

長崎市域乗合バス事業共同経営計画（案）

〈令和6年4月改訂版〉

令和6年（2024年）1月

長崎自動車株式会社

長崎県交通局

- 目 次 -

1. 計画の要旨

1-1 申請者の名称等	1
1-2 計画区域・対象路線	2
1-3 共同経営の概要	6

2. 共同経営の内容

2-1 東部地域（東長崎地区）【第1版の計画区域】	
2-1-1 対象路線	7
2-1-2 共同経営の内容	10
2-1-3 共同経営の目標	17
2-2 東部地域（日見地区）【第1版の計画区域】	
2-2-1 対象路線	20
2-2-2 共同経営の内容	22
2-2-3 共同経営の目標	28
2-3 北部地域（滑石地区）【第1版の計画区域】	
2-3-1 対象路線	31
2-3-2 共同経営の内容	32
2-3-3 共同経営の目標	38
2-4 新規路線の共同運行【第1版の計画区域】	
2-4-1 共同経営の内容	41
2-4-2 共同経営の目標	42
2-5 本原地区【第2版の計画区域】	
2-5-1 対象路線	43
2-5-2 共同経営の内容	45
2-5-3 共同経営の目標	51
2-6 矢の平地区【第2版の計画区域】	
2-6-1 対象路線	54
2-6-2 共同経営の内容	56
2-6-3 共同経営の目標	62
2-7 目覚地区【第2版の計画区域】	
2-7-1 対象路線	65
2-7-2 共同経営の内容	66
2-7-3 共同経営の目標	72
2-8 立神地区【第2版の計画区域】	
2-8-1 対象路線	75
2-8-2 共同経営の内容	77
2-8-3 共同経営の目標	83

3. 実施期間	86
4. その他	
4-1 共同経営計画外の路線廃止・短縮やダウンサイジング等	86
4-2 共同経営による実施が想定される、その他の事業	86
4-3 余剰の充当（運転士等の労働環境の改善）	86
5. 添付書類	87

1. 計画の要旨

1-1 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 森田 誠

(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

1-2 計画区域・対象路線

本計画のうち、「2 共同経営の内容」2-1～2-4の取組に関する計画区域は、長崎市域内で事業者が重複して運行している区間を含む以下の3地区のバス路線（行為対象路線）と、当該区間の最適化により生じた余剰を充当するバス路線を対象路線とし、当該対象路線の周辺（半径500m）を計画区域とする。ただし、市域をまたぐ路線については、下図の終点停留所までを計画区域とする。

第1版の計画区域

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、および長崎市中心部を運行する新規系統2-4）

- ・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

また、本計画のうち、「2 共同経営の内容」2-5～2-8の取組に関する計画区域は、長崎市域内で事業者が重複して運行している区間を含む以下の4地区のバス路線（行為対象路線）とし、当該対象路線の周辺（半径500m）を計画区域とする。

第2版の計画区域

計画区域 対象路線の周辺（半径500m）

対象路線 以下の4地区の路線

- ・重複区間2-5 本原地区（フランシスコ病院前～一本木）8系統
- ・重複区間2-6 矢の平地区（矢の平一丁目～矢の平四丁目）17系統
- ・重複区間2-7 目覚地区（目覚町～浜平）3系統
- ・重複区間2-8 立神地区（立神～塩浜町）10系統

(1) 東長崎・日見地区 【第1版の計画区域】

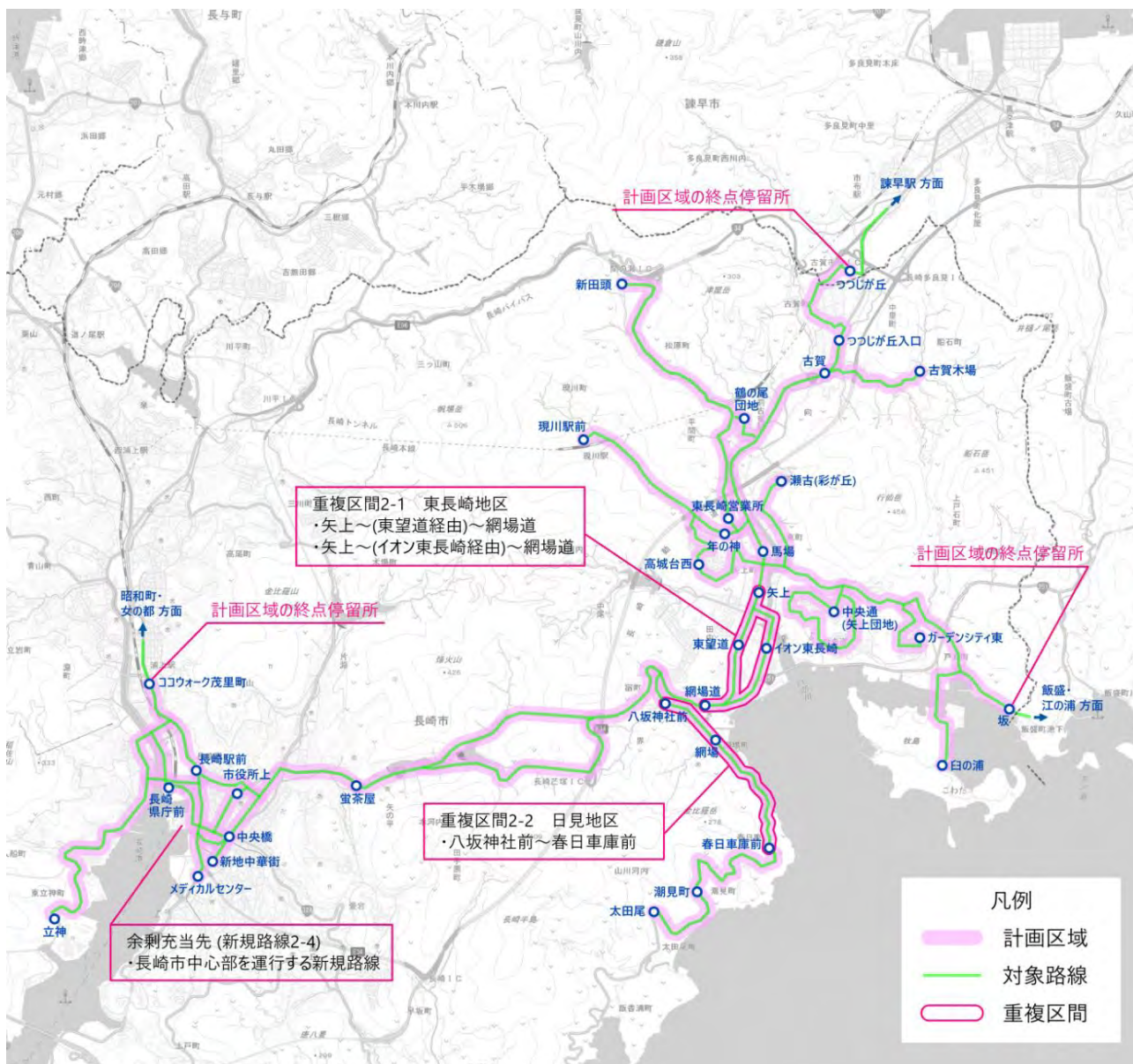


図 1-2-1 計画区域・対象路線 (東長崎・日見地区)

(2) 滑石地区 【第1版の計画区域】

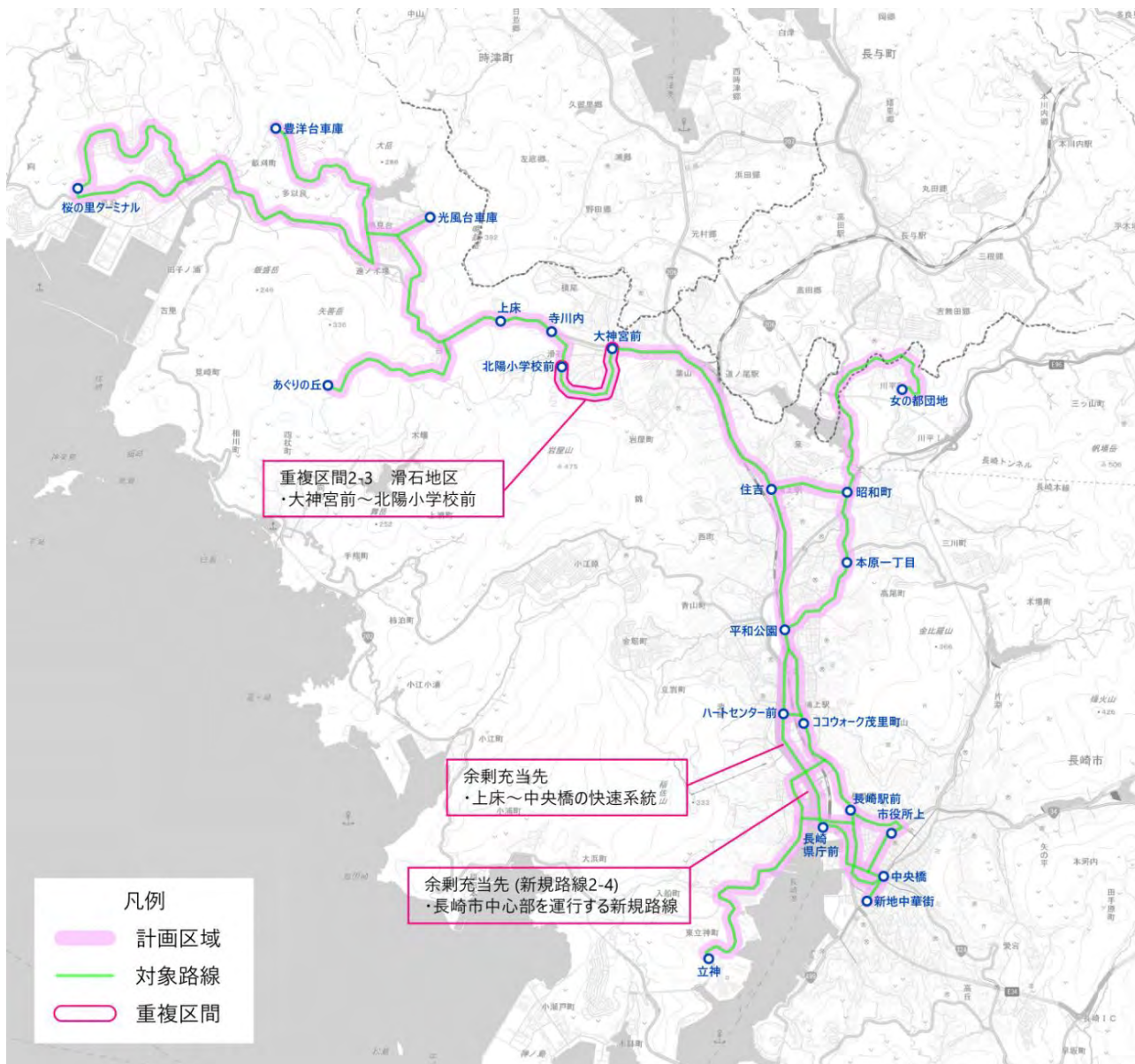


図 1-2-2 計画区域・対象路線 (滑石地区)

1-3 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。

区分	計画期間	計画策定期期	事業方針
第1版 (2-1~2-4)	R4.4.1 から R7.3.31 まで の3年間	令和4年3月 (R4.3.18 認可)	東長崎地区 ・重複路線の見直し (長崎バス系統の廃止/県営バス系統の増便) ・需要に応じた供給量の適正化 ・待ち時間の平準化 日見地区 ・需要に応じた供給量の適正化 ・待ち時間の平準化 滑石地区 ・重複路線の見直し (県営バス系統の廃止/長崎バス系統の新設・増便) ・需要に応じた供給量の適正化 ・待ち時間の平準化
		令和4年9月改定 (R4.9.29 認可)	東長崎地区 ・重複路線の見直し (長崎バス系統の廃止/県営バス系統の新設・増便/ コミュニティ交通(共同経営計画外の路線)への転換) ・需要に応じた供給量の適正化 日見地区 ・重複路線の見直し (長崎バス系統の廃止/県営バス系統の増便・延伸) 長崎市中心部 ・回遊性の向上を目的とした新規路線の共同運行
		今回策定	東長崎地区 ・利用実態に合わせた運行時刻の調整 ・労働規制強化に対応するための最終便繰り上げ 日見地区 ・利用実態に合わせた運行時刻の調整 ・労働規制強化に対応するための最終便繰り上げ 滑石地区 ・利用実態に合わせた運行時刻の調整 ・労働規制強化に対応するための最終便繰り上げ 長崎市中心部 ・利便性向上のための停車地の追加
第2版 (2-5~2-8)	R6.4.1 から R9.3.31 まで の3年間	今回策定	本原地区 ・重複路線の見直し(長崎バス系統の廃止) ・需要に応じた供給量の適正化 矢の平地区 ・重複路線の見直し(県営バス系統の廃止) ・需要に応じた供給量の適正化 目覚地区 ・重複路線の見直し (長崎バス系統の廃止/県営バス系統の増便) ・需要に応じた供給量の適正化 立神地区 ・昼間帯の重複路線の見直し(県営バス系統の廃止) ・需要に応じた供給量の適正化

2. 共同経営の内容

2-1 東長崎地区【第1版の計画区域】

2-1-1 対象路線

下記に示す系統 No.1～61 を対象路線（行為対象路線）とする。

表 2-1-1 対象路線一覧

No.	地区	方向	事業者	系統番号	起点	終点	主たる経由地	キロ程 (km)	
1	東長崎	つつじが丘 (東望道経由)	県営バス	02300	長崎駅前	東厚生町	競技場北口～市役所	30.5	
2				03002	長崎駅前	諫早駅前	西諫早ニュータウン～つつじが丘～市役所	27.8	
3				03003	長崎駅前	東厚生町	西諫早ニュータウン～つつじが丘～市役所	31.4	
4				02303	長崎駅前東口	東厚生町	競技場北口	30.4	
5				03004	長崎駅前東口	諫早駅前	つつじが丘～久山台～西諫早ニュータウン	29.3	
6				03008	長崎駅前東口	東厚生町	つつじが丘～西諫早ニュータウン	31.3	
7				03011	長崎駅前東口	諫早駅前	つつじが丘～西諫早ニュータウン	27.7	
8				03223	つつじが丘	立神	大波止	22.5	
9				04110	つつじが丘	長崎県庁前	夢彩都	17.3	
10				04300	つつじが丘入口	長崎駅前	大波止	16.2	
11				05900	立神	つつじが丘	大波止～旭大橋	21.1	
12				07113	つつじが丘	長崎商高	大波止～純心校前	25.1	
13				03500	古賀木場	長崎駅前	大波止	17.1	
14			長崎バス		386	つつじが丘	立神	矢上～大波止～旭大橋	21.1
15					730	つつじが丘	ココウオーク茂里町	矢上～大波止	19.4
16					392	東長崎営業所	ココウオーク茂里町	矢上～大波止	15.1
17					330	東長崎営業所	長崎駅前南口	大波止～卸団地～矢上	15.5
18					538	東長崎営業所	ココウオーク茂里町	矢上～憩の家～大波止	15.7
19	つつじが丘 (イオン経由)		県営バス	04115	長崎駅前	喜々津シーサイド	つつじが丘～イオン東長崎～大波止	22.5	
20				04114	長崎駅前東口	喜々津シーサイド	イオン東長崎～つつじが丘	22.6	
21				04113	長崎駅前	つつじが丘	イオン東長崎～大波止	17.9	
22				04112	長崎駅前東口	つつじが丘	イオン東長崎	18.0	
23			長崎バス	311	つつじが丘	ココウオーク茂里町	東長崎営業所～矢上～イオン東長崎店～大波止	20.5	
24	新田頭		長崎バス	256	新田頭	ココウオーク茂里町	東長崎営業所～矢上～大波止	19.5	
25	現川駅		県営バス	03610	現川駅前	長崎駅前	年の神～大波止	15.9	
26	(年の神経由)		長崎バス	520	現川駅前	ココウオーク茂里町	東長崎営業所～馬場～矢上～大波止	18.0	
27	現川駅 (高城台経由)		県営バス	03602	立神	高城台西	大波止～旭大橋	17.2	
28				03603	現川駅前	長崎駅前	高城台～市役所	17.0	
29				03614	長崎駅前	高城台西	卸団地～市役所	15.9	
30				03604	長崎駅前東口	高城台西		13.8	
31			長崎バス	233	現川駅前	ココウオーク茂里町	高城台西～矢上～大波止	18.7	
32				399	現川駅前	ココウオーク茂里町	高城台西～矢上～イオン東長崎店～大波止	19.0	
33				037	東長崎営業所	長崎駅前	高城台～矢上～大波止	15.5	
34			長崎バス	299	東長崎営業所	ココウオーク茂里町	大波止～矢上～高城台西	17.2	

No.	地区	方向	事業者	系統番号	起点	終点	主たる経由地	キロ程 (km)			
35	矢上団地 (東望道経由)	矢上団地 (東望道経由)	県営バス	03706	臼の浦	長崎駅前	矢上団地～大波止	20.7			
36				03705	長崎駅前東口	臼の浦	矢上団地	20.8			
37				02822	江の浦	長崎駅前	矢上団地～大波止	29.1			
38				02823	江の浦	長崎駅前	飯盛団地～矢上団地～大波止	30.7			
39				02824	長崎駅前	江の浦	矢上団地	29.2			
40				02826	長崎駅前南口	江の浦	大波止～矢上団地	29.0			
41				02827	長崎駅前南口	江の浦	大波止～矢上団地～飯盛団地	30.6			
42				03407	田結束	長崎駅前	矢上団地～大波止	22.5			
43				02825	長崎駅前東口	江の浦	矢上団地～飯盛団地	30.8			
44				03405	長崎駅前東口	田結束	矢上団地	22.6			
45				03711	長崎駅前南口	臼の浦	大波止～矢上団地	20.6			
46				05305	中央通	長崎駅前	市役所	16.5			
47				05335	メディカルセンター	中央通		16.1			
48				05302	長崎駅前東口	中央通	卸団地	18.6			
49				05303	長崎駅前南口	中央通	卸団地	18.4			
50				05306	長崎駅前東口	中央通		16.5			
51				05324	中央通	長崎駅前	大波止	16.3			
52				05223	長崎駅前南口	ガーデンシティ東	日見バイパス～矢上団地	17.7			
53				05203	ガーデンシティ東	長崎駅前	矢上団地～卸団地	20.9			
54				05204	ガーデンシティ東	長崎駅前	矢上団地～大波止	18.7			
55				05209	長崎駅前南口	ガーデンシティ東	大波止～矢上団地	18.6			
56				05337	ガーデンシティ東	立神	長崎署	22.0			
57				05814	立神	ガーデンシティ東	旭大橋～大波止	22.2			
58				矢上団地 (イオン経由)	矢上団地 (イオン経由)	県営バス	05215	ガーデンシティ東	メディカルセンター	矢上団地～矢上～イオン東長崎	18.7
59							05217	長崎駅前東口	ガーデンシティ東	イオン東長崎～矢上～矢上団地	19.1
60							05220	長崎駅前南口	ガーデンシティ東	イオン東長崎～矢上～矢上団地	19.0
61				彩が丘	彩が丘	長崎バス	401	瀬古	ココウオーク茂里町	普賢神社口～矢上～イオン東長崎店～大波止	17.4

○運行系統図（現状）

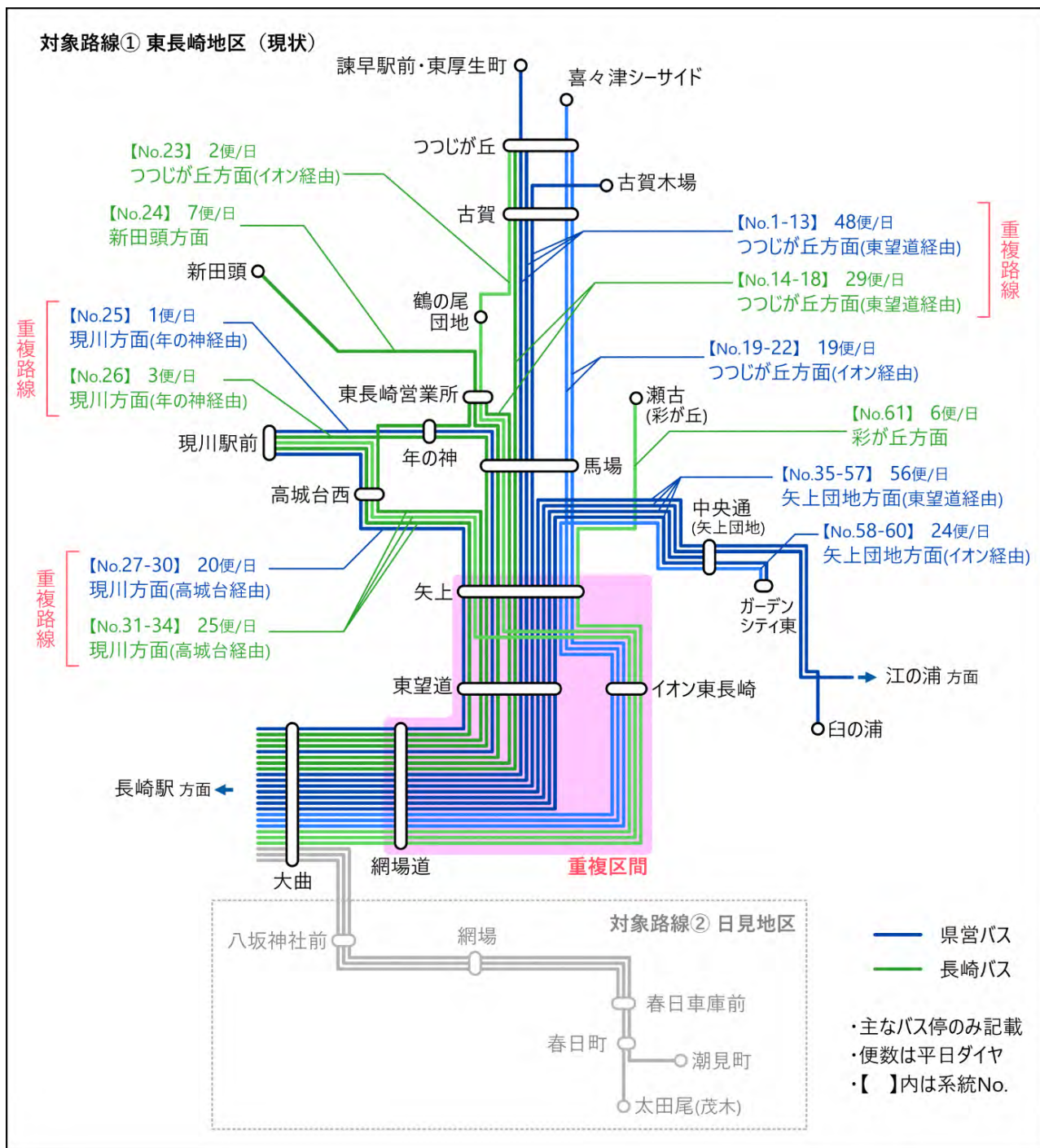


図 2-1-1 運行系統図（現状）

2-1-2 共同経営の内容

当該区間は、「長崎市地域公共交通利便増進実施計画【東部地区】」（以下、「利便増進実施計画」という。）に基づき、運行事業者を県営バスに一元化することで運行コストの最小化を図る。

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り、収支改善効果を+169百万円見込む。

(1) 重複路線の見直し

長崎バス系統の廃止【利便増進実施計画 事業Ⅰ-②、事業Ⅰ-③】

当該区間における事業者間の競合を解消するため、以下の長崎バス系統を廃止し当該区間の運行分担を図る。

- ・つつじが丘方面（東望道経由）：No.14～18
- ・つつじが丘方面（イオン経由）：No.23
- ・新田頭：No.24
- ・現川方面（年の神経由）：No.26
- ・現川方面（高城台経由）：No.31～34
- ・彩が丘：No.61

県営バス系統の一部増便

長崎バス系統の廃止に伴い、朝の通勤時間帯の輸送量を確保するため、以下の県営バス系統を1便増便する。

- ・つつじが丘方面（東望道経由）：No.2

県営バス系統の変更

① 快速系統の新設【利便増進実施計画 事業Ⅱ-②】

通勤時間帯における利便性の向上を図るため、以下の系統を「高城台西～（日見バイパス経由）～長崎駅前」に変更し、快速系統として新設する。

- ・現川方面（年の神経由）：No.25

また、昼間帯における速達性向上のため、以下の系統の一部を日見バイパス経由へ変更し、快速系統として設定する。

- ・矢上団地（イオン経由）：No.58

② コミュニティ交通へ転換に伴う変更【利便増進実施計画 事業Ⅰ-③】

昼間帯の便について、コミュニティ交通に転換されることから以下の系統を減便する。

- ・現川方面（高城台経由）：No.28～29

コミュニティ交通との乗継利便を向上するため、以下の系統の経由地に「東長崎営業所」を追加する。

- ・つつじが丘（東望道経由）：No.1～7、No.13
- ・つつじが丘（イオン経由）：No.19～22

需要に応じた供給量の適正化【利便増進実施計画 事業Ⅰ-①】

矢上バス停の昼間帯における運行便数を1時間あたり4往復8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。

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

また、夜間帯において、県営バス系統のうち以下の系統を平日7便(-1便)とし、利用実態を踏まえた供給量の適正化を図る。

- ・つつじが丘方面（イオン経由）：No.21～22

待ち時間の平準化【利便増進実施計画 事業Ⅰ-①】

重複路線の見直しに合わせて、県営バス系統の運行ダイヤの見直しを行い、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。

利用実態に合わせた運行時刻の変更

共同経営実施後の実際の利用状況をダイヤに反映するため、直近の利用実績を踏まえて、一部の時間帯で運行便数や時刻を調整する。

労働規制強化に対応するための最終便繰り上げ

令和6年4月1日から適用される「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」に対応するため、最終便の繰り上げを行い、通勤・通学に不可欠な朝の運行便数を保ちつつ、運転士の休息期間を確保する。

（2）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、新規路線（上床～中央橋の快速系統）並びに重複区間2-3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。また、長崎市中心部の再開発に伴う、将来的な新規需要に対応した新規路線2-4の共同運行に充当する。

県営バスについては、長崎市よりコミュニティ交通の受託運行を行うため、車両・運転士の余剰は軽微であり、他のサービス向上につながる余剰には至らないものの、運行の一元化による1便当たり乗車人員の増加に伴い、収支改善が図られる。

○運行系統図（実施後）

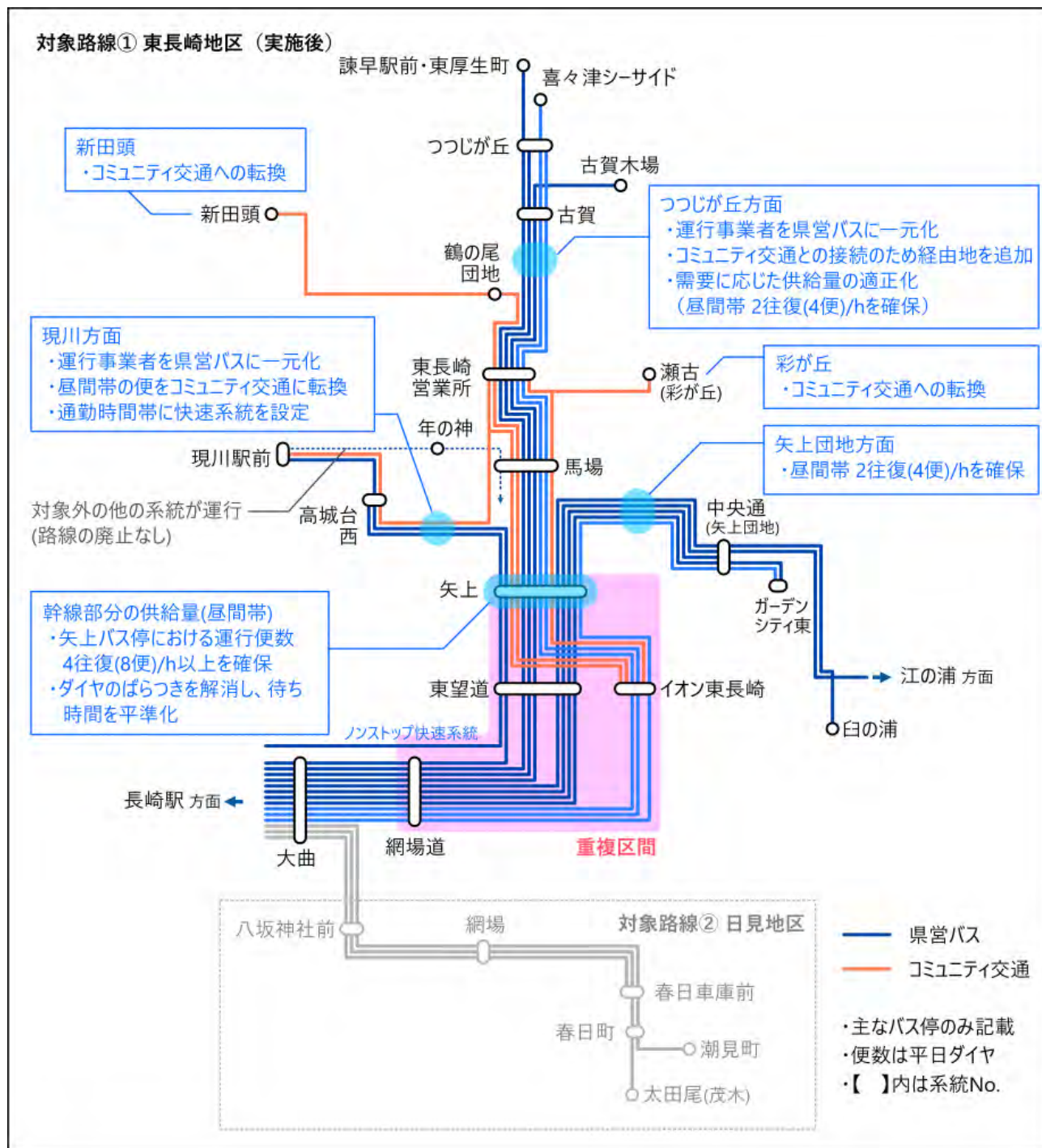


図 2-1-2 運行系統図（実施後）

○重複区間の新旧時刻表（中心部向き・矢上バス停）

表 2-1-2 重複区間の新旧時刻表（中心部向き・矢上バス停）

対象路線	つつしが丘方面・矢上団地方面～中心部（幹線系統）				バス停		矢上(中心部向き)							
	旧（共同経営計画 以前）				新（令和4年10月～）				新（令和6年4月～）					
	旧		新		旧		新		旧		新			
ダイヤ	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	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔		
平日	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	10 25 30 40 45 55		15 分	9 分	
	7時	00 05 10 10 20 25 30 35 35 40 45 50	19 31 43	9 分	4 分	05 10 10 20 25 25 30 30 35 35 40 50 55		10 分	7 分	10 10 15 20 25 25 30 30 35 35 40 50 55		15 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		15 分	9 分	00 10 20 25 35 50 55		15 分	9 分	
	9時	00 05 10 20 25 35 50 55	09 25 43 55	10 分	6 分	00 05 15 20 35 50 55		15 分	9 分	00 05 15 20 35 50 55		15 分	9 分	
	10時	05 10 20 35 50	16 25 45	10 分	7 分	05 20 35 50		15 分	14 分	05 20 35 50		15 分	14 分	
	11時	05 10 20 35 50	10 50	15 分	12 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	12時	05 10 20 35 50	10 40	15 分	10 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	13時	05 20 35 50	10 23	15 分	10 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	14時	05 10 20 35 50	10 40 50	15 分	10 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	15時	05 20 35 50	10 53	15 分	11 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	16時	05 10 20 30 35 50	10 50	15 分	10 分	05 20 30 35 50		15 分	12 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	17時	05 10 20 35 50	10 50	15 分	12 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	18時	05 35 50	10 53	25 分	13 分	05 35 50		30 分	20 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	19時	05 15 45		30 分	17 分	05 20 50		30 分	18 分	05 20 50		30 分	20 分	
	20時	05 20	00	15 分	12 分	05 20		15 分	15 分	05 20		15 分	15 分	
	21時	20	05	45 分	30 分	30		70 分	70 分	30		70 分	70 分	
	22時	15		55 分	55 分	00		30 分						
	23時													
	土曜	6時	10 35 45 55	58	25 分	12 分	10 40 45		30 分	18 分	10 35 40		25 分	15 分
		7時	00 15 20 35 40 50 55	29 45	15 分	6 分	00 15 20 35 40 50 55		15 分	10 分	00 15 20 35 40 50 55		20 分	11 分
		8時	00 10 15 20 35 50 55	10 45	15 分	8 分	00 10 15 20 35 50 55		15 分	9 分	00 10 15 20 35 50 55		15 分	9 分
		9時	10 15 20 35 50	10 26 42 50	15 分	8 分	15 20 35 50		20 分	14 分	15 20 35 50		20 分	14 分
		10時	05 10 20 35 50	10 48	15 分	10 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分
11時		05 10 35 50	10 45	25 分	12 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
12時		05 10 20 35 50	10 33 49	15 分	9 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
13時		05 20 35 50	10 24 45	15 分	9 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
14時		05 10 20 35 50	10 45	15 分	10 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
15時		05 20 35 50	10 27 50	15 分	10 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
16時		05 20 35 50	10 50	15 分	12 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
17時		05 10 35 50	10 55	25 分	13 分	05 35 50		30 分	20 分	05 35 50		30 分	20 分	
18時		05 35 50	24 53	19 分	12 分	05 35 50		30 分	20 分	05 35 50		30 分	20 分	
19時	05 50	13 49	36 分	14 分	35 50		45 分	30 分	35 50		45 分	30 分		
20時	05	29	24 分	20 分										
21時														
22時														
23時														
日祝	6時	20 45	58	25 分	19 分	20 40		20 分	20 分	10 40		30 分	30 分	
	7時	00 15 20 35 40 50 55	29 45	15 分	6 分	15 20 35 40 50 55		35 分	13 分	15 20 35 40 50 55		35 分	13 分	
	8時	10 15 20 35 50 55	10 45	15 分	9 分	10 15 20 35 50 55		15 分	10 分	00 10 15 35 50 55		20 分	10 分	
	9時	10 15 20 35 50	10 26 42 50	15 分	8 分	15 20 35 50		20 分	14 分	15 20 35 50		20 分	14 分	
	10時	05 10 20 35 50	10 48	15 分	10 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	11時	05 10 35 50	10 45	25 分	12 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	12時	05 10 20 35 50	10 33 49	15 分	9 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	13時	05 20 35 50	10 24 45	15 分	9 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	14時	05 10 20 35 50	10 45	15 分	10 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	15時	05 20 35 50	10 27 50	15 分	10 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	16時	05 20 35 50	10 57	15 分	11 分	05 20 35 50		15 分	15 分	05 20 35 50		15 分	15 分	
	17時	05 10 35 50	10 55	25 分	12 分	05 35 50		30 分	20 分	05 35 50		30 分	20 分	
	18時	05 35 50	24 53	19 分	12 分	05 35 50		30 分	20 分	05 35 50		30 分	20 分	
19時	05 50	13 49	36 分	14 分	35 50		45 分	30 分	35 50		45 分	30 分		
20時	05	29	24 分	20 分										
21時														
22時														
23時														

昼間帯における最大待ち時間が概ね15分程度となるよう調整し減便によるダイヤのバラつきを平準化

○輸送人員と運行便数（中心部向き・矢上バス停）

R3.4.8～R3.4.28 利用実績(R5 実績により補正)

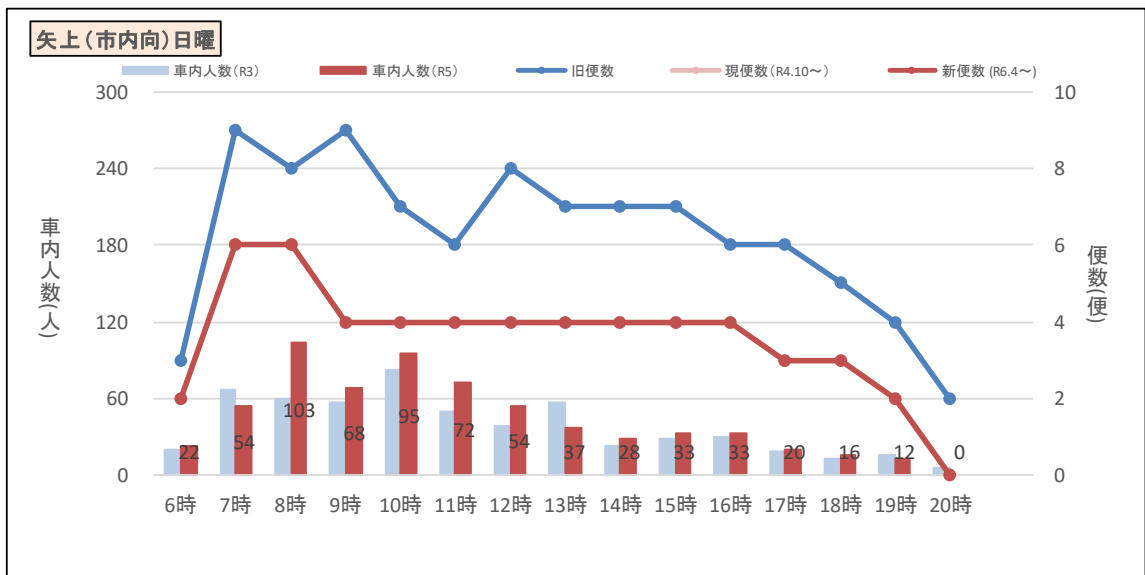
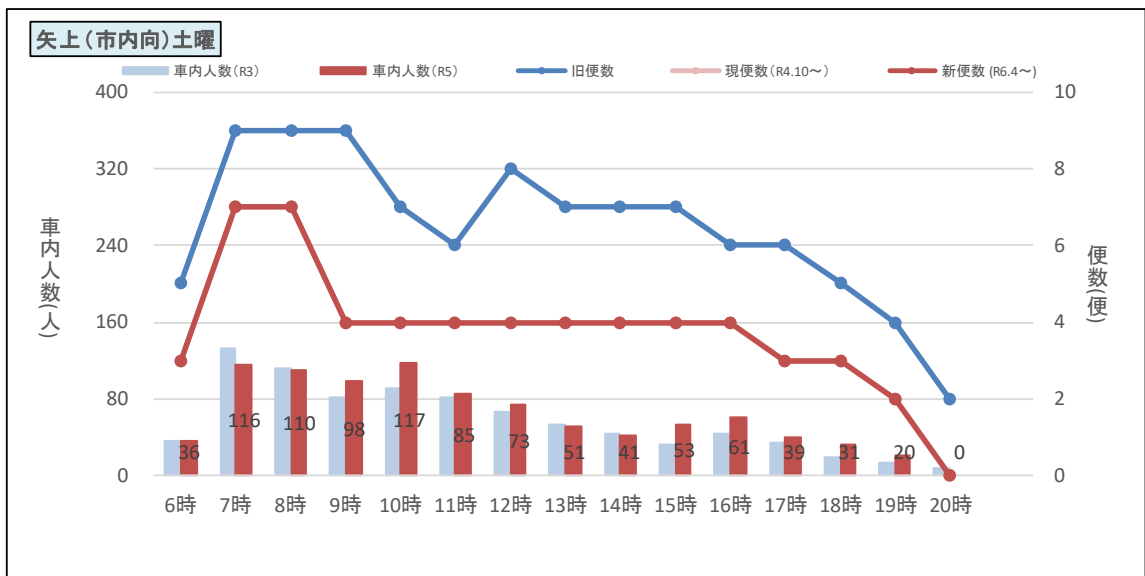
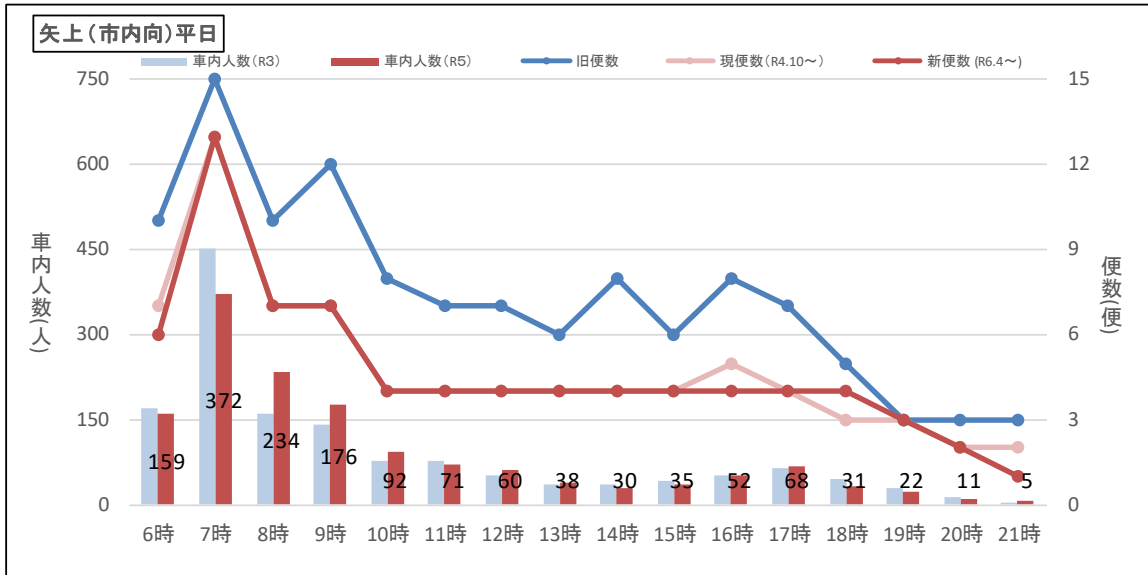


図 2-1-3 輸送人員と運行便数（中心部向き・矢上バス停）

○輸送人員と運行便数（郊外向き・網場道バス停）

R3.4.8～R3.4.28 利用実績(R5 実績により補正)

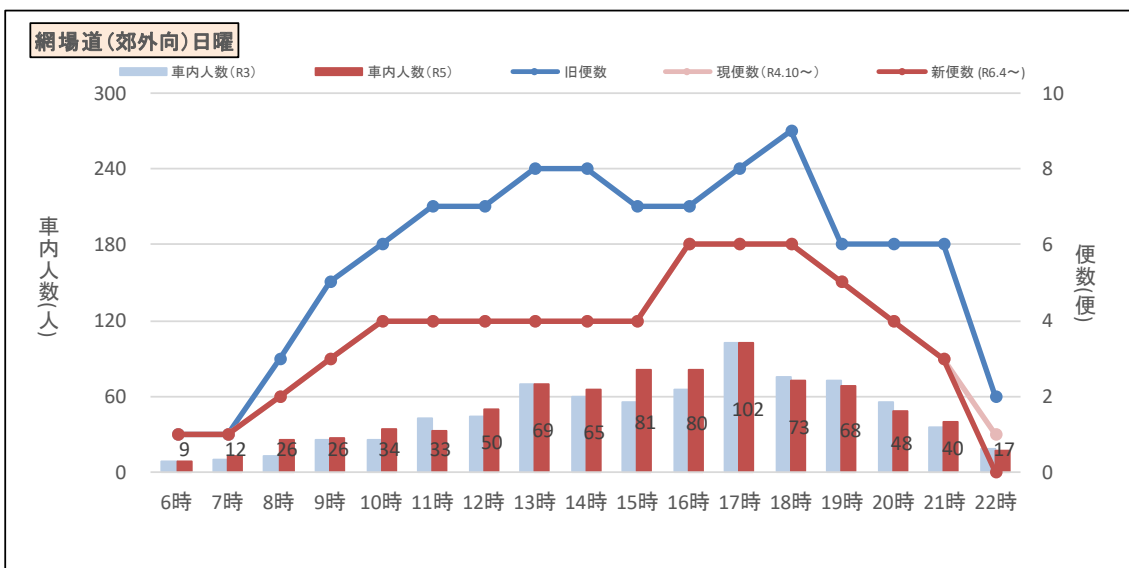
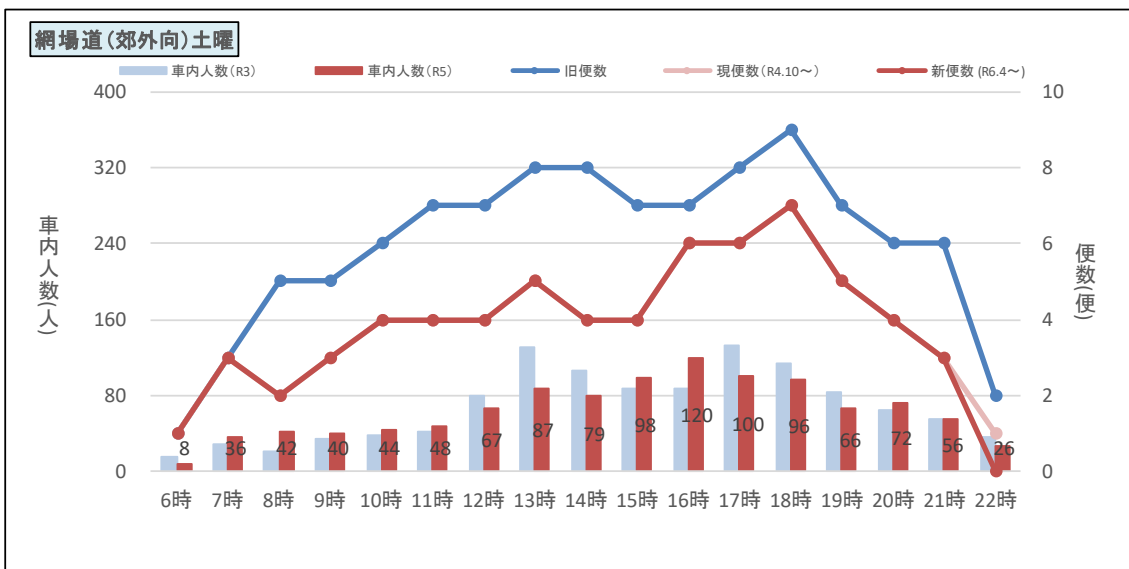
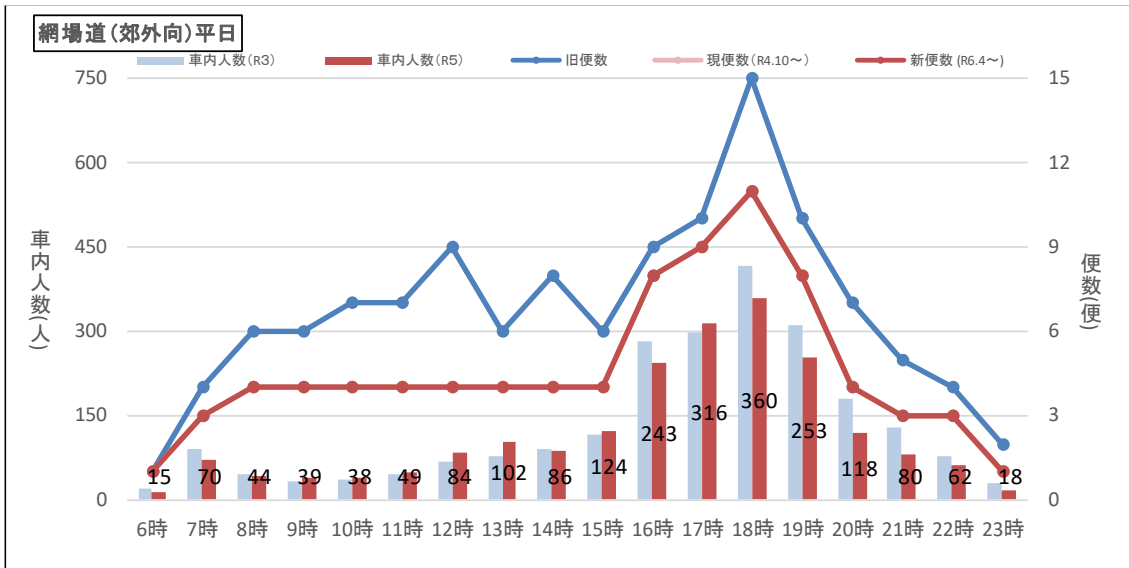


図 2-1-4 輸送人員と運行便数（郊外向き・網場道バス停）

2-1-3 共同経営の目標

(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項

東長崎地区における収益性は、令和4年度に+約169百万円、令和4年度から令和6年度までの3年間累計で+約527百万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ている。

区分	事業者	年間運行 便数[便]	年間走行 キロ[km]	収支実績 R2	収支見込み R3	収益性見込み[千円]		
						R4	R5	R6
共同経営を 行わなかった場合	長崎バス	25,542	468,331	▲90,562	▲101,467	▲105,840	▲109,995	▲113,942
	県営バス	56,431	1,319,641	▲161,845	▲194,432	▲209,387	▲223,593	▲237,090
	計	81,973	1,787,972	▲252,407	▲295,899	▲315,227	▲333,588	▲351,032
共同経営を 行った場合	長崎バス	0	0	▲90,562	▲101,467	0	0	0
	県営バス	52,650	1,165,949	▲161,845	▲194,432	▲146,682	▲163,316	▲163,054
	計	52,650	1,165,949	▲252,407	▲295,899	▲146,682	▲163,316	▲163,054
差し引き	長崎バス	▲25,542	▲468,331	—	—	105,840	109,995	113,942
	県営バス	▲3,781	▲153,692	—	—	62,705	60,277	74,036
	計	▲29,323	▲622,023	—	—	168,545	170,272	187,978

