

# 長崎市域乗合バス事業共同経営計画 <第1版>

(案)

概要版

2022(令和4)年1月



# 【はじめに】 共同経営に至った背景

## 乗合バス事業の現状

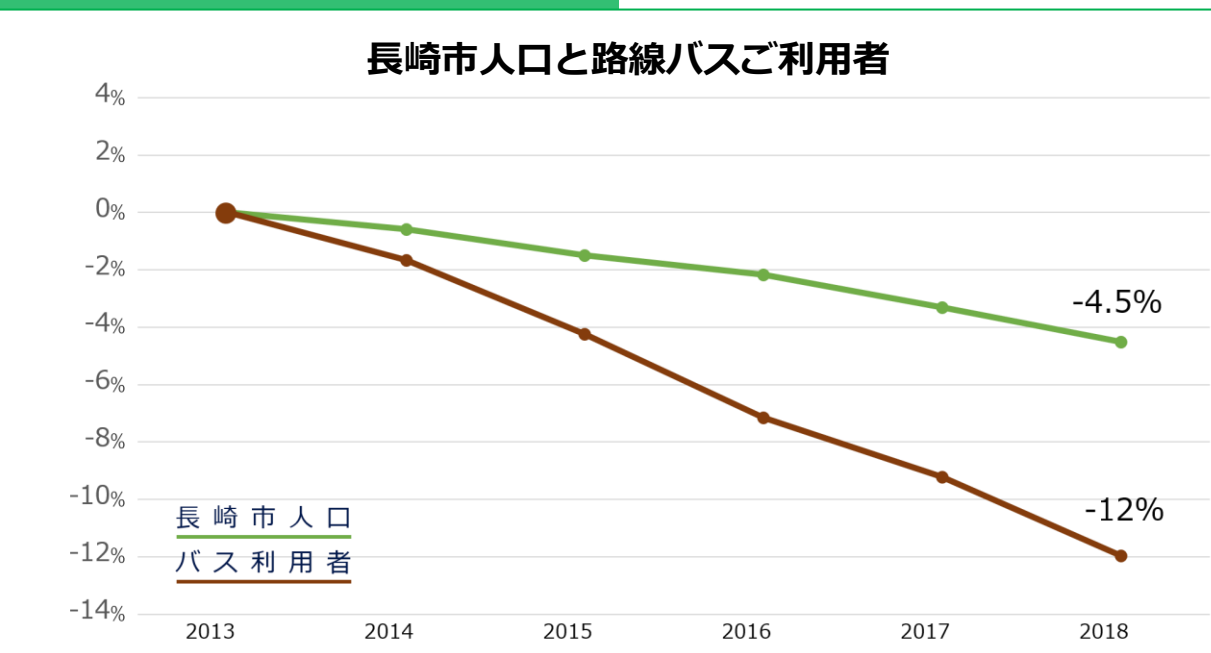


《出典》  
国土交通省「2019年度乗合バス事業の収支状況について」

地方158事業者の内  
**約90%の  
事業者が  
赤字**

※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

## 長崎市のバス利用者の推移



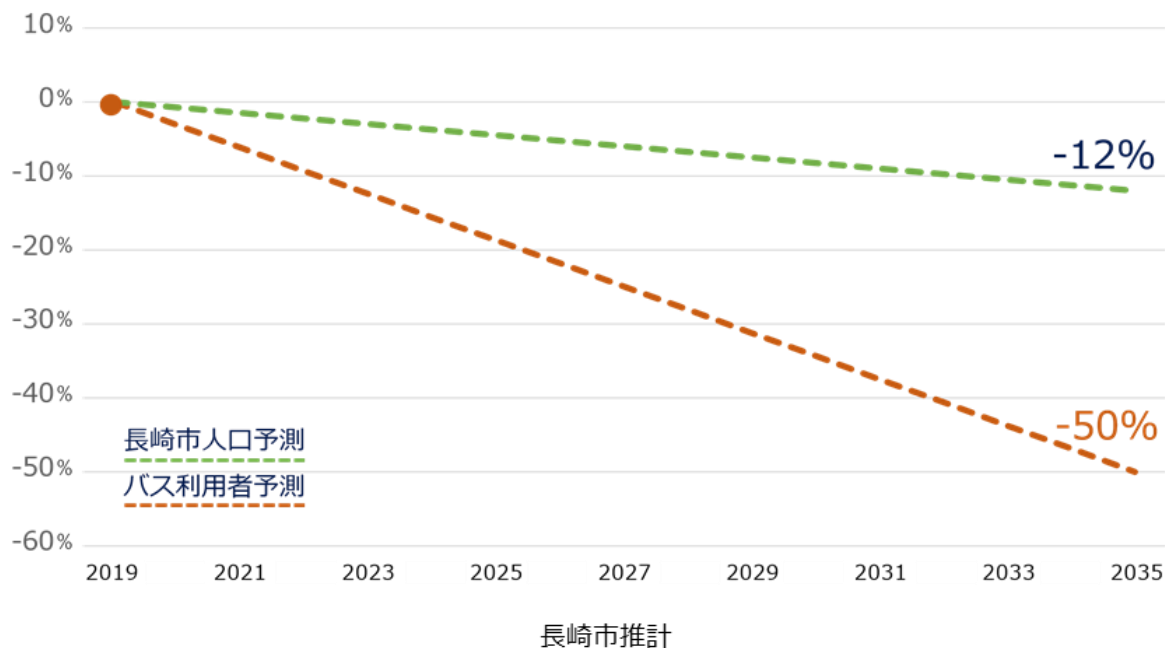
《出典》 長崎市統計年鑑

- 2019年時点で、大都市を除く乗合バス事業者の約90%が赤字となっており、その中に長崎バスと県営バスも含まれる。
- 地方の乗合バス事業者が経営難に陥っている主な要因は、人口減少と少子高齢化による利用者の減少が考えられる。
- 長崎においてもこの傾向は顕著に表れおり、2013年から2018年にかけて、長崎市の人口は約4.5%減少し、路線バスのご利用者は約12%減少している。

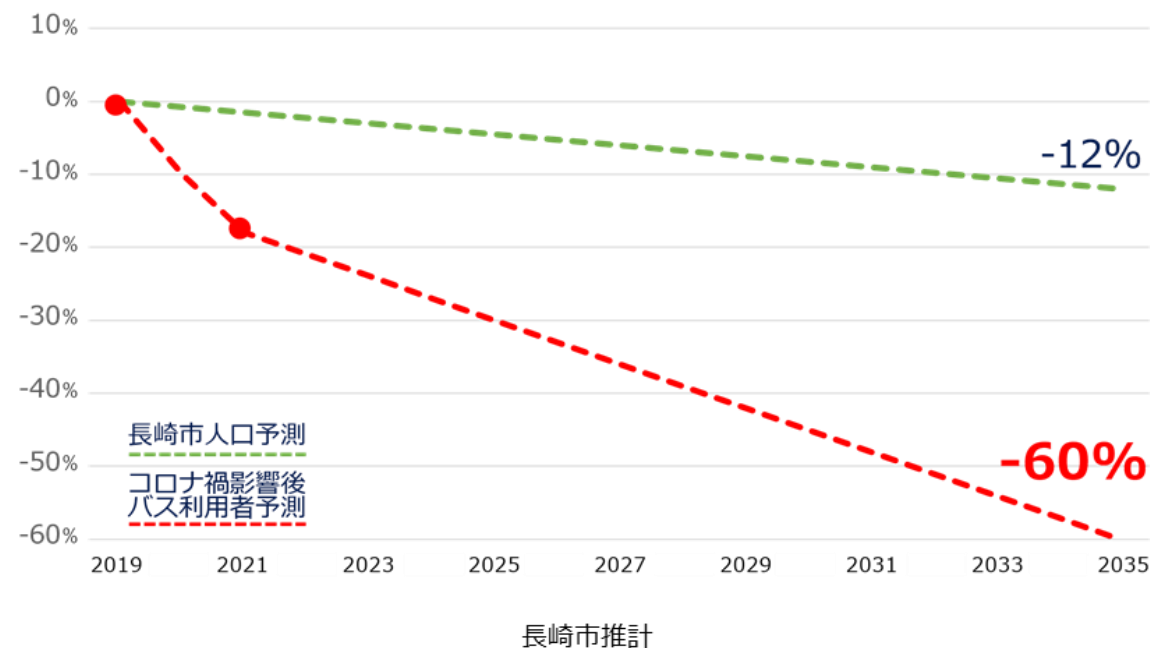
# 【はじめに】 共同経営に至った背景

## 長崎市の人口とバス利用者の推移予測

### コロナ禍の影響なし



### コロナ禍の影響あり



- 人口減少等に伴い、2035年までに長崎市域の路線バスご利用者が50%減少する(2019年比)と推計されるが、コロナ禍の影響を前提に推計した場合、60%減少する可能性も指摘されている。
- 既に企業単独で補える限界を超えており、このまま何もしなければ数年後には路線バス網を維持できなくなる。
- 長崎市と両社局の3者が協力して路線バス網の維持に取り組む必要があり、連携協定を締結する運びとなった。
- こうした中で、長崎自動車(株)と長崎県交通局は、長崎市域において持続可能な路線バス網の構築を目指し、2021年6月9日に「**連携協定**」を締結した。
- 協定の締結後、連携の手段として、「**共同経営**」の導入について本格的に検討を開始した。

# 1. 計画の要旨

## 申請者の名称等

- (1) 長崎自動車株式会社（長崎バス）  
所在地：長崎県長崎市新地町3番17号  
代表者氏名：代表取締役社長 嶋崎 真英
- (2) 長崎県交通局（県営バス）  
所在地：長崎県長崎市八千代町3番1号  
代表者氏名：交通局長 太田 彰幸

## 計画期間

令和4年4月1日から令和7年3月31日までの3年間

## 共同経営の概要

長崎市域における乗合バス事業は、少子高齢化や沿線人口の減少による利用者減少に加え、新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化を受け、かつて経験したことがないような極めて厳しい経営状況にある。

本計画では、乗合バス事業者が連携して以下の取組を行うことにより、一定程度便数は減少するものの見直し前と概ね同程度のサービス水準を保ちつつ、運行効率化によって収支改善を図り、持続可能な地域公共交通の維持につなげる。

- 重複路線における運行事業者の一元化  
・対象路線における運行事業者を一元化することで、サービス水準を確保しつつ運行コストの最小化を図る。
- 需給バランスを踏まえた運行便数の適正化  
・利用者数と運行便数を分析・評価し、需要に応じた供給量の適正化を図る。
- 待ち時間の平準化による利便性の維持・向上  
・事業者が連携してダイヤの調整を行い、運行間隔の平準化を図る。

## 事業方針

### 重複区間2-1 東長崎地区

- 運行会社 長崎自動車(株)、長崎県交通局
- 対象路線 矢上バス停～網場道バス停間を重複して運行する計61系統
- 取組内容 長崎自動車(株) ○重複路線の見直し（一部系統の廃止）  
《余剰の充当》
  - ・重複路線2-3のサービス維持に必要な運転士・車両の確保
  - ・運転士の欠員状態の改善による労働環境改善
- 長崎県交通局 ○重複路線の見直し（一部系統の増便）  
○需要に応じた供給量の適正化  
○待ち時間の平準化

