

南島原市地域公共交通計画

令和6年6月

長崎県 南島原市

南島原市地域公共交通計画 目次

第1章 計画の概要	1
1-1 計画策定の背景	1
1-2 計画策定の目的	1
1-3 計画の対象区域	2
1-4 計画期間	2
第2章 地域の現状	3
2-1 位置・地勢など	3
2-2 人口および世帯	4
2-3 観光入込者数の推移	6
2-4 移動特性	7
2-5 各種施設の立地状況	13
2-6 運転免許保有状況	16
第3章 公共交通の現状	17
3-1 公共交通の概況	17
3-2 島鉄フェリー	18
3-3 タクシー	19
3-4 島鉄バス	20
3-5 チョイソコみなみしまばら	38
第4章 アンケート調査などの結果	41
4-1 市民アンケート調査	41
4-2 高校生アンケート調査	52
4-3 民生委員アンケート調査結果	57
4-4 利用実態調査	59
第5章 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割	62
5-1 地域が目指す将来像	62
5-2 関連計画の概要	63
5-3 公共交通に求められる役割	65
第6章 解決すべき課題	66
6-1 地域・公共交通の現状(総括)	66
6-2 解決すべき課題	68
第7章 基本方針など	69
7-1 基本方針	69

7-2 計画の目標	70
7-3 取り組みの方向性と施策の概要	71
第8章 公共交通の役割と地域公共交通確保維持事業の必要性	76
8-1 南島原市における公共交通の役割	76
8-2 地域公共交通確保維持事業の必要性	77
8-3 補助システムの概要	77
第9章 目標を達成するための具体的な施策	78
方向性①:路線バスの運行効率化の促進および路線の整理	79
方向性②:市全域に拡大したチョイソコみなみしまばらの有効活用	81
方向性③:交通拠点や乗り継ぎポイントの機能充実	84
方向性④:関連分野や多様な主体との連携強化や利用促進策の推進	85
第10章 計画の推進および進捗管理	92
10-1 目標の達成状況を評価するための指標	92
10-2 施策展開のロードマップ	94
10-3 PDCA サイクルに基づく進捗管理	96

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景

全国的な傾向と同様、南島原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公共交通利用者は減少傾向が続いており、令和2(2020)年からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大によっても大きな打撃を受けました。

しかし、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、高齢化や人口減少が進行していくなか、これまでと同じように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が難しくなる懸念があります。

そういったなか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、さらには、観光・交流の促進などによりまちの活力の維持・向上を図っていくためには、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。

1-2 計画策定の目的

「南島原市地域公共交通計画」は、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であり、本計画に基づき、行政・交通事業者や公共交通利用者はもとより、地域住民や地域活動団体、各種施設などが一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進していくことを目的としています。

なお、令和2(2020)年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体が中心となって、まちづくりなどの関連分野とも連携しながら、面的な公共交通ネットワークの構築や、地域の実情に応じた持続可能な交通の実現に向けた指針として「地域公共交通計画」を策定することが地方公共団体の努力義務となっています。

1-3 計画の対象区域

本計画は南島原市の行政区域全域を対象としています。

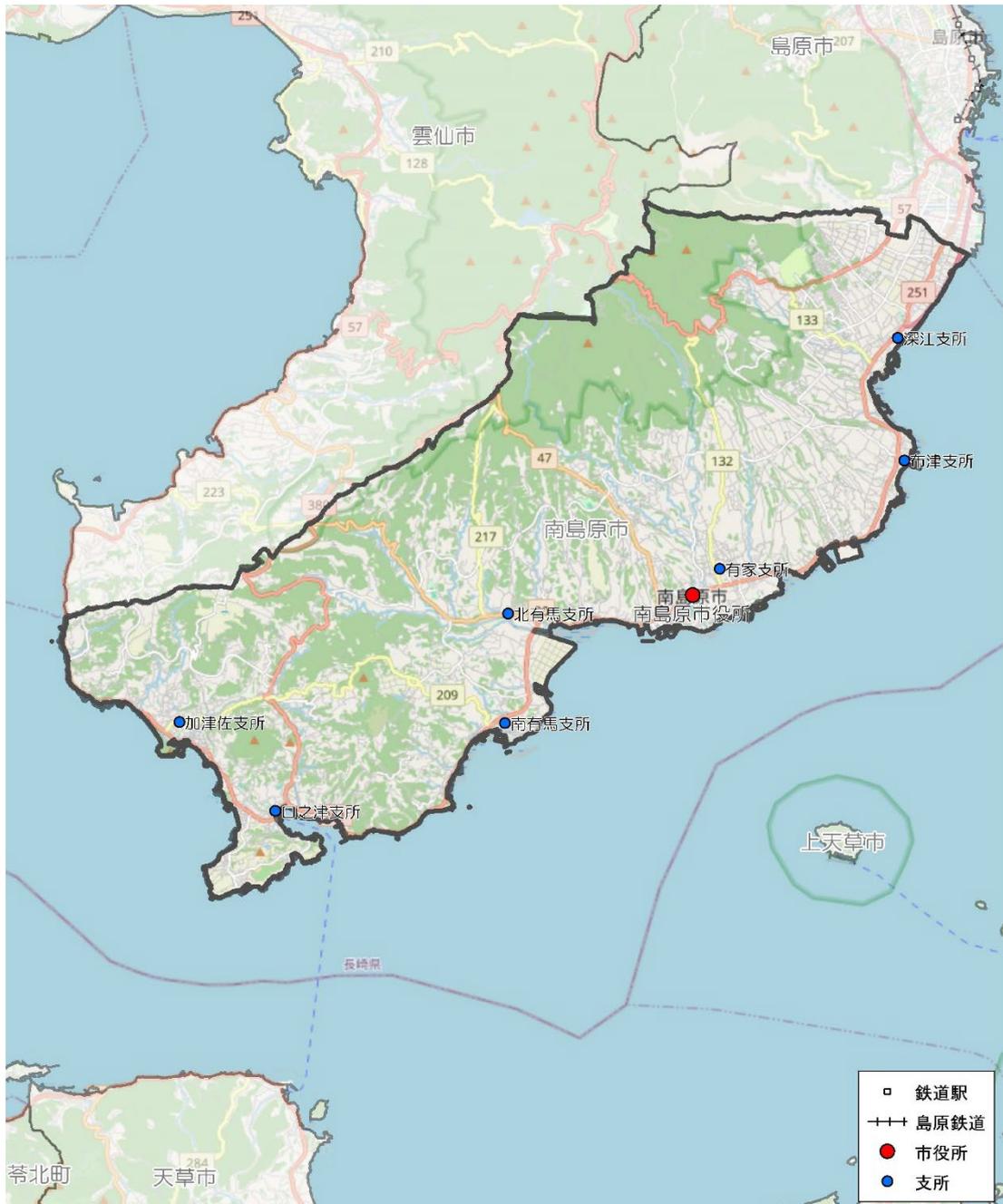


図 1-1 計画対象区域

出典:OpenStreetMap

1-4 計画期間

本計画の計画期間は、令和 6(2024)年度から令和 10(2028)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 10(2028)年度には、計画期間全体における施策の進捗確認や効果の検証を実施し、次期計画の策定を行います。

第2章 地域の現状

2-1 位置・地勢など

南島原市は長崎県の南部、島原半島の南東部に位置し、雲仙市、島原市と隣接しています。また、県庁所在地である長崎市まで直線距離で約40kmとなっています。



図 2-1 南島原市の位置

出典：国土数値情報、基盤地図情報

島原半島の中央に位置する雲仙山麓から南にかけて緩やかに大地が広がっています。また、有明海および橘湾に広く面する海岸線を有しています。

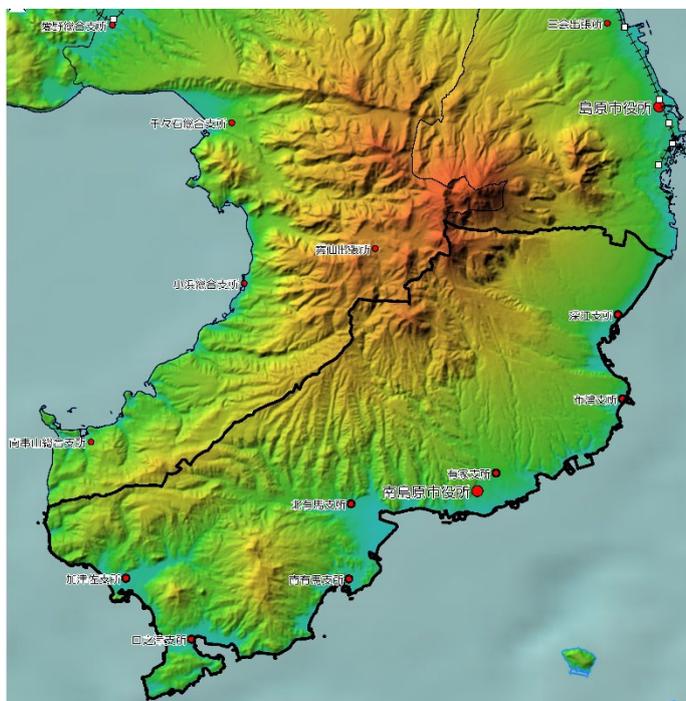


図 2-2 南島原市の地勢

出典：国土数値情報、基盤地図情報

2-2 人口および世帯

2-2-1 人口の推移

南島原市の総人口は、昭和 55(1980)年を境に年々減少しています。平成 22(2010)年から令和 2(2020)年の 10 年間で 16%程度減少しています。

人口減少とともに高齢化も進行しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、今後 25 年間で高齢化率は令和 2(2020)年の 40.4%から 55.1%まで上昇する予測となっています。

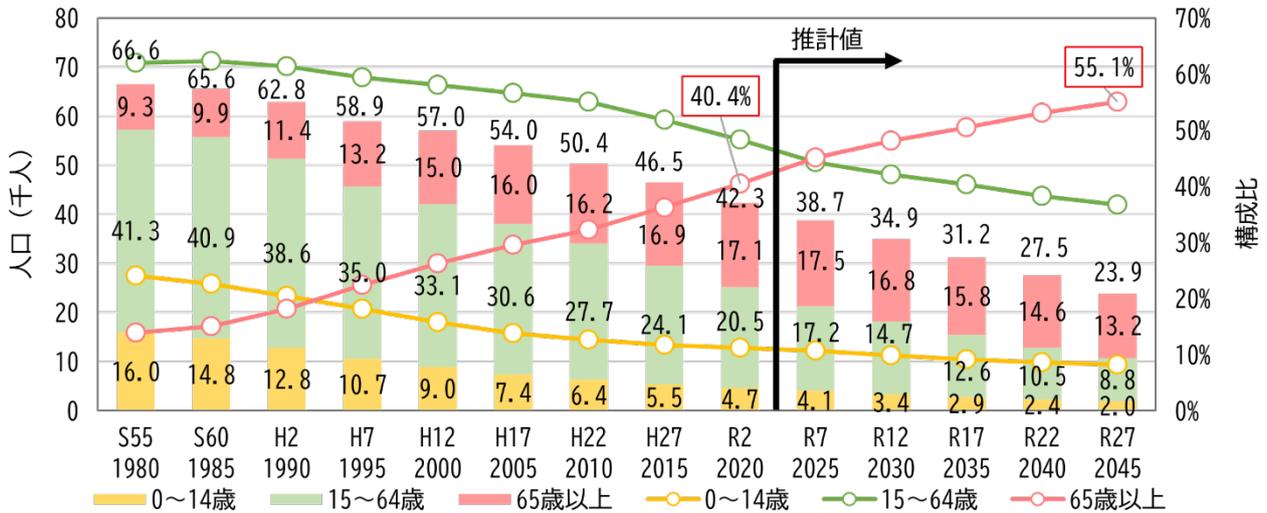


図 2-3 人口推移

出典：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所

人口分布を見ると市全域に人口が薄く分布していますが、市役所や各支所周辺などの沿岸では特に人口集積が目立ちます。

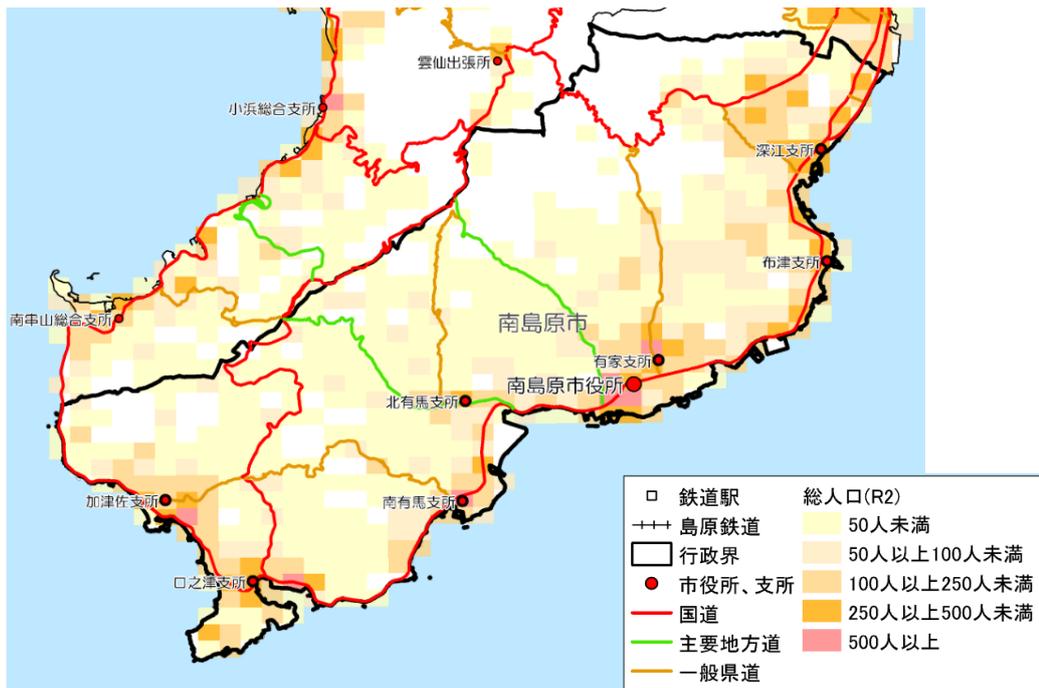


図 2-4 人口分布

出典：令和 2 年国勢調査

2-2-2 世帯数の推移

世帯数および世帯人員[※]の推移について、世帯数は平成12(2000)年をピークに減少傾向に転じています。また世帯人員は、昭和60(1985)年以降減少傾向となっており、令和2(2020)年には約2.5人となっています。

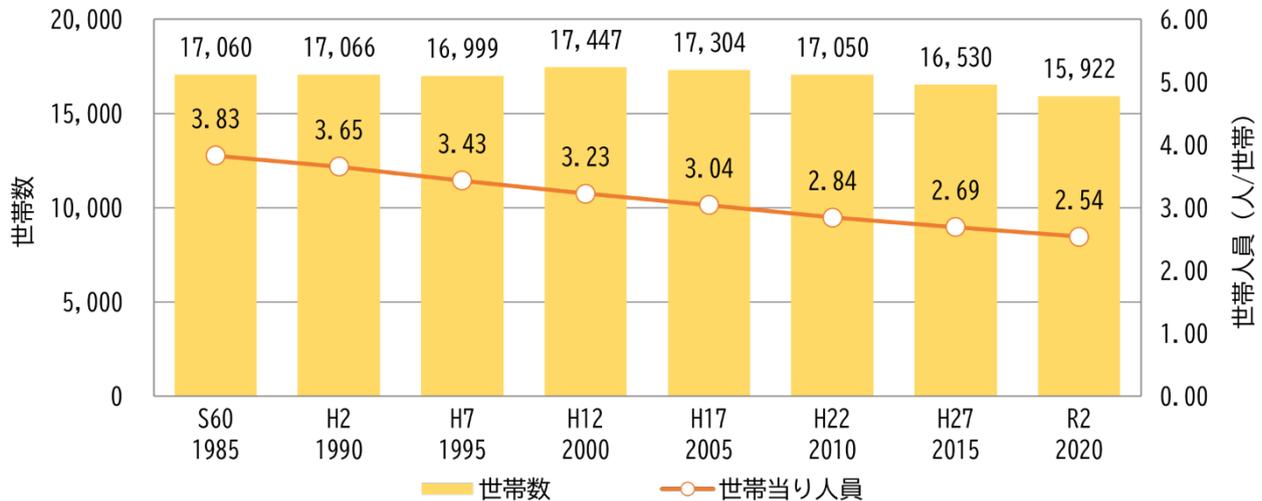


図 2-5 世帯数の推移

※一世帯あたりの平均世帯員数

出典：国勢調査

2-2-3 高齢者世帯の推移

世帯数が減少する一方で、65歳以上の高齢者のみ世帯[※]は年々増加しています。また、一般世帯数に占める高齢者のみ世帯数の割合も増大、令和2(2020)年には世帯全体の34.4%を占めており、家族など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。

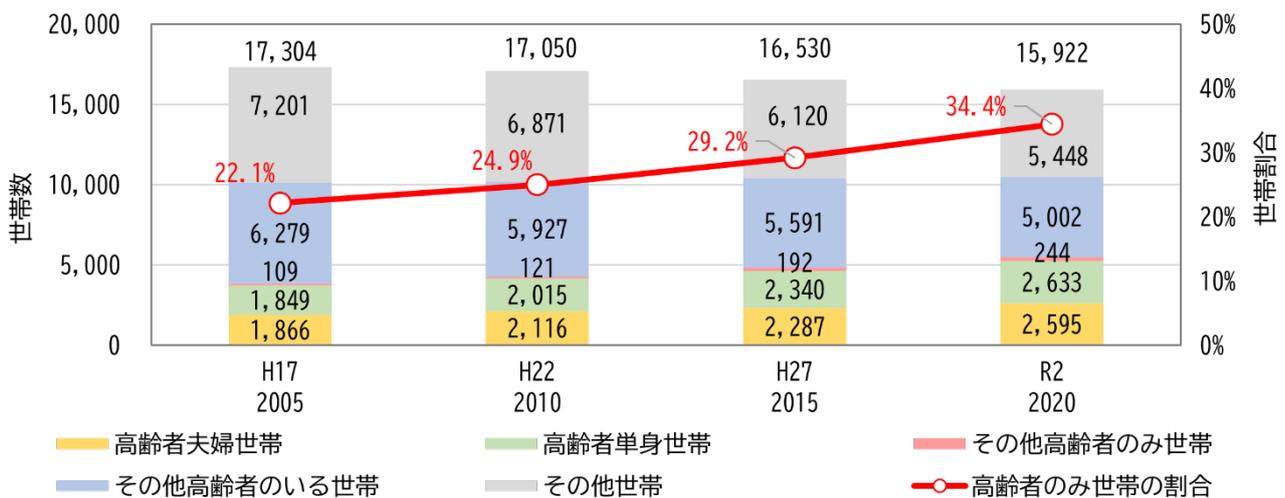


図 2-6 高齢者世帯の推移

※高齢者夫婦世帯・高齢者単身世帯

出典：国勢調査

2-3 観光入込者数の推移

市内の観光入込客数の推移は、平成 25 (2013) 年をピークに微減傾向を示していましたが、平成 28 (2016) 年に減少し、その後新型コロナウイルス感染症の影響により令和 2 (2020) 年に再度減少しています。なお令和 4 (2022) 年の観光入込客総数は約 35 万人となっており回復には至っていません。

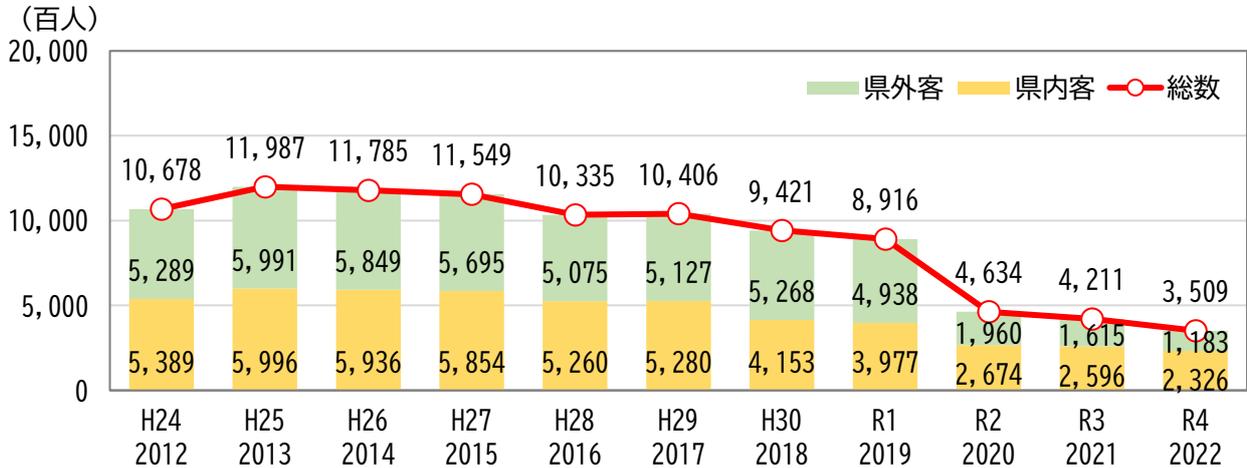


図 2-7 観光入込客数の推移

出典：長崎県観光統計調査



図 2-8 南島原市内の観光地分布

出典：南島原市提供資料

2-4 移動特性

2-4-1 移動特性（国勢調査より）

(1) 通勤

市内に居住する就業者（15歳以上）の約8割は市内で就業していますが、市外へ通勤する「流出」は、市外に居住する人が市内へ通勤する「流入」を約1,900人上回り、「流出超過」となっています。

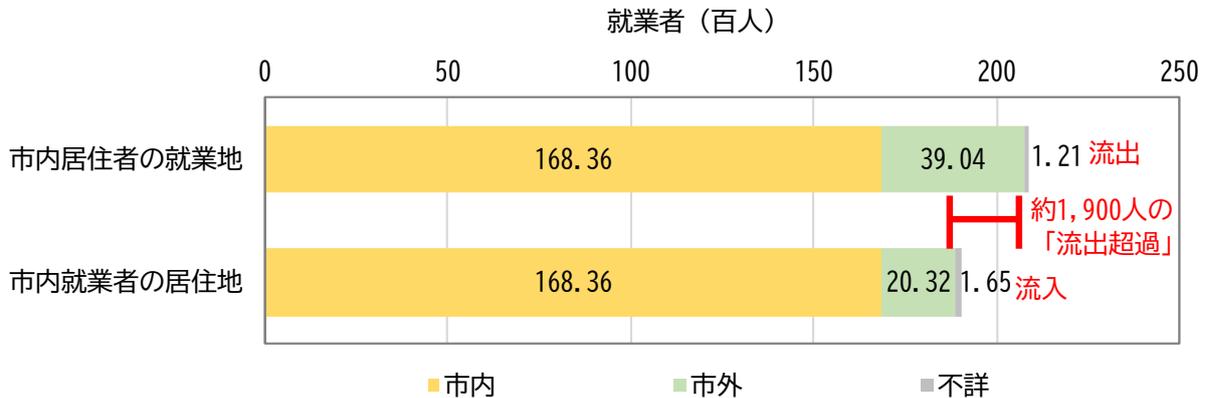


図 2-9 通勤流動

出典：令和2年国勢調査

市内から市外への「流出先」および市外から市内への「流入元」ともに、「島原市」が約6～7割と最も多く、次いで「雲仙市」、「諫早市」の順で占めています。

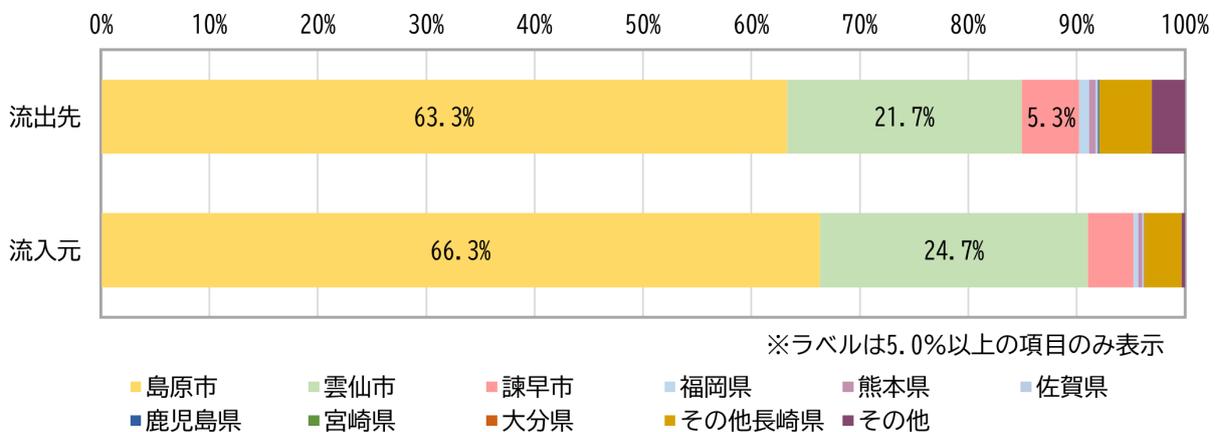


図 2-10 通勤流動の内訳

出典：令和2年国勢調査

(2) 通学

南島原市に住む通学者（15歳以上）の約半数は市内で通学しており、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」を約700人上回る「流出超過」となっています。

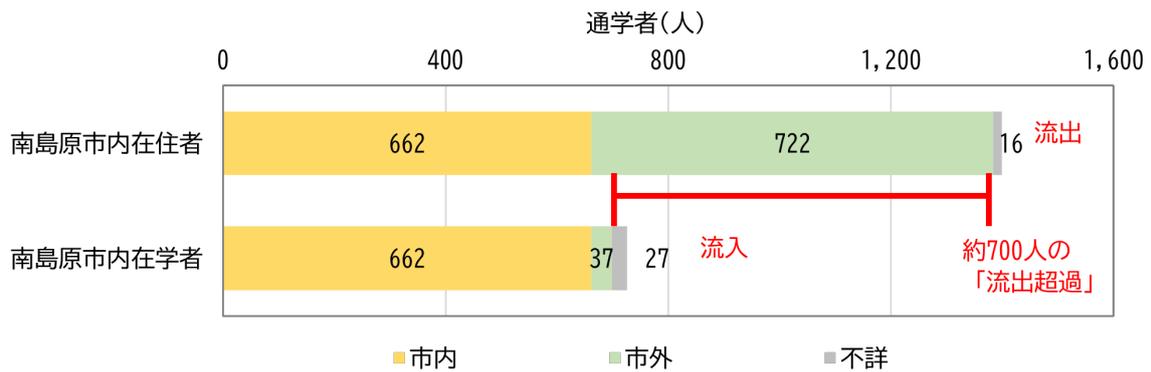


図 2-11 通学流動

出典:令和 2 年国勢調査

市内から市外への「流出先」は、「島原市」が 72.2%で最多となっています。また、市外から市内への「流入元」は、「雲仙市」が 75.7%で最多となっています。

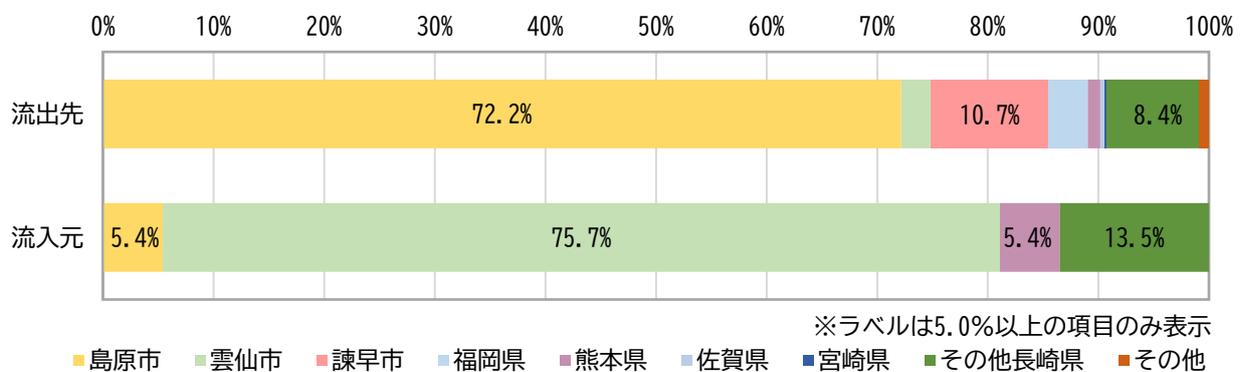


図 2-12 通学流動の内訳

出典:令和 2 年国勢調査

(3) 通勤・通学時の利用交通手段

通勤時に利用する交通手段は、「自家用車」が 86.1%と最多となっています。また、通学時に利用する交通手段は、「乗合バス」が 35.3%で最も多く、重要な通学手段となっています。

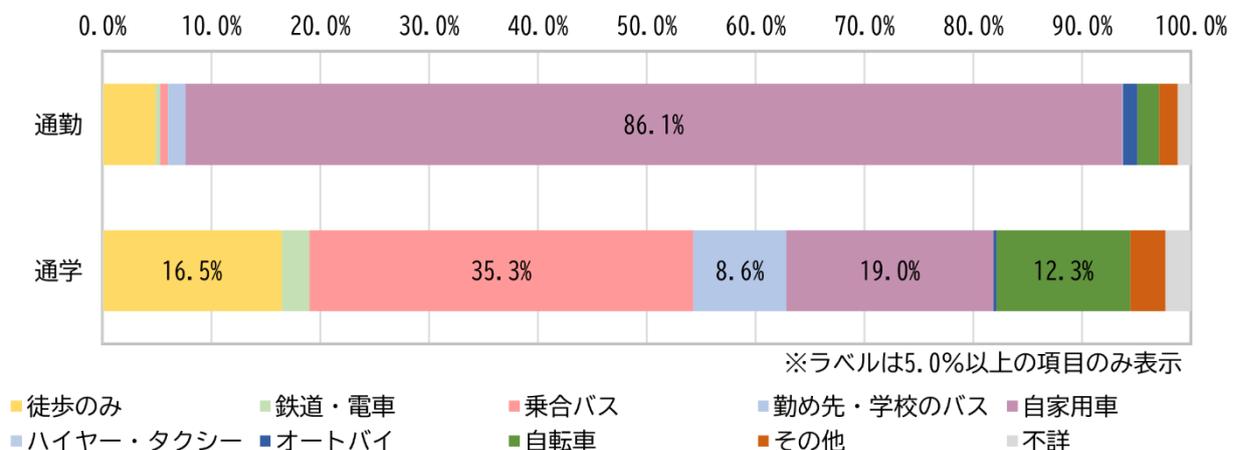


図 2-13 通勤・通学時の交通手段

出典:令和 2 年国勢調査

2-4-2 目的別の移動特性(市民アンケート調査より)

(1) 日々の買い物

日用品や食料品などの日々の買い物は、有家・西有家エリアや加津佐・口之津エリアが80%以上、南有馬・北有馬エリアも61%がエリア内で完結しています。布津・深江エリアについては、島原市と接しているため32.9%は市外へ流出していますが、42.4%はエリア内で買い物が完結しています。

日々の買い物の外出目的地は「サンピア」や「A コープありえ」が100件を超える回答となっています。

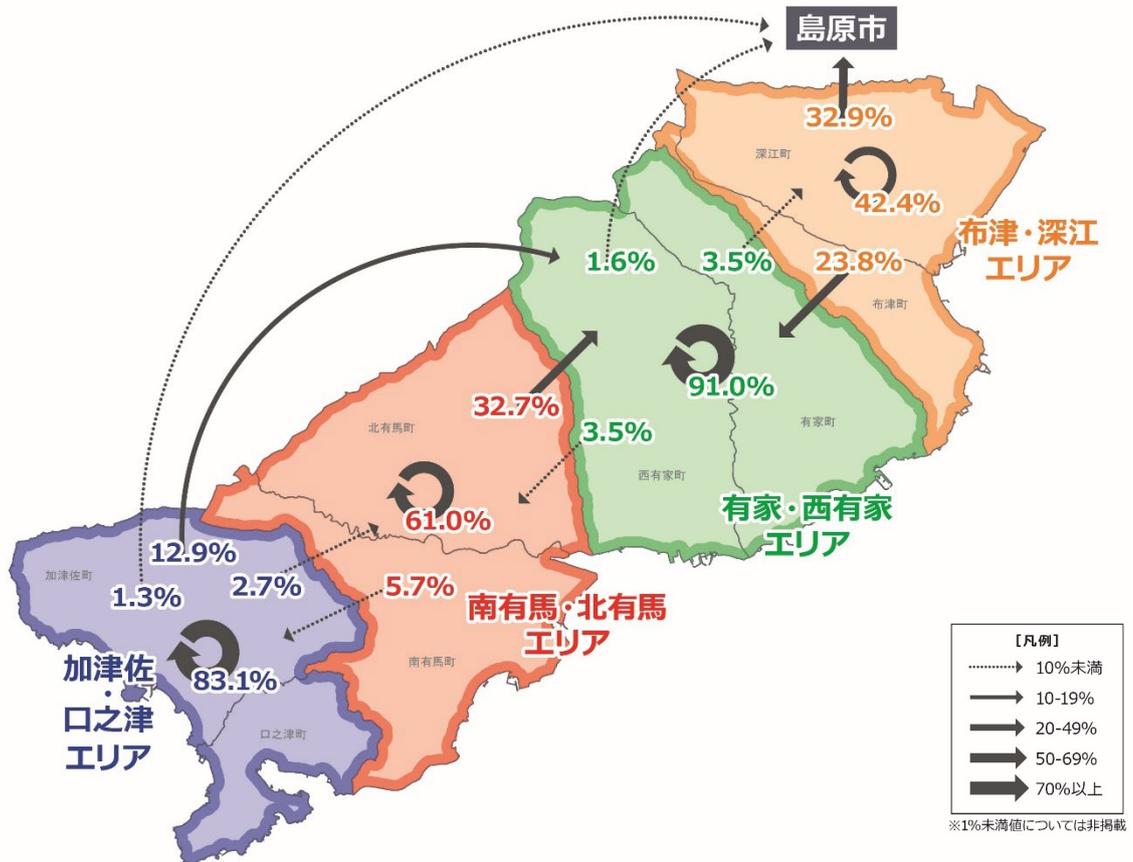


図 2-14 日々の買い物の移動状況

出典：市民アンケート調査

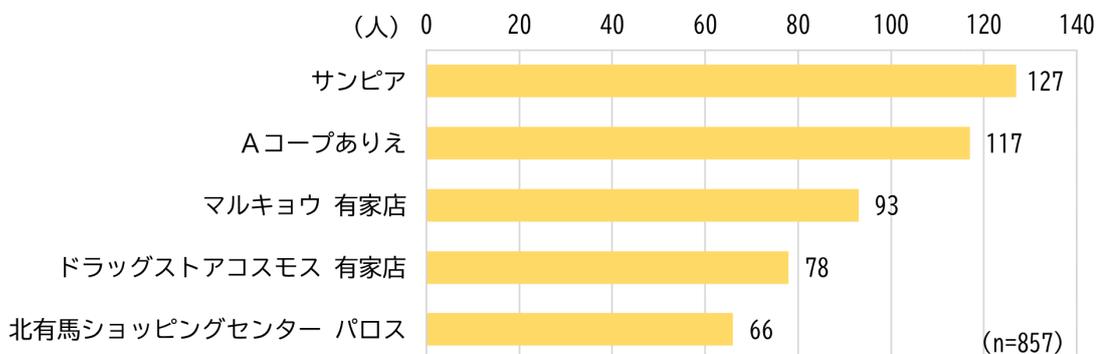


図 2-15 日々の買い物の外出目的地(上位5件)

出典：市民アンケート調査

(2) 特別な買い物

洋服や靴などの特別な買い物は、多くのエリアが有家・西有家エリアに買い物へ行っています。また各エリアから数%は市外への買い物も行われています。特別な買い物の外出目的地は「イオン有家店」が圧倒的に多くなっています。

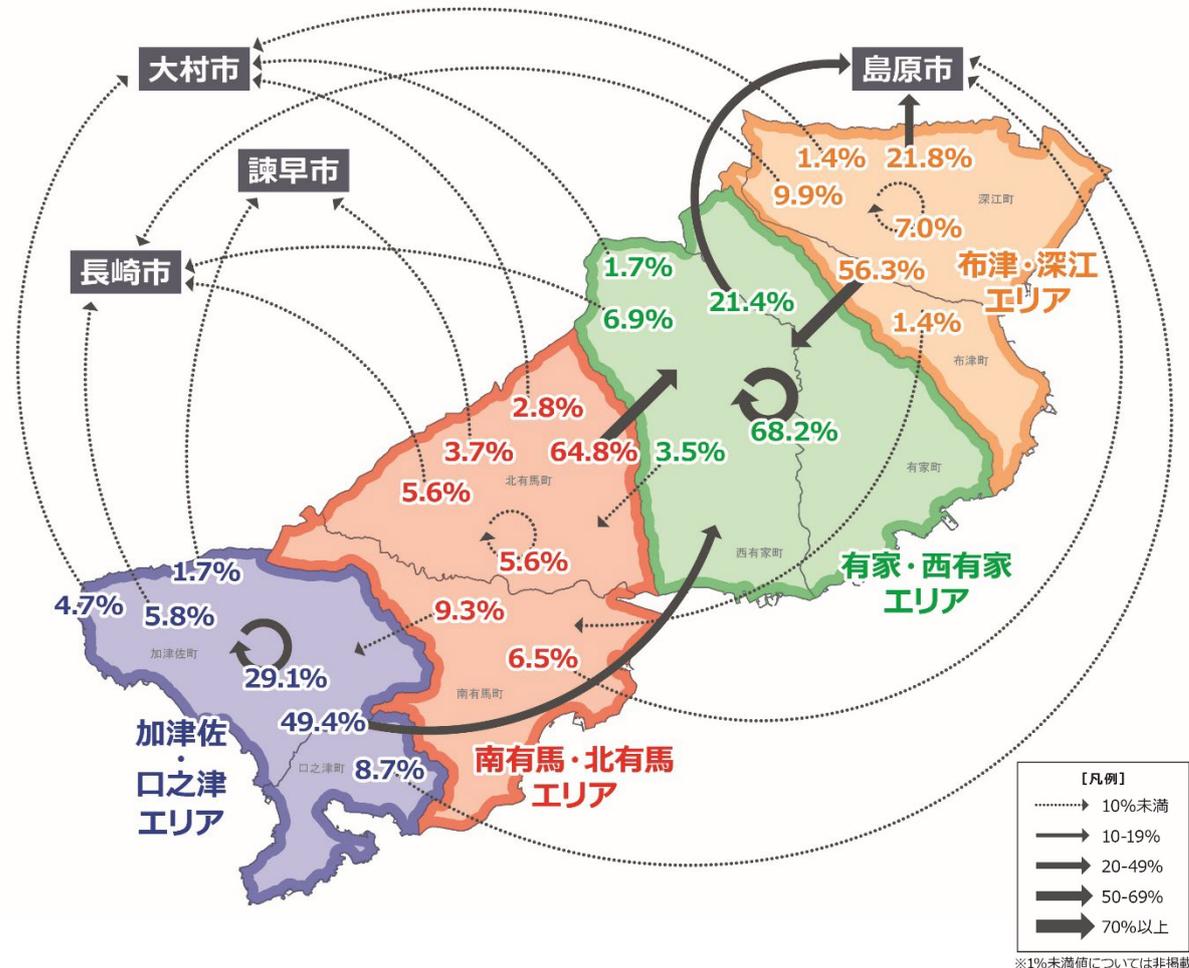


図 2-16 特別な買い物の移動状況

出典：市民アンケート調査

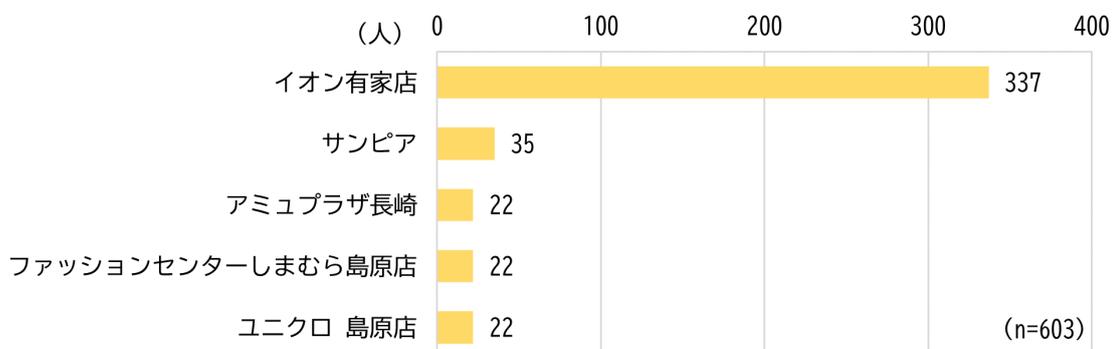


図 2-17 特別な買い物の外出目的地(上位5件)