○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とで対象地区内の年間利用者数は同じと仮定。

ただし、コミュニティ交通（共同経営対象外の路線）に転換される系統は収益性見込みから除外している。

(2) 人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項

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、令和4年度において、両社局合わせて、人員数は-13.0人/日（平日）、車両数は-10.8台/日（平日）の改善効果を見込んでいる。

尚、コミュニティ交通に転換される路線の運行は、利便増進実施計画に基づき県営バスが受託することから、受託運行分を加味した場合の改善効果は、人員数で-0.3人/日（平日）、車両数で-0.2台/日（平日）を見込んでいる。

○算定の基礎となる運転士の運転時間

（単位：分）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R4年度	R5年度	R6年度	R4年度	R5年度	R6年度	
長崎バス	平日	3,509	3,509	3,509	0	0	0	-3,509 分/日
	土曜	3,213	3,213	3,213	0	0	0	-3,213 分/日
	日祝	3,213	3,213	3,213	0	0	0	-3,213 分/日
県営バス	平日	11,959	11,959	11,959	11,041	11,041	10,344	-918 分/日
	土曜	10,243	10,243	10,243	8,465	8,465	7,848	-1,778 分/日
	日祝	9,687	9,687	9,687	8,050	8,050	7,453	-1,637 分/日

○人員数の見込み

（単位：人）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R4年度	R5年度	R6年度	R4年度	R5年度	R6年度	
長崎バス	平日	10.6	10.6	10.6	0.0	0.0	0.0	-10.6 人/日
	土曜	9.7	9.7	9.7	0.0	0.0	0.0	-9.7 人/日
	日祝	9.7	9.7	9.7	0.0	0.0	0.0	-9.7 人/日
県営バス	平日	31.5	31.5	31.5	29.1	29.1	27.2	-2.4 人/日
	土曜	27.0	27.0	27.0	22.3	22.3	20.7	-4.7 人/日
	日祝	25.5	25.5	25.5	21.2	21.2	19.6	-4.3 人/日

〈備考〉 運転士1人分は長崎バス330分、県営バス380分で計算

運転士数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他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）

○車両数の見込み

（単位：台）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R4年度	R5年度	R6年度	R4年度	R5年度	R6年度	
長崎バス	平日	8.5	8.5	8.5	0.0	0.0	0.0	-8.5 台/日
	土曜	7.8	7.8	7.8	0.0	0.0	0.0	-7.8 台/日
	日祝	7.8	7.8	7.8	0.0	0.0	0.0	-7.8 台/日
県営バス	平日	25.2	25.2	25.2	22.9	22.9	21.8	-2.3 台/日
	土曜	21.6	21.6	21.6	17.8	17.8	16.5	-3.8 台/日
	日祝	20.4	20.4	20.4	16.9	16.9	15.7	-3.5 台/日

〈備考〉 車両1台分は長崎バス413分、県営バス475分で計算

車両数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他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）

(3) 基盤的サービス提供の維持に係る目標に関する事項

計画期間において、対象系統の運行を維持するとともに、ダイヤ調整による待ち時間の平準化を行い、利用者利便の維持を図る。重複区間におけるサービス水準の内容については下表の通りであり、実施前と変化するサービス水準を着色（サービス向上：青、サービス低下：赤）した。

①共同経営実施前

(中心部向け：矢上、郊外向け：矢上を基準バスとして集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発時刻	終発時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※1			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス ・ 県営 バス	中心 部向 け	平日	6:10	22:15	118便	5分	10分	11分	22分	11分	15分	25分	55分
			土曜	6:10	20:29	97便	8分	10分	12分	16分	25分	25分	25分	36分
			日祝	6:20	20:29	94便	8分	10分	11分	16分	25分	25分	25分	36分
		郊外 向 け	平日	7:02	23:41	122便	11分	8分	6分	10分	30分	18分	18分	33分
			土曜	7:00	22:23	102便	13分	8分	8分	9分	30分	18分	15分	20分
			日祝	7:00	22:23	97便	19分	8分	8分	9分	60分	18分	15分	20分

②共同経営実施後（令和4年10月～）

(中心部向け：矢上、郊外向け：矢上を基準バスとして集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発時刻	終発時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※1			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス ・ 県営 バス	中心 部向 け	平日	6:10	22:00 (▲15分)	77便 (▲41便)	8分 (+3分)	15分 (+5分)	15分 (+4分)	27分 (+5分)	15分 (+4分)	15分	30分 (+5分)	70分 (+15分)
			土曜	6:10	19:50 (▲39分)	57便 (▲40便)	12分 (+4分)	15分 (+5分)	18分 (+6分)	30分 (+14分)	30分 (+5分)	15分 (▲10分)	30分 (+5分)	45分 (+9分)
			日祝	6:20	19:50 (▲39分)	54便 (▲40便)	12分 (+4分)	15分 (+5分)	18分 (+7分)	30分 (+14分)	35分 (+10分)	15分 (▲10分)	30分 (+5分)	45分 (+9分)
		郊外 向 け	平日	7:02	23:21 (▲20分)	83便 (▲39便)	16分 (+5分)	15分 (+7分)	7分 (+1分)	13分 (+3分)	30分	19分 (+1分)	16分 (▲2分)	33分
			土曜	7:00	22:05 (▲18分)	65便 (▲37便)	22分 (+9分)	16分 (+8分)	10分 (+2分)	14分 (+5分)	40分 (+10分)	18分	18分 (+3分)	27分 (+7分)
			日祝	7:00	22:05 (▲18分)	62便 (▲35便)	29分 (+10分)	16分 (+8分)	11分 (+3分)	13分 (+4分)	60分	18分	18分 (+3分)	27分 (+7分)

③共同経営実施後（令和6年4月～）

(中心部向け：矢上、郊外向け：矢上を基準バスとして集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発時刻	終発時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※1			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス ・ 県営 バス	中心 部向 け	平日	6:10	21:30 (▲30分)	75便 (▲2便)	7分 (▲1分)	15分	15分	27分	15分	15分	15分 (▲15分)	70分
			土曜	6:10	19:50	57便	11分 (▲1分)	15分	18分	30分	25分 (▲5分)	15分	30分	45分
			日祝	6:10 (▲10分)	19:50	54便	13分 (+1分)	15分	18分	30分	35分	15分	30分	45分
		郊外 向 け	平日	7:02	23:06 (▲15分)	83便	16分	15分	7分	13分	30分	19分	19分 (+3分)	33分
			土曜	7:00	21:50 (▲15分)	64便 (▲1便)	22分	15分 (▲1分)	10分	13分 (▲1分)	40分	17分 (▲1分)	17分 (▲1分)	30分 (+3分)
			日祝	7:00	21:50 (▲15分)	61便 (▲1便)	29分	15分 (▲1分)	11分	13分	60分	17分 (▲1分)	17分 (▲1分)	30分 (+3分)

- ※1) 平均運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに前便との時間差を算出し平均した値
- ※2) 最大運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに前便との時間差を算出し最大となる値
- ※3) 朝は始発～9時台、昼は10時～15時台、夕は16時～18時台、夜は19時～終発を指す
- ※4) 表内の数値のうち、実施前・実施後でサービスが変化する箇所は（）内に増減を表記

2-2 日見地区【第1版の計画区域】

2-2-1 対象路線

下記に示す系統 No.1～20 を対象路線（行為対象路線）とする。

表 2-2-1 対象路線一覧表

No.	地区	事業者	系統番号	起点	終点	主たる経由地	キロ程 (km)
1	日見	長崎バス	258	潮見町	ココウオーク茂里町	大波止	16.3
2			290	太田尾（茂木）	長崎新地ターミナル	網場	17.0
3		県営バス	04025	春日車庫前	長崎駅前	市役所	12.6
4			05817	春日車庫前	立神	大波止	17.4
5			07323	春日車庫前	本原一丁目	日見バイパス～長崎県庁前	15.7
6			09516	春日車庫前	女の都団地	市役所	21.1
7			09517	春日車庫前	長崎商高	市役所	20.4
8			09520	春日車庫前	サニータウン車庫	市役所	21.7
9			09549	春日車庫前	長崎商高	大波止	20.3
10			09566	春日車庫前	サニータウン車庫	大波止	21.6
11			12809	春日車庫前	西崎団地	市役所	20.3
12			04045	長崎駅前南口	春日車庫前	大波止	12.4
13			09525	女の都入口	春日車庫前	市役所	19.4
14			09535	女の都団地	春日車庫前	大波止	20.9
15			09536	サニータウン車庫	春日車庫前	大波止	21.6
16			12810	西崎団地	春日車庫前	市役所	20.5
17			12813	西崎団地	春日車庫前	大波止	20.2
18			04026	春日車庫前	長崎駅前	大波止	12.5
19			09526	女の都入口	春日車庫前	大波止	19.1
20			09565	春日車庫前	女の都団地	大波止	20.9

○運行系統図（現状）

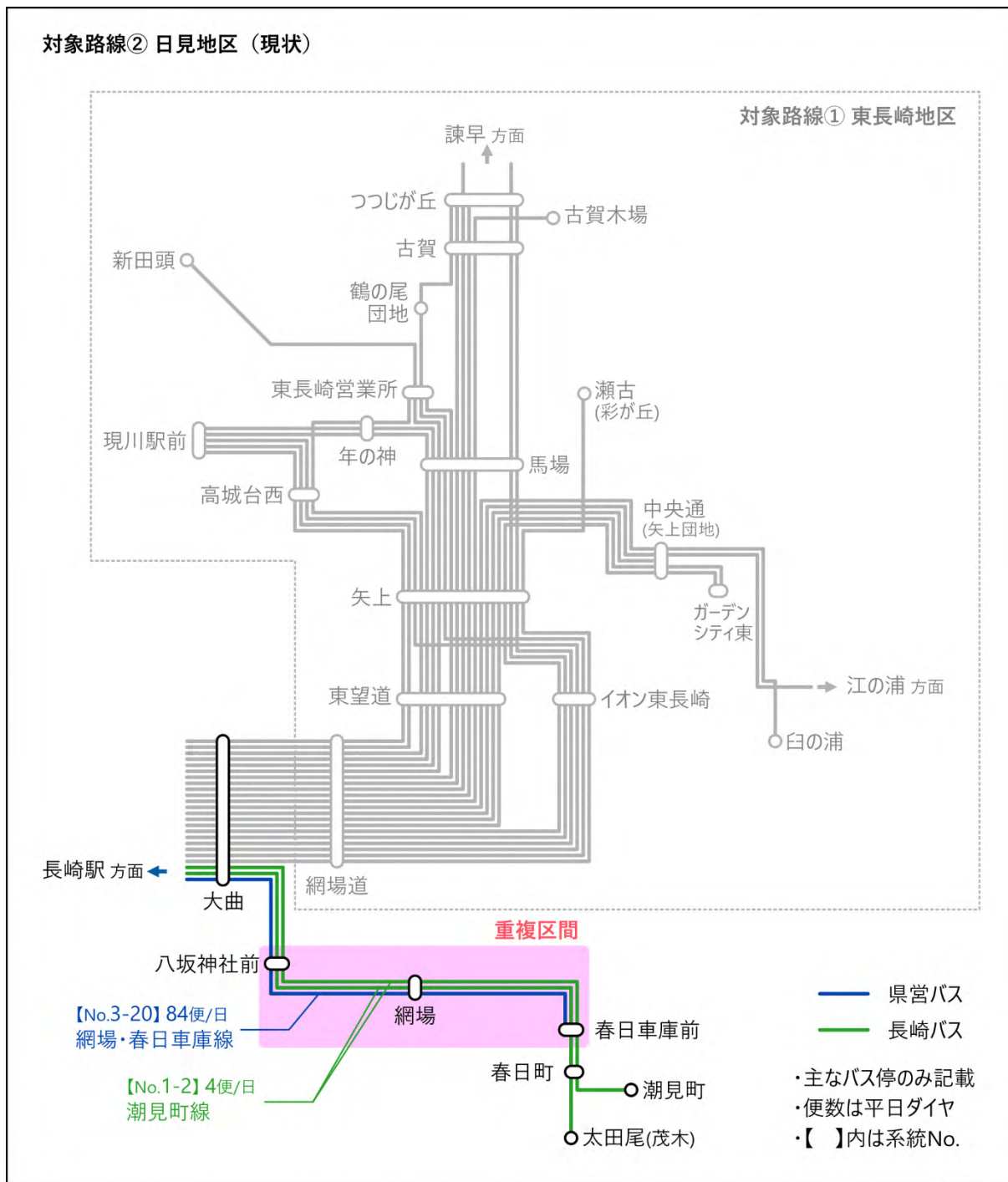


図 2-2-1 運行系統図（現状）

2-2-2 共同経営の内容

当該区間は、利便増進実施計画に基づき、運行事業者を県営バスに一元化することで運行コストの最小化を図る。

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り、収支改善効果を+51百万円見込む。

(1) 重複路線の見直し

長崎バス系統の廃止【利便増進実施計画 事業Ⅰ-②】

当該区間における事業者間の競合を解消するため、以下の長崎バス系統を廃止し、当該区間の運行分担を図る。

- ・日見：No.1～2

県営バス系統の一部増便

長崎バス系統の廃止に伴い、朝の通勤時間帯の輸送量を確保するため、以下の県営バス系統を1便増便する。

- ・日見：No.3

県営バス系統の一部延伸【利便増進実施計画 事業Ⅰ-③】

コミュニティ交通に転換される潮見地区の運行は、県営バスの以下の系統の一部を延伸する運行形態とすることで、運行コストを最小化しつつ直通運行により利便性を維持する。

- ・日見：No.3、No.12

需要に応じた供給量の適正化【利便増進実施計画 事業Ⅰ-①】

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。

待ち時間の平準化【利便増進実施計画 事業Ⅰ-①】

重複路線の見直しに合わせて、県営バス系統の運行ダイヤの見直しを行い、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。

利用実態に合わせた運行時刻の変更

共同経営実施後の実際の利用状況をダイヤに反映するため、直近の利用実績を踏まえて、一部の時間帯で運行便数や時刻を調整する。

労働規制強化に対応するための最終便繰り上げ

令和6年4月1日から適用される「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」に対応するため、最終便の繰り上げを行い、通勤・通学に不可欠な朝の運行便数を保ちつつ、運転士の休息期間を確保する。

(2) 余剰の充当

重複路線の見直しにより県営バスに生じた余剰は、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。また、長崎市中心部の再開発に伴う、将来的な新規需要に対応した新規路線 2-4 の共同運行に充当する。

長崎バスに生じる余剰は軽微なものであり、他のサービス向上につながる余剰にまでは至らないことから、運転士の労働環境の改善に活用する。

○運行系統図（実施後）

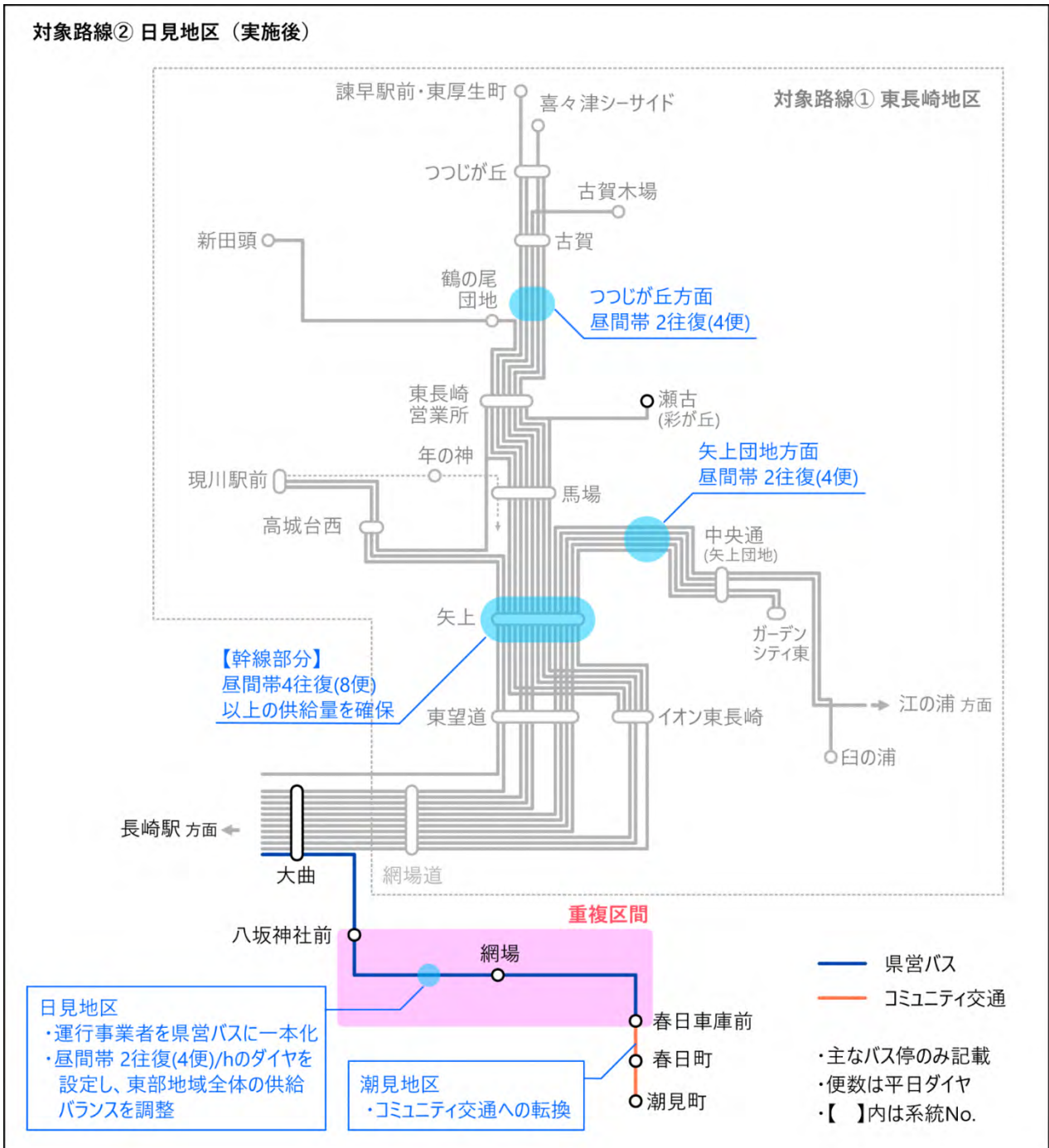


図 2-2-2 運行系統図（実施後）

○重複区間の新旧時刻表（中心部向き・八坂神社前バス停）

表 2-2-2 重複区間の新旧時刻表（中心部向き・八坂神社前バス停）

対象路線	日見地区～中心部（幹線系統）				バス停		八坂神社前(中心部向き)							
	旧（共同経営計画 以前）				新（令和4年10月～）				新（令和6年4月～）					
	ダイヤ	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	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔	
平日	6時	30 50		20 分	20 分	35 55		20 分	20 分	36 56		20 分	20 分	
	7時	05 20 35 55	16	20 分	13 分	10 25 40 55		15 分	15 分	11 26 41 56		15 分	15 分	
	8時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	26 56		30 分	30 分	
	9時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	23 分	
	10時	15 35 55	46	20 分	15 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	11時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	12時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	13時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	14時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	15時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	16時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	17時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	18時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	19時	55		60 分	60 分	55		60 分	60 分	41		60 分	60 分	
	20時	54		59 分	59 分	54		59 分	59 分	40		59 分	59 分	
	21時	54		60 分	60 分									
	22時													
	23時													
	土曜	6時	35 55		20 分	20 分	35 55		20 分	20 分	41			
		7時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分
		8時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分
		9時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分
		10時	15 35 55	26	20 分	15 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分
11時		15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
12時		15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
13時		15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
14時		15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
15時		15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
16時		15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
17時		15 45		30 分	25 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
18時		15 45		30 分	30 分	55		60 分	60 分	11 41		30 分	30 分	
19時		45		60 分	60 分	55		60 分	60 分	41		60 分	60 分	
20時	44		59 分	59 分										
21時														
22時														
23時														
日祝	6時	35				35 55		20 分	20 分	41				
	7時	05 35 55		30 分	27 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	8時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	9時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	10時	15 35 55	26	20 分	15 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	11時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	12時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	13時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	14時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	15時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	16時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	17時	15 45		30 分	25 分	25 55		30 分	30 分	11 41		30 分	30 分	
	18時	15 45		30 分	30 分	55		60 分	60 分	41		60 分	60 分	
	19時	45		60 分	60 分	55		60 分	60 分	41		60 分	60 分	
20時	44		59 分	59 分										
21時														
22時														
23時														

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

○重複区間の新旧時刻表（郊外向き・八坂神社前バス停）

表 2-2-3 重複区間の新旧時刻表（郊外向き・八坂神社前バス停）

対象路線	中心部～日見地区（幹線系統）				バス停		八坂神社前(郊外向き)							
	旧（共同経営計画 以前）				新（令和4年10月～）				新（令和6年4月～）					
	ダイヤ	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	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔	
平日	6時	53												
	7時	23 43 53		30分	30分	45				46				
	8時	17 38 58		24分	22分	15 45		30分	30分	00 31		31分	23分	
	9時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	16		45分	45分	
	10時	18 38 58	12	20分	15分	15 45		30分	30分	00 30		44分	37分	
	11時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	00 30		30分	30分	
	12時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	00 30		30分	30分	
	13時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	00 30		30分	30分	
	14時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	00 30		30分	30分	
	15時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	00 30		30分	30分	
	16時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	00 30 45		30分	25分	
	17時	18 38 58	53	20分	15分	15 45		30分	30分	15 45		30分	30分	
	18時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	15 45		30分	30分	
	19時	16 46		30分	24分	13 43		30分	29分	13 43		30分	29分	
	20時	26		40分	40分	13 41		30分	29分	08 36		28分	27分	
	21時	14		48分	48分	41		60分	60分	36		60分	60分	
	22時	14		60分	60分									
	23時													
	土曜	6時	51											
		7時	21		30分	30分	53				53			
		8時	06 31 51		45分	30分	13 43		30分	25分	28 58		35分	33分
		9時	21 51	37	30分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分
		10時	16 36 56		25分	22分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分
11時		16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
12時		16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
13時		16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
14時		16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
15時		16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
16時		16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
17時		16 36 56	37	20分	15分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
18時		16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
19時		16 46		30分	25分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
20時	15		29分	29分	12		29分	29分	25		27分	27分		
21時	13		58分	58分	10		58分	58分	25		60分	60分		
22時	13		60分	60分										
23時														
日祝	6時	51												
	7時	21		30分	30分	53				53				
	8時	06 51		45分	45分	43		50分	50分	28 58		35分	33分	
	9時	21 51	37	30分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
	10時	16 36 56		25分	22分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
	11時	16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
	12時	16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
	13時	16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
	14時	16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
	15時	16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
	16時	16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
	17時	16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
	18時	16 36 56		20分	20分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
	19時	16 46		30分	25分	13 43		30分	30分	28 58		30分	30分	
20時	15		29分	29分	12		29分	29分	25		27分	27分		
21時	13		58分	58分	10		58分	58分						
22時	13		60分	60分										
23時														

昼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

○輸送人員と運行便数（中心部向き・八坂神社前バス停） R3.4.8～R3.4.28 利用実績(R5 実績により補正)

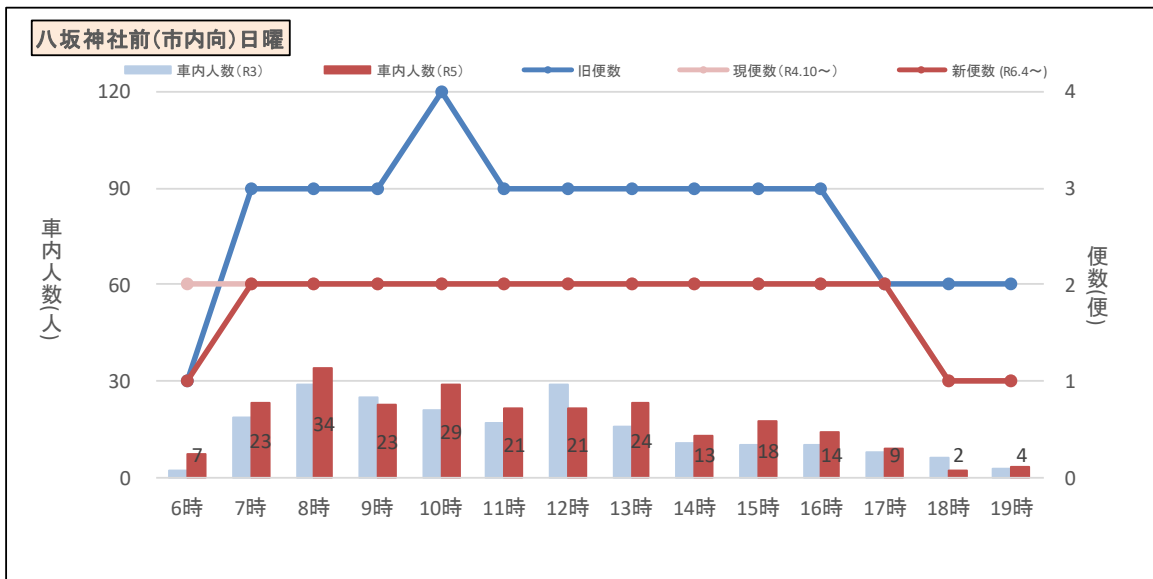
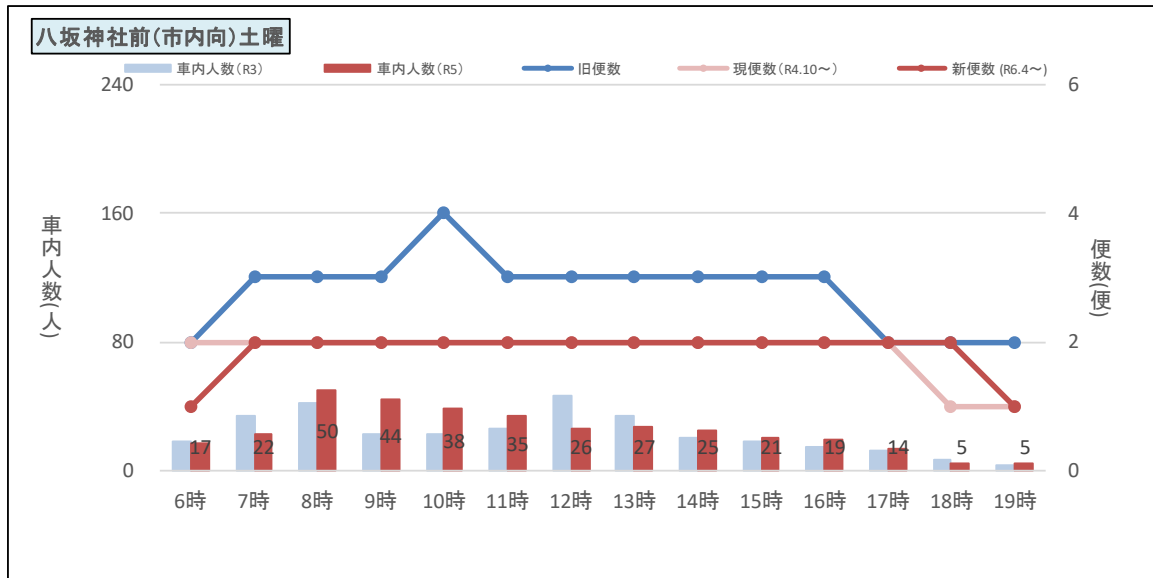
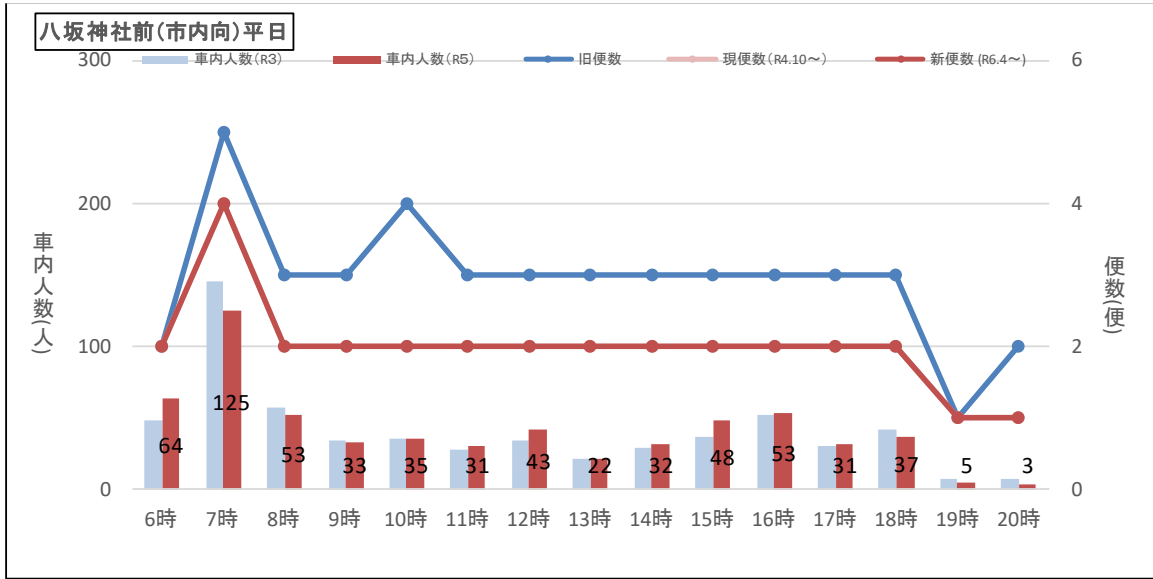


図 2-2-3 輸送人員と運行便数（中心部向き・八坂神社前バス停）

○輸送人員と運行便数（郊外向き・八坂神社前バス停） R3.4.8～R3.4.28 利用実績(R5 実績により補正)

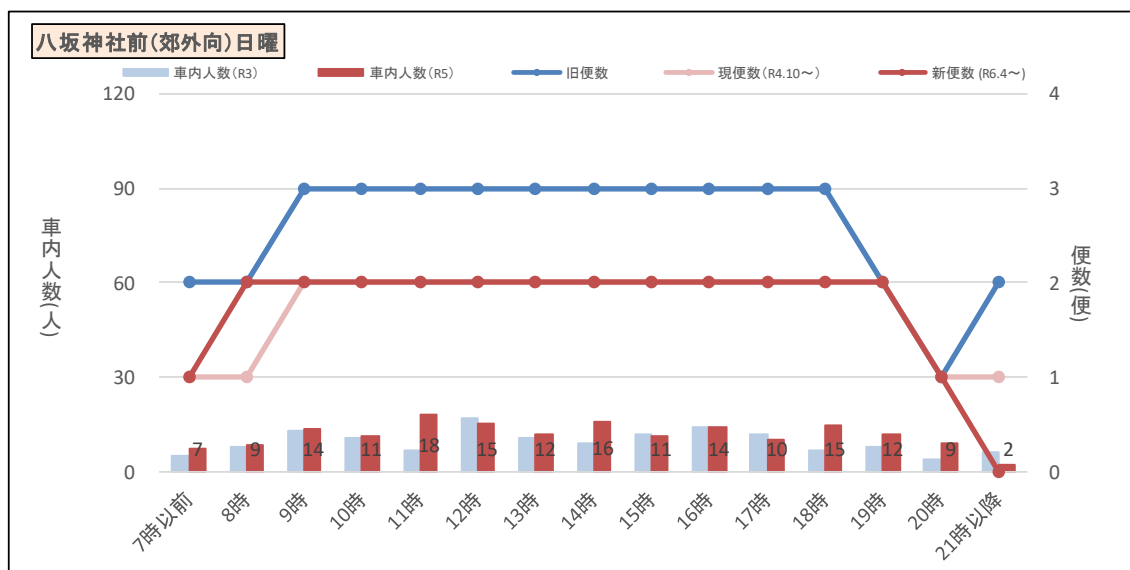
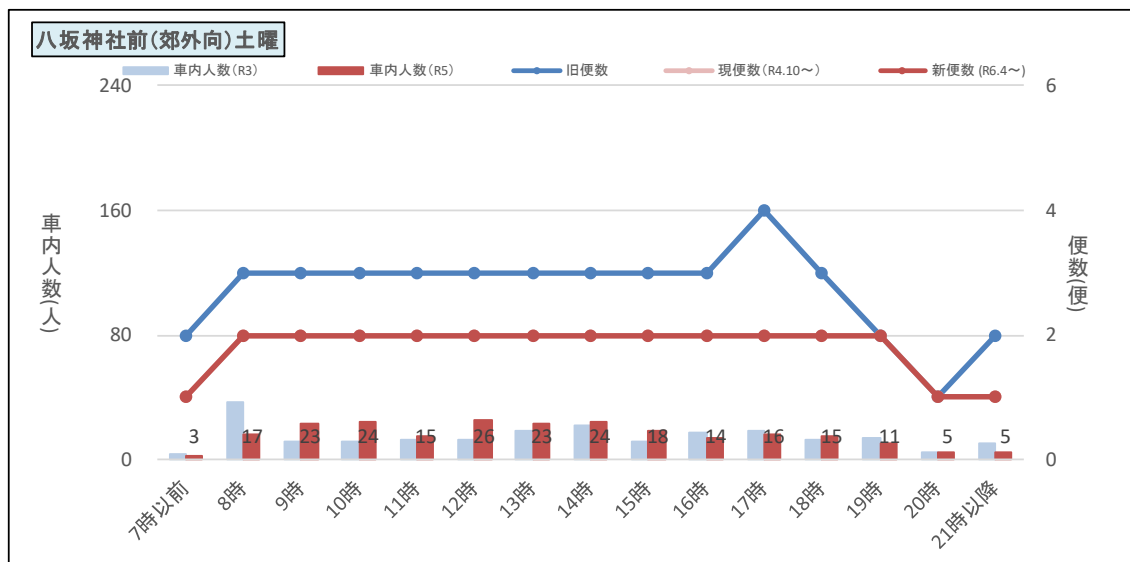
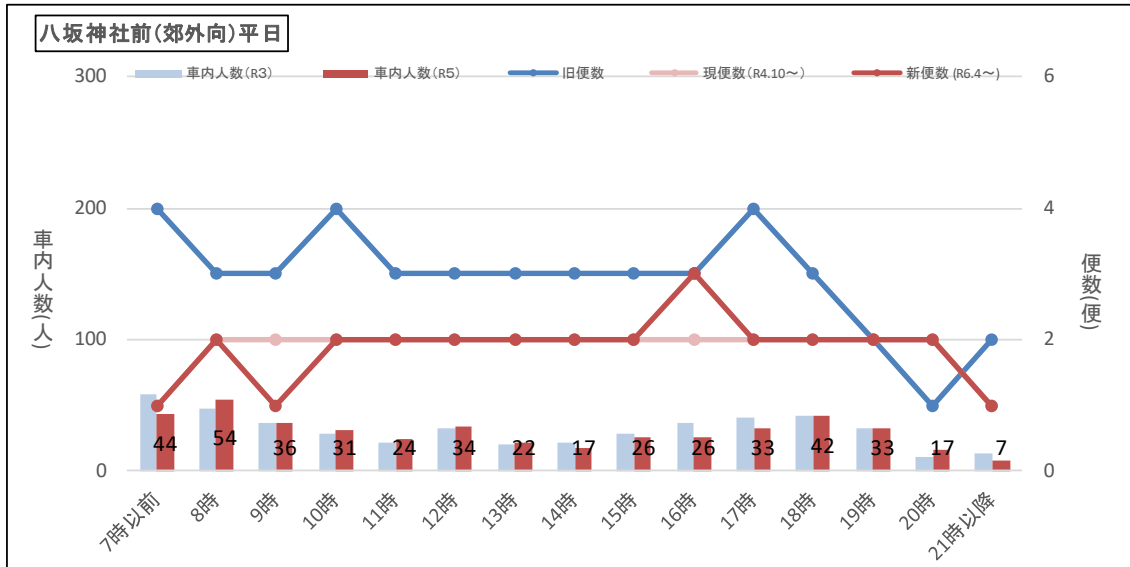


図 2-2-4 輸送人員と運行便数（郊外向き・八坂神社前バス停）

2-2-3 共同経営の目標

(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項

日見地区における収益性は、令和4年度に+約51百万円、令和4年度から令和6年度までの3年間累計で+約156百万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ている。

区分	事業者	年間運行便数[便]	年間走行キロ[km]	収支実績 R2	収支見込み R3	収益性見込み[千円]		
						R4	R5	R6
共同経営を行わなかった場合	長崎バス	1,264	20,773	▲7,119	▲5,908	▲6,032	▲6,149	▲6,261
	県営バス	29,653	375,732	▲47,815	▲51,883	▲56,314	▲60,524	▲64,524
	計	30,917	396,505	▲54,934	▲57,791	▲62,346	▲66,673	▲70,785
共同経営を行った場合	長崎バス	0	0	▲7,119	▲5,908	0	0	0
	県営バス	20,406	266,412	▲47,815	▲51,883	▲10,872	▲15,276	▲17,587
	計	20,406	266,412	▲54,934	▲57,791	▲10,872	▲15,276	▲17,587
差し引き	長崎バス	▲1,264	▲20,773	—	—	6,032	6,149	6,261
	県営バス	▲9,247	▲109,320	—	—	45,442	45,248	46,937
	計	▲10,511	▲130,093	—	—	51,474	51,397	53,198

○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とで対象地区内の年間利用者数は同じと仮定。

(2) 人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項

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、令和4年度において、人員数は-5.8人/日（平日）、車両数は-4.6台/日（平日）の改善効果を見込んでいる。

○算定の基礎となる運転士の運転時間

(単位：分)

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R4年度	R5年度	R6年度	R4年度	R5年度	R6年度	
長崎バス	平日	174	174	174	0	0	0	-174 分/日
	土曜	132	132	132	0	0	0	-132 分/日
	日祝	88	88	88	0	0	0	-88 分/日
県営バス	平日	3,405	3,405	3,405	1,420	1,420	1,280	-1,985 分/日
	土曜	1,776	1,776	1,776	1,192	1,192	1,003	-584 分/日
	日祝	1,737	1,737	1,737	1,192	1,192	964	-545 分/日

○人員数の見込み

(単位：人)

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R4年度	R5年度	R6年度	R4年度	R5年度	R6年度	
長崎バス	平日	0.5	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0	-0.5 人/日
	土曜	0.4	0.4	0.4	0.0	0.0	0.0	-0.4 人/日
	日祝	0.3	0.3	0.3	0.0	0.0	0.0	-0.3 人/日
県営バス	平日	9.0	9.0	9.0	3.7	3.7	3.4	-5.3 人/日
	土曜	4.7	4.7	4.7	3.1	3.1	2.6	-1.6 人/日
	日祝	4.6	4.6	4.6	3.1	3.1	2.5	-1.5 人/日

〈備考〉 運転士1人分は長崎バス330分、県営バス380分で計算

運転士数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他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）

○車両数の見込み

(単位：台)

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R4年度	R5年度	R6年度	R4年度	R5年度	R6年度	
長崎バス	平日	0.4	0.4	0.4	0.0	0.0	0.0	-0.4 台/日
	土曜	0.3	0.3	0.3	0.0	0.0	0.0	-0.3 台/日
	日祝	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	-0.2 台/日
県営バス	平日	7.2	7.2	7.2	3.0	3.0	2.7	-4.2 台/日
	土曜	3.7	3.7	3.7	2.5	2.5	2.1	-1.2 台/日
	日祝	3.7	3.7	3.7	2.5	2.5	2.0	-1.2 台/日

〈備考〉 車両1台分は長崎バス413分、県営バス475分で計算

車両数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他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）

(3) 基盤的サービス提供の維持に係る目標に関する事項

計画期間において、対象系統の運行を維持するとともに、前項の東長崎地区を含め長崎市東部地域全体の供給バランスを考慮し、ダイヤ調整による待ち時間の平準化を行い、利用者利便の維持を図る。重複区間におけるサービス水準の内容については下表の通りであり、実施前と変化するサービス水準を着色（サービス向上：青、サービス低下：赤）した。

①共同経営実施前

(中心部向け：八坂神社前、郊外向け：八坂神社前を基準バスとして集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発時刻	終発時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※1			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス ・ 県営 バス	中心 部 向 け	平日	6:30	21:54	44便	17分	19分	20分	60分	20分	20分	20分	60分
			土曜	6:35	20:44	39便	20分	19分	24分	60分	20分	20分	30分	60分
			日祝	6:35	20:44	38便	22分	19分	24分	60分	30分	20分	30分	60分
		郊 外 向 け	平日	6:53	22:14	44便	21分	19分	18分	39分	30分	20分	20分	60分
			土曜	6:51	22:13	41便	26分	20分	18分	39分	45分	25分	20分	60分
			日祝	6:51	22:13	39便	30分	20分	20分	39分	45分	25分	20分	60分

②共同経営実施後（令和4年10月～）

(中心部向け：八坂神社前、郊外向け：八坂神社前を基準バスとして集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発時刻	終発時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※1			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス ・ 県営 バス	中心 部 向 け	平日	6:35 (+ 5分)	20:54 (▲ 60分)	30便 (▲ 14便)	20分 (+ 3分)	30分 (+ 11分)	30分 (+ 10分)	60分	30分 (+ 10分)	30分 (+ 10分)	30分 (+ 10分)	60分
			土曜	6:35	19:55 (▲ 49分)	26便 (▲ 13便)	29分 (+ 9分)	30分 (+ 11分)	36分 (+ 12分)	60分	30分 (+ 10分)	30分 (+ 10分)	60分 (+ 30分)	60分
			日祝	6:35	19:55 (▲ 49分)	26便 (▲ 12便)	29分 (+ 7分)	30分 (+ 11分)	36分 (+ 12分)	60分	30分	30分 (+ 10分)	60分 (+ 30分)	60分
		郊 外 向 け	平日	7:45 (+ 52分)	21:41 (▲ 33分)	28便 (▲ 16便)	30分 (+ 9分)	30分 (+ 11分)	30分 (+ 12分)	35分 (▲ 4分)	30分	30分 (+ 10分)	30分 (+ 10分)	60分
			土曜	7:53 (+ 62分)	21:10 (▲ 63分)	27便 (▲ 14便)	28分 (+ 2分)	30分 (+ 10分)	30分 (+ 12分)	37分 (▲ 2分)	30分 (▲ 15分)	30分 (+ 5分)	30分 (+ 10分)	58分 (▲ 2分)
			日祝	7:53 (+ 62分)	21:10 (▲ 63分)	26便 (▲ 13便)	37分 (+ 7分)	30分 (+ 10分)	30分 (+ 10分)	37分 (▲ 2分)	50分 (+ 5分)	30分 (+ 5分)	30分 (+ 10分)	58分 (▲ 2分)

③共同経営実施後（令和6年4月～）

(中心部向け：八坂神社前、郊外向け：八坂神社前を基準バスとして集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発時刻	終発時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※1			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス ・ 県営 バス	中心 部 向 け	平日	6:36 (+ 1分)	20:40 (▲ 14分)	30便	21分 (+ 1分)	30分	30分	60分	30分	30分	30分	60分
			土曜	6:41 (+ 6分)	19:41 (▲ 14分)	26便	30分 (+ 1分)	30分	30分 (▲ 6分)	60分	30分	30分	30分 (▲ 30分)	60分
			日祝	6:41 (+ 6分)	19:41 (▲ 14分)	25便 (▲ 1便)	30分 (+ 1分)	30分	36分	60分	30分	30分	60分	60分
		郊 外 向 け	平日	7:46 (+ 1分)	21:36 (▲ 5分)	28便	30分	31分 (+ 1分)	28分 (▲ 2分)	34分 (▲ 1分)	45分 (+ 15分)	44分 (+ 14分)	30分	60分
			土曜	7:53	21:25 (+ 15分)	27便	31分 (+ 3分)	30分	30分	49分 (+ 12分)	35分 (+ 5分)	30分	30分	60分 (+ 2分)
			日祝	7:53	20:25 (▲ 45分)	26便	31分 (▲ 6分)	30分	30分	29分 (▲ 8分)	35分 (▲ 15分)	30分	30分	30分 (▲ 28分)

※1) 平均運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに前便との時間差を算出し平均した値

※2) 最大運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに前便との時間差を算出し最大となる値

※3) 朝は始発～9時台、昼は10時～15時台、夕は16時～18時台、夜は19時～終発を指す

※4) 表内の数値のうち、実施前・実施後でサービスが変化する箇所は () 内に増減を表記

2-3 滑石地区【第1版の計画区域】

2-3-1 対象路線

下記に示す系統 No.1~14 を対象路線（行為対象路線）とする。

表 2-3-1 対象路線一覧

No.	地区	事業者	系統番号	起点	終点	主たる経由地	キロ程 (km)
1	滑石	長崎バス	255	中央橋	上床	市役所前・滑石団地	12.6
2			259	中央橋	あぐりの丘	市役所前・滑石団地	16.3
3			261	上床	立神	滑石団地・銭座町	14.1
4			334	長崎新地ターミナル	桜の里ターミナル	大波止・滑石団地・桜の里団地	21.8
5			644	光風台車庫	中央橋	滑石団地・市役所前	16.4
6			670	豊洋台車庫	中央橋	光風台・滑石団地・市役所前	20.0
7			674	中央橋	桜の里ターミナル	大波止・滑石団地・光風台	21.9
8			677	桜の里ターミナル	中央橋	桜の里団地・滑石団地・市役所前	21.9
9			705	中央橋	上床	大波止・滑石団地	11.9
10			561	寺川内	中央橋	滑石団地・市役所	12.6
11	県営バス	09322	中央橋	北陽小学校前	長崎県庁前～ハートセンター～本原～昭和町～住吉	12.7	
12		09704	中央橋	北陽小学校前	大波止	10.9	
13		09714	北陽小学校前	中央橋	長崎県庁前	11.0	
14		09300	北陽小学校前	女の都団地	住吉	9.4	

○運行系統図（現状）

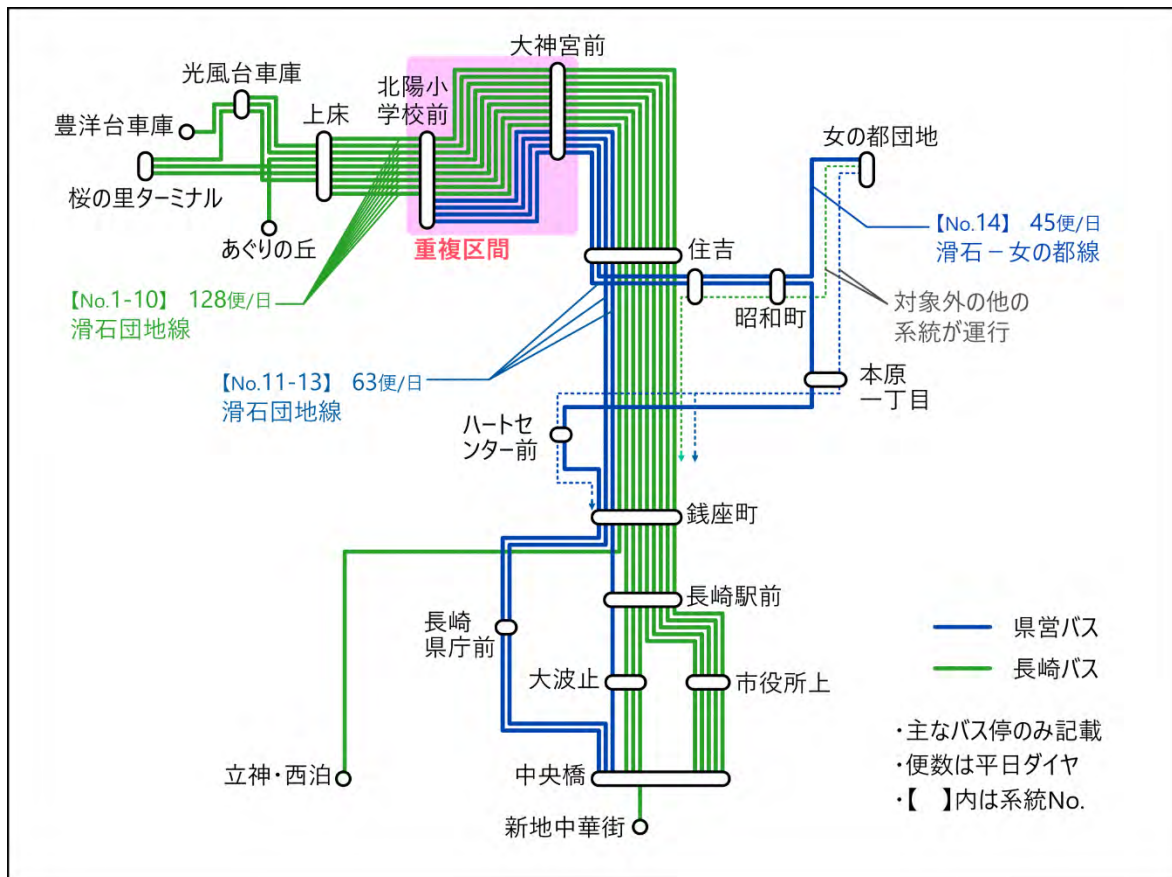


図 2-3-1 運行系統図（現状）

2-3-2 共同経営の内容

当該区間は、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。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り、収支改善効果を+130百万円見込む。

(1) 重複路線の見直し

県営バス系統の一部廃止

当該区間における事業者間の競合を解消するため、県営バス系統のうち No.11~14 を廃止し、当該区間の運行分担を図る。

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、上床～（滑石団地・長崎県庁前経由）～中央橋の快速系統を新設する。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。

利用実態に合わせた運行時刻の変更

共同経営実施後の実際の利用状況をダイヤに反映するため、直近の利用実績を踏まえて、一部の時間帯で運行便数や時刻を調整する。

労働規制強化に対応するための最終便繰り上げ

令和6年4月1日から適用される「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」に対応するため、最終便の繰り上げを行い、通勤・通学に不可欠な朝の運行便数を保ちつつ、運転士の休息期間を確保する。

