

長崎駅を出発し、博多方面へ向かう西九州新幹線かもめ。
駅舎の奥に大型クルーズ船が見える。長崎だけの風景



長崎市まちづくり部公共交通対策室
室長 金原 哲治



○九州の西端、長崎県の南部に位置

○長崎県の県庁所在地

○人口 382,397人 (R8.1.1推計)

○面積 405.7km²

○歴史

1571年 開港 (長崎誕生)

江戸時代 海外に開かれた唯一の
交易・文化の窓口

1945年 原子爆弾投下

1946年～ 戦災復興区画整理

1949年 長崎国際文化都市建設法
施行

1982年 長崎大水害 (死者299人)

2022年 西九州新幹線開業

2024年 スタジアムシティ開業

- 長崎市の公共交通は、徒歩圏内に停留所がある人口割合(徒歩圏人口カバー率)は77%で、全国平均の41%を大きく上回り、他都市と比較して非常に充実している。
- 路線バスの運賃は九州平均の8割程度、路面電車の運賃は全国平均の7割程度と、比較的安い。
- 1世帯あたりのバス代・タクシー代の支出額は、全国でも上位。
- 長崎市民の公共交通機関への依存度が高いと言え、その役割はますます重要となってる。

表1 長崎市と全国平均の公共交通指標比較

項目	長崎市	全国平均
公共交通路線の徒歩圏人口カバー率※1	77%	41%
バスの1キロあたりの賃率※2	32.5円/km	47.5円/km (九州平均)
路面電車の初乗り運賃	150円	207円
都市別1世帯あたりのバス代支出額	9,585円	2,756円
都市別1世帯あたりのタクシー代支出額	11,388円	4,405円

※徒歩圏人口カバー率…バス停や鉄道・電停駅から一定範囲内(鉄道駅:800m以内、バス停:300m以内)に居住する人口の割合
※バスの1キロあたりの賃率…1キロ当たりの基準賃率となり、バス料金の基礎値

出典:
徒歩圏人口カバー率: 交通事業者資料を基に作成
バスの1キロあたりの賃率、路面電車の初乗り運賃: 交通事業者資料、交通事業者HPを基に作成
都市別1世帯あたりのバス代支出額: R6家計調査結果を基に作成

公共交通機関の利用状況

○長崎市の公共交通機関の利用者数は、特に、路線バスやタクシーの利用者の減少が顕著で、コロナ禍による大幅な落ち込みからは回復しているものの、総人口の減少率を上回る減少が続いている。

