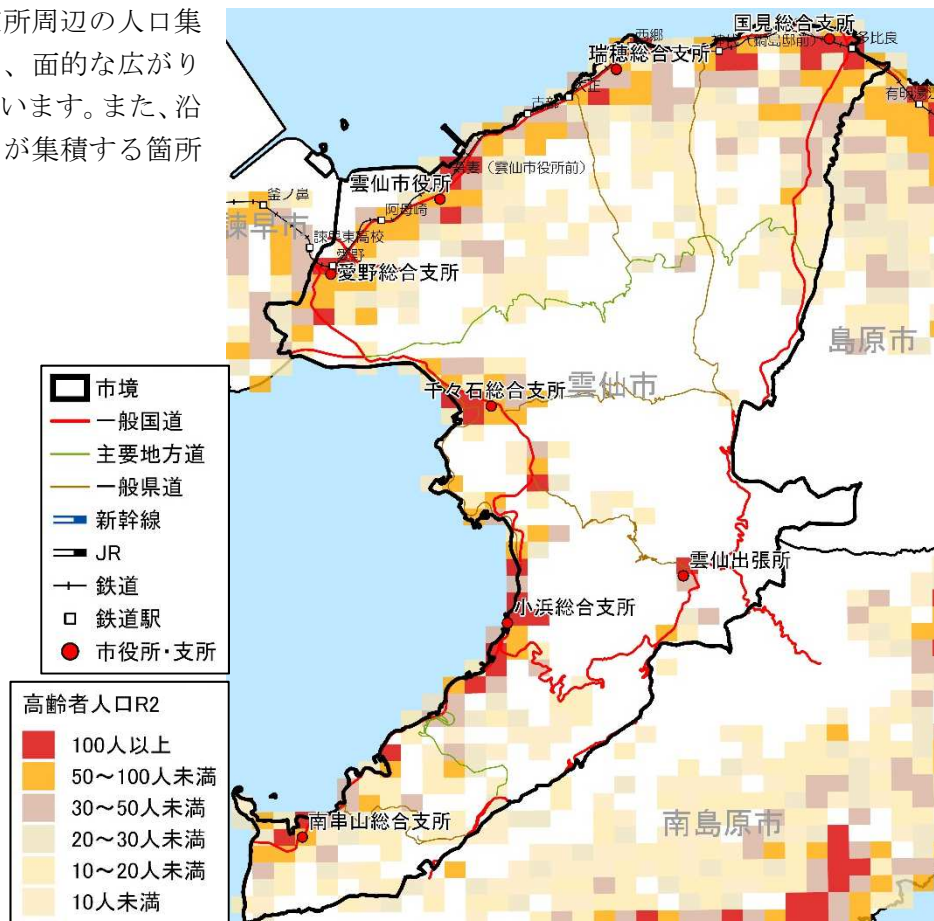


図 5 人口分布（500mメッシュ）

資料：令和 2 年国勢調査

②世帯数等

人口減少に転じた昭和 60(1985)年以降も、平成 22 (2010)年まで世帯数は増加していましたが、その後は減少傾向に転じています。また、世帯人員（一世帯あたりの平均世帯員数）についても減少が続いており、平成 22 (2010) 年には 3.00/世帯を下回っています。

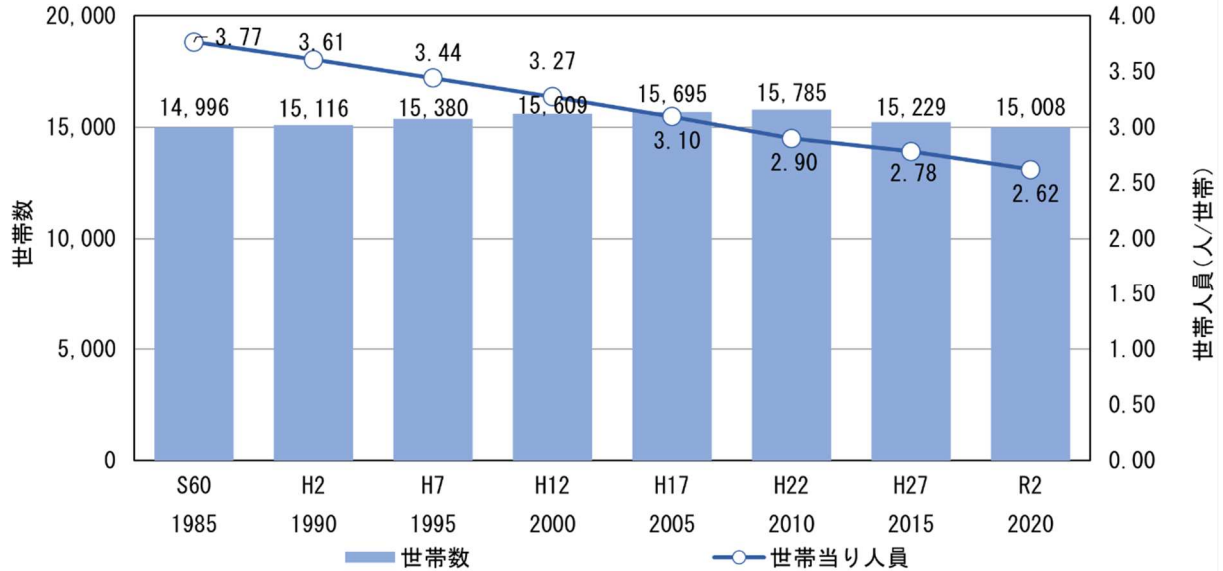


図 6 世帯数および世帯人員の推移

資料：国勢調査

一方で、世帯数が減少に転じた平成 22(2010)年以降も、65 歳以上の世帯員がいる一般世帯（高齢者世帯）は増加傾向を示しています。また高齢者のみ世帯（高齢者単独世帯・高齢者夫婦世帯・その他高齢者のみ世帯）も増加、令和 2(2020)年には全世帯の約 26%を占めており、家族等による生活サポートが受けにくい高齢者が増加している懸念があります。

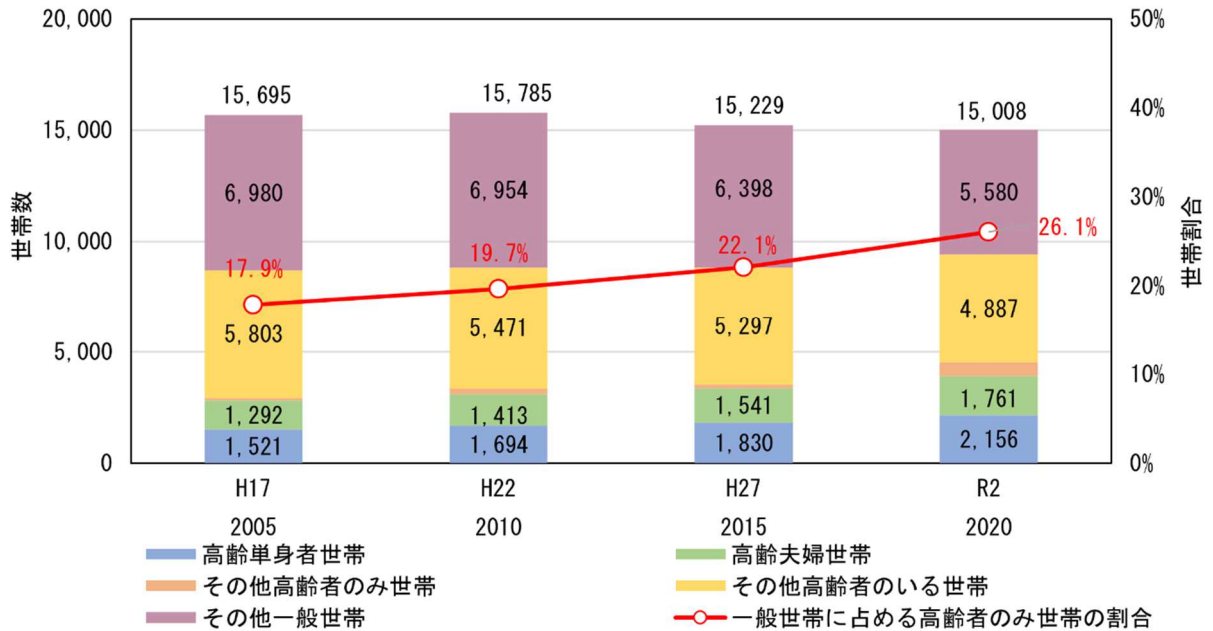


図 7 高齢者世帯の状況

資料：国勢調査

(3) 市民の移動特性

①通勤・通学

1) 通勤流動

雲仙市内に常住する就業者（15歳以上）の約7割が市内で就業しており、市内から市外へ通勤する「流出」が市外から市内へ通勤する「流入」を約1,600人上回る「流出超過」となっています。

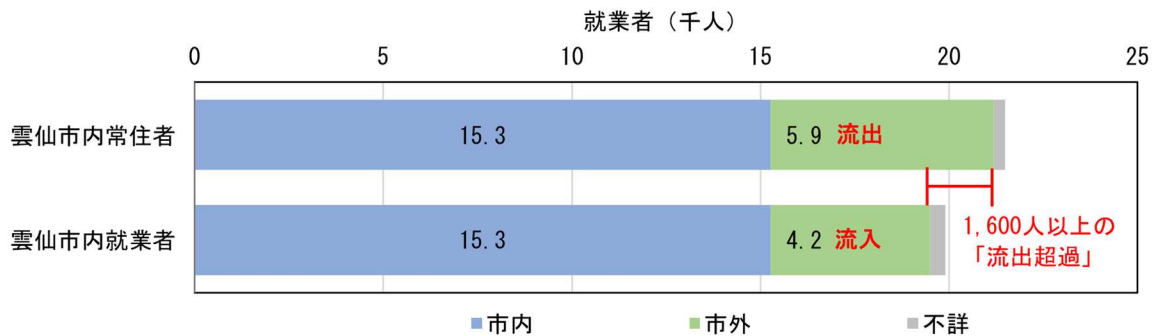


図 8 通勤流動の概況

資料：令和2年国勢調査

市内から市外への「流出先」、市外から市内への「流入元」とも、「諫早市」が4～5割前後を占めています。また、「島原市」への流出・流入もそれぞれ3割前後を占めています。

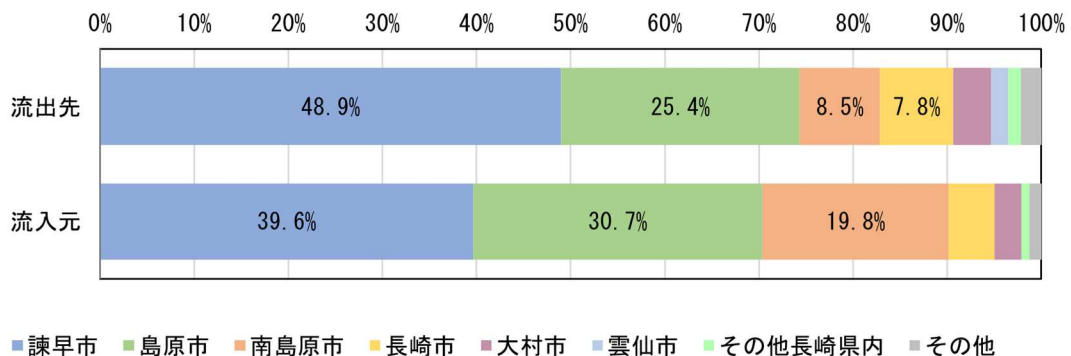


図 9 通勤流動（流出先・流入元）の内訳

資料：令和2年国勢調査

2) 通学流動

雲仙市内に常住する通学者（15歳以上）のうち、市内への通学者は半数未満となっており、市内から市外へ通学する「流出」が、市外から市内へ通学する「流入」を860人以上上回る「流出超過」となっています。

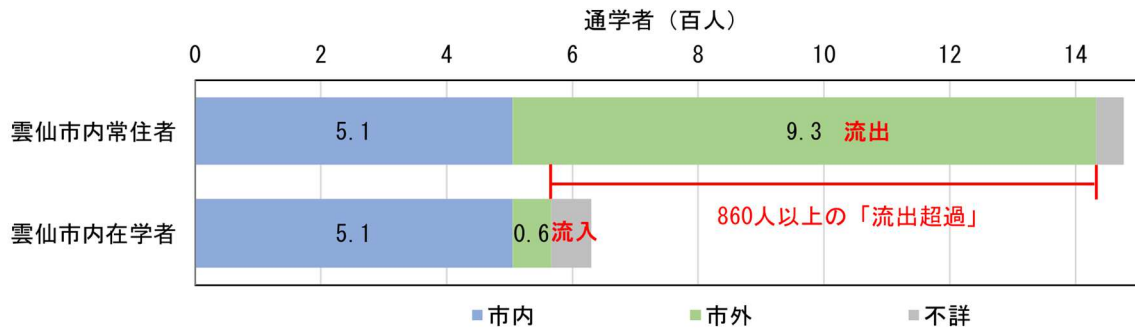
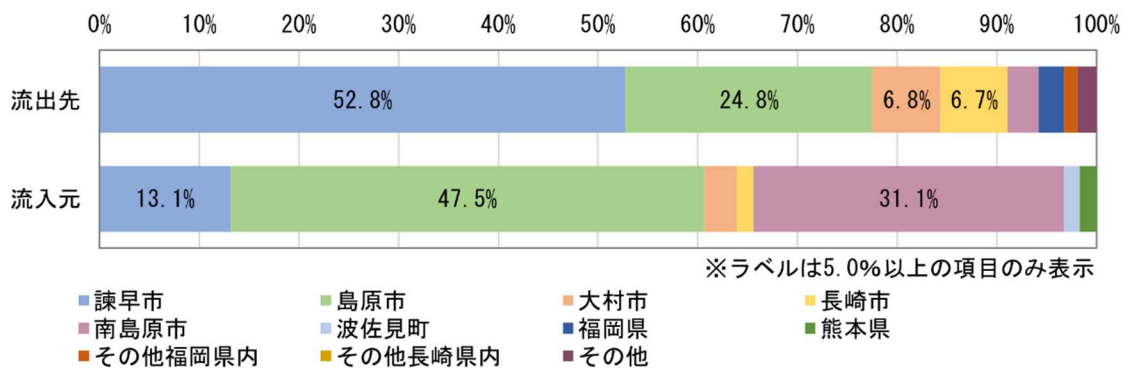


図 10 通学流動の概況

資料：令和 2 年国勢調査

市内から市外への「流出先」としては、「諫早市」が 5 割以上を占めている一方で、市外から市内への「流入元」については「島原市」が約 5 割、「南島原市」が約 3 割となっています。



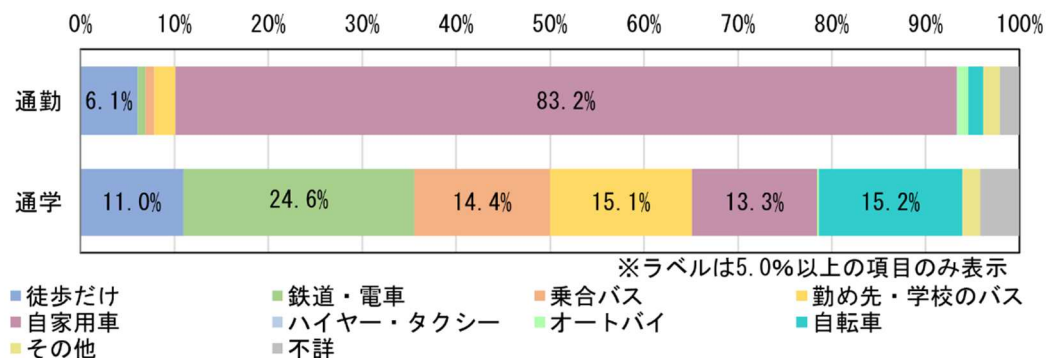
※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

図 11 通学流動（流出先・流入元）の内訳

資料：令和 2 年国勢調査

3) 通勤・通学時の利用交通手段

通勤時の利用交通主題は「自家用車」が圧倒的に多く、全体の 8 割以上を占めています。一方で、通学時の利用交通手段としては「鉄道・電車」が約 3 割と最も多くなっています。また、「学校のバス」や「自転車」もそれぞれ約 2 割を占めています。



※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

図 12 通勤・通学時の利用交通手段

資料：令和 2 年国勢調査

※以下は、本計画の検討にあたって令和4年9月に実施した15～24歳（若年層）及び65歳以上（高齢層）の市民を対象としたアンケート調査の結果から整理しています。
 なお、外出先等については、目的地が特定できなかった回答は除外して集計しています。
 市民アンケート調査の概要についてはp.29をご参照ください。

②日々の買い物

日々の買い物では、「若年層」「高齢層」ともに各エリア内での買い物の割合が多くなっていますが、若年層については「市外への流出」は一定数見られます。



図13 日々の買い物の外出先（若年層）

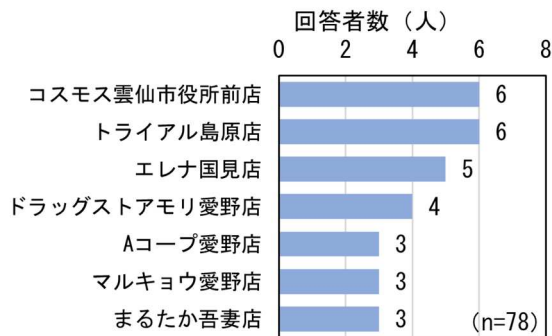


図15 日々の買い物の外出先：上位5位（若年層）

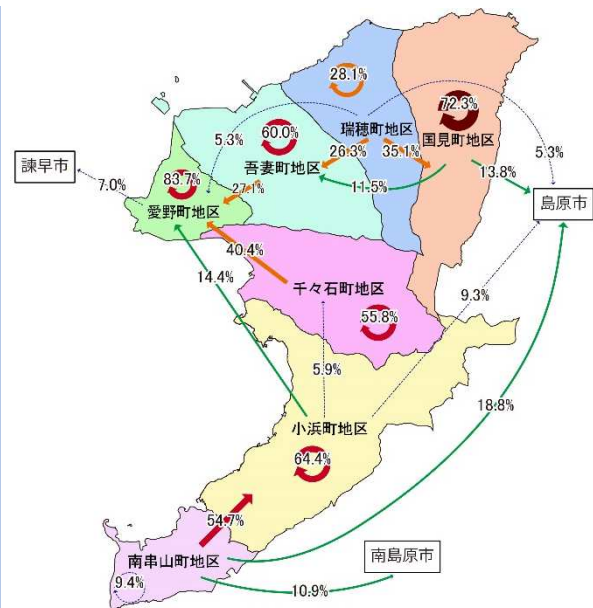


図14 日々の買い物の外出先（高齢層）

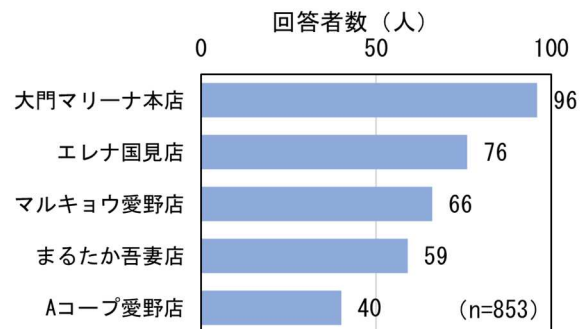


図16 日々の買い物の外出先：上位5位（高齢層）

③特別な買い物

特別な買い物では、「若年層」「高齢層」とともに「長崎市」「諫早市」「大村市」への流出が多くなっています。特に若年層では、「長崎市」への流出が顕著となっています。主な外出先においても「イオン大村SC」や「アミュプラザ長崎」等が上位を占めています。

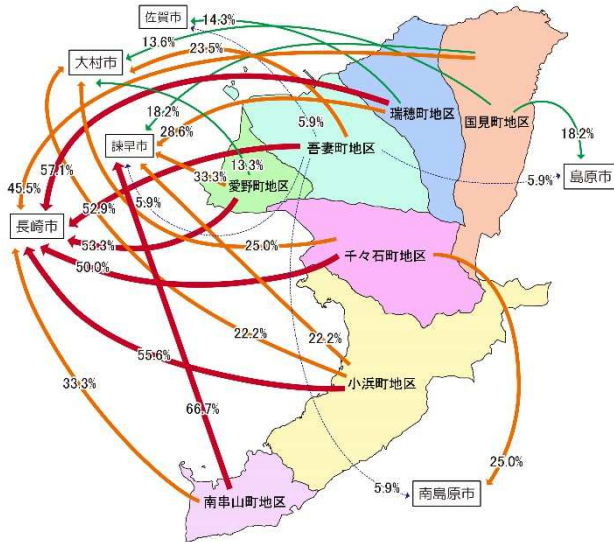


図 17 特別な買い物の外出先 (若年層)

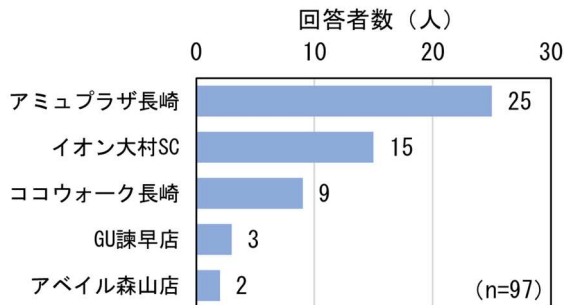


図 19 特別な買い物の外出先：上位 5 位 (若年層)

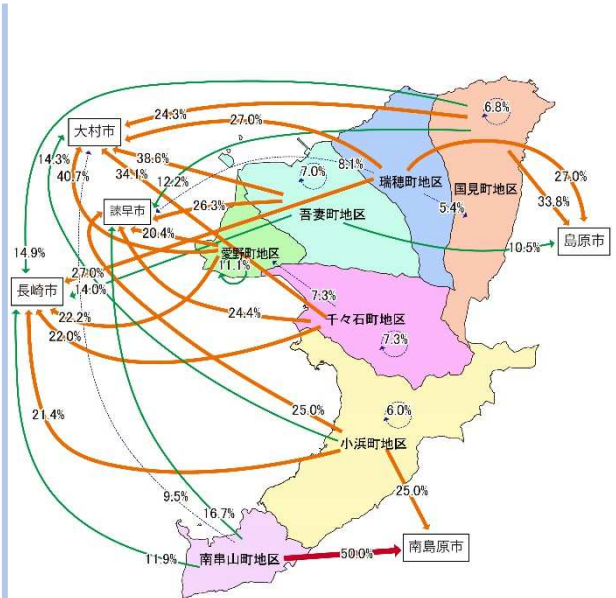


図 18 特別な買い物の外出先 (高齢層)