(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 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。また、長崎市中心部の再開発に伴う、将来的な新規需要に対応した新規路線 2-4 の共同運行に充当する。

長崎バスについては、県営バスシステムの廃止に伴う利用者への影響を最小化すべく、系統の新設及び一部増便を行うため、車両・運転士の余剰は生じないものの、運行の一元化による1便当たり乗車人員の増加に伴い、収支改善が図られる。

○運行系統図（実施後）

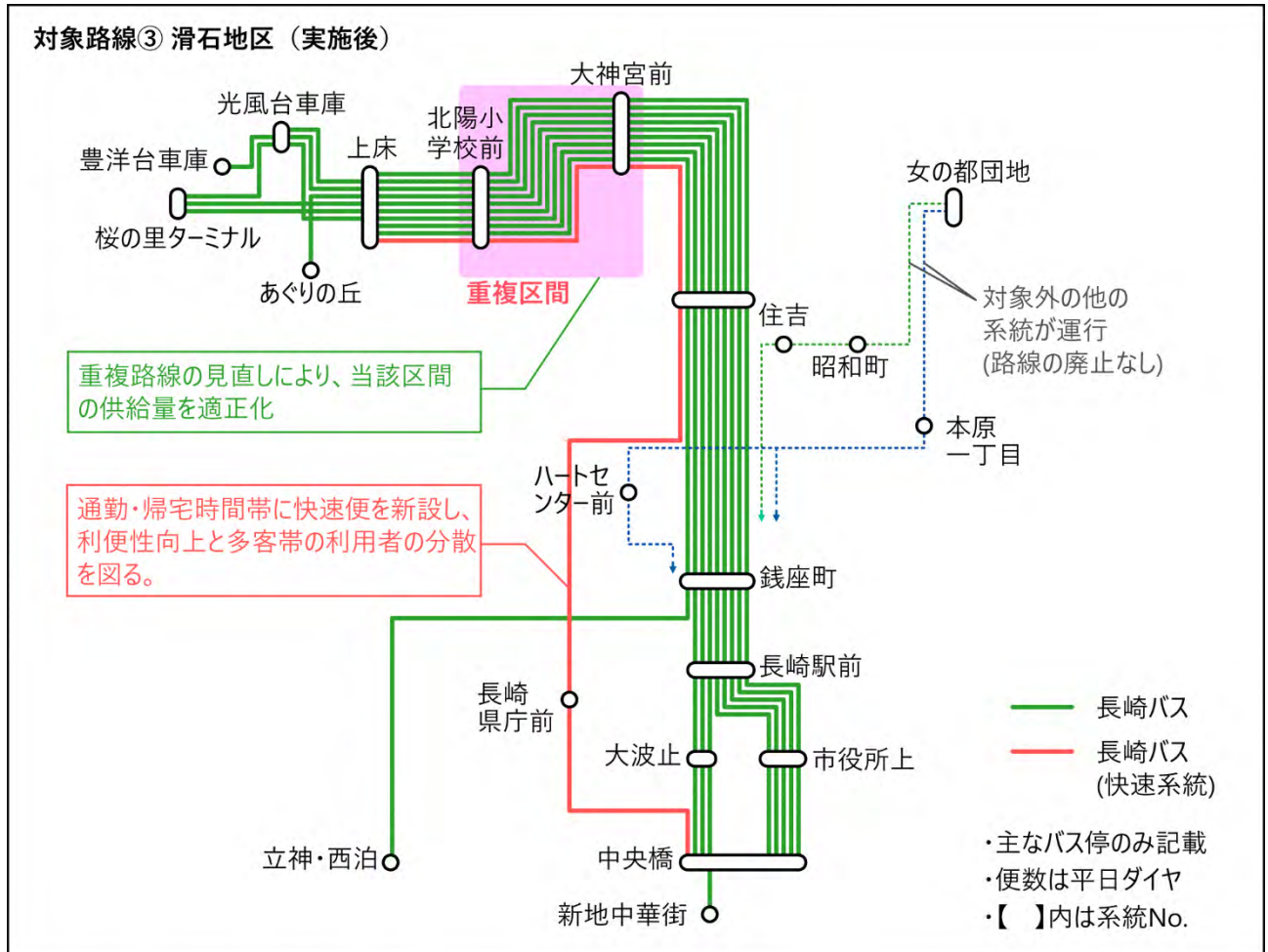


図 2-3-2 運行系統図（実施後）

○重複区間の新旧時刻表（中心部向き・北陽小学校前バス停）

表 2-3-2 重複区間の新旧時刻表（中心部向き・北陽小学校前バス停）

対象路線	滑石園地線（北陽小学校前～大神宮前） 旧（共同経営計画 以前）				バス停 北陽小学校前(中心部向き) 新（令和4年10月～）				バス停 北陽小学校前(中心部向き) 新（令和6年4月～）					
	ダイヤ	長崎バス	県営バス	最大 間隔	平均 間隔	長崎バス	県営バス	最大 間隔	平均 間隔	長崎バス	県営バス	最大 間隔	平均 間隔	
平日	5時	57				57				57				
		14 24 34 42 44				14 24 34 42 44				14 24 34 42 44				
	6時	54 59		17分	9分	49 54 59		17分	8分	49 54 59		17分	8分	
		04 09 14 19 24	08 21 34			04 09 14 19 24				04 09 14 19 24				
	7時	34 44		10分	5分	29 34 39 44 54		10分	6分	29 34 39 44 54		10分	6分	
		04 09 24 39 54	00 26 30		16分	04 14 24 39 54		15分	12分	04 14 24 39 54		15分	12分	
	8時	09 24 39 54	00 01 24 31 48		15分	09 24 39 54		15分	15分	09 24 39 54		15分	15分	
		09 24 39 54	01 22 31 38		15分	09 24 39 54		15分	15分	09 24 39 54		15分	15分	
	11時	09 34 54	01 16 25 31 43		11分	06 18 30 42 54		12分	12分	06 18 30 42 54		12分	12分	
		14 34 44 59	01 16 31 54		15分	06 18 30 42 54		12分	12分	06 18 30 42 54		12分	12分	
	13時	14 29 44 59	01 16 28 31 52		13分	06 18 30 42 54		12分	12分	06 18 30 42 54		12分	12分	
		14 29 44 59	01 16 31 52		13分	06 18 30 42 54		12分	12分	06 18 30 42 54		12分	12分	
	14時	14 29 44 59	01 16 27 31 44		15分	06 18 30 42 54		12分	12分	12 30 42 54		18分	15分	
		14 29 44 59	01 16 31 47		13分	06 18 30 42 54		12分	12分	06 18 30 42 54		12分	12分	
	16時	14 29 44 54	01 04 18 31 54		13分	09 24 39 54		15分	15分	14 29 44 54		20分	15分	
		19 54	01 31 46		18分	14 29 54		20分	20分	14 29 54		25分	20分	
	18時	09 29 49	01		20分	24 54		30分	30分	24 44		30分	25分	
		09 49			40分	30分	24	30分	30分	44		60分	60分	
	20時	44			55分	55分	04 44		40分	40分	14		30分	30分
	22時													
	23時													
	土曜	5時												
		6時	04 24 34 44 54		20分	13分	04 24 34 44 54		20分	13分	04 24 34 44 54		20分	13分
7時		04 14 24 34 44 54		10分	10分	04 14 24 34 44 54		10分	10分	04 14 24 34 44 54		10分	10分	
		14 34 54	36 51		20分	09 24 39 54		15分	15分	09 24 39 54		15分	15分	
8時		14 34 54	21 41 51		20分	09 24 39 54		15分	15分	09 24 39 54		15分	15分	
		14 34 54	21 41 51		20分	09 24 39 54		15分	15分	09 24 39 54		15分	15分	
10時		14 34 54	21 41 51		20分	09 24 39 54		15分	15分	09 24 39 54		15分	15分	
		14 34 54	21 41 51		20分	09 24 39 54		15分	15分	09 24 39 54		15分	15分	
11時		14 34 54	21 41 51		20分	09 24 39 54		15分	15分	09 24 39 54		15分	15分	
		14 34 54	21 41 51		20分	09 24 39 54		15分	15分	09 24 39 54		15分	15分	
12時		14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
		14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
14時		14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
		14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
15時		14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
		14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
16時		14 34 54	41		20分	14 34 54		20分	20分	14 29 44 59		20分	16分	
		14 34 54	41		20分	14 34 54		20分	20分	04 29 49		25分	17分	
18時		19 44			25分	25分	24 54		30分	30分	14 49		35分	30分
		09 49			40分	33分	24		30分	30分	24		35分	35分
20時		44			55分	55分	04 44		40分	40分	04		40分	40分
22時														
23時														
日祝	5時													
	6時	04 24 44		20分	20分	04 24 34 44		20分	13分	04 24 34 44		20分	13分	
		04 24 34 44 54		20分	14分	04 14 34 44 54		20分	14分	04 14 34 54		20分	18分	
	8時	14 34 54	51		20分	09 24 39 54		15分	15分	09 29 54		25分	20分	
		14 34 54	21 41 51		20分	09 24 39 54		15分	15分	14 34 54		20分	20分	
	10時	14 34 54	21 41 51		20分	09 24 39 54		15分	15分	14 34 54		20分	20分	
		14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
	11時	14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
		14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
	12時	14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
		14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
	13時	14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
		14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
	14時	14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
		14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
	15時	14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
		14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
	16時	14 34 54	21 41 51		20分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分	20分	
		14 34	21 41		20分	14 34 54		20分	20分	09 24 44		20分	17分	
	18時	04 34 59	41		30分	20分	14 34 54		20分	20分	04 24 54		30分	23分
		34			35分	35分	24 54		30分	30分	24 54		30分	30分
	20時	09 49			40分	38分	24		30分	30分	24		30分	30分
	21時						04		40分	40分	04		40分	40分
22時														
23時														

昼間帯における最大待ち時間が平日12～15分、土日祝15～20分となるよう調整しダイヤのパラつきを平準化

○重複区間の新旧時刻表（郊外向き・大神宮前バス停）

表 2-3-3 重複区間の新旧時刻表（郊外向き・大神宮前バス停）

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(郊外向き)				バス停 大神宮前(郊外向き)				
	旧（共同経営計画 以前）				新（令和4年10月～）				新（令和6年4月～）				
	長崎バス	県営バス	最大 間隔	平均 間隔	長崎バス	県営バス	最大 間隔	平均 間隔	長崎バス	県営バス	最大 間隔	平均 間隔	
平日	5時												
	6時												
	7時	36 58		22分	22分	36					36		
	8時	16 31 51	57	20分	15分	03 16 31 56		27分	20分	03 16 31 56		27分 20分	
	9時	06 21 35 44 54	15 27 30 51 58	9分	6分	16 35 44 54		20分	15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	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	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	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	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	09 29 44 59		20分 16分	
	15時	14 29 44 59	19 28 43 58 58	15分	8分	09 24 39 54		15分	15分	24 39 54		25分 18分	
	16時	14 29 47	28 32 47 58	15分	10分	04 14 24 34 42 54		12分	10分	04 14 24 34 42 54		12分 10分	
	17時	05 20 35 50	17 28 55 58	15分	8分	05 15 25 35 45 55		11分	10分	05 15 25 35 40 50		11分 9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	10 12 25 27 45 55		20分 11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	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	02 17 47		30分 19分	
	21時	12 27 42 57	39	15分	12分	17 37 57		20分	20分	07 27 47		20分 20分	
	22時	17 42	22	20分	15分	17 42		25分	23分	08 39		31分 26分	
	23時	08	15	26分	17分	08		26分	26分				
	土曜	5時											
		6時											
		7時	33 59		26分	26分	33 59		26分	26分	33 59		26分 26分
		8時	24 54	49	25分	18分	29 54		30分	28分	29 54		30分 28分
9時		24 44	14 19 49	20分	11分	14 34 54		20分	20分	14 34 59		25分 22分	
10時		04 24 44	14 19 49	20分	10分	14 34 54		20分	20分	14 34 59		25分 20分	
11時		04 24 44	14 19 49	20分	10分	14 29 44 59		20分	16分	14 29 44 59		15分 15分	
12時		04 24 44	14 19 49	20分	10分	14 29 44 59		15分	15分	14 29 44 59		15分 15分	
13時		04 24 44	14 19	20分	11分	19 39 59		20分	15分	19 39 59		20分 20分	
14時		04 24 44	14 19 49	20分	10分	19 39 59		20分	20分	19 44 59		25分 20分	
15時		04 24 44	14 19 49	20分	10分	19 39 59		20分	20分	19 44 59		25分 20分	
16時		04 24 44	14 19	20分	11分	14 29 44 59		15分	15分	14 29 44 59		15分 15分	
17時		04 24 44	14 19 49	20分	11分	14 29 44 59		15分	15分	14 29 44 59		15分 15分	
18時		04 24 44	14 19 49	20分	10分	14 29 44 59		15分	15分	14 29 44 59		15分 15分	
19時		04 24 43		20分	18分	19 39 57		20分	19分	19 39 48 53		20分 14分	
20時		02 20 42		22分	20分	17 37 57		20分	20分	07 25 57		32分 21分	
21時		02 20 42 57		22分	19分	15 37 57		22分	20分	17 47		30分 25分	
22時		17 42		25分	23分	17 42		25分	23分	08 39		31分 26分	
23時		08		26分	26分	08		26分	26分				
日祝		5時											
		6時											
		7時	33 59		26分	26分	33 59		26分	26分	33 59		26分 26分
		8時	24 54	49	25分	18分	29 59		30分	30分	29 54		30分 28分
	9時	24 44	14 19 49	20分	11分	14 34 54		20分	18分	29 54		35分 30分	
	10時	04 24 44	14 19 49	20分	10分	14 34 54		20分	20分	14 34 54		20分 20分	
	11時	04 24 44	14 19 49	20分	10分	14 29 44 59		20分	16分	14 34 59		25分 22分	
	12時	04 24 44	14 19 49	20分	10分	14 29 44 59		15分	15分	14 34 59		25分 20分	
	13時	04 24 44	14 19 49	20分	10分	19 39 59		20分	20分	19 39 59		20分 20分	
	14時	04 24 44	14 19 49	20分	10分	19 39 59		20分	20分	19 39 59		20分 20分	
	15時	04 24 44	14 19 49	20分	10分	19 39 59		20分	20分	19 39 59		20分 20分	
	16時	04 24 44	14 19 49	20分	10分	14 29 44 59		15分	15分	19 39 59		20分 20分	
	17時	04 24 44	14 19 49	20分	10分	14 29 44 59		15分	15分	14 34 54		20分 18分	
	18時	04 24 44	14 19 49	20分	10分	19 39 59		20分	20分	19 34 54		25分 20分	
	19時	04 24 43		20分	18分	19 39 57		20分	19分	29 57		35分 32分	
	20時	02 20 42		22分	20分	17 37 57		20分	20分	27 52		30分 28分	
	21時	02 20 42 57		22分	19分	15 37 57		22分	20分	17 47		30分 28分	
	22時	17 44		27分	24分	17 44		27分	24分	29		42分 42分	
	23時												

○輸送人員と運行便数（中心部向き・大神宮前バス停）

R3.4.8～R3.4.28 利用実績(R5 実績により補正)

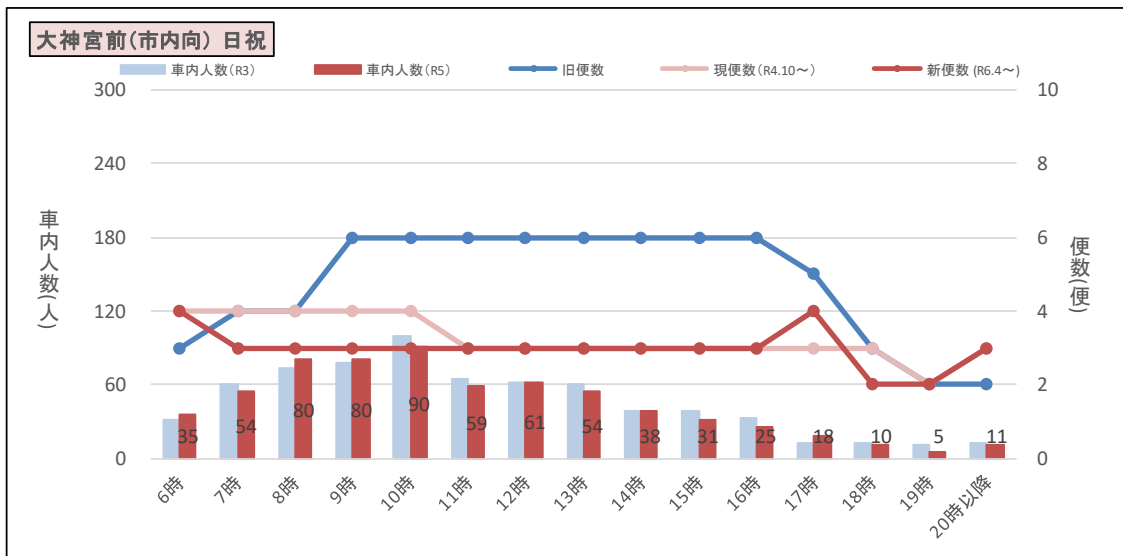
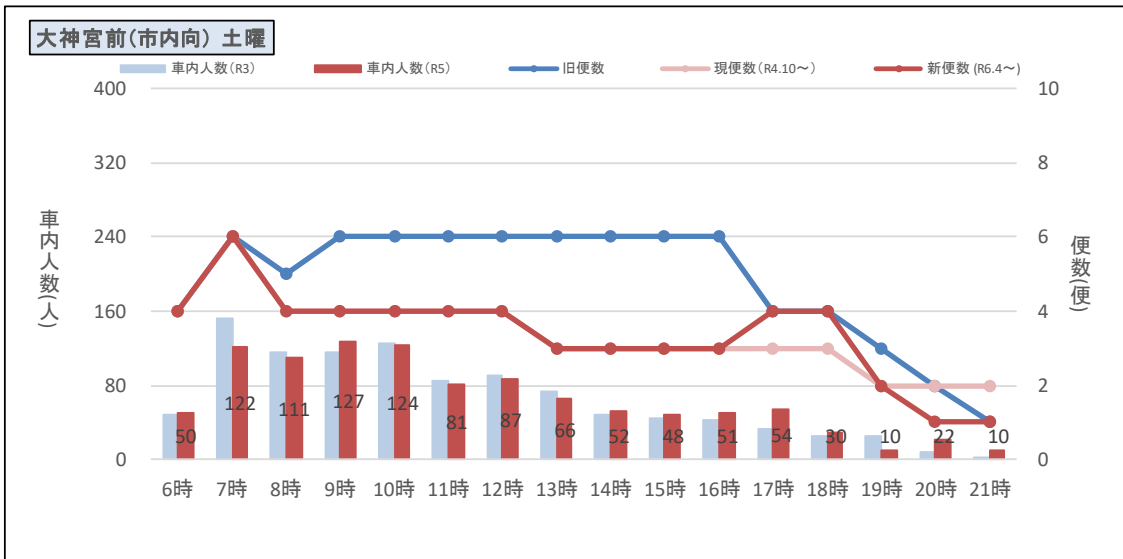
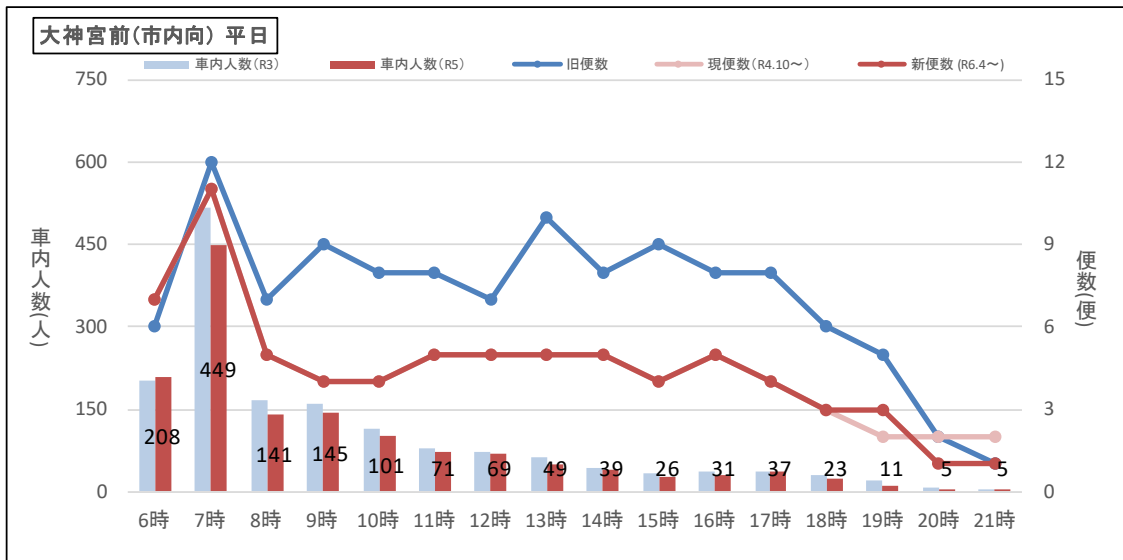


図 2-3-3 輸送人員と運行便数（中心部向き・大神宮前バス停）

○輸送人員と運行便数（郊外向き・大神宮前バス停）

R3.4.8～R3.4.28 利用実績(R5 実績により補正)

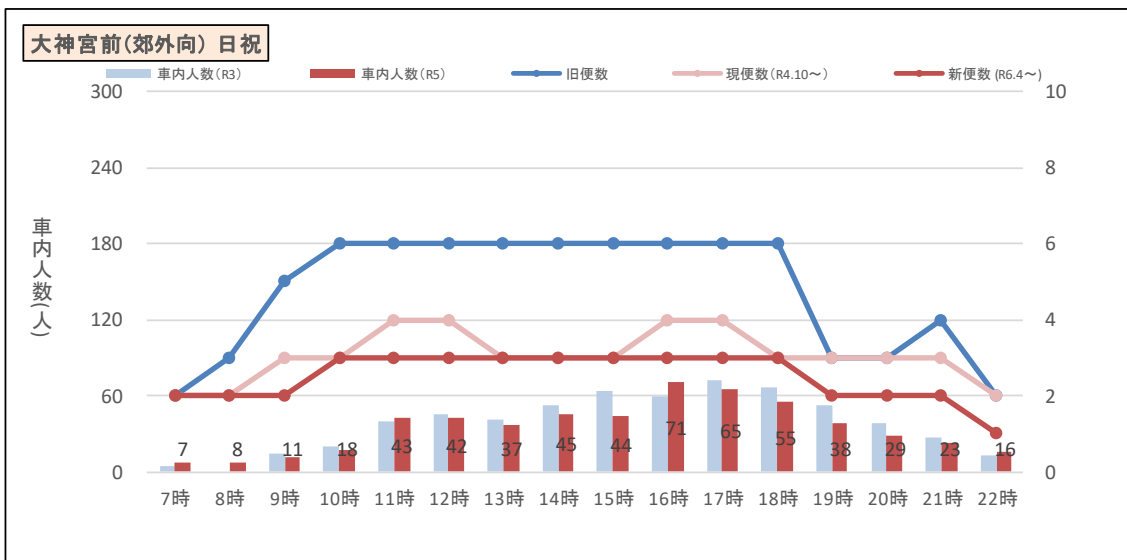
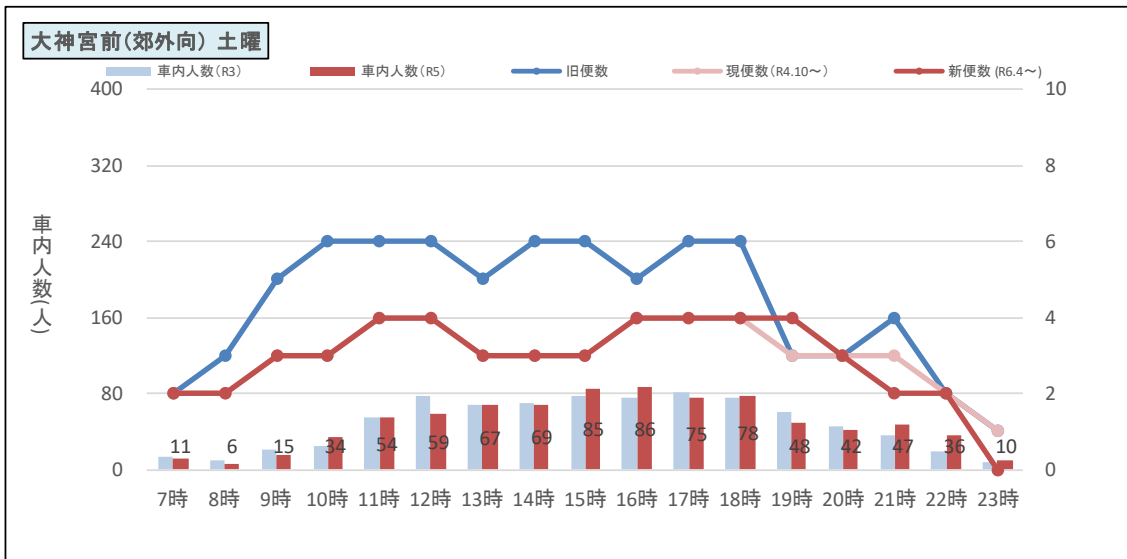
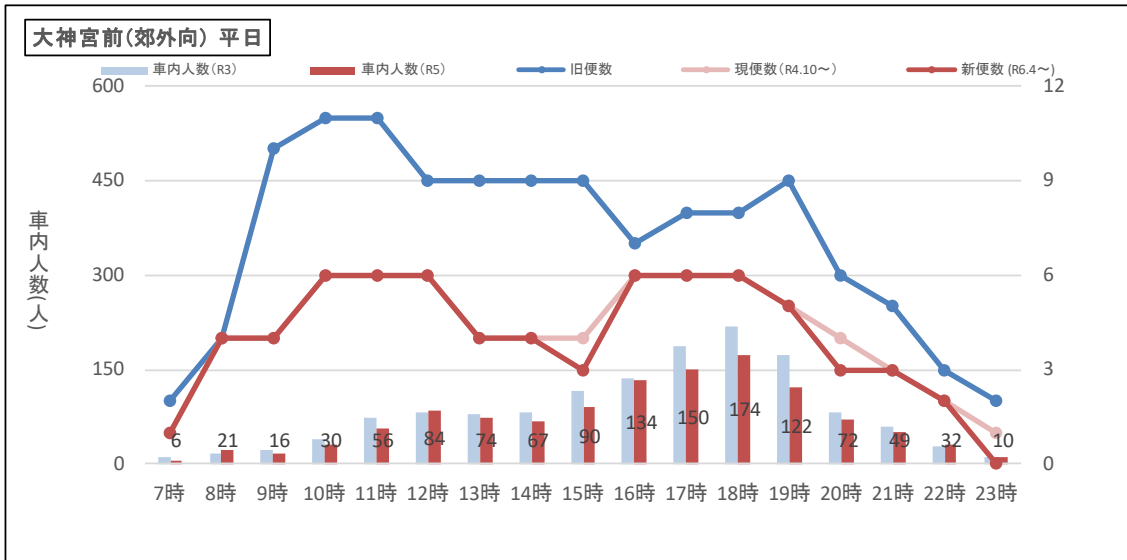


図 2-3-4 輸送人員と運行便数（郊外向き・大神宮前バス停）

2-3-3 共同経営の目標

(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項

滑石地区における収益性は、令和4年度に+約130百万円、令和4年度から令和6年度までの3年間累計で+約399百万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ている。

区分	事業者	年間運行便数[便]	年間走行キロ[km]	収支実績 R2	収支見込み R3	収益性見込み[千円]		
						R4	R5	R6
共同経営を行わなかった場合	長崎バス	42,150	749,925	▲33,338	▲48,632	▲61,327	▲73,387	▲84,844
	県営バス	33,293	348,169	▲48,729	▲52,287	▲56,183	▲59,885	▲63,401
	計	75,443	1,098,094	▲82,067	▲100,919	▲117,510	▲133,272	▲148,245
共同経営を行った場合	長崎バス	45,509	762,037	▲33,338	▲48,632	12,320	▲4,495	▲7,551
	県営バス	0	0	▲48,729	▲52,287	0	0	0
	計	45,509	762,037	▲82,067	▲100,919	12,320	▲4,495	▲7,551
差し引き	長崎バス	3,359	12,112	—	—	73,647	68,892	77,293
	県営バス	▲33,293	▲348,169	—	—	56,183	59,885	63,401
	計	▲29,934	▲336,057	—	—	129,830	128,777	140,694

○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とで対象地区内の年間利用者数は同じと仮定。

(2) 人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項

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、令和4年度において、人員数は-9.0人/日（平日）、車両数は-7.2台/日（平日）の改善効果を見込んでいる。

○算定の基礎となる運転士の運転時間

(単位：分)

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R4年度	R5年度	R6年度	R4年度	R5年度	R6年度	
長崎バス	平日	7,442	7,442	7,442	8,109	8,109	7,794	+667 分/日
	土曜	5,654	5,654	5,654	6,021	6,021	5,928	+367 分/日
	日祝	5,411	5,411	5,411	5,716	5,716	4,937	+305 分/日
県営バス	平日	4,168	4,168	4,168	0	0	0	-4168 分/日
	土曜	2,167	2,167	2,167	0	0	0	-2167 分/日
	日祝	2,249	2,249	2,249	0	0	0	-2249 分/日

○人員数の見込み

(単位：人)

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R4年度	R5年度	R6年度	R4年度	R5年度	R6年度	
長崎バス	平日	22.6	22.6	22.6	24.6	24.6	23.6	+2.0 人/日
	土曜	17.1	17.1	17.1	18.2	18.2	18.0	+1.1 人/日
	日祝	16.4	16.4	16.4	17.3	17.3	15.0	+0.9 人/日
県営バス	平日	11.0	11.0	11.0	0.0	0.0	0.0	-11.0 人/日
	土曜	5.7	5.7	5.7	0.0	0.0	0.0	-5.7 人/日
	日祝	5.9	5.9	5.9	0.0	0.0	0.0	-5.9 人/日

〈備考〉 運転士1人分は長崎バス330分、県営バス380分で計算

運転士数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他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）

○車両数の見込み

(単位：台)

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R4年度	R5年度	R6年度	R4年度	R5年度	R6年度	
長崎バス	平日	18.0	18.0	18.0	19.6	19.6	18.9	+1.6 台/日
	土曜	13.7	13.7	13.7	14.6	14.6	14.4	+0.9 台/日
	日祝	13.1	13.1	13.1	13.8	13.8	12.0	+0.7 台/日
県営バス	平日	8.8	8.8	8.8	0.0	0.0	0.0	-8.8 台/日
	土曜	4.6	4.6	4.6	0.0	0.0	0.0	-4.6 台/日
	日祝	4.7	4.7	4.7	0.0	0.0	0.0	-4.7 台/日

〈備考〉 車両1台分は長崎バス413分、県営バス475分で計算

車両数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他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）

(3) 基盤的サービス提供の維持に係る目標に関する事項

計画期間において、対象系統の運行を維持するとともに、ダイヤ調整による待ち時間の平準化や始発発時間の維持・改善を行い、利用者利便の維持を図る。また、快速系統の新設を行い、利用者利便の向上を図る。重複区間におけるサービス水準の内容については下表の通りであり、実施前と変化するサービス水準を着色（サービス向上：青、サービス低下：赤）した。

①共同経営実施前

(中心部向け：北陽小学校前、郊外向け：大神宮前を基準バス停として集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発 時刻	終発 時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※2			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス ・ 県営 バス	中心 部 向 け	平日	5:57	21:44	114便	7分	7分	8分	24分	17分	15分	18分	55分
			土曜	6:04	21:44	77便	11分	10分	13分	34分	20分	20分	20分	55分
			日祝	6:04	20:49	71便	14分	10分	13分	37分	20分	20分	30分	40分
		郊 外 向 け	平日	7:36	23:08	122便	9分	7分	8分	12分	22分	15分	15分	26分
			土曜	7:33	23:08	75便	15分	10分	11分	20分	26分	20分	20分	26分
			日祝	7:33	22:44	76便	15分	10分	10分	20分	26分	20分	20分	27分

②共同経営実施後（令和4年10月～）

(中心部向け：北陽小学校前、郊外向け：大神宮前を基準バス停として集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発 時刻	終発 時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※2			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス	中心 部 向 け	平日	5:57	21:44	74便 (▲40便)	9分 (+2分)	12分 (+5分)	15分 (+7分)	34分 (+10分)	17分	15分	20分 (+2分)	40分 (▲15分)
			土曜	6:04	21:44	54便 (▲23便)	13分 (+2分)	17分 (+7分)	20分 (+7分)	34分	20分	20分	20分	40分 (▲15分)
			日祝	6:04	21:04 (+15分)	49便 (▲22便)	14分	19分 (+9分)	20分 (+7分)	33分 (▲4分)	20分	20分	20分 (▲10分)	40分
		郊 外 向 け	平日	7:36	23:08	72便 (▲50便)	17分 (+8分)	12分 (+5分)	10分 (+2分)	17分 (+5分)	27分 (+5分)	15分	14分 (▲1分)	26分
			土曜	7:33	23:08	51便 (▲24便)	24分 (+9分)	18分 (+8分)	15分 (+4分)	21分 (+1分)	30分 (+4分)	20分	15分 (▲5分)	26分
			日祝	7:33	22:44	49便 (▲27便)	24分 (+9分)	18分 (+8分)	16分 (+6分)	20分	30分 (+4分)	20分	20分	27分

③共同経営実施後（令和6年4月～）

(中心部向け：北陽小学校前、郊外向け：大神宮前を基準バス停として集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発 時刻	終発 時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※2			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス	中心 部 向 け	平日	5:57	21:14 (▲30分)	72便 (▲2便)	9分	13分 (+1分)	15分	35分 (+1分)	17分	18分 (+3分)	25分 (+5分)	60分 (+20分)
			土曜	6:04	21:04 (▲40分)	54便	13分	17分	19分 (▲1分)	34分	20分	20分	25分 (+5分)	40分
			日祝	6:04	21:04	45便 (▲4便)	18分 (+4分)	20分 (+1分)	21分 (+1分)	33分	25分 (+5分)	20分	30分 (+10分)	40分
		郊 外 向 け	平日	7:36	22:39 (▲29分)	69便 (▲3便)	17分	12分	10分	17分	27分	25分 (+10分)	20分 (+6分)	31分 (+5分)
			土曜	7:33	22:39 (▲29分)	50便 (▲1便)	24分	18分	15分	20分 (▲1分)	30分	25分 (+5分)	15分	32分 (+6分)
			日祝	7:33	22:29 (▲15分)	40便 (▲9便)	28分 (+4分)	20分 (+2分)	19分 (+3分)	31分 (+11分)	35分 (+5分)	25分 (+5分)	25分 (+5分)	42分 (+15分)

※1) 平均運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに前便との時間差を算出し平均した値

※2) 最大運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに前便との時間差を算出し最大となる値

※3) 朝は始発～9時台、昼は10時～15時台、夕は16時～18時台、夜は19時～終発を指す

※4) 表内の数値のうち、実施前・実施後でサービスが変化する箇所は（）内に増減を表記

2-4 新規路線の共同運行【第1版の計画区域】

2-4-1 共同経営の内容

(1) 目的

- 長崎市中心部における街づくりの進展を踏まえ、回遊性の向上を目的とした新たな路線の共同運行に取り組む。
- 主要な商業施設間の移動の時短効果が得られ、中心部における賑わいや消費行動の多様化が期待できる。
- シンプルでわかりやすい路線形態とすることで、路線バスに対する心理的な抵抗感を軽減し、旅行者の移動手段の選択肢として新たな需要が期待できる。

(2) 共同運行を実施する対象路線

運行事業者	長崎自動車(株) 長崎県交通局
停留所	ココウォーク茂里町→幸町→長崎駅西口 →長崎駅前(交通広場)→長崎駅前東口→長崎市役所 →めがね橋→中央橋→出島表門橋→夢彩都→長崎県庁前 →長崎駅西口→幸町→ココウォーク茂里町
運行時間帯	概ね 9:00~16:30 (平日・土曜・日祝) 毎時 20 分間隔で運行
キロ程	7.4 km
所要時間	28 分
便数	22 便/日 (11 便/日 × 2 事業者)
運賃	160 円

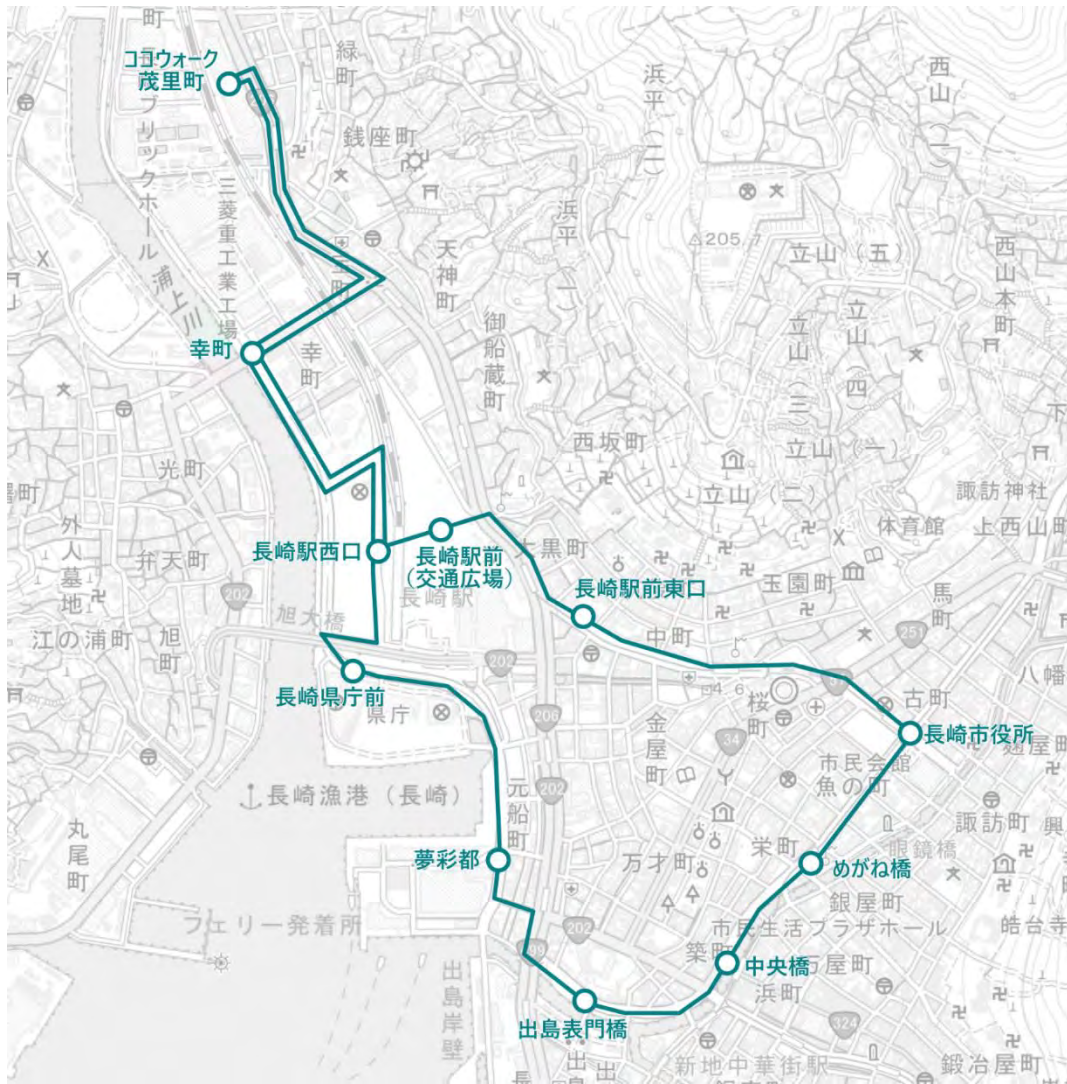


図 2-4-1 路線図

2-4-2 共同経営の目標

(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項

新規路線における収益性は、令和4年度から令和6年度までの累計で+約3百万円を見込んでいる。

西九州新幹線の開業による観光客の増加に加え、長崎駅周辺の再開発や長崎市役所移転など都市機能の再整備により、まちなかにおける移動需要の高まりを見込んでいる。

なお、当該路線は、共同経営による余剰の充当先であることから「人員数」「車両数」に関する目標設定は行わない。

年間運行 便数[便]	年間走行 キロ[km]	収益性見込み[千円]		
		R4	R5	R6
8,030	59,422	657	1,314	1,314

2-5 本原地区【第2版の計画区域】

2-5-1 対象路線

下記に示す系統 No.1～8 を対象路線（行為対象路線）とする。

表 2-5-1 対象路線一覧表

No.	地区	方向	事業者	系統番号	起点	終点	主たる経由地	キロ程 (km)
1	本原	本原	長崎バス	911	三川町	新地中華街	大波止	9.6
2			県営バス	16200	三つ山口	三つ山口	5 循環～西山台団地～三原団地～市役所	15.5
3				16209	三つ山口	三つ山口	1 1 循環～西山台団地～三原団地～大波止	15.2
4				8300	三つ山口	三つ山口	6 循環～市役所～三原団地～西山台団地	15.3
5				8309	三つ山口	三つ山口	1 2 循環～大波止～三原団地～西山台団地	15.2
6				11700	三つ山口	西山台団地	6 西山台～市役所～三原団地	14.6
7				11702	三つ山口	西山台二丁目	1 2 西山台～大波止～三原団地	14.5
8				16300	西山台団地	中央橋	左回り～市役所	9.0

○運行系統図（現状）

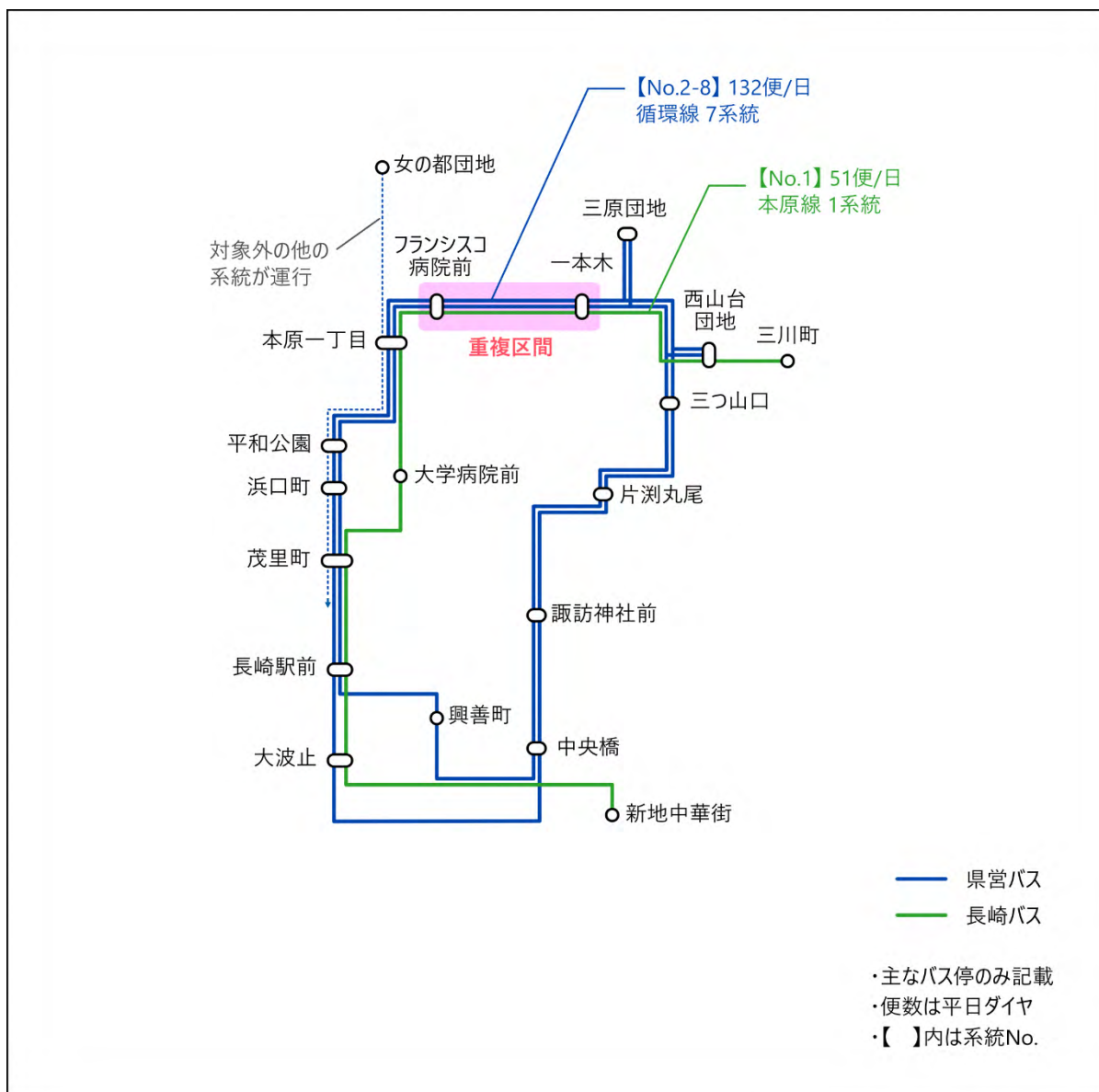


図 2-5-1 運行系統図（現状）

2-5-2 共同経営の内容

当該区間は、長崎バスが運行しているスクール便を除き、県営バスに一元化することで運行コストの最小化を図る。

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り、収支改善効果を+66百万円見込む。

(1) 重複路線の見直し

長崎バス系統の廃止

当該区間における事業者間の競合を解消するため、以下の長崎バス系統を廃止し、当該区間の運行分担を図る。

- ・新地中華街～三川町線：No.1

県営バス系統の変更

循環系統の効率化を図るため、以下の系統の運行形態を変更する。

(現 状) ①左回り循環線：No.2～3、8

②右回り循環線：No.4～7

(実施後) ①左回り循環線（長崎駅前～中央橋線）

②右回り循環線（中央橋～長崎駅前線）

③中央橋～三原団地線

④長崎駅前～フランシスコ病院前線【計画対象外系統】

⑤西山台団地～女の都団地線【計画対象外系統】

※④は重複区間を通るものの、主に西山～片淵地区の需要を担う路線のため対象外とする。

※⑤は重複区間を通らない路線のため対象外とする。

需要に応じた供給量の適正化

利用実態を踏まえ、フランシスコ病院前バス停の昼間帯における運行便数を1時間あたり3往復6便以上となるようダイヤを設定し、供給量の適正化を図る。

待ち時間の平準化

重複路線の見直しに合わせて、県営バス系統の運行ダイヤの見直しを行い、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。

労働規制強化に対応するための最終便繰り上げ

令和6年4月1日から適用される「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」に対応するため、最終便の繰り上げを行い、通勤・通学に不可欠な朝の運行便数を保ちつつ、運転士の休息期間を確保する。

○重複区間の新旧時刻表（中心部向き・フランススコ病院前バス停）

表 2-2-2 重複区間の新旧時刻表（中心部向き・フランススコ病院前バス停）

対象路線	本原方面～中心部				バス停	フランススコ病院前（中心向き）				
	旧（共同経営計画 以前）					新（令和6年4月～）				
	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	
平日	6時	30 45	50	15 分	10 分	47 53 58		6 分	6 分	
	7時	00 15 23 34 35 45 53	35	15 分	8 分	18 23 32 43 49 54 59		20 分	9 分	
	8時	00 05 08 20 30 43 53	00 40	12 分	7 分	14 24 34 43 53		15 分	11 分	
	9時	05 21 38 50	10 45	17 分	10 分	18 47 57		29 分	21 分	
	10時	04 19 35 51	20 55	16 分	11 分	17 47 57		30 分	20 分	
	11時	08 23 39 55	30	16 分	12 分	17 47 57		30 分	20 分	
	12時	11 27 43 59	05 35	16 分	11 分	17 47 57		30 分	20 分	
	13時	15 31 47	00 25 50	16 分	9 分	17 47 57		30 分	20 分	
	14時	03 19 35 51	20 50	16 分	10 分	17 47 57		30 分	20 分	
	15時	07 23 39 55	20 50	16 分	11 分	17 47 57		30 分	20 分	
	16時	11 27 39 51	20 50	16 分	9 分	17 48		31 分	26 分	
	17時	03 15 27 39 49	15 50	12 分	8 分	20 50		32 分	31 分	
	18時	01 13 25 37 47	30	12 分	10 分	20 50		30 分	30 分	
	19時	05 20 31 51	05 45	18 分	11 分	19		29 分	29 分	
	20時	06 22 52	40	18 分	15 分					
	21時	22 51		30 分	30 分					
	22時	21		30 分	30 分					
	23時									
	土曜	6時	39 52		13 分	13 分	47			
		7時	05 18 31 44 57	00 40	13 分	9 分	17 47		30 分	30 分
		8時	10 23 36 49	20	13 分	10 分	17 47		30 分	30 分
		9時	02 15 28 44	00 40	13 分	9 分	17 47		30 分	30 分
		10時	00 16 32 48	20	16 分	13 分	17 47		30 分	30 分
11時		04 20 36 52	05 55	16 分	11 分	17 47		30 分	30 分	
12時		08 24 40 56	45	16 分	12 分	17 47		30 分	30 分	
13時		12 28 44	25	16 分	12 分	17 47		30 分	30 分	
14時		00 16 32 48	05 45	16 分	11 分	17 47		30 分	30 分	
15時		04 20 36 52	25	16 分	13 分	17 47		30 分	30 分	
16時		08 24 40 56	05 45	16 分	11 分	17 47		30 分	30 分	
17時		12 28 44	35	16 分	12 分	17 47		30 分	30 分	
18時		00 16 32 48	20	16 分	13 分	17 47		30 分	30 分	
19時		04 20 36 52	10 50	16 分	11 分	17		30 分	30 分	
20時	08 23	35	16 分	14 分						
21時	03 18 58		40 分	28 分						
22時	13		15 分	15 分						
23時										
日祝	6時	39 55		16 分	16 分	47				
	7時	11 27 43 59	00 40	16 分	11 分	17 47		30 分	30 分	
	8時	15 31 47	20	16 分	12 分	17 47		30 分	30 分	
	9時	03 19 28 44	00 40	16 分	10 分	17 47		30 分	30 分	
	10時	00 16 32 48	20	16 分	13 分	17 47		30 分	30 分	
	11時	04 20 36 52	05 55	16 分	11 分	17 47		30 分	30 分	
	12時	08 24 40 56	45	16 分	12 分	17 47		30 分	30 分	
	13時	12 28 44	25	16 分	12 分	17 47		30 分	30 分	
	14時	00 16 32 48	05 45	16 分	11 分	17 47		30 分	30 分	
	15時	04 20 36 52	25	16 分	13 分	17 47		30 分	30 分	
	16時	08 24 40 56	05 45	16 分	11 分	17 47		30 分	30 分	
	17時	12 28 44	35	16 分	12 分	17 47		30 分	30 分	
	18時	00 16 32 48	20	16 分	13 分	17 47		30 分	30 分	
	19時	04 20 36 52	10 50	16 分	11 分	17		30 分	30 分	
20時	13 38	35	22 分	15 分						
21時	08 33		30 分	28 分						
22時	03		30 分	30 分						
23時										

