

島原市地域公共交通計画

令和5年3月

島原市地域公共交通計画

目 次

第1章 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 計画の区域	2
1-4 計画期間	2
第2章 地域公共交通の課題	3
2-1 地域公共交通をとりまく現状	3
2-2 地域公共交通の現状	11
2-3 市民アンケート調査結果	17
2-4 地域公共交通の課題	19
第3章 地域が目指す地域公共交通の将来像	21
3-1 上位・関連計画の整理	21
3-2 地域が目指す地域公共交通の将来像	23
第4章 計画の基本方針・目標	24
4-1 計画の基本方針	24
4-2 計画の基本目標	26
第5章 目標達成に向けた施策・事業	27
5-1 施策・事業一覧	27
5-2 個別施策・事業内容	28
第6章 計画の推進体制	33
6-1 計画の推進・管理体制	33
6-2 関係する主体と基本的な役割	33
6-3 計画の推進方法	34

第1章 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

島原市内の地域公共交通としては、島原鉄道や路線バス、タクシー、フェリー・高速船が運行しているほか、市が運行するコミュニティバスたしろ号（A I オンデマンドバス）があり、市民や来訪者の移動を支えています。

しかしながら、地域公共交通の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響もあって激減しており、運行を維持するために必要な財政支出は増加傾向にあります。また、交通事業者においては、運転士不足や運転士の高齢化が続いているだけでなく、車両等の老朽化も進み、交通サービスを維持していくことが厳しい状況に追い込まれています。

このような地域公共交通の課題は、本市のみならず全国に広がっています。このような状況を踏まえ、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正が行われ、地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導で公共交通サービスを改善し、地域の輸送資源を総動員する取組を推進することとなりました。さらに、地方公共団体においては、これらの取組推進にあたり、地域交通に関するマスタープランとなる「地域公共交通計画」を作成することが努力義務化されました。

こうした背景を踏まえ、地域公共交通の将来像、関係主体（市民、行政、交通事業者）の役割、実施する施策・事業等を定めた「島原市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第7次島原市市勢振興計画」や、関連計画である「第2期島原市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「島原都市計画マスタープラン」等と整合を図り、本市の目指す将来像である「未来へつなぐ島原らしさ 暮らし続けたい、訪れてみたい、魅力あふれるまち」の実現に向け、地域公共交通のマスタープランとして策定します。

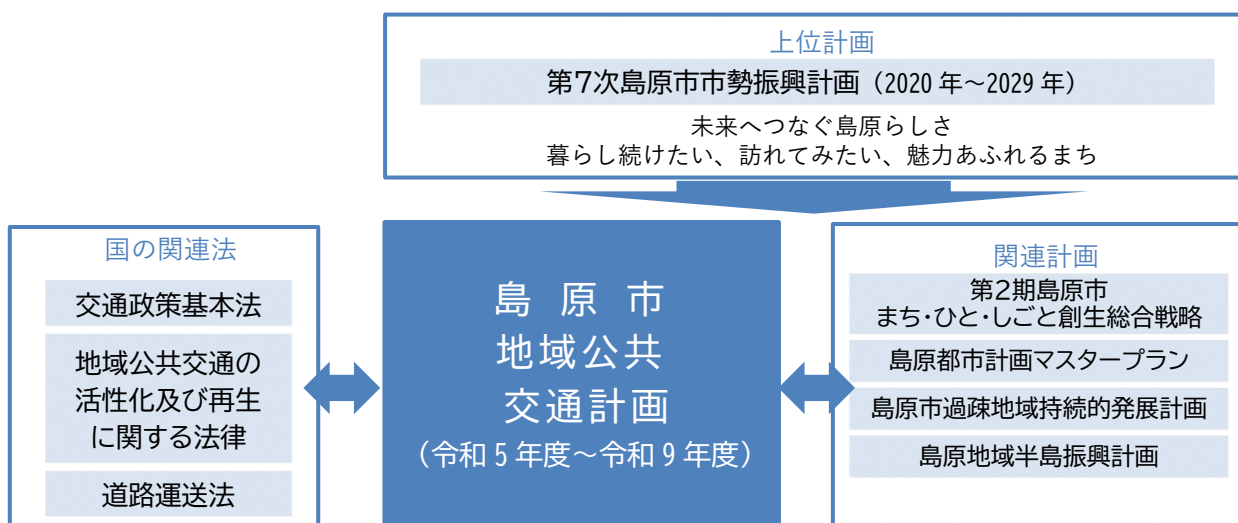


図 計画の位置づけ

1-3 計画の区域

本計画の区域は、島原市全域を対象とします。

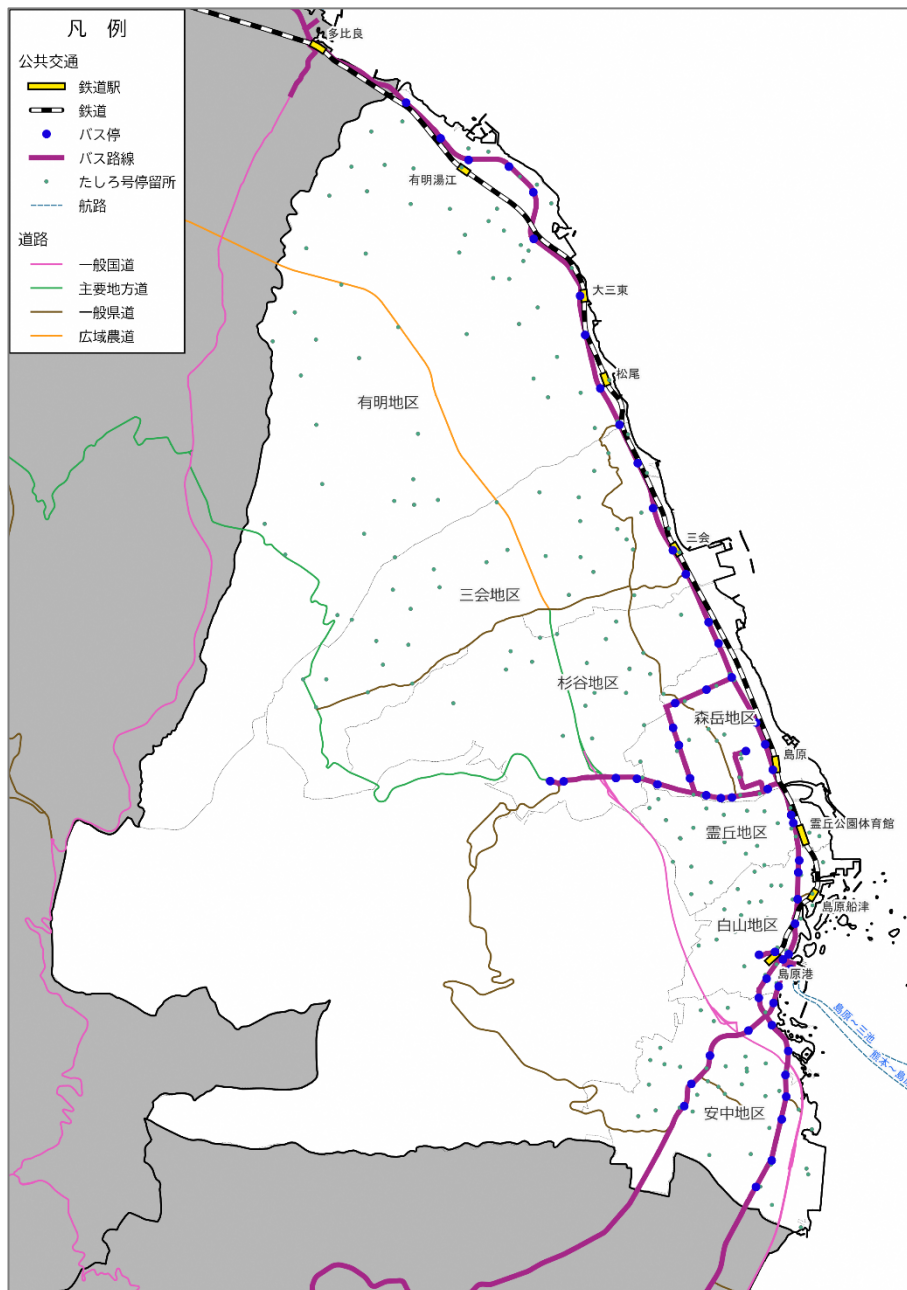


図 計画の対象区域

1-4 計画期間

本計画の期間は、令和5年度～令和9年度までの5年間とします。

ただし、上位計画・関連計画との整合性を図るため、計画期間においても必要に応じて見直しを行います。

計画期間：令和5年度～令和9年度 《5年間》
(2023年度) ～ (2027年度)

第2章 地域公共交通の課題

2-1 地域公共交通をとりまく現状

(1) 位置

島原市は、島原半島の東北部に位置し、雲仙市、南島原市と隣接しています。また、島原半島の結節部に位置する諫早市までは、30kmの距離があります。市域の東側は、有明海に面し、対岸に福岡県、熊本県が位置しています。

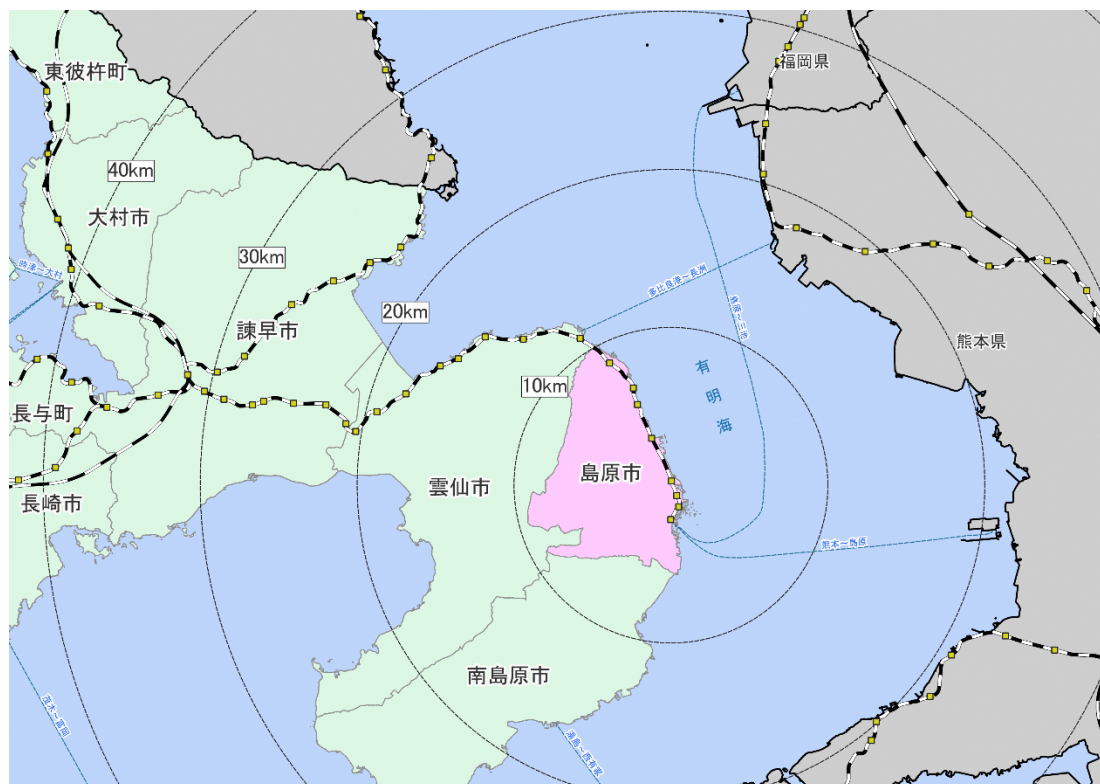


図 島原市の位置

(2) 人口

[人口の推移・将来推計]

