

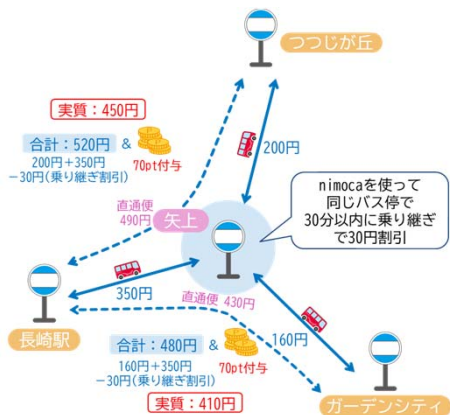
事業Ⅱ：再編と併せて実施する公共交通サービスの向上

乗継ぎによる利便性の低下 ▶▶▶ 別の方法で、利便性の確保、サービスの向上を目指します

事業Ⅱ-①：ハブ＆スポーク型運行に対応した乗継ぎポイントの導入

- 乗継ぎによる運賃増加分はポイントで還元

ポイント付与サービスのイメージ



事業Ⅱ-③：乗継ぎ拠点でのリアルタイムの情報提供

- 乗継ぎバス停に接近情報や遅延情報を提供

バス停での接近情報のデジタルサイネージ事例



出典：(株)両備システムズ

スマートバス停の導入事例 (熊本駅)



出典：西鉄エム・テック

事業Ⅱ-②：東部地区の拠点と市内中心部を結ぶ路線の一部快速化

- 一部の便を新日見トンネル(奥山)経由の快速便とし、移動時間を短縮

実施予定期間

4年間 (令和4年度～令和7年度) ※令和4年度10月から事業を実施

| | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 |
|-------------------------|------------------------------|-------|--------|-------|-------|
| 長崎市地域公共交通計画 | [Progress bar from R3 to R7] | | | | |
| 長崎市地域公共交通利便増進実施計画(東部地区) | | 実施 | 検証、見直し | | |

利便増進事業の効果

①平均乗車密度の向上 ※平均乗車密度とは、1便あたりの平均利用者数

【現況】R3年度：6.6 ⇒ R7年度：9.1(5.4)

※()内の数値は事業を実施しなかった場合の推計

※長崎市地域公共交通計画(R3.8)では、市全域での目標値を設定しています。平均乗車密度、収支率ともに、市全域に対し低い水準となっている東部地区で底上げすることで、市全域での目標達成に寄与します。

②公共交通事業の収支率の向上

R4～R7年(4年合計)：1.01(0.60)

地域間幹線系統確保維持補助金を収入に含めた値

策定目的・概要

- ◆持続可能な公共交通機関への転換

- ◆行政と事業者や利用者などが連携・協力

『長崎市地域公共交通計画』を策定 (令和3年8月)

- ・本計画は『長崎市地域公共交通計画』に定めた施策を具体的に進めるためのもの
- ※法律(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)に基づき策定

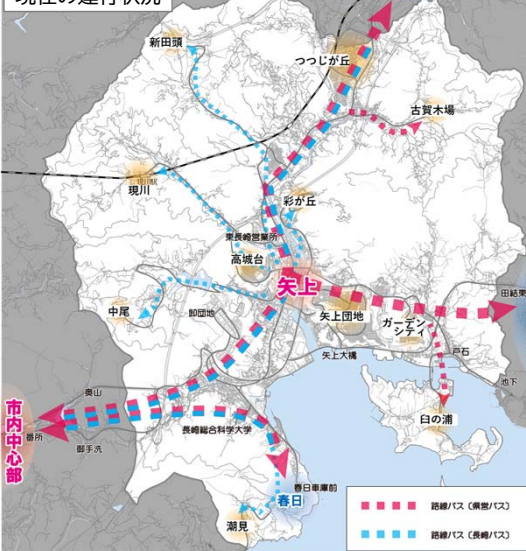
実施区域

長崎市東部地区(東長崎地区+日見地区)