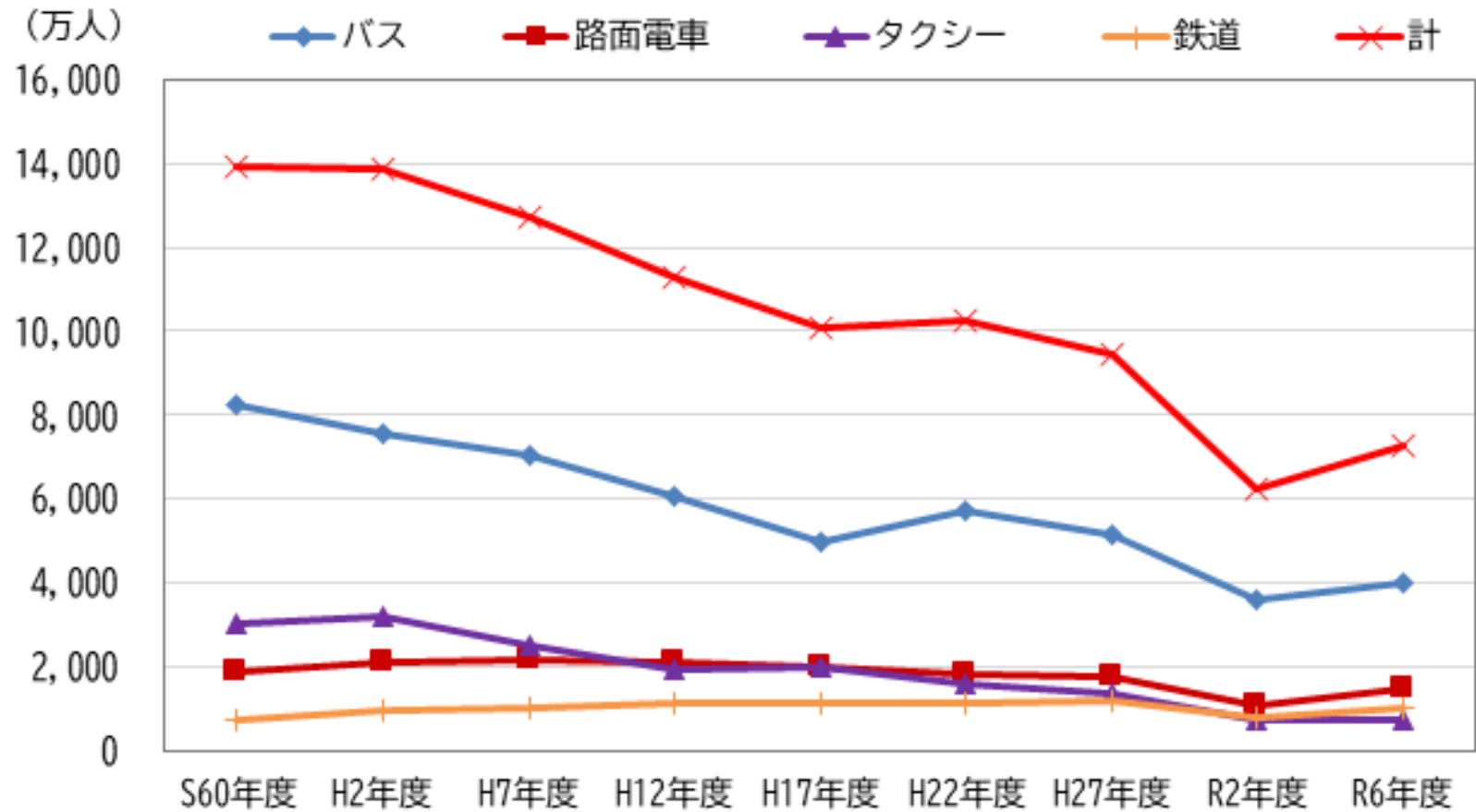


図8 長崎市人口と公共交通利用者数の増減率の推移

出典：長崎市統計データ

公共交通に係る将来シミュレーション(令和6年度を基準に実施)

- 路線バス利用者数の減少率は、人口の減少率よりも高い割合で推移し、令和17年の運賃収入は、現在と比較して人口減少率ベースで年間9億円、利用者減少率ベースでは年間23億円程度の減収が見込まれる。
- これを、運行頻度で補う場合、現在30分の運行間隔を、約45分間隔にする必要がある。

