

長崎市域乗合バス事業共同経営計画 <第1版>

概要版

2022(令和4)年3月



【はじめに】 共同経営に至った背景

乗合バス事業の現状

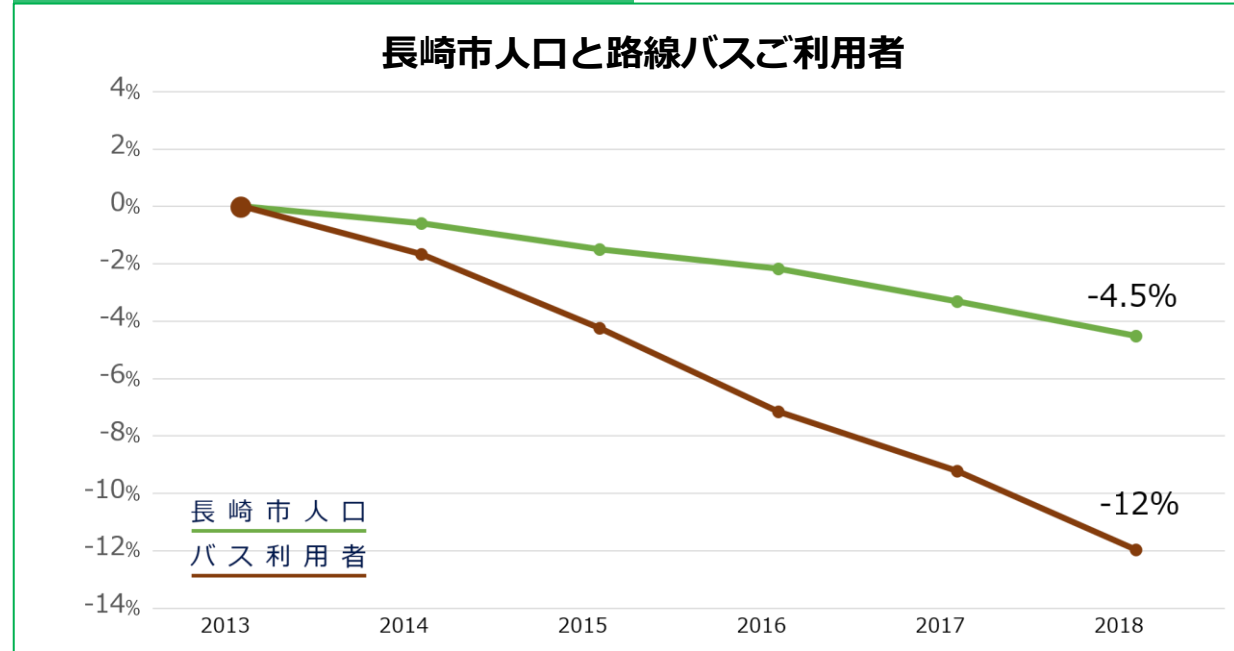


《出典》
国土交通省「2019年度乗合バス事業の収支状況について」

地方158事業者の内
**約90%の
事業者が
赤字**

※保有車両数30両以上の乗合バス事業者
※補助金・その他事業の収支は含まない

長崎市のバス利用者の推移



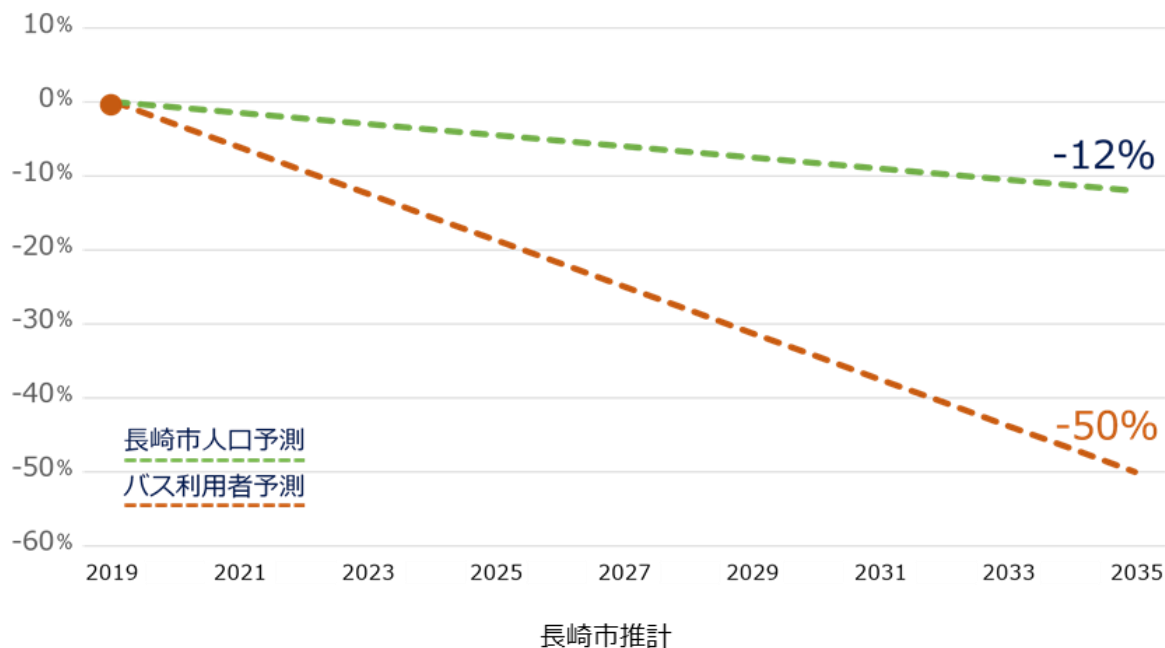
《出典》 長崎市統計年鑑

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

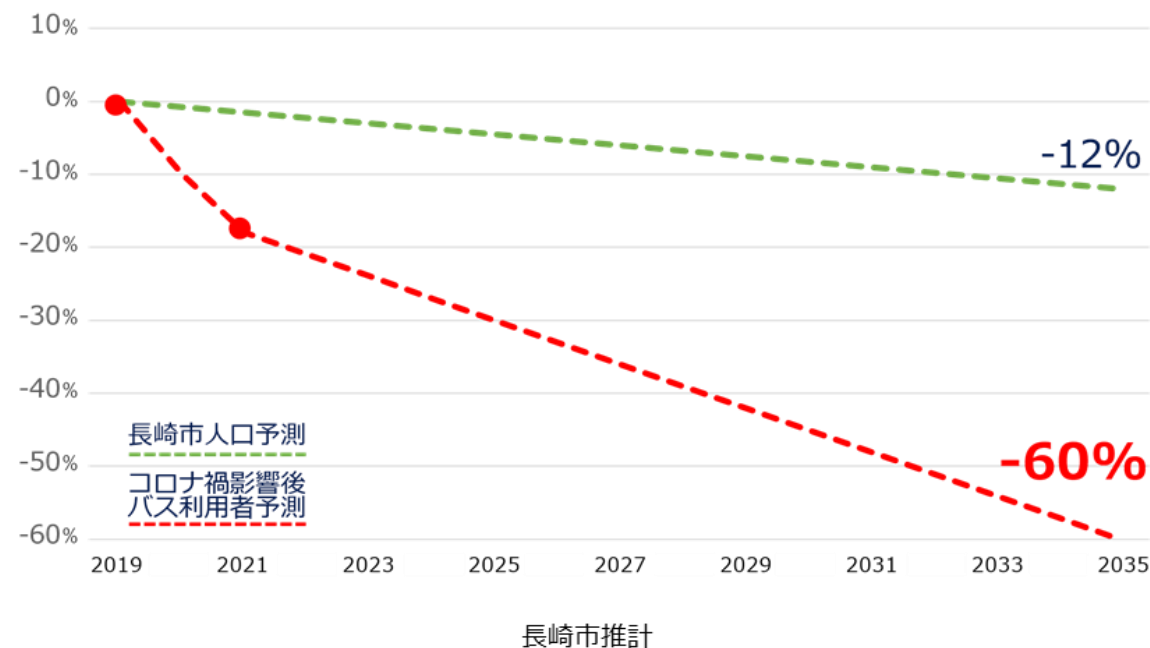
【はじめに】 共同経営に至った背景

長崎市の人口とバス利用者の推移予測