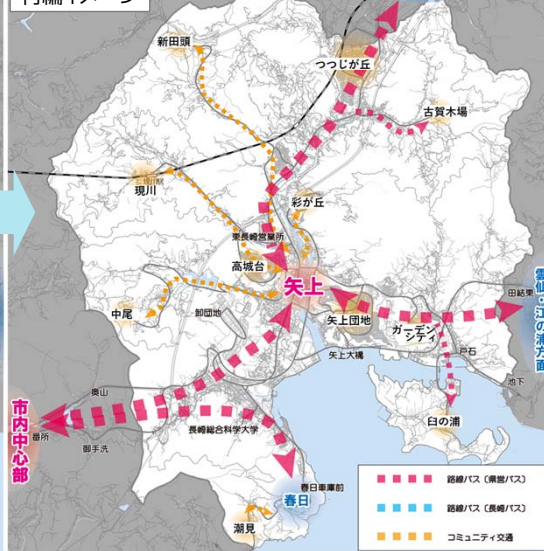
矢上バス停を拠点としたハブ＆スポーク型運行への再編

- 幹線路線の運行頻度の適正化
- 競合路線の解消(長崎県交通局への一本化) ※スクール便を除く
- 利用者が少ない路線のコミュニティ交通化

現在の運行状況

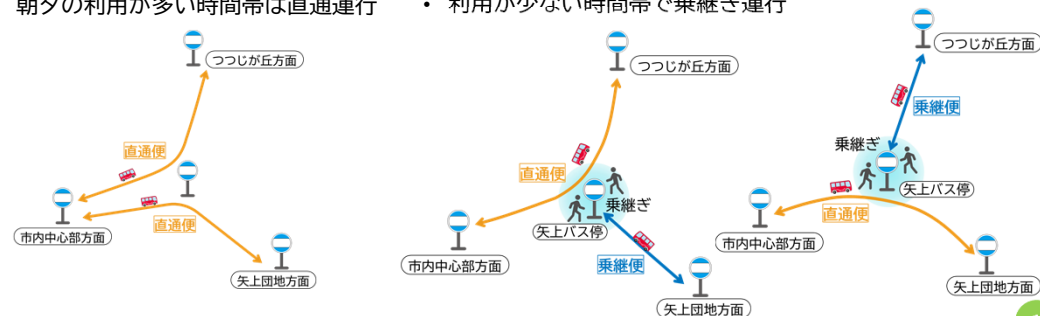


再編イメージ



ハブ＆スポーク型の“運行イメージ”

- ・朝夕の利用が多い時間帯は直通運行
- ・利用が少ない時間帯で乗継ぎ運行



事業 I : 矢上バス停を拠点としたハブ&スポーク型運行への再編

事業 I -①: 幹線路線の運行頻度の適正化

- 通勤通学時間帯は立席含め満員(55人/便)、昼間は全員が座れる便数(30人/便)とし、運行頻度を適正化します。
- 平日昼間の時間帯も、人口規模や利用実態にあった運行頻度を確保します。

幹線路線の平日の時間帯別運行頻度の変化

◆ 中心部⇄東部地区間
【切通-網場道間】(矢上大橋経由除く)

| 時間帯 | 市内中心部方面 | | | 東部地区方面 | | |
|------|----------|----------|-----|----------|----------|-----|
| | 現況 便数 | 計画 便数 | 増減 | 現況 便数 | 計画 便数 | 増減 |
| 朝ピーク | 35 | 29 | -6 | 7 | 8 | 1 |
| 昼間※ | 46 | 23 | -23 | 40 | 23 | -17 |
| 夕ピーク | 14 | 12 | -2 | 28 | 22 | -6 |
| 深夜 | 7 | 4 | -3 | 22 | 19 | -3 |
| 計 | 102 | 68 | -34 | 97 | 72 | -25 |

※昼間時間帯の計画便数は60分に3本以上

◆ 春日方面⇄中心部間
【網場-長給大前間】

| 時間帯 | 市内中心部方面 | | | 春日車庫方面 | | |
|------|----------|----------|-----|----------|----------|----|
| | 現況 便数 | 計画 便数 | 増減 | 現況 便数 | 計画 便数 | 増減 |
| 朝ピーク | 8 | 6 | -2 | 4 | 3 | -1 |
| 昼間※ | 16 | 9 | -7 | 15 | 10 | -5 |
| 夕ピーク | 7 | 3 | -4 | 7 | 4 | -3 |
| 深夜 | 2 | 1 | -1 | 5 | 5 | 0 |
| 計 | 33 | 19 | -14 | 31 | 22 | -9 |