出典：市民アンケート調査

(3) 通院

通院は、加津佐・口之津エリアと布津・深江エリアは 50%以上がエリア内で通院しています。有家・西有家エリアは 45.1%がエリア内で通院していますが、布津・深江エリアへも 26.4%流出しています。南有馬・北有馬エリアでは 33%がエリア内、18.7%が加津佐・口之津エリアへ通院しています。また、市外への通院も多くなっています。

通院の目的地は、「哲翁病院（口之津町）」が最も多くなっています。

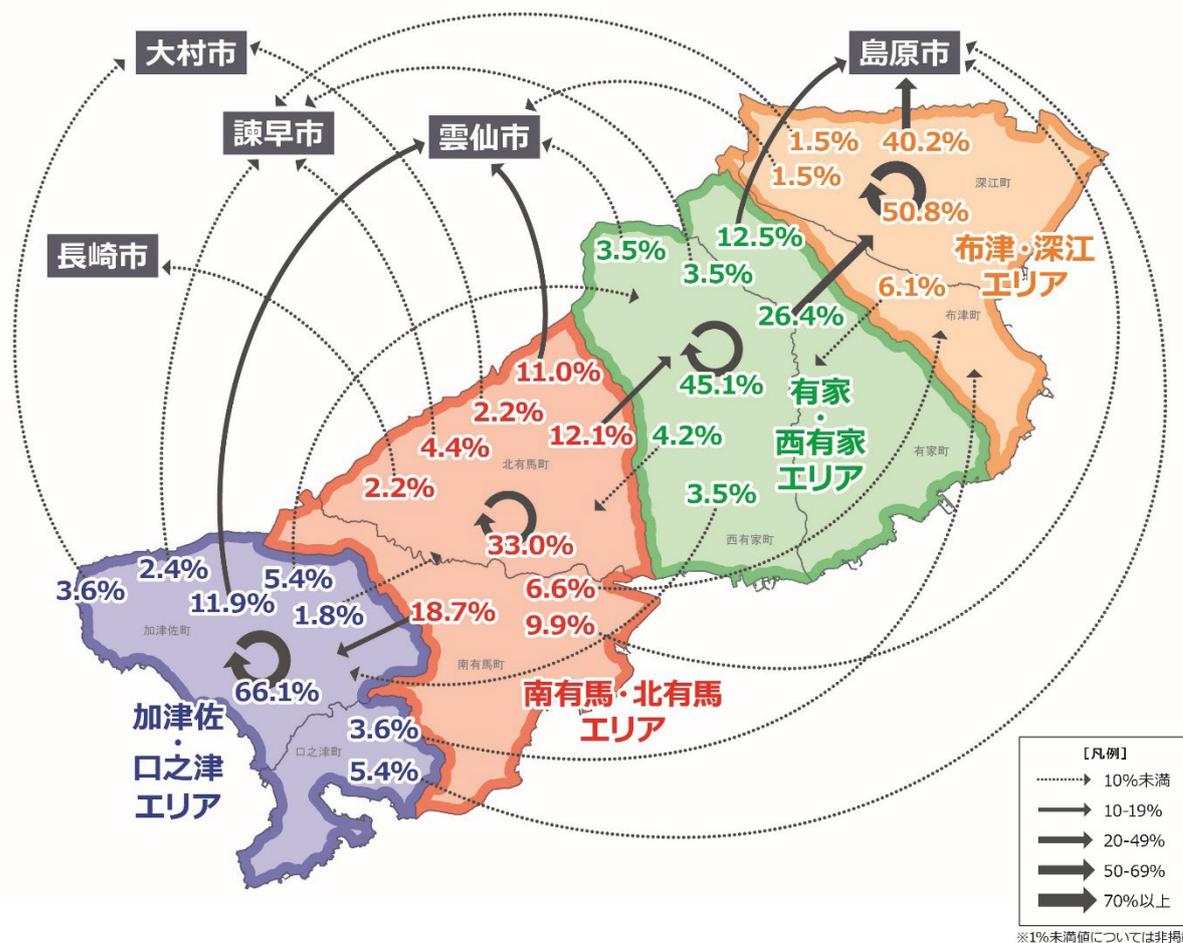


図 2-18 通院の移動状況

出典：市民アンケート調査

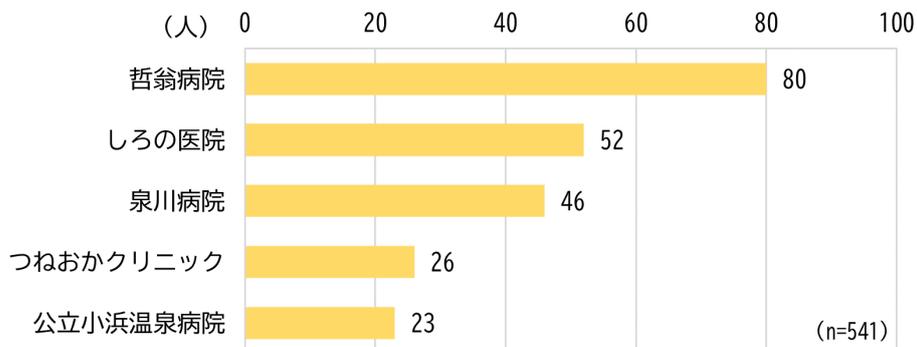


図 2-19 通院の外出目的地(上位 5 件)

出典：市民アンケート調査

(4) 通勤

通勤は、各エリア内でそれぞれ 20~50%程度通勤しているものの、「雲仙市」「諫早市」「大村市」への通勤が目立ちます。エリアを跨いでの通勤も一定数見られます。

通勤の外出目的地は「有家町」が 22 件で最も多く、上位 4 件は市内となっています。

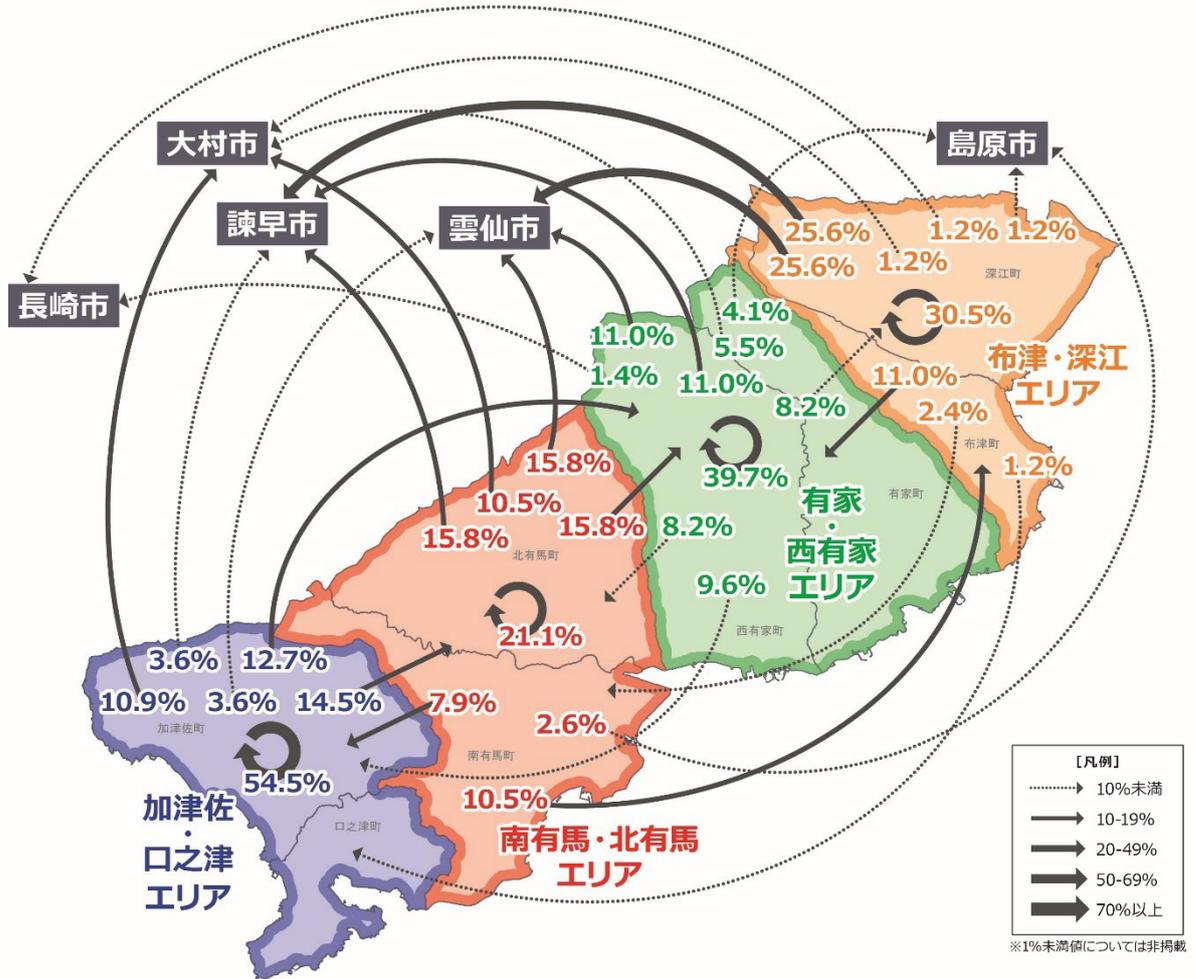


図 2-20 通勤の移動状況

出典：市民アンケート調査

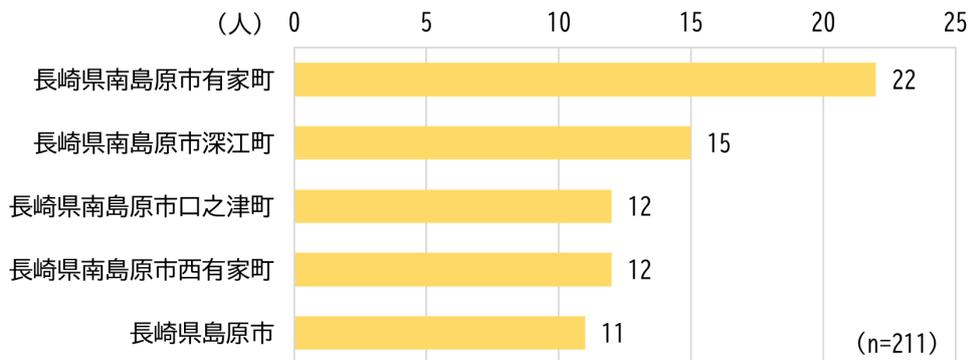


図 2-21 通勤の外出目的地(上位 5 件)

出典：市民アンケート調査

2-5 各種施設の立地状況

2-5-1 商業施設

商業施設の立地状況は、各エリアに分布しており日常的な生活はエリア内で完結できるものと考えられます。

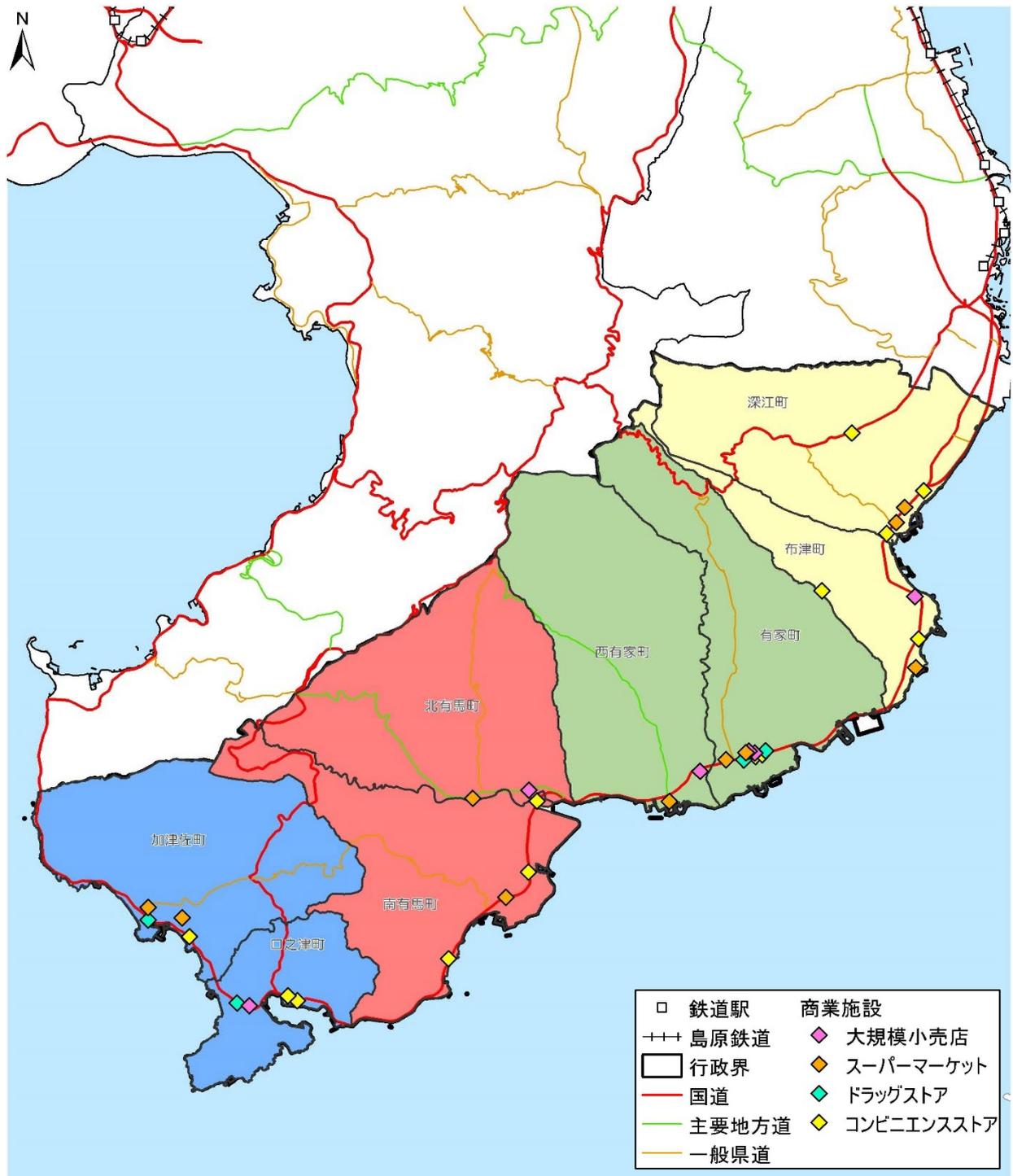


図 2-22 商業施設の立地状況

出典:i タウンページ

2-5-2 医療施設

医療施設の立地状況は、病院については西有家・有家エリアには立地していませんが、一般診療所は各エリアに立地しており、通院は概ねエリア内で完結できる状況となっています。

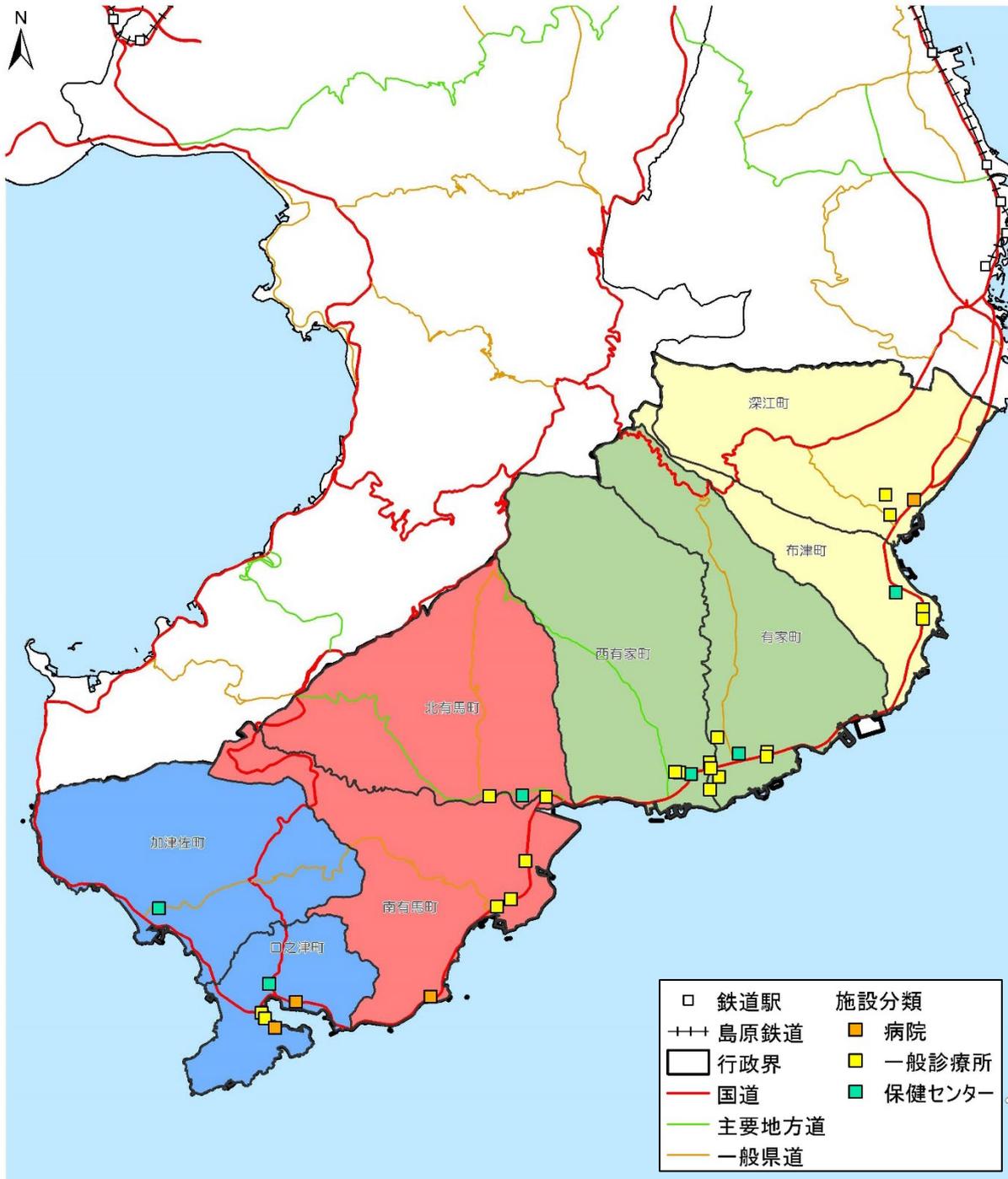


図 2-23 医療施設の立地状況

出典:iタウンページ、地域医療情報システム

2-5-3 教育施設

教育施設の立地は、高校が西有家・有家エリア、加津佐・口之津エリアに立地しています。小学校や中学校は各エリアに立地しており、中学までは各エリア内で通学が可能となっています。

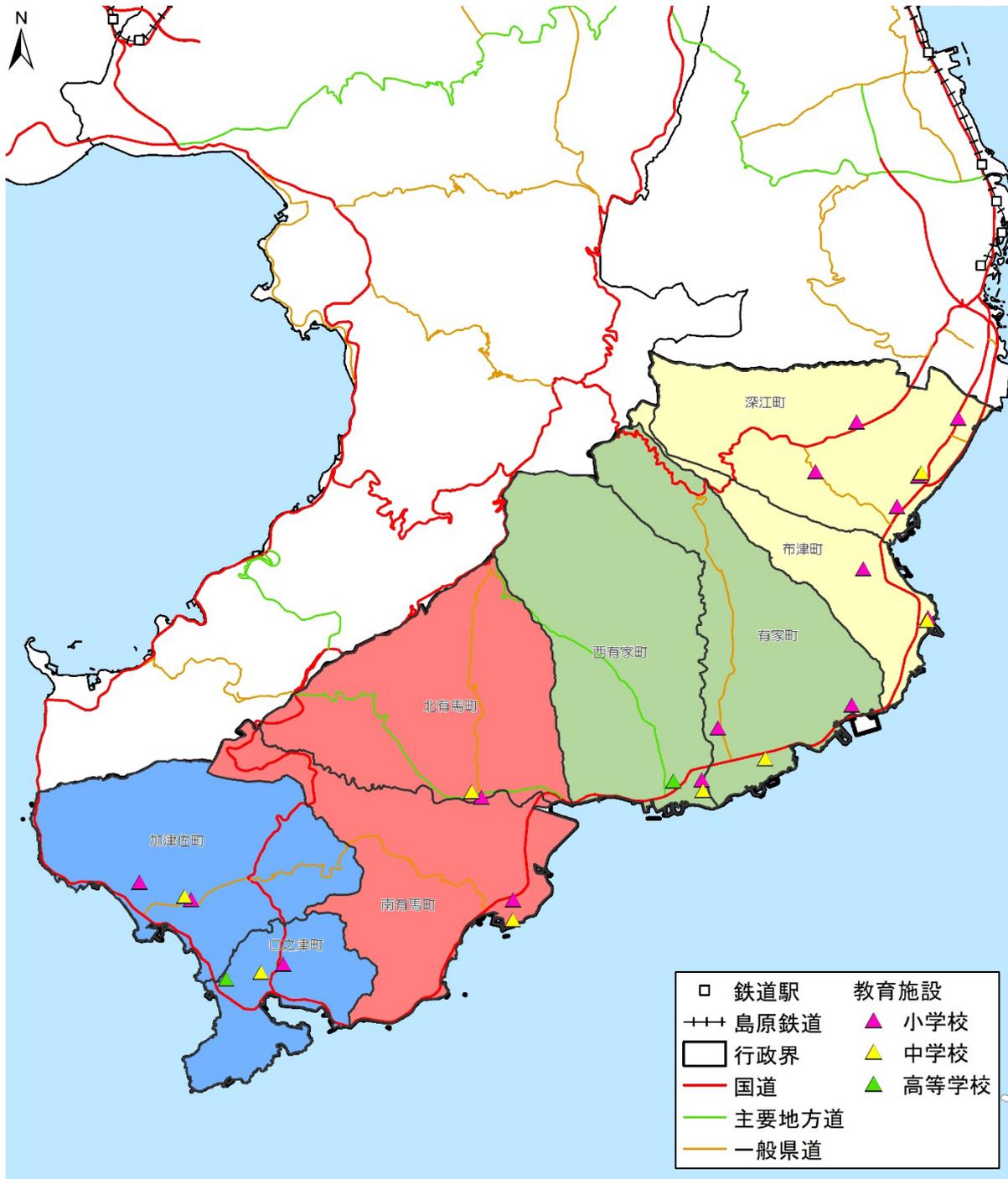


図 2-24 教育施設の立地状況

出典:iタウンページ

2-6 運転免許保有状況

年齢別の運転免許保有状況は、19～59歳では90%程度の保有率となっています。

高齢層の男性は80～84歳までは70%近い保有率となっていますが、女性は80～84歳で30%程度にまで低下しています。

また、85歳以上で「運転免許を持っていたが返納した」人は男性で30%程度、女性で15%程度にとどまっています。

女性は85歳以上で60%がもともと免許を保有していない状況ですが、年齢が下がるにつれて、もともと保有していない割合が低下しており、女性の免許取得が進んでいることがわかります。

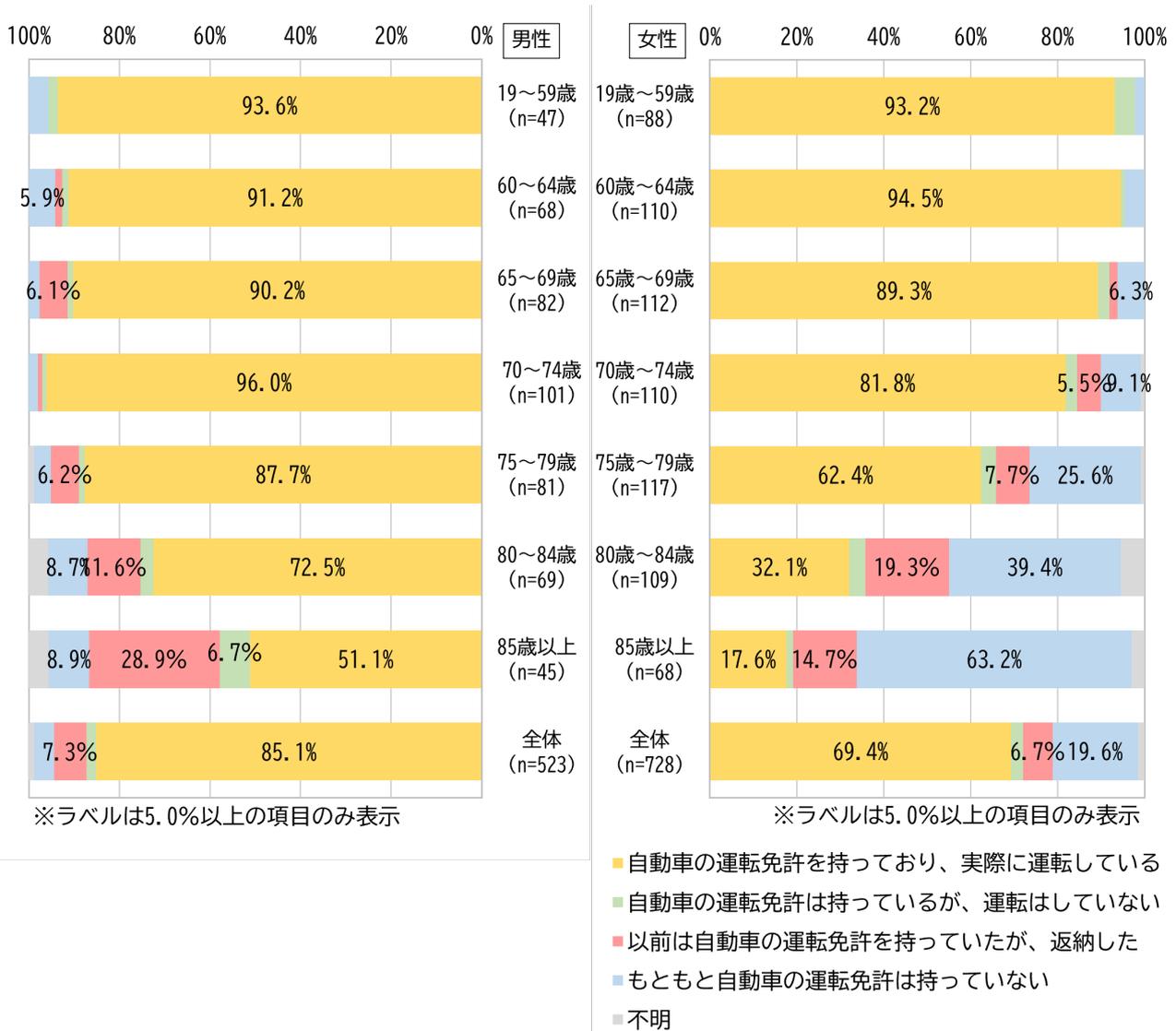


図 2-25 年齢別性別の運転免許保有状況

出典：市民アンケート調査

第3章 公共交通の現状

3-1 公共交通の概況

南島原市内の公共交通の概況は、市内の海岸線に沿う形や山を越える形で島原市、雲仙市、諫早市を結ぶ島鉄バスが運行しています。

また、チョイソコみなみしまばら^{注1}が市域を4エリア^{注2}に分割し運行しています。さらには島鉄フェリーが口之津港から天草市の鬼池港へ運行している状況です。

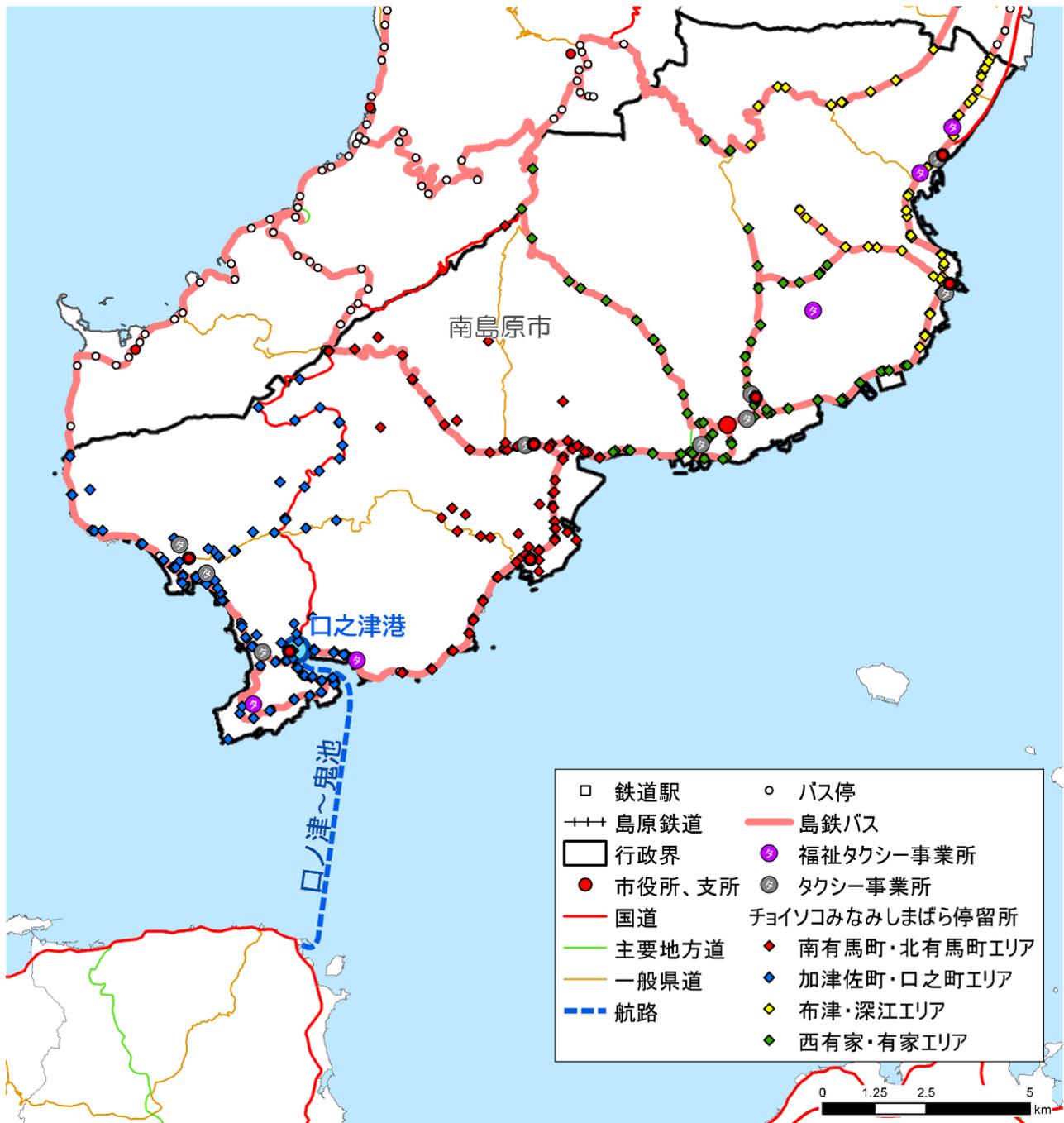


図 3-1 公共交通の概況

出典：国土数値情報

注1：停留所のプロットはバス停および公共施設
注2：エリア区分についてはP38参照

3-2 島鉄フェリー

3-2-1 運行路線

島鉄フェリーは南島原市口之津港と天草市鬼池港を結び、平日は13往復、土日祝は15往復を運行しています。



図 3-2 フェリーの航路

出典：南島原市提供資料

3-2-2 利用状況

利用状況は令和元(2019)年まで減少傾向、さらに令和2(2020)年には新型コロナウイルスの影響により10万人を下回っていましたが、令和4(2022)年は11万人程度となり徐々に回復しています。また、港別車種別の利用台数では自家用車の台数は新型コロナウイルスの影響で減少し、トラックの台数は横ばいで推移しています。

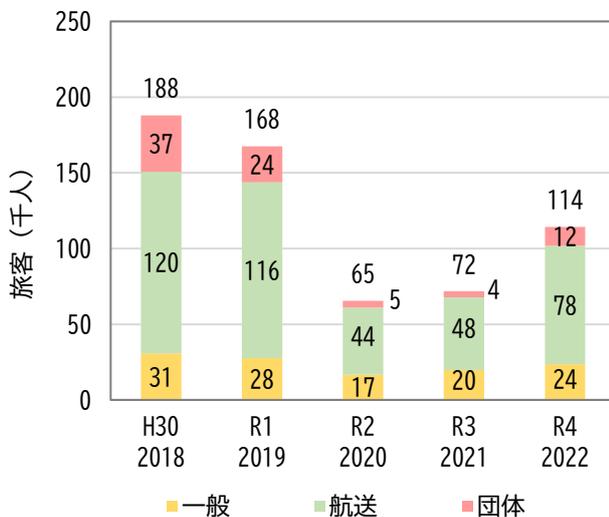


図 3-3 フェリーの利用状況

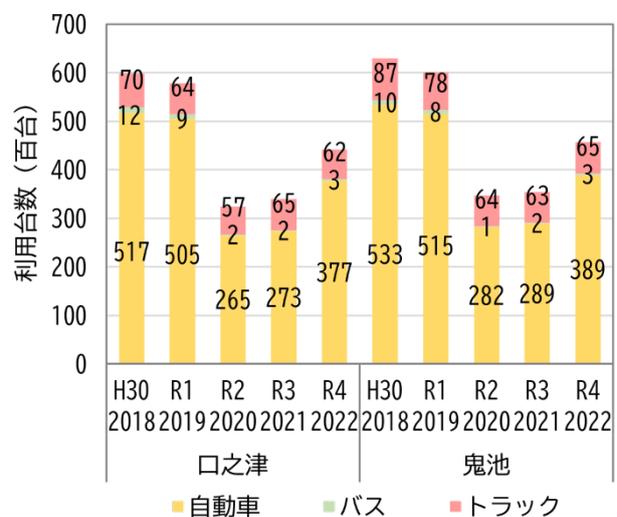


図 3-4 港別車種別の利用台数

出典：南島原市提供資料

3-3 タクシー

南島原市内の乗用タクシーは、7 事業者、9 か所の営業所が立地しており、市民の移動手段として運行しています。乗用タクシーの他に、市内には福祉タクシーが 3 事業者、5 営業所が立地しています。



図 3-5 タクシー事業者の位置

出典：国土数値情報

乗用タクシーおよび福祉タクシーへアンケート調査を行い、その結果を以下の表にまとめています。

表 3-1 乗用タクシーのヒアリング結果

内容
○ 人材不足であるが、輸送人員を考えると増員しても採算が合わない
○ 長時間労働や賃金低下により人材確保が困難
○ チョイスコみなみしまばらに利用者を取られる懸念

表 3-2 福祉タクシーのヒアリング結果

内容
○ 福祉タクシーの存在が浸透していない
○ 運転手や車両が少ないため、時間調整が難しい
○ 経費がかかるため利益がほぼない

3-4 島鉄バス

3-4-3 運行状況

南島原市内には島鉄バスが、7路線25系統を運行しています。島原方面、雲仙・諫早方面を山側と沿岸側に分かれ結んでいます。

路線別の運行便数は少ない路線で6便、多い路線で37便と高頻度で運行しています。

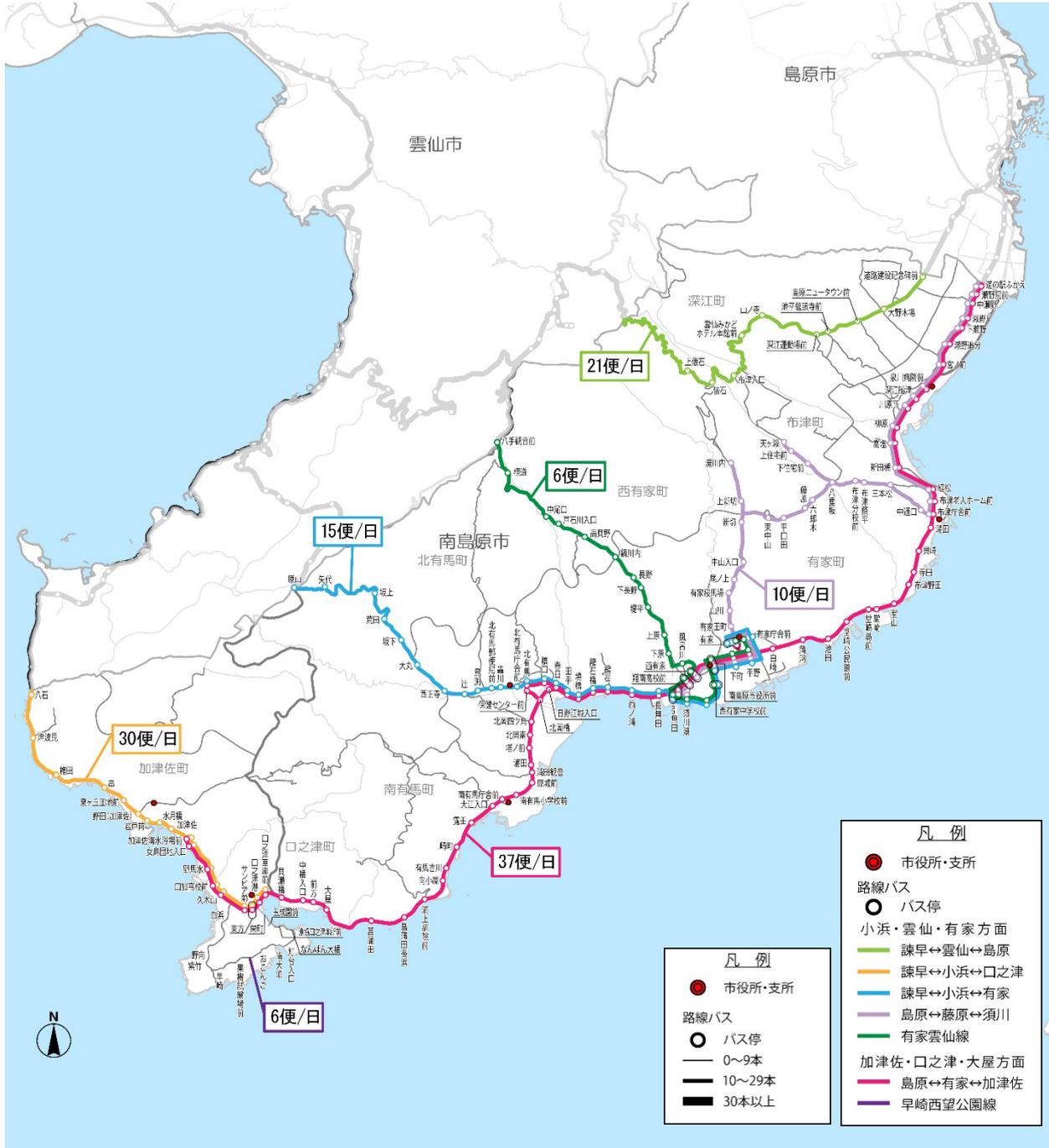


図 3-6 島鉄バスの概況

出典：交通事業者提供資料、国土数値情報

表 3-3 路線一覧

系統 番号	路線	起点	経由地	終点	キロ程	平均 運行 回数	財政負担				備考	
							国	県	南島 原市	その他 市町		
110	①島原⇄有家⇄ 加津佐	文化会館	有家	須川港	22.8	0.8						
113		文化会館	有家	北有馬	26.3	0.3						
114		農校前	有家	須川港	23.6	0.6						
115		農校前	有家	北有馬	26.5	0.2						
203		島原駅	有家・北有馬	加津佐海水浴場前	39.4	3.3		●	●	●	1系統として補助申請	
206		島原駅	島病・北有馬	加津佐海水浴場前	39.3	2.9		●	●	●		
204		文化会館	有家・北有馬	加津佐海水浴場前	40.4	2.4						
205		多比良港	有家・北有馬	加津佐海水浴場前	51.4	1.9			●	●		
209		有家	北有馬	久木山	18.5	0.6						
300		農校前	有家・北有馬	加津佐海水浴場前	41.2	1.3			●	●		
304		有家		文化会館	20.3	0.3						
308		加津佐海水浴場前	北有馬・白崎	文化会館	39.8	0.3						
402		島原駅	西有	加津佐海水浴場前	38.2	4.4	●	●				
45		③諫早⇄雲仙⇄ 島原	青雲荘	雲仙・大手	島原駅	24.1	3.5	●	●			1系統として補助申請
46			一本柱鳥居	雲仙・大手	島原駅	23.9	1.5	●	●			
47	一本柱鳥居		雲仙	島原駅	23.7	1.1	●	●				
70	④諫早⇄小浜⇄ 口之津	諫早	小浜	口之津	51.4	5.3	●	●	●	●		
72		小浜		口之津	22.9	3.3		●	●	●		
60	⑤諫早⇄小浜⇄ 有家	諫早	諏訪の池	有家	54.3	2.9		●	●	●		
61		小浜	諏訪の池	有家	25.8	2.1			●	●		
62		小浜高校		有家	27.2	1			●	●		
35	⑥島原⇄藤原⇄ 須川	島原駅	大手・藤原	須川港	27.3	3.9		●	●	●	1系統として補助申請	
36		島原駅	藤原	須川港	27.1	0.7		●	●	●		
37		島原駅	藤原湯川白崎	須川港	31.1	0.2			●	●		
38		島原駅	藤原・湯川内	須川港	29.9	0.1			●	●		
65		湯川内	有家	白崎	5.8	0.2						
67		湯川内		有家	5.7	0.7			●			
69		⑦有家雲仙線	雲仙	長野	有家	18.4	2.6			●	●	
75	⑨早崎循環線	大屋	大泊	早崎	5.4	2.9			●			