○重複区間の新旧時刻表（郊外向き・フランススコ病院前バス停）

表 2-2-3 重複区間の新旧時刻表（郊外向き・フランススコ病院前バス停）

対象路線	中心部～本原方面				バス停	フランススコ病院前（郊外向き）				
	旧		新			新		新		
	ダイヤ	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	
平日	6時									
	7時	17 33 50		17 分	17 分	31 46 54		15 分	12 分	
	8時	11 33 39 45	35 55	22 分	11 分	01 24 54		30 分	20 分	
	9時	00 09 19 32 45 58	33	13 分	9 分	24 50		30 分	28 分	
	10時	11 23 38 52	03 38	15 分	9 分	00 20 50		30 分	20 分	
	11時	05 20 33 45 59	13 48	13 分	10 分	00 20 50		30 分	20 分	
	12時	12 27 40 53	23 58	13 分	10 分	00 20 50		30 分	20 分	
	13時	06 19 32 45 58	28 53	13 分	9 分	00 20 50		30 分	20 分	
	14時	13 26 39 52	18 43	15 分	9 分	00 20 50		30 分	20 分	
	15時	05 20 33 48	13 43	13 分	9 分	00 20 50		30 分	20 分	
	16時	01 14 27 45	13 44	17 分	10 分	00 20 37 45		20 分	14 分	
	17時	02 16 29 43 58	17 47	17 分	10 分	09 29 34 52		24 分	17 分	
	18時	13 25 36 47 59	12 47	14 分	9 分	06 11 16 31 44 48		15 分	9 分	
	19時	09 21 32 43 54	27 52	12 分	8 分	08 29 59		30 分	24 分	
	20時	07 31	32	24 分	13 分	24 54		30 分	28 分	
	21時	01 31	27	29 分	20 分	39		45 分	45 分	
	22時	01 31		30 分	30 分	09 39		30 分	30 分	
	23時	01		30 分	30 分					
	土曜	6時								
		7時	24 37 50		13 分	13 分	20 50		30 分	30 分
		8時	03 16 29 42 55	33	13 分	11 分	20 50		30 分	30 分
		9時	08 21 34 47	13 53	13 分	10 分	20 50		30 分	30 分
		10時	03 19 35 51	33	16 分	12 分	20 50		30 分	30 分
11時		07 23 39 55	13 58	16 分	11 分	20 50		30 分	30 分	
12時		11 27 43 59	48	16 分	12 分	20 50		30 分	30 分	
13時		15 31 47	38	16 分	12 分	20 50		30 分	30 分	
14時		03 19 35 51	18 58	16 分	12 分	20 50		30 分	30 分	
15時		07 23 39 55	38	16 分	11 分	20 50		30 分	30 分	
16時		11 27 43 59	18 58	16 分	11 分	20 50		30 分	30 分	
17時		15 31 47	38	16 分	12 分	20 50		30 分	30 分	
18時		03 19 35 51	23	16 分	13 分	20 50		30 分	30 分	
19時		07 23 39 55	08 57	16 分	11 分	20 50		30 分	30 分	
20時	12 41 57	37	25 分	15 分	19 49		30 分	30 分		
21時	13 43	22	21 分	15 分	19 49		30 分	30 分		
22時	13 43		30 分	30 分	19		30 分	30 分		
23時										
日祝	6時									
	7時	23 39 55		16 分	16 分	20 50		30 分	30 分	
	8時	11 27 43 59	33	16 分	13 分	20 50		30 分	30 分	
	9時	15 31 47	13 53	16 分	11 分	20 50		30 分	30 分	
	10時	03 19 35 51	33	16 分	12 分	20 50		30 分	30 分	
	11時	07 23 39 55	13 58	16 分	11 分	20 50		30 分	30 分	
	12時	11 27 43 59	48	16 分	12 分	20 50		30 分	30 分	
	13時	15 31 47	38	16 分	12 分	20 50		30 分	30 分	
	14時	03 19 35 51	18 58	16 分	12 分	20 50		30 分	30 分	
	15時	07 23 39 55	38	16 分	11 分	20 50		30 分	30 分	
	16時	11 27 43 59	18 58	16 分	11 分	20 50		30 分	30 分	
	17時	15 31 47	38	16 分	12 分	20 50		30 分	30 分	
	18時	03 19 35 51	23	16 分	13 分	20 50		30 分	30 分	
	19時	07 25 55	08 57	30 分	13 分	20 50		30 分	30 分	
20時	24 54	37	27 分	19 分	19 49		30 分	30 分		
21時	24	22	28 分	15 分	19 49		30 分	30 分		
22時										
23時										

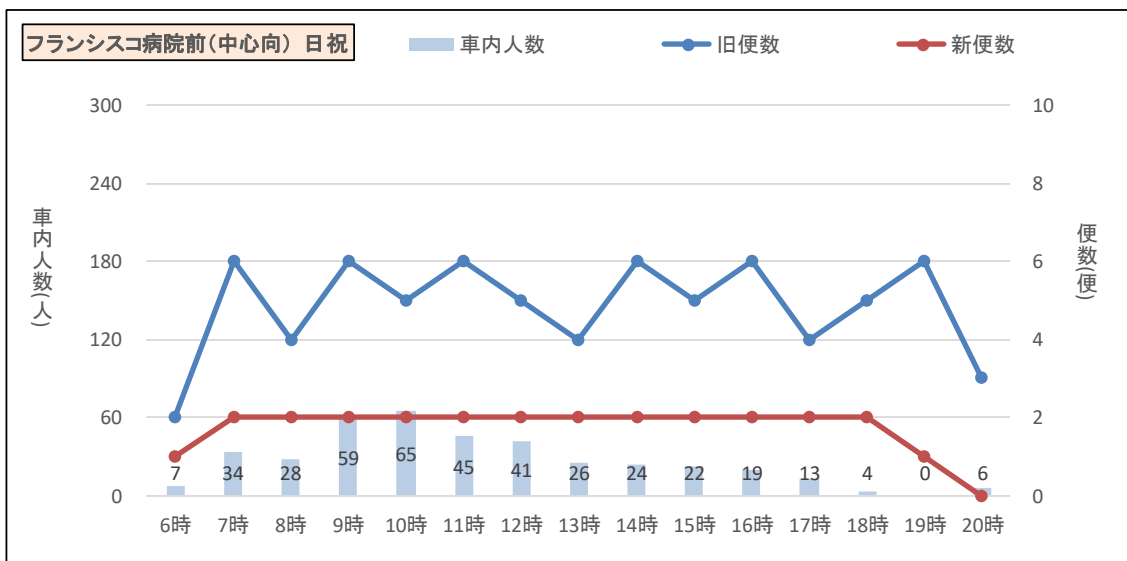
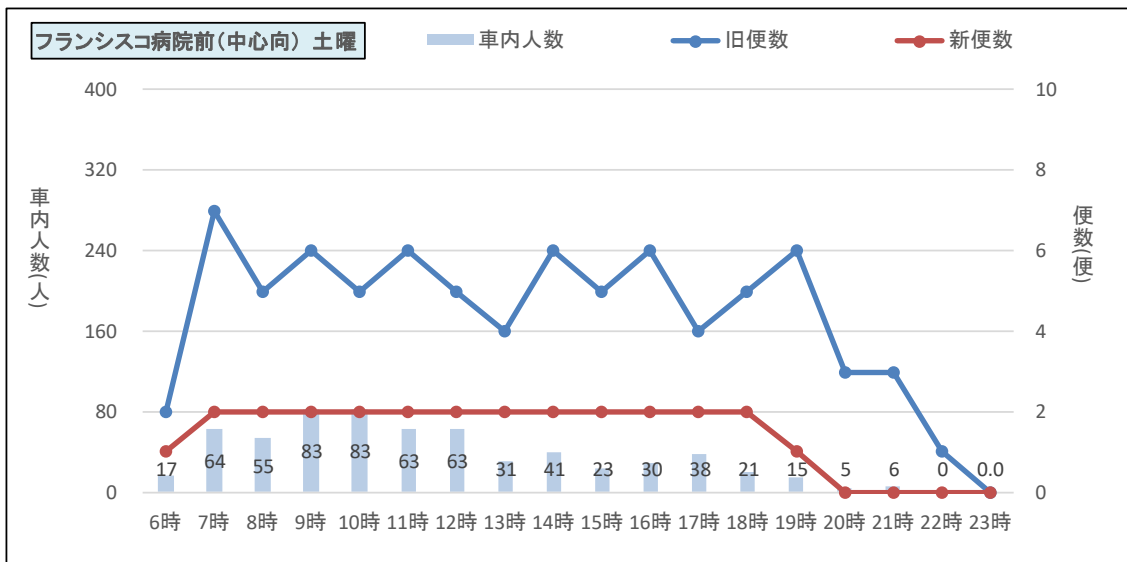
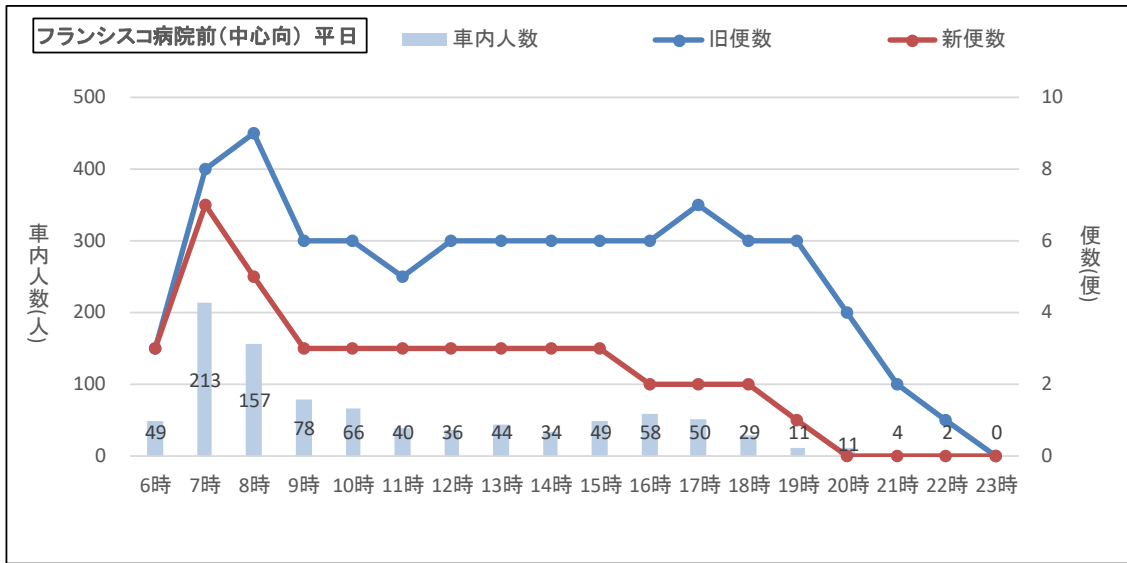
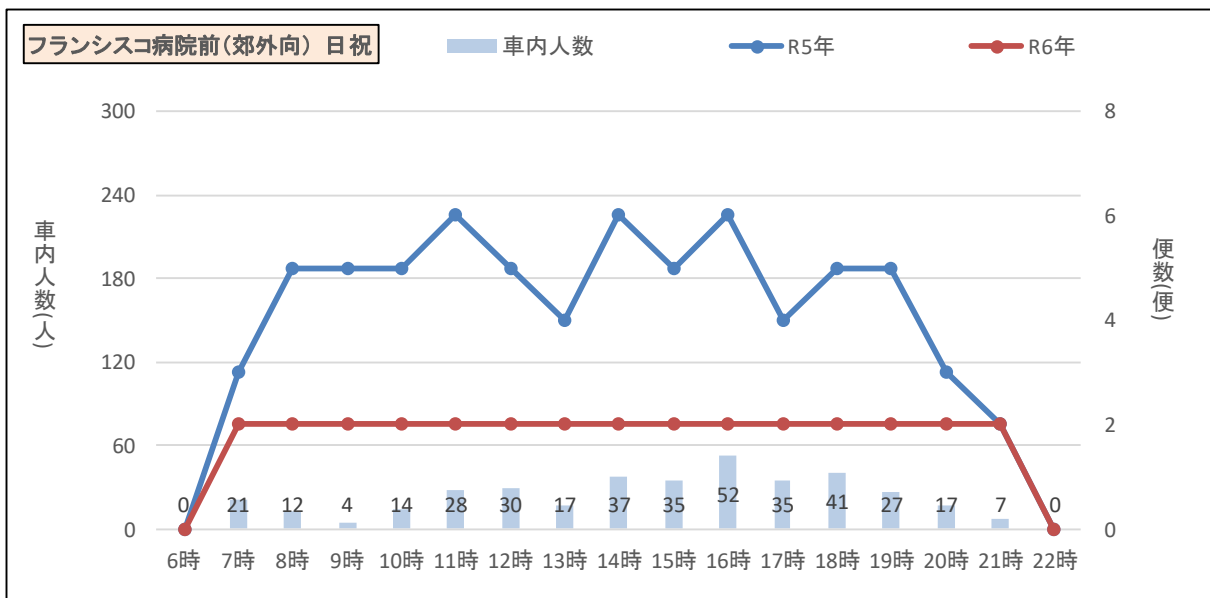
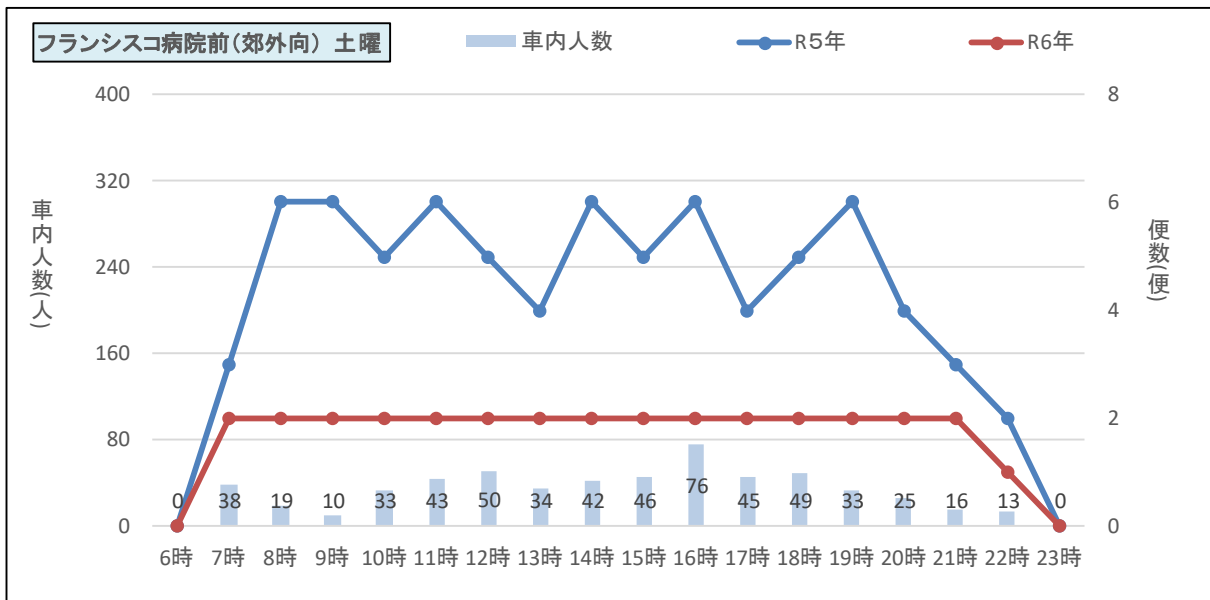
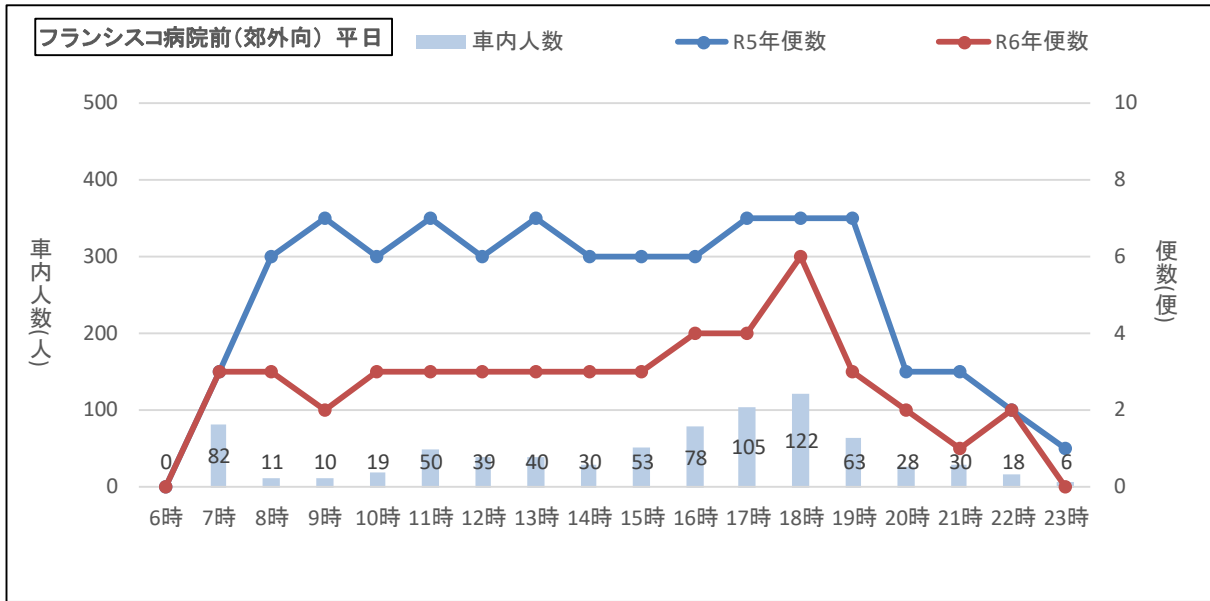


図 2-2-3 輸送人員と運行便数（中心部向き・フランシスコ病院前バス停）

○輸送人員と運行便数（郊外向き・フランシスコ病院前バス停）

R5.6.1～R5.6.30 利用実績



2-5-3 共同経営の目標

(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項

本原地区における収益性は、令和6年度に+約66百万円、令和6年度から令和8年度までの3年間累計で+約212百万円の改善効果を見込んでいる。

区分	事業者	年間運行 便数[便]	年間走行 キロ[km]	収支実績 R4	収支見込み R5	収益性見込み[千円]		
						R6	R7	R8
共同経営を 行わなかった場合	長崎バス	17,127	164,419	▲18,689	▲24,963	▲27,051	▲29,035	▲30,920
	県営バス	45,476	685,835	▲51,086	▲63,653	▲73,886	▲83,607	▲92,842
	計	62,603	850,254	▲69,775	▲88,616	▲100,937	▲112,642	▲123,762
共同経営を 行った場合	長崎バス	0	0	▲18,689	▲24,963	0	0	0
	県営バス	28,927	414,303	▲51,086	▲63,653	▲35,420	▲41,753	▲47,770
	計	28,927	414,303	▲69,775	▲88,616	▲35,420	▲41,753	▲47,770
差し引き	長崎バス	▲17,127	▲164,419	—	—	27,051	29,035	30,920
	県営バス	▲16,549	▲271,532	—	—	38,466	41,854	45,072
	計	▲33,676	▲435,951	—	—	65,517	70,889	75,992

○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とで対象地区内の年間利用者数は同じと仮定。

ただし、共同経営対象外の路線に転換される系統は収益性見込みから除外している。

(2) 人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項

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、令和6年度において、人員数は-11.2人/日（平日）、車両数は-9.0台/日（平日）の改善効果を見込んでいる。

○算定の基礎となる運転士の運転時間

(単位：分)

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R6年度	R7年度	R8年度	R6年度	R7年度	R8年度	
長崎バス	平日	1,632	1,632	1,632	0	0	0	-1,632 分/日
	土曜	1,248	1,248	1,248	0	0	0	-1,248 分/日
	日祝	1,248	1,248	1,248	0	0	0	-1,248 分/日
県営バス	平日	7,102	7,102	7,102	4,714	4,714	4,714	-2,388 分/日
	土曜	6,306	6,306	6,306	3,430	3,430	3,430	-2,876 分/日
	日祝	5,758	5,758	5,758	3,389	3,389	3,389	-2,369 分/日

○人員数の見込み

(単位：人)

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R6年度	R7年度	R8年度	R6年度	R7年度	R8年度	
長崎バス	平日	4.9	4.9	4.9	0.0	0.0	0.0	-4.9 人/日
	土曜	3.8	3.8	3.8	0.0	0.0	0.0	-3.8 人/日
	日祝	3.8	3.8	3.8	0.0	0.0	0.0	-3.8 人/日
県営バス	平日	18.7	18.7	18.7	12.4	12.4	12.4	-6.3 人/日
	土曜	16.6	16.6	16.6	9.0	9.0	9.0	-7.6 人/日
	日祝	15.2	15.2	15.2	8.9	8.9	8.9	-6.2 人/日

〈備考〉 運転士1人分は長崎バス330分、県営バス380分で計算

運転士数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他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）

○車両数の見込み

(単位：台)

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R6年度	R7年度	R8年度	R6年度	R7年度	R8年度	
長崎バス	平日	4.0	4.0	4.0	0.0	0.0	0.0	-4.0 台/日
	土曜	3.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	-3.0 台/日
	日祝	3.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	-3.0 台/日
県営バス	平日	15.0	15.0	15.0	9.9	9.9	9.9	-5.0 台/日
	土曜	13.3	13.3	13.3	7.2	7.2	7.2	-6.1 台/日
	日祝	12.1	12.1	12.1	7.1	7.1	7.1	-5.0 台/日

〈備考〉 車両1台分は長崎バス413分、県営バス475分で計算

車両数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他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）

(3) 基盤的サービス提供の維持に係る目標に関する事項

計画期間において、対象系統の運行を維持するとともに、ダイヤ調整による待ち時間の平準化や始発発時間の維持・改善を行い、利用者利便の維持を図る。また、快速系統の新設を行い、利用者利便の向上を図る。重複区間におけるサービス水準の内容については下表の通りであり、実施前と変化するサービス水準を着色（サービス向上：青、サービス低下：赤）した。

①共同経営実施前

(中心部向け：フランシスコ病院前、郊外向け：フランシスコ病院前を基準バスとして集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発時刻	終発時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※1			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス・ 県営 バス	中心 部向 け	平日	6:30	22:21	93便	8分	10分	9分	16分	17分	16分	16分	30分
			土曜	6:39	22:13	79便	10分	12分	12分	16分	13分	16分	16分	40分
			日祝	6:39	22:03	76便	11分	12分	12分	16分	16分	16分	16分	30分
		郊外 向 け	平日	7:17	23:01	90便	11分	9分	10分	15分	22分	15分	17分	30分
			土曜	7:24	22:43	76便	11分	12分	12分	15分	13分	16分	16分	30分
			日祝	7:23	21:24	69便	13分	12分	12分	15分	16分	16分	16分	30分

②共同経営実施後

(中心部向け：フランシスコ病院前、郊外向け：フランシスコ病院前を基準バスとして集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発時刻	終発時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※1			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス・ 県営 バス	中心 部向 け	平日	6:47 (+ 17分)	19:19 (▲ 182分)	43便 (▲ 50便)	11分 (+ 3分)	20分 (+ 10分)	29分 (+ 20分)	29分 (+ 13分)	29分 (+ 12分)	30分 (+ 14分)	32分 (+ 16分)	29分 (▲ 1分)
			土曜	6:47 (+ 8分)	19:17 (▲ 176分)	26便 (▲ 53便)	30分 (+ 20分)	30分 (+ 18分)	30分 (+ 18分)	30分 (+ 14分)	30分 (+ 17分)	30分 (+ 14分)	30分 (+ 14分)	30分 (▲ 10分)
			日祝	6:47 (+ 8分)	19:17 (▲ 166分)	26便 (▲ 50便)	30分 (+ 19分)	30分 (+ 18分)	30分 (+ 18分)	30分 (+ 14分)	30分 (+ 14分)	30分 (+ 14分)	30分 (+ 14分)	30分
		郊外 向 け	平日	7:31 (+ 14分)	22:39 (▲ 22分)	48便 (▲ 42便)	14分 (+ 3分)	20分 (+ 11分)	13分 (+ 3分)	29分 (+ 14分)	30分 (+ 8分)	30分 (+ 15分)	24分 (+ 7分)	45分 (+ 15分)
			土曜	7:20 (▲ 4分)	22:19 (▲ 24分)	31便 (▲ 45便)	17分 (+ 6分)	30分 (+ 18分)	30分 (+ 18分)	30分 (+ 15分)	30分 (+ 17分)	30分 (+ 14分)	30分 (+ 14分)	30分
			日祝	7:20 (▲ 3分)	21:49 (+ 25分)	30便 (▲ 39便)	21分 (+ 8分)	30分 (+ 18分)	30分 (+ 18分)	30分 (+ 15分)	30分 (+ 14分)	30分 (+ 14分)	30分 (+ 14分)	30分

※1) 平均運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに前便との時間差を算出し平均した値

※2) 最大運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに前便との時間差を算出し最大となる値

※3) 朝は始発～9時台、昼は10時～15時台、夕は16時～18時台、夜は19時～終発を指す

※4) 表内の数値のうち、実施前・実施後でサービスが変化する箇所は () 内に増減を表記

2-6 矢の平地区【第2版の計画区域】

2-6-1 対象路線

下記に示す系統 No.1~17 を対象路線（行為対象路線）とする。

表 2-6-1 対象路線一覧表

No.	地区	方向	事業者	系統番号	起点	終点	主たる経由地	キロ程 (km)
1	矢の平	矢の平	長崎バス	189	神の島一丁目	風頭山	中川町	14.0
2				321	田上	立神	中川町	11.8
3				344	稲佐山公園	田上	中川町	11.6
4				469	稲佐山公園	風頭山	中川町	10.4
5				474	神の島一丁目	風頭山	中川町	13.9
6				551	立神	風頭山	中川町	10.6
7				572	風の広場前	風頭山	中川町	14.0
8				622	風頭山	立神	中川町	10.5
9				859	悟真寺前	田上	中川町	8.7
10			県営バス	08001	風頭町	夢彩都	歴史博物館～駅前南口	5.9
11				08002	風頭町	夢彩都	駅前南口	5.1
12				08004	夢彩都	風頭町	長崎駅前～歴史博物館	6.6
13				08041	夢彩都	風頭町	長崎駅前～歴史博物館	5.8
14				08042	夢彩都	風頭町	長崎駅前	5.3
15				08043	長崎県美術館	風頭町	歴史文化博物館	6.7
16				08044	メディカルセンター	風頭町	夢彩都～長崎駅前～歴史博物館	6.6
17				08045	大波止ターミナル	風頭町	夢彩都～長崎駅前～歴史博物館	6.3

○運行系統図（現状）

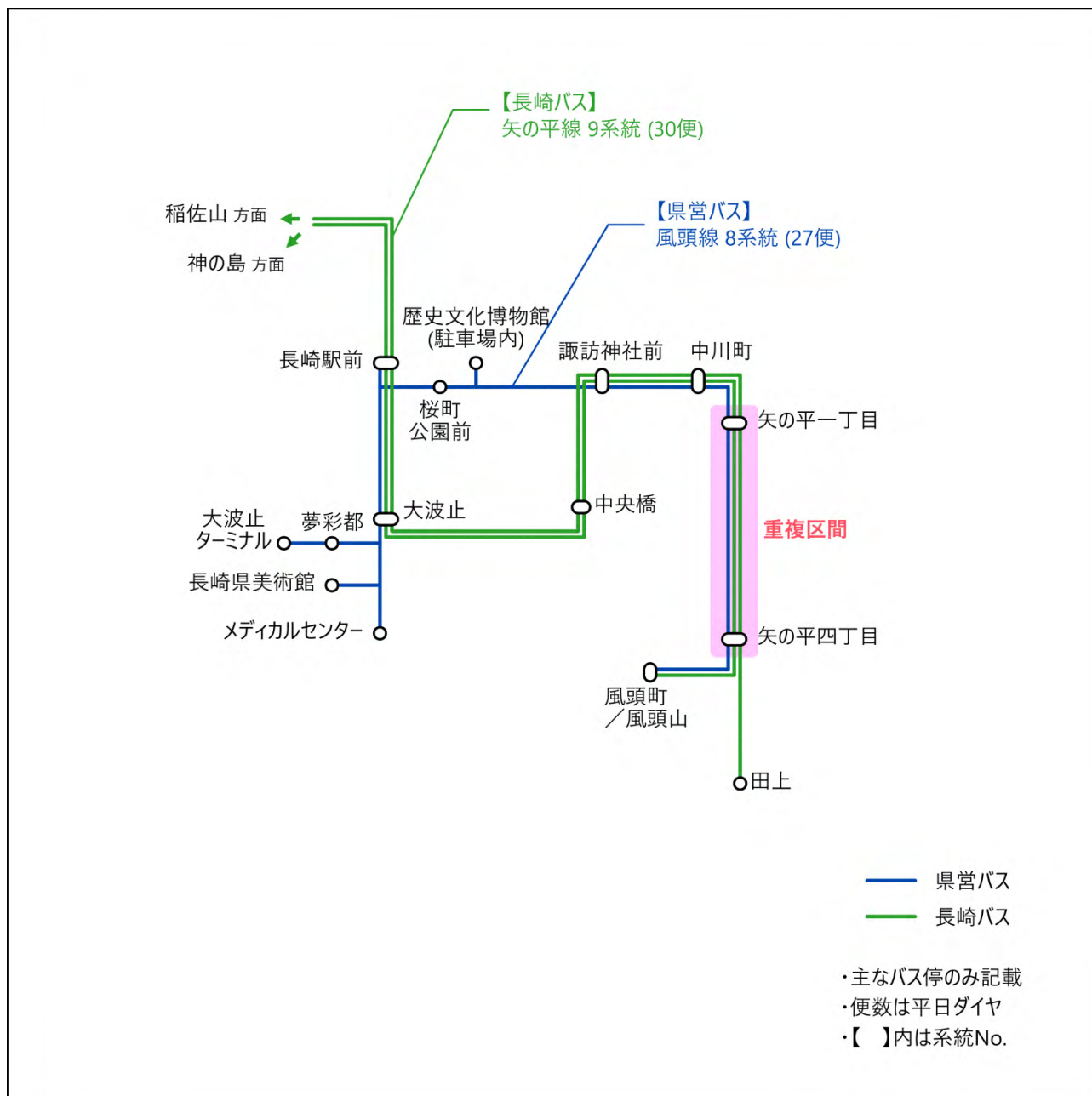


図 2-6-1 運行系統図（現状）

2-6-2 共同経営の内容

当該区間は、県営バスの系統を廃止し、長崎バスに一元化することで運行コストの最小化を図る。

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り、収支改善効果を 20 百万円見込む。

(1) 重複路線の見直し

県営バス系統の廃止

当該区間における事業者間の競合を解消するため、以下の県営バス系統を廃止し、当該区間の運行分担を図る。

- ・ 風頭線：No.10～17

長崎バス系統の変更

長崎バスの以下の系統を風頭山経由に変更し、風頭山方面の利便性の維持を図る。

- ・ 田上～立神線：No.2
- ・ 稲佐山公園～田上線：No.3

需要に応じた供給量の適正化

利用実態を踏まえ、矢の平地区の昼間帯における運行便数を 1 時間あたり 1 往復 2 便となるようダイヤを設定し、供給量の適正化を図る。

労働規制強化に対応するための最終便繰り上げ

令和 6 年 4 月 1 日から適用される「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」に対応するため、最終便の繰り上げを行い、通勤・通学に不可欠な朝の運行便数を保ちつつ、運転士の休息期間を確保する。

○運行系統図（実施後）

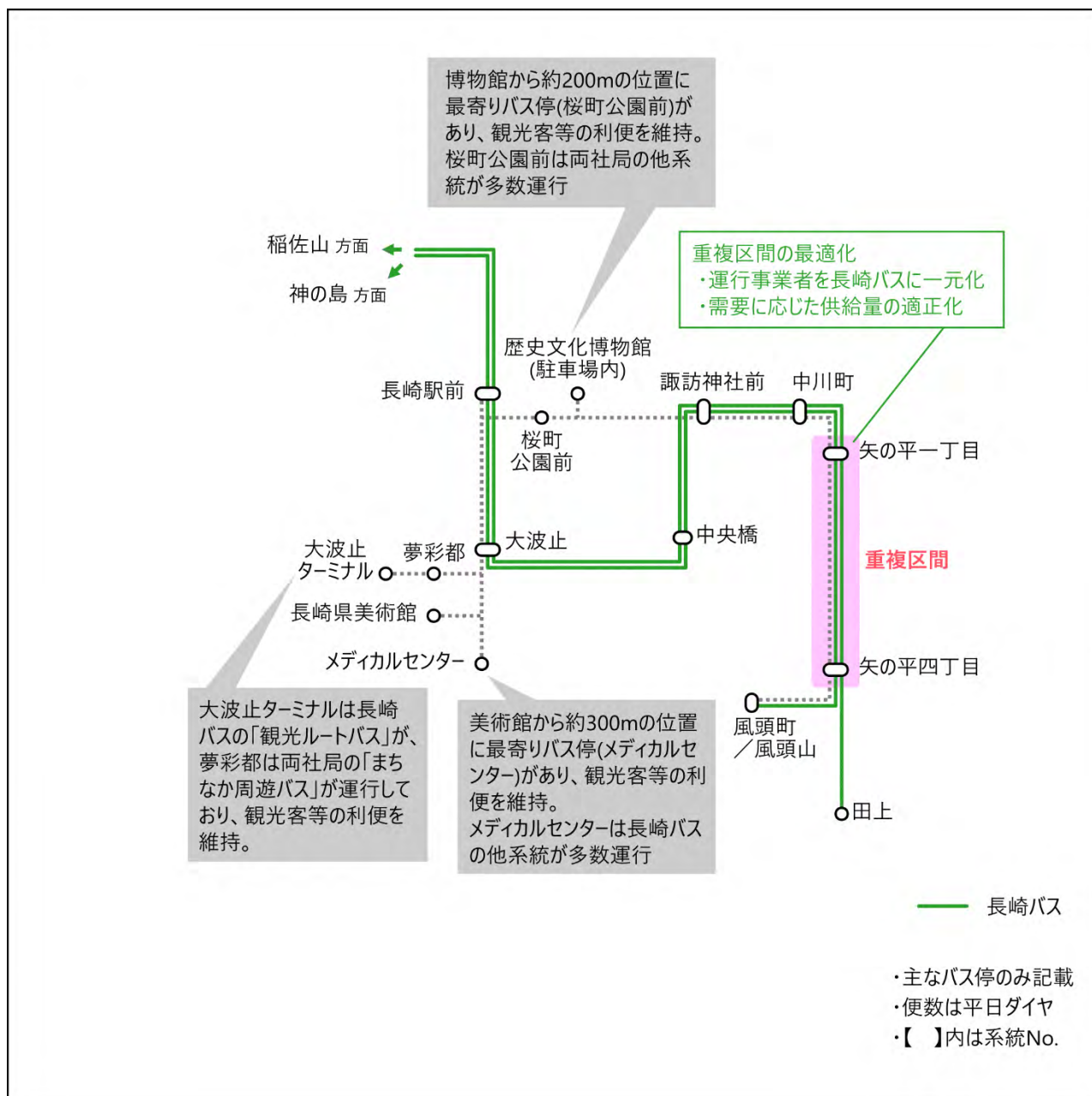


図 2-6-2 運行系統図（実施後）

○重複区間の新旧時刻表（中心部向き・矢の平一丁目バス停）

表 2-6-2 重複区間の新旧時刻表（中心部向き・矢の平一丁目バス停）

対象路線	矢の平線（矢の平1丁目～矢の平4丁目）				バス停	矢の平1丁目(中心部向き)			
	旧					新			
ダイヤ	長崎バス	県営バス	最大 間隔	平均 間隔	長崎バス	県営バス	最大 間隔	平均 間隔	
平日	5時								
	6時		53						
	7時	50	58	57分	33分	50			
	8時	25 55		30分	29分	25 55		35分 33分	
	9時	25 59	13	34分	21分	30		35分 35分	
	10時	59	03	56分	30分	09		39分 39分	
	11時	59	03	56分	30分	09		60分 60分	
	12時	59	03	56分	30分	09		60分 60分	
	13時	59	03	56分	30分	09		60分 60分	
	14時	59	03	56分	30分	09		60分 60分	
	15時	50	03	47分	26分	09 50		60分 51分	
	16時	20 50	03	30分	20分	20 50		30分 30分	
	17時	50	03	47分	30分	50		60分 60分	
	18時		03	13分	13分				
	19時		03	60分	60分				
	20時								
	21時								
	22時								
	23時								
	土曜	5時							
		6時		53					
		7時		58	65分	65分			
		8時	45		47分	47分	45		
9時		25 59	13	34分	25分	30		45分 45分	
10時		59	03	56分	30分	04		34分 34分	
11時		59	03	56分	30分	04		60分 60分	
12時		59	03	56分	30分	04		60分 60分	
13時		59	03	56分	30分	04		60分 60分	
14時		59	03	56分	30分	04		60分 60分	
15時		50	03	47分	26分	04 50		60分 53分	
16時		50	03	47分	30分	50		60分 60分	
17時		50	03	47分	30分	50		60分 60分	
18時			03	13分	13分				
19時			03	60分	60分				
20時									
21時									
22時									
23時									
日祝		5時							
		6時		53					
		7時		58	65分	65分			
		8時	45		47分	47分	45		
	9時	59	13	46分	37分	30		45分 45分	
	10時	59	03	56分	30分	02		32分 32分	
	11時	59	03	56分	30分	02		60分 60分	
	12時	59	03	56分	30分	02		60分 60分	
	13時	59	03	56分	30分	02		60分 60分	
	14時	59	03	56分	30分	02		60分 60分	
	15時	50	03	47分	26分	02 50		60分 54分	
	16時	50	03	47分	30分	50		60分 60分	
	17時	50	03	47分	30分	50		60分 60分	
	18時		03	13分	13分				
	19時		03	60分	60分				
	20時			分	分				
	21時			分					
	22時								
	23時								

○重複区間の新旧時刻表（郊外向き・矢の平一丁目バス停）

表 2-6-3 重複区間の新旧時刻表（郊外向き・矢の平一丁目バス停）

対象路線	矢の平線（矢の平1丁目～矢の平4丁目）				バス停	矢の平1丁目(郊外向き)				
	旧					新				
	ダイヤ	長崎バス	県営バス	最大 間隔		平均 間隔	長崎バス	県営バス	最大 間隔	平均 間隔
平日	5時									
	6時									
	7時	08 58	36	28 分	25 分	08 58		50 分	50 分	
	8時	15	49	34 分	26 分	15		17 分	17 分	
	9時	23	39	34 分	25 分	23		68 分	68 分	
	10時	21	39	42 分	30 分	21		58 分	58 分	
	11時	21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
	12時	21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
	13時	21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
	14時	21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
	15時	21 51	39	42 分	24 分	21 51		60 分	45 分	
	16時	21	39	30 分	24 分	21		30 分	30 分	
	17時	23	39	44 分	30 分	23		62 分	62 分	
	18時	23	39	44 分	30 分	23		60 分	60 分	
	19時	23 51	29	44 分	24 分	23 51		60 分	44 分	
	20時		28	37 分	37 分					
	21時									
	22時									
	23時									
	土曜	5時								
		6時								
		7時	8	36	28 分	28 分	8			
		8時	19	49	43 分	37 分	19		71 分	71 分
9時		21	39	32 分	25 分	21		62 分	62 分	
10時		21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
11時		21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
12時		21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
13時		21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
14時		21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
15時		21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
16時		21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
17時		21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
18時		21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
19時		21 51	29	42 分	24 分	21 51		60 分	45 分	
20時										
21時										
22時										
23時										
日祝		5時								
		6時								
		7時	8	36	28 分	28 分	8			
		8時	19	49	43 分	37 分	19		71 分	71 分
	9時	21	39	32 分	25 分	21		62 分	62 分	
	10時	21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
	11時	21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
	12時	21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
	13時	21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
	14時	21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
	15時	21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
	16時	21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
	17時	21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
	18時	21	39	42 分	30 分	21		60 分	60 分	
	19時	51	29	50 分	36 分	51		90 分	90 分	
20時										
21時										
22時										
23時										

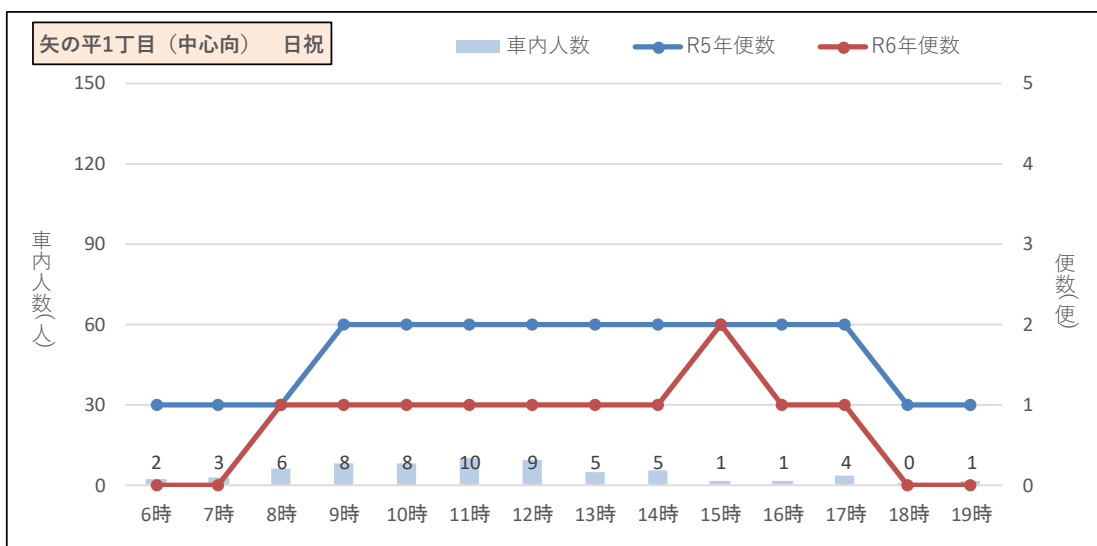
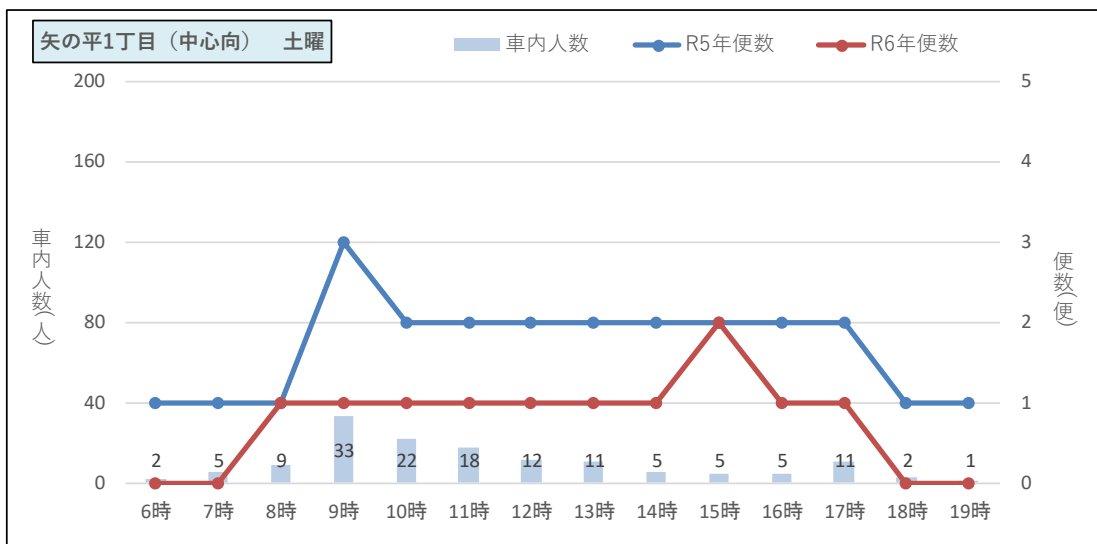
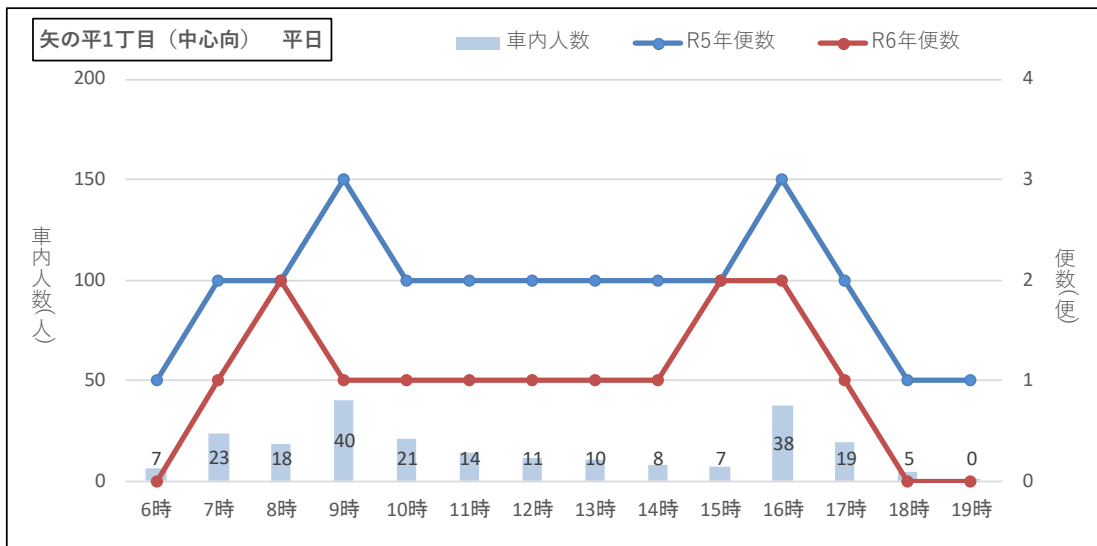


