

長崎市地域公共交通利便増進実施計画 【東部地区】

令和4年7月

長 崎 市

< 目 次 >

第1章 計画の概要	1
1 策定の目的	2
2 計画の位置づけ	2
3 実施区域	3
4 実施予定期間	4
5 共同経営計画について	4
第2章 再編事業の方向性	5
1 長崎市が目指す将来都市構造	6
2 長崎地域公共交通計画における基本方針と将来像	7
3 東部地区の状況	9
4 東部地区における再編の方向性	11
第3章 利便増進事業の内容・実施主体	12
1 利便増進事業の全体像	13
2 利便増進事業の内容	15
3 事業の実施主体と予定期間	55
第4章 事業の効果	56
第5章 地方公共団体による支援の内容	59
第6章 事業実施に必要な資金の額と調達方法	61
資料編	63
1 計画策定の経緯	64
2 協議会構成員	65

第1章 計画の概要

1	策定の目的	2
2	計画の位置付け	2
3	実施区域	3
4	実施予定期間	4
5	共同経営計画について	4

第1章 計画の概要

1 策定の目的

長崎市では、将来のまちづくりや市民の利益の確保を見据え、将来にわたり持続可能な公共交通機関へと転換するため、行政と事業者や関係者が連携・協力し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく『長崎市地域公共交通計画』を令和3年8月に策定しました。

長崎市地域公共交通利便増進実施計画（以下、「本計画」という。）は、『長崎市地域公共交通計画』に定めた施策を展開するにあたり、地域のニーズにきめ細かく対応し、利便性の高い輸送サービスの持続可能な提供や、事業の実施に係る確実性や円滑化を図るため、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するものです。

2 計画の位置づけ

本計画は、都市計画やまちづくりに関する各種計画を上位計画として策定した「長崎市都市計画マスタープラン」に掲げる将来都市像「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の『ネットワーク』の部分に関する計画として策定した「長崎市公共交通総合計画」を基礎とし、具体的な施策の実施に向けた法に基づく計画である「長崎市地域公共交通計画」を実現するための実施計画です。

また、本計画は、「長崎市地域公共交通計画」の基本方針に即してバス事業者が進められる「長崎市域乗合バス事業共同経営計画」と連携します。

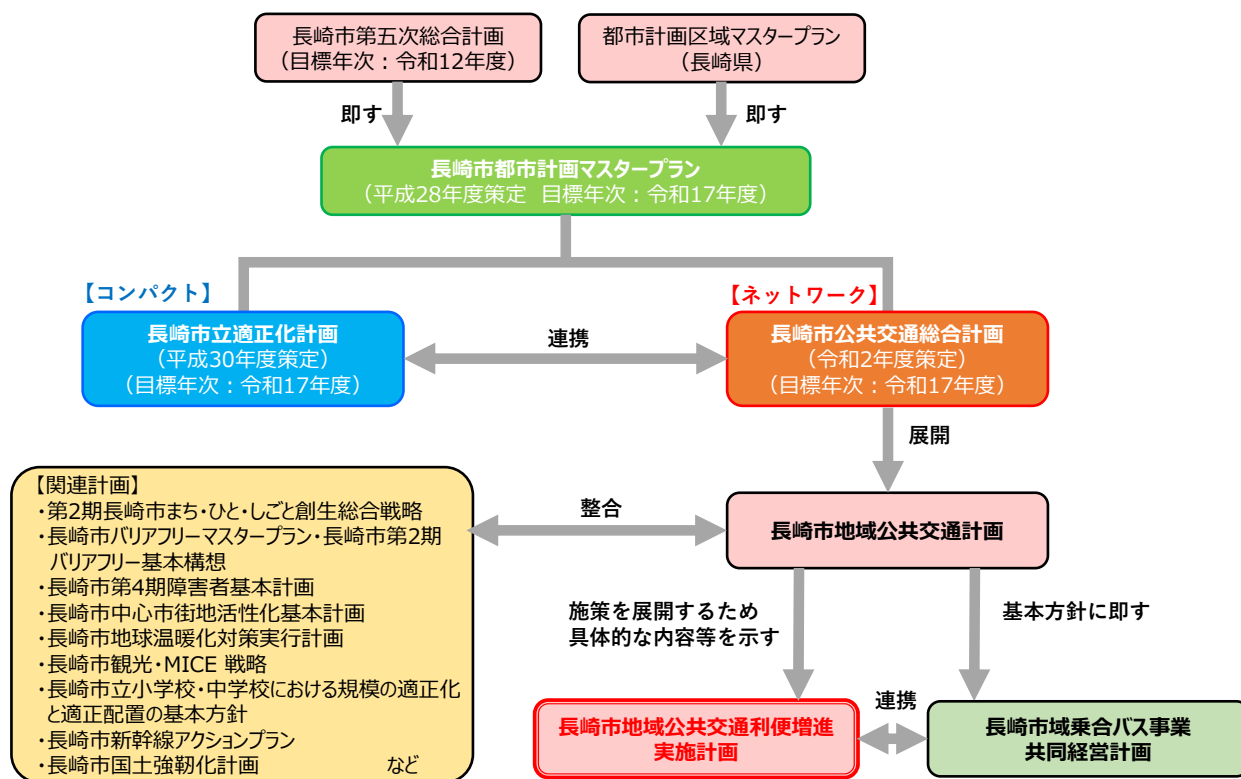


図 長崎市地域公共交通利便増進実施計画の位置付け

3 実施区域

本計画の実施区域は、長崎市東部地区とします。

本計画を実行性のある計画として、着実に進めるため、地域ごとに実施することが重要と考え、現在、複数の路線バス事業者が運行し、バス事業者の経営状況の悪化に伴い、市民の移動手段の確保が危惧される「長崎市東部地区」を優先的に進めることとしました。

本計画では、各種事業を推進することで、利便性の高い持続可能な輸送サービスの提供を目指します。



図 長崎市地域公共交通計画の区域と長崎市地域公共交通利便増進実施計画の区域

4 実施予定期間

本計画は、長崎市地域公共交通計画に基づき実施するものであるため、本計画の計画期間は、長崎市地域公共交通計画に合わせ、7年度までの4年間とします。

なお、事業の進捗や地域公共交通を取り巻く状況の変化に応じて、適宜見直しを図ります。

表 計画期間

	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	→				
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 →	
長崎市域乗合バス事業 共同経営計画	協定締結	→ 実施			

5 共同経営計画について

令和3年6月に、長崎市域の路線バス網を将来にわたって維持することを目的に長崎自動車株式会社と長崎県交通局とで連携協定が締結されました。

連携協定では、長崎市地域公共交通計画に照らし、長崎市域の路線バス網の維持に向けて協力体制を構築し、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画（独禁法特例法第10条に規定する計画）に取り組むこととされています。

共同経営により、2社局間での運行路線の調整、ダイヤ、運賃の設定が可能となり、重複路線の運行効率化を図るだけでなく、利用者にとっても利便性の良いサービス提供が可能となります。

長崎市地域公共交通利便増進計画で実施する各種事業も、共同経営と相乗効果を発揮し、利便性の一層の向上を目指します。

第2章 再編事業の方向性

1	長崎市が目指す将来都市構造	6
2	長崎市地域公共交通計画における基本方針と将来像.....	7
3	東部地区の状況	9
4	東部地区における再編の方向性	11

第2章 再編事業の方向性

1 長崎市が目指す将来都市構造

長崎市は、「長崎市都市計画マスタープラン」に基づき、将来にわたり賑わいと活力を支える3つの主要な地域（「都心部」「都心周辺部」「地域拠点」）と「生活地区」との連携強化を図るため、公共交通や道路、情報などの地域間を結ぶネットワークを形成することで、長崎らしい集約連携型の将来都市構造『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現を目指しています。

東部地区では、地区内でのコンパクト&ネットワークとして、地域拠点（東長崎）と生活地区（日見）を有し、都心部と地域拠点、生活地区とを連携軸で結びます。

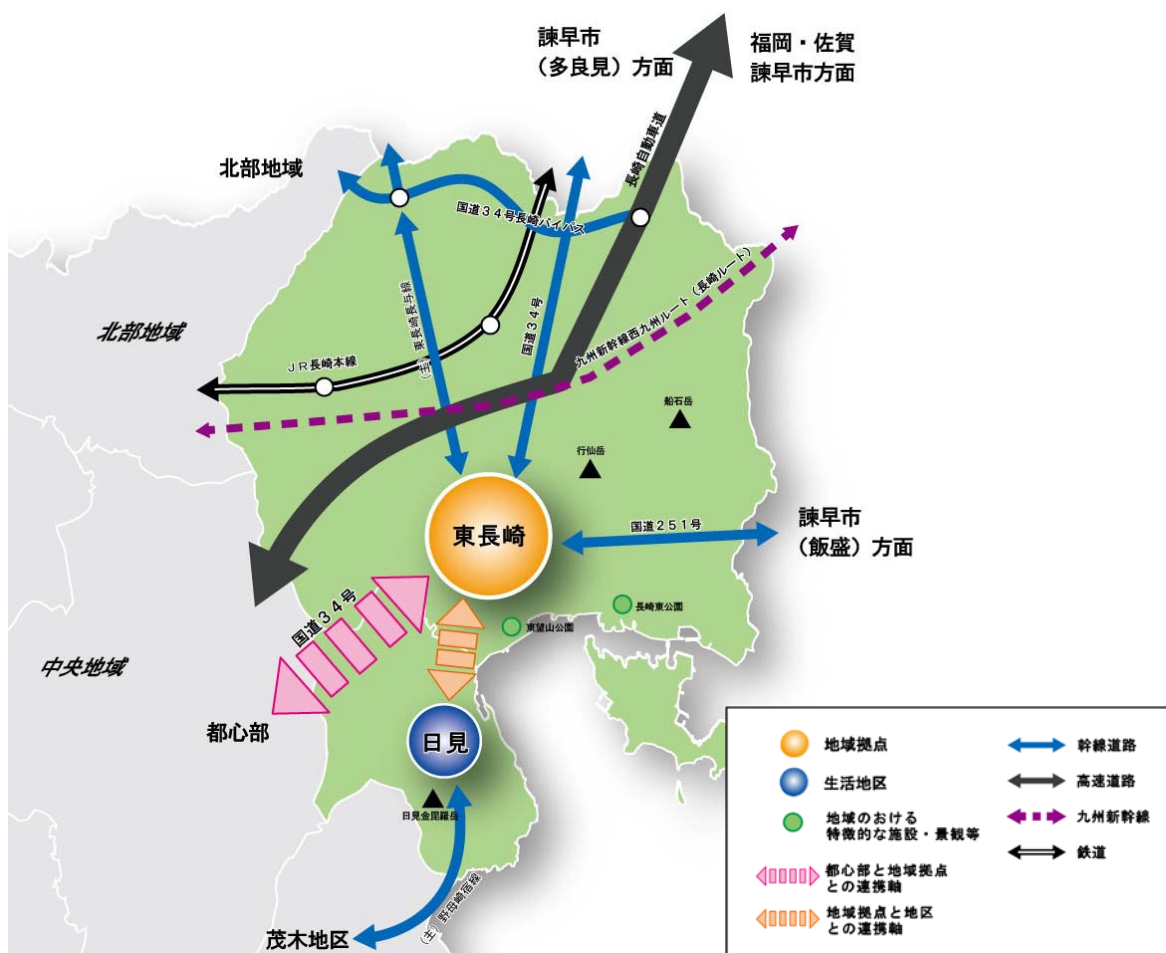


図 東部地区連携図

表 拠点の位置づけ

都市部	都市機能が集中し、市全体をけん引する役割を担う地域
地域拠点	将来的にも都心部・都心周辺部を補完するサービスを担うべき地域
生活地区	地域コミュニティの中心であり、将来的にも公共交通により都心部・地域拠点との連携を図る地区

2 長崎地域公共交通計画における基本方針と将来像

長崎市地域公共交通計画で、4つの“目指す姿”を掲げています。

そのために、公共交通ネットワークは「幹線」「支線」で構成し、持続可能な公共交通ネットワーク、ハブ&スポーク運行への転換を図ることとしています。

目指す姿① 各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている

市民生活や都市活動を支える重要な移動手段であることから、持続可能なものでなければなりません。

目指す姿② 拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている

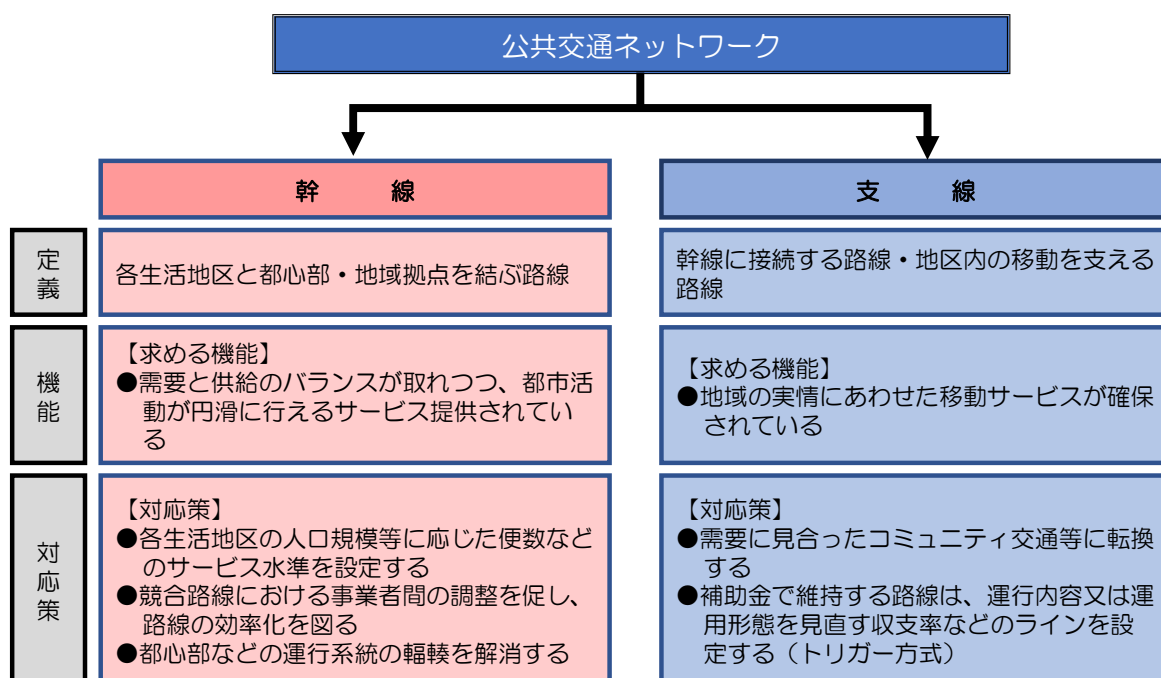
都心部と地域拠点、生活地区が連携しながら一体的に機能するものであり、公共交通は連携を支えられるサービスレベルでなければなりません。

目指す姿③ 地域内の移動手段が確保されている

生活地区内での暮らしを支え、都心部や地域拠点のサービスを受けるための必要な移動手段が確保されなければなりません。

目指す姿④ 都市の活性化に貢献する運行形態となっている

生活を支えること以外にも、観光、産業、都市の発展に必要な様々な移動に対応できる公共交通でなければなりません。



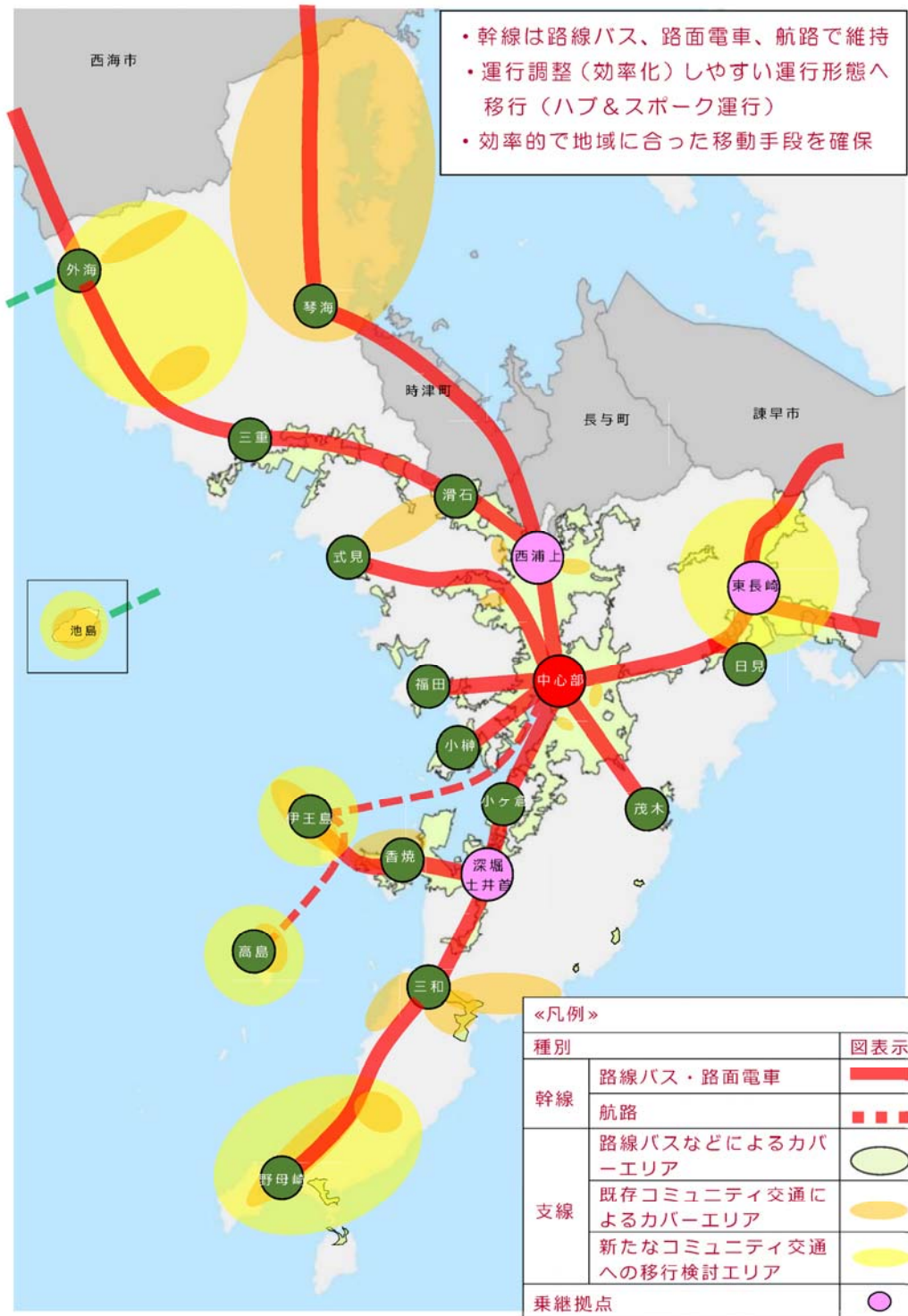


図 長崎市地域公共交通計画で掲げる公共交通ネットワークのイメージ図

3 東部地区の状況

1) アンケート結果から見える傾向

市民を対象に『公共交通』に対するイメージや利用状況、今後のサービスのあり方について調査したアンケート（平成29年度実施）結果から、長崎市全体との比較により見られる東部地区の特徴は下表の通りです。

表 アンケート結果から見える長崎市東部地区（東長崎地区）の傾向

アンケート項目	長崎市東部地区（東長崎地区）の傾向
公共交通に対するイメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運賃が高い。 ・バスの所要時間が長い。 ・鉄道（JR）の最終便の時間が早い。 ・鉄道（JR）の乗り換えがしやすい。
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の利用頻度が低い。 ・公共交通を利用する目的は、「通勤・通学」が多く、「通院」や「買い物」での利用が少ない。
公共交通の運行間隔	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の許容される運行間隔が長い。 ・通勤・通学時間帯では、長崎市全体では30分間隔以上の許容が約2割であるのに対し、東長崎地区では約4割。 ・昼間・夜間の時間帯では、長崎市全体では30分間隔以上の許容が約3割であるのに対し、東長崎地区では約6割。
主な目的地（職場や病院など）まで公共交通を利用した際の移動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用した目的地までの所要時間が長く、運賃も高い。 ・目的地までの所要時間は、45分以上の許容が長崎市全体では約3割であるのに対し、東長崎地区では約6割。 ・目的地までの運賃は、301円以上の許容が長崎市全体では約2割であるのに対し、東長崎地区では約5割。
最適だと思う公共交通の運行間隔	<ul style="list-style-type: none"> ・最適だと思う運行時間が長いほか、「通勤・通学・通院などに配慮されれば運行間隔にこだわらない」という回答割合も多い。 ・通勤・通学時間帯では、長崎市全体の平均が約16分であるのに対し、東長崎地区では約19分。 ・昼間・夜間の時間帯では、長崎市全体の平均が約19分であるのに対し、東長崎地区では約21分。

2) バス利用者数の推移

東部地区に関連する路線バス系統の輸送人員は、ここ数年横ばいで推移していましたが、令和2年度に、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、輸送人員が大幅に減少しています。

