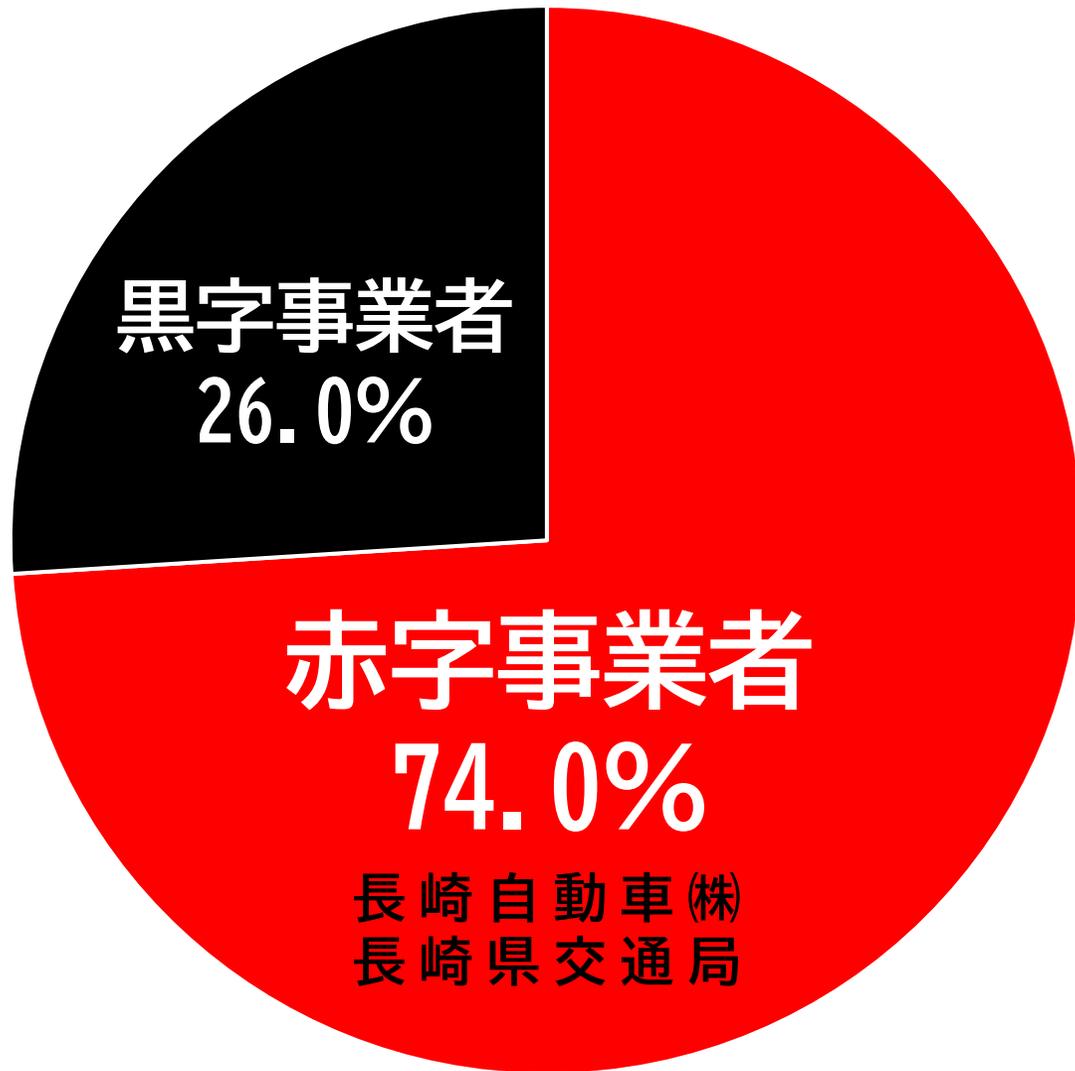


乗合バス事業の現状と課題

持続可能な公共交通ネットワークへの転換へ向けて

2024年9月18日



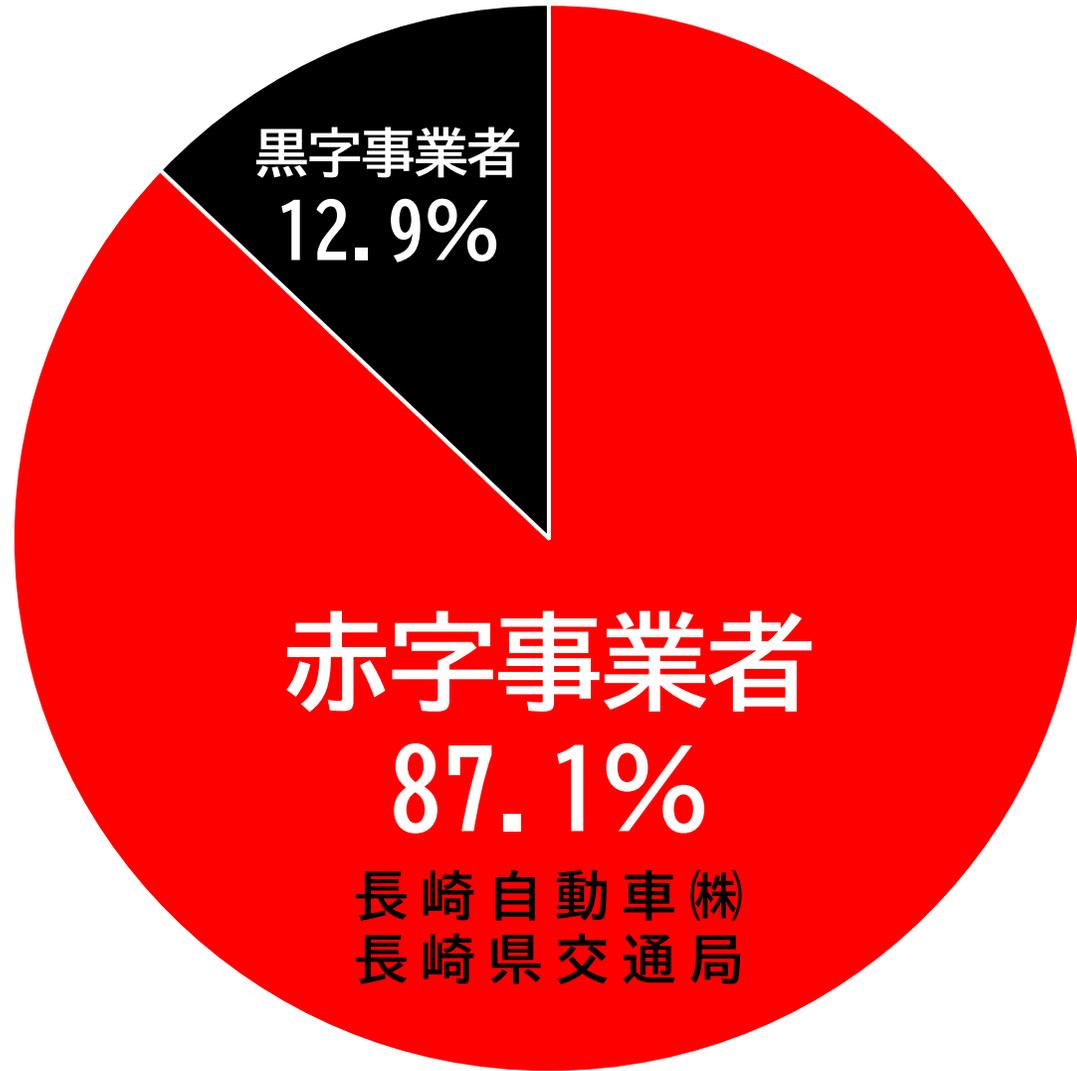


乗合バス事業者の
74%は赤字
長崎バス県営バスも