### 重複区間2-2 日見地区

- 運行会社 長崎自動車(株)、長崎県交通局
- 対象路線 八坂神社前バス停～春日車庫前バス停間を重複して運行する計20系統
- 取組内容 長崎自動車(株) ○運行間隔の調整  
長崎県交通局 ○運行間隔の調整  
○需要に応じた供給量の適正化  
《余剰の充当》
  - ・運転士の欠員状態の改善による労働環境改善

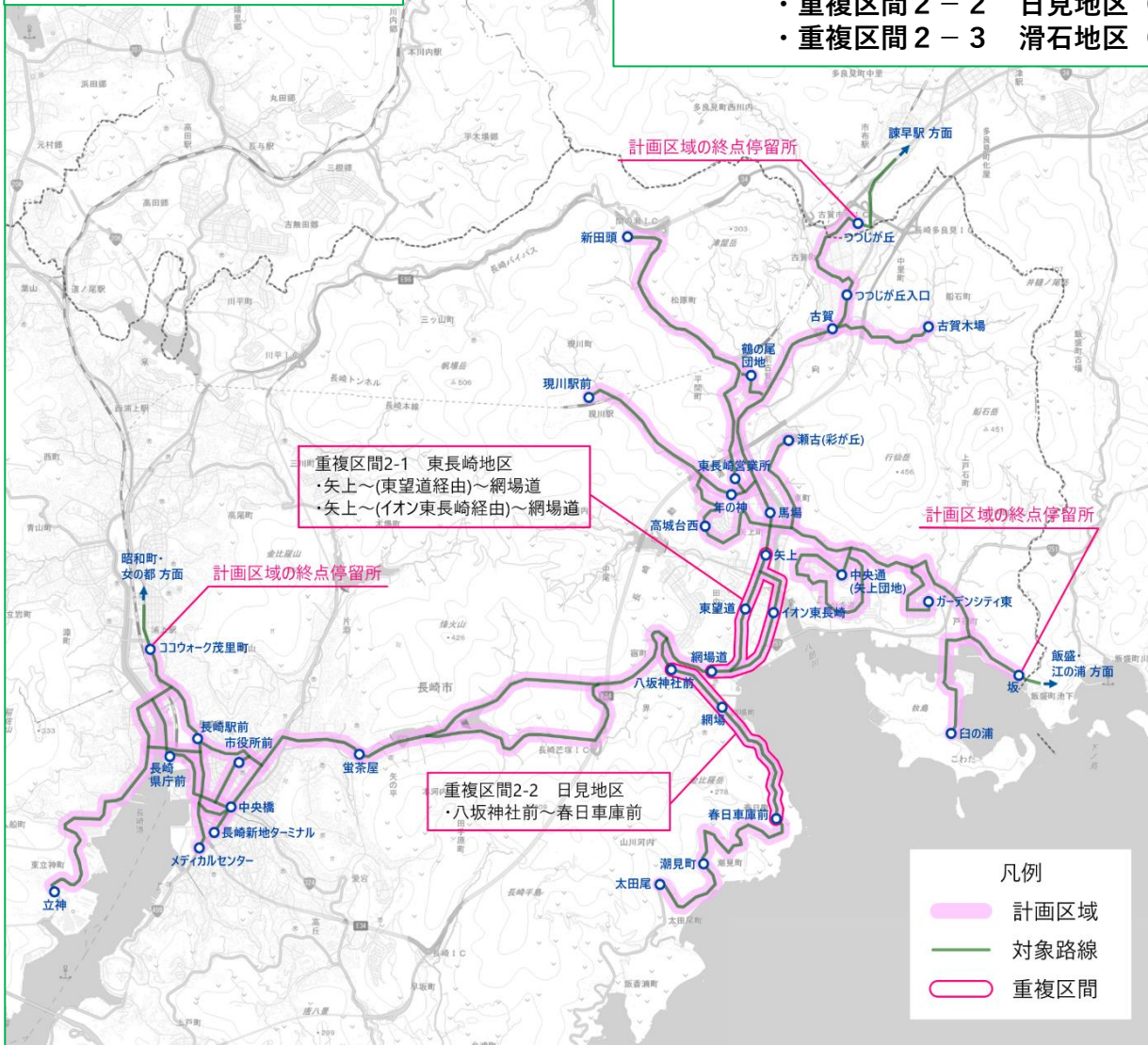
### 重複区間2-3 滑石地区

- 運行会社 長崎自動車(株)、長崎県交通局
- 対象路線 大神宮前バス停～北陽小学校前バス停間を重複して運行する計14系統
- 取組内容 長崎自動車(株) ○重複路線の見直し（一部系統の増便）  
○需要に応じた供給量の適正化  
長崎県交通局 ○重複路線の見直し（一部系統の廃止）  
《余剰の充当》
  - ・重複路線2-1のサービス維持に必要な運転士・車両の確保
  - ・運転士の欠員状態の改善による労働環境改善

# 1. 計画の要旨

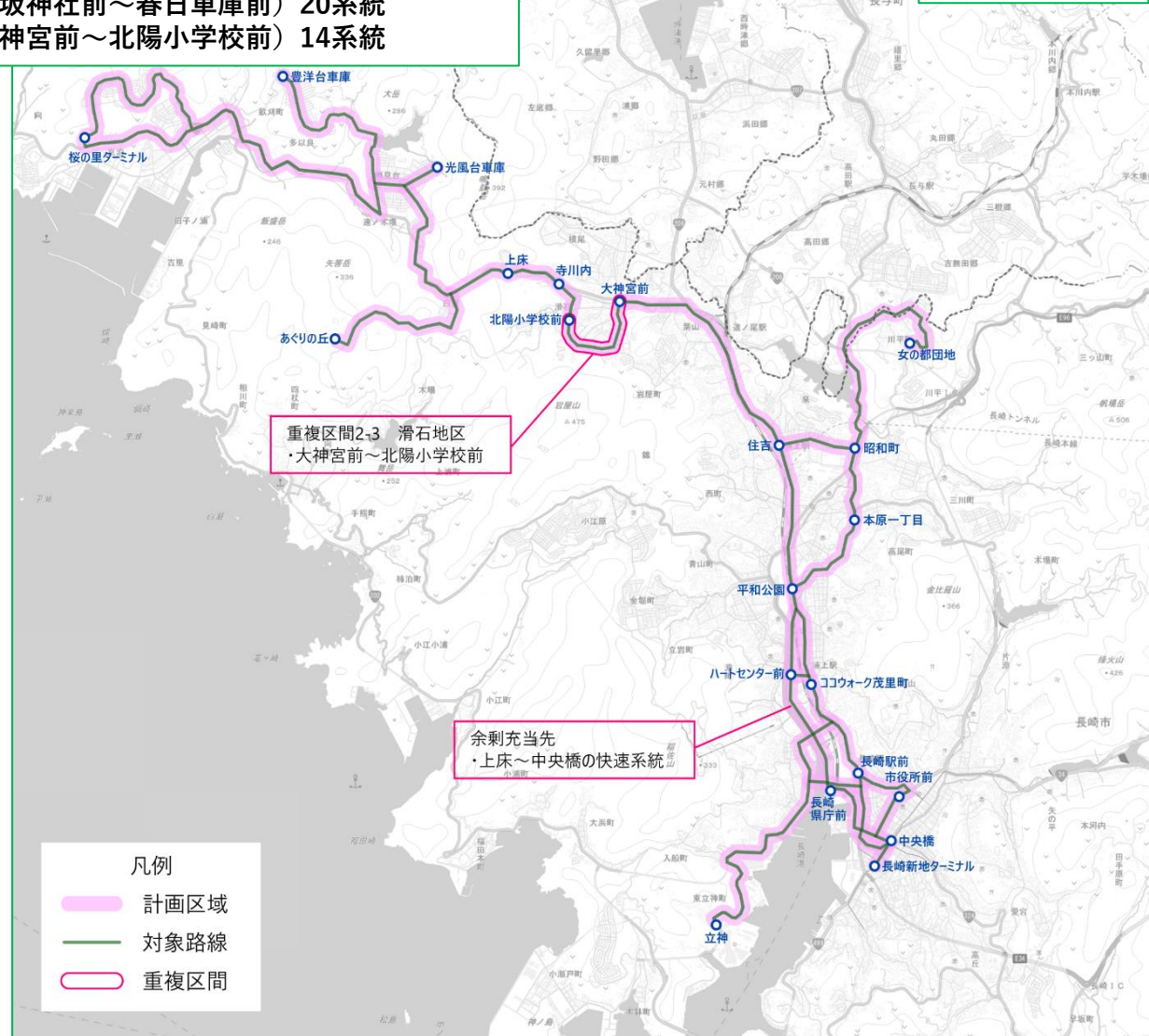
## 計画区域・対象路線

### (1) 東長崎地区・日見地区



計画区域 対象路線の周辺 (半径500m)  
 対象路線 以下の3地区の路線+余剰充当先の新規路線 (上床～中央橋の快速系統)  
 ・重複区間2-1 東長崎地区 (矢上～網場道) 61系統  
 ・重複区間2-2 日見地区 (八坂神社前～春日車庫前) 20系統  
 ・重複区間2-3 滑石地区 (大神宮前～北陽小学校前) 14系統