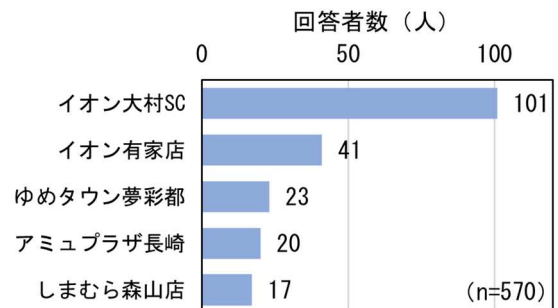


図 20 特別な買い物の外出先：上位 5 位 (高齢層)

④通院

通院では、「若年層」は、「諫早市」や「島原市」などの市外への流出が目立ちます。一方で「高齢層」は、各エリア内での通院が多くなっています。また、通院先は「愛野記念病院」が突出しています。

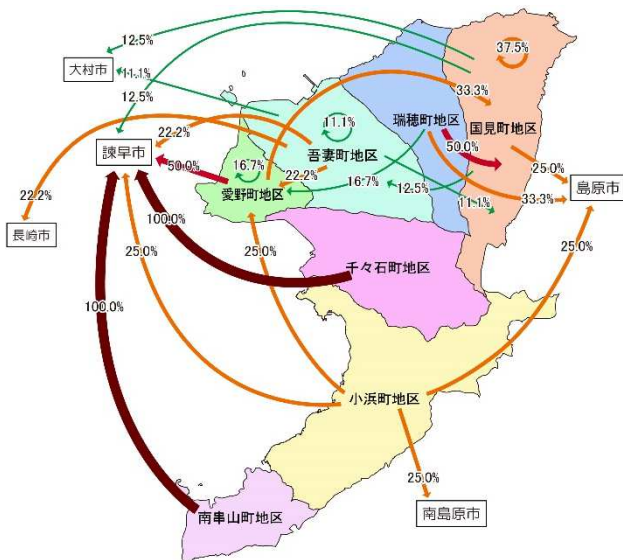


図 21 通院の外出先（若年層）



図 22 通院の外出先（高齢層）

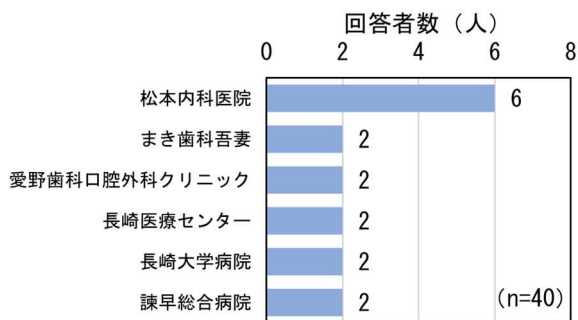


図 24 通院の外出先：上位 5 位（若年層）

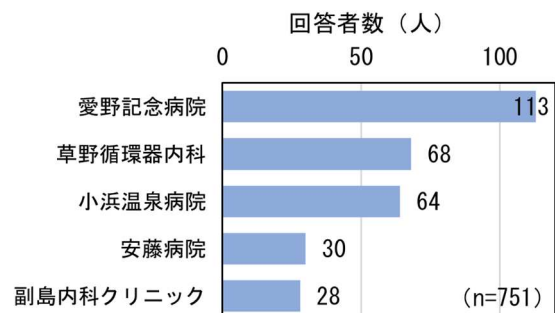


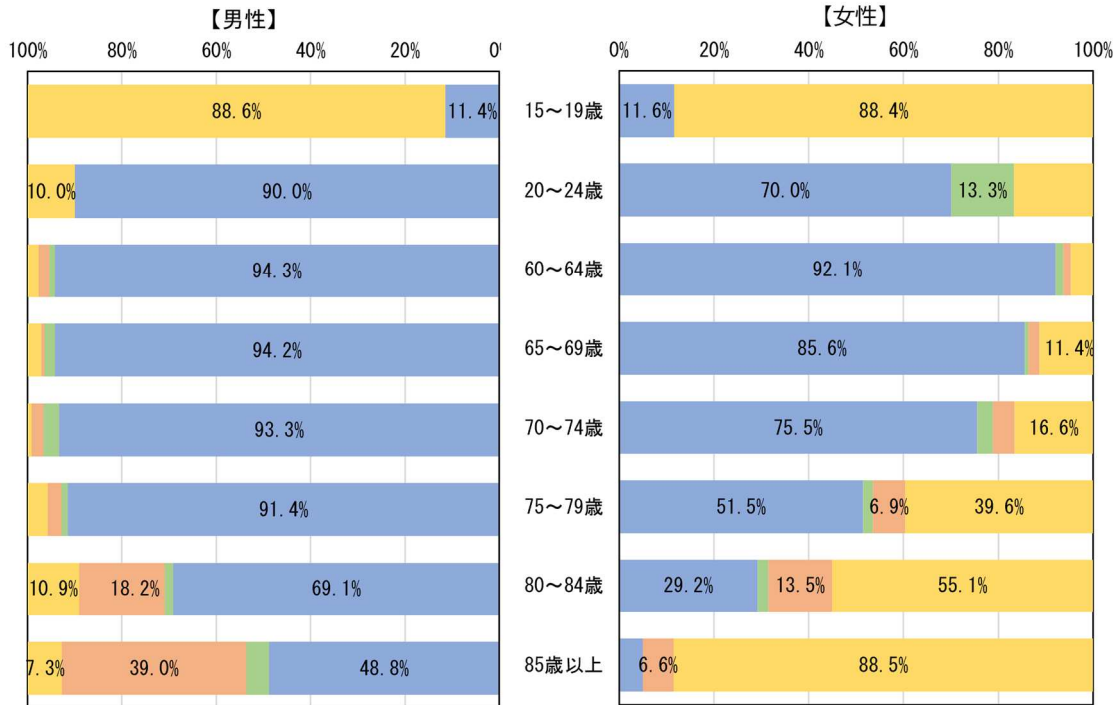
図 23 通院の外出先：上位 5 位（高齢層）

⑤ 運転免許保有状況

男女別・年齢別の運転免許保有状況を見ると、男性は20代から70代までの年代で約9割が運転免許を保有しています。一方で、女性は60～64歳の約9割をピークに年齢が上昇するにつれて減少傾向にあり、75～79歳では約5割と男女での免許保有率の差が見られます。

また、85歳以上の男性では約39%が「以前は自動車の運転免許を持っていたが、返納した」と回答しており、運転免許保有率は半数以下になっています。

なお、女性でも年齢層が低くなるにつれて「運転免許をもともと保有していない」割合は大きく減少しており、女性の運転免許取得が進んでいることが分かります。



※数値は、割合が5.0%以上の項目のみ表示

- 自動車の運転免許を持っており、実際に運転している
- 自動車の運転免許を持っているが、運転はしていない
- 以前は自動車の運転免許を持っていたが、返納した
- もともと自動車の運転免許を持っていない

図 25 運転免許の保有状況

資料：市民アンケート調査（令和4年度）

(4) 主要施設の立地状況

市内の主要施設の立地状況では、「商業施設」・「医療施設」は各地区の中心である市役所及び支所周辺に集積して立地していますが、「文化・体育館施設」や「教育施設」、「福祉施設」については市域全体にやや面的に分布しています。

地区別では、吾妻町、愛野町、小浜町、国見町に「商業施設」や「医療施設」が比較的に多く立地する一方で、南串山町には「商業施設」や「医療施設」の立地は限定的になっています。



図 26 商業施設

資料：i タウンページ、大規模小売店舗総覧



図 27 医療施設

資料：地域医療情報システム



図 28 行政施設

資料：雲仙市 HP

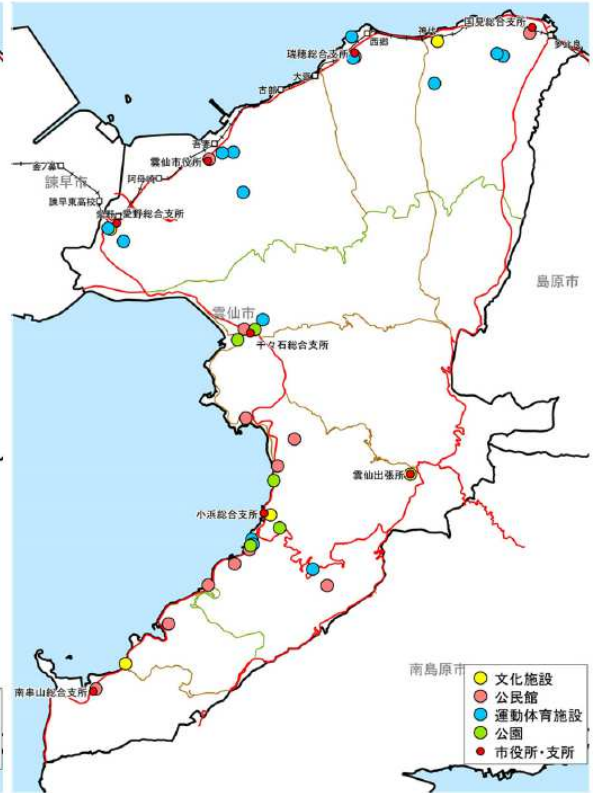


図 29 文化・体育施設

資料：雲仙市 HP



図 30 教育施設

資料：雲仙市 HP



図 31 福祉施設

資料：雲仙市 HP

3. 公共交通の現状・問題点

有明海沿岸部を諫早市～島原市方面を結ぶ鉄道・路線バス（島鉄バス）が運行するほか、諫早市から愛野～小浜を經由して雲仙・島原、あるいは、口之津・有家を結ぶ路線バス（島鉄バス）が運行、長崎県営バスについては、愛野町の西端を運行する路線があるほか、長崎～小浜～雲仙間を特急バスが運行しています。

上記の鉄道・バスに加えて、千々石町・小浜町の乗合タクシーおよび有明フェリーにより公共交通ネットワークが形成、加えて、令和2年10月からの市内北部地域での実証実験を経て、令和4年7月から市内全域を対象に、乗合送迎サービス「チョイソコうんぜん」が運行開始しています。



図 32 公共交通の概要

(1) 有明フェリーの概要

①運行概要

雲仙市の多比良港と熊本県長洲町の長洲港を結ぶ航路となっており、最短45分で結びます。ダイヤは19便(ダイヤA)、16便(ダイヤB)となっており、期間によってダイヤが異なります。

②利用状況等

港別利用者数及び車両数は、横ばいで推移していましたが、令和2年以降は新型コロナウイルスの影響により、利用者・車両数ともに減少しています。

多比良港の車両数・利用者ともに多く、観光や物流の広域的な回遊の仕掛けになっている可能性があります。

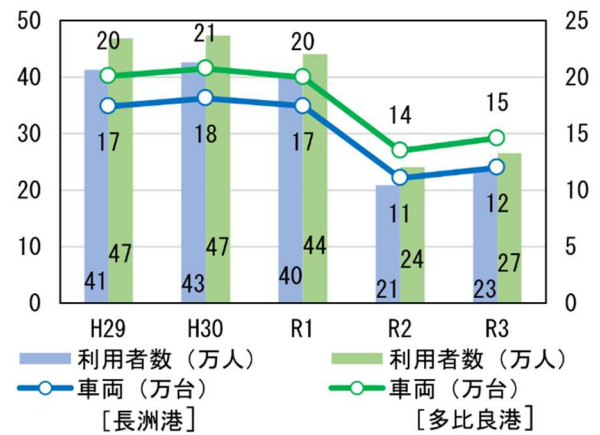


図 33 港別利用者及び車両数

港別・車両種別の台数は、「乗用車」が最も多く、次いで「大型トラック」となっています。

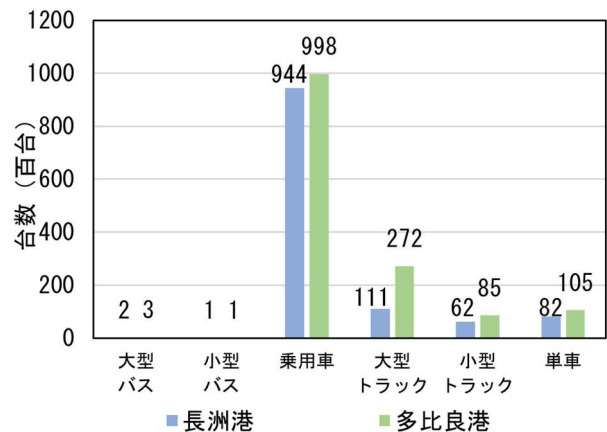


図 34 港別・車両種別の台数 (令和3年度)

(2) 鉄道（島原鉄道）の概要

①運行概要

雲仙市内を運行する鉄道は島原鉄道 1 路線（諫早～島原港 43.2km）で、全 24 駅のうちに 8 駅が市内に立地しています。

運行本数は、平日 21 本（往復）/日、土日祝 18 本（往復）/日（諫早～本諫早間のみ運行便は除く）となっています^{注1}。

表 1 島原鉄道の運行状況（平日上り）

諫早行	愛野駅	阿母崎駅	吾妻駅	古部駅	大正駅	西郷駅	神代駅	多比良駅
1便	6:32	6:28	6:25	6:19	6:17	6:14	6:10	6:05
2便	6:55	6:51	6:47	6:43	6:41	6:37	6:33	6:28
3便	7:27	7:24	7:20	7:14	7:12	7:08	7:05	6:59
4便	7:48	7:44	7:41	7:37	7:34	7:31	7:26	7:20
5便	8:32	8:28	8:25	8:21	8:18	8:15	8:11	8:06
6便	9:50	9:47	9:43	9:39	9:37	9:33	9:29	9:24
7便	10:57	10:54	10:50	10:46	10:42	10:39	10:35	10:30
8便	11:57	11:54	11:50	11:46	11:43	11:40	11:36	11:30
9便	12:57	12:54	12:50	12:46	12:43	12:40	12:36	12:30
10便	13:57	13:54	13:50	13:46	13:43	13:40	13:36	13:30
11便	14:57	14:54	14:50	14:46	14:43	14:40	14:36	14:30
12便	15:57	15:54	15:50	15:46	15:43	15:40	15:36	15:30
13便	16:54	16:51	16:48	16:44	16:41	16:38	16:34	16:27
14便	17:32	17:29	17:26	17:21	17:18	17:15	17:11	17:06
15便	17:55	17:50	17:47	17:42	17:40	17:36	17:30	17:25
16便	18:28	18:25	18:22	18:17	18:15	18:12	18:05	17:59
17便	19:01	18:58	18:54	18:49	18:47	18:44	18:40	18:35
18便	19:31	19:28	19:24	19:18	19:15	19:12	19:08	19:01
19便	20:10	20:07	20:04	20:00	19:55	19:52	19:48	19:43
20便	20:45	20:42	20:39	20:34	20:32	20:28	20:24	20:19
21便	21:38	21:35	21:32	21:27	21:24	21:21	21:17	21:12

表 2 島原鉄道の運行状況（平日下り）

島原行	愛野駅	阿母崎駅	吾妻駅	古部駅	大正駅	西郷駅	神代駅	多比良駅
1便	6:18	6:21	6:25	6:30	6:32	6:37	6:41	6:46
2便	7:14	7:17	7:21	7:25	7:27	7:31	7:35	7:40
3便	7:47	7:51	7:54	7:58	8:01	8:04	8:11	8:16
4便	8:08	8:11	8:14	8:21	8:23	8:27	8:30	8:35
5便	8:31	8:34	8:38	8:42	8:45	8:48	8:53	8:58
6便	9:13	9:16	9:19	9:24	9:26	9:33	9:37	9:42
7便	9:50	9:53	9:56	10:00	10:03	10:06	10:10	10:15
8便	11:13	11:17	11:20	11:24	11:27	11:30	11:36	11:41
9便	12:13	12:17	12:20	12:24	12:27	12:30	12:36	12:41
10便	13:13	13:17	13:20	13:24	13:27	13:30	13:36	13:41
11便	14:13	14:17	14:20	14:24	14:27	14:30	14:36	14:41
12便	15:13	15:17	15:20	15:24	15:27	15:30	15:36	15:41
13便	16:13	16:17	16:20	16:24	16:27	16:30	16:35	16:40
14便	17:13	17:16	17:26	17:30	17:32	17:36	17:40	17:45
15便	17:55	17:58	18:02	18:06	18:08	18:12	18:16	18:21
16便	18:45	18:48	18:54	18:58	19:01	19:04	19:08	19:13
17便	19:17	19:20	19:24	19:28	19:31	19:34	19:38	19:43
18便	19:48	19:51	19:55	20:00	20:02	20:06	20:09	20:18
19便	20:31	20:34	20:39	20:43	20:45	20:49	20:53	20:58
20便	21:23	21:27	21:31	21:36	21:38	21:41	21:45	21:50
21便	22:21	22:24	22:27	22:32	22:34	22:37	22:41	22:46

注 1：時刻表は令和 5(2023)年 2 月時点

②利用状況・財政負担の概要

利用客では平成29年以降は横ばいで推移してきましたが、令和2年には新型コロナウイルス感染症の影響により大幅減となり、平成29年から令和3年の5年間で約24%の減少となっています。

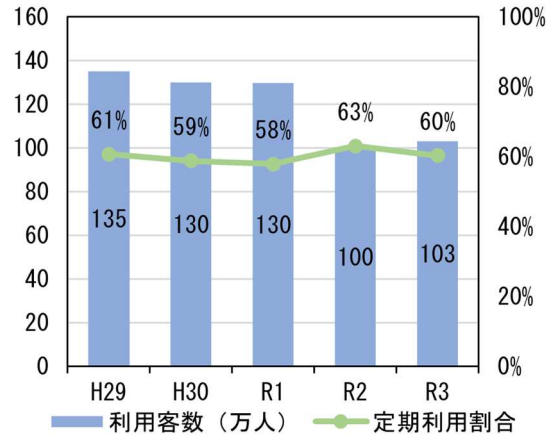


図 35 利用者数の推移

経常費用が増大する一方で、経常収益は減少しており、収支率は令和3年度には67%で年間約2億の欠損が発生しています。

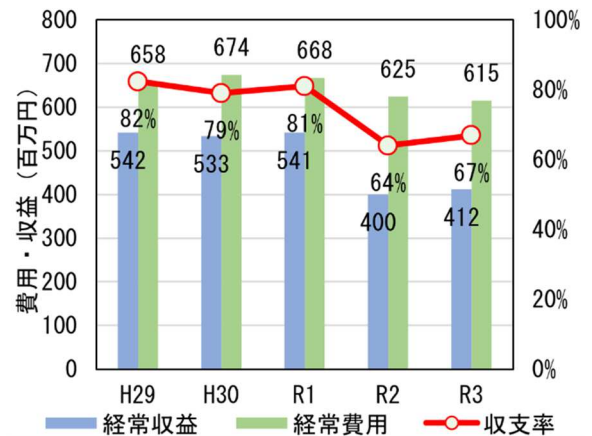


図 36 収支の状況

駅別乗降客数は諫早駅で一日約1,300人が乗降しています。本諫早駅についても900人/日近い乗降が見られますが、雲仙市内各駅の乗降客は比較的利用が多い愛野駅・多比良駅でも300人/日前後となっています。

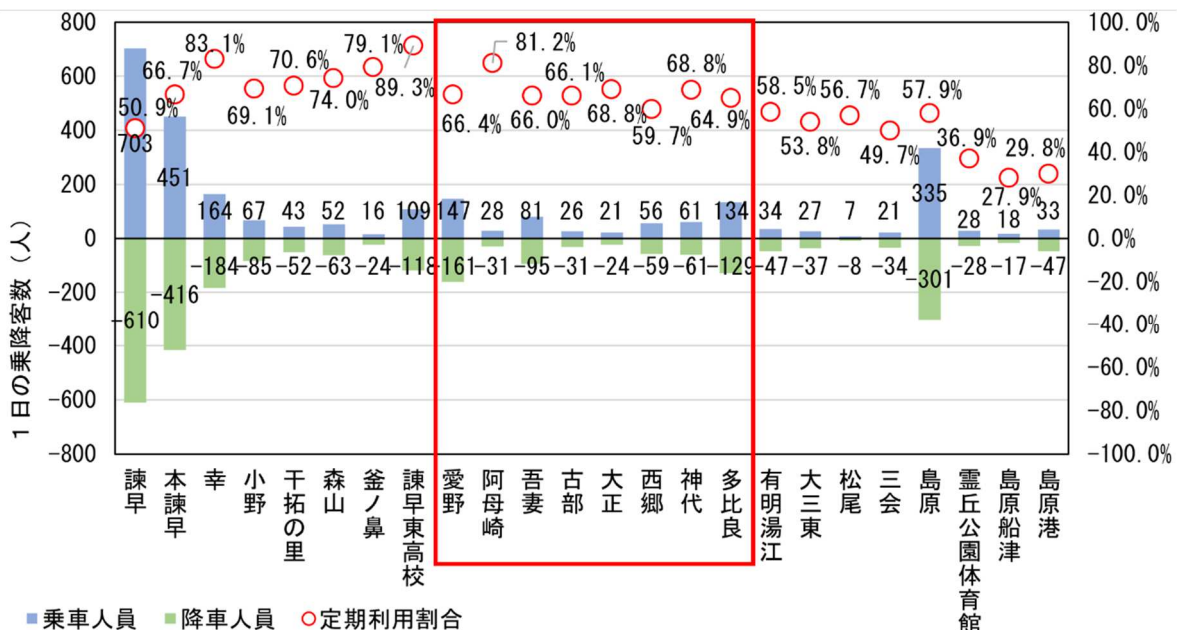


図 37 駅別の1日あたりの乗降客数 (令和2年度)

(3) 路線バスの概要

① 運行概要

雲仙市内には、島鉄バスの21系統、長崎県営バスの5系統のあわせて26系統の路線バスが運行しています。ただし、長崎県営バスについては〔長崎駅前～奥山・矢上大橋～雲仙〕を除けば雲仙市内のキロ程3km未満と短区間（愛野町の西側の一部をかすめる形で運行）での運行となっています。

表3 路線バスの系統一覧(令和3年度時点)