出典：交通事業者提供資料

3-4-4 利用状況など

輸送人員は令和 2 (2020) 年に減少しましたが、令和 4 (2022) 年には回復傾向にある状況です。

また、財政負担は令和 2 (2020) 年に増加しその後は横ばいで推移しています。

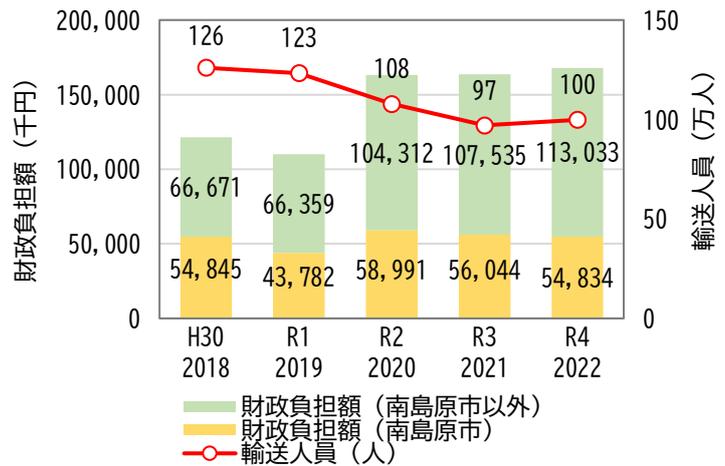


図 3-7 輸送人員と財政負担

出典: 交通事業者提供資料

経常費用と経常収益は、経常費用は横ばいで推移していますが、経常収益は減少傾向となっています。また収支率は令和元 (2019) 年の 75.5% をピークに減少傾向で令和 4 (2022) 年には 56.3% まで低下しています。

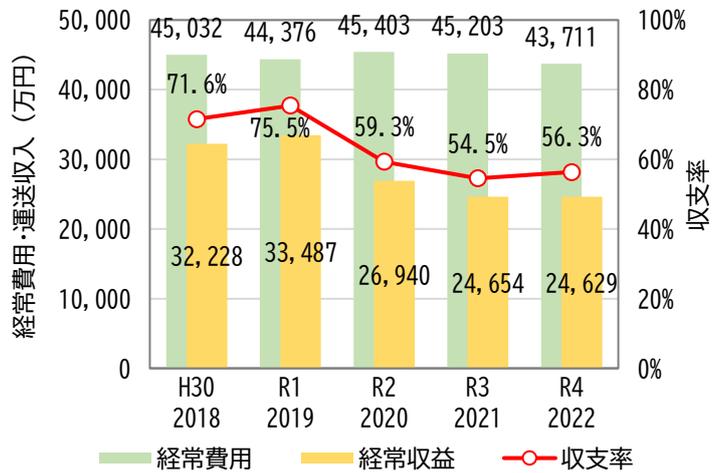


図 3-8 経常費用・収益と収支率

出典: 交通事業者提供資料

路線別の輸送人員は、[島原⇨有家⇨加津佐]の輸送人員が年間約44.2万人と最も多く、次いで[諫早⇨小浜⇨口之津]が年間約27.7万人となっています。

[有家雲仙線]や[早崎循環線]は路線長がそこまでなく利用者数も少ないため1万人を下回っています。

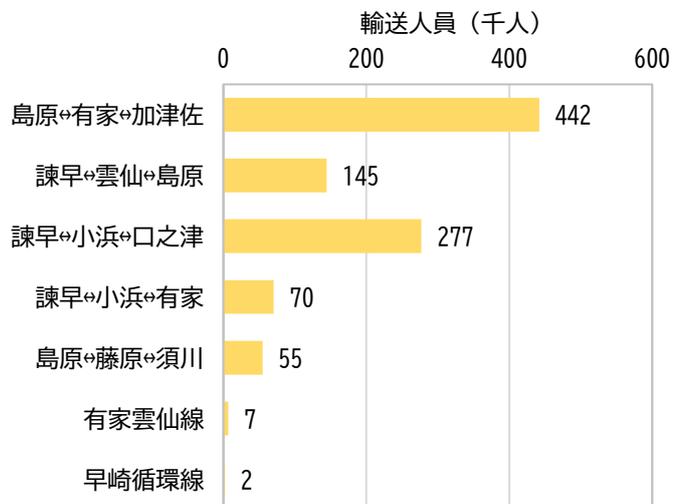


図 3-9 路線別の輸送人員

出典: 交通事業者提供資料

路線別の1便あたりの利用者数は、[島原⇄有家⇄加津佐]や[諫早⇄小浜⇄口之津]で30人前後の利用があります。一方で[有家雲仙線]は3人/便、[早崎循環線]に至っては1.1人/便と乗合が発生していない状況です。

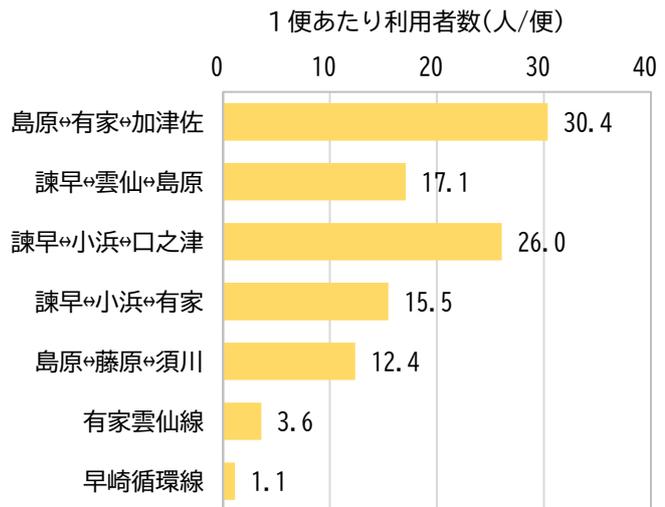


図 3-10 路線別の1便あたりの利用者数

出典:交通事業者提供資料

利用者1人あたり欠損額は、[有家雲仙線]や[早崎循環線]は1,000円/人を超えており多くの欠損が発生しています。その他の路線では、[諫早⇄雲仙⇄島原]や[諫早⇄小浜⇄有家]の欠損額は400円前後となっています。

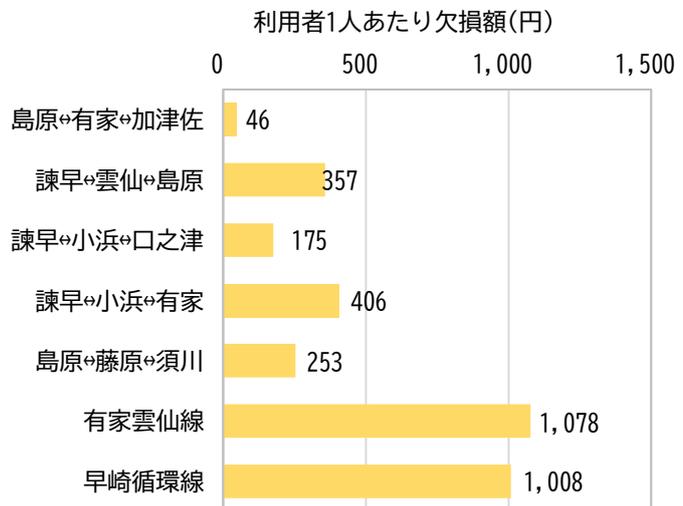


図 3-11 路線別の利用者1人あたり欠損額

出典:交通事業者提供資料

路線別の収支率は、[島原⇄有家⇄加津佐]では80%を超えていますが、それ以外の路線は30%程度の収支率や、特に[有家雲仙線]や[早崎循環線]は13%台と、非常に厳しい状況となっています。

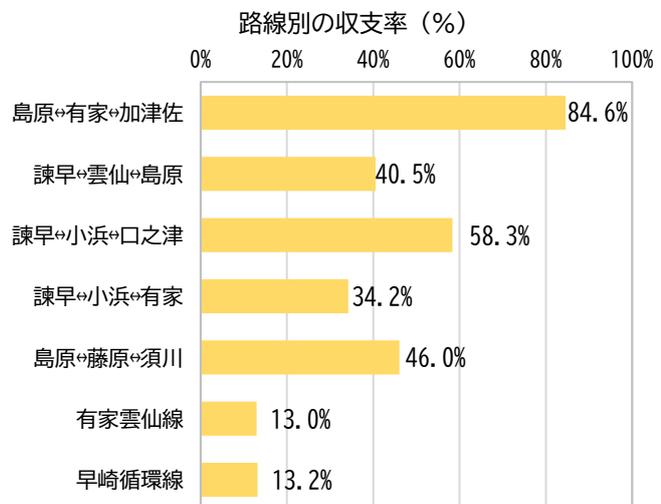


図 3-12 路線別の収支率

出典:交通事業者提供資料

3-4-5 各路線の状況

(1) 島原⇄有家⇄加津佐

[島原⇄有家⇄加津佐]は、島原市と南島原市の加津佐海水浴場前までを結ぶ路線となっています。運行頻度は37便/日と高頻度で運行されています。



図 3-13 南島原市内路線図(島原⇄有家⇄加津佐)

出典:交通事業者提供資料、国土数値情報

1日あたりの便別利用者数は、加津佐町方面の午前便では、南島原市内々での利用、午後便は島原市から南島原市への利用が多くなっています。一方で島原市方面の午前便は、南島原市から島原市への利用、午後便は南島原市内々での利用が多くなっています。

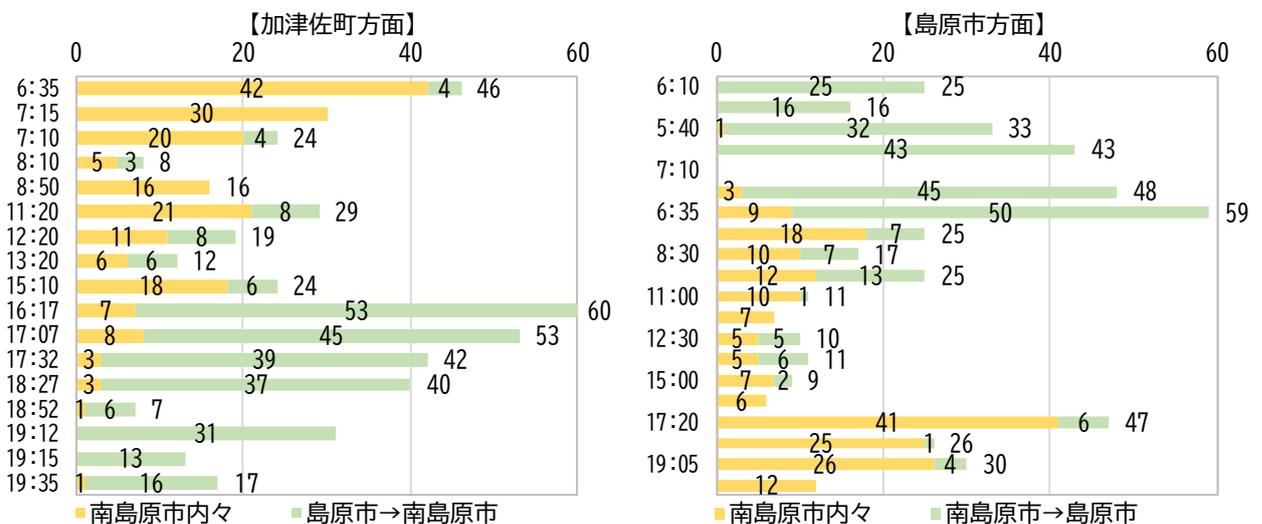


図 3-14 1日あたりの便別利用者数(南島原市内区間)

出典:交通事業者提供資料

車内の乗車人員は島原市方面では「加津佐海水浴場前」から5~7時台の利用が多く、車内の乗車人数を一定に保ちながら島原市へと利用されています。

また、加津佐町方面は16~19時台の夕方利用が多く、「有家」バス停を超えたあたりから利用は減少しています。

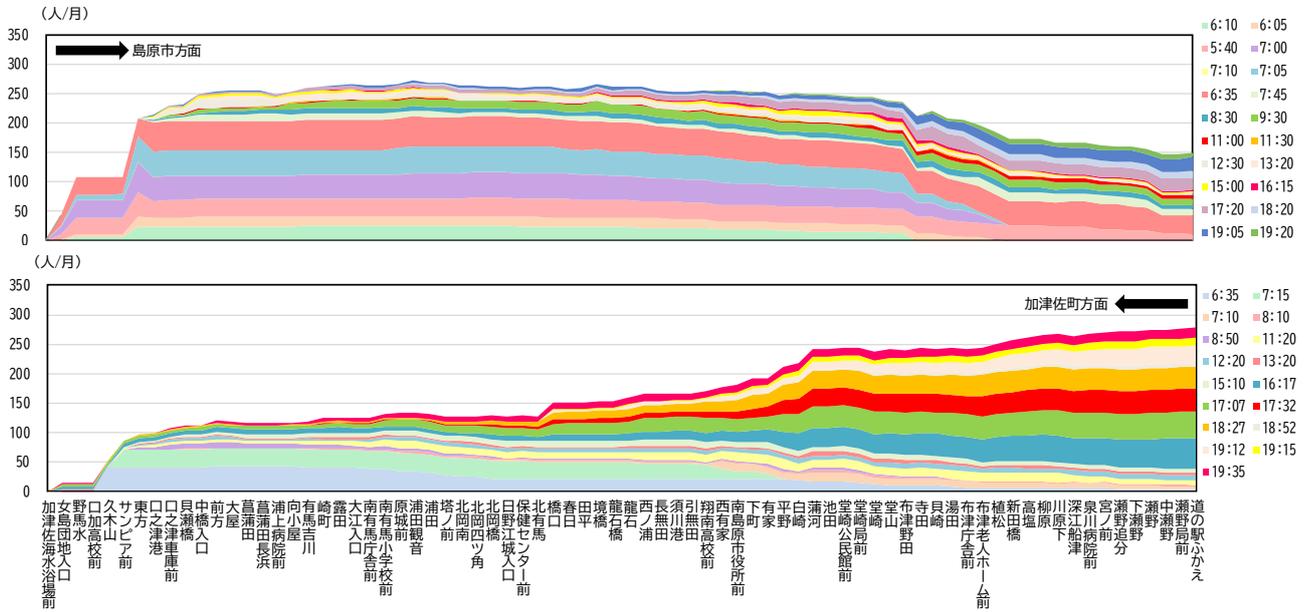


図 3-15 1日あたりの車内の乗車人員(令和5年4月)

出典:交通事業者提供資料

バス停別の乗降者数は、両方面ともに「口加高校前」や「翔南高校前」~「白崎」で利用が多くなっています。それ以外のバス停でも比較的乗降が行われている状況です。

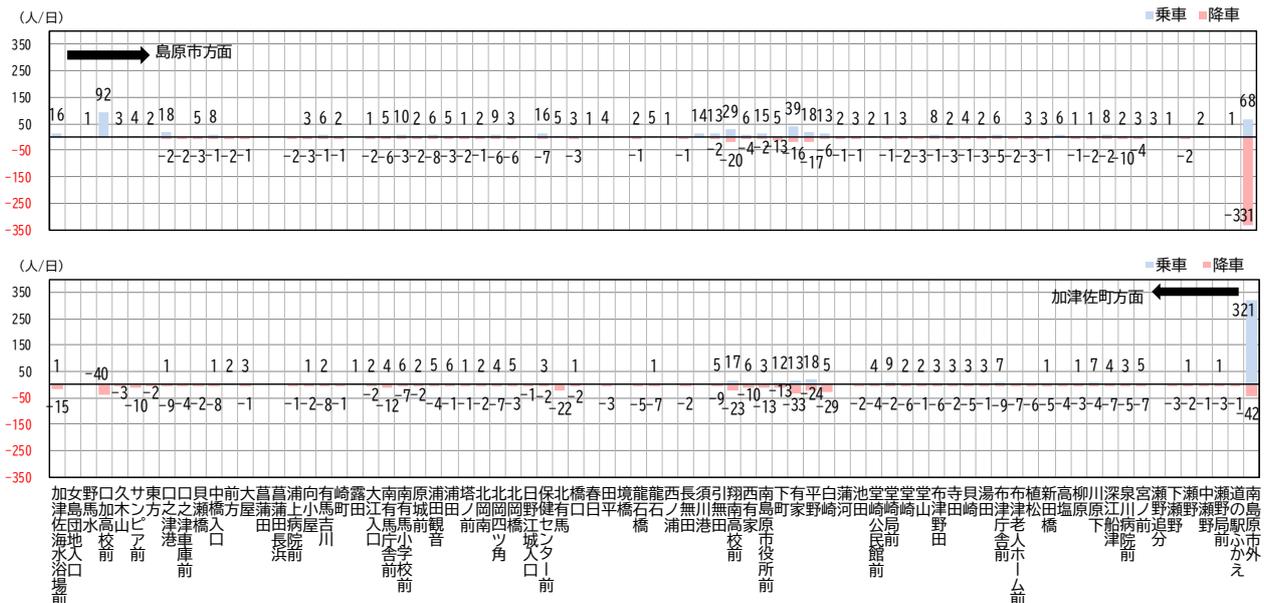


図 3-16 1日あたりのバス停別の乗降者数(令和5年4月)

出典:交通事業者提供資料

(2) 諫早⇄雲仙⇄島原

【諫早⇄雲仙⇄島原】は、諫早市から雲仙市の温泉街を通り、南島原市、島原市を通る長距離路線となっています。運行頻度は21便/日と高頻度で運行されています。



図 3-17 南島原市内路線図(諫早⇄雲仙⇄島原)

出典: 交通事業者提供資料、国土数値情報

1日あたりの便別の利用者数は、島原市方面、諫早市・雲仙市方面ともに島原市との利用が多い状況です。基本的には島原市への移動に利用されているのが現状です。

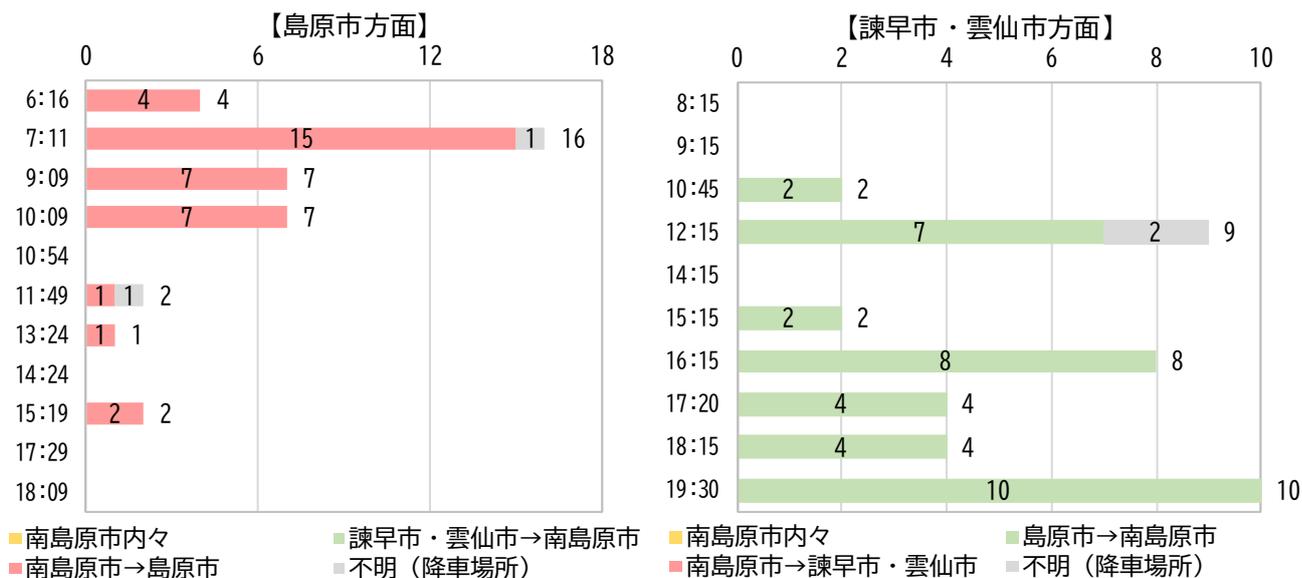


図 3-18 1日あたりの便別利用者数(南島原市内区間)

出典: 交通事業者提供資料

車内の乗車人員は島原市方面では、12時までの午前便が乗車人員を一定に保ちながら島原市へと利用されており、午後の便の利用は限定的となっています。一方、諫早市・雲仙市方面は午後の利用では「雲仙みかどホテル本館前」以降はやや減少するものの、諫早市・雲仙市へ利用されています。

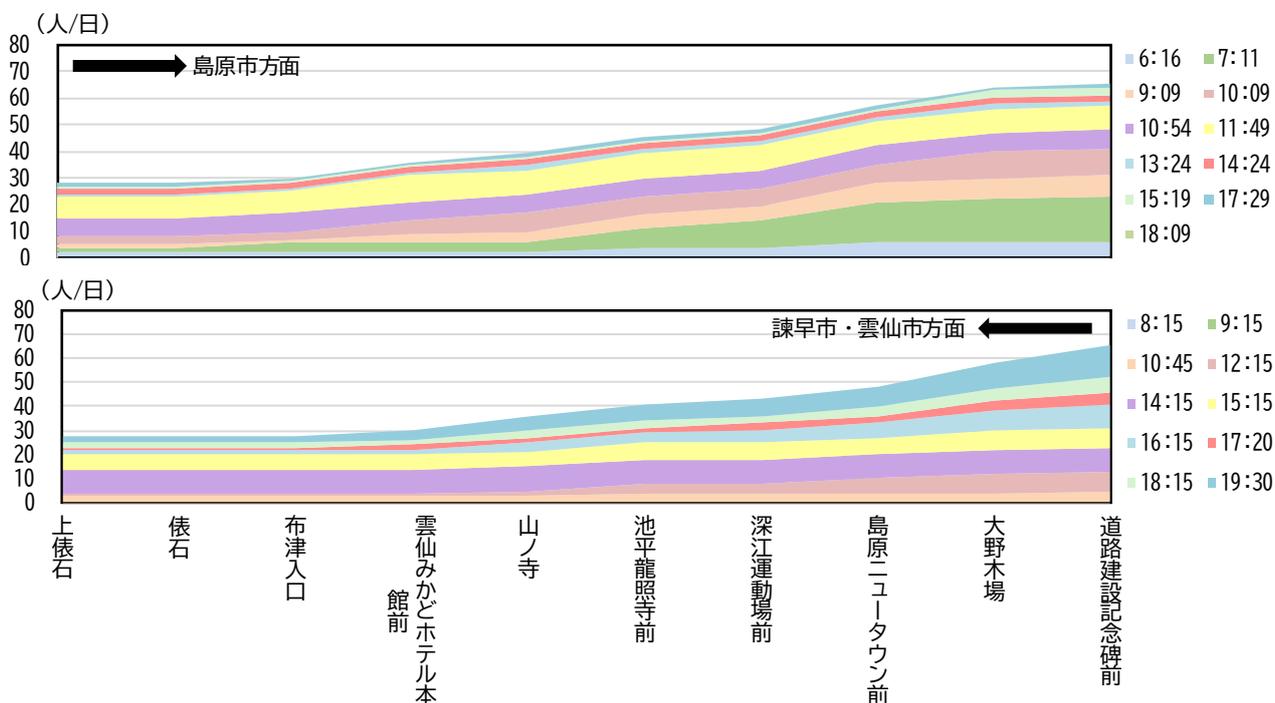


図 3-19 1日あたりの車内の乗車人員(令和5年4月)

出典:交通事業者提供資料

バス停別の乗降者数は、島原方面では乗車が多く、諫早方面は降車が多くなっています。諫早方面は降車が多く、諫早市への利用が行われていることがわかります。

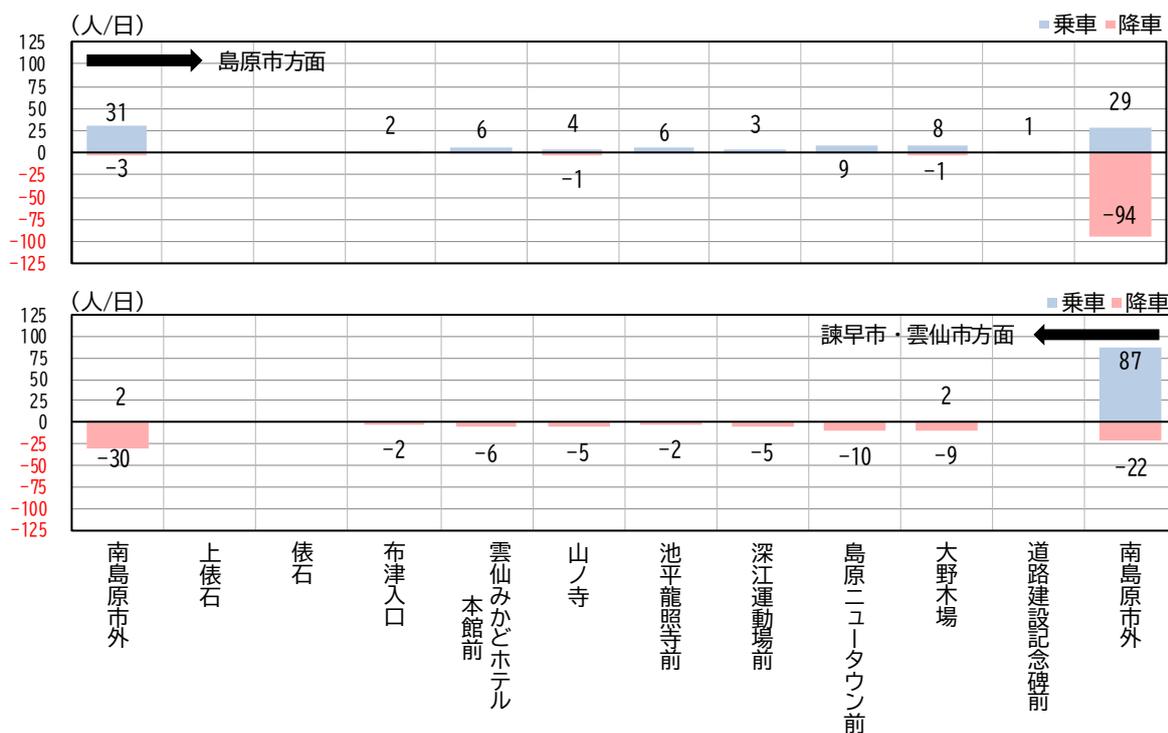


図 3-20 1日あたりのバス停別の乗降者数(令和5年4月)

出典:交通事業者提供資料

(3) 諫早⇄小浜⇄口之津

【諫早⇄小浜⇄口之津】は、諫早市から雲仙市の小浜温泉街を通り口之津車庫前までの長距離の路線となっています。運行頻度は30便/日と高頻度で運行されています。



図 3-21 南島原市内路線図(諫早⇄小浜⇄口之津)

出典: 交通事業者提供資料、国土数値情報

1日あたりの便別利用者数は、口之津町方面の午前便・午後便ともに諫早市・雲仙市から南島原市への利用が多くなっています。諫早市・雲仙市方面も同様に、午前便・午後便ともに諫早市・雲仙市への利用が多くなっています。どちらの方面も南島原市内々の利用は限定的です。

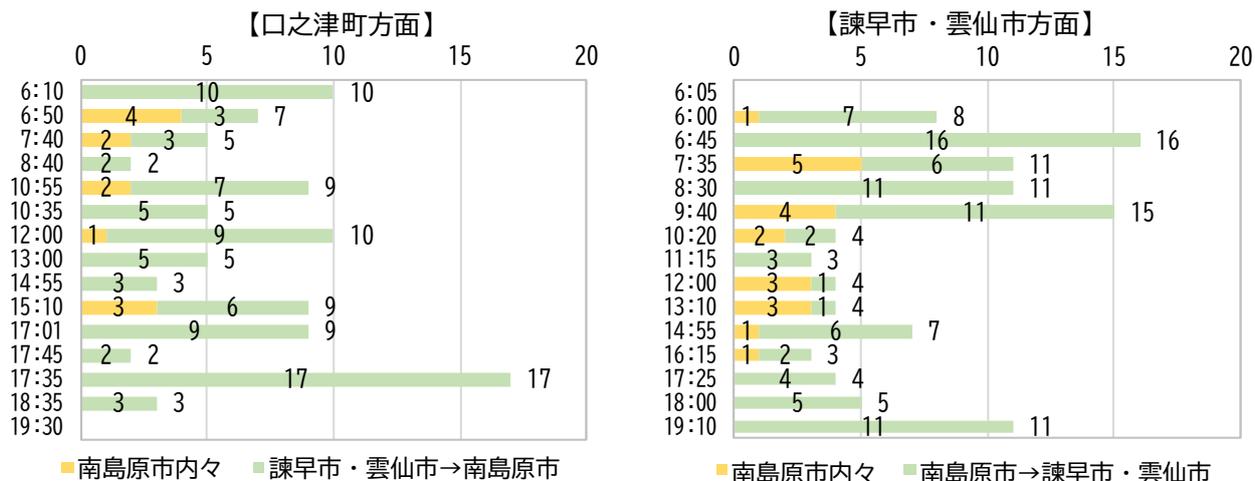


図 3-22 1日あたりの便別利用者数(南島原市内区間)

出典: 交通事業者提供資料

車内の乗車人員は、島原市方面では1日を通して「口之津港」まで比較的利用が行われています。また、諫早市・雲仙市方面は「口之津車庫前」から市外へ利用されており、午前中が多い状況です。

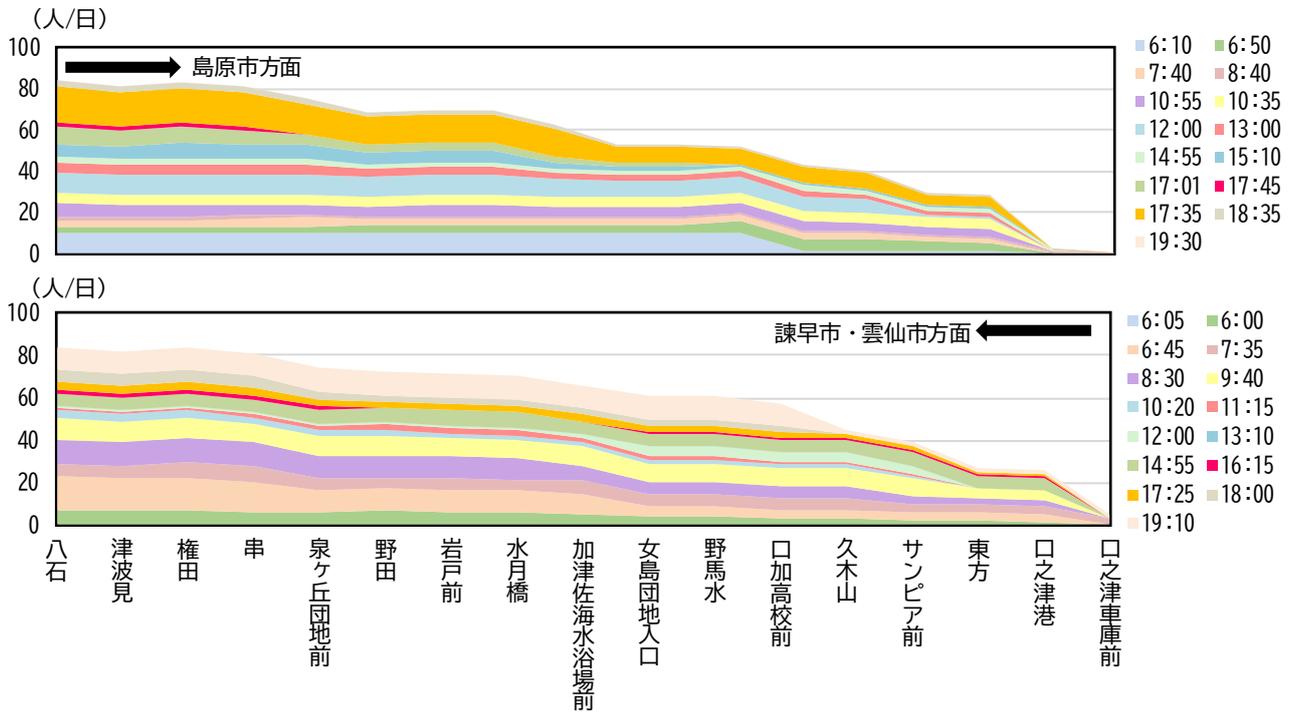


図 3-23 1日あたりの車内の乗車人員(令和5年4月)

出典:交通事業者提供資料

バス停別の利用者数は、島原方面の乗車はほとんどなく、市内の多くのバス停で降車されています。また、諫早市・雲仙市方面の降車は少なくほとんどが乗車となっています。市外区間での乗降も多い状況です。

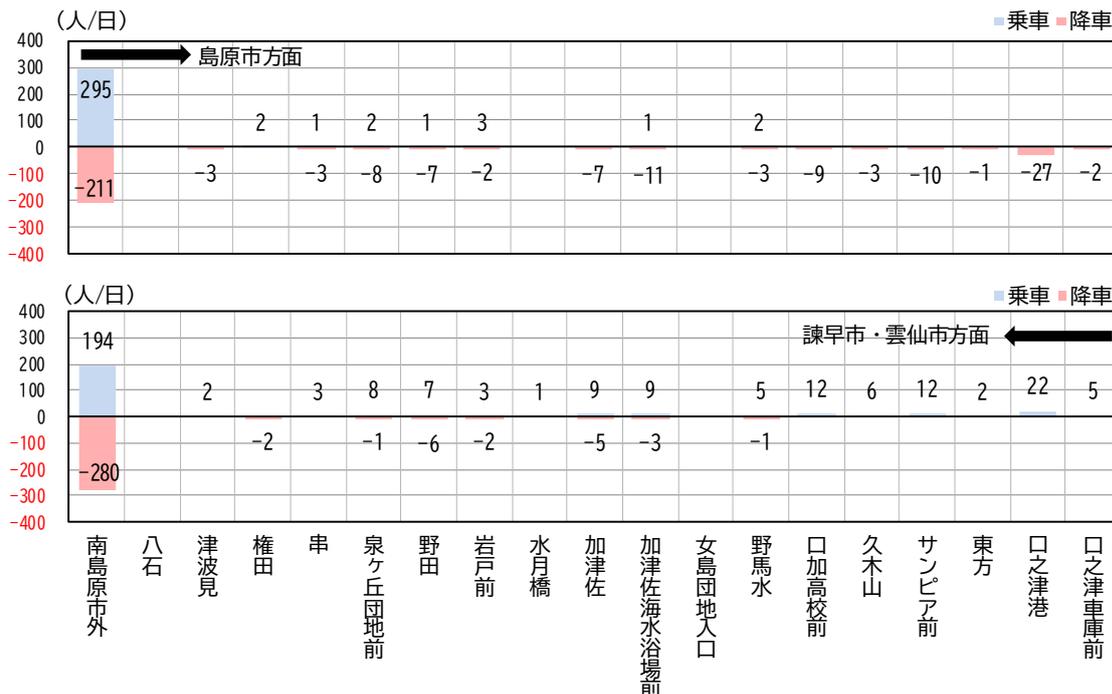


図 3-24 1日あたりのバス停別の乗降者数(令和5年4月)

出典:交通事業者提供資料

(4) 諫早⇄小浜⇄有家

[諫早⇄小浜⇄有家]は、諫早市から雲仙市の小浜温泉街を通り、有家までの長距離路線となっています。運行頻度は15便/日の運行となっています。



図 3-25 南島原市内路線図(諫早⇄小浜⇄有家)

出典: 交通事業者提供資料、国土数値情報

1日あたりの便別利用者数は、有家町方面の午前便では、南島原市内々で利用されており、午後便は諫早市・雲仙市から南島原市へ利用されていますが、各便の利用者数は少ない状況となっています。諫早市・雲仙市方面も同様に、午前便では諫早市・雲仙市から南島原市へ利用されており、午後便は南島原市内々が利用されています。

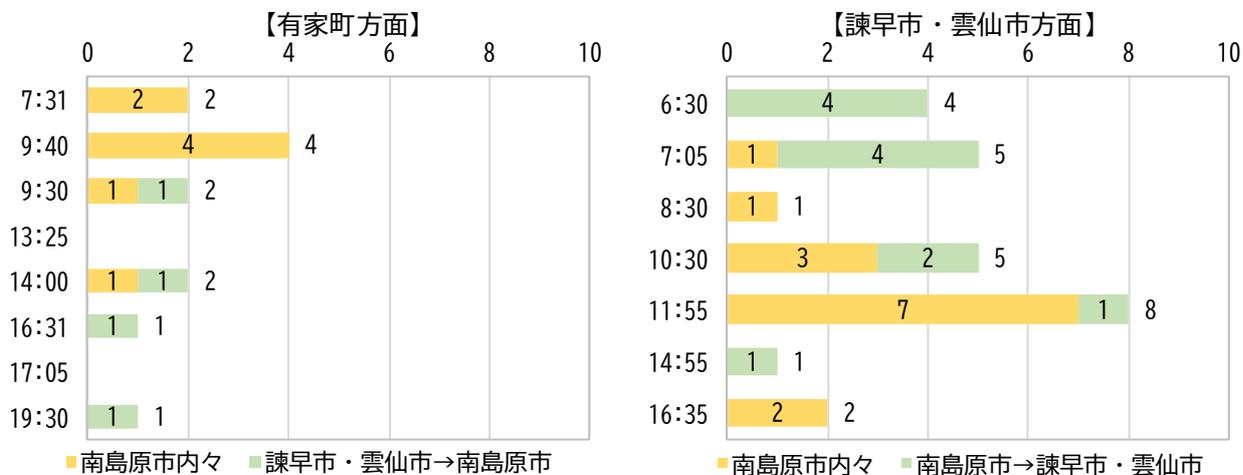


図 3-26 1日あたりの便別利用者数(南島原市内区間)

出典: 交通事業者提供資料

1日あたりの車内の乗車人員は、有家町方面では車内人員の増減を繰り返しながら「西正寺」バス停あたりで増加していますが7人程度となっています。諫早市・雲仙市方面は「有家庁舎前」からの乗車が増え、車内乗車人員に増減はあるものの「原山」を超えて諫早市・雲仙市方面へ利用されています。