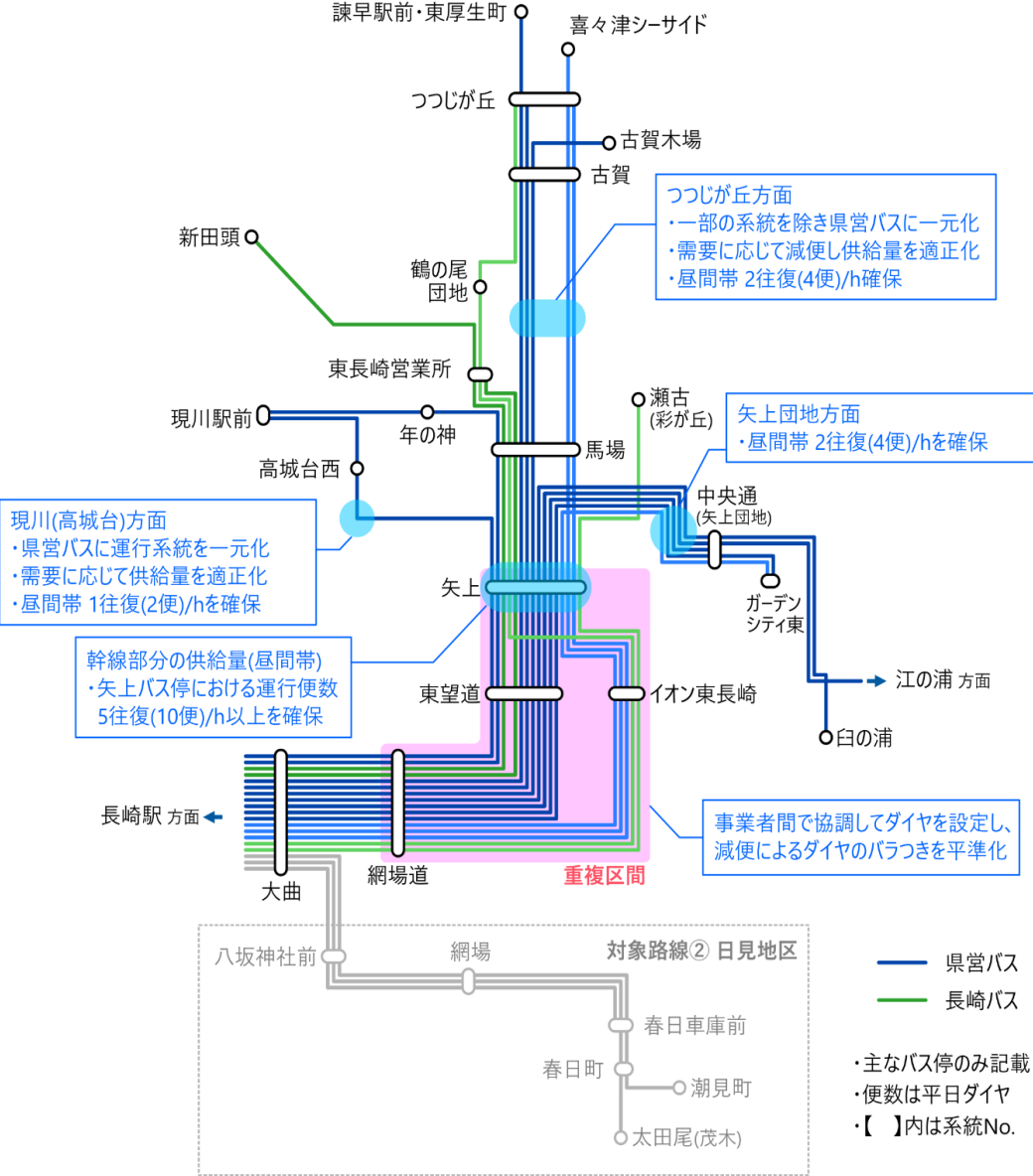
### (2) 滑石地区



## 2. 共同経営の内容

### 東長崎地区

対象路線① 東長崎地区（実施後）



長崎バスが運行しているスクール便や支線路線を除き、**県営バスの運行に一本化**することで運行コストの最小化を図る。  
また、事業者間で協調して運行ダイヤを設定することで利便性を保ちつつ、需給バランスを踏まえて運行便数の適正化を図る。

### (1) 重複路線の見直し

#### 長崎バス系統の一部廃止

長崎バス系統のうち以下の系統を廃止し、当該区間の運行分担を図る。

- ・つつが丘方面（東望道経由）  
※憩の家バス停及び鶴の尾団地を経由する路線は運行を継続
- ・現川方面（年の神経由・高城台経由）

#### 県営バス系統の一部増便

現川駅方面（高城台経由）の県営バス系統を平日16便（+10便）に増便し、長崎バス系統の廃止に伴う利用者への影響を最小化する。

#### 需要に応じた供給量の適正化

矢上バス停の昼間帯における運行便数を1時間あたり5往復10便以上となるようダイヤを設定し、幹線部分の供給量を確保する。

また、各方面の昼間帯における運行便数を概ね以下のとおりとし、利用実態を踏まえた供給量の適正化を図る。

- ・つつが丘方面：1時間あたり2往復4便
- ・現川方面：1時間あたり1往復2便
- ・矢上団地方面：1時間あたり2往復4便

### (2) 待ち時間の平準化

重複路線の見直しに合わせて、事業者間で協調して運行ダイヤの設定を行い、前後便との間隔が長いダイヤや、減便によるダイヤのバラつきを解消し、待ち時間の平準化を図る。  
また、可能な限り等間隔のダイヤに揃えることで利便性の維持を図る。

### (3) 余剰の充当

重複路線の見直しにより、長崎バスで生じた余剰は、重複区間2-3（滑石地区）のサービス維持に充当するほか、運転士の欠員の補充による労働環境改善にも活用し、運転士不足に伴うサービス低下の回避を図る。

# 2. 共同経営の内容

東長崎地区

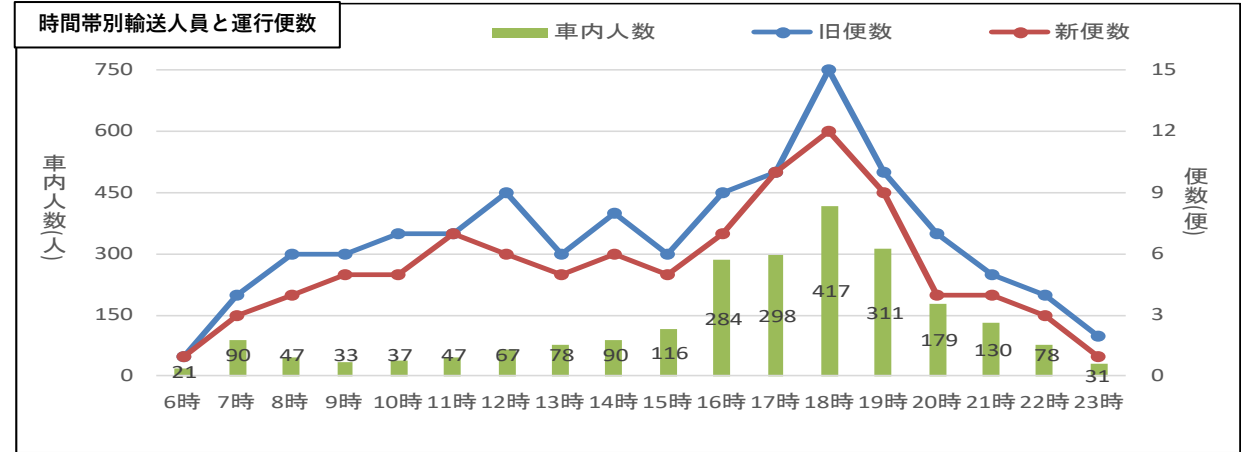
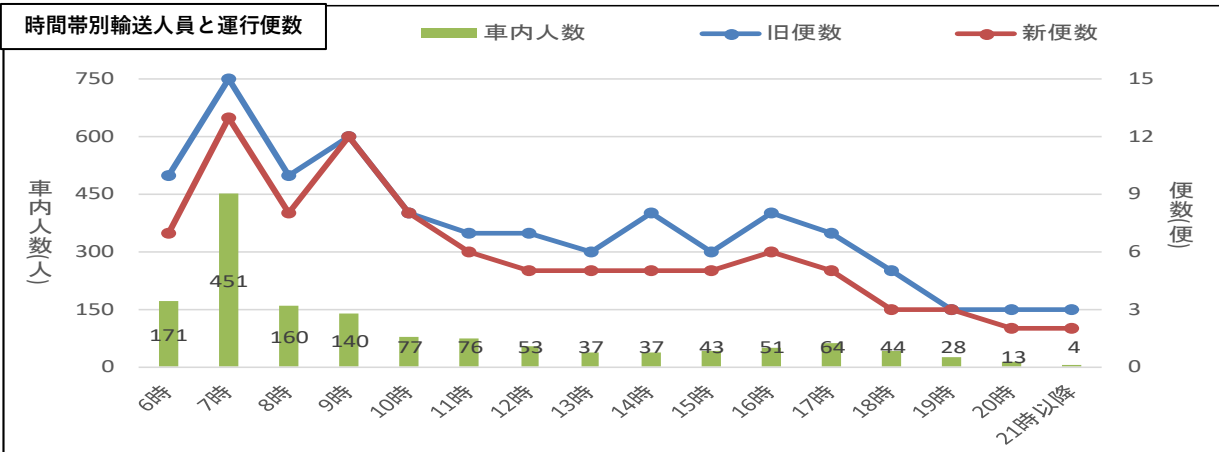
重複区間の新旧時刻表

対象路線	つつじが丘方面・矢上団地方面～中心部（幹線系統）				矢上(中心部向け)			
	旧				新			
	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔
ダイヤ								
6時	10 25 30 35 40 45 55	21 40 52	11 分	6 分	10 25 30 35 40 45 55		15 分	8 分
7時	00 05 10 10 20 25 30 35 35 40 45 50	19 31 43	9 分	4 分	00 05 10 10 20 25 30 35 35 40 45 50	15	5 分	5 分
8時	00 10 20 25 35 50 55	05 26 43	10 分	7 分	00 10 20 25 35 50 55	05	15 分	8 分
9時	00 05 10 20 25 35 50 55	09 25 43 55	10 分	6 分	00 05 15 20 25 35 45 50 55	10 30 40	5 分	5 分
10時	05 10 20 35 50	16 25 45	10 分	7 分	05 15 20 35 45 50	10 30	10 分	7 分
11時	05 10 20 35 50	10 50	15 分	12 分	05 15 20 35 50	30	15 分	10 分
12時	05 10 20 35 50	10 40	15 分	10 分	05 15 20 35 50		15 分	12 分
13時	05 20 35 50	10 23	15 分	10 分	05 15 20 35 50		15 分	12 分
14時	05 10 20 35 50	10 40 50	15 分	10 分	05 15 20 35 50		15 分	12 分
15時	05 20 35 50	10 53	15 分	11 分	05 15 20 35 50		15 分	12 分
16時	05 10 20 30 35 50	10 50	15 分	10 分	05 15 20 30 35 50		15 分	10 分
17時	05 10 20 35 50	10 50	15 分	12 分	05 15 20 35 50		15 分	12 分
18時	05 35 50	10 53	25 分	13 分	05 35 50		30 分	20 分
19時	05 15 45		30 分	17 分	05 15 45		30 分	18 分
20時	05 20	00	15 分	12 分	05 20		20 分	18 分
21時	20	05	45 分	30 分	20 50		60 分	45 分
22時	15		55 分	55 分				
23時								
便数	83便	35便	計118便		87便	8便	計95便	

のなる間屋  
バラが概  
つきようね  
を減おけ  
を便にる  
平による  
準最大  
化待  
ち  
時

対象路線	中心部～つつじが丘方面・矢上団地方面（幹線系統）				矢上(郊外向け)			
	旧				新			
	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔
ダイヤ								
6時								
7時	02 32 42	54	30 分	17 分	02 32 42		30 分	20 分
8時	02 18 35 42	33 54	16 分	10 分	02 18 35 42		20 分	15 分
9時	00 15 27 42 57	29 52	15 分	9 分	00 07 15 27 42 57		18 分	13 分
10時	15 27 42	21 31 57	18 分	10 分	07 15 27 42		15 分	11 分
11時	00 15 27 42	21 31 51	15 分	8 分	00 07 15 27 42 57	36	18 分	11 分
12時	00 15 27 42	07 21 36 52	9 分	8 分	07 15 27 42	02 37	12 分	8 分
13時	00 13 15 27 42	01 26	15 分	7 分	00 13 15 27 42		18 分	12 分
14時	00 13 15 27 42 57	14 31 47	18 分	8 分	00 13 15 27 42 57	37	18 分	11 分
15時	15 30 42 57	12 46	15 分	10 分	07 15 30 42 57		15 分	12 分
16時	15 27 42 43 57	22 36	18 分	9 分	07 15 27 42 43 57		15 分	10 分
17時	05 12 17 28 35 40 42 47 52	01 37	11 分	5 分	05 12 27 28 35 42 47 52 57	07	15 分	6 分
18時	05 12 07 17 22 27 31 37 47 48 51	08 12 27 58	13 分	5 分	00 07 12 17 22 30 38 40 42 46 57	53	8 分	5 分
19時	05 10 12 15 26 35 40 56	12 32 52	11 分	6 分	05 12 15 26 28 40 45 55 56	07	12 分	6 分
20時	05 08 13 34 36	07 31	18 分	6 分	08 39 54	07	31 分	15 分
21時	06 11 39 51	38	30 分	15 分	06 21 39 51		18 分	14 分
22時	06 39 51	33	27 分	15 分	06 39 51		33 分	20 分
23時	24 41		33 分	25 分	21		30 分	30 分
便数	85便	37便	計122便		89便	8便	計97便	

