

## 長崎市地域公共交通利便増進実施計画(案)【東部地区】修正一覧

No	頁	主な修正内容	修正理由	備考
1	22,23,26,29,30,33	『バス路線の区間別の計画運行回数表』における右から2列目【上限】R4.10.1運行回数の追記	地元意見交換を踏まえ運行計画(運行回数)を決定	
2	36	『路線バスとコミュニティ交通の路線図』におけるコミュニティ交通新田頭線の運行ルート変更	地元意見交換を踏まえ運行計画(ルート、ダイヤ)を修正	
3	38,40,42,43,45,46,47,49	『各系統ごとの新旧表』における便数(新規)の修正や新規系統の追記	地元意見交換を踏まえ運行計画(ダイヤ)を修正	概要版P3修正
4	52	事業Ⅱ-①におけるポイント還元額の追記(●pt⇒70pt)	ポイント還元額の決定による	概要版P4修正
5	52	最下段に『乗り継ぎポイント導入有無の運賃比較表』の追記	西岡委員の意見反映	
6	53	最下段に『一部快速化実施有無の乗車時間比較表』の追記	西岡委員の意見反映	
7	53	事業Ⅱ-②の文言修正(文中4段目に利用者の利便が向上する旨の追記)	長崎運輸支局との調整による	
8	54	事業Ⅱ-③の文言修正(文中2段目に利用者の利便が向上する旨の追記)	長崎運輸支局との調整による	
9	58	表最下段に事業Ⅱの効果として定量的な効果(利用者数)を追記	長崎運輸支局との調整による	
10	62	上段の事業Ⅰ-③のコミュニティ交通への転換に係る事業費の修正	ダイヤ修正による再試算	
11	62	下段の事業Ⅱ-3の文言(※その他、長崎県へも支援を求める予定)の削除	長崎県交通政策課との調整による	

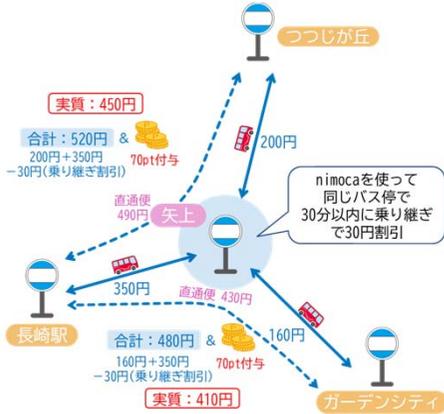
## 事業Ⅱ：再編と併せて実施する公共交通サービスの向上

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

### 事業Ⅱ-①：ハブ＆スポーク型運行に対応した乗継ぎポイントの導入

- 乗継ぎによる運賃増加分はポイントで還元

ポイント付与サービスのイメージ



### 事業Ⅱ-③：乗継ぎ拠点でのリアルタイムの情報提供

- 乗継ぎバス停に接近情報や遅延情報を提供

バス停での接近情報のデジタルサイネージ事例



出典：(株)両備システムズ

スマートバス停の導入事例(熊本駅)



出典：西鉄エム・テック

### 事業Ⅱ-②：東部地区の拠点と市内中心部を結ぶ路線の一部快速化

- 一部の便を新日見トンネル(奥山)経由の快速便とし、移動時間を短縮

## 実施予定期間

4年間（令和4年度～令和7年度） ※令和4年度10月から事業を実施

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

## 利便増進事業の効果

### ①平均乗車密度の向上 ※平均乗車密度とは、1便あたりの平均利用者数

【現況】 R3年度：6.6 ⇒ R7年度：9.1(5.4)

※( )内の数値は事業を実施しなかった場合の推計

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

### ②公共交通事業の収支率の向上

R4～R7年(4年合計)：1.01(0.60)

地域間幹線系統確保維持補助金を収入に含めた値

# 長崎市地域公共交通利便増進実施計画(案)【東部地区】 概要版 資料2

## 策定目的・概要

◆持続可能な公共交通機関への転換

◆行政と事業者や利用者などが連携・協力

『長崎市地域公共交通計画』を策定  
(令和3年8月)

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

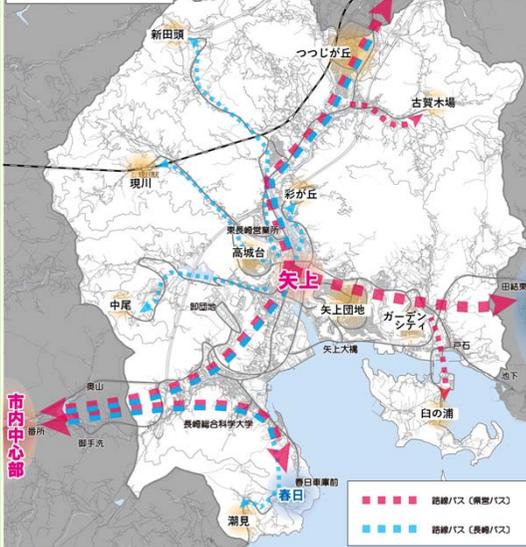
## 実施区域

長崎市東部地区(東長崎地区+日見地区)

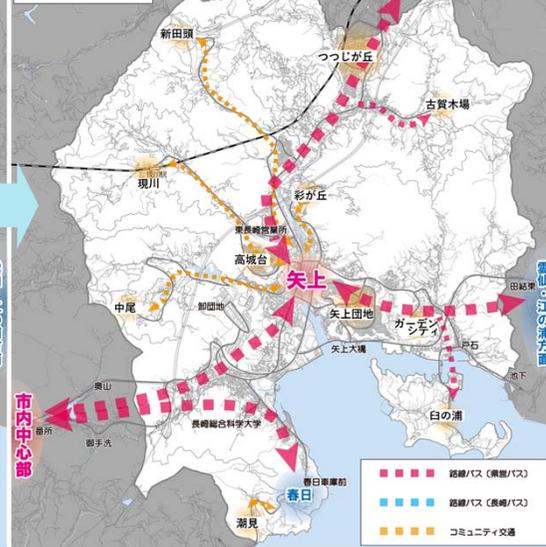
## 矢上バス停を拠点としたハブ＆スポーク型運行への再編

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

### 現在の運行状況

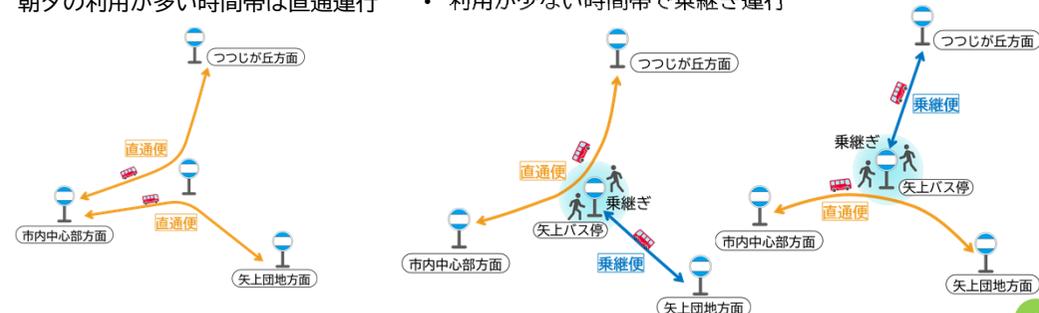


### 再編イメージ



### ハブ＆スポーク型の“運行イメージ”

- 朝夕の利用が多い時間帯は直通運行
- 利用が少ない時間帯で乗継ぎ運行



事業 I : 矢上バス停を拠点としたハブ&スポーク型運行への再編

事業 I -①: 幹線路線の運行頻度の適正化

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

幹線路線の平日の時間帯別運行頻度の変化

◆ 中心部⇄東部地区間  
【切通-網場道間】(矢上大橋経由を除く)

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

※昼間時間帯の計画便数は60分に3本以上

◆ 春日方面⇄中心部間  
【網場-長給大前間】

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

※昼間時間帯の計画便数は60分に1本以上

◆ 東部地区⇄つつじが丘方面間  
【矢上-馬場】(普賢神社ロ方面除く)

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

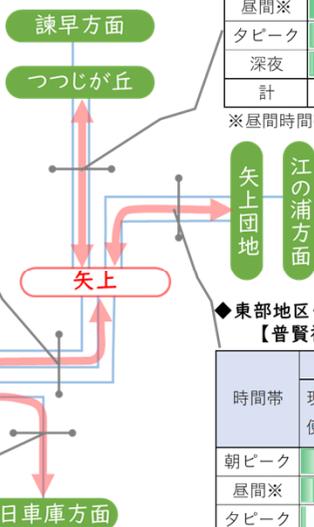
※昼間時間帯の計画便数は60分に2本以上

◆ 東部地区⇄矢上団地・戸石方面間  
【普賢神社ロ-下侍石間】

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

※昼間時間帯の計画便数は60分に2本以上

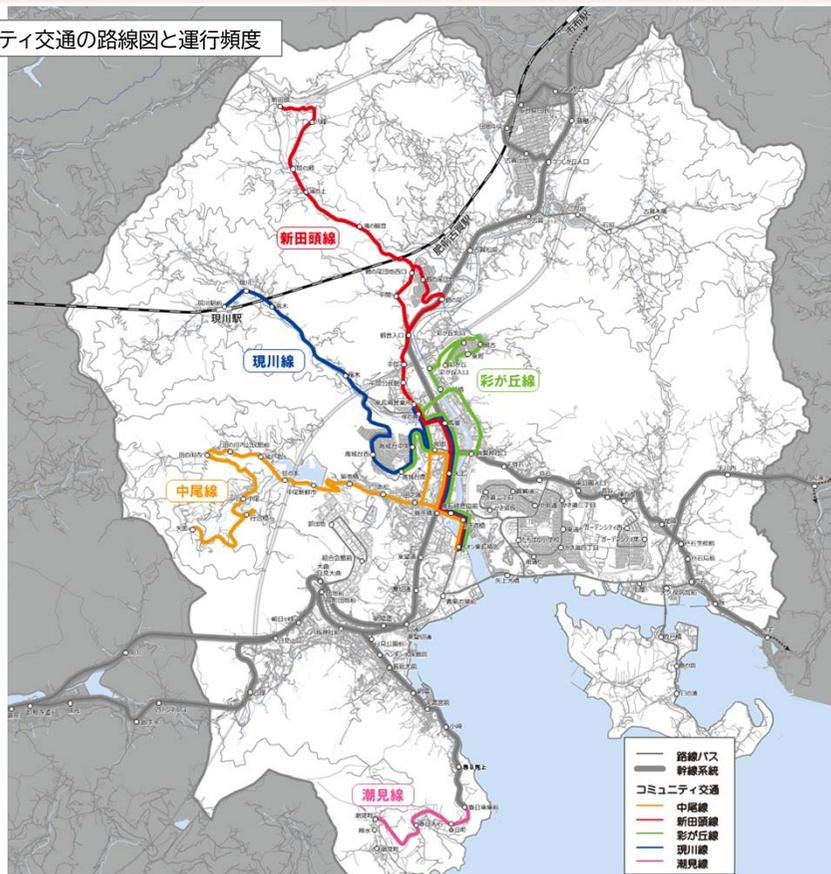
※現況便数は、令和4年4月時点  
※計画便数は、確保すべき便数  
※方面別の便数を示しており、当該断面を通っても、各方面を連絡しない便数は含まない



事業 I -③: コミュニティ交通への転換

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

コミュニティ交通の路線図と運行頻度



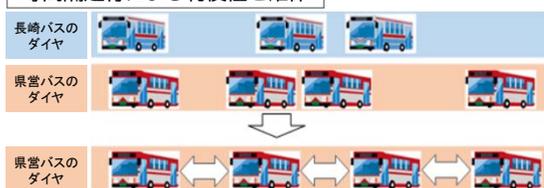
中尾線	矢筈→イオン		イオン→矢筈		新田頭線	新田頭→イオン		イオン→新田頭		湖見線	湖見町→春日車庫		春日車庫→湖見町			
	現状	再編後	現状	再編後		現状	再編後	現状	再編後		現状	再編後	現状	再編後		
平日	5便	7便	4便	5便	平日	4便	5便	3便	5便	平日	3便	3便	3便	3便		
13時まで	4便	4便	1便	2便	13時まで	4便	4便	1便	2便	13時まで	3便	3便	1便	1便		
13時以降	1便	3便	3便	3便	13時以降	0便	1便	2便	3便	13時以降	0便	0便	2便	2便		
土曜	3便	2便	2便	2便	土曜	2便	2便	2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

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

事業 I -②: 長崎県交通局への運行の一本化

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

等間隔運行による利便性を確保



長崎市地域公共交通利便増進実施計画  
【東部地区】  
(案)

令和 4 年 7 月

長 崎 市

# < 目 次 >

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

# 第1章 計画の概要

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

## 第1章 計画の概要

### 1 策定の目的

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

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

### 2 計画の位置づけ

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

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

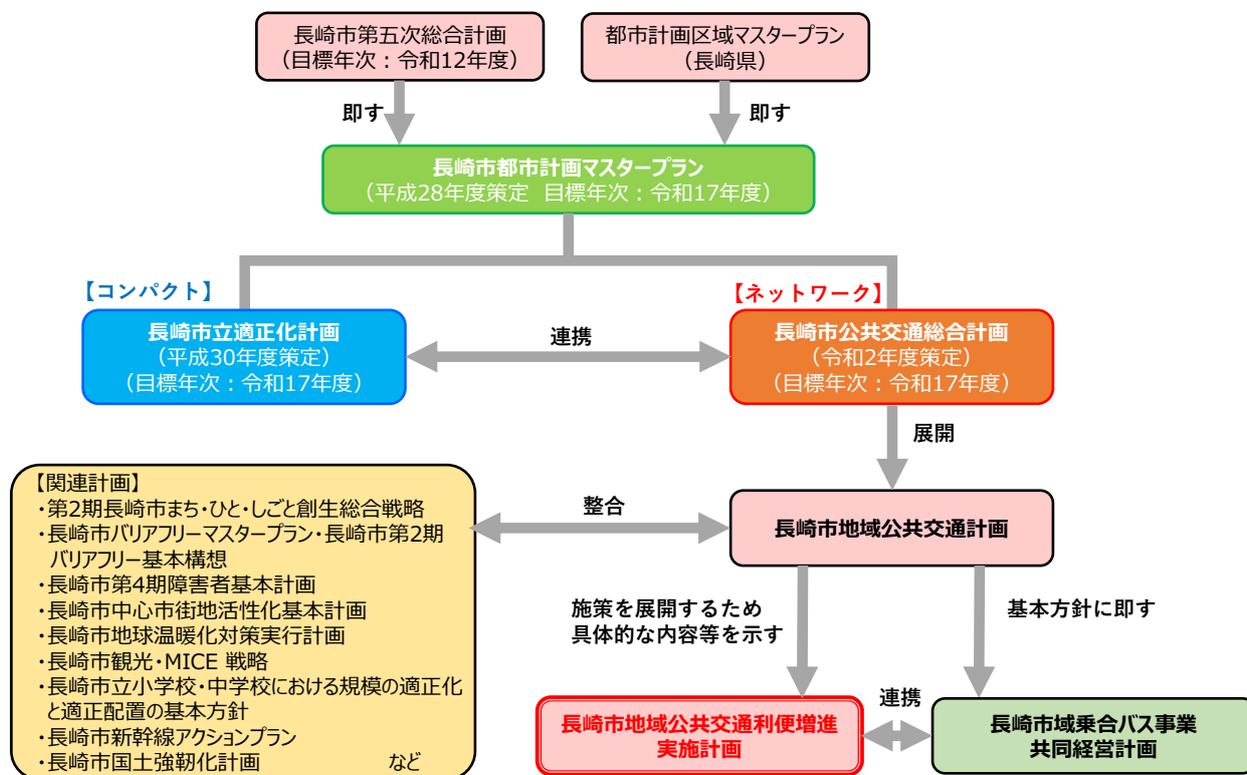


図 長崎市地域公共交通利便増進実施計画の位置付け

3 実施区域

本計画の実施区域は、長崎市東部地区とします。

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

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



図 長崎市地域公共交通計画の区域と長崎市地域公共交通利便増進実施計画の区域

#### 4 実施予定期間

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

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

表 計画期間

	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度
長崎市地域公共交通計画	→				
長崎市地域公共交通 利便増進実施計画 (東部地区)		実施 →		検証、見直し →	
長崎市域乗合バス事業 共同経営計画	協定締結	→ 実施			

#### 5 共同経営計画について

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

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

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

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

## 第2章 再編事業の方向性

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

## 第2章 再編事業の方向性

### 1 長崎市が目指す将来都市構造

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

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

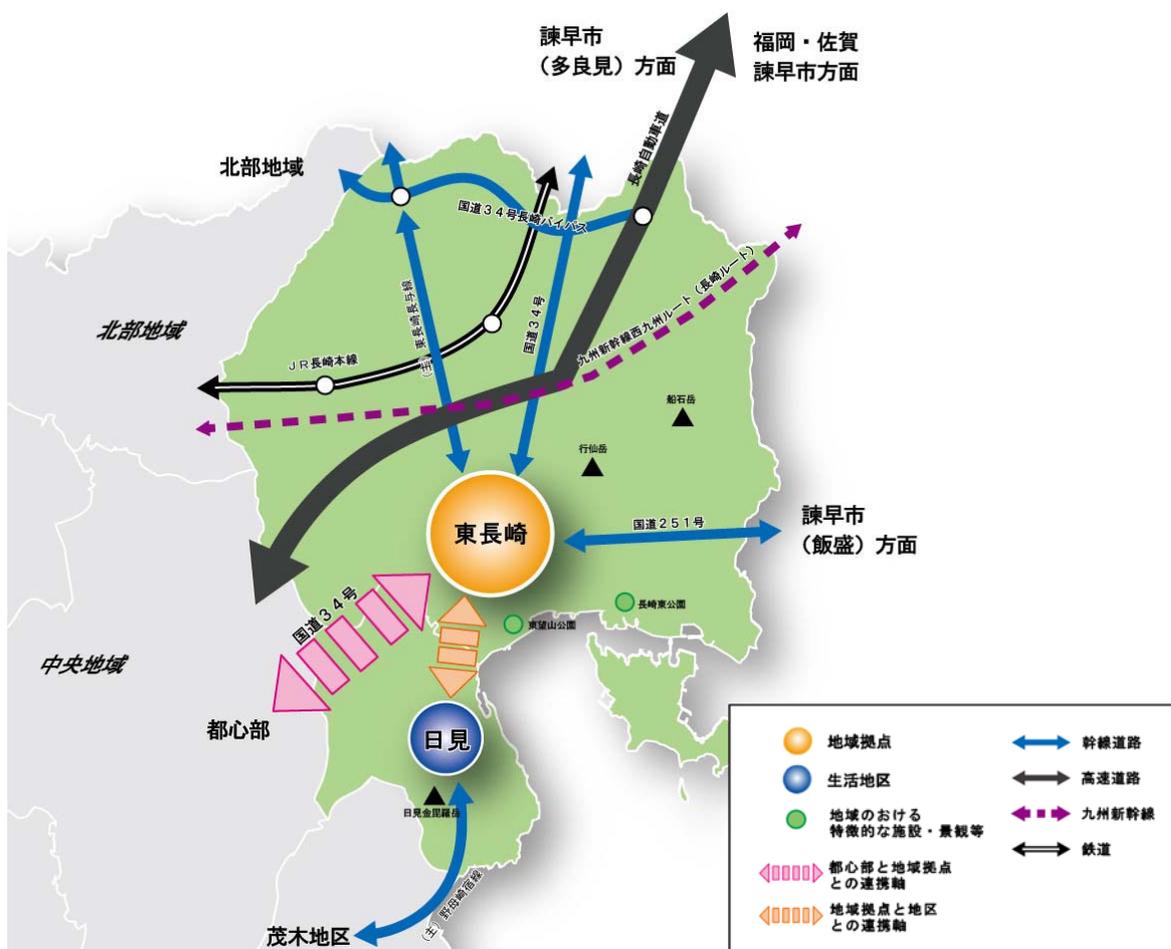


図 東部地区連携図

表 拠点の位置づけ

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

2 長崎地域公共交通計画における基本方針と将来像

長崎市地域公共交通計画で、4つの“目指す姿”を掲げています。

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

目指す姿① 各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている

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

目指す姿② 拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている

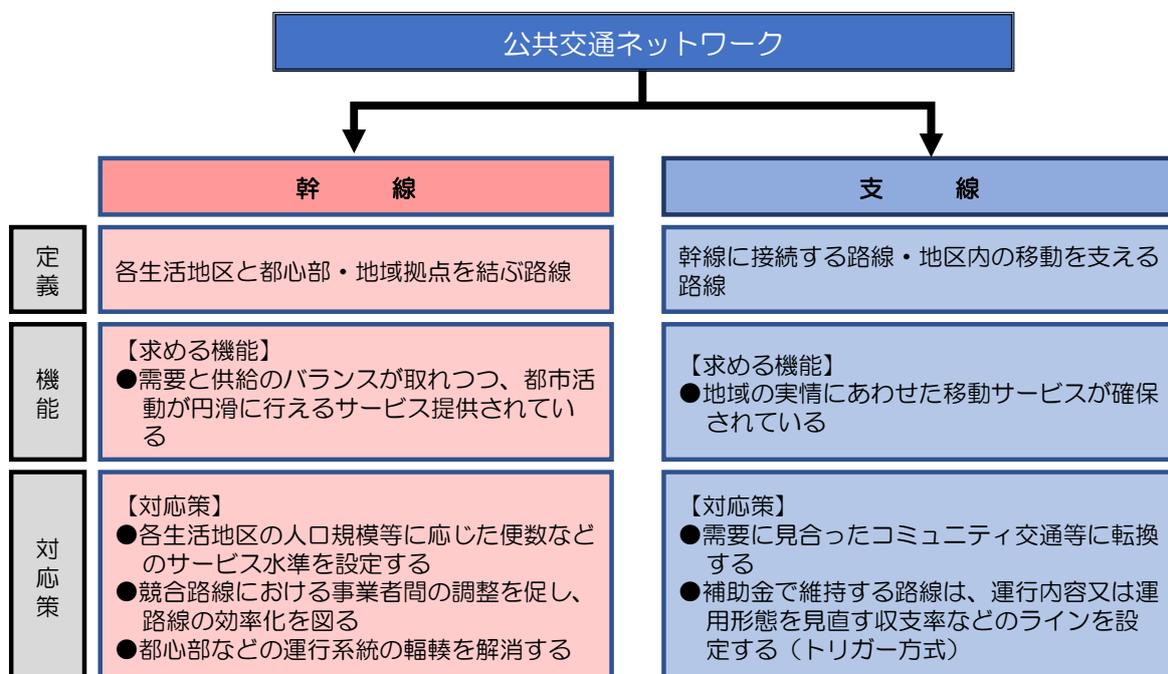
都心部と地域拠点、生活地区が連携しながら一体的に機能するものであり、公共交通は連携を支えられるサービスレベルでなければなりません。

目指す姿③ 地域内の移動手段が確保されている

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

目指す姿④ 都市の活性化に貢献する運行形態となっている

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



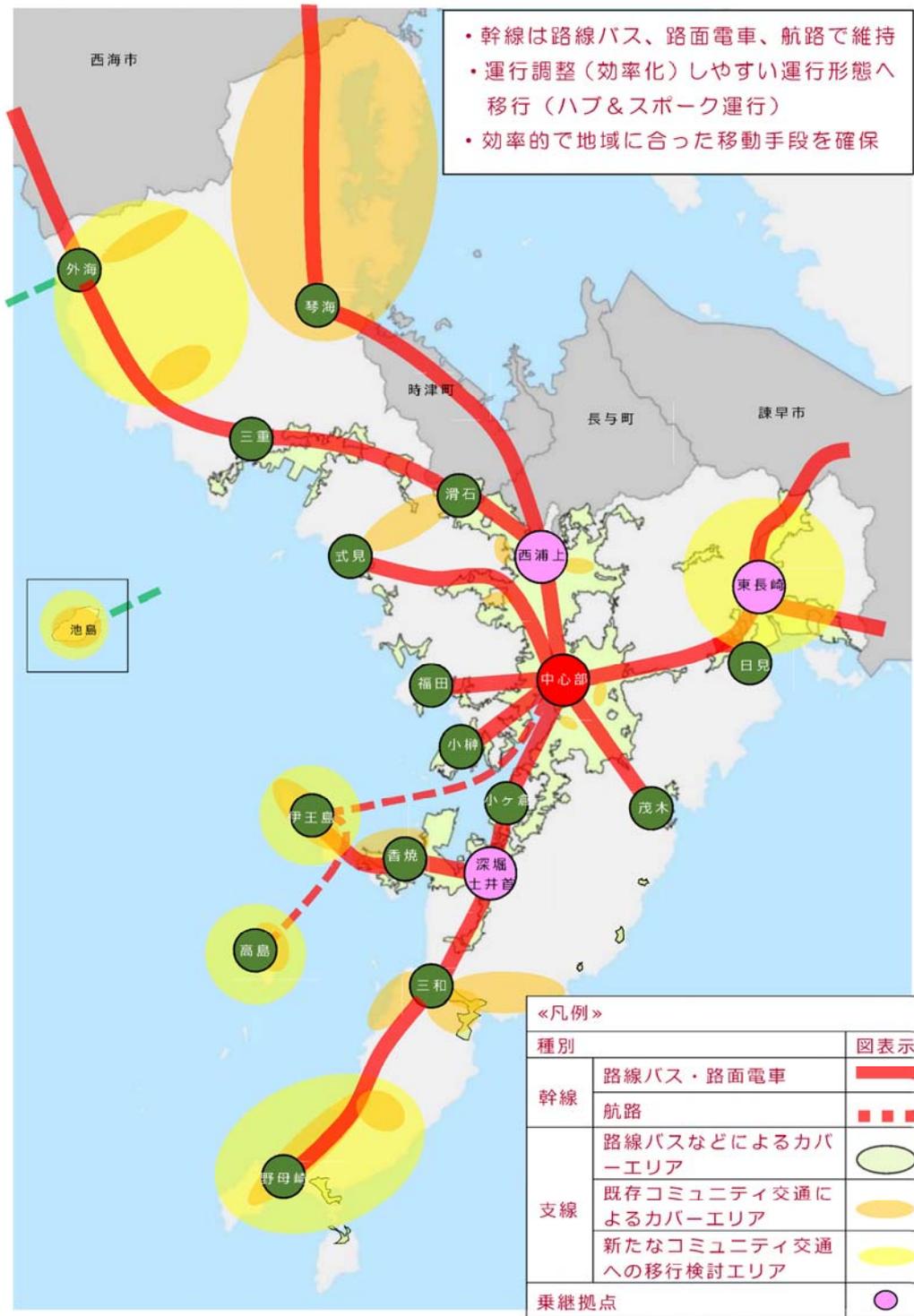


図 長崎市地域公共交通計画で掲げる公共交通ネットワークのイメージ図

## 3 東部地区の状況

## 1) アンケート結果から見える傾向

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

表 アンケート結果から見える長崎市東部地区（東長崎地区）の傾向

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

2) バス利用者数の推移

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

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

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

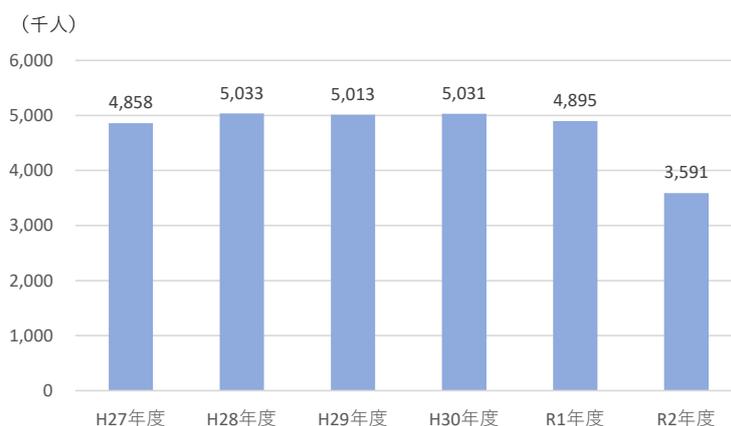


図 東部地区に関連する系統の輸送人員の推移

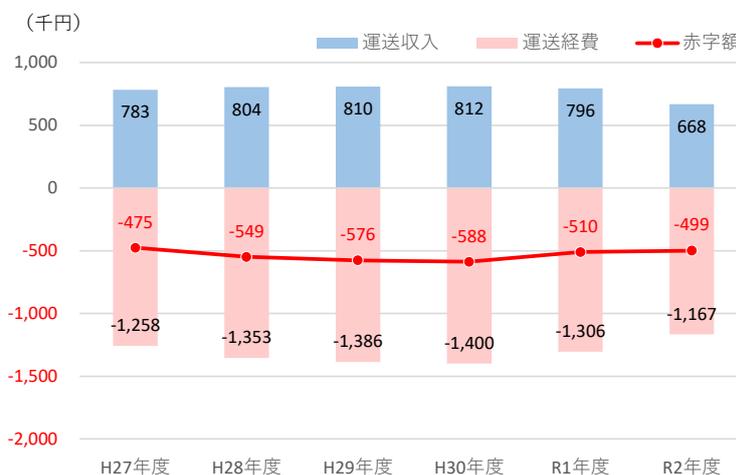


図 東部地区に関連する系統の収支状況の推移

※各事業者の運行系統別輸送実績報告書より作成

4 東部地区における再編の方向性

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

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

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

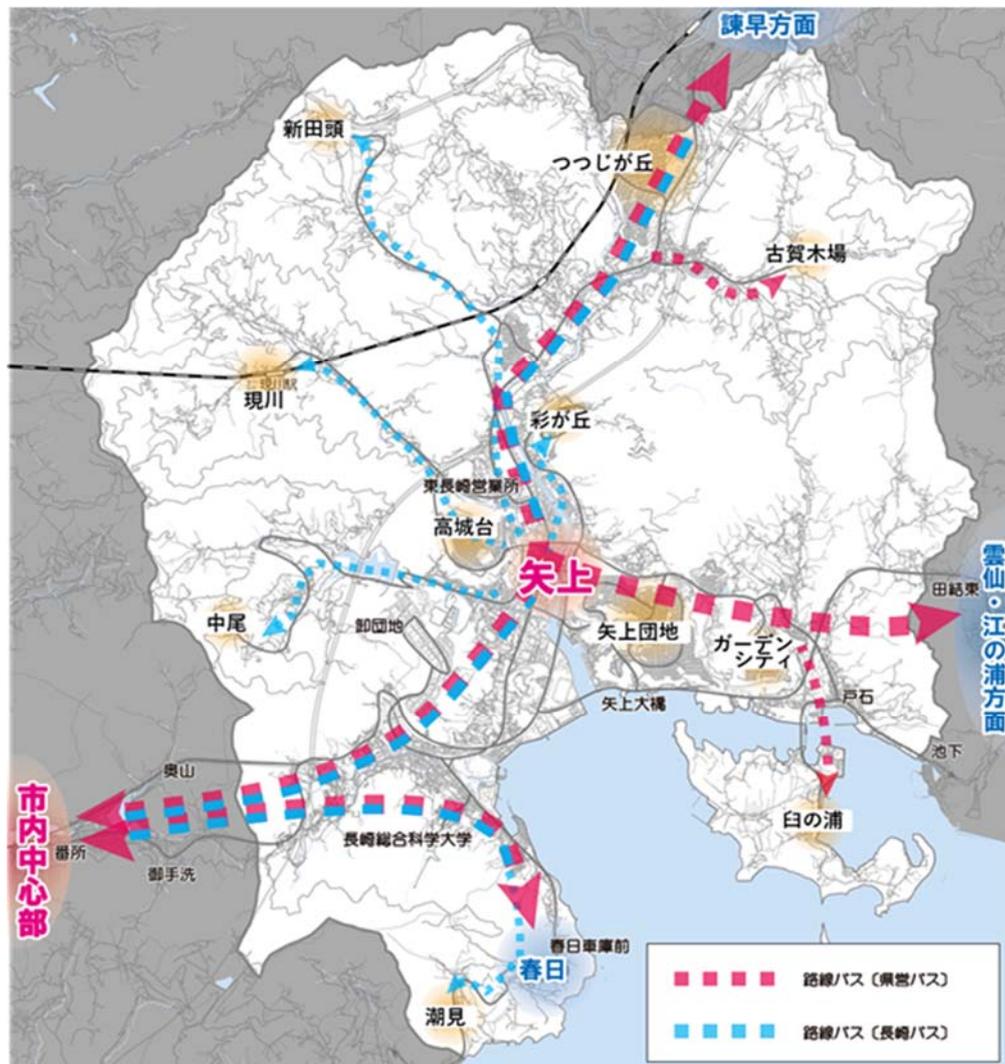


図 現在の事業者ごと運行路線

【地域公共交通の維持・継続】

- 競合路線の解消（長崎県交通局への一本化） ※スクール便を除く
- ハブ&スポーク型運行による運行効率化
- 利用者が少ない路線のコミュニティ交通化
- 利便性向上策の実施

## 第3章

# 利便増進事業の内容・実施主体

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

第3章 利便増進事業の内容・実施主体

1 利便増進事業の全体像

1) 長崎市地域公共交通計画との関連性

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

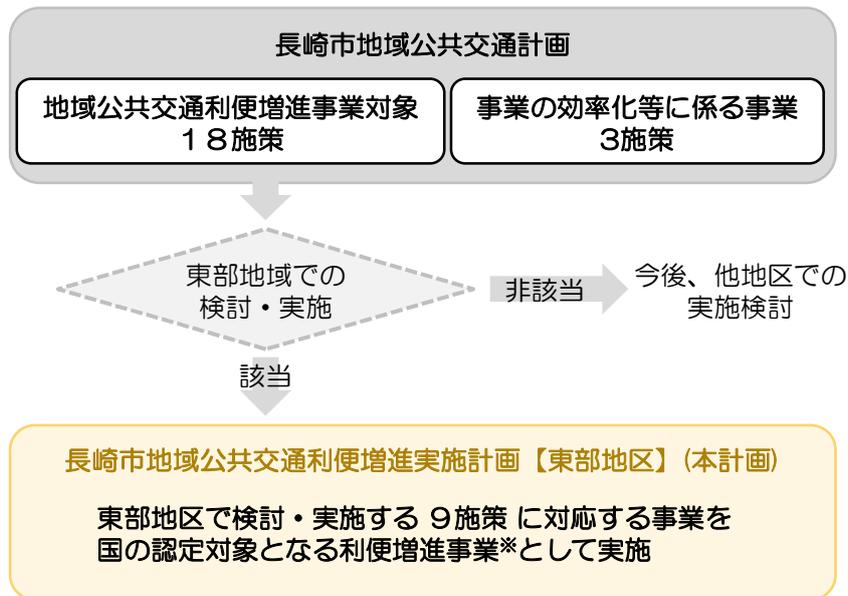


図 長崎市地域公共交通計画と利便増進事業の関連性

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

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

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

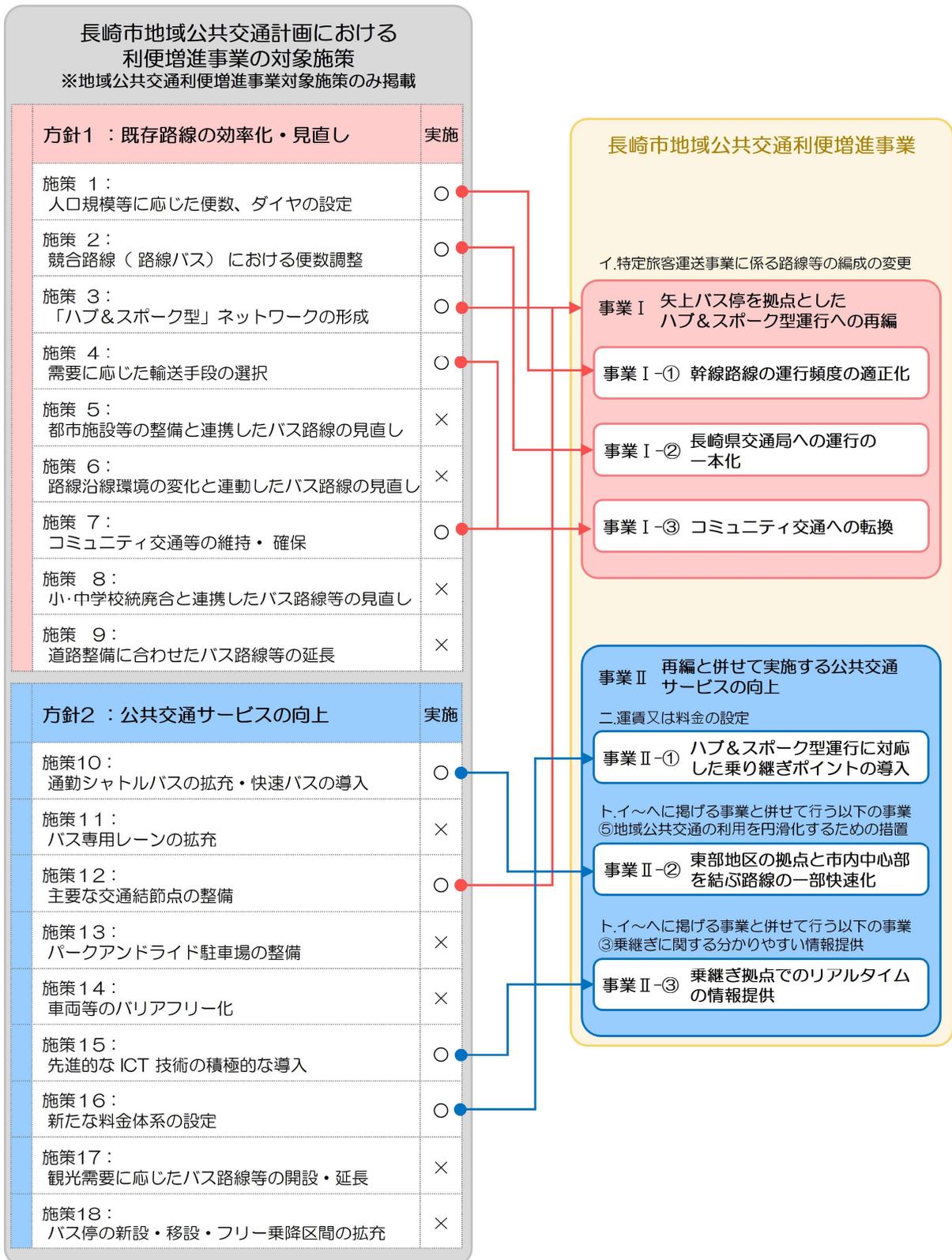
第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編