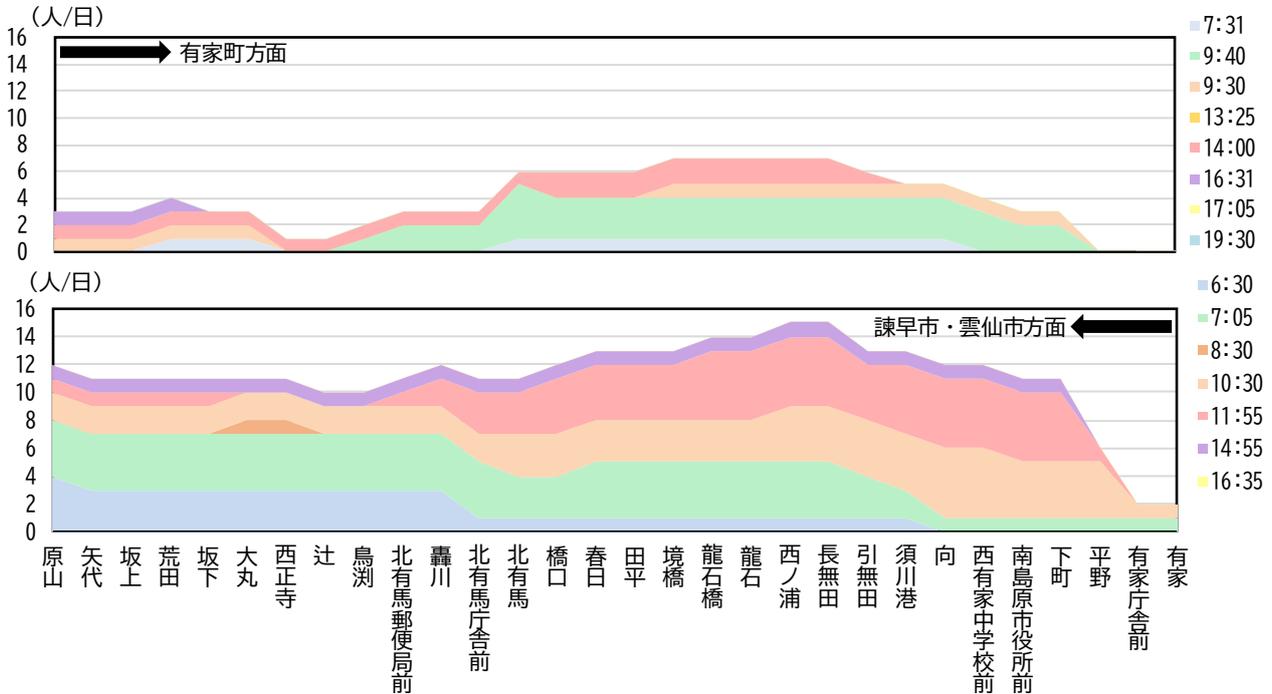


図 3-27 1日あたりの車内の乗車人員(令和5年4月)

出典:交通事業者提供資料

バス停別の乗降者数両方面ともに、南島原市内の各バス停での乗降は少なく、ほとんどが市外での利用となっています。

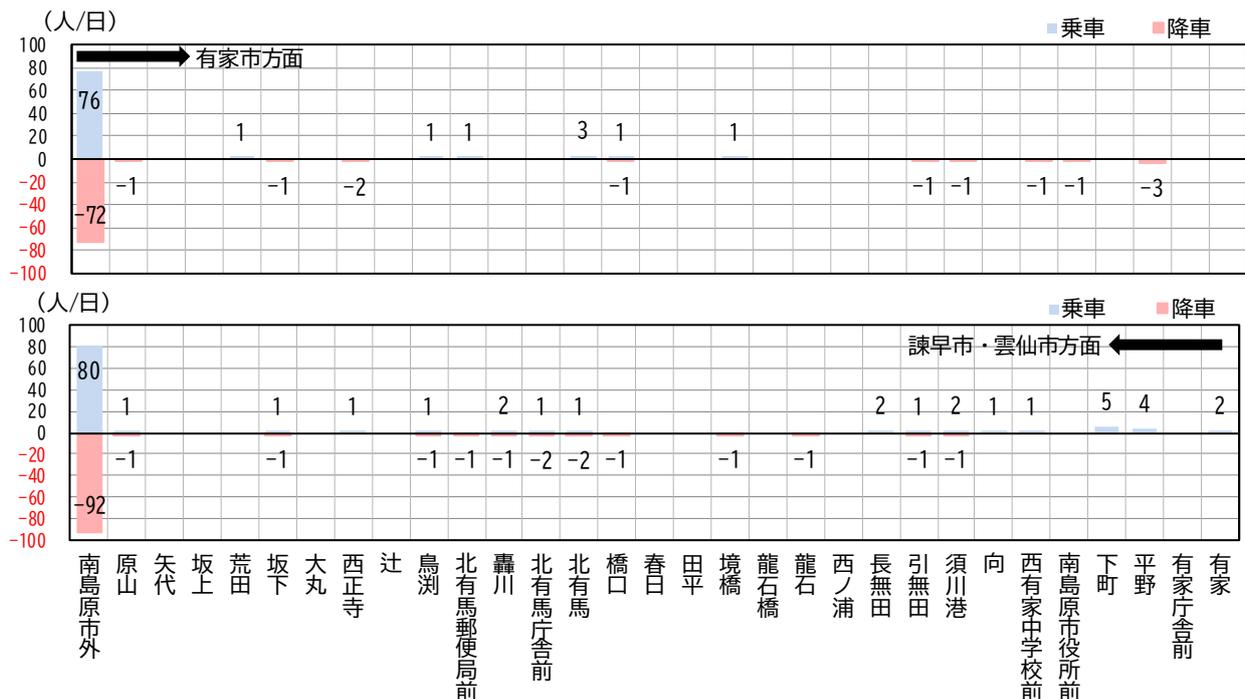


図 3-28 1日あたりのバス停別の乗降者数(令和5年4月)

出典:交通事業者提供資料

(5) 島原⇄藤原⇄須川

〔島原⇄藤原⇄須川〕は、島原市から有家町の山側を通り、須川港までの長距離の路線となっています。運行頻度は10便/日の運行となっています。



図 3-29 南島原市内路線図(島原⇄藤原⇄須川)

出典:交通事業者提供資料、国土数値情報

1日あたりの便別利用者数は、須川港方面の午前便では、南島原市内々での利用、午後便は特に16:00 発の便で島原市から南島原市への利用が多くなっています。一方で島原市方面の午前便は、特に6:50 発の便が南島原市から島原市へ利用されていますが、それ以外の利用は少ない状況です。

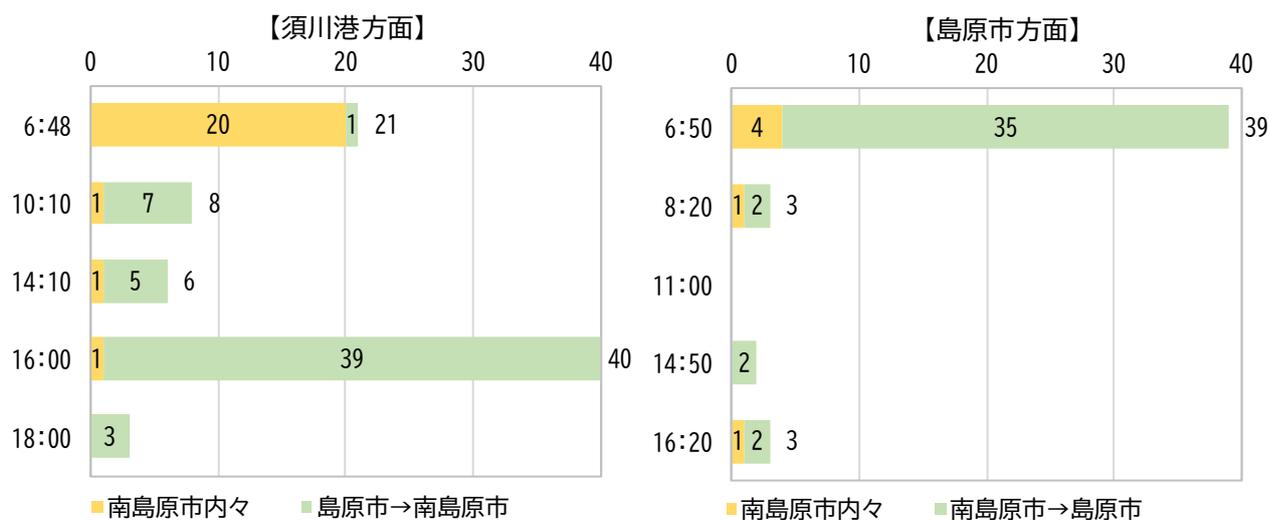


図 3-30 1日あたりの便別利用者数(南島原市内区間)

出典:交通事業者提供資料

車内の乗車人員は、島原市方面では「有家庁舎前」バス停あたりで増加し、島原市へと利用されています。また、須川港方面は夕方の利用が多く、島原市から南島原市内へと減少傾向となっています。

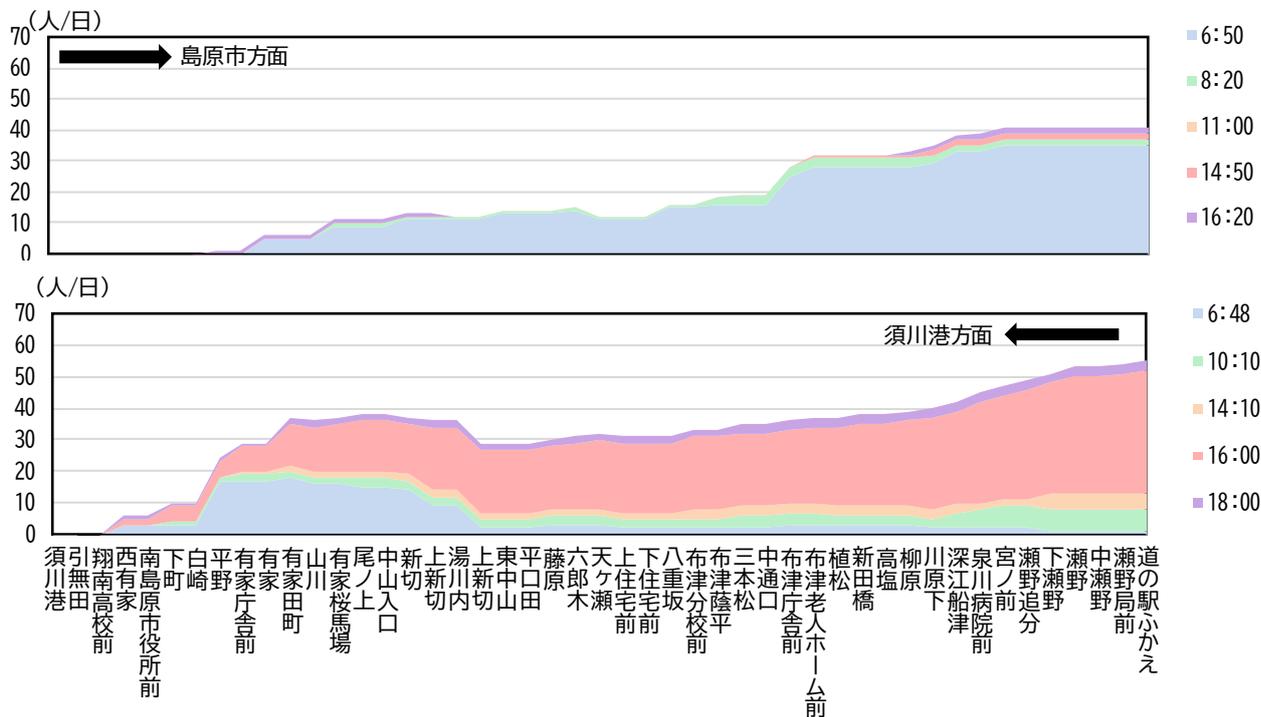


図 3-31 1日あたりの車内の乗車人員(令和5年4月)

出典:交通事業者提供資料

バス停別の乗降者数は、島原市方面では、島原市での乗降が多く、市内での利用は限定的です。須川港方面では島原市での乗降は多いものの、南島原市内の多くのバス停が利用されています。

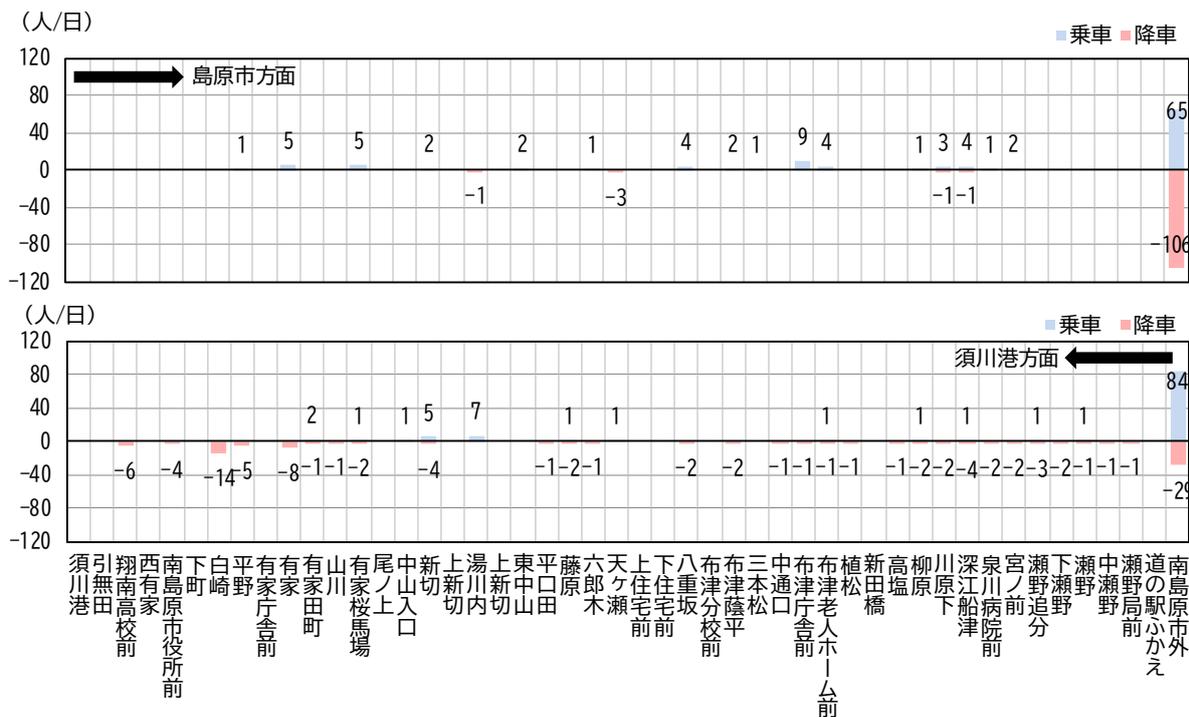


図 3-32 1日あたりのバス停別の乗降者数(令和5年4月)

出典:交通事業者提供資料

(6) 有家雲仙線

〔有家雲仙線〕は、有家町から山側を通り雲仙温泉街までの路線となっています。運行頻度は6便/日の少ない運行となっています。



図 3-33 南島原市内路線図(有家雲仙線)

出典: 交通事業者提供資料、国土数値情報

1日あたりの便別利用者数は、有家町方面・雲仙市方面ともにほとんどが南島原市内々の利用となっています。また、各便の利用は限定的となっています。

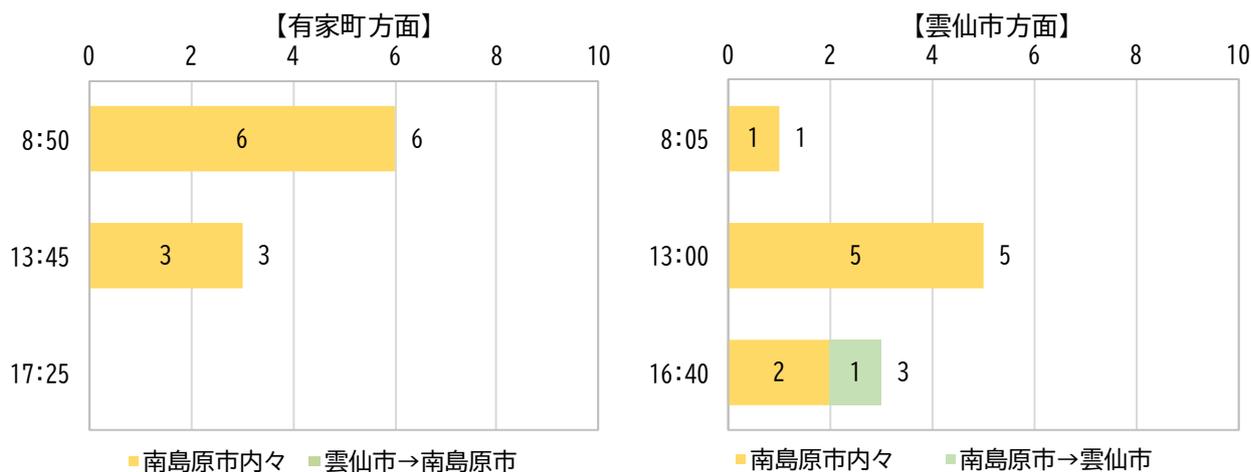


図 3-34 1日あたりの便別利用者数(南島原市内区間)

出典: 交通事業者提供資料

車内の乗車人員では、両方面ともに「中尾口」から「有家庁舎前」の市内区間での利用が行われています。市外への利用は少ない状況です。

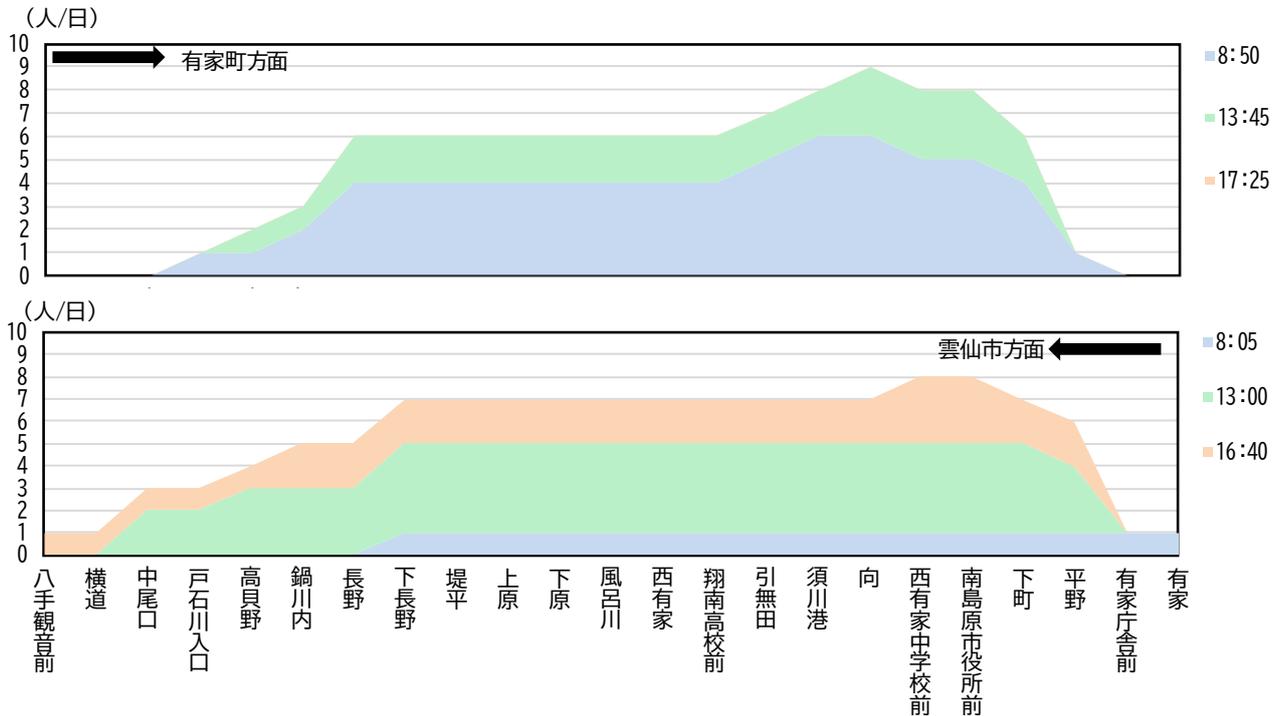


図 3-35 1日あたりの車内の乗車人員(令和5年4月)

出典:交通事業者提供資料

バス停別の乗降者数は「平野」バス停で一定の利用はありますが、他は乗降のあるバス停でも1~2人程度と少なくなっています。

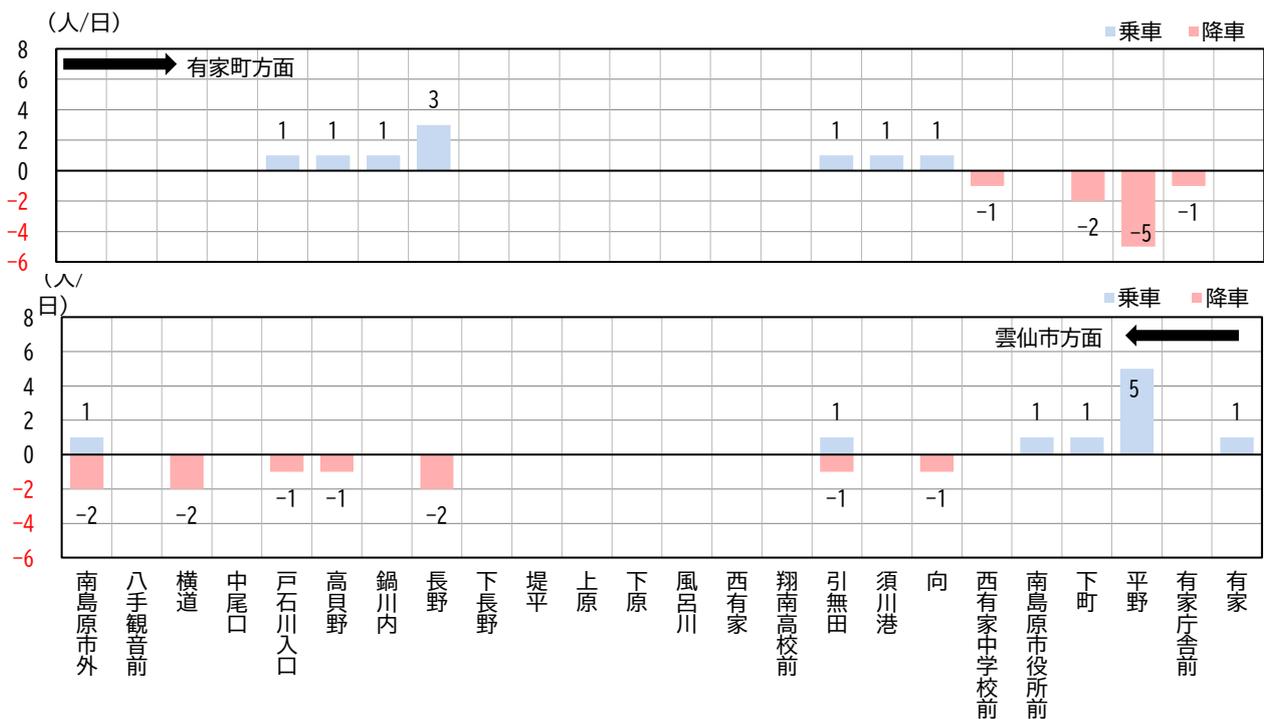


図 3-36 1日あたりのバス停別の乗降者数(令和5年4月)

出典:交通事業者提供資料

(7) 早崎循環線

[早崎循環線]は、南島原市の早崎地域を1周する路線となっています。運行頻度は6便/日の少ない運行となっています。



図 3-37 南島原市内路線図(早崎循環線)

出典:交通事業者提供資料、国土数値情報

1日あたりの便別利用者数は、西回り・東回りともに少なく、各便1~3名程度の利用状況です。

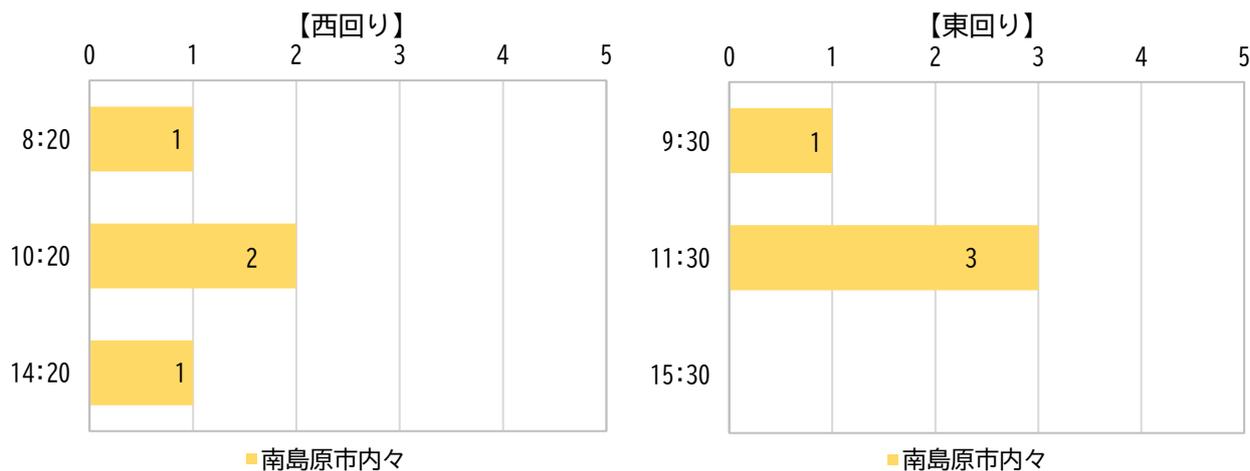


図 3-38 1日あたりの便別利用者数

出典:交通事業者提供資料

3-5 チョイソコみなみしまばら

市内を4エリアに分割する形で運行しています。西部地域である加津佐・口之津エリア、南有馬・北有馬エリアは令和4(2022)年9月より、東部地域である有家・西有家エリア、布津・深江エリアは令和5(2023)年9月より実証運行を開始しています。令和6(2024)年より本格運行する予定です。

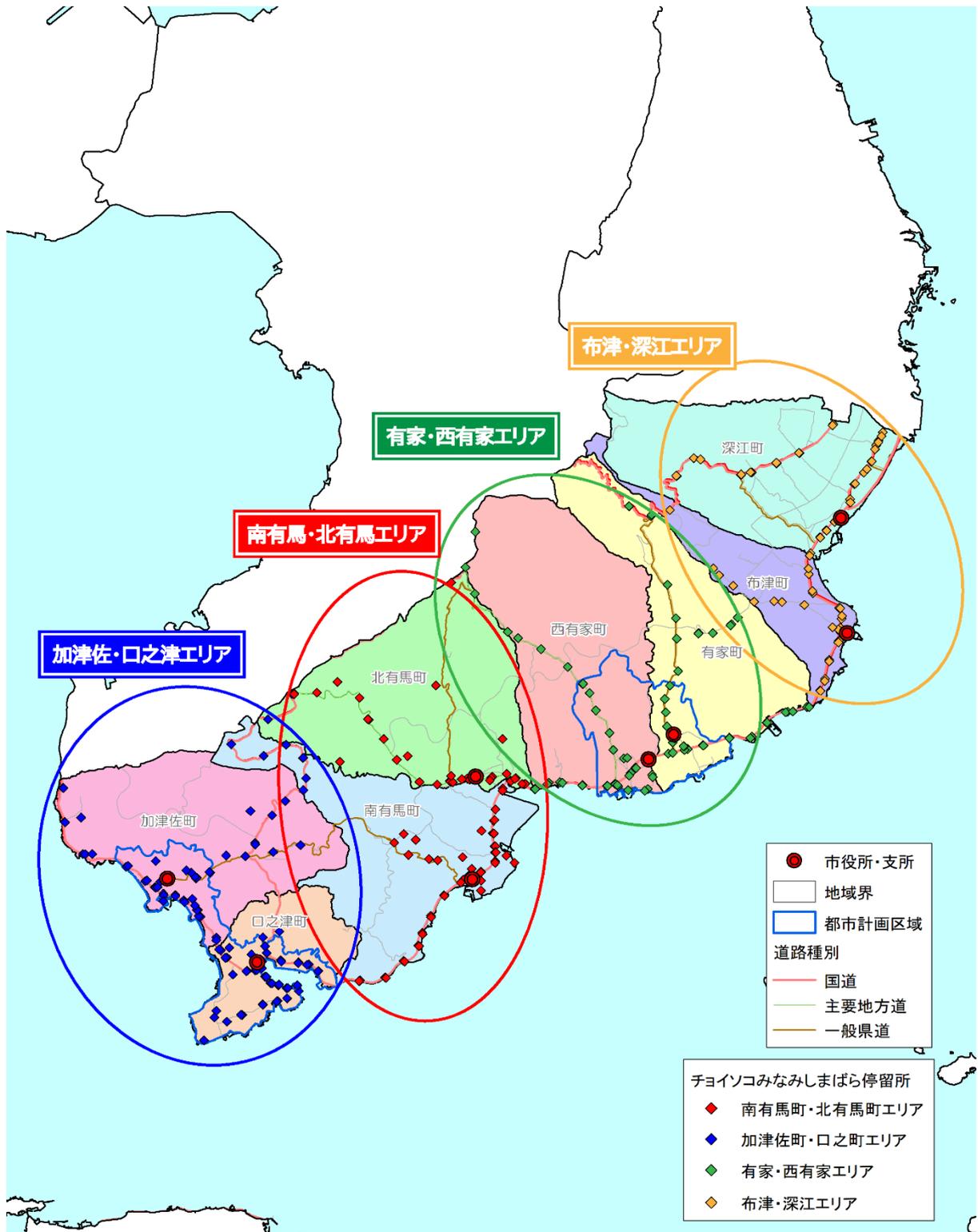


図 3-41 チョイソコみなみしまばらの運行エリア

出典:交通事業者提供資料

注:停留所のプロットはバス停および公共施設

3-5-1 利用状況など

町別の登録者数は「女性」が多くなっています。また、加津佐町の登録者数が一番多くなっています。西部地域利用者数の推移は、増減を繰り返しながら増加傾向です。

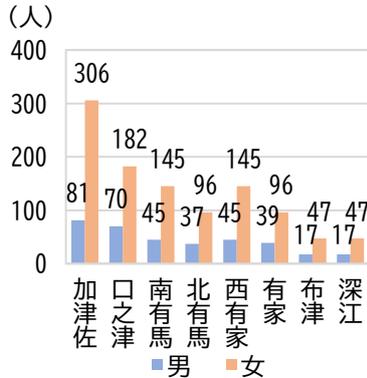


図 3-43 チョインソコの登録者数

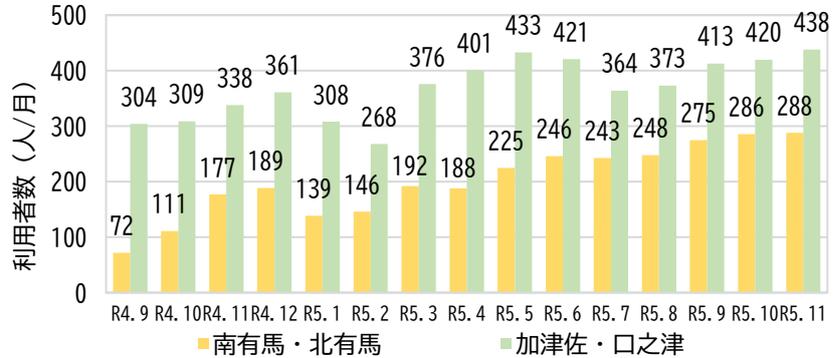


図 3-42 利用者数推移(西部地域)

出典：南島原市提供資料

利用年代は、70～80代がほとんどを占めています。また、利用時間帯については12時までで約60～70%を占めており、午前中の利用が多いことがわかります。

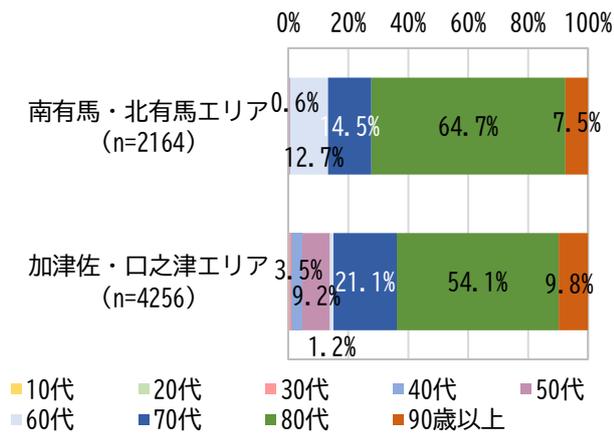


図 3-45 利用年代(西部地域)

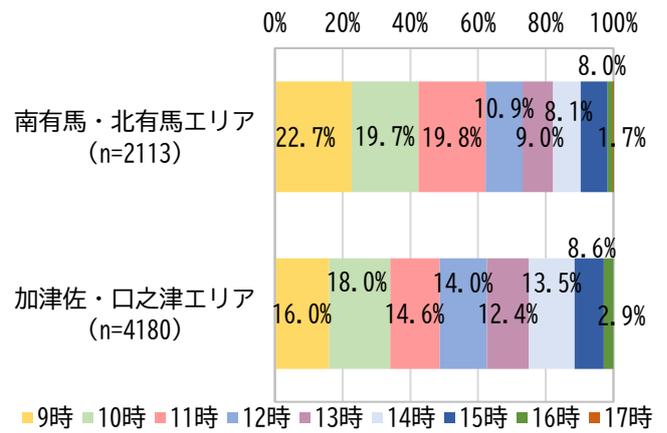


図 3-44 利用時間帯(西部地域)

出典：南島原市提供資料

利用回数については、「週に2回以上」利用されている方が5人います。しかし、多くは「月に1回未満」となっており、ほとんどの方は利用頻度が高くない状況です。

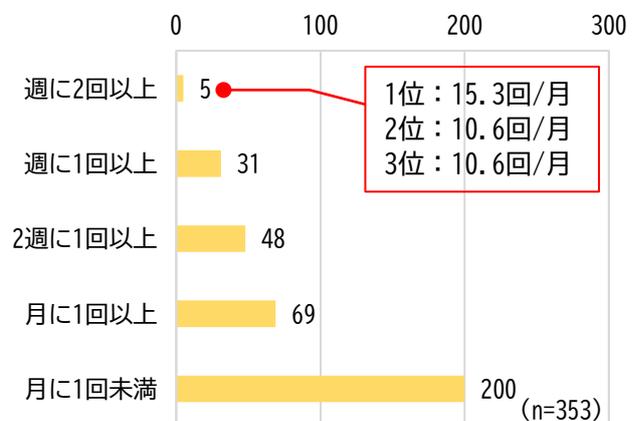


図 3-46 利用者別の利用回数

出典：南島原市提供資料

月別の日平均利用者数は、南有馬・北有馬エリアで最大 12.2 人、平均すると 9.1 人となっています。

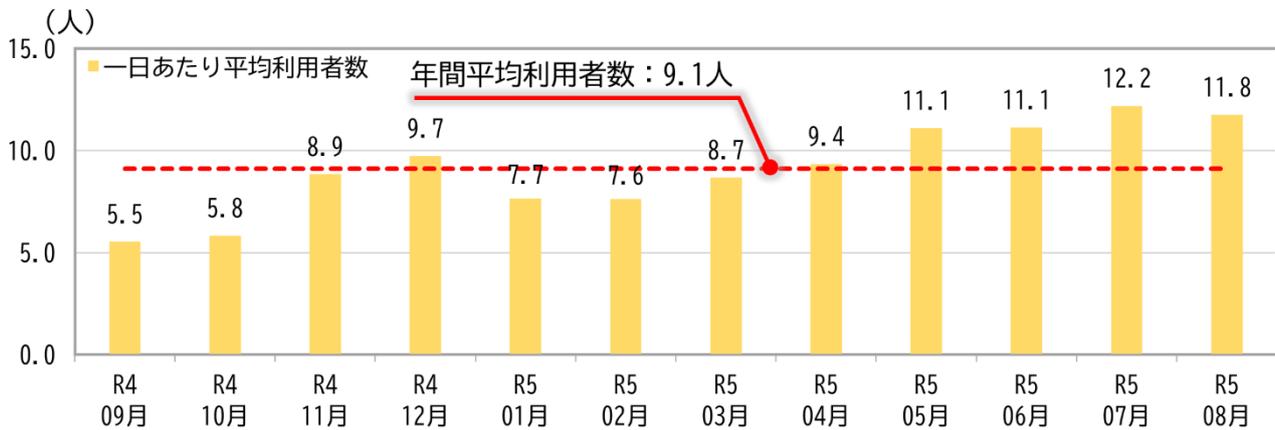


図 3-47 月別の日平均の利用者数(南有馬・北有馬エリア)

出典:南島原市提供資料

加津佐・口之津エリアは最大 21.8 人、平均すると 17.8 人と南有馬・北有馬エリアのおおよそ倍となっています。

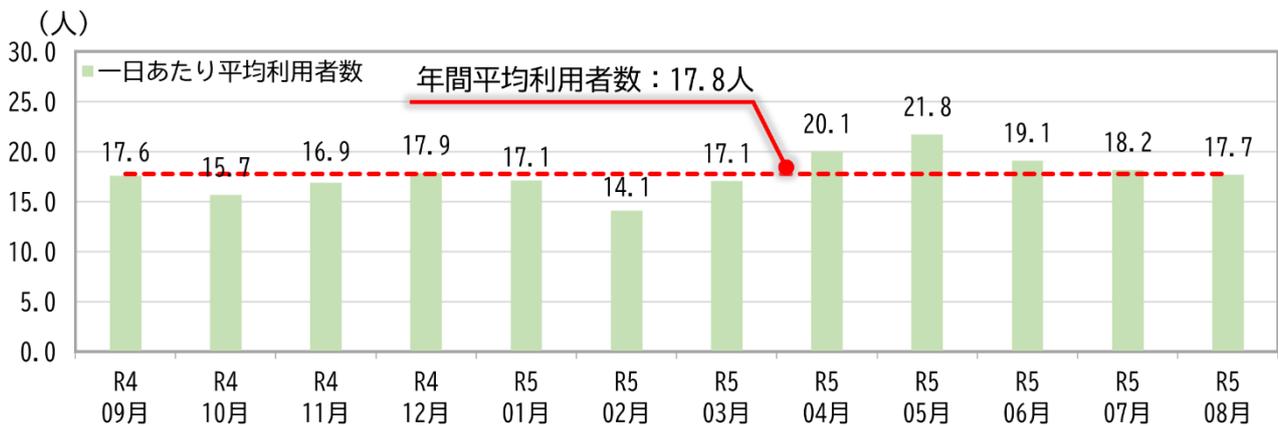


図 3-48 月別の日平均の利用者数(加津佐・口之津エリア)

出典:南島原市提供資料

乗合率は各エリアとも 1.3 人程度とほとんど乗合が発生していない状況です。

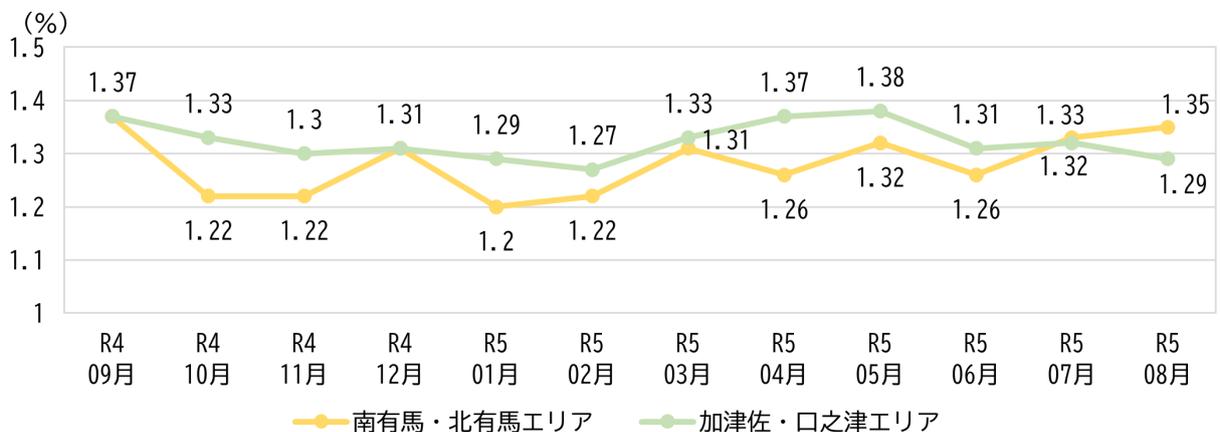


図 3-49 乗合率の推移

出典:南島原市提供資料

第4章 アンケート調査などの結果

4-1 市民アンケート調査

4-1-1 調査概要

本計画の策定にあたり市民アンケート調査を実施しました。調査概要および結果については以下のとおりです。

表 4-1 市民アンケート調査概要

調査目的	市民のうち高校生を除く※19~89歳の3,000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(※高校生アンケートは別途実施済みP52に記載)
実施期間	令和5年7月20日(木)~8月7日(月)の11日間
回収率など	約42.3%(1,269票回収)
設問	・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