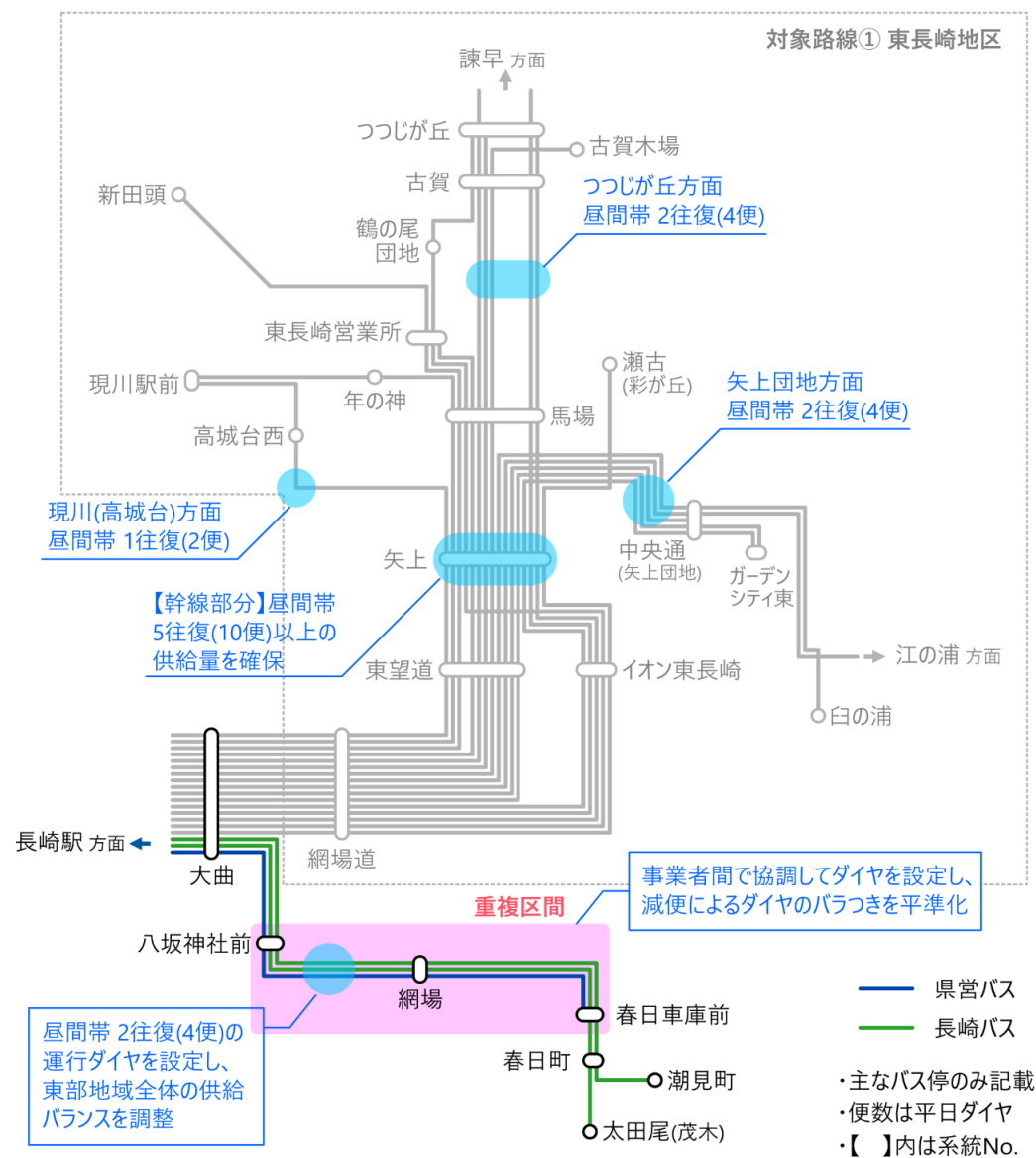
のなる間屋  
バラが概  
つきようね  
を減おけ  
を便にる  
平による  
準最大  
化待  
ち  
時



## 2. 共同経営の内容

### 日見地区

対象路線② 日見地区 (実施後)



事業者間で**協調**して運行ダイヤを設定することで、利便性を保ちつつ需給バランスを踏まえて運行便数の適正化を図る。

### (1) 重複路線の見直し

#### 需要に応じた供給量の適正化

利用実態を踏まえ、日見地区の昼間帯における運行便数を1時間あたり2往復4便とし、供給量の適正化を図る。  
また、東長崎地区の各方面における供給量とのバランスを考慮し、長崎市東部地域全体の供給バランスを調整する。

### (2) 待ち時間の平準化

重複路線の見直しに合わせて、事業者間で協調して運行ダイヤの設定を行い、前後便との間隔が長いダイヤや、減便によるダイヤのバラつきを解消し、待ち時間の平準化を図る。  
また、可能な限り等間隔のダイヤに揃えることで利便性の維持を図る。

### (3) 余剰の充当

重複路線の見直しにより、県営バスで生じた余剰は、運転士の欠員の補充による労働環境改善に活用し、運転士不足に伴うサービス低下の回避を図る。



# 2. 共同経営の内容

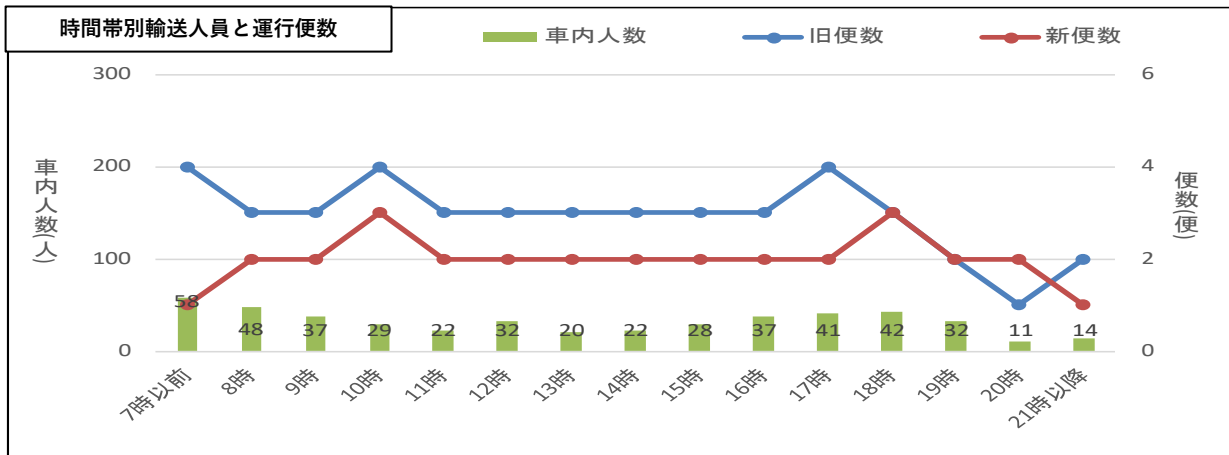
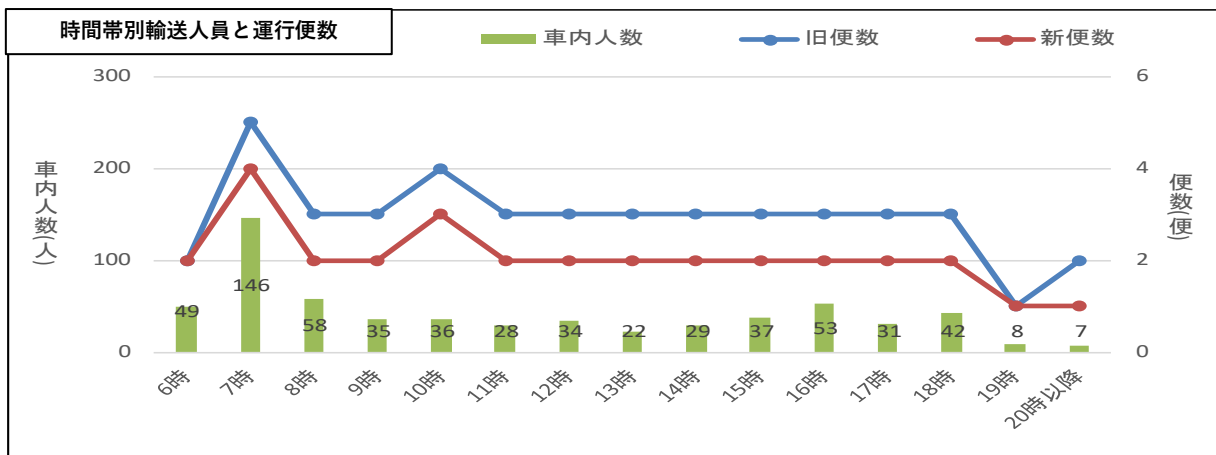
## 日見地区 重複区間の新旧時刻表

対象路線	日見地区～中心部（幹線系統）				バス停	八坂神社前(中心部向け)				
	旧					新				
	県営バス		長崎バス	最大 間隔		平均 間隔	県営バス		長崎バス	最大 間隔
ダイヤ										
6時	30	50		20分	20分	35	55		20分	20分
7時	05	20 35 55		20分	13分	15	35 55		20分	15分
8時	15	35 55		20分	20分	25	55		30分	30分
9時	15	35 55		20分	20分	25	55		30分	30分
10時	15	35 55	46	20分	15分	25	55	41	30分	20分
11時	15	35 55		20分	20分	25	55		30分	30分
12時	15	35 55		20分	20分	25	55		30分	30分
13時	15	35 55		20分	20分	25	55		30分	30分
14時	15	35 55		20分	20分	25	55		30分	30分
15時	15	35 55		20分	20分	25	55		30分	30分
16時	15	35 55		20分	20分	25	55		30分	30分
17時	15	35 55		20分	20分	25	55		30分	30分
18時	15	35 55		20分	20分	25	55		30分	30分
19時	55			60分	60分	55			60分	60分
20時	54			59分	59分	54			59分	59分
21時	54			60分	60分					
22時										
23時										
便数	42便		2便	計44便		29便		2便	計31便	

対象路線	中心部～日見地区（幹線系統）				バス停	八坂神社前(郊外向け)				
	旧					新				
	県営バス		長崎バス	最大 間隔		平均 間隔	県営バス		長崎バス	最大 間隔
ダイヤ										
6時	53									
7時	23	43 53		30分	30分	45				
8時	17	38 58		24分	22分	15	45			
9時	18	38 58		20分	20分	15	45			
10時	18	38 58	12	20分	15分	15	45			
11時	18	38 58		20分	20分	15	45	02		
12時	18	38 58		20分	20分	15	45			
13時	18	38 58		20分	20分	15	45			
14時	18	38 58		20分	20分	15	45			
15時	18	38 58		20分	20分	15	45			
16時	18	38 58		20分	20分	15	45			
17時	18	38 58	53	20分	15分	15	45			
18時	18	38 58		20分	20分	15	45	03		
19時	16	46		30分	24分	13	43			
20時	26			40分	40分	13	41			
21時	14			48分	48分	41				
22時	14			60分	60分					
23時										
便数	42便		2便	計44便		28便		2便	計30便	