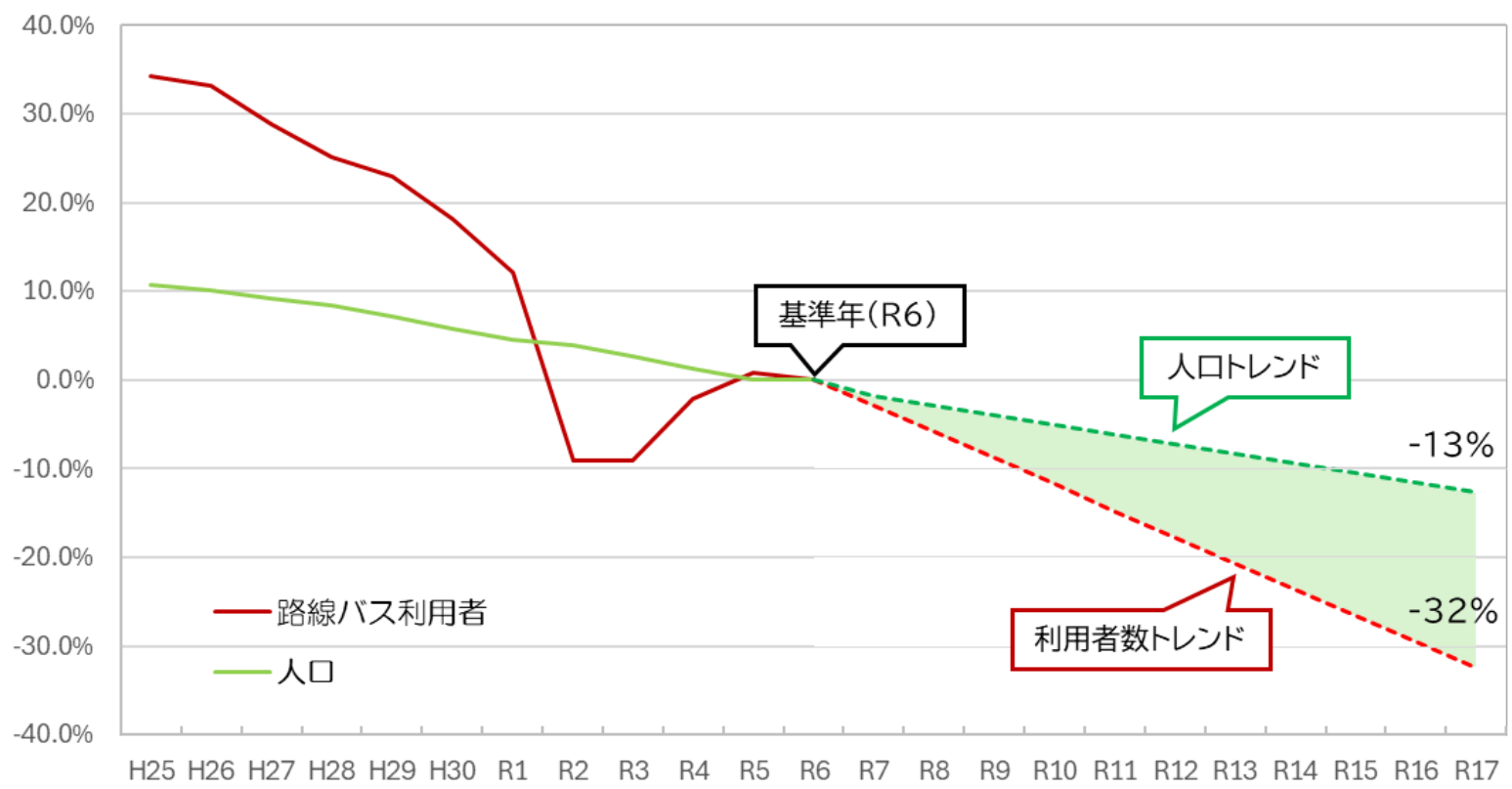


図15 長崎市の人口と路線バス利用者数の減少率の推移

これまでの取組み

○地域公共交通の持続可能性向上に向けた具体的な方策として、「既存路線の効率化・見直し」と「公共交通サービスの向上」を設定し、21の施策を実施。

方針		展開施策	実施状況
既存路線の効率化・見直し	幹線	施策1:人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定	実施
		施策2:競合路線(路線バス)における便数調整	実施
		施策3:「ハブ & スポーク型」ネットワークの形成	実施
		施策4:需要に応じた輸送手段の選択	実施
		施策5:都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し	実施
		施策6:貨客混載輸送	着手済み(未実施)
	支線	施策7:路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し	実施
		施策8:コミュニティ交通等の維持・確保	実施
		施策9:市補助路線でのトリガー方式の採用	実施
		施策4:需要に応じた輸送手段の選択(再掲)	実施
		施策10:小・中学校統廃合と連携したバス路線等の見直し	実施
		施策11:道路整備に合わせたバス路線等の延長	着手済み(未実施)
		施策6:貨客混載輸送(再掲)	着手済み(未実施)
公共交通サービスの向上		施策12:通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入	実施
		施策13:バス専用レーンの拡充	着手済み(未実施)
		施策14:主要な交通結節点の整備	実施
		施策15:パークアンドライド駐車場等の整備	着手済み(未実施)
		施策16:車両等のバリアフリー化	実施
		施策17:先進的なICT技術の積極的な導入	実施
		施策18:新たな料金体系の設定	実施
		施策19:時間ごと利用の平準化	実施
		施策20:観光需要に応じたバス路線等の開設・延長	実施
		施策21:バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充	実施

既存路線の効率化・見直し

共同経営計画による路線バスの効率化

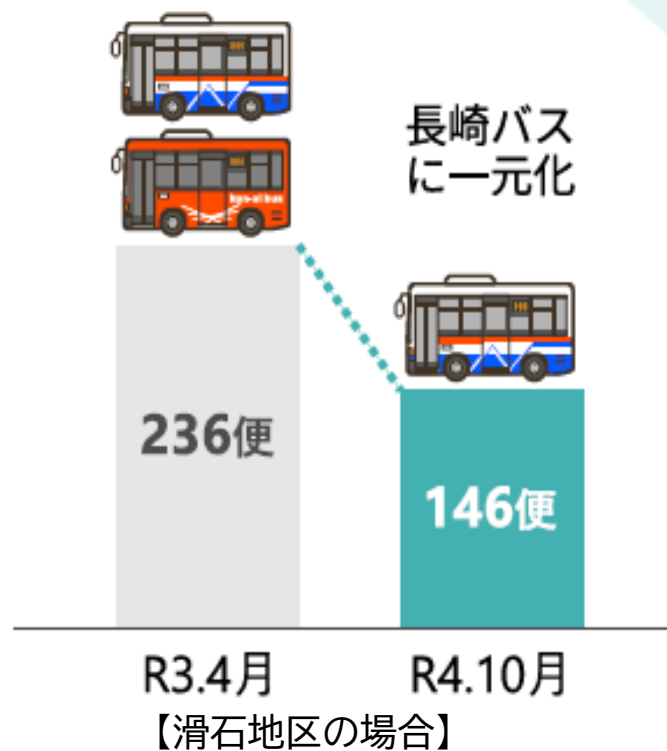
○市内を運行するバス事業者の長崎バスと県営バスが重複して運行している
路線の運行事業者を一元化。