島原市の総人口は、令和2年時点で43,338人、高齢化率は35.8%です。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和27年の人口は31,406人と、令和2年より約12,000人減少（約28%減少）、高齢化率は43.2%まで上昇することが予測されています。

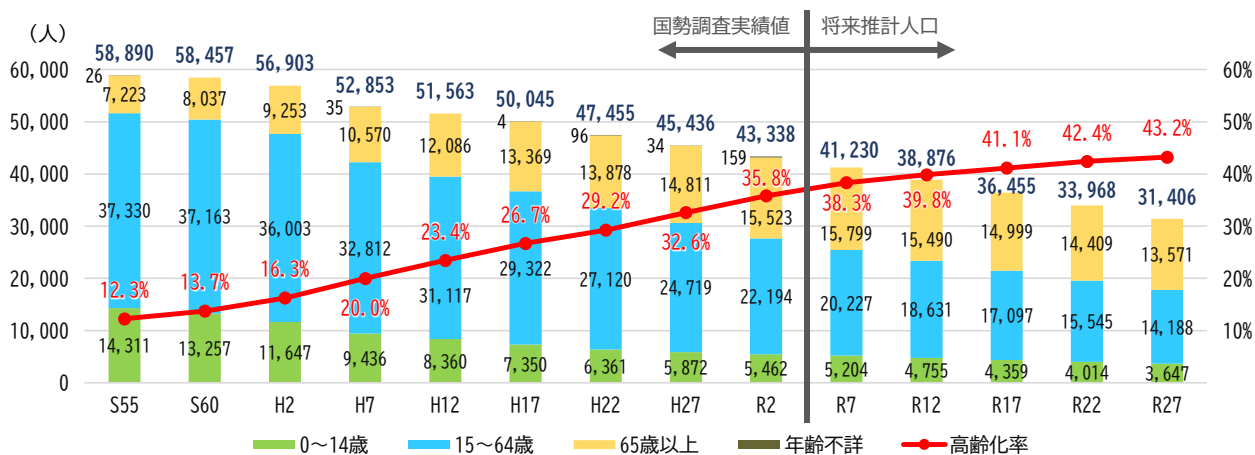


図 島原市の年齢階層別人口の推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計、国立社会保障・人口問題研究所）

[地区別人口推移]

地区別にみると、過去10年間の人口減少が最も大きいのは白山地区であり（R2/H22年比0.84）、高齢化率も41.1%と、市内で最も高齢化が進展している地区となっています。一方、人口減少が最も小さいのは森岳地区であり（R2/H22年比0.98）、高齢化率も31.3%と市内で最も低くなっています。

表 地区別人口・高齢化率の推移

	総人口			高齢化率		
	H22	H27	R2	H22	H27	R2
有明地区	11,510	10,938	10,220	26.4%	29.3%	33.3%
	1.00	0.95	0.89			
三会地区	5,058	4,762	4,415	25.7%	28.0%	33.0%
	1.00	0.94	0.87			
杉谷地区	3,859	3,677	3,555	27.8%	32.0%	35.9%
	1.00	0.95	0.92			
森岳地区	8,391	8,345	8,263	28.9%	30.2%	31.3%
	1.00	0.99	0.98			
霊丘地区	6,021	5,924	5,472	31.6%	35.9%	39.0%
	1.00	0.98	0.91			
白山地区	7,416	6,862	6,263	32.9%	37.7%	41.1%
	1.00	0.93	0.84			
安中地区	6,606	6,372	6,302	24.9%	29.6%	34.0%
	1.00	0.96	0.95			

人口の下端は、H22年を基準とした時の伸び率

出典：住民基本台帳（各年9月末）

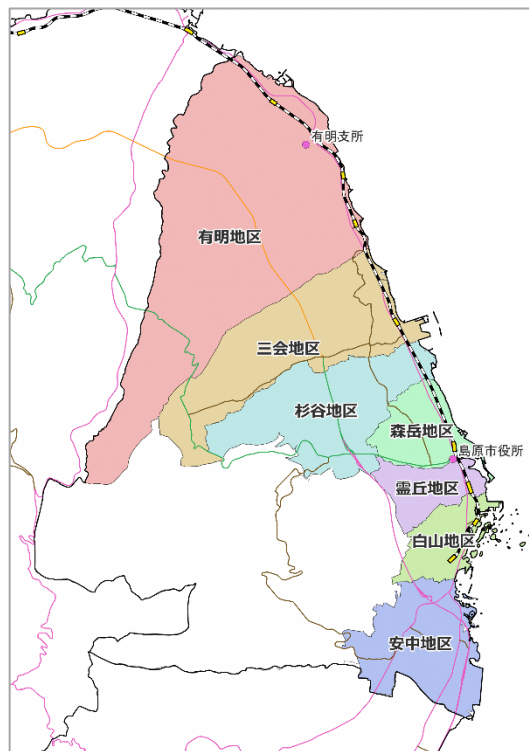


図 地区区分図

[人口分布]

森岳地区、霊丘地区、白山地区に人口が集中しています。

有明地区、三会地区、杉谷地区においては、東側の国道 251 号沿線に集中しているものの、西側は低密度に分布しています。

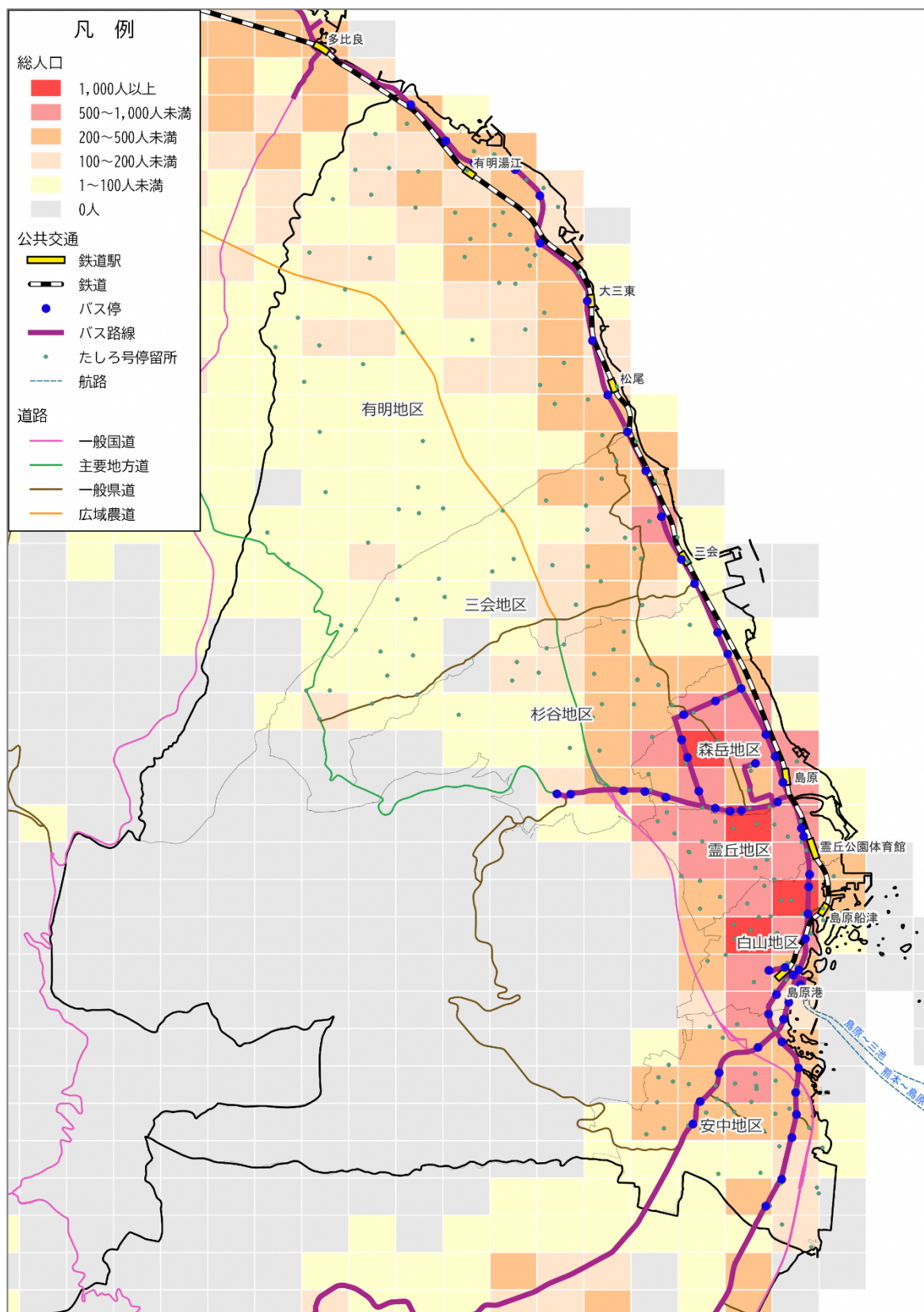


図 人口分布 (500mメッシュ)

出典：令和2年国勢調査に関する地域メッシュ統計

(3) 施設の分布状況

[商業施設]

商業施設は、国道 251 号沿線に立地しており、特に、杉谷地区、森岳地区、霊丘地区に集積しています。

[医療施設]

医療施設は、島原駅、霊丘公園体育館駅、島原港駅周辺に集積しています。

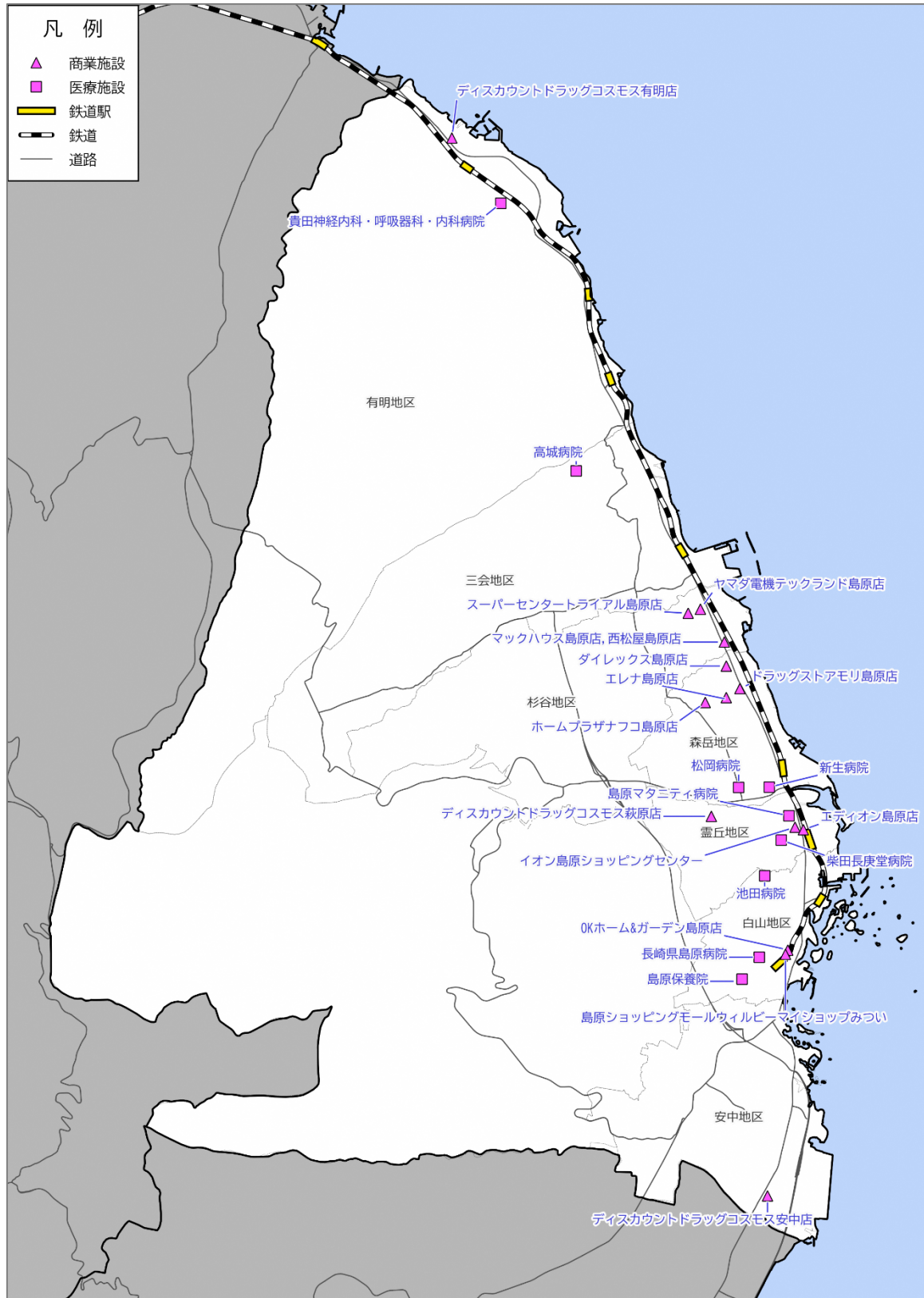


図 大型商業施設・医療施設の分布

出典：全国大型小売店総覧 2020（東洋経済新報社）、病院一覧（令和 4 年 5 月末現在、長崎県医療政策課）

[公共施設]