コロナ禍の影響なし



コロナ禍の影響あり



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

1. 計画の要旨

申請者の名称等

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

計画期間

令和4年4月1日から令和7年3月31日までの3年間

共同経営の概要

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

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

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

事業方針

重複区間2-1 東長崎地区

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

重複区間2-2 日見地区

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

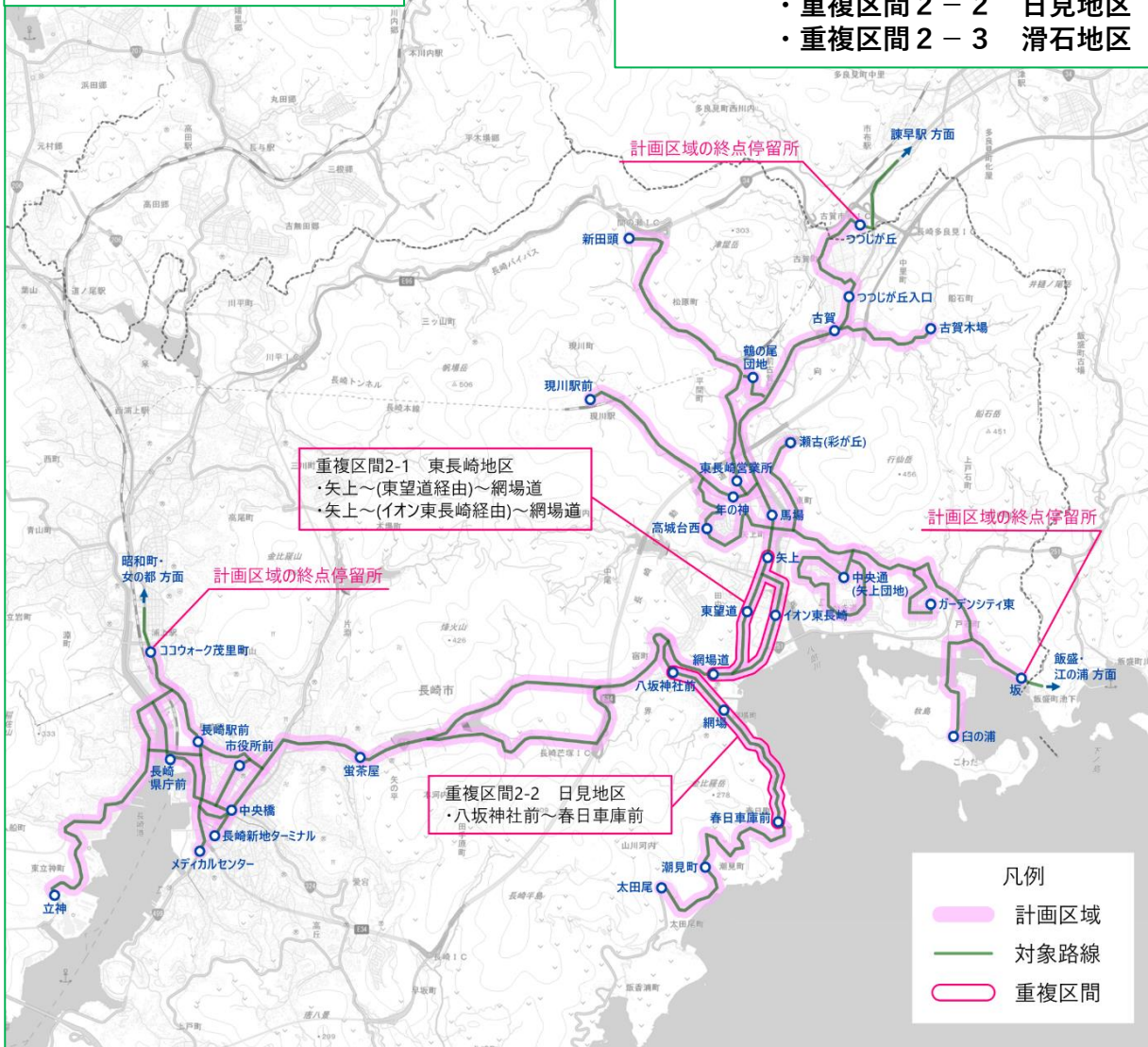
重複区間2-3 滑石地区

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

1. 計画の要旨

計画区域・対象路線

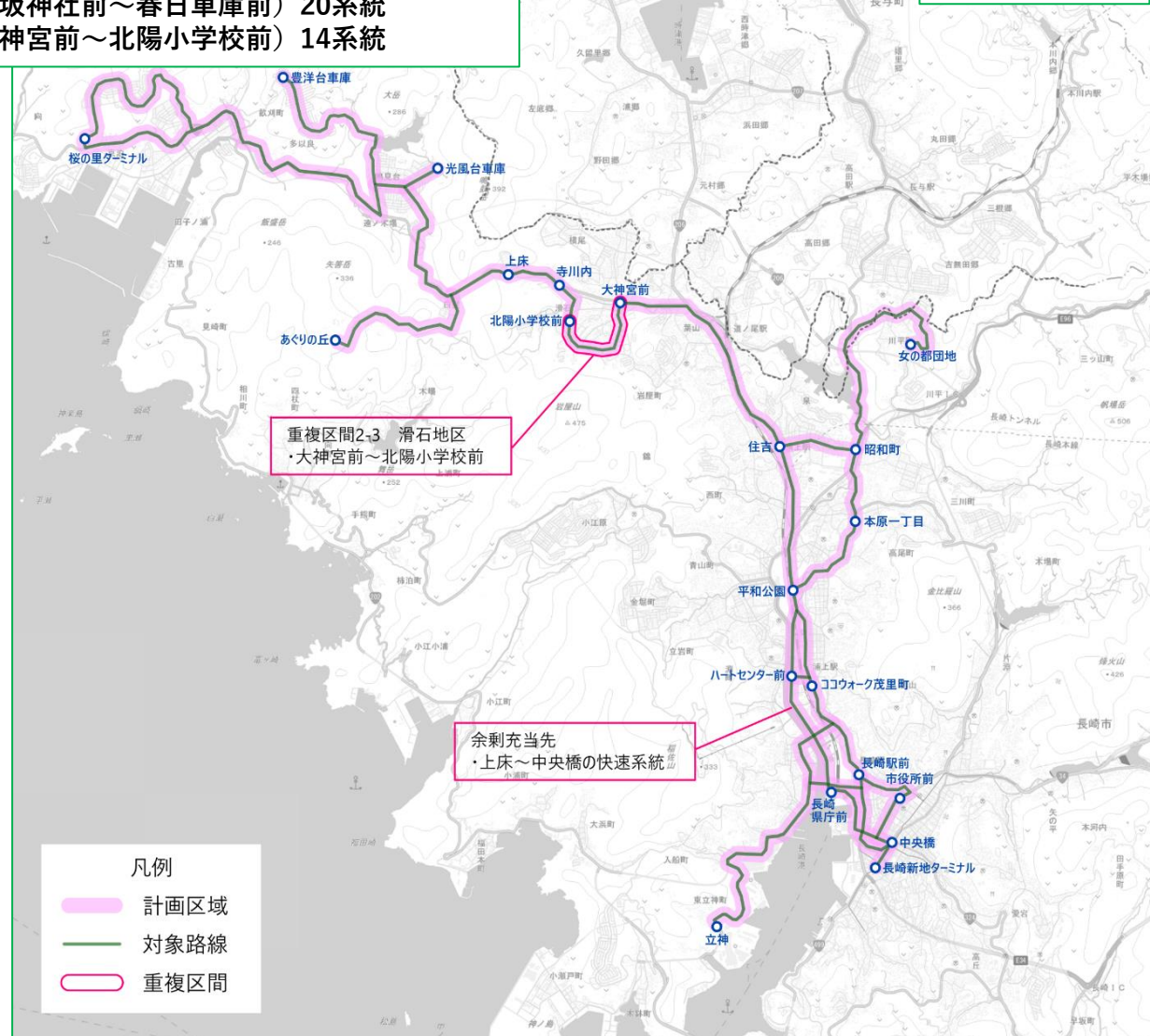
(1) 東長崎地区・日見地区



計画区域 対象路線の周辺 (半径500m)
 対象路線 以下の3地区の路線+余剰充当先の新規路線 (上床～中央橋の快速系統)

- ・重複区間2-1 東長崎地区 (矢上～網場道) 61系統
- ・重複区間2-2 日見地区 (八坂神社前～春日車庫前) 20系統
- ・重複区間2-3 滑石地区 (大神宮前～北陽小学校前) 14系統