図 2-6-3 輸送人員と運行便数（中心部向き・矢の平一丁目バス停）

○輸送人員と運行便数（郊外向き・矢の平一丁目バス停）

R5.6.1～R5.6.30 利用実績

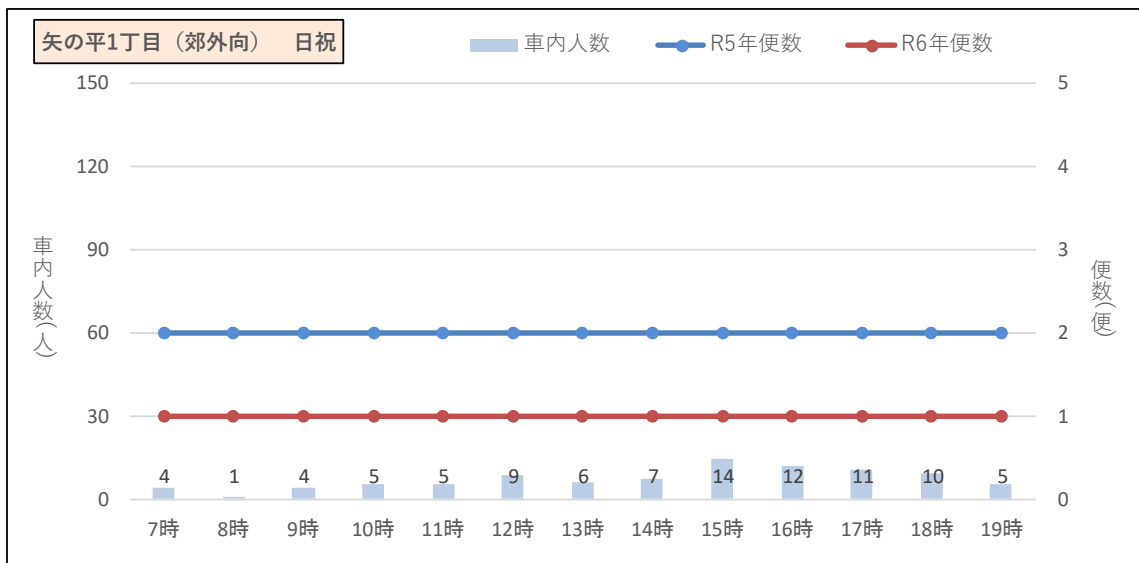
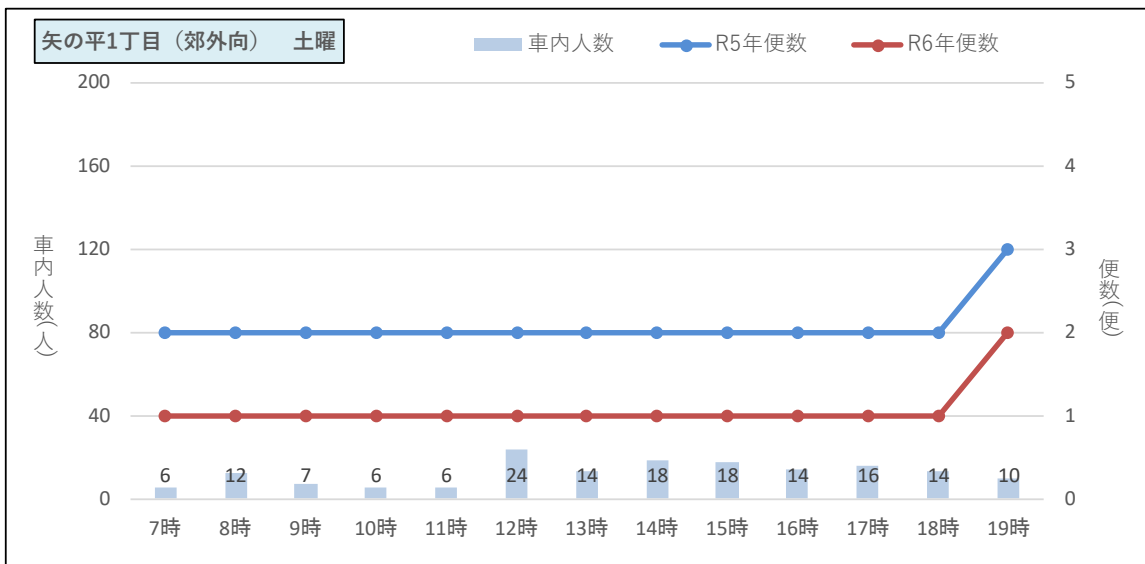
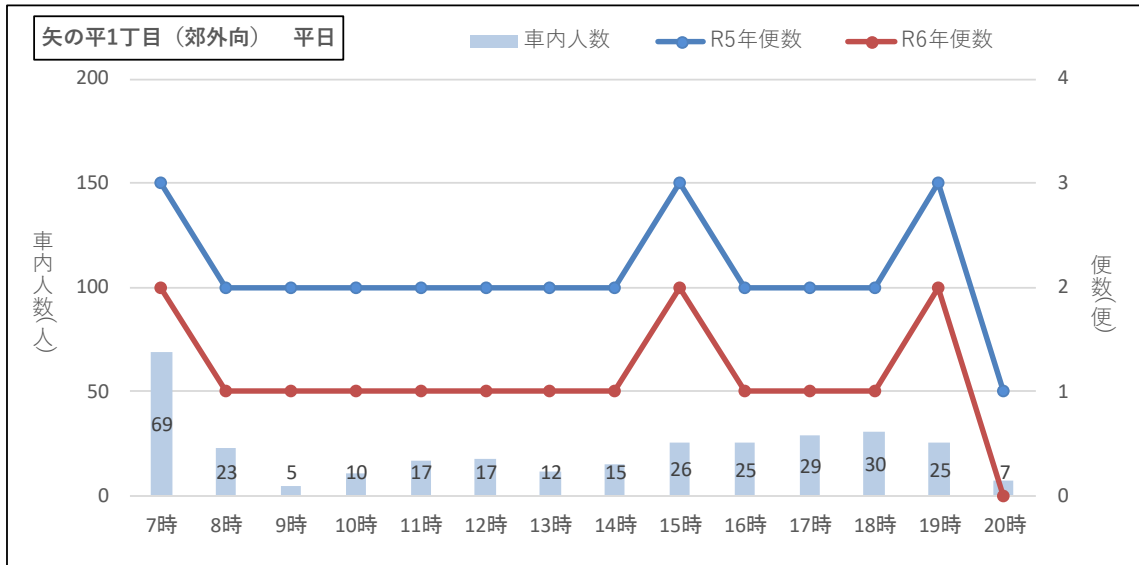


図 2-6-4 輸送人員と運行便数（郊外向き・矢の平一丁目バス停）

2-6-3 共同経営の目標

(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項

矢の平地区における収益性は、令和6年度に+約20百万円、令和6年度から令和8年度までの3年間累計で+約60百万円の改善効果を見込んでいる。

区分	事業者	年間運行 便数[便]	年間走行 キロ[km]	収支実績 R4	収支見込み R5	収益性見込み[千円]		
						R6	R7	R8
共同経営を 行わなかった場合	長崎バス	10,114	112,412	▲13,125	▲17,326	▲18,741	▲20,085	▲21,362
	県営バス	9,731	57,310	▲6,655	▲7,382	▲8,134	▲8,848	▲9,527
	計	19,845	169,722	▲19,780	▲24,708	▲26,875	▲28,933	▲30,889
共同経営を 行った場合	長崎バス	10,114	113,232	▲13,125	▲17,326	▲7,033	▲8,980	▲10,828
	県営バス	0	0	▲6,655	▲7,382	0	0	0
	計	10,114	113,232	▲19,780	▲24,708	▲7,033	▲8,980	▲10,828
差し引き	長崎バス	0	820	—	—	11,708	11,105	10,534
	県営バス	▲9,731	▲57,310	—	—	8,134	8,848	9,527
	計	▲9,731	▲56,490	—	—	19,842	19,953	20,061

○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とで対象地区内の年間利用者数は同じと仮定。

(2) 人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項

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、令和6年度において、人員数は-1.7人/日（平日）、車両数は-1.4台/日（平日）の改善効果を見込んでいる。

○算定の基礎となる運転士の運転時間

(単位：分)

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R6年度	R7年度	R8年度	R6年度	R7年度	R8年度	
長崎バス	平日	1,115	1,115	1,115	1,125	1,115	1,115	10 分/日
	土曜	946	946	946	946	946	946	0 分/日
	日祝	826	826	826	826	826	826	0 分/日
県営バス	平日	657	657	657	0	0	0	-657 分/日
	土曜	636	636	636	0	0	0	-636 分/日
	日祝	636	636	636	0	0	0	-636 分/日

○人員数の見込み

(単位：人)

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R6年度	R7年度	R8年度	R6年度	R7年度	R8年度	
長崎バス	平日	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	0.0 人/日
	土曜	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	0.0 人/日
	日祝	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	0.0 人/日
県営バス	平日	1.7	1.7	1.7	0.0	0.0	0.0	-1.7 人/日
	土曜	1.7	1.7	1.7	0.0	0.0	0.0	-1.7 人/日
	日祝	1.7	1.7	1.7	0.0	0.0	0.0	-1.7 人/日

〈備考〉 運転士1人分は長崎バス330分、県営バス380分で計算

運転士数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他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）

○車両数の見込み

(単位：台)

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R6年度	R7年度	R8年度	R6年度	R7年度	R8年度	
長崎バス	平日	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	0.0 台/日
	土曜	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	0.0 台/日
	日祝	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	0.0 台/日
県営バス	平日	1.4	1.4	1.4	0.0	0.0	0.0	-1.4 台/日
	土曜	1.3	1.3	1.3	0.0	0.0	0.0	-1.3 台/日
	日祝	1.3	1.3	1.3	0.0	0.0	0.0	-1.3 台/日

〈備考〉 車両1台分は長崎バス413分、県営バス475分で計算

車両数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他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）

(3) 基盤的サービス提供の維持に係る目標に関する事項

計画期間において、対象系統の運行を維持するとともに、ダイヤ調整による待ち時間の平準化や始発発時間の維持・改善を行い、利用者利便の維持を図る。また、快速系統の新設を行い、利用者利便の向上を図る。重複区間におけるサービス水準の内容については下表の通りであり、実施前と変化するサービス水準を着色（サービス向上：青、サービス低下：赤）した。

①共同経営実施前

(中心部向け：矢の平1丁目、郊外向け：矢の平1丁目を基準バスとして集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発時刻	終発時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※1			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス・ 県営 バス	中心 部向 け	平日	6:53	19:03	27便	27分	29分	22分	60分	57分	56分	47分	60分
			土曜	6:53	19:03	24便	37分	29分	27分	60分	65分	56分	47分	60分
			日祝	6:53	19:03	23便	47分	29分	27分	60分	65分	56分	47分	60分
		郊外 向 け	平日	7:08	20:28	30便	25分	29分	28分	27分	34分	42分	44分	44分
			土曜	7:08	19:51	27便	30分	30分	30分	24分	43分	42分	42分	42分
			日祝	7:08	19:51	26便	30分	30分	30分	36分	43分	42分	42分	50分

②共同経営実施後

(中心部向け：矢の平1丁目、郊外向け：矢の平1丁目を基準バスとして集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発時刻	終発時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※1			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス・ 県営 バス	中心 部向 け	平日	7:50 (+57分)	17:50 (▲73分)	14便 (▲13便)	33分 (+6分)	54分 (+25分)	40分 (+18分)	—	35分 (▲22分)	60分 (+4分)	60分 (+13分)	—
			土曜	8:45 (+112分)	17:50 (▲73分)	11便 (▲13便)	35分 (▲2分)	54分 (+25分)	60分 (+33分)	—	35分 (▲30分)	60分 (+4分)	60分 (+13分)	—
			日祝	8:45 (+112分)	17:50 (▲73分)	10便 (▲13便)	35分 (▲2分)	54分 (+25分)	60分 (+33分)	—	35分 (▲30分)	60分 (+4分)	60分 (+13分)	—
		郊外 向 け	平日	7:08	19:51 (▲37分)	16便 (▲14便)	45分 (+20分)	55分 (+26分)	51分 (+23分)	44分 (+16分)	68分 (+34分)	60分 (+18分)	62分 (+18分)	60分 (+16分)
			土曜	7:08	19:51	14便 (▲13便)	67分 (+37分)	60分 (+30分)	60分 (+30分)	45分 (+21分)	71分 (+28分)	60分 (+18分)	60分 (+18分)	60分 (+18分)
			日祝	7:08	19:51	13便 (▲13便)	67分 (+37分)	60分 (+30分)	60分 (+30分)	90分 (+54分)	71分 (+28分)	60分 (+18分)	60分 (+18分)	90分 (+40分)

※1) 平均運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに前便との時間差を算出し平均した値

※2) 最大運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに前便との時間差を算出し最大となる値

※3) 朝は始発～9時台、昼は10時～15時台、夕は16時～18時台、夜は19時～終発を指す

※4) 表内の数値のうち、実施前・実施後でサービスが変化する箇所は () 内に増減を表記

2-7 目覚地区【第2版の計画区域】

2-7-1 対象路線

下記に示す系統 No.1~3 を対象路線（行為対象路線）とする。

表 2-7-1 対象路線一覧表

No.	地区	方向	事業者	系統番号	起点	終点	主たる経由地	キロ程 (km)
1	目覚	目覚	長崎バス	588	立山	中央橋	目覚町	5.4
2			県営バス	10600	中央橋	立山	目覚町	5.4
3			県営バス	10603	東高下	中央橋	目覚町~めがね橋	6.3

○運行系統図（現状）

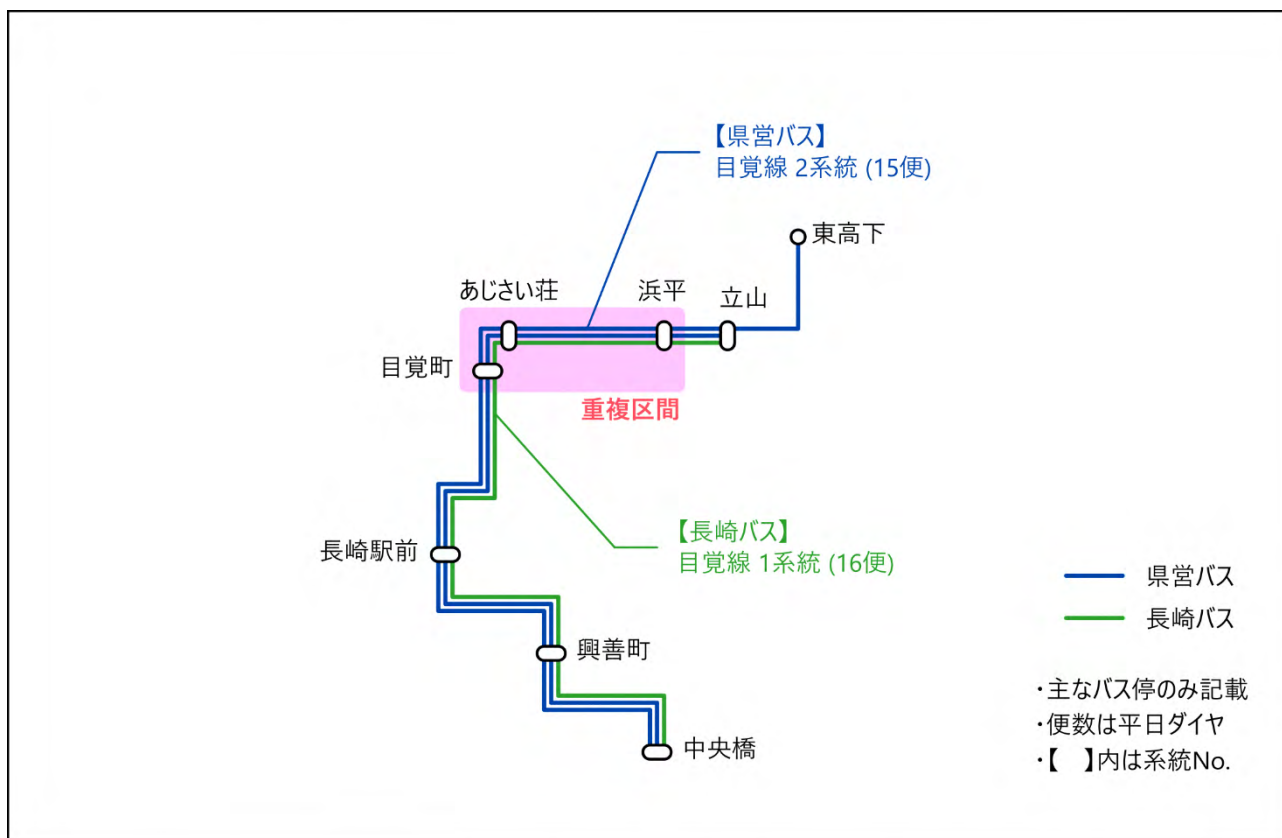


図 2-7-1 運行系統図（現状）

2-7-2 共同経営の内容

当該区間は、長崎バスの系統を廃止し、県営バスに一元化することで運行コストの最小化を図る。

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り、収支改善効果を+3百万円見込む。

(1) 重複路線の見直し

長崎バス系統の廃止

当該区間における事業者間の競合を解消するため、以下の長崎バス系統を廃止し、当該区間の運行分担を図る。

- ・立山～中央橋線：No.1

県営バス系統の変更

県営バスの以下の系統を長崎駅前(交通広場)発着に変更し、各方面への乗継利便を高めるとともに、運行区間(長崎駅前～中央橋)の短縮により収益性の向上を図る。

- ・立山～中央橋線：No.2
- ・東高下～中央橋線：No.3

県営バス系統の増便

重複路線の見直しに合わせて、県営バス系統を増便し、目覚地区の運行便数を1時間あたり1往復2便となるようダイヤを設定する。また、可能な限り等間隔のダイヤに揃えることで利便性を維持する。

労働規制強化に対応するための最終便繰り上げ

令和6年4月1日から適用される「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」に対応するため、最終便の繰り上げを行い、通勤・通学に不可欠な朝の運行便数を保ちつつ、運転士の休息期間を確保する。

○運行系統図（実施後）

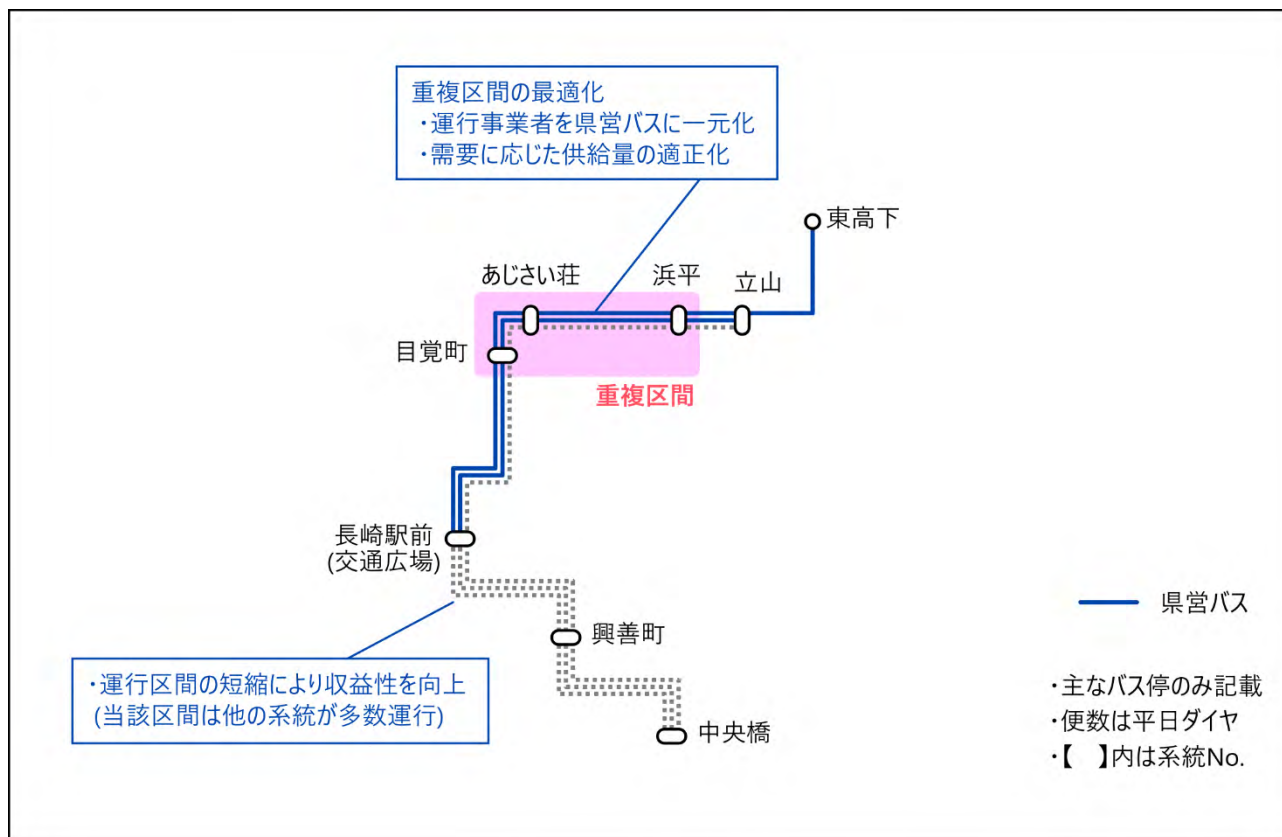


図 2-7-2 運行系統図（実施後）

○重複区間の新旧時刻表（中心部向き・あじさい荘バス停）

表 2-7-2 重複区間の新旧時刻表（中心部向き・あじさい荘バス停）

対象路線		立山方面～目覚地区～中心部				バス停	あじさい荘（中心向き）			
ダイヤ		旧（共同経営計画 以前）				新（令和6年4月～）				
		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	
平日	6時									
	7時	05	50	45分	45分	20				
	8時	35		45分	45分	20		60分	60分	
	9時	35		60分	60分	20		60分	60分	
	10時		35	60分	60分	20		60分	60分	
	11時		35	60分	60分	20		60分	60分	
	12時	35		60分	60分	20		60分	60分	
	13時	35		60分	60分	20		60分	60分	
	14時		35	60分	60分	20		60分	60分	
	15時		35	60分	60分	20		60分	60分	
	16時	20		45分	45分	20		60分	60分	
	17時	50	05	45分	45分	20		60分	60分	
	18時		35	45分	45分	20		60分	60分	
	19時	35		60分	60分	20		60分	60分	
	20時		35	60分	60分					
21時										
22時										
23時										
土曜	6時									
	7時	05	50	45分	45分	20				
	8時	35		45分	45分	20		60分	60分	
	9時	35		60分	60分	20		60分	60分	
	10時		35	60分	60分	20		60分	60分	
	11時		35	60分	60分	20		60分	60分	
	12時	35		60分	60分	20		60分	60分	
	13時	35		60分	60分	20		60分	60分	
	14時		35	60分	60分	20		60分	60分	
	15時		35	60分	60分	20		60分	60分	
	16時	20		45分	45分	20		60分	60分	
	17時	50	05	45分	45分	20		60分	60分	
	18時		35	45分	45分	20		60分	60分	
	19時	35		60分	60分	20		60分	60分	
	20時		35	60分	60分					
21時										
22時										
23時										
日祝	6時									
	7時	05	50	45分	45分	15				
	8時	35		45分	45分	20		65分	65分	
	9時	35		60分	60分	20		60分	60分	
	10時		35	60分	60分	20		60分	60分	
	11時		35	60分	60分	20		60分	60分	
	12時	35		60分	60分	20		60分	60分	
	13時	35		60分	60分	20		60分	60分	
	14時		35	60分	60分	20		60分	60分	
	15時		35	60分	60分	20		60分	60分	
	16時	20		45分	45分	20		60分	60分	
	17時	50	05	45分	45分	20		60分	60分	
	18時		35	45分	45分	20		60分	60分	
	19時	35		60分	60分	20		60分	60分	
	20時		35	60分	60分					
21時										
22時										
23時										

○重複区間の新旧時刻表（郊外向き・あじさい荘バス停）

表 2-7-3 重複区間の新旧時刻表（郊外向き・あじさい荘バス停）

対象路線	中心部～目覚地区～立山方面				バス停	あじさい荘（郊外向き）			
	旧（共同経営計画 以前）					新（令和6年4月～）			
ダイヤ	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	
平日	6時								
	7時								
	8時		26			48			
	9時	11		45分	45分	47		59分 59分	
	10時	10		59分	59分	47		60分 60分	
	11時		10	60分	60分	47		60分 60分	
	12時		10	60分	60分	47		60分 60分	
	13時	10		60分	60分	47		60分 60分	
	14時	10		60分	60分	47		60分 60分	
	15時		10	60分	60分	47		60分 60分	
	16時	56	10	60分	53分	48		61分 61分	
	17時		41	45分	45分	48		60分 60分	
	18時	26		45分	45分	48		60分 60分	
	19時		11	45分	45分	47		59分 59分	
	20時	09		58分	58分				
	21時		09	60分	60分				
	22時								
	23時								
	土曜	6時							
		7時							
		8時		25			47		
		9時	10		45分	45分	47		60分 60分
		10時	10		60分	60分	47		60分 60分
11時			10	60分	60分	47		60分 60分	
12時			10	60分	60分	47		60分 60分	
13時		10		60分	60分	47		60分 60分	
14時		10		60分	60分	47		60分 60分	
15時			10	60分	60分	47		60分 60分	
16時		55	10	60分	53分	47		60分 60分	
17時			40	45分	45分	47		60分 60分	
18時		25		45分	45分	47		60分 60分	
19時			10	45分	45分	47		60分 60分	
20時		09		59分	59分				
21時		09	60分	60分					
22時									
23時									
日祝	6時								
	7時								
	8時		25			47			
	9時	10		45分	45分	47		60分 60分	
	10時	10		60分	60分	47		60分 60分	
	11時		10	60分	60分	47		60分 60分	
	12時		10	60分	60分	47		60分 60分	
	13時	10		60分	60分	47		60分 60分	
	14時	10		60分	60分	47		60分 60分	
	15時		10	60分	60分	47		60分 60分	
	16時	55	10	60分	53分	47		60分 60分	
	17時		40	45分	45分	47		60分 60分	
	18時	25		45分	45分	47		60分 60分	
	19時		10	45分	45分	47		60分 60分	
	20時	9		59分	59分				
21時		09	60分	60分					
22時									
23時									

○輸送人員と運行便数（中心部向き・あじさい荘バス停）

R5.6.1～R5.6.30 利用実績

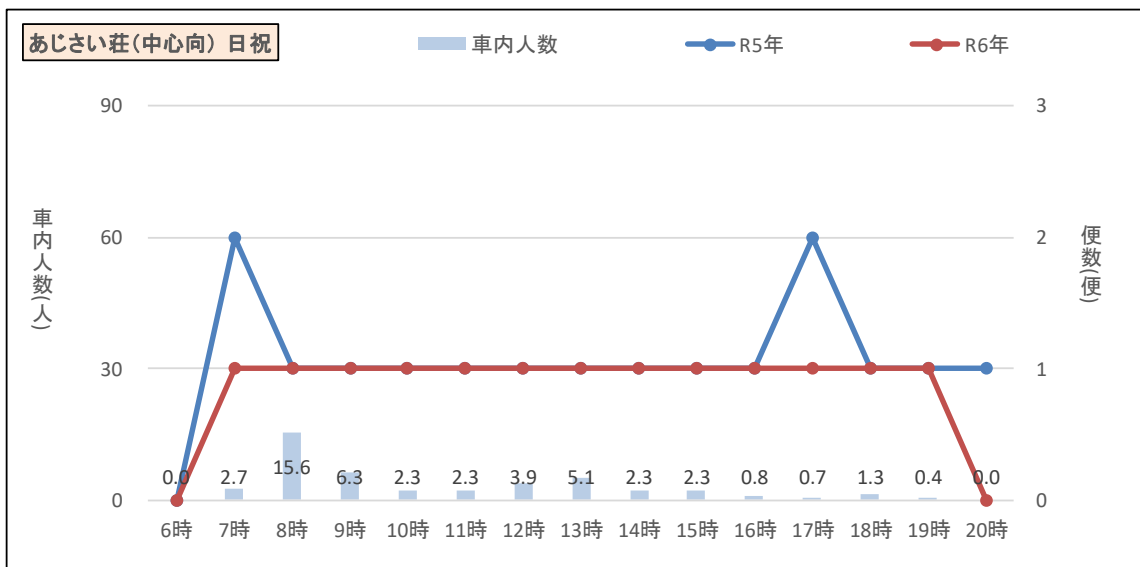
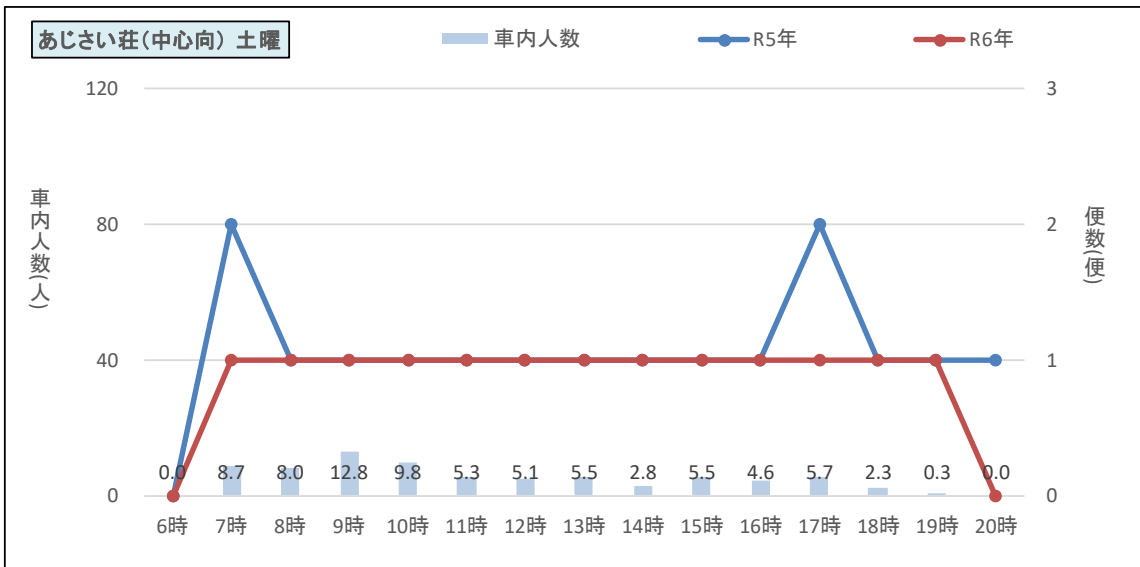
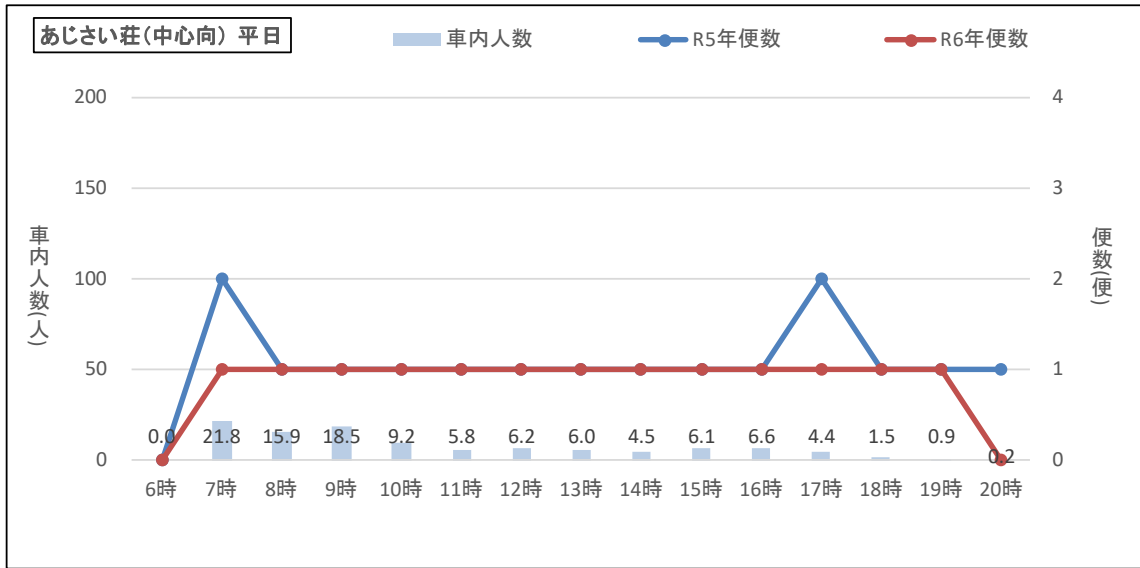


図 2-7-3 輸送人員と運行便数（中心部向き・あじさい荘バス停）

○輸送人員と運行便数（郊外向き・あじさい荘バス停）

R5.6.1～R5.6.30 利用実績

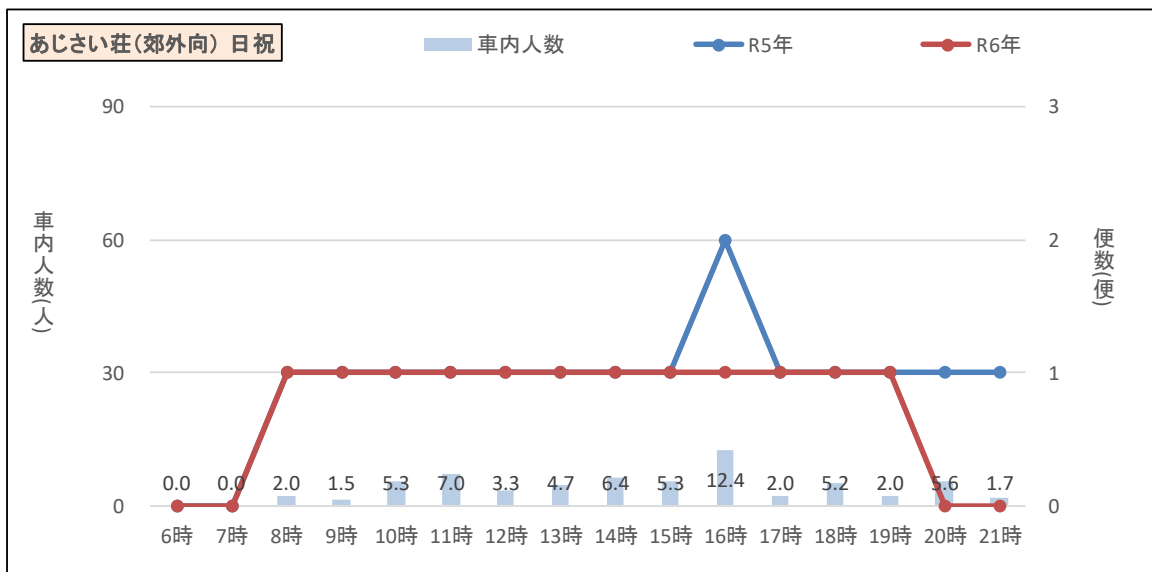
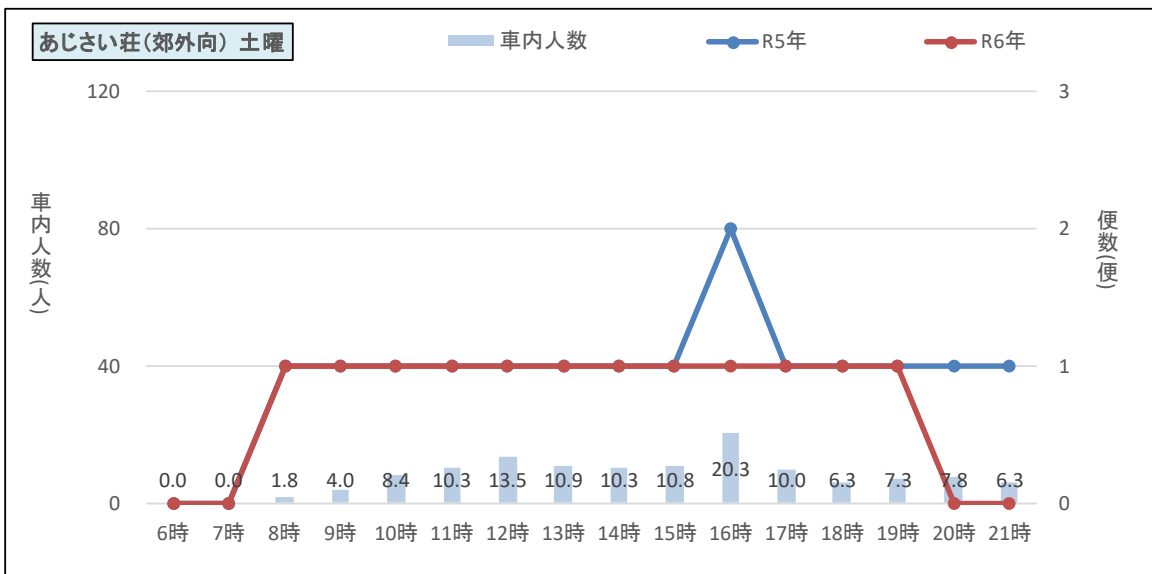
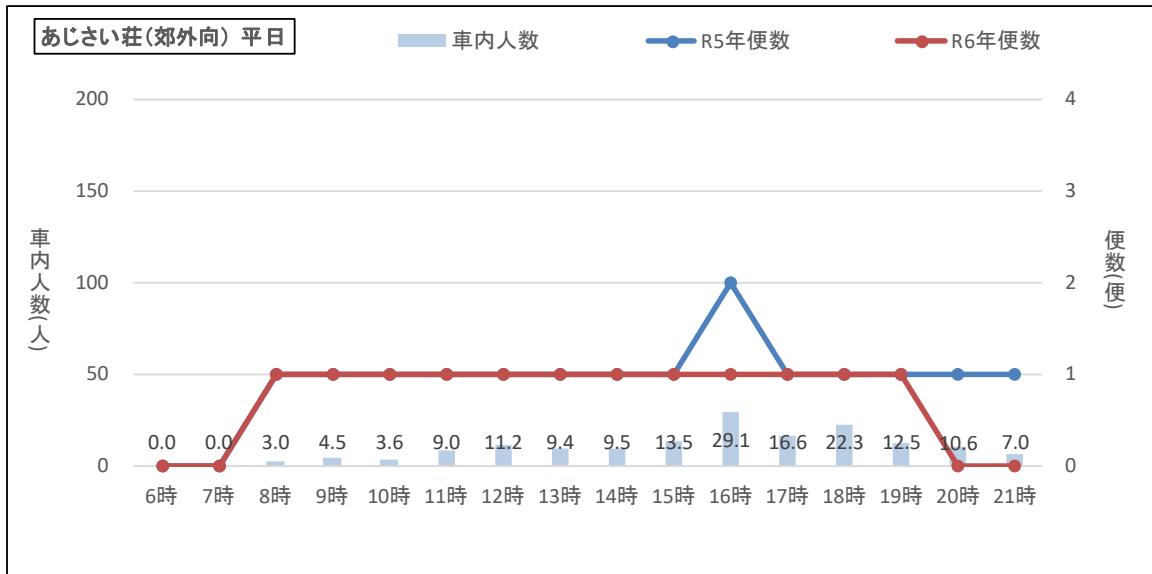


図 2-7-4 輸送人員と運行便数（郊外向き・あじさい荘バス停）

2-7-3 共同経営の目標

(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項

目覚地区における収益性は、令和6年度に+約3百万円、令和6年度から令和8年度までの3年間累計で+約9百万円の改善効果を見込んでいる。

区分	事業者	年間運行 便数[便]	年間走行 キロ[km]	収支実績 R4	収支見込み R5	収益性見込み[千円]		
						R6	R7	R8
共同経営を 行わなかった場合	長崎バス	5,840	22,192	▲4,512	▲5,130	▲3,880	▲4,136	▲4,380
	県営バス	5,475	21,245	▲1,984	▲2,558	▲2,119	▲2,429	▲2,723
	計	11,315	43,437	▲6,496	▲7,688	▲5,999	▲6,565	▲7,103
共同経営を 行った場合	長崎バス	0	0	▲4,512	▲5,130	0	0	0
	県営バス	9,125	36,526	▲1,984	▲2,558	▲3,066	▲3,628	▲4,161
	計	9,125	36,526	▲6,496	▲7,688	▲3,066	▲3,628	▲4,161
差し引き	長崎バス	▲5,840	▲22,192	—	—	3,880	4,136	4,380
	県営バス	3,650	15,281	—	—	▲947	▲1,199	▲1,438
	計	▲2,190	▲6,911	—	—	2,933	2,937	2,942

○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とで対象地区内の年間利用者数は同じと仮定。

(2) 人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項

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、令和6年度において、人員数は-0.9人/日（平日）、車両数は-0.8台/日（平日）の改善効果を見込んでいる。

○算定の基礎となる運転士の運転時間

（単位：分）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R6年度	R7年度	R8年度	R6年度	R7年度	R8年度	
長崎バス	平日	352	352	352	0	0	0	-352 分/日
	土曜	352	352	352	0	0	0	-352 分/日
	日祝	352	352	352	0	0	0	-352 分/日
県営バス	平日	303	303	303	365	365	365	+62 分/日
	土曜	306	306	306	369	369	369	+63 分/日
	日祝	306	306	306	369	369	369	+63 分/日

○人員数の見込み

（単位：人）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R6年度	R7年度	R8年度	R6年度	R7年度	R8年度	
長崎バス	平日	1.1	1.1	1.1	0.0	0.0	0.0	-1.1 人/日
	土曜	1.1	1.1	1.1	0.0	0.0	0.0	-1.1 人/日
	日祝	1.1	1.1	1.1	0.0	0.0	0.0	-1.1 人/日
県営バス	平日	0.8	0.8	0.8	1.0	1.0	1.0	0.2 人/日
	土曜	0.8	0.8	0.8	1.0	1.0	1.0	0.2 人/日
	日祝	0.8	0.8	0.8	1.0	1.0	1.0	0.2 人/日

〈備考〉 運転士1人分は長崎バス330分、県営バス380分で計算

運転士数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他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）

○車両数の見込み

（単位：台）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R6年度	R7年度	R8年度	R6年度	R7年度	R8年度	
長崎バス	平日	0.9	0.9	0.9	0.0	0.0	0.0	-0.9 台/日
	土曜	0.9	0.9	0.9	0.0	0.0	0.0	-0.9 台/日
	日祝	0.9	0.9	0.9	0.0	0.0	0.0	-0.9 台/日
県営バス	平日	0.6	0.6	0.6	0.8	0.8	0.8	0.1 台/日
	土曜	0.6	0.6	0.6	0.8	0.8	0.8	0.1 台/日
	日祝	0.6	0.6	0.6	0.8	0.8	0.8	0.1 台/日

〈備考〉 車両1台分は長崎バス413分、県営バス475分で計算

車両数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他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）

(3) 基盤的サービス提供の維持に係る目標に関する事項

計画期間において、対象系統の運行を維持するとともに、ダイヤ調整による待ち時間の平準化や始発発時間の維持・改善を行い、利用者利便の維持を図る。また、快速系統の新設を行い、利用者利便の向上を図る。重複区間におけるサービス水準の内容については下表の通りであり、実施前と変化するサービス水準を着色（サービス向上：青、サービス低下：赤）した。

①共同経営実施前

(中心部向け：あじさい荘、郊外向け：あじさい荘を基準バスとして集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発時刻	終発時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※1			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス ・ 県営 バス	中心 部向 け	平日	7:05	20:35	16便	50分	60分	45分	60分	60分	60分	45分	60分
			土曜	7:05	20:35	16便	50分	60分	45分	60分	60分	60分	45分	60分
			日祝	7:05	20:35	16便	50分	60分	45分	60分	60分	60分	45分	60分
		郊外 向 け	平日	8:26	21:09	15便	45分	60分	48分	54分	45分	60分	60分	60分
			土曜	8:25	21:09	15便	45分	60分	48分	55分	45分	60分	60分	60分
			日祝	8:25	21:09	15便	45分	60分	48分	55分	45分	60分	60分	60分

②共同経営実施後

(中心部向け：あじさい荘、郊外向け：あじさい荘を基準バスとして集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発時刻	終発時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※1			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス ・ 県営 バス	中心 部向 け	平日	7:20 (+ 15分)	19:20 (▲ 75分)	13便 (▲ 3便)	60分 (+ 10分)	60分	60分 (+ 15分)	60分	60分	60分	60分 (+ 15分)	60分
			土曜	7:20 (+ 15分)	19:20 (▲ 75分)	13便 (▲ 3便)	60分 (+ 10分)	60分	60分 (+ 15分)	60分	60分	60分	60分 (+ 15分)	60分
			日祝	7:15 (+ 10分)	19:20 (▲ 75分)	13便 (▲ 3便)	63分 (+ 13分)	60分	60分 (+ 15分)	60分	65分 (+ 5分)	60分	60分 (+ 15分)	60分
		郊外 向 け	平日	8:48 (+ 22分)	19:47 (▲ 82分)	12便 (▲ 3便)	59分 (+ 14分)	60分	60分 (+ 12分)	59分 (+ 5分)	59分 (+ 14分)	60分	61分 (+ 1分)	59分 (▲ 1分)
			土曜	8:47 (+ 22分)	19:47 (▲ 82分)	12便 (▲ 3便)	60分 (+ 15分)	60分	60分 (+ 12分)	60分 (+ 5分)	60分 (+ 15分)	60分	60分	60分
			日祝	8:47 (+ 22分)	19:47 (▲ 82分)	12便 (▲ 3便)	60分 (+ 15分)	60分	60分 (+ 12分)	60分 (+ 5分)	60分 (+ 15分)	60分	60分	60分

※1) 平均運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに前便との時間差を算出し平均した値

※2) 最大運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに前便との時間差を算出し最大となる値

※3) 朝は始発～9時台、昼は10時～15時台、夕は16時～18時台、夜は19時～終発を指す

※4) 表内の数値のうち、実施前・実施後でサービスが変化する箇所は () 内に増減を表記

2-8 立神地区【第2版の計画区域】

2-8-1 対象路線

下記に示す系統 No.1～10 を対象路線（行為対象路線）とする。

表 2-8-1 対象路線一覧表

No.	地区	方向	事業者	系統番号	起点	終点	主たる経由地	キロ程 (km)
1	立神	立神	長崎バス	53	風の広場前	早坂	愛宕町・大波止	13.9
2				54	風の広場前	早坂	愛宕町・市役所上	14.5
3				90	立神	早坂	愛宕町・市役所上	11.1
4				213	立神	風頭山	愛宕町・市役所上	10.4
5				362	立神	早坂	愛宕町・大波止	9.8
6				984	神の島一丁目	風頭山	愛宕町・市役所上	13.8
7				996	風の広場前	風頭山	愛宕町・市役所上	13.8
8			県営バス	08806	立神	浜平	市役所～東高下	12.4
9			08814	立神	浜平	大波止～東高下	12.2	
10			08824	浜平	立神	東高下～大波止	12.2	

○運行系統図（現状）

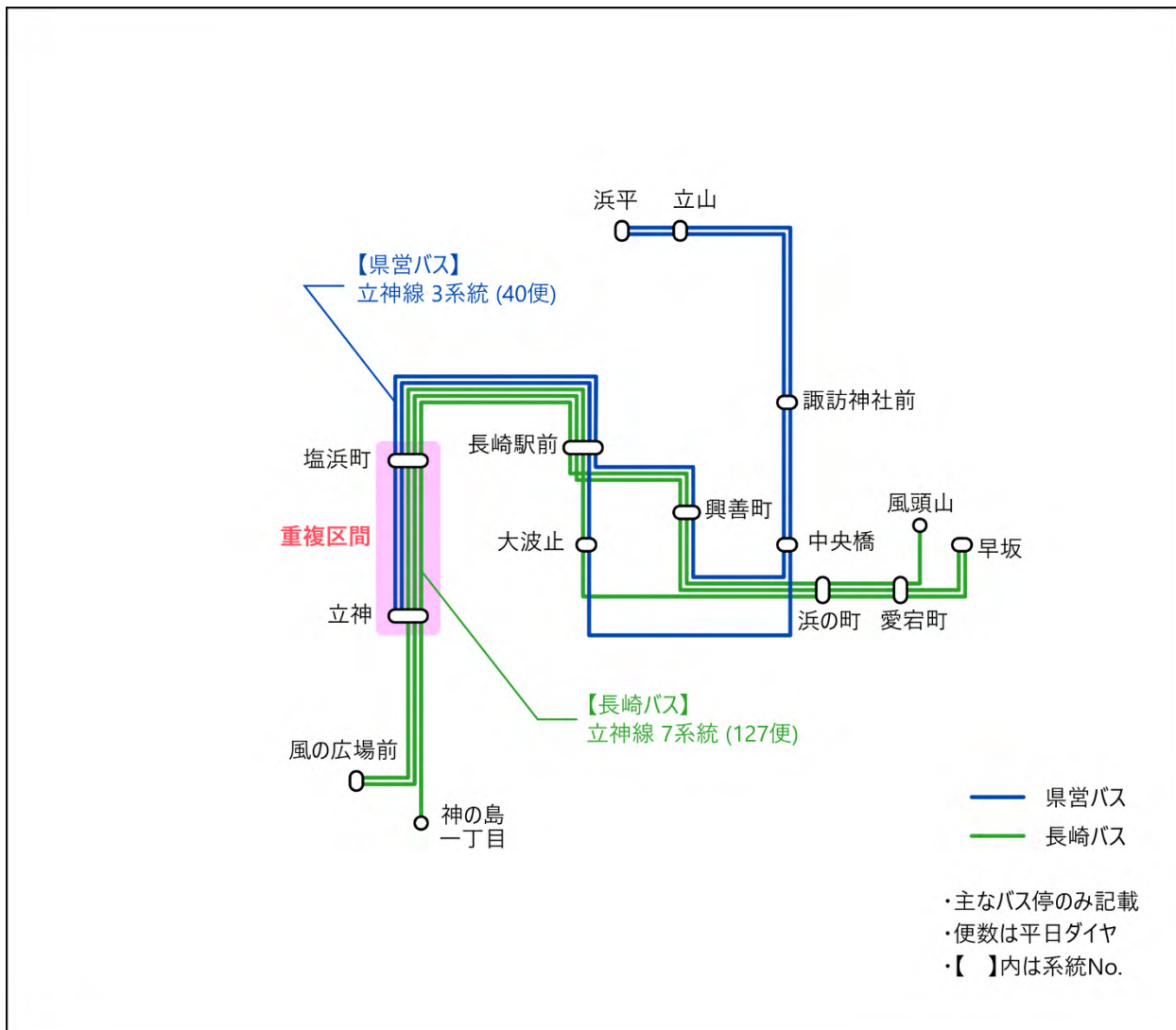


図 2-8-1 運行系統図（現状）

2-8-2 共同経営の内容

当該区間は、昼間帯の運行を長崎バスに一元化することで運行コストの最小化を図る。
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り、収支改善効果を+25百万円見込む。

(1) 重複路線の見直し

昼間帯における県営バス系統の区間短縮

当該区間における事業者間の競合を解消するため、以下の県営バス系統の昼間帯の運行を長崎駅前発着に区間短縮し、当該区間の運行分担を図る。

(現 状) 立神～浜平線：No.8-10

(実施後) 長崎駅前～浜平線

労働規制強化に対応するための最終便繰り上げ

令和6年4月1日から適用される「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」に対応するため、最終便の繰り上げを行い、通勤・通学に不可欠な朝の運行便数を保ちつつ、運転士の休息期間を確保する。