慢性的な赤字

※出典：国土交通省 2019年度バス事業の収支について

※保有車両数30両以上の乗合バス事業者

※補助金・その他事業の収支は含まない



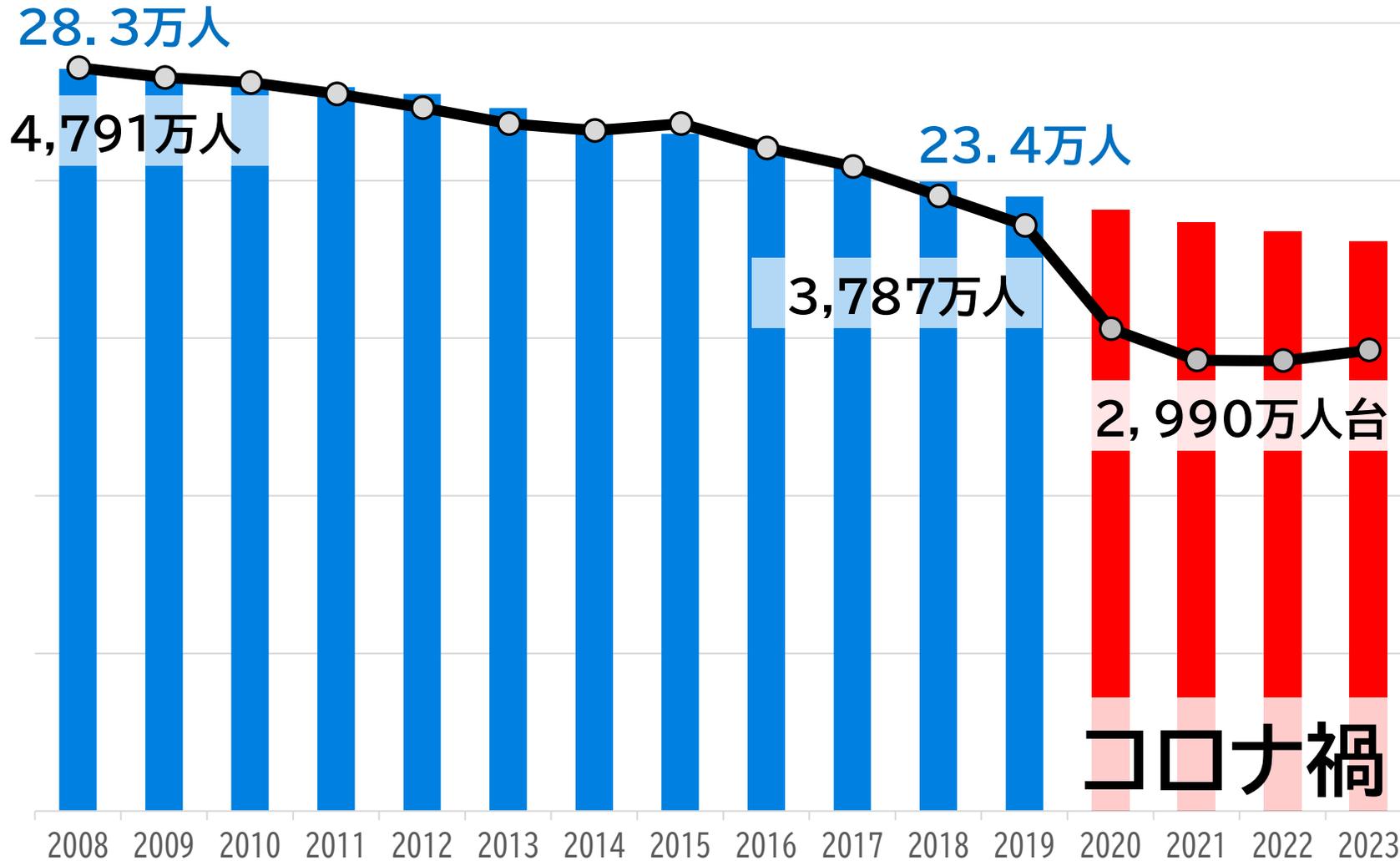
コロナ禍により
87%以上の事業者が
赤字に陥る

長崎バス県営バスは
赤字額が増加