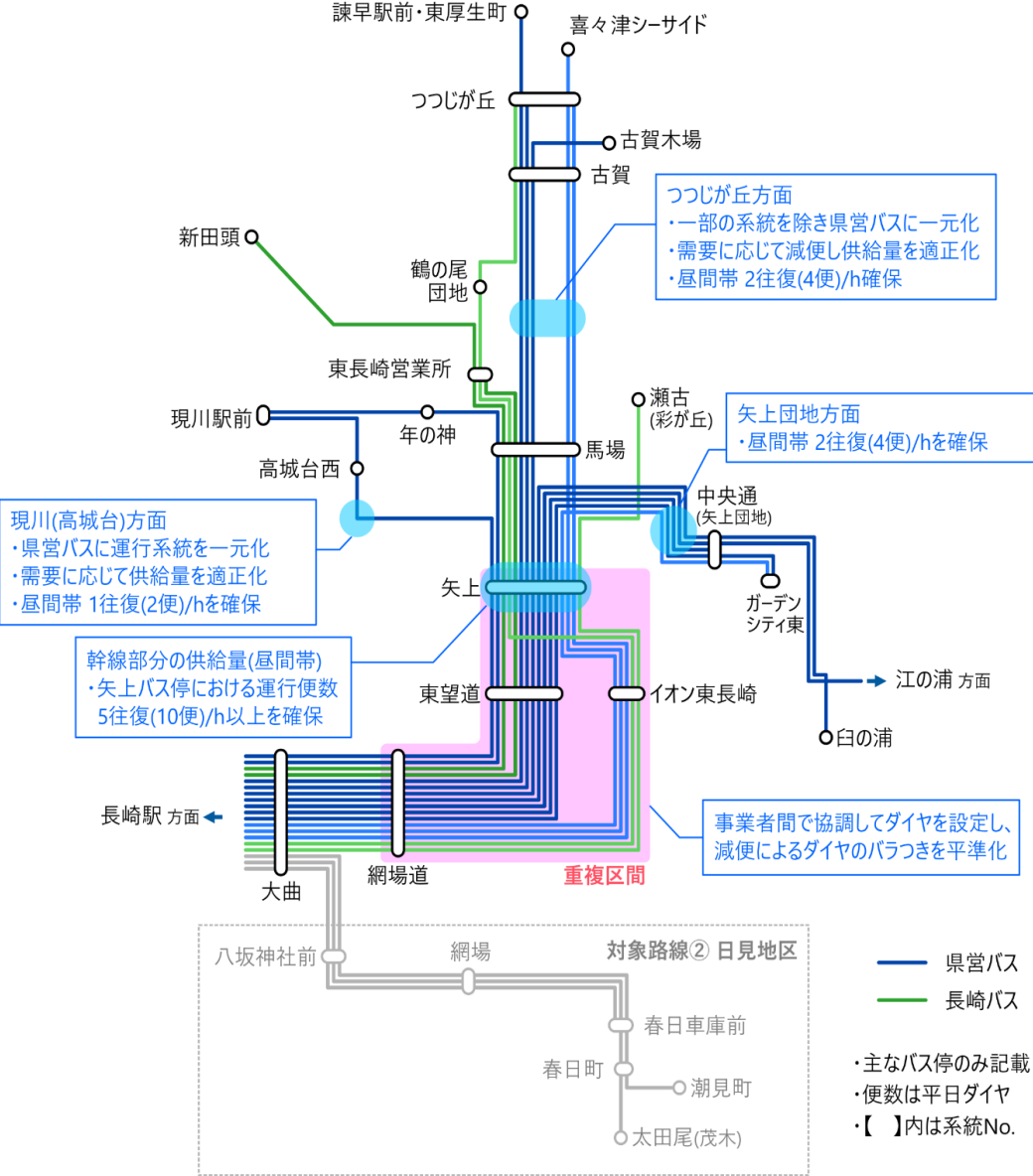
(2) 滑石地区



2. 共同経営の内容

東長崎地区

対象路線① 東長崎地区（実施後）



長崎バスが運行しているスクール便や支線路線を除き、**県営バスの運行に一元化**することで運行コストの最小化を図る。
また、事業者間で協調して運行ダイヤを設定することで利便性を保ちつつ、需給バランスを踏まえて運行便数の適正化を図る。

(1) 重複路線の見直し

長崎バス系統の一部廃止

長崎バス系統のうち以下の系統を廃止し、当該区間の運行分担を図る。

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

県営バス系統の一部増便

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

需要に応じた供給量の適正化

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

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

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

(2) 待ち時間の平準化

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

(3) 余剰の充当

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

2. 共同経営の内容

東長崎地区

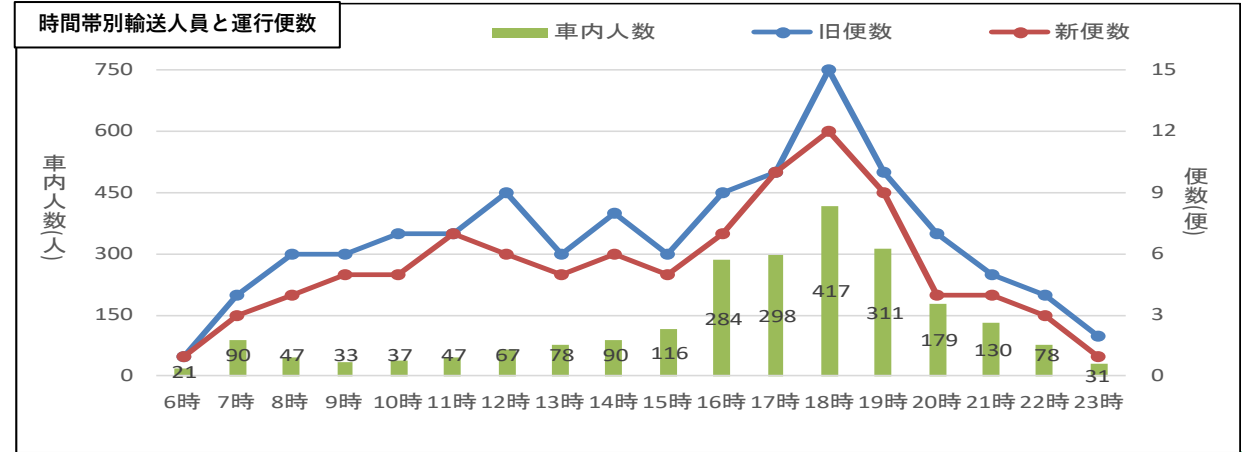
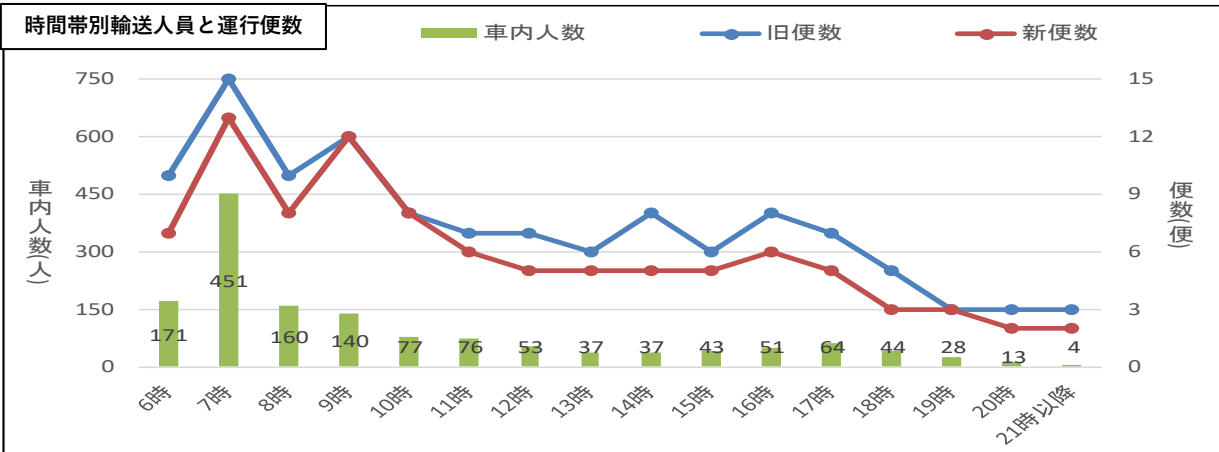
重複区間の新旧時刻表