○運行系統図（実施後）

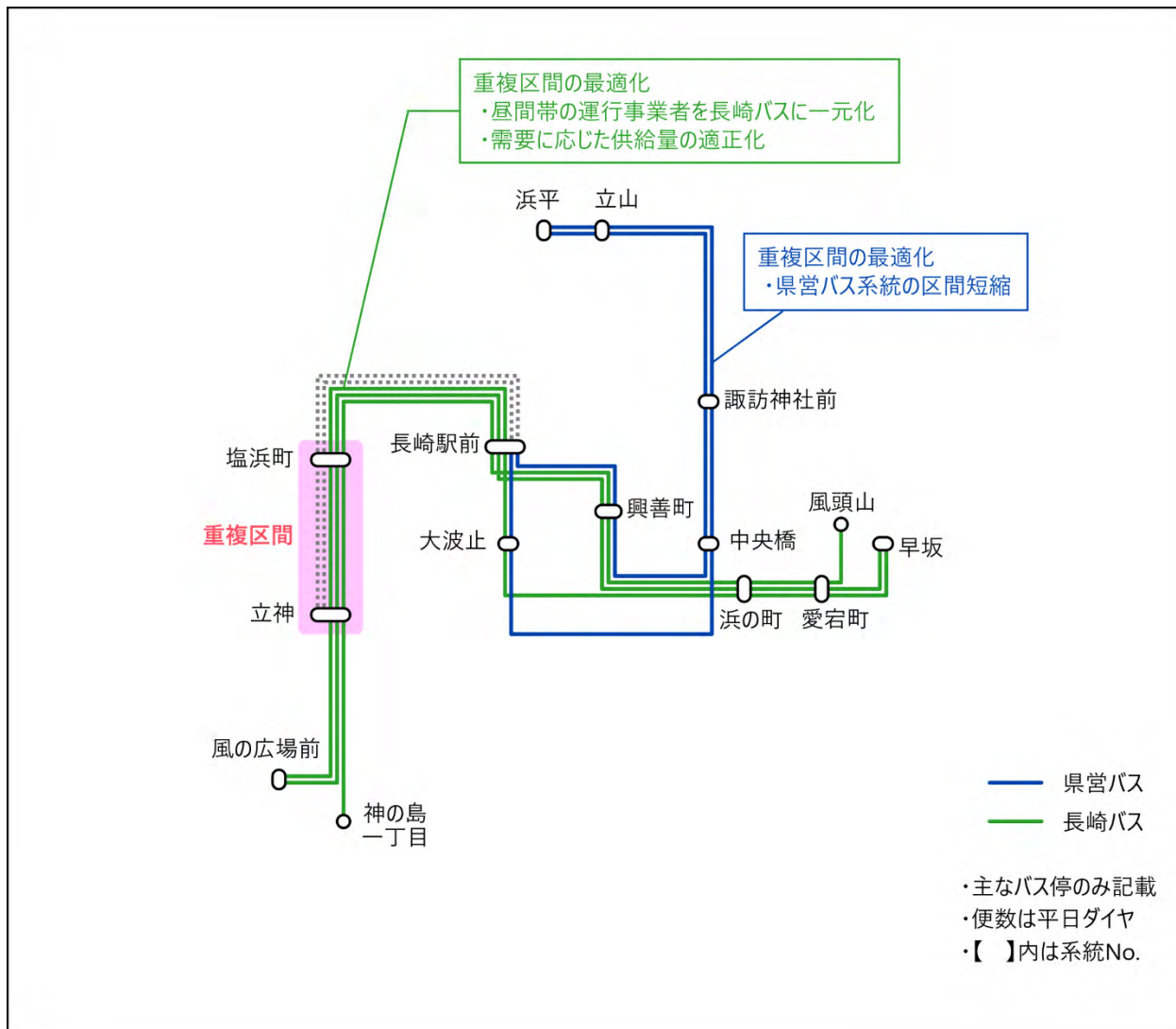


図 2-8-2 運行系統図（実施後）

○重複区間の新旧時刻表（中心部向き・塩浜町バス停）

表 2-8-2 重複区間の新旧時刻表（中心部向き・塩浜町バス停）

対象路線	立神線（立神～塩浜町）				バス停	塩浜町（中心部向け）				
	旧					新				
	長崎バス	県営バス	最大 間隔	平均 間隔		長崎バス	県営バス	最大 間隔	平均 間隔	
平日	5時									
	6時		40							
	7時	17 37 47 57	20 57	37分	13分	17 37 47 57		20分	13分	
	8時	07 25 45 55	17 57	20分	10分	07 25 45 55		20分	15分	
	9時	05 15 43 52	17	26分	11分	05 15 43 52		28分	14分	
	10時	15 30 43 52	00 40	15分	10分	15 30 43 52		23分	15分	
	11時	03 16 31 42 52	40	15分	10分	03 16 31 42 52		15分	12分	
	12時	05 16 31 40 52	40	15分	10分	05 16 31 40 52		15分	12分	
	13時	16 40	40	24分	16分	16 40		24分	24分	
	14時	04 16 32 49 56	40	24分	13分	04 16 32 49 56		24分	15分	
	15時	04 12 19 27 43	40	13分	8分	04 12 24 31 43		12分	9分	
	16時	04 13 17 38 50	36	21分	11分	04 13 18 38 47		21分	13分	
	17時	02 07 27 39 45 55	06 36	20分	8分	02 07 25 36 49 57		18分	12分	
	18時	12 30 39 53	21 36	17分	10分	04 10 17 39		22分	11分	
	19時	08 23 45	00 20 41	18分	9分	05 22 55		33分	25分	
	20時	10 20 44	11	25分	15分	16		21分	21分	
	21時	46	11	35分	31分	35		79分	79分	
	22時		11	25分	25分					
	23時									
	土曜	5時								
		6時								
		7時	20	20	0分	0分	20			
		8時	08 32 40 55	20 40	48分	16分	08 32 40 55		48分	24分
9時		06 31 41 53	40	25分	12分	06 31 41 53		25分	15分	
10時		08 32 41 55	40	24分	12分	08 32 41 55		24分	16分	
11時		02 29 41 53	40	27分	12分	02 29 41 53		27分	15分	
12時		08 31 41 53	40	23分	12分	08 31 41 53		23分	15分	
13時		05 31 46 53	40	26分	12分	05 31 46 53		26分	15分	
14時		08 33 41	40	25分	12分	08 33 41		25分	16分	
15時		08 31 46 55	40	27分	15分	08 31 46 55		27分	19分	
16時		08 32 40 55	40	24分	12分	08 32 40 55		24分	15分	
17時		10 52	40	30分	19分	10 51		41分	28分	
18時		13 26 40 58	00 40	18分	11分	00 12 28 41 51		16分	12分	
19時		08 31		23分	17分	07 58		51分	34分	
20時		13 28		42分	29分	13		15分	15分	
21時		46		78分	78分	35		82分	82分	
22時										
23時										
日祝		5時								
		6時	47				47			
		7時	11 26 55	20	29分	17分	11 26 55		29分	23分
		8時	06 32 52	20 40	14分	11分	06 32 52		26分	19分
	9時	04 28 48	40	24分	14分	04 22 28 48		20分	14分	
	10時	04 35 52	40	31分	16分	35 52		47分	32分	
	11時	03 35 52	40	32分	15分	03 35 52		32分	20分	
	12時	04 28 52	40	24分	15分	04 28 52		24分	20分	
	13時	04 30 48	40	26分	14分	04 30 48		26分	19分	
	14時	04 30	40	26分	17分	04 30		26分	21分	
	15時	34 52	40	54分	24分	34 52		64分	41分	
	16時	06 34 49	40	28分	14分	06 34 49		28分	19分	
	17時	08 42 58	40	32分	17分	08 37 48		29分	20分	
	18時	13 25 58	00 40	18分	12分	25		37分	37分	
	19時	08 31 58		27分	20分	26 58		61分	47分	
	20時	13		15分	15分					
	21時	46		93分	93分	35		97分	97分	
22時										
23時										

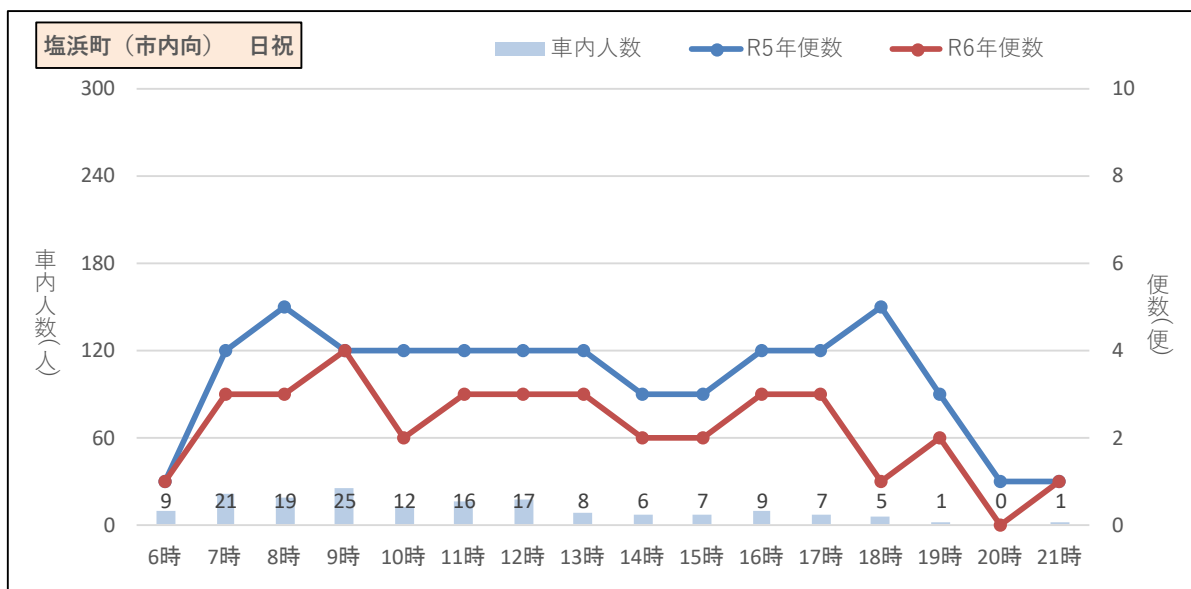
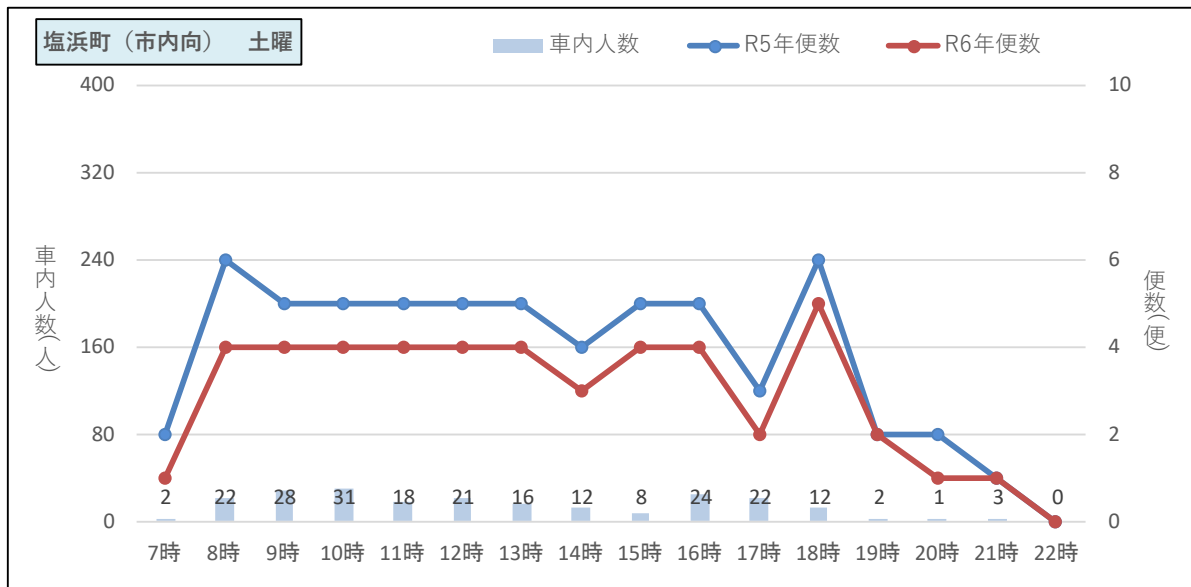
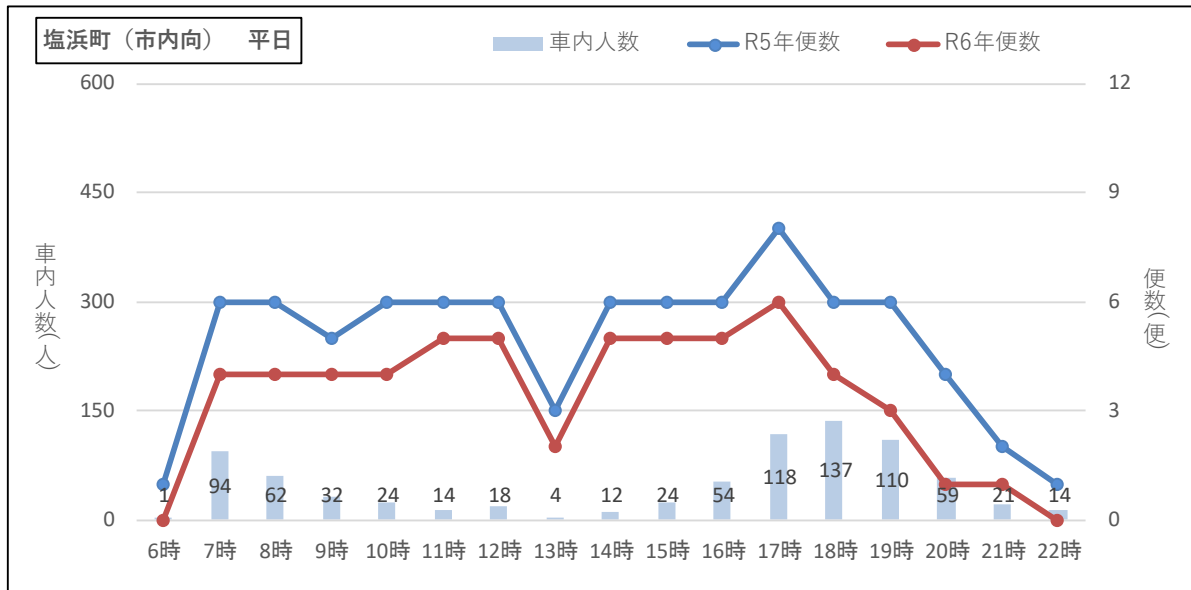
○重複区間の新旧時刻表（郊外向き・塩浜町バス停）

表 2-8-3 重複区間の新旧時刻表（郊外向き・塩浜町バス停）

対象路線	立神線（立神～塩浜町）				バス停	塩浜町（郊外部向け）				
	旧					新				
	ダイヤ	長崎バス	県営バス	最大 間隔		平均 間隔	長崎バス	県営バス	最大 間隔	平均 間隔
平日	5時									
	6時									
	7時	45 52	35 58	10分	8分	45 52	58	7分	7分	
	8時	00 15 25 40 50	23 43	15分	7分	00 15 25 40 50	23	15分	9分	
	9時	00 10 17 20 26 31 36	38			10 17 20 26 31 36 52				
	10時	45 52		10分	6分			20分	9分	
	10時	02 12 22 32 42 52	14	10分	9分	02 12 22 32 42 52		10分	10分	
	11時	12 22 42 52	14	20分	12分	12 22 42 52		20分	15分	
	12時	02 12 32 42 52	14	18分	10分	02 12 32 42 52		20分	12分	
	13時	02 12 22 32 52	14	20分	10分	02 12 22 32 52		20分	12分	
	14時	02 12 22 32 52	14	20分	10分	02 12 22 32 52		20分	12分	
	15時	12 22 32 52	14	20分	12分	12 22 32 52		20分	15分	
	16時	12 22 32 41 44 54	14	20分	9分	12 22 32 44 54		20分	12分	
	17時	27 42 54		33分	20分	27 42 54		33分	20分	
	18時	29 36 44 59	20 40	26分	11分	29 44 46 56		35分	16分	
	19時	11 21 26 58	03 17	32分	10分	11 26 31 43		15分	12分	
	20時	31		33分	33分	01 41		40分	29分	
	21時	01 31 38		30分	22分	16 31		35分	25分	
	22時	01		23分	23分					
	23時									
	土曜	5時								
		6時								
		7時	15 21 34 50 54	54	16分	8分	15 21 34 50 54		16分	10分
8時		10 35 58	34	24分	16分	10 35 58		25分	21分	
9時		20 24 42	14	18分	11分	20 42		22分	22分	
10時		10 16 36 55	14	28分	15分	10 16 36 55		28分	18分	
11時		06 20 32 44	14	12分	10分	06 20 32 44		14分	12分	
12時		10 17 31 58	14	27分	15分	10 17 30 58		28分	19分	
13時		06 20 26 54	14	28分	11分	06 20 26 54		28分	14分	
14時		10 16 36	14	20分	11分	10 16 36		20分	14分	
15時		00 06 20 32 57	14	25分	11分	00 06 20 32 57		25分	16分	
16時		10 16 36 58	14	22分	12分	10 16 36 58		22分	15分	
17時		11 20 56	14	36分	15分	11 20 56		36分	19分	
18時		20 36	14	18分	13分	20 31		24分	18分	
19時		36	14	38分	30分	21 46		50分	38分	
20時		00 20 25 51		26分	25分	00 10 26		16分	13分	
21時		21 35 51		30分	20分	15 31		49分	33分	
22時										
23時										
日祝		5時								
		6時								
		7時	15 21 43	54	22分	13分	15 21 43		22分	14分
		8時	12 37 46	34	22分	13分	12 37 46		29分	21分
	9時	07 16 46	14	30分	20分	07 16 46		30分	20分	
	10時	02 06 21 30	14	16分	9分	02 06 21 30		16分	11分	
	11時	00 16 30	14	30分	15分	00 16 30		30分	20分	
	12時	00 16 30	14	30分	15分	00 16 30		30分	20分	
	13時	00 16 30	14	30分	15分	00 16 30		30分	20分	
	14時	00 16 30	14	30分	15分	00 16 30		30分	20分	
	15時	00 16 30	14	30分	15分	00 16 30		30分	20分	
	16時	00 16 30	14	30分	15分	00 16 30		30分	20分	
	17時	00 16 40	14	30分	18分	00 16 30		30分	20分	
	18時	10	14	30分	17分	10		40分	40分	
	19時	28 36	14	60分	27分	18 31		68分	41分	
	20時	00 21 25 51		26分	19分	00 40		40分	35分	
	21時	21 35 51		30分	20分	15 31		35分	26分	
	22時									
	23時									

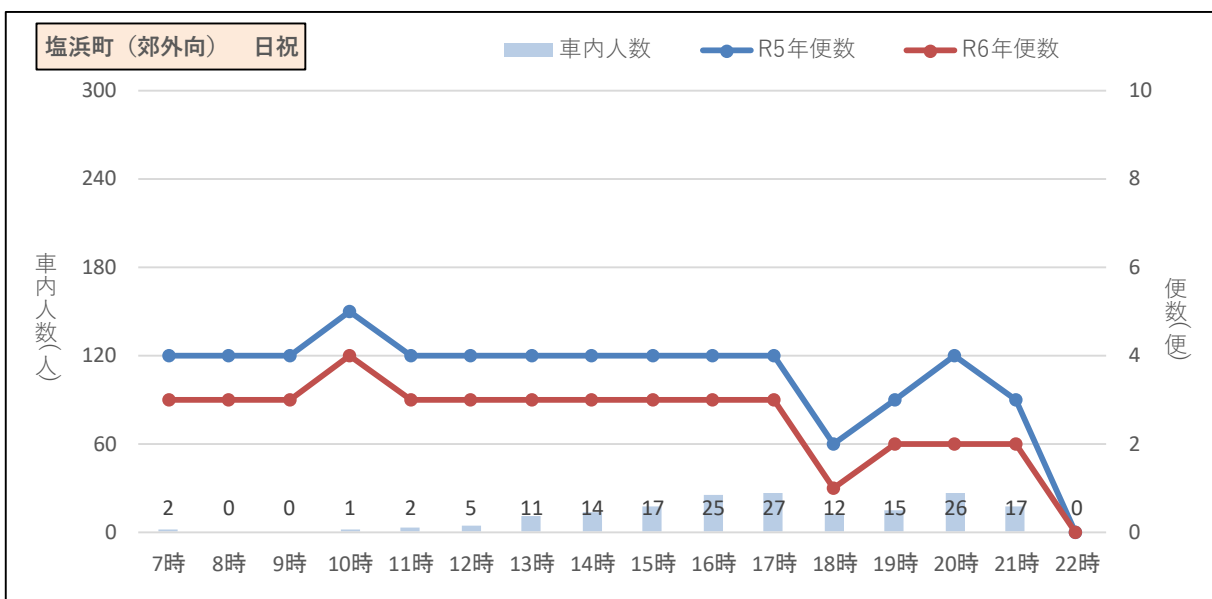
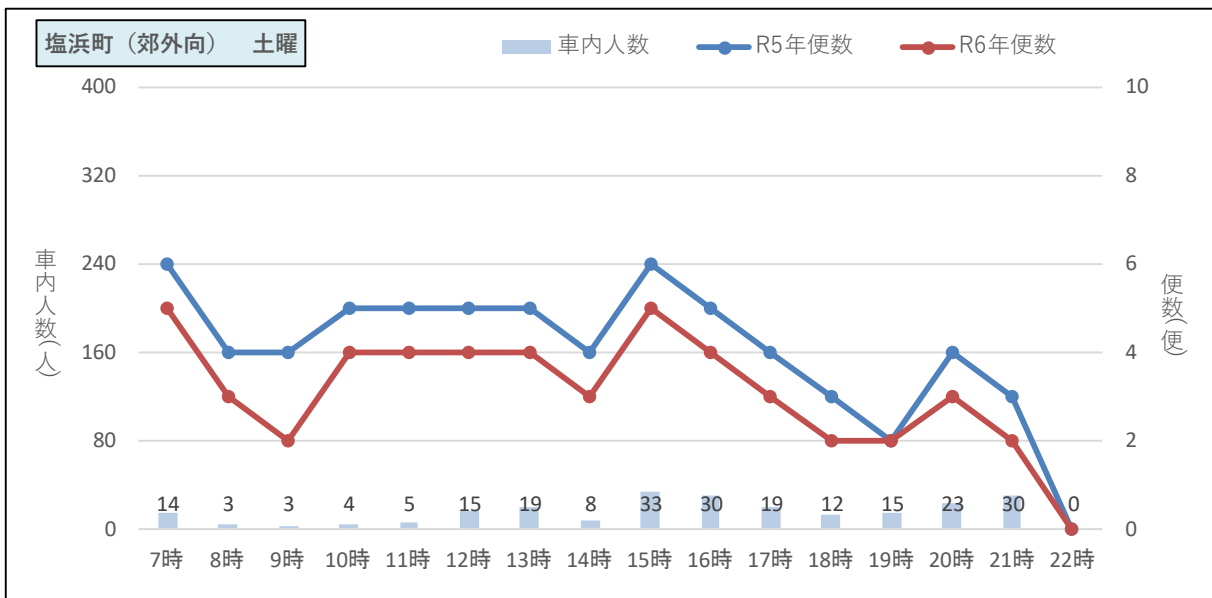
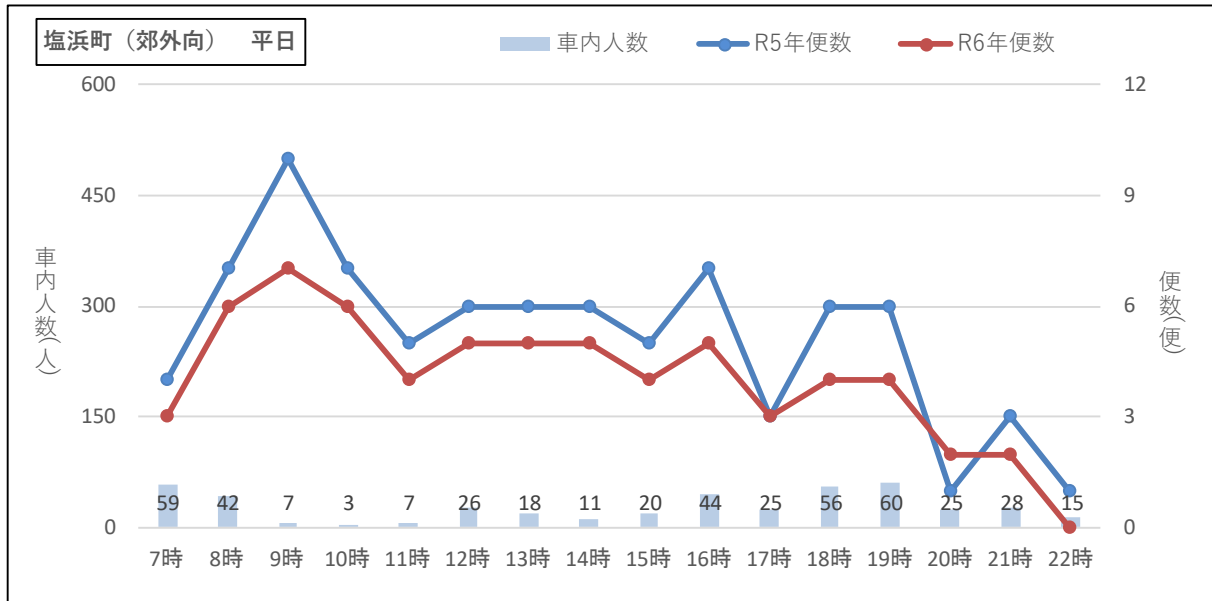
○輸送人員と運行便数（中心部向き・塩浜町バス停）

R5.6.1~R5.6.30 利用実績



○輸送人員と運行便数（郊外向き・塩浜町バス停）

R5.6.1～R5.6.30 利用実績



2-8-3 共同経営の目標

(1) 収益性の改善に係る目標に関する事項

立神地区における収益性は、令和6年度に+約25百万円、令和6年度から令和8年度までの3年間累計で+約76百万円の改善効果を見込んでいる。

区分	事業者	年間運行 便数[便]	年間走行 キロ[km]	収支実績 R4	収支見込み R5	収益性見込み[千円]		
						R6	R7	R8
共同経営を 行わなかった場合	長崎バス	41,803	513,004	9,214	▲6,872	▲16,939	▲26,502	▲35,588
	県営バス	12,988	63,641	▲7,618	▲9,623	▲4,920	▲5,919	▲6,868
	計	54,791	576,645	1,596	▲16,495	▲21,859	▲32,421	▲42,456
共同経営を 行った場合	長崎バス	39,801	489,527	9,214	▲6,872	3,197	▲6,897	▲16,486
	県営バス	482	2,362	▲7,618	▲9,623	▲46	▲90	▲132
	計	40,283	491,889	1,596	▲16,495	3,151	▲6,987	▲16,618
差し引き	長崎バス	▲2,002	▲23,477	—	—	20,136	19,605	19,102
	県営バス	▲12,506	▲61,279	—	—	4,874	5,829	6,736
	計	▲14,508	▲84,756	—	—	25,010	25,434	25,838

○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とで対象地区内の年間利用者数は同じと仮定。

(2) 人員数・車両数の改善に係る目標に関する事項

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、令和6年度において、人員数は-5.3人/日（平日）、車両数は-4.3台/日（平日）の改善効果を見込んでいる。

○算定の基礎となる運転士の運転時間

（単位：分）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R6年度	R7年度	R8年度	R6年度	R7年度	R8年度	
長崎バス	平日	5,146	5,146	5,146	4,912	4,912	4,912	-234 分/日
	土曜	3,879	3,879	3,879	3,800	3,800	3,800	-79 分/日
	日祝	3,372	3,372	3,372	3,144	3,144	3,144	-228 分/日
県営バス	平日	1,760	1,760	1,760	0	0	0	-1,760 分/日
	土曜	1,175	1,175	1,175	0	0	0	-1,175 分/日
	日祝	1,175	1,175	1,175	0	0	0	-1,175 分/日

○人員数の見込み

（単位：人）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R6年度	R7年度	R8年度	R6年度	R7年度	R8年度	
長崎バス	平日	15.6	15.6	15.6	14.9	14.9	14.9	-0.7 人/日
	土曜	11.8	11.8	11.8	11.5	11.5	11.5	-0.3 人/日
	日祝	10.2	10.2	10.2	9.5	9.5	9.5	-0.7 人/日
県営バス	平日	4.6	4.6	4.6	0.0	0.0	0.0	-4.6 人/日
	土曜	3.1	3.1	3.1	0.0	0.0	0.0	-3.1 人/日
	日祝	3.1	3.1	3.1	0.0	0.0	0.0	-3.1 人/日

〈備考〉 運転士1人分は長崎バス330分、県営バス380分で計算

運転士数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他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）

○車両数の見込み

（単位：台）

項目	運行日	共同経営を行わなかった場合			共同経営を行った場合			差
		R6年度	R7年度	R8年度	R6年度	R7年度	R8年度	
長崎バス	平日	12.5	12.5	12.5	11.9	11.9	11.9	-0.6 台/日
	土曜	9.4	9.4	9.4	9.2	9.2	9.2	-0.2 台/日
	日祝	8.2	8.2	8.2	7.6	7.6	7.6	-0.6 台/日
県営バス	平日	3.7	3.7	3.7	0.0	0.0	0.0	-3.7 台/日
	土曜	2.5	2.5	2.5	0.0	0.0	0.0	-2.5 台/日
	日祝	2.5	2.5	2.5	0.0	0.0	0.0	-2.5 台/日

〈備考〉 車両1台分は長崎バス413分、県営バス475分で計算

車両数は、他の路線の運転時間や配車状況など、その他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）

(3) 基盤的サービス提供の維持に係る目標に関する事項

計画期間において、対象系統の運行を維持するとともに、ダイヤ調整による待ち時間の平準化や始発発時間の維持・改善を行い、利用者利便の維持を図る。また、快速系統の新設を行い、利用者利便の向上を図る。重複区間におけるサービス水準の内容については下表の通りであり、実施前と変化するサービス水準を着色（サービス向上：青、サービス低下：赤）した。

①共同経営実施前

(中心部向け：塩浜町、郊外向け：塩浜町を基準バスとして集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発時刻	終発時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※1			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス・ 県営 バス	中心 部向 け	平日	6:40	22:11	85便	11分	11分	10分	15分	37分	24分	21分	35分
			土曜	7:20	21:46	61便	13分	12分	13分	34分	48分	27分	30分	78分
			日祝	6:47	21:46	55便	14分	17分	14分	34分	29分	54分	32分	93分
		郊外 向 け	平日	7:35	22:01	83便	7分	10分	12分	17分	15分	20分	33分	33分
			土曜	7:15	21:51	65便	11分	13分	13分	22分	24分	28分	36分	38分
			日祝	7:15	21:51	57便	14分	14分	16分	22分	32分	30分	30分	60分

②共同経営実施後

(中心部向け：塩浜町、郊外向け：塩浜町を基準バスとして集計した値)

路線 (区間)	運行 会社	上下	運行 曜日	始発時刻	終発時刻	便数	平均運行間隔時間※1				最大運行間隔時間※1			
							朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3
重複 区間	長崎 バス・ 県営 バス	中心 部向 け	平日	7:17 (+37分)	21:35 (▲36分)	58便 (▲27便)	14分 (+3分)	14分 (+3分)	12分 (+2分)	35分 (+20分)	28分 (▲9分)	24分	22分 (+1分)	79分 (+44分)
			土曜	7:20	21:35 (▲11分)	47便 (▲14便)	19分 (+6分)	16分 (+4分)	16分 (+3分)	41分 (+7分)	48分	27分	41分 (+11分)	82分 (+4分)
			日祝	6:47	21:35 (▲11分)	36便 (▲19便)	18分 (+4分)	24分 (+6分)	22分 (+8分)	63分 (+29分)	29分	64分 (+10分)	37分 (+5分)	97分 (+4分)
		郊外 向 け	平日	7:45 (+10分)	21:31 (▲30分)	65便 (▲18便)	8分 (+1分)	12分 (+2分)	15分 (+3分)	19分 (+2分)	20分 (+5分)	20分	35分 (+2分)	40分 (+7分)
			土曜	7:15	21:31 (▲20分)	50便 (▲15便)	16分 (+5分)	16分 (+3分)	17分 (+4分)	26分 (+4分)	25分 (+1分)	28分	36分	50分 (+12分)
			日祝	7:15	21:31 (▲20分)	41便 (▲16便)	19分 (+5分)	18分 (+4分)	23分 (+7分)	34分 (+12分)	30分 (▲2分)	30分	40分 (+10分)	68分 (+8分)

※1) 平均運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに前便との時間差を算出し平均した値

※2) 最大運行間隔時間は、基準バス停通過時刻をもとに前便との時間差を算出し最大となる値

※3) 朝は始発～9時台、昼は10時～15時台、夕は16時～18時台、夜は19時～終発を指す

※4) 表内の数値のうち、実施前・実施後でサービスが変化する箇所は () 内に増減を表記

3. 実施期間

- (1) 第1版の取組 令和4年4月1日から令和7年3月31日までの3年間
- (2) 第2版の取組 令和6年4月1日から令和9年3月31日までの3年間

4. その他

4-1 共同経営計画外の路線廃止・短縮やダウンサイジング等

利便増進実施計画に基づき、共同経営計画外の路線を含めた長崎バス路線の廃止が行われるものの、長崎市が運行主体となるコミュニティ交通への転換等によって全体として地域公共交通ネットワークが維持される。

尚、コミュニティ交通については、これまで同様に定時・定路線での「コミュニティバス」として運行を予定されており、同等のサービス水準が維持される。

また、共同経営計画外の路線を含めた長崎バス路線の廃止及びコミュニティ交通への転換により維持される路線については、「添付資料 7 利便増進実施計画に基づく共同経営計画外の路線廃止等」にて整理する。

4-2 共同経営による実施が想定される、その他の事業

長崎市中心部における街づくりの進展を踏まえ、回遊性の向上を目的とした新たな路線の共同運行に取り組むほか、時刻表・路線図の共通化、共通ナンバリングの設定など、利便性向上に向けた取り組みを行う。

4-3 余剰の充当

本計画で捻出した余剰は、対象路線のサービス維持に活用するほか、サービス維持に必要な定員に対する実人員不足の常態化に伴う、休日勤務や時間外労働の慢性化改善にも活用し、運転士不足に伴うサービス低下の回避と、運転士の労働環境改善を目指す。

また、長崎市中心部の再開発に伴う、将来的な新規需要に対応した新規路線 2-4 の共同運行に充当する。

5. 添付資料

- (1) 共同経営に係る協定書の写し
- (2) 申請者が現に行っている事業の概要
- (3) 計画区域内において申請者がサービスを提供している路線ごとの収支状況
- (4) 計画区域内において申請者がサービスを提供している路線の路線図及び運行系統図
- (5) 滑石快速系統の新設に係る事業計画及び運賃の設定について
- (6) 法定協議会等への意見聴取の結果（議事録等）
- (7) 利便増進実施計画に基づく共同経営計画外の路線を含めた路線廃止等
- (8) 共同経営によって廃止となる路線

長崎市域乗合バス事業共同経営計画<令和6年4月改訂版>

添付資料8 共同経営によって廃止となる路線

令和6年(2024年)1月

長崎自動車株式会社

長崎県交通局

添付資料 8 共同経営によって廃止となる路線

8-1 矢の平地区における県営バスの路線廃止【第2版の計画区域】

共同経営計画第2版の取組により、矢の平地区における県営バスの以下の路線を廃止する。
 なお、矢の平地区における系統ごとの再編内容を表8-1に示す。

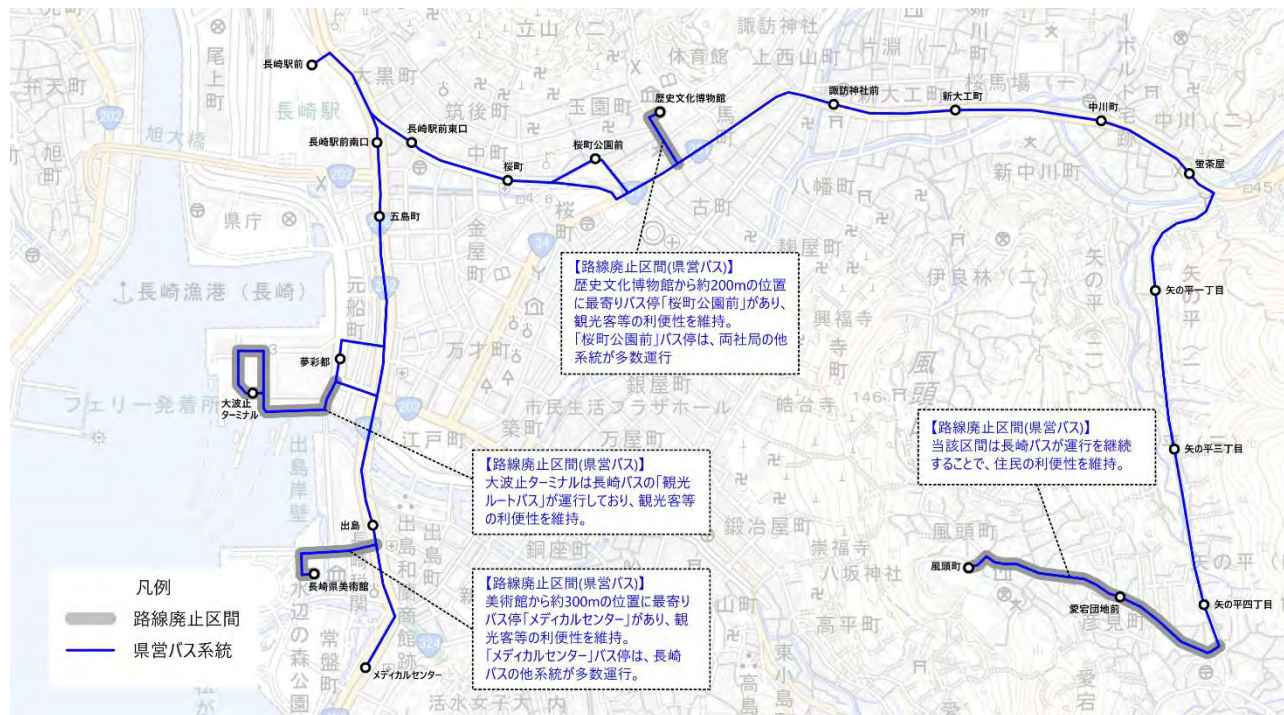


表 8-1 矢の平地区の再編内容

No.	地区	方向	事業者	系統番号	起点	終点	主たる経由地	キロ程 (km)	共同経営による再編内容
1	矢の平	矢の平	長崎バス	189	神の島一丁目	風頭山	中川町	14.0	
2				321	田上	立神	中川町	11.8	経由地の追加(風頭山経由)
3				344	稲佐山公園	田上	中川町	11.6	経由地の追加(風頭山経由)
4				469	稲佐山公園	風頭山	中川町	10.4	
5				474	神の島一丁目	風頭山	中川町	13.9	
6				551	立神	風頭山	中川町	10.6	
7				572	風の広場前	風頭山	中川町	14.0	
8				622	風頭山	立神	中川町	10.5	
9				859	悟真寺前	田上	中川町	8.7	
10	県営バス		08001	風頭町	夢彩都	歴史博物館～駅前南口	5.9	長崎バスへの一元化に伴い系統廃止	
11			08002	風頭町	夢彩都	駅前南口	5.1	長崎バスへの一元化に伴い系統廃止	
12			08004	夢彩都	風頭町	長崎駅前～歴史博物館	6.6	長崎バスへの一元化に伴い系統廃止	
13			08041	夢彩都	風頭町	長崎駅前～歴史博物館	5.8	長崎バスへの一元化に伴い系統廃止	
14			08042	夢彩都	風頭町	長崎駅前	5.3	長崎バスへの一元化に伴い系統廃止	
15			08043	長崎県美術館	風頭町	歴史文化博物館	6.7	長崎バスへの一元化に伴い系統廃止	
16			08044	メディカルセンター	風頭町	夢彩都～長崎駅前～歴史博物館	6.6	長崎バスへの一元化に伴い系統廃止	
17			08045	大波止ターミナル	風頭町	夢彩都～長崎駅前～歴史博物館	6.3	長崎バスへの一元化に伴い系統廃止	

8-2 目覚地区における長崎バスの路線廃止【第2版の計画区域】

共同経営計画第2版の取組により、目覚地区における長崎バスの以下の路線を廃止する。
 なお、目覚地区における系統ごとの再編内容を表 8-2 に示す。

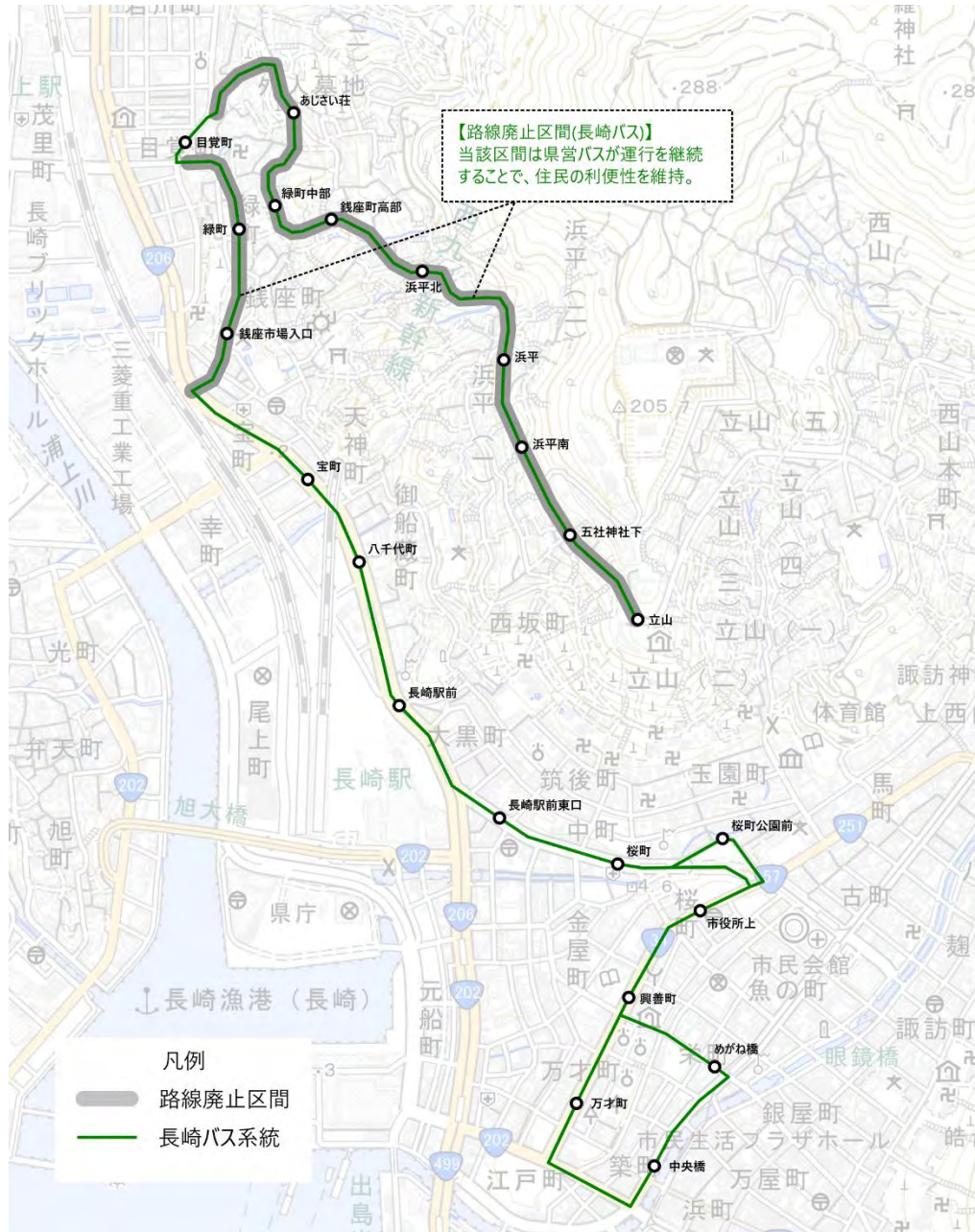


表 8-2 目覚地区の再編内容

No.	地区	方向	事業者	系統番号	起点	終点	主たる経由地	キロ程 (km)	共同経営による再編内容
1	目覚	目覚	長崎バス	588	立山	中央橋	目覚町	5.4	県営バスへの一元化に伴い系統廃止
2			県営バス	10600	中央橋	立山	目覚町	5.4	運行区間の短縮(長崎駅前～立山)
3			10603	東高下	中央橋	目覚町～めがね橋	6.3	運行区間の短縮(長崎駅前～東高下)	

長崎市域乗合バス事業共同経営計画

< 令和6年4月改訂版 >

概要版

長崎自動車株式会社

長崎県交通局

01 はじめに

- ・バス事業者を取り巻く現状

02 計画の要旨

- ・共同経営の概要
- ・路線再編の主な取組内容

03 共同経営の内容

- ・本原地区 ・目覚地区
- ・矢の平地区 ・立神地区

04 共同経営の目標

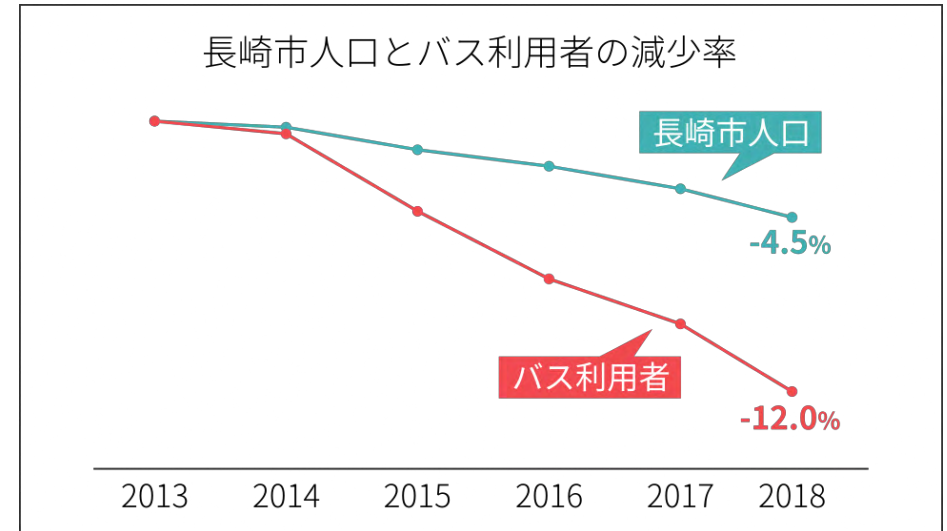
- ・収益性に関する目標
- ・人員数・車両数に関する目標

05 その他

- ・現計画の内容変更
- ・共同経営に伴う路線廃止

人口減少率を上回るバス利用者の減少率

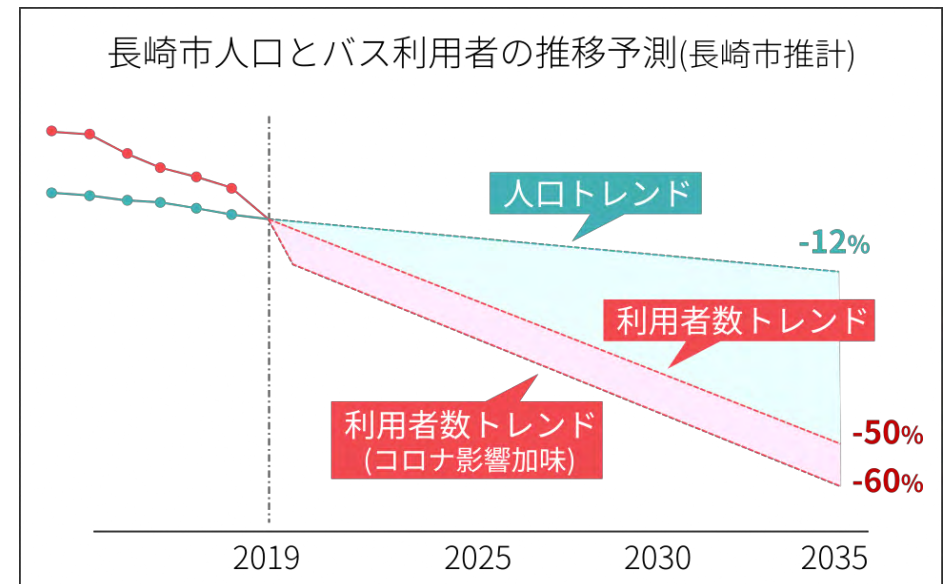
- 地方のバス事業者の約9割(2019年時点)が赤字経営です。
- 経営難に陥っている主な要因は、人口減少と少子高齢化によるバス利用者の減少です。
- 長崎市においては、2013年から2018年の5年間で人口が約4.5%減少したのに対し、路線バス利用者はそれを上回る約12%減少しました。