○競合区間の解消により約47人の運転士や約38台の車両を削減、
年間約6億円の収支改善が図られた。



図16 共同経営計画実施状況

出典:交通事業者資料



出典:交通事業者資料

長崎駅は令和4年9月23日の西九州新幹線開業から 3周年を迎えました



○長崎駅の特徴

- ・新幹線の西端駅
- ・終着駅、始発駅

○まちづくりの特徴

- ・連続立体交差事業、
新幹線建設の同時施工
(全国的にめずらしい)



昨年は、9/6（土）に
開業3周年記念イベント
を開催。
Tシャツが新幹線の
きっぷに
（1日限定乗り放題）

J R 長崎本線連続立体交差事業（長崎県）
【鉄道（在来線）の高架化】

九州新幹線西九州ルート建設事業（鉄道・運輸機構）
【鉄道（新幹線）の建設】

長崎駅周辺土地区画整理事業（長崎市）
【面的整備（宅地、街路、広場等）】

浦上川

出島メッセ

長崎駅

駅ビル

長崎県庁

長崎県警察本部

長崎駅周辺では、新幹線建設（国）、在来線高架化（県）といった鉄道事業を契機として、道路や広場などの基盤整備を進めるとともに、土地利用の転換・有効利用を図るため、土地区画整理事業（市）を実施