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

のなる間屋
バラが概
つきようね
を減おけ
を便にる
平平最大
準化よ待
化によるち
ダイヤの
ヤ

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

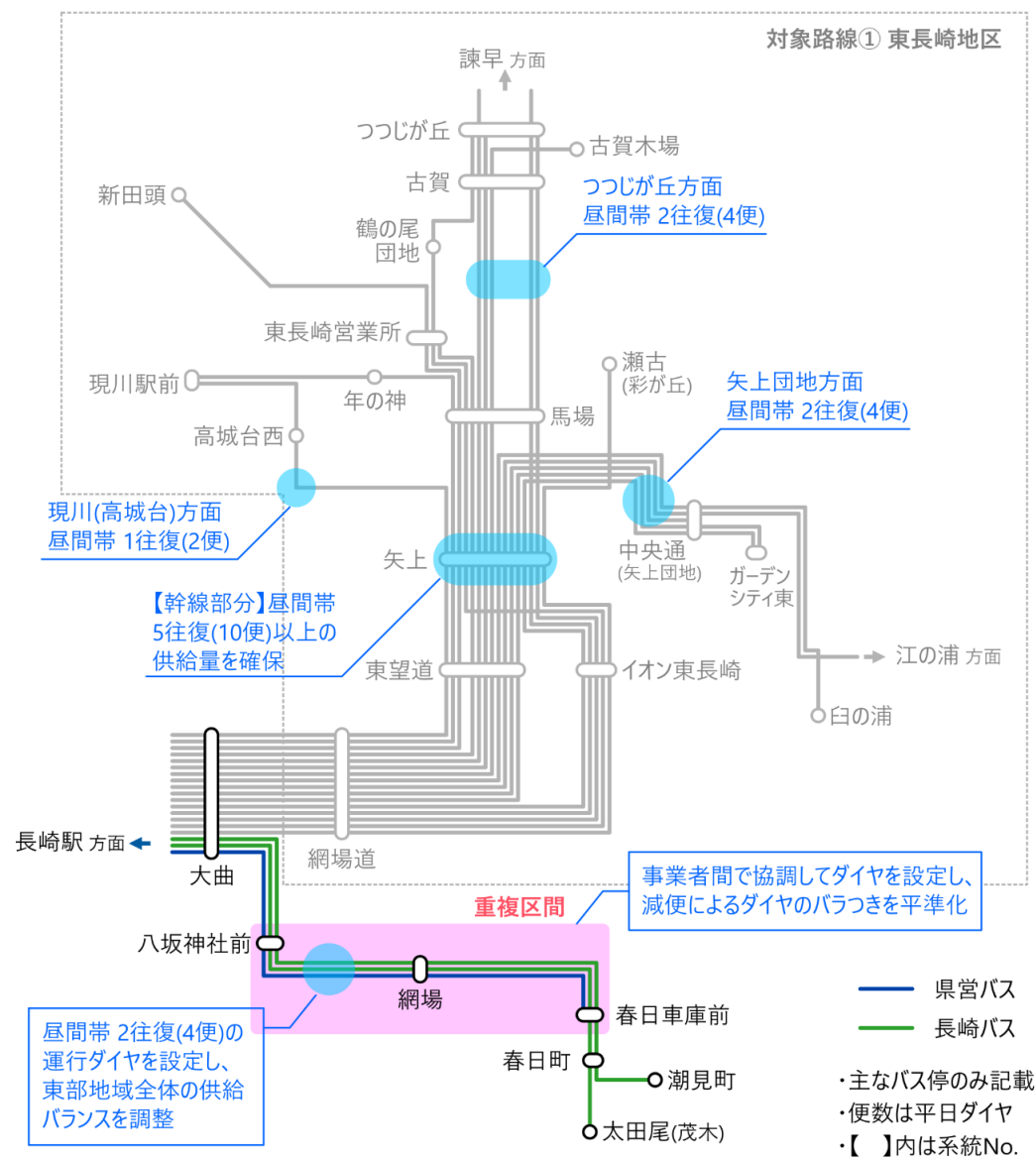
のなる間屋
バラが概
つきようね
を減おけ
を便にる
平平最大
準化よ待
化によるち
ダイヤの
ヤ



2. 共同経営の内容

日見地区

対象路線② 日見地区 (実施後)



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

(1) 重複路線の見直し

需要に応じた供給量の適正化

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

(2) 待ち時間の平準化

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

(3) 余剰の充当

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

2. 共同経営の内容

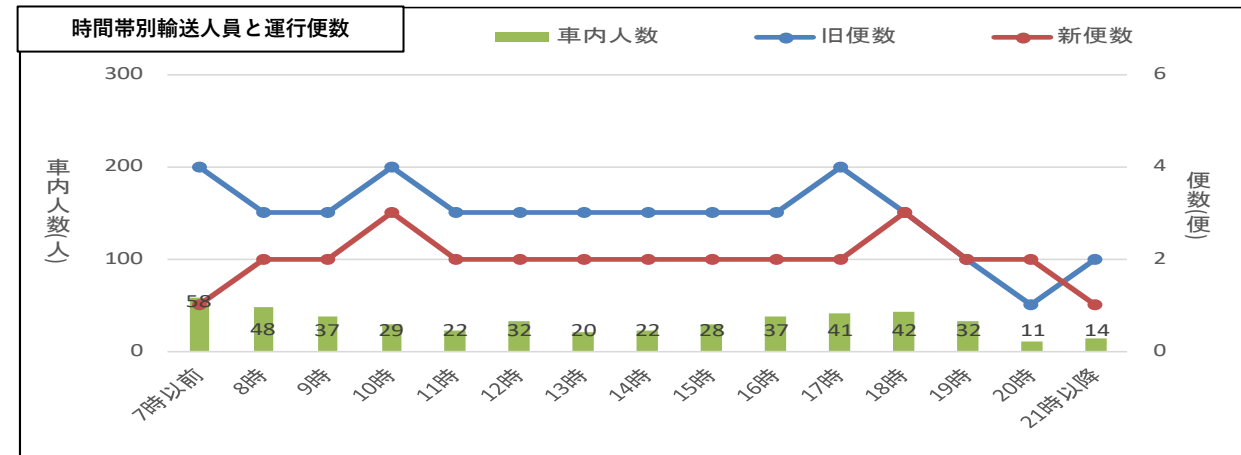
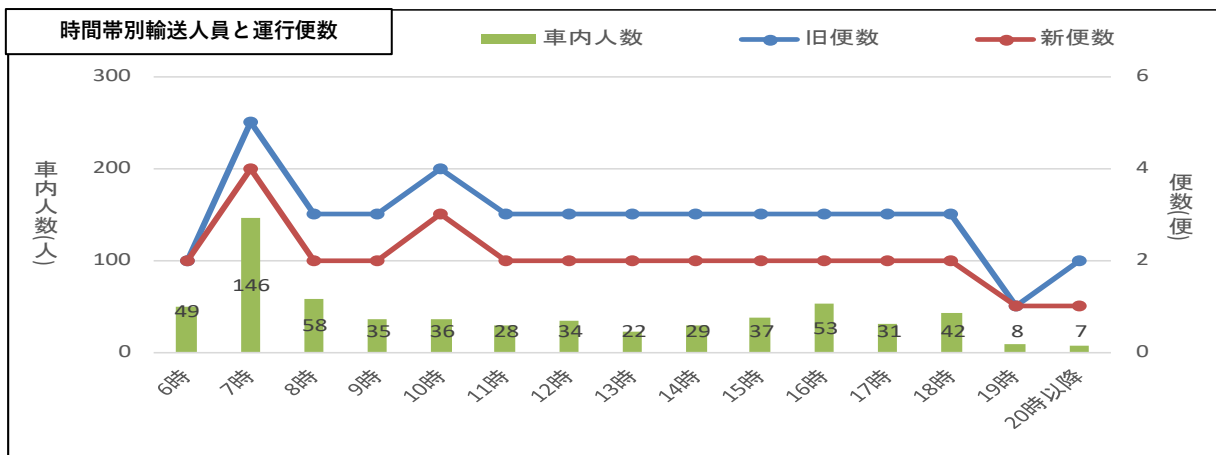
日見地区 重複区間の新旧時刻表