事業者	番号	系統	キロ程(km)		平均運行回数 (往復/日)	国・県補助	
				うち 雲仙市		国庫	県単
島鉄バス	①	諫早～多比良～島原港	46.5	21.15	1.5		
	②	諫早～愛野	12.7	0.5	1.0		
	③	諫早～小野島～愛野	13.9	0.5	1.0		
	④	島原港～多比良港	14.8	1.65	6.0		●
	⑤	島原中央高校～多比良港	16.8	1.65	0.5		
	⑥	島原港～国見高校～多比良港	16.6	3.45	0.5		
	⑦	国見高校～多比良港	1.1	1.1	0.5		
	⑧	諫早～諫早市役所～雲仙	42.2	29.9	6.0	●	
	⑨	諫早～諫早市役所・雲仙～島原駅	64.3	34.0	5.5	●	
	⑩	青雲荘～雲仙・大手～島原駅	24.1	6.1	6.5	●	
	⑪	諫早～小浜	28.3	16.1	1.5		
	⑫	諫早～諏訪の池～有家	54.1	26.15	3.0		●
	⑬	小浜～諏訪の池～有家	25.8	10.05	2.5		
	⑭	小浜高校～有家	27.2	12.25	1.5		
	⑮	小浜～諏訪の池～原山	10.5	10.5	0.5		
	⑯	雲仙～長野～有家	18.4	5.7	3.0		
	⑰	諫早～小浜～口之津	51.2	29.85	4.5	●	
	⑱	小浜～口之津	22.9	13.75	4.0		●
	⑲	諫早～小浜～大屋	52.8	29.85	6.0	●	
	⑳	多比良港～有家・北有馬～加津佐海水浴場前	51.4	1.65	2.0		
	㉑	口之津～柳谷～原山	17.0	0.3	4.0		
長崎県営バス	㉒	長崎駅前～奥山・矢上大橋～雲仙	59.5	27.85	3.0	●	
	㉓	諫早駅前～愛野福祉～唐比車庫	17.8	2.7	5.5		
	㉔	唐比車庫～東高前・北口～西陵高校	24.4	2.7	0.5		
	㉕	西陵高校～北口・愛野福祉～愛津	18.5	1.5	0.5		
	㉖	飯盛団地～唐比・愛津～諫早営業所	34.8	2.7	0.5		

路線の多くは諫早方面から愛野で分岐し、「吾妻～島原方面」と、「小浜～雲仙～島原方面」および「小浜～口之津・有家方面」へ延びており、雲仙を発着・経由する路線および有家方面の一部の系統を除けば海岸線に沿う形で運行しています。

ほとんどの系統が周辺自治体との間を運行しており、こうした系統が雲仙市内の移動にも対応しています。

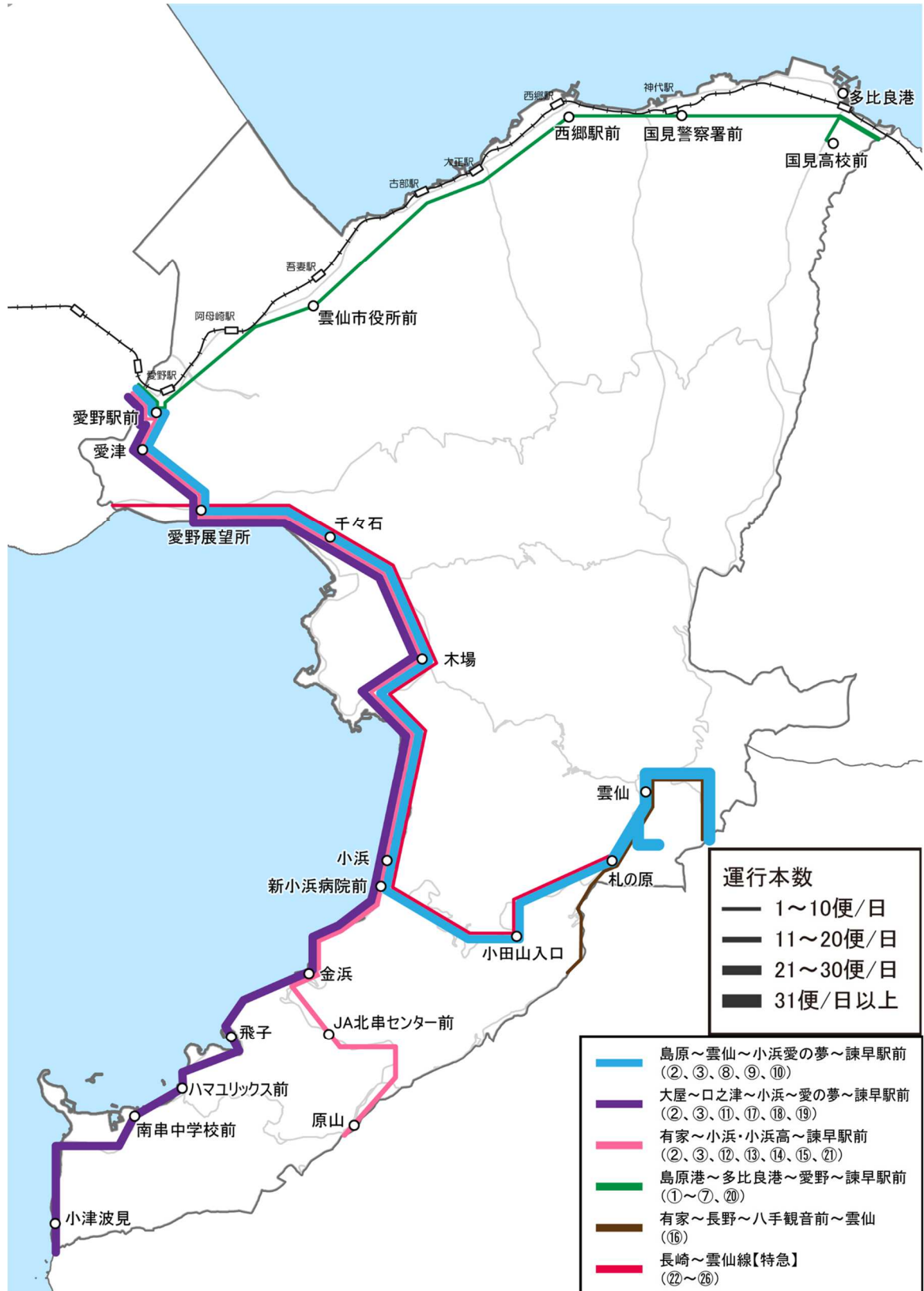


図 38 バス路線図・運行頻度

②利用状況・財政負担額の概要

島鉄バスの輸送人員と市財政負担の推移は、横ばいで推移しています。

なお、令和2（2020）年以降、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が大きく減少しており、財政負担額についても大幅な増加となっています。

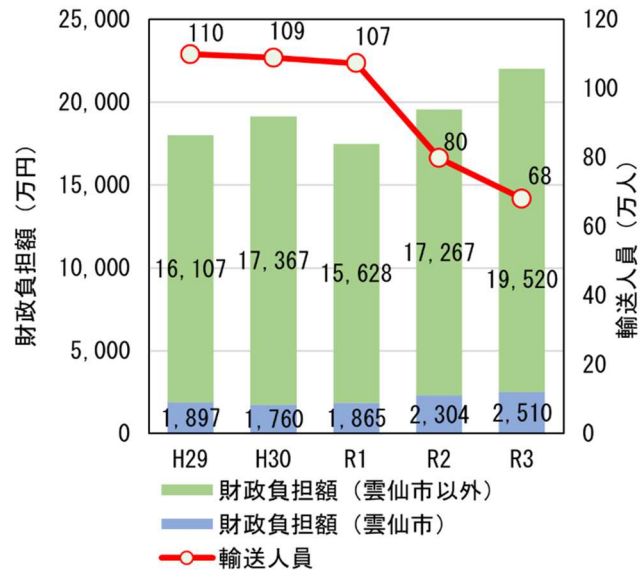


図 39 輸送人員と財政負担

費用の増加に対して収益は減少傾向で収支率が低下し、財政負担に大きく依存しています。令和2年度以降は新型コロナウイルスの影響により収支が顕著に悪化しています。

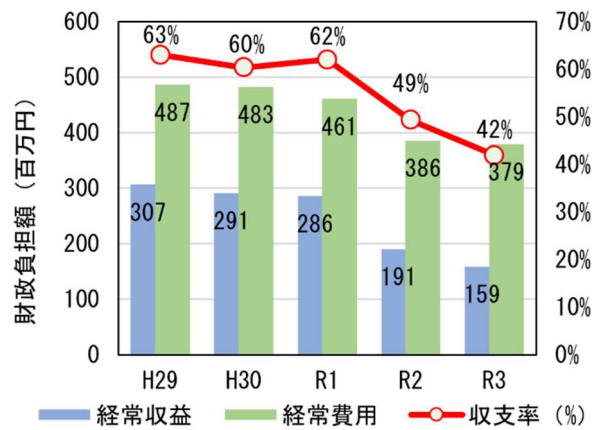


図 40 収支状況

③路線別の財政負担状況等

輸送人員や1便あたり利用者数は、[諫早～小浜～口之津][諫早～小浜～大屋]や、[多比良港～有家・北有馬～加津佐海水浴場前]など、比較的運行頻度が高い[諫早～小浜]区間や[多比良港～島原]区間を経由する系統で多い傾向となっています。

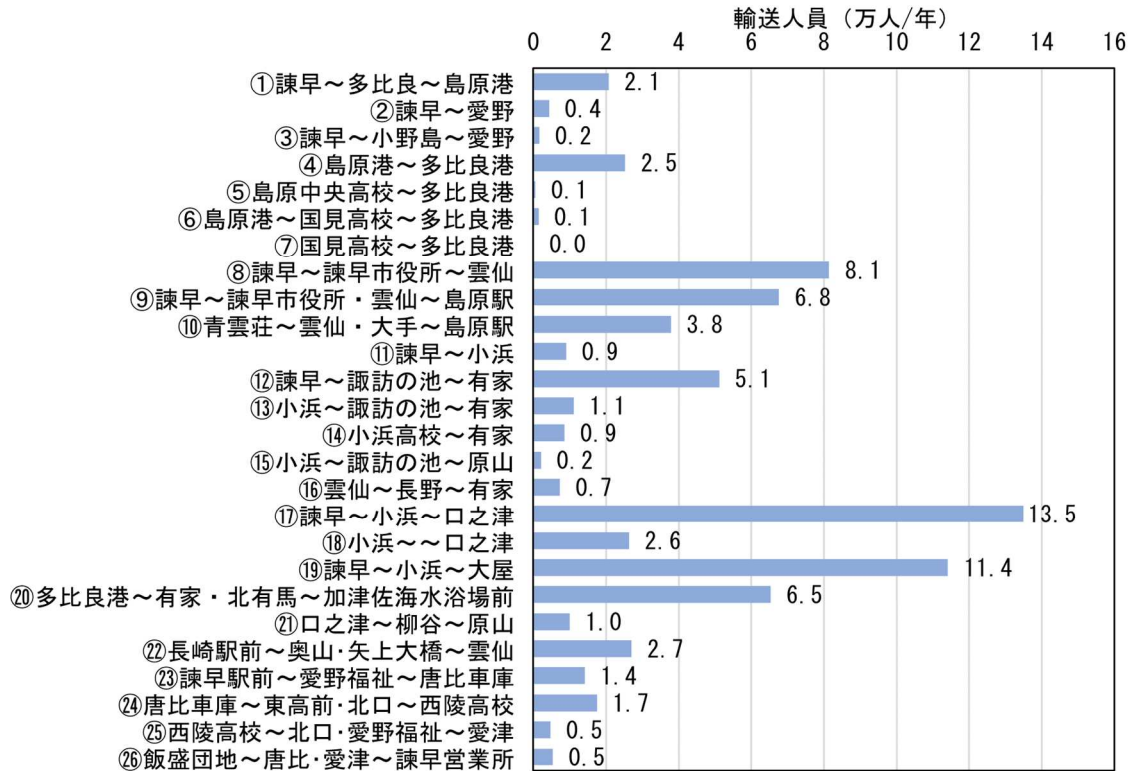


図 41 路線別の輸送人員

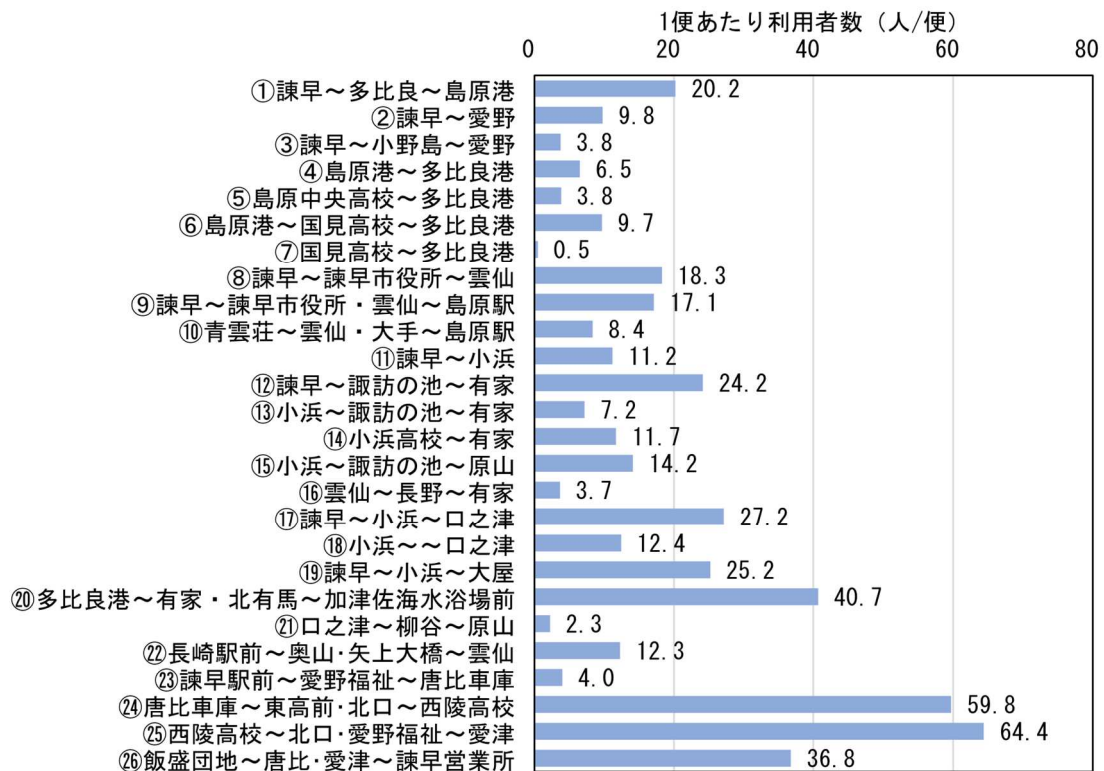


図 42 路線別の1便あたりの利用者数

經常収支率は、西陵高校の通学利用便が100%超となっている以外は經常費用が經常収益を上回る赤字路線となっており、収支率が30%前後、あるいは、30%未満の系統も目立ち、利用者1人・1kmを輸送するために200円以上の欠損が発生している系統も見られます。

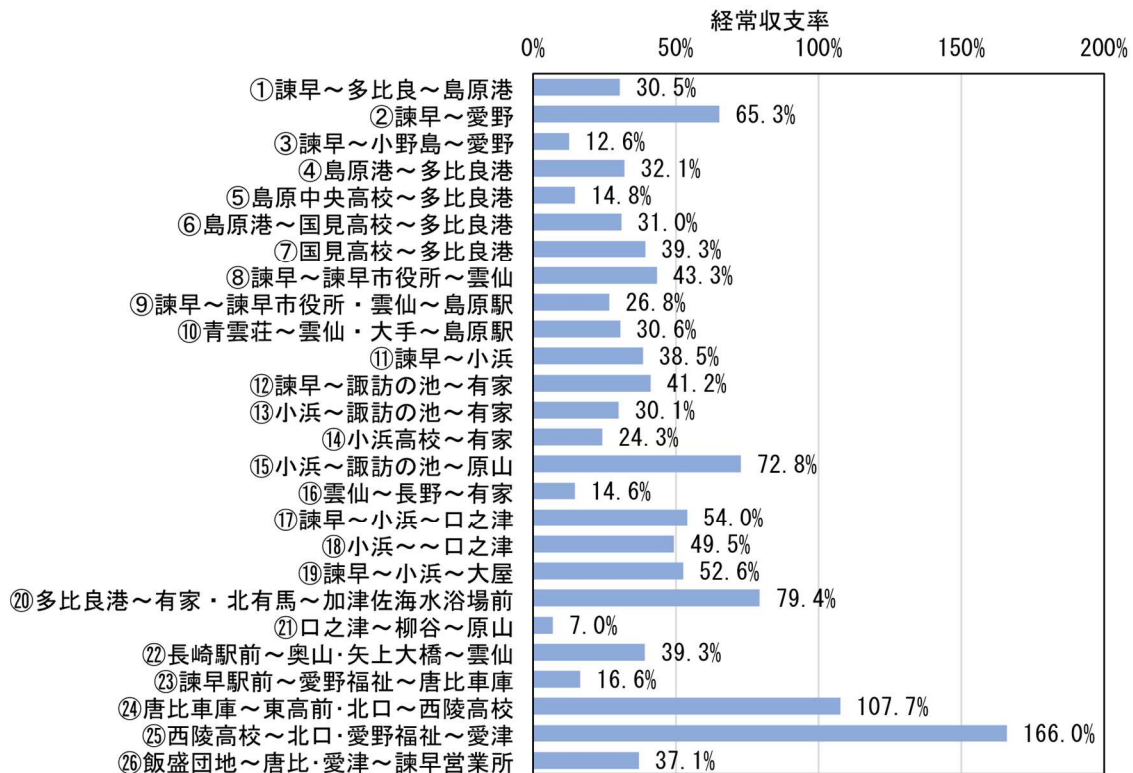


図 43 路線別の經常収支率

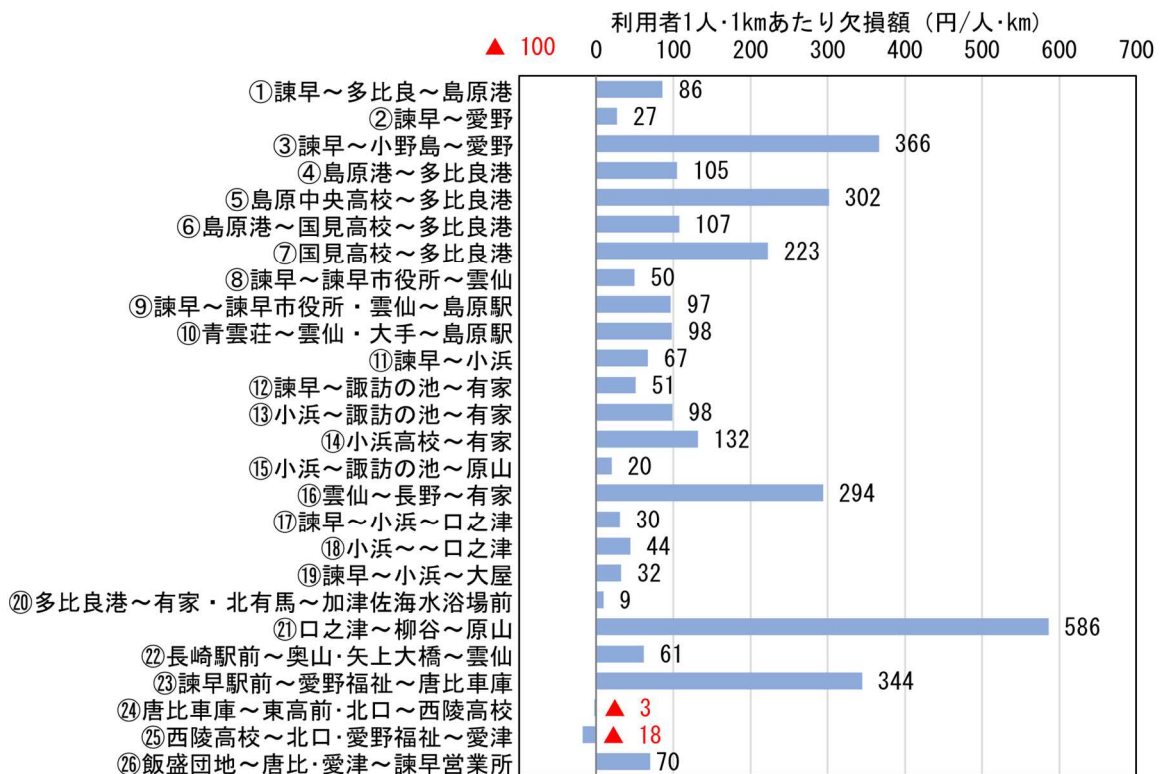


図 44 路線別の利用者1人・1kmあたりの欠損額

(4) 乗合タクシーの概要

①運行概要

県営バスの撤退にともない廃止された路線（千々石・小浜地域）において、その代替として2路線の乗合タクシーが運行していましたが、路線の統合等、効率的な運行に見直したうえで、令和5年1月に「チョイソコうんぜん定時定路線」へ移行しています。