※出典：国土交通省交通政策白書
※保有車両数30両以上の乗合バス事業者
※補助金・その他事業の収支は含まない

長崎市生産年齢人口と長崎バス乗客数の推移

■ 長崎市生産年齢人口 — 長崎バス乗客数



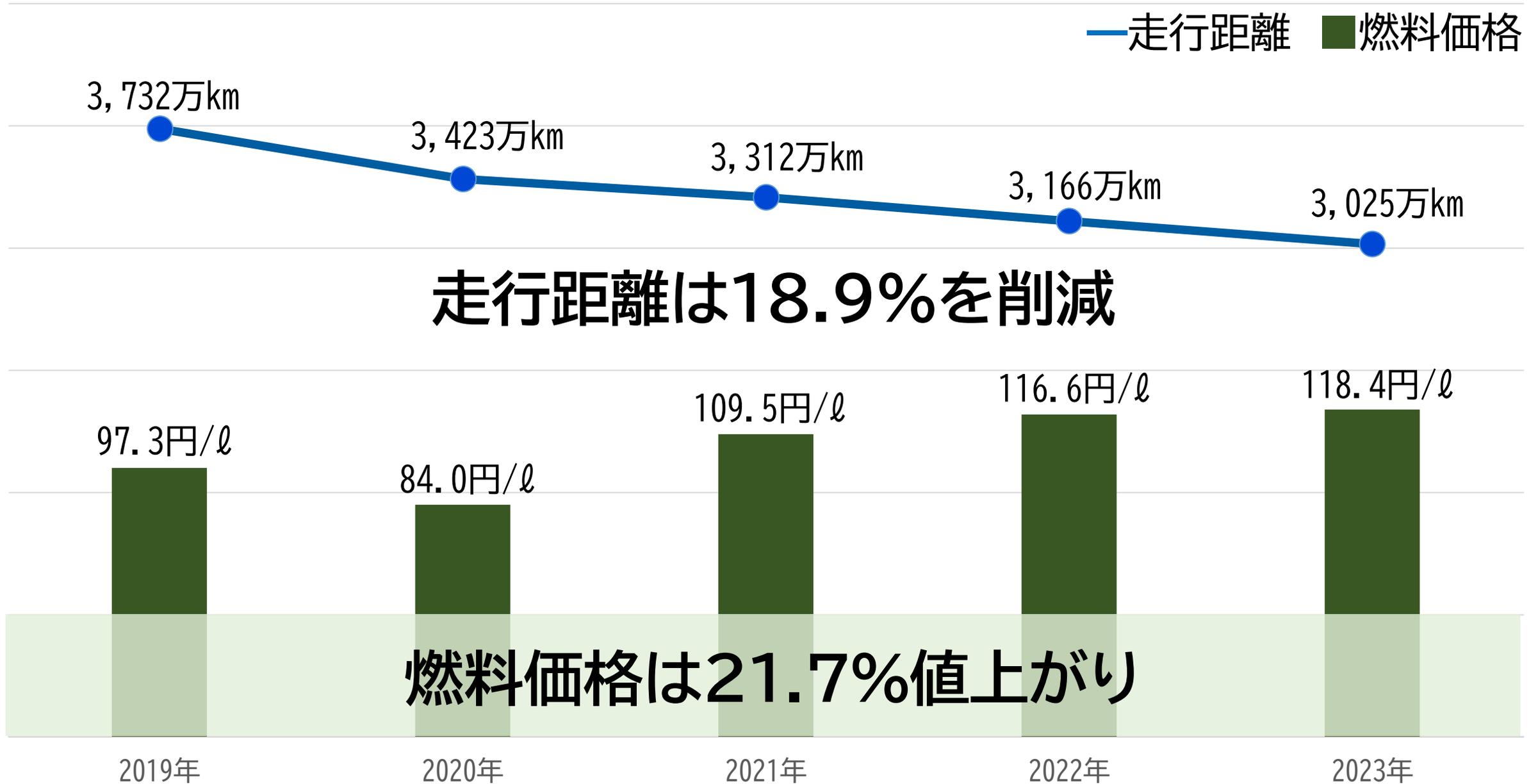
人口減少に伴い
11年間で**21%**減少