東部地区に関連する系統の収支は、過年度から赤字が続いていますが、これまでは貸切事業等による内部補填を行うことで、路線バス事業はなんとか継続できていました。

しかし、新型コロナウイルス感染拡大により、内部補填していた貸切事業や都市間輸送などの収益も、路線バス以上に悪化している状況で、路線バスの運行を継続していくため大幅な見直しが必要となりました。

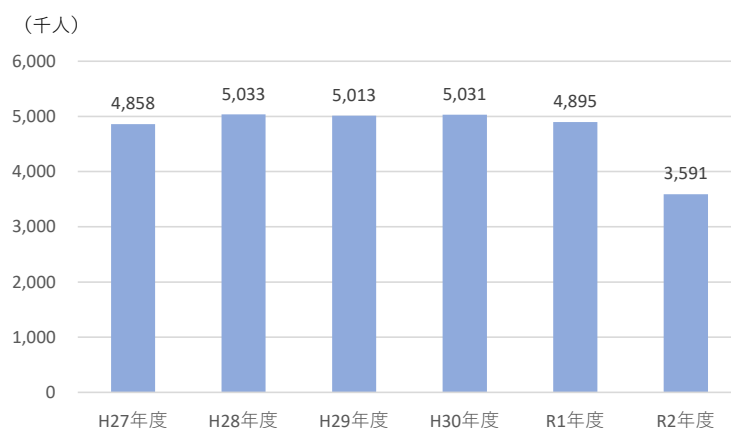


図 東部地区に関連する系統の輸送人員の推移

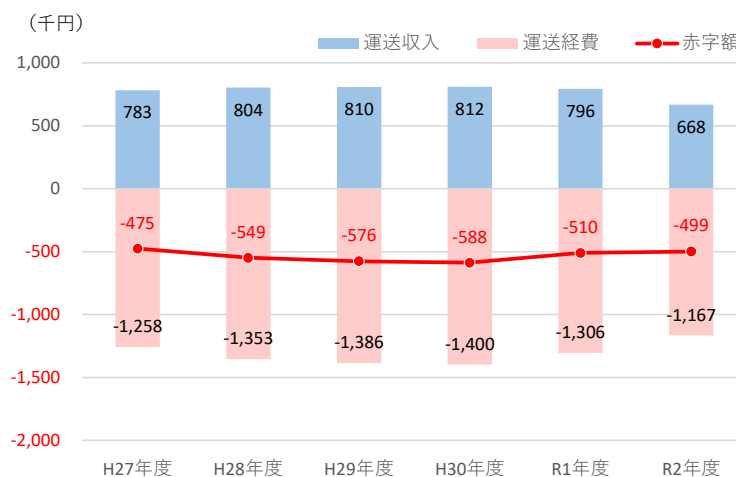


図 東部地区に関連する系統の収支状況の推移

※各事業者の運行系統別輸送実績報告書より作成

4 東部地区における再編の方向性

東部地区は、長崎自動車株式会社と長崎県交通局の2社局が競合するエリアですが、共同経営計画及び本計画により長崎県交通局への運行の一本化を図り、二重に必要となっていた車両や人材、管理費用などを削減できるほか、運行ダイヤの調整が容易になったことから、地域拠点バス停を中心とした再編による、運行効率化と利便性の向上を目指します。

効率化を図ったうえで、なお利用者が少なく事業者による運行継続が難しい路線では、市の支援（コミュニティ交通への転換）により、公共交通網の維持を目指します。

ただし、学校のニーズを受け運行されているスクール便は、個別に調整が行われていることから、本計画の対象外とします。

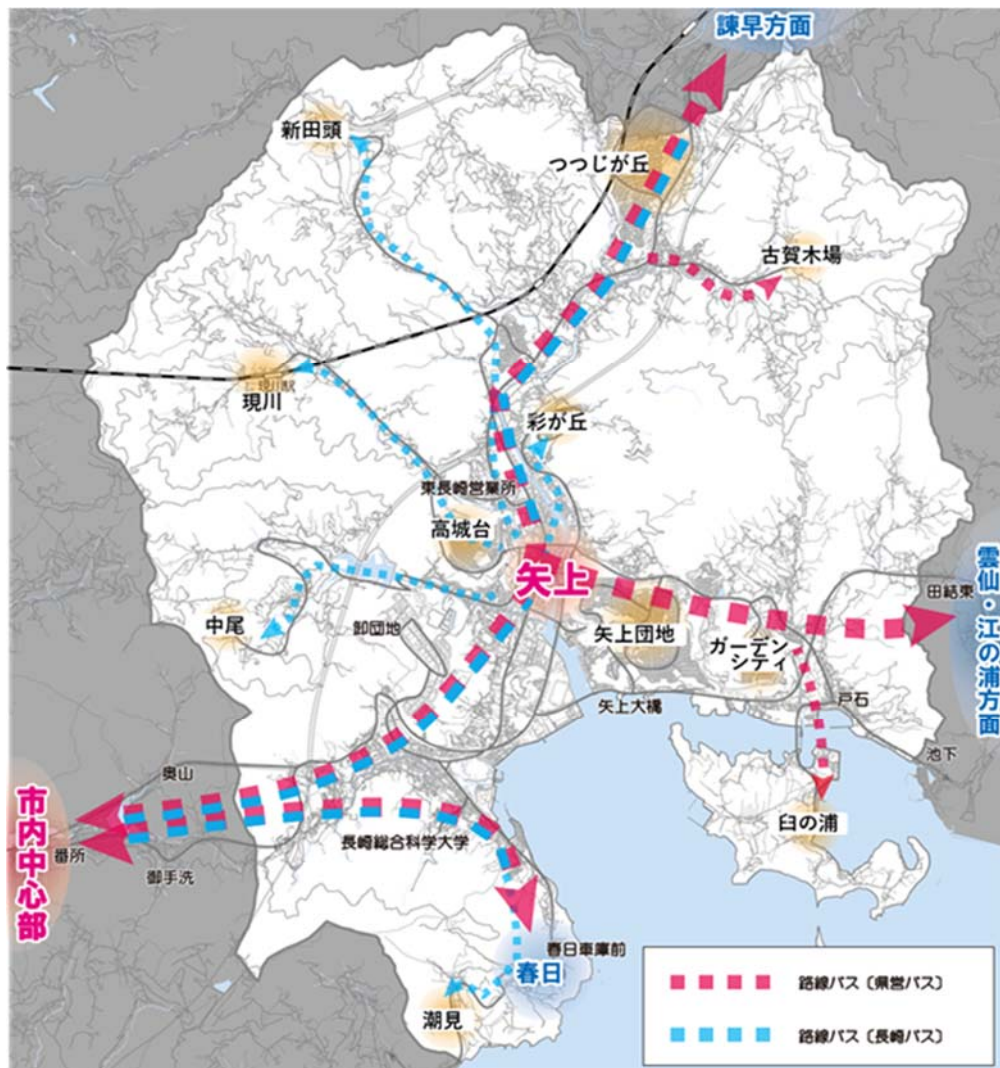


図 現在の事業者ごと運行路線

【地域公共交通の維持・継続】

- 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
- ハブ&スポーク型運行による運行効率化
- 利用者が少ない路線のコミュニティ交通化
- 利便性向上策の実施

第3章

利便増進事業の内容・実施主体

1	利便増進事業の全体像	13
2	利便増進事業の内容	15
	（1）既存路線の効率化・見直し	15
	（2）公共交通サービスの向上	51
3	事業の実施主体と予定期間	55

第3章 利便増進事業の内容・実施主体

1 利便増進事業の全体像

1) 長崎市地域公共交通計画との関連性

長崎市地域公共交通計画で記載した、21 施策のうち 18 施策を“利便増進事業”に位置付けています。このうち、本計画では東部地区を対象に 9 施策を検討、実施することとし、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、国の認定を受けて実施します。

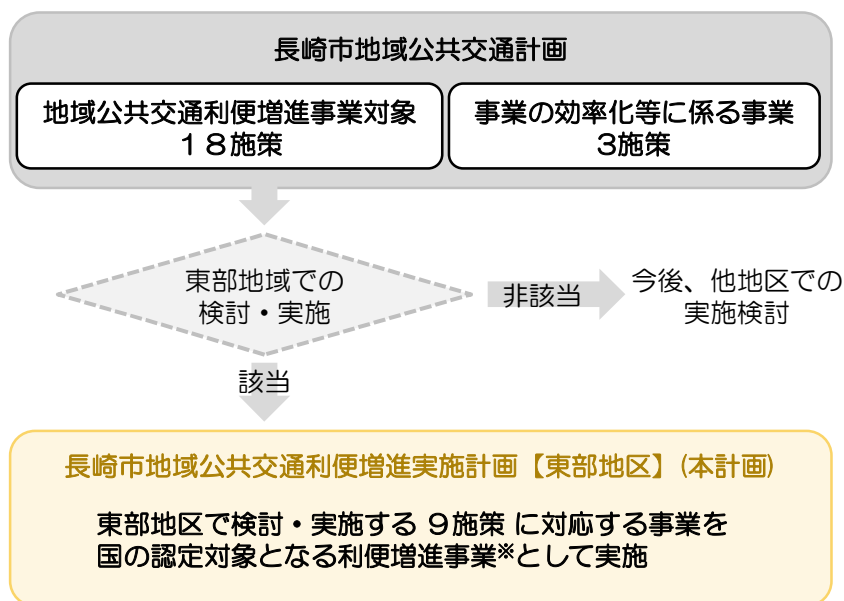


図 長崎市地域公共交通計画と利便増進事業の関連性

※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律により、国の認定対象となる利便増進事業は、以下に該当する事業。

- イ.特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ロ.他の種類への旅客運送事業への転換又は自家用有償旅客運送から旅客運送事業への転換
- ハ.自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更
- ニ.運賃又は料金の設定
- ホ.運行回数又は運行時刻の設定
- ヘ.共通乗車船券の発行
- ト.イ～ヘに掲げる事業と併せて行う以下の事業
 - ①乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善、②交通結節施設における乗降場の改善、
 - ③乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、④IC カード又は二次元コードの導入、
 - ⑤①～④に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

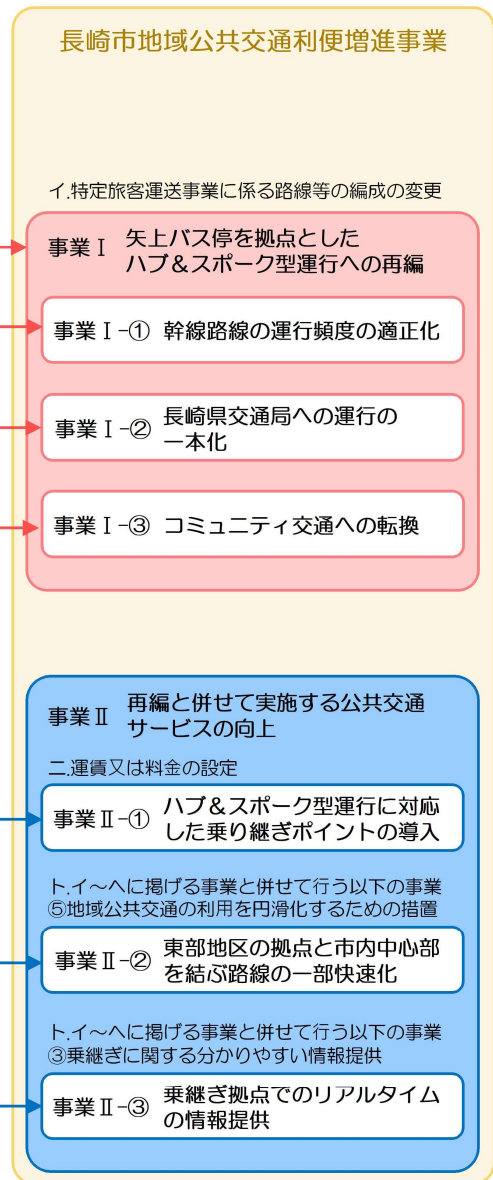
第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

長崎市地域公共交通計画における 利便増進事業の対象施策 ※地域公共交通利便増進事業対象施策のみ掲載	
方針1：既存路線の効率化・見直し	実施
施策 1： 人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定	○●
施策 2： 競合路線（路線バス）における便数調整	○●
施策 3： 「ハブ&スポーク型」ネットワークの形成	○●
施策 4： 需要に応じた輸送手段の選択	○●
施策 5： 都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し	×
施策 6： 路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し	×
施策 7： コミュニティ交通等の維持・確保	○●
施策 8： 小・中学校統廃合と連携したバス路線等の見直し	×
施策 9： 道路整備に合わせたバス路線等の延長	×
方針2：公共交通サービスの向上	実施
施策10： 通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入	○●
施策11： バス専用レーンの拡充	×
施策12： 主要な交通結節点の整備	○●
施策13： パークアンドライド駐車場の整備	×
施策14： 車両等のバリアフリー化	×
施策15： 先進的な ICT 技術の積極的な導入	○●
施策16： 新たな料金体系の設定	○●
施策17： 観光需要に応じたバス路線等の開設・延長	×
施策18： バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充	×



2 利便増進事業の内容

(1) 既存路線の効率化・見直し

事業Ⅰ：矢上バス停を拠点としたハブ&スポーク型への再編

東部地区は長崎市都市計画マスタープランで“地域拠点”に位置づけられ、長崎市地域公共交通計画のイメージにふさわしい「矢上バス停」を“乗継拠点（ハブ）”としたハブ&スポーク型へ路線を再編します。

再編により長距離路線を分割でき、各方面別の需要に合わせた柔軟で効率的な運行が可能となるだけでなく、生活地区からの運行頻度を一定保つことなども可能となり、運行効率化とともに利便増進に繋がる事業として推進します。

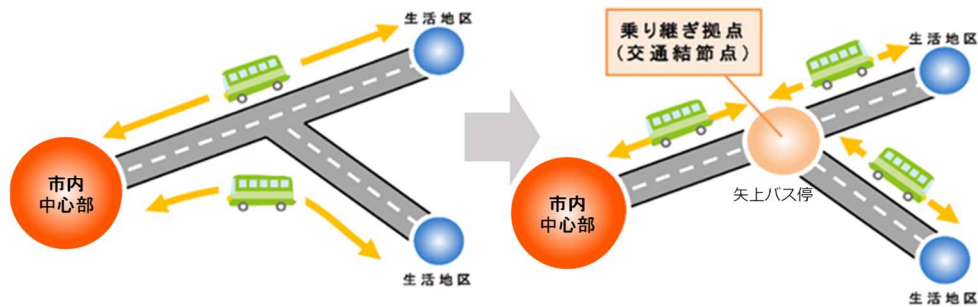


図 ハブ&スポーク型のイメージ

ただし、朝夕の利用の多い時間帯などは、一定数の直通便を残すことで、利便性低下を最低限に留めます。

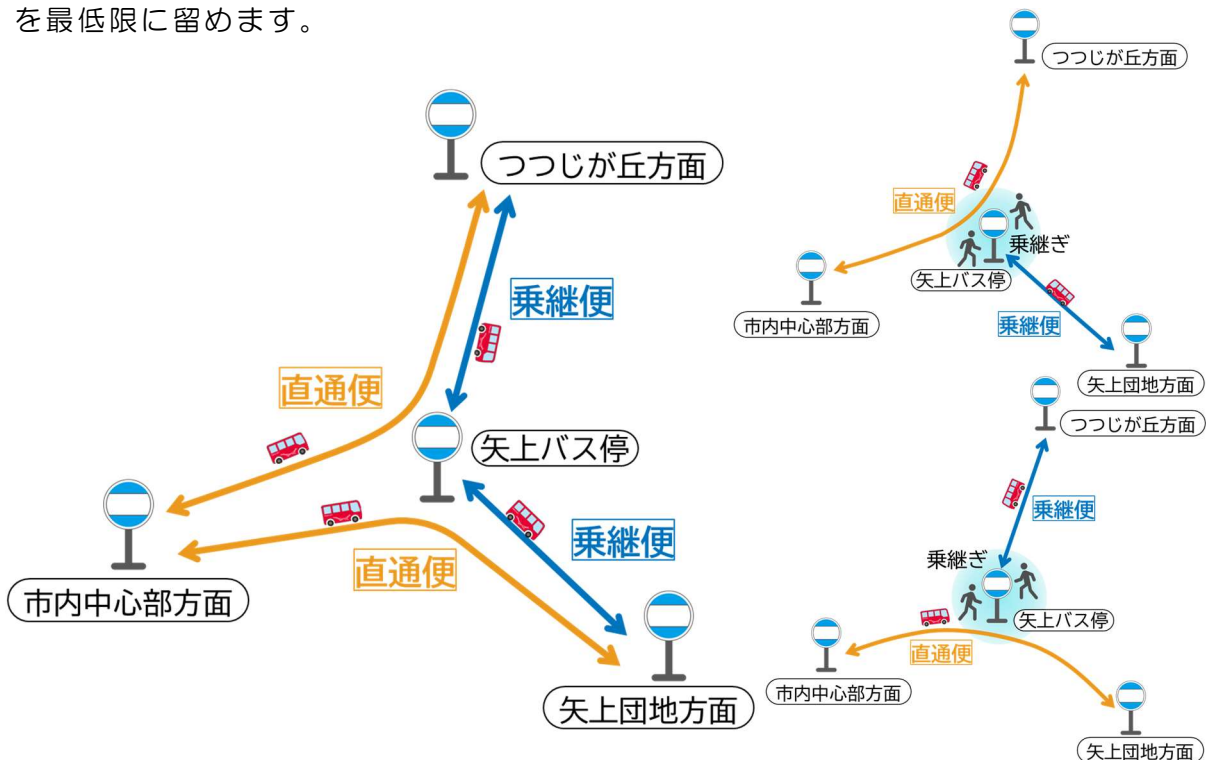


図 ハブ&スポーク型“運行イメージ” 図 ハブ&スポーク型の“利用イメージ”
ハブ&スポーク型への再編事業は、以下の3の事業とともに実施します。

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

事業Ⅰ：矢上バス停を拠点としたハブ＆スポーク型への再編

事業Ⅰ-①：幹線路線の運行頻度の適正化

事業Ⅰ-②：長崎県交通局への運行の一本化

事業Ⅰ-③：コミュニティ交通への転換

長崎市地域公共交通計画で掲げた「幹線」「支線」の位置づけと、公共交通ネットワークのイメージを基本として、東部地区の路線の位置づけとハブ＆スポーク型のイメージを以下に示します。

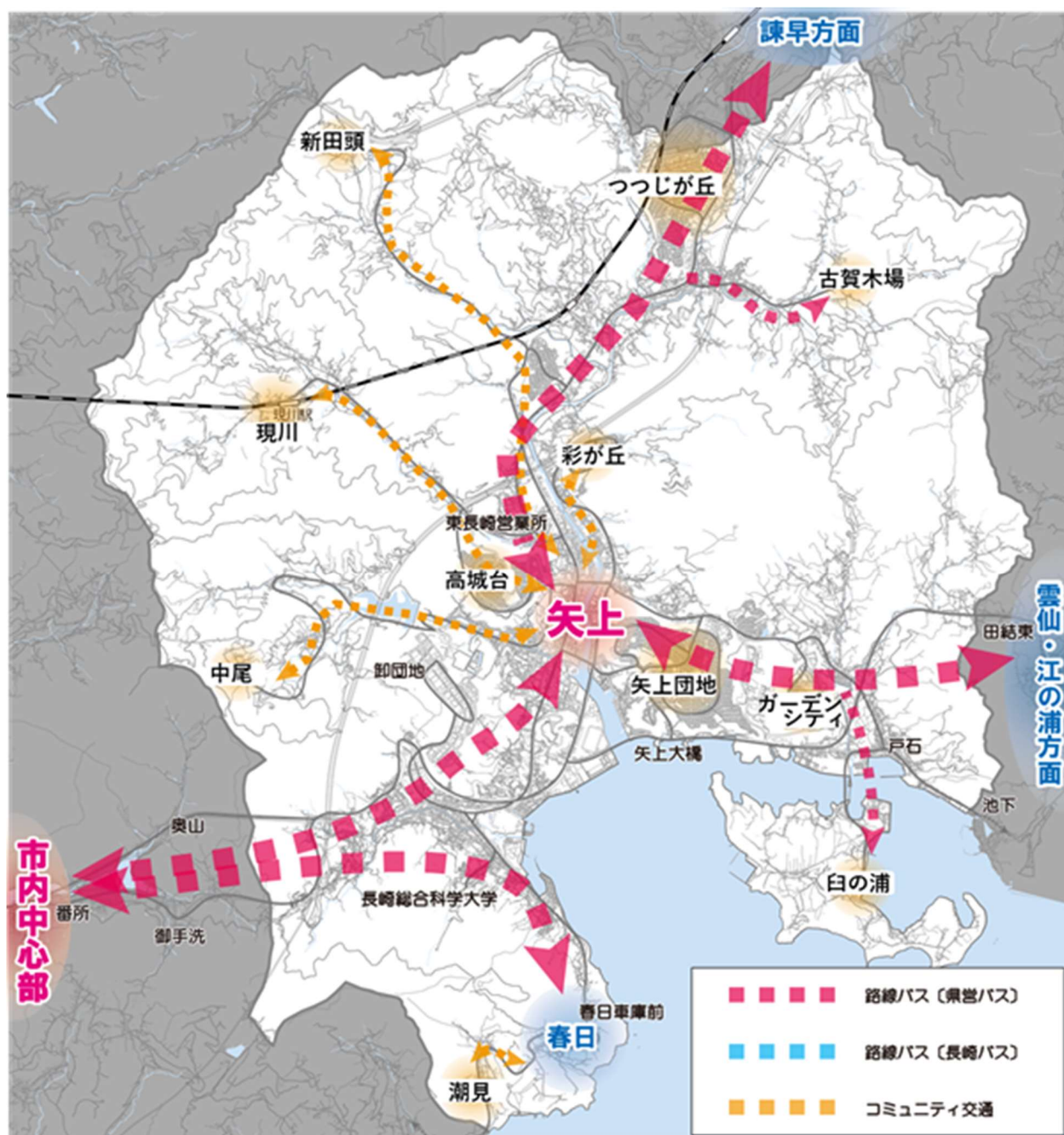


図 東部地区におけるハブ＆スポーク型のイメージと路線の位置づけ

事業 I -①：幹線路線の運行頻度の適正化

事業 I のハブ&スポーク型への再編により、共同経営計画と連携し、幹線路線の運行回数の適正化を図ります。

令和 3 年度の利用実績を元に、1 便当たりの乗車人数 30 人(座って乗車できる人数)を基本として、各区間の必要運行便数(計画便数)を設定します。ただし、朝・夕のピーク時は現状も立ち席を含む利用があることを踏まえ、1 便当たりの乗車人数 55 人を基準として必要運行便数とします。