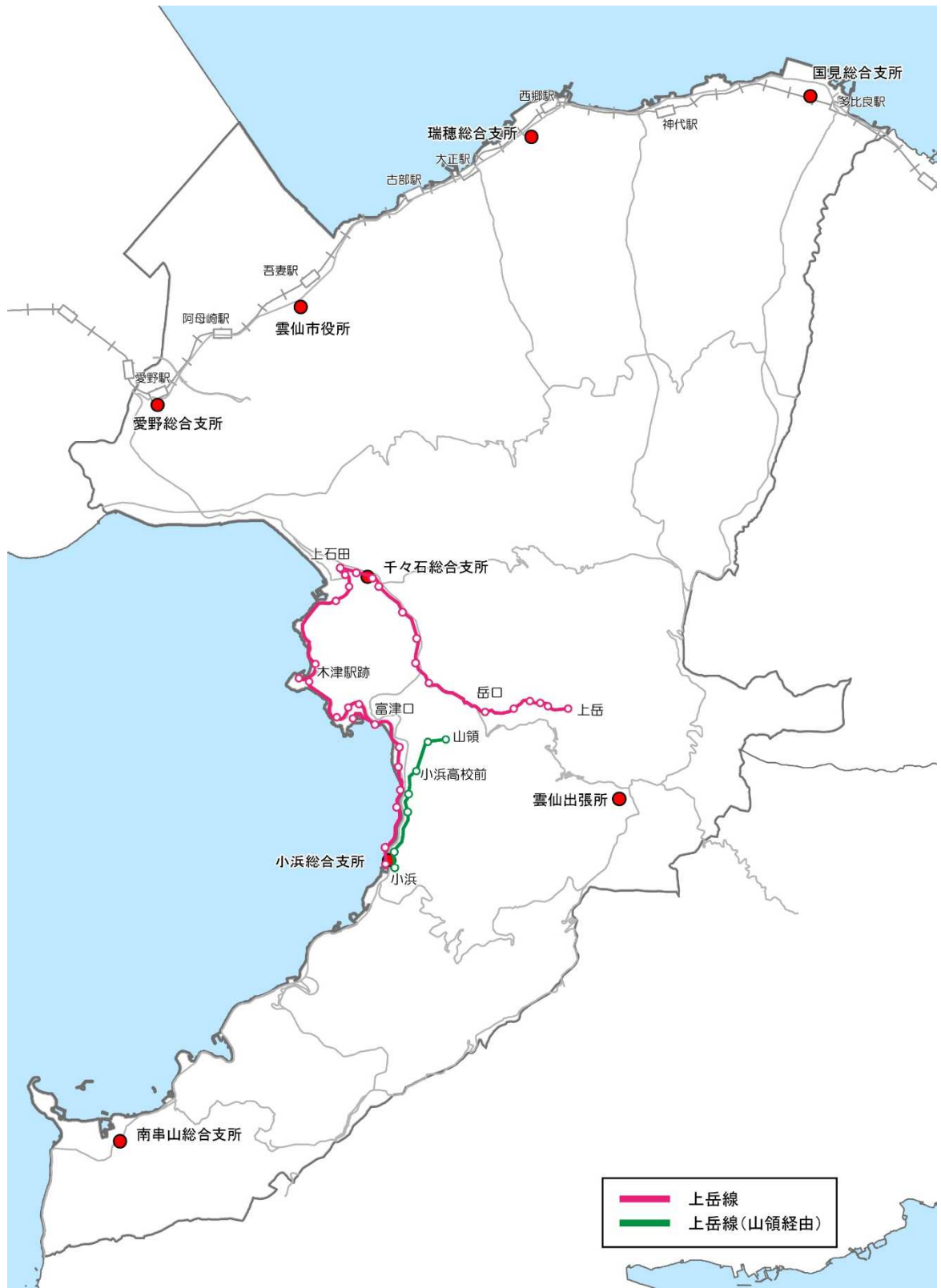


図 45 乗合タクシーの路線図

②利用状況等

経常費用・経常収益とも微減傾向となっています。また、収支率は20%前後で推移しています。

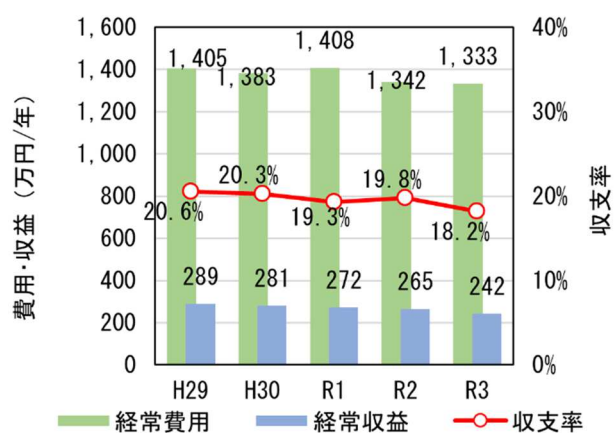


図 46 収支の状況

[上岳線]の輸送人員は令和2年以降、減少傾向となっています。また、財政負担額については横ばいで推移しています。

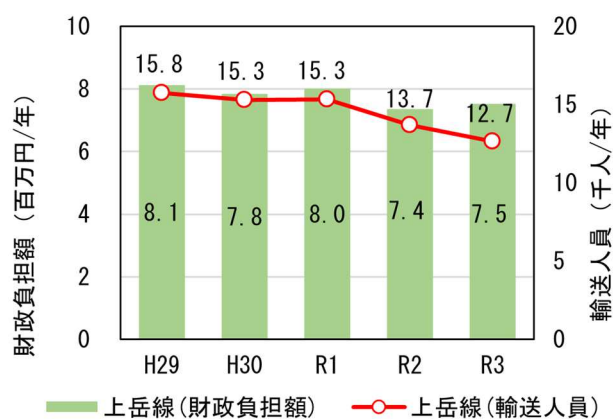


図 47 輸送人員と財政負担額 (上岳線)

一方で、[山領線]の輸送人員は小学生の登下校に利用されていることもあって増加が見られます。それに伴い、財政負担額も微増傾向となっています。

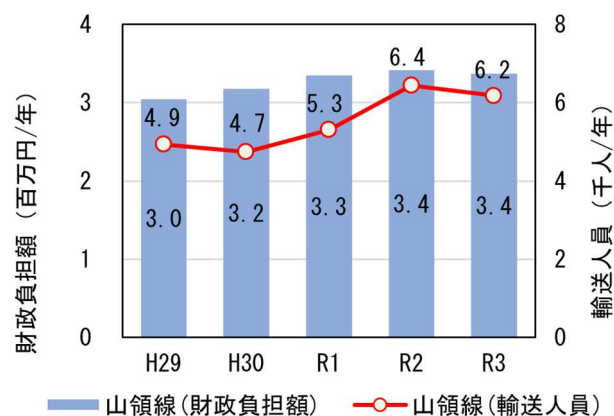


図 48 輸送人員と財政負担額 (山領線)

(5) 乗合送迎サービス「チョイソコうんぜん」の概要

①運行概要

西部地区エリア（吾妻町・愛野町）、北部地区エリア（国見町・瑞穂町）で令和2年10月から実証実験運行を開始し、令和4年7月から市内全域に拡大して本格運行を開始しています。

また4エリアを設定し、エリアをまたぐ移動は乗り換えが必要となっています。（それぞれのエリア間で乗換場所を設定）また運賃は200円/回で、事前に会員登録が必要となっています。

運行時間帯は、平日・土曜日 9:00～17:00、2週間前～30分前までの予約を電話で受け付けています。また、市民に身近な自治会公民館やゴミステーション等を停留所とし、目的地（指定の停留所）まで送迎を行っています。

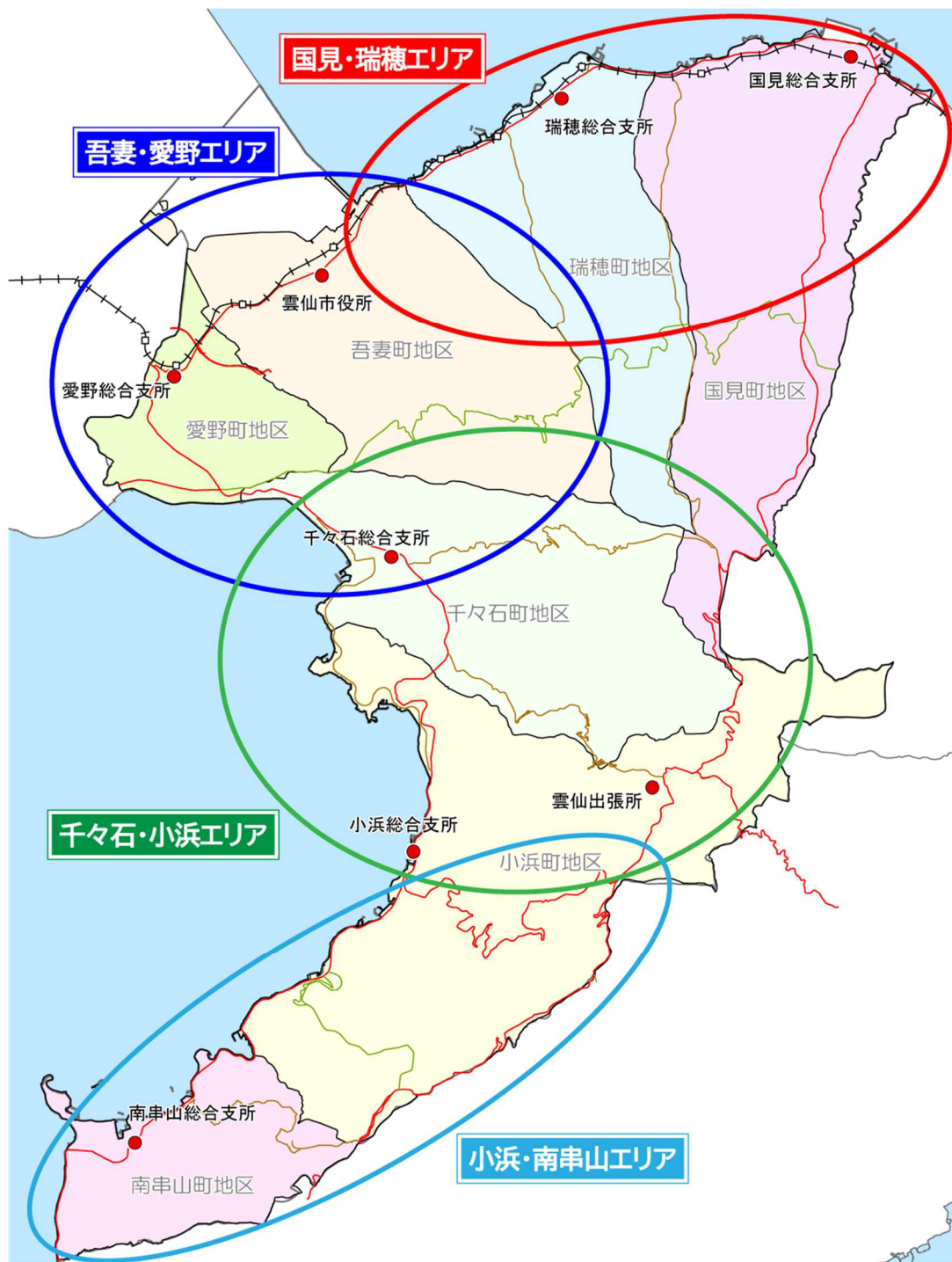


図 49 チョイソコうんぜんのエリア区分

②利用状況

利用者数は増加傾向で推移しており、令和5年2月では月別利用者が1,500人超となっています。

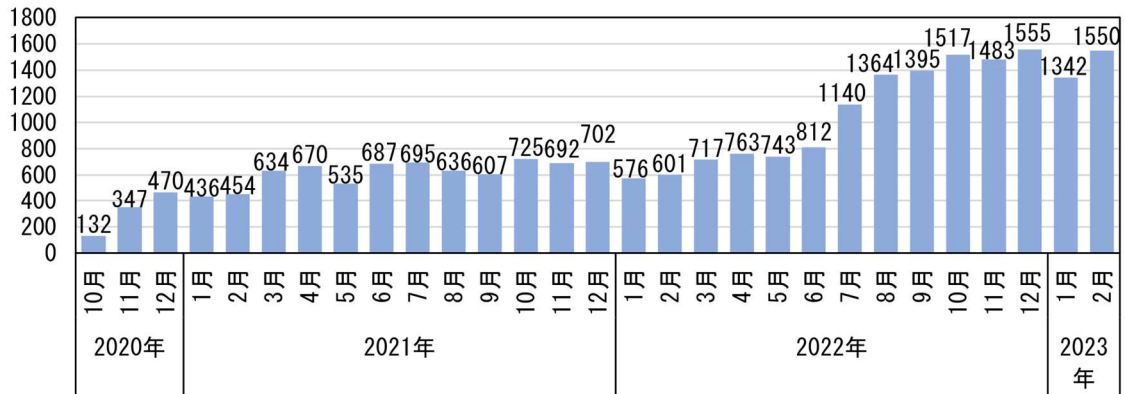


図 50 月別利用者数の推移：令和2年10月～令和5年2月

利用者居住地別の停留所別利用状況では、「商業施設」や「医療施設」なども見られますが、公民館などの発地（居住地）側の停留所が上位に挙がる傾向となっています。

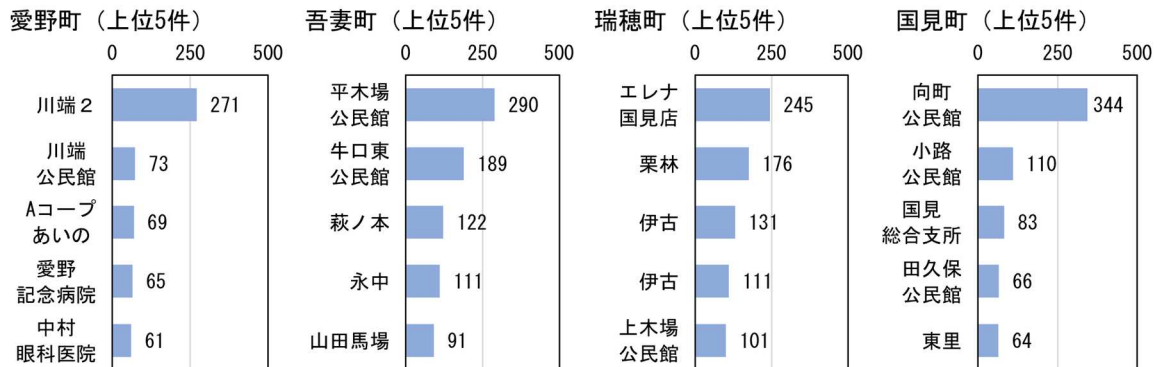


図 51 利用者居住別の停留所別利用状況（降車場所/上位5位）：令和2年10月～令和4年6月

(6) その他

①乗用タクシーの概要

雲仙市市内を営業エリアとする乗用タクシーは9社で、車両保有台数は合わせて47台（ジャンボ車両を含む）、ドライバーは43人となっています。

輸送人員を見ると平成29年以降は減少傾向となっています。

表 4 タクシー事業者一覧

タクシー事業者名	住所	車両台数	運転手
合資会社 国見港湾観光タクシー	雲仙市国見町土黒甲194番地1	5台	7人
本多観光バス・タクシー 株式会社	島原市津町409番地33	5台	5人
有限会社 瑞穂タクシー	雲仙市瑞穂町西郷庚428番地3	5台	5人
株式会社 エキマエタクシー愛野営業所	雲仙市愛野町甲3975番地3	6台	6人
有限会社 今坂タクシー	雲仙市千々石町戊166番地9	7台	5人
小浜温泉タクシー 有限会社	雲仙市小浜町北野1061番地2	6台	5人
有限会社 小浜観光タクシー	雲仙市小浜町北野1109番地3	5台	4人
有限会社 南串タクシー	雲仙市南串山町乙1657番地	3台	3人
有限会社 平成観光	南島原市有家町304番地1	5台	3人

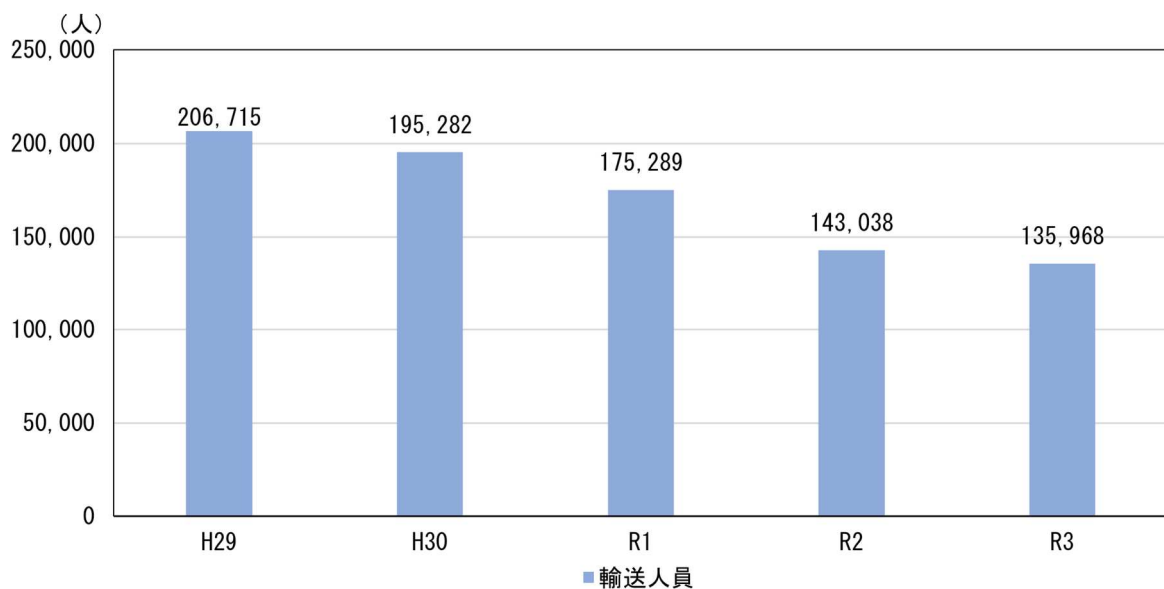


図 52 タクシーの輸送人員



図 53 タクシー事業所位置図

②その他

1) 雲仙市高齢者交通費助成事業

雲仙市高齢者交通費助成事業は、満 70 歳以上の高齢者を対象に、タクシー乗車 1 回につき当該タクシー利用料金の 3 割に相当する額：上限 800 円を助成するタクシー券を 1 会計年度につき 72 枚を限度に交付しています。

2) 運転免許証自主返納者

運転免許証自主返納者（運転経歴証明書の交付を受けた対象者）は、「雲仙市高齢者交通費助成事業」に基づくタクシー券を最大 36 枚/年（助成事業による通常の交付枚数とあわせて最大 108 枚/年）交付しています。

4. アンケート調査結果等（概要）

（1）市民アンケート調査

①調査の概要

- 15～24歳（若年層）、60歳以上（高齢層）の市民3,000人（若年層492人、高齢層2,508人（無作為抽出））を対象に、郵送配布・回収によるアンケート調査を実施
- 1,327票回収、回収率44%（若年層131人/約27%、高齢層1,196人/約48%）
- 設問項目（概要）
 - ・日常生活の移動実態（日々の買い物、特別な買い物、通院、通勤・通学）
 - ・公共交通の利用の有無、利用実態、改善要望 など

②高齢層

1) 公共交通の利用状況等

高齢層全体では「公共交通を利用した」回答者は1割程度にとどまっているものの、年齢層が上がるにつれて利用割合が若干高まる傾向となっています。

利用した公共交通としては、「路線バス」「島原鉄道」が多くなっています。また、その他の回答としては「タクシー」が挙げられています。

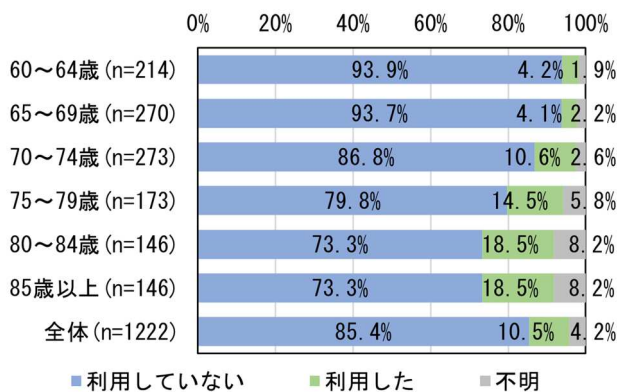


図 55 最近1ヶ月の公共交通利用状況

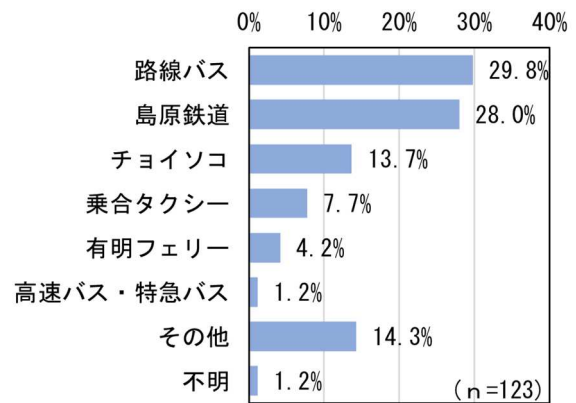


図 54 利用した公共交通機関図

公共交通利用時の外出目的としては、「通院」が最も多く半数となっています。

公共交通利用者のうち公共交通機関を「乗り継ぎ利用」した回答者は4割を下回っています。

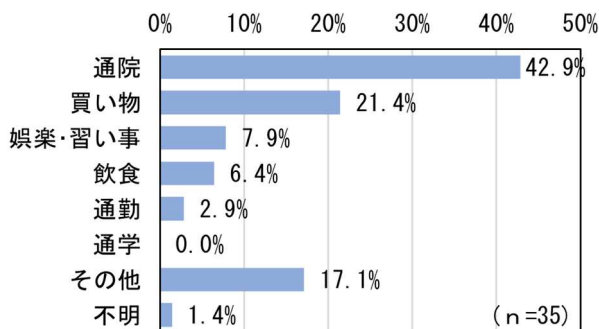


図 56 公共交通利用時の外出目的

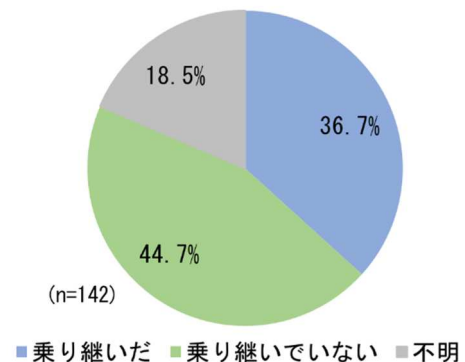


図 57 乗り継ぎ利用の有無

2) 公共交通利用者の不満

公共交通利用者の不満として、「自宅へ帰るときに公共交通を待っている時間が長い」が最も多く約1割となっています。次いで「悪天候時に屋外で待ち続けるのが大変」「自宅から駅・バス停までの距離の遠さ」等が挙げられています。

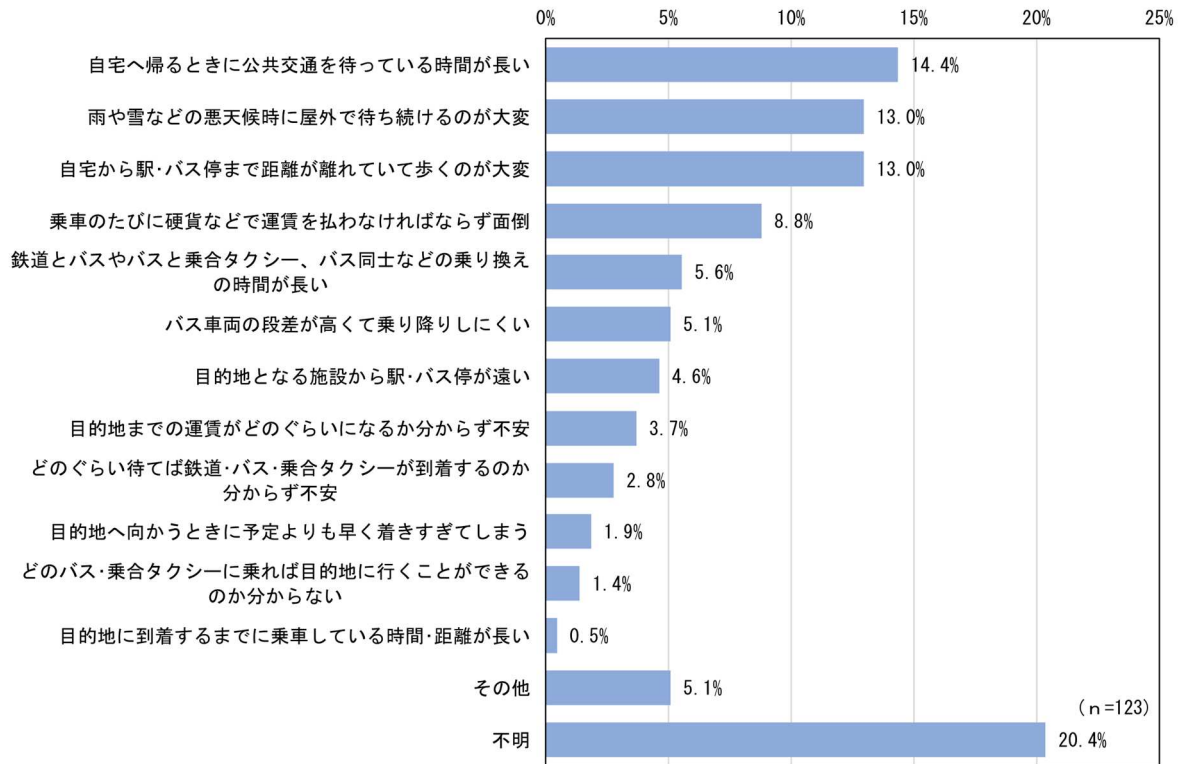


図 58 公共交通利用者の不満

3) 公共交通“非利用者”の不安等

公共交通非利用者の日常的な移動手段は「自家用車（自分で運転）」が全体では最多となっていますが、年齢層が上がるにつれて「自家用車（自分以外が運転）」の割合が増加しています。