交通広場内が多くの車両で混雑し、
路線バスやタクシーが動けなくなることも



交通広場に入ろうとする車両で
国道まで影響が及ぶことも

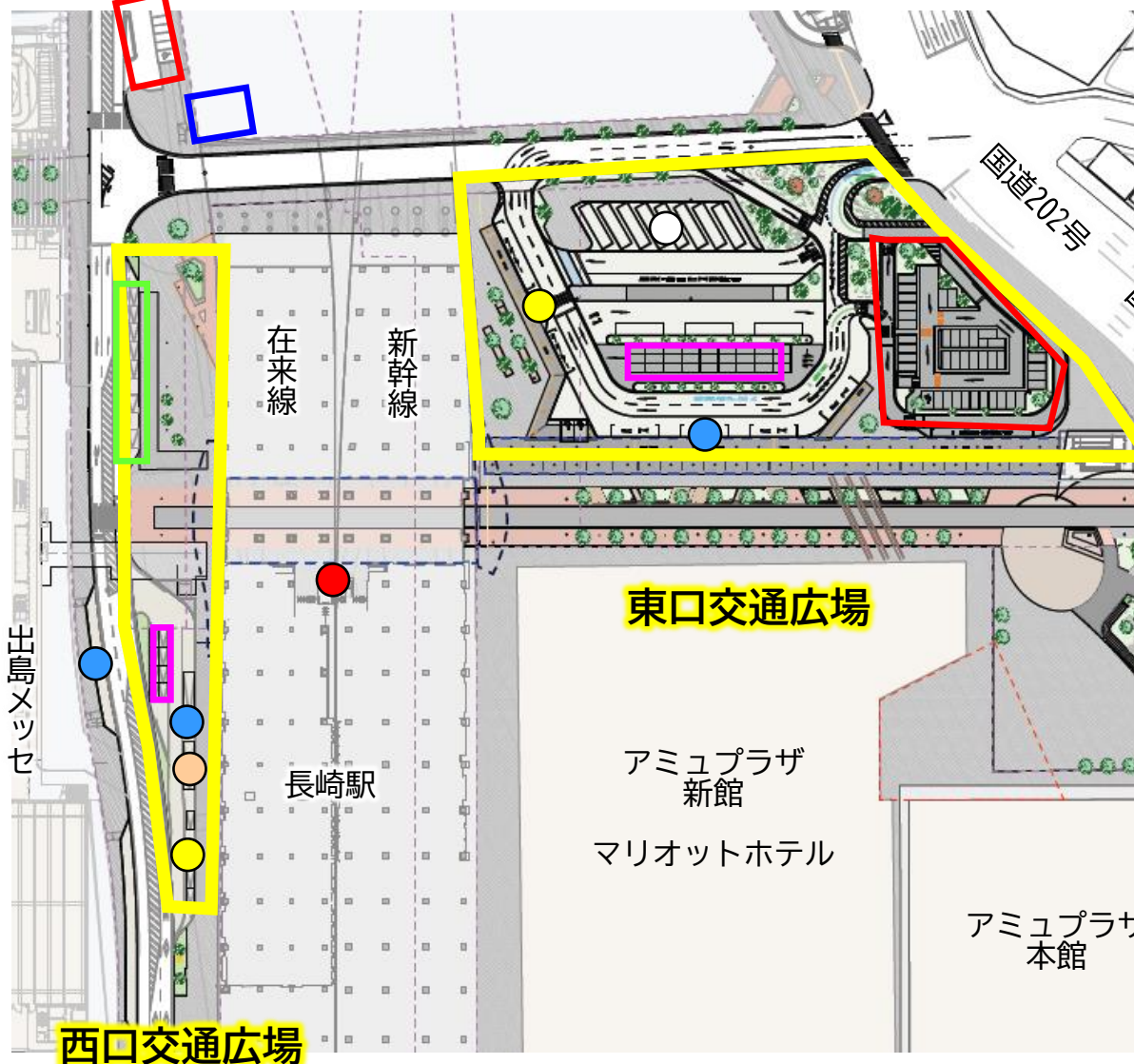


国道上の駅前電停は階段のみでのアクセス
（バリアフリー化が図られていない）

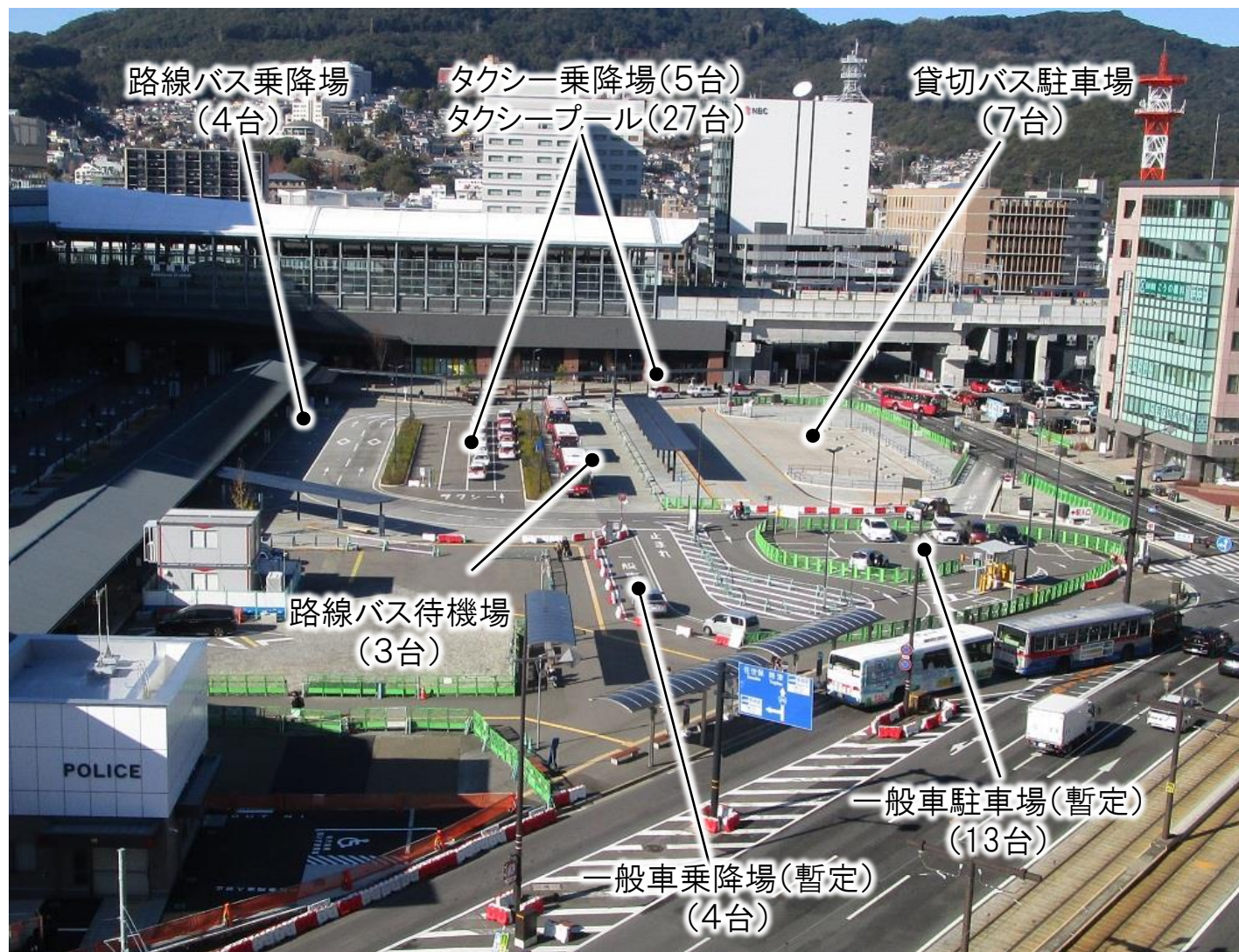


国道1車線を利用したバス乗降場に入ろうと
する路線バスで後続車両が影響を受けることも

● 新駅舎の東西に交通広場を整備した



J R	改札口	●
交通広場		□
バス	路線バス	●
	貸切バス	○
	定期観光バス	●
タクシー	乗降場	●
	プール	□
一般車	駐車場	□
	乗降場	□
駐輪場		□