※昼間時間帯の計画便数は60分に1本以上

◆ 東部地区⇄つつじが丘方面間
【矢上-馬場】(普賢神社口方面除く)

| 時間帯 | 東部地区方面 | | | 諫早方面 | | |
|------|----------|----------|-----|----------|----------|-----|
| | 現況 便数 | 計画 便数 | 増減 | 現況 便数 | 計画 便数 | 増減 |
| 朝ピーク | 18 | 14 | -4 | 10 | 9 | -1 |
| 昼間※ | 31 | 14 | -17 | 25 | 15 | -10 |
| 夕ピーク | 11 | 7 | -4 | 15 | 8 | -7 |
| 深夜 | 6 | 4 | -2 | 9 | 8 | -1 |
| 計 | 66 | 39 | -27 | 59 | 40 | -19 |

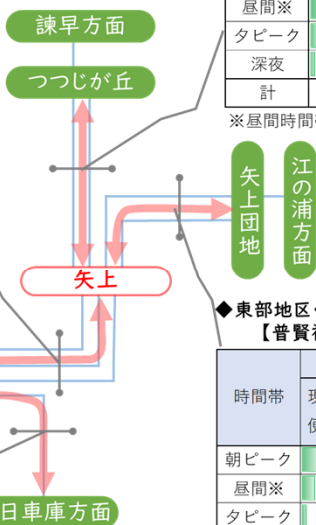
※昼間時間帯の計画便数は60分に2本以上

◆ 東部地区⇄矢上団地・戸石方面間
【普賢神社口-下侍石間】

| 時間帯 | 東部地区方面 | | | 江の浦方面 | | |
|------|----------|----------|----|----------|----------|----|
| | 現況 便数 | 計画 便数 | 増減 | 現況 便数 | 計画 便数 | 増減 |
| 朝ピーク | 21 | 19 | -2 | 3 | 3 | 0 |
| 昼間※ | 16 | 16 | 0 | 14 | 14 | 0 |
| 夕ピーク | 6 | 6 | 0 | 17 | 14 | -3 |
| 深夜 | 3 | 3 | 0 | 14 | 11 | -3 |
| 計 | 46 | 44 | -2 | 48 | 42 | -6 |

※昼間時間帯の計画便数は60分に2本以上

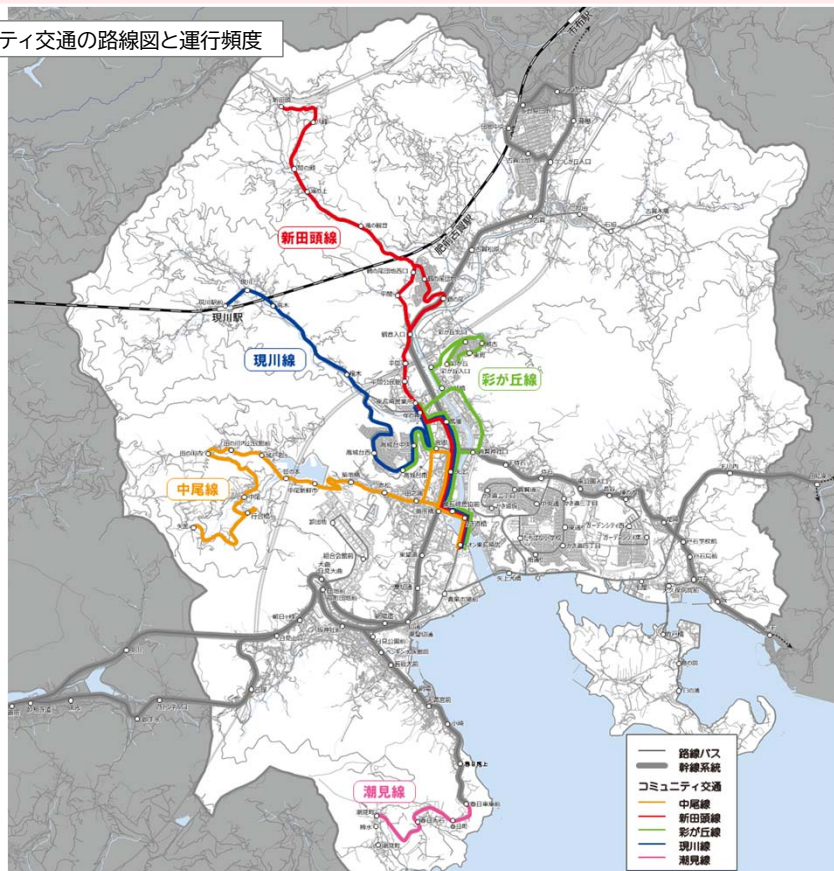
※現況便数は、令和4年4月時点
※計画便数は、確保すべき便数
※方面別の便数を示しており、当該断面を通っても、各方面を連絡しない便数は含まない