4-1-2 調査結果

(1) 高齢層(60歳以上)

①公共交通の利用状況など

高齢層の大半は公共交通を利用していないものの、年齢層が上がるにつれて割合が増加する傾向です。「85歳以上」では17.7%の方が利用しています。

利用した公共交通は「路線バス」が最も多く60.8%、次いで「チョイソコみなみしまばら」となっています。その他については「タクシー」となっています。

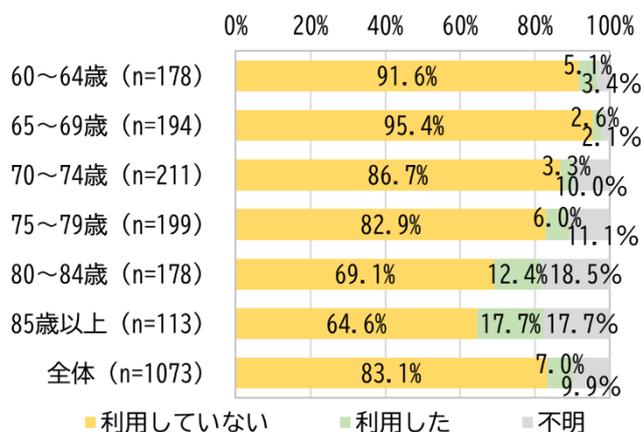


図 4-1 最近1カ月の公共交通利用状況

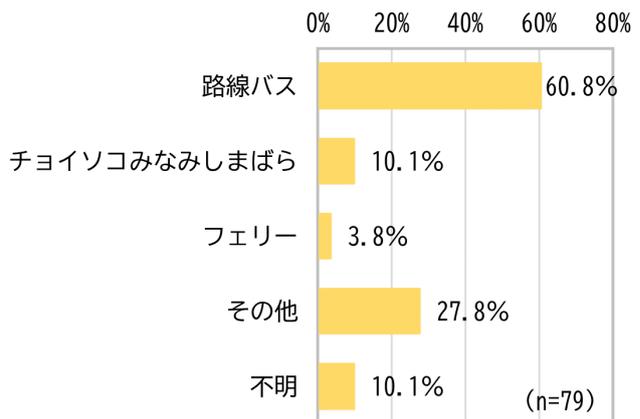


図 4-2 利用した公共交通

出典:市民アンケート調査

公共交通の利用目的は「通院」が 53.2%となっており、次いで「買い物」が 35.4%となっています。乗り換えの有無は、「乗り継いでいない」の回答が割合を占めています。

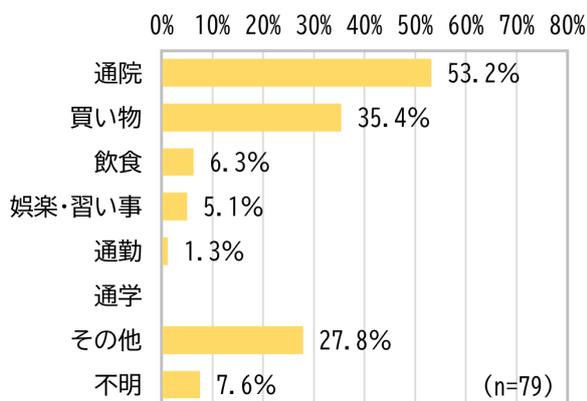


図 4-3 利用目的

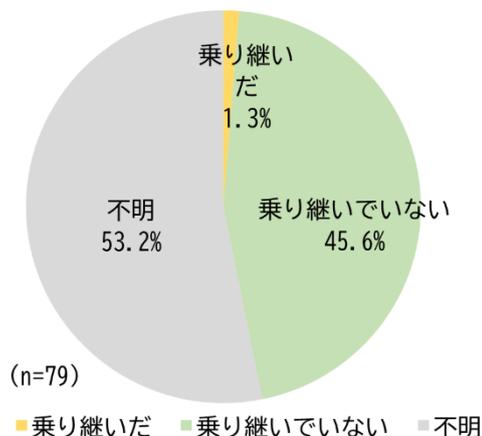


図 4-4 乗り換えの有無

出典：市民アンケート調査

②公共交通利用者の不満など

公共交通利用者の不満は「雨などの悪天候時に屋外で待ち続けるのが大変」が 40.5%、次いで「自宅へ帰るときに公共交通を待っている時間が長い」が 35.1%となっており、バス停での待合環境に対する意見が多い結果となっています。

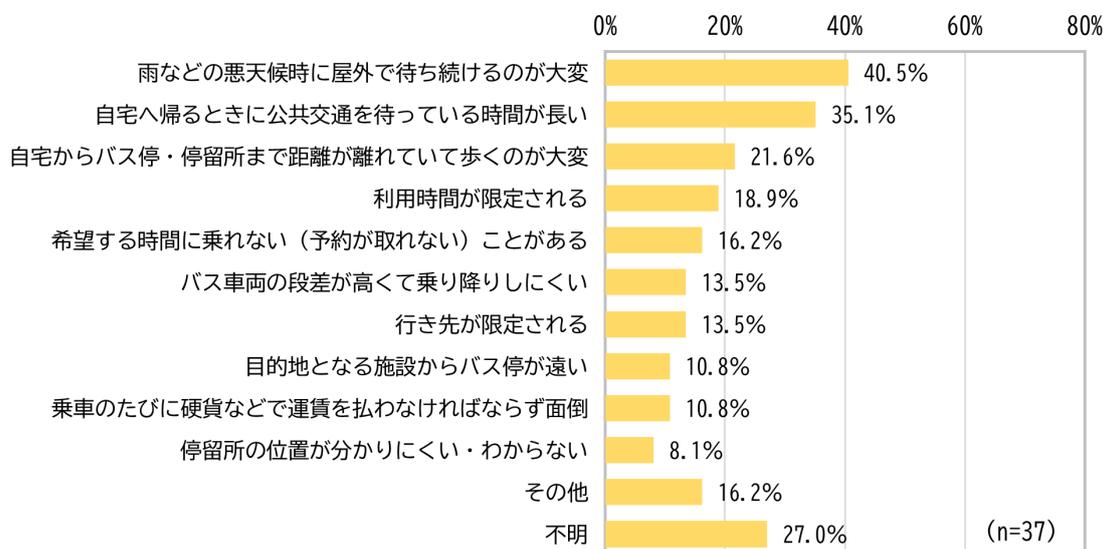


図 4-5 公共交通に対する不満(上位 10 件)

出典：市民アンケート調査

公共交通利用者の不安では、「心配・不安などは特にない」が37.8%で最も多くなっていますが、「バス停・停留所などでの待ち時間が分からない」や「運賃がどの程度かかるかわからない」が20%程度存在しています。

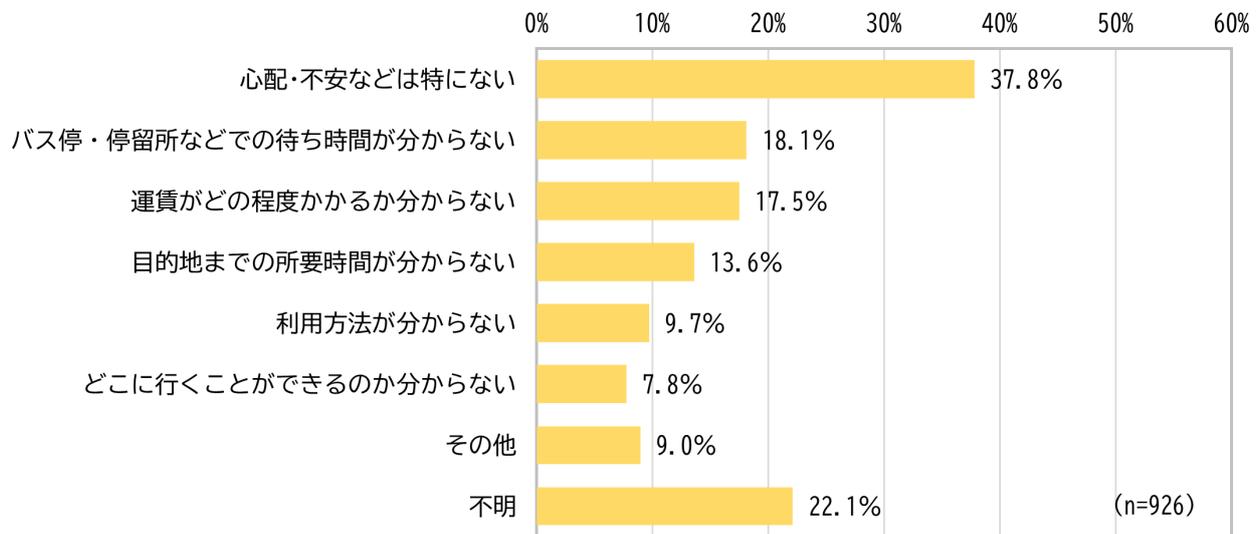


図 4-6 公共交通利用時の不安

出典：市民アンケート調査

③公共交通“非利用者”の不安など

公共交通“非利用者”の交通手段は「自家用車（自分で運転）」が多くなっていますが、年齢が上がるにつれて「自家用車（自分以外が運転）」および「タクシー」の割合が増加しています。

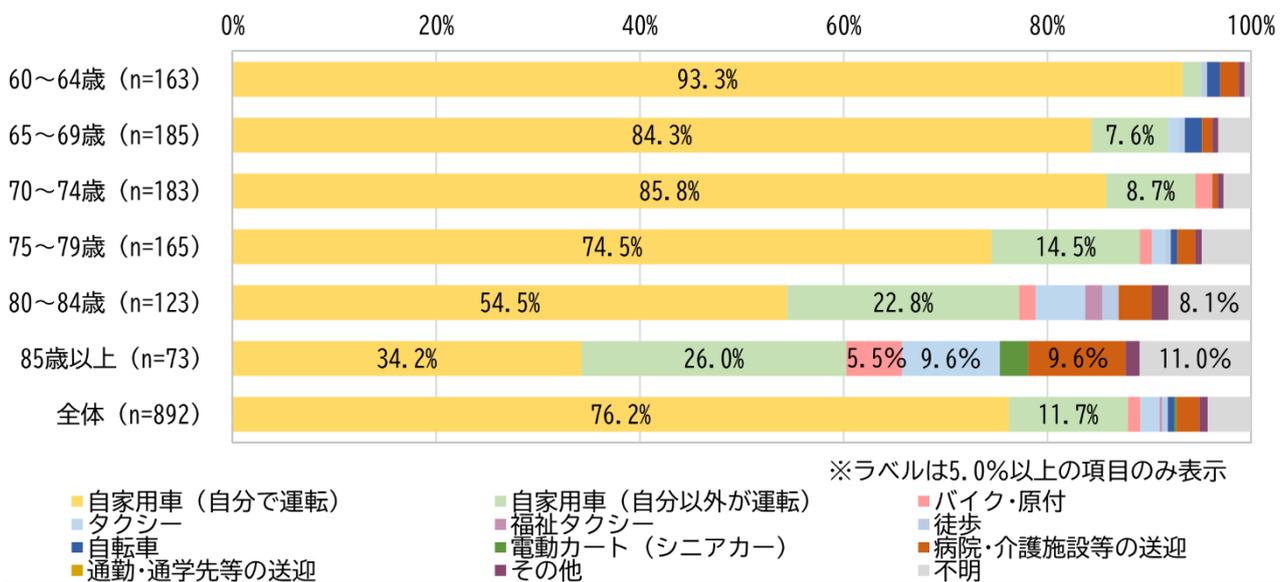


図 4-7 公共交通“非利用者”の利用交通手段

出典：市民アンケート調査

現在の移動手段を利用する上での不安は、「特に困っていること・不安なことはない」が59.6%で最も多いですが、「車の維持費などが高額に感じる」が16.6%となっており一定数存在しています。

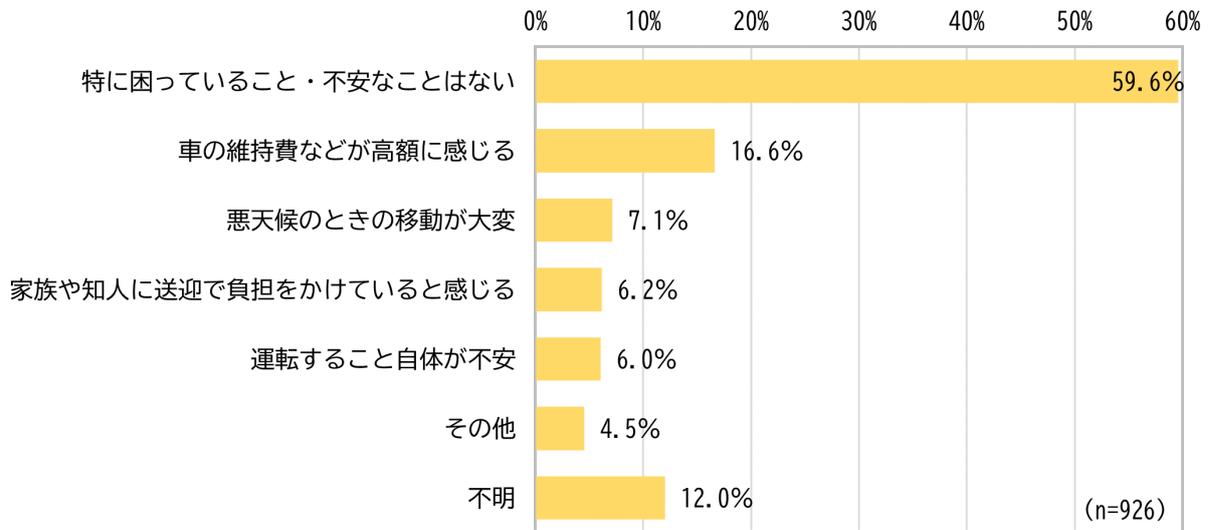


図 4-8 現在の移動手段を利用する上での不安

出典：市民アンケート調査

公共交通を利用しない理由は、「車やバイクなどが、早く目的地に到着できて便利だから」が最も多くなっています。

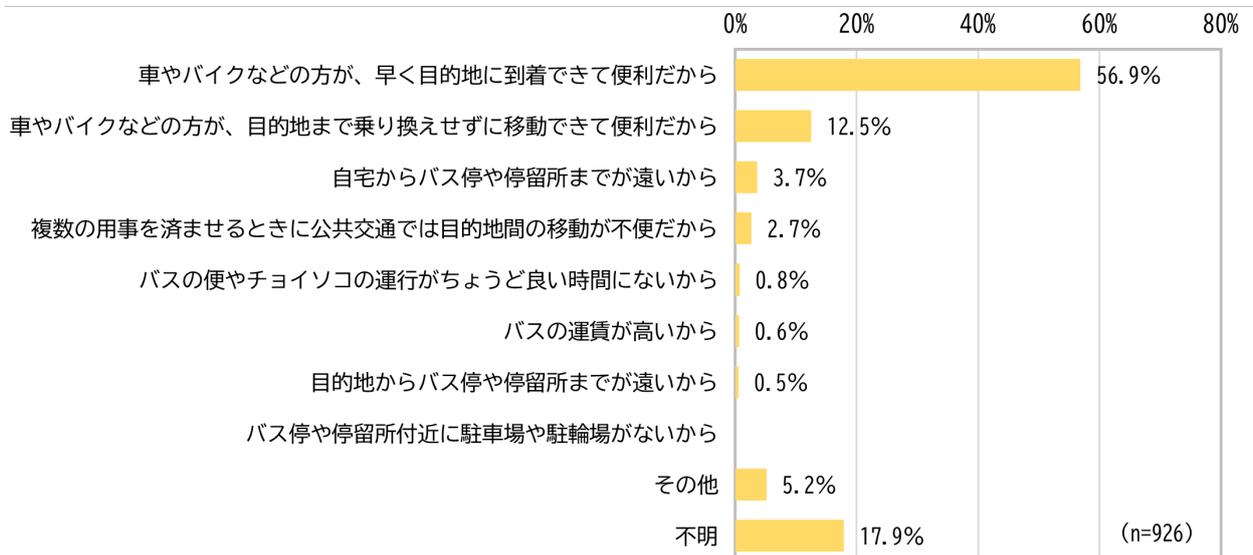


図 4-9 公共交通を利用しない理由

出典：市民アンケート調査

(2) その他(19~59歳)

①公共交通の利用状況など

19~59歳の利用状況は大半が公共交通を利用していないものの、「19~29歳」では約23.5%が利用しています。

利用した公共交通は「路線バス」が最も多く61.5%、次いで「フェリー」となっています。その他については「タクシー」と回答しています。

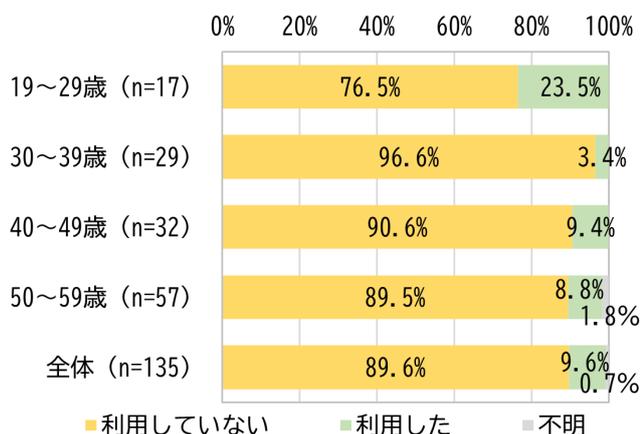


図 4-10 最近1カ月の公共交通利用状況

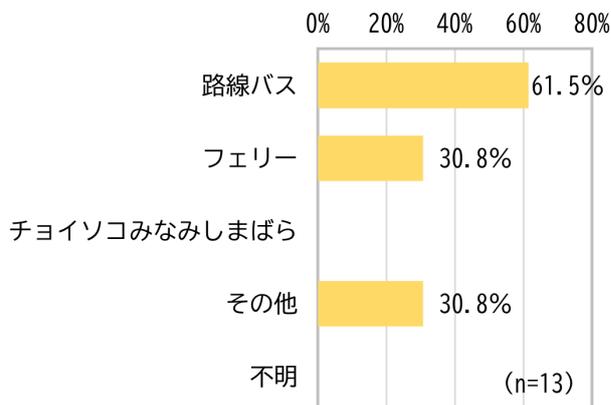


図 4-11 利用した公共交通

出典：市民アンケート調査

利用目的は「買い物」が46.2%となっており、次いで「娯楽・習い事」が23.1%となっています。乗り換えの有無は、「乗り継いでいない」が92.3%を占めています。

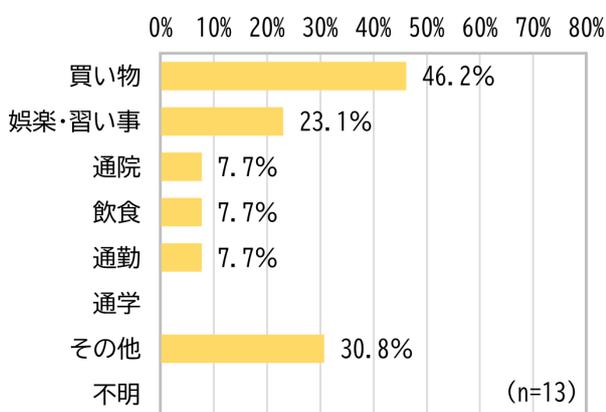


図 4-12 利用目的

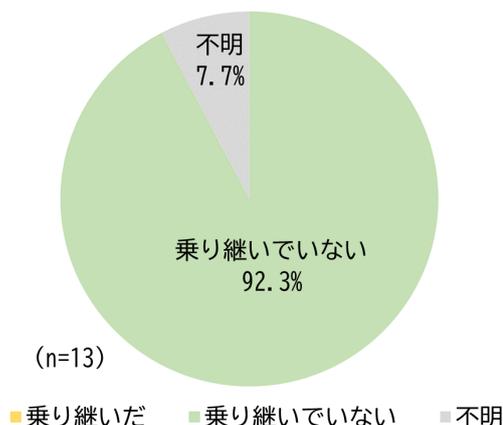


図 4-13 乗り換えの有無

出典：市民アンケート調査

②公共交通利用者の不満など

公共交通利用者の不満は、「電話・ネット予約が面倒」が最も多く、次いで「雨などの悪天候時に屋外で待ち続けるのが大変」「停留所の位置が分かりにくい・わからない」が同率で 33.3%となっています。

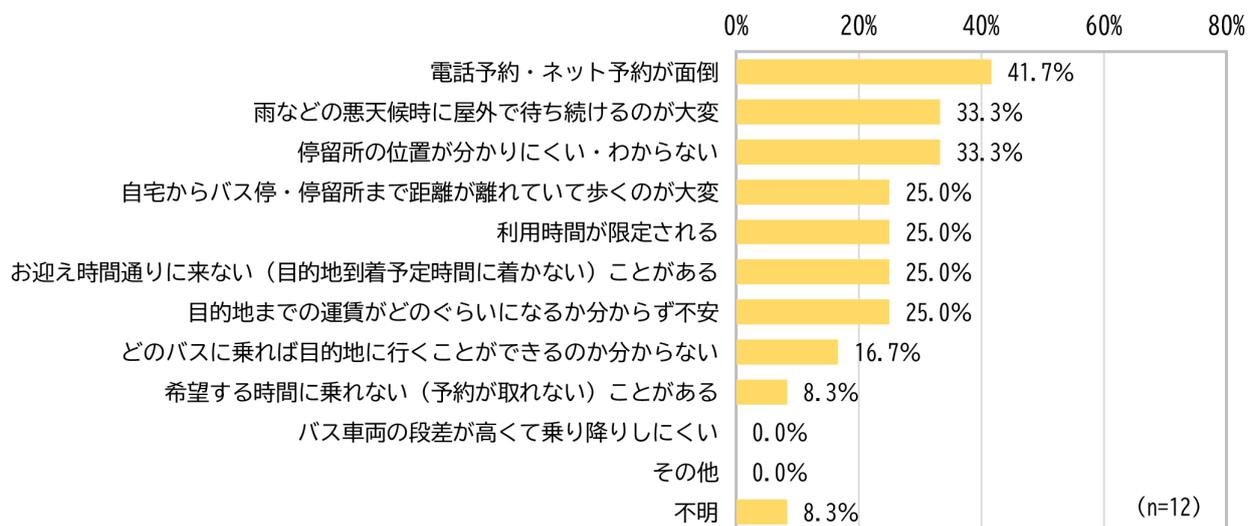


図 4-14 公共交通に対する不満（上位10件）

出典：市民アンケート調査

公共交通利用者の不安では、「心配・不安などは特にない」が 41.3%で最も多くなっていますが、「運賃がどの程度かかるかわからない」や「バス停・停留所などでの待ち時間が分からない」が 25%程度存在しています。

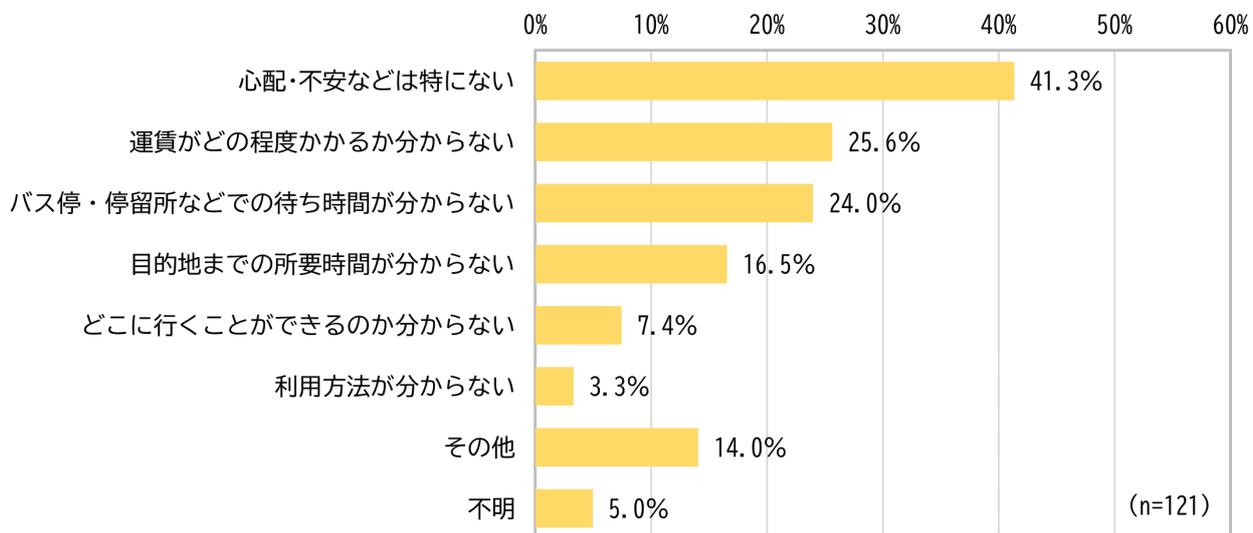


図 4-15 公共交通利用時の不安

出典：市民アンケート調査

③公共交通“非利用者”の不安など

公共交通“非利用者”の交通手段は「自家用車（自分で運転）」が多くなっています。

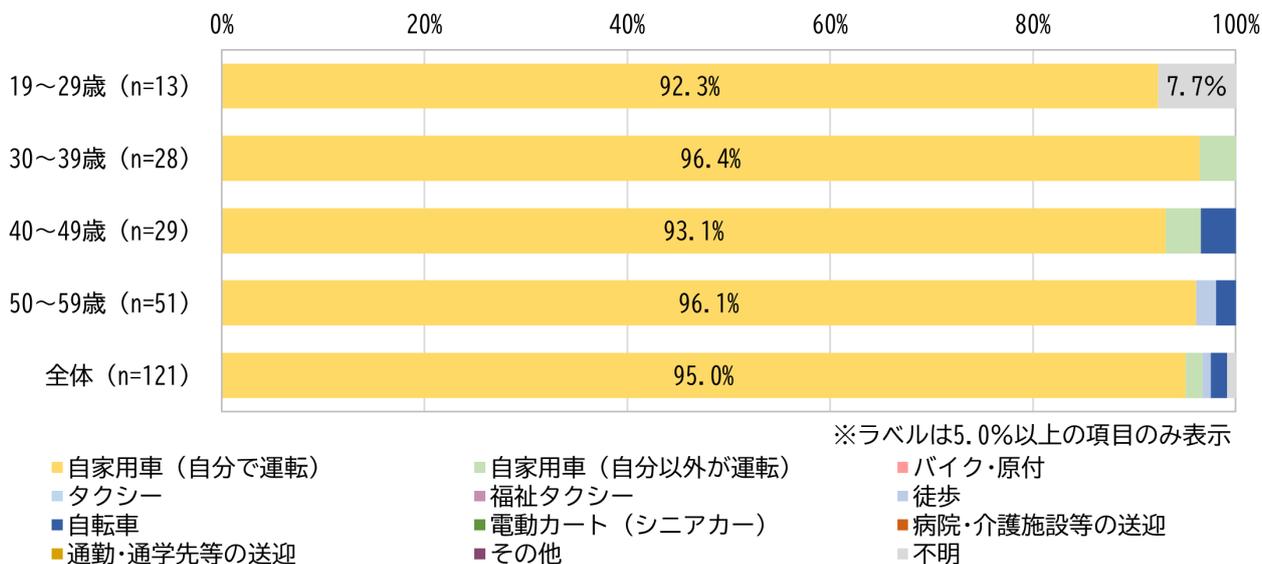


図 4-16 公共交通“非利用者”の利用交通手段

出典：市民アンケート調査

現在の移動手段を利用する上での不安は、「特に困っていること・不安なことはない」が55.4%で最も多いですが、「車の維持費などが高額に感じる」が30.6%存在しています。

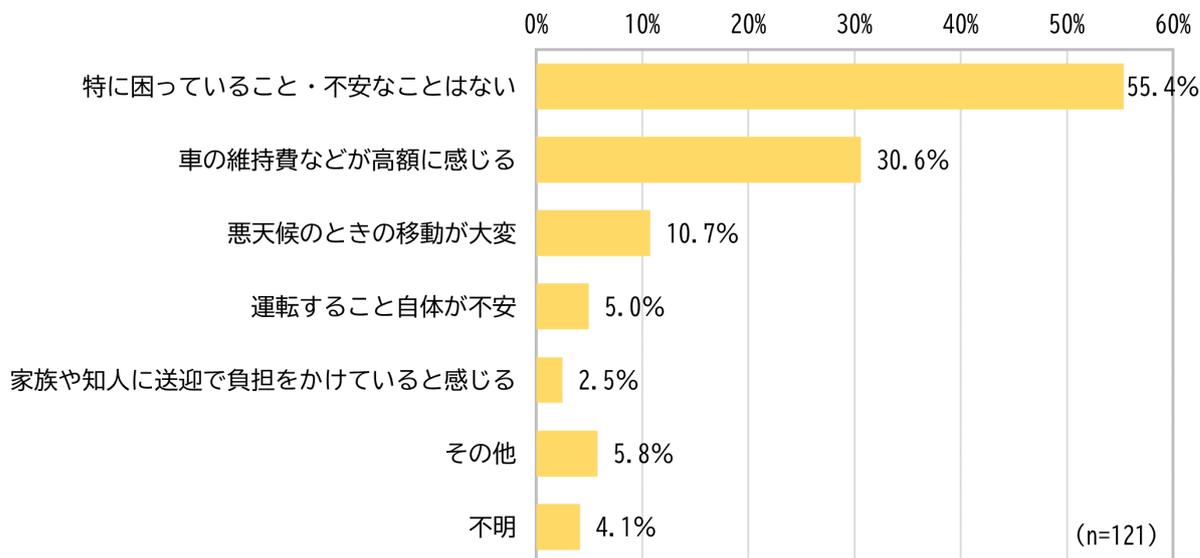


図 4-17 現在の移動手段を利用する上での不安

出典：市民アンケート調査

公共交通を利用しない理由は、高齢層と同様に「車やバイクなどが、早く目的地に到着できて便利だから」が最も多くなっています。

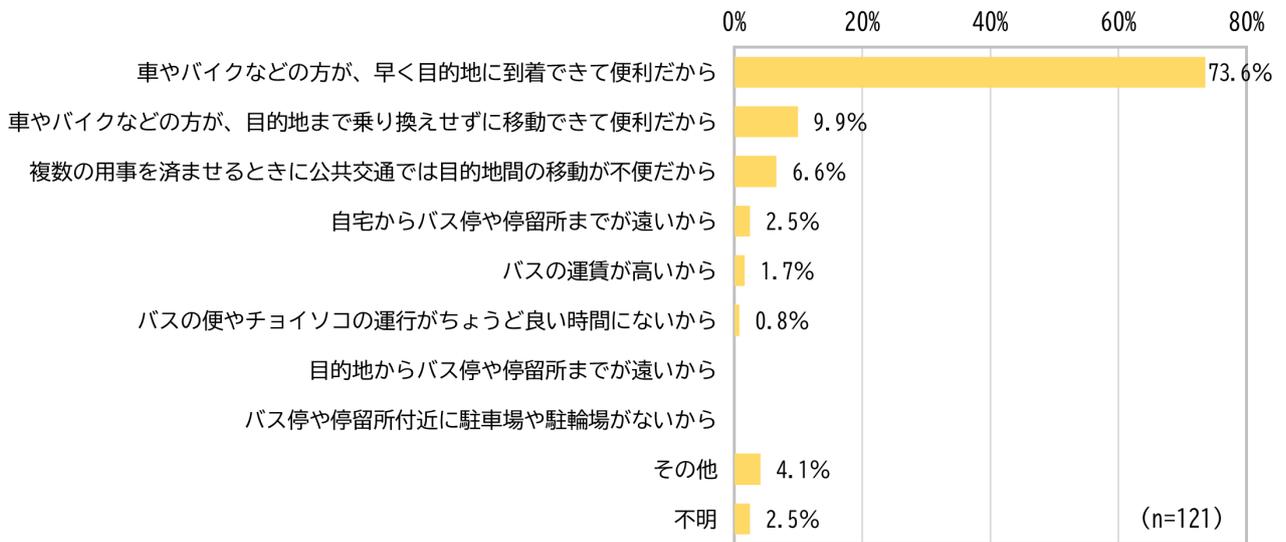


図 4-18 公共交通を利用しない理由（最も当てはまる理由）

出典：市民アンケート調査

(3) 地域別

①公共交通の利用状況など

地域別の利用状況は、「口之津町」は14.0%となっており、それ以外の地域では10%を下回っています。

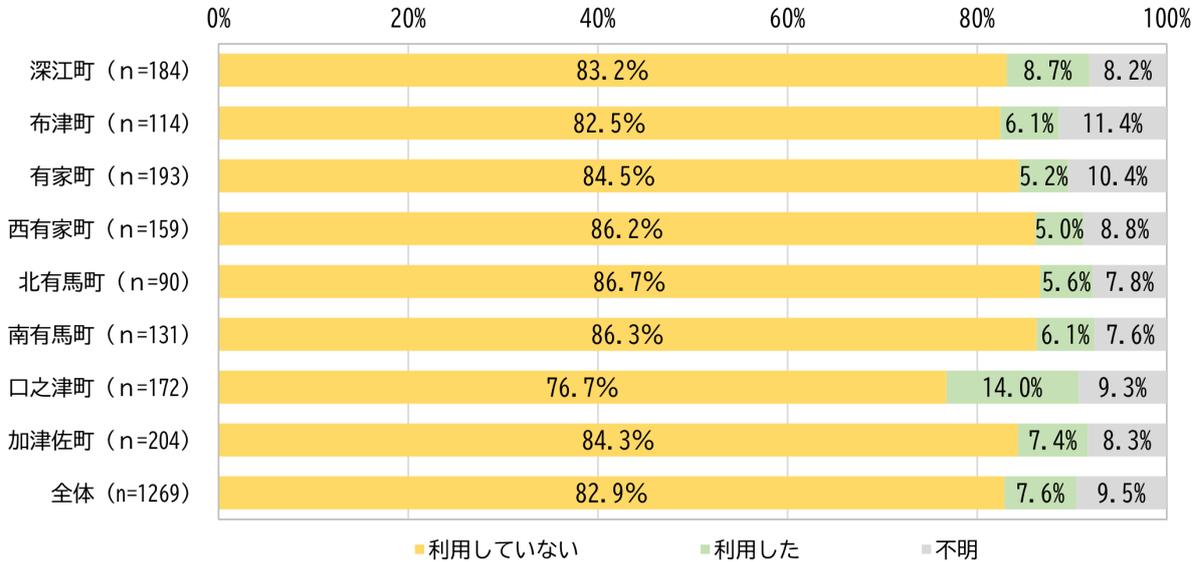


図 4-19 地域別の公共交通利用状況

出典：市民アンケート調査

利用した公共交通は、各町とも路線バスが最も多くなっています。「チョイソコみなみしまばら」の実証運行エリアである西部地域4町(北有馬町・南有馬町・口之津町・加津佐町)では一定数利用されています。

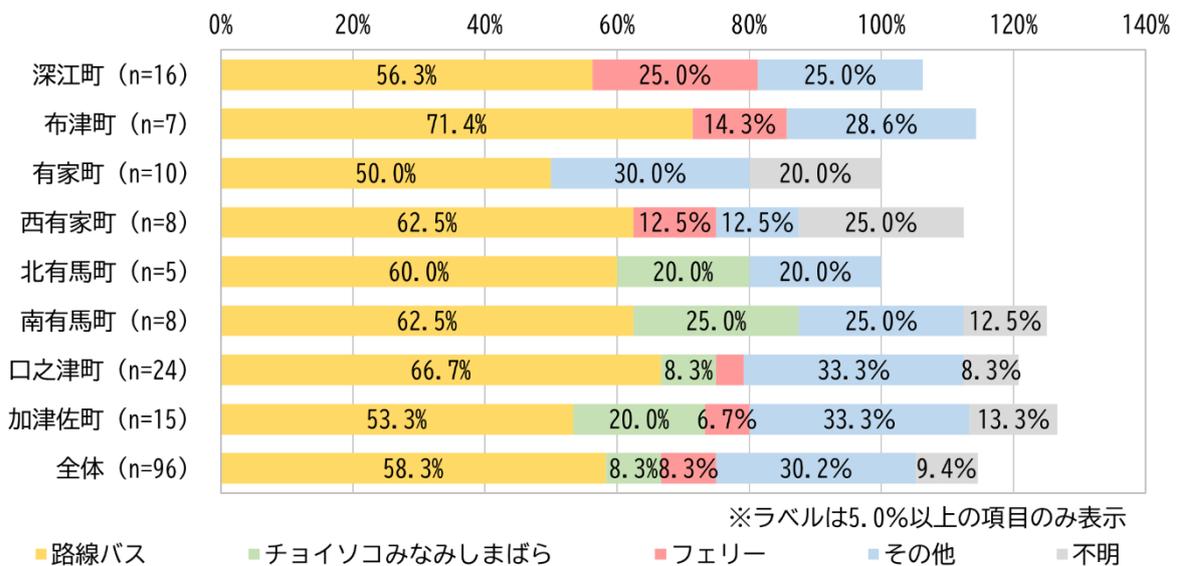


図 4-20 地域別の最近1カ月間に利用した公共交通

出典：市民アンケート調査

外出目的では、多くの町で「通院」が最も多くなっています。「深江町」については「買い物」で公共交通が利用されています。全体では、「通院」および「買い物」で86.5%を占めています。

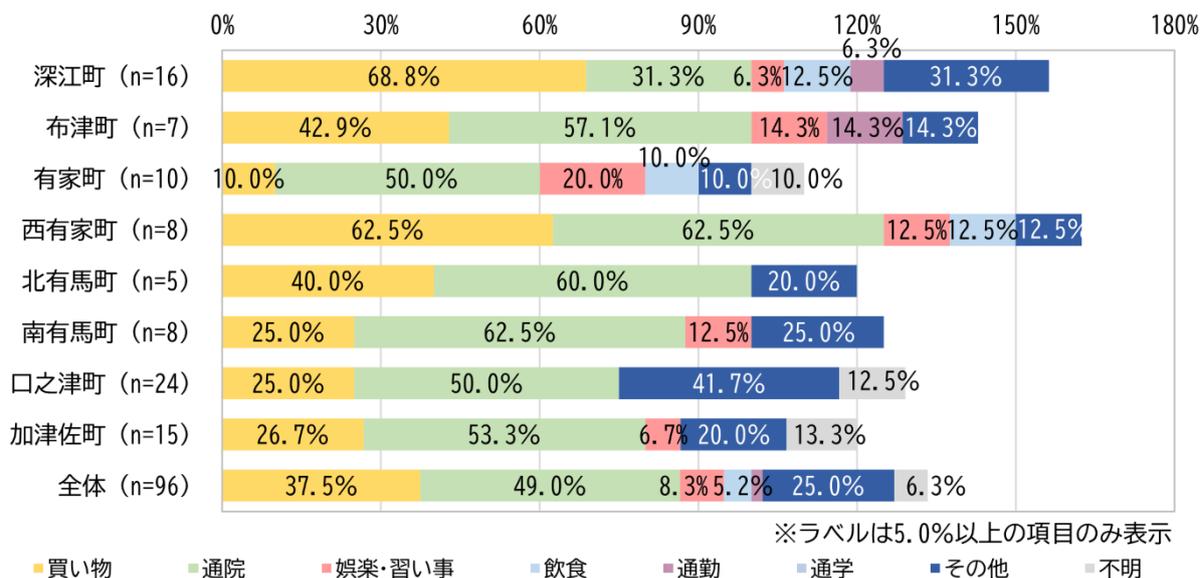


図 4-21 地域別の公共交通を利用した外出目的

出典：市民アンケート調査

往復での公共交通の利用状況は、多くの町で「両方とも利用する」が多くなっています。基本的には往復での利用が多いという結果ですが一部、「行きのみ」「帰りのみ」の利用が行われています。