東口交通広場

一般車乗降場
（6台）



一般車乗降場（北側）

路線バス乗降場
（2台）
（定期観光バス
も利用）

タクシー乗降場（4台）
タクシープール（8台）



西口交通広場

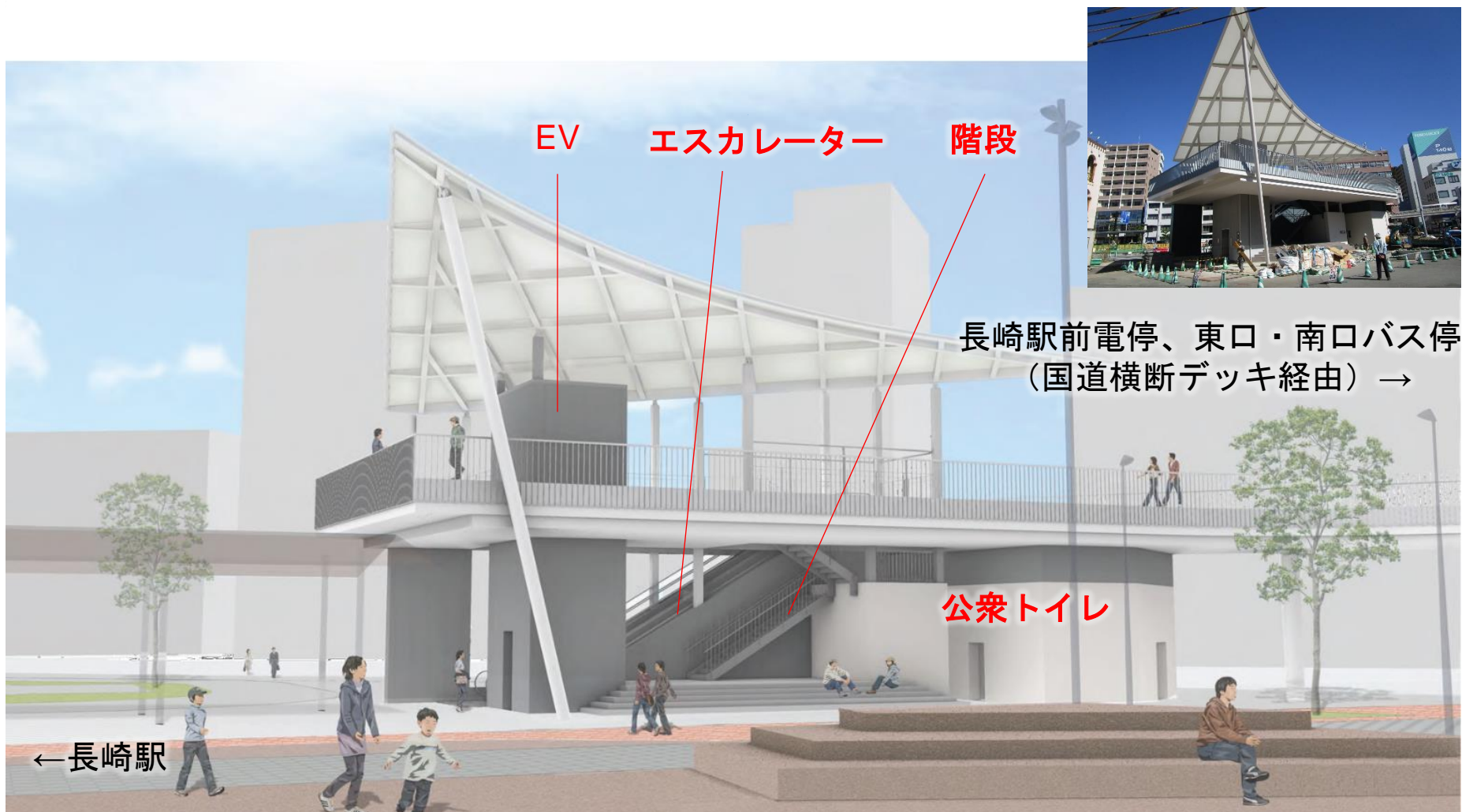
機能の向上

		再整備前 (旧交通広場)	再整備後（新交通広場）			増減 (新-旧)
			西口	東口	計	
バス	路線バス ●	3台	6台	4台	10台	+7台
	貸切バス ○	3台	4台	7台	11台	+8台
	定期観光バス ●	2台	路線バスと兼用 2台	—	2台	0台
タクシー	乗降場 ●	7台	4台	5台	9台	+2台
	プール □	24台	8台	27台	35台	+11台
一般車	駐車場 □	79台	16台	40台	56台	▲23台
	乗降場 □	?台	6台	4台	10台	10台?
駐輪場	□	67台	88台	—	88台	+21台