2 利便増進事業の内容

(1) 既存路線の効率化・見直し

事業Ⅰ：矢上バス停を拠点としたハブ&スポーク型への再編

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

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

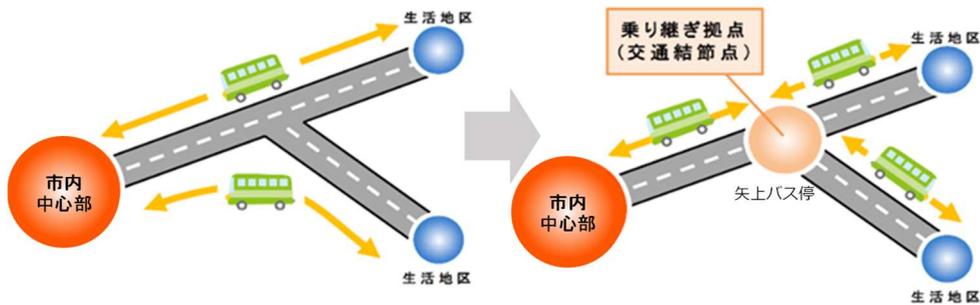


図 ハブ&スポーク型のイメージ

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

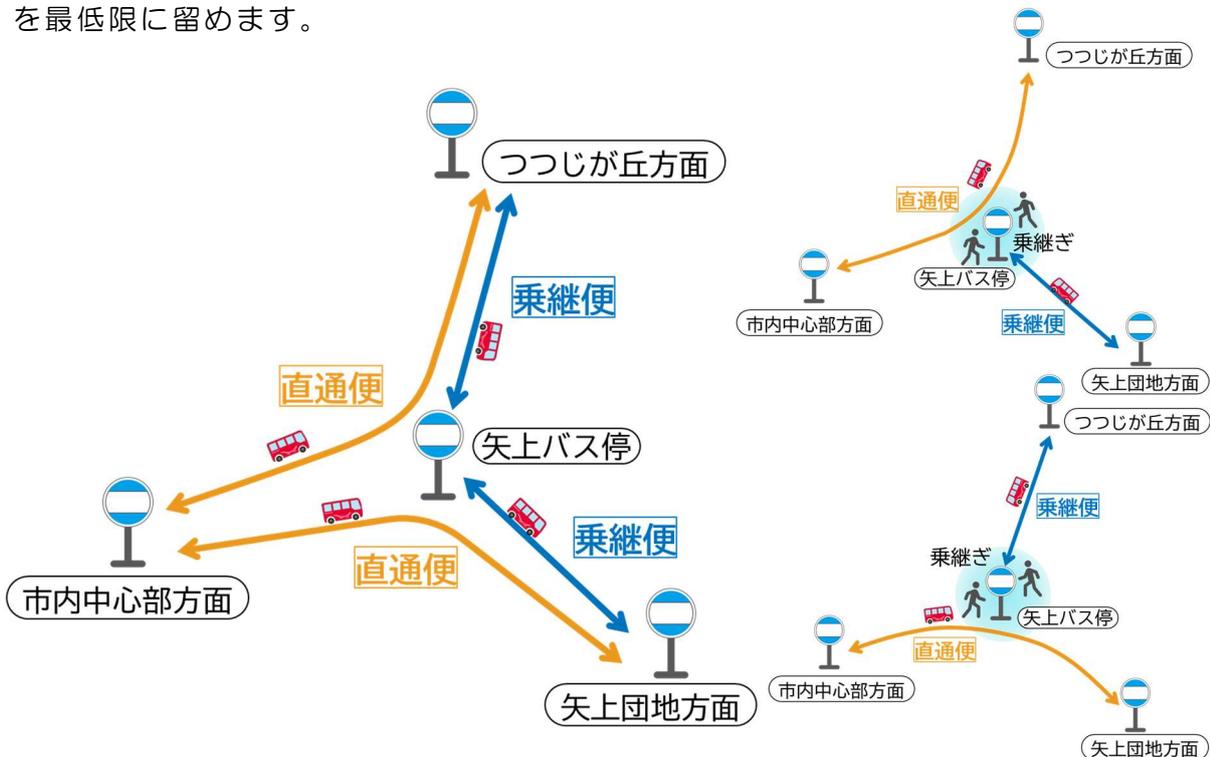


図 ハブ&スポーク型“運行イメージ” 図 ハブ&スポーク型の“利用イメージ”  
ハブ&スポーク型への再編事業は、以下の3の事業とともに実施します。

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

事業Ⅰ：矢上バス停を拠点としたハブ＆スポーク型への再編

事業Ⅰ-①：幹線路線の運行頻度の適正化

事業Ⅰ-②：長崎県交通局への運行の一本化

事業Ⅰ-③：コミュニティ交通への転換

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

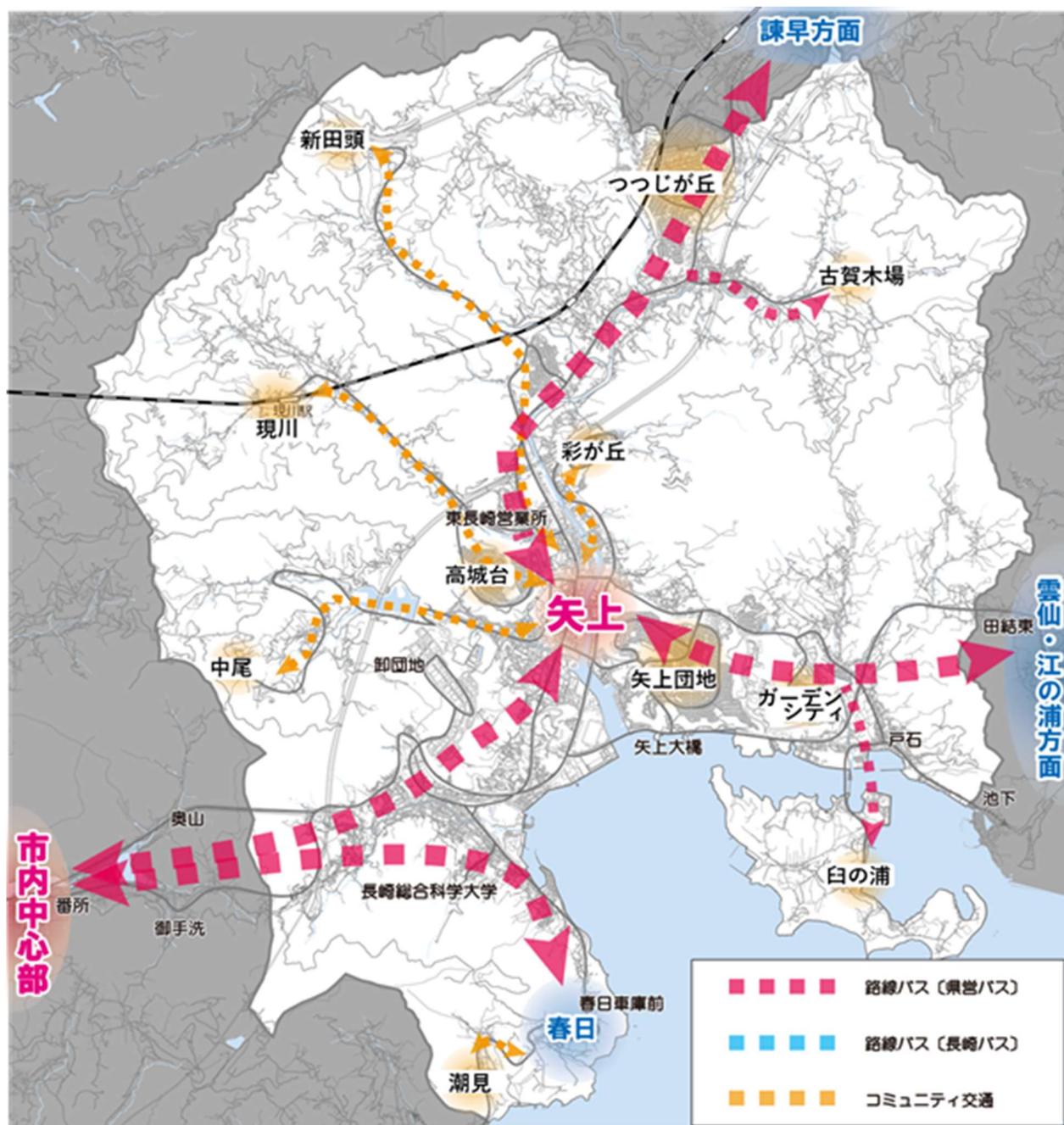


図 東部地区におけるハブ＆スポーク型のイメージと路線の位置づけ

**事業 I -①：幹線路線の運行頻度の適正化**

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

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

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

これらを踏まえ、必要な運行頻度の考え方は以下のとおりです。

**朝・夕ピーク時の最低限必要な運行頻度の考え方**

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

**平日昼間のオフピーク時の最低限必要な運行頻度の考え方**

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

※車内乗車人数は最大となる人数を採用

幹線路線の平日の時間帯別運行頻度の変化

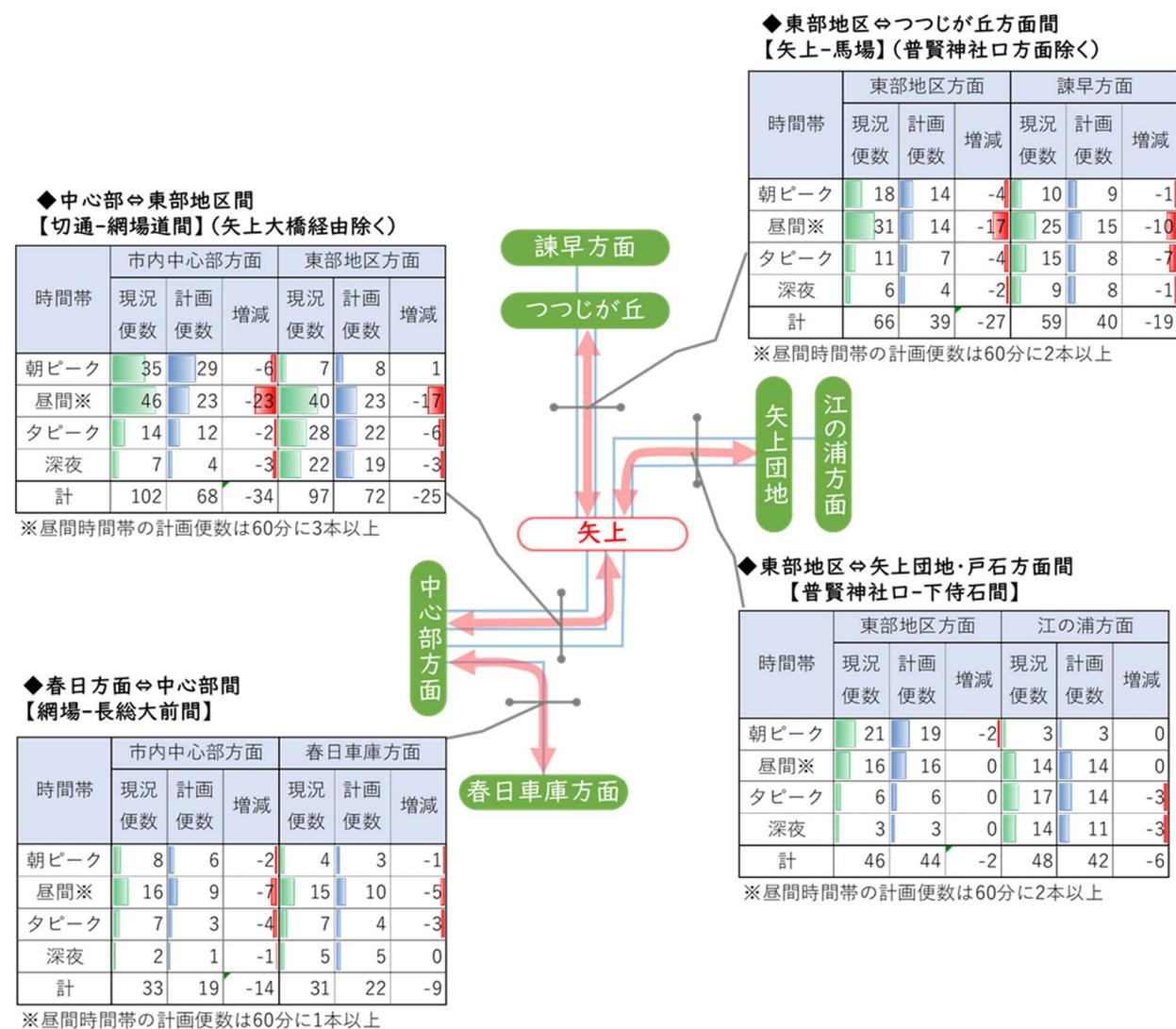


図 幹線路線の平日の時間帯別運行頻度の変化

※現況便数は令和4年4月時点

※計画便数は、確保すべき便数

※方面別の便数を示し、各方面を連絡しない便数は含まない

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

※時間帯区分は下表のとおりで、矢上バス停などを通過する時間で区分

表 時間帯区分

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

**運行路線の変更**

幹線路線の運行路線の変更内容を下図に示します。

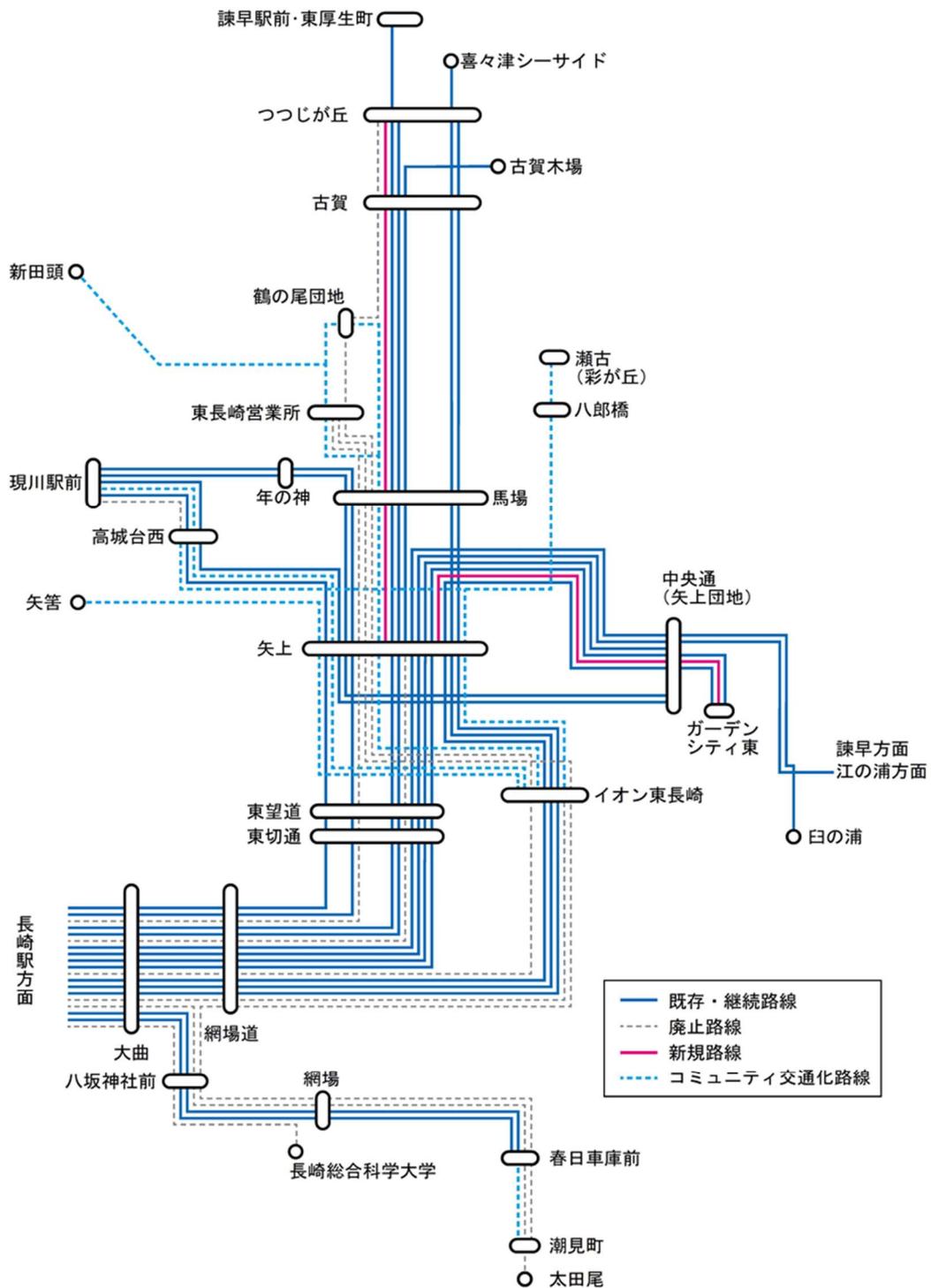


図 幹線路線の変更路線図

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

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

【東長崎地区（矢上バス停）～市内中心部】

変更前の運行路線

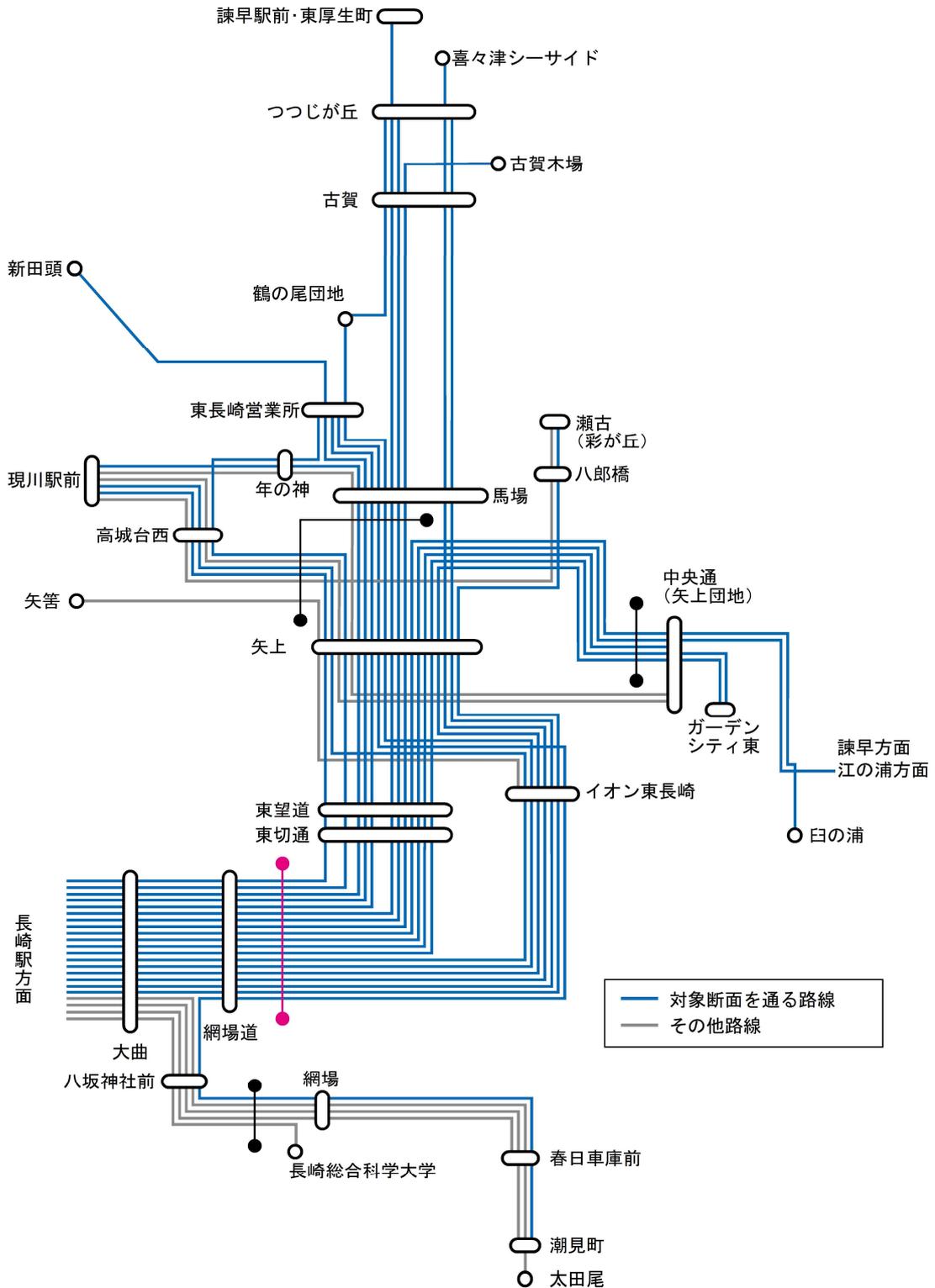
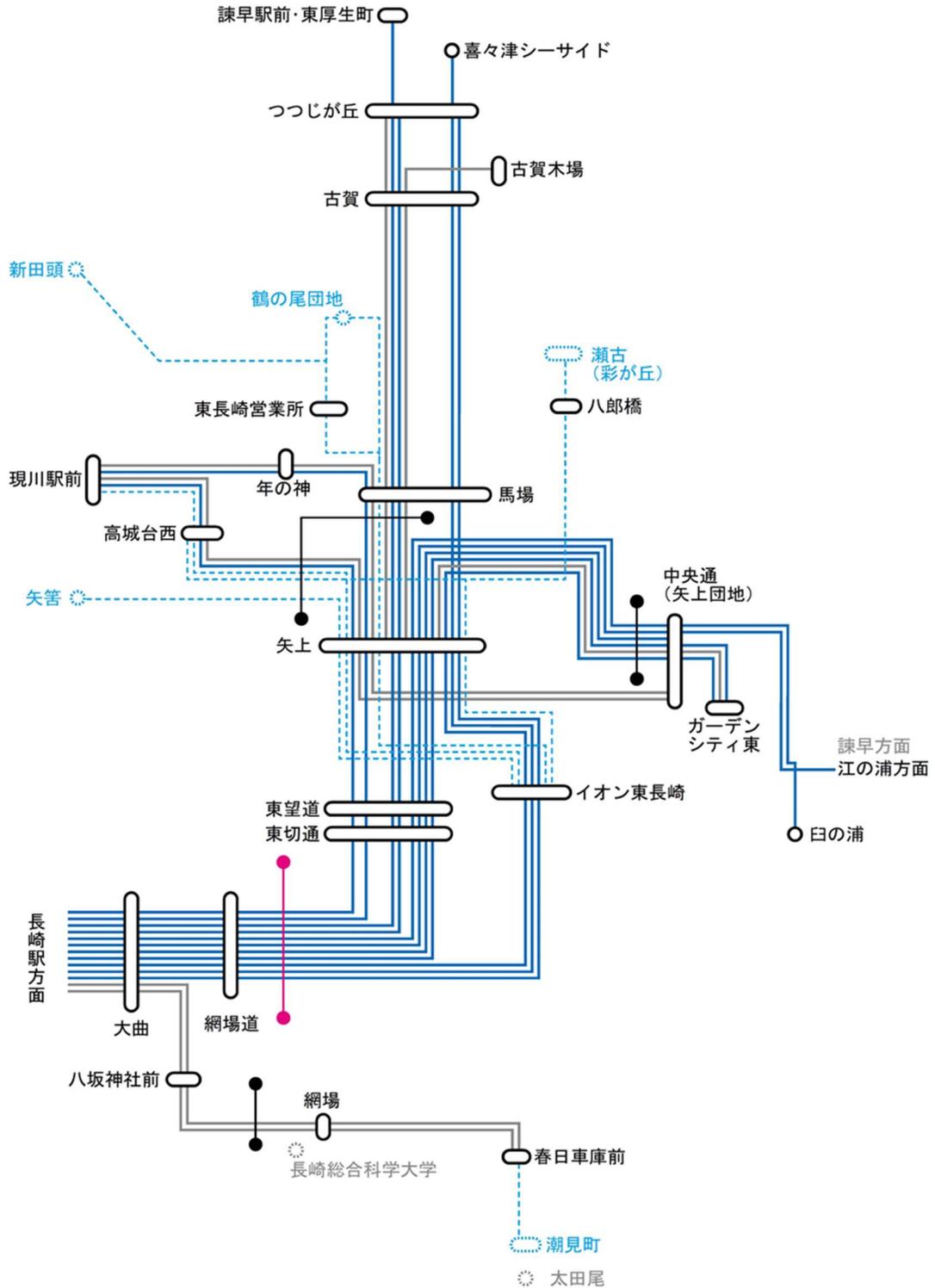


図 幹線の運行路線の変更（変更前）

【東長崎地区（矢上バス停）～市内中心部】

変更後の運行路線



第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

図 幹線の運行路線の変更（変更後）

表 バス路線の区間別の計画運行回数【切通-網場道間】(1/2)

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

※運行回数は1往復を1回、片道1便を0.5回とした年間換算値

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

表 バス路線の区間別の計画運行回数【切通-網場道間】(2/2)

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

※運行回数は1往復を1回、片道1便を0.5回とした年間換算値

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

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

【春日車庫方面～市内中心部】

変更前の運行路線

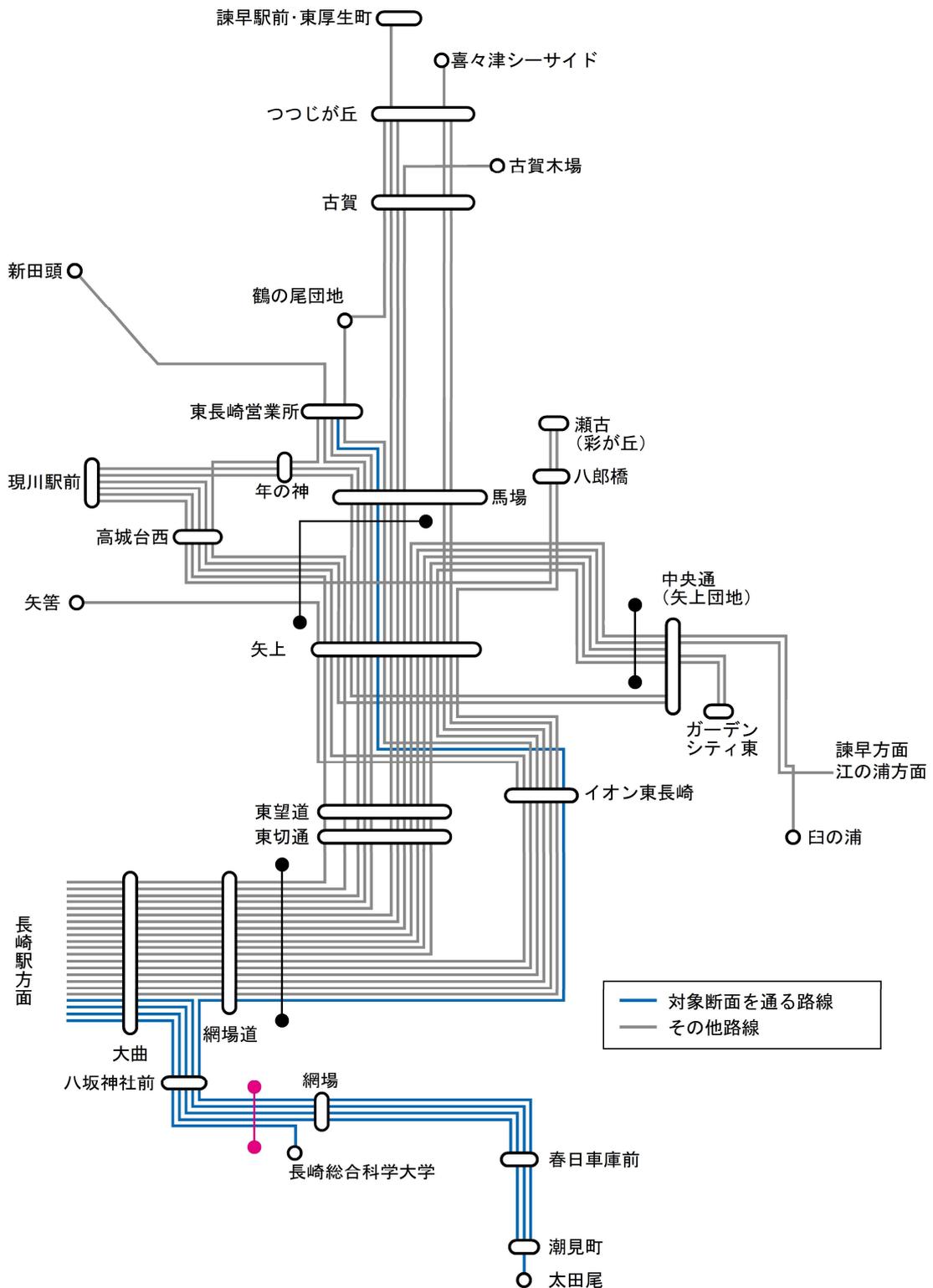
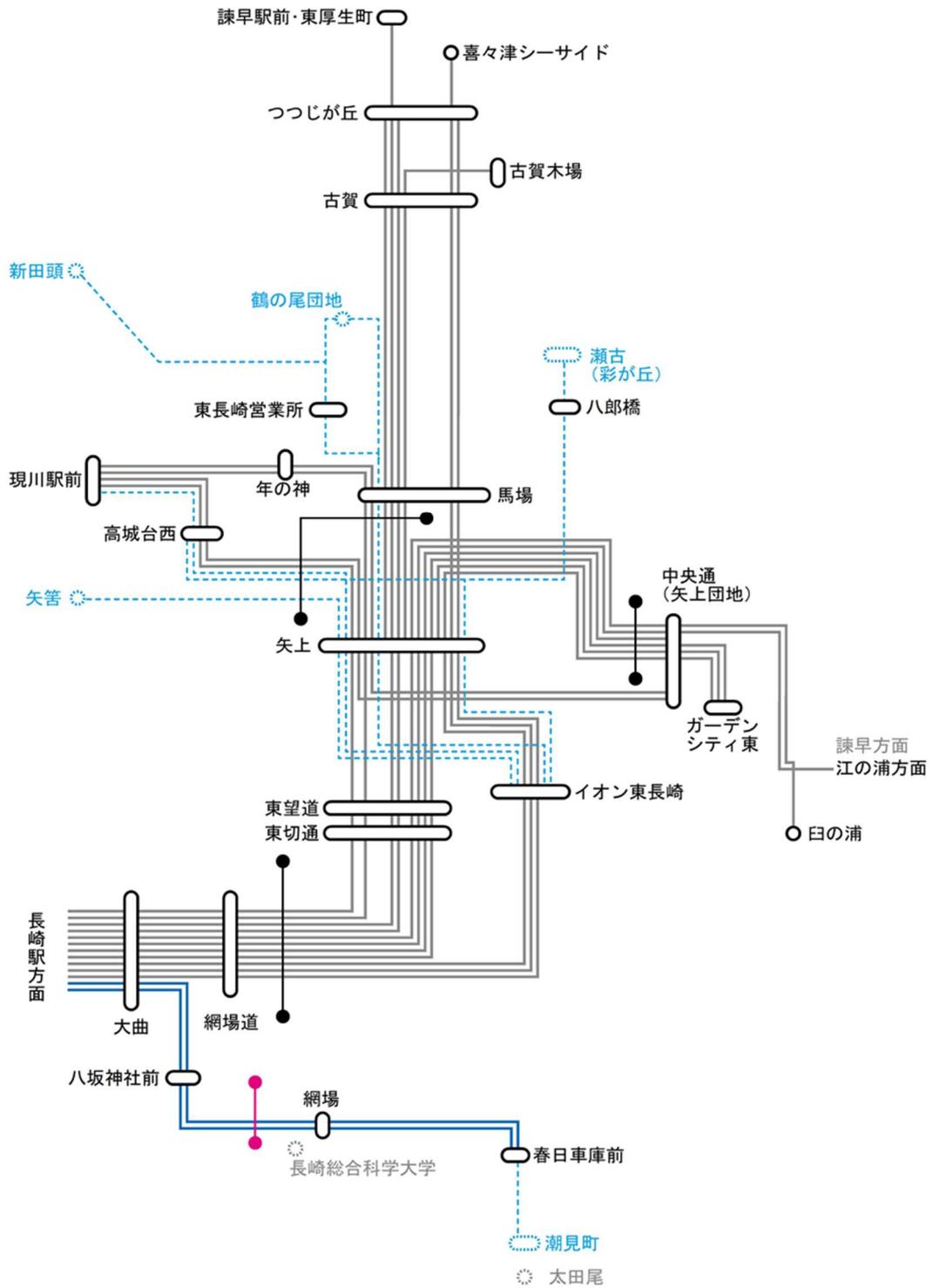


図 幹線線の運行路線の変更（変更前）

【春日車庫方面～市内中心部】

変更後の運行路線



第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

図 幹線の運行路線の変更（変更後）

表 バス路線の区間別の計画運行回数【長総大前-網場間】

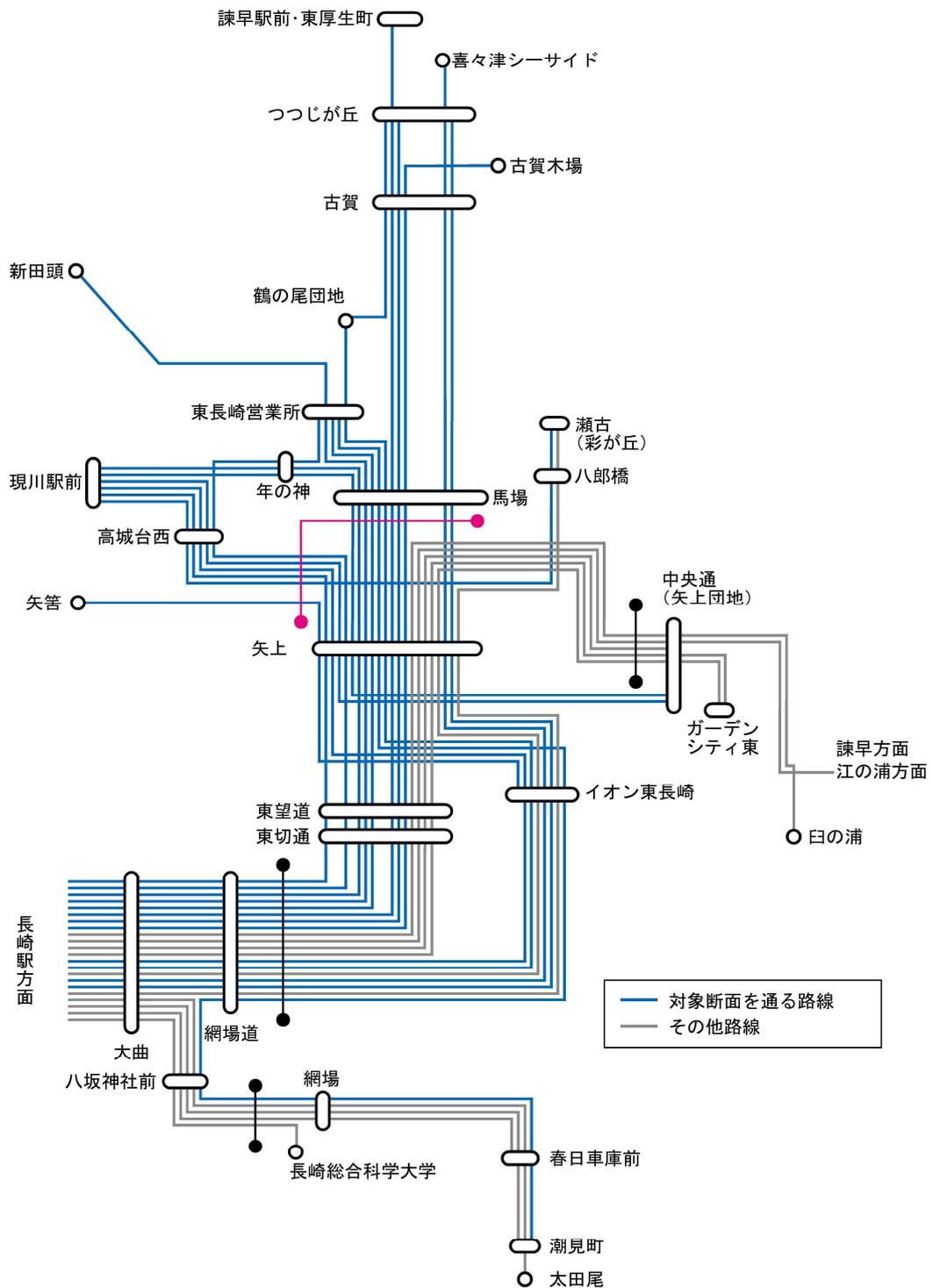
大分類	方面	運行便数 (1方向便数)			R3.4.1 運行回数	R4.4.1 運行回数	【上限】 R4.10.1 運行回数	【下限】 計画 運行回数		
		平日	土曜	日曜						
潮見・春日方面～長崎駅方面		91	80	77	43.3					
【春日地区→中心部】	⇒中心部方面	46	39	38	21.7	30.4	28.0	18.3		
	春日車庫前発	長崎駅・女の都団地など着	41	38	37				19.9	
		立神着	1	0	0				0.3	
	太田尾（茂木）発	長崎新地ターミナル着	1	0	0				0.3	
	潮見町発	ココウォーク茂里町着	1	1	1				0.5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

※運行回数は1往復を1回、片道1便を0.5回とした年間換算値

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

【諫早・つつじが丘方面～矢上バス停】

変更前の運行路線



第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

図 幹線の運行路線の変更（変更前）

【諫早・つつじが丘方面～矢上バス停】

変更後の運行路線

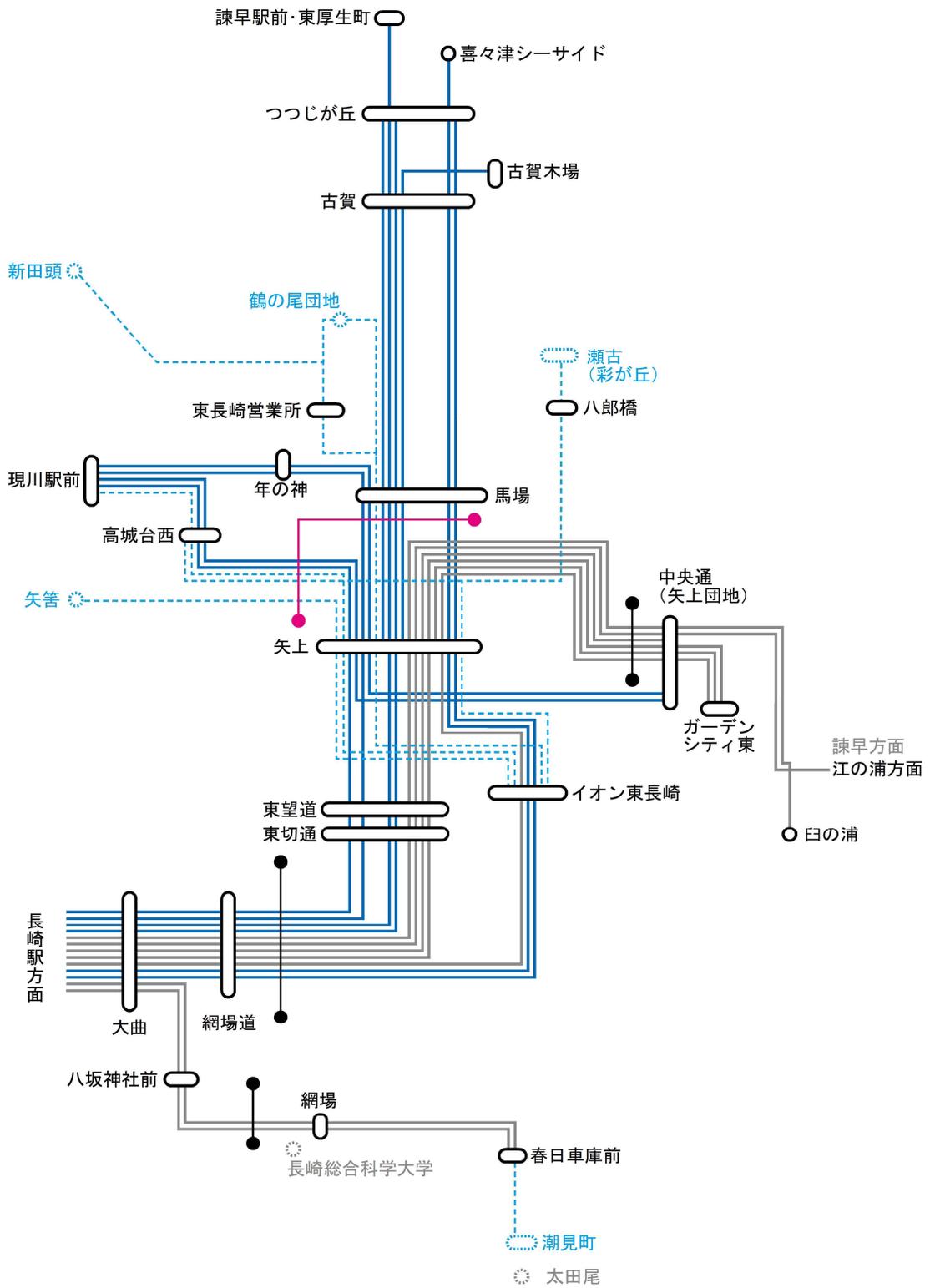


図 幹線の運行路線の変更（変更後）

表 バス路線の区間別の計画運行回数【矢上-馬場間】(1/2)