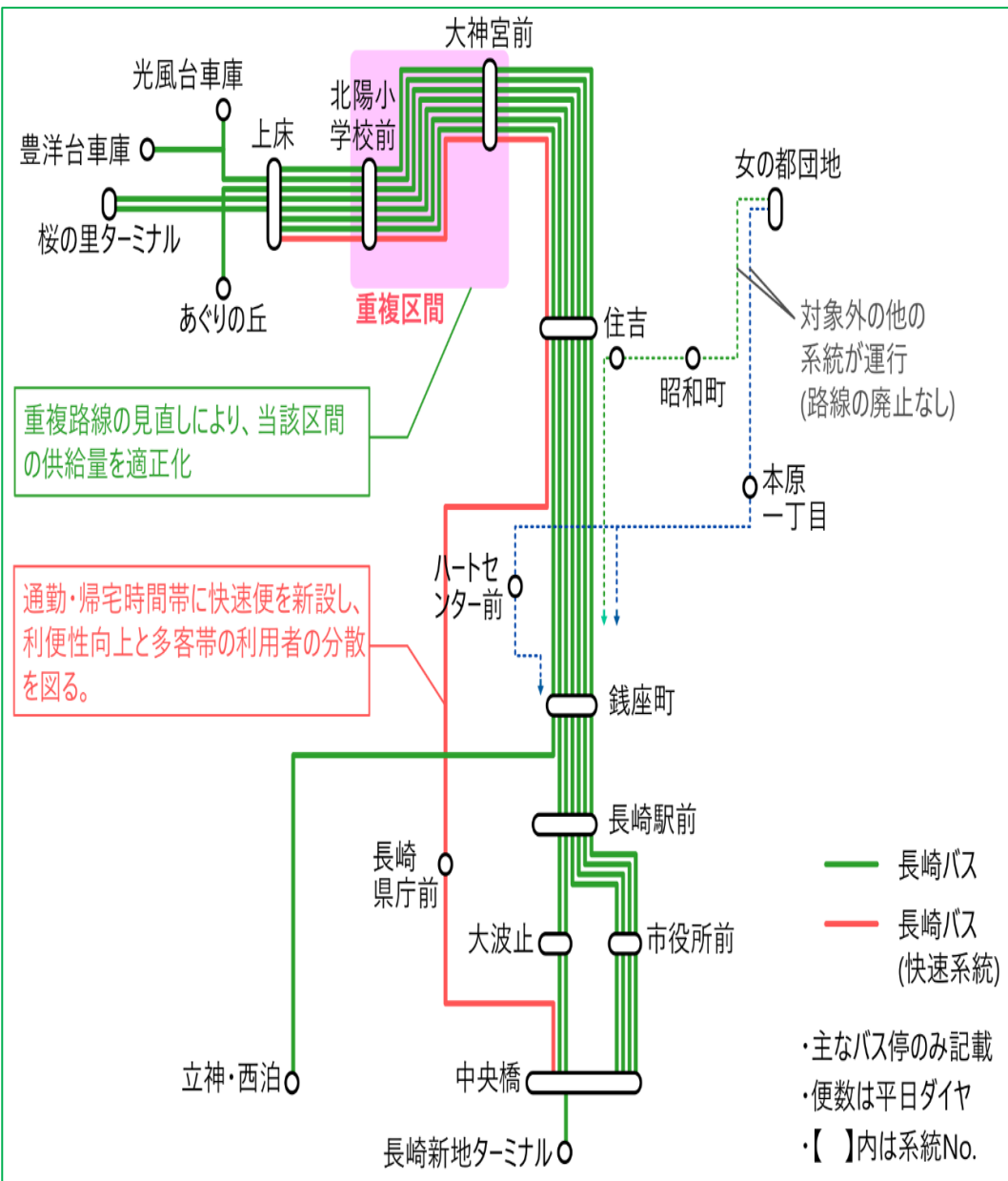
屋間帯における最大待ち時間が概ね三十分程度となるよう減便によるダイヤのバラつきを平準化

屋間帯における最大待ち時間が概ね三十分程度となるよう減便によるダイヤのバラつきを平準化



## 2. 共同経営の内容

### 滑石地区



県営バスが運行しているスクール便を除き、**長崎バスの運行に一本化**することで運行コストの最小化を図る。  
また、待ち時間を平準化することで利便性を保ちつつ、需給バランスを踏まえて運行便数の適正化を図る。

### (1) 重複路線の見直し

#### 県営バス系統の一部廃止

県営バス系統のうち以下の系統を廃止し、当該区間の運行分担を図る。

- ・中央橋～北陽小学校前 (大波止経由)
- ・中央橋～北陽小学校前 (長崎県庁前・ハートセンター・本原経由)
- ・北陽小学校前～中央橋 (長崎県庁前経由)
- ・北陽小学校前～女の都団地 (住吉経由)

#### 長崎バスの系統新設、一部増便

通勤・帰宅時間帯における利便性向上と輸送量の分散を図るため、

**滑石団地～(長崎県庁前経由)～中央橋の快速系統を新設(朝2便、夕2便)**

また、長崎バス系統を一部増便し、県営バス系統の廃止に伴う利用者への影響を最小化する。

#### 需要に応じた供給量の適正化

大神宮前バス停の昼間帯における運行便数を、概ね1時間あたり5往復10便とし、利用実態を踏まえた供給量の適正化を図る。

### (2) 待ち時間の平準化

重複路線の見直しに合わせて、長崎バス系統の運行ダイヤの見直しを行い、減便によるダイヤのバラつきを解消し、待ち時間の平準化を図る。

また、可能な限り等間隔のダイヤに揃えることで利便性の維持を図る。

### (3) 余剰の充当

重複路線の見直しにより、県営バスで生じた余剰は、重複区間2-1(東長崎地区)のサービス維持に充当するほか、運転士の欠員の補充による労働環境改善にも活用し、運転士不足に伴うサービス低下の回避を図る。

# 2. 共同経営の内容

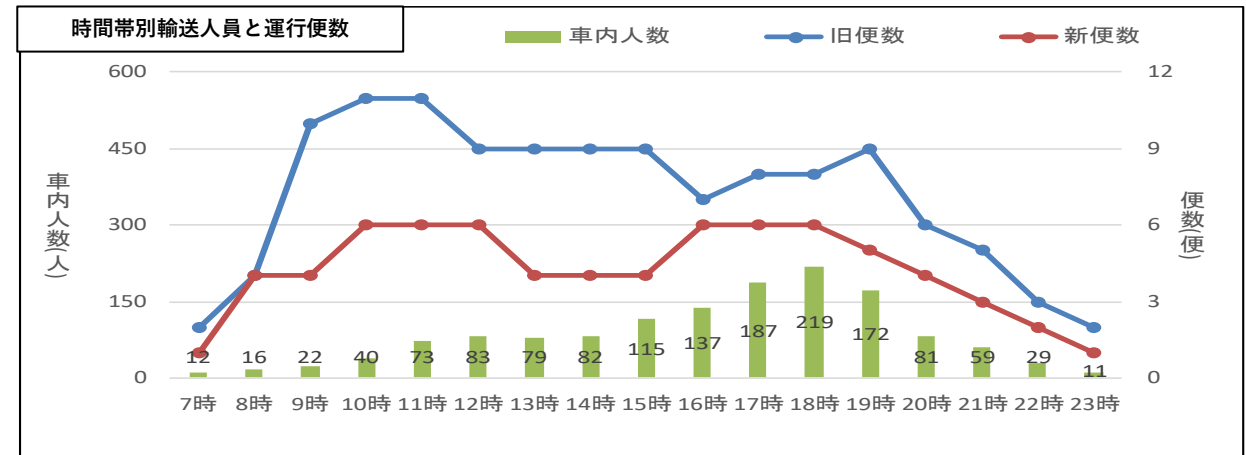
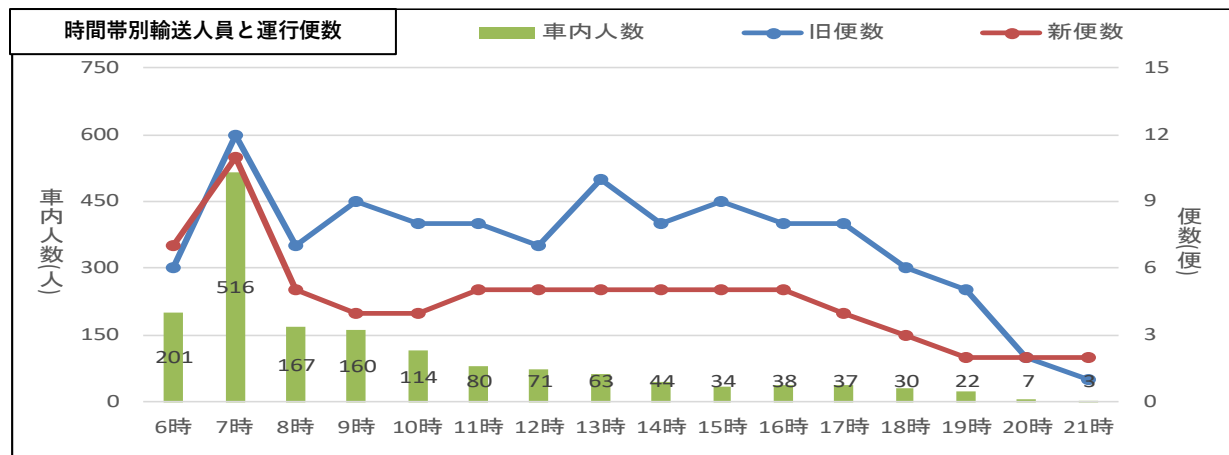
## 滑石地区 重複区間の新旧時刻表

対象路線	滑石団地線 (北陽小学校前~大神宮前)				バス停	北陽小学校前(中心部向け)					
	旧					新					
	長崎バス		県営バス			長崎バス		県営バス		最大 間隔	平均 間隔
ダイヤ											
5時	57				57						
6時	14 24 34 42 44 54 59				14 24 34 42 44 49 54 59				17分	9分	8分
7時	04 09 14 19 24 34 44	08 21 34			04 09 14 19 24 29 34 39 44 54				10分	5分	6分
8時	04 09 24 39 54	00 26 30			04 14 24 39 54				15分	9分	12分
9時	09 24 39 54	00 01 24 31 48			09 24 39 54				15分	8分	15分
10時	09 24 39 54	01 22 31 38			09 24 39 54				15分	8分	15分
11時	09 34 54	01 16 25 31 43			06 18 30 42 54				12分	8分	12分
12時	14 34 44 59	01 16 31 54			06 18 30 42 54				12分	8分	12分
13時	14 29 44 59	01 16 28 31 52			06 18 30 42 54				12分	7分	12分
14時	14 29 44 59	01 16 31 52			06 18 30 42 54				12分	8分	12分
15時	14 29 44 59	01 16 27 31 44			06 18 30 42 54				12分	8分	12分
16時	14 29 44 59	01 16 31 47			06 18 30 42 54				12分	8分	12分
17時	14 29 44 54	01 04 18 31 54			09 24 39 54				15分	7分	15分
18時	19 54	01 31 46			14 34 54				20分	12分	20分
19時	09 29 49	01			24 54				30分	14分	30分
20時	09 49				24				30分	30分	30分
21時	44				04 44				40分	55分	40分
22時											
23時											
便数	計63便	計51便	計114便		計74便	計0便			計74便		