事業 I -③: コミュニティ交通への転換

- 子供たちの通学は可能な限り配慮します。
- JRともしっかり接続させ、乗継拠点や商業施設など地域内の移手段も確保します。

コミュニティ交通の路線図と運行頻度



| 中尾線 | 矢筈→イオン | | イオン→矢筈 | | 新田頭線 | 新田頭→イオン | | イオン→新田頭 | | 湖見線 | 湖見町→春日車庫 | | 春日車庫→湖見町 | | | | | |
|-------|--------------------------------------|-----|---------|-----|-------|----------|-----|----------|-----------------------------|-------|----------|-----|----------|-----|--|--|--|--|
| | 現状 | 再編後 | 現状 | 再編後 | | 現状 | 再編後 | 現状 | 再編後 | | 現状 | 再編後 | 現状 | 再編後 | | | | |
| 平日 | 5便 | 6便 | 4便 | 5便 | 平日 | 4便 | 5便 | 3便 | 5便 | 平日 | 3便 | 3便 | 3便 | 3便 | | | | |
| 13時まで | 4便 | 4便 | 1便 | 2便 | 13時まで | 4便 | 4便 | 1便 | 2便 | 13時まで | 3便 | 3便 | 1便 | 1便 | | | | |
| 13時以降 | 1便 | 2便 | 3便 | 3便 | 13時以降 | 0便 | 1便 | 2便 | 3便 | 13時以降 | 0便 | 0便 | 2便 | 2便 | | | | |
| 土曜 | 3便 | 2便 | 2便 | 2便 | 土曜 | 2便 | 2便 | 2便 | 2便 | 土曜 | 2便 | 2便 | 3便 | 2便 | | | | |
| 日祝 | 3便 | 2便 | 2便 | 2便 | 日祝 | 2便 | 2便 | 2便 | 2便 | 日祝 | 2便 | 2便 | 2便 | 2便 | | | | |
| 備考 | 平日朝の登校1便、夕方の下校2便は確保 | | | | 備考 | | | | 平日朝の登校1便、夕方の下校2便は確保 | | | | 備考 | | | | | |
| 彩が丘線 | 彩が丘→イオン | | イオン→彩が丘 | | 現川線 | 現川駅前→イオン | | イオン→現川駅前 | | | | | | | | | | |
| | 現状 | 再編後 | 現状 | 再編後 | | 現状 | 再編後 | 現状 | 再編後 | | | | | | | | | |
| 平日 | 4便 | 5便 | 8便 | 8便 | 平日 | 11便 | 10便 | 10便 | 10便 | | | | | | | | | |
| 13時まで | 4便 | 4便 | 1便 | 0便 | 13時まで | 6便 | 5便 | 4便 | 3便 | | | | | | | | | |
| 13時以降 | 0便 | 1便 | 7便 | 8便 | 13時以降 | 5便 | 5便 | 6便 | 7便 | | | | | | | | | |
| 土曜 | 2便 | 2便 | 4便 | 4便 | 土曜 | 11便 | 10便 | 10便 | 9便 | | | | | | | | | |
| 日祝 | 2便 | 2便 | 4便 | 4便 | 日祝 | 9便 | 10便 | 9便 | 9便 | | | | | | | | | |
| 備考 | 平日朝の登校2便、夕方の下校2便は確保 ※ルートは彩が丘～高城台南 | | | | 備考 | | | | 平日夕方の下校2便は確保 ※登校は路線バスで確保 | | | | | | | | | |

運行事業者: 長崎県交通局
運賃: 長崎県交通局と同一運賃
※現状便数は、令和4年4月時点の路線バスでの運行便数
ただし、現川線は高城台西発着を含む昼間の便数

事業 I -②: 長崎県交通局への運行の一本化

- 長崎県交通局に運行一本化し、運転手や車両運用の適正化、運行コストの最小化を図ります。
- 運行間隔を一定に保つなど、利便性が確保できるダイヤに調整します。

等間隔運行による利便性を確保