大分類	方面	運行便数(1方向便数)			R3.4.1 運行回数	R4.4.1 運行回数	【上限】 R4.10.1 運行回数	【下限】 計画 運行回数	
		平日	土曜	日曜					
東厚生町・諫早駅前・つつじが丘方面～長崎駅方面(東部方面)		97	90	83	46.7				
【東部地区→諫早方面】	⇒中心部方面	48	43	39	22.7	36.9	33.7	27.7	
	東厚生町発	12	7	3	4.8				
	諫早駅前発	9	11	14	5.1				
	喜々津シーサイド発	5	2	1	1.9				
	つつじが丘・ つつじが丘入口発	長崎駅前着	4	4	5				2.1
		長崎県庁前着	1	0	0				0.3
		ココウォーク・女の都方面着	8	11	11				4.5
		長崎商高着	1	0	0				0.3
	立神着	3	2	0	1.1				
	古賀木場発	1	0	0	0.3				
	つつじが丘発	2	3	3	1.2				
	諫早駅前発	-	-	-	-				
	古賀木場発	2	3	2	1.1				
	⇒諫早駅前・東厚生町方面	49	47	44	24.0				
	長崎駅前発	東厚生町着	9	3	2				3.4
		諫早駅前着	11	15	15				6.2
		喜々津シーサイド着	6	1	1				2.2
	ココウォーク茂里町発	5	10	9	3.3				
	立神発	10	11	11	5.2				
	つつじが丘着	立神発	2	0	0				0.7
イオン東長崎発		2	4	4	1.3				
矢上発	-	-	-	-					
諫早方面	-	-	-	-					
東望道発	1	1	1	0.5					
東切通発	1	1	1	0.5					
イオン東長崎発	-	-	-	-					
団地前発	2	1	0	0.7					
新田頭～長崎駅方面		7	4	4	3.0				
【諫早方面→東部地区】	⇒中心部方面	4	2	2	1.7	3.0	コミュニティ 交通に転換	コミュニティ 交通に転換	
	新田頭発	4	2	2	1.7				
【東部地区→諫早方面】	⇒新田頭方面	3	2	2	1.3				
	ココウォーク茂里町発	3	2	2	1.3				
現川駅・高城台～長崎駅方面		49	42	41	23.2				
【諫早方面→東部地区】	⇒中心部方面	27	22	22	12.7	14.7	6.0	3.5	
	現川駅前発	長崎駅前着	3	2	2				1.3
		ココウォーク・女の都方面着	14	12	12				6.7
	高城台西発	立神着	2	0	0				0.7
		長崎駅前着	7	7	7				3.5
東長崎営業所発(高城台経由)	1	1	1	0.5					
⇒現川駅方面	22	20	19	10.5					
【東部地区→諫早方面】	長崎駅前発	4	3	2	1.7				
	ココウォーク・女の都方面発	10	10	10	5.0				
	長崎駅前発	5	5	5	2.5				
	ココウォーク・女の都方面発	3	2	2	1.3				
現川駅前着		4	3	2	1.7			一部 コミュニティ 交通に転換	
高城台西着		5	5	5	2.5				
東長崎営業所着(高城台経由)		3	2	2	1.3				

※運行回数は1往復を1回、片道1便を0.5回とした年間換算値

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

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

表 バス路線の区間別の計画運行回数【矢上-馬場間】(2/2)

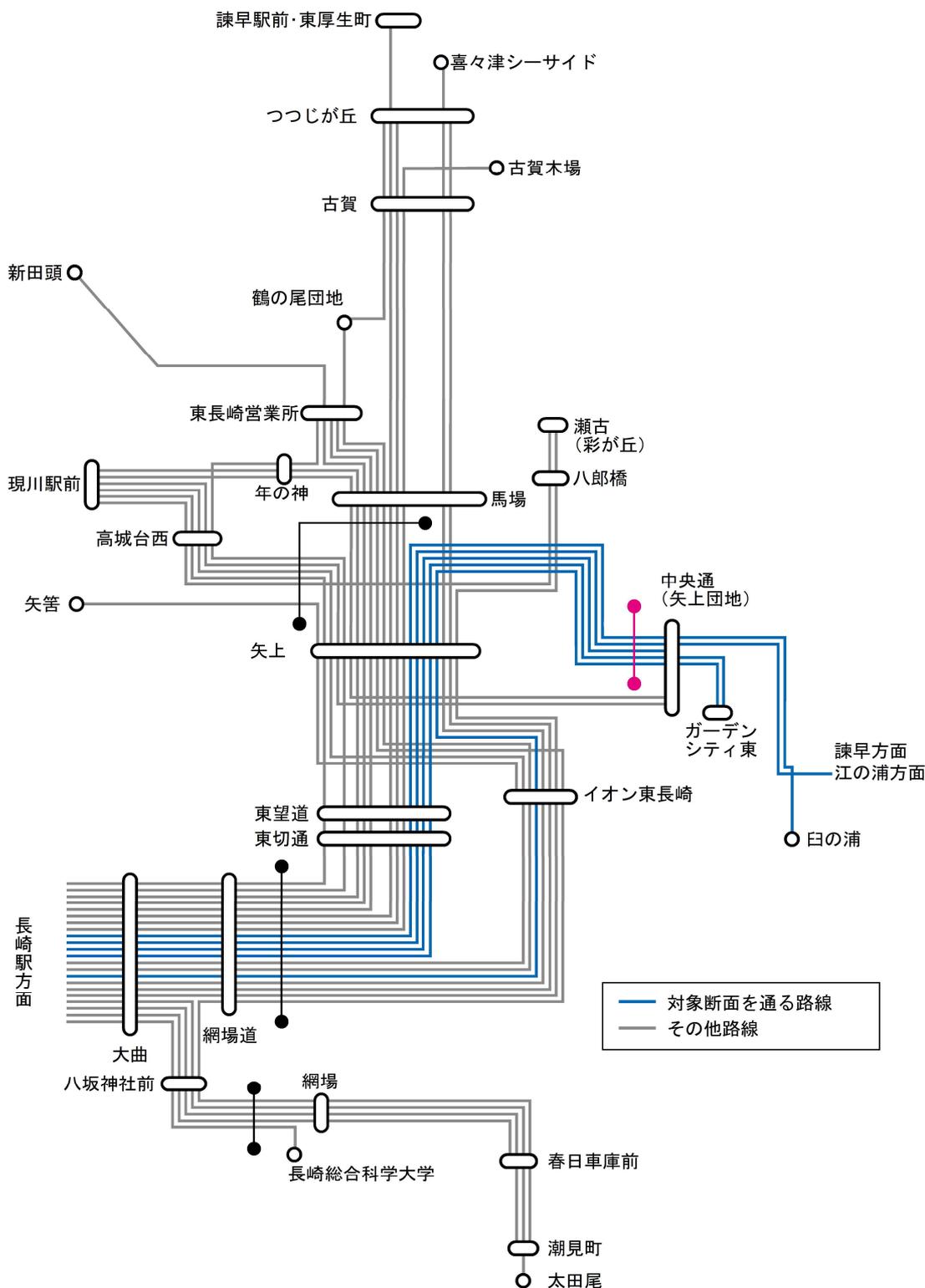
大分類	方面	運行便数(1方向便数)			R3.4.1 運行回数	R4.4.1 運行回数	【上限】 R4.10.1 運行回数	【下限】 計画 運行回数
		平日	土曜	日曜				
東厚生町・諫早駅前～矢上団地		1	0	0	0.3			
【東部地区→諫早方面】	⇒諫早駅前・東厚生町方面	1	0	0	0.3	0.3	0.3	
	中央通発	東厚生町着	1	0	0			0.3
東部地区～長崎駅方面		11	11	11	5.5	0.3	他路線に 統合	
【その他路線】	⇒中心部方面	5	5	5	2.5			
	東長崎営業所発	ココウォーク・女の都方面着	5	5	5			2.5
【その他路線】	⇒東部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

※運行回数は1往復を1回、片道1便を0.5回とした年間換算値

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

【江の浦・矢上方面～矢上バス停】

変更前の運行路線



第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

図 幹線の運行路線の変更（変更前）

【江の浦・矢上方面～矢上バス停】

変更後の運行路線

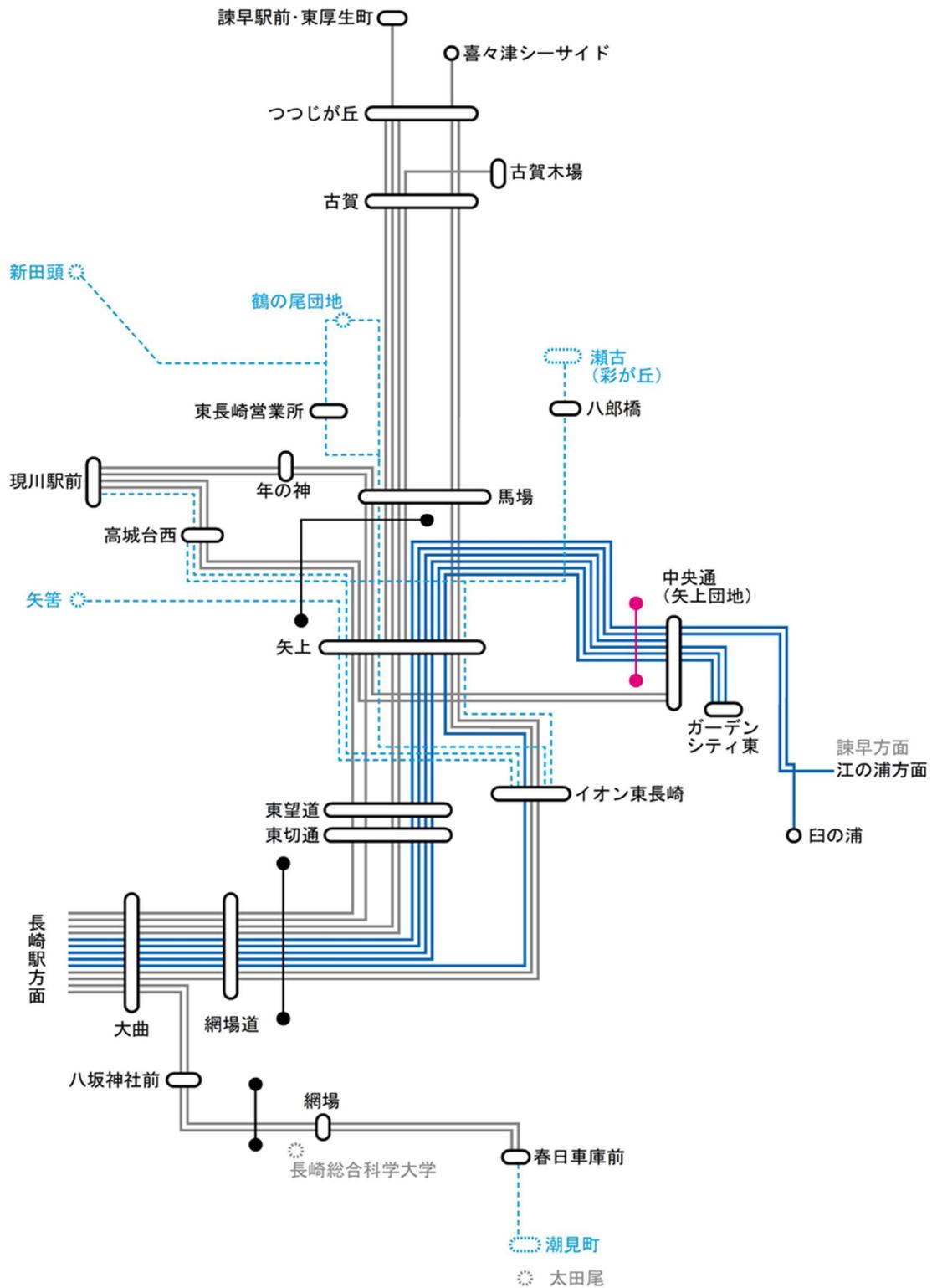


図 幹線の運行路線の変更（変更後）

表 バス路線の区間別の計画運行回数【普賢神社口-下侍石】

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

※運行回数は1往復を1回、片道1便を0.5回とした年間換算値

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

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

**事業 I -②：長崎県交通局への運行の一本化**

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

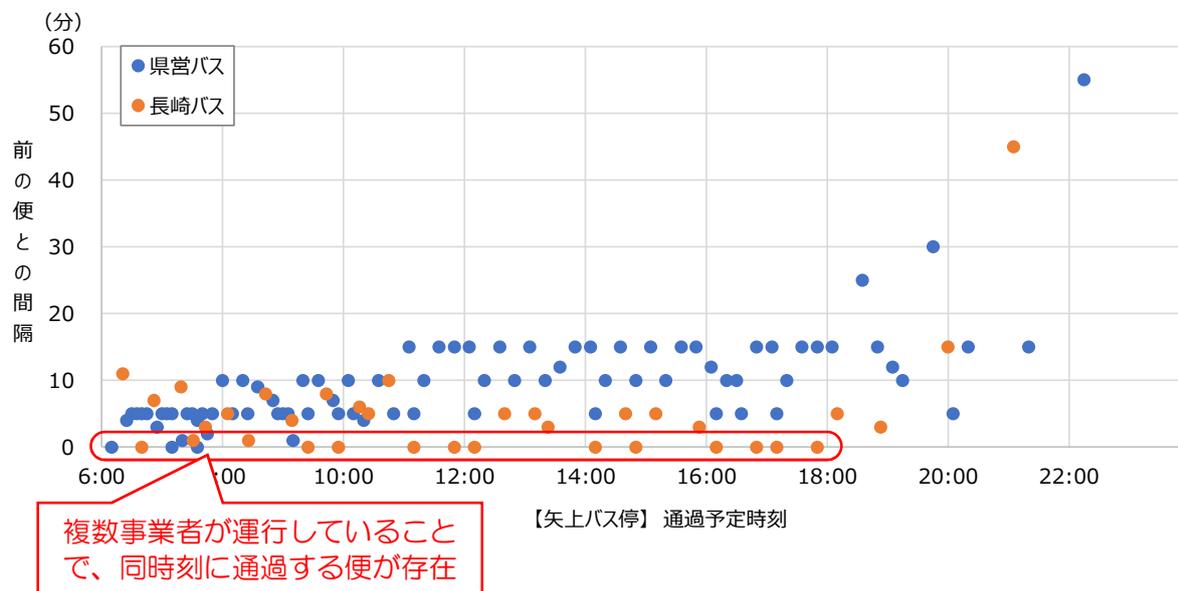


図 矢上バス停での市内中心部方面への通過予定時刻と前の便との間隔  
(令和3年4月時点)

事業Ⅰ-③：コミュニティ交通への転換

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

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

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

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

表 コミュニティ交通への転換路線一覧

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

※コミュニティバスは、長崎市が運行費の一部を補助し運行するバス路線です。

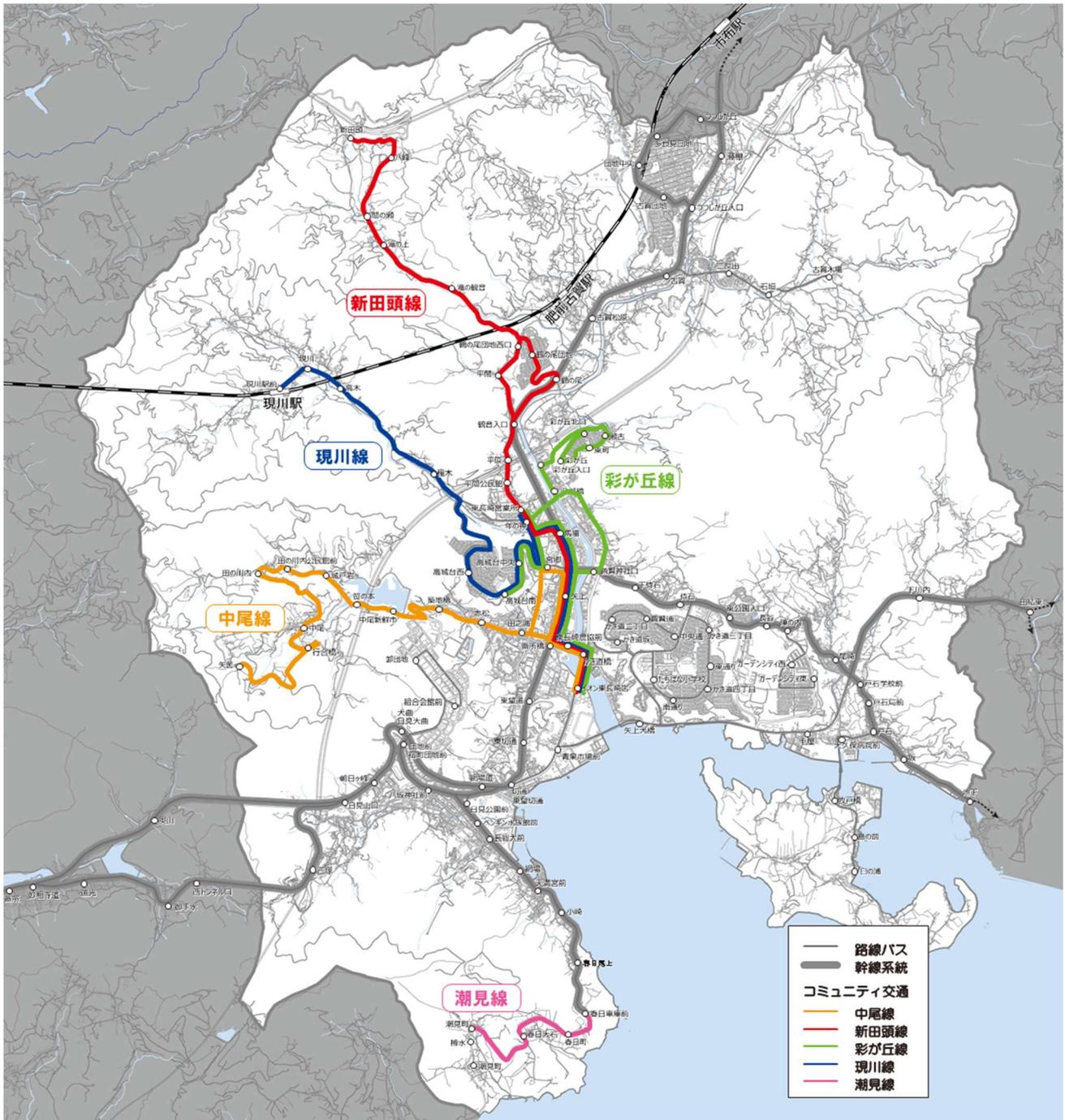
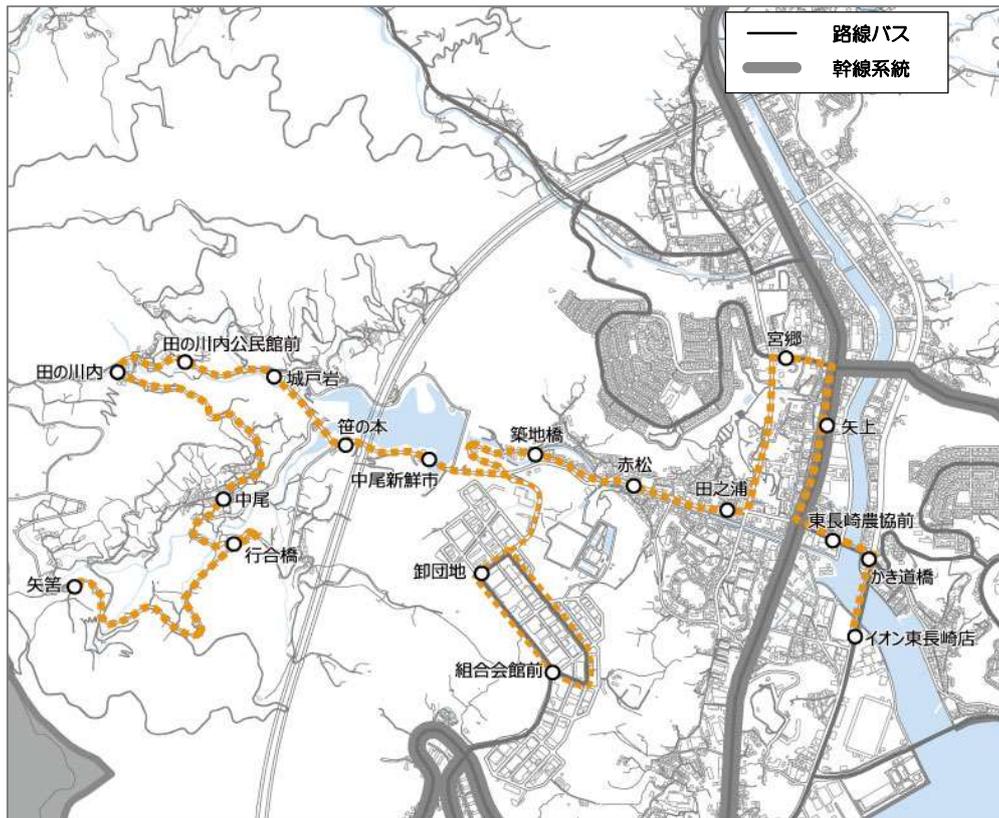
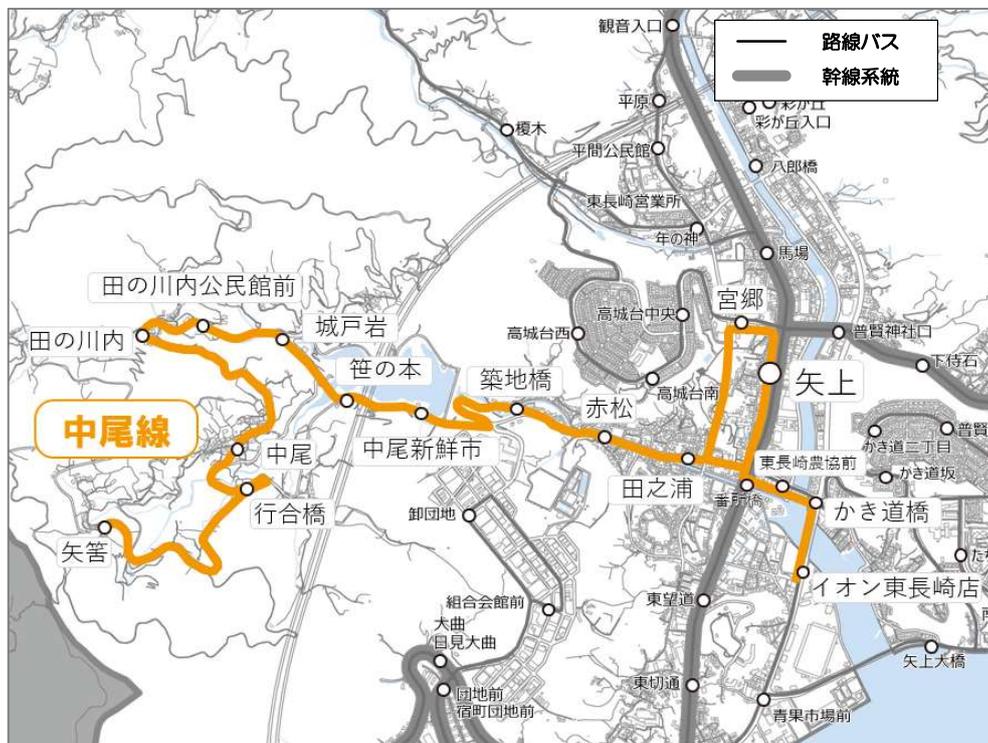


図 路線バスとコミュニティ交通の路線図

a.中尾線（田中町）  
運行ルート・停留所図



▲事業実施前路線図



▲事業実施後路線図

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

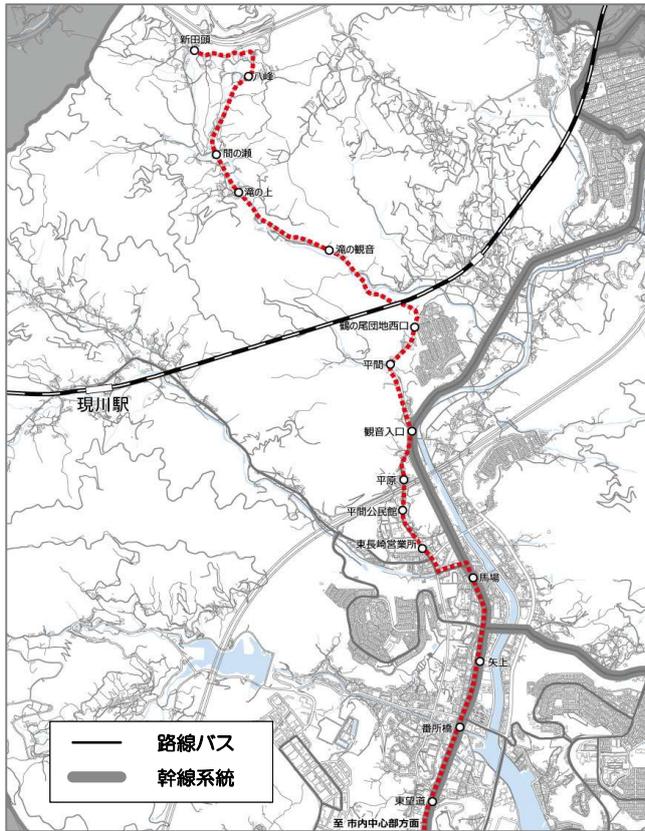
資料編

中尾線

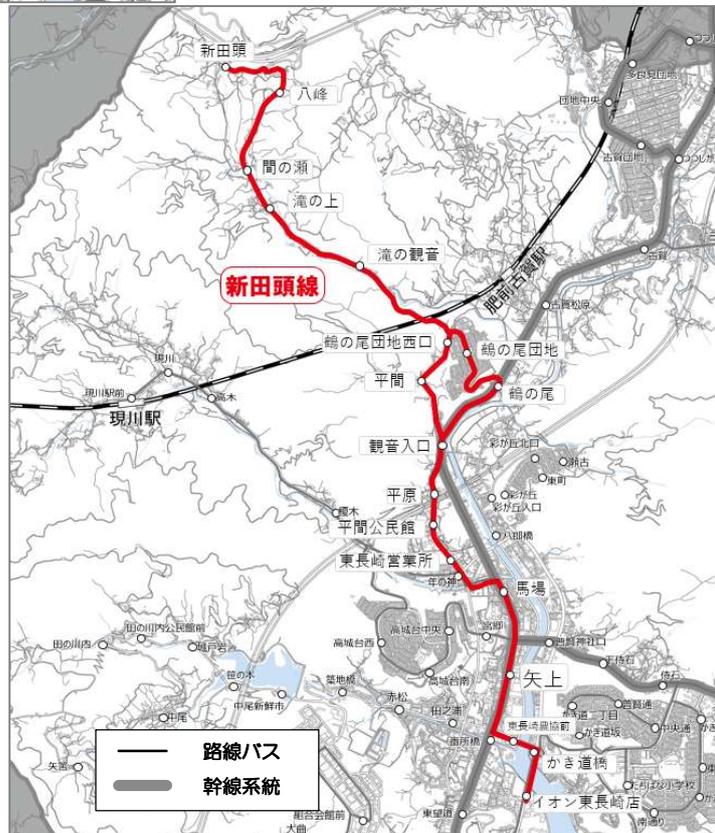
項目		内容	
運行のねらい		持続可能な交通体系を維持し、日常生活に必要な公共交通を確保するため、中尾線（矢筈～イオン東長崎店）を廃止し、コミュニティ交通の中尾線として、地域内フィーダーの役割を果たします。	
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行形態		路線定期運行	
		旧	新
系統①	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	中尾線	中尾線
	系統番号	640	新規
	起点	矢筈	矢筈
	主な経由地	築地橋、矢上	宮郷、矢上
	終点	イオン東長崎店	イオン東長崎店
	キロ程	7.0km	7.0km
	便数	平日：4便 土曜：3便 日祝：3便	平日：2～5便/日（4便/日） 土曜：1～3便/日（2便/日） 日祝：1～3便/日（2便/日）
系統②	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	中尾線	中尾線
	系統番号	641	新規
	起点	イオン東長崎店	イオン東長崎店
	主な経由地	矢上、築地橋	宮郷、矢上
	終点	矢筈	矢筈
	キロ程	7.0km	7.0km
	便数	平日：4便 土曜：2便 日祝：2便	平日：3～6便/日（5便/日） 土曜：1～3便/日（2便/日） 日祝：1～3便/日（2便/日）
系統③	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	中尾線	
	系統番号	650	
	起点	矢筈	
	主な経由地	卸団地、築地橋、矢上	
	終点	イオン東長崎店	
	キロ程	9.3km	
	便数	平日：1便 土曜：0便 日祝：0便	
系統④	運行会社	-	長崎県交通局
	路線名	-	中尾線
	系統番号	-	新規
	起点	-	矢筈
	主な経由地	-	-
	終点	-	矢上
	キロ程	-	5.7km
	便数	-	平日：1～3便/日（2便/日） 土曜：0便/日（0便/日） 日祝：0便/日（0便/日）

( ) 内はR4年10月実施予定の便数

b.新田頭線（平間町）  
運行ルート・停留所図



▲事業実施前路線図



▲事業実施後路線図

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

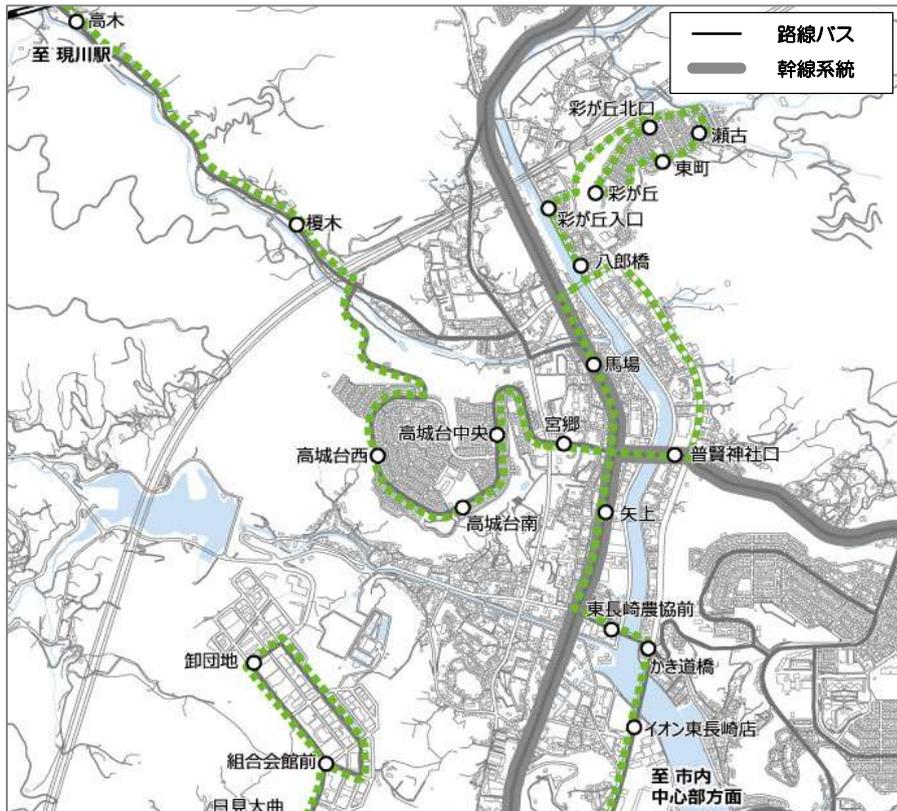
新田頭線

項目		内容	
運行のねらい		持続可能な交通体系を維持し、日常生活に必要な公共交通を確保するため、矢上線のうち新田頭～ココウォーク茂里町を廃止し、コミュニティ交通の新田頭線として、地域内フィーダーの役割を果たします。	
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行形態		路線定期運行	
		旧	新
系統①	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	矢上線(市内向)	新田頭線
	系統番号	2560	新規
	起点	新田頭	新田頭
	主な経由地	東長崎営業所、矢上、東望道、芒塚	鶴の尾団地、東長崎営業所、矢上
	終点	ココウォーク茂里町	イオン東長崎店
	キロ程	19.5km	7.0km
	便数	平日：4便 土曜：2便 日祝：2便	平日：2～5便/日(4便/日) 土曜：1～3便/日(2便/日) 日祝：1～3便/日(2便/日)
系統②	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	矢上線(郊外向)	新田頭線
	系統番号	2561	新規
	起点	ココウォーク茂里町	イオン東長崎店
	主な経由地	東長崎営業所、矢上、東望道、芒塚	鶴の尾団地、東長崎営業所、矢上
	終点	新田頭	新田頭
	キロ程	19.5km	7.0km
	便数	平日：3便 土曜：2便 日祝：2便	平日：2～5便/日(4便/日) 土曜：1～3便/日(2便/日) 日祝：1～3便/日(2便/日)
系統③	運行会社	-	長崎県交通局
	路線名	-	新田頭線
	系統番号	-	新規
	起点	-	新田頭
	主な経由地	-	東長崎営業所
	終点	-	矢上
	キロ程	-	5.6km
	便数	-	平日：1～2便/日(1便/日) 土曜：0便/日(0便/日) 日祝：0便/日(0便/日)
系統④	運行会社	-	長崎県交通局
	路線名	-	新田頭線
	系統番号	-	新規
	起点	-	東長崎営業所
	主な経由地	-	-
	終点	-	新田頭
	キロ程	-	4.4km
	便数	-	平日：1～2便/日(1便/日) 土曜：0便/日(0便/日) 日祝：0便/日(0便/日)

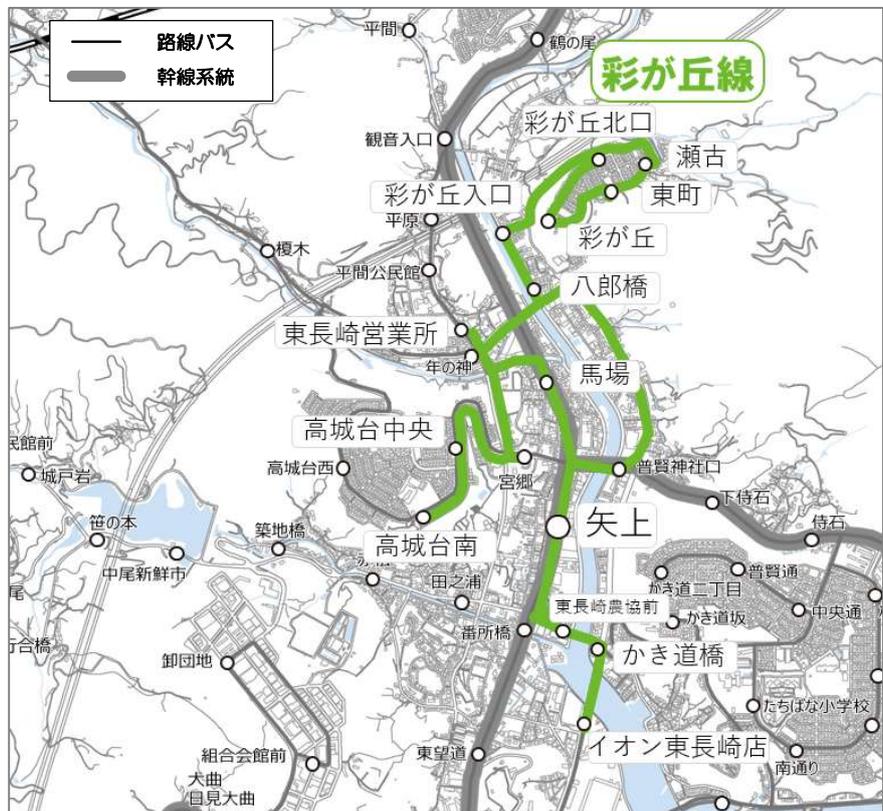
( ) 内はR4年10月実施予定の便数

c. 彩が丘線（東町）

【彩が丘線】運行ルート・停留所図



▲事業実施前路線図



▲事業実施後路線図

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

彩が丘線

項目		内容	
運行のねらい		持続可能な交通体系を維持し、日常生活に必要な公共交通を確保するため、矢上線のうち彩が丘北口・瀬古～ココウォーク茂里町間及びイオン→彩が丘線を廃止し、コミュニティ交通の彩が丘線として、地域内フィーダーの役割を果たします。	
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行形態		路線定期運行	
		旧	新
系統①	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	彩が丘→現川駅前線	彩が丘→現川駅前線
	系統番号	190	新規
	起点	瀬古	瀬古
	主な経由地	普賢神社口、高城台南	東長崎営業所、高城台南
	終点	現川駅前	現川駅前
	キロ程	7.6km	7.1km
	便数	平日：1便 土曜：0便 日祝：0便	平日：1～3便/日（2便/日） 土曜：0便/日（0便/日） 日祝：0便/日（0便/日）
系統②	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	イオン→彩が丘線	
	系統番号	1271	
	起点	イオン東長崎店	
	主な経由地	馬場、矢上	
	終点	彩が丘北口	
	キロ程	3.9km	
	便数	平日：1便 土曜：1便 日祝：1便	
系統③	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	イオン→彩が丘線	
	系統番号	3581	
	起点	組合会館前	
	主な経由地	馬場、矢上、卸団地	
	終点	彩が丘北口	
	キロ程	7.9km	
	便数	平日：1便 土曜：1便 日祝：1便	
系統④	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	矢上線（市内向）	彩が丘線
	系統番号	4010	新規
	起点	瀬古	瀬古
	主な経由地	普賢神社口、矢上、芒塚	東長崎営業所、馬場、矢上
	終点	ココウォーク茂里町	イオン東長崎店
	キロ程	17.4km	4.6km
	便数	平日：2便 土曜：2便 日祝：2便	平日：1～3便/日（2便/日） 土曜：1～3便/日（2便/日） 日祝：1～3便/日（2便/日）