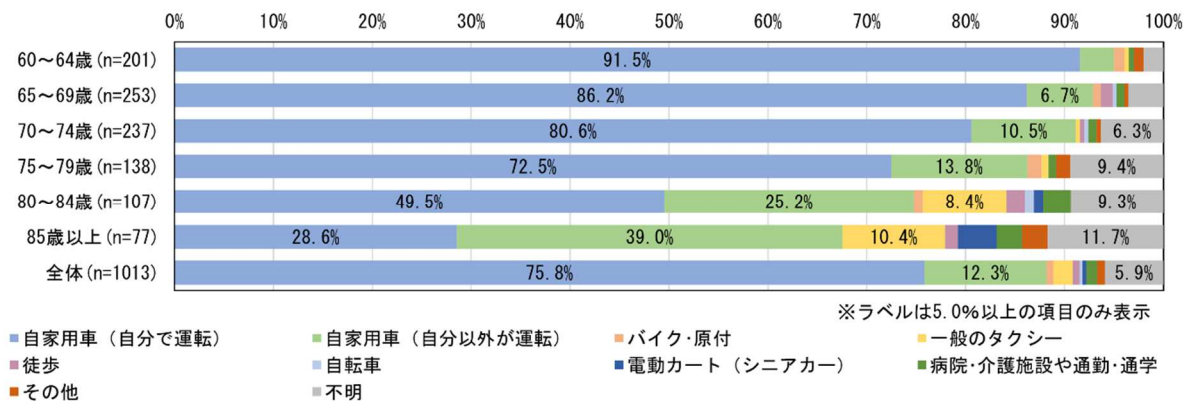


図 59 公共交通非利用者の日常的な移動手段

公共交通を利用しない理由としては、「車やバイクなどの利便性」を挙げる回答が大部分を占めています。

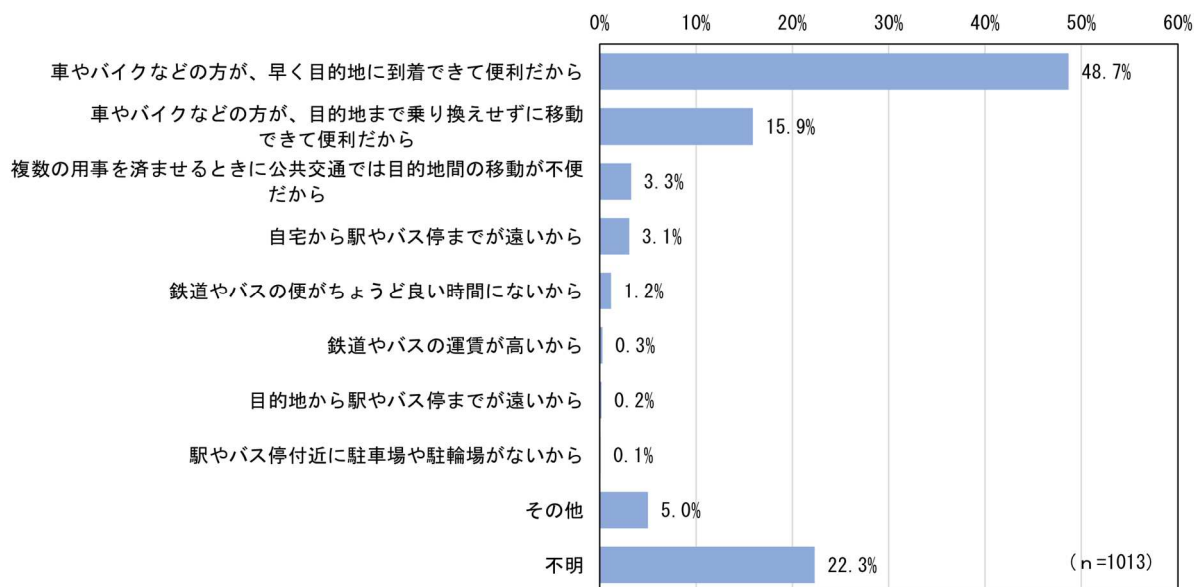


図 60 公共交通を利用しない理由

現在の移動手段について、全体の半数以上は「特に困っていること・不安なことはない」と回答しています。

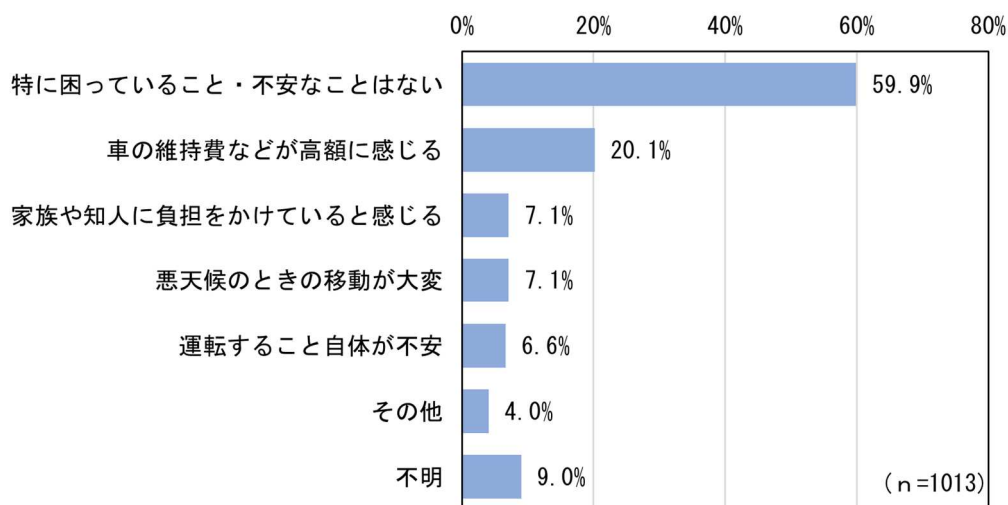


図 61 現在の移動手段を利用する上での不安等

③若年層

1) 公共交通の利用状況等

若年層では15歳～19歳は7割近くが公共交通を利用している一方で、20歳～24歳の公共交通利用者は約16%にとどまっています。

利用した公共交通機関としては、「島原鉄道」が突出しています。

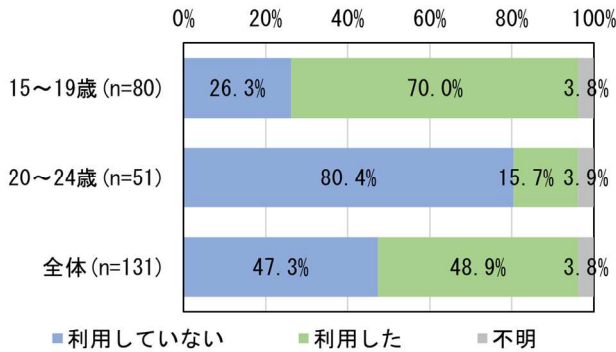


図 62 最近1ヶ月の公共交通利用状況

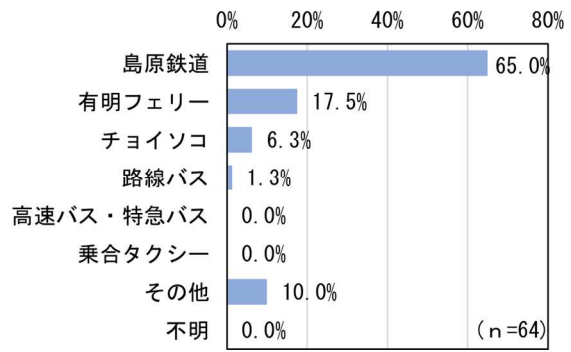


図 63 利用した公共交通機関

利用時の外出目的としては、「通学」が最も多く、買い物、娯楽・習い事、飲食なども一定の回答割合を占めています。また、公共交通利用者の3割は公共交通機関を「乗り継ぎ利用」しています。

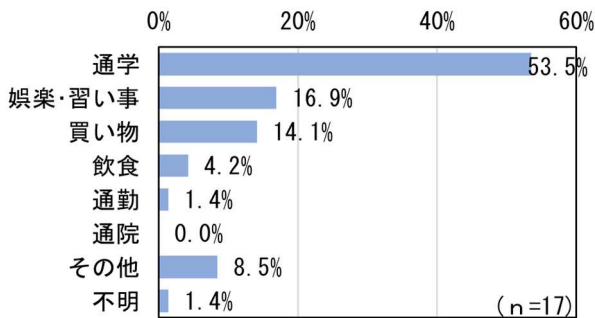


図 65 公共交通利用時の外出目的

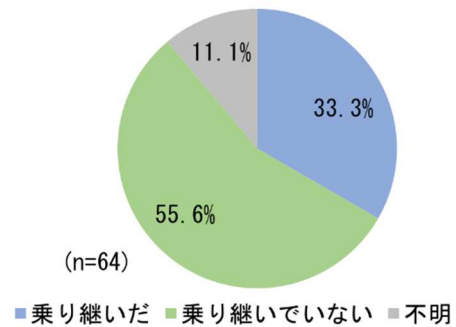


図 64 乗り継ぎ利用の有無

2) 公共交通利用者の不満

公共交通に対する不満では、「待ち時間が長いこと」、「悪天候時に屋外で待ち続けるのが大変」、「自宅から駅・バス停までの距離の遠さ」が不満の上位となっています。

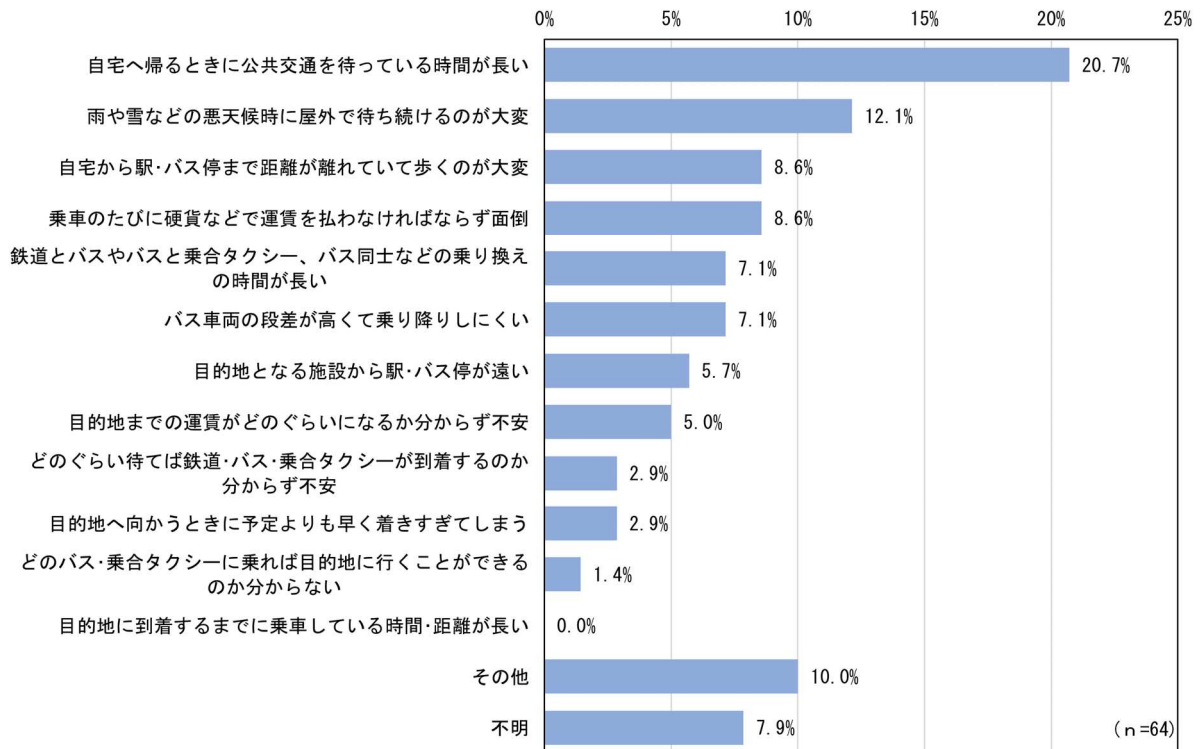


図 66 公共交通利用者の不満

3) 公共交通“非利用者”の不安等

公共交通非利用者の日常的な移動手段は15歳～19歳では「自家用車(自分以外が運転)」が4割近く、「自転車」も約1割を占めている一方で、20歳～24歳では「自家用車(自分で運転)」が約8割を占めています。