[出展]長崎市統計年鑑

コロナ禍以前の需要回復は困難

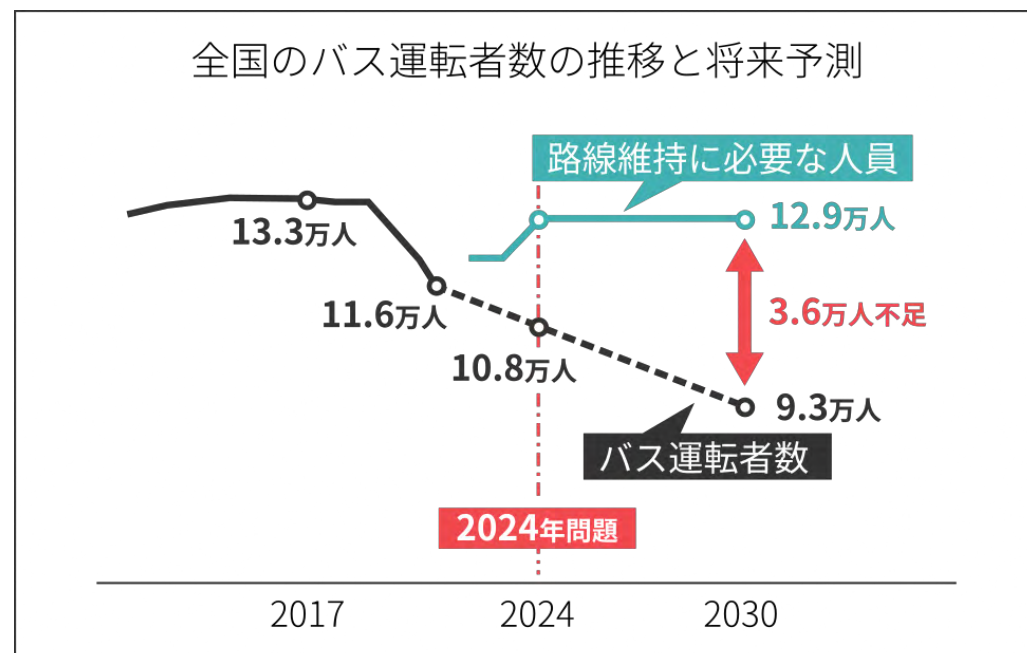
- 長崎市の人口は今後も減少傾向が続くものと見込まれていますが、路線バス利用者の減少率は人口減少率よりも高い割合で推移していくことが予想されています。
- さらに、コロナ禍によって宅配サービスやリモートワークといった新しい生活様式が定着したことにより、コロナ禍以前の需要が回復しないことも見込まれています。
- 長崎市の推計では、今後の路線バス利用者は2035年までに対2019年比で60%減少する可能性も指摘されています。



[出展]長崎市地域公共交通計画

慢性的なバス運転士不足

- 2017年には全国で13万人以上いたバスの運転士は年々減少しています。
- 日本バス協会では2030年には9万3000人になると見込んでおり、路線維持に必要な運転士が3万6000人不足すると推計しています。
- 長崎バス・県営バスにおいても、設定ダイヤを運行するのに必要な運転士の数を確保できていないため、休日勤務や時間外勤務に依存する状態が続いています。



[出展]日本バス協会

労働時間に関する規制強化への対応（2024年問題）

- 2024年4月からは働き方改革関連法の施行に伴い、バス運転士の拘束時間や休息期間などを定めた改善基準告示が改定され、労働時間に関する規制が強化されます。
- 一人の運転士が運行できる時間が今より短くなるため、路線を維持するために深夜便を繰り上げるなど、抜本的なダイヤの見直しが必要な状況です。

申請者の名称

○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：代表取締役社長 森田 誠

○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：交通局長 太田 彰幸

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。

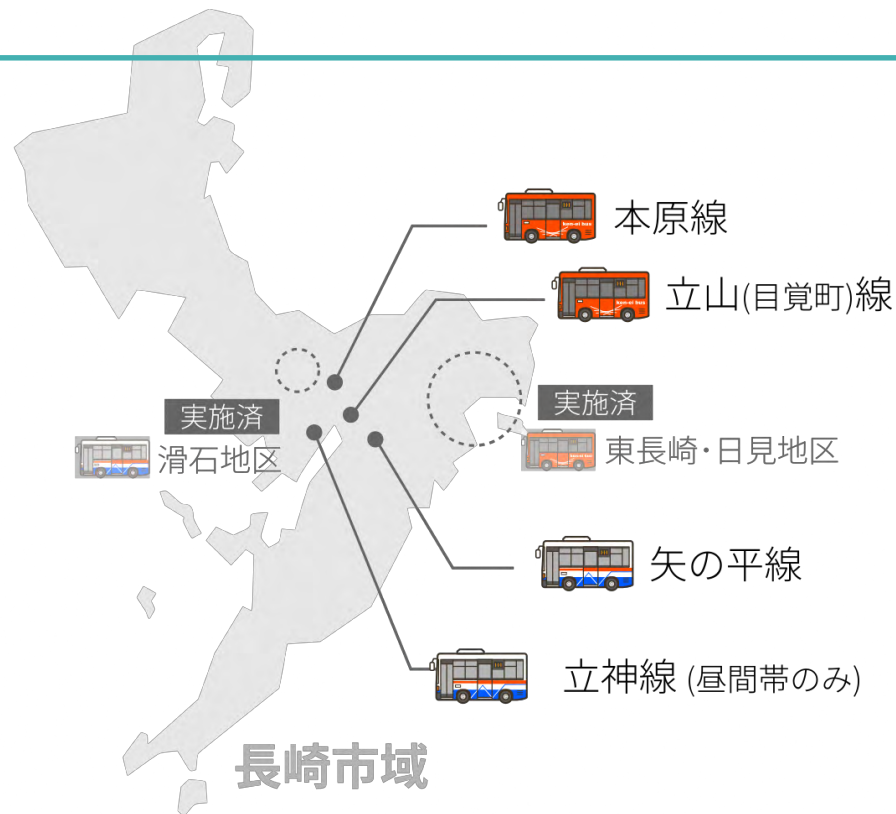
区分	計画期間	対象エリア	事業方針
第1版	R4.4～R7.3	東長崎地区 日見地区 滑石地区	<ul style="list-style-type: none"> ・重複路線における運行事業者の一元化<実施済> ・需給バランスを踏まえた運行便数の適正化<実施済> ・待ち時間の平準化による利便性の維持・向上<実施済> ・回遊性の向上を目的とした新規路線の共同運行<実施済> ・<u>利用実態を踏まえた運行時刻の調整</u> ・<u>労働規制強化に対応するための最終便の繰り上げ</u>
第2版	R6.4～R9.3	本原地区 矢の平地区 目覚地区 立神地区	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>重複路線における運行事業者の一元化</u> (立神線は昼間帯を運行する系統のみを対象) ・<u>需給バランスを踏まえた運行便数の適正化</u> ・<u>労働規制強化に対応するための最終便の繰り上げ</u>

02 計画の要旨 ～路線再編の主な取組内容～

競合区間の解消による運行の効率化

- 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、以下の4路線について運行事業者の一元化に取り組むことで、さらなる運行の効率化を図ります。

- ①本原線 県営バスに一元化
- ②立山(目覚)線 県営バスに一元化
- ③矢の平線 長崎バスに一元化
- ④立神線 長崎バスに一元化 (昼間帯のみ)



昼間帯の運行便数の適正化

- 比較的用户の少ない昼間帯は、実態に即した運行便数を設定し、供給量の適正化を図ります。
- 可能な限り等間隔運行となるようダイヤを調整し、減便によるダイヤのバラつきを解消します。

ご利用の少ない路線の区間短縮

- ご利用が少なく収支率の低い路線については、区間を短縮することで効率化し、路線の維持を図ります。

最終便の一部繰り上げ

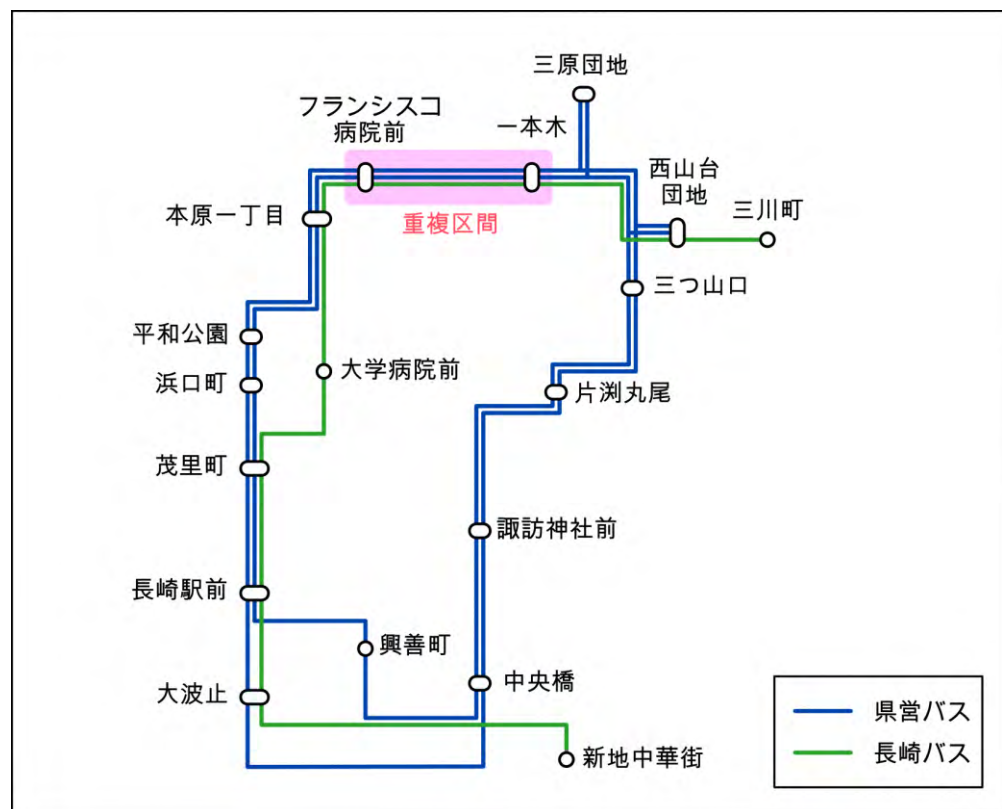
- バス運転士の休息期間を確保するため、一部の路線では最終便の繰り上げを行います。
- 最終便を繰り上げることで、通勤・通学に不可欠な朝の運行便数を保ちつつ、運転士の労働規制強化に対応します。

重複路線の見直し（県営バスへの一元化）

- 長崎バスの「新地中華街～三川町線」を廃止し、県営バスの運行に一元化
- ※北高スクール便「三川町～小江原線」は長崎バスが運行を継続

需要に応じた供給量の適正化

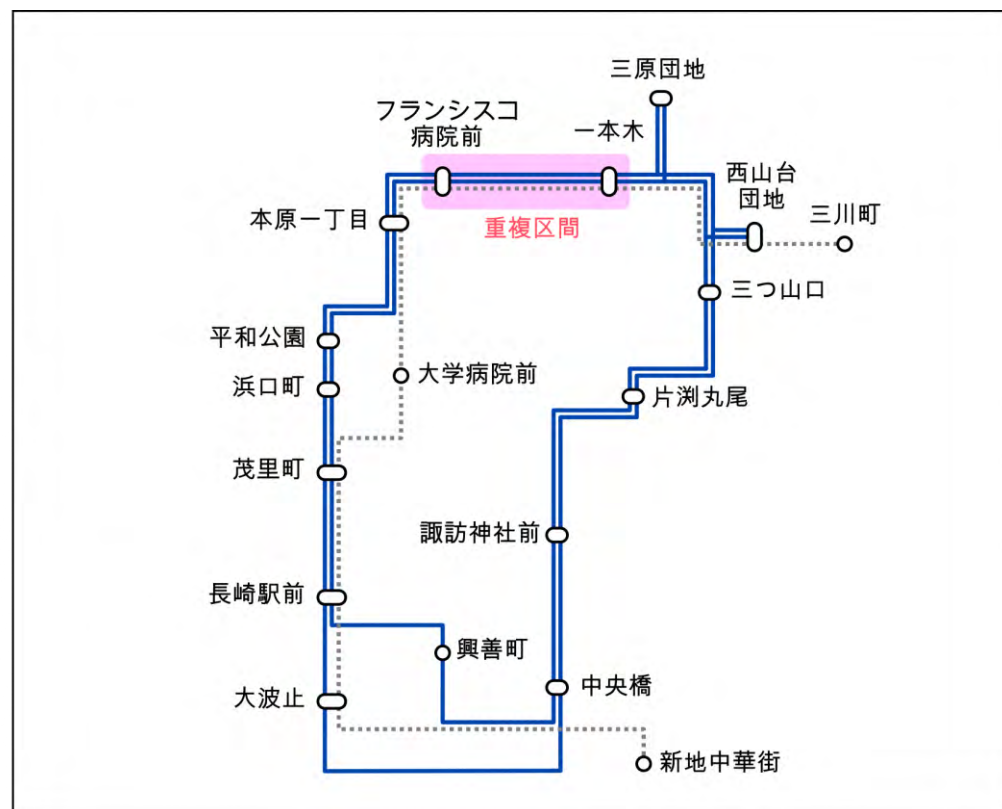
- 利用実態を踏まえた運行便数を設定し、供給量を適正化
 - ・フランシスコ病院前…1時間あたり3往復6便



再編後

最終便繰り上げ

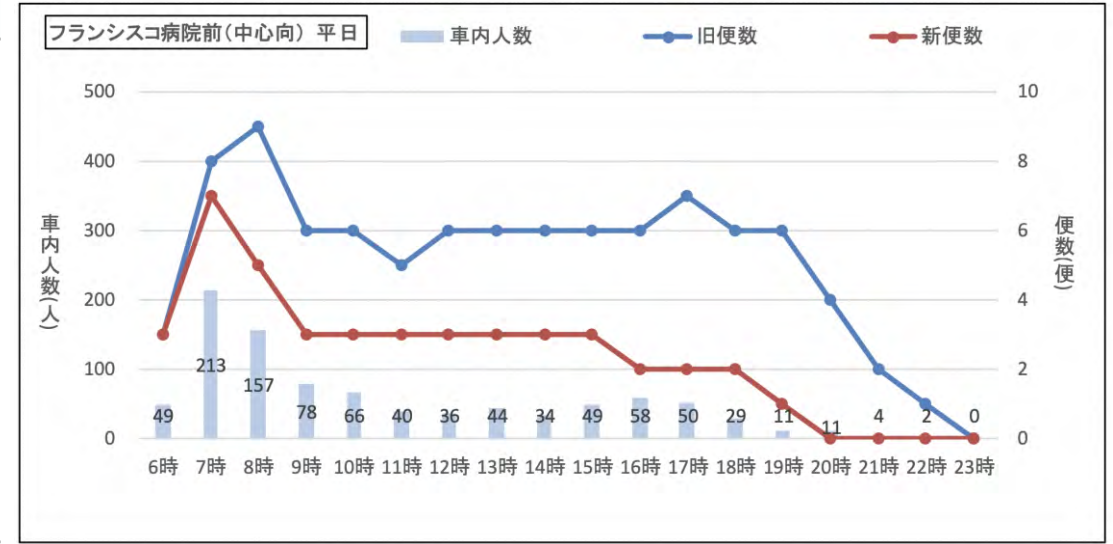
- 労働規制強化に対応するための最終便の繰り上げ
 - ・フランシスコ病院前
 - 中心部向き…平日 22:21 ⇒ 19:19
 - 郊外向き…平日 23:01 ⇒ 22:39



新旧時刻表（フランシスコ病院前／中心部向き）

対象路線	本原方面～中心部		バス停	フランシスコ病院前（中心向き）	
	旧（共同経営計画 以前）			新（令和6年4月～）	
	県営バス	長崎バス		県営バス	長崎バス
平日	6時	30 45	50	47 53 58	
	7時	00 15 23 34 35 45 53	35	18 23 32 43 49 54 59	
	8時	00 05 08 20 30 43 53	00 40	14 24 34 43 53	
	9時	05 21 38 50	10 45	18 47 57	
	10時	04 19 35 51	20 55	17 47 57	
	11時	08 23 39 55	30	17 47 57	
	12時	11 27 43 59	05 35	17 47 57	
	13時	15 31 47	00 25 50	17 47 57	
	14時	03 19 35 51	20 50	17 47 57	
	15時	07 23 39 55	20 50	17 47 57	
	16時	11 27 39 51	20 50	17 48	
	17時	03 15 27 39 49	15 50	20 50	
	18時	01 13 25 37 47	30	20 50	
	19時	05 20 31 51	05 45	19	
	20時	06 22 52	40		
	21時	22 51			
	22時	21			
	23時				

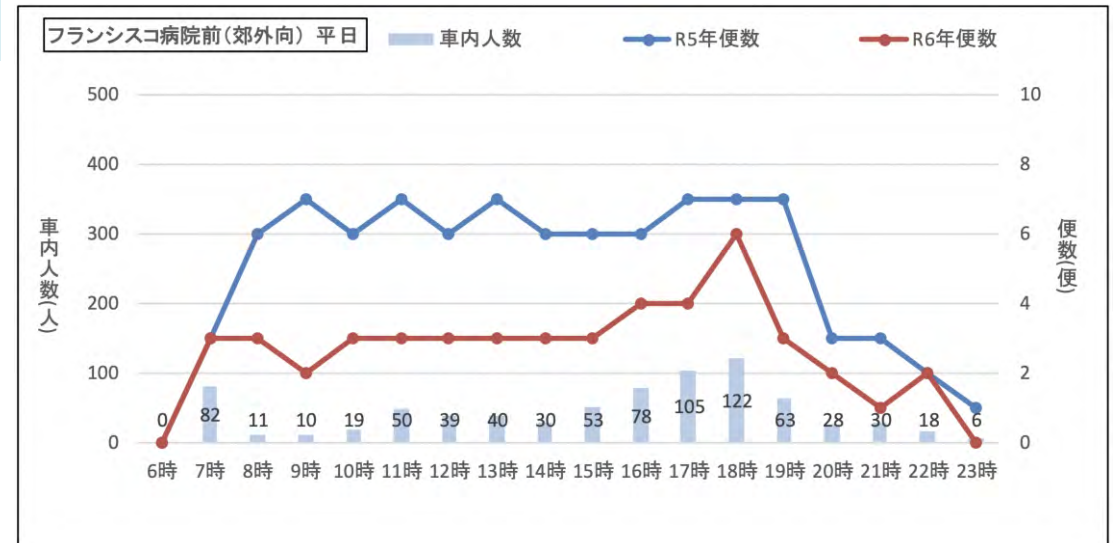
○輸送人員と運行便数（フランシスコ病院前・中心部向き）



新旧時刻表（フランシスコ病院前／郊外向き）

対象路線	中心部～本原方面		バス停	フランシスコ病院前（郊外向き）	
	旧			新	
	県営バス	長崎バス		県営バス	長崎バス
平日	6時				
	7時	17 33 50		31 46 54	
	8時	11 33 39 45	35 55	01 24 54	
	9時	00 09 19 32 45 58	33	24 50	
	10時	11 23 38 52	03 38	00 20 50	
	11時	05 20 33 45 59	13 48	00 20 50	
	12時	12 27 40 53	23 58	00 20 50	
	13時	06 19 32 45 58	28 53	00 20 50	
	14時	13 26 39 52	18 43	00 20 50	
	15時	05 20 33 48	13 43	00 20 50	
	16時	01 14 27 45	13 44	00 20 37 45	
	17時	02 16 29 43 58	17 47	09 29 34 52	
	18時	13 25 36 47 59	12 47	06 11 16 31 44 48	
	19時	09 21 32 43 54	27 52	08 29 59	
	20時	07 31	32	24 54	
	21時	01 31	27	39	
	22時	01 31		09 39	
	23時	01			

○輸送人員と運行便数（フランシスコ病院前・郊外向き）



重複路線の見直し（県営バスへの一元化）

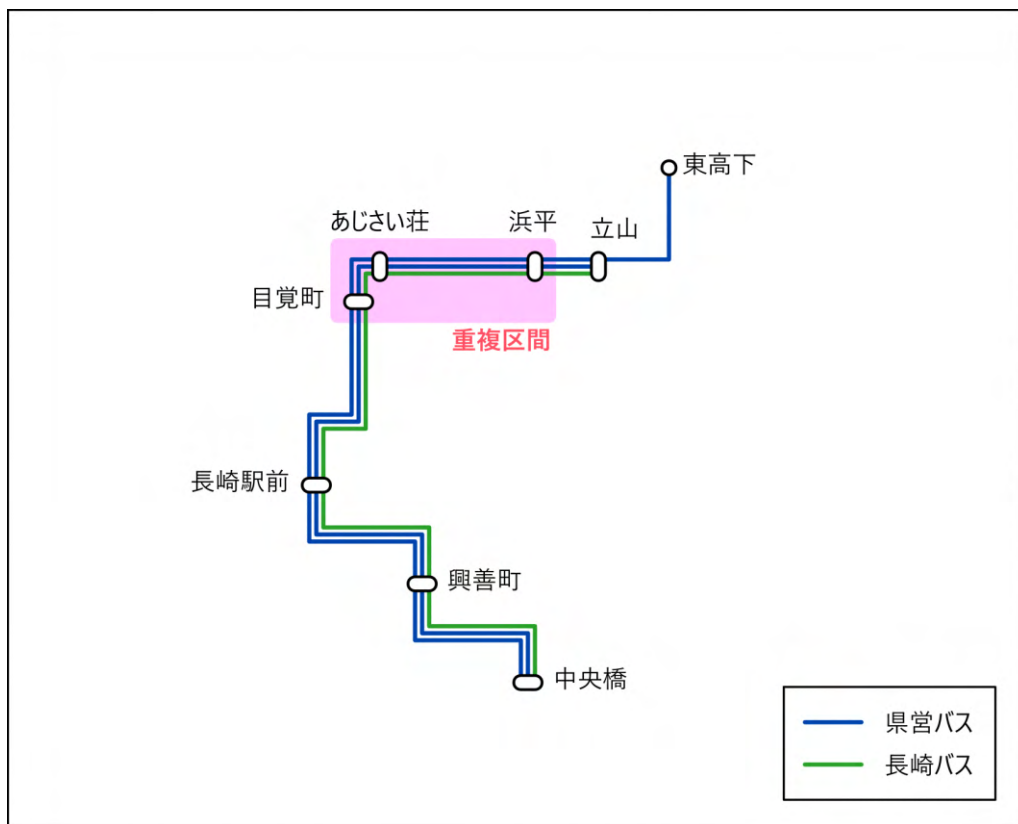
- 長崎バスの「立山～(目覚町)～中央橋線」を廃止し、
県営バスの運行に一元化

運行区間の短縮と県営バス系統の増便

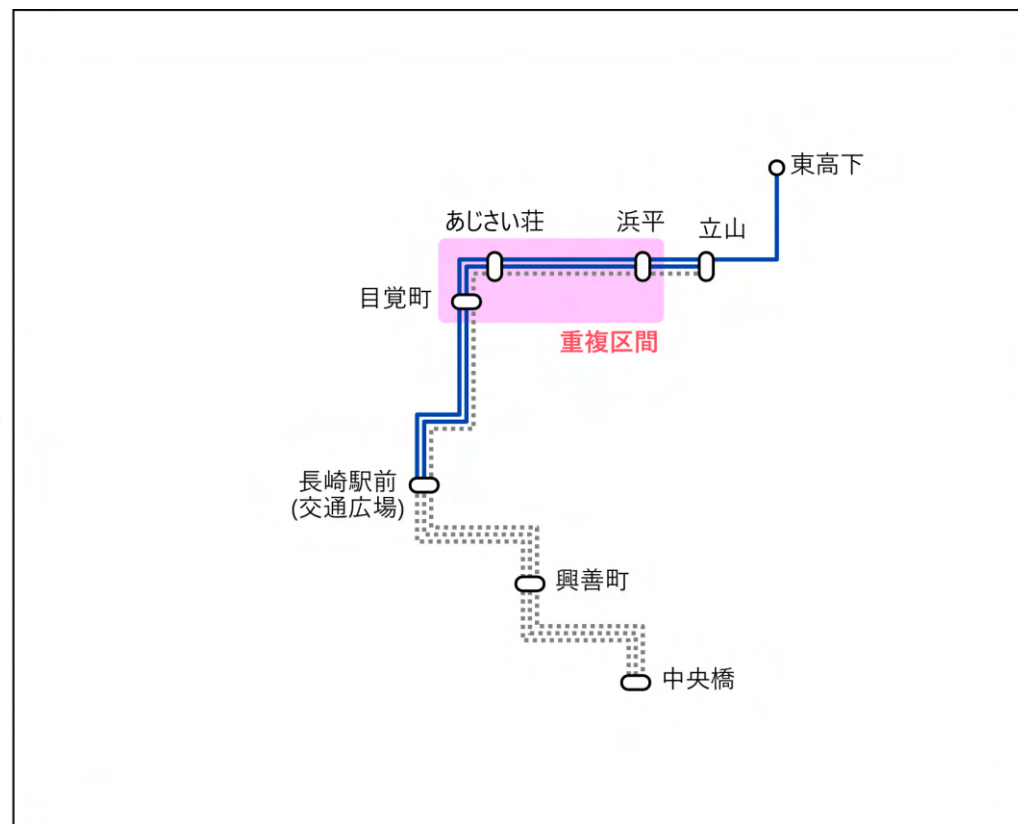
- 運行区間を長崎駅前(交通広場)発着とし運行を効率化
- 県営バス系統を増便することで、1時間あたり1往復の
運行頻度を維持

最終便繰り上げ

- 労働規制強化に対応するための最終便の繰り上げ
 - ・あじさい荘
 - 中心部向き…平日 20:35 ⇒ 19:20
 - 郊外向き …平日 21:09 ⇒ 19:47



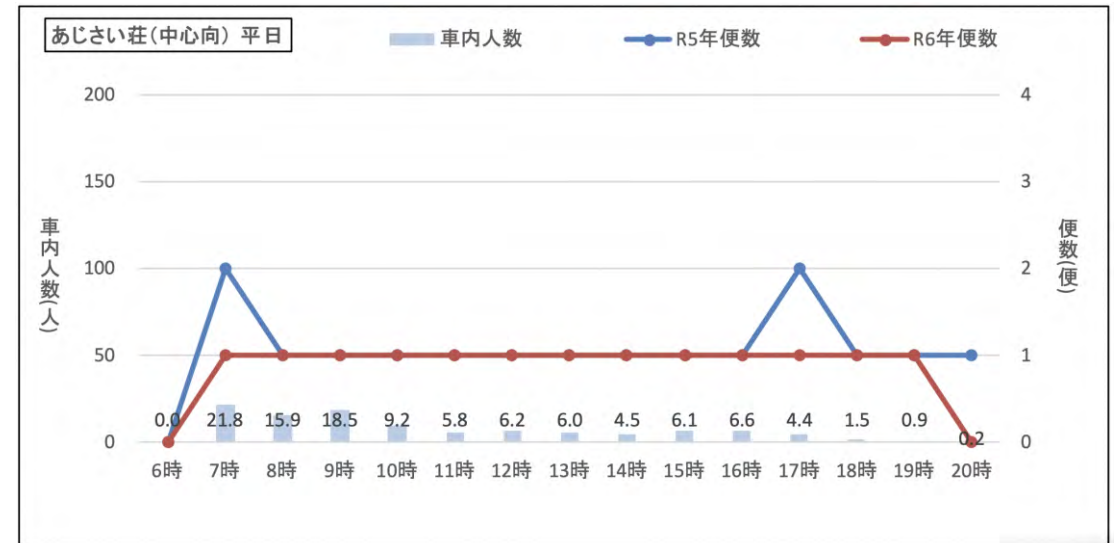
再編後



新旧時刻表（あじさい荘／中心部向き）

対象路線	立山方面～目覚地区～中心部		バス停	あじさい荘（中心向き）
	旧（共同経営計画 以前）			
ダイヤ	県営バス	長崎バス	県営バス	長崎バス
平日	6時			
	7時	05	50	20
	8時	35		20
	9時	35		20
	10時		35	20
	11時		35	20
	12時	35		20
	13時	35		20
	14時		35	20
	15時		35	20
	16時	20		20
	17時	50	05	20
	18時		35	20
	19時	35		20
	20時		35	
	21時			

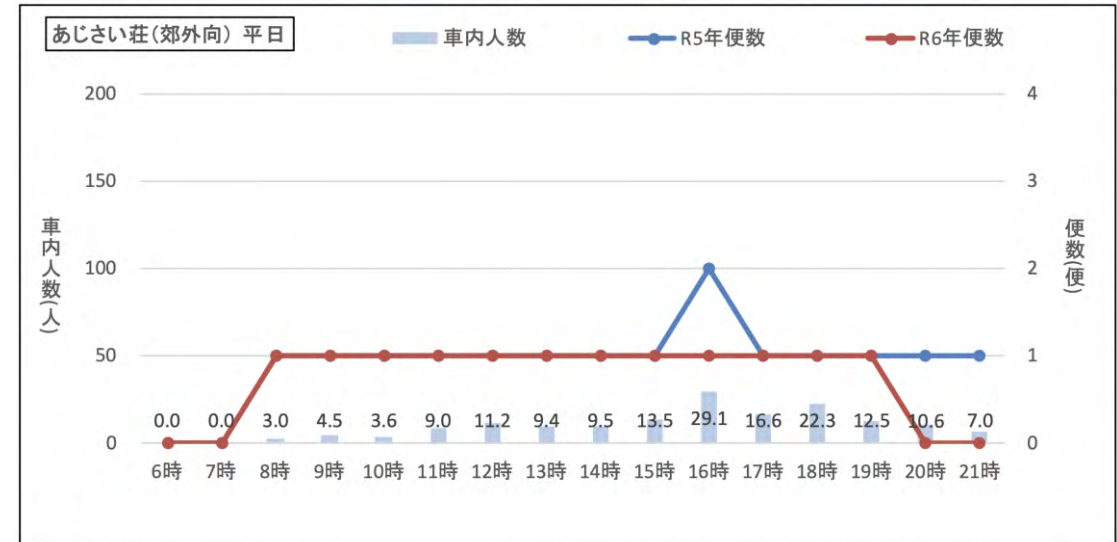
○輸送人員と運行便数（あじさい荘・中心部向き）



新旧時刻表（あじさい荘／郊外向き）

対象路線	中心部～目覚地区～立山方面		バス停	あじさい荘（郊外向き）
	旧（共同経営計画 以前）			
ダイヤ	県営バス	長崎バス	県営バス	長崎バス
平日	6時			
	7時			
	8時		26	48
	9時	11		47
	10時	10		47
	11時		10	47
	12時		10	47
	13時	10		47
	14時	10		47
	15時		10	47
	16時	56	10	48
	17時		41	48
	18時	26		48
	19時		11	47
	20時	09		
	21時		09	

○輸送人員と運行便数（あじさい荘・郊外向き）



重複路線の見直し（長崎バスへの一元化）

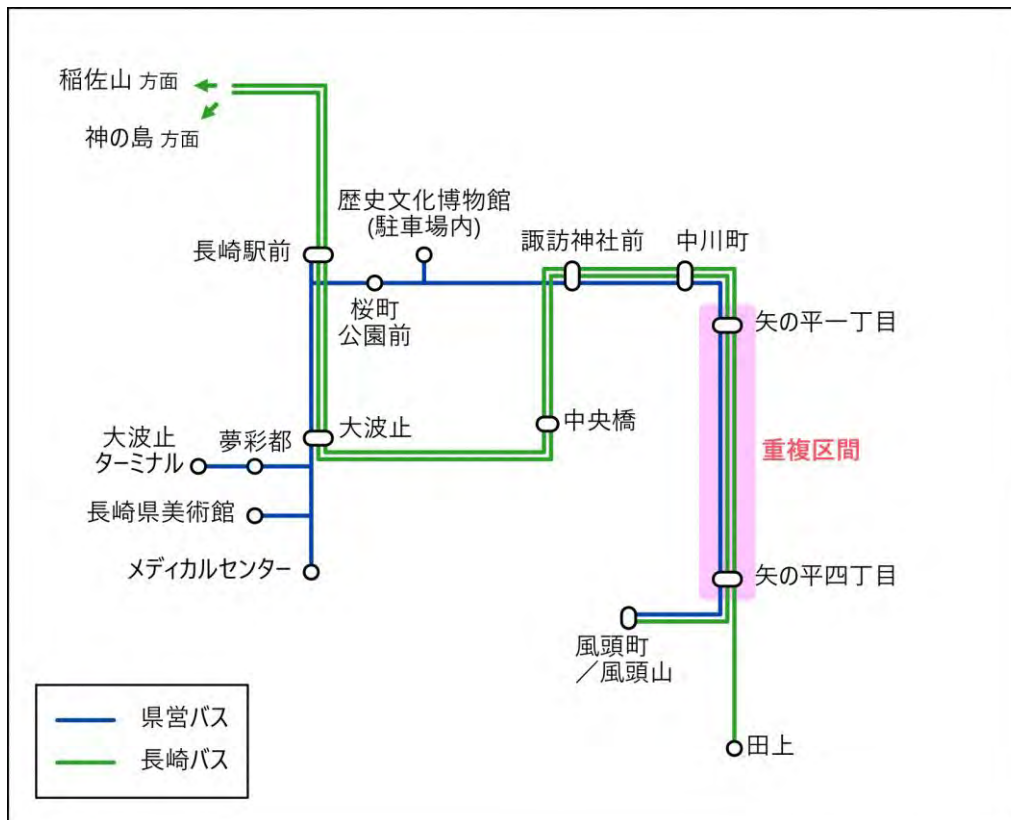
- 県営バスの「風頭線」を廃止し、長崎バスの運行に一元化
※南高スクール便「戸石・矢上団地～南高線」は県営バスが運行を継続

需要に応じた供給量の適正化

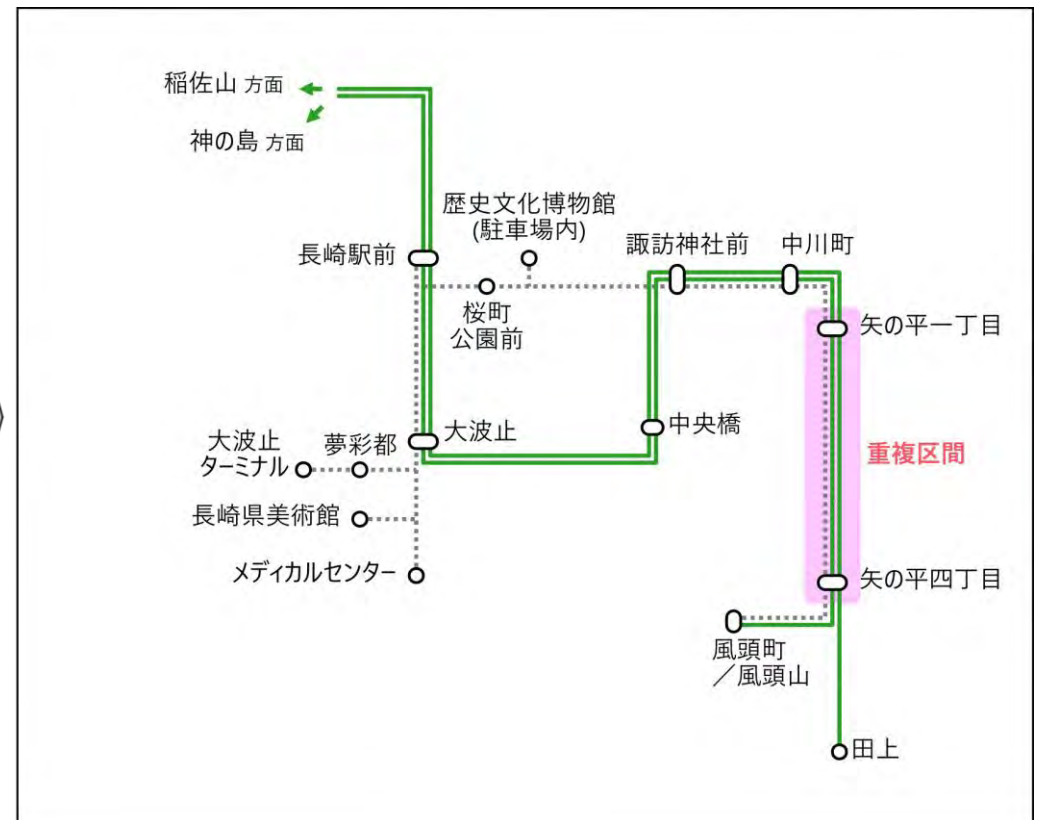
- 利用実態を踏まえた運行便数を設定し、供給量を適正化
・矢の平一丁目…1時間あたり1往復2便

最終便繰り上げ

- 労働規制強化に対応するための最終便の繰り上げ
・矢の平一丁目
中心部向き…平日 19:03 ⇒ 17:50
郊外向き …平日 20:28 ⇒ 19:51



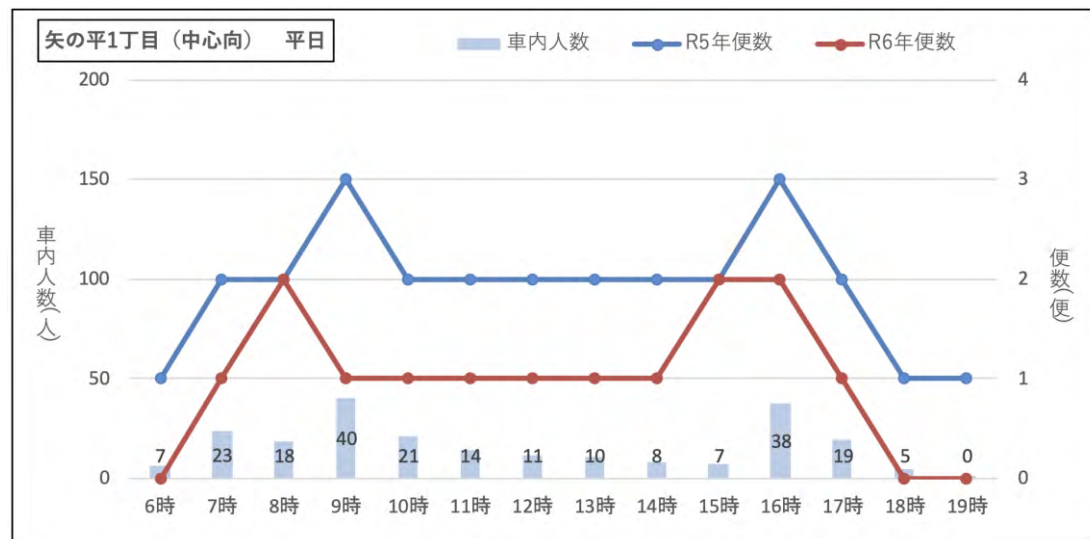
再編後



新旧時刻表（矢の平一丁目／中心部向き）

対象路線	矢の平線（矢の平1丁目～矢の平4丁目）		バス停	矢の平1丁目(中心部向き)	
	旧			新	
	長崎バス	県営バス		長崎バス	県営バス
平日	5時				
	6時		53		
	7時	50	58	50	
	8時	25 55		25 55	
	9時	25 59	13	30	
	10時	59	03	09	
	11時	59	03	09	
	12時	59	03	09	
	13時	59	03	09	
	14時	59	03	09	
	15時	50	03	09 50	
	16時	20 50	03	20 50	
	17時	50	03	50	
	18時		03		
	19時		03		
	20時				
	21時				

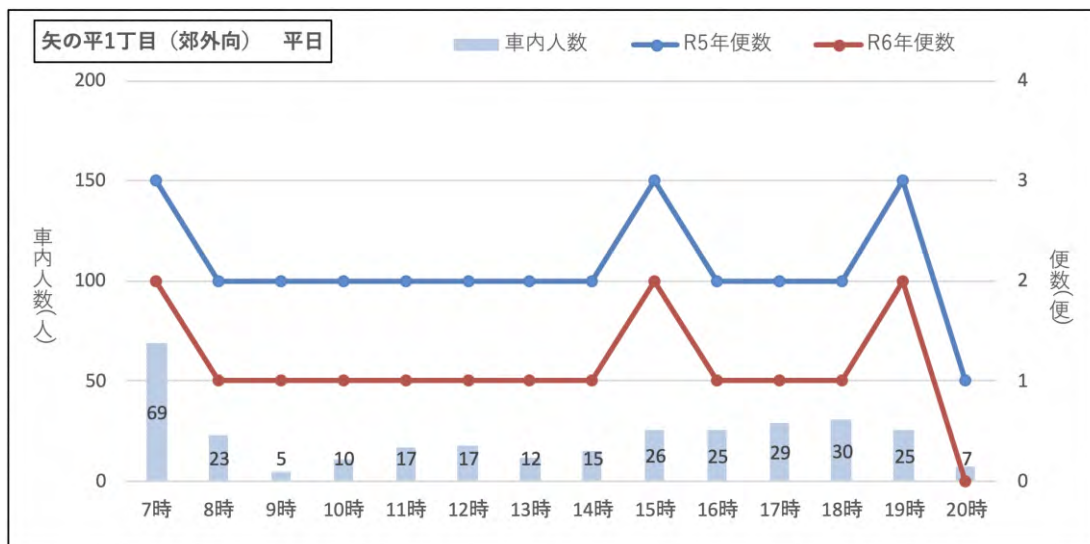
○輸送人員と運行便数（矢の平一丁目・中心部向き）



新旧時刻表（矢の平一丁目／郊外向き）

対象路線	矢の平線（矢の平1丁目～矢の平4丁目）		バス停	矢の平1丁目(郊外向き)	
	旧			新	
	長崎バス	県営バス		長崎バス	県営バス
平日	5時				
	6時				
	7時	08 58	36	08 58	
	8時	15	49	15	
	9時	23	39	23	
	10時	21	39	21	
	11時	21	39	21	
	12時	21	39	21	
	13時	21	39	21	
	14時	21	39	21	
	15時	21 51	39	21 51	
	16時	21	39	21	
	17時	23	39	23	
	18時	23	39	23	
	19時	23 51	29	23 51	
	20時		28		
	21時				

○輸送人員と運行便数（矢の平一丁目・郊外向き）

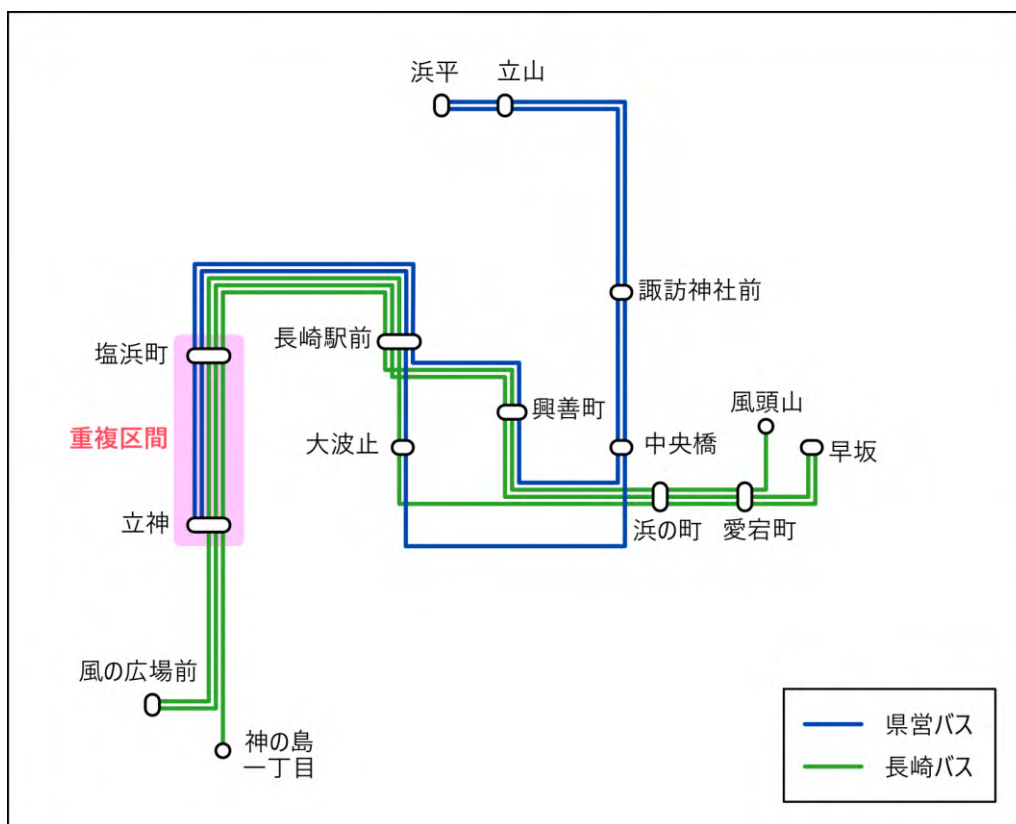


重複路線の見直し（昼間帯の運行を長崎バスへ一元化）

○昼間帯における県営バスの「浜平～立神線」を長崎駅前発着に区間短縮し、昼間帯の運行を長崎バスに一元化

※立神地区の昼間帯(概ね9:00～17:00)の運行は長崎バスに一元化

※各方面からの通勤需要に対応するため、朝・夕の時間帯については県営バスの運行を継続



再編後

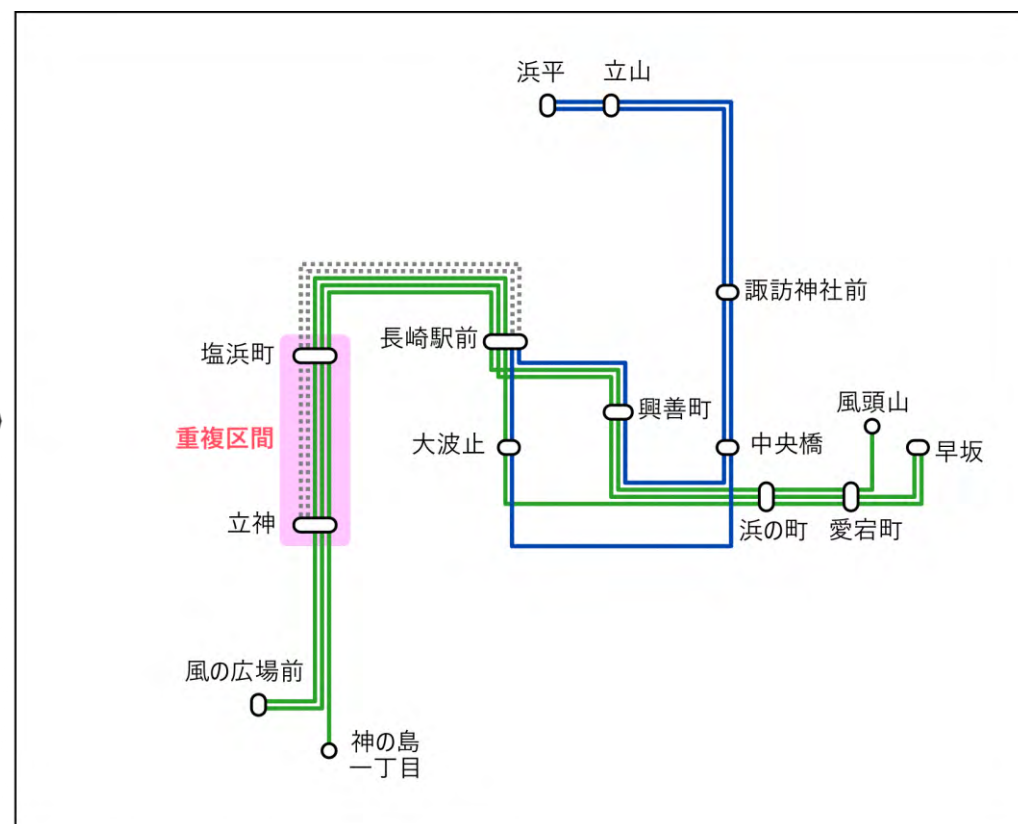
最終便繰り上げ

○労働規制強化に対応するための最終便の繰り上げ

・塩浜町

中心部向き…平日 22:11 ⇒ 21:35

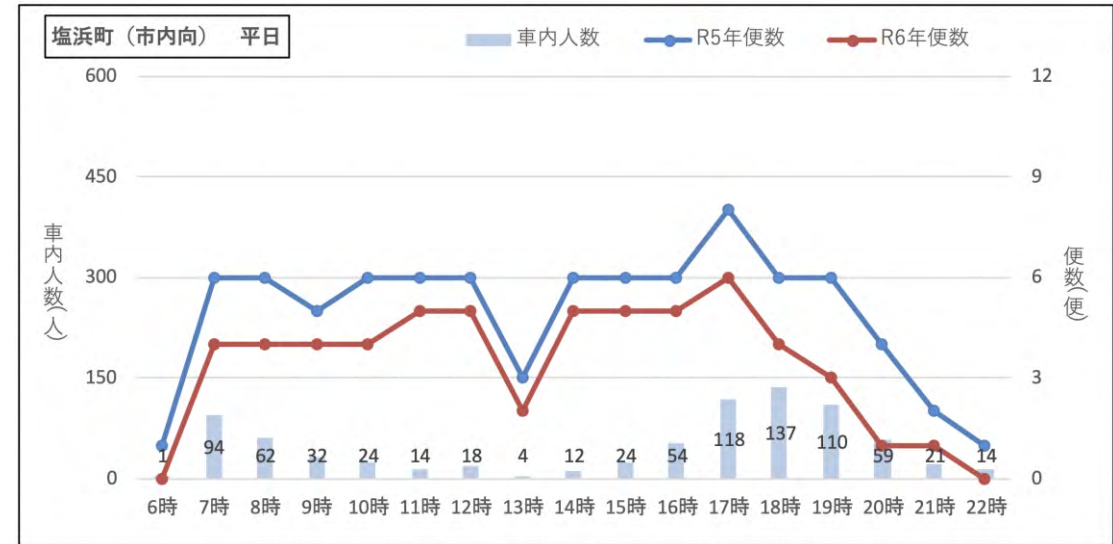
郊外向き …平日 22:01 ⇒ 21:31



新旧時刻表（塩浜町／中心部向き）

対象路線	立神線（立神～塩浜町）		バス停	塩浜町（中心部向け）	
	旧			新	
	長崎バス	県営バス		長崎バス	県営バス
平日	5時				
	6時		40		
	7時	17 37 47 57	20 57	17 37 47 57	
	8時	07 25 45 55	17 57	07 25 45 55	
	9時	05 15 43 52	17	05 15 43 52	
	10時	15 30 43 52	00 40	15 30 43 52	
	11時	03 16 31 42 52	40	03 16 31 42 52	
	12時	05 16 31 40 52	40	05 16 31 40 52	
	13時	16 40	40	16 40	
	14時	04 16 32 49 56	40	04 16 32 49 56	
	15時	04 12 19 27 43	40	04 12 24 31 43	
	16時	04 13 17 38 50	36	04 13 18 38 47	
	17時	02 07 27 39 45 55	06 36	02 07 25 36 49 57	
	18時	12 30 39 53	21 36	04 10 17 39	
	19時	08 23 45	00 20 41	05 22 55	
	20時	10 20 44	11	16	
	21時	46	11	35	
	22時		11		
	23時				