（ ）内はR4年10月実施予定の便数

		旧	新
系統⑤	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	矢上線(郊外向)	彩が丘線
	系統番号	4011	新規
	起点	ココウォーク茂里町	イオン東長崎店
	主な経由地	普賢神社口、矢上、芒塚	東長崎営業所、馬場、矢上
	終点	彩が丘北口	彩が丘北口
	キロ程	17.4km	4.6km
	便数	平日：4便 土曜：2便 日祝：2便	平日：3～6便/日(5便/日) 土曜：2～5便/日(4便/日) 日祝：2～5便/日(4便/日)
系統⑥	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	彩が丘→現川駅前線	
	系統番号	9490	
	起点	瀬古	
	主な経由地	普賢神社口	
	終点	高城台南	
	キロ程	4.2km	
	便数	平日：1便 土曜：0便 日祝：0便	
系統⑦	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	イオン→彩が丘線	彩が丘線
	系統番号	9491	新規
	起点	高城台南	高城台南
	主な経由地	普賢神社口	東長崎営業所
	終点	彩が丘北口	彩が丘北口
	キロ程	4.2km	3.7km
	便数	平日：2便 土曜：0便 日祝：0便	平日：1～3便/日(2便/日) 土曜：0便/日(0便/日) 日祝：0便/日(0便/日)
系統⑧	運行会社	-	長崎県交通局
	路線名	-	彩が丘線
	系統番号	-	新規
	起点	-	瀬古
	主な経由地	-	普賢神社口
	終点	-	矢上
	キロ程	-	3.0km
	便数	-	平日：1～2便/日(1便/日) 土曜：0便/日(0便/日) 日祝：0便/日(0便/日)
系統⑨	運行会社	-	長崎県交通局
	路線名	-	現川駅前→彩が丘線
	系統番号	-	新規
	起点	-	現川駅前
	主な経由地	-	高城台南、東長崎営業所
	終点	-	彩が丘北口
	キロ程	-	7.3km
	便数	-	平日：1～2便/日(1便/日) 土曜：0便/日(0便/日) 日祝：0便/日(0便/日)

( ) 内はR4年10月実施予定の便数

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

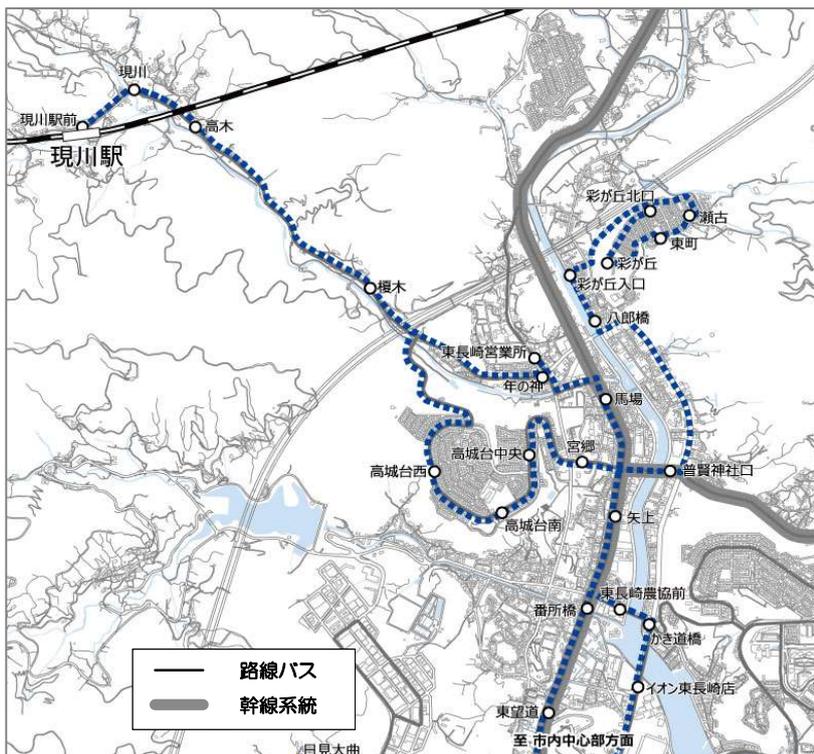
第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

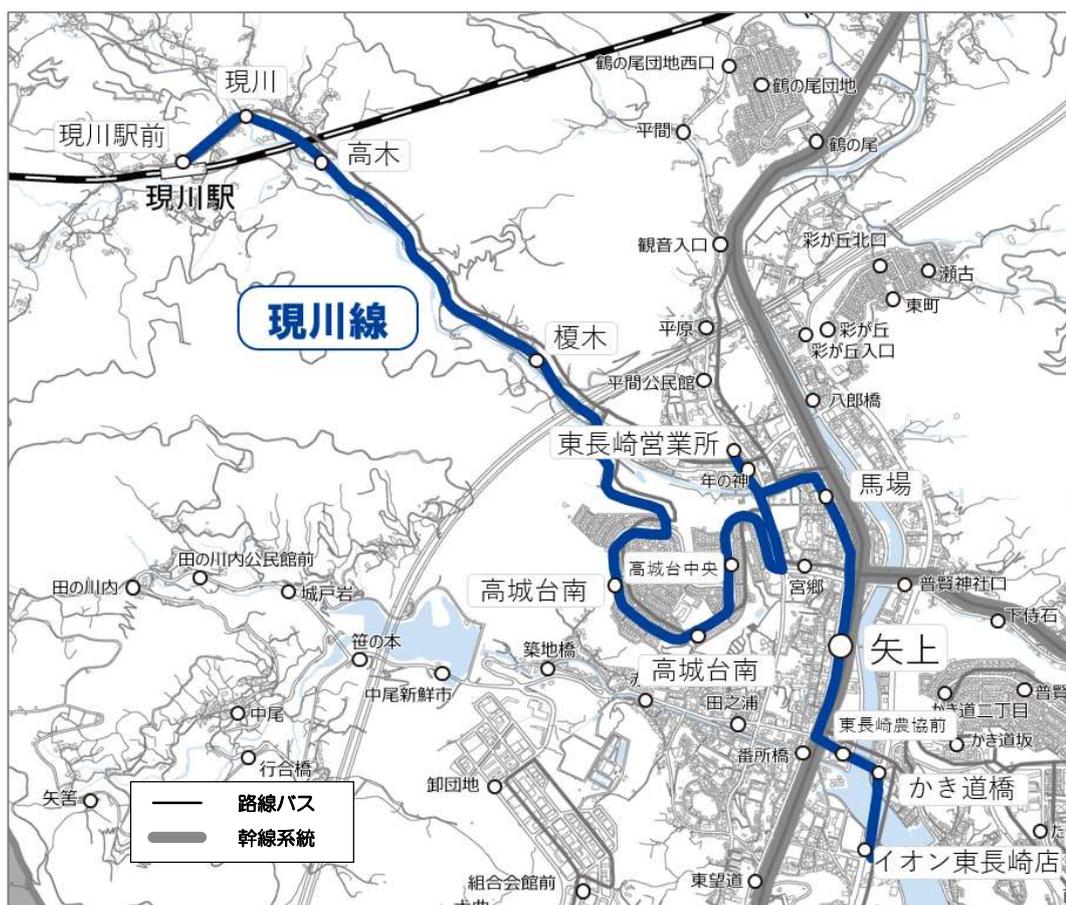
資料編

d.現川線（現川町）

【現川線】運行ルート・停留所図



▲事業実施前路線図



▲事業実施後路線図-

現川線

項目		内容	
運行のねらい		持続可能な交通体系を維持し、日常生活に必要な公共交通を確保するため、矢上線のうち現川駅前～ココウォーク茂里町間や、高城台経由の東長崎営業所～ココウォーク茂里町、高城台西～長崎駅間を廃止し、コミュニティ交通の現川線として、地域内フィーダーの役割を果たします。また、長崎県交通局の現川駅前～長崎駅線の一部便において高城台西～現川駅前間をコミュニティ交通に位置づけて運行します。	
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行形態		路線定期運行	
		旧	新
系統①	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	彩が丘→現川駅前線	彩が丘→現川駅前線
	系統番号	190	新規
	起点	瀬古	瀬古
	主な経由地	高城台南、普賢神社口	東長崎営業所、高城台南
	終点	現川駅前	現川駅前
	キロ程	7.6km	7.1 km
	便数	平日：1便 土曜：0便 日祝：0便	平日：1～3便/日（2便/日） 土曜：0便/日（0便/日） 日祝：0便/日（0便/日）
系統②	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	矢上線（市内向）	
	系統番号	2330	
	起点	現川駅前	
	主な経由地	高城台南、矢上、芒塚	
	終点	ココウォーク茂里町	
	キロ程	18.7km	
	便数	平日：3便 土曜：0便 日祝：0便	
系統③	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	矢上線（郊外向）	高城台・現川線（郊外へ）
	系統番号	2331	新規
	起点	ココウォーク茂里町	長崎駅前（高城台西）
	主な経由地	高城台南、矢上、芒塚	-
	終点	現川駅前	現川駅前
	キロ程	18.7km	3.2km
	便数	平日：2便 土曜：1便 日祝：1便	平日：1～3便/日（2便/日） 土曜：1～3便/日（1便/日） 日祝：1～3便/日（1便/日）
系統④	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	矢上線（市内向）	現川線
	系統番号	3990	新規
	起点	現川駅前	現川駅前
	主な経由地	高城台南、矢上、イオン東長崎店、芒塚	高城台西、東長崎営業所、馬場、矢上
	終点	ココウォーク茂里町	イオン東長崎店
	キロ程	19.0km	7.1km
	便数	平日：10便 土曜：10便 日祝：10便	平日：5～12便/日（10便/日） 土曜：5～12便/日（10便/日） 日祝：5～12便/日（10便/日）

( ) 内はR4年10月実施予定の便数

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

		旧	新
系統⑤	運行会社	長崎自動車(株)	長崎県交通局
	路線名	矢上線(郊外向)	現川線
	系統番号	3991	新規
	起点	ココウォーク茂里町	イオン東長崎店
	主な経由地	高城南、矢上、イオン東長崎店、芒塚	高城台西、東長崎営業所、馬場、矢上
	終点	現川駅前	現川駅前
	キロ程	19.0km	7.1km
	便数	平日：6便 土曜：8便 日祝：8便	平日：4～10便/日(8便/日) 土曜：4～10便/日(8便/日) 日祝：4～10便/日(8便/日)
系統⑥	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	矢上線(市内向)	
	系統番号	5200	
	起点	現川駅前	
	主な経由地	馬場、矢上、芒塚	
	終点	ココウォーク茂里町	
	キロ程	18.0km	
	便数	平日：1便 土曜：2便 日祝：2便	
系統⑦	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	矢上線(郊外向)	
	系統番号	5201	
	起点	ココウォーク茂里町	
	主な経由地	馬場、矢上、芒塚	
	終点	現川駅前	
	キロ程	18.0km	
	便数	平日：2便 土曜：1便 日祝：1便	
系統⑧	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	矢上線(市内向)	
	系統番号	370	
	起点	東長崎営業所	
	主な経由地	高城南、矢上、芒塚	
	終点	長崎駅前	
	キロ程	15.5km	
	便数	平日：1便 土曜：0便 日祝：0便	
系統⑨	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	矢上線(市内向)	
	系統番号	2990	
	起点	東長崎営業所	
	主な経由地	高城南、矢上、芒塚	
	終点	ココウォーク茂里町	
	キロ程	17.2km	
	便数	平日：0便 土曜：1便 日祝：1便	

( ) 内はR4年10月実施予定の便数

		旧	新
系統⑩	運行会社	長崎自動車(株)	廃止
	路線名	矢上線(郊外向)	
	系統番号	2991	
	起点	ココウォーク茂里町	
	主な経由地	高城台南、矢上、芒塚	
	終点	東長崎営業所	
	キロ程	17.2km	
便数		平日：3便	
		土曜：2便	
		日祝：2便	
系統⑪	運行会社	長崎県交通局	減便
	路線名	高城台・つつじが丘線(郊外へ)	
	系統番号	003604-1	
	起点	長崎駅前東口	
	主な経由地	矢上、芒塚	
	終点	高城台西	
	キロ程	13.8km	
便数		平日：2便	
		土曜：2便	
		日祝：2便	
系統⑫	運行会社	長崎県交通局	減便
	路線名	高城台・つつじが丘線(郊外へ)	
	系統番号	003614-1	
	起点	長崎駅前東口	
	主な経由地	矢上、卸団地、芒塚	
	終点	高城台西	
	キロ程	15.9km	
便数		平日：3便	
		土曜：3便	
		日祝：3便	
系統⑬	運行会社	長崎県交通局	減便
	路線名	高城台・つつじが丘線(中心部へ)	
	系統番号	003614-5	
	起点	高城台西	
	主な経由地	矢上、卸団地、芒塚	
	終点	長崎駅前	
	キロ程	15.9km	
便数		平日：7便	
		土曜：7便	
		日祝：7便	
系統⑭	運行会社	-	長崎県交通局
	路線名	-	現川駅前→彩が丘線
	系統番号	-	新規
	起点	-	現川駅前
	主な経由地	-	高城台南、東長崎営業所
	終点	-	彩が丘北口
	キロ程	-	7.3km
	便数		-
		-	土曜：0便/日(0便/日)
		-	日祝：0便/日(0便/日)

( ) 内はR4年10月実施予定の便数

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

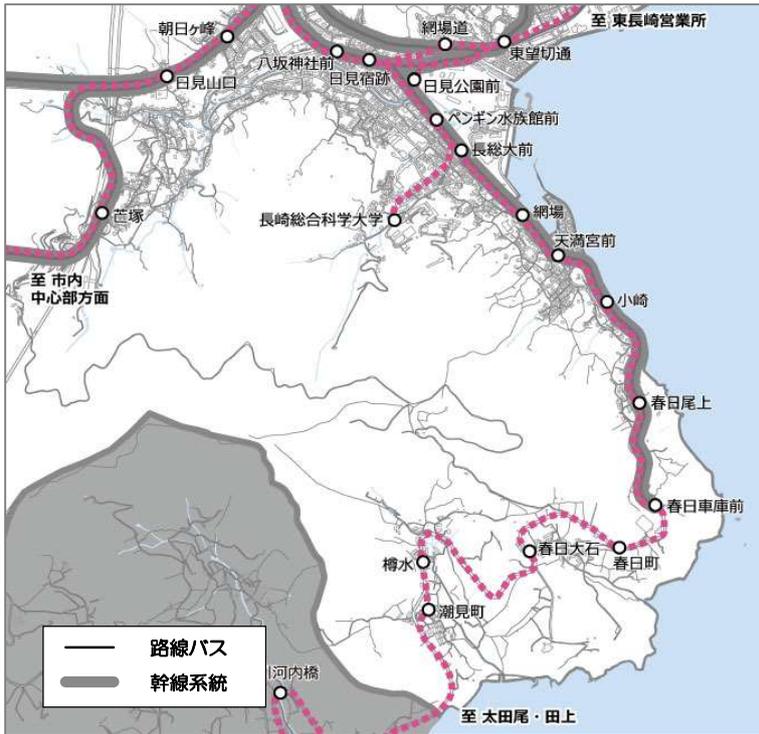
第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

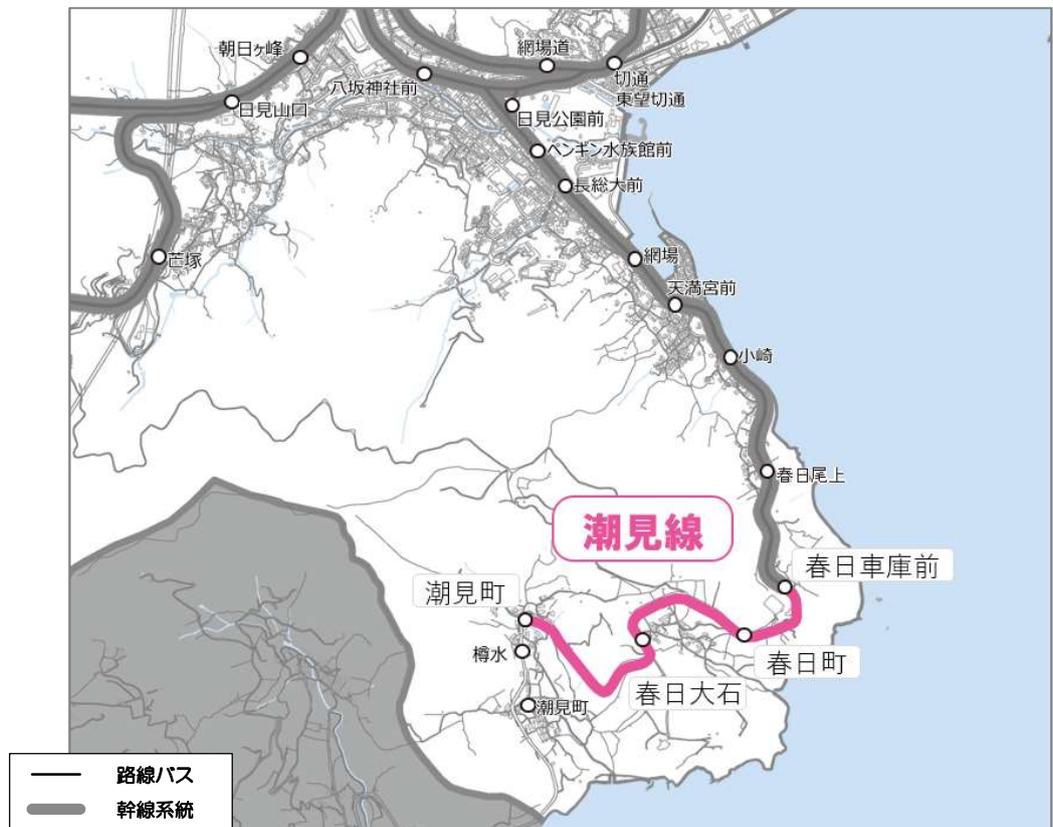
第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

e.潮見線（春日町、潮見町）  
運行ルート・停留所図



▲事業実施前路線図



▲事業実施後路線図

潮見線

項目		内容		
運行のねらい		持続可能な交通体系を維持し、日常生活に必要な公共交通を確保するため、潮見線及び矢上-茂木-田上線を廃止し、潮見町～春日車庫間はコミュニティ交通の位置づけとして運行します。 ※系統としては長崎駅前～春日車庫前線を潮見町まで延伸		
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業		
運行形態		路線定期運行		
		旧	新	
系統①	運行会社	長崎自動車㈱	長崎県交通局	
	路線名	潮見線（潮見向け）	潮見線	
	系統番号	2580	新規	
	起点	ココウォーク茂里町	長崎駅前南口（春日車庫前）	
	主な経由地	芒塚、潮見町	-	
	終点	潮見町	潮見町	
	キロ程	16.3km	2.0km	
	便数		平日：2便 土曜：2便 日祝：1便	平日：2～4便/日（3便/日） 土曜：1～3便/日（2便/日） 日祝：1～3便/日（2便/日）
系統②		運行会社	長崎自動車㈱	長崎県交通局
		路線名	潮見線（市内向け）	潮見線
	系統番号	2581	新規	
	起点	潮見町	潮見町	
	主な経由地	芒塚、長崎総合科学大学、潮見町	-	
	終点	ココウォーク茂里町	長崎駅前（春日車庫前）	
	キロ程	16.3km	2.0km	
	便数		平日：1便 土曜：1便 日祝：1便	平日：2～4便/日（3便/日） 土曜：1～3便/日（2便/日） 日祝：1～3便/日（2便/日）
系統③		運行会社	長崎自動車㈱	廃止
		路線名	潮見線（市内向け）	
	系統番号	2901		
	起点	太田尾（茂木）		
	主な経由地	芒塚、潮見町		
	終点	長崎新地ターミナル		
	キロ程	17.0km		
	便数		平日：1便 土曜：0便 日祝：0便	
系統④		運行会社	長崎自動車㈱	廃止
		路線名	矢上-茂木-田上線	
	系統番号	4750		
	起点	東長崎営業所		
	主な経由地	矢上、イオン東長崎店、潮見町		
	終点	田上		
	キロ程	23.1km		
	便数		平日：0便 土曜：1便 日祝：1便	

（ ）内はR4年10月実施予定の便数

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

第3章 利便増進事業の内容・実施主体

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

( ) 内はR4年10月実施予定の便数

(2) 公共交通サービスの向上

**事業Ⅱ：再編と併せて実施する公共交通サービスの向上**

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

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

**事業Ⅱ：再編と併せて実施する公共交通サービスの向上**

- 事業Ⅱ-①：ハブ&スポーク型運行に対応した乗り継ぎポイントの導入
- 事業Ⅱ-②：東部地区の拠点と市内中心部を結ぶ路線の一部快速化
- 事業Ⅱ-③：乗継ぎ拠点でのリアルタイムの情報提供

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

**事業Ⅱ-①：ハブ&スポーク型運行に対応した乗り継ぎポイントの導入**

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

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

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

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

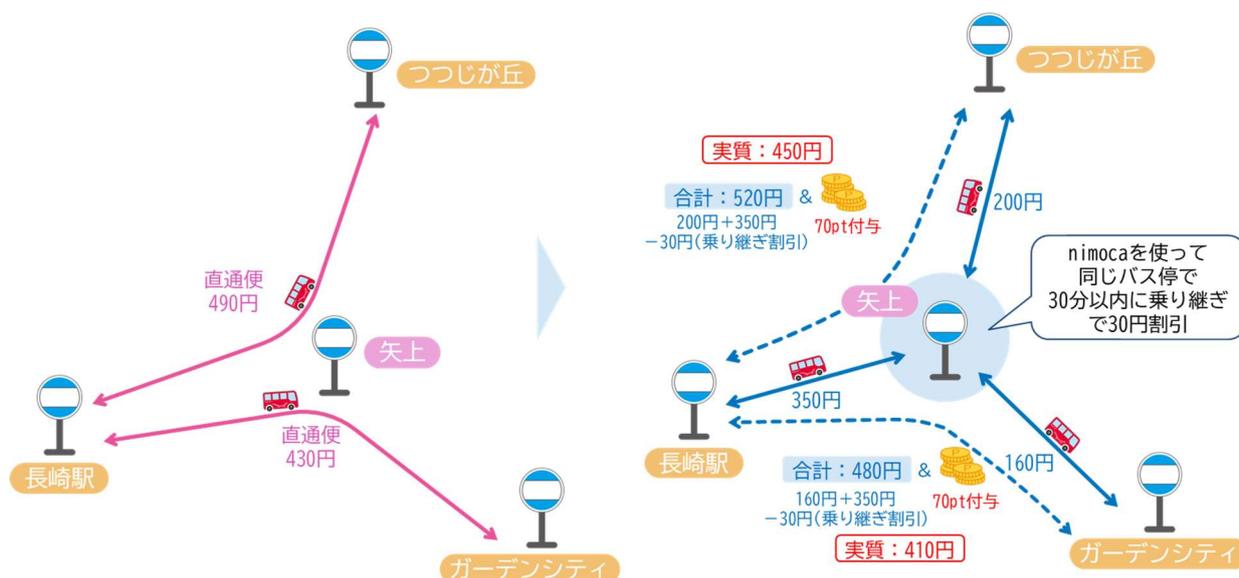


図 従来の区間ごとの利用料金とハブ&スポーク型に対応したポイント付与サービス導入例

表 乗り継ぎポイント導入有無の運賃比較

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

（ ）内は直通運賃と比較した増減額

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

事業Ⅱ-②：東部地区の拠点と市内中心部を結ぶ路線の一部快速化

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

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

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

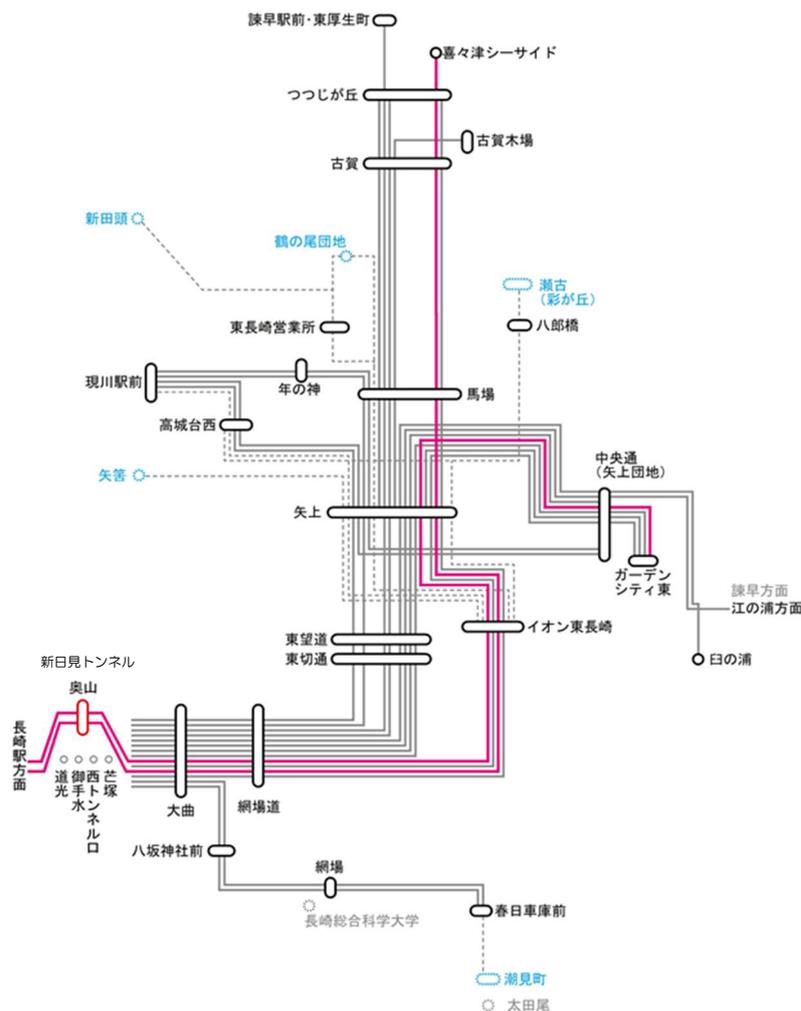


図 快速化（新日見トンネル（奥山）経由）する対象系統路線図

表 一部快速化実施有無の乗車時間比較

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

※乗車時間は時刻表上の時間であり、道路交通事情により変動あり

第1章  
計画の概要

第2章  
利便増進事業の  
方向性

第3章  
利便増進事業の内容・  
実施主体

第4章  
事業の効果

第5章  
地方公共団体による  
支援の内容

第6章  
事業実施に必要な資  
金の額と調達方法

資料編

事業Ⅱ-③：乗継ぎ拠点でのリアルタイムの情報提供

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

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



図 バス停での接近情報のデジタルサイネージ

出典：(株)両備システムズ HP

図 スマートバス停の導入事例（熊本駅）

出典：西鉄エム・テック（株）HP



長崎市中心部方面



諫早方面

図 設置予定の矢上バス停

3 事業の実施主体と予定期間

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

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

表 事業の実施主体と計画期間

施策事業	実施主体	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
事業Ⅰ：矢上バス停を拠点としたハブ&スポーク型への再編						
事業Ⅰ-①： 幹線路線の運行頻度の適正化	長崎県交通局		R4.10	→		
事業Ⅰ-②： 長崎県交通局への運行一本化	長崎県交通局		R4.4 共同経営開始 R4.10	→		
事業Ⅰ-③： コミュニティ交通への転換	長崎市 長崎県交通局		R4.10	→		
事業Ⅱ：再編と併せて実施する公共交通サービスの向上						
事業Ⅱ-①： ハブ&スポーク型に対応した 乗り継ぎポイントの導入	長崎県交通局 長崎市		R4.10	→		
事業Ⅱ-②： 東部地区の拠点と市内中心部 を結ぶ路線の一部快速化	長崎県交通局		R4.10	→		
事業Ⅱ-③： 乗り継ぎ拠点でのリアルタイムの 情報提供	長崎県交通局 長崎市					→

※破線部分は、実線期間の実施状況を踏まえ、見直しが生じる可能性がある期間

## 第4章 事業の効果

第4章 事業の効果

利便増進事業の実施により、以下に示す効果の発現が期待されます。

項目	事業の効果	地域公共交通計画での目標す姿
I 矢上バス停を拠点としたハブ&スポーク型運行への再編		
I-①：幹線路線の運行頻度の適正化 I-②：長崎県交通局への運行の一本化 I-③：コミュニティ交通への転換		
I-① I-② I-③	<p><b>■運行効率性の向上による公共交通サービスの確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通事業の継続性が保て、地域内の移動手段が確保できる</li> <li>○平均乗車密度（路線バス） 【現況】R3年度：6.6⇒R7年度：9.1（5.4） R4～R7（4年平均）：9.9（5.8） ※（）内の数値は事業を実施しなかった場合の推計 ※長崎市地域公共交通計画（R3.8）は市全域で【現況（R1）】10.0人から、【目標（R7）】11.9人（向上率1.19倍）に設定。東部地区の向上率は1.38倍となる</li> <li>○公共交通事業の収支率 【現況】R3年度：0.67⇒R7年度：0.94（0.55） R4～R7（4年間計）：1.01（0.60） ※（）内の数値は事業を実施しなかった場合の推計 ※長崎市地域公共交通計画（R3.8）は市全域の【現況（R1）】0.89から【目標（R7）】1.00に設定。東部地区の目標は達成となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている</li> <li>○拠点間の移動を支える移動サービスが保たれている</li> <li>○地域内の移動手段が確保されている</li> </ul>

〔数値指標の算出条件〕

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

項目	事業の効果	地域公共交通計画での 目標す姿
<b>Ⅱ 再編と併せて実施する公共交通サービスの向上</b> Ⅱ-①：ハブ&スポーク型運行に対応した乗り継ぎポイントの導入 Ⅱ-②：東部地区の拠点と市内中心部を結ぶ路線の一部快速化 Ⅱ-③：乗継ぎ拠点でのリアルタイムの情報提供		
Ⅱ-①	<b>■ 乗り継ぎ抵抗の軽減</b> ・運賃面での負担を軽減でき、利用者数を維持できる	○拠点間の移動を支える移動サービスが保たれている
Ⅱ-②	<b>■ 快速化による移動時間の短縮</b> ・移動時間が短縮でき、利用を促進できる	
Ⅱ-③	<b>■ 情報提供の充実</b> ・接近情報や遅延情報を提供でき、乗り継ぎ環境が向上できる。	
○利用者数（東部地区） 【現状】R2年度：3.6百万人 ⇒R7年度：3.4百万人（2.8百万人） R4～R7（4年間計）：13.8百万人（12.0百万人） ※（）内の数値は事業を実施しなかった場合の推計		

〔数値指標の算出条件〕

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

# 第5章

## 地方公共団体による支援の内容

## 第5章 地方公共団体による支援の内容

東部地区の再編に向けて、長崎市では以下のような支援を実施します。

### ○地域公共交通の確保・維持に対する支援

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

### ○再編事業に関する地元説明会の実施

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

### ○乗り継ぎ拠点の整備支援

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

### ○利用実態や需要規模に応じた公共交通の維持・確保

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

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

コミュニティ交通は、可能な限り国の地域公共交通確保維持事業も活用します。

# 第6章

## 事業実施に必要な資金の額と調達方法

## 第6章 事業実施に必要な資金の額と調達方法

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

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

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

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

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

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

# 資料編

1	計画策定の経緯	64
2	協議会構成員	65

## 資料編

## 1 計画策定の主な経緯

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

## 2 協議会構成員

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

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

資料編

長崎市地域公共交通利便増進実施計画（案）【東部地区】

令和4年7月

連絡先 長崎市公共交通対策室

TEL 095-829-1271

FAX 095-829-1168

E-mail [kokyo\\_koutsu@city.nagasaki.lg.jp](mailto:kokyo_koutsu@city.nagasaki.lg.jp)

# 長崎市 東部地区

## 路線バス再編の概要

令和4年10月実施



長崎バス・長崎県営バスでは、「長崎市地域公共交通利便増進実施計画」の内容を踏まえ、本年10月に長崎市東部地区においてバス路線の再編を行います。持続可能な地域公共交通の実現に向けて取組を進めてまいりますので、市民の皆さまのご理解とご協力、路線バスの積極的なご利用をよろしくお願いいたします。

### 1 東部地区の運行は県営バスに一元化します。

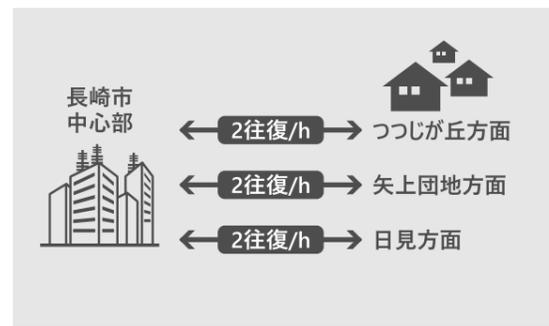
長崎市東部地区を運行する長崎バスの路線を廃止し、県営バスの運行に一元化します。これまで長崎バスが単独で運行していた地域線は、長崎市のコミュニティ交通に転換され、運行は県営バスが担います。



※長崎バスの東部地区の路線は、畦別当線(網場道～長崎商業・県立大学シーボルト校)を除き廃止されます。

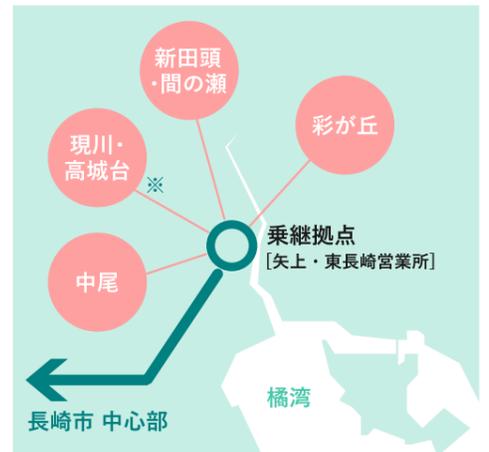
### 2 幹線路線は一定の頻度で等間隔に運行します。

市内中心部へ直通する幹線路線については、利用の少ない昼間の時間帯も一定の便数を等間隔に運行することで、生活パターンに合わせた利用しやすい運行頻度を維持します。また、速達性と快適性を向上するため、幹線路線の一部を日見バイパス経由に変更し快速便として設定します。



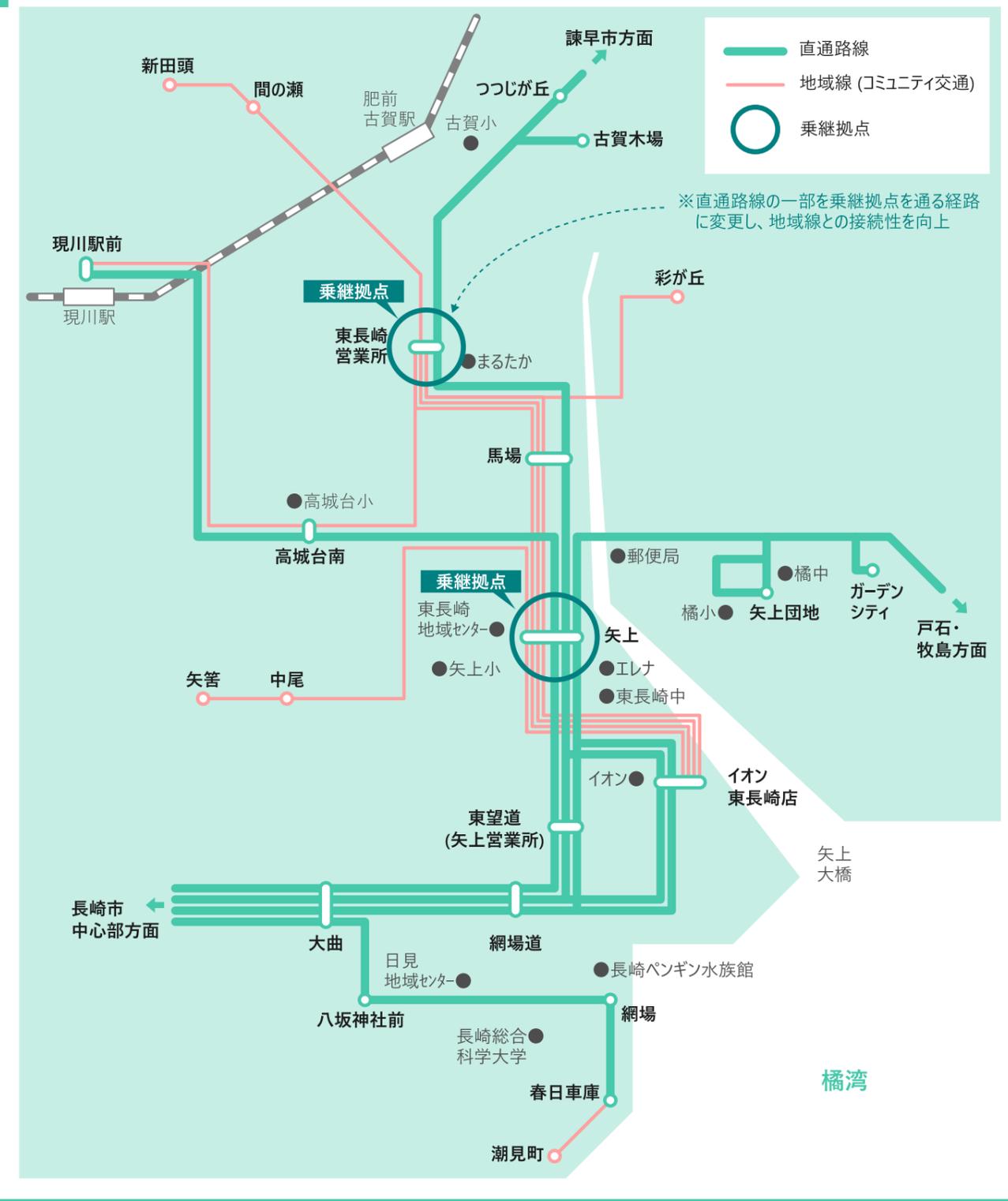
### 3 地域線は乗継方式の形態に転換します。(ハブ&スポーク型の路線再編)

コミュニティ交通に転換される地域線は、お買い物や通院、小中学生の登下校など、地域内の移動ニーズに対応します。また、乗継拠点(矢上バス停または東長崎営業所)で幹線路線に乗り継ぐことで、中心部への移動手段も確保します。乗継方式の採用により、路線バスの運行効率を高めることで、利用実態の少ない地区でも可能な限り運行本数を維持します。