図書館、スポーツ・レクリエーション施設、文化施設、福祉保健施設といった公共施設は、島原市役所本庁舎及び有明庁舎周辺に集積しています。

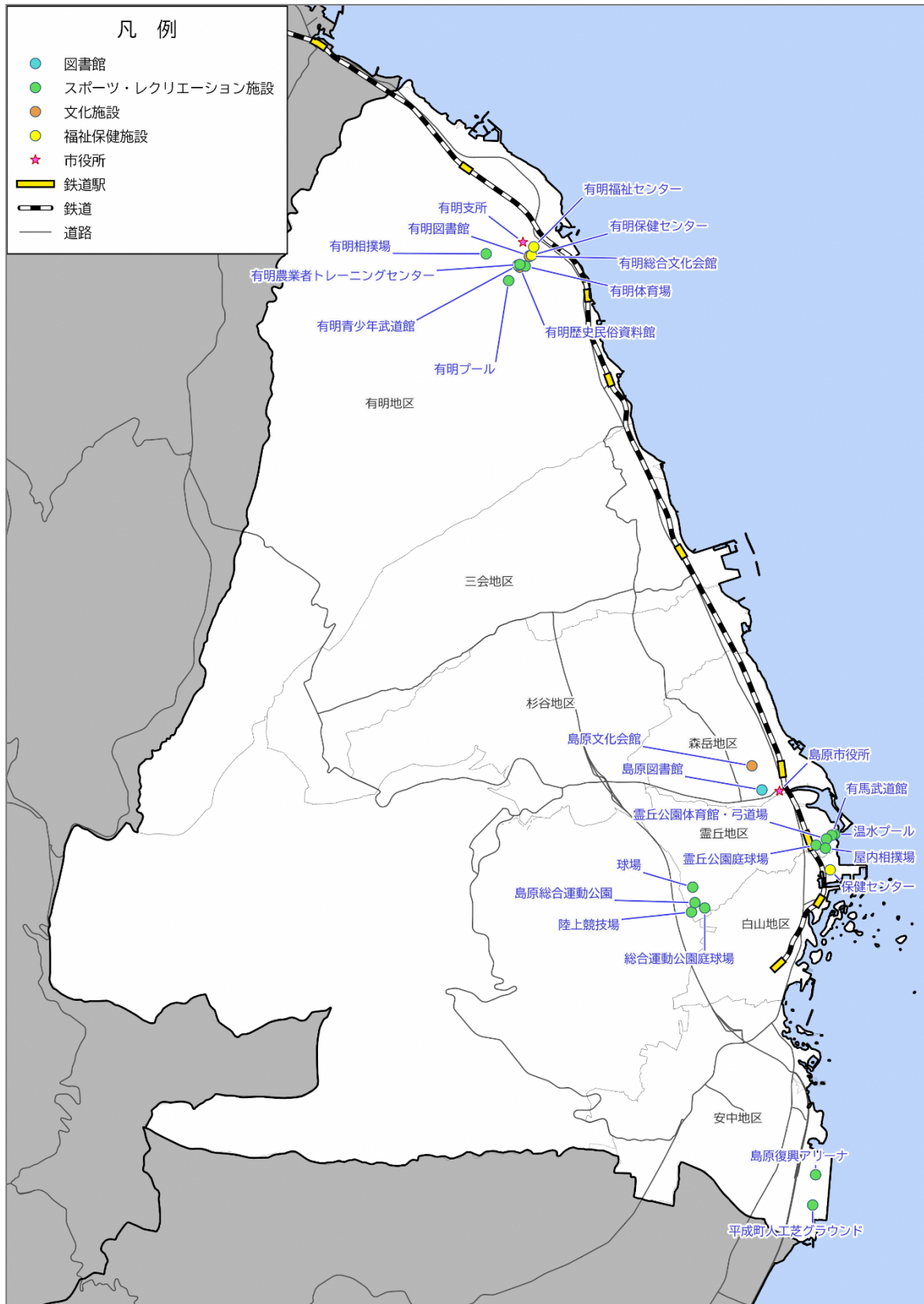


図 公共施設の分布

出典：島原市 HP

[教育施設]

島原市には、高校が5校立地し、うち4校は島原駅が最寄り駅となります。

島原高等学校及び島原商業高等学校は、島原駅から約1kmであり徒歩通学圏に位置しているといえます。島原工業高等学校及び島原農業高等学校は、島原駅から約2kmの距離に位置しており、島原駅を発着する路線バスが運行しています。

島原中央高等学校は、路線バスが運行する国道251号沿線に立地しています。

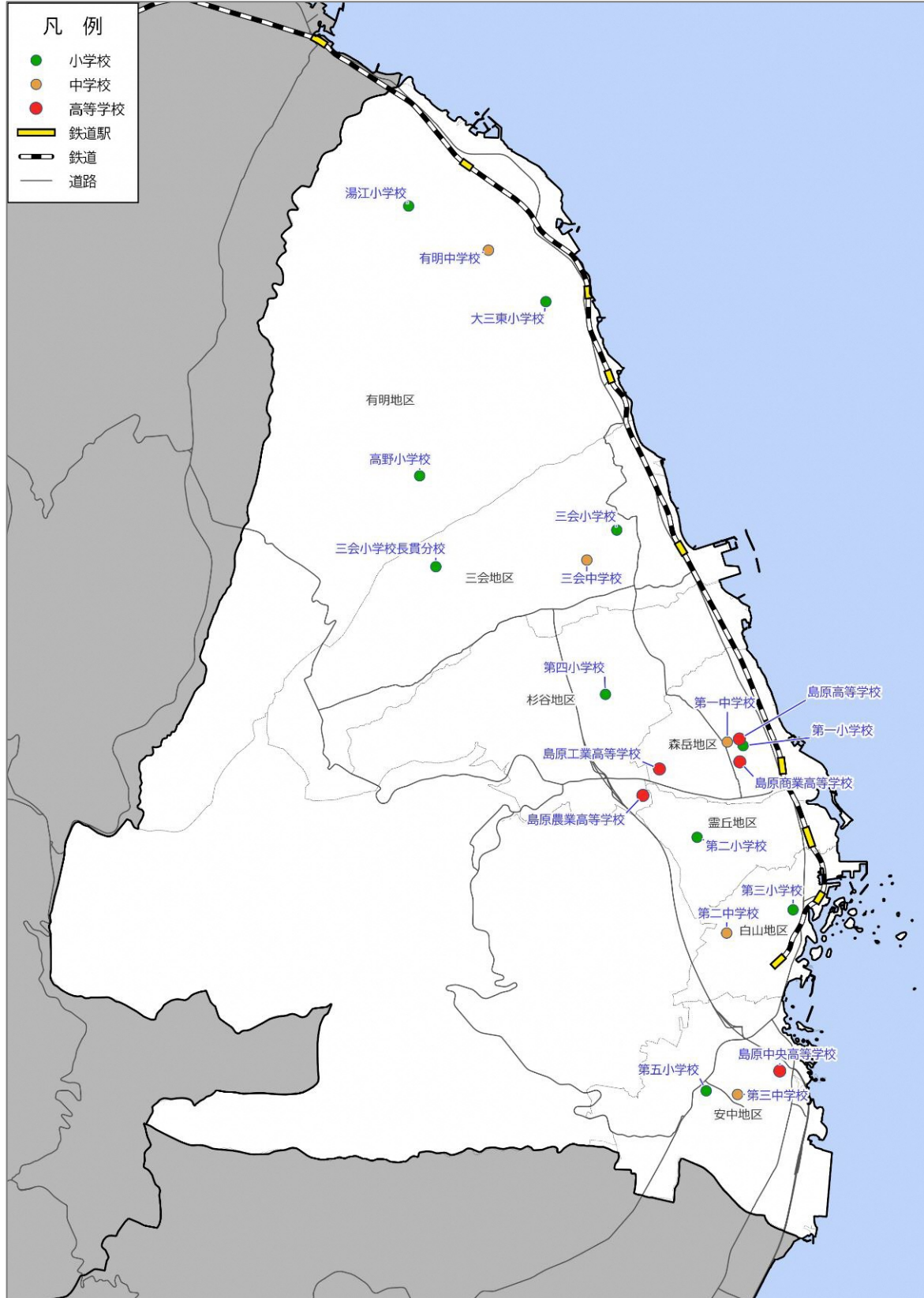


図 教育施設の分布

出典：国土数値情報

[観光施設]

島原市の主要な観光資源の多くは、島原駅周辺（島原駅からの1km圏内）に集積しています。西側の山間部は雲仙天草国立公園に、市全域は島原半島ユネスコ世界ジオパークに指定されています。また、市内を通過する国道251号は、「島原半島一周サイクリングルート」としてサイクルツーリズムのモデルルートに位置づけられ、有明海対岸、天草地域等と連携したサイクルツーリズムを推進しています。