各方面に運行する路線の必要便数は、バス停から 300m 圏域内の人口規模に応じて便数を設定するなど、路線の位置づけや住民ニーズを踏まえ必要な便数を維持します。

これらを踏まえ、必要な運行頻度の考え方は以下のとおりです。

朝・夕ピーク時の最低限必要な運行頻度の考え方

- 令和 3 年度の利用実績から、1 時間あたりの車内乗車人数を 55 人(立ち席を含む 1 便あたりの乗車人数)で割った便数

平日昼間のオフピーク時の最低限必要な運行頻度の考え方

- バス停 300m 圏域人口規模に応じた必要便数
- 令和 3 年度の利用実績から、利用者数に応じた便数(1 時間あたりの車内乗車人数を 30 人で割った便数)で不足がないか確認

※車内乗車人数は最大となる人数を採用

幹線路線の平日の時間帯別運行頻度の変化

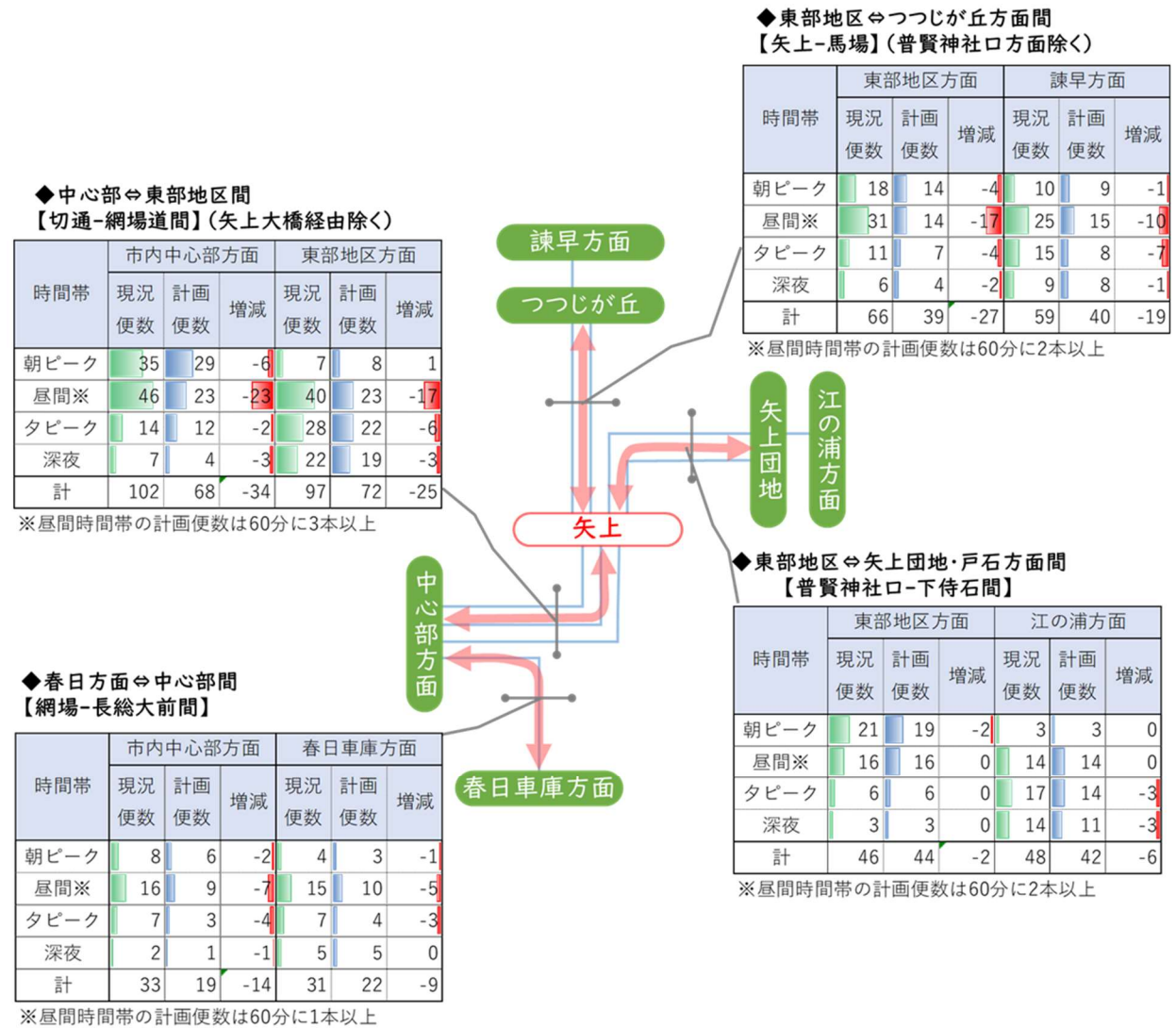


図 幹線路線の平日の時間帯別運行頻度の変化

※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、各方面を連絡しない便数は含まない

また、たちばな小学校-現川駅の路線は、普賢神社口-下待石間を通らないが上記に計上（東部地区方面3便、江の浦方面4便）

※時間帯区分は下表のとおりで、矢上バス停などを通過する時間で区分

表 時間帯区分

時間帯	時間
朝ピーク	6～8時台
昼間	9～16時台
夕ピーク	16～18時台
深夜	18～23時台

運行路線の変更

幹線路線の運行路線の変更内容を下図に示します。

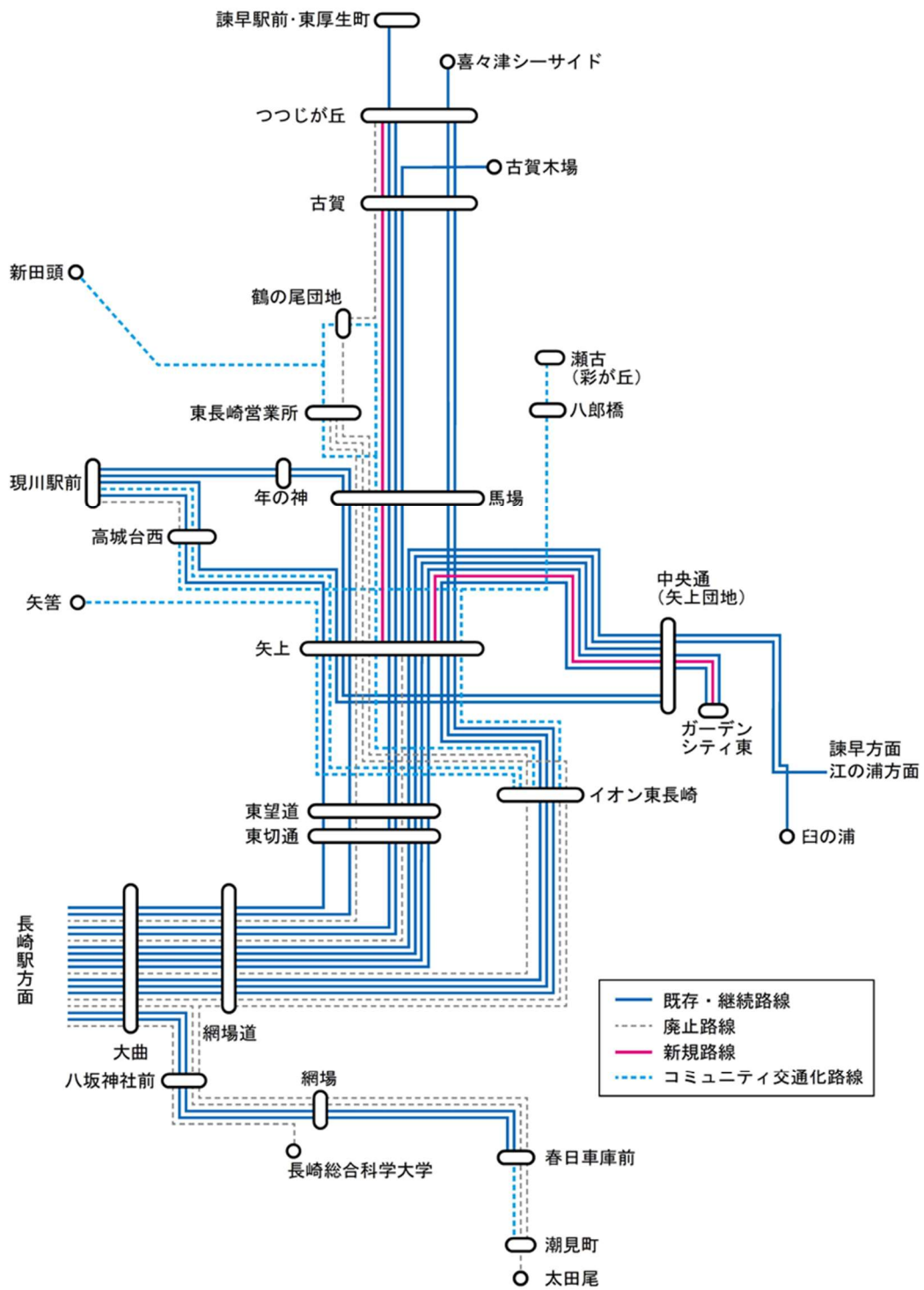


図 幹線路線の変更路線図

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

各方面別に設定する運行頻度の適正化を行う対象路線の変更前・変更後路線図及び、各断面での計画運行回数を示します。

【東長崎地区（矢上バス停）～市内中心部】

変更前の運行路線

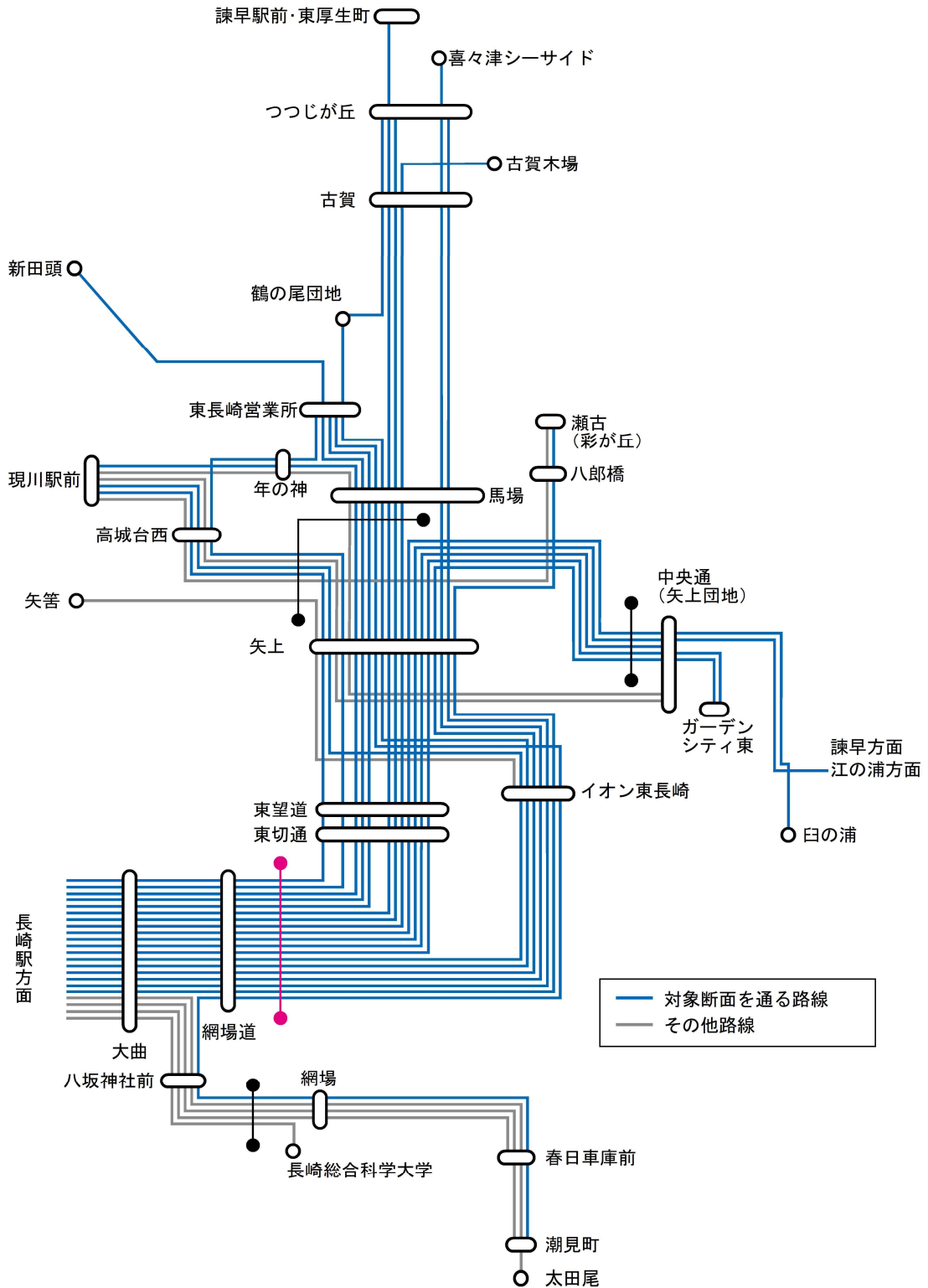
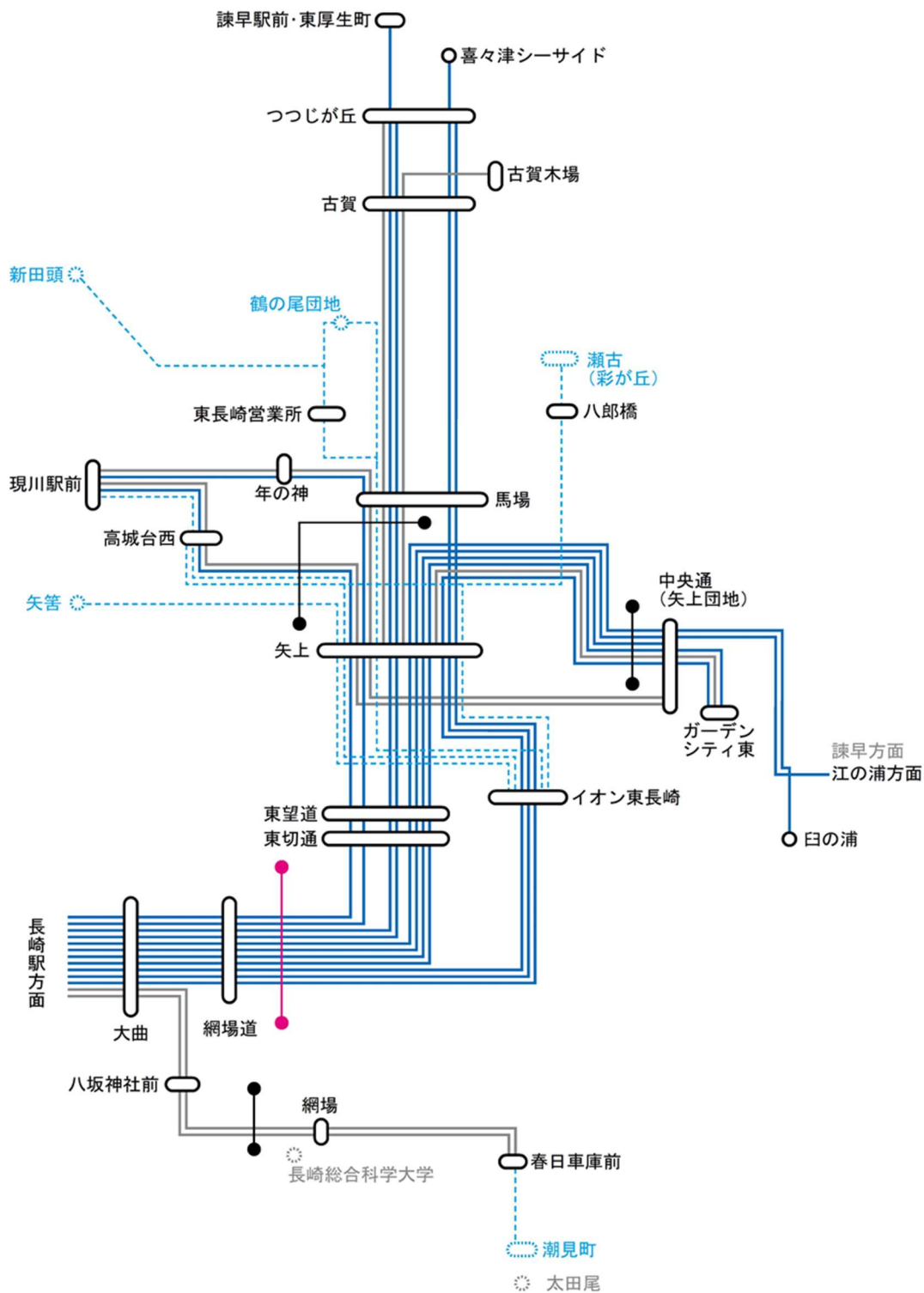


図 幹線の運行路線の変更（変更前）

【東長崎地区（矢上バス停）～市内中心部】

変更後の運行路線



第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

図 幹線の運行路線の変更（変更後）

表 バス路線の区間別の計画運行回数【切通-網場道間】(1/2)

大分類	方面	運行便数(1方向便数)			R3.4.1 運行回数	R4.4.1 運行回数	【上限】 R4.10.1 運行回数	【下限】 計画 運行回数	
		平日	土曜	日曜					
東厚生町・諫早駅前・つつじが丘方面 (東部地区) ~長崎駅方面		98	88	83	46.9	31.9	30.9	24.2	
【東部地区→中心部】	⇒中心部方面	49	42	39	22.9				
	東厚生町発	12	7	3	4.8				
	諫早駅前発	9	11	14	5.1				
	喜々津シーサイド発	5	2	1	1.9				
	つつじが丘・ つつじが丘入口発	長崎駅前着	4	4	5				2.1
		長崎県庁前着	1	0	0				0.3
		ココウォーク・女の都方面着	8	11	11				4.5
		長崎商高着	1	0	0				0.3
	立神着	3	2	0	1.1				
	古賀木場発	長崎駅前着	1	0	0				0.3
東長崎営業所発	ココウォーク・女の都方面着	5	5	5	2.5				
矢上発	長崎駅前着	-	-	-	-				
【中心部→東部地区】	⇒つつじが丘諫早駅前・東厚生町方面	49	46	44	24.0				
	長崎駅前発	東厚生町着	9	3	2				3.4
		諫早駅前着	11	15	15				6.2
		喜々津シーサイド着	6	1	1				2.2
	ココウォーク茂里町発	つつじが丘着	5	10	9				3.3
			10	11	11				5.2
	立神発		2	0	0				0.7
	長崎駅前発	矢上着	-	-	-	-			
		東長崎営業所着	1	0	0	0.3			
	ココウォーク茂里町発		5	6	6	2.7			
新田頭~長崎駅方面		7	4	4	3.0	3.0	コミュニティ 交通に転換	コミュニティ 交通に転換	
【東部地区→中心部】	⇒中心部方面	4	2	2	1.7				
	新田頭発	ココウォーク茂里町着	4	2	2				1.7
【中心部→東部地区】	⇒新田頭方面	3	2	2	1.3				
	ココウォーク茂里町発	新田頭着	3	2	2	1.3			
現川駅・高城台~長崎駅方面		49	42	41	23.2	14.7	6.0	3.5	
【東部地区→中心部】	⇒中心部方面	27	22	22	12.7				
	現川駅前発	長崎駅前着	3	2	2				1.3
		ココウォーク・女の都方面着	14	12	12				6.7
	高城台西発	立神着	2	0	0				0.7
		長崎駅前着	7	7	7				3.5
東長崎営業所発 (高城台経由)		1	1	1	0.5				
【中心部→東部地区】	⇒現川駅方面	22	20	19	10.5				
	長崎駅前発	現川駅前着	4	3	2				1.7
	ココウォーク・女の都方面発		10	10	10				5.0
	長崎駅前発	高城台西着	5	5	5	2.5			
	ココウォーク・女の都方面発	東長崎営業所着 (高城台経由)	3	2	2	1.3			
彩が丘・瀬古~長崎駅方面		6	4	4	2.7	2.7	コミュニティ 交通に転換	コミュニティ 交通に転換	
【東部地区→中心部】	⇒中心部方面	2	2	2	1.0				
	瀬古発	ココウォーク茂里町着	2	2	2				1.0
【中心部→東部地区】	⇒彩が丘方面	4	2	2	1.7				
	ココウォーク茂里町発	彩が丘北口着	4	2	2	1.7			