※現川・高城台地区は、朝・夕のラッシュ時間帯に中心部への直通便を維持

### 再編後の路線イメージ



### nimocaポイントを追加付与します。

乗継拠点(矢上または東長崎営業所)で路線バスを乗り継いだ際、直通運賃と同程度の料金となるよう通常の乗継割引に加えて70円分のnimocaポイントを追加付与します。



- 200円 + 320円 - 30円(乗継割引) = 490円
  - さらに70円分のnimocaポイントを追加付与
- 実質：420円

# 共同経営計画<第1版>の改定について

長崎バス・長崎県営バスでは、「長崎市地域公共交通利便増進実施計画」の内容を踏まえ、令和4年3月に策定した「長崎市域乗合バス事業共同経営計画」のうち、東部地区に関する内容の一部を改定します。

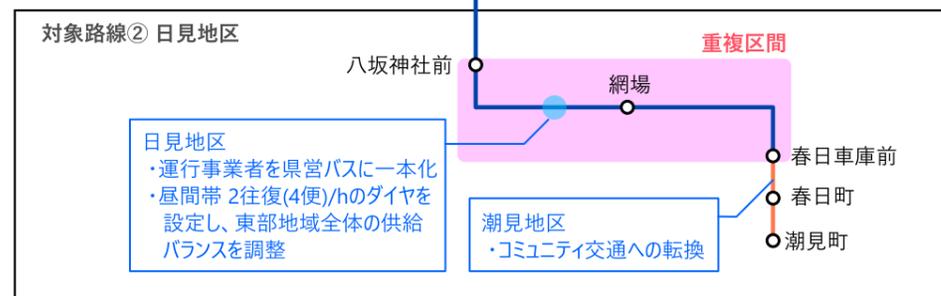
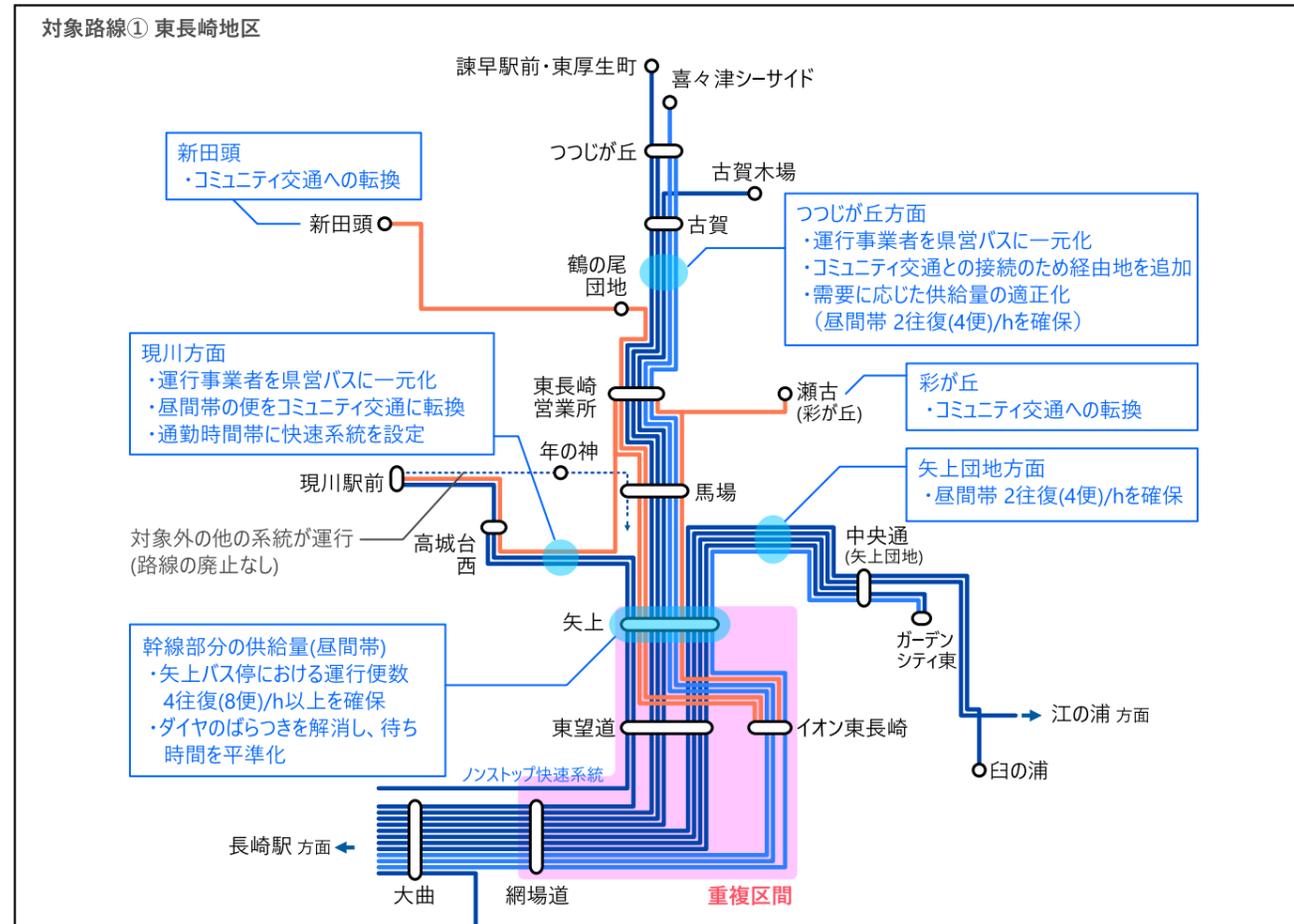
## 重複路線の見直し

- ・事業者間の競争を解消するため、東部地区の長崎バス系統を廃止
- ・朝の通勤時間帯の輸送量を確保するため、県営バス系統を一部増便
- ・利便性向上のため、県営バス系統の一部を快速系統として設定

## 需要に応じた供給量の適正化

- ・利用実態を踏まえて各方面の運行便数を右表のように設定し供給量を適正化
- ・運行ダイヤを見直すことで減便によるダイヤのバラつきを解消し待ち時間を平準化

つつじが丘方面：2往復4便/h  
 矢上団地方面：2往復4便/h  
 日見方面：2往復4便/h



— 県営バス  
 — コミュニティ交通

・主なバス停のみ記載  
 ・便数は平日ダイヤ

## 共同経営の目標

### 収益性

計画期間の3年間累計で、東長崎地区+511百万円(現計画から+176百万円)、日見地区+154百万円(現計画から+20百万円)の改善効果を見込んでいる。

[単位:千円]

収益性	東長崎地区			日見地区		
	R4	R5	R6	R4	R5	R6
共同経営を行わなかった場合	▲315,227	▲333,588	▲351,032	▲62,346	▲66,673	▲70,785
共同経営を行った場合	▲146,682	▲163,316	▲179,119	▲10,872	▲15,276	▲19,460
差引 (現計画との差引)	168,545 (+57,716)	170,272 (+58,529)	171,913 (+59,301)	51,474 (+6,642)	51,397 (+6,601)	51,325 (+6,563)

### 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から、人員数・車両数はそれぞれ下表のとおり改善効果を見込んでいる。

[単位:人]

[単位:台]

人員数	東長崎地区			日見地区		
	R4	R5	R6	R4	R5	R6
共同経営を行わなかった場合	42.1	42.1	42.1	9.5	9.5	9.5
共同経営を行った場合	29.1	29.1	29.1	3.7	3.7	3.7
差引 (現計画との差引)	▲13.0 (▲6.2)	▲13.0 (▲6.2)	▲13.0 (▲6.2)	▲5.8 (▲0.3)	▲5.8 (▲0.3)	▲5.8 (▲0.3)

車両数	東長崎地区			日見地区		
	R4	R5	R6	R4	R5	R6
共同経営を行わなかった場合	33.7	33.7	33.7	7.6	7.6	7.6
共同経営を行った場合	22.9	22.9	22.9	3.0	3.0	3.0
差引 (現計画との差引)	▲10.8 (▲5.4)	▲10.8 (▲5.4)	▲10.8 (▲5.4)	▲4.6 (▲0.2)	▲4.6 (▲0.2)	▲4.6 (▲0.2)

### 基盤的サービス提供の維持

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図り、利用者の利便性を維持する。

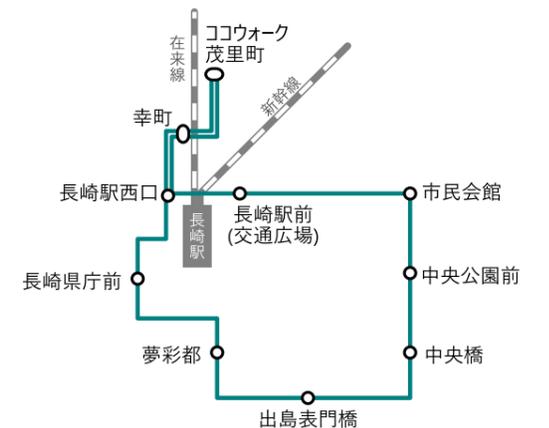
基盤的サービス	方向	便数	東長崎地区				日見地区				
			最大運行間隔				最大運行間隔				
			朝	昼	夕	夜	朝	昼	夕	夜	
共同経営を行わなかった場合	中心部	118便	11分	15分	25分	55分	44便	20分	20分	20分	60分
	郊外	122便	30分	18分	18分	33分	44便	30分	20分	20分	60分
共同経営を行った場合	中心部	77便	15分	15分	30分	70分	30便	30分	30分	30分	60分
	郊外	83便	30分	19分	16分	33分	28便	30分	30分	30分	60分
差引 (現計画との差引)	中心部	▲41便 (▲18便)	+4分 (±0分)	±0分 (±0分)	+5分 (±0分)	+15分 (+10分)	▲14便 (▲1便)	+10分 (±0分)	+10分 (±0分)	+10分 (±0分)	±0分 (±0分)
	郊外	▲39便 (▲14便)	±0分 (±0分)	+1分 (+1分)	▲2分 (+1分)	±0分 (±0分)	▲16便 (▲2便)	±0分 (±0分)	+10分 (±0分)	+10分 (±0分)	±0分 (±0分)

※東長崎地区の対象系統のうち、コミュニティ交通への転換による減便は▲31便

### 新規路線の共同運行

長崎市中心部の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運行に共同で取り組む。

運行時間：概ね9:00~16:30(平日・土曜・日祝)  
 毎時20分間隔で運行  
 便数：22便/日(11便×2事業者)  
 運賃：160円



長崎市域乗合バス事業共同経営計画  
〈第1版〉  
-改訂版-  
(案)

令和4年(2022年)9月改定  
長崎自動車株式会社  
長崎県交通局



## - 目次 -

<b>1. 計画の要旨</b>	
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	4
<b>2. 共同経営の内容</b>	
2-1 東部地域（東長崎地区）	
2-1-1 対象路線	6
2-1-2 共同経営の内容	9
2-1-3 共同経営の目標	16
2-2 東部地域（日見地区）	
2-2-1 対象路線	19
2-2-2 共同経営の内容	21
2-2-3 共同経営の目標	27
2-3 北部地域（滑石地区）	
2-3-1 対象路線	30
2-3-2 共同経営の内容	31
2-3-3 共同経営の目標	37
2-4 新規路線の共同運行	
2-4-1 共同経営の内容	40
2-4-2 共同経営の目標	41
<b>3. 実施期間</b>	42
<b>4. その他</b>	
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	42
4-2 共同経営による実施が想定される、その他の事業	42
4-3 余剰の充当（運転士等の労働環境の改善）	42
<b>5. 添付書類</b>	42
(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	



## 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 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

## 1-2 計画区域・対象路線

本計画は、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。

<b>計画区域</b>	対象路線の周辺（半径500m）
<b>対象路線</b>	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路線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

### (1) 東長崎地区・日見地区

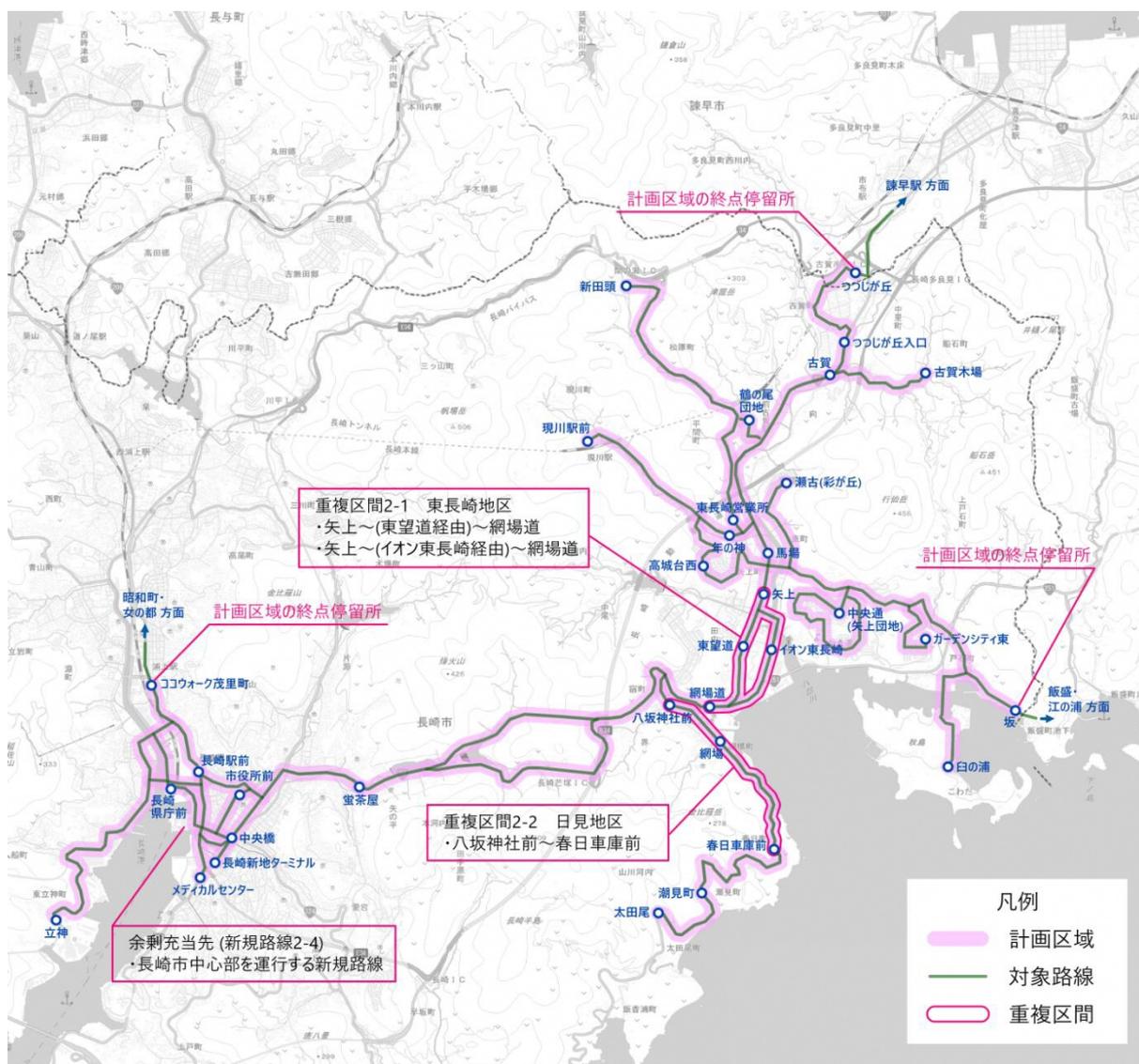


図 1-2-1 計画区域・対象路線（東長崎地区・日見地区）

## (2) 滑石地区

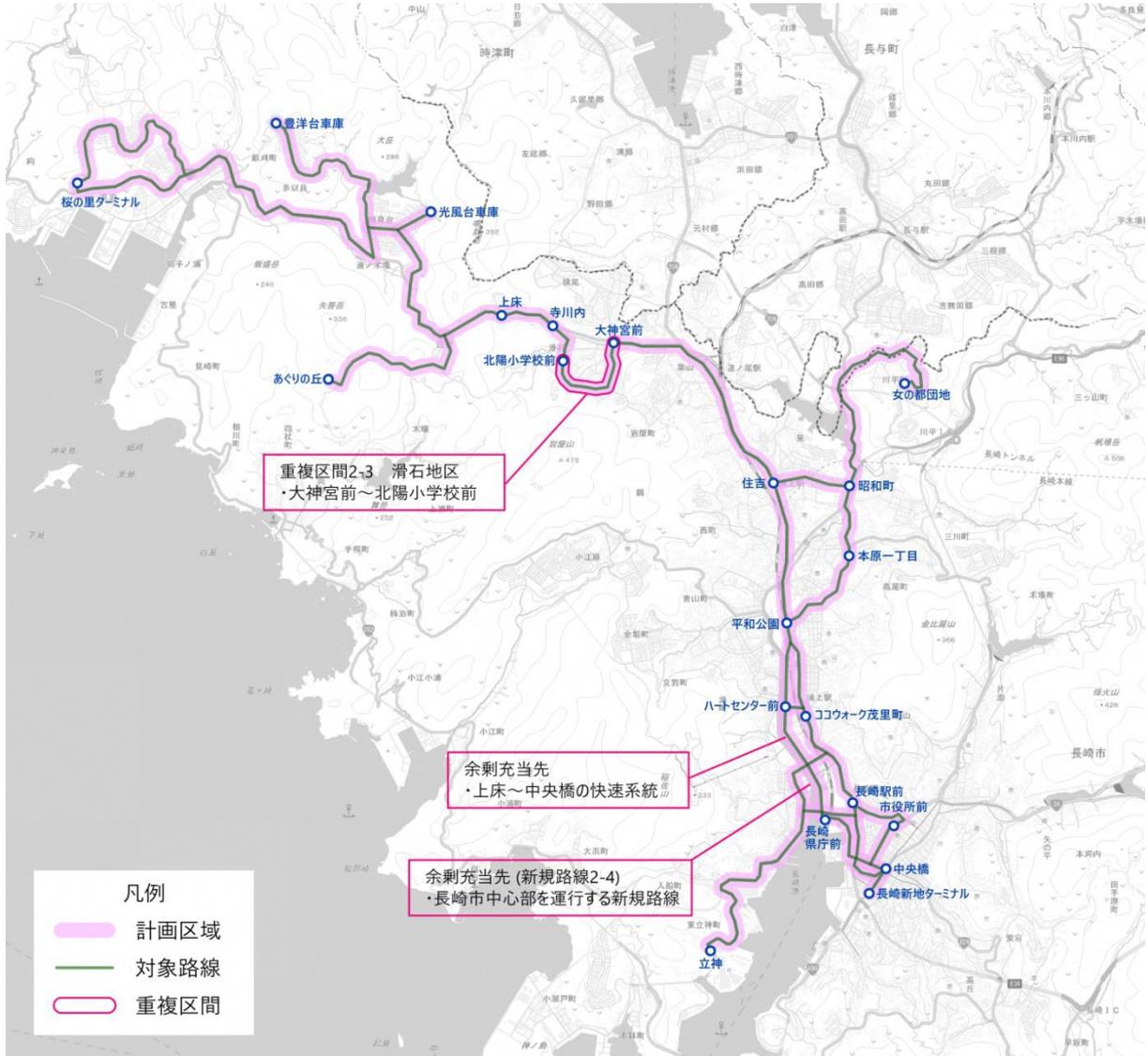


図 1-2-2 計画区域・対象路線（滑石地区）

### 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。

#### ○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。

#### ○新規路線の共同運行

- ・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。

## 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（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
- ・新規路線 2-4 の共同運行

長崎県交通局 ○重複路線の見直し（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

○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 ○重複路線の見直し（系統の廃止）

《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

- 長崎県交通局 ○重複路線の見直し（一部系統の延伸）  
○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  
・新規路線 2-4 の共同運行

### 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  
・新規路線 2-4 の共同運行

### 新規路線 2-4 長崎市中心部

- 運行会社 長崎自動車株、長崎県交通局  
対象路線 長崎市中心部を運行する新規路線  
取組内容 回遊性の向上を目的とした新規路線の共同運行

## 2. 共同経営の内容

### 2-1 東長崎地区

#### 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			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)		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)		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		長崎バス	401	瀬古	ココウォーク茂里町	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）

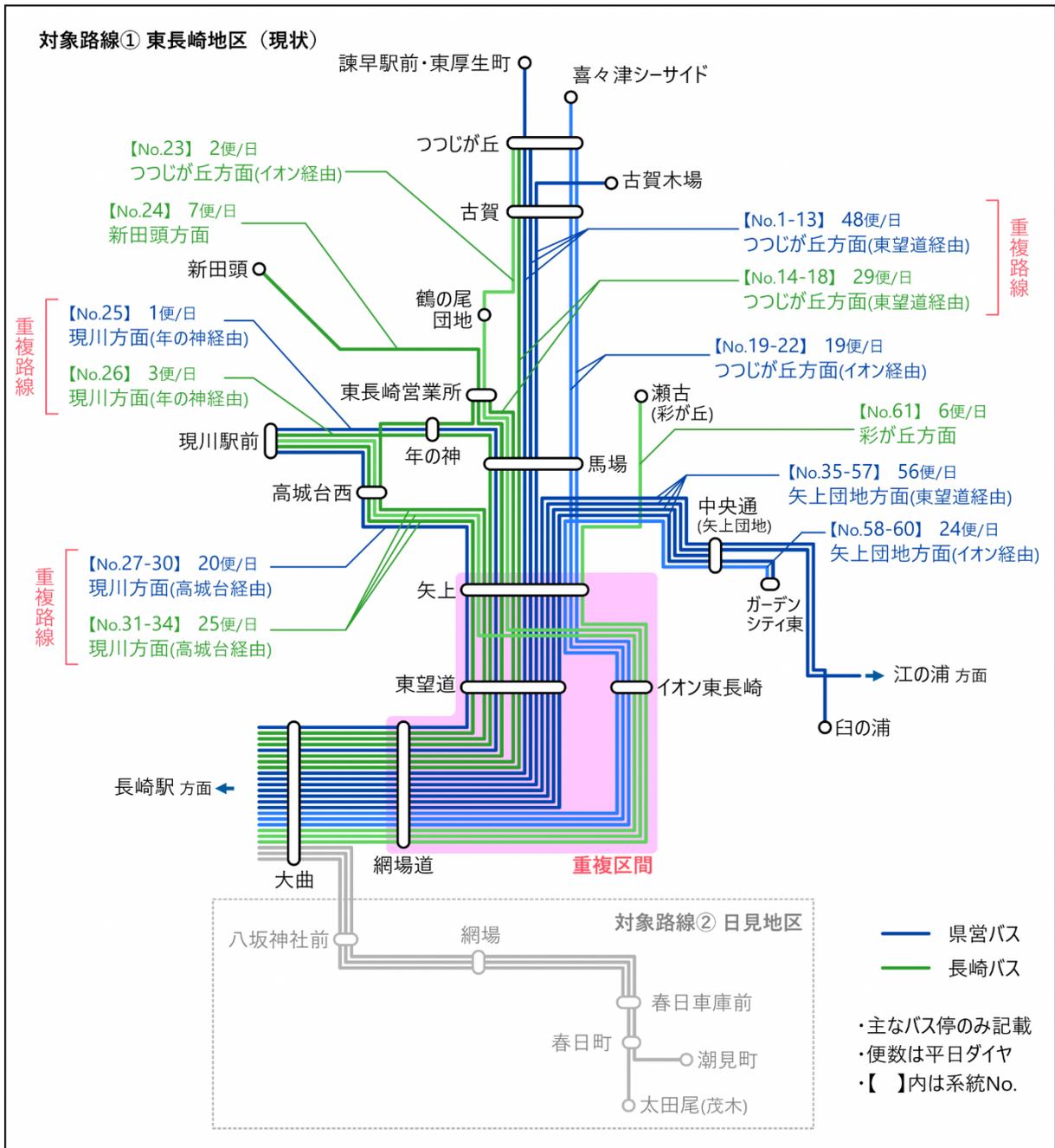


図 2-1-1 運行系統図（現状）

## 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。

## (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）

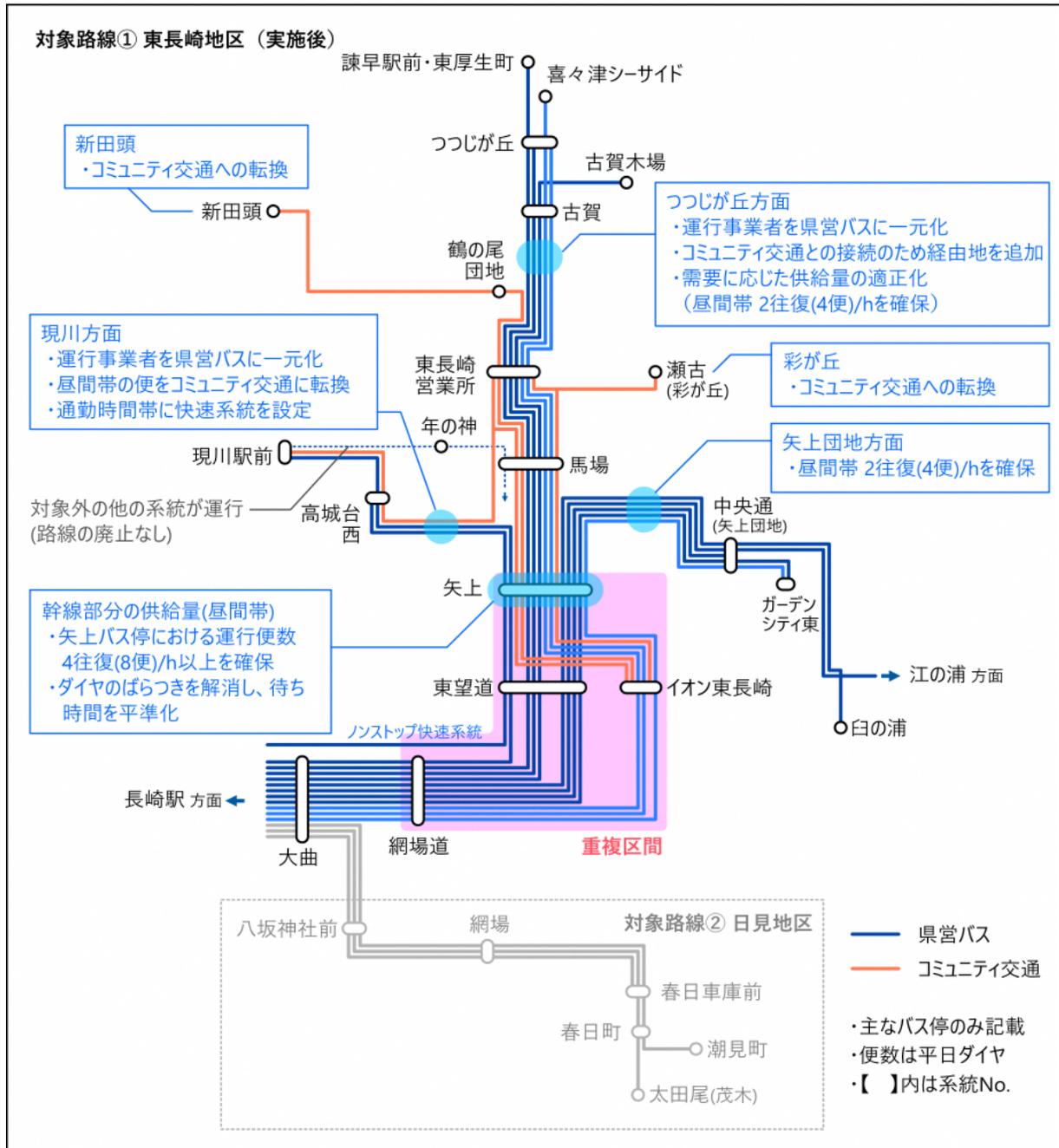


図 2-1-2 運行系統図（実施後）

○重複区間の新旧時刻表（中心部向け・矢上バス停）

表 2-1-2 重複区間の新旧時刻表（中心部向け・矢上バス停）

対象路線	つつじが丘方面・矢上団地方面～中心部（幹線系統）				バス停	矢上(中心部向け)			
	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
		00 05 10 10 20 25 30	19 31 43			05 10 10 20 25 25 30 30			
	7時	35 35 40 45 50		9 分	4 分	35 35 40 50 55		10 分	7 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
	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
	10時	05 10 20 35 50	16 25 45	10 分	7 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
	12時	05 10 20 35 50	10 40	15 分	10 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
	14時	05 10 20 35 50	10 40 50	15 分	10 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
	16時	05 10 20 30 35 50	10 50	15 分	10 分	05 20 30 35 50		15 分	12 分
	17時	05 10 20 35 50	10 50	15 分	12 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
	19時	05 15 45		30 分	17 分	05 20 50		30 分	18 分
	20時	05 20	00	15 分	12 分	05 20		15 分	15 分
	21時	20	05	45 分	30 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
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
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
9時		10 15 20 35 50	10 26 42 50	15 分	8 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
11時		05 10 35 50	10 45	25 分	12 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
13時		05 20 35 50	10 24 45	15 分	9 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
15時		05 20 35 50	10 27 50	15 分	10 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
17時		05 10 35 50	10 55	25 分	13 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
19時		05 50	13 49	36 分	14 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
	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
	8時	10 15 20 35 50 55	10 45	15 分	9 分	10 15 20 35 50 55		15 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
	10時	05 10 20 35 50	10 48	15 分	10 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
	12時	05 10 20 35 50	10 33 49	15 分	9 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
	14時	05 10 20 35 50	10 45	15 分	10 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
	16時	05 20 35 50	10 57	15 分	11 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
	18時	05 35 50	24 53	19 分	12 分	05 35 50		30 分	20 分
	19時	05 50	13 49	36 分	14 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（郊外向け・矢上バス停）

表 2-1-3 重複区間の新旧時刻表（郊外向け・矢上バス停）

対象路線	中心部～つつじが丘方面・矢上団地方面（幹線系統）				バス停	矢上（郊外向け）				
	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
平日	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 15 27 42 57		18 分	15 分	
	10時	15 27 42	21 31 57	18 分	10 分	11 27 42		16 分	15 分	
	11時	00 15 27 42	21 31 51	15 分	8 分	00 11 27 42 57		18 分	15 分	
	12時	00 15 27 42	07 21 36 52	9 分	8 分	11 27 42		15 分	14 分	
	13時	00 13 15 27 42	01 26	15 分	7 分	00 11 27 42		18 分	15 分	
	14時	00 13 15 27 42 57	14 31 47	18 分	8 分	00 11 27 42 57		18 分	15 分	
	15時	15 30 42 57	12 46	15 分	10 分	11 30 42 57		19 分	15 分	
	16時	15 27 42 43 57	22 36	18 分	9 分	11 13 27 42 47 52		16 分	10 分	
	17時	05 12 17 28 35 40 42 47 52	01 37	11 分	5 分	00 04 12 27 28 35 42 47 52 57		15 分	7 分	
	18時	05 12 07 17 22 27 31 37 47 48 51	08 12 27 58	13 分	5 分	05 07 17 18 22 30 38 40 42 46 57		11 分	5 分	
	19時	05 10 12 15 26 35 40 56	12 32 52	11 分	6 分	05 12 15 25 31 40 45 58		13 分	8 分	
	20時	05 08 13 34 36	07 31	18 分	6 分	01 08 24 39 51		16 分	11 分	
	21時	06 11 39 51	38	30 分	15 分	06 29 51		23 分	17 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	
	土曜	6時								
		7時	00 30 40		30 分	20 分	00 30 40		30 分	20 分
		8時	00 16 33 40 55	28	20 分	13 分	00 40 55		40 分	25 分
		9時	13 25 40 55	08	15 分	12 分	25 40 55		30 分	20 分
		10時	13 25 40 58	07 46	15 分	11 分	13 25 40 58		18 分	16 分
11時		13 25 40 58	11 31 52	13 分	9 分	13 25 40 58		18 分	16 分	
12時		13 25 40 58	06 32 52	12 分	9 分	13 25 40 58		18 分	16 分	
13時		11 13 25 40 58	06 32 46	12 分	8 分	13 25 40 58		18 分	16 分	
14時		11 13 25 40 58	16 37	18 分	9 分	13 25 40 58		18 分	16 分	
15時		13 25 40 58	01 16 32 46	12 分	8 分	13 25 40 58		18 分	16 分	
16時		13 25 40 41 58	22 46	15 分	9 分	11 13 25 35 40 58		18 分	10 分	
17時		13 25 40 58	17 51	15 分	10 分	11 13 25 40 58		18 分	12 分	
18時		03 15 20 25 40 45 58	02 46	15 分	7 分	03 15 20 25 40 45 55		15 分	8 分	
19時		03 15 20 25 40	02 32 46	12 分	6 分	03 15 20 28 40 58		18 分	10 分	
20時	11 12 20 35	01 31 53	18 分	10 分	11 12 35 50		23 分	13 分		
21時	05 10 20 38	28 58	20 分	11 分	05 23 50		27 分	20 分		
22時	05 23		18 分	13 分	05		15 分	15 分		
23時										
日祝	6時									
	7時	00				00				
	8時	00 40 55	28	60 分	29 分	00 40 55		60 分	38 分	
	9時	13 25 40 55	08	15 分	12 分	25 40 55		30 分	20 分	
	10時	13 25 40 58	07 46	15 分	11 分	13 25 40 58		18 分	16 分	
	11時	13 25 40 58	06 31 52	12 分	9 分	13 25 40 58		18 分	16 分	
	12時	13 25 40 58	06 32 52	12 分	9 分	13 25 40 58		18 分	16 分	
	13時	11 13 25 40 58	06 32 51	12 分	8 分	13 25 40 58		18 分	16 分	
	14時	11 13 25 40 58	16 37	18 分	9 分	13 25 40 58		18 分	16 分	
	15時	13 25 40 58	01 16 32 51	12 分	8 分	13 25 40 58		18 分	16 分	
	16時	13 25 40 41 58	22 46	15 分	9 分	11 13 25 35 40 58		18 分	10 分	
	17時	13 25 40 58	17 51	15 分	10 分	11 13 25 40 58		18 分	12 分	
	18時	03 15 20 25 40 58	02 17 51	15 分	7 分	03 15 20 25 40 58		18 分	10 分	
	19時	03 15 20 25 40	02 51	15 分	8 分	03 15 20 25 40 58		18 分	12 分	
20時	11 12 20 35	01 31 53	18 分	9 分	11 12 35 50		23 分	13 分		
21時	05 10 20 38	28 58	20 分	11 分	05 23 50		27 分	20 分		
22時	05 23		18 分	13 分	05		15 分	15 分		
23時										

屋間帯における最大待ち時間が概ね15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

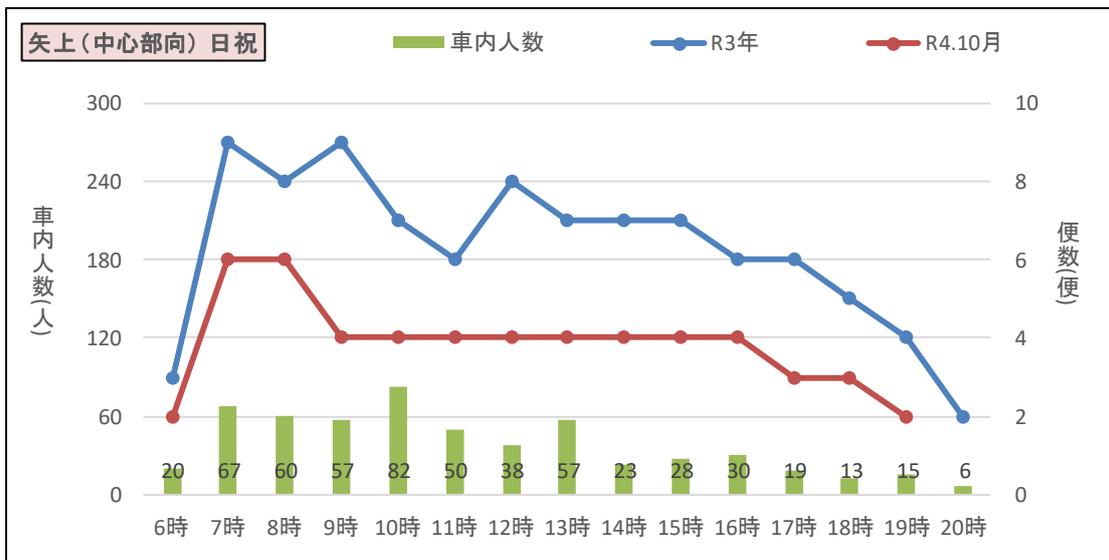
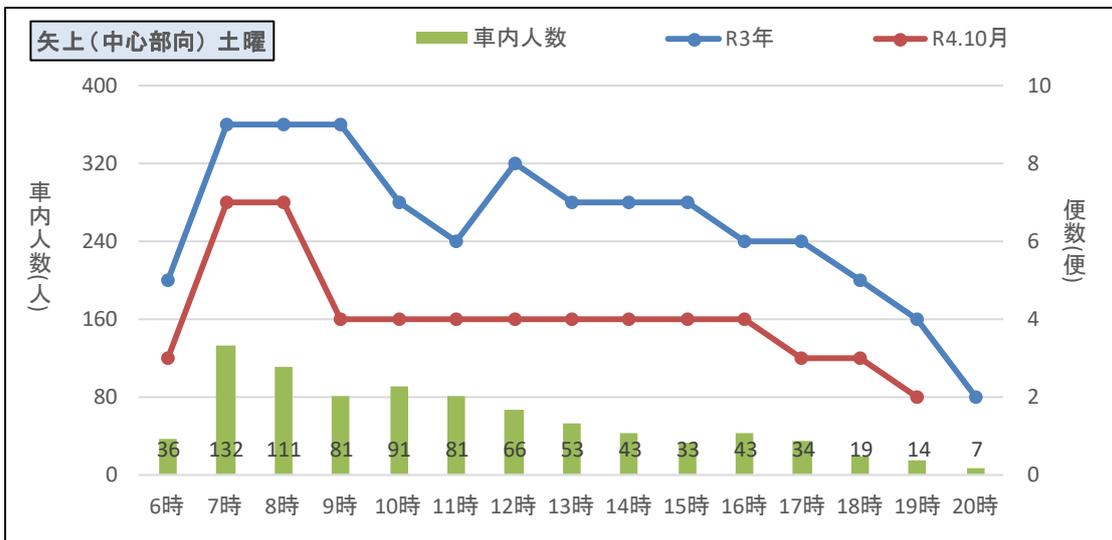
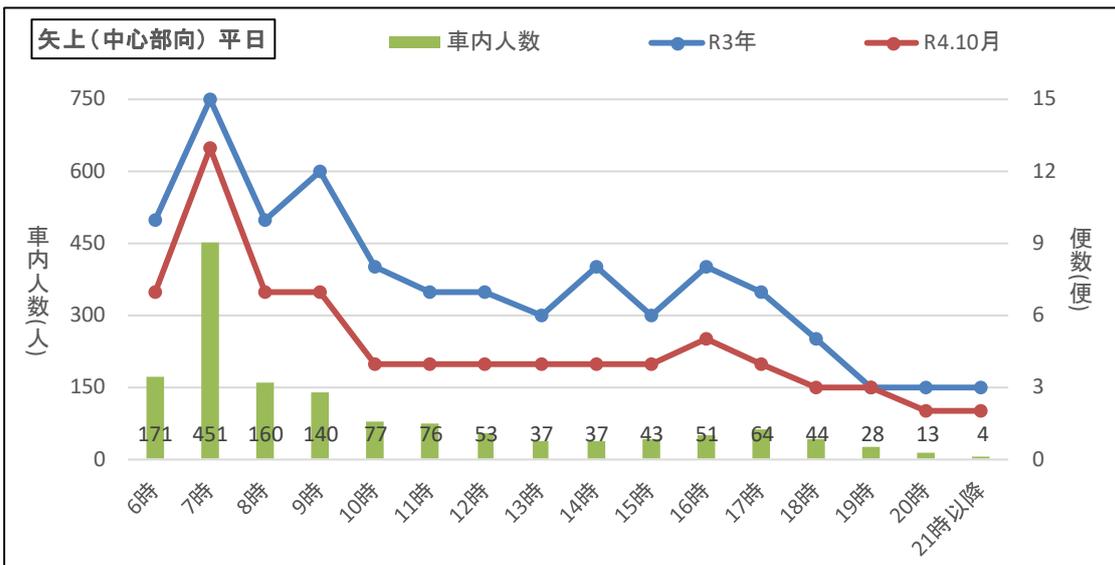