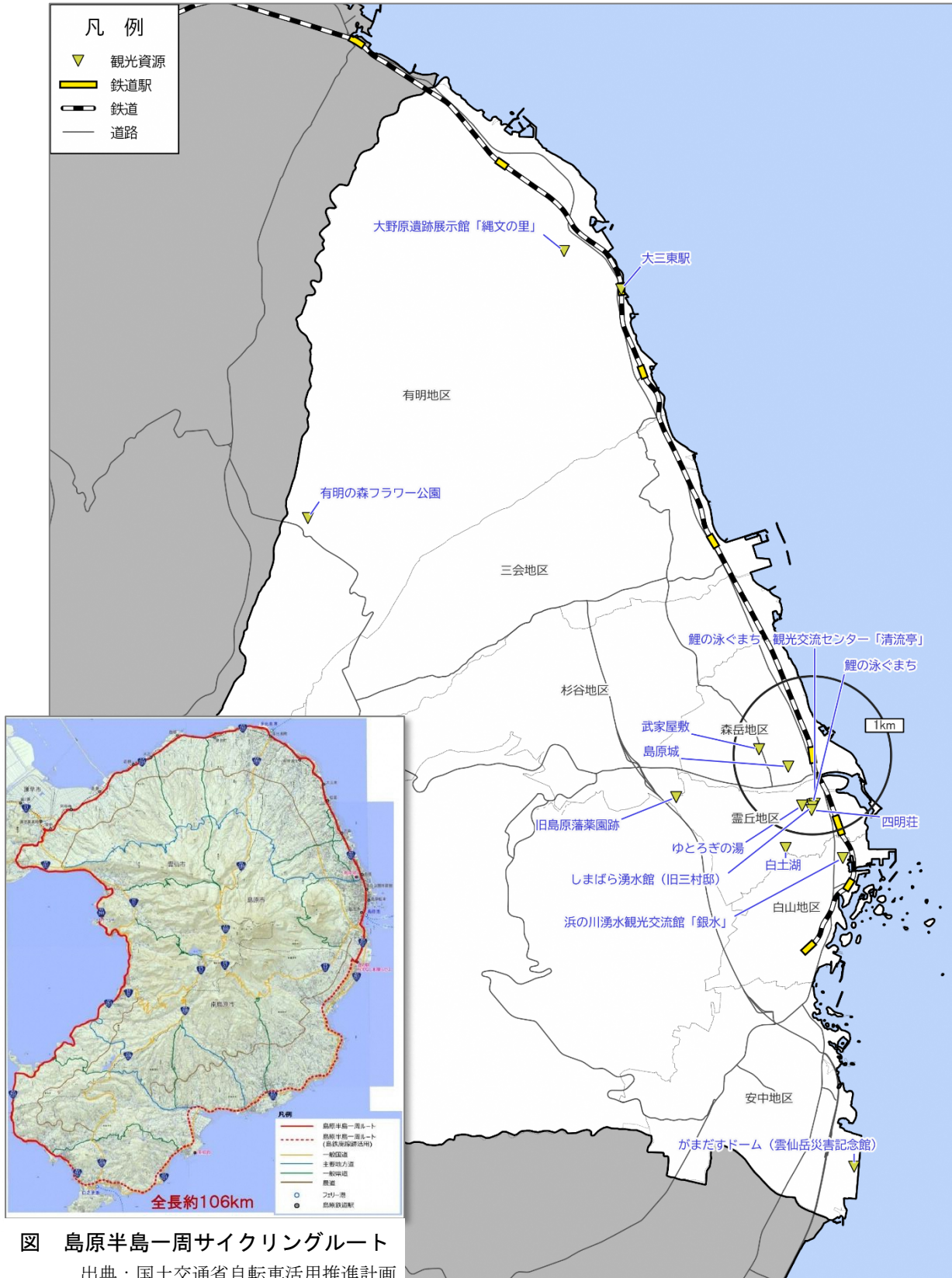


図 島原半島一周サイクリングルート
出典：国土交通省自転車活用推進計画

図 観光施設の分布

出典：島原市 HP 他

(4) 市民の移動特性

【通勤・通学流動・利用交通手段】

令和2年国勢調査によると、島原市に居住する就業者（20,946人）のうち、約8割が市内、約1割が隣接する南島原市、雲仙市で通勤しています。また、通学者（1,431人）のうち、約8割が市内で通学し、約1割が諫早市に通学しています。

利用交通手段は、自家用車のみが、市内での通勤・通学者の約7割、市外への通勤・通学者の約8割を占め、公共交通機関の利用は少ない状況にあります。なお、市内での通勤・通学者においては、自家用車や公共交通機関を利用せず、徒歩や自転車を利用する人も各々約1割みられます。

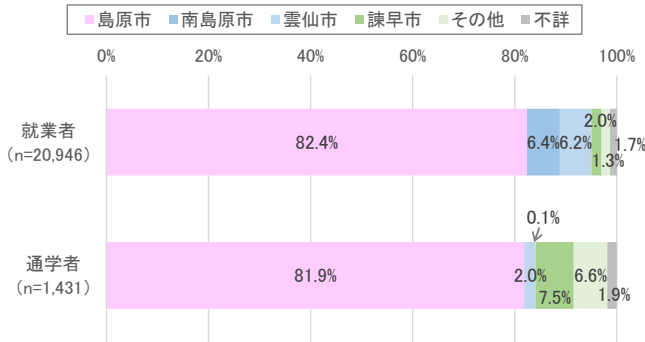


図 島原市常住者の通勤・通学先

表 島原市常住者の通勤・通学時の利用交通手段（上位3位）

	利用交通手段	人数(人)	構成比
島原市内で 従業・通学	自家用車のみ	10,655	74.1%
	徒歩のみ	1,450	10.1%
	自転車のみ	976	6.8%
島原市外で 従業・通学	自家用車のみ	3,146	84.7%
	勤め先・学校のバスのみ	158	4.3%
	鉄道・電車のみ	80	2.2%

※利用交通手段その他除く

出典：令和2年国勢調査

【日常の主な移動交通手段】

市民アンケート調査によると、日常の主な移動手段は、車（自分で運転）、車（家族などの送迎）を合わせ、自家用車利用が約8割を占めています。

公共交通機関の利用は、鉄道が1.3%、バスが2.7%、コミュニティバスたしろ号が1.9%、タクシーが3.9%であり、全体の約1割に過ぎません。

【運転免許保有状況】

市民アンケート調査によると、運転免許は、20代で約7割、30代～60代で約9割が保有しています。60代から免許返納者が現れており、70代で約1割、80代以上で約3割となり、80代以上の免許保有者数は、約3割にまで減少します。

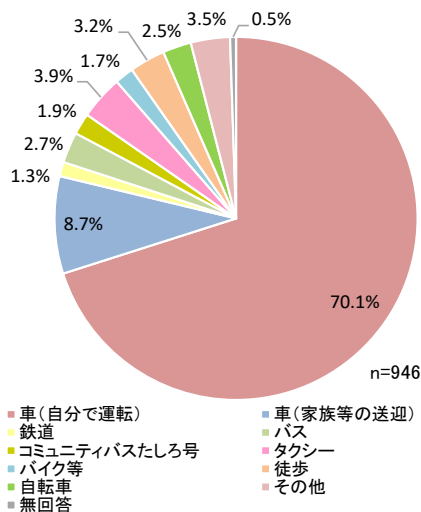


図 日常の主な移動交通手段

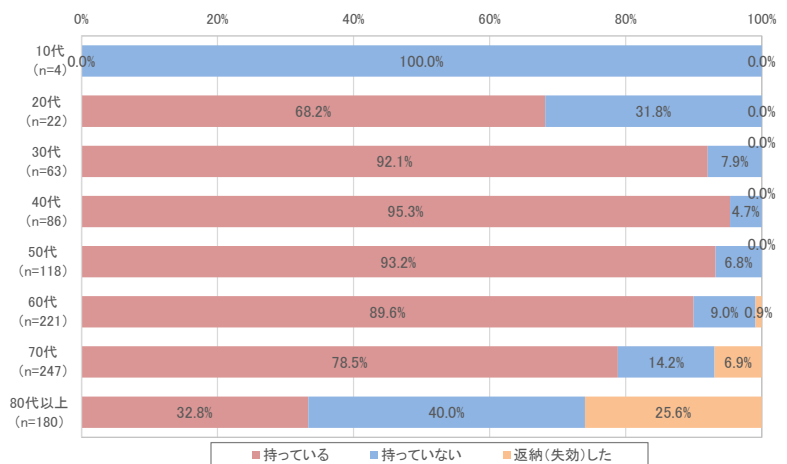


図 年代別運転免許保有状況

出典：市民アンケート調査

2-2 地域公共交通の現状

(1) 地域公共交通ネットワークの現状

島原市内の広域的な公共交通としては、航路、鉄道、高速バス、路線バス（市外線）が運行しており、島原半島内及び対岸の大牟田市・熊本市を結ぶを広域的な公共交通ネットワークが形成されています。

市内の公共交通としては、路線バス（市内線）、コミュニティバスたしろ号、タクシーが運行しています。路線バスの市内線については、令和3年10月1日より6路線が廃止され、廃止路線の代替としてコミュニティバスたしろ号（AI オンデマンドバス）が市内全域を運行しています。

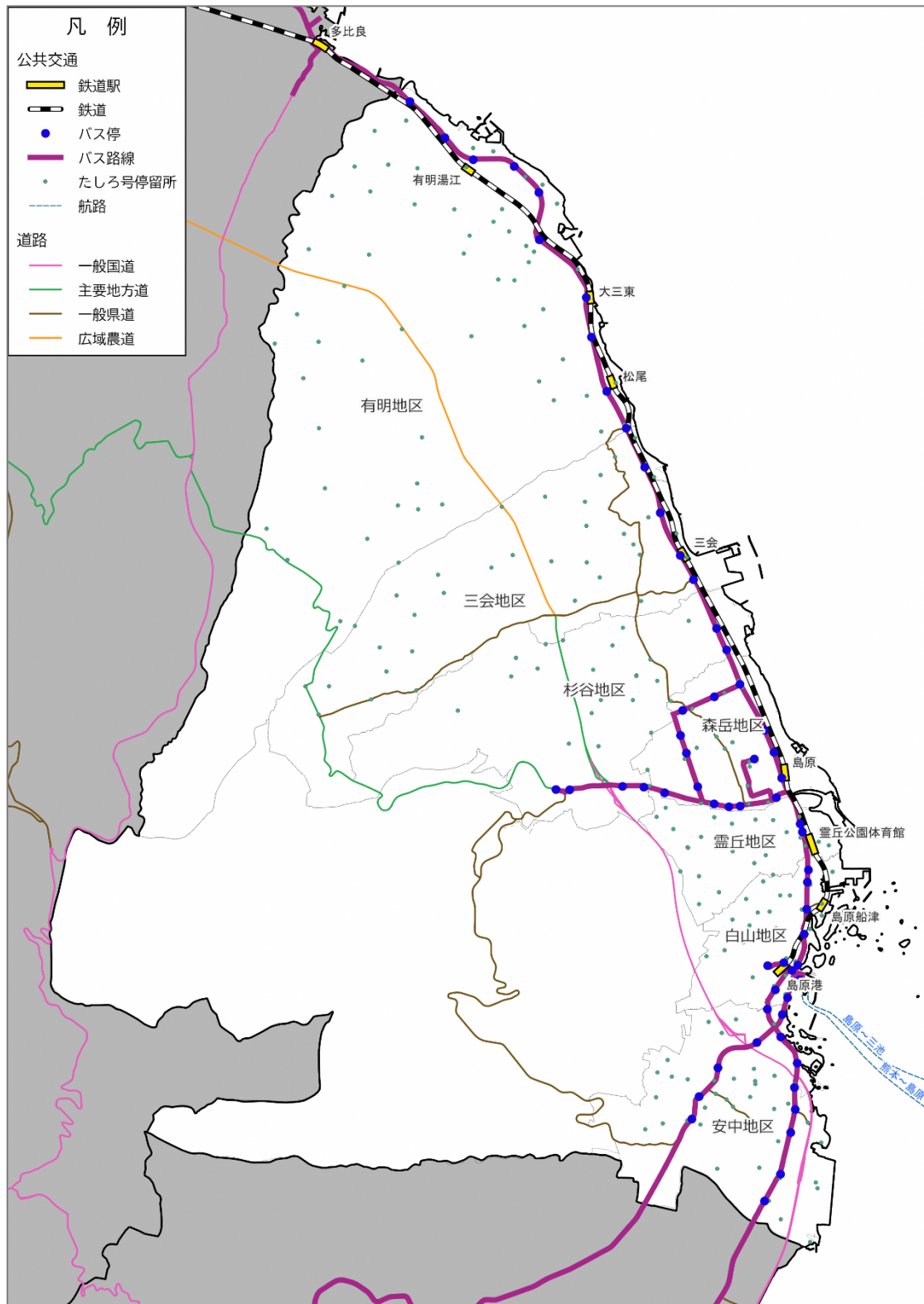


図 島原市内の地域公共交通ネットワーク

表 島原市内の地域公共交通の概要

交通機関	路線	概要
航路	島原～熊本	九商フェリー（18便） 熊本フェリー（12便）
	島原～三池	やまさ海運（4便）
鉄道	島原鉄道	諫早方面（平日 21 便、土日祝日 18 便） 島原方面（平日 21 便、土日祝日 18 便） 〔市内駅〕有明湯江、大三東、松尾、三会、島原、霊丘公園体育館、島原船津、島原港
高速バス	島原～福岡	〔運行回数〕 平日 3 回、土曜 3 回、日祝日 3 回
路線バス（市外線）	島原～多比良～諫早	6 系統 〔運行回数〕 平日 9.5 回、土曜 9.5 回、日祝日 8.5 回
	島原～藤原～有家～須川港	6 系統 〔運行回数〕 平日 7 回、土曜 5.5 回、日祝日 5 回
	島原～雲仙	3 系統 〔運行回数〕 平日 10.5 回、土曜 11.5 回、日祝日 11.5 回
	島原～加津佐海水浴場前	9 系統 〔運行回数〕 平日 19 回、土曜 16 回、日祝日 16 回
路線バス（市内線）	島原病院～島原駅前～芝桜公園前	2 系統 〔運行回数〕 平日 9.5 回、土曜 6 回、日祝日 5 回
コミュニティバス	たしろ号	AI オンデマンドバス 北と南の 2 エリアで運行、両エリア間の移動は大手で乗り継ぎ 〔運行時間〕 7 時～18 時 〔停留所数〕 257 箇所
タクシー		7 事業所が運行