※運行回数は1往復を1回、片道1便を0.5回とした年間換算値

※計画期間中の運行回数は、上限がR4年10月時点の運行回数、下限が計画運行回数

表 バス路線の区間別の計画運行回数【切通-網場道間】(2/2)

大分類	方面	運行便数(1方向便数)			R3.4.1 運行回数	R4.4.1 運行回数	【上限】 R4.10.1 運行回数	【下限】 計画 運行回数	
		平日	土曜	日曜					
江の浦・ガーデンシティ・矢上団地方面～長崎駅方面		87	62	59	38.9				
【東部地区→中心部】	⇒中心部方面	43	30	29	19.2				
	江の浦発	16	13	13	7.5				
	田結東発	1	0	0	0.3				
	臼の浦発	4	3	3	1.8				
	ガーデンシティ東発	長崎駅前着	5	12	12	3.7			
		メディカルセンター着	10	0	0	3.3			
		立神着	2	1	0	0.7			
	中央通発	長崎駅前着	1	1	1	0.5	38.3	33.0	30.7
		メディカルセンター着	2	0	0	0.7			
		ココウォーク・女の都方面着	2	0	0	0.7			
【中心部→東部地区】	⇒江の浦方面	44	32	30	19.7				
	長崎駅前発	江の浦着	15	14	12	7.1			
		田結東着	1	0	0	0.3			
		臼の浦着	2	2	2	1.0			
			8	14	14	5.0			
	メディカルセンター発	ガーデンシティ東着	10	0	0	3.3			
	立神発		3	0	0	1.0			
	長崎駅前発	中央通着	5	2	2	2.0			
東厚生町・諫早駅前～東部地区		2	1	0	0.7				
【その他路線】	⇒諫早駅前・東厚生町方面	2	1	0	0.7	0.7	0.7	他路線に 統合	
	団地前発	東厚生町着	2	1	0	0.7			
彩が丘～イオン東長崎		1	1	1	0.5				
【その他路線】	⇒彩が丘方面	1	1	1	0.5	0.5	コミュニティ 交通に転換	コミュニティ 交通に転換	
	組合会館前発	彩が丘北口着	1	1	1	0.5			
潮見・春日方面～東部地区		2	2	2	1.0				
【その他路線】	⇒潮見・春日方面	1	1	1	0.5				
	東長崎営業所発	潮見着	1	0	0	0.3	1.0	廃止	廃止
		田上着	0	1	1	0.2			
【その他路線】	⇒東部地区方面	1	1	1	0.5				
	田上発	東長崎営業所着	1	1	1	0.5			
	合計	252	204	194	116.9	92.8	70.6	58.4	
	【東部地区→中心部】	125	98	94	57.5				
	【中心部→東部地区】	122	102	97	57.2				
	【その他路線】	5	4	3	2.2				

※運行回数は1往復を1回、片道1便を0.5回とした年間換算値

※計画期間中の運行回数は、上限がR4年10月時点の運行回数、下限が計画運行回数

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

【春日車庫方面～市内中心部】

変更前の運行路線

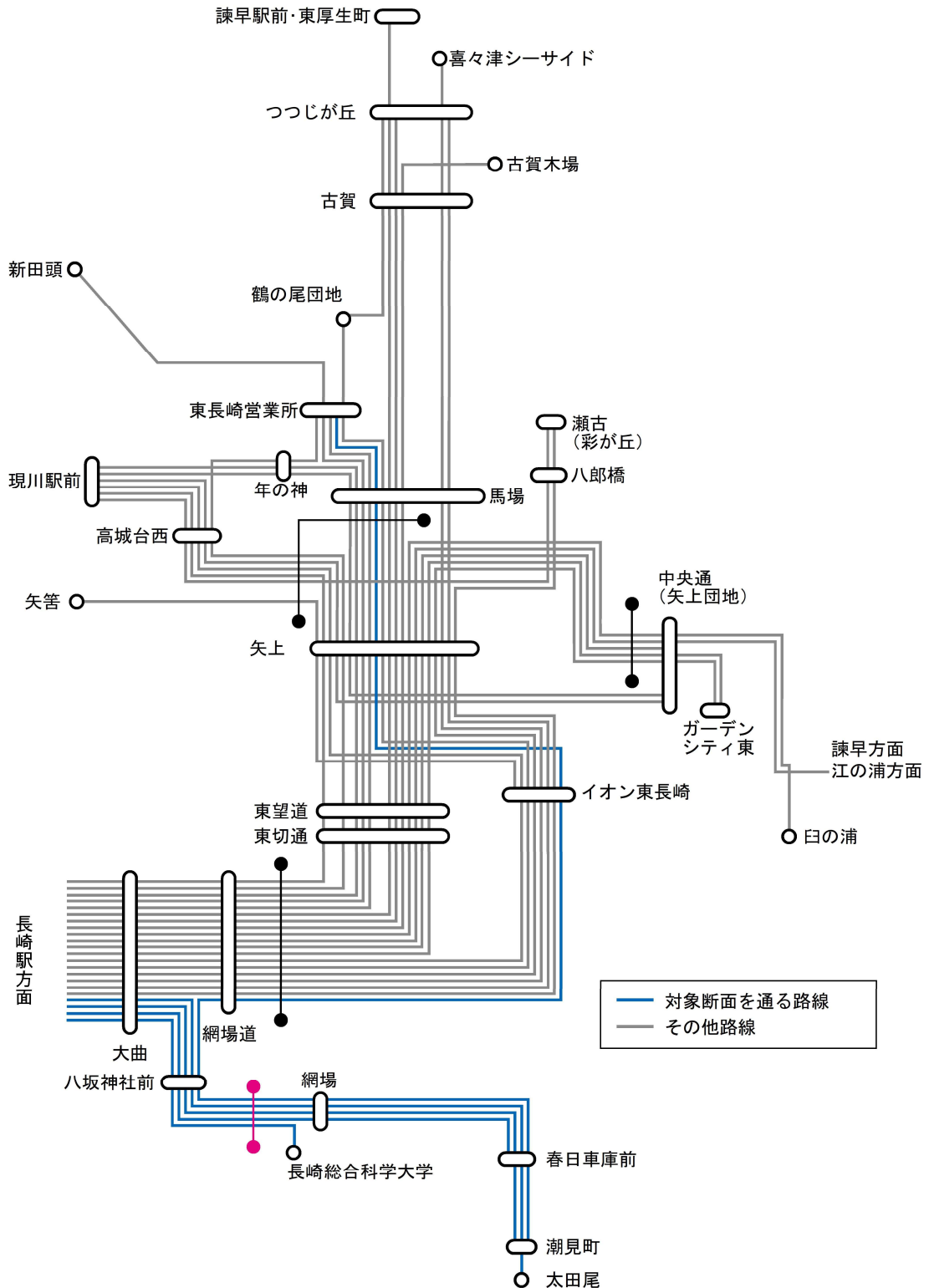


図 幹線線の運行路線の変更（変更前）

【春日車庫方面～市内中心部】

変更後の運行路線

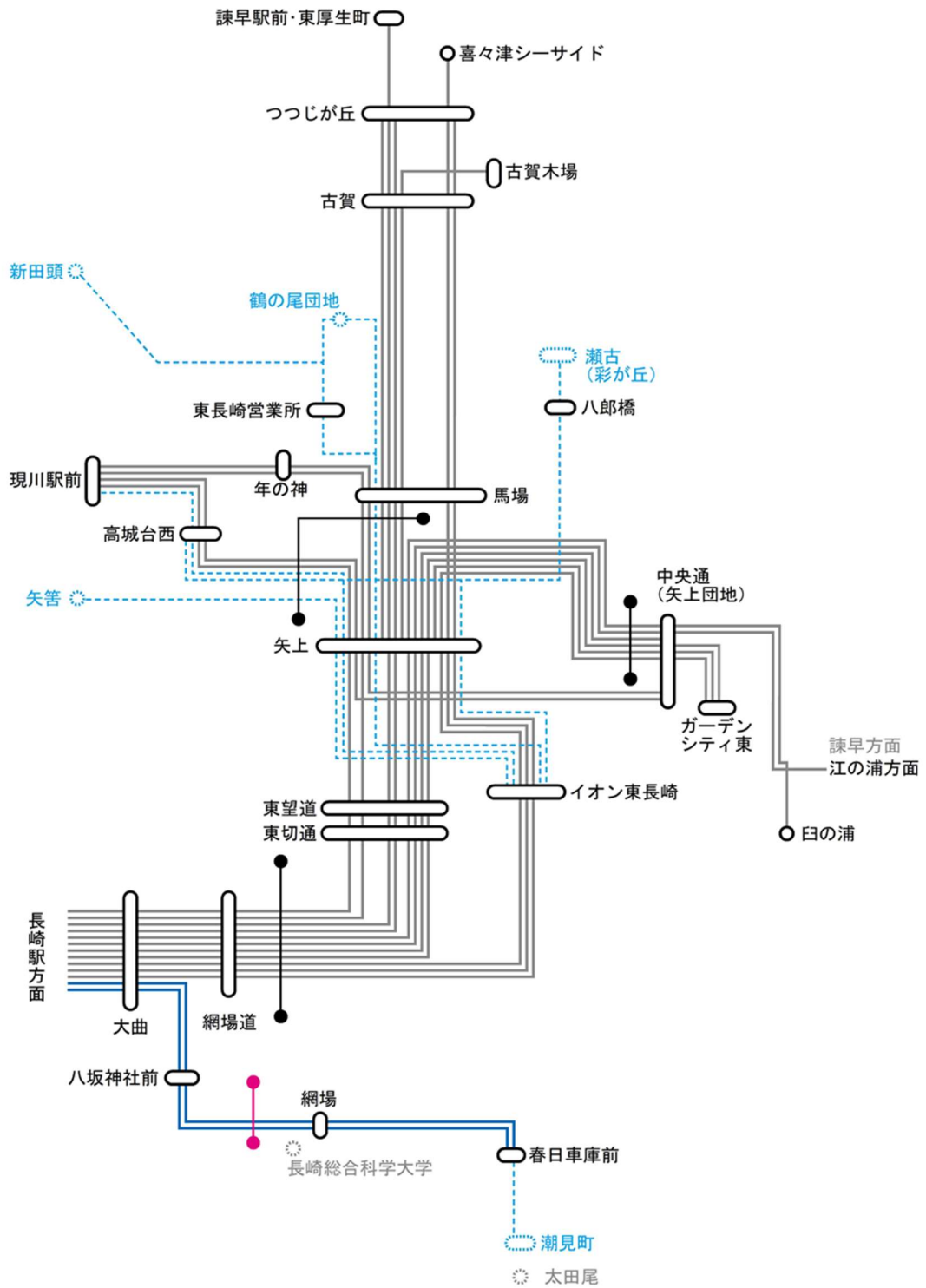


図 幹線の運行路線の変更（変更後）

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

表 バス路線の区間別の計画運行回数【長総大前-網場間】

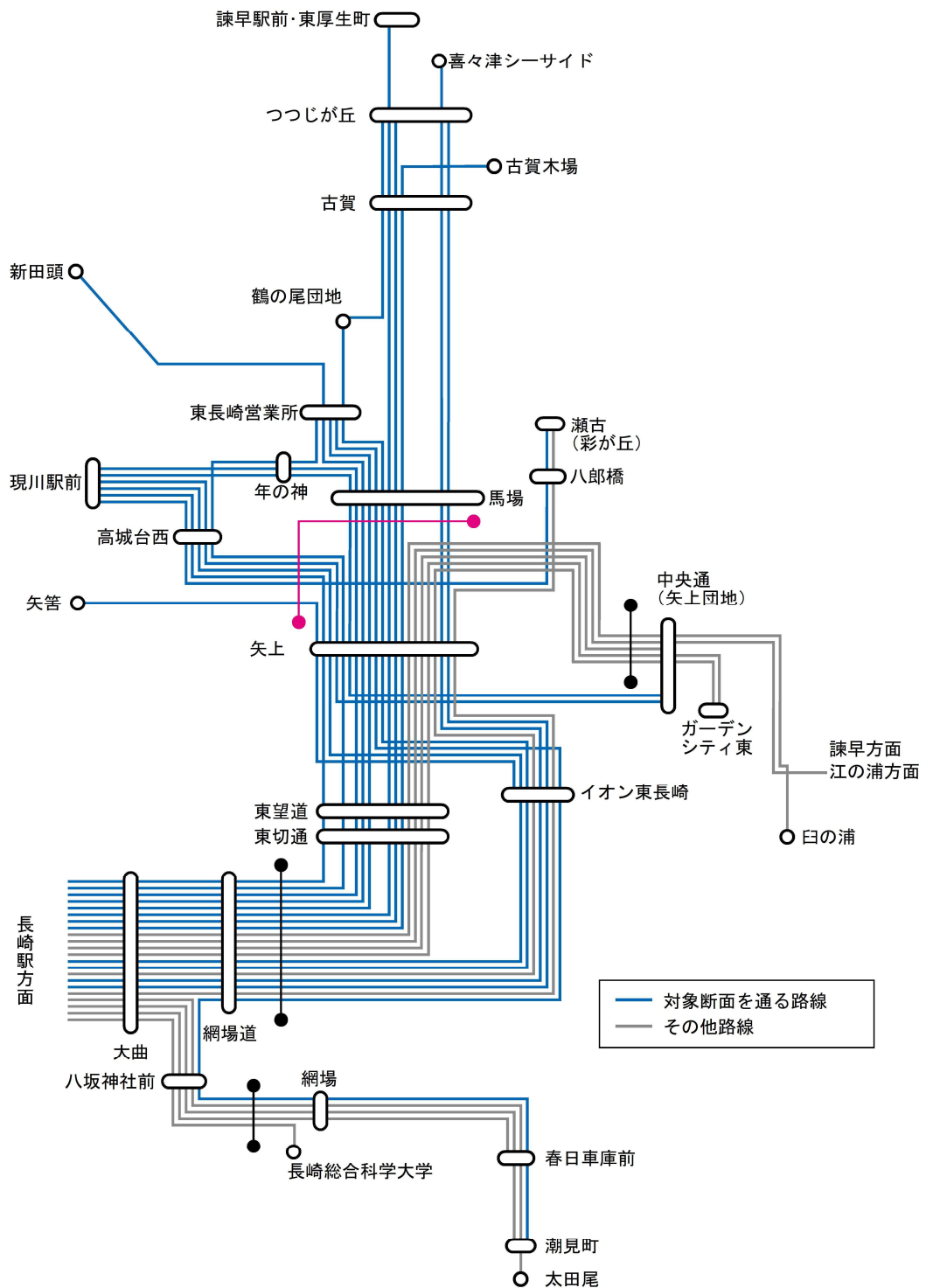
大分類	方面	運行便数（1方向便数）			R3.4.1 運行回数	R4.4.1 運行回数	【上限】 R4.10.1 運行回数	【下限】 計画 運行回数		
		平日	土曜	日曜						
潮見・春日方面～長崎駅方面		91	80	77	43.3					
【春日地区→中心部】	⇒中心部方面	46	39	38	21.7	30.4	28.0	18.3		
	春日車庫前発	長崎駅・女の都団地など着	41	38	37				19.9	
		立神着	1	0	0				0.3	
	太田尾（茂木）発	長崎新地ターミナル着	1	0	0				0.3	
	潮見町発	ココウォーク茂里町着	1	1	1				0.5	
	長崎総合科学大学		2	0	0				0.7	
	【中心部→春日地区】	⇒潮見・春日方面	45	41	39				21.6	
		長崎駅・女の都団地など発	春日車庫前着	42	39				38	20.4
		長崎駅・ココウォーク茂里町発	潮見町着	2	2				1	0.9
		中央橋発	長崎総合科学大学着	1	0				0	0.3
潮見・春日方面～東部地区		2	2	2	1.0					
【その他路線】	⇒潮見・春日方面	1	1	1	0.5	1.0	廃止	廃止		
	東長崎営業所発	潮見町着	1	0	0				0.3	
		田上着	0	1	1				0.2	
【その他路線】	⇒東部地区方面	1	1	1	0.5					
	田上発	東長崎営業所着	1	1	1	0.5				
	合計	93	82	79	44.3	31.4	28.0	18.3		
	【春日地区→中心部】	46	39	38	21.7					
	【中心部→春日地区】	45	41	39	21.6					
	【その他路線】	2	2	2	1.0					

※運行回数は1往復を1回、片道1便を0.5回とした年間換算値

※計画期間中の運行回数は、上限がR4年10月時点の運行回数、下限が計画運行回数

【諫早・つつじが丘方面～矢上バス停】

変更前の運行路線



第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

図 幹線の運行路線の変更（変更前）

【諫早・つつじが丘方面～矢上バス停】

変更後の運行路線

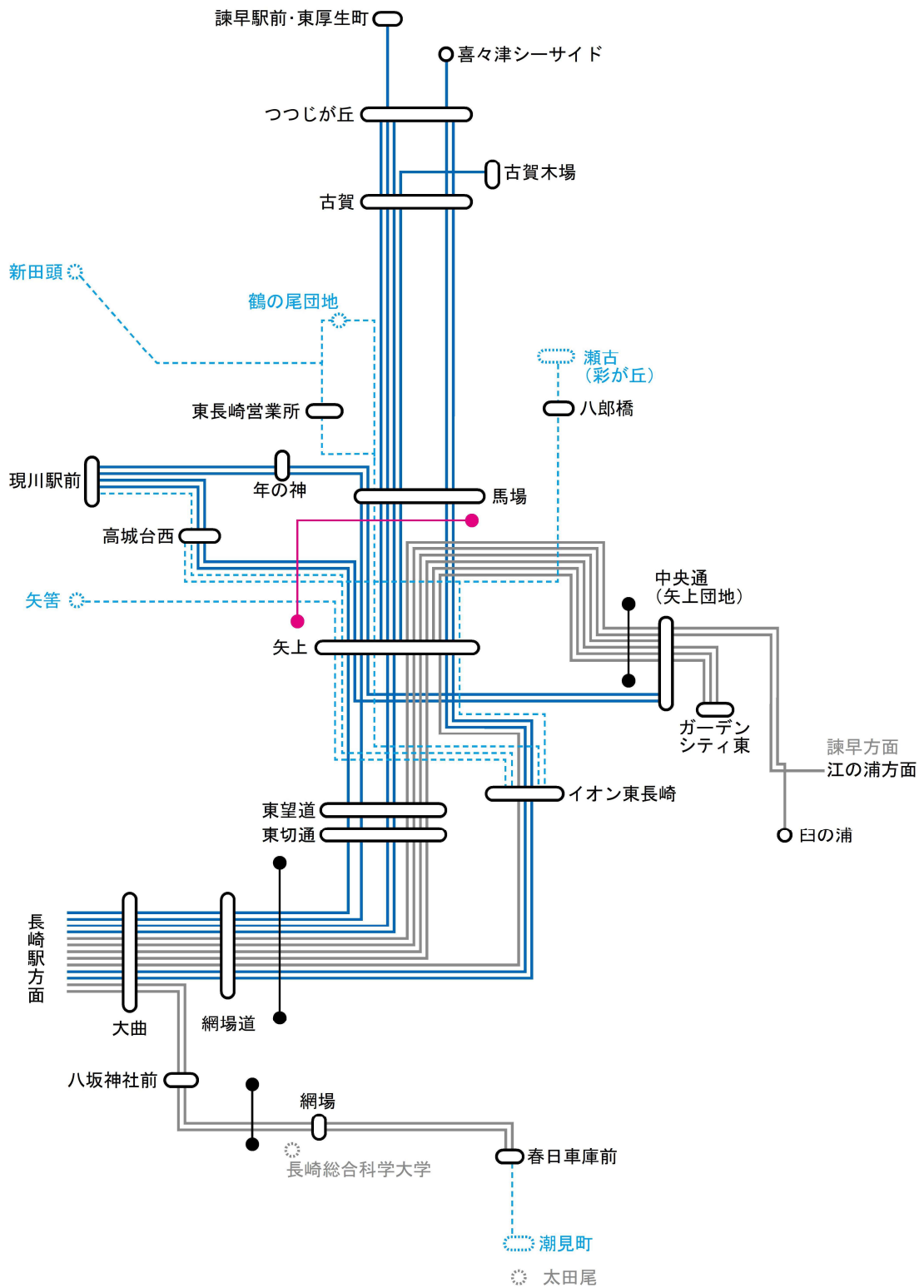


図 幹線の運行路線の変更（変更後）

表 バス路線の区間別の計画運行回数【矢上-馬場間】(1/2)