利便性の向上

	再整備前 (旧交通広場)	再整備後（新交通広場）			増減 (新-旧)
		西口	東口	計	
交通広場に乗り入れる 路線バスの便数	58本/日 (H28.6)	11本/日 (R8.1)	727本/日 (R8.1)	738本/日	12倍に増加

長崎駅（地上動線）と長崎駅前電停、東口・南口バス停（国道横断デッキを經由）の行き来を
しやすくするための昇降場（エレベータ、エスカレーターを備えた施設）を整備



R4. 12. 23供用開始、 事業費 約4億5千万円

以前は、国道横断歩道橋から階段でしかアクセスできなかった長崎駅前電停にエレベーターを設置するとともに、民間施設の協力により施設専用エレベーターの一般開放を実施

■ 長崎駅前電停へのエレベーターの設置



■ 民間施設エレベーターの一般開放



- ・ R 4 . 9 . 20 供用開始
- ・ 事業費 約3億8千万円

西九州新幹線開業にあわせ、長崎駅前を中心として、官庁（県庁、市役所）、長崎スタジアムシティ、旧市街地、大型商業施設を周遊するバスを運行

まちなか 周遊バス

Nagasaki City Loop Bus

毎日運行1日22便（20分間隔）

2025.4.1現在



長崎バスと県営バス
の共同運行



※ 長崎県交通局のホームページ画像を加工し作成しています

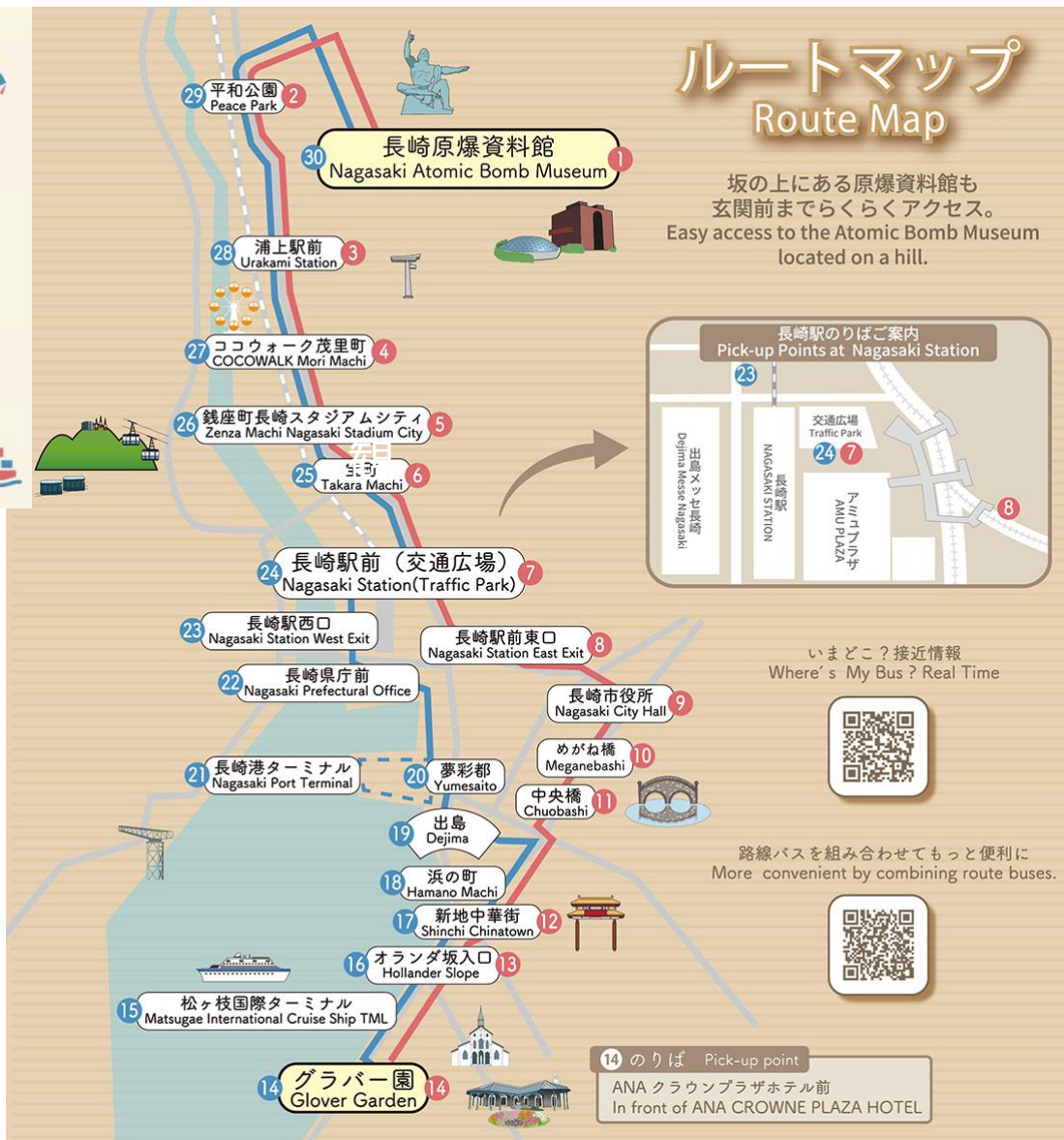
西九州新幹線開業にあわせ、長崎駅前を中心として、主要観光施設（長崎原爆資料館、グラバー園、中華街、出島など）を周遊するバスを運行