(2) 各交通機関の現状

【航路】

熊本フェリー、三池島原ラインの旅客数は、平成 27 年度以降減少、九商フェリーは平成 28 年以降増加に転じたものの、新型コロナウイルス感染症の影響で減少しています。

三池島原ラインでは、令和 3 年度にバイクスタンドが整備され、自転車の持ち込みが可能となっています。

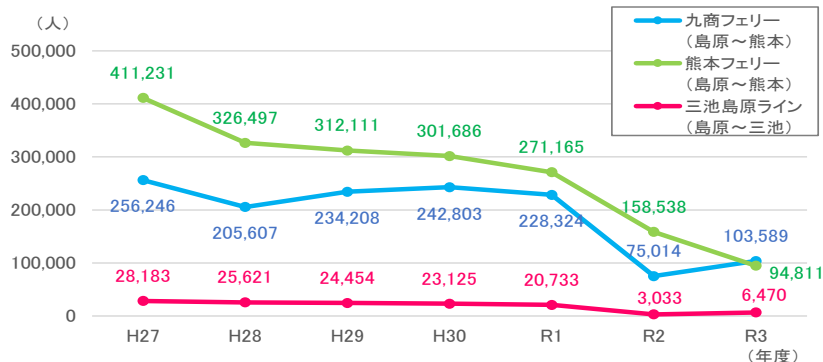
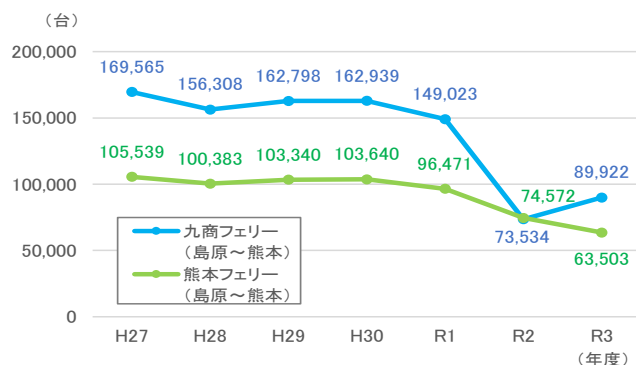


図 旅客数の推移



※熊本フェリーの年度は、前年 10 月～9 月

図 自動車航送台数の推移

出典：各会社提供資料

【鉄道】

島原市内駅の乗降人員は、平成 27 年度の 597,088 人をピークに減少、新型コロナウイルス感染症の影響で、令和 2 年度は 373,700 人まで落ち込んでいます。

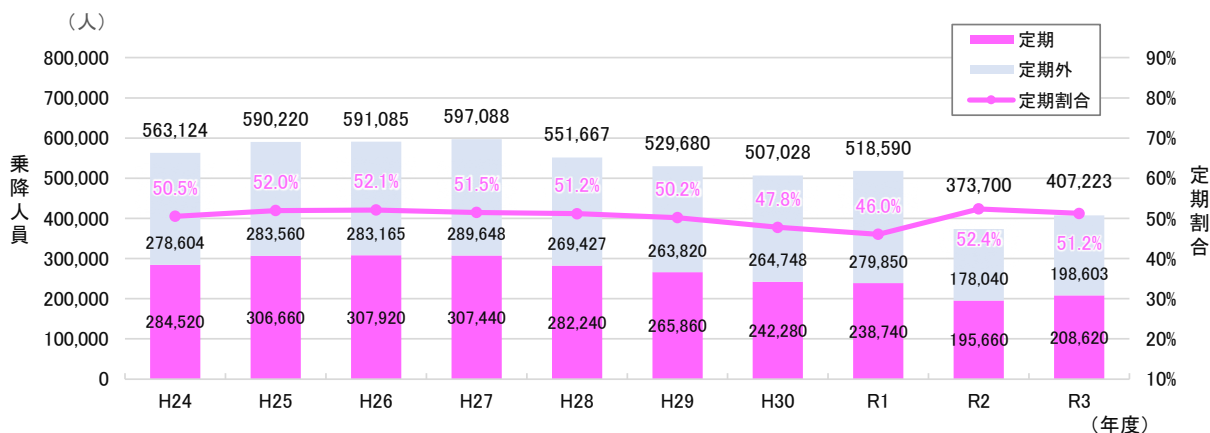


図 島原市内駅の乗降人員の推移

出典：島原鉄道株式会社提供資料

【路線バス】

島原市を運行する路線バスの輸送人員は、市外線、市内線ともに減少しており、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2年度以降、さらに落ち込んでいます。



※令和3年度末時点で運行している系統を対象（廃止系統除く）

※年度は、前年10月～9月

図 路線バスの輸送人員の推移

出典：島原鉄道株式会社提供資料

【コミュニティバスたしろ号】

コミュニティバスたしろ号は、令和2年3月から運行を開始しています。令和3年10月1日に、路線バス市内線の多くの系統が廃止されたことに伴い、市内全地区でAIオンデマンドバスとしての運行を開始しました。

市内全地区での運行後、利用者が急増しており、令和4年9月は3,179人、乗合率は1.34まで向上しています。

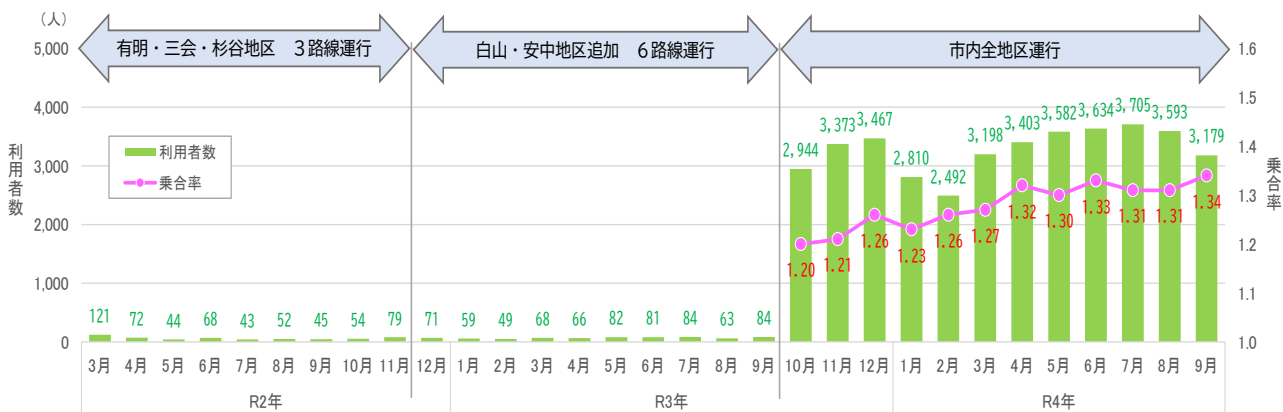
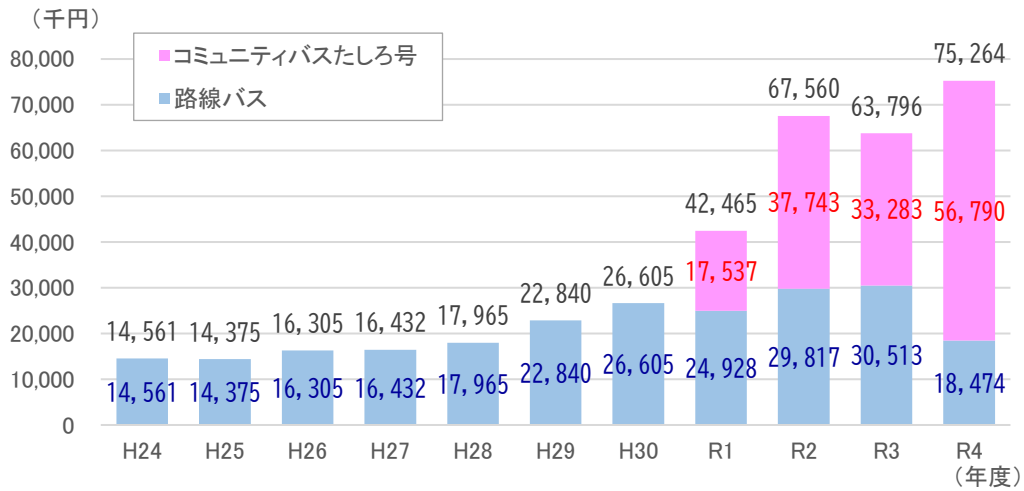


図 コミュニティバスたしろ号利用者数の推移

出典：たしろ号レポートングデータ

[路線バス・コミュニティバスへの財政負担状況]

コミュニティバスたしろ号の財政負担額は、運行開始直後の令和元年度は約 2 千万円、AI オンデマンドバスとして運行開始した令和 4 年度は、約 6 千万円を見込んでいます。路線バスと合わせた総額は、約 8 千万円であり、路線バス・コミュニティバス運行に係わる財政負担額は、平成 24 年度の 5 倍に膨らんでいます。



※令和 4 年度は予算額

図 路線バス・コミュニティバス財政負担額の推移

出典：島原市、島原鉄道株式会社提供資料

(3) 交通結節点の現状

[島原港]

島原港ターミナルビルは、市内を運行する全ての地域公共交通が接続する交通拠点です。このうち、鉄道については、最寄り駅（島原港駅）は、ターミナルから徒歩約10分の距離に位置します。

ターミナル内には、鉄道・バス・フェリーの運行情報案内板が設置されていますが、提供情報は発車時刻であり、リアルタイムでの運行情報提供は行われていません。

島原港でのフェリー・高速船とバス・鉄道のダイヤ接続状況を見ると、乗り換え時間が10分以下や1時間以上要する便もあり、乗り換え利便性は高いとはいえません。

なお、ターミナルビル内には、外国人観光案内所カテゴリーⅡ※の認定を受けている観光案内所が設置され、レンタサイクルの貸し出しが行われています。

表 島原港での公共交通機関相互の接続状況（日祝日の一例）

フェリー		バス		雲仙方面行き	
運航会社	島原港着	南島原方面行き 島原港バス停発	接続時間	青雲荘 一本橋島 居前行き	接続時間
九商フェリー	8:00	9:10	1:10	8:15	0:15
九商フェリー	9:30	10:25	0:55	10:25	0:55
九商フェリー	10:55	11:40	0:45	11:20	0:25
九商フェリー	12:00	12:30	0:30	12:17	0:17
九商フェリー	13:25	14:25	1:00	14:25	1:00
九商フェリー	14:40	15:25	0:45	15:17	0:37
九商フェリー	16:15	16:30	0:15	16:30	0:15
九商フェリー	17:05	17:20	0:15	17:30	0:25
九商フェリー	18:40	19:05	0:25		
熊本フェリー	8:00	9:10	1:10	8:15	0:15
熊本フェリー	9:55	10:25	0:30	10:25	0:30
熊本フェリー	11:40	12:30	0:50	12:17	0:37
熊本フェリー	13:30	14:25	0:55	14:25	0:55
熊本フェリー	15:20	15:25	0:05	16:30	1:10
熊本フェリー	17:10	17:20	0:10	17:30	0:20
熊本フェリー	19:00	19:05	0:05		
三池島原ライン	9:45	10:25	0:40	10:25	0:40
三池島原ライン	12:10	12:30	0:20	12:17	0:07
三池島原ライン	16:10	16:30	0:20	16:30	0:20
三池島原ライン	19:10	20:00	0:50		