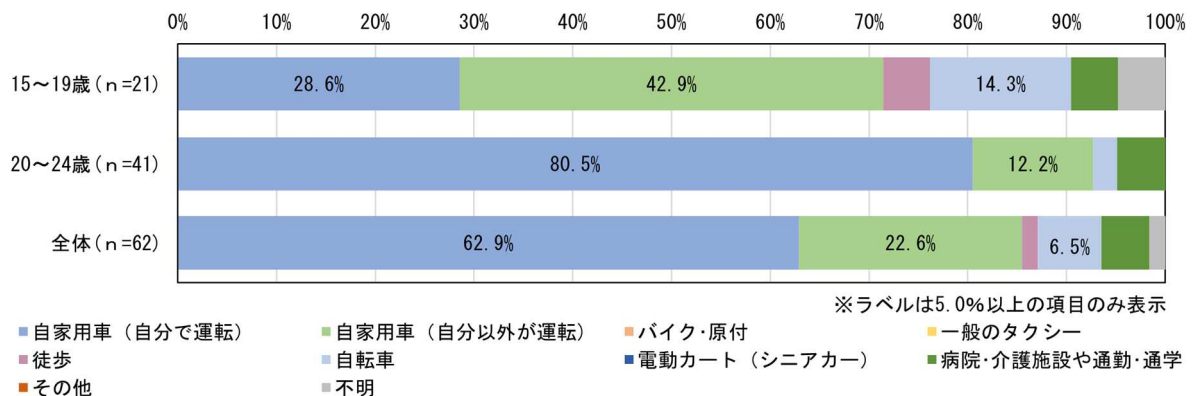


図 67 公共交通非利用者の日常の移動手段

公共交通を利用しない理由としては、「車やバイクなどの利便性」を挙げる回答が大部分となっています。

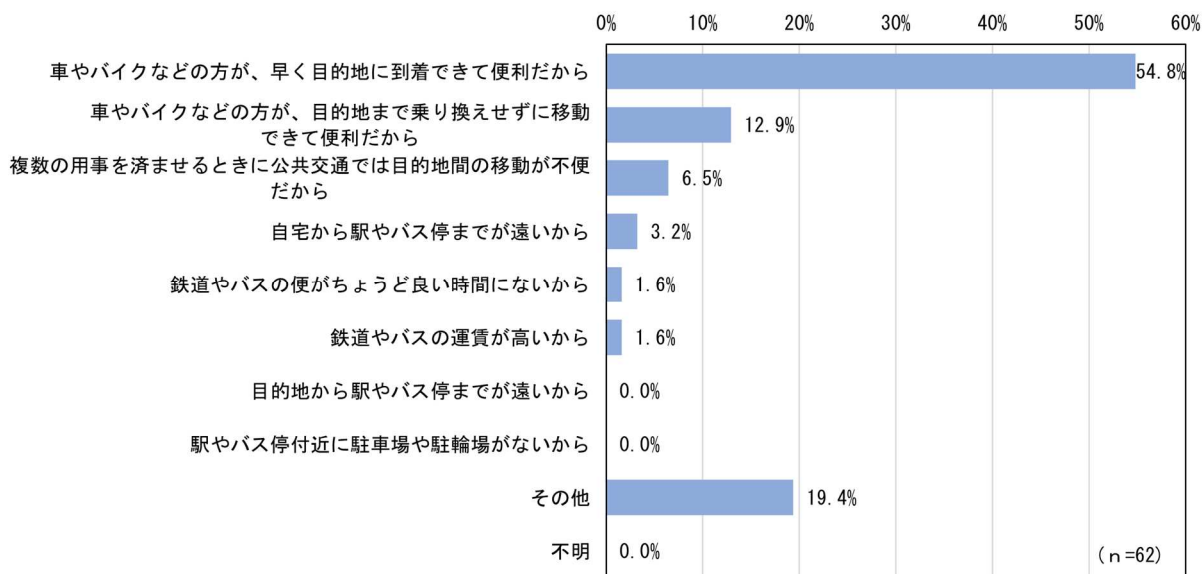


図 68 公共交通を利用しない理由

現在の移動手段について、全体の半数以上は「特に困っていること・不安なことはない」と回答となっています。

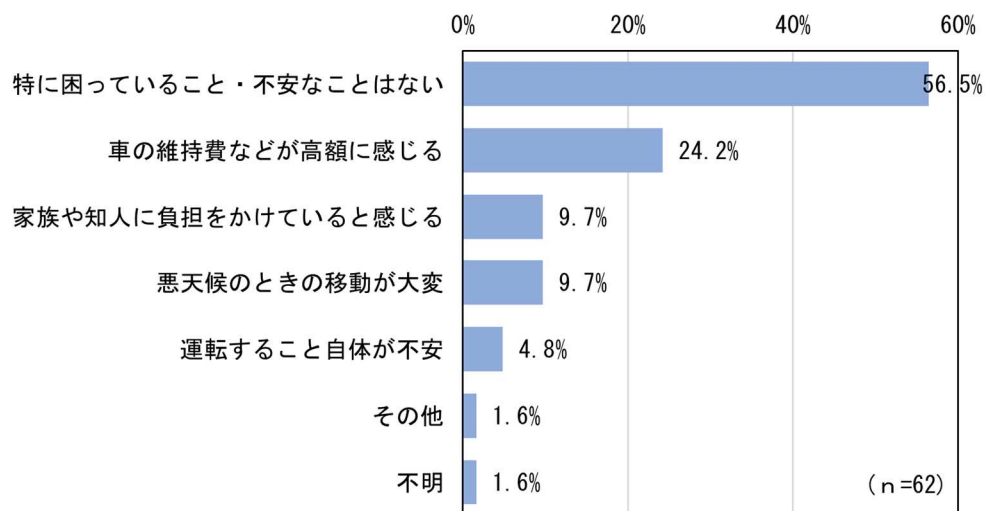


図 69 現在の移動手段を利用する上での不安等

(2) 利用実態調査

①島原鉄道

1) 調査の概要

- 雲仙市内区間の駅において、駅別、便別、属性（「高校生」か「それ以外」）別の乗降者数をカウント調査で把握

2) 利用者の属性

上下別の利用状況は、ほとんど同割合で半数となっています。

利用者の属性は、「高校生」「高校生以外」の割合はそれぞれ約5割となっており、「高校生」の重要な通学手段となっています。

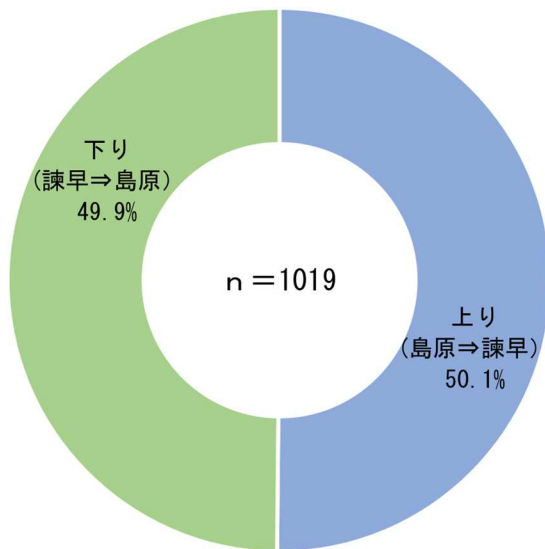


図 70 上下別の利用状況

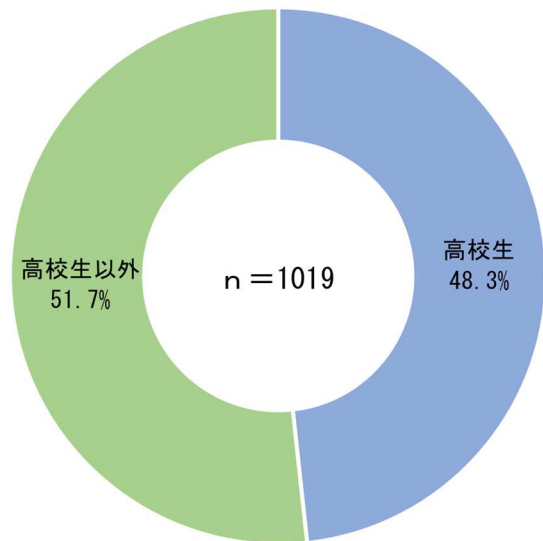


図 71 利用者の属性

3) 利用状況

駅別の乗降者数では、「愛野」「吾妻」「多比良」での乗降が多くなっています。それ以外にも、「西郷」「神代」での乗降も一定数見られます。

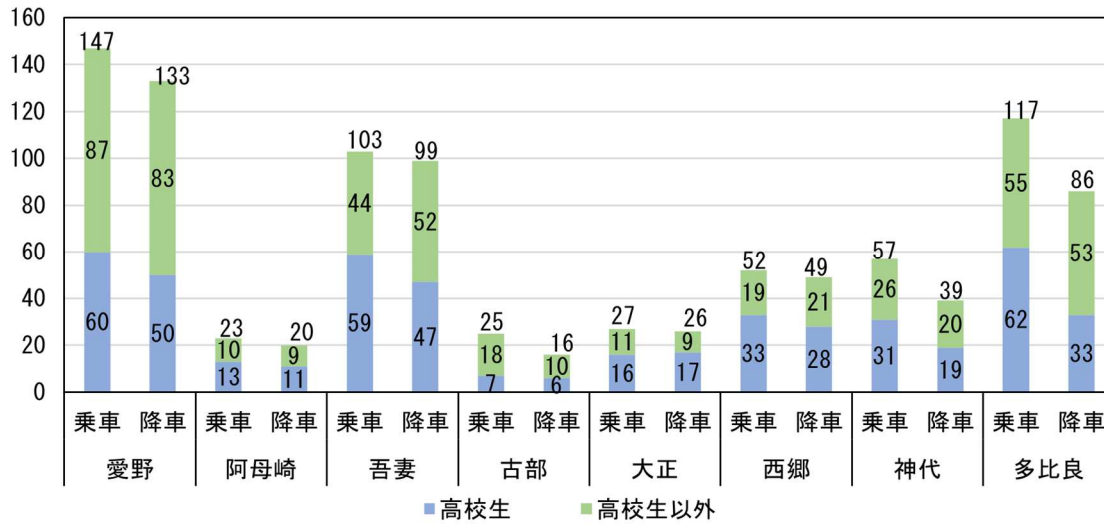


図 72 駅別の乗降客数

1日あたりの利用者数では、「愛野」が最も多くなっています。「吾妻」「多比良」では利用者が200人以上となっています。

1便あたりの平均利用者数は、「阿母崎」「古部」「大正」では1人前後となっており、利用が低迷しています。

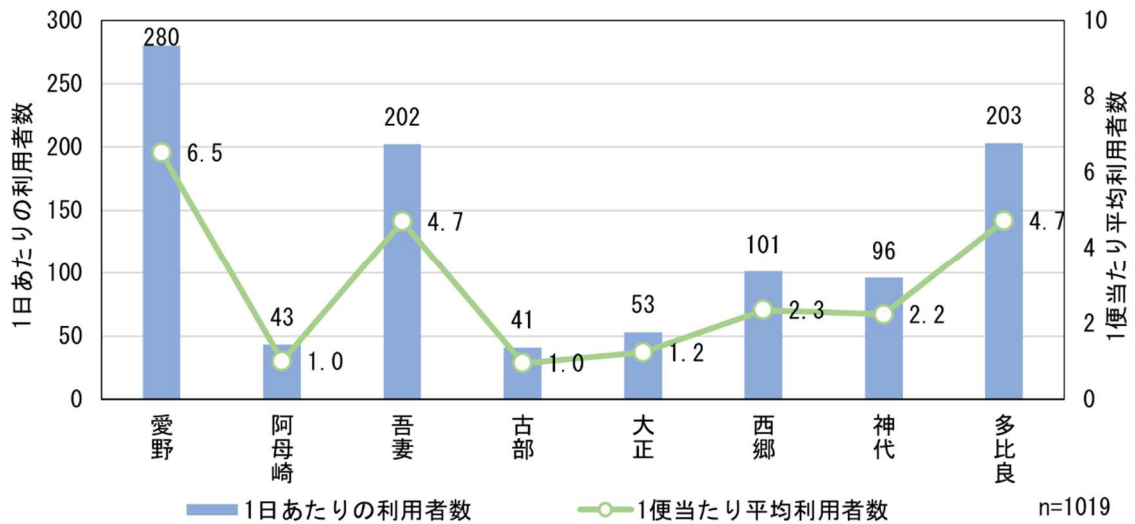


図 73 1日あたりの利用者数

②路線バス

1) 調査の概要

- 雲仙市内を運行する路線バス（12 系統）について利用者を対象に利用実態及びニーズを把握する目的でヒアリング調査を実施し、494 票を回収
- 設問項目（概要）
 - ・ 概要（乗車日時・路線・便）
 - ・ 属性（性別・年齢・居住地）
 - ・ 利用実態（利用目的・利用頻度・往復利用等）
 - ・ 公共交通に対する改善要望（利用している公共交通に対する不満点・改善要望等）

2) 利用者の属性

利用者の性別では、約 6 割が「女性」となっています。また、利用者の年代は 65 歳以上の割合が約 3 割となっている一方で、「29 歳まで」の利用も合わせて約半数を占めています。

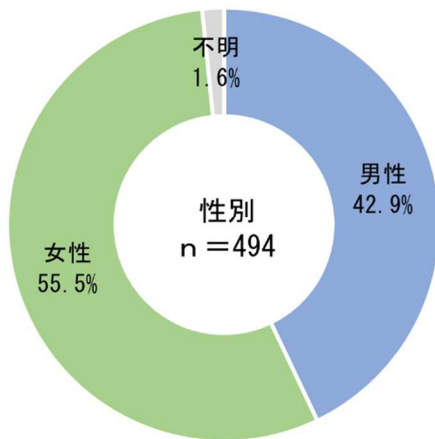


図 74 利用者の性別

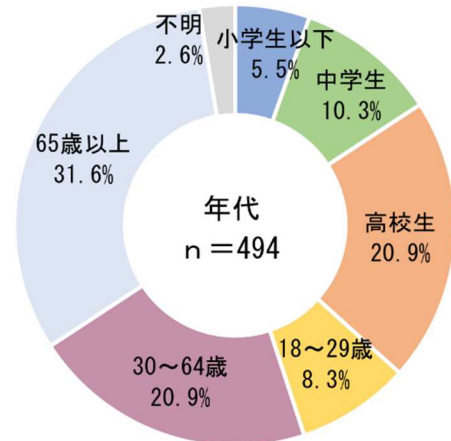


図 75 利用者の年代

3) 利用状況

時間帯別の利用目的は、朝夕の「通勤」「通学」が目立ちます。16 時以降はほとんどが「通学」利用となっています。また、8 時台から 15 時台では「商業施設」や「医療施設」の利用も見られます。

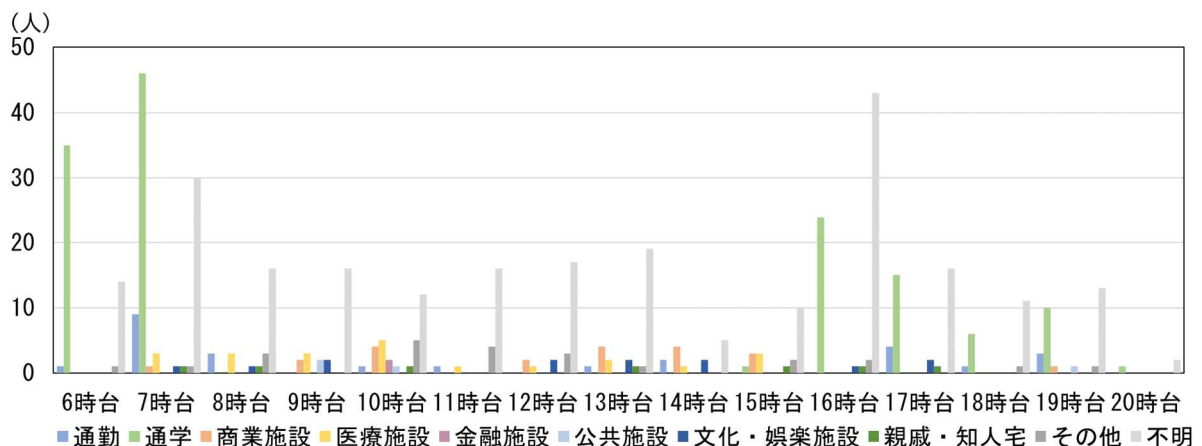


図 76 時間帯別の利用目的

1日あたりの利用者数は、「⑰諫早～小浜～口之津」「⑱小浜～口之津」が最も多く、約300人となっています。一方で、「①諫早～多比良～島原港」「⑯雲仙～長野～有家」では、10人前後の利用にとどまっています。

1便あたりの利用者数は、「⑰諫早～小浜～口之津」「⑱小浜～口之津」では約10人/便となっていますが、それ以外の系統では、5人/便を下回っており利用の低迷が目立ちます。

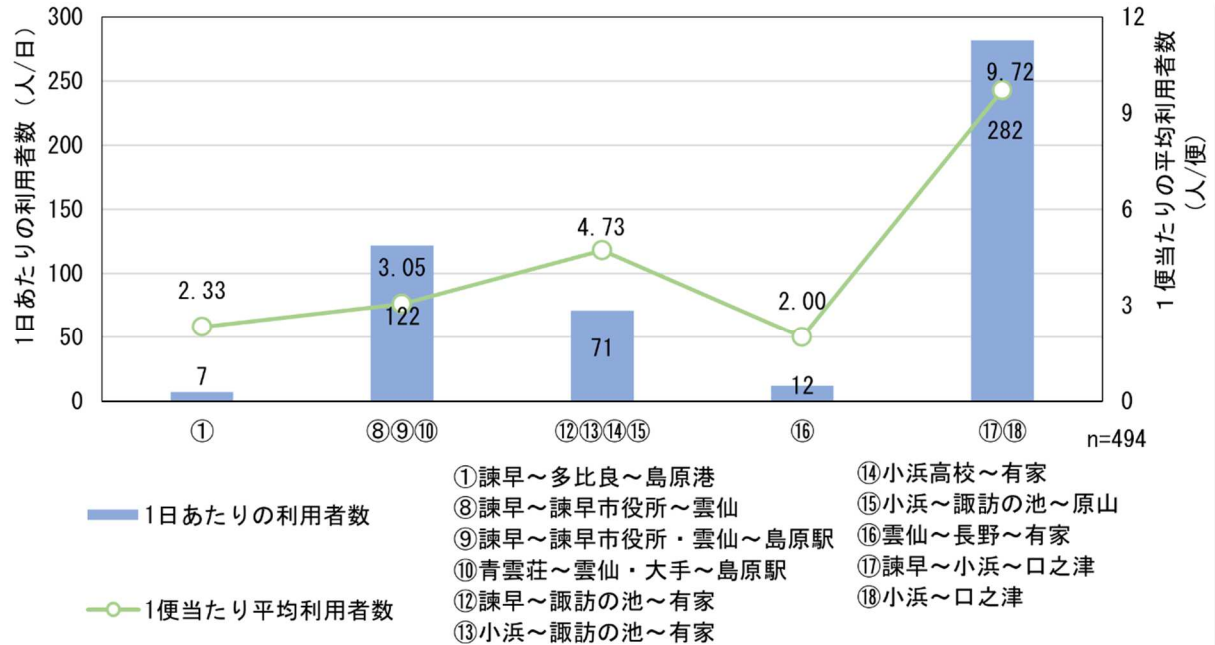


図 77 系統別の1日あたりの利用者数

系統別の利用目的地は、多くの系統で「雲仙市内」が多くなっており、市内の移動に利用されています。

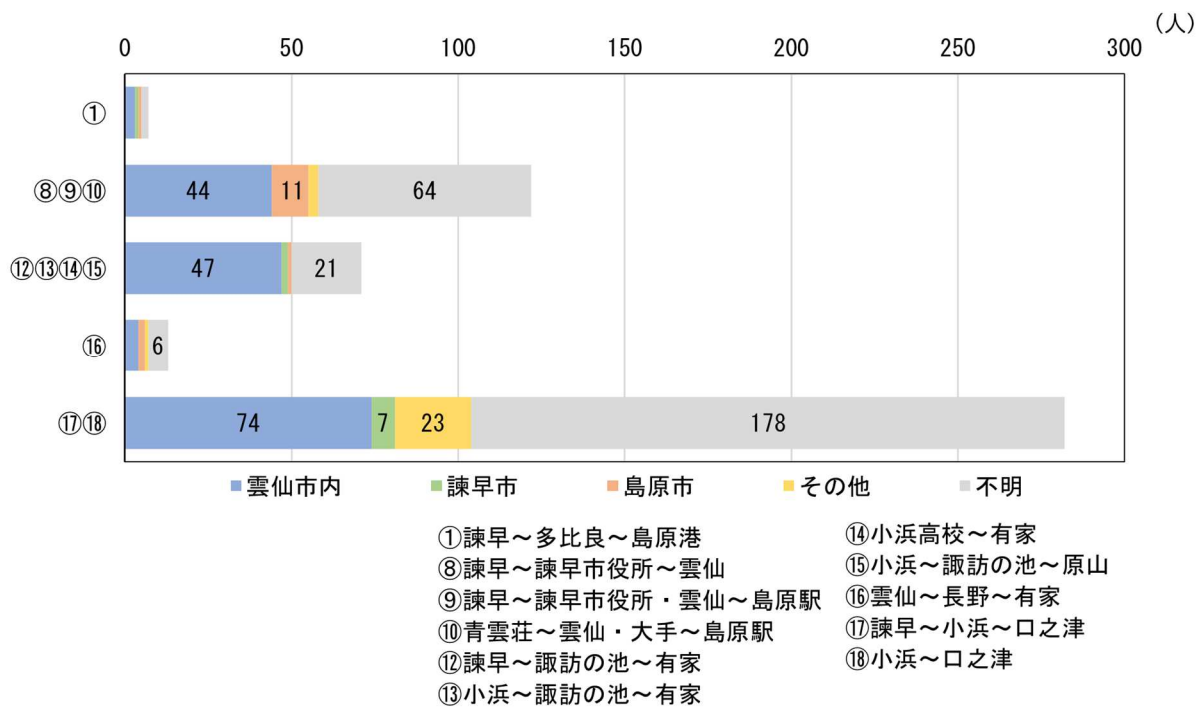


図 78 系統別の利用目的地

5. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

(1) 地域が目指す将来像

雲仙市の最上位計画である「第2次雲仙市総合計画」では、『“つながり”で創る 賑わいと豊かさを実感できるまち』を雲仙市が目指す姿（将来像）として、その実現に向けて5つの基本方針が掲げられています。

このため、本計画においても第2次雲仙市総合計画に示された雲仙市が目指す姿（将来像）の実現に向けて公共交通に係る取り組みを進めていくこととします。

●上位計画：「第2次雲仙市総合計画」

■雲仙市が目指す姿（将来像）

“つながり”で創る
賑わいと豊かさを実感できるまち

■まちづくりのキーワード

①自然との“つながり”
国立公園やジオパークに認定された豊かな自然環境を、市民共有のかけがえのない財産として守り、育てながら、自然環境と「人」、「地域」、「産業」との“つながり”を深め、それにより持続可能な活力を生み出すまちづくりを進めます。

②人との“つながり”
人口減少や高齢化などの社会環境の変化に柔軟に対応しつつ、誰もが安心できる地域社会を構築するために、人と人との“つながり”（＝「絆」）を育み、生かすまちづくりを進めます。

③市民や地域、近隣との“つながり”
まちづくり実現の推進力として、近隣自治体と連携しながら、市民や地域、民間企業等が持つ力を最大限に発揮できる環境をつくり、その力を“つなぎあわせ”、相乗効果を高めていきます。

■基本方針

基本方針1：暮らしと安心 安心して子どもを産み育てるまちづくりと健康で安全な暮らしづくり	基本方針2：産業と交流 雇用を生み出す産業づくりと人を呼び込む観光地域づくり
基本方針3：社会基盤と環境 社会基盤の整備と自然環境と調和したまちづくり	基本方針4：人材と郷土 将来を担う人財づくりと歴史と文化が輝く郷土づくり
基本方針5：協働と戦略 市民一人ひとりが主役の協働のまちづくりと効率的で戦略性をもった行財政運営	

図 79 地域が目指すべき将来像

(2) 関連計画の概要

ここでは、雲仙市の公共交通と特に関連が高い分野について、各種計画から公共交通に関わる部分を抜粋することで、関連分野における公共交通への期待を整理しました。

①雲仙市都市計画マスタープラン（平成23年3月）

雲仙市における都市計画の基本的な方針となる「都市計画マスタープラン」では、「豊かな大地・輝く海とふれあう人々で築くたくましい郷土」を都市づくりの基本理念として位置づけ、「①活力あるコンパクトなまちづくり」「②道路・交通ネットワークの充実したまちづくり」「③自然や歴史文化と調和する魅力的なまちづくり」「④みんなが住みたくなる安全で快適なまちづくり」「⑤市民参画と協働によるまちづくり」の5つの都市づくり目標が定められています。将来都市構造図では、国見・小浜・愛野に「都市拠点」を配置するとともに、都市間・地域間を結ぶ「都市軸」を位置づけ、多核・地域ネットワーク型のまちづくりを目指しています。

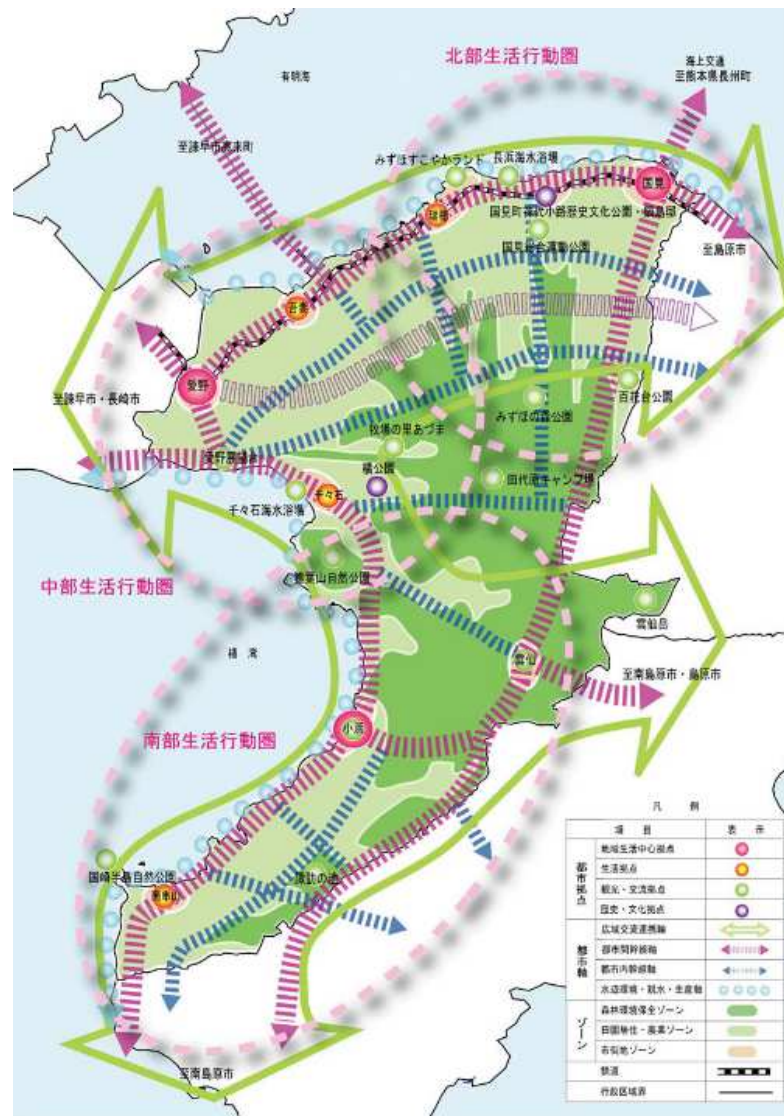


図 80 将来のまちの骨格図

- 「都市拠点」としても位置付けられている「国見・小浜・愛野」へのアクセスを確保するとともに「都市軸」含めた市街地内の移動・回遊手段を確保することで、市民生活や観光・交流などの移動を支えるとともに、市街地内への生活サービス施設等の立地の維持・促進を図る役割が期待されます。

②第6期雲仙市高齢者福祉計画（令和3年3月）

基本目標3として「いきいきと生きがいを持って暮らす」が位置付けられており、タクシー料金の一部を助成することで経済的負担を軽減し、高齢者が住み慣れた地域社会の中で引き続き生活することを支援し、福祉の向上を図るなどの取組が定められています。

- 高齢者や障害者の方々等のニーズに応じた外出支援サービスの一端を担っていくことが期待されます。
- 外出の機会の創出も期待されます。

③雲仙市観光戦略～雲仙温泉編～（令和2年7月）

課題を解決するための目標2として「コンテンツ^{注2}づくりと回遊性を高める観光まちづくり」が位置付けられており、「エリア全体の回遊性を強化するため、主要駐車場や宿泊施設、商店街などの各拠点を繋ぐe-bike^{注3}、グリーンスローモビリティ^{注4}など環境にやさしい移動手段の導入」や「長崎市内や長崎空港から島原半島内への、アクセスの改善・強化」などの取組が定められています。

- 公共交通分野においても、安心・安全なまちづくりや住民の利便性向上に向けて、未来技術の活用などを推進していくことが期待されます。
- 再生可能エネルギーを活用した移動サービスの導入などにより環境に配慮したまちの構築を推進していくことが期待されます。

注2：【コンテンツ】インターネットやテレビ、紙などのメディアを通して伝えられる情報内容

注3：【ebike】電動アシスト機能を搭載したスポーツ自転車

注4：【グリーンスローモビリティ】電動で、時速20km/h未満で公道を走行する4人乗り以上の車両を活用した移動サービス。環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手段の確保や来訪者の回遊に資する新たな移動手段としての役割が期待

④雲仙市過疎地域持続的発展計画（令和3年度～令和7年度）

3：産業振興、5：交通施設の整備、交通手段の確保が位置付けられており、「九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）による観光客の増加が期待されることから、官民が一体となって2次交通アクセスや周遊ルートの整備を推進」、「交通弱者の通学、通院や買い物など日常生活における交通手段と観光アクセスを確保」、「鉄道事業について、安全性の確保に必要な施設設備整備や事業運営維持」、「乗合タクシー事業の推進と交通弱者の移動手段確保」、「オンデマンド型乗合交通^{注5}の実証実験及びその本格運行」などの取組が定められています。

- 新幹線等からの二次交通や、回遊手段としての機能の充実により、新幹線開業による効果をしっかりと受け止める役割や、広域的な観光・交流の促進に向けた移動を支える役割が期待されます。
- 市内の周遊観光や、広域での連携による観光ルートにおける移動手段としての役割が期待されます。
- 関連する様々な分野との連携により、持続可能な運送サービスを提供していくことが期待されます。

注5：【オンデマンド型乗合交通】利用者の予約に応じて運行する乗合型の公共交通サービス

(3) 公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像や関連分野における公共交通に対する期待等から、雲仙市の地域公共交通に求められる役割を以下の通り整理しました。