大分類	方面	運行便数(1方向便数)			R3.4.1 運行回数	R4.4.1 運行回数	【上限】 R4.10.1 運行回数	【下限】 計画 運行回数		
		平日	土曜	日曜						
東厚生町・諫早駅前・つつじが丘方面～長崎駅方面(東部方面)		97	90	83	46.7					
【諫早方面→東部地区】	⇒中心部方面	48	43	39	22.7					
	東厚生町発	12	7	3	4.8					
	諫早駅前発	9	11	14	5.1					
	喜々津シーサイド発	5	2	1	1.9					
	つつじが丘・ つつじが丘入口発	長崎駅前着	4	4	5	2.1				
		長崎県庁前着	1	0	0	0.3				
		ココウォーク・女の都方面着	8	11	11	4.5				
		長崎商高着	1	0	0	0.3				
	立神着	3	2	0	1.1					
	古賀木場発	1	0	0	0.3					
	つつじが丘発	イオン東長崎着	2	3	3	1.2				
			-	-	-	-				
			-	-	-	-				
			2	3	2	1.1				
	【東部地区→諫早方面】	⇒諫早駅前・東厚生町方面	49	47	44	24.0				
		長崎駅前発	東厚生町着	9	3	2	3.4			
			諫早駅前着	11	15	15	6.2			
			喜々津シーサイド着	6	1	1	2.2			
				5	10	9	3.3			
ココウォーク茂里町発		10	11	11	5.2					
立神発		つつじが丘着	2	0	0	0.7				
イオン東長崎発			2	4	4	1.3				
矢上発			-	-	-	-				
		諫早方面	-	-	-	-				
東望道発			1	1	1	0.5				
東切通発		古賀木場着	1	1	1	0.5				
イオン東長崎発			-	-	-	-				
団地前発		東厚生町着	2	1	0	0.7				
新田頭～長崎駅方面		7	4	4	3.0					
【諫早方面→東部地区】		⇒中心部方面	4	2	2	1.7				
		新田頭発	4	2	2	1.7				
【東部地区→諫早方面】		⇒新田頭方面	3	2	2	1.3				
		ココウォーク茂里町発	3	2	2	1.3				
現川駅・高城台～長崎駅方面		49	42	41	23.2					
【諫早方面→東部地区】	⇒中心部方面	27	22	22	12.7					
	現川駅前発	長崎駅前着	3	2	2	1.3				
		ココウォーク・女の都方面着	14	12	12	6.7				
	高城台西発	立神着	2	0	0	0.7				
		長崎駅前着	7	7	7	3.5				
	東長崎営業所発(高城台経由)		1	1	1	0.5				
【東部地区→諫早方面】	⇒現川駅方面	22	20	19	10.5					
	長崎駅前発	現川駅前着	4	3	2	1.7				
	ココウォーク・女の都方面発		10	10	10	5.0				
	長崎駅前発	高城台西着	5	5	5	2.5				
	ココウォーク・女の都方面発	東長崎営業所着(高城台経由)	3	2	2	1.3				
新田頭～長崎駅方面		7	4	4	3.0					
【諫早方面→東部地区】	⇒中心部方面	4	2	2	1.7					
	新田頭発	4	2	2	1.7					
【東部地区→諫早方面】	⇒新田頭方面	3	2	2	1.3					
	ココウォーク茂里町発	3	2	2	1.3					
現川駅・高城台～長崎駅方面		49	42	41	23.2					
【諫早方面→東部地区】	⇒中心部方面	27	22	22	12.7					
	現川駅前発	長崎駅前着	3	2	2	1.3				
		ココウォーク・女の都方面着	14	12	12	6.7				
	高城台西発	立神着	2	0	0	0.7				
		長崎駅前着	7	7	7	3.5				
	東長崎営業所発(高城台経由)		1	1	1	0.5				
【東部地区→諫早方面】	⇒現川駅方面	22	20	19	10.5					
	長崎駅前発	現川駅前着	4	3	2	1.7				
	ココウォーク・女の都方面発		10	10	10	5.0				
	長崎駅前発	高城台西着	5	5	5	2.5				
	ココウォーク・女の都方面発	東長崎営業所着(高城台経由)	3	2	2	1.3				

※運行回数は1往復を1回、片道1便を0.5回とした年間換算値

※計画期間中の運行回数は、上限がR4年10月時点の運行回数、下限が計画運行回数

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

表 バス路線の区間別の計画運行回数【矢上-馬場間】(2/2)

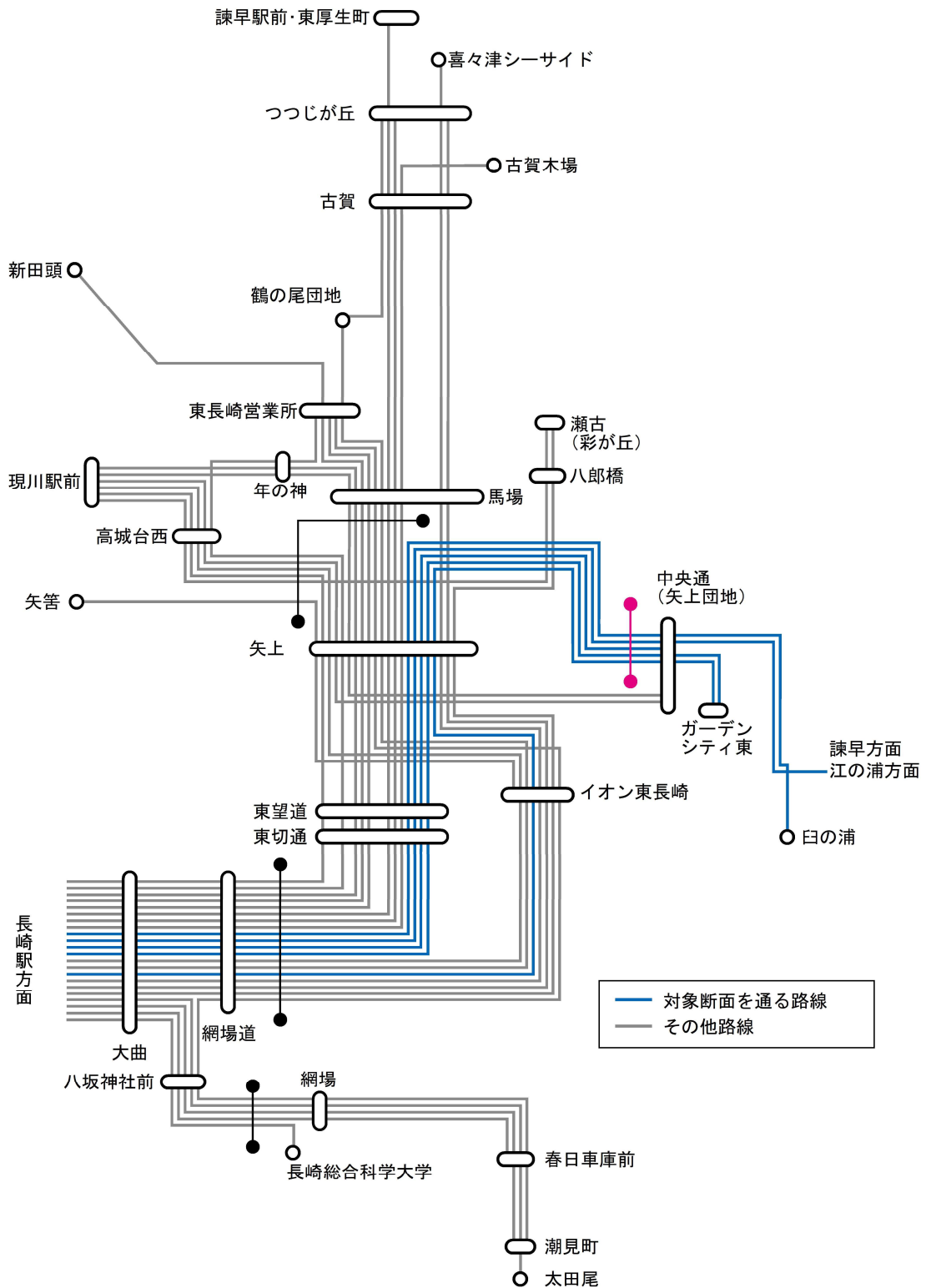
大分類	方面	運行便数(1方向便数)			R3.4.1 運行回数	R4.4.1 運行回数	【上限】 R4.10.1 運行回数	【下限】 計画 運行回数
		平日	土曜	日曜				
東厚生町・諫早駅前～矢上団地		1	0	0	0.3			
【東部地区→諫早方面】	⇒諫早駅前・東厚生町方面	1	0	0	0.3	0.3	0.3	
	中央通発 東厚生町着	1	0	0	0.3			
東部地区～長崎駅方面		11	11	11	5.5	0.3	他路線に 統合	
【その他路線】	⇒中心部方面	5	5	5	2.5			
	東長崎営業所発 コウワーク・女の都方面着	5	5	5	2.5			
【その他路線】	⇒東部地区方面	6	6	6	3.0			
	長崎駅前発	1	0	0	0.3			
	コウワーク茂里町発 東長崎営業所着	5	6	6	2.7			
矢上団地～現川駅		7	5	4	3.0	3.1	3.1	
【東部地区→諫早方面】	⇒現川駅方面	3	2	2	1.3			
	たちばな小学校発 現川駅前着	3	2	2	1.3			
【諫早方面→東部地区】	⇒矢上団地方面	4	3	2	1.7			
	現川駅前発 たちばな小学校着	4	3	2	1.7			
彩が丘～現川駅		2	0	0	0.6	0.6	コミュニティ 交通に転換	
【その他路線】	⇒現川駅方面	2	0	0	0.6			
	瀬古発 現川駅前着	1	0	0	0.3			
	高城南着	1	0	0	0.3			
矢筈～イオン東長崎		9	5	5	3.9	3.9	コミュニティ 交通に転換	
【その他路線】	⇒矢筈方面	4	2	2	1.7			
	イオン東長崎発 矢筈着	4	2	2	1.7			
【その他路線】	⇒東部地区方面	5	3	3	2.2			
	矢筈発 イオン東長崎着	5	3	3	2.2			
彩が丘～イオン東長崎		4	2	2	1.7	1.5	コミュニティ 交通に転換	
【その他路線】	⇒彩が丘方面	4	2	2	1.7			
	組舎会館前発	1	1	1	0.5			
	高城南発 彩が丘北口着	2	0	0	0.7			
	イオン東長崎発	1	1	1	0.5			
潮見・春日方面～東部地区		2	2	2	1.0	1.0	廃止	
【その他路線】	⇒潮見・春日方面	1	1	1	0.5			
	東長崎営業所発 潮見町着	1	0	0	0.3			
	田上着	0	1	1	0.2			
【その他路線】	⇒東部地区方面	1	1	1	0.5			
	田上発 東長崎営業所着	1	1	1	0.5			
	合計	189	161	152	88.9	65.3	44.1	
	【諫早方面→東部地区】	83	70	65	38.8			
	【東部地区→諫早方面】	78	71	67	37.4			
	【その他路線】	28	20	20	12.7			

※運行回数は1往復を1回、片道1便を0.5回とした年間換算値

※計画期間中の運行回数は、上限がR4年10月時点の運行回数、下限が計画運行回数

【江の浦・矢上方面～矢上バス停】

変更前の運行路線



第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

図 幹線の運行路線の変更（変更前）

【江の浦・矢上方面～矢上バス停】

変更後の運行路線

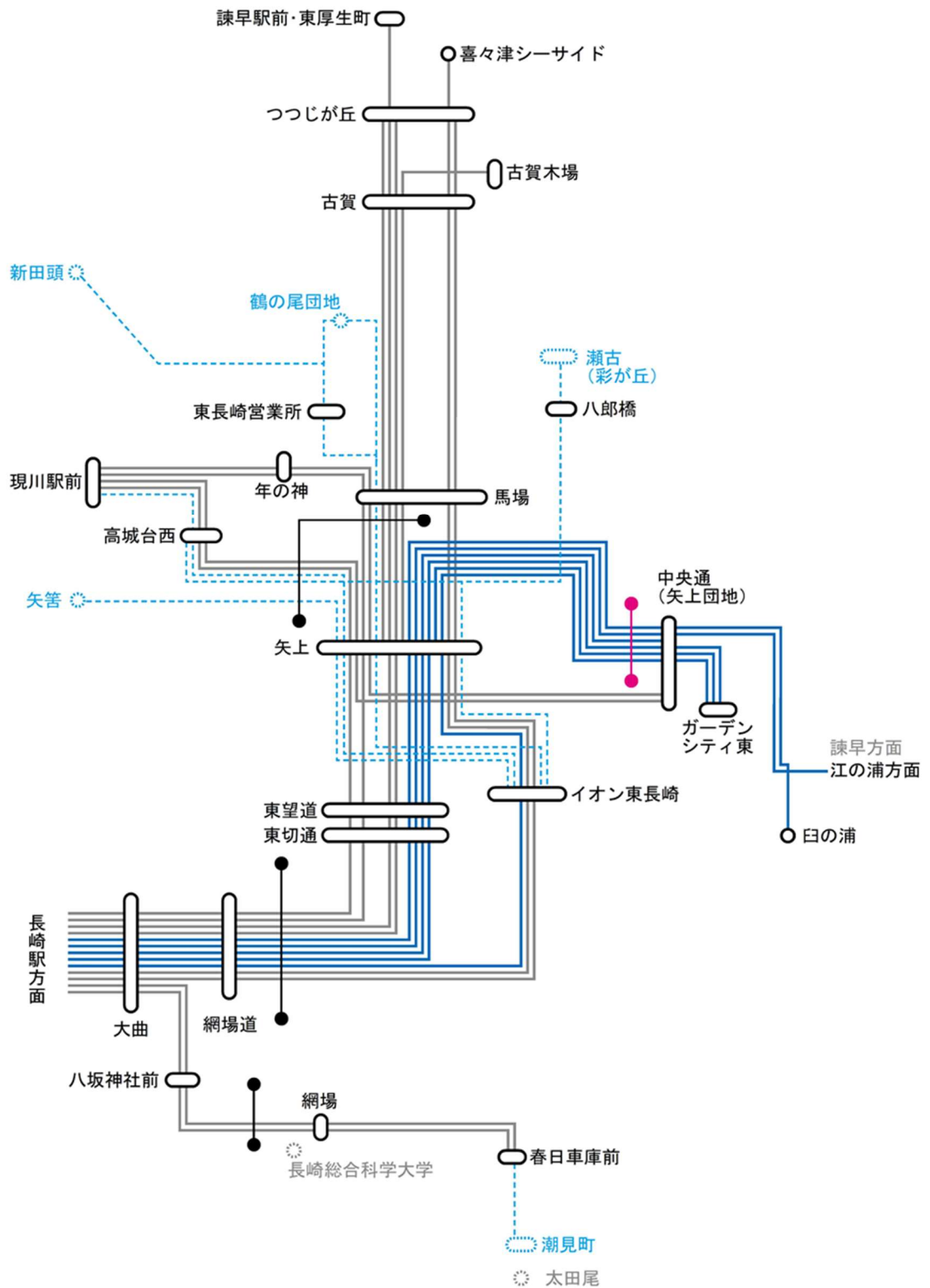


図 幹線の運行路線の変更（変更後）

表 バス路線の区間別の計画運行回数【普賢神社口-下侍石】

大分類	方面	運行便数 (1方向便数)			R3.4.1 運行回数	R4.4.1 運行回数	【上限】 R4.10.1 運行回数	【下限】 計画 運行回数					
		平日	土曜	日曜									
江の浦・ガーデンシティ・矢上団地方面～長崎駅方面 【江の浦方面→東部地区】	⇒中心部方面		44	31	29	39.0	39.0	35.9					
	江の浦発	長崎駅前着	16	13	13				7.5				
	田結東発	長崎駅前着	1	0	0				0.3				
	臼の浦発	長崎駅前着	4	3	3				1.8				
	ガーデンシティ東発	長崎駅前着	5	12	12				3.7				
		メディカルセンター着	10	0	0				3.3				
	ガーデンシティ東発	立神着	2	1	0				0.7				
	中央通発	長崎駅前着	1	1	1				0.5				
		メディカルセンター着	2	0	0				0.7				
		ココウォーク・女の都方面着	2	0	0				0.7				
	東望道発	東厚生町着	1	1	0				0.4				
	矢上発	ガーデンシティ東着	-	-	-				-				
		中央通着	-	-	-				-				
	【東部地区→江の浦方面】	⇒江の浦方面		45	32				30	39.0	39.0	35.9	
		長崎駅前発	江の浦着	15	14				12				7.1
			田結東着	1	0				0				0.3
			臼の浦着	2	2				2				1.0
		長崎駅前発		8	14				14				5.0
		メディカルセンター発	ガーデンシティ東着	10	0				0				3.3
		立神発		3	0				0				1.0
長崎駅前発		中央通着	5	2	2	2.0							
中央通発		東厚生町着	1	0	0	0.3							
ガーデンシティ東発		矢上着	-	-	-	-							
中央通発		矢上着	-	-	-	-							
合計			89	63	59	39.6	39.0	39.0	35.9				
【東部地区→江の浦方面】			45	32	30	20.0							
【江の浦方面→東部地区】			44	31	29	19.6							

※運行回数は1往復を1回、片道1便を0.5回とした年間換算値

※計画期間中の運行回数は、上限がR4年10月時点の運行回数、下限が計画運行回数

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

事業 I -②：長崎県交通局への運行の一本化

運行を1社が担うことで、2社局の重複運行により発生している接近した時刻の便を整理統合するとともに、運行間隔を一定にすることで、利用者の利便性を確保しつつ、運行に必要な車両や運行管理のスリム化など、運行の効率化を図ります。

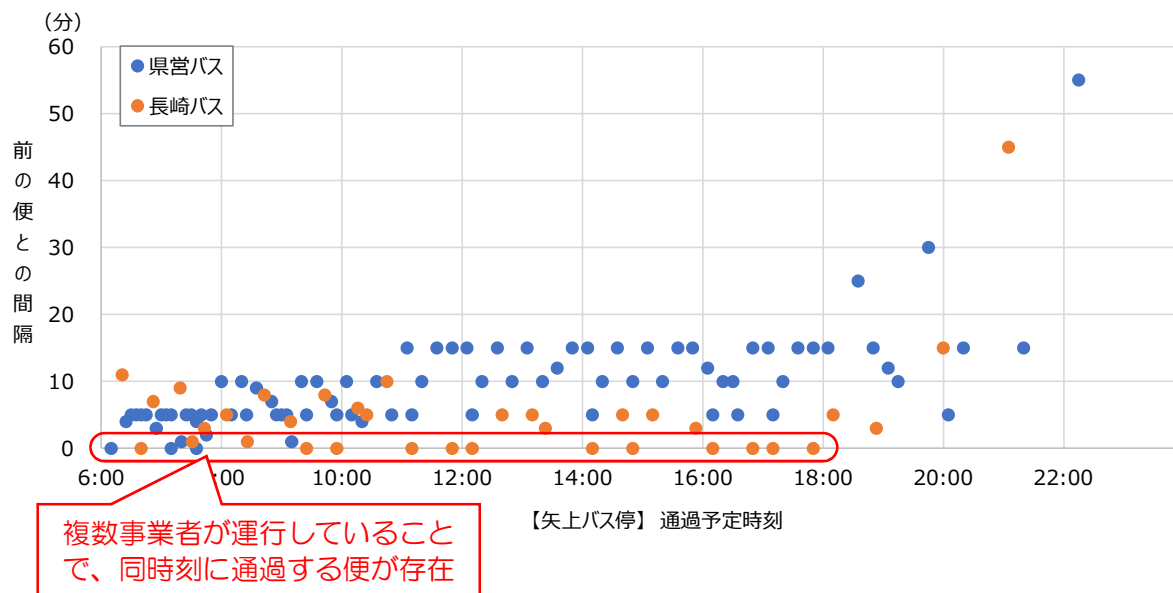


図 矢上バス停での市内中心部方面への通過予定時刻と前の便との間隔
(令和3年4月時点)

事業Ⅰ-③：コミュニティ交通への転換

長崎市地域公共交通計画で、支線のうち効率化を図っても事業者単独での運行継続が困難な路線は、需要に応じた形態でのコミュニティ交通（市による支援を行う路線）に転換することとしています。

本計画では中尾線、現川線、彩が丘線、新田頭線、潮見線の5路線を対象に、コミュニティ交通へ転換します。

中尾線、現川線、彩が丘線、新田頭線の4路線は、ハブとする矢上バス停及び東部地区の内商業施設など、主な生活関連施設を巡る路線とすることで、エリア内での周遊性向上にも寄与でき、併せてJR現川駅への接続性を強化します。

また、幹線系統との乗り継ぎによる運賃の負担増加にならないよう、ICカードによる新たな乗り継ぎ割引が適用されるようにします。

表 コミュニティ交通への転換路線一覧

運行形態	運行会社 (委託先)	新規路線	補助対象 予定	実施前路線 (路線バス)	実施前 運行会社
コミュニティバス ・ 定時定 路線運 行	長崎県 交通局	a.中尾線 (田中町)	地域内フィー ーダー系統 確保維持費 国庫補助金 対象予定	中尾線	長崎自動車(株)
		b.新田頭線 (平間町)		矢上線の一部路線	長崎自動車(株)
		c.彩が丘線 (東町)		イオン→彩が丘線 彩が丘→現川駅前線 矢上線の一部路線	長崎自動車(株)
		d.現川線 (現川町)		矢上線の一部区間 彩が丘→現川駅前線 高城台・つつじが丘 線の一部区間	長崎自動車(株)
		e.潮見線 (春日町、 潮見町)		潮見線(太田尾を含 む)の一部路線 矢上-茂木-田上線	長崎自動車(株)