屋間帯における最大待ち時間が平日12~15分、土日15~20分になるよう減便によるダイヤのバラつきを平準化

対象路線	滑石団地線 (北陽小学校前~大神宮前)				バス停	大神宮前(郊外向け)					
	旧					新					
	長崎バス		県営バス			長崎バス		県営バス		最大 間隔	平均 間隔
ダイヤ											
5時											
6時											
7時	36 58				22分	22分	36			-分	-分
8時	16 31 51	57			20分	15分	03 16 31 56			27分	20分
9時	06 21 35 44 54	15 27 30 51 58			09分	06分	16 35 44 54			20分	15分
10時	04 14 24 34 44 54	20 28 43 52 58			10分	5分	04 14 24 34 44 54			10分	10分
11時	04 14 24 34 44 59	18 28 43 45 58			13分	6分	04 14 24 34 44 54			10分	10分
12時	14 29 44 59	23 28 43 52 58			15分	7分	04 14 24 34 44 54			10分	10分
13時	14 29 44 59	19 28 43 58 59			15分	8分	09 24 39 54			15分	15分
14時	14 29 44 59	19 28 43 58 59			15分	8分	09 24 39 54			15分	15分
15時	14 29 44 59	19 28 43 58 58			15分	8分	09 24 39 54			15分	15分
16時	14 29 47	28 32 47 58			15分	10分	04 14 24 34 42 54			12分	10分
17時	05 20 35 50	17 28 55 58			14分	8分	05 15 25 35 45 55			11分	10分
18時	05 20 32 50	11 28 29 47			15分	7分	05 15 25 37 41 55			14分	10分
19時	05 20 35 45 57	04 08 35 38			15分	8分	01 15 25 38 49			14分	11分
20時	12 27 42 57	12 34			15分	12分	02 17 37 57			20分	17分
21時	12 27 42 57	39			15分	12分	17 37 57			20分	20分
22時	17 42	22			20分	15分	17 42			25分	23分
23時	08	15			26分	17分	08			26分	26分
便数	計65便	計57便	計122便		計72便	計0便	計72便			計72便	

屋間帯における最大待ち時間が平日10~15分、土日15~20分になるよう減便によるダイヤのバラつきを平準化



### 3. 共同経営の目標

収益性

長崎市域乗合バス事業共同経営計画<第1版>における収益性の目標は、**3地区合計で令和4年度に+約285百万円の改善効果**を見込んでいる。

新型コロナウイルスの影響による行動様式の変化を受け、輸送人員はコロナ禍以前の状態までは回復しないものと予想しており、令和2年度の利用者数を基礎に推計し、共同経営を行わなかった場合と行った場合を比較、改善効果を整理している。

区分	事業者	東長崎地区[千円]			日見地区[千円]			滑石地区[千円]			3地区計[千円]		
		R4	R5	R6	R4	R5	R6	R4	R5	R6	R4	R5	R6
共同経営を行わなかった場合	長崎バス	▲ 105,840	▲ 109,995	▲ 113,942	▲ 6,032	▲ 6,149	▲ 6,261	▲ 61,327	▲ 73,387	▲ 84,844	▲ 173,199	▲ 189,531	▲ 205,047
	県営バス	▲ 209,387	▲ 223,593	▲ 237,090	▲ 56,314	▲ 60,524	▲ 64,524	▲ 56,183	▲ 59,885	▲ 63,401	▲ 321,884	▲ 344,002	▲ 365,015
	計	▲ 315,227	▲ 333,588	▲ 351,032	▲ 62,346	▲ 66,673	▲ 70,785	▲ 117,510	▲ 133,272	▲ 148,245	▲ 495,083	▲ 533,533	▲ 570,062
共同経営を行った場合	長崎バス	▲ 15,386	▲ 16,739	▲ 18,025	▲ 5,201	▲ 5,359	▲ 5,510	12,320	▲ 4,495	▲ 20,468	▲ 8,267	▲ 26,593	▲ 44,003
	県営バス	▲ 189,012	▲ 205,106	▲ 220,395	▲ 12,313	▲ 16,518	▲ 20,513	0	0	0	▲ 201,325	▲ 221,624	▲ 240,908
	計	▲ 204,398	▲ 221,845	▲ 238,420	▲ 17,514	▲ 21,877	▲ 26,023	12,320	▲ 4,495	▲ 20,468	▲ 209,592	▲ 248,217	▲ 284,911
差し引き	長崎バス	90,454	93,256	95,917	831	790	751	73,647	68,892	64,376	164,932	162,938	161,044
	県営バス	20,375	18,487	16,695	44,001	44,006	44,011	56,183	59,885	63,401	120,559	122,378	124,107
	計	110,829	111,743	112,612	44,832	44,796	44,762	129,830	128,777	127,777	285,491	285,316	285,151

○新型コロナウイルスの影響による、R2～R3の利用者減少率を▲7%と想定

○沿線人口の減少による乗客逸走率を、過去の実績値から▲5%と想定

○共同経営を行った場合と行わなかった場合で、対象地区内の年間利用者数は同じと仮定

### 3. 共同経営の目標

### 人員数・車両数

共同経営により運行体制を効率化することで、運転士の運転時間が減少することに着目し、当該時間をもとに人員数および車両数を換算し、効率化の度合いを整理した。

この結果、3地区合計で、**人員数は▲21.3人/日（平日）、車両数は▲17.0台/日（平日）**の改善効果を見込んでいる。

#### 人員数

R4年度～R6年度ともに同数字

区分	事業者	東長崎地区[人]			日見地区[人]			滑石地区[人]			3地区計[人]		
		平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝
共同経営を行わなかった場合	長崎バス	10.6	9.7	9.7	0.5	0.4	0.3	22.6	17.1	16.4	33.7	27.2	26.4
	県営バス	31.5	27.0	25.5	9.0	4.7	4.6	11.0	5.7	5.9	51.5	37.4	36.0
	計	42.1	36.7	35.2	9.5	5.1	4.9	33.6	22.8	22.3	85.2	64.6	62.4
共同経営を行った場合	長崎バス	2.5	1.8	1.8	0.5	0.4	0.3	24.6	18.2	17.3	27.6	20.4	19.4
	県営バス	32.8	26.7	25.2	3.5	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	36.3	29.7	28.2
	計	35.3	28.5	27.0	4.0	3.4	3.3	24.6	18.2	17.3	63.9	50.1	47.6
差し引き	長崎バス	▲8.1	▲7.9	▲7.9	0.0	0.0	0.0	2.0	1.1	0.9	▲6.1	▲6.8	▲7.0
	県営バス	1.3	▲0.3	▲0.3	▲5.5	▲1.7	▲1.6	▲11.0	▲5.7	▲5.9	▲15.2	▲7.7	▲7.8
	計	▲6.8	▲8.2	▲8.2	▲5.5	▲1.7	▲1.6	▲9.0	▲4.6	▲5.0	▲21.3	▲14.5	▲14.8

○運転士数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他の要因によって本事業に係る人員数が変動するため、実際の運転士数とは一致しない  
(上記は目安となる換算値)

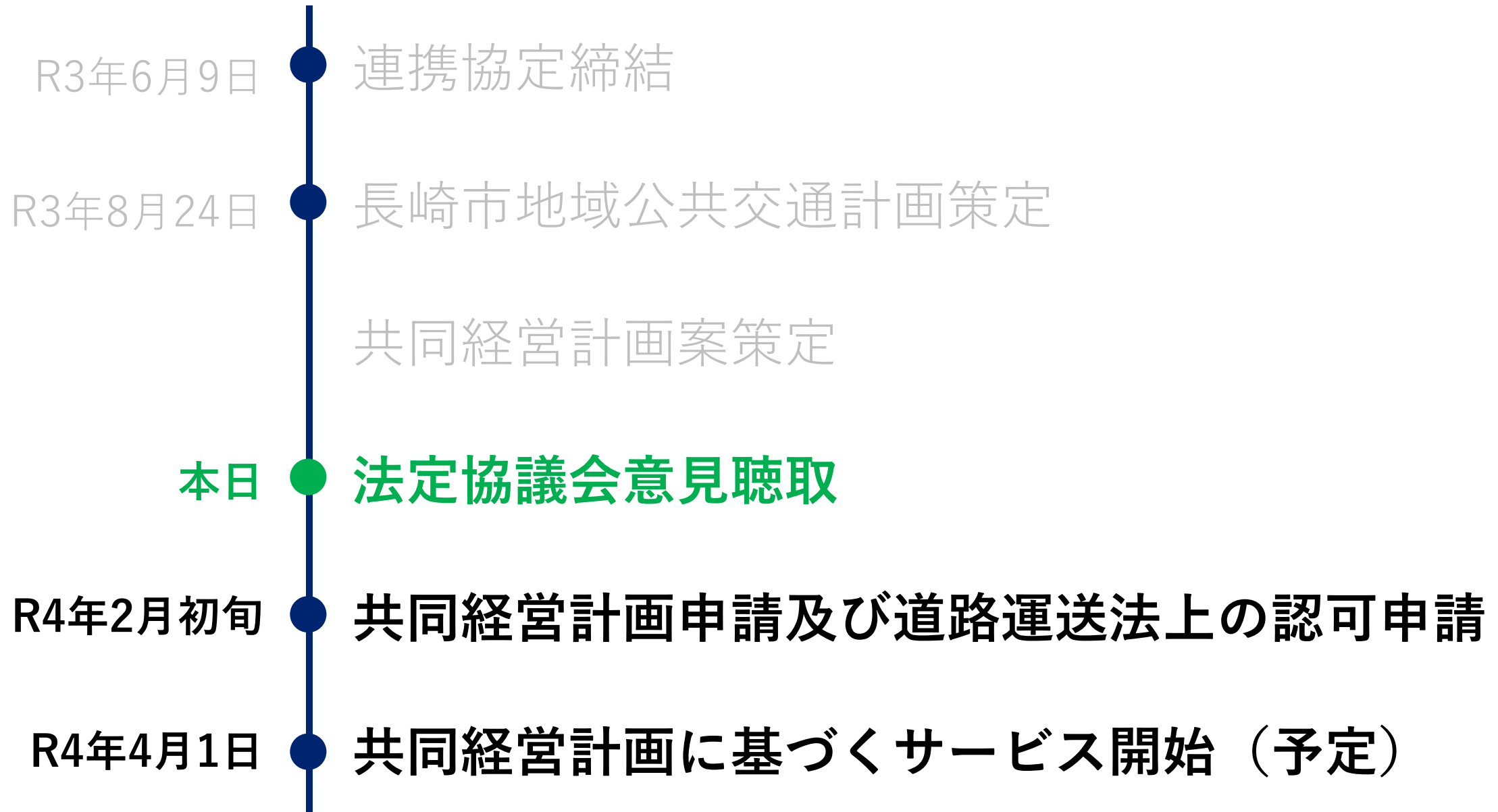
#### 車両数

R4年度～R6年度ともに同数字

区分	事業者	東長崎地区[台]			日見地区[台]			滑石地区[台]			3地区計[台]		
		平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝
共同経営を行わなかった場合	長崎バス	8.5	7.8	7.8	0.4	0.3	0.2	18.0	13.7	13.1	26.9	21.8	21.1
	県営バス	25.2	21.6	20.4	7.2	3.7	3.7	8.8	4.6	4.7	41.2	29.9	28.8
	計	33.7	29.4	28.2	7.6	4.0	3.9	26.8	18.3	17.8	68.1	51.7	49.9
共同経営を行った場合	長崎バス	2.0	1.4	1.4	0.4	0.3	0.2	19.6	14.6	13.8	22.0	16.3	15.4
	県営バス	26.3	21.4	20.2	2.8	2.3	2.3	0.0	0.0	0.0	29.1	23.7	22.5
	計	28.3	22.8	21.6	3.2	2.6	2.5	19.6	14.6	13.8	51.1	40.0	37.9
差し引き	長崎バス	▲6.5	▲6.4	▲6.4	0.0	0.0	0.0	1.6	0.9	0.7	▲4.9	▲5.5	▲5.7
	県営バス	1.1	▲0.2	▲0.2	▲4.4	▲1.4	▲1.4	▲8.8	▲4.6	▲4.7	▲12.1	▲6.2	▲6.3
	計	▲5.4	▲6.6	▲6.6	▲4.4	▲1.4	▲1.4	▲7.2	▲3.7	▲4.0	▲17.0	▲11.7	▲12.0