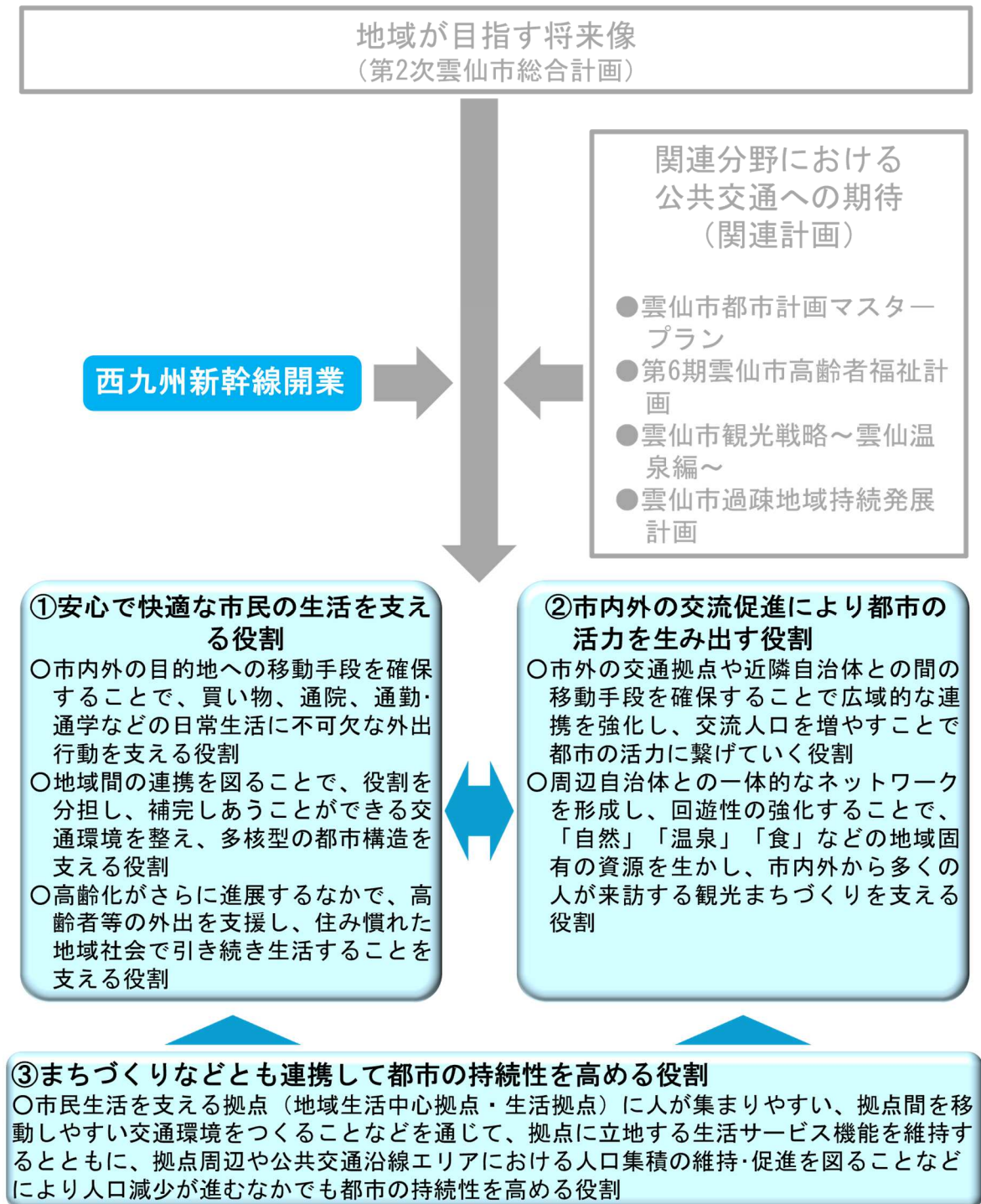


図 81 雲仙市の地域に求められる役割

6. 解決すべき課題

雲仙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て、地域が目指す将来像の実現に向けて地域公共交通として解決すべき課題を以下の通り整理しました。

市民生活に必要となる移動手段を確保・維持していくことが必要

- 高齢化が進行、家族のサポートが受けにくい高齢者のみ世帯（単身・夫婦等）も増加傾向を示しており、生活に不可欠な買い物・通院などの移動手段が引き続き重要です。
- 公共交通、特に鉄道は通学手段として重要な役割を担っています。公共交通での通学の可否は、進学先を選択する際の判断基準になる可能性もあり、進学先選択肢を維持していくことを考える上でも公共交通が重要になります。
- 需要や移動特性・ニーズなども踏まえながら、引き続き市民生活に必要となる移動手段を確保・維持していくことが必要です。

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

- 鉄道は利用者の減少や施設の老朽化などにより今後の費用負担が増大するといった多くの問題を抱えていますが、高校生の通学をはじめとする市民の日常生活や、西九州新幹線の開業を契機とした島原半島全体の交流・回遊の促進による地域活力の向上などを考える上では極めて重要な存在であることから、関係機関等での連携・役割分担も視野に路線の確保を検討していく必要があります。
- 乗合送迎サービス「チョイソコうんぜん」は、令和4年7月の市内全域への運行拡大により順調に利用者を伸ばしており、公共交通サービスが受けられない「公共交通空白地域」は解消されていますが、一方で、市域内を運行する路線バス等の中には利用が低迷し効率性等に問題を抱える路線も見られます。高齢者等の外出手段の確保や運転免許返納促進などの観点からは、きめ細かいサービスを網羅的に提供していくことが望ましいものの、移動サービス相互の競合の発生も懸念されます。
- 財政負担の増大や交通事業者の乗務員不足などの制約もあるなかで、既存の公共交通の効率性向上や利用促進、ニーズにあわせた新たな移動サービスの効果的な活用や既存交通との役割分担・連携を図るとともに、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。
- 利用促進に向けては公共交通だけでの取り組みには限界もあることから、まちづくりなどとの関連分野と連携し、公共交通が「利用されやすい環境」をつくっていくことで、公共交通の持続性向上にもつなげていくことが重要になります。

新幹線・高速バス・フェリーなどの広域交通体系を有効に活用していくことが必要

- 令和4年9月に西九州新幹線が開業しており、島原半島への“玄関口”となる諫早駅からのアクセス手段の維持・充実を図ることはもとより、高速バスやフェリーなども含めた広域交通体系を有効に活用し、市民の利便性や都市活力の向上、観光集客力の強化、天草地域も含めた広域的な回遊の促進などにつなげていく必要があります。

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

- 路線バスの多くが周辺自治体との間を運行、こうした路線が雲仙市内の移動も担っていることから、広域路線を維持することが市内の移動手段の確保にもつながります。
- 市民の日常生活での移動が市内で完結せず、観光振興の面でも広域での魅力を高めていくことが重要になることなどから、雲仙市単体での取り組みには限界があると考えられます。
- 新幹線開業にともなう人の動きの変化に対応し、効果を最大限に受け止め・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です。

7. 基本方針等

(1) 基本方針と計画の目標

解決すべき課題を踏まえて、雲仙市における地域公共交通のあり方(基本方針)と、計画の目標を以下の通り定めます。

基本方針

①

多様な移動サービスを「適材適所」で組み合わせた、効率的で持続性の高い公共交通

目標①

- 鉄道・路線バス・チョイソコうぜんなど、市内の様々な交通モードの役割分担を改めて整理するとともに、航路（フェリー）や乗用タクシーなども含めた交通資源の相互の連携強化と有効活用を図ることで、様々な交通モードの「適材適所」の組み合わせにより移動サービス全体の最適化を促進し、市民の生活を支える効率的で持続性の高い公共交通を目指します。
- 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、利用促進等）を強化することで、“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

目標②

- まちづくりや観光、福祉、教育などの関連分野と連携しながら、社会の「基盤」として機能する公共交通を目指すとともに、こうした取り組みにより公共交通が「利用されやすい環境」をつくり、公共交通の持続性向上にもつなげていきます。

基本方針

③

周辺自治体との連携による、市民・来訪者等の広域的な移動・周遊を支える公共交通

目標③

- 移動サービスの重複（競合）解消や相互の乗り継ぎ環境の改善などにより、広域の移動を支える鉄道や路線バス・航路への移動需要の集約、市内の移動手段としての有効活用・ネットワーク全体としての使いやすさ向上を図ることで、市民・来訪者等の広域的な移動・周遊を支える公共交通の利用を促進し、持続性を高めます。

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

目標④

- 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、地域住民や地域活動団体、さらには、進歩する情報技術の活用なども視野に、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）なども広く巻き込むことで、多様な主体がそれぞれができる範囲で色々な形で公共交通の運営を支える仕組みをつくりまします。

(2) 目標の達成状況を評価するための指標

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。

表 5 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 ^{注6})	目標値
目標①	①-1 雲仙市の財政負担額	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス^{注7}・チョインコウぜんに対する雲仙市の財政負担額^{注8}（公的資金投入額） 雲仙市会計決算より毎年計測 	百万円/年	82.4 (令和5年度見込み値)	82.4
	①-2 鉄道の収支率	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道(島原鉄道)の経常費用に対する経常収益の割合 交通事業者資料より毎年計測 	%	66.9 (令和3年度)	80.0
	①-3 路線バスの収支率	<ul style="list-style-type: none"> 市内を運行する路線バスの経常費用に対する経常収益の割合 交通事業者資料より毎年計測 	%	41.9 (令和3年度)	60.0
	①-4 チョインコウぜん乗合率	<ul style="list-style-type: none"> チョインコウぜんの実車運行区間数に対する平均乗車人数 雲仙市資料より毎年計測 	人	1.40	1.53
目標②	②-1 観光客延数	<ul style="list-style-type: none"> 雲仙市の年間の延べ観光入込客数 長崎県観光統計より毎年計測 	万人/年	159.5 (令和3年)	290.0
	②-2 島原鉄道の年間定期外利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 島原鉄道(鉄道・バス)の雲仙市内の「定期外」の利用者数 交通事業者資料より毎年計測 	万人/年	42.7 (令和3年度)	81.2
	②-3 雲仙市高齢者交通費助成利用券の利用率	<ul style="list-style-type: none"> 雲仙市高齢者交通費助成利用券(タクシー券)の年間交付枚数に対する、実際に利用された枚数の割合 雲仙市資料より毎年計測 	%	20.3 (令和3年度)	30.0
目標③	③-1 航路の年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 航路(有明フェリー)の年間の総利用者数^{注9} 交通事業者資料より毎年計測 	万人/年	5.3 (令和3年度)	7.8
	③-2 鉄道の年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道(島原鉄道)の雲仙市内の年間総利用者数 交通事業者資料より毎年計測 	万人/年	20.8 (令和3年度)	25.0
	③-3 路線バスの年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス^{注7}の雲仙市内の年間総利用者数 交通事業者資料より毎年計測 	万人/年	32.0 (令和3年度)	51.0
目標④	④-1 雲仙市民の年間公共交通利用回数	<ul style="list-style-type: none"> 市民一人あたりの公共交通(航路^{注10}・鉄道・路線バス^{注7}・乗合タクシー・チョインコウぜん)の平均利用回数 交通事業者資料、雲仙市資料、住民基本台帳データより毎年計測 	回/人・年	14.8 (令和3年度)	20.0
	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"> 施策⑤・⑦・⑧の実施に関わる施設・団体数^{注10} 雲仙市資料より毎年計測 	件	54 (令和4年度末)	62

注6：計画策定時点の最新値の年次を「基準年」として表記

注7：県営バス路線については雲仙市内の運行区間が僅かであるため算出対象から除外

注8：鉄道については財政負担の仕組みが路線バス等とは異なるため算出対象から除外

注9：一般旅客のみを対象（車両の運転手および同乗旅客については算出対象から除外）

注10：行政機関・交通事業者は対象外

(3) 取り組みの方向性と施策の概要

基本方針を踏まえ、計画の目標を実現していくため、以下のような方向性で取り組みを進めます。また、それぞれの方向性と目標の関連性についてもあわせて示します。

〔目標との関連性〕

〔取り組みの方向性と施策〕

	①	②	③	④
<p>方向性①</p> <p>基幹的な交通軸の維持と需要等に応じたサービス水準の適正化</p> <p> <ul style="list-style-type: none"> 広域的な移動や、市内の地域間・拠点間の移動を支える基幹的な交通軸については、移動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維持します。 一方で、利用が少ない路線・区間については、利用状況の変化なども確認しながらサービス水準や運行形態を見直すなど、メリハリをつけながら全体の最適化を推進します。 </p> <p> 施策①：基幹的な交通軸の持続性の維持・向上 施策②：利用が少ないバス路線・区間のサービス水準・運行形態の見直しによる効率化 </p>	●		●	
<p>方向性②</p> <p>チョイソコウンゼンの利用状況等の継続的なモニタリング</p> <p> <ul style="list-style-type: none"> 令和4（2022）年7月より市全域で本格運行が開始された乗合送迎サービス「チョイソコウンゼン」については、今後継続的に利用状況等のモニタリングを行い、移動サービス全体の最適化や住民等の利用機会の拡充の視点なども考慮しながら、必要に応じて運行内容などの検討を行います。 </p> <p>施策③：チョイソコウンゼンの利用状況等のモニタリング</p>	●			
<p>方向性③</p> <p>ネットワークとしての一体性を高める交通拠点の維持・充実</p> <p> <ul style="list-style-type: none"> 交通モード間や路線間の乗り継ぎポイントとなる交通拠点を設定した上で、待合環境の整備や案内誘導・情報提供の充実、相互のダイヤ調整などにより、利用が阻害・敬遠される要因を改善し、一体的なネットワークとしての機能向上を図ります。 </p> <p> 施策④：主要な交通拠点における交通結節機能の維持・充実 施策⑤：各拠点の乗り継ぎポイントにおける待合環境の確保 </p>	●		●	●
<p>方向性④</p> <p>関連分野との連携や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進</p> <p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 観光・教育・福祉などの関連分野で必要となる移動への対応や、周辺自治体・各種施設などの多様な主体と連携した取り組みを展開することで公共交通の利用を促進します。 各種施設なども含めた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。 イベントや地域活動等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。 </p> <p> 施策⑥：公共交通に関する総合的な情報提供・利用促進策の展開 施策⑦：広域的な観光周遊促進策の展開 施策⑧：多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入 施策⑨：地域活動やイベントなどとの連携 </p>		●		●

■施策展開イメージ



表 6 雲仙市における公共交通の役割

区分	役割	該当路線 ^{注11}	活用補助金
地域間交通	航路	<ul style="list-style-type: none"> 有明フェリー 	
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 島原鉄道 	
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 諫早～諫早市役所～雲仙 青雲荘～雲仙・大手～島原駅 諫早～小浜～口之津 諫早～小浜～大屋 長崎駅～奥山・矢上大橋～雲仙 島原港～多比良港 諫早～諏訪の池～有家 小浜～口之津 諫早～多比良～島原港 諫早～愛野 諫早～小野島～愛野 島原中央高校～多比良港 島原港～国見高校～多比良港 国見高校～多比良港 諫早～小浜 小浜～諏訪の池～有家 小浜高校～有家 小浜～諏訪の池～原山 雲仙～長野～有家 多比良港～有家・北有馬～加津佐海水浴場前 諫早駅前～愛野福祉～唐比車庫 唐比車庫～東高前・北口～西陵高校 西陵高校～北口・愛野福祉～愛津 飯盛団地～唐比・愛津～諫早営業所 	地域間幹線系統(国) ^{注13} 県単補助
地域内交通	チョイソコ うんぜん	<ul style="list-style-type: none"> 不定期で散発的な移動需要に対応し、鉄道や路線バスを補完する役割 地域間交通の二次交通としての役割 朝夕の通学移動などを中心としたある程度まとまった移動需要に対応する役割 地域間交通の二次交通としての役割 	
	乗用タクシー等	<ul style="list-style-type: none"> 合資会社国見港湾観光タクシー 本多観光バス・タクシー株式会社 有限会社瑞穂タクシー 株式会社エキマエタクシー愛野営業所 有限会社今坂タクシー 小浜温泉タクシー有限会社 有限会社小浜観光タクシー 有限会社南串タクシー 有限会社平成観光 愛の福祉タクシー 福祉タクシーあさひ A z u m a 介護タクシー ケアタクシーほっと 	
	鉄道・路線バスやチョイソコうんぜんなどでは対応しにくい状況における移動を担い補完する役割		

注11：路線等は計画策定時点のものであり、今後見直しが行われる可能性があります。

注12：路線バスの系統再編(施策①参照)を行う場合は、地域内フィーダー系統(国)^{注14}の活用も視野に検討します。

注13：【地域間幹線系統】複数の市町村にまたがるバス路線のうち、一定の要件を満たし、国による運行費補助を受ける系統

注14：【地域内フィーダー系統】地域間幹線系統を補完・接続する市町村内のバス路線のうち、一定の要件を満たし、国による運行費補助を受ける系統

8. 目標を達成するための具体施策

[方向性①] 基幹的な交通軸の維持と需要等に応じたサービス水準の適正化

施策①：基幹的な交通軸の持続性の維持・向上

- 島原鉄道・路線バス・有明フェリーなどで構成される、雲仙市と周辺自治体を結ぶ「軸」や雲仙市内の主要な拠点間を結ぶ「軸」については、基幹的な交通軸として位置づけ、移動需要の集約や利用促進を図るとともに、路線バスについては必要に応じて系統再編などを行うことで、持続性の維持・向上を図ります。

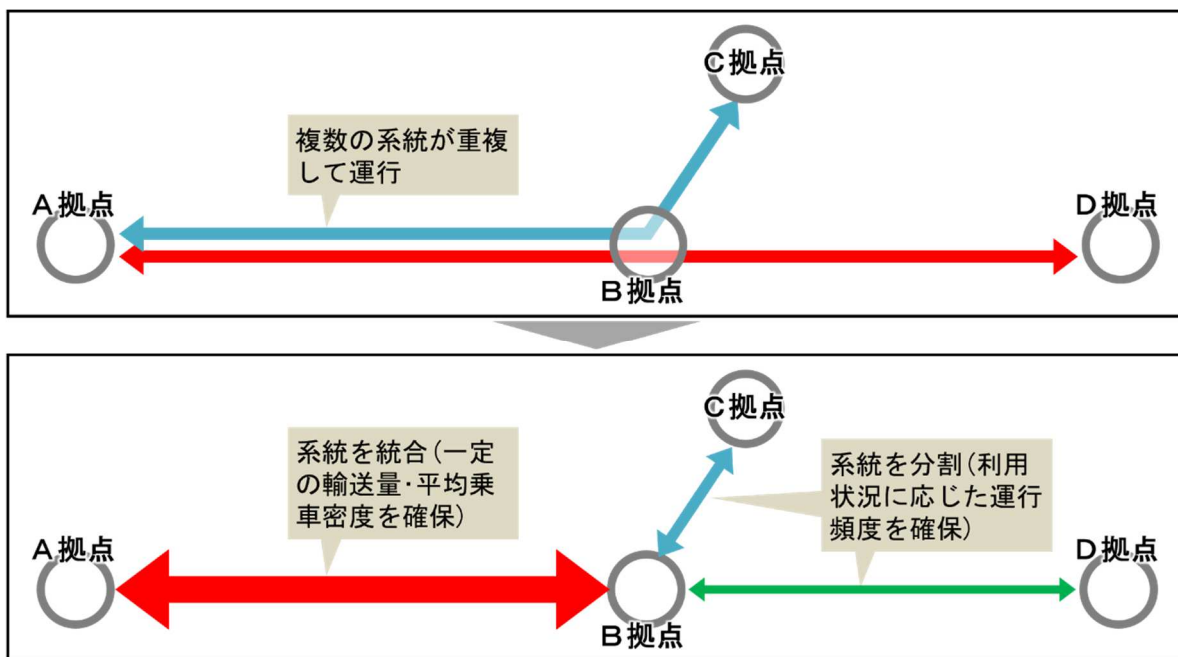


図 82 系統の分割・統合などによる再編イメージ

評価指標

- 指標①-2：鉄道の収支率
- 指標①-3：路線バスの収支率
- 指標③-1：航路の年間利用者数
- 指標③-2：鉄道の年間利用者数
- 指標③-3：路線バスの年間利用者数

[施策の進め方等]

- ✓ 交通事業者や関係機関などが協議・調整しながら、継続的に需要の集約や利用促進を検討・展開します。
- ✓ 協議会において、毎年度、市内を運行する全てのバス路線についての利用状況(輸送人員・輸送量・平均乗車密度・収支率等)を確認し、利用者の減少が顕著な系統や国費補助の要件を満たさなくなる懸念がある系統については、乗降調査などにより詳細な利用実態を把握した上で、交通事業者や地域などとも協議・調整しながら、系統再編の必要性や再編内容を検討・実施します。
- ✓ 島原鉄道については、長崎県地域公共交通活性化協議会の下部組織である島原鉄道活性化検討部会に雲仙市も参画し検討を行うとともに、その検討結果を踏まえた対応を行います。

表 7 施策の実施スケジュール（施策①）

	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
①基幹的な交通軸 の持続性の維持・ 向上	他の施策とも連動しながら需要集約・利用促進を展開				
	路線バスの利用状況を毎年度確認、(必要に応じて)系統再編を検討・実施				

施策②: 利用が少ないバス路線・区間のサービス水準・運行形態の見直しによる効率化

- 雲仙市内での乗降がほとんど見られない路線・区間については、ダイヤ改正等による運行効率化の検討を行うとともに、将来的には他の交通手段による対応など、運行形態の見直しも視野に効率化を検討します。
- 利用者は少ないものの定期的な利用が見られる路線・区間については、定期利用が見られる朝・夕時間帯に特化したダイヤ設定や、将来的には他の交通手段などへの転換による効率化を検討します。
- 新たな情報技術(自動運転車両等)の活用も視野に、温泉街や商店街などにおける回遊の促進等に向けた新たな移動サービス導入の可能性を検討します。

評価指標

指標①-1：雲仙市の財政負担額
 指標①-3：路線バスの収支率
 指標③-3：路線バスの年間利用者数

【施策の進め方等】

- ✓ 雲仙市と交通事業者が連携して、見直しが必要な路線・区間の洗い出しを行うとともに、見直し内容等を検討し、地域や隣接自治体などとも協議・調整しながら運行効率化・運行形態の見直しや広域移動手段の確保を検討・推進します。
- ✓ 雲仙市と交通事業者が連携して、新たな情報技術についての調査・研究を行い、関係団体とも協議・調整しながら新たな移動サービスの導入の可能性を検討します。

表 8 施策の実施スケジュール (施策②)

	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
②利用が少ないバス路線・区間のサービス水準・運行形態の見直しによる効率化	随時見直し対象路線・区間の抽出、見直し内容の検討を実施 交通事業者や隣接自治体と調整しながらダイヤ・運行形態等の見直しを検討				
	新たな情報技術についての調査・研究、導入の可能性検討				

[方向性②] チョイソコウんぜんの利用状況等の継続的なモニタリング

施策③：チョイソコウんぜんの利用状況等のモニタリング

- チョイソコウんぜんについては、継続的に利用状況等をモニタリングし、必要に応じて運行内容などの検討を行います。

表 9 チョイソコウんぜん 検討の視点(イメージ)

住民の利用機会の 拡充	<ul style="list-style-type: none"> ● 各種会合・イベント等における利用促進、および、優良活用事例(知人同士での声掛けによる乗合利用等)の周知・啓発などにより、同一目的の住民同士の乗り合わせを促進して乗合率を高め、車両を効率よく稼働させることで、予約が取りやすい状況をつくり、住民の利用機会の拡充を図る。
鉄道・路線バス等 との連携強化	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道・路線バス・乗用タクシーなどと連携した取り組みや仕組みの構築のほか、運行時間外や混雑時には他の交通手段へ案内・誘導するなど、他の交通手段との連携を強化して共存を図る。