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

対象路線	中心部～日見地区（幹線系統）				バス停	八坂神社前(郊外向け)					
	旧					新					
	県営バス		長崎バス	最大 間隔		平均 間隔	県営バス		長崎バス	最大 間隔	平均 間隔
ダイヤ	53										
6時	53										
7時	23	43	53		30分	30分	45				
8時	17	38	58		24分	22分	15	45		30分	30分
9時	18	38	58		20分	20分	15	45		30分	30分
10時	18	38	58	12	20分	15分	15	45	02	30分	20分
11時	18	38	58		20分	20分	15	45		30分	30分
12時	18	38	58		20分	20分	15	45		30分	30分
13時	18	38	58		20分	20分	15	45		30分	30分
14時	18	38	58		20分	20分	15	45		30分	30分
15時	18	38	58		20分	20分	15	45		30分	30分
16時	18	38	58		20分	20分	15	45		30分	30分
17時	18	38	58	53	20分	15分	15	45		30分	30分
18時	18	38	58		20分	20分	15	45	03	30分	20分
19時	16	46		30分	24分	13	43		30分	29分	
20時	26			40分	40分	13	41		30分	29分	
21時	14			48分	48分	41			60分	60分	
22時	14			60分	60分						
23時											
便数	42便		2便	計44便	28便		2便	計30便			

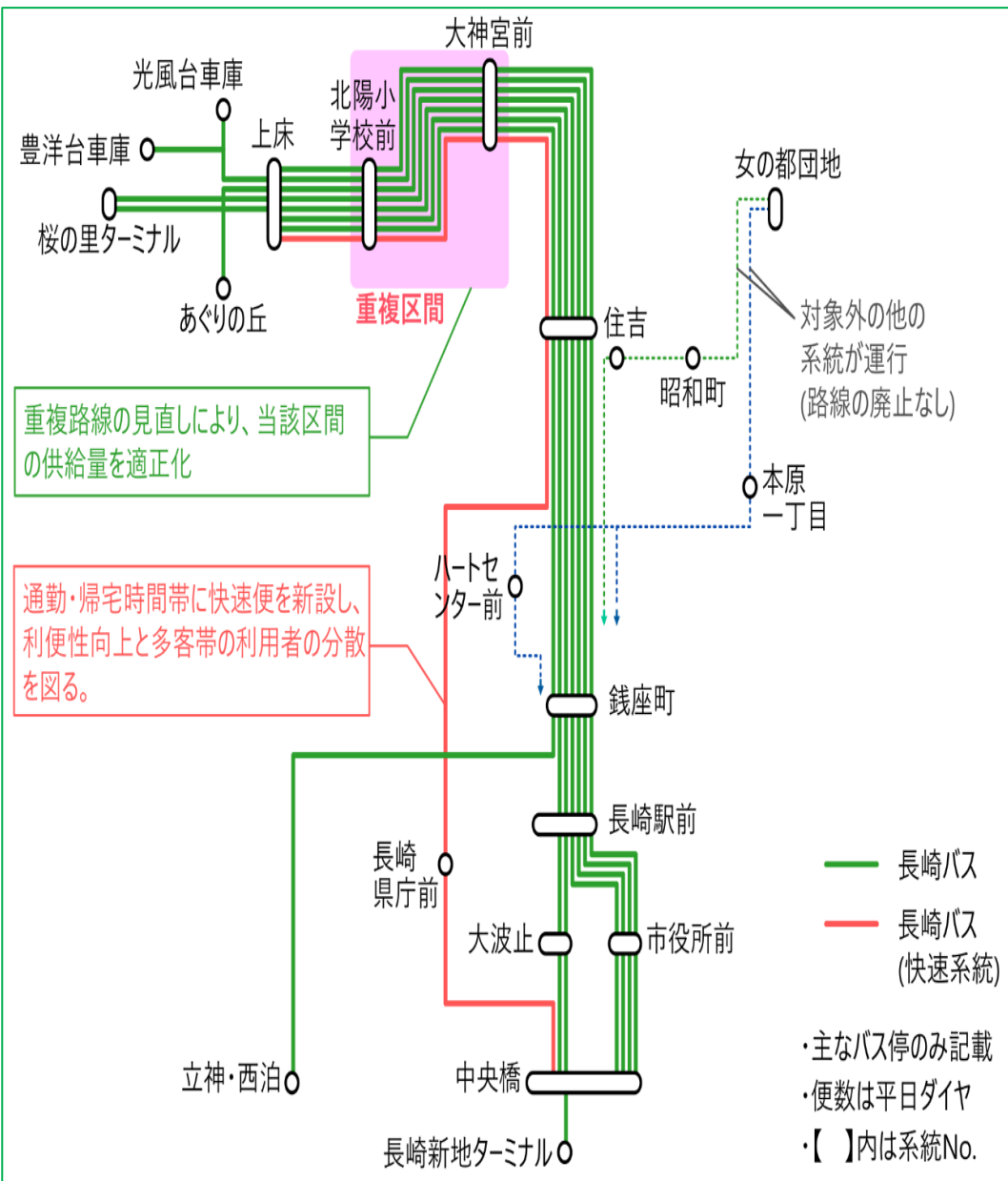
屋間帯における最大待ち時間が概ね三十分程度となるよう減便によるダイヤのバラつきを平準化

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



2. 共同経営の内容

滑石地区



県営バスが運行しているスクール便を除き、**長崎バスの運行に一元化**することで運行コストの最小化を図る。
また、待ち時間を平準化することで利便性を保ちつつ、需給バランスを踏まえて運行便数の適正化を図る。