図 2-1-3 輸送人員と運行便数（中心部向け・矢上バス停）

○輸送人員と運行便数（郊外向け・網場道バス停）

R3.4.8~R3.4.28 利用実績

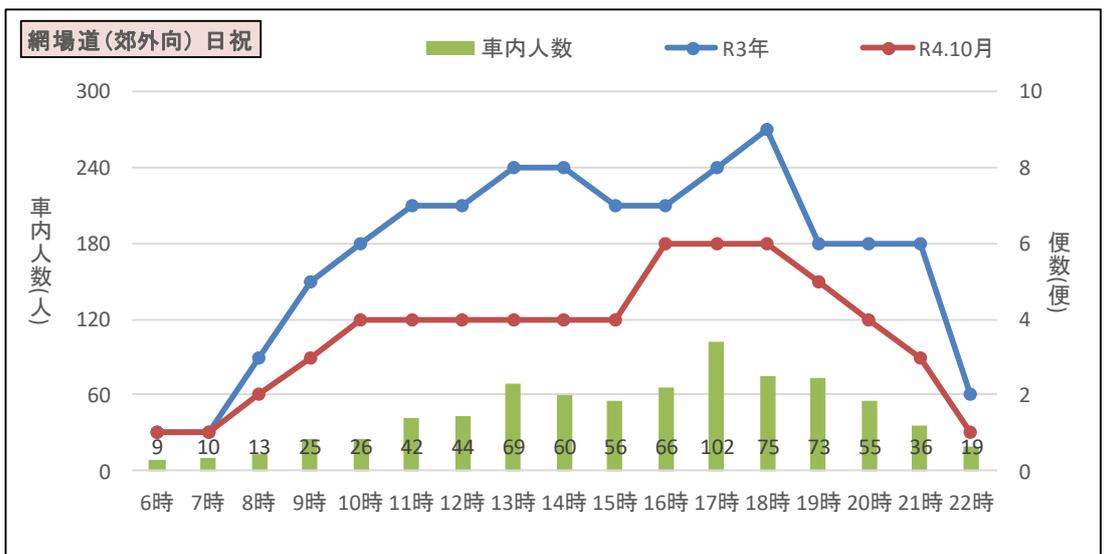
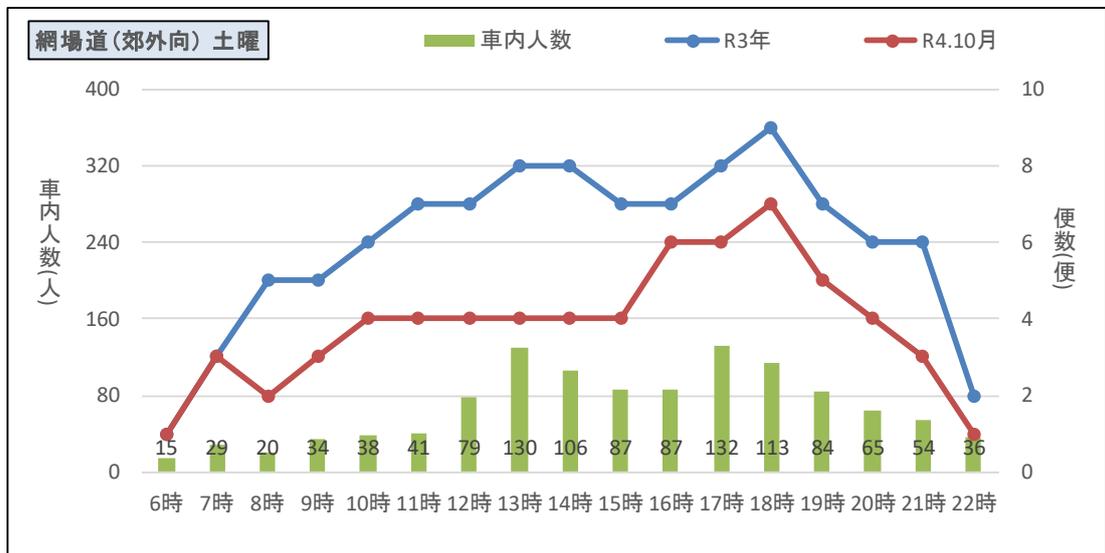
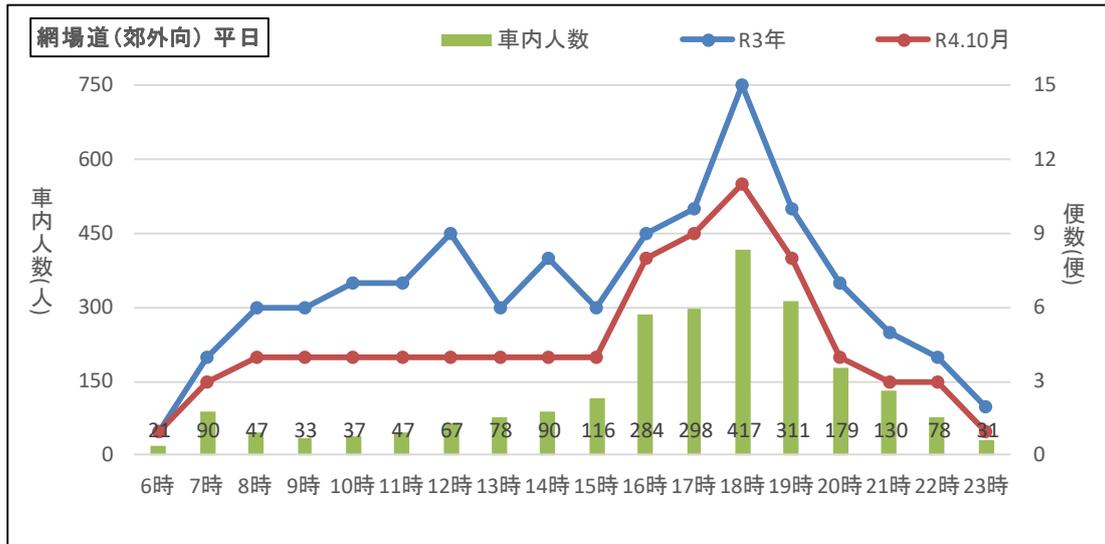


図 2-1-4 輸送人員と運行便数（郊外向け・網場道バス停）

## 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511百万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]	収益実績 R2	収益見込み 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	53,288	1,281,784	▲161,845	▲194,432	▲146,682	▲163,316	▲179,119
	計	53,288	1,281,784	▲252,407	▲295,899	▲146,682	▲163,316	▲179,119
差し引き	長崎バス	▲25,542	▲468,331	—	—	105,840	109,995	113,942
	県営バス	▲3,143	▲37,857	—	—	62,705	60,277	57,971
	計	▲28,685	▲506,188	—	—	168,545	170,272	171,913

○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（共同計画対象外の路線）に転換される系統は収益性の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	11,041	-918 分/日
	土曜	10,243	10,243	10,243	8,465	8,465	8,465	-1,778 分/日
	日祝	9,687	9,687	9,687	8,050	8,050	8,050	-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	29.1	-2.4 人/日
	土曜	27.0	27.0	27.0	22.3	22.3	22.3	-4.7 人/日
	日祝	25.5	25.5	25.5	21.2	21.2	21.2	-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	22.9	-2.3 台/日
	土曜	21.6	21.6	21.6	17.8	17.8	17.8	-3.8 台/日
	日祝	20.4	20.4	20.4	16.9	16.9	16.9	-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、対象システム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

(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)

※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

### 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	日見	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）

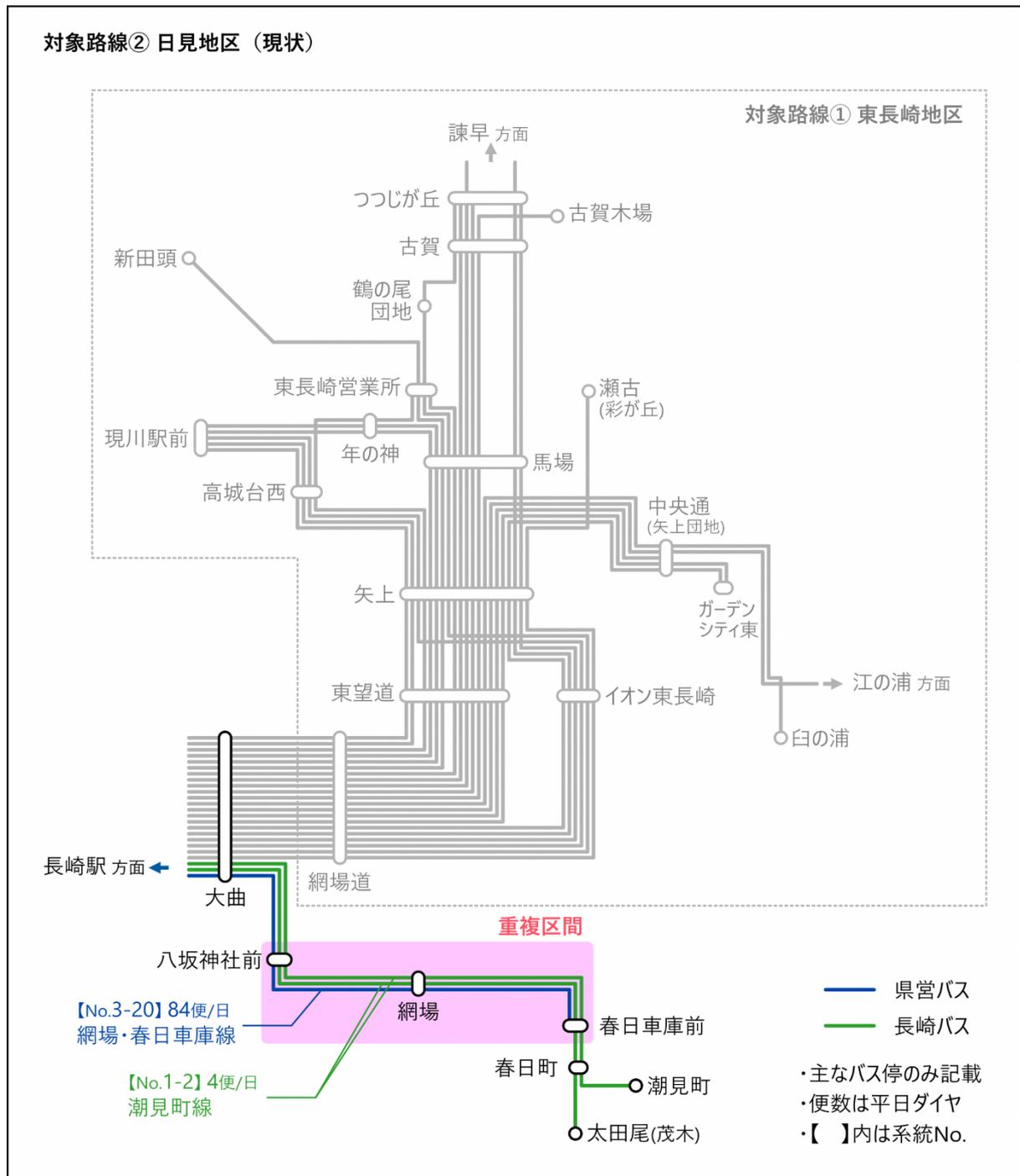


図 2-2-1 運行系統図（現状）

## 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

#### 長崎バスシステムの廃止【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、以下の長崎バスシステムを廃止し、当該区間の運行分担を図る。

- ・日見：No.1～2

#### 県営バスシステムの一部増便

長崎バスシステムの廃止に伴い、朝の通勤時間帯の輸送量を確保するため、以下の県営バスシステムを1便増便する。

- ・日見：No.3

#### 県営バスシステムの一部延伸【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、県営バスの以下のシステム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、県営バスシステム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。

### (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）

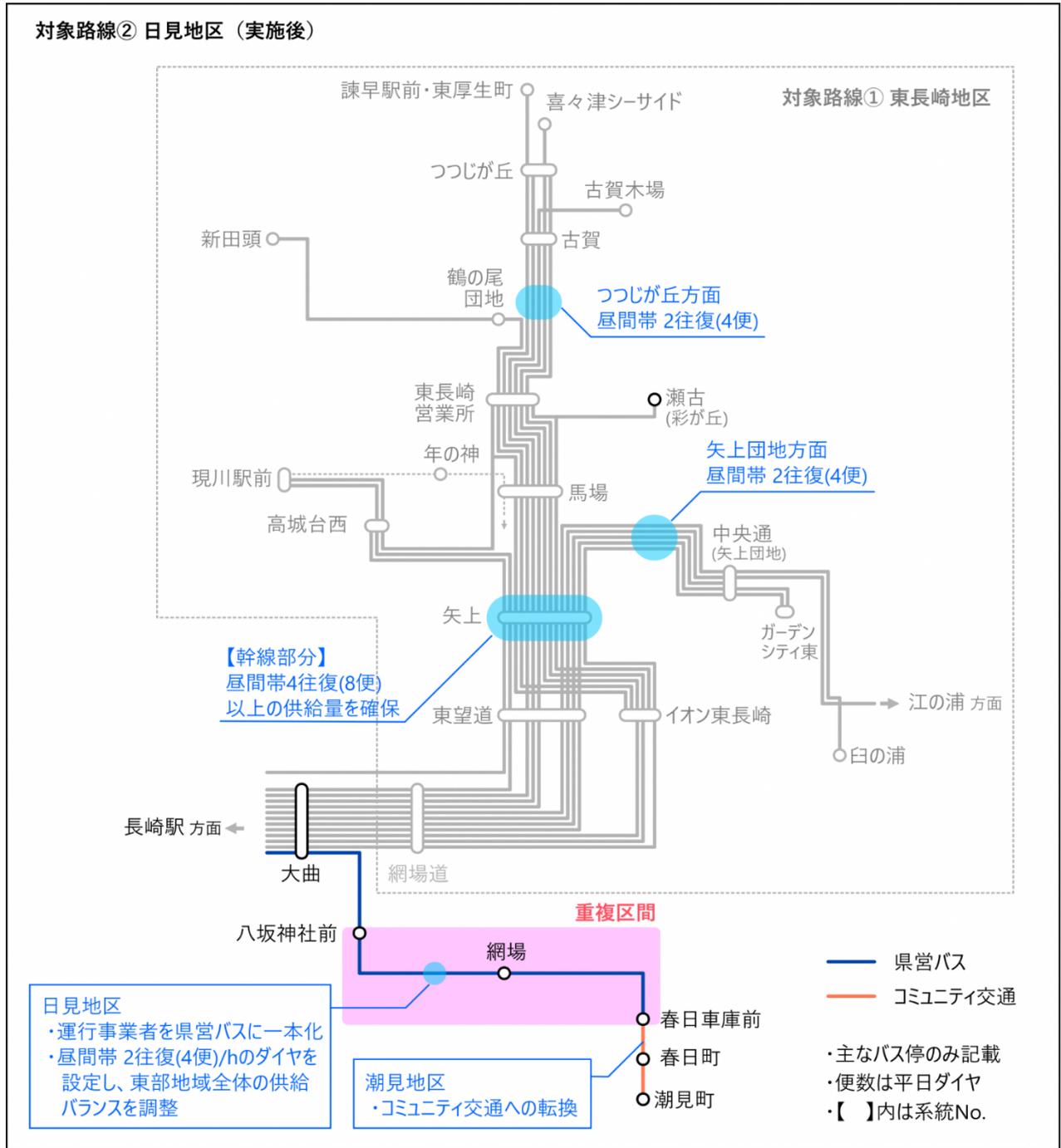


図 2-2-2 運行系統図（実施後）

○重複区間の新旧時刻表（中心部向け・八坂神社前バス停）

表 2-2-2 重複区間の新旧時刻表（中心部向け・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(中心部向け)				
	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
平日	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	10 25 40 55		15 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		30 分	30 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									
	土曜	6時	35 55		20 分	20 分	35 55		20 分	20 分
		7時	15 35 55		20 分	20 分	25 55		30 分	30 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	26	20 分	15 分	25 55		30 分	30 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 45		30 分	25 分	25 55		30 分	30 分	
18時		15 45		30 分	30 分	55		60 分	60 分	
19時		45		60 分	60 分	55		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	
	7時	05 35 55		30 分	27 分	25 55		30 分	30 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	26	20 分	15 分	25 55		30 分	30 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 45		30 分	25 分	25 55		30 分	30 分	
	18時	15 45		30 分	30 分	55		60 分	60 分	
	19時	45		60 分	60 分	55		60 分	60 分	
20時	44		59 分	59 分						
21時										
22時										
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

○重複区間の新旧時刻表（郊外向け・八坂神社前バス停）

表 2-2-3 重複区間の新旧時刻表（郊外向け・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(郊外向け)				
	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
平日	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		30 分	30 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		30 分	30 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									
	土曜	6時	51							
		7時	21		30 分	30 分	53			
		8時	06 31 51		45 分	30 分	13 43		30 分	25 分
		9時	21 51	37	30 分	20 分	13 43		30 分	30 分
		10時	16 36 56		25 分	22 分	13 43		30 分	30 分
11時		16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
12時		16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
13時		16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
14時		16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
15時		16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
16時		16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
17時		16 36 56	37	20 分	15 分	13 43		30 分	30 分	
18時		16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
19時		16 46		30 分	25 分	13 43		30 分	30 分	
20時		15		29 分	29 分	12		29 分	29 分	
21時	13		58 分	58 分	10		58 分	58 分		
22時	13		60 分	60 分						
23時										
日祝	6時	51								
	7時	21		30 分	30 分	53				
	8時	06 51		45 分	45 分	43		50 分	50 分	
	9時	21 51	37	30 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
	10時	16 36 56		25 分	22 分	13 43		30 分	30 分	
	11時	16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
	12時	16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
	13時	16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
	14時	16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
	15時	16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
	16時	16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
	17時	16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
	18時	16 36 56		20 分	20 分	13 43		30 分	30 分	
	19時	16 46		30 分	25 分	13 43		30 分	30 分	
	20時	15		29 分	29 分	12		29 分	29 分	
21時	13		58 分	58 分	10		58 分	58 分		
22時	13		60 分	60 分						
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

○輸送人員と運行便数（中心部向け・八坂神社前バス停）

R3.4.8~R3.4.28 利用実績

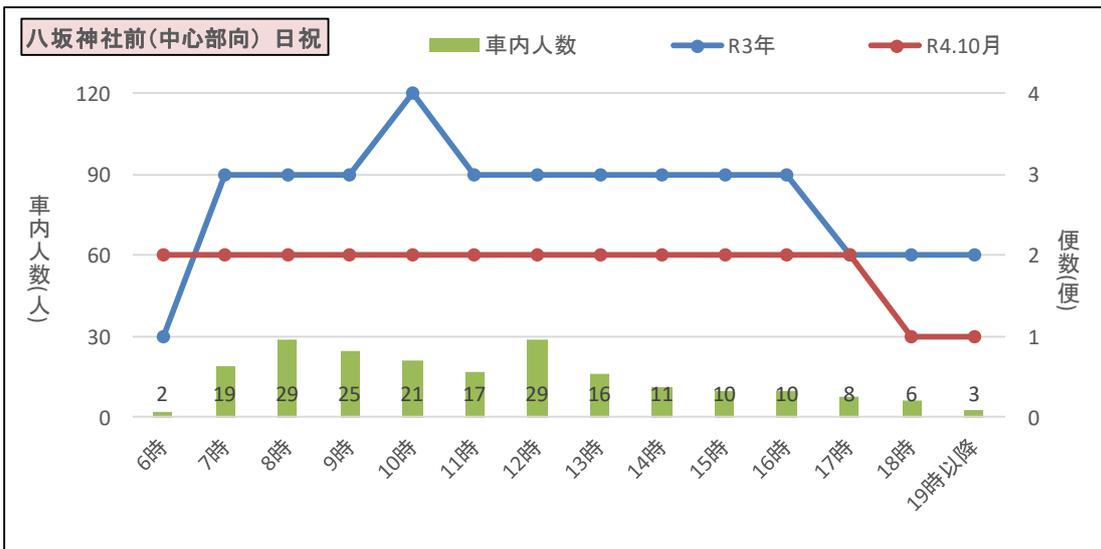
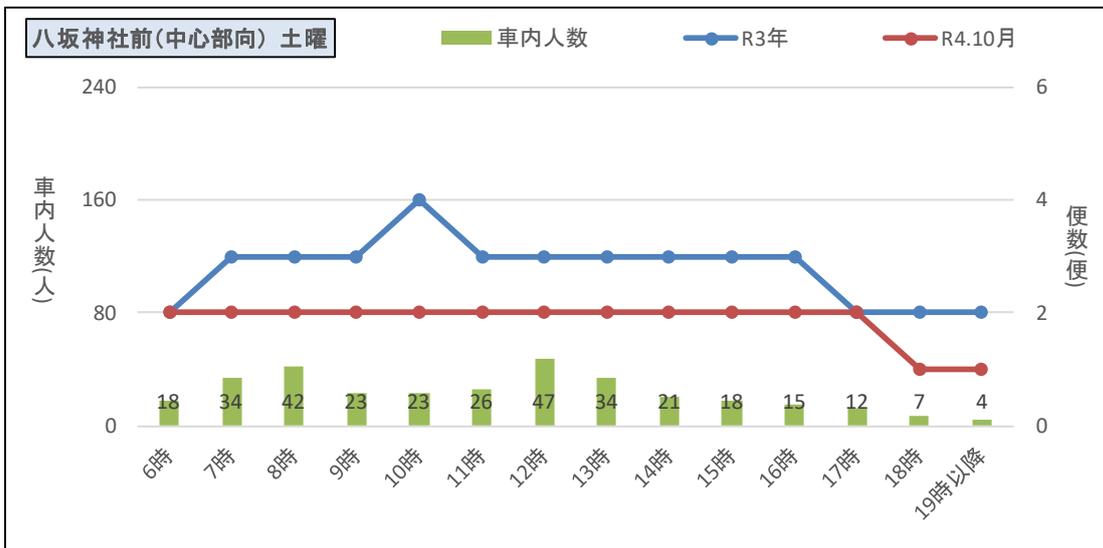
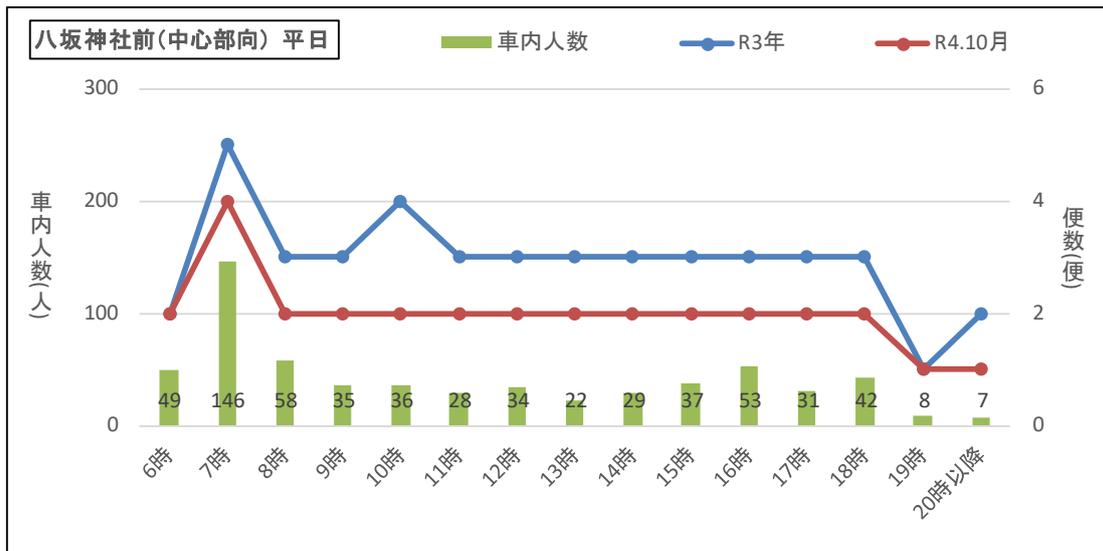


図 2-2-3 輸送人員と運行便数（中心部向け・八坂神社前バス停）

○輸送人員と運行便数（郊外向け・八坂神社前バス停）

R3.4.8~R3.4.28 利用実績

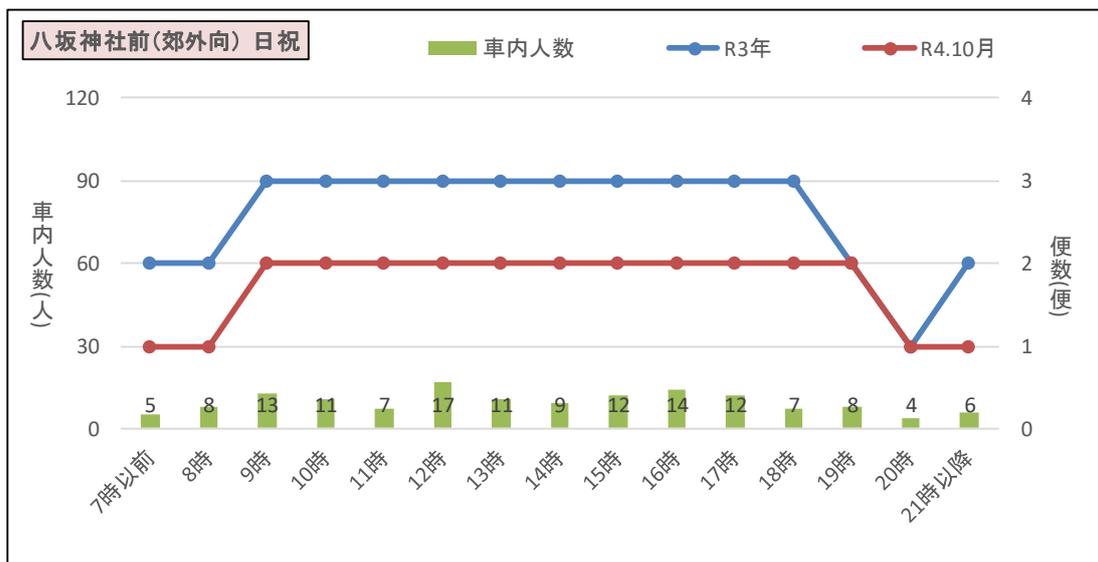
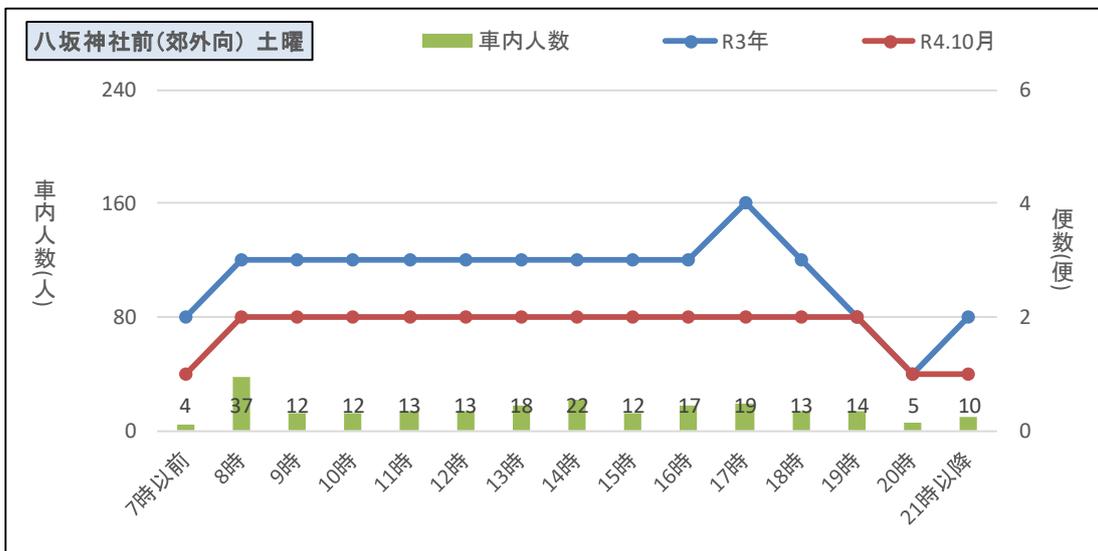
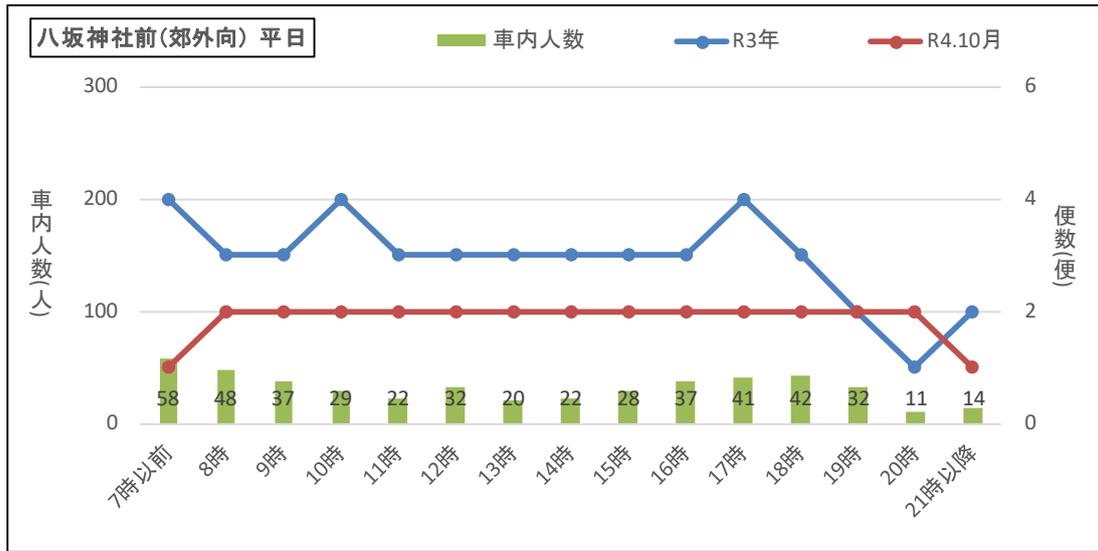


図 2-2-4 輸送人員と運行便数（郊外向け・八坂神社前バス停）

## 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154百万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]	収益実績 R2	収益見込み 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	20,482	264,602	▲47,815	▲51,883	▲10,872	▲15,276	▲19,460
	計	20,482	264,602	▲54,934	▲57,791	▲10,872	▲15,276	▲19,460
差し引き	長崎バス	▲1,264	▲20,773	—	—	6,032	6,149	6,261
	県営バス	▲9,171	▲111,130	—	—	45,442	45,248	45,064
	計	▲10,435	▲131,903	—	—	51,474	51,397	51,325

○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	1,420	-1,985 分/日
	土曜	1,776	1,776	1,776	1,192	1,192	1,192	-584 分/日
	日祝	1,737	1,737	1,737	1,192	1,192	1,192	-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	3.7	-5.3 人/日
	土曜	4.7	4.7	4.7	3.1	3.1	3.1	-1.6 人/日
	日祝	4.6	4.6	4.6	3.1	3.1	3.1	-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	3.0	-4.2 台/日
	土曜	3.7	3.7	3.7	2.5	2.5	2.5	-1.2 台/日
	日祝	3.7	3.7	3.7	2.5	2.5	2.5	-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、対象システム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

(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)

※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

### 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）

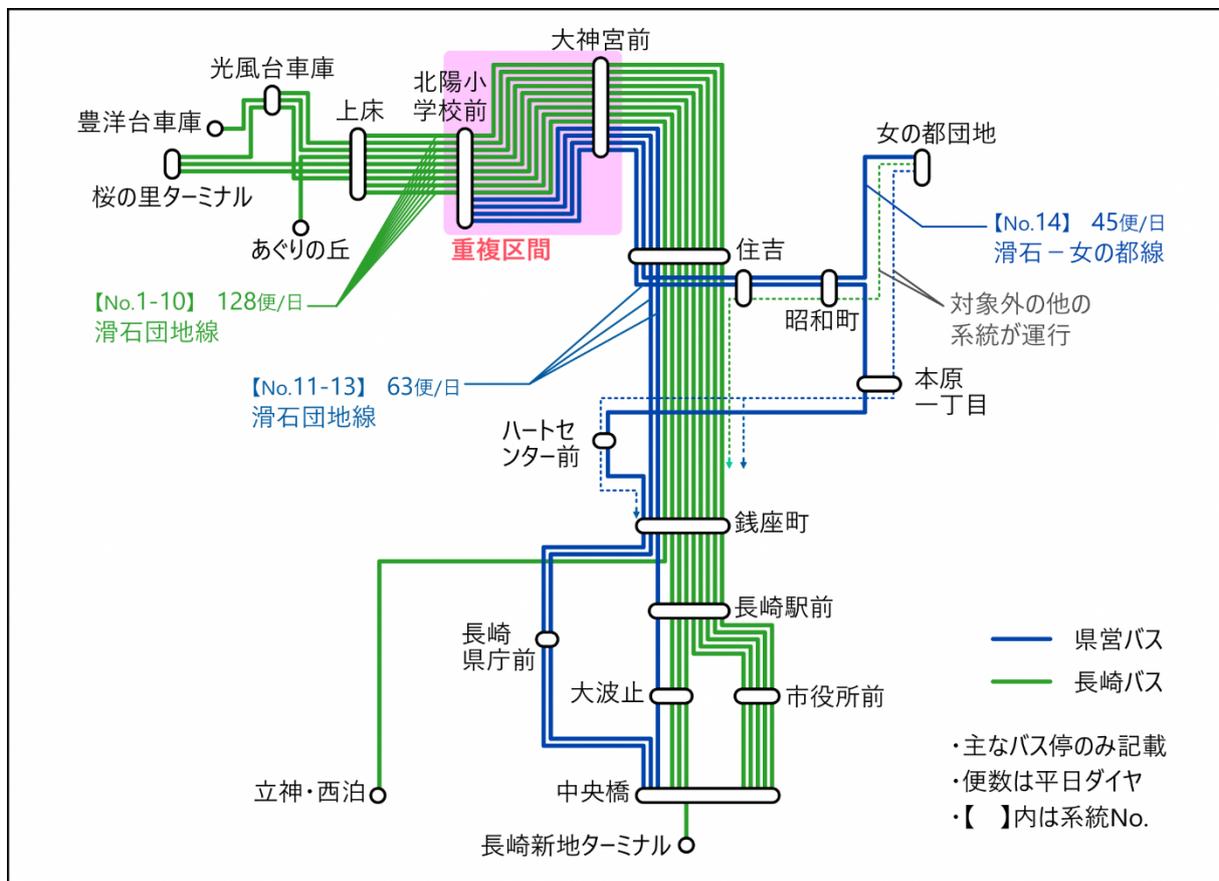


図 2-3-1 運行系統図（現状）

## 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。

### (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、県営バス系統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）

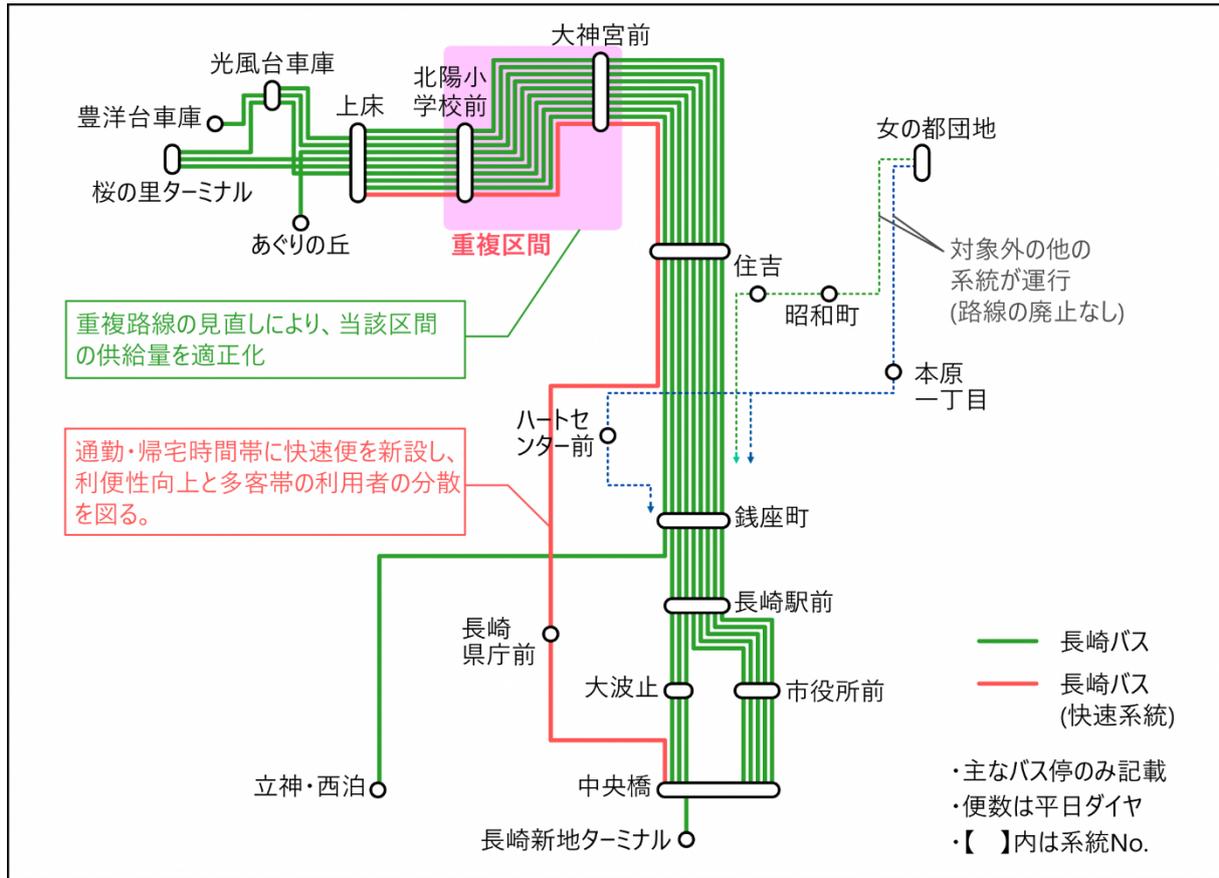


図 2-3-2 運行系統図（実施後）

○重複区間の新旧時刻表（中心部向け・北陽小学校前バス停）

表 2-3-2 重複区間の新旧時刻表（中心部向け・北陽小学校前バス停）

対象路線		滑石団地線（北陽小学校前～大神宮前）				バス停		北陽小学校前(中心部向け)			
ダイヤ	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	57				57					
		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		
		04 09 14 19 24	08 21 34			04 09 14 19 24					
	7時	34 44		10分	5分	29 34 39 44 54		10分	6分		
		04 09 24 39 54	00 26 30		9分	04 14 24 39 54		15分	12分		
	8時	09 24 39 54	00 01 24 31 48	15分	8分	09 24 39 54		15分	15分		
		09 24 39 54	01 22 31 38		8分	09 24 39 54		15分	15分		
	9時	09 34 54	01 16 25 31 43	11分	8分	06 18 30 42 54		12分	12分		
		14 34 44 59	01 16 31 54		8分	06 18 30 42 54		12分	12分		
	10時	14 29 44 59	01 16 28 31 52	13分	7分	06 18 30 42 54		12分	12分		
		14 29 44 59	01 16 31 52		8分	06 18 30 42 54		12分	12分		
	11時	14 29 44 59	01 16 27 31 44	15分	8分	06 18 30 42 54		12分	12分		
		14 29 44 59	01 16 31 47		8分	06 18 30 42 54		12分	12分		
	12時	14 29 44 54	01 04 18 31 54	13分	7分	09 24 39 54		15分	15分		
		19 54	01 31 46		12分	14 34 54		20分	20分		
	13時	09 29 49	01	20分	14分	24 54		30分	30分		
		09 49		40分	30分	24		30分	30分		
	14時	44		55分	55分	04 44		40分	40分		
	15時										
	16時										
	17時										
	18時										
19時											
20時											
21時											
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 14 24 34 44 54		10分	10分	04 14 24 34 44 54		10分	10分		
	7時	14 34 54	36 51	20分	12分	09 24 39 54		15分	15分		
		14 34 54	21 41 51		10分	09 24 39 54		15分	15分		
	8時	14 34 54	21 41 51	20分	10分	09 24 39 54		15分	15分		
		14 34 54	21 41 51		10分	09 24 39 54		15分	15分		
	9時	14 34 54	21 41 51	20分	10分	09 24 39 54		15分	15分		
		14 34 54	21 41 51		10分	14 34 54		20分	20分		
	10時	14 34 54	21 41 51	20分	10分	14 34 54		20分	20分		
		14 34 54	21 41 51		10分	14 34 54		20分	20分		
	11時	14 34 54	41	20分	15分	14 34 54		20分	20分		
		14 34 54	41		15分	14 34 54		20分	20分		
	12時	14 34 54		25分	25分	24 54		30分	30分		
		19 44		40分	33分	24		30分	30分		
	13時	09 49		55分	55分	04 44		40分	40分		
		44									
	14時										
	15時										
	16時										
	17時										
	18時										
	19時										
20時											
21時											
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 54		20分	14分	04 14 34 44 54		20分	14分		
	7時	14 34 54	51	20分	15分	09 24 39 54		15分	15分		
		14 34 54	21 41 51		10分	09 24 39 54		15分	15分		
	8時	14 34 54	21 41 51	20分	10分	09 24 39 54		15分	15分		
		14 34 54	21 41 51		10分	14 34 54		20分	20分		
	9時	14 34 54	21 41 51	20分	10分	14 34 54		20分	20分		
		14 34 54	21 41 51		10分	14 34 54		20分	20分		
	10時	14 34 54	21 41 51	20分	10分	14 34 54		20分	20分		
		14 34	21 41		12分	14 34 54		20分	20分		
	11時	04 34 59	41	30分	20分	14 34 54		20分	20分		
		34		35分	35分	24 54		30分	30分		
	12時	09 49		40分	38分	24		30分	30分		
						04		40分	40分		
13時											