: 10分以下
 : 1時間以上

[島原駅]

島原駅は、航路を除く地域公共交通が接続する交通拠点です。

島原港ターミナルビルと同様に、運行情報案内板、観光案内所（外国人観光案内所カテゴリーⅠ※）が設置され、レンタサイクルの貸し出しも行われています。

一方、バリアフリートイレや自動ドアが未整備であるなど、バリアフリーについては対応が不十分といえます。

[大手バス停]

大手バス停は、コミュニティバスたしろ号の北エリア、南エリアの乗り継ぎ拠点です。また、路線バスとの乗り換えもできます。

上屋、ベンチが設置されており、待合環境は整っているといえます。



写真 運行情報案内板（島原港）



写真 観光案内所（島原駅）



写真 大手バス停

※JNTOによる外国人観光案内所の認定制度

外国人観光案内所カテゴリーⅡ	常駐でなくとも何らかの方法で英語対応可能。地域の案内を提供。
外国人観光案内所カテゴリーⅠ	少なくとも英語で対応可能なスタッフが常駐。広域の案内を提供。

2-3 市民アンケート調査結果

(1) 地域公共交通の利用状況

船舶利用者は回答者の約4割、鉄道利用者は約2割、路線バス利用者は約2割にすぎません。平成20年に実施した市民アンケート調査結果と比較しても、公共交通利用率はさらに低下しています。

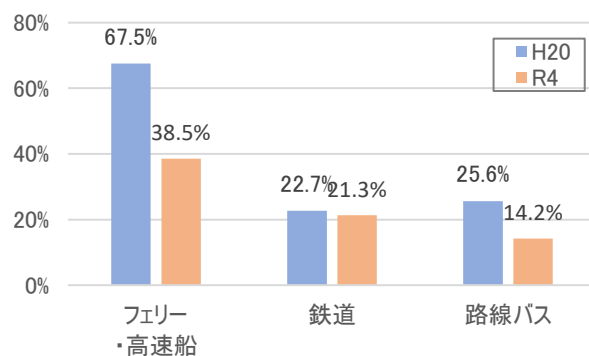


図 公共交通利用率の推移

(2) 地域公共交通に対するニーズ

[コミュニティバスたしろ号に対する要望]

たしろ号利用者を対象に、たしろ号に望むことを聞いたところ、約5割の回答者から「決済方法の追加」が挙げられています。また、「停留所の追加」「予約のとりづらさの解消」「運行終了時間の延長」についても、各々約2割の方が改善要望として挙げています。

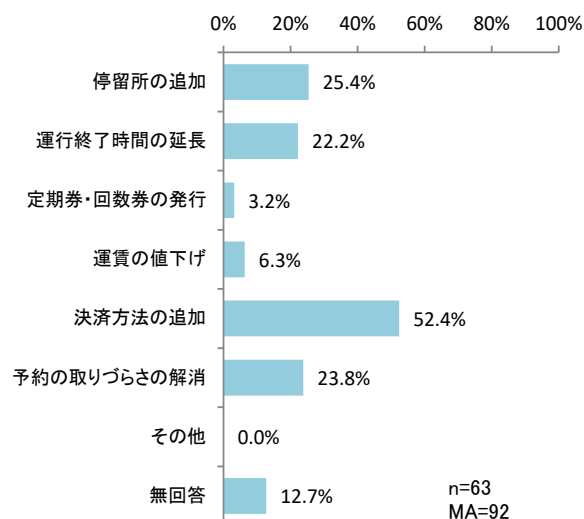
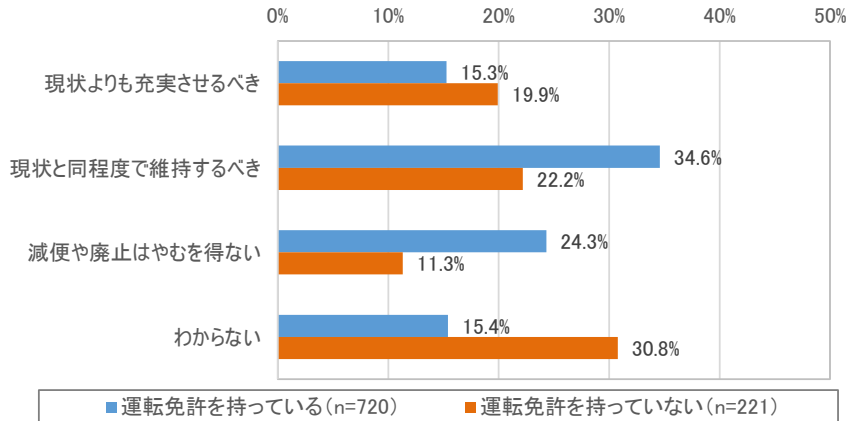


図 コミュニティバスたしろ号に望むこと

[地域公共交通のサービスの方向性]

地域公共交通のサービスの方向性としては、運転免許を持っている回答者、運転免許を持っていない回答者ともに「現状と同程度で維持すべき」が最も多くなっています。

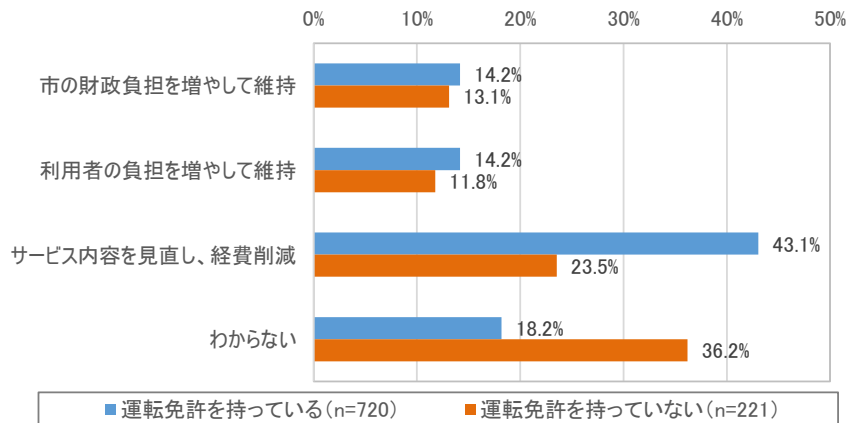


※「運転免許を持っていない」には、「返納（失効）した」を含む

図 地域公共交通のサービスの方向性

[地域公共交通を維持・確保するための財政負担の方向性]

地域公共交通を維持・確保するための財政負担の方向性としては、運転免許を持っている回答者、運転免許を持っていない回答者ともに「サービス内容を見直し、経費削減」が最も多くなっています。



※「運転免許を持っていない」には、「返納（失効）した」を含む

図 地域公共交通を維持・確保するための財政負担の方向性

2-4 地域公共交通の課題

島原市における地域公共交通の課題について、地域公共交通をとりまく現状、地域公共交通の現状、及び市民アンケート調査より分析を行い、以下の4つの課題を整理しました。

課題① 交通拠点の機能向上

- 島原市における交通拠点は、島原駅、島原港、大手バス停の3箇所です。
- 島原駅、島原港ともに構内に観光案内所を有し、島原市来訪者の窓口としての機能を有しています。
- 乗り継ぎ利便性向上のため、地域公共交通の運行情報を提供する運行情報案内板が設置されていますが、リアルタイムでの情報提供は行われていません。
- 島原駅を出発する路線バスは、鉄道との接続を考慮してダイヤが組まれています。島原港では、フェリー・高速船と路線バス・鉄道との接続が10分以下や1時間以上要する便もみられ、公共交通機関への乗り換え利便性向上も含めた交通拠点の機能向上が課題といえます。

課題② 観光客の移動利便性の向上

- 令和3年10月1日に島原市内の路線バスの多くが廃止され、代替交通としてコミュニティバスたしろ号（AI オンデマンドバス：事前予約制）が市内全域を運行するようになりました。運行継続している路線バスは、高校への通学に必要な路線が中心となっています。
- 島原駅や島原港から観光地までの二次交通は、タクシー、コミュニティバスたしろ号、レンタサイクルとなっています。
- 島原半島は、サイクルツーリズムのモデルルートに位置づけられ、島原鉄道廃線跡地の自転車歩行者専用道路整備、サイクルトレインの運行、三池島原ラインのバイクスタンド新設など、自転車周遊環境整備が整いつつあります。
- また、島原市内の主要な観光地は、島原駅から1km圏内にコンパクトに集積していることもあり、島原地域の観光特性を踏まえつつ、島原駅もしくは周辺の駐車場を拠点として回遊できる新たな二次交通整備が必要といえます。

課題③ 地域公共交通の利用啓発

- 市民アンケート調査によると、船舶利用者は回答者の約4割、鉄道利用者は約2割、路線バス利用者は約2割にすぎず、平成20年に実施した市民アンケート調査結果と比較しても、地域公共交通利用率はさらに低下しています。
- 地域公共交通利用者数は減少しており、人口減少や少子高齢化のみならず、市民の地域公共交通利用率低下が利用者数減少に拍車をかけているといえます。
- 地域公共交通を維持していくため、自家用車中心の生活から地域公共交通も移動手段として選択・利用してもらえるよう、地域公共交通の利用啓発が課題といえます。

課題④ 持続可能な運行、運営方法の検討

- 地域公共交通利用者数が減少し、運賃収入が減少する中、市では、地域公共交通サービスを維持するため財政負担（赤字補填）を行っているものの、負担額は増加しています。
- 交通事業者は、新型コロナウイルス感染症の影響に伴い利用者数が激減し、経営状況が悪化しているだけでなく、運転手不足・高齢化、車両等の老朽化により現状のサービス維持が難しい状況に追い込まれています。
- 市民アンケート調査によると、運転免許を保有していない回答者は、「現状と同程度の維持」を求めており、「サービス内容を見直し、経費削減すべき」との声も多く、市の財政負担を軽減し、持続可能な運行、運営方法の検討が課題といえます。

第3章 地域が目指す地域公共交通の将来像

3-1 上位・関連計画の整理

島原市が目指すべき地域公共交通の将来像を分析するため、上位・関連計画の整理を行いました。

第7次島原市市勢振興計画 〈 R2 年度～R11 年度 〉

【目指す将来像】

未来へつなぐ島原らしさ 暮らし続けたい、訪れてみたい、魅力あふれるまち

公共交通関連方針

〔基本目標1:自然と歴史、都市の魅力が調和したまちづくり〕

○施策 1-1:自然と歴史、都市機能が調和するまち

コンパクトシティの推進

○施策 1-2:地域や暮らしをつなぐまち

公共交通の維持・確保（公共交通に関する意識啓発、新たな交通システムの導入、島原鉄道への支援、九州新幹線西九州ルート開業に伴う受入体制の構築）

〔基本目標3:賑わいと活力を興すまちづくり〕

○施策 3-4:訪れてみたい、魅力のあるまち

観光客へのアクセス環境（1号機関車をモチーフとした観光列車の導入、有明海沿岸（熊本・大牟田）天草地域との連携）

〔基本目標6:持続可能なまちづくりを支える市政運営〕

○施策 6-3:島原半島の発展を担うまち

広域観光ルートの設定、PR 活動



第2期島原市まち・ひと・しごと創生総合戦略〈R2年度～R6年度〉

公共交通関連方針

〔Ⅱ 新しいひとの流れをつくる〕

○広域交通網・二次交通の充実による交流の拡大

1号機関車をモチーフにした観光列車の導入、鉄道沿線の活性化による公共交通の利用促進、半島内公共交通の再編による利便性向上、有明海対岸（熊本・大牟田）・天草地域との連携