土日祝のみ
1日20便

※運転手不足のため、
R8.1.17（土）より
当面の間、運休

※ 長崎バスのホームページ画像
を加工し作成しています



超低床式路面電車の導入

長崎市内を運行する路面電車において
平成15年より、バリアフリー対応車両を導入

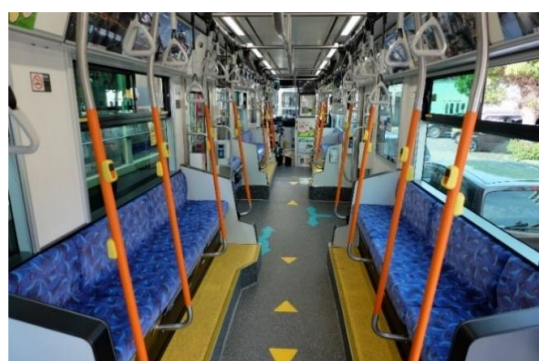
導入車両合計：8両（令和7年4月1日現在）



3000形（平成15年～17年、3両導入）



5000形（平成22年～30年、3両導入）



6000形（令和3年～5年、2両導入）

出典：長崎電気軌道(株) 会社概要

バスロケーションシステムの導入、スマートバス停を設置

○路線バスの運行状況や接近情報を検索できる
バスロケーションシステムをR6.4.1～運用開始

○市内バス停の72箇所[※]にスマートバス停を設置

スマートバス停



接近情報

香焼恵里 行き 深堀・恵里・伊王島線[30] 大波止～戸町～末石町～深堀団地～長浜 経由	出発予定 20:13	現在位置 2 停前 遅延予測 定刻 混雑状況 やや混雑
新地中華街 行き 小江原・相川線[17] 大波止 経由	出発予定 20:17	まもなく到着 遅延予測 定刻 混雑状況 空きあり
中央橋（浜町アーケード） 虹が丘線[26] 市役所上 経由	出発予定 20:18	まもなく到着 遅延予測 定刻 混雑状況 空きあり

発車時刻/dep.	行き先/destination	接近情報 /BusLocation	遅延 /delay	混雑 /crowd
19:58	ココウォーク茂里町 深堀・恵里・伊王島線[7] 大波止 経由	4 停前 4 stops before	時間通り on time	空席あり normal
20:00	下大橋 ダイヤランド・下大橋線[4] 市役所上～西城山小学校前	6 停前 6 stops before	時間通り on time	空席あり normal
20:03	ココウォーク茂里町 晴海台団地線[7] 大波止 経由	13 停前 13 stops before	時間通り on time	空席あり normal
20:05	ココウォーク茂里町 川原線[7] 大波止 経由	15 停前 15 stops before	時間通り on time	空席あり normal

時刻表(電子ペーパー)

令和7年10月から市内を運行する路面電車にて、クレジットカード等による運賃精算が可能となる「タッチ決済」を導入

※対象カードブランド
Visa、Mastercard、JCB、
American Express、Diners Club、
Discover、銀聯



乗車時タッチ！



降車時もタッチ！



長崎スタジアムシティ開業後における交通状況について

観光需要に応じた公共交通の利用促進

○令和6年10月14日に開業開始

○各公共交通機関の利用者も、開業前に比べ、1.3倍～14.6倍と増加している。

各公共交通の乗降客数の増減率(開業前の平常日との比較)

	路面電車		県営バス		長崎バス	
	スタジアムシティ サウス	スタジアムシティ ノース	宝町	銭座町	宝町	銭座町
増減率	約3.3倍	約6.1倍	約1.6倍	約14.6倍	約1.3倍	約10.2倍

<開業前>



出典:長崎新聞より

<開業後>



出典:長崎スタジアムシティ ホームページより

An aerial night photograph of a city, likely Osaka, Japan. The city is densely packed with lights from buildings and streets. A large river, the Yodo River, flows through the center of the city, reflecting the lights. In the background, a range of mountains is visible, also covered in lights. The overall scene is a vibrant display of urban illumination at night.

ご清聴ありがとうございました