(1) 重複路線の見直し

県営バス系統の一部廃止

県営バス系統のうち以下の系統を廃止し、当該区間の運行分担を図る。

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

長崎バスの系統新設、一部増便

通勤・帰宅時間帯における利便性向上と輸送量の分散を図るため、

滑石団地～（長崎県庁前経由）～中央橋の快速系統を新設（朝2便、夕2便）

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

需要に応じた供給量の適正化

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

(2) 待ち時間の平準化

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

また、可能な限り等間隔のダイヤに揃えることで利便性の維持を図る。

(3) 余剰の充当

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

2. 共同経営の内容

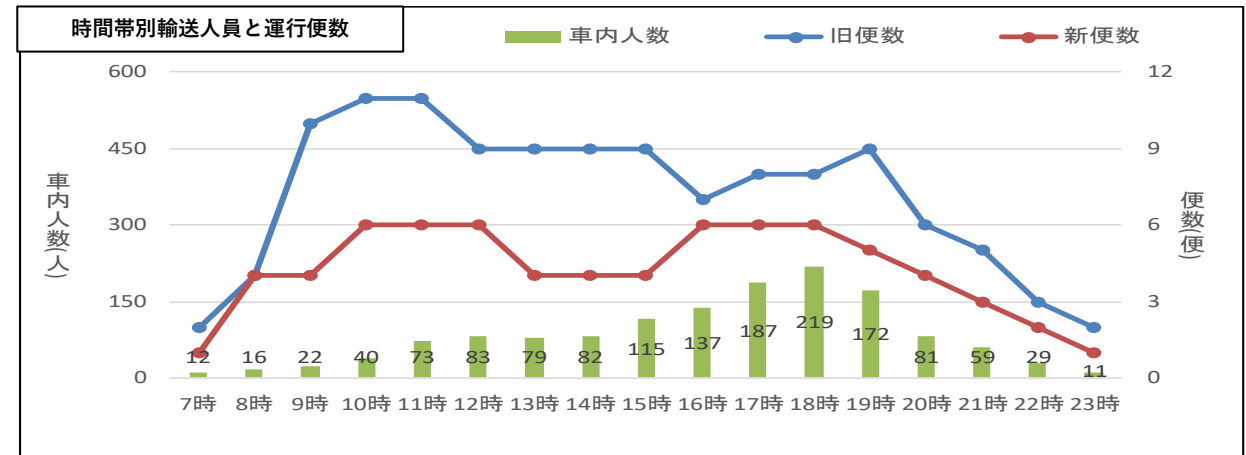
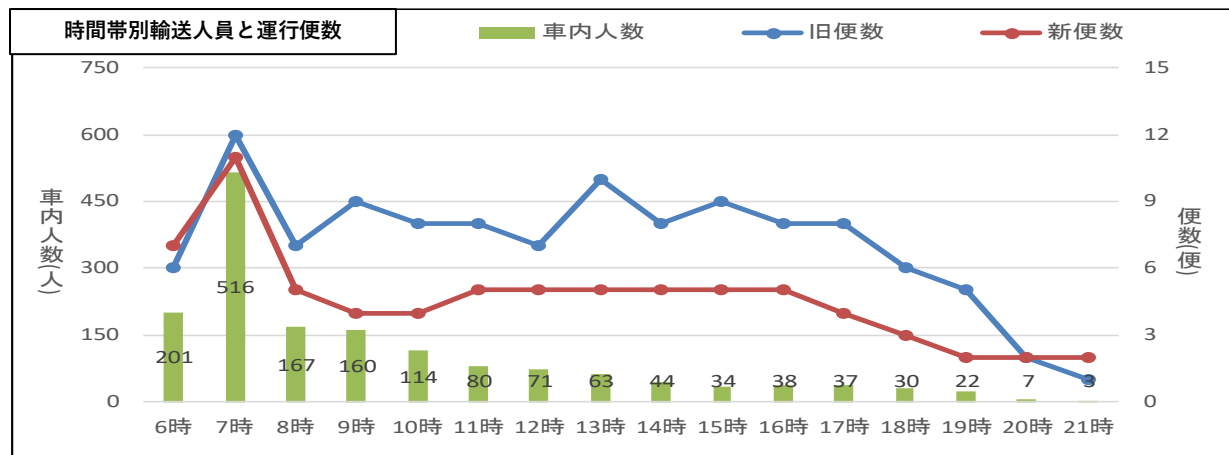
滑石地区 重複区間の新旧時刻表

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

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

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

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



3. 共同経営の目標

収益性

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

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

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

○新型コロナウイルスの影響による、R2～R3の利用者減少率を▲7%と想定

○沿線人口の減少による乗客逸走率を、過去の実績値から▲5%と想定

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

3. 共同経営の目標

人員数・車両数

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

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

人員数

R4年度～R6年度ともに同数字

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

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

車両数

R4年度～R6年度ともに同数字

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

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

3. 共同経営の目標

基盤的サービスの提供の維持

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時刻の維持・改善を行い、利用者利便の維持を図る。

東長崎地区（矢上を基準バス停として集計）													日見地区（八坂神社前を基準バス停として集計）													滑石地区（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）																
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				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				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						朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3						朝※3	昼※3	夕※3	夜※3	朝※3	昼※3	夕※3	夜※3				
① 共同経営実施前	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	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	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	6:10	20:29	97便	8分	10分	12分	16分	25分	25分	25分	36分		中心部向け	土曜	6:35	20:44	39便	20分	19分	24分	60分	20分	20分	30分		60分	中心部向け	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	6:20	20:29	94便	8分	10分	11分	16分	25分	25分	25分	36分			郊外向け	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	日祝	6:04	20:49	71便	14分	10分	13分	37分	20分	20分	30分
	平日	7:02	23:42	122便	11分	8分	6分	10分	30分	18分	18分	33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	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	7:00	22:23	102便	13分	8分	8分	9分	30分	18分	15分	20分		郊外向け	土曜		6:51	22:13	41便	26分	20分	18分	39分	45分	25分	20分		60分	郊外向け	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	7:00	22:23	97便	19分	8分	8分	9分	60分	18分	15分	20分			郊外向け	日祝	6:51	22:13	39便	30分	20分	20分	39分	45分	25分	20分		60分		郊外向け	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	中心部向け	平日	6:10	21:50 (▲25分)	95便 (▲23便)	6分 (+1分)	10分	13分 (+2分)	26分 (+4分)	15分 (+4分)	15分	30分 (+5分)	60分 (+5分)		中心部向け	平日	6:35 (+5分)	20:54 (▲60分)	31便 (▲13便)	22分 (+5分)	28分 (+9分)	30分 (+10分)	60分	30分 (+10分)	30分 (+10分)	30分 (+10分)	60分	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	6:10	19:50 (▲39分)	73便 (▲24便)	9分 (+1分)	11分 (+1分)	15分 (+3分)	30分 (+14分)	30分 (+5分)	15分 (▲10分)	30分 (+5分)	45分 (+9分)			中心部向け	土曜	6:35	19:55 (▲49分)	27便 (▲12便)	29分 (+9分)	28分 (+9分)	36分 (+12分)	60分	30分 (+10分)	30分 (+10分)	60分 (+30分)			60分	中心部向け	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
			日祝	6:20	19:50 (▲39分)	68便 (▲26便)	10分 (+2分)	11分 (+1分)	15分 (+4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			日祝	6:35	19:55 (▲49分)	27便 (▲11便)	29分 (+9分)	28分 (+9分)	36分 (+12分)	60分	30分 (+10分)	30分 (+30分)	60分		60分	郊外向け		日祝	6:04 (+15分)	21:04 (▲22分)	49便 (▲22便)	14分	19分 (+9分)	20分 (+7分)	33分 (▲4分)	20分	20分
平日		7:02	23:21 (▲21分)	97便 (▲25便)	15分 (+4分)	11分 (+3分)	6分	12分 (+2分)	30分	18分	15分 (▲3分)	33分	郊外向け	平日		7:45 (+52分)	21:41 (▲33分)	30便 (▲14便)	30分 (+9分)	28分 (+9分)	26分 (+8分)	35分 (▲4分)	30分	30分 (+10分)	30分 (+10分)	60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		7:00	22:05 (▲18分)	78便 (▲24便)	19分 (+6分)	10分 (+2分)	11分 (+3分)	13分 (+4分)	40分 (+10分)	18分	18分 (+3分)	40分 (+20分)		郊外向け		土曜	7:53 (+62分)	21:10 (▲63分)	29便 (▲12便)	22分 (▲4分)	30分 (+10分)	26分 (+8分)	37分 (▲2分)	30分 (▲15分)	30分 (+5分)	30分 (+10分)		58分 (▲2分)	郊外向け	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		7:00	22:05 (▲18分)	74便 (▲23便)	29分 (+10分)	18分 (+10分)	18分 (+10分)	14分 (+5分)	60分	18分	18分 (+3分)	40分 (+20分)			郊外向け	日祝	7:53 (+62分)	21:10 (▲63分)	27便 (▲12便)	28分 (▲2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)		郊外向け	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