〔Ⅳ 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守る〕

○定住環境向上への取組

島原版コンパクトシティと周辺等との交通ネットワークの形成

○スマートシティ構想の推進

島原都市計画マスタープラン〈H28年度～R17年度〉

【都市づくりの基本理念】

豊かな自然と歴史に彩られた活力ある都市(まち) 島原

公共交通関連方針

○鉄道

利用促進と観光振興による「島原鉄道」の存続と地域の活性化、島原駅の公共交通機関の結節点としての強化と観光等の情報発信、島原港駅から港ターミナルまでの歩きやすい道路の整備

○バス

島原鉄道廃止地域の足の確保、有明地域から市街地へのアクセスの確保維持、通院や通学の時間帯におけるサービス向上の誘導

公共交通機関の空白地域の解消、公共公益施設へのアクセス整備、高齢者等に対応したバリアフリー化の推進

○海上交通

島原外港周辺の機能強化

○駐車場

島原城、武家屋敷、鯉の泳ぐまち等の観光スポットや中心市街地への来訪者に対する駐車場の確保

3-2 地域が目指す地域公共交通の将来像

上位・関連計画に記載されている地域の将来像、及び地域公共交通に求められる取組みを踏まえ、島原市が目指す地域公共交通の将来像、及び地域公共交通が果たすべき役割を以下のように整理しました。

第7次島原市市勢振興計画 〈 R2 年度～R11 年度 〉

【目指す将来像】

未来へつなぐ島原らしさ 暮らし続けたい、訪れてみたい、魅力あふれるまち

島原市が目指す地域公共交通の将来像

市民の生活や来訪者の移動を支え
魅力あふれるまちづくりに寄与する地域公共交通

地域公共交通が果たすべき役割

〔役割 1〕 コンパクトなまちづくり形成を支える基盤としての役割

〔役割 2〕 安心な暮らしを支える基盤としての役割

〔役割 3〕 まちに賑わいと活力を与える交流人口拡大のための基盤としての役割

第4章 計画の基本方針・目標

4-1 計画の基本方針

島原市の将来像実現に向けた地域公共交通の役割、解決すべき課題へ対応するため、本市における地域公共交通のあり方（基本方針）を以下のとおり定めます。

基本方針1 地域公共交通利用者の乗り換え利便性を高める交通結節機能の向上

本市の広域的な公共交通である鉄道、高速バス、路線バス（市外線）、航路の各モード間の接続、及びこれらの広域ネットワークと路線バス（市内線）、コミュニティバスたしろ号、タクシーとの接続が円滑にできるよう、乗り換えしやすいダイヤの見直しや駅や港、主要停留所における交通結節点としての機能向上（交通情報提供の改善等）を図ることで、「地域公共交通ネットワーク」としての一体性を高め、コンパクトなまちづくり形成の基盤強化を図ります。

基本方針2 市民の地域公共交通利用を促す取組の推進

本市の地域公共交通を維持・確保していくためには、市民の協力が不可欠です。市民が通勤や通学、通院、買物等に利用しやすい運行内容への見直し等により、地域公共交通を利用しやすい環境整備に取り組みます。あわせて、これまで公共交通を利用したことがない人にも、公共交通を移動手段の一つとして認識し、利用してもらうため、本市における地域公共交通の重要性を情報発信し、市民の公共交通に対する関心や、公共交通を支えていく意識を高めるとともに、利用を啓発する取組を展開します。

基本方針3 観光客の広域移動・市内周遊の利便性を高める取組の推進

本市の地域公共交通を維持・確保していくためには、地域公共交通を利用して本市を訪れる観光客を増やしていくことも必要です。そのため、西九州新幹線と連携し、島原半島内や対岸の熊本・大牟田・天草地域と広域的な周遊を促す企画切符の発売や観光列車の運行、市内の観光地を周遊する二次交通の導入等を行うことで、観光客の広域移動、市内周遊の利便性を高める取組を進めていきます。あわせて、島原半島及び有明海対岸、天草地域等と連携したサイクルツーリズム推進に向けた取組も実施します。

基本方針4 地域公共交通の持続可能性向上に向けた取組の推進

限られたリソースの中で持続可能な地域公共交通の運行を行っていくため、コミュニティバスたしろ号については、運行データ等を活用し利用状況に応じた運行サービスの見直しを行うことで、運行効率を高めていきます。あわせて、医療、福祉、教育、商業、観光等の他分野や、隣接市、さらには交通事業者と連携しながら利用促進に取り組むことで、地域公共交通の利用者を増やし、収支率を高めることで、運行効率の向上を図ります。

4-2 計画の基本目標

基本方針を踏まえ、本計画の基本目標を次のとおり設定し、施策・事業の推進によりこれらの目標達成を目指します。

基本目標1:市民の地域公共交通利用を増やす

運行内容の見直しや、利用環境の改善等を行うことで地域公共交通の利便性の確保を図るとともに、本市における地域公共交通の重要性を情報発信し、市民の理解・関心及び地域公共交通を維持・確保していく機運を高め、市民の地域公共交通利用の増加を目指します。

指標	現況値	目標値 (R9)
鉄道の利用者数	407 千人 ^{※1}	現状維持
路線バスの利用者数	640 千人 ^{※2}	現状維持
航路の利用者数	205 千人 ^{※3}	現状維持
コミュニティバスたしろ号の利用者数	39 千人 ^{※4}	42 千人

※1：R3 年度の島原市内駅の乗降人員

※2：R3 年度 (R2.10~R3.9) の輸送人員、R3 年度末時点で運行している系統を対象

※3：R3 年度の旅客数

※4：R3.10~R4.9 の利用者数

基本目標2:地域公共交通を利用する観光客(交流人口)を増やす

鉄道、路線バス、航路による広域的な地域公共交通ネットワーク、これらと連携する二次交通の充実を図ることで、地域公共交通を活用した移動利便性の向上を図るとともに、情報提供・交通案内の改善等を行うことで、地域公共交通を利用する観光客の増加を目指します。

指標	現況値	目標値 (R9)
鉄道による観光入込客数	8 千人 ^{※5}	13 千人 ^{※6} 以上
バスによる観光入込客数	6 千人 ^{※5}	13 千人 ^{※6} 以上
航路による観光入込客数	502 千人 ^{※5}	1,121 千人 ^{※6} 以上

※5：令和3年島原市観光客動態調査

※6：第2期島原市まち・ひと・しごと創生総合戦略の目標数値 (R6)

基本目標3:地域公共交通の運行効率を高める

持続可能な地域公共交通を維持・確保していくため、利用状況に応じた運行サービスの見直しを行うとともに、医療、福祉、教育等の他分野や、隣接市、交通事業者と連携しながら利用促進に取り組み、地域公共交通の運行効率を高めていきます。

指標	現況値	目標値 (R9)
コミュニティバスたしろ号の乗合率	1.23 ^{※7}	1.40
コミュニティバスたしろ号への公的資金投入額	57 百万円 ^{※8}	現状維持
路線バスへの公的資金投入額	18 百万円 ^{※8}	現状維持

※7：R3 年度実績

※8：R4 年度予算額

第5章 目標達成に向けた施策・事業

5-1 施策・事業一覧

本計画の基本目標の達成に向け、基本方針に基づいた施策・事業を展開します。

表 施策・事業一覧

基本方針	施策	事業
基本方針1： 地域公共交通利用者の乗り換え利便性を高める交通結節機能の向上	乗り継ぎ環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・島原港での交通機関相互のダイヤ調整 ・島原港・島原港駅における港駅間の移動経路案内板設置 ・島原港の駐車場料金低減の検討
	交通情報提供の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムの導入検討
	バリアフリー化の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・島原駅の多目的トイレ等整備
基本方針2： 市民の地域公共交通利用を促す取組の推進	利用しやすい運行内容への改善・実施	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道と並行する路線バスのダイヤ調整 ・鉄道におけるパターンダイヤでの運行拡大
	地域公共交通に関する意識啓発	<ul style="list-style-type: none"> ・ノーマイカーデーの実施 ・乗り方教室・体験乗車の実施 ・地域公共交通に関する定期的な広報啓発の実施
基本方針3： 観光客の広域移動・市内周遊の利便性を高める取組の推進	広域的な周遊切符の販売・周知	<ul style="list-style-type: none"> ・島原半島内の周遊バスの販売・周知 ・島原と熊本・大牟田・天草地域との周遊バスの販売・周知
	観光列車の導入・運行	<ul style="list-style-type: none"> ・1号機関車をモチーフにした観光列車の導入 ・カフェトレインの定期運行 ・イベント列車の企画・運行
	観光資源としての大三東駅の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・往みさきっぷの販売 ・大三東駅の魅力発信
	二次交通の導入・支援	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルの導入拡大 ・新たな二次交通の導入検討 ・観光タクシーへの支援
	サイクルツーリズムの支援	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルトレインの運行・拡大 ・高速船への自転車持ち込みの周知
	MaaSの導入検討	<ul style="list-style-type: none"> ・MaaSの導入検討
基本方針4： 地域公共交通の持続可能性向上に向けた取組の推進	コミュニティバスたしろ号の運行改善	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況に応じた運行サービスの見直し ・停留所の追加 ・キャッシュレス決済の導入
	多様な主体との連携強化	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な分野と連携した利用促進策の検討 ・隣接市と連携した利用促進策の実施 ・交通事業者で連携した利用促進策の実施

5-2 個別施策・事業内容

基本方針1:地域公共交通利用者の乗り換え利便性を高める交通結節機能の向上

◆乗り継ぎ環境の改善	
◇島原港において、広域的な公共交通である鉄道、路線バス（市外線）、航路の各モード間の円滑な接続を図るため、ダイヤ調整を行うとともに、島原港と島原港駅間の乗り継ぎ環境（移動環境）の改善を図る。	
◇自家用車利用が多い島原市の特性を踏まえ、自家用車から地域公共交通への乗り換え利便性を高める駐車場料金低減について検討を行う。	
実施主体	長崎県、島原市、交通事業者
実施時期	令和5年度～令和9年度
<ul style="list-style-type: none"> ● 島原港での交通機関相互のダイヤ調整（交通事業者） ● 島原港・島原港駅における港駅間の移動経路案内板設置（長崎県、島原市、交通事業者） ● 島原港の駐車場料金低減の検討（長崎県） 	

◆交通情報提供の改善	
◇地域公共交通の運行リソースが縮小し運行本数が減少する中、到着遅れが生じやすい路線バスについて、リアルタイムでの運行情報を提供することで、乗り継ぎ環境の改善を図る。	
実施主体	交通事業者、島原市
実施時期	令和5年度～令和9年度
● バスロケーションシステムの導入検討	

◆バリアフリー化の推進	
◇島原市の交通拠点である島原駅において、バリアフリー化を推進し、誰もが地域公共交通を利用できる環境整備を推進する。	
実施主体	交通事業者
実施時期	令和5年度～令和9年度
● 島原駅の多目的トイレ等整備	

◆利用しやすい運行内容への改善・実施	
<p>◇地域公共交通の運行リソースが縮小し運行本数が減少する中、同一の区間を運行する鉄道と路線バスについては、利用者の都合に合わせて鉄道と路線バスの選択が可能となるよう、鉄道が運行していない時間に路線バスの運行時間を設定するなどダイヤ調整を行う。</p> <p>◇また、出発時間を毎時同じ時間（例えば毎時10分出発など）に設定することで、ダイヤを覚えやすくすることで、日常的に地域公共交通を利用しやすくなる環境を創出する。</p>	
実施主体	交通事業者
実施時期	令和5年度～令和9年度
<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道と並行する路線バスのダイヤ調整 ● 鉄道におけるパターンダイヤでの運行拡大 	