○車両数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他の要因によって本事業に係る台数が変動するため、実際の車両数とは一致しない  
(上記は目安となる換算値)

## 4. 今後のスケジュール



# 最後に

長崎バスと長崎県営バスは、長崎市や市民の皆様と一体となつて、長崎市域における持続可能な路線バス網の構築を目指して、これからも取り組みを進めて参ります。

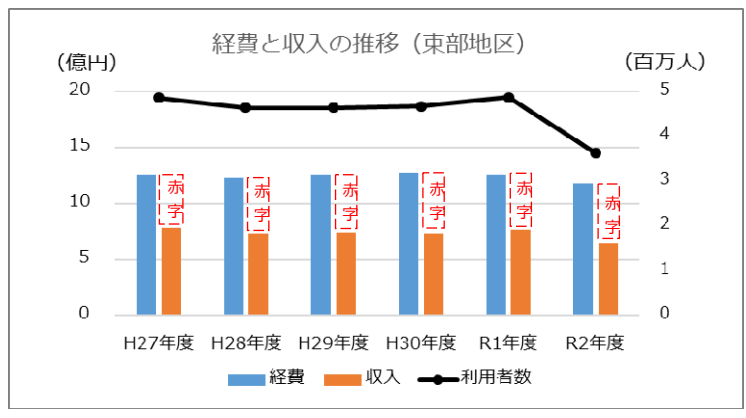
市民の皆様におかれましては、路線バスをはじめ公共交通を取り巻く環境についてご理解を賜り、将来にわたって公共交通をご利用頂きますようお願い申し上げます。

2022（令和4）年1月

# 長崎市（東部地区）地域公共交通利便増進実施計画の基本的な考え方について

## 1 東部地区バス路線の現状

- 県営バスと長崎バスの2社局が競合
- 路線バスの収支は大きな赤字（約5億円/年）



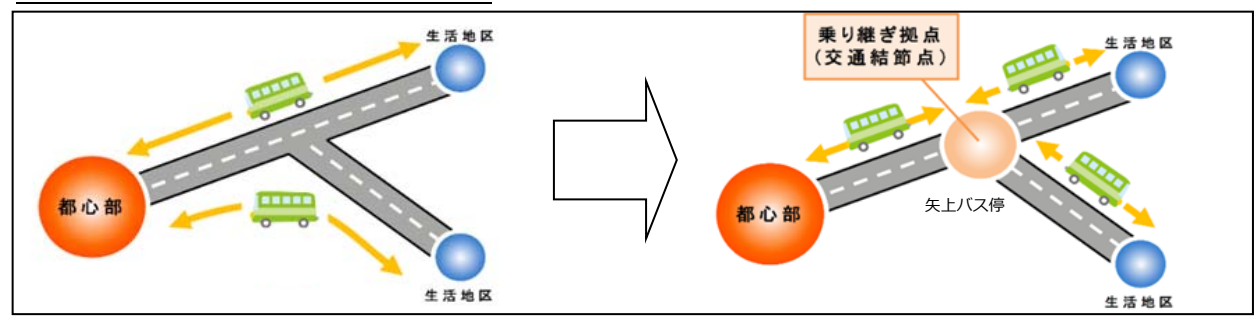
## 2 目指す姿

- 効率的な運行を行い1台にさせる人数を増やす
- サービス水準を極力落とさない

## 3 基本的な考え方

- 県営バスによる運行に一本化
- 矢上バス停を乗継拠点とし路線を効率化（ハブ＆スポーク型運行）
- 利用者が少ない区間の輸送手段を適正化（コミュニティ交通）

■ハブ＆スポーク型運行のイメージ図



※ハブ＆スポーク型運行とは、系統分岐点付近に乗り継ぎ拠点（ハブ）を整備し、乗り継ぎ拠点から行き先ごとに路線を分けて運行する運行形態

## 4 再編（案）※右図参照

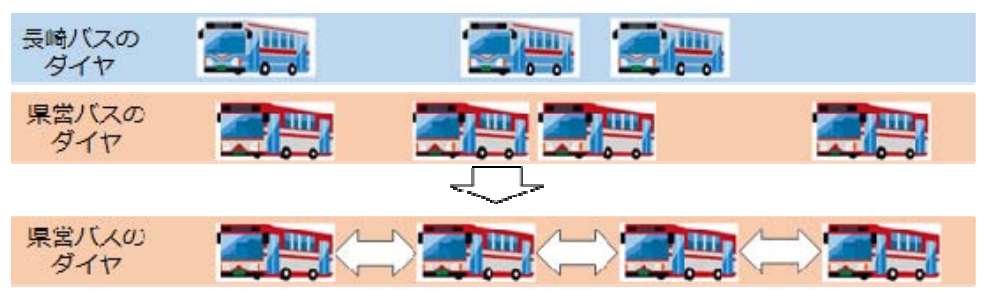
- 長崎バスと県営バスが競合していた路線は県営バスが運行を担う  
（理由）・限られた利用者の中、2社局が競合しては効率的な運行が困難  
・東部地区を通過する諫早線や雲仙線などを県営バスが運行

- 既存の長崎バス単独路線はコミュニティ交通（市支援）を運行  
・コミュニティ交通は、矢上バス停（乗継拠点）まで  
・利用者数など一定の目安を下回った場合、廃止も含めた見直しを行う（トリガーを設定）