※コミュニティバスは、長崎市が運行費の一部を補助し運行するバス路線です。

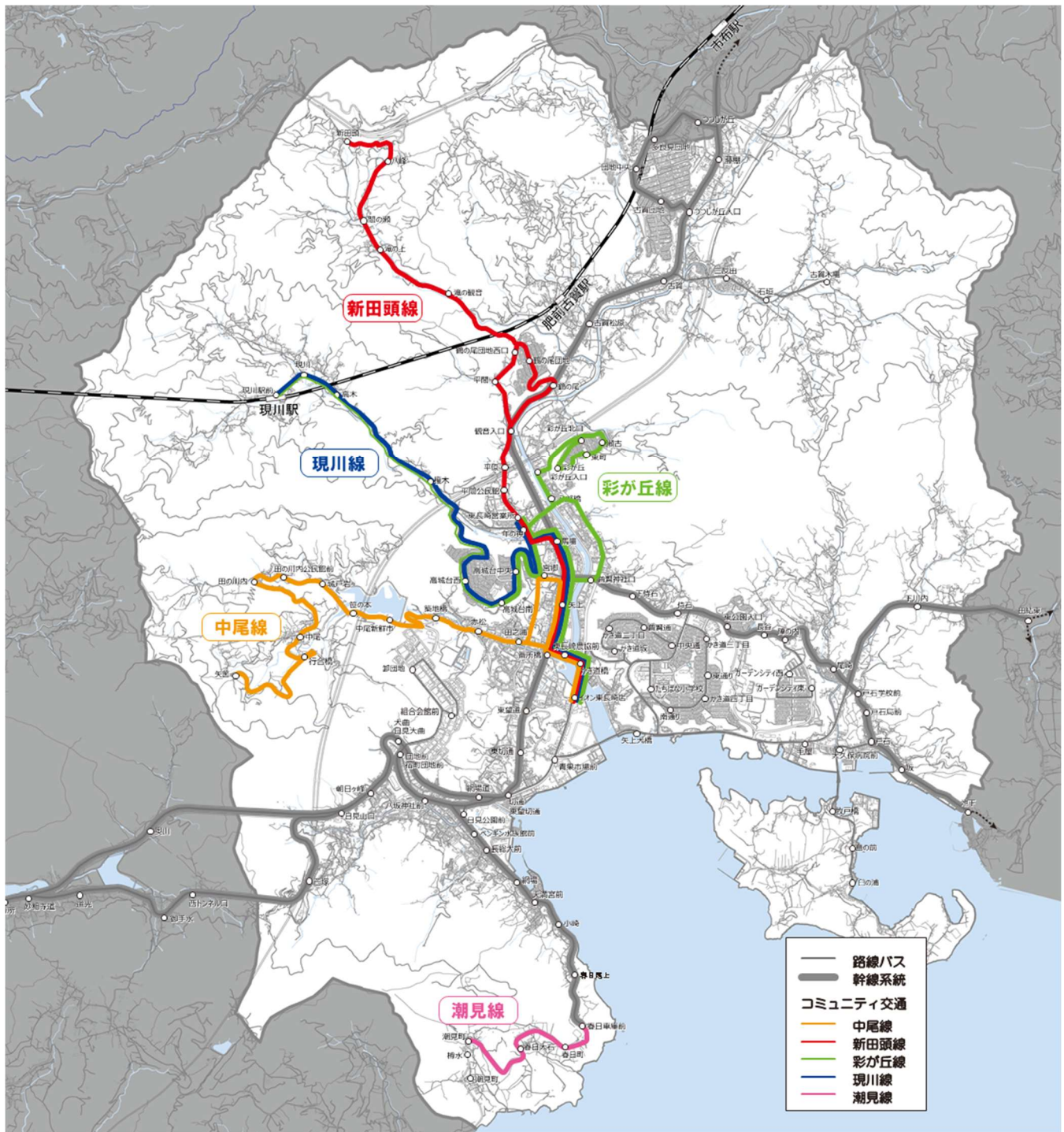
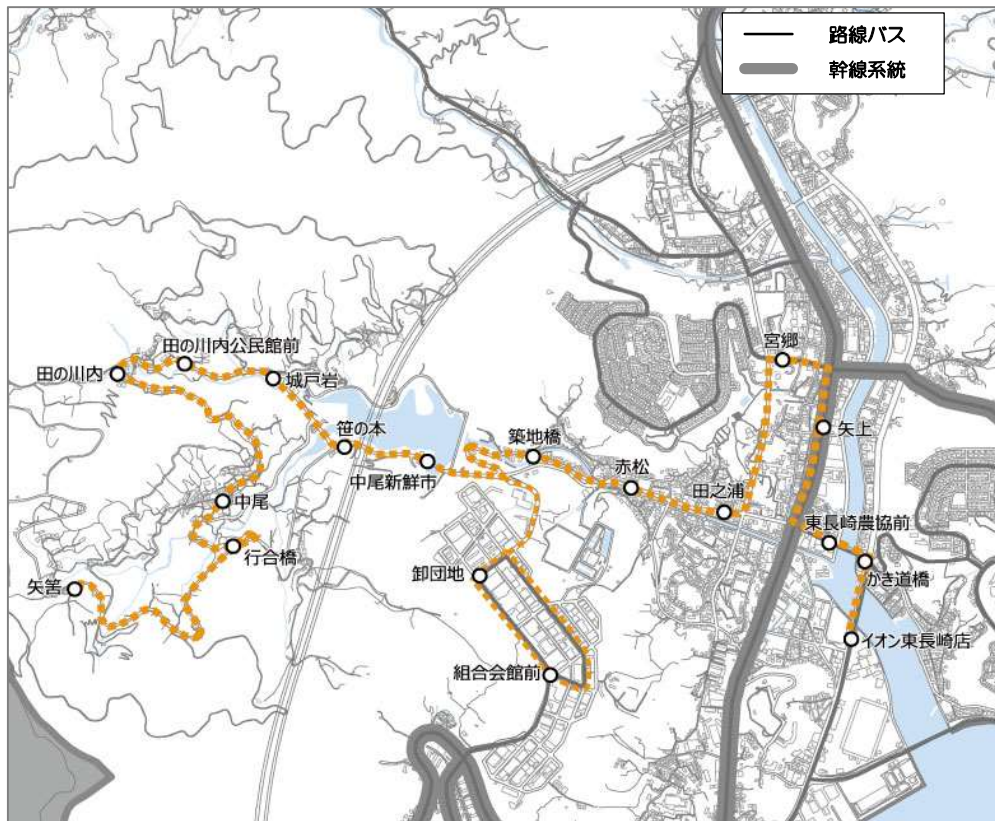
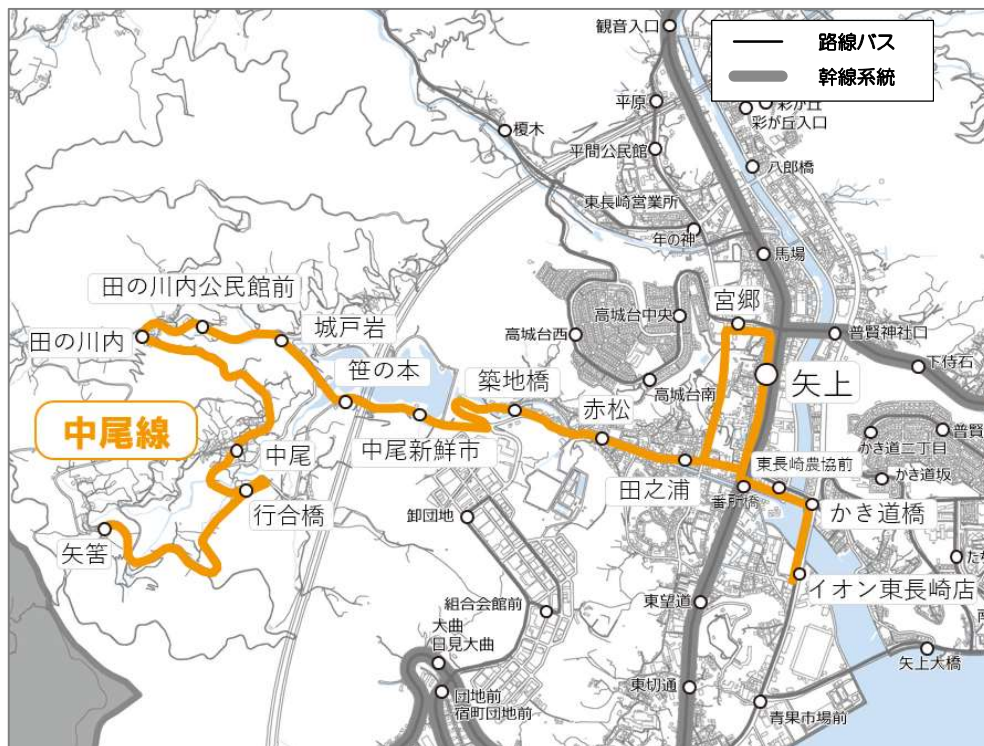


図 路線バスとコミュニティ交通の路線図

a.中尾線（田中町）
運行ルート・停留所図



▲事業実施前路線図



▲事業実施後路線図

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

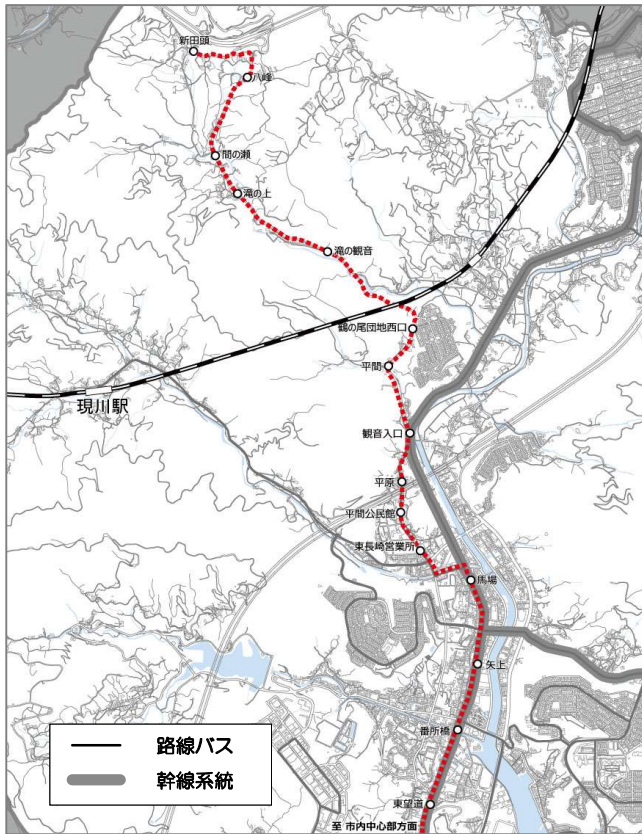
資料編

中尾線

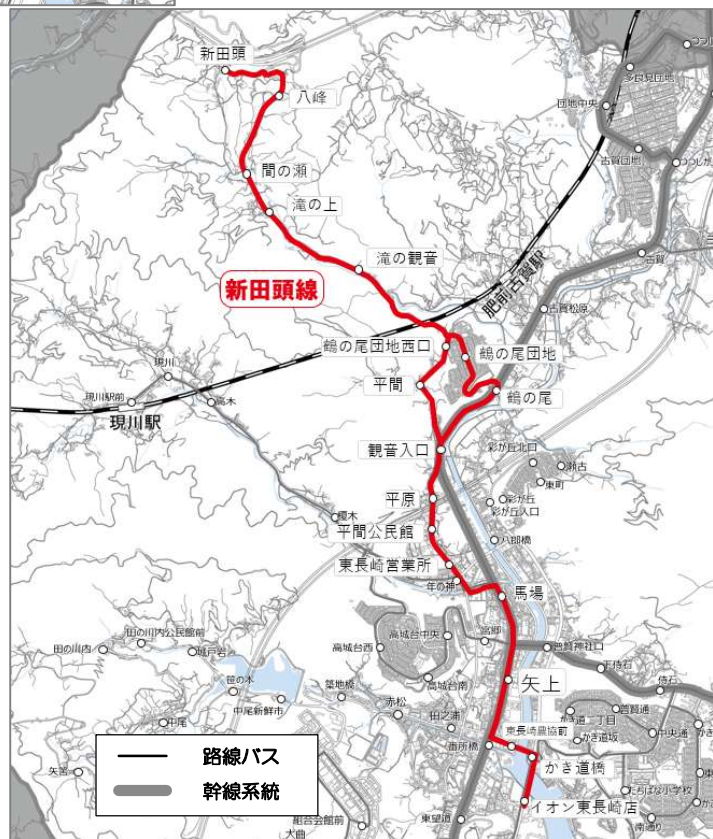
項目		内容	
運行のねらい		持続可能な交通体系を維持し、日常生活に必要な公共交通を確保するため、中尾線（矢筈～イオン東長崎店）を廃止し、コミュニティ交通の中尾線として、地域内フィーダーの役割を果たします。	
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行形態		路線定期運行	
		旧	新
系統①	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	中尾線	中尾線
	系統番号	640	新規
	起点	矢筈	矢筈
	主な経由地	築地橋、矢上	宮郷、矢上
	終点	イオン東長崎店	イオン東長崎店
	キロ程	7.0km	7.1km
	便数	平日：4便 土曜：3便 日祝：3便	平日：2～5便/日（4便/日） 土曜：1～3便/日（2便/日） 日祝：1～3便/日（2便/日）
系統②	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	中尾線	中尾線
	系統番号	641	新規
	起点	イオン東長崎店	イオン東長崎店
	主な経由地	矢上、築地橋	宮郷、矢上
	終点	矢筈	矢筈
	キロ程	7.0km	7.0km
	便数	平日：4便 土曜：2便 日祝：2便	平日：3～6便/日（5便/日） 土曜：1～3便/日（2便/日） 日祝：1～3便/日（2便/日）
系統③	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	中尾線	
	系統番号	650	
	起点	矢筈	
	主な経由地	卸団地、築地橋、矢上	
	終点	イオン東長崎店	
	キロ程	9.3km	
	便数	平日：1便 土曜：0便 日祝：0便	
系統④	運行会社	-	長崎県交通局
	路線名	-	中尾線
	系統番号	-	新規
	起点	-	矢筈
	主な経由地	-	-
	終点	-	矢上
	キロ程	-	5.2km
	便数	-	平日：1～3便/日（2便/日） 土曜：0便/日（0便/日） 日祝：0便/日（0便/日）

() 内はR4年10月実施予定の便数

b.新田頭線（平間町）
運行ルート・停留所図



▲事業実施前路線図



▲事業実施後路線図

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

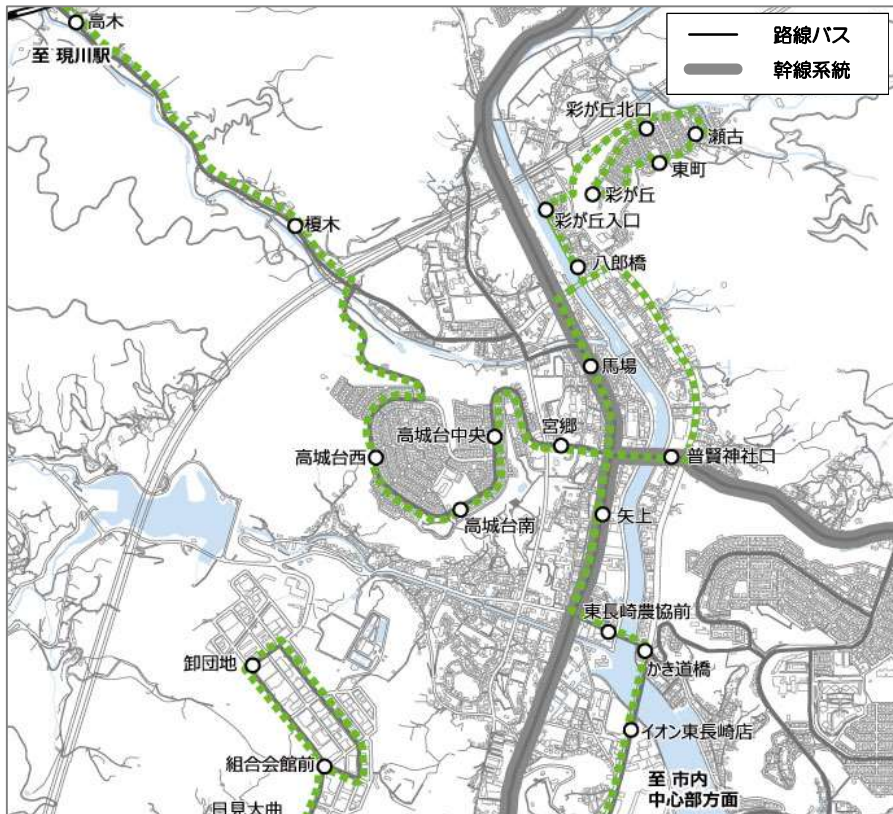
新田頭線

項目		内容	
運行のねらい		持続可能な交通体系を維持し、日常生活に必要な公共交通を確保するため、矢上線のうち新田頭～ココウォーク茂里町を廃止し、コミュニティ交通の新田頭線として、地域内フィーダーの役割を果たします。	
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行形態		路線定期運行	
		旧	新
系統①	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	矢上線(市内向)	新田頭線
	系統番号	2560	新規
	起点	新田頭	新田頭
	主な経由地	東長崎営業所、矢上、東望道、芒塚	鶴の尾団地、東長崎営業所、矢上
	終点	ココウォーク茂里町	イオン東長崎店
	キロ程	19.5km	6.9km
	便数	平日：4便 土曜：2便 日祝：2便	平日：2～5便/日(4便/日) 土曜：1～3便/日(2便/日) 日祝：1～3便/日(2便/日)
系統②	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	矢上線(郊外向)	新田頭線
	系統番号	2561	新規
	起点	ココウォーク茂里町	イオン東長崎店
	主な経由地	東長崎営業所、矢上、東望道、芒塚	鶴の尾団地、東長崎営業所、矢上
	終点	新田頭	新田頭
	キロ程	19.5km	6.9km
	便数	平日：3便 土曜：2便 日祝：2便	平日：2～5便/日(4便/日) 土曜：1～3便/日(2便/日) 日祝：1～3便/日(2便/日)
系統③	運行会社	-	長崎県交通局
	路線名	-	新田頭線
	系統番号	-	新規
	起点	-	新田頭
	主な経由地	-	東長崎営業所
	終点	-	矢上
	キロ程	-	5.2km
	便数	-	平日：1～2便/日(1便/日) 土曜：0便/日(0便/日) 日祝：0便/日(0便/日)
系統④	運行会社	-	長崎県交通局
	路線名	-	新田頭線
	系統番号	-	新規
	起点	-	東長崎営業所
	主な経由地	-	-
	終点	-	新田頭
	キロ程	-	4.2km
	便数	-	平日：1～2便/日(1便/日) 土曜：0便/日(0便/日) 日祝：0便/日(0便/日)