コロナ禍でさらに
2019年比**21%**減少

2008年から15年で
トータル**38%**減少

コロナ禍

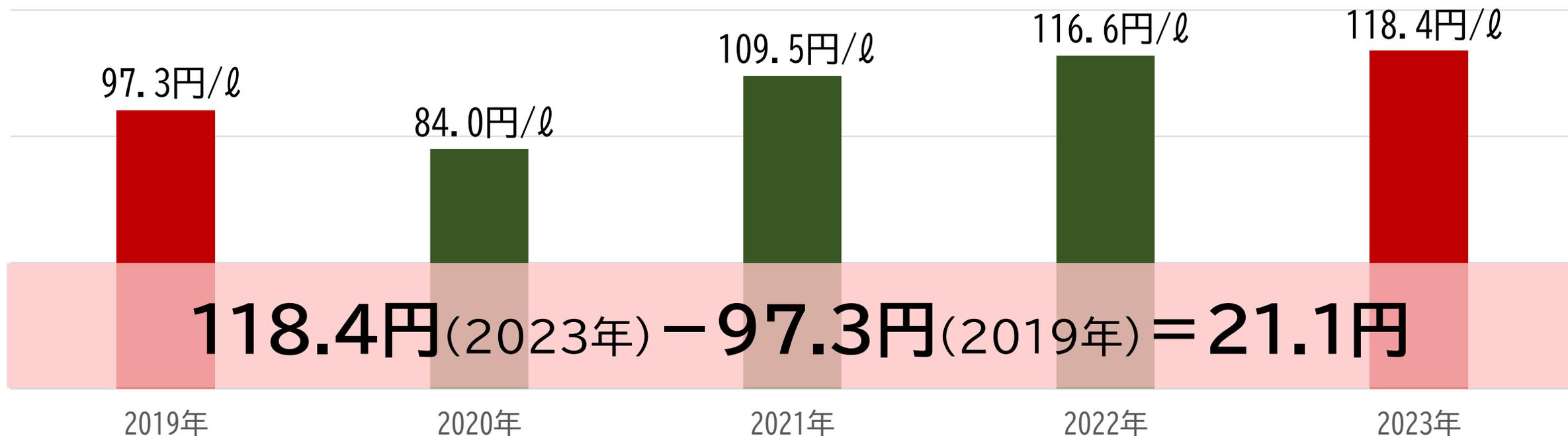
両社局の年間走行距離と燃料価格の比較

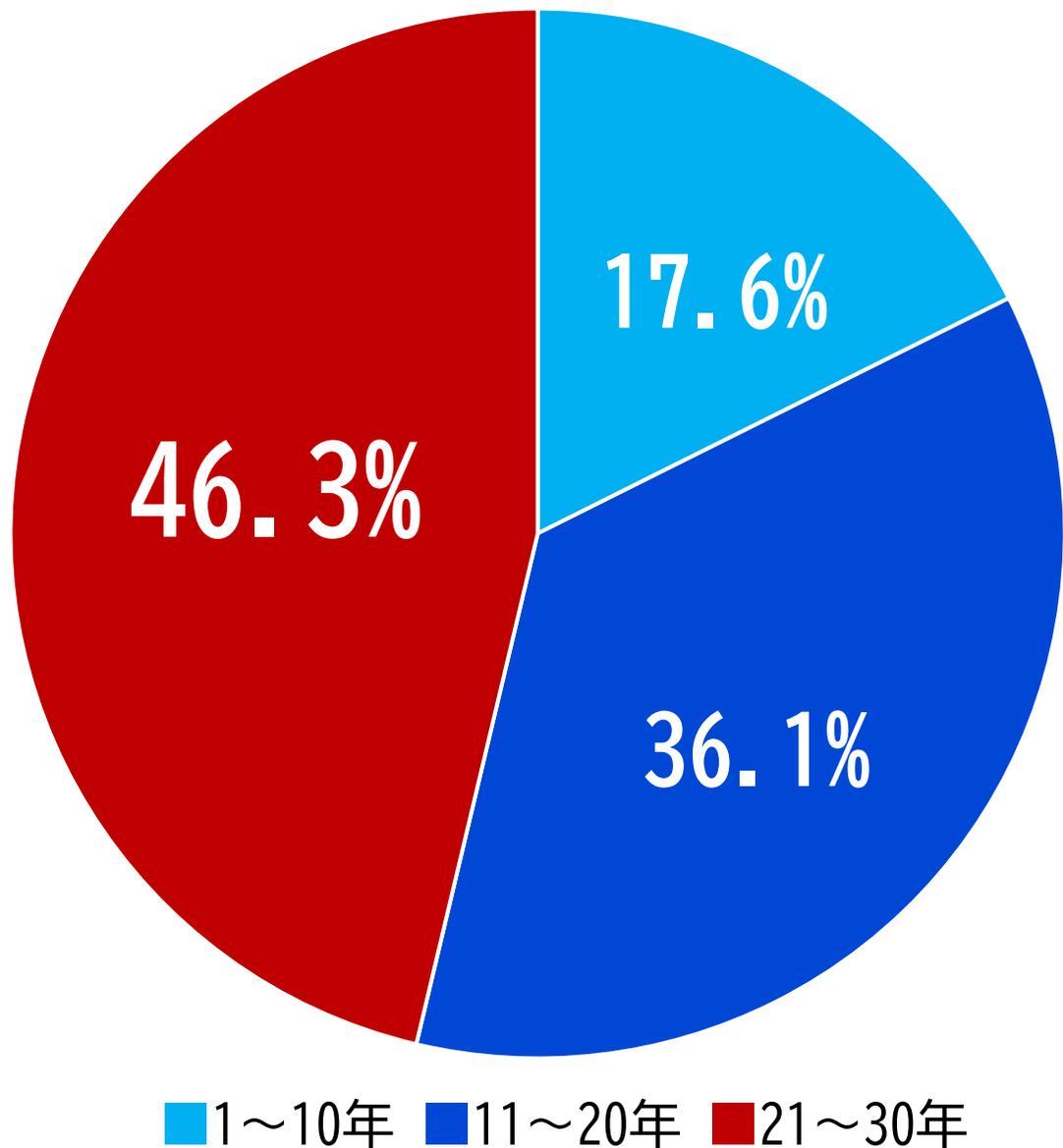