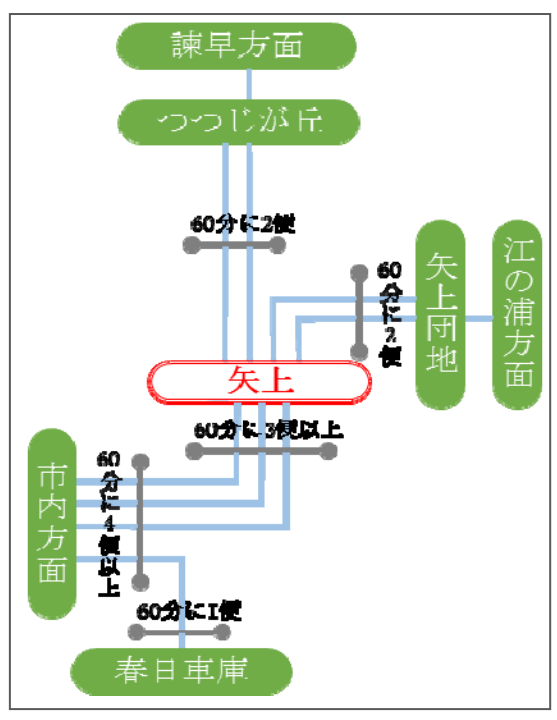
### ○適正便数の設定

- ・通勤通学時間帯は立席含め満員、昼間は全員が座れる便数
- ・平日昼間の矢上バス停通過を60分に3本以上確保

### ○等間隔運行による利便性低下の軽減

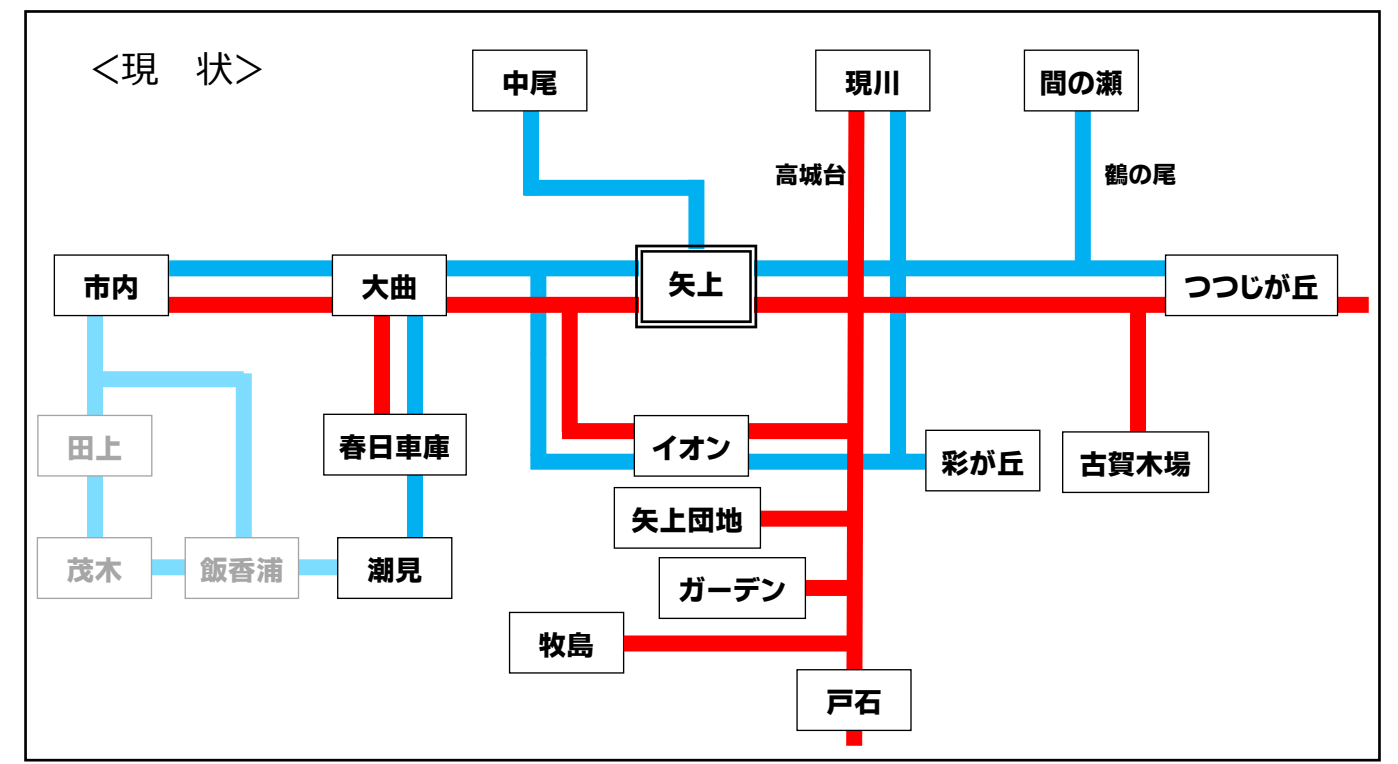


【平日昼間のイメージ】

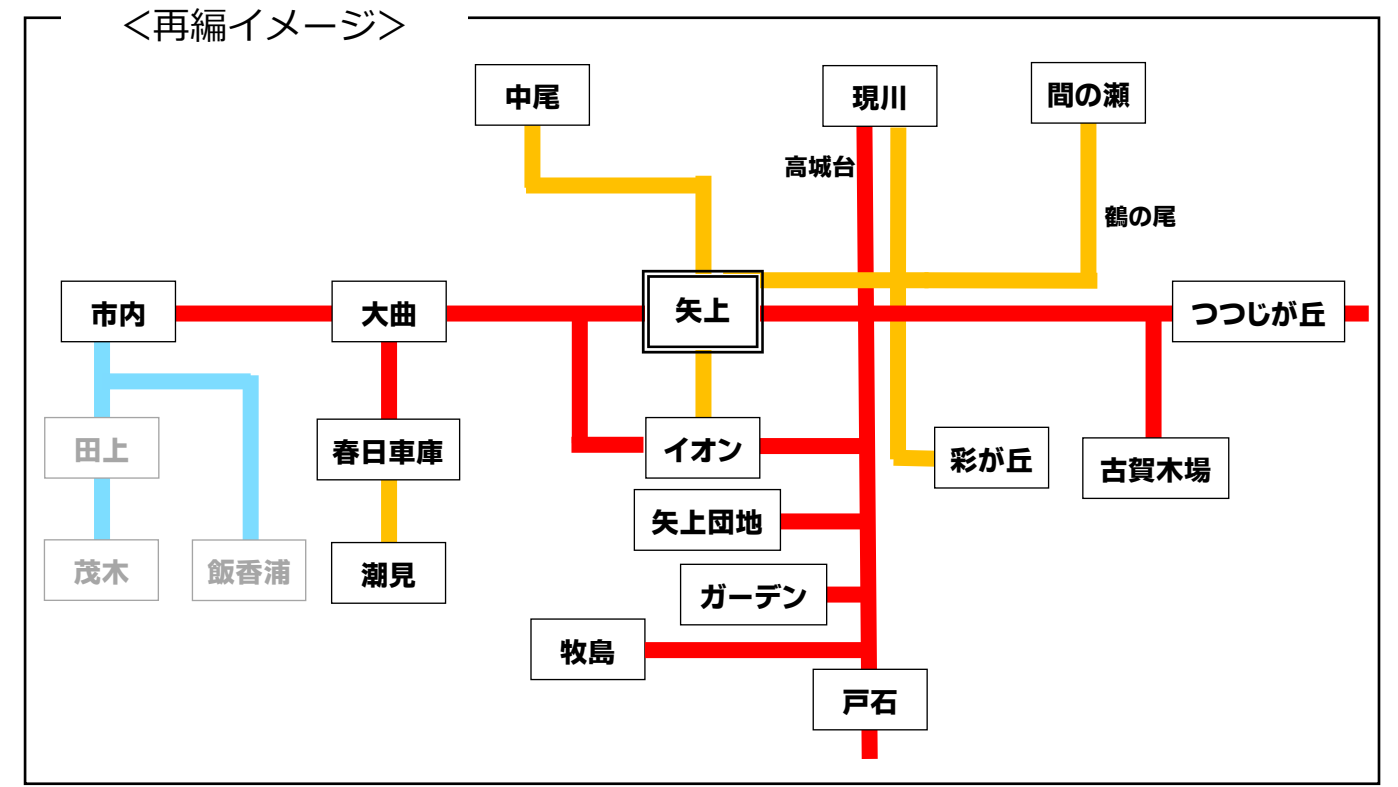


## <バス路線再編イメージ>

長崎バス 県営バス コミュニティ交通(長崎市支援)



## <再編イメージ>



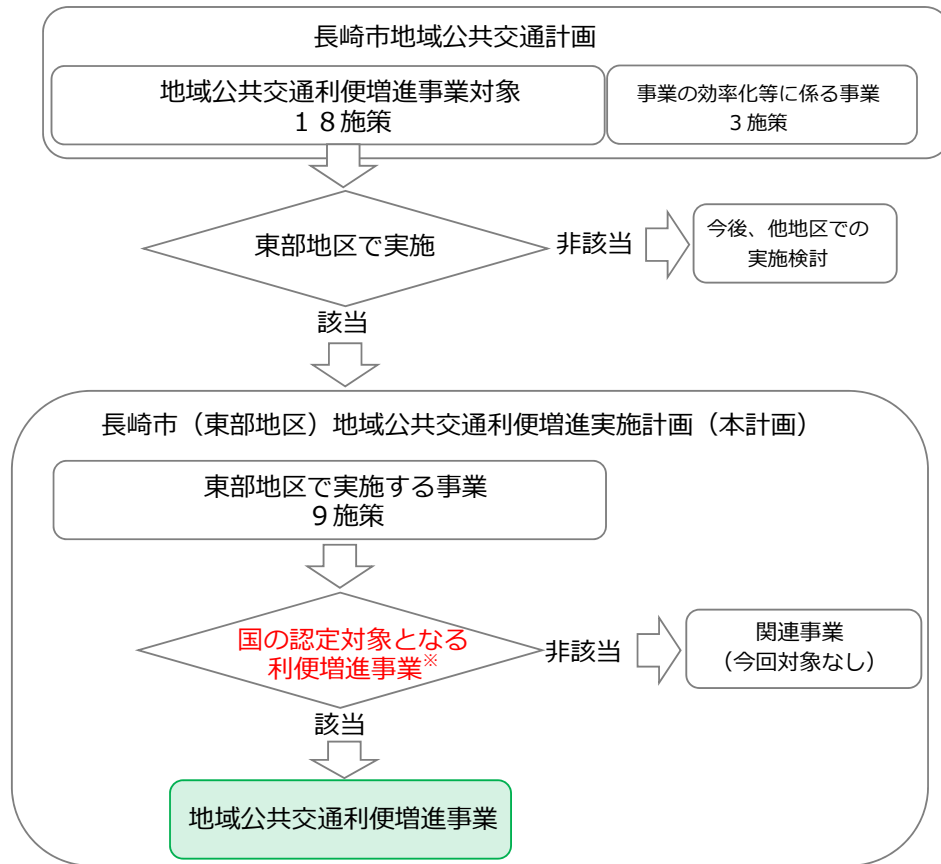
## 5 今後の予定

- 令和4年3月までに実施計画案作成
- 令和4年4月1日にまずは競合路線の最適化実施
- 令和4年10月1日に再編実施



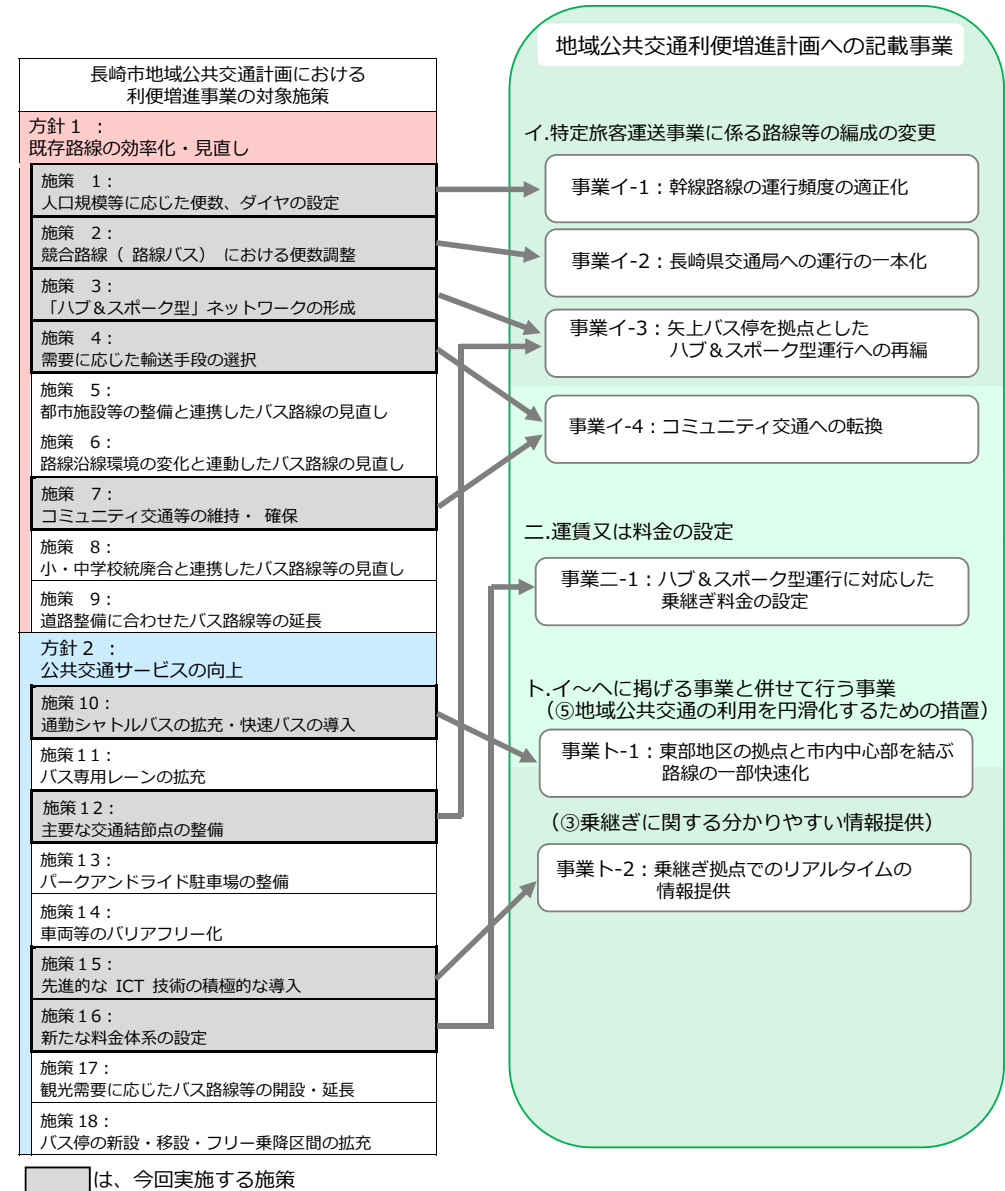
# 長崎市（東部地区）地域公共交通利便増進実施計画への記載事業（案）

長崎市地域公共交通計画で掲げた18施策のうち、9施策（調整中）を実施します。



## ※国の認定対象となる利便増進事業

- 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
- 二.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～へ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



長崎市（東部地区）地域公共交通利便増進実施計画策定スケジュール（R4.1.26 時点）

	令和4年											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
公共交通活性化協議会 （法定協議会）	○ 協議会		○ 協議会		○ 協議会							
利便増進実施計画 （東部地区）		● 素案完成		● 成案完成	● 計画決定 国提出	● 国認定予定					→ 計画実施	
《参考》 共同経営計画		● 国提出		→ 計画実施（第1版）						→ 計画実施（第2版）		