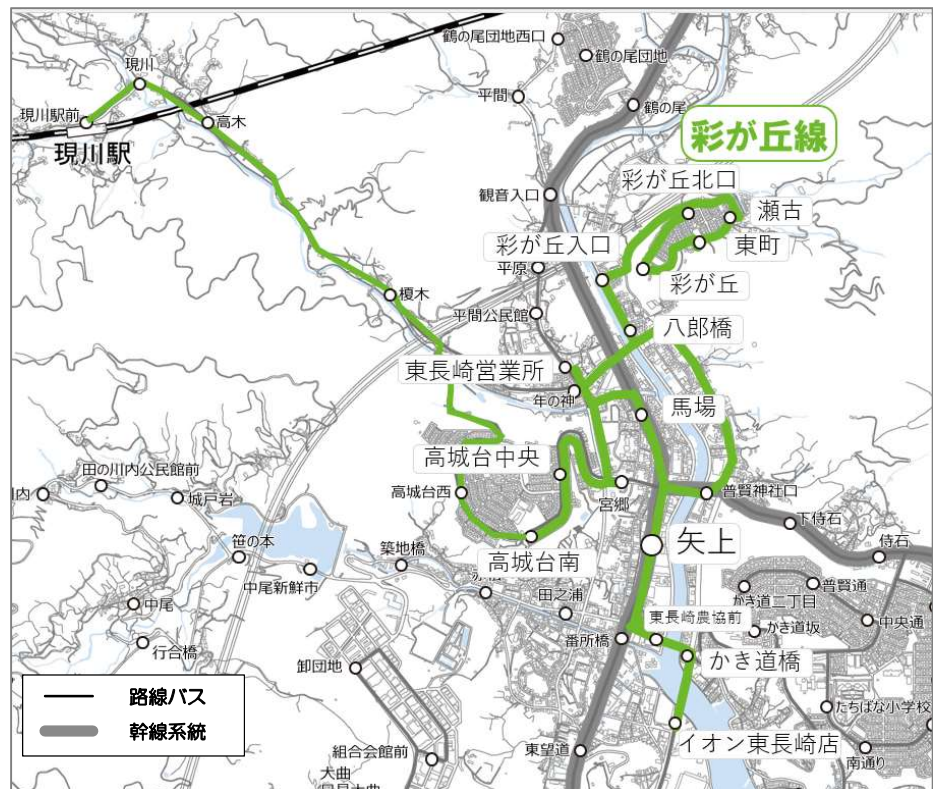
() 内はR4年10月実施予定の便数

c. 彩が丘線（東町）

【彩が丘線】運行ルート・停留所図



▲ 事業実施前路線図



▲ 事業実施後路線図

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

彩が丘線

項目		内容	
運行のねらい		持続可能な交通体系を維持し、日常生活に必要な公共交通を確保するため、矢上線のうち彩が丘北口・瀬古～ココウォーク茂里町間及びイオン→彩が丘線を廃止し、コミュニティ交通の彩が丘線として、地域内フィーダーの役割を果たします。	
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行形態		路線定期運行	
		旧	新
系統①	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	彩が丘→現川駅前線	彩が丘→現川駅前線
	系統番号	190	新規
	起点	瀬古	瀬古
	主な経由地	普賢神社口、高城台南	東長崎営業所、高城台南
	終点	現川駅前	現川駅前
	キロ程	7.6km	7.3km
	便数	平日：1便 土曜：0便 日祝：0便	平日：1～3便/日（2便/日） 土曜：0便/日（0便/日） 日祝：0便/日（0便/日）
系統②	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	イオン→彩が丘線	
	系統番号	1271	
	起点	イオン東長崎店	
	主な経由地	馬場、矢上	
	終点	彩が丘北口	
	キロ程	3.9km	
	便数	平日：1便 土曜：1便 日祝：1便	
系統③	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	イオン→彩が丘線	
	系統番号	3581	
	起点	組合会館前	
	主な経由地	馬場、矢上、卸団地	
	終点	彩が丘北口	
	キロ程	7.9km	
	便数	平日：1便 土曜：1便 日祝：1便	
系統④	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	矢上線（市内向）	彩が丘線
	系統番号	4010	新規
	起点	瀬古	瀬古
	主な経由地	普賢神社口、矢上、芒塚	東長崎営業所、馬場、矢上
	終点	ココウォーク茂里町	イオン東長崎店
	キロ程	17.4km	4.4km
	便数	平日：2便 土曜：2便 日祝：2便	平日：1～3便/日（2便/日） 土曜：1～3便/日（2便/日） 日祝：1～3便/日（2便/日）

() 内はR4年10月実施予定の便数

		旧	新
系統⑤	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	矢上線(郊外向)	彩が丘線
	系統番号	4011	新規
	起点	ココウォーク茂里町	イオン東長崎店
	主な経由地	普賢神社口、矢上、芒塚	東長崎営業所、馬場、矢上
	終点	彩が丘北口	彩が丘北口
	キロ程	17.4km	4.6km
	便数	平日：4便 土曜：2便 日祝：2便	平日：3～6便/日(5便/日) 土曜：2～5便/日(4便/日) 日祝：2～5便/日(4便/日)
系統⑥	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	彩が丘→現川駅前線	
	系統番号	9490	
	起点	瀬古	
	主な経由地	普賢神社口	
	終点	高城台南	
	キロ程	4.2km	
	便数	平日：1便 土曜：0便 日祝：0便	
系統⑦	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	イオン→彩が丘線	彩が丘線
	系統番号	9491	新規
	起点	高城台南	高城台南
	主な経由地	普賢神社口	東長崎営業所
	終点	彩が丘北口	彩が丘北口
	キロ程	4.2km	3.9km
	便数	平日：2便 土曜：0便 日祝：0便	平日：1～3便/日(2便/日) 土曜：0便/日(0便/日) 日祝：0便/日(0便/日)
系統⑧	運行会社	-	長崎県交通局
	路線名	-	彩が丘線
	系統番号	-	新規
	起点	-	瀬古
	主な経由地	-	普賢神社口
	終点	-	矢上
	キロ程	-	3.0km
	便数	-	平日：1～2便/日(1便/日) 土曜：0便/日(0便/日) 日祝：0便/日(0便/日)
系統⑨	運行会社	-	長崎県交通局
	路線名	-	現川駅前→彩が丘線
	系統番号	-	新規
	起点	-	現川駅前
	主な経由地	-	高城台南、東長崎営業所
	終点	-	彩が丘北口
	キロ程	-	7.5km
	便数	-	平日：1～2便/日(1便/日) 土曜：0便/日(0便/日) 日祝：0便/日(0便/日)

() 内はR4年10月実施予定の便数

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

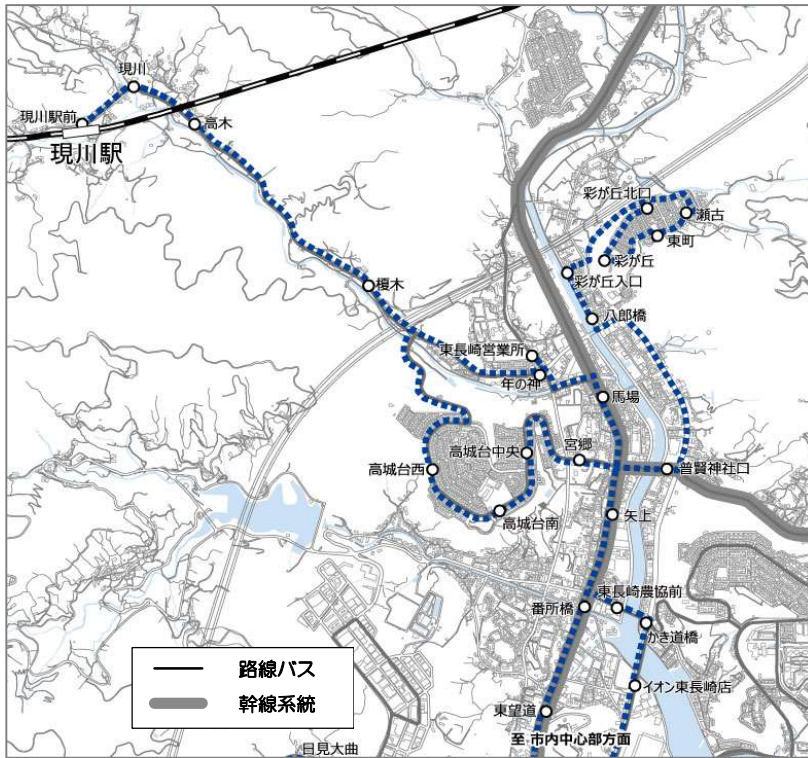
第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

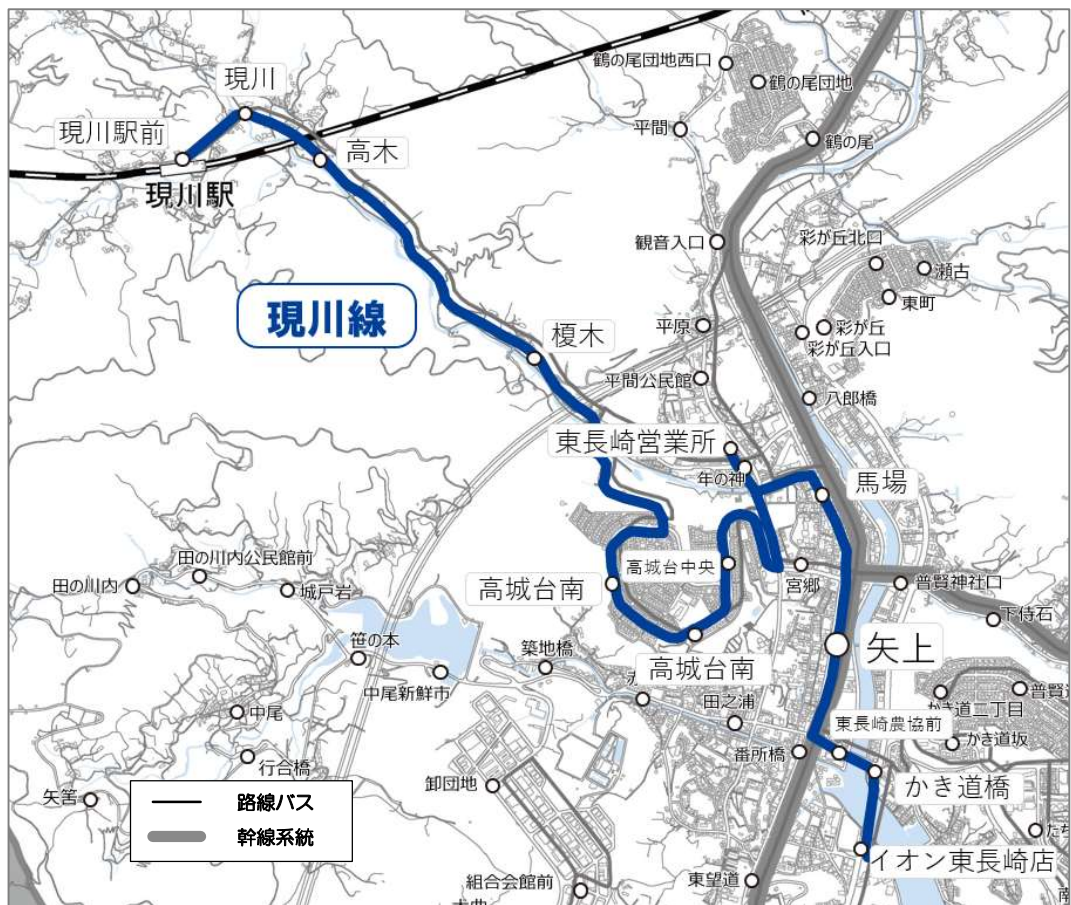
資料編

d.現川線（現川町）

【現川線】運行ルート・停留所図



▲事業実施前路線図



▲事業実施後路線図

現川線

項目		内容	
運行のねらい		持続可能な交通体系を維持し、日常生活に必要な公共交通を確保するため、矢上線のうち現川駅前～ココウォーク茂里町間や、高城台経由の東長崎営業所～ココウォーク茂里町、高城台西～長崎駅間を廃止し、コミュニティ交通の現川線として、地域内フィーダーの役割を果たします。また、長崎県交通局の現川駅前～長崎駅線の一部便において高城台西～現川駅前間をコミュニティ交通に位置づけて運行します。	
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行形態		路線定期運行	
		旧	新
系統①	運行会社	長崎自動車㈱	廃止
	路線名	矢上線（市内向）	
	系統番号	2330	
	起点	現川駅前	
	主な経由地	高城台南、矢上、芒塚	
	終点	ココウォーク茂里町	
	キロ程	18.7km	
	便数	平日：3便 土曜：0便 日祝：0便	
系統②	運行会社	長崎自動車㈱	長崎県交通局
	路線名	矢上線（郊外向）	高城台・現川線（郊外へ）
	系統番号	2331	新規
	起点	ココウォーク茂里町	長崎駅前東口（高城台西）
	主な経由地	高城台南、矢上、芒塚	-
	終点	現川駅前	現川駅前
	キロ程	18.7km	17.0km（3.2km）
	便数	平日：2便 土曜：1便 日祝：1便	平日：1～3便/日（2便/日） 土曜：1～3便/日（1便/日） 日祝：1～3便/日（1便/日）
系統③	運行会社	長崎自動車㈱	長崎県交通局
	路線名	矢上線（市内向）	現川線
	系統番号	3990	新規
	起点	現川駅前	現川駅前
	主な経由地	高城台南、矢上、イオン東長崎店、芒塚	高城台西、東長崎営業所、馬場、矢上
	終点	ココウォーク茂里町	イオン東長崎店
	キロ程	19.0km	6.6km
	便数	平日：10便 土曜：10便 日祝：10便	平日：5～12便/日（10便/日） 土曜：5～12便/日（10便/日） 日祝：5～12便/日（10便/日）
系統④	運行会社	長崎自動車㈱	長崎県交通局
	路線名	矢上線（郊外向）	現川線
	系統番号	3991	新規
	起点	ココウォーク茂里町	イオン東長崎店
	主な経由地	高城台南、矢上、イオン東長崎店、芒塚	高城台西、東長崎営業所、馬場、矢上
	終点	現川駅前	現川駅前
	キロ程	19.0km	6.7km
	便数	平日：6便 土曜：8便 日祝：8便	平日：4～10便/日（8便/日） 土曜：4～10便/日（8便/日） 日祝：4～10便/日（8便/日）

（ ）内はR4年10月実施予定の便数

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

系統⑤	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	矢上線（市内向）	
	系統番号	5200	
	起点	現川駅前	
	主な経由地	馬場、矢上、芒塚	
	終点	ココウォーク茂里町	
	キロ程	18.0km	
	便数	平日：1便 土曜：2便 日祝：2便	
系統⑥	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	矢上線（郊外向）	
	系統番号	5201	
	起点	ココウォーク茂里町	
	主な経由地	馬場、矢上、芒塚	
	終点	現川駅前	
	キロ程	18.0km	
	便数	平日：2便 土曜：1便 日祝：1便	
系統⑦	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	矢上線（市内向）	
	系統番号	370	
	起点	東長崎営業所	
	主な経由地	高城台南、矢上、芒塚	
	終点	長崎駅前	
	キロ程	15.5km	
	便数	平日：1便 土曜：0便 日祝：0便	
系統⑧	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	矢上線（市内向）	
	系統番号	2990	
	起点	東長崎営業所	
	主な経由地	高城台南、矢上、芒塚	
	終点	ココウォーク茂里町	
	キロ程	17.2km	
	便数	平日：0便 土曜：1便 日祝：1便	
系統⑨	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	矢上線（郊外向）	
	系統番号	2991	
	起点	ココウォーク茂里町	
	主な経由地	高城台南、矢上、芒塚	
	終点	東長崎営業所	
	キロ程	17.2km	
	便数	平日：3便 土曜：2便 日祝：2便	

() 内はR4年10月実施予定の便数

系統⑩	運行会社	長崎県交通局	長崎県交通局
	路線名	高城台・つつじが丘線（郊外へ）	高城台・つつじが丘線（郊外へ）
	系統番号	003604-1	003604-1
	起点	長崎駅前東口	長崎駅前東口
	主な経由地	矢上、芒塚	矢上、芒塚
	終点	高城台西	高城台西
	キロ程	13.8km	13.8km
	便数	平日：2便 土曜：2便 日祝：2便	平日：3便 土曜：5便 日祝：4便
系統⑪	運行会社	長崎県交通局	長崎県交通局
	路線名	高城台・つつじが丘線（郊外へ）	高城台・つつじが丘線（郊外へ）
	系統番号	003614-1	003614-1
	起点	長崎駅前東口	長崎駅前東口
	主な経由地	矢上、卸団地、芒塚	矢上、卸団地、芒塚
	終点	高城台西	高城台西
	キロ程	15.9km	15.9km
	便数	平日：3便 土曜：3便 日祝：3便	平日：2便 土曜：2便 日祝：2便
系統⑫	運行会社	長崎県交通局	長崎県交通局
	路線名	高城台・つつじが丘線（中心部へ）	高城台・つつじが丘線（中心部へ）
	系統番号	003614-5	003604-5
	起点	高城台西	高城台西
	主な経由地	矢上、卸団地、芒塚	矢上、芒塚
	終点	長崎駅前	長崎駅前
	キロ程	15.9km	13.8km
	便数	平日：7便 土曜：7便 日祝：7便	平日：1便 土曜：2便 日祝：1便

（ ）内はR4年10月実施予定の便数

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

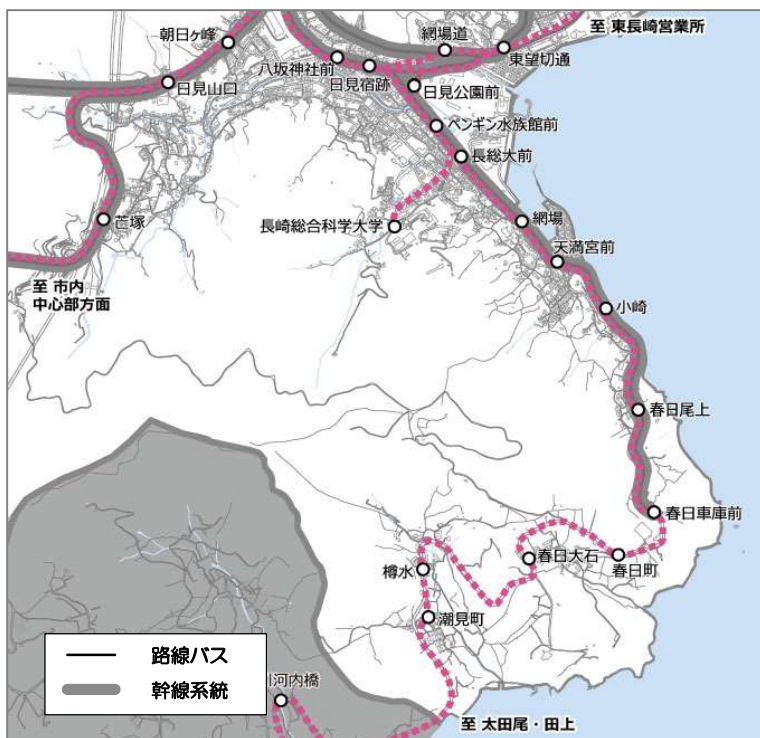
第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

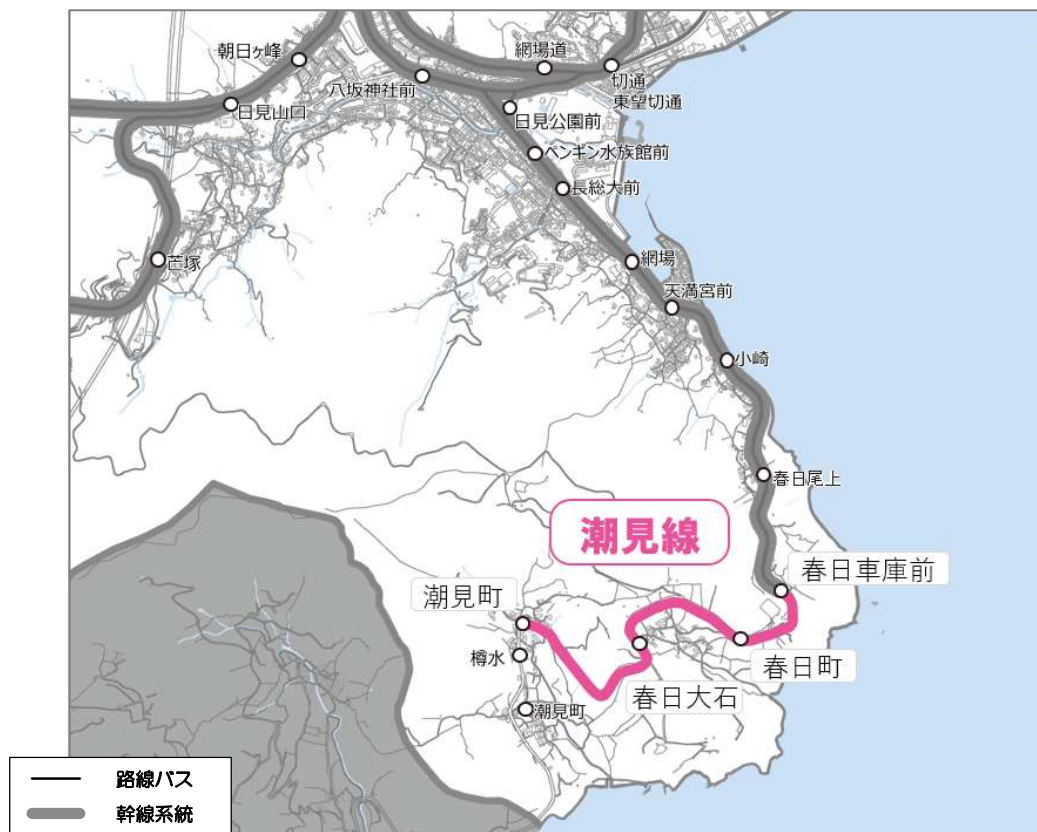
資料編

e. 潮見線（春日町、潮見町）

運行ルート・停留所図



▲ 事業実施前路線図



▲ 事業実施後路線図

潮見線

項目		内容	
運行のねらい		持続可能な交通体系を維持し、日常生活に必要な公共交通を確保するため、潮見線及び矢上-茂木-田上線を廃止し、潮見町～春日車庫間はコミュニティ交通の位置づけとして運行します。 ※系統としては長崎駅前～春日車庫前線を潮見町まで延伸	
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行形態		路線定期運行	
		旧	新
系統①	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	潮見線(潮見向け)	潮見線
	系統番号	2580	新規
	起点	ココウォーク茂里町	長崎駅前南口(春日車庫前)
	主な経由地	芒塚、潮見町	-
	終点	潮見町	潮見町
	キロ程	16.3km	14.4km(1.9km)
	便数	平日：2便 土曜：2便 日祝：1便	平日：2～4便/日(3便/日) 土曜：1～3便/日(2便/日) 日祝：1～3便/日(2便/日)
系統②	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	潮見線(市内向け)	潮見線
	系統番号	2581	新規
	起点	潮見町	潮見町
	主な経由地	芒塚、長崎総合科学大学、潮見町	-
	終点	ココウォーク茂里町	長崎駅前(春日車庫前)
	キロ程	16.3km	14.4km(1.9km)
	便数	平日：1便 土曜：1便 日祝：1便	平日：2～4便/日(3便/日) 土曜：1～3便/日(2便/日) 日祝：1～3便/日(2便/日)
系統③	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	潮見線(市内向け)	
	系統番号	2901	
	起点	太田尾(茂木)	
	主な経由地	芒塚、潮見町	
	終点	長崎新地ターミナル	
	キロ程	17.0km	
	便数	平日：1便 土曜：0便 日祝：0便	
系統④	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	矢上-茂木-田上線	
	系統番号	4750	
	起点	東長崎営業所	
	主な経由地	矢上、イオン東長崎店、潮見町	
	終点	田上	
	キロ程	23.1km	
	便数	平日：0便 土曜：1便 日祝：1便	