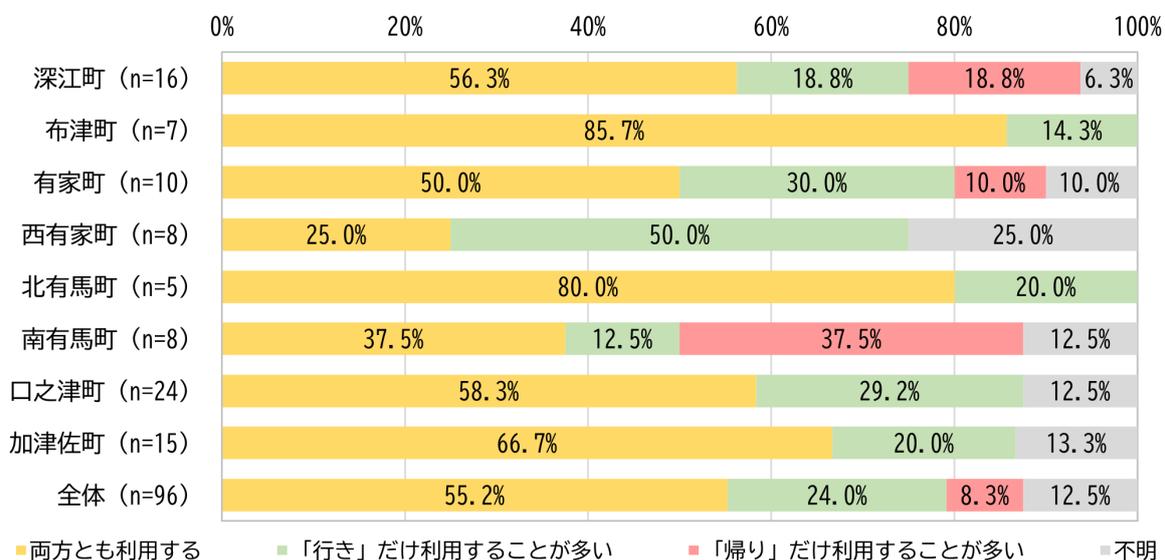


図 4-22 地域別の往路・復路での公共交通の利用状況

出典：市民アンケート調査

乗り継ぎの有無は、「布津町」で一部が「乗り継いだ」と回答していますが、ほとんどの町では乗り継ぎ利用が行われていない状況です。

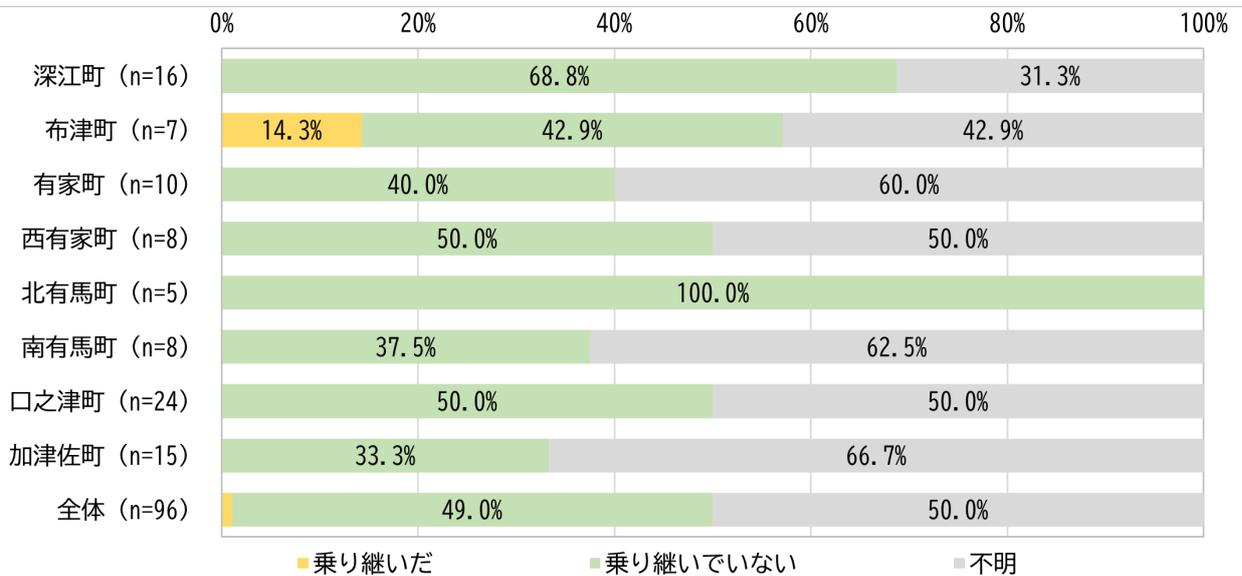


図 4-23 地域別の公共交通の乗り継ぎ有無

出典：市民アンケート調査

先行して実証運行が開始していた西部地域4町のチョイソコみなみしまばらの利用有無ですが、チョイソコみなみしまばらを「利用したことがある」が「口之津町」で7.0%と最も多い結果となっています。全体では5.0%が利用したことがあると回答していますが、80.7%は「利用したことがない」となっており、ほとんどの方が利用していない状況です。

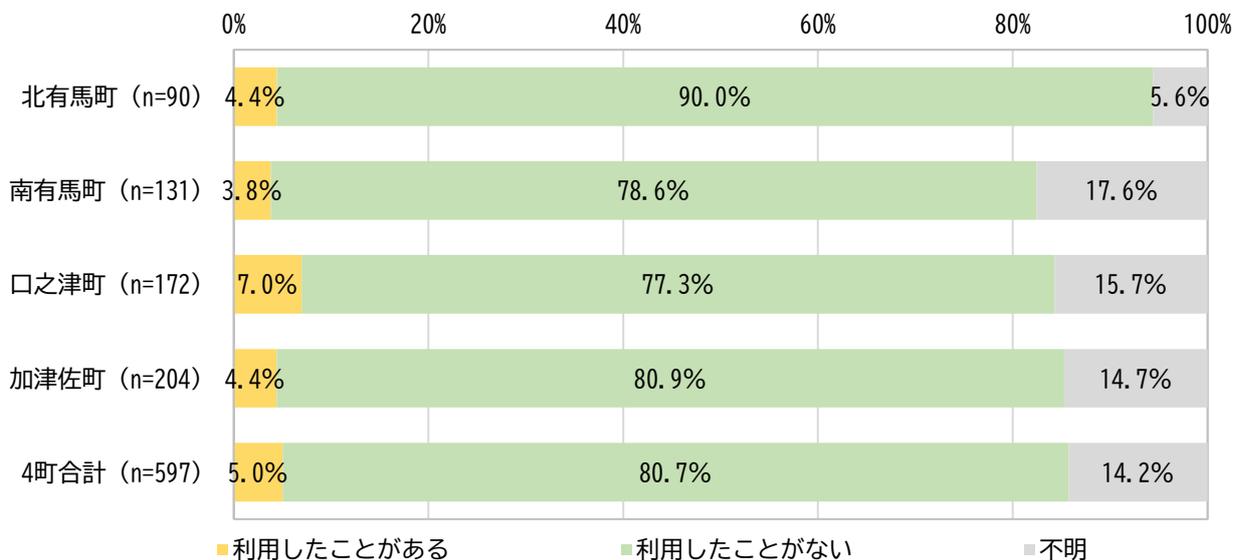


図 4-24 町別のチョイソコみなみしまばらの利用有無

出典：市民アンケート調査

4-2 高校生アンケート調査

4-2-1 調査概要

本計画の策定にあたり高校生アンケート調査を実施しました。調査概要および結果については以下のとおりです。

表 4-2 高校生アンケート調査概要

調査目的	南島原市に在住する高校生で「口加高等学校」「島原翔南高等学校」「島原高等学校」「島原商業高等学校」「島原工業高等学校」「島原農業高等学校」「小浜高等学校」に通学する学生を対象に、配布・回収によるアンケート調査（web 併用）を実施
実施期間	令和 5 年 8 月 1 日(火)~9 月 29(金)
回収率など	約 46.0%（332 票回収）
設問	<ul style="list-style-type: none"> ・通学手段やバスを利用した通学の状況（利用する時間帯、乗車時間、乗車中の状態 など） ・通学以外での路線バスの利用状況（利用目的、利用するバス停 など） ・路線バスを乗車していない理由、路線バスの満足度 など

4-2-2 調査結果

主な通学手段は、ほとんどの高校で「バス」が最も多くなっています。島原翔南高等学校では「車（送迎）」が 46.8%を占めています。基本的には、公共交通を利用して通学をする高校生が多い状況です。

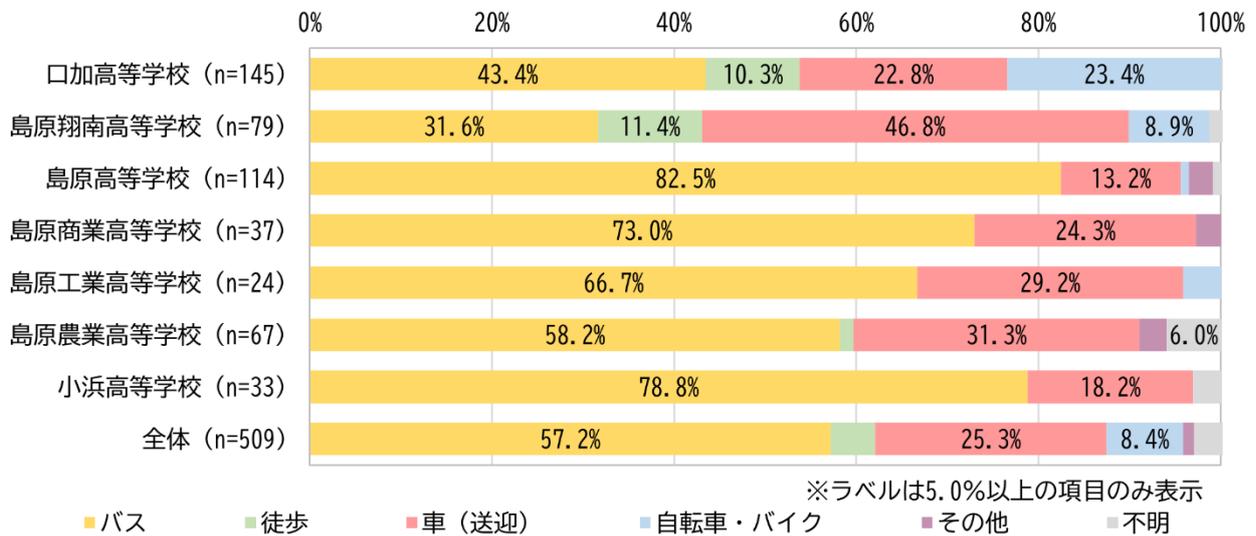


図 4-25 主な通学手段

出典：高校生アンケート調査

登校時の路線バスを利用する時間帯は、多くの高校で「7時台」となっています。小浜高等学校では「6時台」が63.0%を占めています。

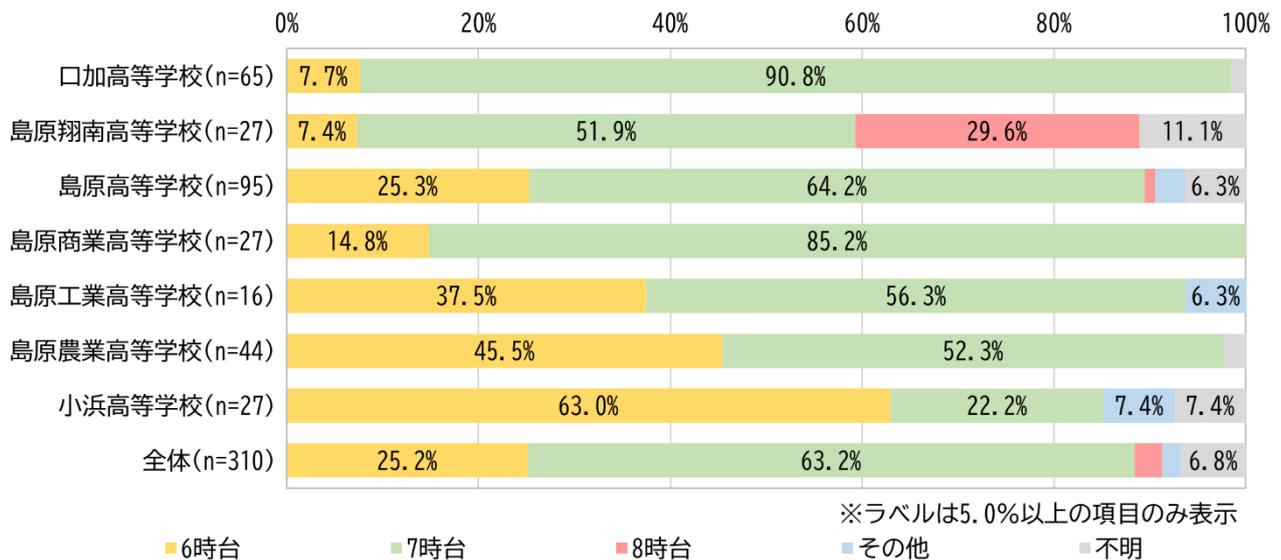


図 4-26 路線バスを利用する時間帯（登校時）

出典：高校生アンケート調査

登校時の路線バスの乗車時間は、高校別のばらつきはあるものの、島原翔南高等学校で「10分～30分」、小浜高等学校で「30分～1時間」、島原農業高等学校で「1時間以上」がそれぞれの項目で最も多い割合となっています。

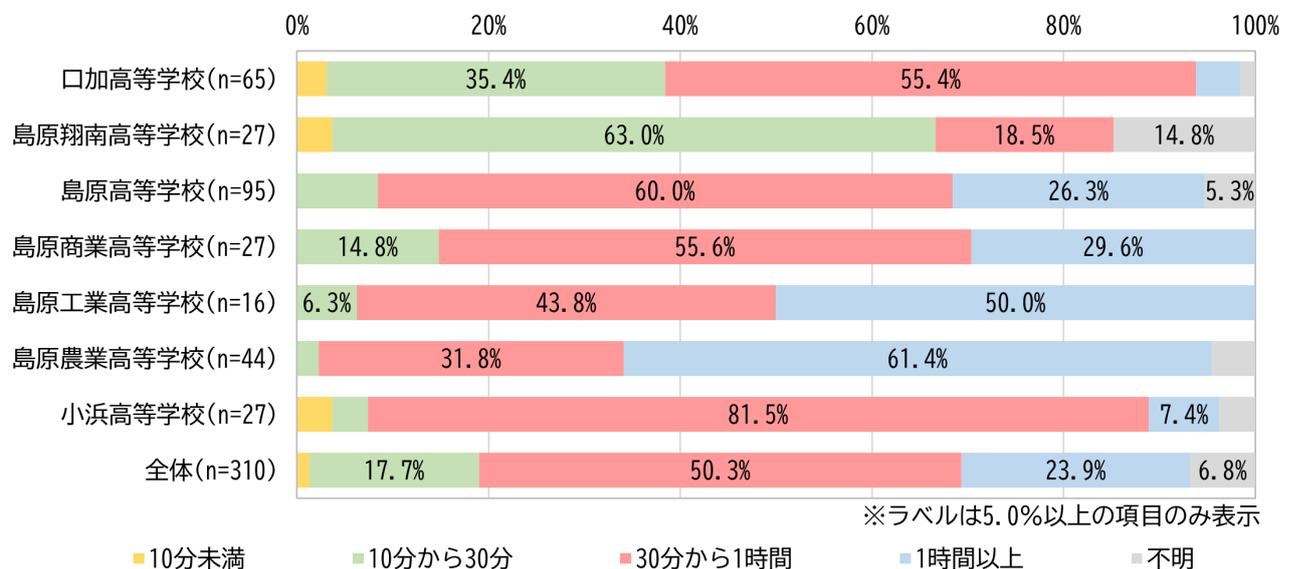


図 4-27 路線バスの乗車時間（登校時）

出典：高校生アンケート調査

登校時の乗車中の状況は、ほとんどの高等学校で「最初から座っている」が多い状況ですが、島原商業高等学校は「ずっと立っている」が29.6%を占めている状況です。

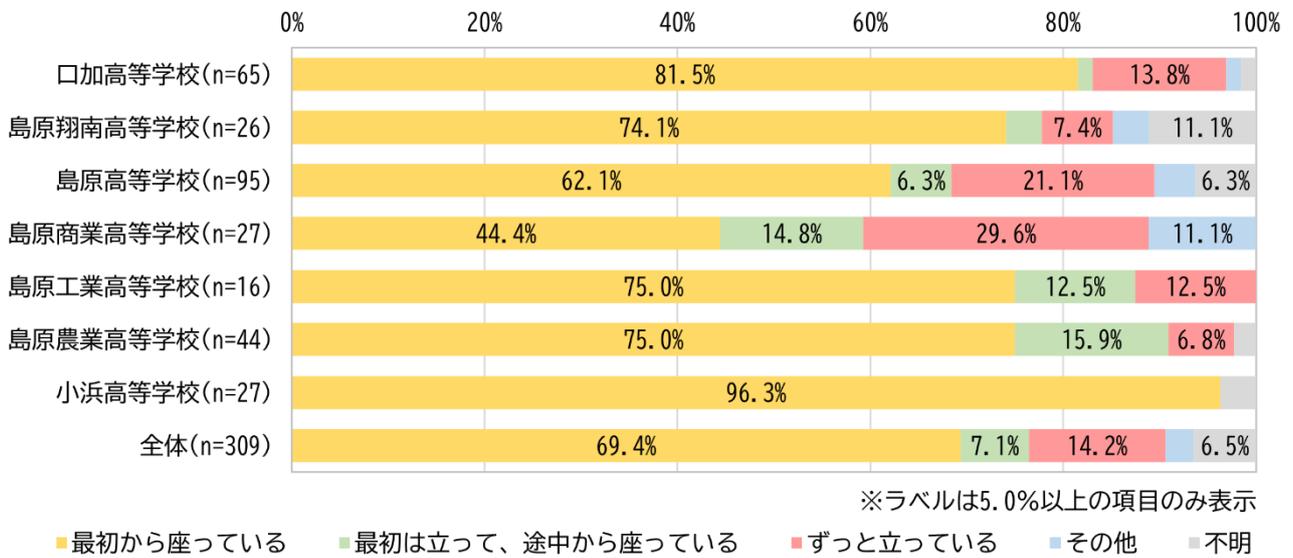


図 4-28 路線バスの乗車中の状況(登校時)

出典: 高校生アンケート調査

下校時の路線バスの利用時間帯は、各高等学校でばらつきがあります。全体で比較すると「19時台」が最も多くなっています。部活を行い下校する学生もいるため、ばらつきのある下校時間になったと考えられます。

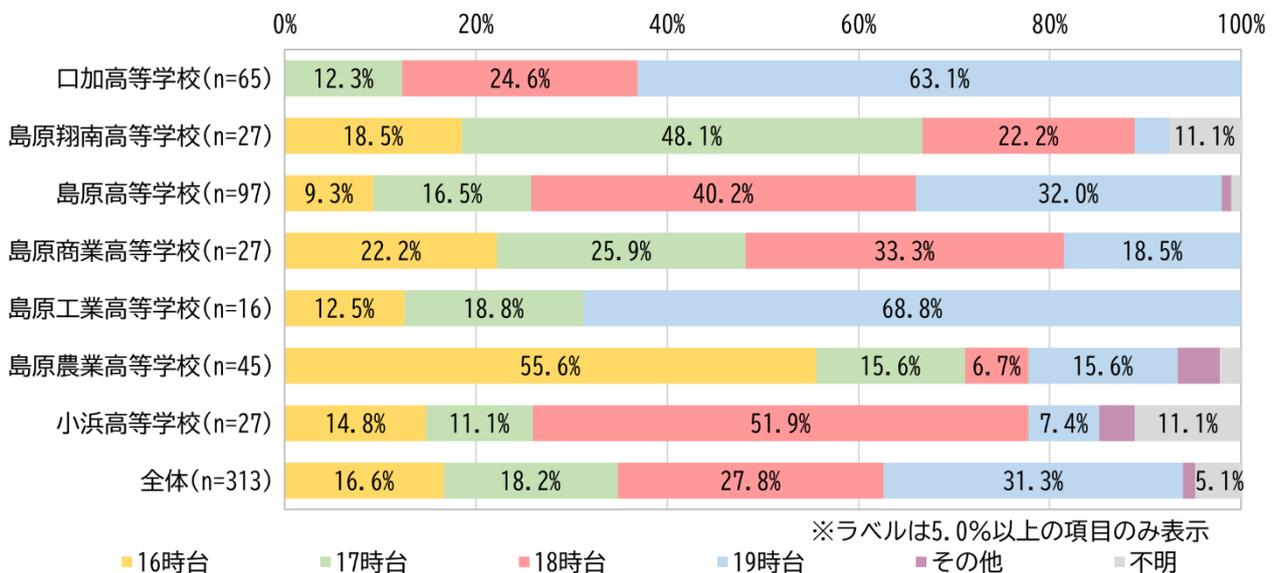


図 4-29 路線バスを利用する時間帯(下校時)

出典: 高校生アンケート調査

下校時の路線バス乗車中の状況は、登校時と同様に「最初から座っている」が最も多くなっていますが、「最初は立って、途中から座っている」の割合が大幅に増加しています。

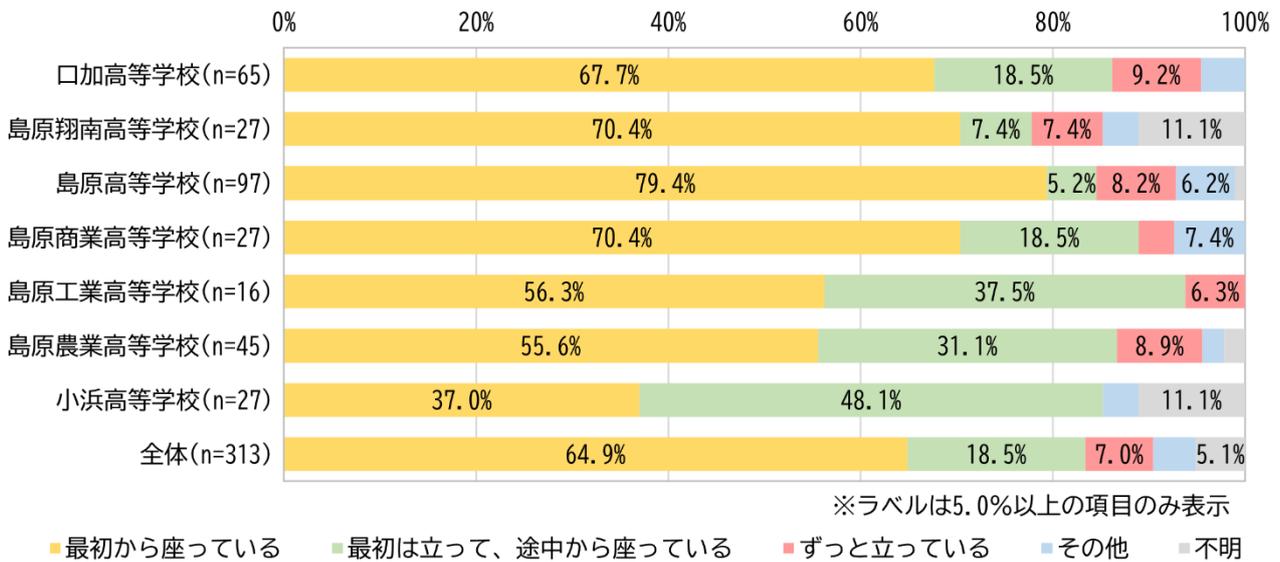


図 4-30 路線バス乗車中の状況(下校時)

出典: 高校生アンケート調査

通学以外でのバス利用は、「年に数回程度」や「この1年間乗ったことがない」の割合が多くなっています。一方で、「ほぼ毎日」、「週に1~3日」の合計は18.5%となり2割程度は路線バスを通学以外の日常的な交通手段として利用しています。

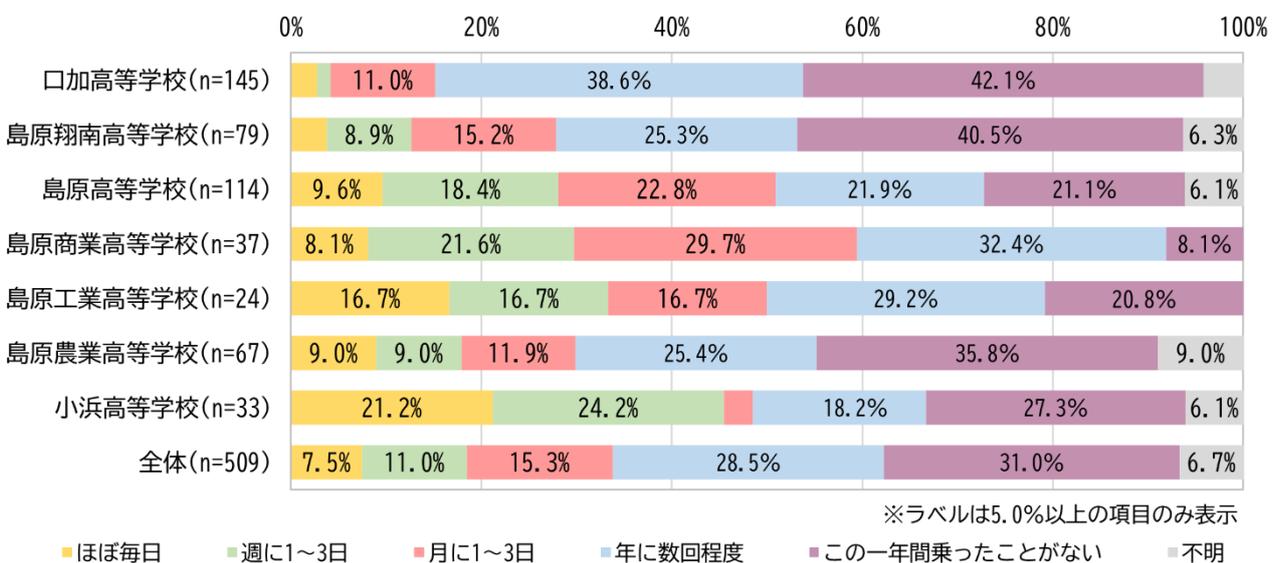


図 4-31 通学以外での路線バス利用

出典: 高校生アンケート調査

通学以外での利用状況は、「習い事・遊び」が多くなっています。また、「部活での試合など」の回答もいくつかの高校で多い状況です。

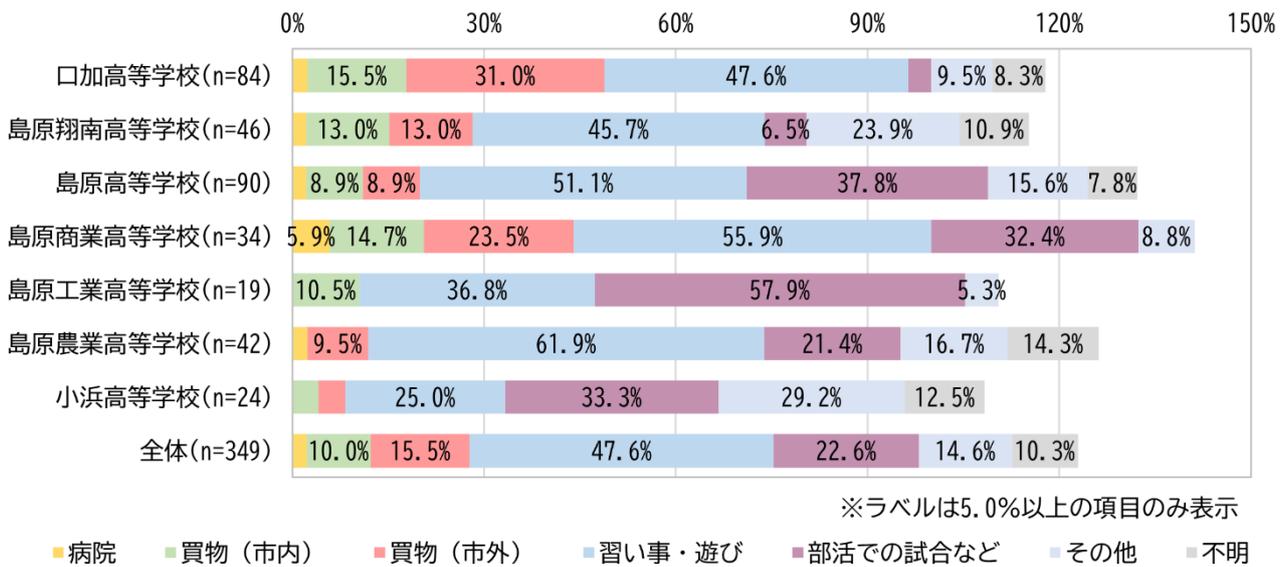


図 4-32 通学以外での路線バスの利用目的

出典：高校生アンケート調査

1年間路線バスを利用していない理由は、「車で送迎してもらうから」が最も多くなっています。また、一部の高等学校で「乗りたい時間にバスが少ないから」や「バスの料金が安いから」などの回答も挙げられています。

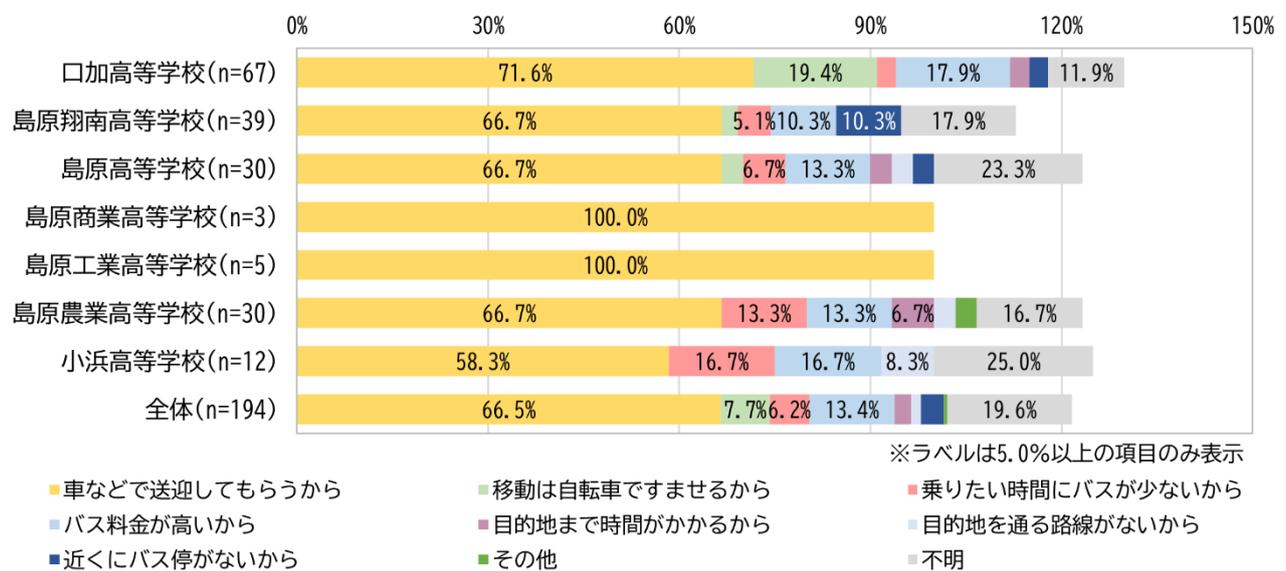


図 4-33 1年間路線バスを乗っていない理由

出典：高校生アンケート調査

4-3 民生委員アンケート調査結果

4-3-1 調査概要

本計画の策定にあたり民生委員アンケート調査を実施しました。調査概要および結果については以下のとおりです。

表 4-3 民生委員アンケート調査概要

調査目的	南島原市で活躍する民生委員・児童委員(147人)へ調査票の配布・回収によるアンケート調査を実施
実施期間	令和5年8月1日(火)~9月29(金)
回収率など	約91.8%(135票回収)
設問	<ul style="list-style-type: none"> ・担当地域での移動支援の有無 など ・買い物や通院での移動支援の実態 など ・公共交通機関を利用できない理由やチョイスコみなみしまばらに対するご意見 など

4-3-2 調査結果

担当地域の実情では、「『自家用車』による移動支援の実態」が「ある」と25.9%が回答しています。また、「自家用車・バスなどによる移動『以外』の通院」が「ある」回答が23.7%、「自身で商業施設などに行く『以外』の買い物方法」が「ある」と52.6%が回答しており、多様な移動手段が存在していることがわかります。

自分で買い物に行く以外の方法は、「移動販売・訪問販売を利用している」が33.9%で最も多くなっています。また、「買い物代行」や「宅配サービスや通販の利用」がそれぞれ20%程度となっています。

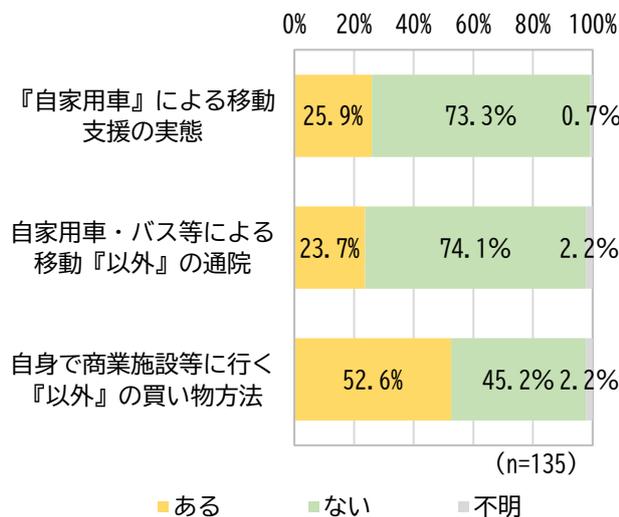


図 4-34 担当地域の実情

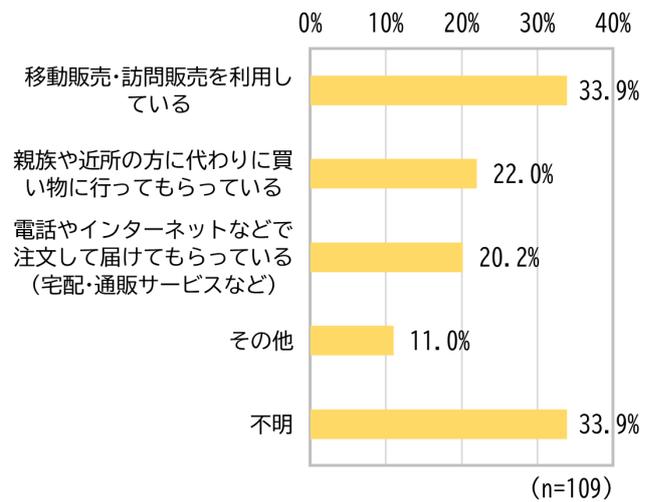


図 4-35 自分で買い物へ行く以外の方法

出典:民生委員アンケート調査

自家用車・バス以外の通院方法は、「自宅まで送迎してくれる医療機関等のサービスを利用している」が18.4%で最も多くなっています。

移動サービスが利用できない理由は、「バス停などから目的地が遠い」が26.7%と最も多く、次いで「バス停まで歩くことができない」が25.6%となっており、徒歩移動の困難さやバス停まで距離があることなどの要因が見受けられます。

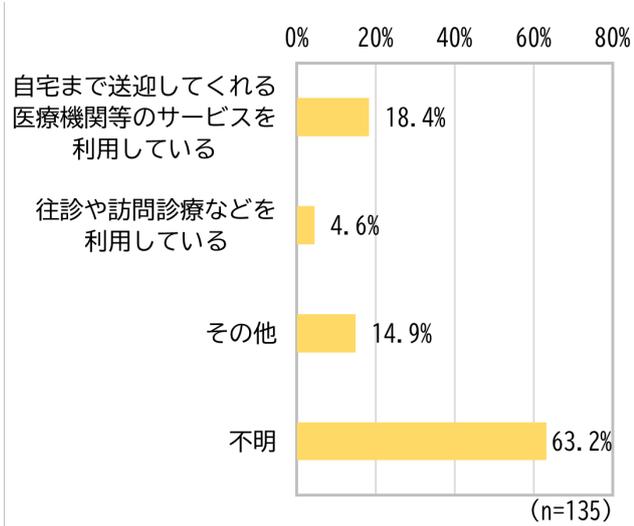


図 4-36 自家用車・バス以外の通院方法

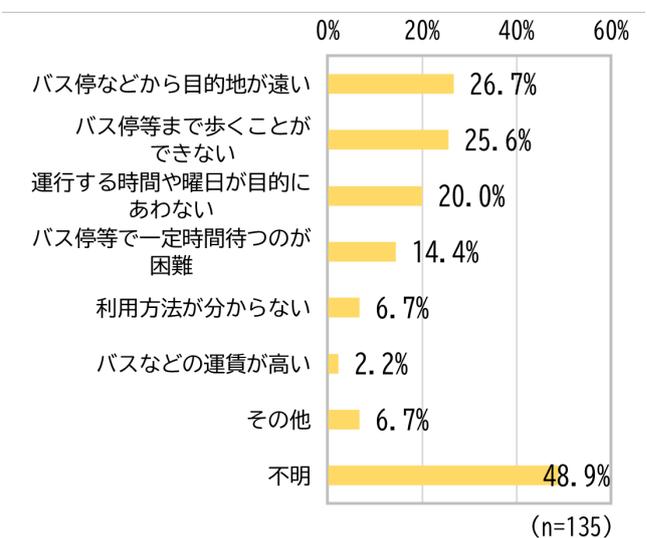


図 4-37 移動サービスが利用できない理由

出典：民生委員アンケート調査

望ましい支援・サービスは、「自宅付近までバスが来てくれる移動サービス」が28.9%、次いで、「目的地の近くまでバスなどが運行する」が15.5%となっており、自宅や目的地付近で乗降できるサービスが挙げられています。

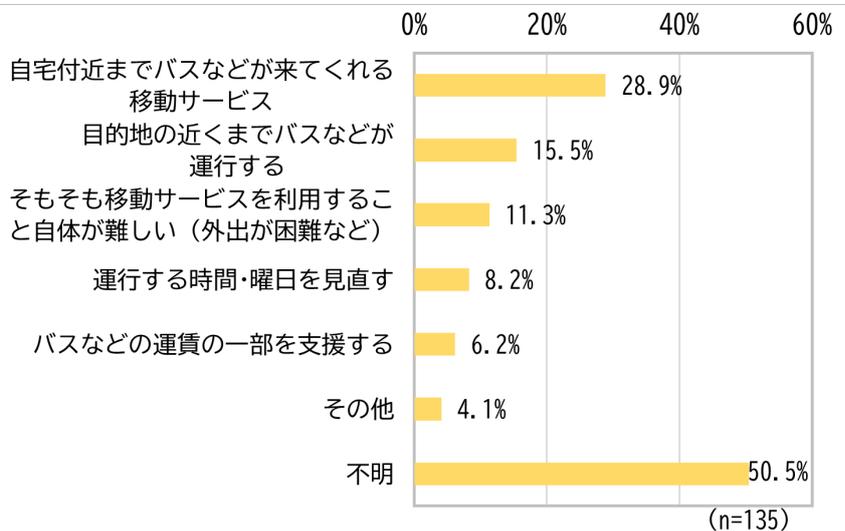


図 4-38 望ましい支援・サービス

出典：民生委員アンケート調査

4-4 利用実態調査

4-4-1 調査概要

本計画の策定にあたり路線バス利用者に対する利用実態調査を実施しました。調査概要および結果については以下のとおりです。

表 4-4 利用実態調査概要

調査目的	南島原市内を運行する島鉄バスの利用が低迷する4路線の南島原市内区間において利用実態ニーズ把握することを目的に実施
実施期間	令和5年11月25日(月)
回収数	201票
設問	・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・往復利用など) 公共交通に対する改善要望 など