両社局の年間走行距離 約3,000万km

燃料単価21.1円高騰による運行経費の増加は

年間 **約2億1千万円**

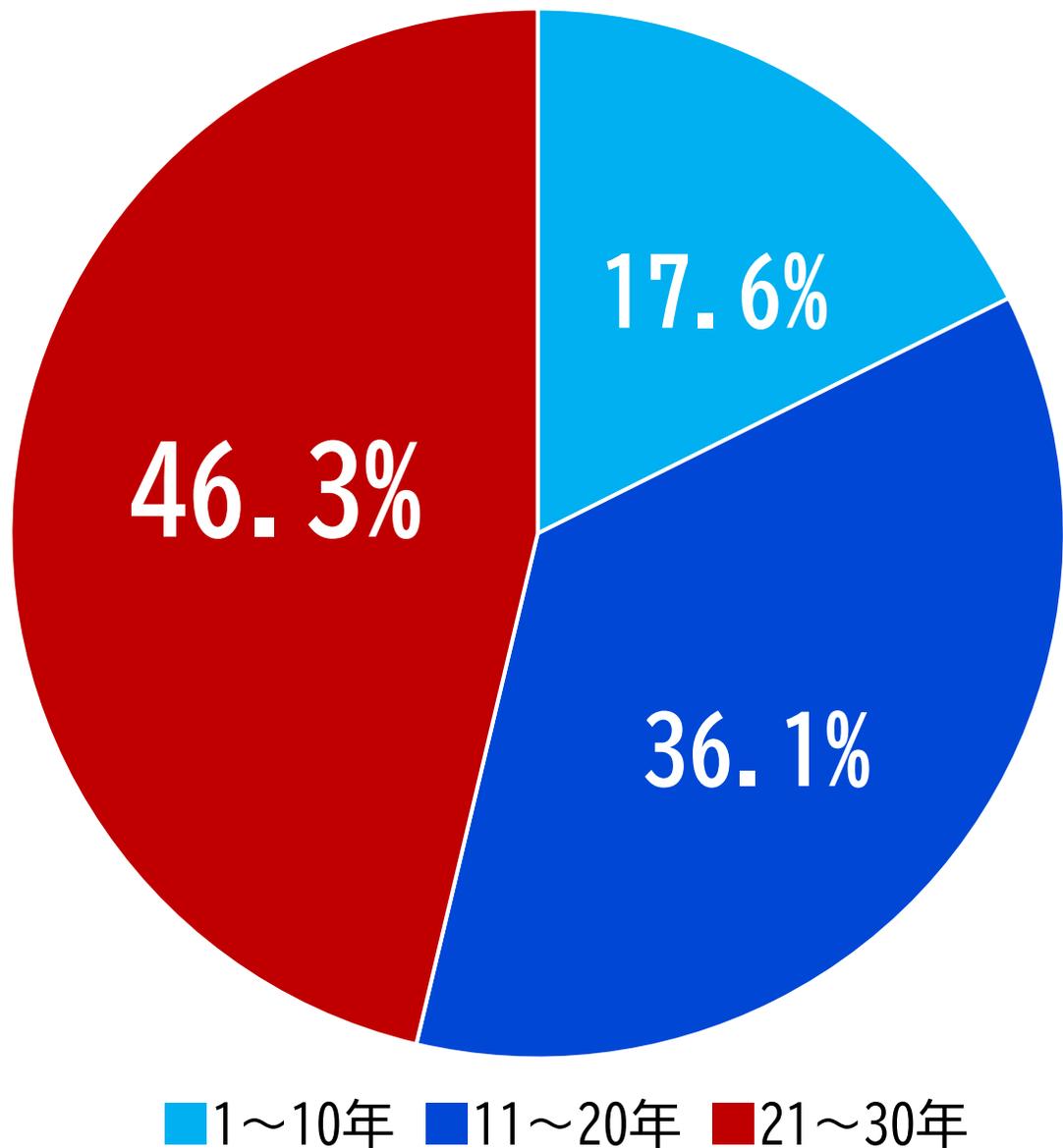




収支悪化に伴い必要な
設備投資が行えていな
かった

結果、車齢20年を超え
るバスが46%以上を占
める