昼間帯における最大待ち時間が平日12.5分、土日15.5分、20分に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（郊外向け・大神宮前バス停）

表 2-3-3 重複区間の新旧時刻表（郊外向け・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(郊外向け)				
ダイヤ	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									
	7時	36 58		22分	22分	36				
	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	9分	6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	15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	
	土曜	5時								
		6時								
		7時	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
9時		24 44	14 19 49	20分	11分	14 34 54		20分	20分	
10時		04 24 44	14 19 49	20分	10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	
12時		04 24 44	14 19 49	20分	10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	
14時		04 24 44	14 19 49	20分	10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	
16時		04 24 44	14 19	20分	11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	
18時		04 24 44	14 19 49	20分	10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	
20時		02 20 42		22分	20分	17 37 57		20分	20分	
21時		02 20 42 57		22分	19分	15 37 57		22分	20分	
22時		17 42		25分	23分	17 42		25分	23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
		8時	24 54	49	25分	18分	29 59		30分	30分
	9時	24 44	14 19 49	20分	11分	14 34 54		20分	18分	
	10時	04 24 44	14 19 49	20分	10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	
	12時	04 24 44	14 19 49	20分	10分	14 29 44 59		15分	15分	
	13時	04 24 44	14 19 49	20分	10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	
	15時	04 24 44	14 19 49	20分	10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	
	17時	04 24 44	14 19 49	20分	10分	14 29 44 59		15分	15分	
	18時	04 24 44	14 19 49	20分	10分	19 39 59		20分	20分	
	19時	04 24 43		20分	18分	19 39 57		20分	19分	
	20時	02 20 42		22分	20分	17 37 57		20分	20分	
	21時	02 20 42 57		22分	19分	15 37 57		22分	20分	
	22時	17 44		27分	24分	17 44		27分	24分	
	23時									

昼間帯における最大待ち時間が平日10.5分、土日15.5分、20分に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（中心部向け・大神宮前バス停）

R3.4.8～R3.4.28 利用実績（9月の実態調査をもとに補正）

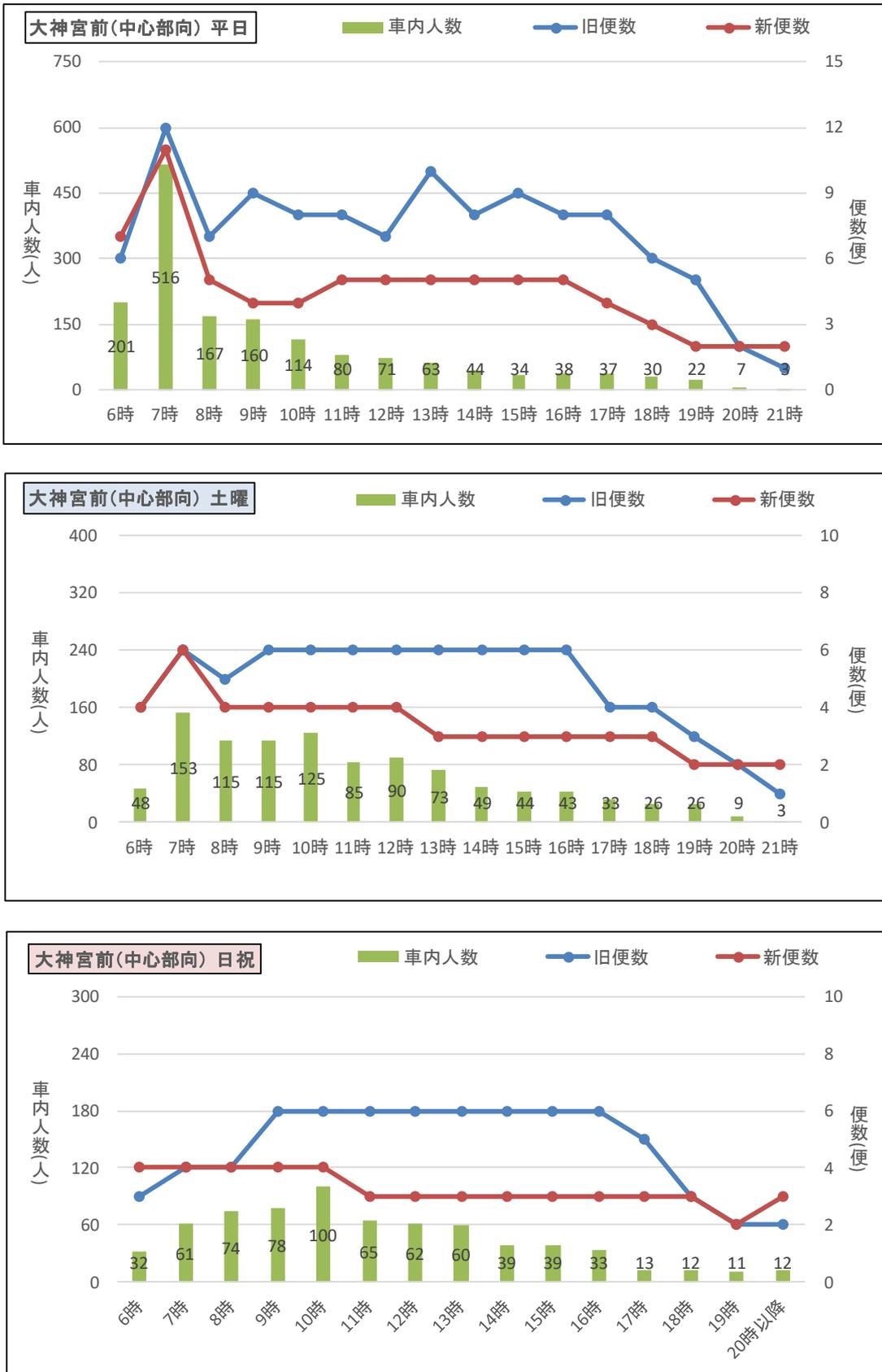


図 2-3-3 輸送人員と運行便数（中心部向け・大神宮前バス停）

○輸送人員と運行便数（郊外向け・大神宮前バス停）

R3.4.8～R3.4.28 利用実績（9月の実態調査をもとに補正）

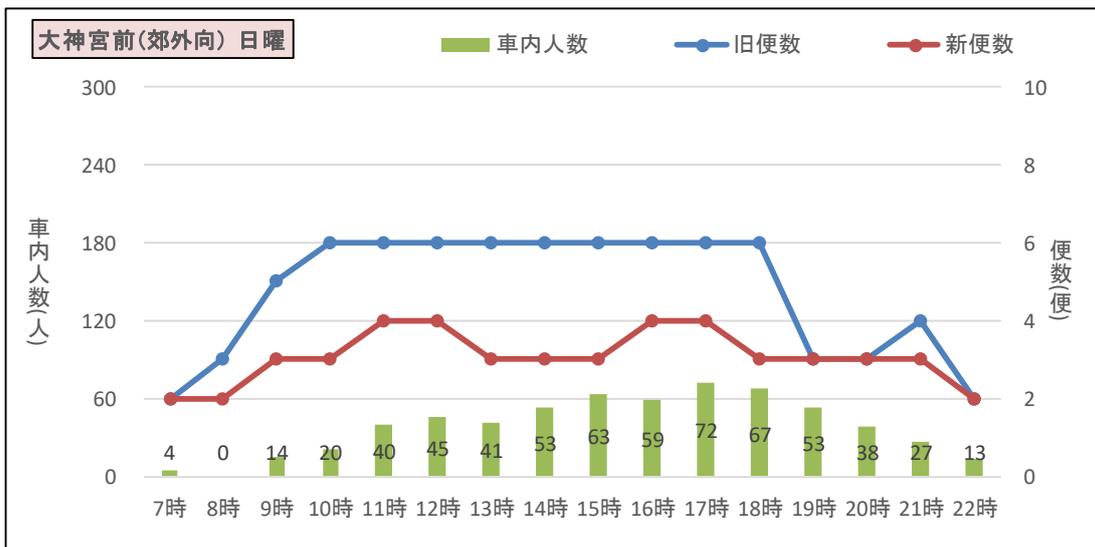
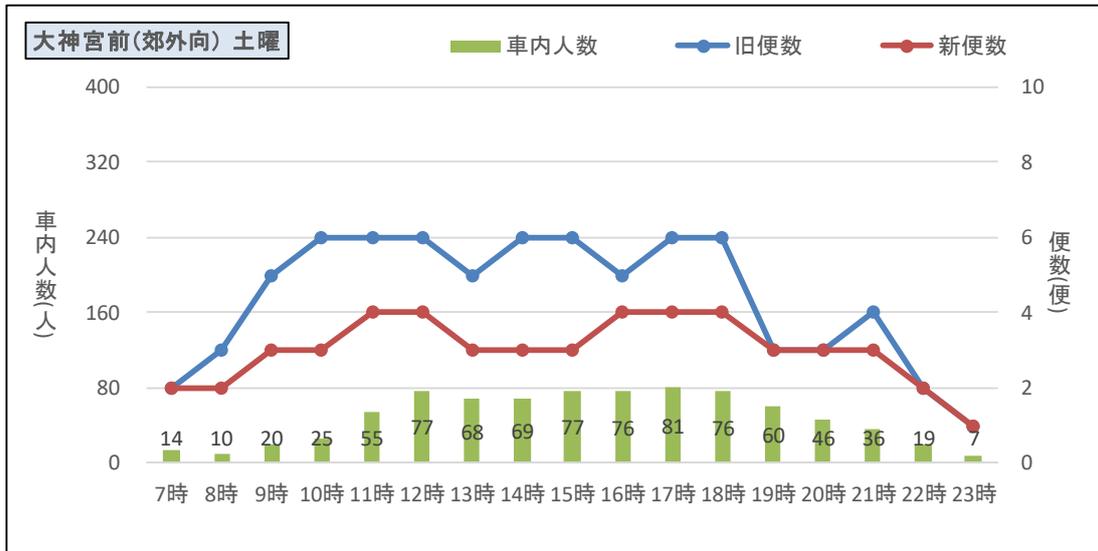
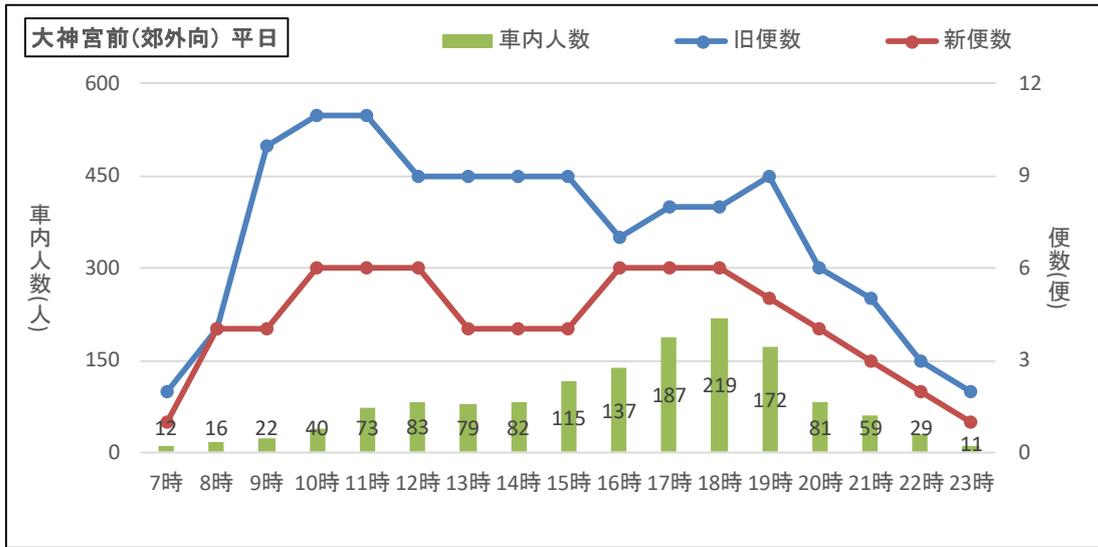


図 2-3-4 輸送人員と運行便数（郊外向け・大神宮前バス停）

## 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387百万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	47,955	803,066	▲ 33,338	▲ 48,632	12,320	▲ 4,495	▲ 20,468
	県営バス	0	0	▲ 48,729	▲ 52,287	0	0	0
	計	47,955	803,066	▲ 82,067	▲ 100,919	12,320	▲ 4,495	▲ 20,468
差し引き	長崎バス	5,805	53,141	—	—	73,647	68,892	64,376
	県営バス	▲ 33,293	▲ 348,169	—	—	56,183	59,885	63,401
	計	▲ 27,488	▲ 295,028	—	—	129,830	128,777	127,777

○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	8,109	+667 分/日
	土曜	5,654	5,654	5,654	6,021	6,021	6,021	+367 分/日
	日祝	5,411	5,411	5,411	5,716	5,716	5,716	+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	24.6	+2.0 人/日
	土曜	17.1	17.1	17.1	18.2	18.2	18.2	+1.1 人/日
	日祝	16.4	16.4	16.4	17.3	17.3	17.3	+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	19.6	+1.6 台/日
	土曜	13.7	13.7	13.7	14.6	14.6	14.6	+0.9 台/日
	日祝	13.1	13.1	13.1	13.8	13.8	13.8	+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時刻の維持・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

(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

※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

### 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)→市民会館→中央公園前 →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 k m
所要時間	28分
便数	22便/日 (11便/日×2事業者)
運賃	160円

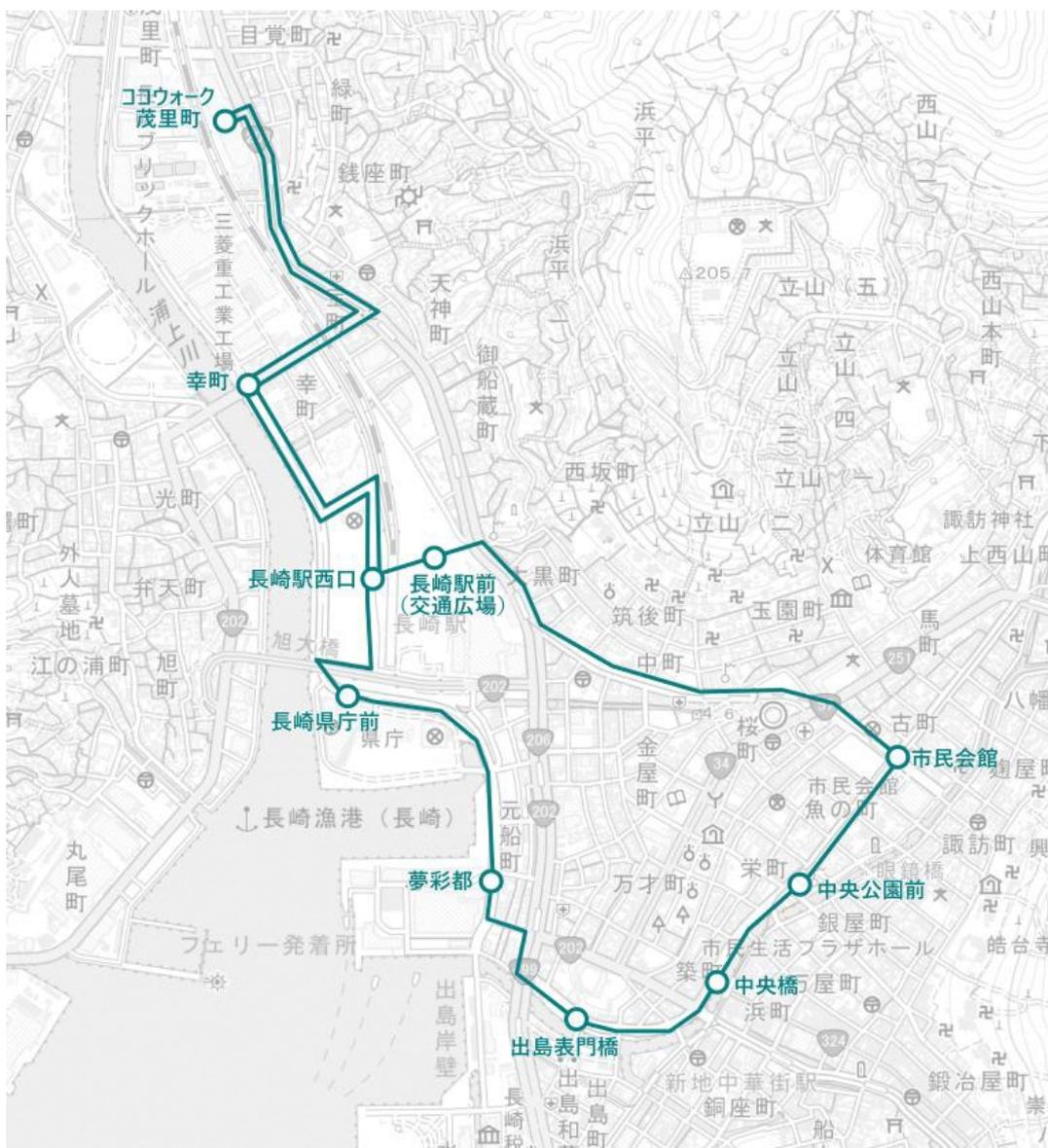


図 2-4-1 路線図

## 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

### 3. 実施期間

令和4年4月1日から令和7年3月31日までの3年間

### 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

【第1版】表紙

【第1版(改訂版)】表紙

2022.07.11 現在

長崎市域乗合バス事業共同経営計画  
〈第1版〉

長崎市域乗合バス事業共同経営計画  
〈第1版〉  
-改訂版-  
(案)

令和4年(2022年) 3月  
長崎自動車株式会社  
長崎県交通局

令和4年(2022年) 9月改定  
長崎自動車株式会社  
長崎県交通局

## 【第1版】目次

- 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	4
2. 共同経営の内容	
2-1 東部地域（東長崎地区）	
2-1-1 対象路線	6
2-1-2 共同経営の内容	9
2-1-3 共同経営の目標	15
2-2 東部地域（日見地区）	
2-2-1 対象路線	18
2-2-2 共同経営の内容	20
2-2-3 共同経営の目標	26
2-3 北部地域（滑石地区）	
2-3-1 対象路線	29
2-3-2 共同経営の内容	30
2-3-3 共同経営の目標	36
3. 実施期間	39
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	39
4-2 共同経営による実施が想定される、その他の事業	39
4-3 余剰の充当（運転士等の労働環境の改善）	39
5. 添付書類	
(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）	

## 【第1版（改訂版）】目次

- 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	4
2. 共同経営の内容	
2-1 東部地域（東長崎地区）	
2-1-1 対象路線	6
2-1-2 共同経営の内容	9
2-1-3 共同経営の目標	<u>16</u>
2-2 東部地域（日見地区）	
2-2-1 対象路線	<u>19</u>
2-2-2 共同経営の内容	<u>21</u>
2-2-3 共同経営の目標	<u>27</u>
2-3 北部地域（滑石地区）	
2-3-1 対象路線	<u>30</u>
2-3-2 共同経営の内容	<u>31</u>
2-3-3 共同経営の目標	<u>37</u>
2-4 新規路線の共同運行	
2-4-1 共同経営の内容	<u>40</u>
2-4-2 共同経営の目標	<u>41</u>
3. 実施期間	<u>42</u>
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	<u>42</u>
4-2 共同経営による実施が想定される、その他の事業	<u>42</u>
4-3 余剰の充当（運転士等の労働環境の改善）	<u>42</u>
5. 添付書類	<u>42</u>
(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) <u>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</u>	

1-2 計画区域・対象路線

本計画は、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。

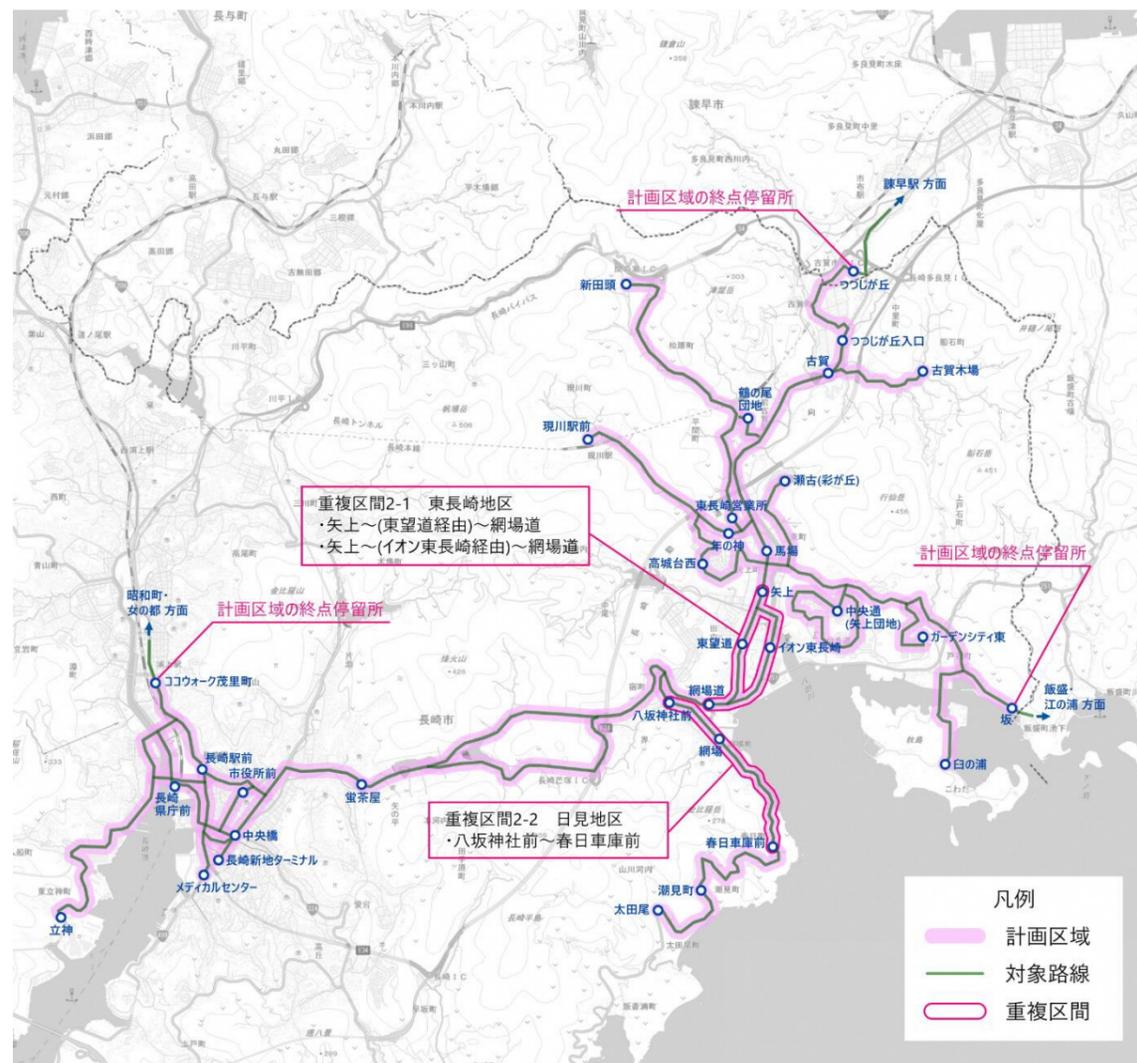
ただし、市域をまたぐ路線については、下図の終点停留所までを計画区域とする。

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

(1) 東長崎地区・日見地区



1-2 計画区域・対象路線

本計画は、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。

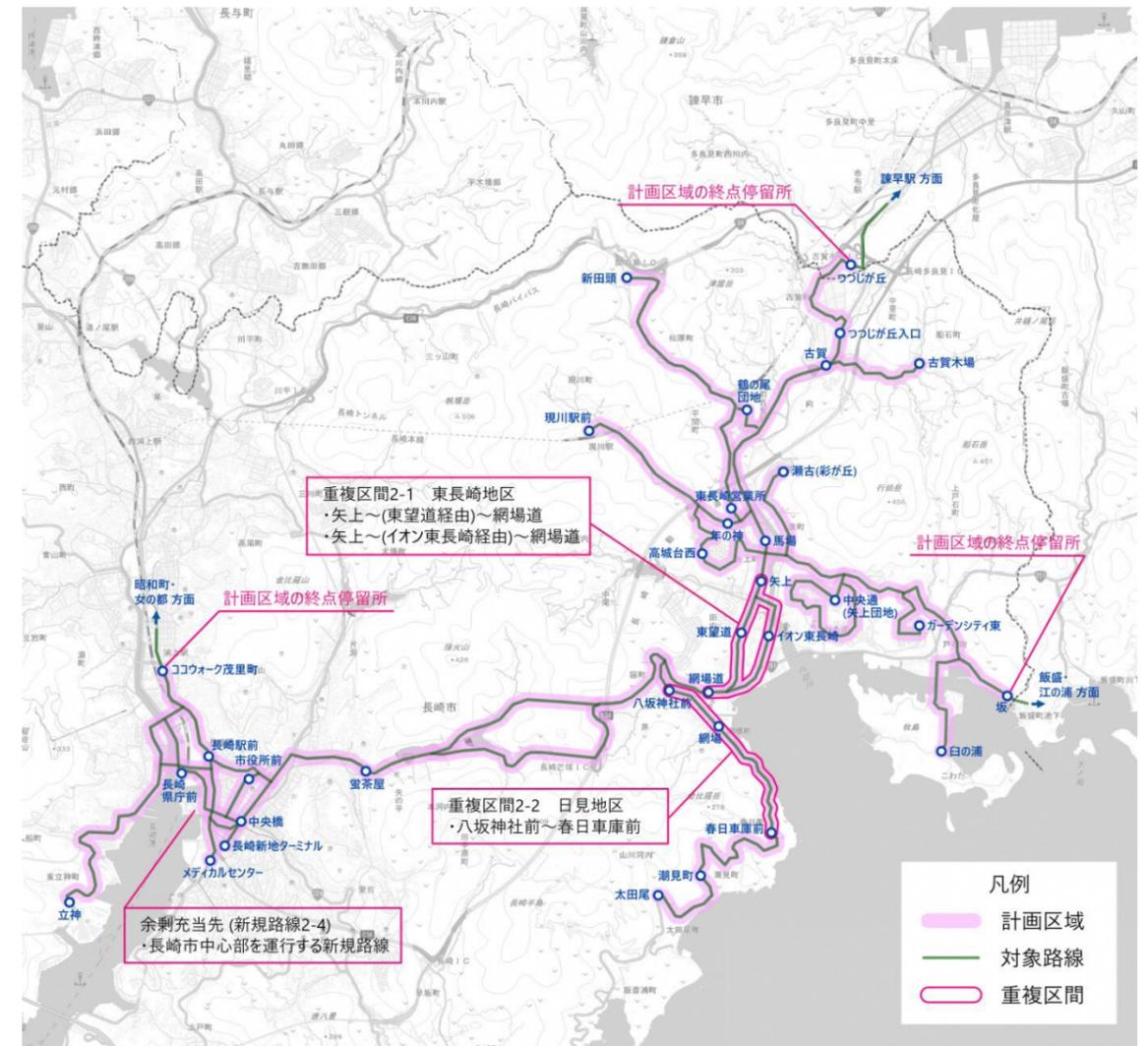
ただし、市域をまたぐ路線については、下図の終点停留所までを計画区域とする。

計画区域 対象路線の周辺（半径500m）

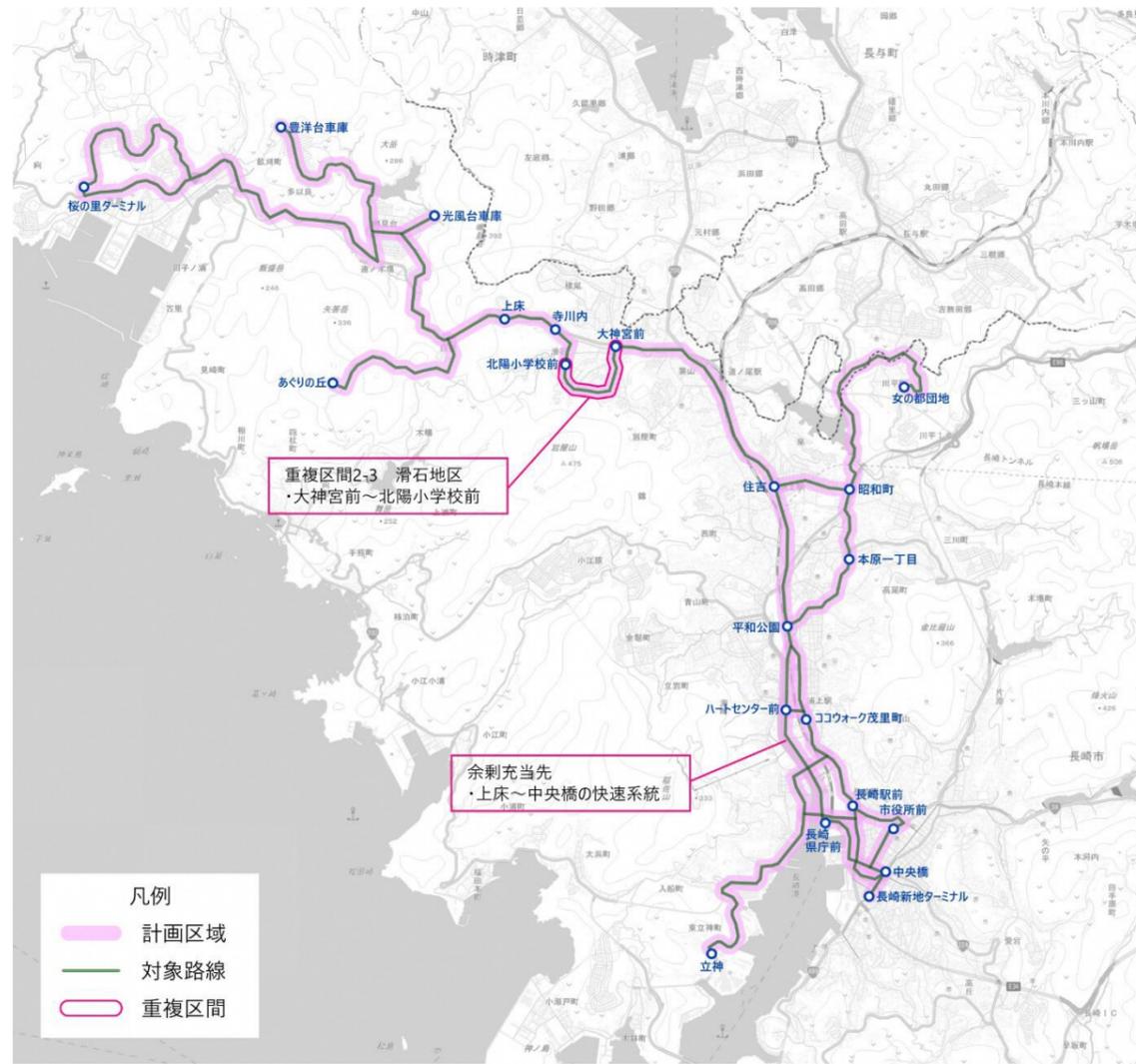
対象路線 以下の3地区の路線+余剰充当先の新規路線（上床～中央橋の快速系統、および長崎市中心部を運行する新規路線2-4）

- ・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

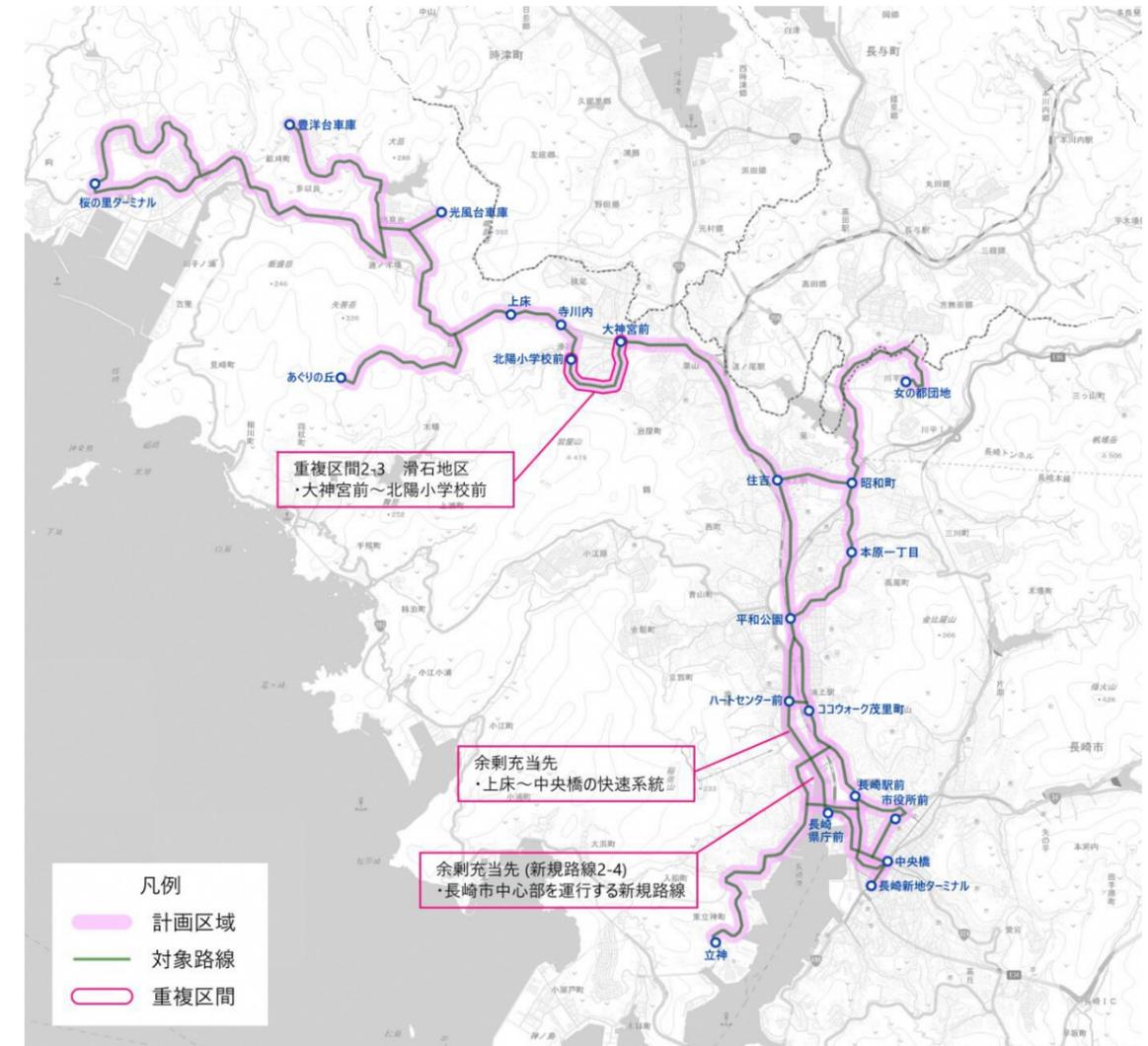
(1) 東長崎地区・日見地区



(2) 滑石地区



(2) 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。

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。

○新規路線の共同運行

- ・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。

## 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

## 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（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

・新規路線 2-4 の共同運行

長崎県交通局 ○重複路線の見直し（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

○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 ○重複路線の見直し（系統の廃止）

≪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

長崎県交通局 ○重複路線の見直し（一部系統の延伸）

○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

・新規路線 2-4 の共同運行

## 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

・新規路線 2-4 の共同運行

新規路線 2-4 長崎市中心部

運行会社 長崎自動車株、長崎県交通局

対象路線 長崎市中心部を運行する新規路線

取組内容 回遊性の向上を目的とした新規路線の共同運行

## 2-1-2 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や支線路線を除き、県営バスの運行に一本化することで運行コストの最小化を図る。  
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り、収支改善効果を +111 百万円見込む。