図 4-39 調査対象路線

出典:交通事業者提供資料、国土数値情報

4-4-2 調査結果

(1) 利用状況など

路線別の利用年代は、[島原⇄有家⇄須川]では、「高校生」の利用が57.6%となっていますが、それ以外の路線は「65歳以上」の割合が半数以上を占めています。

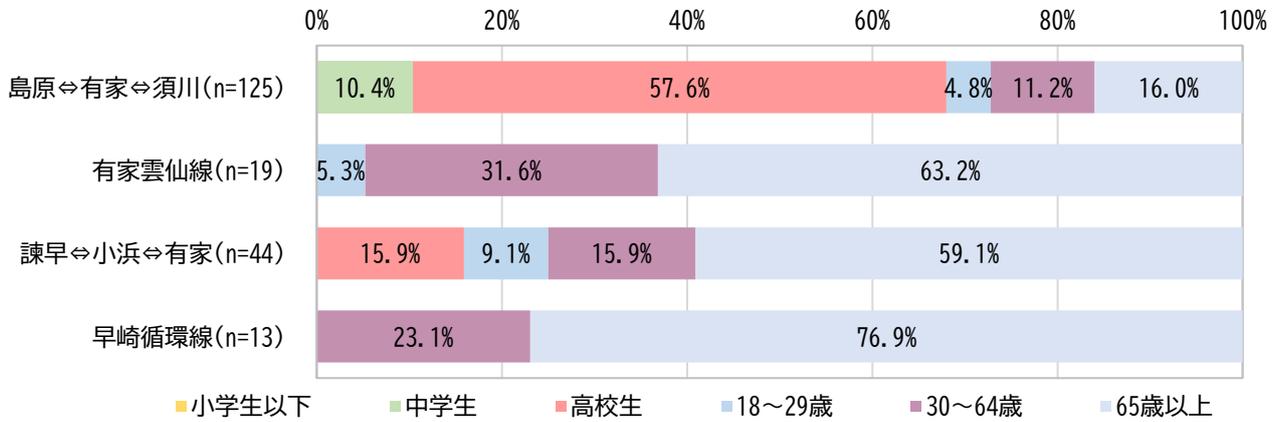


図 4-40 路線別の利用年代

出典: 利用実態調査

時間帯別の利用目的は、午前では6~7時台は「通勤」や「通学」、8~10時台は「商業施設」や「医療機関」が多くなっています。また、午後になると「14時台」、「16時台」、「18時台」で「通学」が多くなっています。

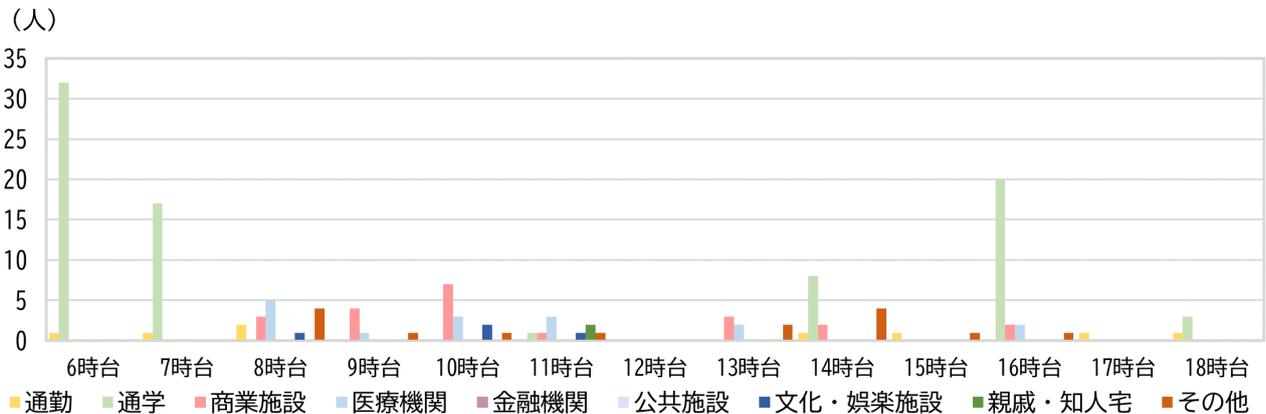


図 4-41 時間帯別の利用目的

出典: 利用実態調査

路線別の利用者数は、高校生の利用が多いこともあり[島原⇄有家⇄須川]が最も多く125人となっています。また、[早崎循環線]は最も少なく13人、1便あたりの平均利用者数は2.17人となっています。

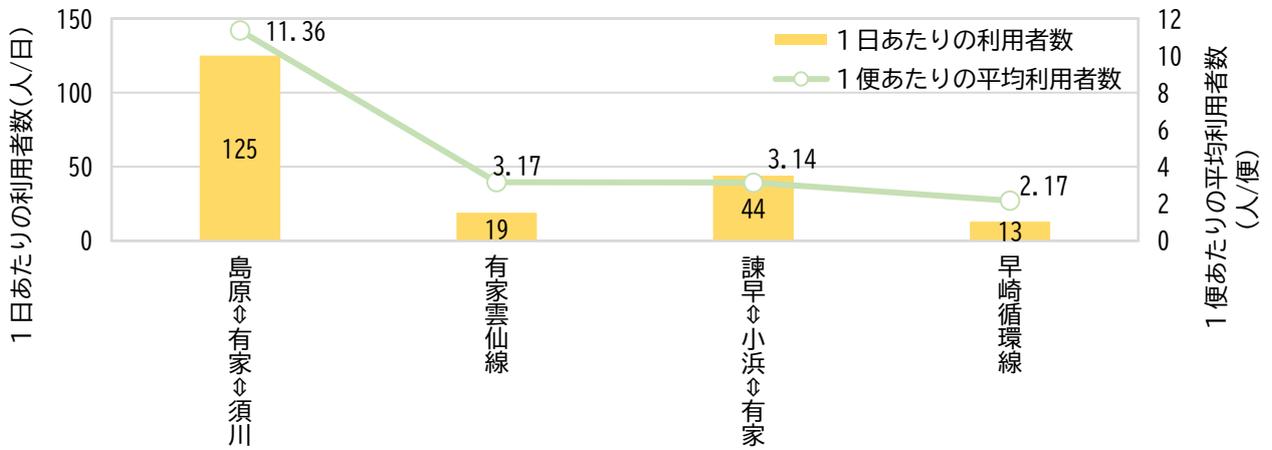


図 4-42 路線別の利用者数

出典: 利用実態調査

バスまでの交通手段は「徒歩」が最も多く、次いで「送迎」となっており、ほとんどの利用者が徒歩でバス停まで行っている状況です。

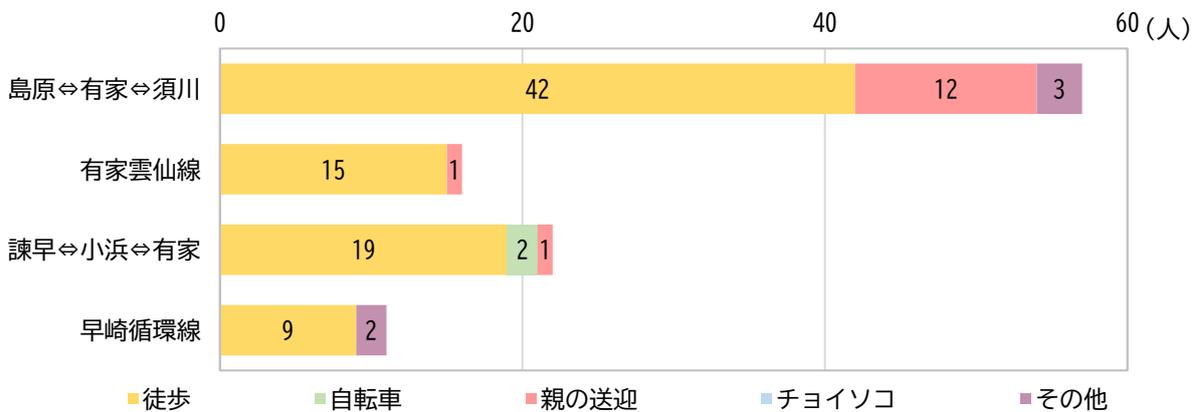


図 4-43 バス停までの交通手段

出典: 利用実態調査

第5章 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

5-1 地域が目指す将来像

南島原市の最上位計画である「第2期南島原市総合計画 後期基本計画」では、将来像として『これからも住んでみたいまち みなみしまばら』が定められており、その実現に向けて、基本理念および8本の基本柱が示されています。本計画においても将来像を実現するために公共交通に係る取り組みを推進していきます。

上位計画：「第2期南島原市総合計画 後期基本計画」

南島原市の将来像

『これからも 住み続けたい 住んでみたいまち みなみしまばら』

基本理念

[一人ひとりの“しあわせ”のためにみんなで進めるまちづくり]

基本目標

- ◆ **基本柱1：自然環境 ～人と自然が共生するまちづくり～**
 - 1-1 自然環境との共生、1-2 循環型地域社会の形成
 - ◆ **基本柱2：郷土文化 ～郷土の誇りを守り活かすまちづくり～**
 - 2-1 歴史・文化財を活かしたまちづくり、2-2 文化・芸術のまちづくり、2-3 地域おこしの推進
 - ◆ **基本柱3：産業経済 ～賑わいと活力を興すまちづくり～**
 - 3-1 農林業の振興、3-2 水産業の振興、3-3 商工業の振興、3-4 観光の振興、3-5 雇用の拡大
 - ◆ **基本柱4：健康福祉 ～健康でつながりを大切にするまちづくり～**
 - 4-1 健康づくりの推進、4-2 医療体制の充実、4-3 高齢者福祉の充実、4-4 障がい者福祉の充実、4-5 児童福祉の充実、4-6 社会保障の充実
 - ◆ **基本柱5：人づくり ～次代を育む人づくり～**
 - 5-1 教育の充実、5-2 生涯学習のまちづくり、5-3 生涯スポーツのまちづくり、5-4 地域間交流の推進
 - ◆ **基本柱6：安全安心 ～安全安心に暮らせるまちづくり～**
 - 6-1 災害に強いまちづくり、6-2 暮らしの安全づくり
 - ◆ **基本柱7：基盤整備 ～世代を問わず暮らしやすいまちづくり～**
 - 7-1 交通環境の充実、7-2 生活環境の充実、7-3 情報環境の整備
- ▶ **公共交道路線の維持**
児童生徒や高齢者等の移動手段として重要な役割を担う公共交通機関（バス会社）に対して、生活路線維持のための運行支援を行います。
 - ▶ **新たな交通手段の確保**
公共交通空白地域における市民の移動手段を確保し、生活エリア内の日常生活を支えるため、デマンド型乗合タクシーを導入します。
- ◆ **基本柱8：協働行政 ～健全で持続可能なまちづくり～**
 - 8-1 市民協働のまちづくり、8-2 人権尊重・男女共同参画のまちづくり、8-3 質の高い行政運営、8-4 持続可能な財政運営

5-2 関連計画の概要

南島原市の公共交通と特に関わりの深い分野について、各種関連計画から公共交通に関わる部分を抜粋し、公共共通へ期待されることを整理しています。

5-2-1 南島原市都市計画マスタープラン(平成 25 年 3 月)

交通施設の整備方針は、以下の 3 つが公共交通と関りが深い部分として挙げられます。

- ・ 交通の骨格を担う国道 251 号については、バスなどの公共交通による連携強化に努め、道路沿道における土地活用の推進を図ります。
- ・ ロエ津港や有家バス停においては、交通結節点を形成し、フェリーやバスなどの運行数の充実や乗換利便性の向上の働きかけるとともに、駐車場や駐輪場の整備を行い、サイクルアンドライドやパークアンドライドなどによる公共交通の利用促進に努めます。
- ・ 中心拠点や地域交流拠点、地区生活拠点においては、市民の公共交通の確保に努めます。



図 5-1 将来都市構造図

出典：南島原市都市計画マスタープラン

期待されること

- ・ 国道 251 号を軸としてバスなどの公共交通連携や交通結節点が強化
- ・ 中心拠点や各地域拠点へのアクセス性が維持
- ・ 市民生活や観光・交流等の移動しやすさの確保

5-2-2 南島原市 まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和2年度～令和6年度)

観光に対する取り組みでは、受入れ環境の整備として、観光資源を結ぶ道路や公共交通などの交通ネットワークの充実が定められています。また、生活基盤に対する取り組みでは、外出しやすい環境づくりや公共交通路線の維持として、高齢者や免許返納者の外出支援としてタクシーや路線バスの利用券の交付および生活路線維持のための路線の見直しや運行支援、観光利用者の利便性向上が位置づけられています。

期待されること

- ・市内での公共交通を利用した観光客の増加
- ・高齢者や免許返納者の外出機会や社会参加機会を確保する役割
- ・日常的な公共交通利用者の利便性の維持

5-2-3 過疎地域持続的発展計画(令和3年度～令和7年度)

地域の持続的発展の基本方針では、基盤整備として公共交通網の維持が定められています。また、公共交通の対策として路線バスの維持および不採算バス路線に対する補助、空白地域の解消や路線網の再編等による行政負担の削減、地域住民の移動手段について持続可能な方法の検討が定められています。さらに高齢者福祉として、高齢者の生活交通確保のためのタクシーやバス利用料に対する助成も定められています。

期待されること

- ・路線バスの維持により移動手段の確保
- ・高齢者の外出機会や社会参加機会の増加

5-2-4 南島原市 第4期障がい者計画第6期障がい福祉計画及び第2期障がい児福祉計画(令和3年3月)

公共交通機関の利便性確保として、交通事業者などの関係機関と協議し、低床型バスの配備や停留所などのバリアフリー化に努めると定められています。

期待されること

- ・障がい者の外出機会の確保、路線バスの利便性向上

5-2-5 新市建設計画(平成18年～令和7年)

交流範囲を広くする基盤整備の推進として、公共交通機関の充実を支援し、市民や観光客などが自動車だけでなく鉄道やバス、フェリーなどを利用して往来しやすい環境づくりが位置づけられています。また、市内各所を結ぶバスや鉄道を支援し、民間事業者と連携しながら充実に寄与すると定められています。

期待されること

- ・市内外の移動手段の確保・維持

5-3 公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像や関連計画における公共交通に対する期待などから、南島原市の地域公共交通に求められる役割を以下のとおり整理しました。

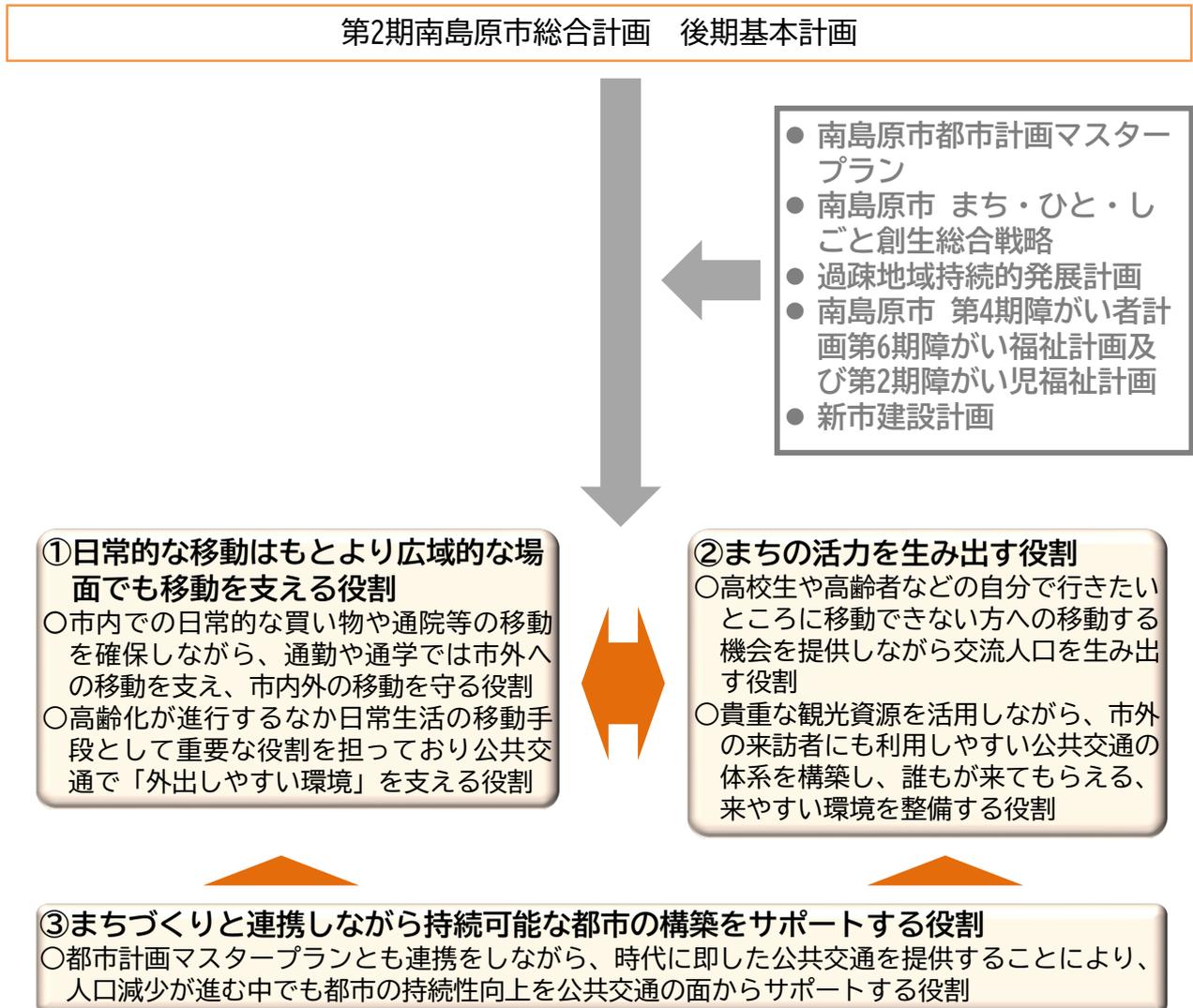


図 5-2 南島原市の公共交通に求められる役割

第6章 解決すべき課題

6-1 地域・公共交通の現状(総括)

表 6-1 地域の現状

分類	内容
人口	<ul style="list-style-type: none"> 平成 22 (2010) 年から令和 2 (2020) 年の 10 年間で 16%程度減少 今後 25 年間で高齢化率は令和 2 (2020) 年の 40.4%から 55.1%まで上昇する予測
観光	<ul style="list-style-type: none"> 令和 4 (2022) 年の観光入込客総数は約 35 万人で、新型コロナウイルス感染症の影響で激減した令和 2 (2020) 年から未回復
移動特性	<ul style="list-style-type: none"> 通勤時に利用する交通手段は、「自家用車」が 86.1%と最多 通学時に利用する交通手段は、「乗合バス」が 35.3%と最多 日々の買い物の外出目的地は「サンピア」や「A コープありえ」が 100 件を超える回答 通院の目的地は、「哲翁病院(口之津町)」が最多 通勤は「雲仙市」「諫早市」「大村市」への通勤が目立つ
施設立地	<ul style="list-style-type: none"> 「商業施設」、「医療施設」、「教育施設」は概ね各エリア内でまかなえる状況
運転免許保有率	<ul style="list-style-type: none"> 高齢層の男性は 80~84 歳までは 70%近い保有率、女性は 80~84 歳で 30%程度にまで低下

表 6-2 公共交通の現状

分類	内容
概況	<ul style="list-style-type: none"> 市内の海岸線に沿う形や山を越える形で島原市、雲仙市、諫早市を結ぶ島鉄バスが運行 チョイソコみなみしまばらが市域を 4 エリアに分割し運行 島鉄フェリーが口之津港から天草市の鬼池港へ運行
フェリー	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況は新型コロナウイルス感染症の影響で激減した令和 2 (2020) 年から、令和 4 (2022) 年には 11 万人程度となり回復傾向
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 南島原市内の乗用タクシーは、7 事業者、9 か所の営業所が立地 タクシーヒアリングでは、「長時間労働や賃金低下により人材確保が困難」「人材不足であるが、輸送人員を考えると採算が合わない」、「福祉タクシーの存在が浸透していない」「運転手や車両が少ないため、時間調整が難しい」などの意見
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 南島原市内には島鉄バスが、7 路線 25 系統を運行 輸送人員と財政負担額は、令和 2 (2020) 年に増加しその後は横ばいで推移 経常費用は横ばいで推移しているが、経常収益は減少傾向
チョイソコみなみしまばら	<ul style="list-style-type: none"> 町別の登録者数は「女性」が多数 西部地域利用者数の推移は、増減を繰り返しながら増加傾向 利用年代は、70~80 代がほとんど 乗合率は 1.3 人程度とほとんど乗合が発生していない

表 6-3 アンケート調査結果など

分類	内容
市民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢層の大半は公共交通を利用していないものの、年齢層が上がるにつれて割合が増加する傾向 ● 19～59歳の利用状況は大半が公共交通を利用していないものの、「19～29歳」では約23.5%が利用 ● 高齢層が利用した公共交通は「路線バス」が最も多く60.8% ● 19～59歳が利用した公共交通は「路線バス」が最も多く61.5% ● 高齢層の公共交通の利用目的は「通院」が53.2%となっており、次いで「買い物」が35.4% ● 19～59歳の公共交通の利用目的は「買い物」が46.2%となっており、次いで「娯楽・習い事」が23.1% ● 地域別の公共交通の利用状況は、「口之津町」は14.0%となっており、それ以外の地域では10%未満 ● 外出目的では、多くの町で「通院」が最多 ● 「深江町」については「買い物」で公共交通を利用
高校生アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 主な通学手段は、ほとんどの高校で「バス」が最多 ● 登校時の路線バスを利用する時間帯は、多くの高校で「7時台」 ● 登校時の乗車中の状況は、島原商業高等学校は「ずっと立っている」が29.6% ● 通学以外での利用状況は、「習い事・遊び」が多い ● 1年間路線バスを利用していない理由は、「車で送迎してもらうから」が最多 ● 利用していない理由として、「乗りたい時間にバスが少ないから」や「バスの料金が高いから」などの回答も挙がっている
民生委員アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 担当地域の実情では、「『自家用車』による移動支援の実態」が「ある」回答が25.9% ● 「自家用車・バスなどによる移動『以外』の通院」が「ある」回答が23.7% ● 「自身で商業施設などに行く『以外』の買い物方法」が「ある」回答が52.6% ● 望ましい支援・サービスは、「自宅付近までバスが来てくれる移動サービス」が28.9%、次いで、「目的地の近くまでバスなどが運行する」回答が15.5%
利用実態調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線別の利用年代は、[島原⇄有家⇄須川]では、「高校生」の利用が57.6% ● それ以外の路線は「65歳以上」の割合が半数以上

6-2 解決すべき課題

南島原市の地域・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とおり整理しました。

表 6-4 解決すべき課題

課題①:路線バスの需要に応じた再整理

- 現在、南島原市には諫早市、雲仙市、島原市へ向かう路線バス、市内の一部区間を循環する路線バスが運行されています。運行頻度は1日に3便程度の路線から37便運行する路線もあるなど路線によってばらつきがあり、利用状況を見ると、朝夕便だけに利用が集中する路線や極端に利用が少ない路線もあり、今後、維持することが難しくなる路線が多く存在しています。山側を運行する路線の利用状況が著しく悪化していますが、唯一の広域移動である路線バスの沿岸を走る幹線は維持しつつも、その他の路線については需要に応じた路線の再整理を行う必要があります。(路線バスの状況)
- 市民アンケート、高校生アンケート、利用実態調査の結果から、南島原市内の高校生は島原市や雲仙市などの市外へ路線バスで通学しており、路線によって違いはあるものの昼間時間帯の高校生以外の利用が少ない路線でも朝夕便は通学する学生が乗車しているケースが多く、朝夕便の維持は高校進学の見込み確保の観点からも必要です。(市民アンケート、高校生アンケート、利用実態調査)

課題②:市内全域に導入されているチョイソコみなみしまばらの効果的な活用

- 市内を4エリアに分けて導入されているチョイソコみなみしまばらですが、路線バスとの競合発生や二次交通としての役割など、さらなる公共交通としての位置づけ強化が必要となります。(チョイソコみなみしまばらの現状)
- 市民アンケートの結果から日常生活(日々の買い物、通院)を見ると概ね各エリアで賄えている状況から、今後市内の重要な移動サービスとしての必要性がさらに高まると予想されます。
- 現在の運行形態をできるだけ維持しながら、路線バスを軸としてその他の移動はチョイソコみなみしまばらなどで補完するような公共交通体系の再構築が必要です。(チョイソコみなみしまばらの現状)

課題③:潜在的な公共交通利用者の利用促進

- 高校生アンケートでは、通学での利用は全体で6割を超えて多いものの、それ以外の路線バスの利用は少なく、全体の3割は「この1年間乗ったことがない」と回答している状況です。また、市民アンケート結果からチョイソコみなみしまばらの利用についても北有馬・南有馬エリア、加津佐・口之津エリアでは全体で5%の利用にとどまっています。人口減少が進むなか、今後の移動サービスを維持していくためにも公共交通を利用する可能性のある方の利用促進を促しながら、利用者数を補っていくことが必要です。(市民アンケート、高校生アンケート)
- 加えて、路線バスとチョイソコみなみしまばらの連携強化を図りながら、乗り継ぎなどの利便性を高めるとともに、さらなる公共交通の利用促進が必要です。

課題④:深刻な問題となっている乗務員不足への対応

- 路線バスの乗務員不足が深刻になっており、路線を運行したくても、人材不足により運行できないなどの非常に深刻な課題を抱えています。現状の運行を維持するためには人材の確保が必須ですが、路線の再整理などにより、乗務員の必要数の抑制も視野に取り組みを進めていく必要があります。(事業者ヒアリング)

第7章 基本方針など

7-1 基本方針

解決すべき課題を踏まえて、南島原市における公共交通のあり方（基本方針）を以下のとおり定めます。

基本 方針 ①

市内外の移動手段を確保しながら市民生活を支える公共交通

○日常の生活が賄える市内移動や通勤・通学のような広域移動がしやすい環境を維持し、今後の社会・都市の変化に対応しながら、市民を支える公共交通の構築を目指します。

基本 方針 ②

各交通モードの役割が明確でこれからも持続可能な公共交通

○路線バス・チョイソコみなみしまばらなどそれぞれの交通モードの役割を明確化しそれぞれが対応すべき移動を整理し、“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 ③

路線バスとチョイソコみなみしまばらとの連携強化により都市の活力に繋げる公共交通

○路線バスの二次交通としてチョイソコみなみしまばらを活用しながら、市民の日常生活はもとより、来訪者の「移動しやすい環境」を整え、関連分野との連携を含めまちの活力や地域振興に繋げていく公共交通を目指します。

7-2 計画の目標

南島原市における公共交通のあり方（基本方針）を踏まえ、地域公共交通計画の目標を以下のとおり定めます。

なお、目標の達成状況を評価する指標については、P95 に示します。

目標①

路線バス（基幹線）の「持続性」の向上

○利用者の減少や乗務員不足を念頭にまとまった需要に対応する必要性が高い路線は引き続き維持していくとともに、需要が分散している路線についてはチョイソコみなみしまばらで対応するなどの対策を行うことで路線バス（基幹線）の「持続性」を向上させるよう目指します。

目標②

公共交通ネットワークとしての「一体性」の確保・強化

○今後ますます路線バスとチョイソコみなみしまばらやチョイソコみなみしまばら同士の乗り継ぎが必須になることから、「交通拠点」での待合環境や案内誘導など、乗り継ぎ利用の抵抗感をできるだけ抑制することで「一体的」なネットワークとして利用される公共交通環境を目指します。

目標③

関連分野や多様な主体と連携しながら地域全体で移動サービスを確保

○限られた輸送資源の中で効率よく効果的に活用し、市民の移動手段を確保していくとともに、交通事業者・行政と公共交通事業者だけではなく地域住民や活動団体、目的地となる各種施設等（商業・医療・観光など）のさらなる参画を促し、多種多様な主体がそれぞれの特性を活かし様々な形で公共交通をサポートできる仕組みを形成します。

7-3 取り組みの方向性と施策の概要

基本方針を踏まえた上で、計画の目標を実現していくため、以下に示す方向性で取り組みを進めます。
 なおそれぞれの方向性と計画の目標の関連性についてもあわせて示します。
 また、次ページ以降には方向性を踏まえた施策の概要などを整理します。

[目標との関連性]

[取り組みの方向性]

	①	②	③
方向性① 路線バスの運行効率化の促進および路線の整理	○		○
方向性② 市全域に拡大したチョイソコみなみしまばらの有効活用	○	○	
方向性③ 交通拠点や乗り継ぎポイントの機能充実		○	○
方向性④ 関連分野や多様な主体との連携強化や利用促進策の推進			○

【施策の概要】

方向性①

①：国道251号を走る路線バス（基幹線）のサービス水準の維持

- 国道251号を運行する路線バス（島原⇄有家⇄加津佐・諫早⇄小浜⇄口之津）は、周辺自治体との間を運行しており市民の広域的な利用をはじめ、南島原市内の移動についても対応しており、これらの路線を「基幹線」と位置づけ、市内外の日常生活に必要な移動を確保します。
- また、日常生活以外にも観光・交流の面でも非常に重要な路線であり、公共交通ネットワークを構築する上での「軸」として重要な役割を担っており、運行水準の維持に努めます。
- 乗務員不足に対する国や県の情報を事業者へ提供するとともに、事業者の周知活動を支援します。
- 国の施策活用の研究や移住定住などの関連分野と連携した乗務員確保策を検討します。

②：路線バス（支線）の再整理および運行効率化

- 路線（支線）の中にはバスで輸送するほどの需要がない路線や朝夕便へ利用が集中する路線が存在しています。路線そのものの需要や各便の需要の差を鑑みながらダイヤの改正・ルートの変更やチョイソコみなみしまばらへの転換を検討しながら運行効率化を図ります。
- ダイヤ改正を実施する場合は、朝の通学や夕方の帰宅用の便を維持するなどの通学手段の確保を検討します。

③：チョイソコみなみしまばらの利便性向上

- 乗車予約方法について、現状では電話かインターネットでの受付のみとなっていますが、公式LINEを介した予約なども受付可能にします。
- 利用登録方法について、現状では申込書の提出のみとなっていますが、インターネットなどでも登録可能にします。
- 支払方法にキャッシュレス決済の導入を検討し利便性向上を目指します。

方向性②

④：路線バスとチョイソコみなみしまばらの連携強化

- 路線バスとチョイソコみなみしまばらの乗り継ぎ利用の促進施策を検討します。また、バス停状況を一覧にしたマップなどを作成して、乗り継ぎに対する抵抗感の軽減を図ります。

⑤：チョイソコみなみしまばらの周知の促進

- 潜在的利用者の発掘のためにも、市民への定期的な利用方法などの講座（南島原市の公式YouTubeや公式アプリなどで動画を掲載）を開くことで利用者の増加を目指します。

方向性③

⑥：乗り継ぎポイントや交通拠点の機能強化

- 路線バスやチョイソコみなみしまばらの乗り継ぎポイントにおいては、待合環境の確保（コンビニエンスストアと連携した待合環境の確保）・情報提供の拡充を実施し、交通拠点としての機能強化を進めます。

⑦：公共交通を活用した自転車での観光周遊の促進

○自転車道が長距離で整備予定である市内において路線バスへ自転車の持ち込みができるように事業者と協議します。また、自転車を積むことのできる台車の設置について整備費用の助成を検討します。

⑧：イベントや地域活動との連携

○南島原市内で開催されるイベントや地域の活動については、「公共交通を利用できる時間に開催する」、「公共交通でアクセスしやすい場所で開催する」などして公共交通の利用を促進します。

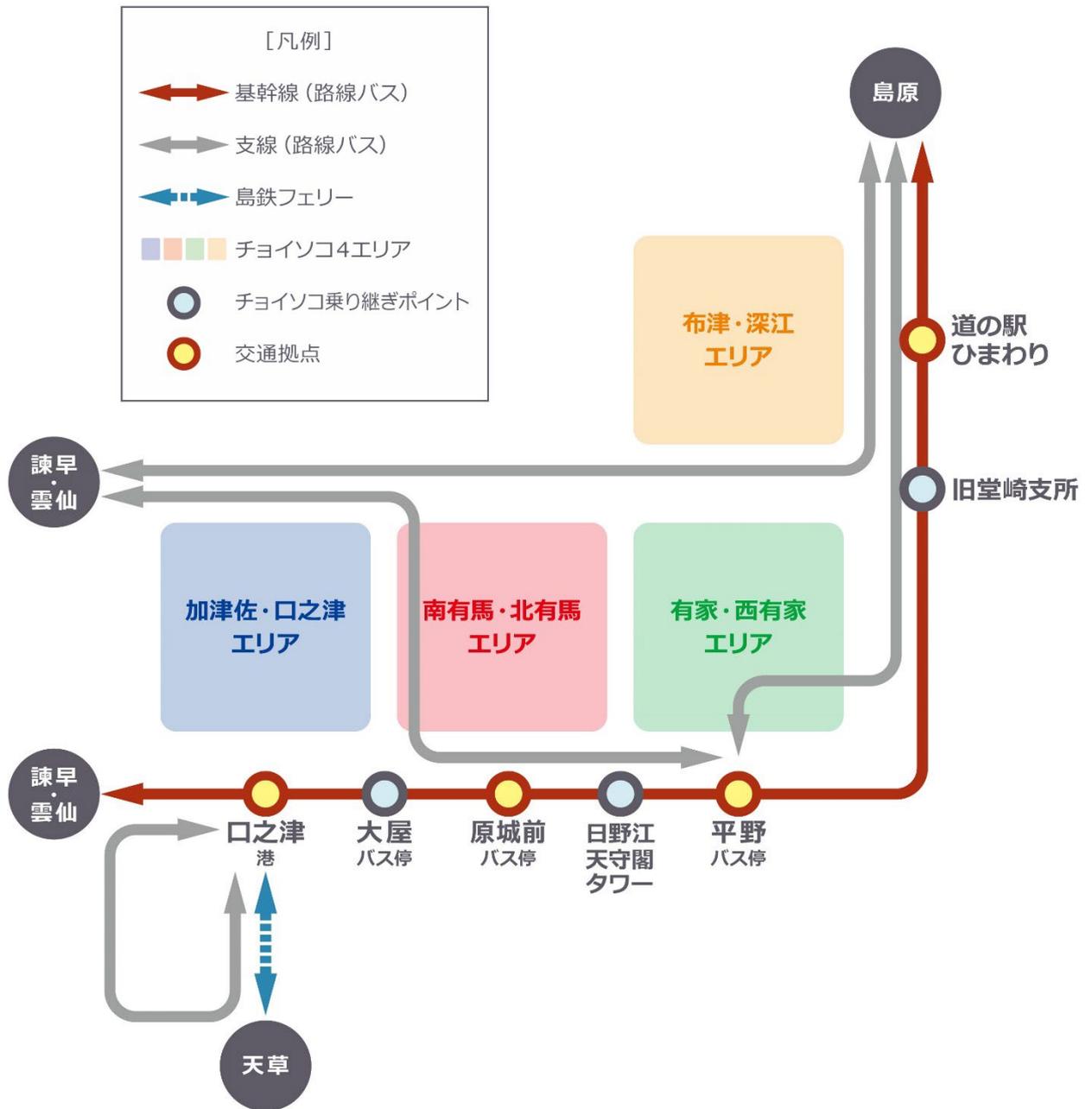
⑨：情報提供・利用促進策の推進

○どのような公共交通があるか、どのように利用するかなどの情報発信に加え、自家用車の利用を抑制しながら、かしくる車を使う意識を醸成し公共交通の利用を促すモビリティマネジメントを推進します。

⑩：市民および企業のさらなる参画の推進

○現状でも多くのスポンサーに加入していただき運行を支えています。さらに地域一丸となって公共交通を支えていくためにも協賛いただける市民や企業を増やします。
○スポンサー制度に加入した企業には車内での広告掲載などを可能にします。また、市民にはチョイソコみなみしまばら割引券などの配布を検討します。

■南島原市における公共交通ネットワーク



■施策の展開イメージ



第8章 公共交通の役割と地域公共交通確保維持事業の必要性

8-1 南島原市における公共交通の役割

南島原市においては、多様な交通モードが以下のような役割を担いながら相互に連携し、“一体的なネットワーク”として市民や来訪者に必要な移動サービスを持続可能な形で確保・維持していくこととします。

表 8-1 南島原市における公共交通の役割

位置づけ	区分	路線・系統	役割	確保・維持策
広域線	航路	・口之津港～鬼池港	○市内の交通拠点などと市外との広域交通を担います。	○交通事業者と協議の上、一定以上の運航を確保します。
基幹線	路線バス	・島原～有家～加津佐 ・諫早～小浜～口之津	○交通拠点などを起終点として、市内ならびに隣接市の各拠点を連絡します。	○地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）を活用し持続可能な運行を目指します。
支線	路線バス	・諫早～雲仙～島原 ・諫早～小浜～有家 ^{注1} ・島原～藤原～須川 ・有家雲仙線 ・早崎循環線	○市内を運行し、軸となる基幹線や交通拠点などに接続します。	○交通事業者と連携した取り組みにより一定数以上の需要の確保を目指します。
	チョイソコ みなみしまばら	・加津佐・口之津エリア ・南有馬・北有馬エリア ・有家・西有家エリア ・布津・深江エリア	○市内の各エリアを運行し、軸となる基幹線や交通拠点などに接続します。	○地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）を活用し持続可能な運行を目指します。
	その他	・乗用タクシー ・福祉タクシー ・自家用有償旅客運送 ・互助（ボランティア）輸送	○路線バスやチョイソコみなみしまばらなどでは対応しにくい状況における移動を担い補完します。	○利用状況やニーズなどを踏まえて活用します。

注1：[諫早～小浜～有家]については現在、小浜で乗り換えが必要

8-2 地域公共交通確保維持事業の必要性

以下に示す路線・系統などについては、地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統・地域内フィーダー系統)を活用しつつ、運行を確保・維持していくこととします。

表 8-2 地域公共交通確保維持策の必要性

区分	路線・系統等	地域公共交通確保維持事業の必要性
地域間幹線系統	・島原～有家～加津佐	○島原市と南島原市を結ぶ路線として通学・通勤・通院・買い物などに大きな役割を持ち、また国道251号を通る重要な幹線として、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)による運行を確保・維持する必要があります。
	・諫早～小浜～口之津	○諫早市・雲仙市と南島原市を結ぶ路線として通学・通勤・通院・買い物などに大きな役割を持ち、また国道251号を通る重要な幹線として、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)による運行を確保・維持する必要があります。
	・諫早～雲仙～島原	○諫早市・雲仙市・島原市と南島原市を結ぶ路線として通学・通勤・通院・買い物などに大きな役割を持ち、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)による運行を確保・維持する必要があります。
地域内フィーダー系統	・布津・深江エリア	○南島原市を4エリアに分けて各種施設や基幹線とも接続をしているため、市外への広域移動も可能とするなど基幹線を補完する重要な交通モードです。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要があります。
	・有家・西有家エリア	
	・南有馬・北有馬エリア	
	・加津佐・口之津エリア	
チョイソコ みなみしまばら		

8-3 補助系統の概要

地域公共交通確保維持事業の対象となる事業実施主体の概要は以下のとおりです。

表 8-3 補助系統に係る事業および実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	実施主体	補助事業の活用
・島原～有家～加津佐	島原駅	西有家	加津佐海水浴場前	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
・諫早～小浜～口之津	諫早駅	小浜	口之津	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
・諫早～雲仙～島原	青雲荘・一本柱鳥居前	雲仙・大手	島原駅	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
・チョイソコ みなみしまばら	・布津・深江エリア			区域運行	南島原市(交通事業者へ運行委託(4条・21条乗合))	フィーダー補助
	・有家・西有家エリア					
	・南有馬・北有馬エリア					
	・加津佐・口之津エリア					