- ※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

11 住み続けられるまちづくりを



持続可能な路線バス網を構築して、生活の足を維持し、“住み続けられるまちづくり”に貢献します

路線バスを取り巻く環境は、人口減少・少子高齢化の進行により、利用者の減少に歯止めが掛からず、加えて新型コロナウイルスの感染拡大による影響が拍車をかけて、路線バス網の維持継続が危機的な状況となっています

本計画では、運行事業者の一元化や需給バランスを踏まえた運行便数の適正化を図ることで収支を改善して、

持続可能な路線バス網を構築します

13 気候変動に具体的な対策を



バスの走行キロが減少することで、燃料消費量を抑制、二酸化炭素の排出量を削減することで、地球温暖化防止に貢献します

本計画では、運行事業者の一元化や需給バランスを踏まえた運行便数の適正化を図ることで、バスの実車走行キロ数が年間約73万キロ減少します

これによって、燃料消費量が約24万3千リットル減少し、**二酸化炭素の排出量を年間62万7千キログラム削減します**

※独自の試算による

8 働きがいも経済成長も



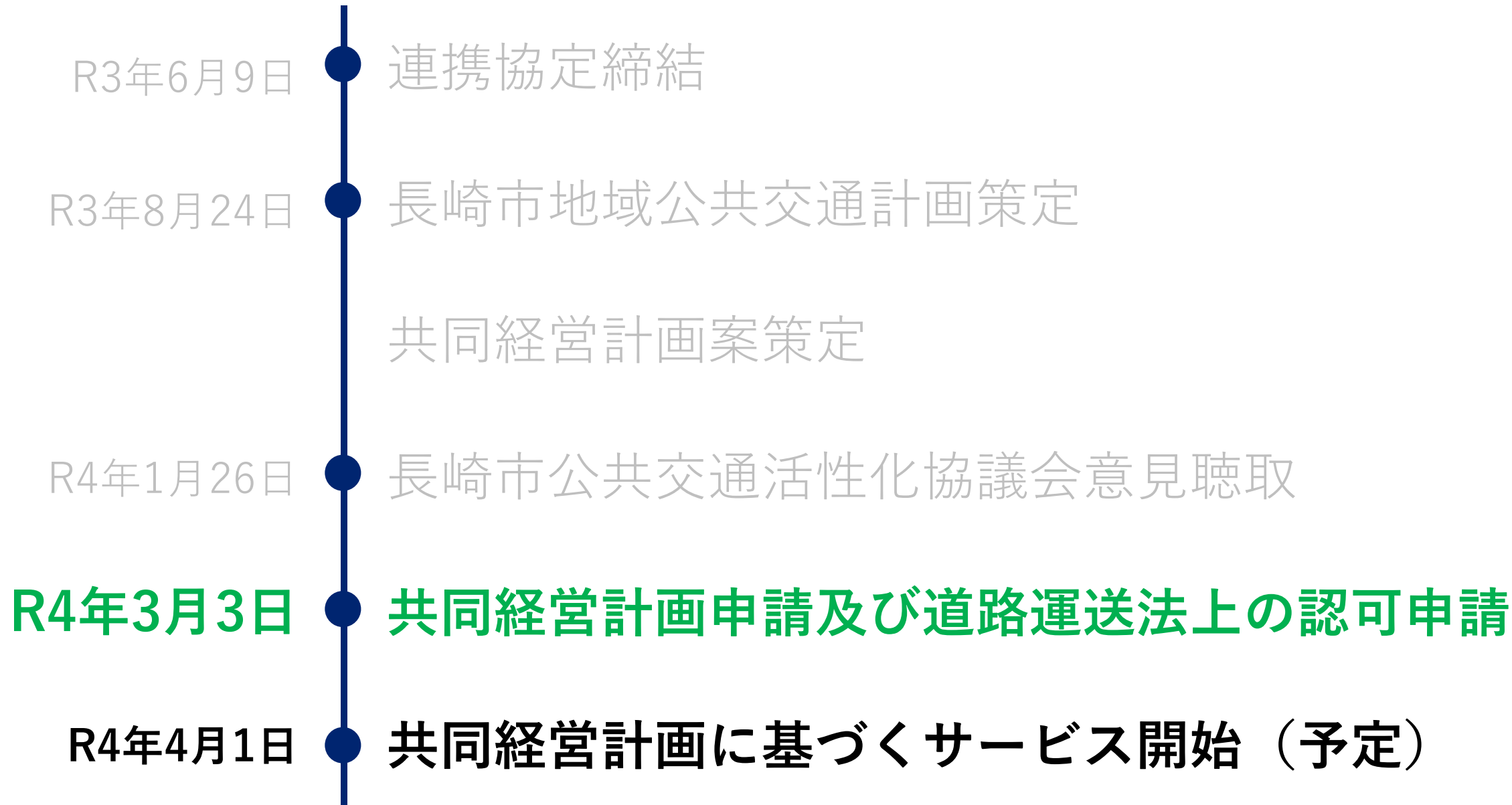
バス運転士の労働環境を改善し、ワークライフバランスに配慮した魅力ある職種を目指します

バス事業においては、労働時間の長時間化、大型二種免許取得者の減少等を背景に、運転士の不足が常態化しています

本計画では、運行事業者の一元化や需給バランスを踏まえた運行便数の適正化を図ることで捻出した人員数を、運転士の労働環境改善にも活用し、

運転士不足によるサービス低下の回避を目指します

4. 今後のスケジュール



最後に

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

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

2022(令和4)年3月