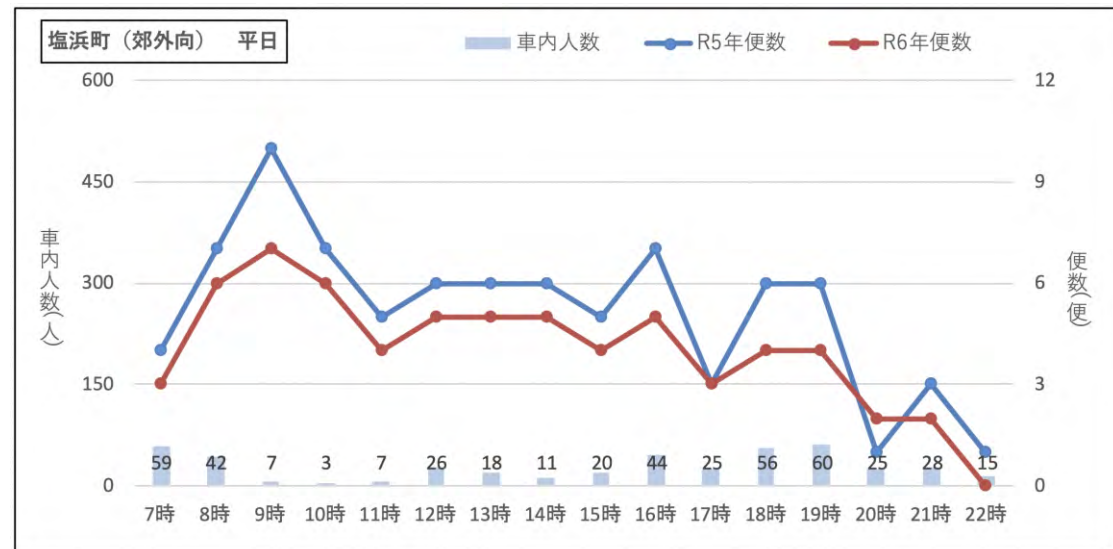
○輸送人員と運行便数（塩浜町・中心部向き）



新旧時刻表（塩浜町／郊外向き）

対象路線	立神線（立神～塩浜町）		バス停	塩浜町（郊外向け）	
	旧			新	
	長崎バス	県営バス		長崎バス	県営バス
平日	5時				
	6時				
	7時	45 52	35 58	45 52	58
	8時	00 15 25 40 50	23 43	00 15 25 40 50	23
	9時	00 10 17 20 26 31 36	38	10 17 20 26 31 36 52	
	10時	45 52			
	11時	02 12 22 32 42 52	14	02 12 22 32 42 52	
	12時	12 22 42 52	14	12 22 42 52	
	13時	02 12 22 32 52	14	02 12 22 32 52	
	14時	02 12 22 32 52	14	02 12 22 32 52	
	15時	12 22 32 52	14	12 22 32 52	
	16時	12 22 32 41 44 54	14	12 22 32 44 54	
	17時	27 42 54		27 42 54	
	18時	29 36 44 59	20 40	29 44 46 56	
	19時	11 21 26 58	03 17	11 26 31 43	
	20時	31		01 41	
	21時	01 31 38		16 31	
	22時	01			
	23時				

○輸送人員と運行便数（塩浜町・郊外向き）



04 共同経営の目標

収益性に関する目標

○共同経営計画における収益性の目標は、4地区合計で令和6年度に約1億1,330万円の改善効果を見込んでいる。

<令和6年度の収益性見込み>

[千円]

区分	本原地区	目覚地区	矢の平地区	立神地区	4地区合計
共同経営を行わなかった場合	▲100,937	▲5,999	▲26,875	▲21,859	▲155,670
共同経営を行った場合	▲35,420	▲3,066	▲7,033	3,151	▲42,368
収益性の改善効果	65,517	2,933	19,842	25,010	113,302

人員・車両数に関する目標

○共同経営により運行体制を効率化することで、人員数 ▲19.1人/日(平日)、車両数 ▲15.5台/日(平日)を見込んでいる。

区分	本原地区	目覚地区	矢の平地区	立神地区	4地区合計
人員数の改善効果	▲11.2人/日	▲0.9人/日	▲1.7人/日	▲5.3人/日	▲19.1人/日
車両数の改善効果	▲9.0台/日	▲0.8台/日	▲1.4台/日	▲4.3台/日	▲15.5台/日

現計画の時刻変更と最終便の繰り上げ

- 共同経営計画第1版の計画区域（東長崎地区、日見地区、滑石地区）について、直近の利用実績を踏まえ、一部の時間帯で運行便数や時刻を調整する。
- また、令和6年度から適用される労働規制強化に対応するため、最終便の繰り上げを行う。

まちなか周遊バスの停車地追加

- 共同運行を行なっている「まちなか周遊バス」の停車地に長崎駅前東口を追加し、さらなる利便性の向上を図る。



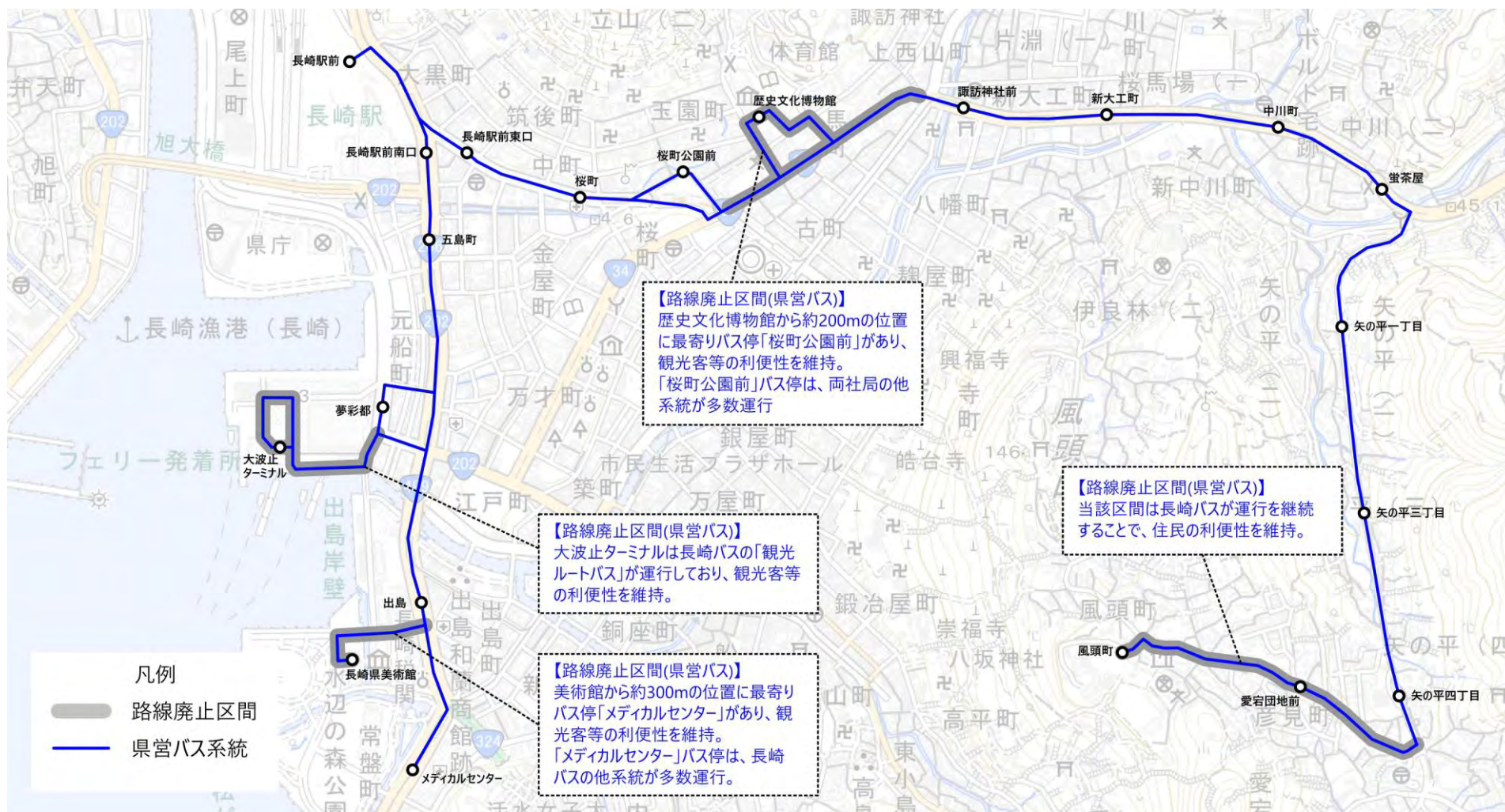
目覚地区における長崎バスの路線廃止

- 共同経営によって目覚地区における長崎バスの路線を廃止する。
- なお、目覚地区については県営バスが運行を継続することで、住民の利便性を維持する。



風頭地区における県営バスの路線廃止

- 共同経営によって風頭地区における県営バスの路線を廃止する。
- なお、風頭地区については長崎バスが運行を継続することで、住民の利便性を維持する。
- 県営バスの風頭線が乗入れていた以下の施設の直通路線についても廃止する。
 - ・ 歴史文化博物館(駐車場内)
 - ・ 長崎県美術館
 - ・ 大波止ターミナル



(参考資料)

共同経営計画の事前説明における地域の意見

1. 第2版の計画策定に関する意見

対象地区	主な意見
本 原	<p>【三原校区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ダイヤ等が決まったら、住民へできる限り早めに周知を図って欲しい。 ・ 月に1回、大学病院へ長崎バスを利用していたので残念である。 ・ 以前と比べて利用者は少なくなっており、バス事業者も経営をしなければならないので大変である。 ・ バス事業を取り巻く環境を踏まえると、こういった取り組みをして路線を維持していかなければならない。 ・ バスが廃止になると不便なので時間帯に応じて運行してもらえればと思う。 ・ 運転士不足など大変なようであり、自治会が反対したところで実施しないわけにはいかないだろうと思う。 <p>【西山台自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本原方面の便数が極端に少なくなる。 ・ 本原方面に比べて、諏訪神社方面の方は利用者が多いのが現実である。 ・ 県営バスが大学病院へ行くバスを継続することはできないか。 ・ 住民が十分に理解できるように資料を作成して示してもらいたい。 <p>【西山台団地自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大学病院へ直通で行けなくなるのは残念である。 ・ 自分達だけの都合ではバス事業者は成り立たない。 ・ バス事業者に迷惑をかけないよう我慢しなければならない。 <p>【三川町自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内容については承知した。後日、自治会班長会を開催する際に説明して欲しい。 <p>【高尾校区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者が減少している状況は承知しており、収入を確保できなければ存続できないと思う。運転士不足は大きな問題であり、バス事業者の意向を理解したい。 ・ いくらかの影響はあるが、全て住民の要望どおりにすることは難しい。できるだけ影響が少なくなるようお願いする。 <p>【山里地区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内容については理解した。関係する自治会へ説明しておくので、個別説明を求められた場合は対応をお願いする。

対象地区	主 な 意 見 等
目 覚	<p>【銭座校区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 取組内容は理解できるが、中央橋方面へは乗換となり、運賃負担が大きくなる。 ・ 長崎駅前では、歩かず乗り換えできる工夫が必要だと思う。 ・ 最終便繰り上げは、仕事帰りの利用者が不便になる。 ・ 時刻等の変更内容について、住民にしっかり伝わるよう周知して欲しい。 <p>【坂本校区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ あじさい荘のバス利用状況は把握していないが、利用者があるのであれば不便になる。便数に問題ないが、営業時間に影響が無いよう時刻を設定して欲しい。 ・ 影響のある自治会へ説明しておくので、何かあれば対応をお願いする。 <p>【西坂地区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内容については承知した。関係自治会へ説明し、不明な点などあれば連絡する。 <p>【桜町地区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内容については承知した。不明な点などあれば連絡する。
矢の平	<p>【伊良林校区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 主に利用している各自治会へ説明し、意見等あれば連絡する。 <p>【風頭自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 長崎バスと県営バスが並んで走っているのはおかしいと思っていた。 ・ 県営バスでは夢彩都まで直通で行くことができていたので残念である。 <p>【愛宕校区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県営バスを利用していたが利用者が少なかったので心配していた。 ・ 1時間に1便を運行してもらえれば、それに合わせて通院・お買い物ができるので申し分ない。毎時同じ時刻で来るようにしてもらえれば利用しやすい。 <p>【桜町地区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内容については承知した。不明な点などあれば連絡する。
立 神	<p>【飽の浦地区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内容については承知した。各自治会へ説明し、不明な点があれば連絡する。 <p>【立神地区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内容については承知した。各自治会へ説明し、不明な点があれば連絡する。 <p>【朝日校区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内容については承知した。各自治会へ説明し、不明な点があれば連絡する。

2. 第1版の計画変更に関する意見

対象区域	主 な 意 見 等
東長崎	<p>【東長崎地区自治会連合会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内容については承知した。矢上地区自治会連合会へも説明しておく。
日 見	<p>【日見地区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内容については承知した。事情を含め、決まった時刻表等の周知をお願いする。
滑 石	<p>【北陽校区連合自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内容については承知した。各自治会へ説明しておく。

資料 2

長崎市公共交通活性化協議会設置要綱（新旧対照表）

改正後	改正前
<p>第1条～第2条 [略]</p> <p>(協議会の構成員)</p> <p>第3条 協議会の構成員は、次に掲げる者とし、<u>協議する事項に応じて会長が必要とする者を招集する。</u></p> <p>(1) 市長又はその指名する者</p> <p>(2) <u>九州運輸局長</u>又はその指名する者</p> <p>(3) 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</p> <p>(4) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体</p> <p>(5) 住民又は旅客</p> <p><u>(6) 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</u></p> <p><u>(7) 運行事業者</u></p> <p><u>(8) 道路管理者</u></p> <p><u>(9) 港湾管理者</u></p> <p><u>(10) 公安委員会</u></p>	<p>第1条～第2条 [略]</p> <p>(協議会の構成員)</p> <p>第3条 協議会の構成員は、次に掲げる者とする。</p> <p>(1) 市長又はその指名する者</p> <p>(2) <u>長崎運輸支局長</u>又はその指名する者</p> <p>(3) 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</p> <p>(4) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体</p> <p>(5) 住民又は旅客</p> <p>[新設]</p> <p>[新設]</p> <p>[新設]</p> <p>[新設]</p> <p>[新設]</p>

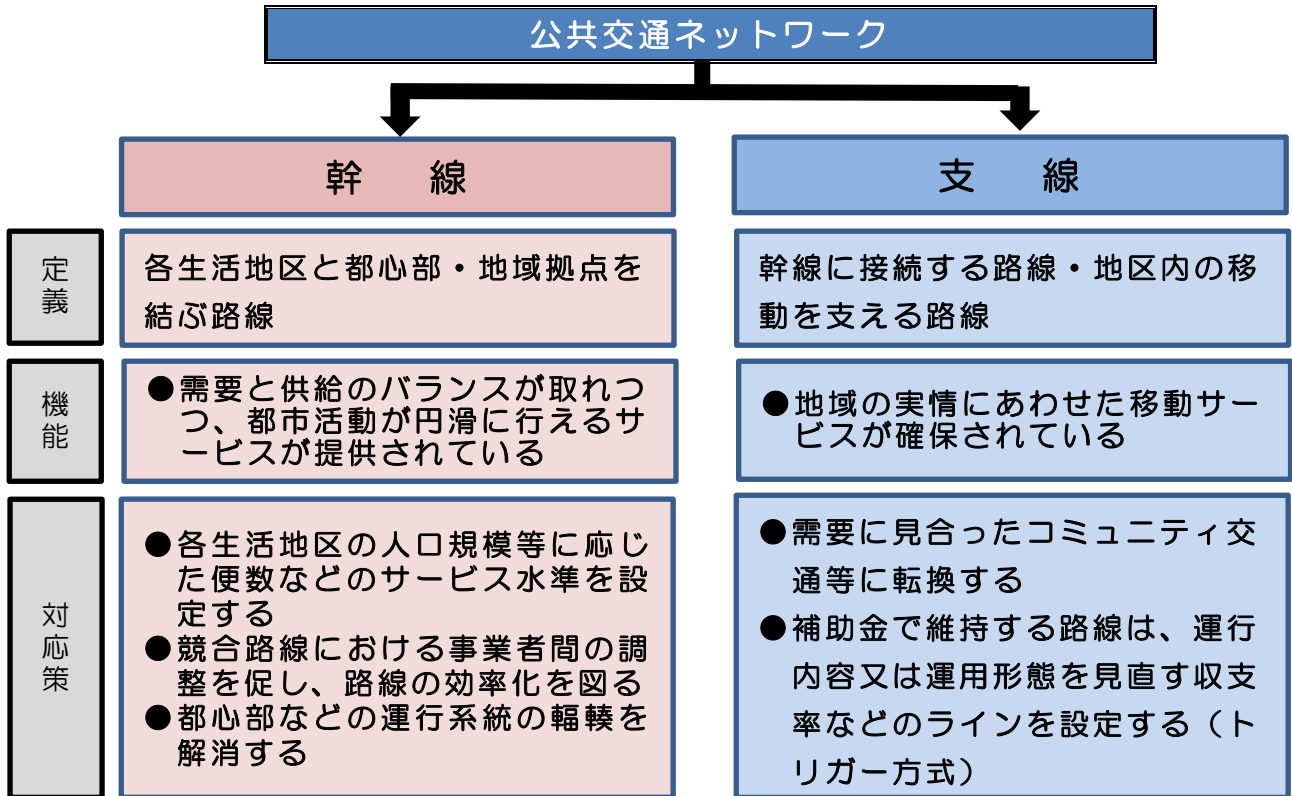
<p>(11) <u>学識経験者</u></p> <p>2 [略]</p> <p>(協議会の運営)</p> <p>第4条 協議会に会長を置き、第3条第1項第1号に掲げる者をもって充てる。</p> <p>2～3 [略]</p> <p>4 協議会は、<u>会長が招集する</u>構成員の半数以上の出席がなければ、これを開催することができない。</p> <p>5～7 [略]</p>	<p>[新設]</p> <p>2 [略]</p> <p>(協議会の運営)</p> <p>第4条 協議会に会長を置き、第3条第1項第1号に掲げる者をもって充てる。</p> <p>2～3 [略]</p> <p>4 協議会は、構成員の半数以上の出席がなければ、これを開催することができない。</p> <p>5～7 [略]</p>
--	---

附 則

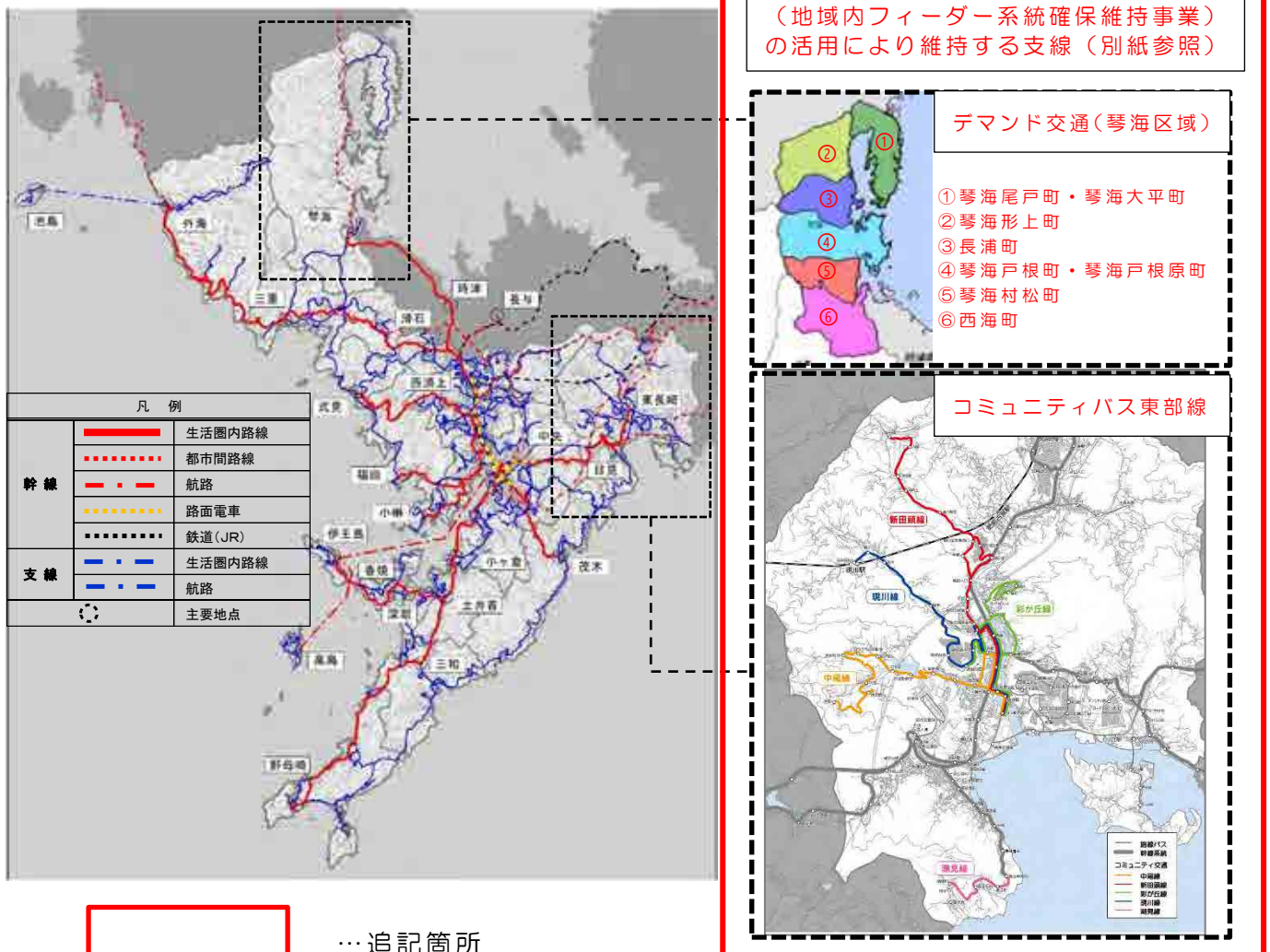
(令和6年1月31日一部改正)

この要綱は、令和6年1月31日から適用する。

■ 図 6-3 : 既存路線の効率化・見直しの対応策のイメージ



■ 図 6-4 : 幹線・支線の分類



追記箇所

施策 8: コミュニティ交通等の維持・確保

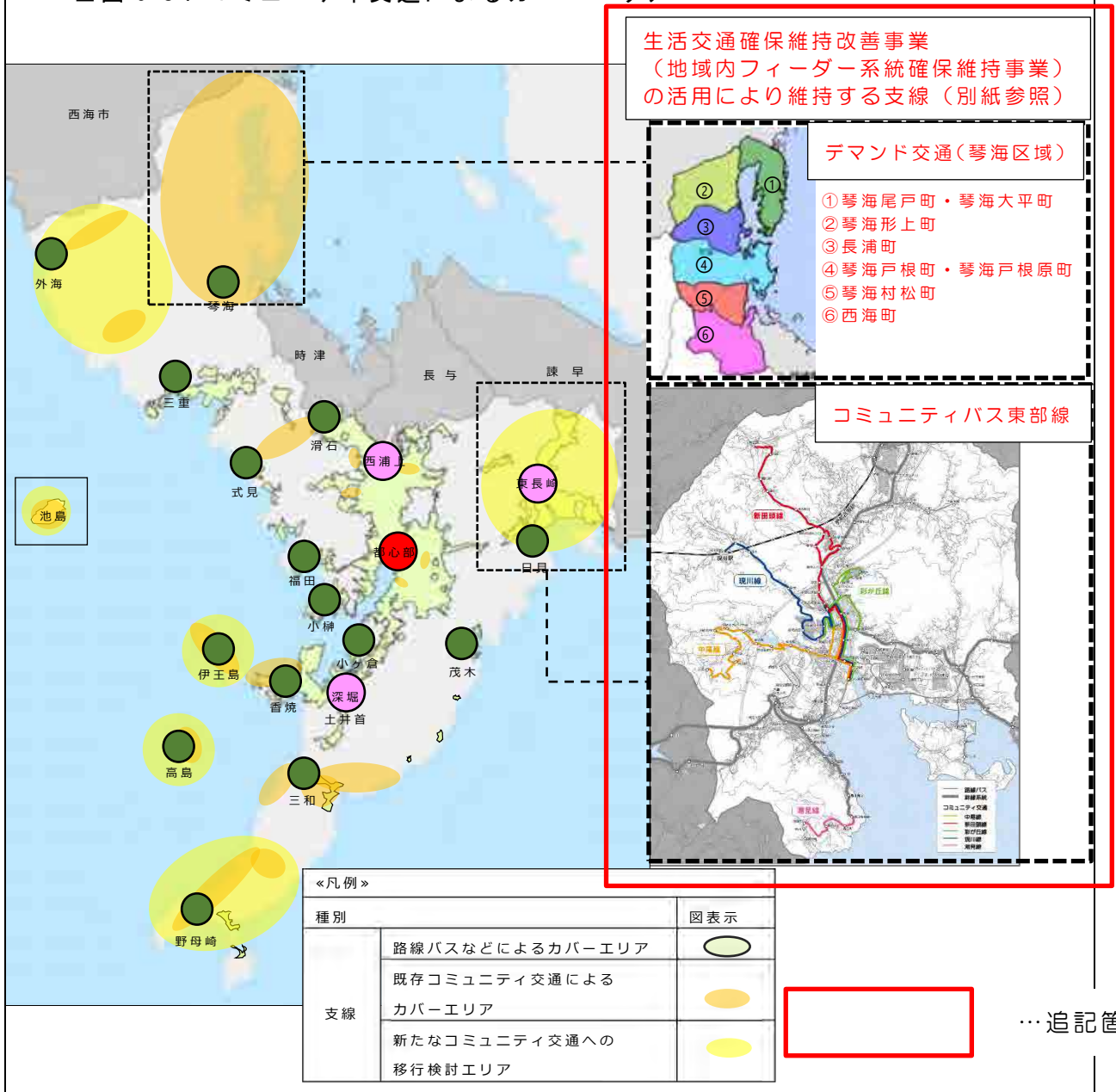
(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	公共交通空白地域の拡大抑制、解消		
主な実施エリア	公共交通空白地域		
実施主体	長崎市、交通事業者、住民		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大/継続/見直し	継続/見直し

現在、公共交通空白地域等で運行中のコミュニティ交通の維持にあたっては、現在の事業形態のままでは近年の利用者数の減少により市の財政負担が増加する一方であるため、施策 4、施策 9 と連携し、需要に応じた運行形態への見直しを検討しながら維持する。

なお、コミュニティ交通の維持・確保にあたり、国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用する。

■ 図 6-8: コミュニティ交通によるカバーエリア



補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
交通事業者	西海区域		西海町地区		区域	フィーダー補助	西海町を運行し、長崎自動車(株)路線バスの村松バス停に接続する。
交通事業者	村松区域		琴海村松町地区		区域	フィーダー補助	琴海村松町を運行し、長崎自動車(株)路線バスの村松バス停に接続する。
交通事業者	戸根・戸根原区域		琴海戸根町・琴海戸根原町地区		区域	フィーダー補助	琴海戸根町・琴海戸根原町を運行し、長崎自動車(株)路線バスの長浦バス停に接続する。
交通事業者	長浦区域		長浦町地区		区域	フィーダー補助	長浦町を運行し、長崎自動車(株)路線バスの長浦バス停に接続する。
交通事業者	形上区域		琴海形上町地区		区域	フィーダー補助	琴海形上町を運行し、長崎自動車(株)路線バスの大江橋バス停に接続する。
交通事業者	尾戸・大平区域		琴海尾戸町・琴海大平町地区		区域	フィーダー補助	琴海尾戸町・琴海大平町を運行し、長崎自動車(株)路線バスの大江橋バス停に接続する。
交通事業者	中尾線①	矢筈	矢上	イオン東長崎店	路線定期	フィーダー補助	中尾地区を運行し、長崎県交通局の東厚生町-矢上-長崎駅前線やつづが丘-矢上-長崎駅前線等と矢上バス停にて接続する。
交通事業者	中尾線②	矢筈		矢上	路線定期	フィーダー補助	中尾地区を運行し、長崎県交通局の東厚生町-矢上-長崎駅前線やつづが丘-矢上-長崎駅前線等と矢上バス停にて接続する。
交通事業者	新田頭線①	新田頭	東長崎営業所・矢上	イオン東長崎店	路線定期	フィーダー補助	新田頭地区を運行し、長崎県交通局の東厚生町-矢上-長崎駅前線やつづが丘-矢上-長崎駅前線等と矢上バス停にて接続する。
交通事業者	新田頭線②	新田頭	東長崎営業所	矢上	路線定期	フィーダー補助	新田頭地区を運行し、長崎県交通局の東厚生町-矢上-長崎駅前線やつづが丘-矢上-長崎駅前線等と矢上バス停にて接続する。
交通事業者	新田頭線③	東長崎営業所	平間	新田頭	路線定期	フィーダー補助	新田頭地区を運行し、東厚生町-矢上-長崎駅前線やつづが丘-矢上-長崎駅前線等と東長崎営業所バス停にて接続する。
交通事業者	彩が丘線①	イオン東長崎店	東長崎営業所・矢上	彩が丘北口	路線定期	フィーダー補助	彩が丘地区を運行し、東厚生町-矢上-長崎駅前線やつづが丘-矢上-長崎駅前線等と東長崎営業所バス停にて接続する。
交通事業者	彩が丘線②	瀬古	普賢神社口	矢上	路線定期	フィーダー補助	彩が丘地区を運行し、長崎県交通局の東厚生町-矢上-長崎駅前線やつづが丘-矢上-長崎駅前線等と矢上バス停にて接続する。
交通事業者	彩が丘線③	瀬古	東長崎営業所・高城台南	現川駅前	路線定期	フィーダー補助	彩が丘地区を運行し、東厚生町-矢上-長崎駅前線やつづが丘-矢上-長崎駅前線等と東長崎営業所バス停にて接続する。
交通事業者	彩が丘線④	高城台南	東長崎営業所	彩が丘北口	路線定期	フィーダー補助	彩が丘地区を運行し、長崎県交通局の東厚生町-矢上-長崎駅前線やつづが丘-矢上-長崎駅前線等と矢上バス停にて接続する。
交通事業者	現川線①	現川駅前	東長崎営業所・矢上	イオン東長崎店	路線定期	フィーダー補助	現川地区を運行し、長崎県交通局の東厚生町-矢上-長崎駅前線やつづが丘-矢上-長崎駅前線等と矢上バス停にて接続する。
交通事業者	現川線②	長崎駅前東口	矢上	現川駅前	路線定期	フィーダー補助	現川地区を運行し、長崎県交通局の東厚生町-矢上-長崎駅前線やつづが丘-矢上-長崎駅前線等と矢上バス停にて接続する。
交通事業者	潮見線	潮見町	春日車庫前	長崎駅前	路線定期	フィーダー補助	潮見地区を運行し、長崎新地-長与ニュータウン線等と長崎駅前バス停にて接続する。

(備考)

- ・上記系統については、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、継続的な運行を維持する必要があるものをまとめたもの。

令和5年度

長崎市地域公共交通計画
事業評価について

事業評価の趣旨

令和3年8月に策定した長崎市地域公共交通計画に基づく施策の効果について、成果指標の評価を行い、関係者で共有することで今後の施策展開や計画見直しの検討材料とする

令和4年度の主な取り組み

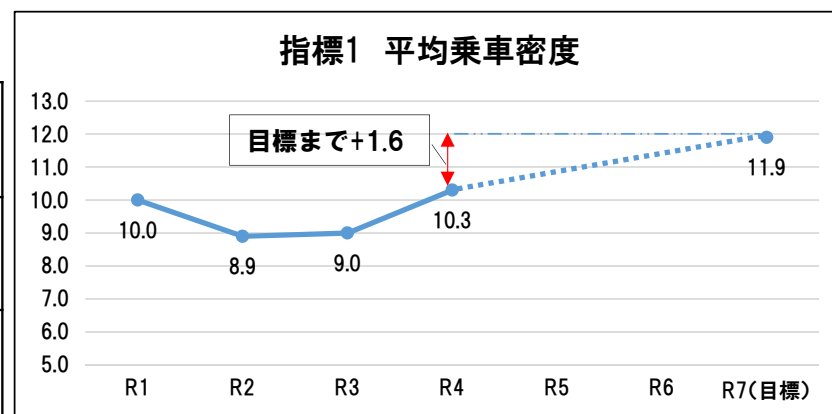
時期	種別	番号	内容	取組みの方向性
R4.4	路線バス	①	滑石地区の便数調整（長崎バスへの一元化）	①既存路線の効率化・見直し
		②	東部地区（一部）の便数調整（県営バスへの一元化）	①既存路線の効率化・見直し
		③	滑石～中央橋 一部快速によるバス運行開始	②公共交通サービスの向上
R4.9	路面電車	④	路面電車4系減便（経営合理化のため朝夕のみ運行）	①既存路線の効率化・見直し
		⑤	乗継電停の追加（長崎駅前、西浜町）	②公共交通サービスの向上
		⑥	路面電車近距離割引（2区間内乗車）の運用開始	②公共交通サービスの向上
R4.10	路線バス	⑦	東部地区ハブ&スポーク型運行への再編	①既存路線の効率化・見直し
		⑧	東部地区コミュニティバス（5地区）運行開始	①既存路線の効率化・見直し
		⑨	東部地区5地区のコミバス運行開始に係るトリガー設定	①既存路線の効率化・見直し
		⑩	東長崎～長崎駅 一部快速によるバス運行開始	②公共交通サービスの向上
		⑪	まちなか周遊バス（都心循環バス）運行開始	①既存路線の効率化・見直し
R4.11	路線バス	⑫	南部ハブバス停（三和地域センター）待合環境の改善	②公共交通サービスの向上
R4.12	路線バス	⑬	東部地区コミュニティバス全路線定額定期券の試験販売	②公共交通サービスの向上
R5.1～3	タクシー	⑭	鳴滝地区あいのりタクシー実証実験	①既存路線の効率化・見直し

指標(1) 平均乗車密度

視点	路線の効率化を実施するうえで、車内の旅客数が適正であるか評価する	
算出方法	平均乗車密度 = 輸送人キロ※ / 走行キロ(路線バス)	※輸送人キロ = 輸送人員 × 1人平均乗車キロ

単位:(人)

年 度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	10.0	8.9	9.0	10.3	11.9
前年比	-	↘ -1.1	↗ +0.1	↗ +1.3	-



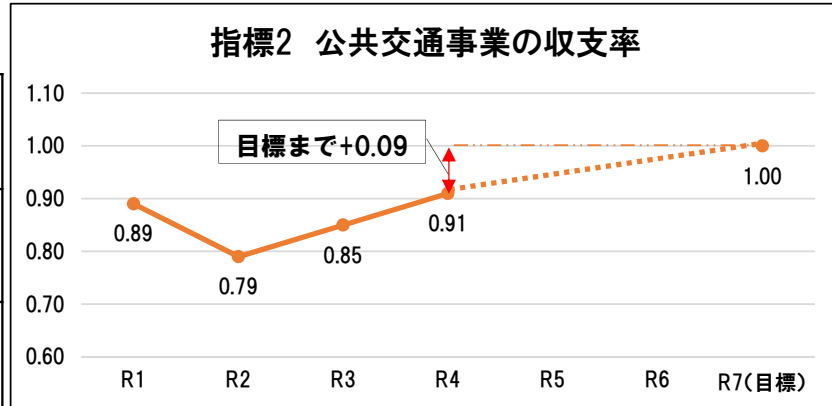
達成状況	× 前年より上昇したが目標までは達していない	
施策の評価	目標達成に向けた実施施策 <ul style="list-style-type: none"> ■ 滑石地区の便数調整(長崎バスへの一元化) ■ 東部地区(一部)の便数調整(県営バスへの一元化) ■ 東部地区ハブ&スポーク型運行への再編 	効果 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 便数調整やハブ&スポーク運行により、利用者を極力減らさずに走行キロを減少できた結果、平均乗車密度が上昇した
	施策の方向性	平均乗車密度の向上に一定の効果が認められるハブ&スポーク運行の継続、拡大、便数調整を主体とした更なる効率化を図る

指標(2) 公共交通事業の収支率

視点	路線の効率化を実施するうえで、平均乗車密度以外に運賃や運行経費が適正であるか評価する
算出方法	収支率 = 収入額 / 支出額

単位:(-)

年 度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	0.89	0.79	0.85	0.91	1.0
前年比	-	↘ -0.10	↗ +0.06	↗ +0.06	-



達成状況 × 前年より上昇したが目標までは達していない

施策の評価	目標達成に向けた実施施策	効果
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 滑石地区の便数調整(長崎バスへの一元化) ■ 東部地区(一部)の便数調整(県営バスへの一元化) ■ 路面電車4系減便 ■ 東部地区ハブ&スポーク型運行への再編 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 便数調整やハブ&スポーク運行収入を極力落とさず運行経費を削減できた結果、収支率が上昇した

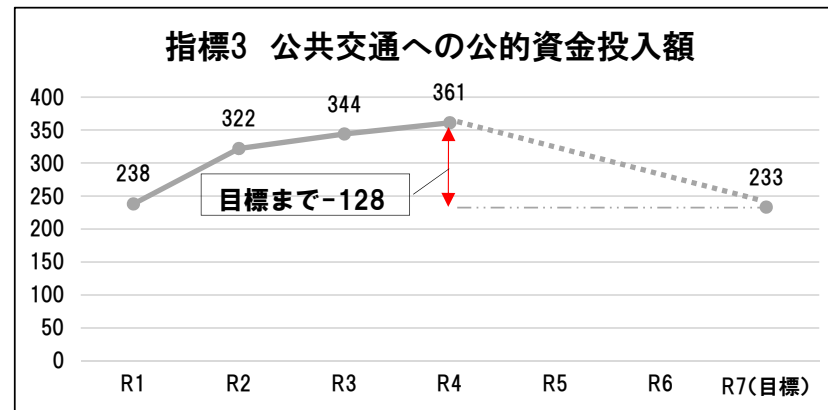
施策の方向性 収支率の向上に一定の効果が認められるハブ&スポーク運行、便数調整による経費削減に加え、収入増加策の検討、実施を図る

指標(3) 公共交通への公的資金投入額

視点	補助対象路線を見直すうえで、地域の需要にあった適正な運行形態となっているか評価する
算出方法	公的資金投入額(円) = コミュニティ交通全補助額 / 全利用者数

単位:(円)

年 度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	238	322	344	361	233
前年比	-	↗ +84	↗ +22	↗ +17	-



達成状況	× 前年より僅かに悪化した	
施策の評価	目標達成に向けた実施施策 <ul style="list-style-type: none"> ■ 鳴滝地区あいのりタクシー実証実験 ■ 乗合タクシー5地区の運賃改定に向けた協議を実施 	効果 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 数値に直接影響する施策は実施していない ➢ 需要に応じた新たな移動手段の確立に向け、あいのりタクシー実証実験を行い、今後のコミュニティ交通の検討に必要な知見を得た
	施策の方向性	採算が悪い路線を中心に、運賃や運行形態の見直しを含めた収支改善策の検討・実施を図る

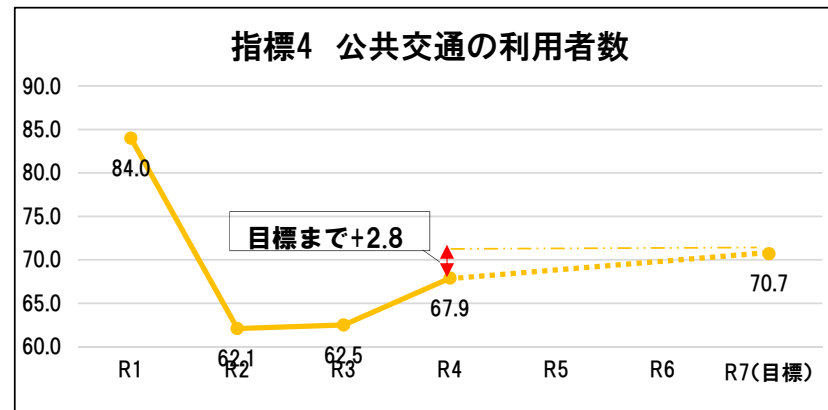
指標(4) 公共交通の利用者数

視点 公共交通機関の利用促進策の効果を評価する

算出方法 長崎市統計より公共交通の年間利用者数を集計

単位:(百万人)

年 度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	84.0	62.1	62.5	67.9	70.7
前年比	-	↘ -21.9	↗ +0.4	↗ +5.4	-



達成状況 × 前年より増加したが目標までは達していない

目標達成に向けた実施施策

- まちなか周遊バス(都心循環バス)運行
- 滑石～中央橋 一部快速によるバス運行
- 路面電車近距離割引(2区間内乗車)の運用開始
- 東長崎～長崎駅 一部快速によるバス運行開始
- 南部ハブバス停(三和地域C)待合環境の改善
- 東部地区コミバス全路線定額定期券の試験販売

効果

- コロナによる落ち込みの回復とみられるため直接的な効果は把握できない
- 指標5の東部地区、南部地区の満足度が上がったことから一定効果があると推測される

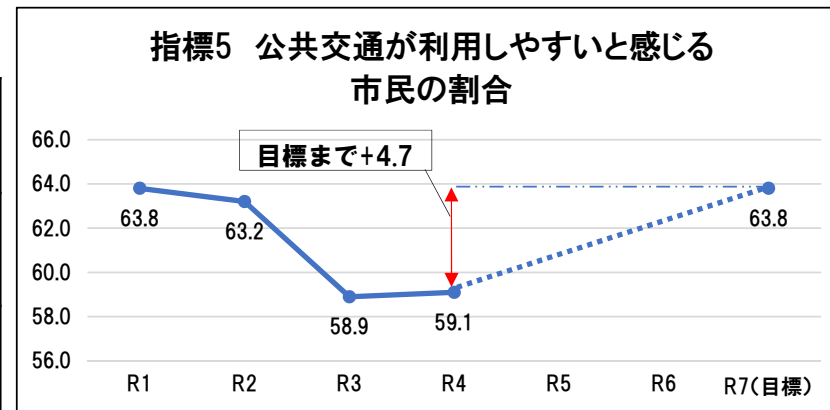
施策の方向性 今後の減少を抑制するためのサービス向上や、新たな需要の掘り起こしを図ることと併せて、効果の検証方法も検討する必要がある

指標(5) 公共交通が利用しやすいと感じる市民の割合

視点	定期的な利用者以外も含めた市民全体に対する公共交通の利用促進策の効果を評価する
算出方法	市民意識調査より集計

単位：(%)

年 度	R1	R2	R3 (計画策定)	R4 (最新値)	R7 (目標値)
数 値	63.8	63.2	58.9	59.1	63.8
前年比	-	↘ -0.6	↘ -4.3	↗ +0.2	-



達成状況	× 前年より増加したが目標までは達していない	
施策の評価	目標達成に向けた実施施策 <ul style="list-style-type: none"> ■ 滑石～中央橋 一部快速によるバス運行 ■ 路面電車近距離割引(2区間内乗車)の運用開始 ■ 東長崎～長崎駅 一部快速によるバス運行開始 ■ 南部ハブバス停(三和地域C)待合環境の改善 ■ 東部地区コミバス全路線定額定期券の試験販売 	効果 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 中央…70.7→71.5 (前年比) ➢ 東部…43.1→45.9 (前年比) ➢ 南部…37.8→38.0 (前年比) ➢ 北部…36.5→21.0 (前年比) ➢ 主な実施地である東部地区、南部地区で改善が見られた ➢ 減便の度合いが大きい北部地区(琴海、外海、三重地区)での減少が目立った
	施策の方向性	ハブ&スポーク化による乗継ぎや、便数調整による減便による低下を抑制するため、それらを補完するような乗継環境整備等のサービス向上策の検討を行う

実施中・今後の取り組み

既存路線の効率化・見直し

指標	R5実施中の取組	R6年度以降の取組
(1)平均乗車密度	<ul style="list-style-type: none"> 共同経営による便数調整 	<ul style="list-style-type: none"> 共同経営による便数調整等の継続 ハブ&スポーク化運行の継続、拡大検討
(2)収支率	<ul style="list-style-type: none"> 共同経営による便数調整 	<ul style="list-style-type: none"> 共同経営による便数調整等の継続 ハブ&スポーク化運行の継続、拡大検討
(3)公的資金投入額	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシー5地区における運賃改定 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス等に代わる新たな移動手段の検討

公共交通サービスの向上

指標	R5実施中の取組	R6年度以降の取組
(4)公共交通利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 運賃無料デーの実施 昼間定期券割引の実施 	<ul style="list-style-type: none"> スタジアムシティなど、新たな移動需要に合わせた運行サービスの提供
(5)利用しやすいと感じる市民の割合	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステム導入 	<ul style="list-style-type: none"> ハブ&スポーク化に合わせた乗継環境の向上

令和5年12月6日

大臣官房人事課

令和5年地域公共交通優良団体大臣表彰について

地域公共交通に関する取り組みに顕著な功績のあった別紙名簿の者に対し、令和5年12月13日付で国土交通大臣より表彰をいたします。

なお、表彰式は下記のとおり行われます。

記

1. 日 時 令和5年12月13日（水）14:00～
2. 式 場 国土交通省10階「共用大会議室」
（東京都千代田区霞が関2-1-3）
3. 受賞者数 5事項 6団体

※表彰式は、撮影が可能です。当日は、直接会場にお越し下さい。

各庁舎出入口においてセキュリティゲートによる通行制限を行っておりますので、3号館（国土交通省ビル）からの入場をお願いします。2号館（総務省ビル）経由の入場はできませんのでご注意下さい。

写真撮影にあたっては、進行の妨げにならないよう、特に受賞者の間の通路及び受賞者席の最前列より前には入らないようお願いいたします。

式典運営担当の指示に従っていただけない場合や、受賞者等へ迷惑となる行為があった場合、退場していただくとともに、今後の取材をお断りさせていただく場合もございます。

なお、TVカメラでの撮影を希望される方は、事前に人事課までご登録下さい。

※公務等の都合により、開始時間や表彰者が変更となる可能性があります。

【問い合わせ先】大臣官房人事課 村上・栗田(内線 21-226、21-227)

代表 03-5253-8111 直通 03-5253-8169

Email : hqt-eitendaiichi@gxb.mlit.go.jp

ふりがな 受賞者名	功績概要	現住所
あかいはらむらちいきこうきょうこうつうかつせいかきょうぎかい 赤井川村地域公共交通活性化協議会	村役場が中心となり、リゾート会社の従業員送迎バスといった村内の輸送資源をフル活用し、地域の多様な意見を取り入れ、自らがデザインした持続可能な公共交通「むらバス」を運行するなど地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ	北海道余市郡赤井川村
とくていひえいりかつどうほうじんみんなとみなとまちづくりねっとわーく 特定非営利活動法人みんなと湊まちづくりネットワーク ふくしまけんあいづわかまつし 福島県会津若松市	利用目的に応じたバス路線の再編や地域の合意による目標設定を行うなど、地域内交通を地域住民が主体的かつ持続的に運営する仕組みを構築・運用するなど地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ	福島県会津若松市 福島県会津若松市
ぐんまけんまえばしし 群馬県前橋市	様々な関係者と連携を図り市内バス事業者六社をとりまとめ共同経営計画の策定へ導き、重複路線の運行を効率化したこと、MaaSの運用においてマイナンバーカードとの認証・連携などのデジタル化を推進し、利用者の増加に積極的に取り組んだ	群馬県前橋市
かかみがはらしちいきこうきょうこうつうかいぎ 各務原市地域公共交通会議	地域住民・交通事業者・行政の連携により公共交通網を再構築し、とりわけ「ふれあいバス」の再編、「チョイソコかかみがはら」の導入及び複数のタクシー事業者による輪番制の運行など利便性・持続可能性を向上させる地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ	岐阜県各務原市
ながさきしこうきょうこうつうかつせいかきょうぎかい 長崎市公共交通活性化協議会	競合路線での運行事業者の一本化及び等間隔運行の実施並びに幹線と地域路線のハブ&スポーク化を含む路線再編施策を展開することで利便性の維持と運行の効率化やバス事業者の収支改善を実現するなど地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ	長崎県長崎市