第9章 目標を達成するための具体的な施策

以下では、第7章で概要を示したそれぞれの施策について、次の事項を記載しています。

表 9-1 具体的な施策の記載事項

①施策の背景・必要性	● どのような背景でそれぞれの施策を実施するのか、施策の必要性や施策実施の“狙い”などを記載しています。
②施策の内容	● 施策の内容について、できるだけ具体的に記載しています。
③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など	● それぞれの施策の実現化を図る上で検討・解決すべき課題や、施策を実施する上で留意しておくべき事項などについて記載しています。
④施策の実施スケジュールと実施主体など	● 課題・留意すべき事項なども踏まえて、5か年の計画期間のそれぞれの年度で実施する事項や、実施主体・役割分担などを記載しています。 ● また、施策実施に向けたそれぞれの過程で留意すべき事項などについて記載しています。
【参考事例】	● 他都市などで、施策内容をイメージする上で参考になる事例がある場合に記載しています。

方向性①:路線バスの運行効率化の促進および路線の整理

施策① 国道 251 号を走る路線バス（基幹線）のサービス水準の維持

① 施策の背景・必要性

国道 251 号を運行する路線バスは島原市や諫早市・雲仙市と結び、市民の広域移動や市内移動を支える重要な路線となっています。これらの路線を「基幹線」と位置づけ、市民の日常生活に必要な移動を支える必要があります。それ以外にも観光・交流といった面でも重要であり、南島原市の公共交通ネットワークを形成する上での「軸」として運行水準の維持が重要になります。

また、乗務員不足の深刻化にともない、“乗務員の確保”が地域公共交通の持続性を高めていく上での最大の課題となりつつあります。そのため、現在、議論が進められている様々な制度見直しの動向なども注視しながら地域公共交通の“担い手”を確保していくことを考える必要があります。

② 施策の内容

- 基幹線については、交通事業者や関係自治体、国・県とも協議をしながら、引き続き国費補助（地域間幹線系統）も活用して、サービス水準の維持に努めます。
- 乗務員不足に対する国や県の情報を事業者へ提供するとともに、事業者の周知活動を支援します。
- 国の施策活用の研究や移住定住などの関連分野と連携した乗務員確保策を検討します。

③ 検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 「基幹線」については、国・県・沿線自治体の財政負担により運行されていることから、こうした関係機関や交通事業者と継続的に協議を行っていく必要があります。
- ✓ ドライバーの確保に向けた制度見直しの動向を十分に確認した上で、あくまでも既存の移動サービスを補完するものとして、有効に活用していくことを考える必要があります。

	実施内容		実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)				
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事業者・関係機関と継続的に協議を実施しながらサービス水準を維持 	<ul style="list-style-type: none"> ● 継続的な支援策の実施 ● 必要に応じて支援策の検討・見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事業者が主体となって再編後のダイヤを検討 ● 市が主体となって関係機関などとの協議・調整を実施 ● 市と交通事業者などと協議しながら検討 	<ul style="list-style-type: none"> ● 制度の見直し内容に応じた支援策の検討が必要 ● 国庫補助要件を満たすよう留意が必要 ● 路線バス・チョイソコみなみしまばら・乗用タクシーとの競合回避の留意が必要 ● 安全性や持続性の確保の留意が必要
令和8年度 (2026)				
令和9年度 (2027)				
令和10年度 (2028)				
令和11年度～ (2029～)				

施策② 路線バス（支線）の再整理および運行効率化

① 施策の背景・必要性

南島原市内を運行する路線バスには利用者が低迷している路線（支線）が存在しています。バスで輸送するほどの需要がない支線や朝夕へ利用が集中している支線など様々です。路線そのものの需要や各便の需要の差を鑑みながら、ダイヤの改正・ルートの変更やチョイソコみなみしまばらへの転換を検討しながら運行効率化を図る必要があります。

② 施策の内容

- 需要に応じたルートへの再設定を進めます。
- 時間帯における各便の需要の差を見ながらダイヤ改正を進めます。
- 需要がほとんどない路線については、チョイソコみなみしまばらへの転換を検討します。
- ダイヤ改正を実施する場合は、朝の通学や夕方の帰宅用の便を維持するなどの通学手段の確保を検討します。

③ 検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 交通事業者と協議・調整をしながら進めていく必要があります。
- ✓ 路線の再整理などを行う場合は地域住民への事前説明・周知が必要です。
- ✓ 代替え交通手段も含めて検討していく必要があります。
- ✓ 乗降データの分析を行いながら、再編する路線や区間を慎重に抽出する必要があります。

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> 支線のルート・ダイヤおよびチョイソコみなみしまばらへの転換を検討 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が主体となって再整理後のルート・ダイヤなどを検討 	<ul style="list-style-type: none"> チョイソコみなみしまばら関連の施策についてもあわせて検討が必要
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者・関係機関などとの協議 	<ul style="list-style-type: none"> 市が主体となって関係機関などとの協議・調整を実施 	
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> 利用者・沿線地域への周知など 	<ul style="list-style-type: none"> 市と交通事業者が連携して周知などを実施 	<ul style="list-style-type: none"> 関係する施策(乗り継ぎポイントや交通拠点など)との関係性の考慮が必要
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> 支線の再整理 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が主体となって運行を実施 	
令和10年度 (2028)		<ul style="list-style-type: none"> 市が必要に応じて各種支援を検討・実施 	
令和11年度～ (2029～)			

方向性②:市全域に拡大したチョイソコみなみしまばらの有効活用

施策③ チョイソコみなみしまばらの利便性向上

①施策の背景・必要性

令和4(2022)年9月から運行が開始しているチョイソコみなみしまばらですが、今後の路線バスの再編などを踏まえて、学生利用の可能性や公式LINEを介した予約、キャッシュレス決済での支払いなど、幅広い年代に対応可能な利便性向上策が必要になります。

②施策の内容

- 乗車予約方法について、現状では電話かインターネットでの受付のみとなっていますが、公式LINEを介した予約などからも受付可能にします。
- 利用登録方法について、現状では申込書の提出のみとなっていますが、インターネットなどでも登録可能にします。
- 支払方法にキャッシュレス決済の導入を検討し利便性向上を目指します。

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 南島原市が主体となって交通事業者や関係機関と協議・調整しながら利便性向上に向けた取り組みを検討・展開します。
- ✓ 各エリアの利用状況をモニタリングしながら利便性向上策の導入を検討する必要があります。

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ● 利便性向上策の導入検討 ● 交通事業者・関係機関などとの協議 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市が主体となって利便性向上策の導入を検討および関係機関などとの協議・調整を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス関連の施策との連携が必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者・各エリアへの周知など 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市と交通事業者が連携して周知などを実施 	
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> ● 利便性向上策の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事業者が主体となって運行を実施 ● 市が必要に応じて各種支援を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> ● 関係する施策(乗り継ぎポイントや交通拠点など)との関係性の考慮が必要
令和10年度 (2028)			
令和11年度～ (2029～)			

施策④ 路線バスとチョイソコみなみしまばらの連携強化

①施策の背景・必要性

周辺自治体への移動は主に路線バスが担っており、路線バスの再整理によりチョイソコみなみしまばらとの乗り継ぎ利用が増加することが予想され、乗り継ぎに対する抵抗感の軽減がますます重要になっていきます。また、路線バス（基幹線）の持続性向上の観点からもチョイソコみなみしまばらの二次交通としての役割の明確化が必要です。

②施策の内容

- 路線バスとチョイソコみなみしまばらの乗り継ぎ利用の促進施策を検討します。
- 乗り継ぎ環境が良いバス停のマップを作成します。

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 南島原市が主体となって交通事業者や関係機関と協議・検討をしながら施策を検討します。
- ✓ 乗り継ぎバス停マップの作成にあたっては、各バス停の周辺環境を含めた調査を実施する必要があります。

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗り継ぎ利用の促進施策の導入検討 ● 交通事業者・関係機関などとの協議 ● 乗り継ぎバス停マップの作成 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市が主体となって乗り継ぎ利用の促進施策の導入検討 ● 乗り継ぎバス停マップの整理および関係機関などとの協議・調整を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスおよびチョイソコみなみしまばら運行委託者へのきめ細かなレクチャーが必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者・各エリアへの周知など 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市と交通事業者が連携して周知・配布などを実施 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者に対してきめ細かな周知が必要
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗り継ぎバス停マップの配布 		
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗り継ぎ利用の促進施策の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事業者が主体となって乗り継ぎ利用割引を実施 ● 市が必要に応じて各種支援を検討・実施 	
令和11年度～ (2029～)			



公共交通乗り継ぎ割引券の配布（静岡県富士市）

静岡県富士市では路線バスとコミュニティ交通、コミュニティ交通同士での利用の場合に50円の乗り継ぎ割引を実施しています。

1回1枚の利用ですが、1日何回でも利用できる制度となっています。

富士市公共交通乗り継ぎ割引券の概要⇒

乗り継ぎ割引券

1回あたり50円おトクに!

●小学生、障害者手帳所持者は30円割引 ※乗り継ぎをされる場合は運転士にお申し出ください。

■割引が適用となる場合

コミュニティ交通 ⇨ 路線バス
 路線バス ⇨ コミュニティ交通
 コミュニティ交通 ⇨ コミュニティ交通

※富士市内で乗降が完結する利用の場合のみ対象です。
 ※ひまわりバス、ぐるっとふじは、路線バスとして扱います。
 ※路線バス同士や岳南電車との乗り継ぎは対象外です。

■発行する日 コミュニティ交通の運行日

<ご利用上の注意> ●当日限り有効で1回1枚のみご利用になれます。(乗り継ぐたびに、1日何回でもご利用になれます。)
 ●乗り継ぎ先でのお支払い(割引券を利用するとき)は現金、共通回数券(山交除く)をお願いします。
 ●現金、共通回数券以外でご乗車の場合も割引券を受け取ることができます。

利用例 コミュニティ交通 ⇨ 路線バス

運転士に路線バスへ乗り継ぐことを伝え、割引券を受け取ってください。

割引券を利用して、50円を差し引いた運賃をお支払いください。

施策⑤ チョイソコみなみしまばらの周知の促進

① 施策の背景・必要性

利用者数・登録者数は増加傾向にあるものの、さらなる潜在的利用者の発掘のために各地域における定期的な乗り方講座などを開催し、利用者の増加・乗合率の向上が必要です。

② 施策の内容

- 各エリアにおいて、定期的な乗り方講座を実施します。
- 南島原市の公式 YouTube や公式アプリを活用し、乗り方動画を公開します。

③ 検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 南島原市が主体となって各地域と連携し、乗り方講座開設に向けて調整をする必要があります。
- ✓ 日常的に利用できるようにわかりやすい動画作成が必要です。

	実施内容	実施主体・役割分担	備考	
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ・掲載内容の検討 ・動画の作成 			
令和7年度 (2025)				
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> ・市の公式 YouTube チャンネルや公式アプリへの実装 	<ul style="list-style-type: none"> ・定期的な乗り方講座の開催 	<ul style="list-style-type: none"> ・市が主体となって動画の作成や乗り方講座の開催 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り方以外にも乗り継ぎ利用法などを含めた講座が必要
令和9年度 (2027)				
令和10年度 (2028)				
令和11年度～ (2029～)				



参考事例 YouTube を活用しバスの乗り方動画を配信（北海道苫小牧市）

北海道苫小牧市では、YouTube を活用しバスの乗り方を配信しています。

動画は【乗り方編】・【乗車マナー編】の2種類があり、苫小牧市公式キャラクター（とまチョップ）を用いて作成しています。

動画時間も1分40秒程度と気軽に幅広い年代で楽しみながら学ぶことができます。



方向性③:交通拠点や乗り継ぎポイントの機能充実

施策⑥ 乗り継ぎポイントや交通拠点の機能強化

①施策の背景・必要性

チョイソコみなみしまばらが全市域に拡大されたことを受け、チョイソコみなみしまばら同士の相互利用のための乗り継ぎポイントを設定しています。また、各エリアに交通拠点を設定し、公共交通のさらなる接続性向上を目指します。今後の利用拡大に伴い交通拠点や乗り継ぎポイントの機能充実を図る必要があります。

②施策の内容

- 各エリアに交通拠点を設定し、待合環境の改善や機能強化を図ります。
- コンビニエンスストアなどの周辺施設と連携した快適に乗り継ぎ利用できる待合環境を確保します。

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 南島原市が主体となって、周辺施設などとの協議・調整を行い、必要に応じて施設と協定などを結ぶことで、待合環境を確保する必要があります。

	実施内容		実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ● コンビニエンスストアなどの商業施設への待合環境の提供依頼 ● 関係機関・施設との協議 		<ul style="list-style-type: none"> ● 市が主体となって関係機関などとの協議・調整を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ● 商業施設などと協定を結び継続的な協力についての要請が必要
令和7年度 (2025)				
令和8年度 (2026)				
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> ● コンビニエンスストアなどへの待合空間の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ● 待合環境の改善および機能強化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市が主体となって待合環境の整備および改善・機能強化を実施 ● 施設が必要に応じて場所の提供 	
令和10年度 (2028)				
令和11年度～ (2029～)				

方向性④: 関連分野や多様な主体との連携強化や利用促進策の推進

施策⑦ 公共交通を活用した自転車での観光周遊の促進

① 施策の背景・必要性

南島原市では、サイクリストが島原半島を周遊できる「市道 南島原市自転車道線(自転車歩行者専用道路)」の整備を行っています。今後、サイクリストの来訪が予想され、自転車と公共交通の相互利用の柔軟性を高めることが必要になります。

② 施策の内容

- 現状ではバスへの自転車の持ち込みは輪行袋を使用する必要がありますが、利便性の向上も視野に入れ、バス前方にサイクルラックの設置などを進めていきます。
- 曜日や便を指定しながら、サイクルバスとして自転車をそのまま持ち込めるように、事業者と調整を進めます。
- サイクルバスであることをわかりやすく利用者に示すために、車両前面に「サイクルバス」などと掲出します。



路線バスを活用したサイクルバスの導入事例(静岡県伊豆市)

東海バスでは、伊豆半島を運行する一部路線(修善寺駅~河津駅)でサイクルバスが運行しています。車両前面に2台・車内に1台積載が可能となっています。

ホームページにはサイクルバスを利用したモデルコースやサイクルラック利用方法が掲載されています。

▲東海バスのサイクルラックバス利用案内

③ 検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 市が主体となって交通事業者とも事前に調整を行い、整備方針などを決める必要があります。
- ✓ 全路線に導入は難しいため、「基幹線」を対象に試験的に実施していく必要があります。
- ✓ 曜日や便を指定する場合は、サイクリストに対して徹底した周知が必要です。

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> サイクルバスの運用に向けた検討 交通事業者や関連分野との協議 	<ul style="list-style-type: none"> 市が主体となって交通事業者や関連分野との協議・調整を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者に対するの事前周知が必要 予約制の導入を含めた検討が必要 使用方法を含め交通事業者と十分な協議が必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> サイクルバスの試験的な運用 		
令和9年度 (2027)		<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が主体となってサイクルバスの運用 	
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> サイクルバスの本格的な運用 	<ul style="list-style-type: none"> 市が必要に応じて各種支援を検討・実施 	
令和11年度～ (2029～)			

施策⑧ イベントや地域活動との連携

①施策の背景・必要性

南島原市で開催される様々な催しや各所イベントなどに公共交通を利用して参加ができるように環境を整備するとともに、公共交通と外出目的との連動を図ることで、利用促進や市民(特に高齢者)の外出機会・社会参加機会の確保などに繋がります。

②施策の内容

- 各地域で実施するイベント・行事・地域活動などについて、路線バスなどの公共交通によるアクセス情報を提供し、イベント参加者の利便性向上や公共交通利用の機会を提供します。

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 各地域が実施する行事やイベントを把握し、公共交通機関でアクセスできる場所や時間での実施を促す必要があります。
- ✓ 交通事業者とも事前に連携を行い、イベント実施時には円滑に機能するよう調整する必要があります。

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> ● 情報提供のため材料収集 		
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> ● 情報提供のためのツールの作成(施策⑩) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市が主体となって関係団体との協議・調整を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ● 関連する施策(情報提供・利用促進策の推進)との関係性の考慮が必要
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民・関連団体への働きかけ 		
令和11年度～ (2029～)			

施策⑨ 情報提供・利用促進策の推進

①施策の背景・必要性

日常生活や観光で公共交通の利用を増やすには、まず南島原市とその周辺にどのような公共交通があるのかを知ってもらうことが重要になります。

また、「乗ったことがないから乗り方や利用方法がわからない」といったことも要因として存在する可能性や、「ルートや時刻が調べにくい」「遅延や待ち時間がわからない」などの危惧も利用に対する不安感に繋がり、利用促進を妨げている恐れがあります。加えて、「自家用車での移動を前提に生活しており、そもそも公共交通を利用しようと思わない」人も多いと考えられます。これらを鑑み、公共交通の利用への働きかけを行うことで、移動手段の選択肢として認識してもらい、利用してみようという意識を醸成していくことも重要になります。

②施策の内容

- 南島原市に関連する全ての交通モードについての情報や、相互の乗り継ぎ利用に関する情報を総合的・一元的に提供していくためのツール(路線図や時刻表など)を作成した上で、公共交通を知ってもらう段階から、実際に利用してもらう段階まで、それぞれの段階に応じた効果的な情報を提供することで、潜在的な利用需要の掘り起こしを図ります。
- また、自家用車の利用を可能な範囲で抑制し、「かしこくクルマを使う」意識を醸成することで公共交通の利用を促す、モビリティ・マネジメント※(以下「MM」という。)に取り組みます。

※当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み

表 9-2 段階に応じた情報提供のイメージ

段階	情報提供イメージ
段階① 知ってもらう	<p>南島原市やその周辺を運行する公共交通や、公共交通の利用方法(乗り方)の周知を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● わかりやすい路線図・総合時刻表の作成・配布 ● 公共交通の「乗り方」をわかりやすく解説した資料の作成、「乗り方教室」の開催 ● 公共交通情報と一体となった観光パンフレットなどの作成・配布 など
段階② 利用しようと思ってもらう	<p>詳細な運行情報(時刻表など)を簡単に確認できる仕組みを検討します。また、公共交通を利用してどのように外出するのか、できるだけ具体的なイメージを持ってもらうための情報提供を実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 全ての公共交通機関・路線の時刻表など、一元的でわかりやすい情報を提供 ● スマートフォンアプリなどを活用した時刻表検索機能などの強化・充実 ● 公共交通を利用した買い物・通院などの具体的な「おでかけ(外出)プラン」の提案 ● 公共交通を利用した観光周遊ルートの提案 など
段階③ 実際に利用してもらう	<p>乗る予定のバスが現在どこを運行しているのか、乗り場はどこにあるのか、待ち時間がどのくらいあるか、などについての情報提供を検討・実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 主要な乗り場でのリアルタイムの運行情報の表示や乗り場までの案内の充実 ● スマートフォンアプリなどを活用したリアルタイムの運行情報の提供 など

表 9-3 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など	<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交通行動の変容を目指します。
居住者 MM	路線バスの再整理やチョイソコみなみしまばらへの転換が行われるエリアの居住者	<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、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	南島原市への転入者	<ul style="list-style-type: none"> ○南島原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促します。

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 情報提供の拡充には、観光施設や商業・医療・その他生活サービス施設などの協力が必要となるため、関係機関・団体とのきめ細かな連携が重要になります。

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> • 利用促進策の検討 		
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> • 情報提供のためのツールの作成 		
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> • 情報提供・利用促進策を展開 	<ul style="list-style-type: none"> • 市が主体となって情報提供・利用促進策を展開 	<ul style="list-style-type: none"> • 路線やダイヤなどにあわせて随時情報の更新が必要
令和11年度～ (2029～)			

施策⑩ 市民および企業のさらなる参画の推進

① 施策の背景・必要性

事業性が厳しさを増すなか、利用者からの運賃収入だけでは公共交通を維持することが難しくなっています。行政による財政負担も限界があるため、多様な主体が一丸となって公共交通の利用促進や移動サービスの提供を支援していく必要があります。

また、チョイソコみなみしまばらでは、スポンサー制度を導入しており市内の事業者には運行を支援していただいておりますが、スポンサー数の伸び悩みが課題となっており、参画の推進強化が必要です。

② 施策の内容

- スポンサー制度に加入していただいた企業にはチョイソコみなみしまばらの車内で広告などの掲載を可能にするなどの策を講じます。
- また、市民に対しては加入していただいた方に、チョイソコみなみしまばらの利用割引券などの配布を検討します。



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セットで販売し、店舗は割引額の一部を負担することで来客数や売上額などの向上が見込める仕組みとなっています。

▲ふくい公共交通共通乗車割引券の概要

③ 検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 費用負担への懸念も想定されることから、協調いただくことの意義を丁寧に説明することで、取り組みに対する理解を醸成しながら継続的に働きかけを行っていく必要があります。
- ✓ 広告掲載や利用割引券については、広告掲載期間や割引券清算などの仕組みが必要となるため関連事務が煩雑になる可能性が高く、導入にあたっては綿密な検討を行ったうえでの制度の確立が重要になります。

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> • 仕組み(制度)の検討 • 多様な主体との協議・連携に向けた働きかけ 		
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> • 交通事業者との協議 	<ul style="list-style-type: none"> • 市が主体となって関係団体との協議・調整を実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 関係団体との連携も考慮が必要
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> • 試験的な実施 		
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> • 本格的な導入 • スポンサーの拡充の推進 	<ul style="list-style-type: none"> • 市が主体となって仕組みの運用状況について定期的に協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 制度を最大限に活用しながら連携施設のメリットを拡大していくことも必要
令和11年度～ (2029～)			

第10章 計画の推進および進捗管理

10-1 目標の達成状況を評価するための指標

10-1-1 目標の達成状況を評価するための指標(評価指標)

第7章で示した「計画の目標」については、それぞれ以下の指標により達成状況を評価します。

表 10-1 目標の達成状況を評価するための指標(評価指標)

	評価指標	指標の定義・算出方法	設定意図 (効果発現イメージ)
目標① 路線バス (基幹線)の 「持続性」の向上	①市内を運行する 路線バス (基幹線) の収支率	○市内を運行する路線バス(基幹線)の経常費用に対する経常収入の割合を交通事業者資料より算出 ※毎年度算出	○路線バスとしての運行が必要不可欠な路線以外については、チョイソコみなみしまばらへの転換を図り、比較的利用が多い幹線が主体となっていくことで収支率の向上が期待されます。
	②公共交通の 利用者数 (基幹線)	○交通事業者資料より、路線バス(基幹線)の利用者数 ^{注1} を集計 ※毎年度算出	○基幹線の利用や乗り継ぎ促進施策を実施することにより、路線バス(基幹線)の利用者数の増加が期待されます。
	③路線バスに 対する 財政負担	○市内を運行する路線バスに対する年間の市の財政負担額を把握 ※毎年度算出	○路線バスの再整理により運行の効率化が図れ、路線バスの運行に対する財政負担の低減が期待されます。
目標② 公共交通ネットワークとしての 「一体性」の確保・ 強化	①路線バスと チョイソコみなみ しまばらとの 乗り継ぎ利用 割合	○路線バスとチョイソコみなみしまばらの乗り継ぎ利用券の使用率を算出 ※毎年度算出	○路線バスとの相互の利用促進が図られ、チョイソコみなみしまばらなどが路線バスの「二次交通」として活用されることで乗り継ぎ利用者数の増加が期待されます。
	②チョイソコみなみ しまばらの 乗合率	○乗車時の合計人数/合計区間数 ※毎年度算出	○チョイソコみなみしまばらの利便性向上により、登録者および利用者が増加し乗合率の向上が期待されます。
目標③ 関連分野や多様な主体と連携しながら地域全体で移動サービスを確保	①公共交通の 利用者数 (チョイソコみなみ しまばらを含む)	○交通事業者資料より、路線バスおよびチョイソコみなみしまばらの利用者数 ^{注2} を集計 ※毎年度算出	○自家用車に頼りすぎないライフスタイルへの転換により、今後人口が減少傾向に転じるなかでも引き続き一定の公共交通の維持が期待されます。
	②居住誘導 区域内の人口	○南島原市立地適正化計画で設定された居住誘導区域内の人口 ※国勢調査の地域メッシュ統計より計測	○市街地内の移動利便性の維持・向上や、市街地やその周辺に立地する生活サービス施設への移手段の確保を図ることで、居住誘導区域内の人口集積が維持されます。

注1:「島原～有家～加津佐」、「諫早～小浜～口之津」2路線の利用者数

注2:路線バス、チョイソコを含む全ての利用者数

10-1-2 評価指標の現況値および目標値

評価指標の現況値および目標値は以下のとおりとします。

表 10-2 評価指標の現況値および目標値

	評価指標	単位	現況値 (基準年 ^{注1})	目標値 (令和10年度)	目標設定の考え方
目標①	①市内を運行する路線バス(基幹線)の収支率	%	72.3 (令和4年)	77.0	○路線バスの整理による経常費用の低減や基幹線の持続性向上による経常収益の維持により、収支率の改善を図ることとして目標値を設定
	②公共交通の利用者数(基幹線)	万人/年	71.9 (令和4年)	79.0	○新型コロナウイルス感染症の影響以前の水準まで回復を図り、維持していくこととして目標値を設定
	③路線バスに対する財政負担	万円/年	5483.4 (令和4年)	3000	○路線バスの再整理や基幹線の利用促進などにより財政負担を減少させることとして目標値を設定
目標②	①路線バスとチョイソコみなみしまばらとの乗り継ぎ利用割合	%	—注2 (令和4年)	—注2	○乗り継ぎポイントの強化や乗り継ぎ割引の実施により、乗り継ぎ利用が増加することとして目標値を設定
	②チョイソコみなみしまばらの乗合率	人	1.31 (令和4年)	1.5	○利用促進施策等の実施により、利用者数が増加し乗合率の向上を目指すこととして目標値を設定
目標③	①公共交通の利用者数(チョイソコみなみしまばらを含む)	万人/年	101.9 (令和4年)	102	○路線バスの再整理やチョイソコみなみしまばらの利用促進施策の効果を念頭に現状を維持していくこととして目標値を設定
	②居住誘導区域内の人口	人	—注3 (令和4年 ^{注4})	—注3	○今後策定される立地適正化計画との連携の効果を念頭に目標値を設定

注1:計画策定時点の最新値の年次を「基準年」として記載

注2:現時点では施策未実施。施策④の乗り継ぎ利用割引券導入後に算出・設定

注3:令和6(2024)年度策定予定の「南島原市立地適正化計画」を踏まえて今後設定

注4:地域メッシュ統計(人口)は令和2(2020)年の国勢調査

10-2 施策展開のロードマップ

方向性	施策	令和6(2024)年度	令和7(2025)年度
方向性①： 路線バスの運行効率化の促進および路線の整理	①国道251号を走る路線バス（基幹線）のサービス水準の維持	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者・関係機関と継続的に協議を実施しながらサービス水準を維持 継続的な支援策の実施必要に応じて支援策の検討・見直し 	
	②路線バス（支線）の再整理および運行効率化	<ul style="list-style-type: none"> 支線のルート・ダイヤおよびチョイソコみなみしまばらへの転換を検討 交通事業者・関係機関などとの協議 	
方向性②： 市全域に拡大したチョイソコみなみしまばらの有効活用	③チョイソコみなみしまばらの利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> 利便性向上策の導入検討 交通事業者・関係機関などとの協議 	
	④路線バスとチョイソコみなみしまばらの連携強化	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ利用の促進施策の導入検討 交通事業者・関係機関などとの協議 乗り継ぎバス停マップの作成 	
	⑤チョイソコみなみしまばらの周知の促進	<ul style="list-style-type: none"> 掲載内容の検討 動画の作成 定期的な乗り方講座の開催 	
方向性③： 交通拠点や乗り継ぎポイントの機能充実	⑥乗り継ぎポイントや交通拠点の機能強化	<ul style="list-style-type: none"> コンビニエンスストアなどの商業施設への待合環境の提供依頼 関係機関・施設との協議 	
方向性④： 関連分野や多様な主体との連携強化や利用促進策の推進	⑦公共交通を活用した自転車での観光周遊の促進	<ul style="list-style-type: none"> サイクルバスの運用に向けた検討 交通事業者や関連分野との協議 	
	⑧イベントや地域活動との連携	<ul style="list-style-type: none"> 情報提供のため材料収集 	
	⑨情報提供・利用促進策の推進	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進策の検討 	
	⑩市民および企業のさらなる参画の推進	<ul style="list-style-type: none"> 仕組み(制度)の検討 多様な主体との協議・連携に向けた働きかけ 交通事業者との協議 	

凡例

・施策についての
検討、協議・調整
など

・施策の試行的な
実施など

・施策の実施

令和8(2026)年度

令和9(2027)年度

令和10(2028)年度

令和11(2029)年度～

・利用者・沿線地域への周知
など

・支線の再整理

・利用者・各エリアへの周知な
ど

・利便性向上策の実施

・利用者・各エリアへの周知な
ど

・乗り継ぎ利用の促進施策の実施

・乗り継ぎバス停マップの配布

・市の公式YouTubeチャン
ネルや公式アプリへの実装

・コンビニエンスストアなどへの待合空間の設置

・待合環境の改善および機能強化

・サイクルバスの試験的な運
用

・サイクルバスの本格的な運用

・情報提供のためのツールの
作成(施策⑩)

・市民・関連団体への働きかけ

・情報提供のためのツールの
作成

・情報提供・利用促進策を展開

・試験的な実施

・本格的な導入
・スポンサーの拡充の推進

10-3 PDCA サイクルに基づく進捗管理

本計画に記載した施策については、「施策展開のロードマップ」に基づいて毎年度その実施状況を把握し、未実施の施策や遅延が発生している施策についてその要因を把握・分析した上で、次年度以降の対応を検討・実施することで、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」についても継続的に数値などのモニタリングを行い、必要に応じて見直しを行うことで、計画の実効性を高めます。

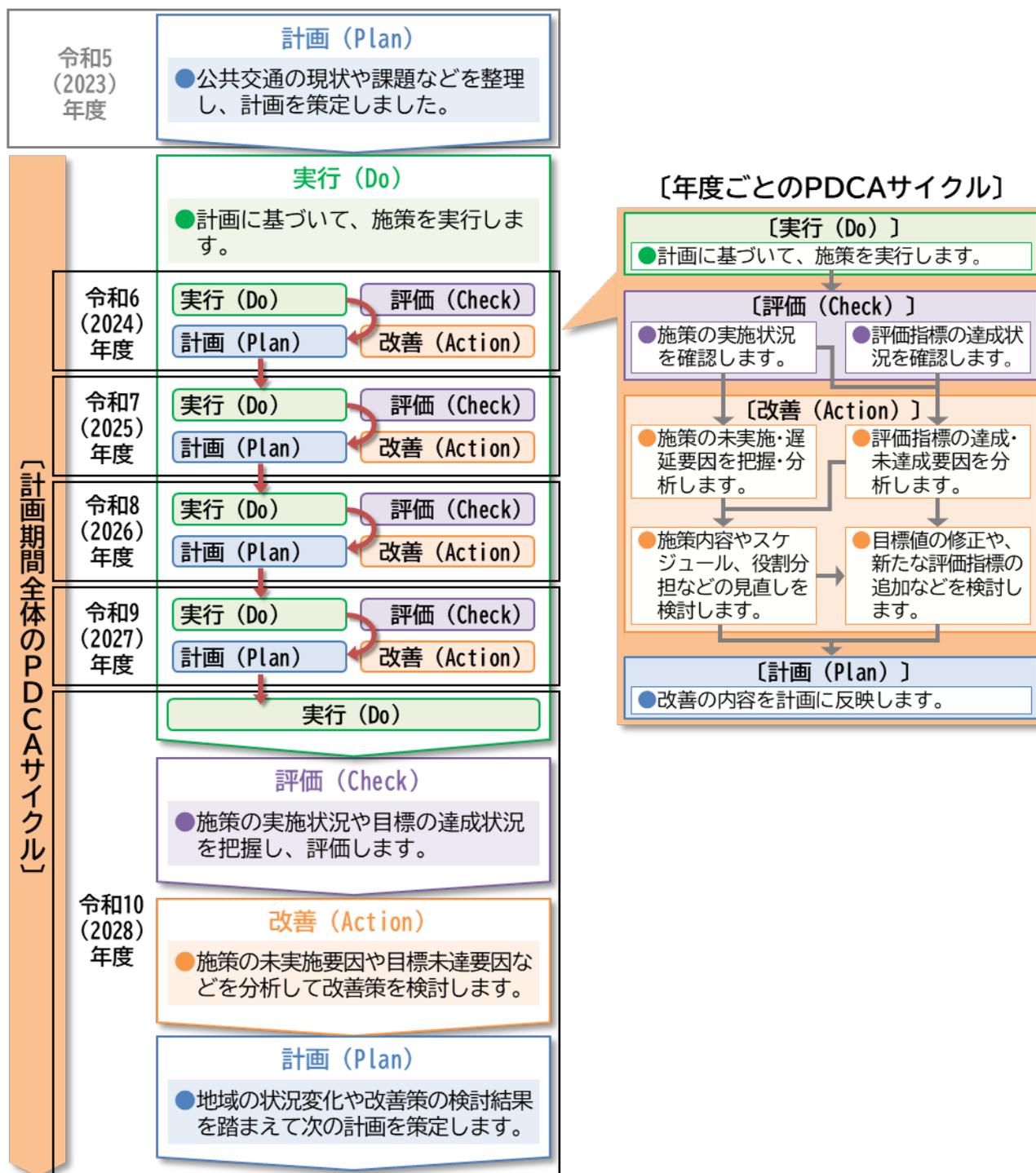


図 10-1 PDCA サイクルに基づく進捗管理

年度単位の評価進捗管理については、地域公共交通活性化協議会の開催時期なども踏まえてスケジュールを設定し、計画の円滑かつ着実な推進に努めます。

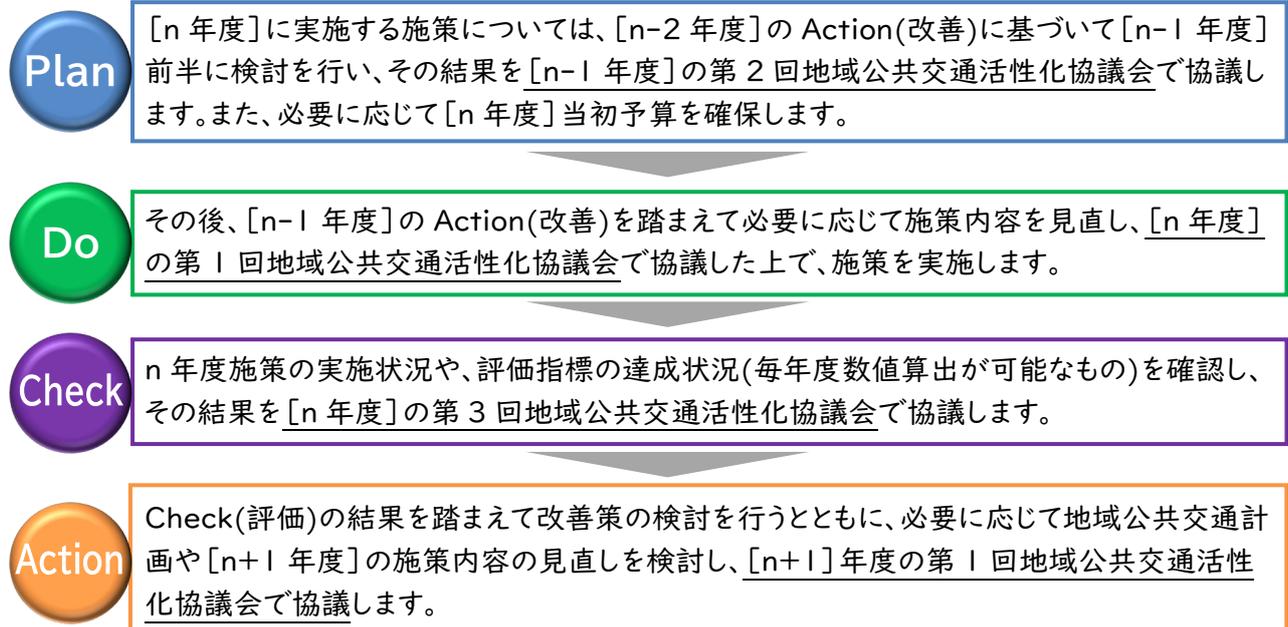
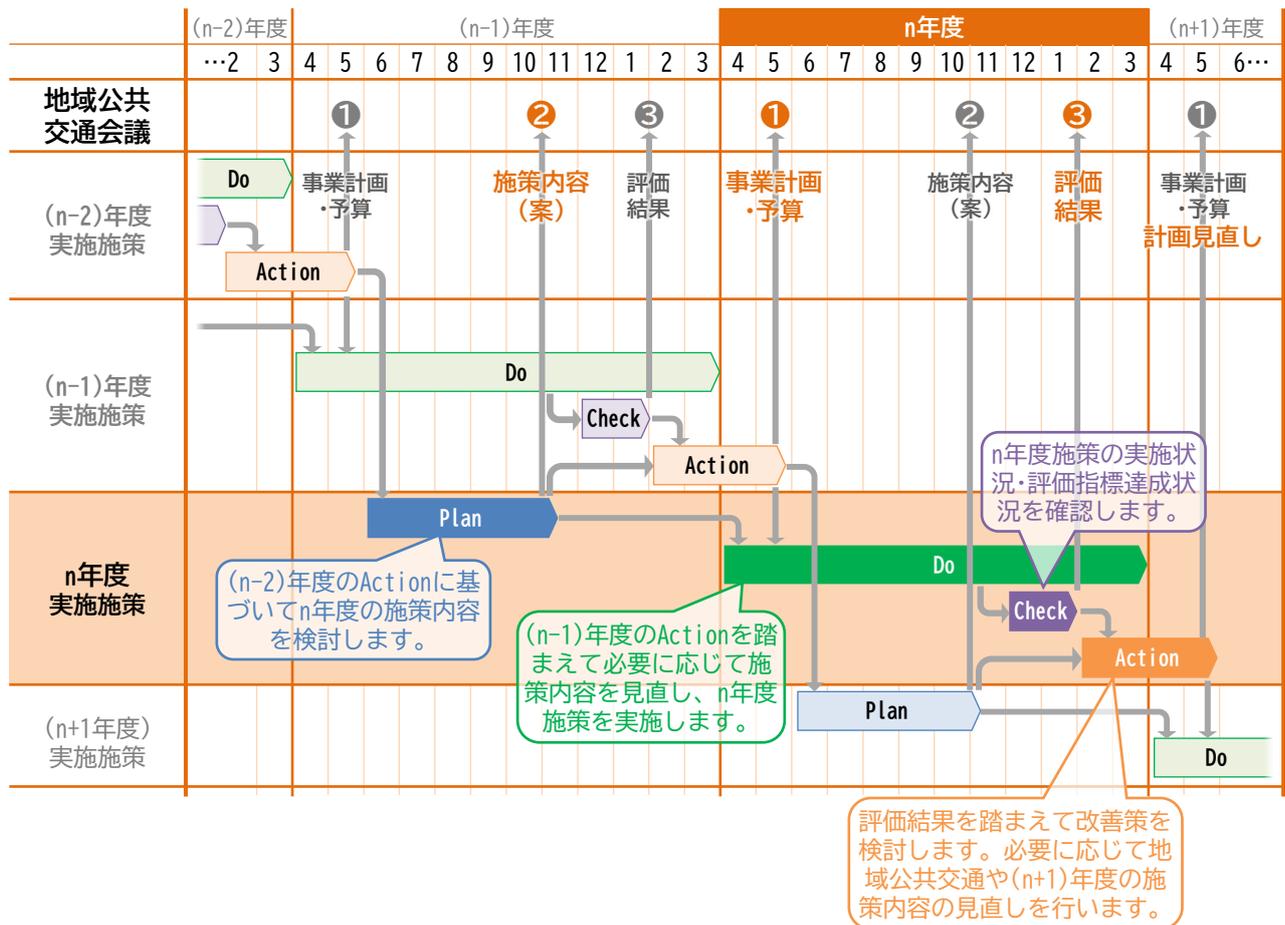


表 10-3 年度単位の評価・進捗管理スケジュールのイメージ



(調整用白紙)

南島原市地域公共交通計画

令和6(2024)年6月

発行:南島原市地域公共交通活性化協議会

〒859-2211 長崎県南島原市西有家町里坊 96 番地 2

電話:0957-73-6631 FAX:0957-82-3086

E-mail:chiikishien@city.minamishimabara.lg.jp



長崎県
南島原市