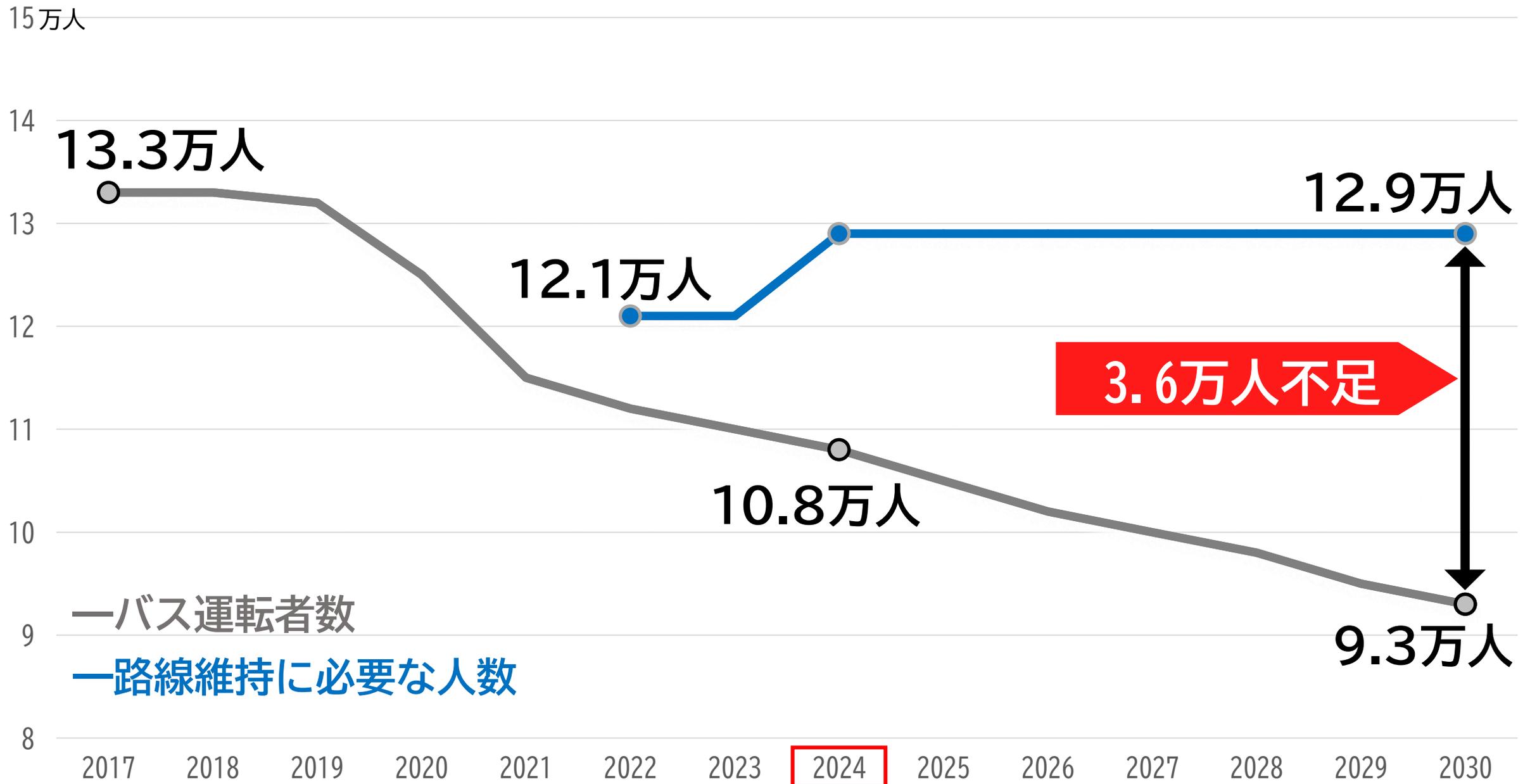


10年以内に更新が必要な
車両数計 **370台**

毎年37台の車両を更新し
た場合
年間必要設備投資額は
約11億円

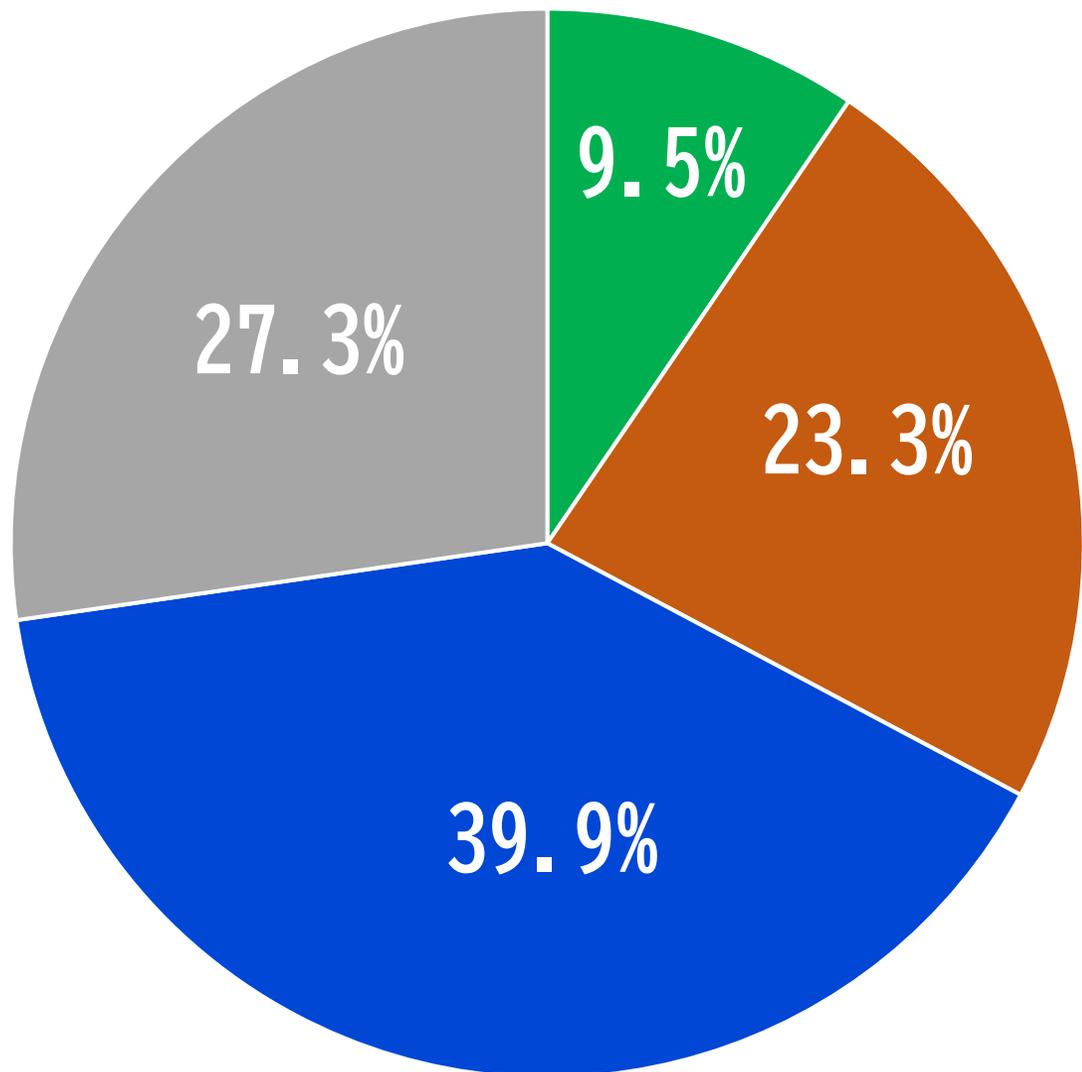


全国のバス運転者数と不足人員の推計(日本バス協会調べ)