◆地域公共交通に関する意識啓発	
<p>◇市民の地域公共交通利用を促すため、まずは島原市及び関連団体の職員がノーマイカーデーに取り組みます。</p> <p>◇これまで地域公共交通を利用したことがない方を対象に、乗り方教室・体験乗車会を実施し、地域公共交通を移動手段の一つとして利用してもらうためのきっかけづくりを行います。</p> <p>◇あわせて、市報や地域公共交通に関するチラシなどを活用し、市民が地域公共交通の重要性を理解し、積極的に活用してもらうための広報啓発を定期的実施する。</p>	
実施主体	島原市、交通事業者
実施時期	令和5年度～令和9年度
<ul style="list-style-type: none"> ● ノーマイカーデーの実施（島原市） ● 乗り方教室・体験乗車の実施（島原市、交通事業者） ● 地域公共交通に関する定期的な広報啓発の実施（島原市、交通事業者） 	

◆広域的な周遊切符の販売・周知

- ◇交通事業者が連携し、西九州新幹線開通に合わせて販売開始した、島原半島内外を周遊する企画切符を販売するとともに、利用者増加に向けた情報発信を行います。
- ◇また、切符を販売する交通事業者のみならず、島原市、(株)島原観光ビューローにおいても、観光パンフレット等で、島原半島ユネスコ世界ジオパークや築城400年を迎える島原城等の魅力的な観光資源と合わせて、周遊切符のPRを進めていきます。

実施主体	交通事業者、島原市、(株)島原観光ビューロー
------	------------------------

実施時期	令和5年度～令和9年度
------	-------------

- 島原半島内の周遊パスの販売・周知
- 島原と熊本・大牟田・天草地域との周遊パスの販売・周知

◆観光列車の導入・運行

- ◇島原鉄道の歴史や地域の特性を活かしたオリジナルストーリーを磨き上げ、1号機関車をモチーフにした観光列車の導入を検討します。
- ◇また、利用者に好評であるカフェトレイン、イベント列車の運行を継続し、観光客の鉄道利用増加を図ります。

実施主体	交通事業者
------	-------

実施時期	令和5年度～令和9年度
------	-------------

- 1号機関車をモチーフにした観光列車の導入
- カフェトレインの定期運行
- イベント列車の企画・運行

◆観光資源としての大三東駅の活用

- ◇テレビ番組やCMのロケ地として有名になった日本一海に近い駅「大三東駅」へ、自家用車で訪れるのではなく、車窓からの風景を楽しみながら鉄道を利用して来てもらえるよう、島原駅の駐車場を活用したパークアンドライドの取組みを行います。
- ◇また、HP、SNS、パンフレット等で観光地としての大三東駅やその周辺の魅力を発信し、鉄道を利用して島原を訪れる観光客の増加を図ります。

実施主体	交通事業者、島原市、(株)島原観光ビューロー
------	------------------------

実施時期	令和5年度～令和9年度
------	-------------

- 往みさきっふ[※]の販売（交通事業者）
- 大三東駅の魅力発信（島原市、(株)島原観光ビューロー）

※島原駅⇄大三東駅 往復乗車券、島原駅 駐車券等をセットにした切符

◆二次交通の導入・支援

◇観光客の市内周遊の利便性を高めるための二次交通として、令和4年4月に導入されたレンタサイクルの拡大、GXに対応した超小型モビリティ^{※1}・グリーンスローモビリティ^{※2}等の新たな二次交通の導入検討を進めます。

◇また、二次交通のひとつであるタクシーについては、割高感のある観光タクシーへの支援を行うことで、観光客が気軽に利用できる交通手段にしていきます。

※1：自動車よりコンパクトで、環境性能に優れ、1人～2人乗り程度の車両

※2：時速20km未満で公道を走ることができる電動車両を活用した移動サービス

実施主体	島原市、(株)島原観光ビューロー
------	------------------

実施時期	令和5年度～令和9年度
------	-------------

- シェアサイクルの導入拡大（(株)島原観光ビューロー）
- 新たな二次交通の導入検討（島原市、(株)島原観光ビューロー）
- 観光タクシーへの支援（島原市）

◆サイクルツーリズムの支援

◇島原半島及び有明海対岸、天草地域等と連携したサイクルツーリズムを推進するため、サイクルトレインの運行・拡大、高速船への自転車持ち込みを周知します。

◇交通事業者のみならず、島原市、(株)島原観光ビューローにおいても、観光パンフレット等でサイクルツーリズム支援策についてPRを進めていきます。

実施主体	交通事業者、島原市、(株)島原観光ビューロー
------	------------------------

実施時期	令和5年度～令和9年度
------	-------------

- サイクルトレインの運行・拡大
- 高速船への自転車持ち込みの周知

◆MaaSの導入検討

◇複数の公共交通やそれ以外の移動サービス、観光チケット等を最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス「MaaS」の導入について検討を進め、交通のDX及びスマートシティ構想の推進を図ります。

実施主体	島原市、(株)島原観光ビューロー、交通事業者
------	------------------------

実施時期	令和5年度～令和9年度
------	-------------

- MaaSの導入検討

◆コミュニティバスたしろ号の運行改善	
<p>◇コミュニティバスたしろ号の運行効率を高めていくため、運行データ等を活用・分析し、利用状況に応じた運行サービスの見直しを行います。</p> <p>◇また、利用者のニーズを踏まえ、停留所の追加、キャッシュレス決済の導入に取組み、利用者の利便性を高めていきます。</p>	
実施主体	島原市
実施時期	令和5年度～令和9年度
<ul style="list-style-type: none"> ● 利用状況に応じた運行サービスの見直し ● 停留所の追加 ● キャッシュレス決済の導入 	

◆多様な主体との連携強化	
<p>◇地域公共交通は、高齢者の外出機会の増加や健康維持、市街地における人の往来の活発化、交通渋滞の抑制によるCO₂の削減等、様々な分野と関連性があります。そのため、医療、福祉、教育、商業、環境等分野間の垣根を越えて連携し、貨客混載、買物支援等、地域公共交通の利用促進策について検討していきます。</p> <p>◇また、島原市単独だけではなく、隣接する雲仙市や南島原市、対岸の大牟田市や熊本市等との連携を図り、地域の垣根を越えた移動手段の維持・確保や、周知・PR活動、利用促進企画等の取組を実施します。</p> <p>◇さらに、交通事業者においてもこれまで以上に連携を進め、新たな企画切符等の利用促進策を企画していきます。</p>	
実施主体	島原市、交通事業者
実施時期	令和5年度～令和9年度
<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な分野と連携した利用促進策の検討（島原市） ● 隣接市と連携した利用促進策の実施（島原市） ● 交通事業者で連携した利用促進策の実施（交通事業者） 	

第6章 計画の推進体制

6-1 計画の推進・管理体制

本計画は、島原市地域公共交通会議で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

表 推進・管理体制

島原市地域公共交通会議	
構成員	島原市、交通事業者、市民代表、関係機関等
役割	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクトの検討等を継続的に協議・検討する。

6-2 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるにあたっては、「市民」「行政」「交通事業者」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していきます。

表 関係する主体と基本的な役割

区 分	主 体	役 割
島原市	市民	交通サービスを楽しむだけでなく、主体的に地域公共交通に関わり、計画で実施する施策に協力し、地域公共交通を積極的に利用するよう努める。
	行政	計画全体のコーディネート役として、管理を行うとともに、地域公共交通の維持・改善に取組み、地域公共交通の利用啓発に資する情報提供・発信を行う。
	交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。
	関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。
外部団体等	国・県	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行う。
	道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。

6-3 計画の推進方法

本計画の推進については、PDCA サイクル（計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方に基づき、計画期間全体を対象とした「大きな PDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせ、継続的に見直し・改善を図ります。

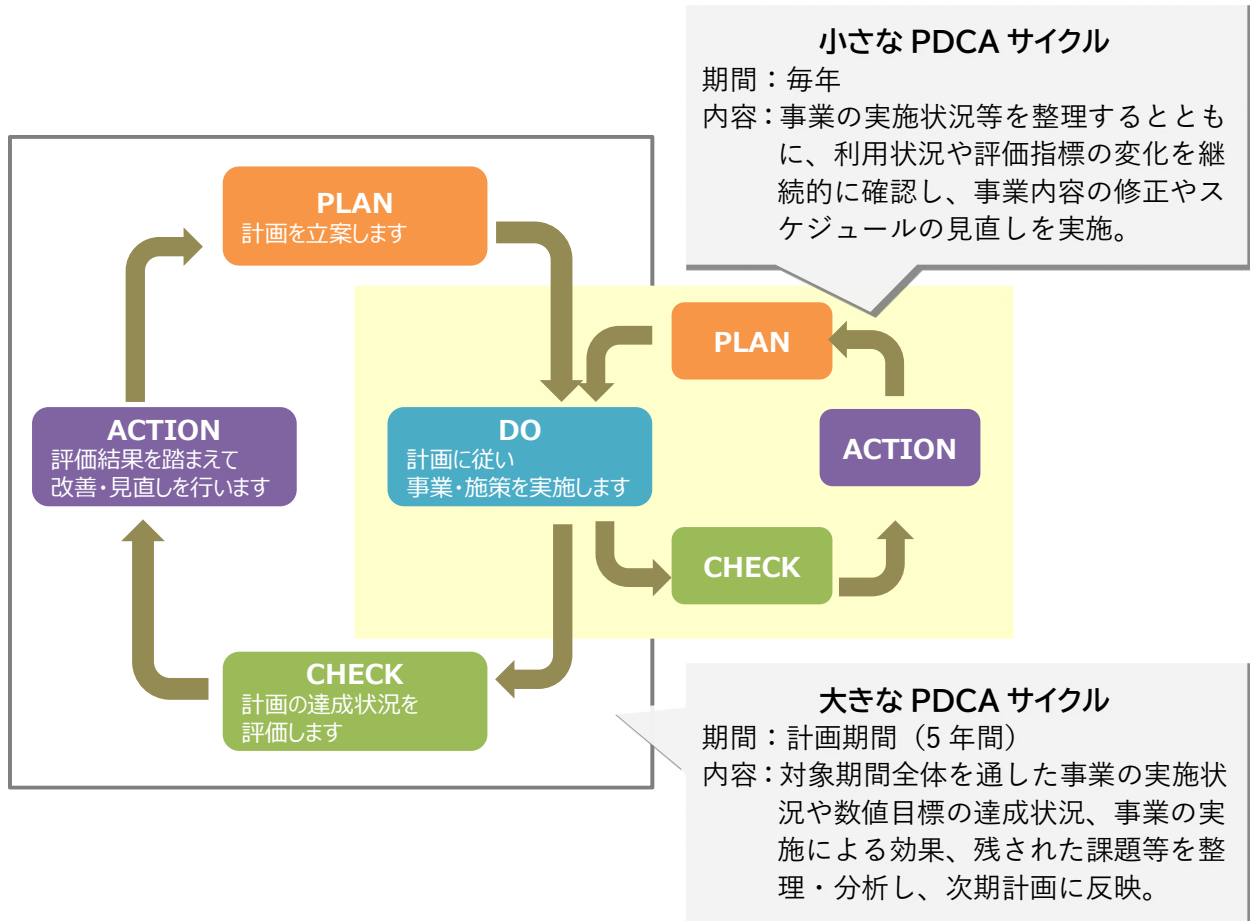


図 PDCA サイクルによる継続的な改善イメージ

島原市地域公共交通計画

発行日 令和5年3月

作成 島原市地域公共交通会議