() 内はR4年10月実施予定の便数

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

第3章 利便増進事業の内容・実施主体

		旧	新
系統⑤	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	矢上-茂木-田上線	
	系統番号	4751	
	起点	田上	
	主な経由地	矢上、イオン東長崎店、潮見町	
	終点	東長崎営業所	
	キロ程	23.1km	
	便数	平日：1便 土曜：1便 日祝：1便	
系統⑥	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	潮見線（潮見向け）	
	系統番号	7650	
	起点	東長崎営業所	
	主な経由地	矢上、イオン東長崎店、潮見町	
	終点	潮見町	
	キロ程	8.3km	
	便数	平日：1便 土曜：0便 日祝：0便	

() 内はR4年10月実施予定の便数

(2) 公共交通サービスの向上

事業Ⅱ：再編と併せて実施する公共交通サービスの向上

ハブ&スポーク型への再編は、利用者にとっては乗継ぎが必要となり、利便性の低下に繋がることが懸念されます。利便性の低下は、利用控えに直結する要因であるため、利便性の確保、サービスの向上を目指した利用促進策を進めます。

再編と併せて実施する公共交通サービスの向上事業として、以下の3つの事業を実施します。

事業Ⅱ：再編と併せて実施する公共交通サービスの向上

事業Ⅱ-①：ハブ&スポーク型運行に対応した乗り継ぎポイントの導入

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

事業Ⅱ-③：乗継ぎ拠点でのリアルタイムの情報提供

事業Ⅱ-①：ハブ&スポーク型運行に対応した乗り継ぎポイントの導入

ハブ&スポーク型に転換することで、利用者の運賃負担が増加しないよう、新たな乗り継ぎ割引（ポイント還元）を導入します。

例えば、現在、つつじが丘から長崎駅までの運賃は 490 円で、矢上で別便に乗り換えた場合、200 円+350 円=550 円の運賃となりますが、長崎県交通局の通常の乗り継ぎ割引（nimoca を使って同じバス停で 30 分以内に乗り継ぎで 30 円割引）に加え、乗り継ぎポイントとして nimoca センターポイント※を付与するサービスを導入します。

乗り継ぎ割引 30 円と nimoca センターポイント※70pt（70 円分）の付与で、実質負担額は直通便と同等になります。

また、商業施設等と連携し、nimoca センターポイント※を利用できる店舗を増やすとともに、バスを利用して来店するきっかけになるよう、nimoca センターポイント※を付与する制度の導入も検討します。

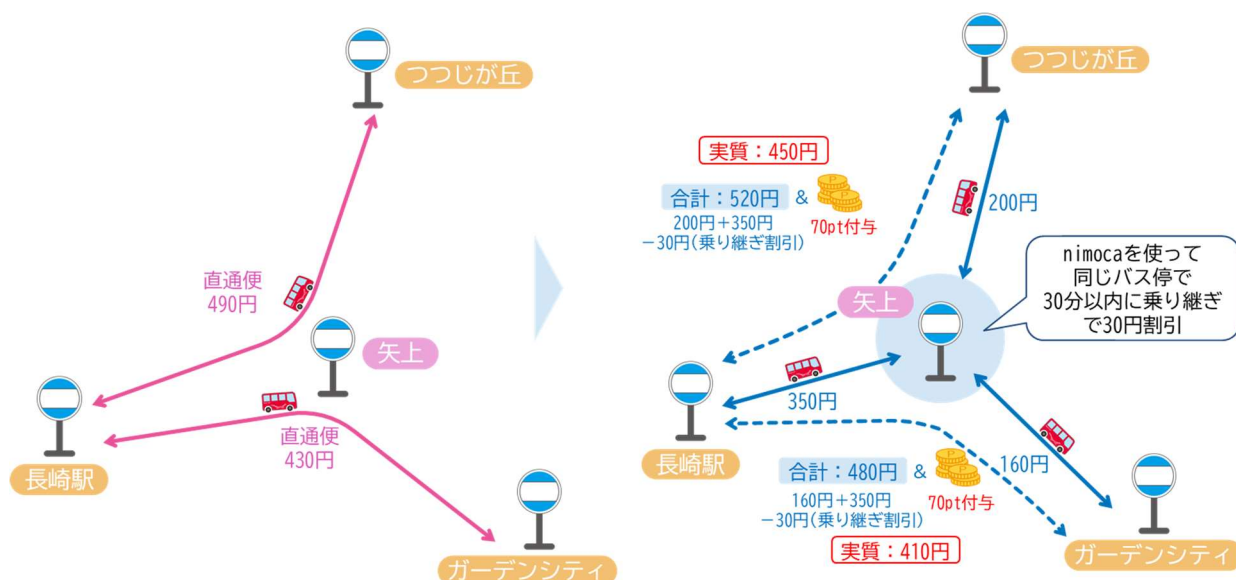


図 従来の区間ごとの利用料金とハブ&スポーク型に対応したポイント付与サービス導入例

表 乗り継ぎポイント導入有無の運賃比較

区間	直通運賃	乗継運賃	
		事業未実施	事業実施
瀬古（彩が丘）⇒中央橋	380円	450円 （70円増）	380円 （増減なし）
現川駅前⇒中央橋	440円	480円 （40円増）	410円 （30円減）

（ ）内は直通運賃と比較した増減額

※nimoca センターポイントは、電子マネーに交換することで、バス、電車、お買い物に利用できるポイントです。電子マネーへの交換は、ポイント交換機でご自身が行う必要があります。

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

移動需要の多い東部地区と市内中心部を安定的かつ快適に結ぶため、一部の便を新日見トンネル（奥山）経由とする快速便で運行します。

快速便は、各バス停での停車を削減し、遅れ時間の低減、乗車時の快適性の向上など利用者の利便を向上させ、利用促進を図ります。

快速便は、諫早方面～（イオン東長崎経由）～長崎市内中心部の延長の長い路線や、東部地区内での移動を確保するため、ガーデンシティ～（イオン東長崎経由）～長崎市内中心部の路線などを対象に実施検討します。

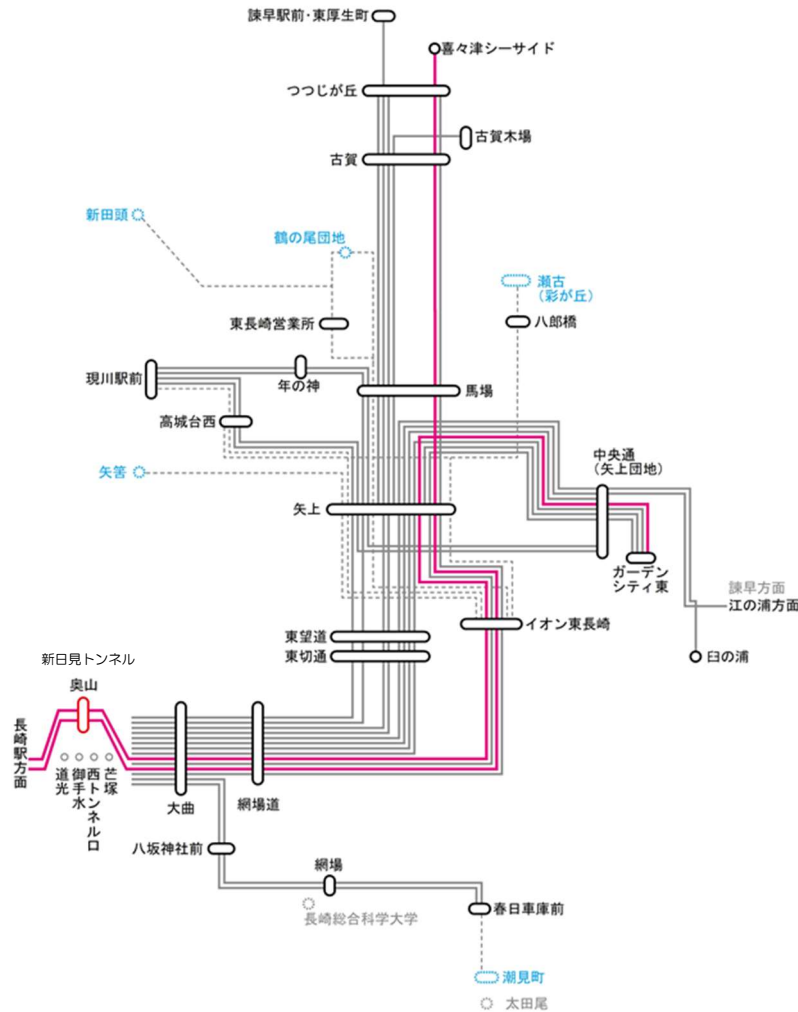


図 快速化（新日見トンネル（奥山）経由）する対象系統路線図

表 一部快速化実施有無の乗車時間比較

区間	乗車時間※		短縮効果
	旧日見トンネル経由 （事業未実施）	新日見トンネル経由 （事業実施）	
矢上⇒長崎駅	42分	39分	4分

※乗車時間は時刻表上の時間であり、道路交通事情により変動あり

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

事業Ⅱ-③：乗継ぎ拠点でのリアルタイムの情報提供

ハブ&スポーク型への再編に伴い、乗り継ぎ情報や遅延情報をリアルタイムで発信し、路線バスへの信頼感を高めることで利用者の利便を向上させ、利用促進を目指します。

また、スマートバス停の導入により、音声案内や動画表示による公告掲出も可能となり、バス事業者の運賃収入以外の新たな収入源を生み出し、経営改善につながることを目指します。



図 バス停での接近情報のデジタルサイネージ

出典：(株)両備システムズ HP

図 スマートバス停の導入事例（熊本駅）

出典：西鉄エム・テック（株）HP



長崎市中心部方面



諫早方面

図 設置予定の矢上バス停

3 事業の実施主体と予定期間

令和4年4月から、長崎県交通局と長崎自動車(株)の共同経営が開始され、競合路線の最適化が図られました。このうち東部地区では、一部競合路線の運行を長崎県交通局が担うことになり、運行ダイヤの調整（運行間隔の平準化）が図られました。

利便増進事業は、令和4年10月から行うこととし、令和4年4月以降の運行を踏まえ、東部地区全体での再編を進めます。

表 事業の実施主体と計画期間

施策事業	実施主体	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
事業Ⅰ：矢上バス停を拠点としたハブ&スポーク型への再編						
事業Ⅰ-①： 幹線路線の運行頻度の適正化	長崎県交通局		R4.10	→		
事業Ⅰ-②： 長崎県交通局への運行一本化	長崎県交通局		R4.4 共同経営開始 R4.10	→		
事業Ⅰ-③： コミュニティ交通への転換	長崎市 長崎県交通局		R4.10	→		
事業Ⅱ：再編と併せて実施する公共交通サービスの向上						
事業Ⅱ-①： ハブ&スポーク型に対応した 乗り継ぎポイントの導入	長崎県交通局 長崎市		R4.10	→		
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	長崎県交通局		R4.10	→		
事業Ⅱ-③： 乗り継ぎ拠点でのリアルタイムの 情報提供	長崎県交通局 長崎市					→

※破線部分は、実線期間の実施状況を踏まえ、見直しが生じる可能性がある期間

第1章
計画の概要

第2章
利便増進事業の
方向性

第3章
利便増進事業の内容・
実施主体

第4章
事業の効果

第5章
地方公共団体による
支援の内容

第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

第4章 事業の効果

第4章 事業の効果

利便増進事業の実施により、以下に示す効果の発現が期待されます。

項目	事業の効果	地域公共交通計画での目標す姿
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		
I-①：幹線路線の運行頻度の適正化 I-②：長崎県交通局への運行の一本化 I-③：コミュニティ交通への転換		
I-① I-② I-③	<p>■運行効率性の向上による公共交通サービスの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通事業の継続性が保て、地域内の移動手段が確保できる ○平均乗車密度（路線バス） 【現況】R3年度：6.6⇒R7年度：9.1（5.4） R4～R7（4年平均）：9.9（5.8） ※（）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）は市全域で【現況（R1）】10.0人から、【目標（R7）】11.9人（向上率 1.19倍）に設定。東部地区の向上率は 1.38倍となる ○公共交通事業の収支率 【現況】R3年度：0.67⇒R7年度：0.94（0.55） R4～R7（4年間計）：1.01（0.60） ※（）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）は市全域の【現況（R1）】0.89から【目標（R7）】1.00に設定。東部地区の目標は達成となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている ○拠点間の移動を支える移動サービスが保たれている ○地域内の移動手段が確保されている

〔数値指標の算出条件〕

- 東部地区エリア及び長崎駅までの区間で推計
- 現況値は、R2年度系統別キロ当たり収入とR2年度の輸送経費を用い、R3年度の運行回数、走行キロで算出
- 令和4年度以降の旅客数は、過去の実績値と沿線人口の減少による乗客減少率（年-5%減少）を見込む
- 収支率は、地域間幹線系統確保維持補助金を収入に含めた値
- 輸送経費は、令和2年度の単価を固定

項目	事業の効果	地域公共交通計画での 目標す姿
II 再編と併せて実施する公共交通サービスの向上 II-①：ハブ&スポーク型運行に対応した乗り継ぎポイントの導入 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 II-③：乗継ぎ拠点でのリアルタイムの情報提供		
II-①	■乗り継ぎ抵抗の軽減 ・運賃面での負担を軽減でき、利用者数を維持できる	○拠点間の移動を支える移動サービスが保たれている
II-②	■快速化による移動時間の短縮 ・移動時間が短縮でき、利用を促進できる	
II-③	■情報提供の充実 ・接近情報や遅延情報を提供でき、乗り継ぎ環境が向上できる。	
○利用者数（東部地区） 【現状】R2年度：3.6百万人 ⇒R7年度：3.4百万人（2.8百万人） R4～R7（4年間計）：13.8百万人（12.0百万人） ※（）内の数値は事業を実施しなかった場合の推計		

〔数値指標の算出条件〕

- 現況値は、R2年度系統別輸送実績の数値
- 事業を実施する場合は人口減少率（年-1.1%減少）、事業を実施しない場合は乗客減少率（年-5%減少）を想定

第5章

地方公共団体による支援の内容

第5章 地方公共団体による支援の内容

東部地区の再編に向けて、長崎市では以下のような支援を実施します。

○地域公共交通の確保・維持に対する支援

国や県、交通事業者や住民との適切な連携、協力を促し、路線バス及びコミュニティ交通の確保、維持にあたります。

○再編事業に関する地元説明会の実施

バス路線の再編にあたり、運行の変更に関する周知及び利用促進を図るため、交通事業者と共同して説明会を開催します。

○乗り継ぎ拠点の整備支援

ハブ&スポーク型への再編のため、重要な役割を果たすこととなる乗り継ぎ拠点の整備・充実に向けて、待合環境や運行情報の提供装置などの整備費用の負担を検討します。

○利用実態や需要規模に応じた公共交通の維持・確保

営業路線としてバス事業者による運行維持は困難だが生活路線として必要な路線は、コミュニティ交通に転換し、公共交通を維持・確保します。

コミュニティ交通は、長崎市が運行経費の一部を補助して交通事業者が運行するもので、導入地域の利用実態や需要に応じて、定時定路線で運行する「コミュニティバス」、定時定路線でワゴン車型のタクシー車両により運行する「乗合タクシー」、予約が入った場合のみ小型タクシーで運行する「デマンド交通」で運行しています。

コミュニティ交通は、可能な限り国の地域公共交通確保維持事業も活用します。

第6章

事業実施に必要な資金の額と調達方法

第6章 事業実施に必要な資金の額と調達方法

利便増進に関わる事業は、各関係者で適切な役割分担を図り、必要な資金を確保し実施します。

施策事業			実施年度	
事業Ⅰ：矢上バス停を拠点としたハブ&スポーク型への再編 事業Ⅰ-③：コミュニティ交通への転換			令和4年度	
年度	事業費 (赤字額)	調達方法		備考
		調達主体・補助金等	金額	
R4.10以降	20,000千円	長崎市	20,000千円	長崎市負担額 ＝運行経費 －運賃収入－ 国庫補助額
		地域内フィーダー系統 確保維持費国庫補助金	－円※	
R5年度	41,600千円	長崎市	23,400千円	
		地域内フィーダー系統 確保維持費国庫補助金	18,200千円	
R6年度	43,300千円	長崎市	25,100千円	
		地域内フィーダー系統 確保維持費国庫補助金	18,200千円	
R7年度	44,100千円	長崎市	25,900千円	
		地域内フィーダー系統 確保維持費国庫補助金	18,200千円	

※国庫補助金は運行年度の次年度に支出されるため、令和4年度分は令和5年度に支出

施策事業			実施年度
事業Ⅱ：再編と併せて実施する公共交通サービスの向上 事業Ⅱ-③：乗り継ぎ拠点でのリアルタイムの情報提供			令和5年度
事業費	調達方法		備考
	調達主体・補助金等	金額	
58,360千円（税込）	長崎県交通局	19,453千円	導入費の1/3
	公共団体	19,453千円	導入費の1/3
	訪日外国人旅行者受入環境 整備緊急対策事業費補助金	19,453千円	導入費の1/3

○本表記載の補助金等の額は、現時点の見込み額で、記載の通り調達がなされない場合がある。

○事業Ⅱ-③は、バスロケーションシステム導入費を含む。サイネージは上下方向2台分を計上。サイネージ設置時の土木・電気工事費は含まない。ランニングコストは、長崎県交通局が負担。

資料編

1	計画策定の経緯	64
2	協議会構成員	65

資料編

1 計画策定の主な経緯

年度	日程	内容
令和3年度	6月9日	共同経営の導入に向けた連携協定締結
	7月9日	令和3年度第1回 長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通計画（素案）について ●長崎市公共交通利便増進実施計画について
	8月24日	令和3年度第2回 長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通計画（案）について
	1月26日	令和3年度第3回 長崎市公共交通活性化協議会 ●共同経営計画について ●長崎市地域公共交通利便増進実施計画（東部地区）の基本的な考え方について
	3月3日	長崎市域乗合バス事業共同経営計画＜第1版＞認可申請
令和4年度	4日1日～	長崎市域乗合バス事業共同経営計画＜第1版＞に基づくサービス開始
	6月2日	令和4年度第1回 長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通利便増進実施計画（東部地区）（素案）について
	7月15日	令和4年度第2回 長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通利便増進実施計画（東部地区）（案）について ●共同経営計画について
	8月1日	長崎市地域公共交通利便増進実施計画（東部地区）認定申請
	9月21日	長崎市域乗合バス事業共同経営計画＜第1版＞改正版認可申請
	10月1日～	長崎市地域公共交通利便増進実施計画（東部地区）実施 長崎市域乗合バス事業共同経営計画＜第1版＞改正版に基づくサービス開始

2 協議会構成員

構成員	組織
市長又はその指名する者	長崎市
長崎運輸支局長又はその指名する者	長崎運輸支局
一般乗合旅客自動車運送事業者 その他の一般旅客自動車運送事業者	長崎自動車(株) 長崎県交通局
一般旅客自動車運送事業者が 組織する団体	県バス協会 市タクシー協会
住民又は旅客	長崎市保健環境自治連合会
一般旅客自動車運送事業者の 事業用自動車の運転者が組織する団体	長崎私交通労働組合
運行事業者	九州旅客鉄道(株) 長崎電気軌道(株) さいかい交通(株)
道路管理者	長崎河川国道事務所 長崎県長崎振興局 長崎市土木総務課
港湾管理者	長崎県振興局 長崎港湾漁港事務所
公安委員会	長崎県警察本部
学識経験者	長崎県立大学 地域創造学部公共政策学科 教授 西岡誠治
その他必要と認める者	長崎県地域振興部交通政策課 東部地区代表 東長崎地区自治会連合会 東部地区代表 橘中学校区自治会連合会 東部地区代表 日見地区連合自治会

第1章
計画の概要第2章
再編事業の方向性第3章
利便増進事業の内容・
実施主体第4章
事業の効果第5章
地方公共団体による
支援の内容第6章
事業実施に必要な資
金の額と調達方法

資料編

長崎市地域公共交通利便増進実施計画【東部地区】

令和4年7月

連絡先 長崎市公共交通対策室

TEL 095-829-1271

FAX 095-829-1168

E-mail kokyo_koutsu@city.nagasaki.lg.jp