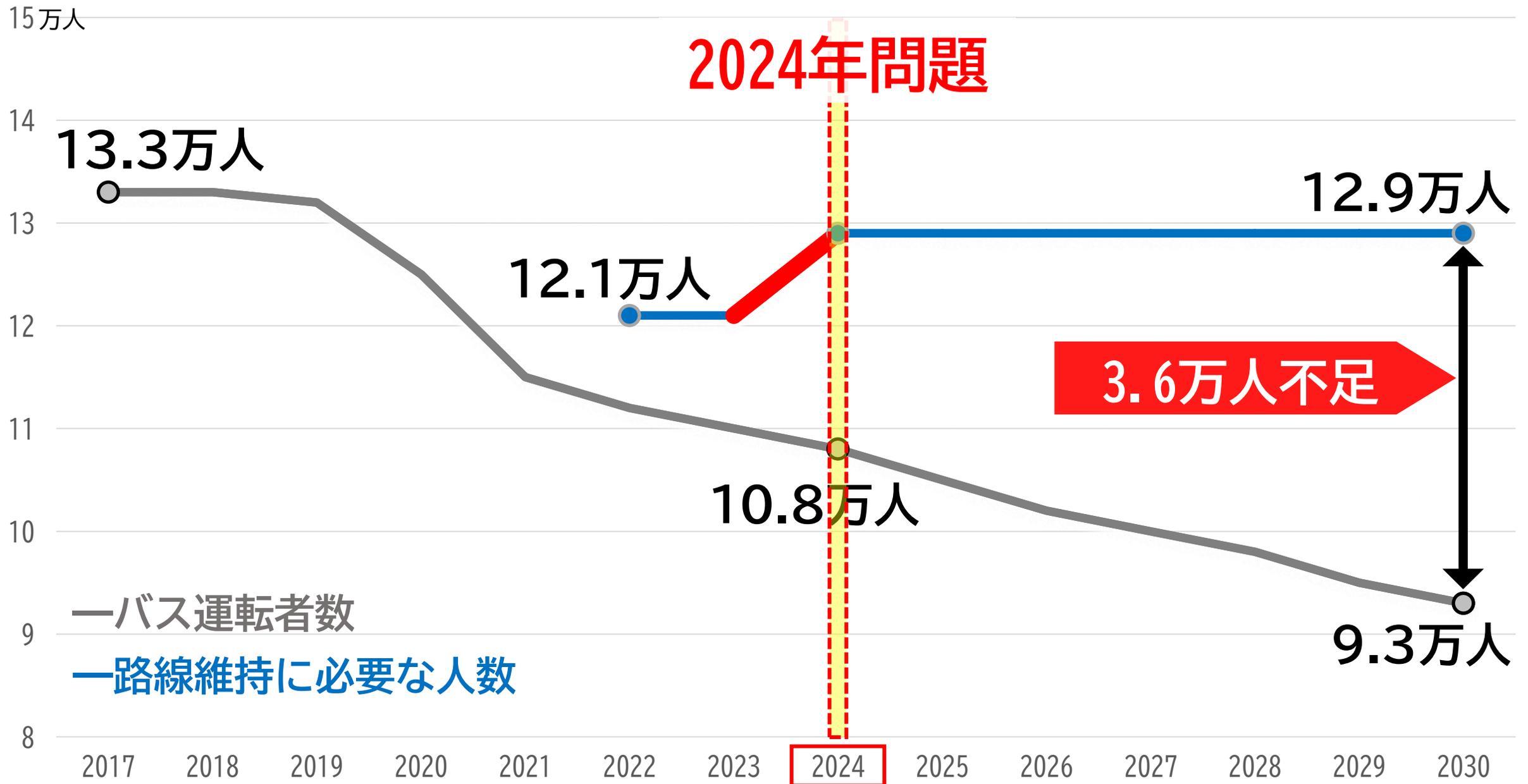
運転者の平均年齢53歳

- 39歳以下は全体の9%台
- 50代は最多の39.9%
- 60代が全体の4分の1以上



■ 20～39歳 ■ 40～49歳 ■ 50～59歳 ■ 60～69歳

60～70歳まで継続雇用制度を導入しているが
増加する退職者を補えない



概要

バス運転者を含む自動車運転業務従事者の拘束時間や運転時間等の基準を定めたもの。

変更
①

1日の休息期間
(旧)継続8時間以上 ⇒ (新)継続**9時間**以上

変更
②

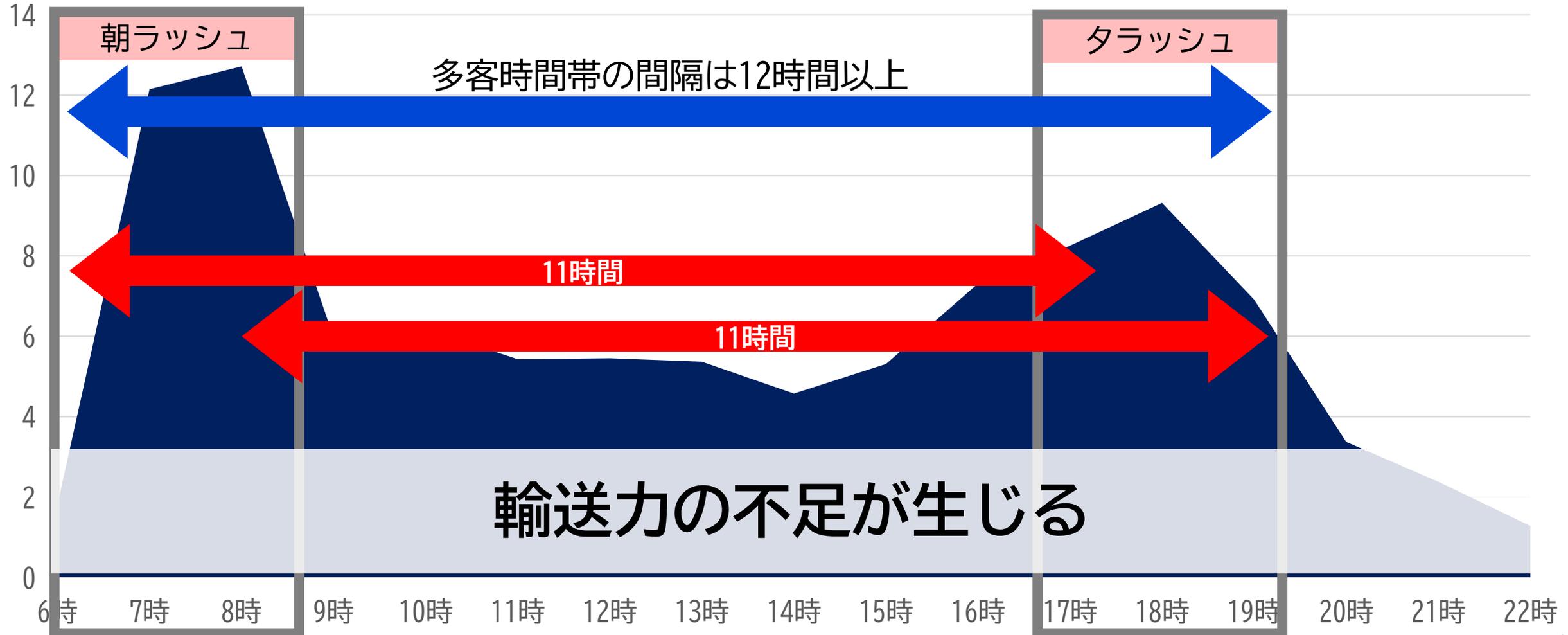
1日の拘束時間
(旧)上限16時間 ⇒ (新)上限**15時間**

新設
③

1月の拘束時間 基本**275時間**以内
※年間拘束は3300時間以内、月281時間超過は連続4カ月まで

月間拘束**275時間**以内

月25日出勤する場合、1日の拘束は約**11時間**が基準となる



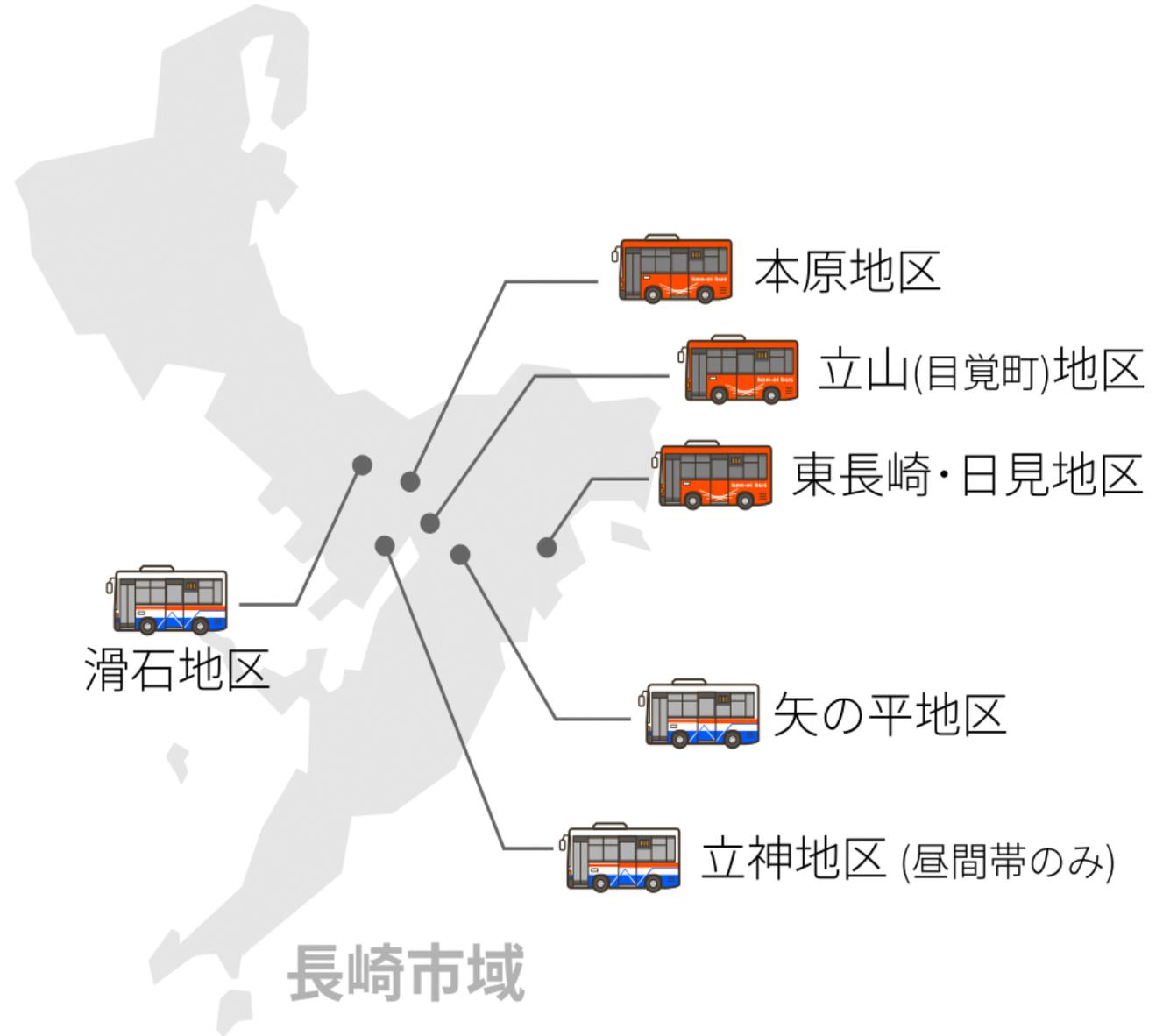
既に企業単独で補える限界を超えており、
数年後には、路線バス網を維持できなくなると
いう課題感を共有し、
長崎市並びに関係各所の協力の下
長崎バスと県営バスが協力して、路線バス網の
維持を考え実行。

-
- A vertical timeline with a blue line and circular markers. The markers are light blue for 2021 and 2024, and dark blue for 2022. The text is in black.
- 2021年 6月 ● 長崎バスと県営バスの連携協定締結