評価指標

- 指標①-1：雲仙市の財政負担額
- 指標①-3：路線バスの収支率
- 指標①-4：チョイソコウんぜんの乗合率

[施策の進め方等]

- ✓ 雲仙市が主体となって、関係部局等とも連携・協議しながら、継続的なモニタリングの実施、移動サービス全体の最適化に向けた検討を行います。

表 10 施策の実施スケジュール (施策③)

	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
③チョイソコウん ぜんの利用状況 等のモニタリン グ	チョイソコウんぜんの利用状況等のモニタリング、(必要に応じて)最適化に向けた検討				

[方向性③] ネットワークとしての一体性を高める交通拠点の維持・充実

施策④：主要な交通拠点における交通結節機能の維持・充実

- 主要な交通拠点においては、待合環境の確保・充実や乗り継ぎしやすいダイヤ設定、乗り継ぎ割引の導入、情報提供の充実など、交通結節機能の維持・充実を図ります。

評価指標

- 指標①-2：鉄道の収支率
- 指標①-3：路線バスの収支率
- 指標③-1：航路の年間利用者数
- 指標③-2：鉄道の年間利用者数
- 指標③-3：路線バスの年間利用者数

【施策の進め方等】

- ✓ 雲仙市と交通事業者が連携して、交通拠点における待合環境の確保・充実を推進します。
- ✓ 系統再編に際しては、交通事業者が主体となって乗り継ぎしやすいダイヤ設定を検討するとともに、雲仙市と交通事業者が連携して、施策⑥とも連動しながら乗り継ぎに関する情報提供の充実や乗り継ぎ運賃の導入などを検討・推進します。

表 11 施策の実施スケジュール（施策④）

	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
④主要な交通拠点 における交通結 節機能の維持・充 実	待合環境の確保・充実				
	系統再編にあわせた乗り継ぎダイヤの設定				
	乗り継ぎに関する情報提供の充実				

施策⑤：各拠点の乗り継ぎポイントにおける待合環境の確保

- チョイソコうんぜんと鉄道・路線バスとの結節点となる拠点においては、一定の“用事が足せる”“時間が過ごせる”場所を「乗り継ぎポイント」として設定することなどにより、できるだけ快適・円滑に乗り継ぎ利用できる待合環境を確保します。



参考事例 コンビニエンスストアの待合スペース「バスまちば」としての活用 (岐阜県岐阜市)

岐阜県岐阜市では、市とコンビニエンスストアで協定を締結し、バス停近くにある店舗を待合スペース「バスまちば」として提供してもらう取り組みを実施しています。

「バスまちば」はバス停から100m以内にある店舗を基本とし、店内にはデジタルサイネージ(電子看板)を設置してバスの接近情報を見られるようにすることで、乗り遅れなどを防止しており、今後も利用状況を見ながら対象店舗を拡大していくこととしています。

評価指標

- 指標①-2：鉄道の収支率
- 指標①-3：路線バスの収支率
- 指標①-4：チョイソコうんぜんの乗合率
- 指標③-2：鉄道の年間利用者数
- 指標③-3：路線バスの年間利用者数
- 指標④-2：公共交通の運営を支援する施設・団体数

【施策の進め方等】

- ✓ 雲仙市が主体となって、「乗り継ぎポイント」の検討や周辺施設等との協議・調整を行い、必要に応じて施設等と協定などを結ぶことで、待合環境を確保します。

表 12 施策の実施スケジュール (施策⑤)

	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
⑤各拠点の乗り継ぎポイントにおける待合環境の確保	乗り継ぎポイントを検討 周辺施設等との協議・調整を行いながら待合環境を確保				

[方向性④] 関連分野との連携や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進

施策⑥：公共交通に関する総合的な情報提供・利用促進策の展開

- 多様な移動サービスを網羅した総合的・分かりやすい情報提供の充実を図るとともに、利用意識の啓発（乗り方教室、モビリティ・マネジメント^{注15}等）に取り組みます。

注15：1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

参考事例

高齢者向けの「おでかけマップ」(愛媛県西条市)

愛媛県西条市では、地域を運行する「よりそいタクシー(予約制乗合タクシー)」を使った買い物や通院での移動について、バスとの乗り継ぎ場所やバス時刻なども記載して、公共交通での外出を具体的にイメージすることができる「おでかけマップ」を作成しています。

▲「よりそいタクシー」を使ったおでかけマップ

表 13 モビリティ・マネジメント (MM) の実施イメージ

種類	対象者	概要
学校(通学)MM	市内外の高校に進学予定の中学生等	<ul style="list-style-type: none"> ○志望校を決める前の段階の中学生を対象として公共交通での通学も考慮した進学先の検討材料を提供します。 ○高校の入学説明会などで公共交通に関する情報提供や働きかけを実施することで、通学手段を中心とした外出時の交通手段としての認識の向上を目指します。
居住者MM	ダイヤや運行形態が大きく見直されるエリア、新たに移動サービスが提供されるエリア等の居住者	<ul style="list-style-type: none"> ○対象地域の居住者に対して、移動サービスに関する情報提供や利用の呼びかけを行い、サービスに関する周知を徹底するとともに、日常生活のなかでの公共交通の利用促進を目指します。
転入者MM	雲仙市への転入者	<ul style="list-style-type: none"> ○雲仙市内で新たに生活を始める居住者に対して、転入手続きの際に公共交通に関する情報提供や利用の呼びかけを行い、自家用車に過度に依存しないライフスタイルの構築を目指します。

評価指標

指標②-3：雲仙市高齢者交通費助成利用券の利用率
 指標④-1：雲仙市民の年間公共交通利用回数

【施策の進め方等】

- ✓ 雲仙市と交通事業者が連携して、利用促進策等の検討や情報提供のためのツールの作成を行います。
- ✓ 必要に応じて関係機関や関係団体などとも連携しながら情報提供や利用促進策等を展開します。

表 14 施策の実施スケジュール（施策⑥）

	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
⑥公共交通に関する総合的な情報提供・利用促進策の展開	利用促進策等を検討した上で、情報提供のためのツールを作成 情報提供・利用促進策等の展開				

施策⑦：広域的な観光周遊促進策の展開

- 島原半島はもとより、天草地域や太良・鹿島方面なども含めた「環有明海」での広域展開も視野に、周辺自治体と連携しながら、広域的な観光キャンペーンの展開や、JR 在来線・島原鉄道・路線バス・航路等の移動手段と、目的地となる施設のサービス等を組み合わせた企画乗車券・周遊観光メニューの開発を推進します。

参考
事例

「クーポン方式」による公共交通と施設が連携した取り組み(青森県八戸圏域)

青森県八戸圏域地域公共交通活性化協議会では、対象となる観光施設等まで路線バスを利用した場合に、施設で特典が受けられることに加えて、帰りのバスで使えるバス券(大人100円・子ども50円)がもらえる「日帰り路線バスパック」を展開しています。

利用者は往路のバス降車時にドライバーから「クーポン」を受け取り、施設で提示することで割引などの特典が受けられる「クーポン方式」を採用しており、いわゆる“旅行商品”ではなく、交通事業者と施設の連携による取り組みとなっています。

バス券については交通事業者、施設での割引特典は施設の負担となっており、関係する自治体を含めて任意の協議会(利用促進協議会)を設置して取り組みを進めています。



▲「日帰りバスパック」の例

評価指標

指標②-1：観光客延数

指標②-2：島原鉄道の年間定期外利用者数

指標④-2：公共交通の運営を支援する施設・団体数

【施策の進め方等】

- ✓ 雲仙市と雲仙観光局が連携して、交通事業者や観光施設等の多様な主体と幅広く協議・調整しながら取り組みを検討し、必要に応じて任意の検討・運営組織などを設置して施策を推進します。
- ✓ まずは試行的に取り組みを実施するとともに、人の動きの変化や利用者のニーズなどを確認しながら、段階的に拡充を図っていきます。

表 15 施策の実施スケジュール（施策⑦）

	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
⑦広域的な観光周遊促進策の展開	多様な主体との協議・調整を行いながら連携した取り組みを検討 段階的に周遊促進策を実施				

施策⑧：多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入

- 持続可能な公共交通の確立に向けては公共交通を支える仕組みが重要となることから、チヨイソコうんぜんの「スポンサー制度」も参考にしながら、公共交通を利用した外出の目的地となる各種施設が負担金や協賛金などの形で運行費用の一部を負担するなど、多様な主体が公共交通を支える仕組みの構築を図ります。

参考事例

対象店での購入金額に応じた公共交通運賃割引券の配布（福井県福井市）

まちづくり福井株式会社（福井県福井市）では、福井市中心部の対象店で購入金額に応じてバスや電車の初乗り運賃分の割引券を配布する「ふくい公共交通共通乗車割引券」事業を実施しています。

割引券を使用することで、バスは 210 円、鉄道は 160 円の初乗り運賃の割引が受けられます。

事業に協力する店舗には、割引券を 1 枚 50 円、10 枚 1 セットで販売することで、店舗が割引額の一部を負担する仕組みになっています。

乗電バス 初乗り	210円分
乗車バス	210円分
えちぜん 鉄道	160円分
福井鉄道	160円分

▲ふくい公共交通共通乗車割引券の概要

評価指標 指標④-2：公共交通の運営を支援する施設・団体数

【施策の進め方等】

- ✓ 連携の対象としては、観光施設や商業・医療・その他生活サービス施設などが想定されることから、雲仙市と関係団体・関係機関が連携して取り組みを進めます。
- ✓ 施設等による費用負担が発生することから、市広報紙やホームページでの積極的な PR など、施設側にメリットが発生するような仕組みを検討します。
- ✓ 公共交通の利用割引券などについては、精算の仕組みなども必要となるため、交通事業者とも協議・調整しながら検討を進めます。

表 16 施策の実施スケジュール（施策⑧）

	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
⑧多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入	仕組み(制度)の検討 多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけの実施				

施策⑨：地域活動やイベントなどとの連携

- 公共交通の運行ルートや運行ダイヤにあわせたイベントの開催や地域活動の実施など、外出目的との連動を図ることにより公共交通の利用を促進します。




参考事例 イベントのチラシへの公共交通によるアクセス方法の掲載（愛知県新城市）

愛知県新城市の「鳳来寺山もみじまつり」ではイベントチラシの裏面に、公共交通でのアクセス方法について、乗車するバスの「路線」や下車するバス停を具体的に記載しています。

また、イベントの Web ページには、アクセス手段となるバス路線の時刻表のリンクを配置して、時刻表が簡単に調べられるように工夫しています。



▼チラシに公共交通によるアクセス方法を具体的に掲載

-  JR 飯田線「本長篠」駅より S バス・豊鉄バス利用
-  S バス 湯谷温泉もつくる新城線 「鳳来寺山山頂」下車
(11月特別運行 日曜・祝日も運行)
-  豊鉄バス 田口新城線「鳳来寺」下車

▲イベント(もみじまつり)チラシ

評価指標

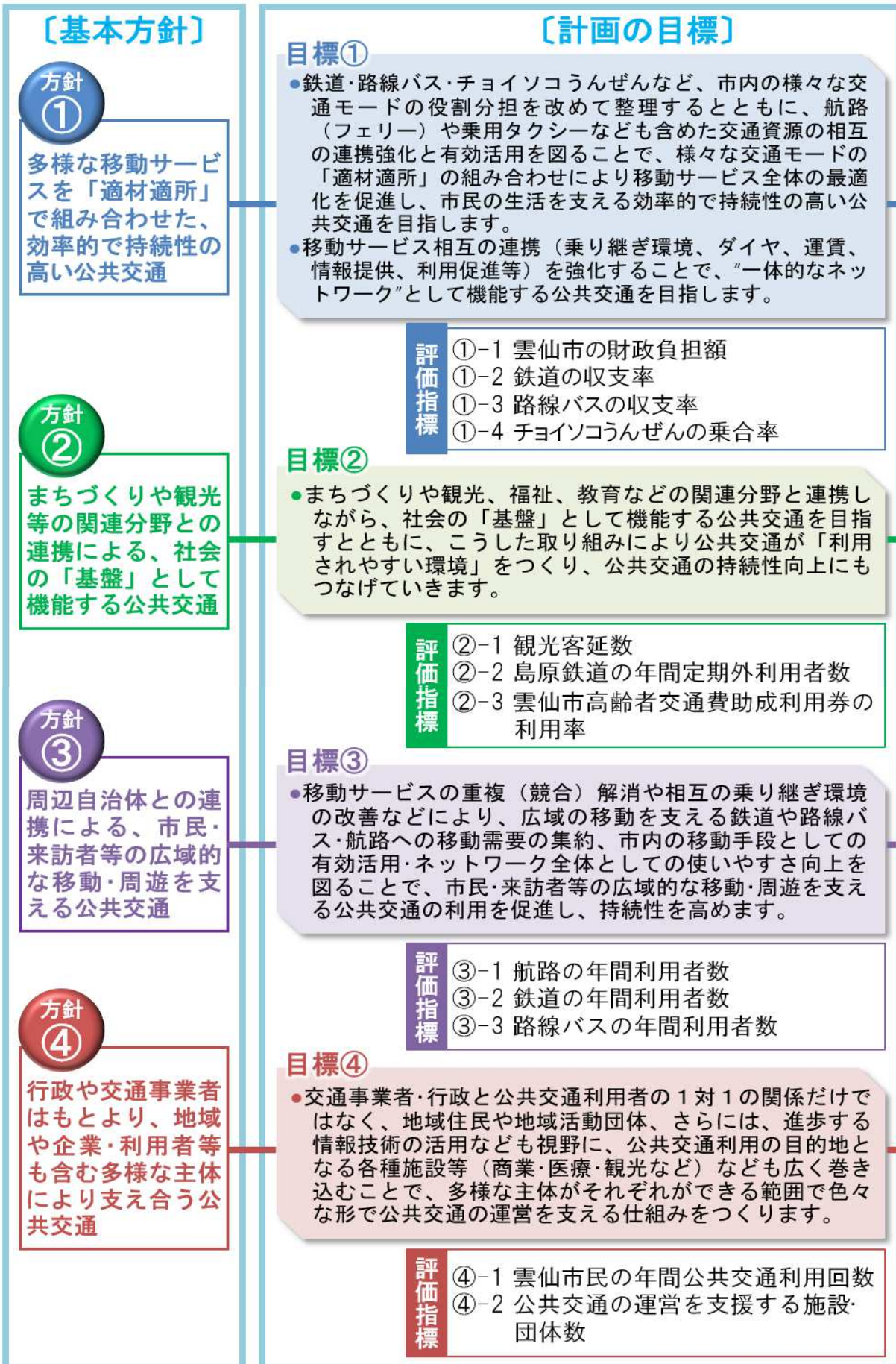
- 指標②-1：観光客延数
- 指標②-2：島原鉄道の年間定期外利用者数
- 指標②-3：雲仙市高齢者交通費助成利用券の利用率
- 指標④-1：雲仙市民の年間公共交通利用回数
- 指標④-2：公共交通の運営を支援する施設・団体数

【施策の進め方等】

- ✓ 市が主催・共催・後援するイベント等については、公共交通でのアクセスに関する情報提供の実施を原則とするなど、幅広く働きかけを行います。
- ✓ 施策⑥で作成する情報提供ツールを活用して、イベントの開催者や参加者(利用者)に対して分かりやすい情報提供を実施します。

表 17 施策の実施スケジュール（施策⑨）

	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
⑨地域活動やイベントなどとの連携	イベント主催者や自治会などへの働きかけ				



〔取り組みの方向性〕

方向性①

基幹的な交通軸の維持と需要等に応じたサービス水準の適正化

方向性②

チョイソコウンゼンの利用状況等の継続的なモニタリング

方向性③

ネットワークとしての一体性を高める交通拠点の維持・充実

方向性④

関連分野との連携や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進

〔目標を達成するための具体施策〕

施策①：基幹的な交通軸の持続性の維持・向上

施策②：利用が少ないバス路線・区間のサービス水準・運行形態の見直しによる効率化

施策③：チョイソコウンゼンの利用状況等のモニタリング

施策④：主要な交通拠点における交通結節機能の維持・充実

施策⑤：各拠点の乗り継ぎポイントにおける待合環境の確保

施策⑥：公共交通に関する総合的な情報提供・利用促進策の展開

施策⑦：広域的な観光周遊促進策の展開

施策⑧：多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入

施策⑨：地域活動やイベントなどとの連携

9. 計画の推進・進捗管理

(1) 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。

	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
方向性①：基幹的な交通軸の維持と需要等に応じたサービス水準の適正化					
①基幹的な交通軸の持続性の維持・向上	他の施策とも連動しながら需要集約・利用促進を展開				
	路線バスの利用状況を毎年度確認、(必要に応じて)系統再編を検討・実施				
②利用が少ないバス路線・区間のサービス水準・運行形態の見直しによる効率化	随時見直し対象路線・区間の抽出、見直し内容の検討を実施 交通事業者や隣接自治体を調整しながらダイヤ・運行形態等の見直しを実施				
	新たな情報技術についての調査・研究、導入の可能性検討				
方向性②：チョイソコウゼんの利用状況等の継続的なモニタリング					
③チョイソコウゼんの利用状況等のモニタリング	チョイソコウゼんの利用状況等のモニタリング、(必要に応じて)最適化に向けた検討				
方向性③：ネットワークとしての一体性を高める交通拠点の維持・充実					
④主要な交通拠点における交通結節機能の維持・充実	待合環境の確保・充実				
	系統再編にあわせた乗り継ぎダイヤの設定 乗り継ぎに関する情報提供の充実				
⑤各拠点の乗り継ぎポイントにおける待合環境の確保	乗り継ぎポイントを検討 周辺施設等との協議・調整を行いながら待合環境を確保				
方向性④：関連分野との連携や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進					
⑥公共交通に関する総合的な情報提供・利用促進策の展開	利用促進策等を検討した上で、情報提供のためのツールを作成 情報提供・利用促進策等の展開				
⑦広域的な観光周遊促進策の展開	多様な主体との協議・調整を行いながら連携した取り組みを検討 段階的に周遊促進策を実施				
⑧多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入	仕組み(制度)を検討 多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけの実施				
⑨地域活動やイベントなどとの連携	イベント主催者や自治会などへの働きかけ				

(2) PDCA サイクルに基づく進捗管理

本計画については、施策の実施状況・目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、PDCA サイクル(計画(Plan)、実行(Do)、評価(Check)、改善(Action)の循環検討手法)の考え方にに基づき検証を行います。

計画 (Plan)

地域の現状や公共交通の実態を把握し、それをもとに、誰が・何を・いつまでに・どのようにすべきなのかを計画として定めます。

- ・ 既存データの整理、調査の実施・整理・分析
- ・ 地域公共交通計画の策定・改定

実行 (Do)

定めた計画に基づいて、地域公共交通の改善に向け、各種施策を実施するとともに、適切に進捗管理を実施します。

- ・ 各主体が施策を実施
- ・ 計画全体および施策の進捗管理



改善 (Action)

検証の結果をもとに、施策の改善・見直しを行い、より地域の実態に沿った内容へ計画をブラッシュアップします。

- ・ 地域公共交通計画の改善・見直し
- ・ 施策の改善・見直し

検証 (Check)

施策の実施状況を確認するとともに、効果測定による検証・分析を行い、改善・見直しすべき内容を検討します。

- ・ 施策の実施状況の確認
- ・ 施策による効果の測定
- ・ 改善・見直しのポイントの整理

図 83 PDCA サイクルのイメージ (概念図)

なお、本計画に記載した施策については、前頁で示した「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。

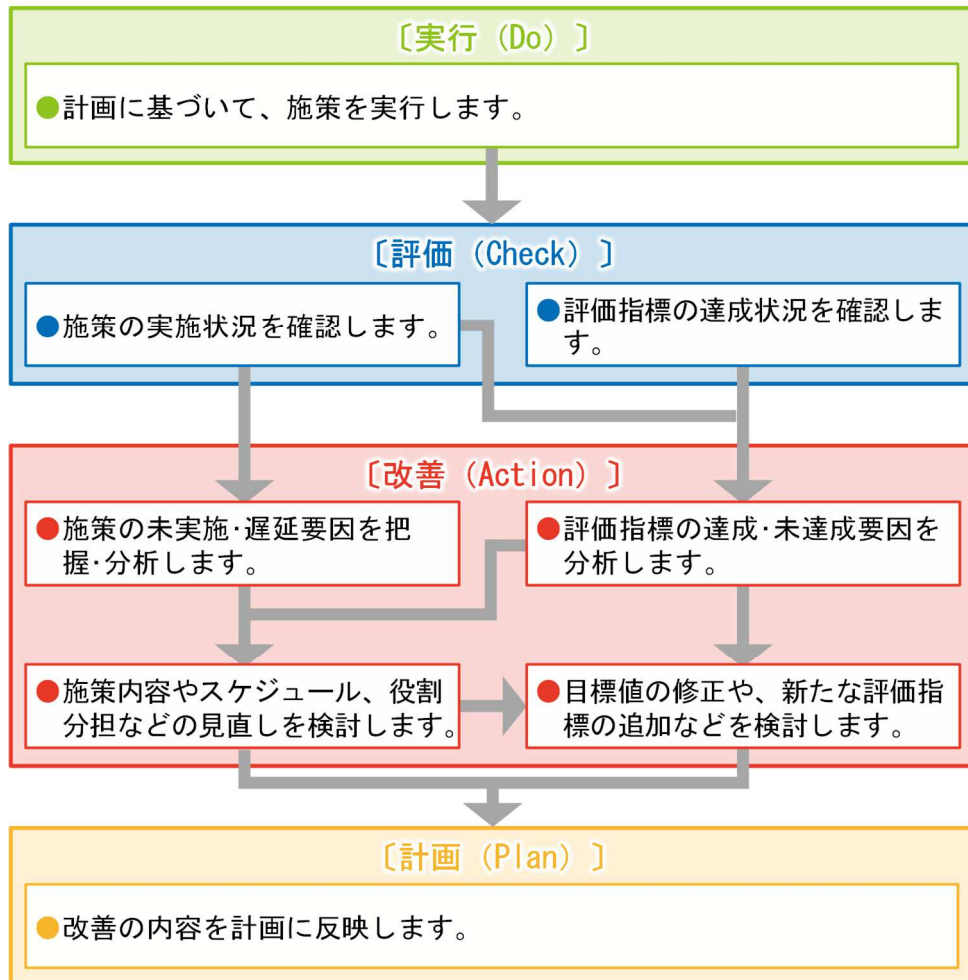


図 84 毎年度の PDCA サイクルに基づく取り組みイメージ

雲仙市地域公共交通計画

令和5(2023)年8月

雲仙市地域公共交通協議会

〒859-1107 長崎県雲仙市吾妻町牛口名 714 番地

電話：0957-38-3111(雲仙市役所代表)

FAX：0957-38-3514



雲仙市
地域公共交通計画