 - 8月 ● 長崎市地域公共交通計画策定
 - 2022年 4月 ● 共同経営計画第1版(東長崎、日見、滑石)
 - 10月 ● 共同経営計画第1版 計画変更(東長崎、日見)
長崎市地域公共交通利便増進実施計画(東部地区)
 - 2024年 4月 ● 共同経営計画第2版(本原、立山、矢の平、立神)

- (1) 長崎市が策定する長崎市地域公共交通計画の基本方針に照らし、長崎市域の路線バス網の維持に向けて、協力体制を構築する。
- (2) 長崎市及び長崎市公共交通活性化協議会と緊密に連携して、適切に取り組む。
- (3) 本協定締結後、独占禁止法特例法第3章に基づく新たな事業者連携の仕組の導入(共同経営)について検討する。

長崎バスと県営バスが競合して運行する路線は、令和4年度から独占禁止法特例法に基づく「共同経営」方式により運行事業者の一元化に取り組んでいます。

令和6年度においても、4路線について運行事業者の一元化に取り組むことで、さらなる効率化を図りました。



更なる運行の効率化

人口規模や**利用実態等を踏まえたダイヤ設定**に継続して取り組む必要があります。

需要に応じた輸送手段へ転換

利用実態等を踏まえ、**需要に応じた輸送手段への転換**を検討する必要があります。

維持コスト等の負担

路線バス交通網の維持に要する、**コスト等の負担のありかた**を検討する必要があります。

長崎バス県営バスの両社局は、
持続可能な公共交通ネットワークへの転換へ向け、
今後も連携し取り組んでまいります。
しかし、厳しい経営環境の中、バス事業者のみでの実現
は難しく、長崎市をはじめ各行政機関の皆様、関係各所
の皆様のご支援ご協力が必要です。

名もなき一日を走る。
長崎バス



安全・確実・快適・親切
長崎県営バス