## (1) 重複路線の見直し

## 長崎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、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）：No.14～17  
※No.18 は憩の家バス停を経由する唯一の路線であるため運行を継続  
※No.23 は鶴の尾団地を経由する唯一の路線であるため運行を継続
- ・現川方面（年の神経由）：No.26
- ・現川方面（高城台経由）：No.31～34

## 県営バス系統の一部増便

現川方面（高城台経由）の県営バス系統のうち、No.28 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

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 6 便（-2 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

## (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、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たな路線の共同運行に対する充当も検討する。

県営バスについては、長崎バス系統の廃止に伴う利用者への影響を最小化すべく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。

## 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と輸送量の分散を図るため、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

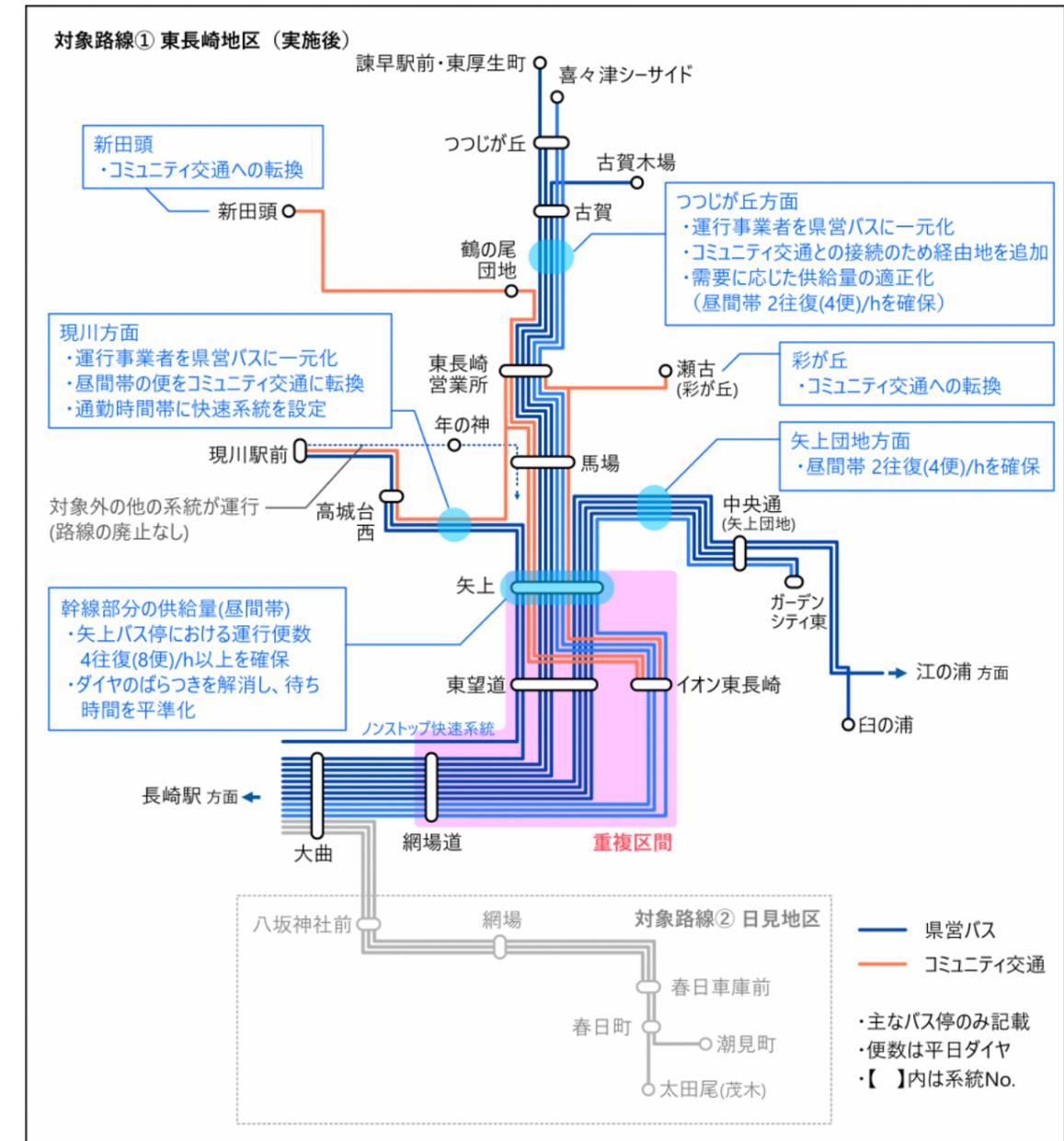
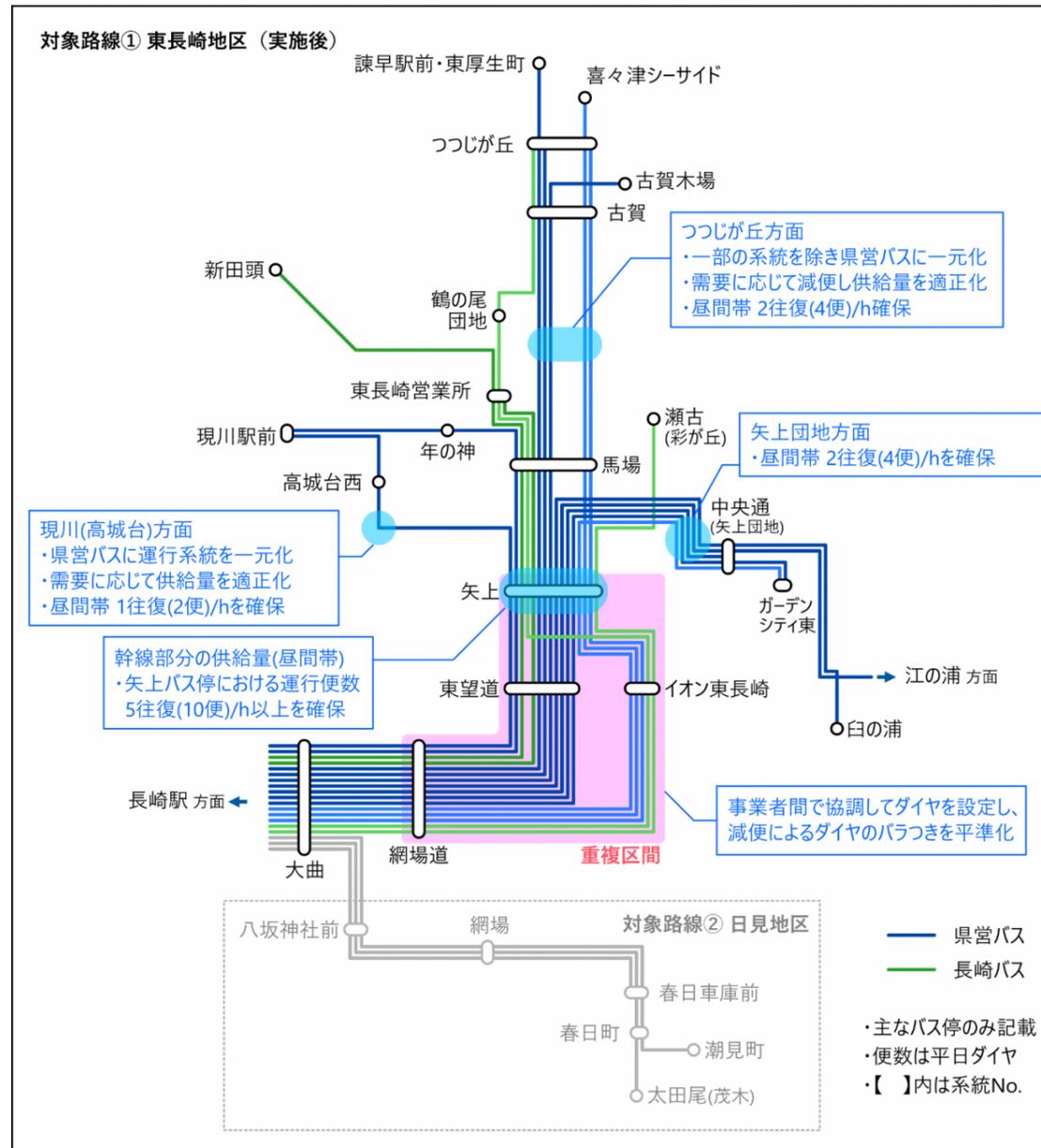
## 待ち時間の平準化【利便増進実施計画 事業Ⅰ-①】

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。

## (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。



【第1版】重複区間の新旧時刻表（中心部向け・矢上バス停） 本文 P.11

対象路線	つつじが丘方面・矢上団地方面～中心部（幹線系統）				バス停	矢上(中心部向け)			
	旧		最大 間隔	平均 間隔		新		最大 間隔	平均 間隔
	県営バス	長崎バス				県営バス	長崎バス		
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
		00 05 10 10 20 25 30	19 31 43			00 05 10 10 20 25 30 35	15		
	7時	35 35 40 45 50		9分	4分	35 40 45 50		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
		00 05 10 20 25 35 50	09 25 43 55			00 05 15 20 25 35 45	10 30 40		
	9時	55		10分	6分	50 55		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								
土曜	6時	10 35 45 55	58	25分	12分	10 40 45		30分	18分
	7時	00 15 20 35 40 50 55	29 45	15分	6分	00 15 20 35 40 50 55	29	15分	9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
	9時	10 15 20 35 50	10 26 42 50	15分	8分	10 15 20 35 45 50	26 42	15分	7分
	10時	05 10 20 35 50	10 48	15分	10分	05 15 20 35 45 50		15分	10分
	11時	05 10 35 50	10 45	25分	12分	05 15 20 35 50	45	15分	10分
	12時	05 10 20 35 50	10 33 49	15分	9分	05 15 20 35 50	44	15分	10分
	13時	05 20 35 50	10 24 45	15分	9分	05 15 20 35 50		15分	12分
	14時	05 10 20 35 50	10 45	15分	10分	05 15 20 35 50		15分	12分
	15時	05 20 35 50	10 27 50	15分	10分	05 15 20 35 50		15分	12分
	16時	05 20 35 50	10 50	15分	12分	05 15 20 35 50		15分	12分
	17時	05 10 35 50	10 55	25分	13分	05 20 35 50		15分	15分
	18時	05 35 50	24 53	19分	12分	05 35 50		30分	20分
	19時	05 50	13 49	36分	14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
	7時	00 15 20 35 40 50 55	29 45	15分	6分	15 20 35 40 50 55	29	35分	11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
	9時	10 15 20 35 50	10 26 42 50	15分	8分	10 15 20 35 50	26 42	15分	8分
	10時	05 10 20 35 50	10 48	15分	10分	05 15 20 35 50		15分	12分
	11時	05 10 35 50	10 45	25分	12分	05 15 20 35 50	45	15分	10分
	12時	05 10 20 35 50	10 33 49	15分	9分	05 15 20 35 50	44	15分	10分
	13時	05 20 35 50	10 24 45	15分	9分	05 15 20 35 50		15分	12分
	14時	05 10 20 35 50	10 45	15分	10分	05 15 20 35 50		15分	12分
	15時	05 20 35 50	10 27 50	15分	10分	05 15 20 35 50		15分	12分
	16時	05 20 35 50	10 57	15分	11分	05 15 20 35 50		15分	12分
	17時	05 10 35 50	10 55	25分	12分	05 20 35 50		15分	15分
	18時	05 35 50	24 53	19分	12分	05 35 50		30分	20分
	19時	05 50	13 49	36分	14分	35 50		45分	30分
20時	05	29	24分	20分					
21時									
22時									
23時									

屋間帯における最大待ち時間が概ね15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

【第1版（改訂版）】重複区間の新旧時刻表（中心部向け・矢上バス停）

対象路線	つつじが丘方面・矢上団地方面～中心部（幹線系統）				バス停	矢上(中心部向け)			
	旧		最大 間隔	平均 間隔		新		最大 間隔	平均 間隔
	県営バス	長崎バス				県営バス	長崎バス		
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
		00 05 10 10 20 25 30	19 31 43			05 10 10 20 25 25 30 30			
	7時	35 35 40 45 50		9分	4分	35 35 40 50 55		10分	7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 05 10 20 25 35 50	09 25 43 55			00 05 15 20 35 50 55			
	9時	55		10分	6分	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
	11時	05 10 20 35 50	10 50	15分	12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
	13時	05 20 35 50	10 23	15分	10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
	15時	05 20 35 50	10 53	15分	11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
	17時	05 10 20 35 50	10 50	15分	12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
	19時	05 15 45		30分	17分	05 20 50		30分	18分
	20時	05 20	00	15分	12分	05 20		15分	15分
	21時	20	05	45分	30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
	7時	00 15 20 35 40 50 55	29 45	15分	6分	00 15 20 35 40 50 55	29	15分	10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
	9時	10 15 20 35 50	10 26 42 50	15分	8分	10 15 20 35 50	26 42	15分	14分
	10時	05 10 20 35 50	10 48	15分	10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
	12時	05 10 20 35 50	10 33 49	15分	9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
	14時	05 10 20 35 50	10 45	15分	10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
	16時	05 20 35 50	10 50	15分	12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
	18時	05 35 50	24 53	19分	12分	05 35 50		30分	20分
	19時	05 50	13 49	36分	14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
	7時	00 15 20 35 40 50 55	29 45	15分	6分	15 20 35 40 50 55	29	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
	9時	10 15 20 35 50	10 26 42 50	15分	8分	15 20 35 50	26 42	15分	14分
	10時	05 10 20 35 50	10 48	15分	10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
	12時	05 10 20 35 50	10 33 49	15分	9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
	14時	05 10 20 35 50	10 45	15分	10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
	16時	05 20 35 50	10 57	15分	11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
	18時	05 35 50	24 53	19分	12分	05 35 50		30分	20分
	19時	05 50	13 49	36分	14分	35 50		45分	30分
20時	05	29	24分	20分					
21時									
22時									
23時									

屋間帯における最大待ち時間が概ね15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

【第1版】重複区間の新旧時刻表（郊外向け・矢上バス停） 本文 P.12

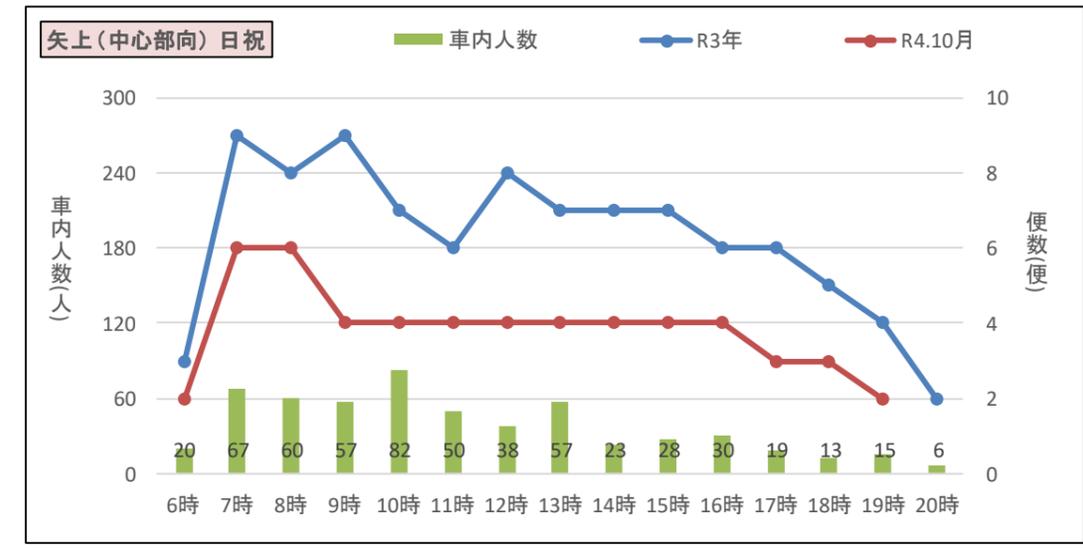
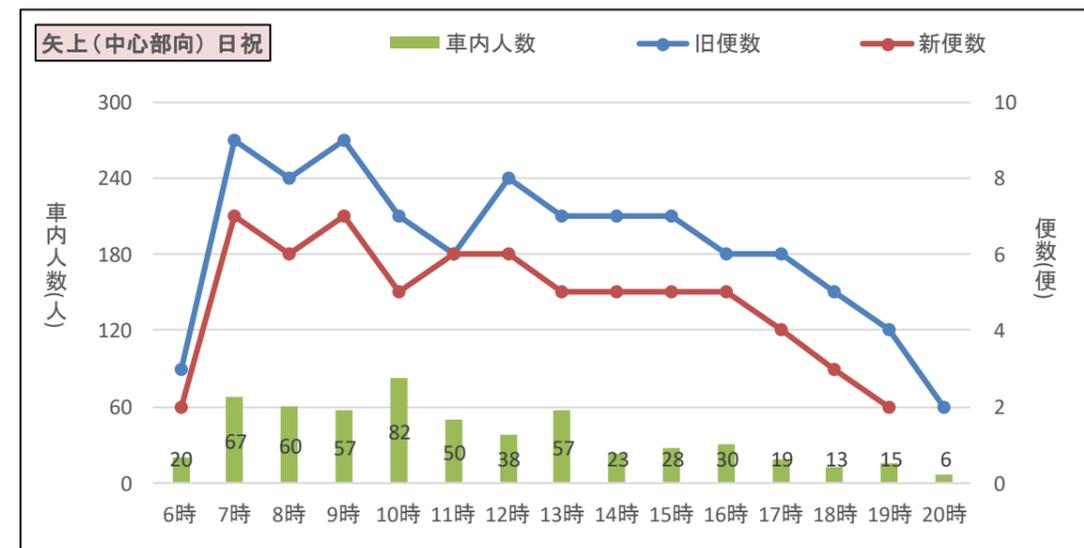
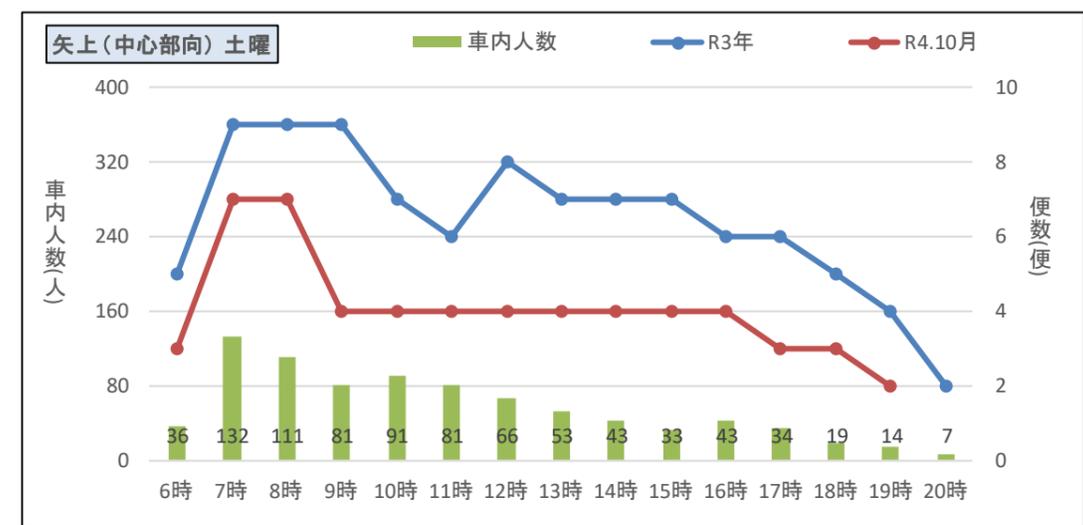
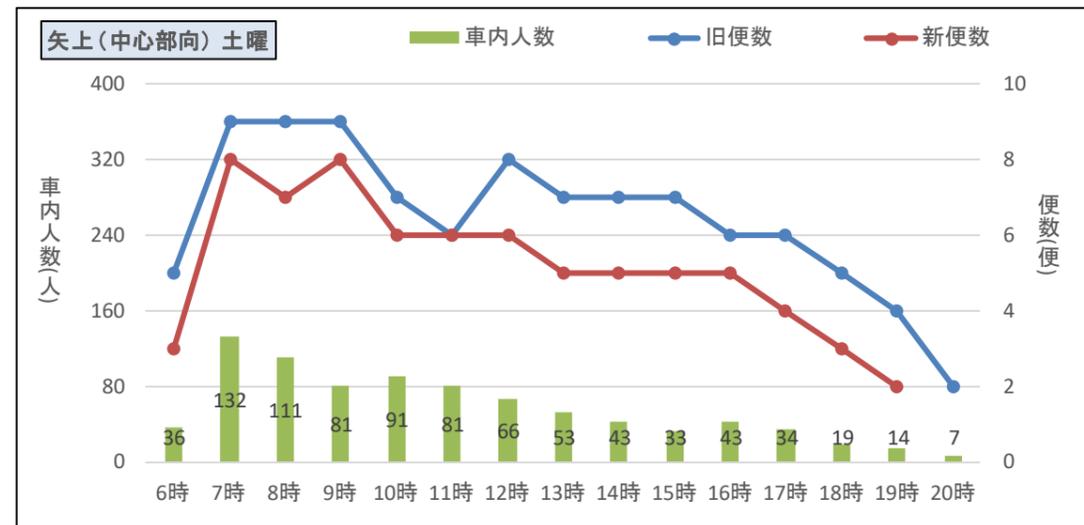
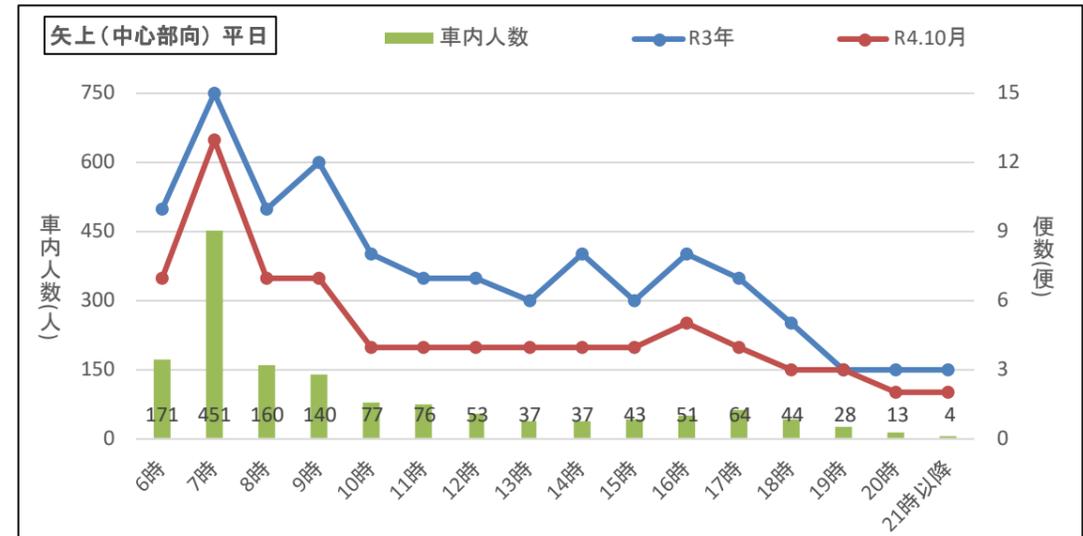
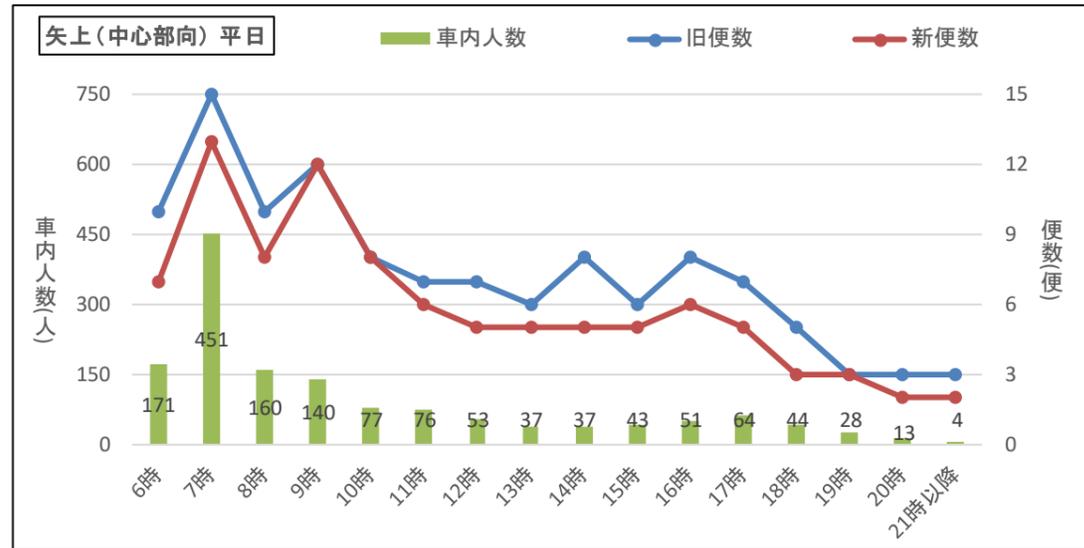
対象路線	中心部～つつじが丘方面・矢上団地方面（幹線系統）				バス停				矢上(郊外向け)				
	旧		新		旧		新		旧		新		
	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔	
平日	6時												
	7時	02 32 42	54	30分	17分	02 32 42		30分	20分				
	8時	02 18 35 42	33 54	16分	10分	02 18 35 42		20分	15分				
	9時	00 15 27 42 57	29 52	15分	9分	00 07 15 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	10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	07	15分	10分				
	17時	05 12 17 28 35 40 42 47 52	01 37	11分	5分	05 12 17 28 35 42 47 52 57		15分	6分				
	18時	05 07 12 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	12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				
	土曜	6時											
		7時	00 30 40		30分	20分	00 30 40		30分	20分			
		8時	00 16 33 40 55	28	20分	13分	00 40 55		40分	25分			
		9時	13 25 40 55	08	15分	12分	05 25 40 55		20分	15分			
		10時	13 25 40 58	07 46	15分	11分	05 13 25 40 58		18分	13分			
11時		13 25 40 58	11 31 52	13分	9分	05 13 25 40 58		18分	12分				
12時		13 25 40 58	06 32 52	12分	9分	05 13 25 40 58	06 47	15分	9分				
13時		11 13 25 40 58	06 32 46	12分	8分	11 13 25 40 58	47	15分	10分				
14時		11 13 25 40 58	16 37	18分	9分	11 13 25 40 58	47	15分	10分				
15時		13 25 40 58	01 16 32 46	12分	8分	05 13 25 40 58	06	18分	10分				
16時		13 25 40 41 58	22 46	15分	9分	05 13 25 40 41 58		17分	10分				
17時		13 25 40 58	17 51	15分	10分	11 13 25 40 58		18分	12分				
18時		03 15 20 25 40 45 58	02 46	15分	7分	03 15 25 25 40 45 58		15分	10分				
19時		03 15 20 25 40	02 32 46	12分	6分	03 15 25 25 40 58	49	15分	10分				
20時	11 12 20 35	01 31 53	18分	10分	11 12 35 50		23分	13分					
21時	05 10 20 38	28 58	20分	11分	08 10 50		40分	18分					
22時	05 23		18分	13分	05		15分	15分					
23時													
日祝	6時												
	7時	00				00							
	8時	00 40 55	28	60分	29分	00 40 55		60分	38分				
	9時	13 25 40 55	08	15分	12分	25 40 55		30分	20分				
	10時	13 25 40 58	07 46	15分	11分	05 13 25 40 58		18分	13分				
	11時	13 25 40 58	06 31 52	12分	9分	05 13 25 40 58		18分	12分				
	12時	13 25 40 58	06 32 52	12分	9分	05 13 25 40 58	06 47	15分	9分				
	13時	11 13 25 40 58	06 32 51	12分	8分	11 13 25 40 58	47	15分	10分				
	14時	11 13 25 40 58	16 37	18分	9分	11 13 25 40 58	47	15分	10分				
	15時	13 25 40 58	01 16 32 51	12分	8分	05 13 25 40 58	06	18分	10分				
	16時	13 25 40 41 58	22 46	15分	9分	05 13 25 40 41 58		17分	10分				
	17時	13 25 40 58	17 51	15分	10分	11 13 25 40 58		18分	12分				
	18時	03 15 20 25 40 58	02 17 51	15分	7分	03 15 25 25 40 58	09	18分	10分				
	19時	03 15 20 25 40	02 51	15分	8分	03 15 25 25 40 58		18分	12分				
20時	11 12 20 35	01 31 53	18分	9分	11 12 35 50		23分	13分					
21時	05 10 20 38	28 58	20分	11分	08 10 50		40分	18分					
22時	05 23		18分	13分	05		15分	15分					
23時													

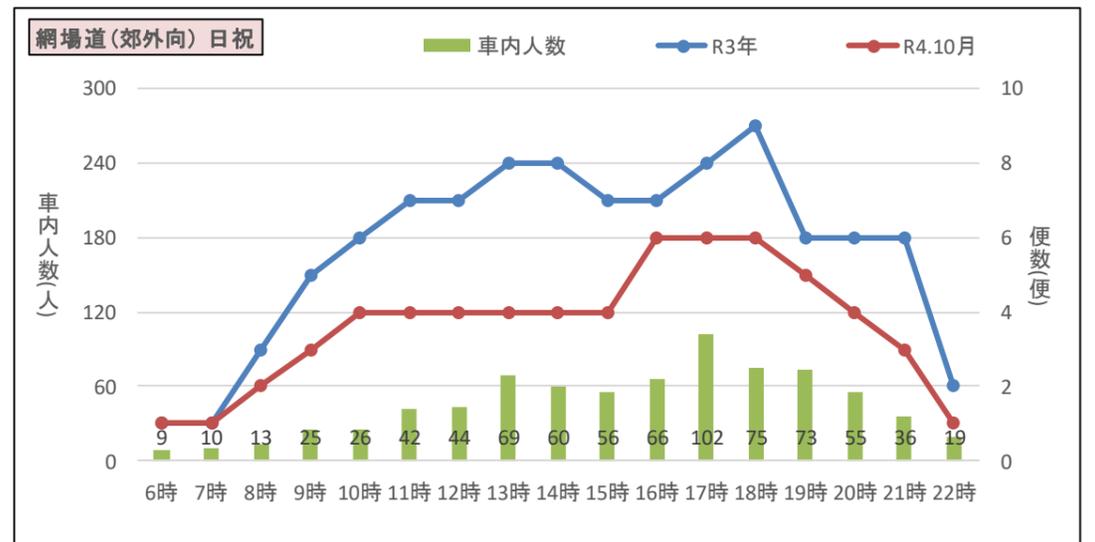
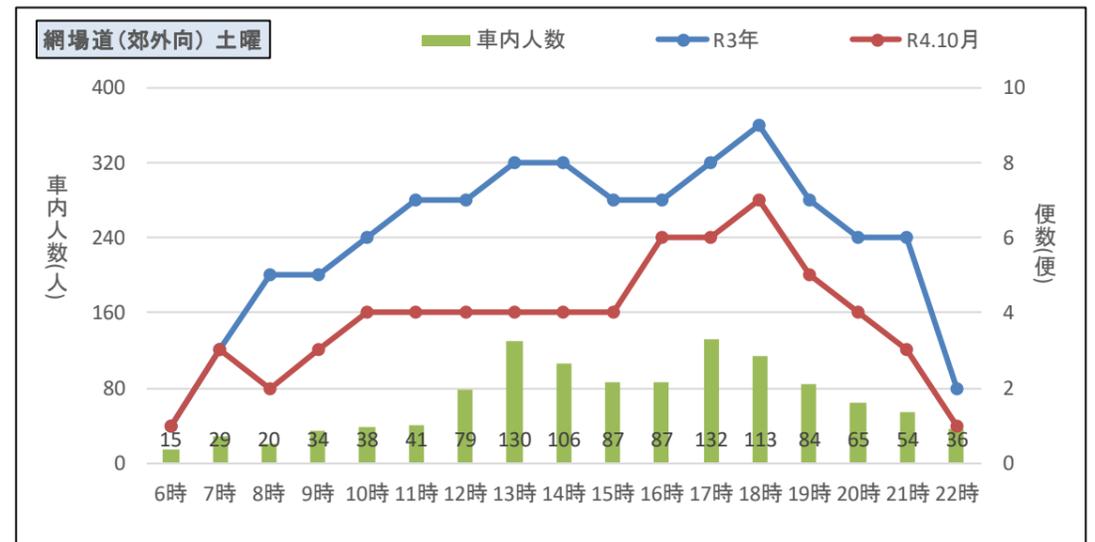
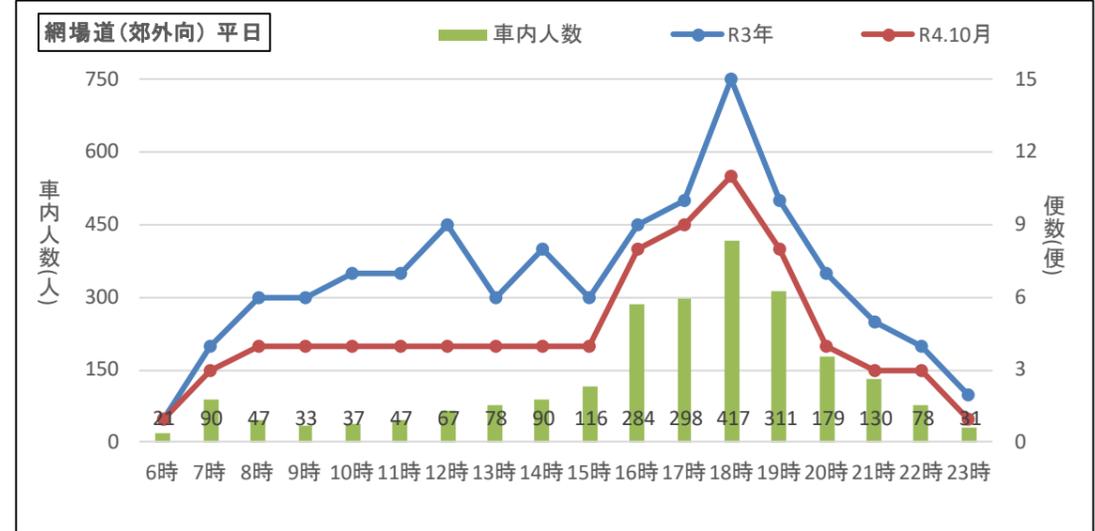
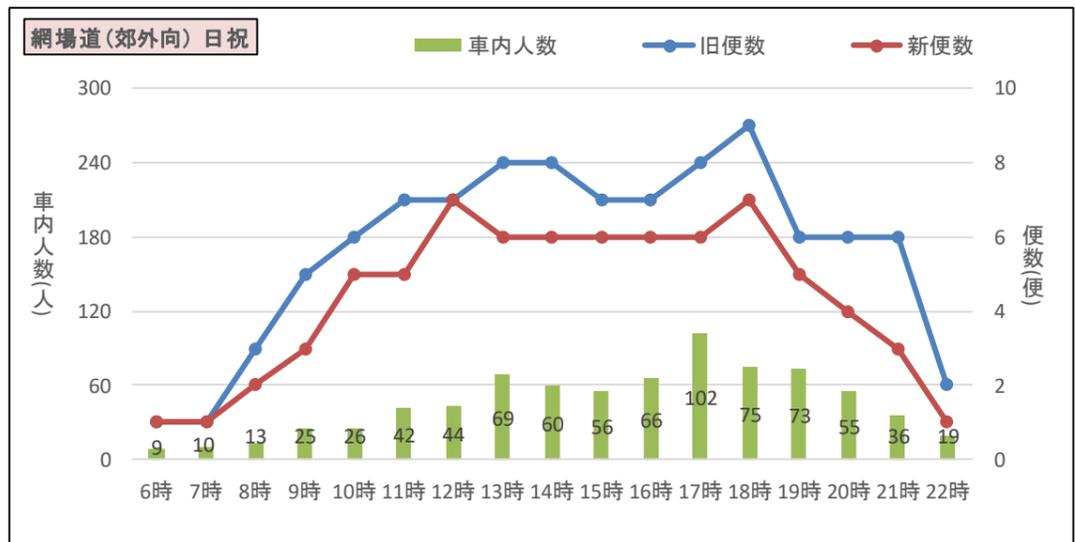
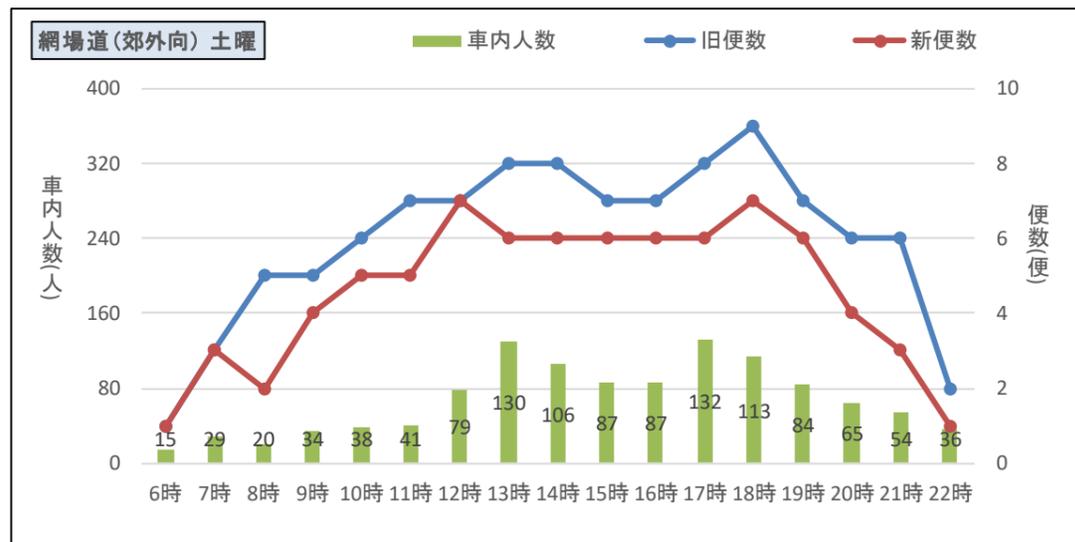
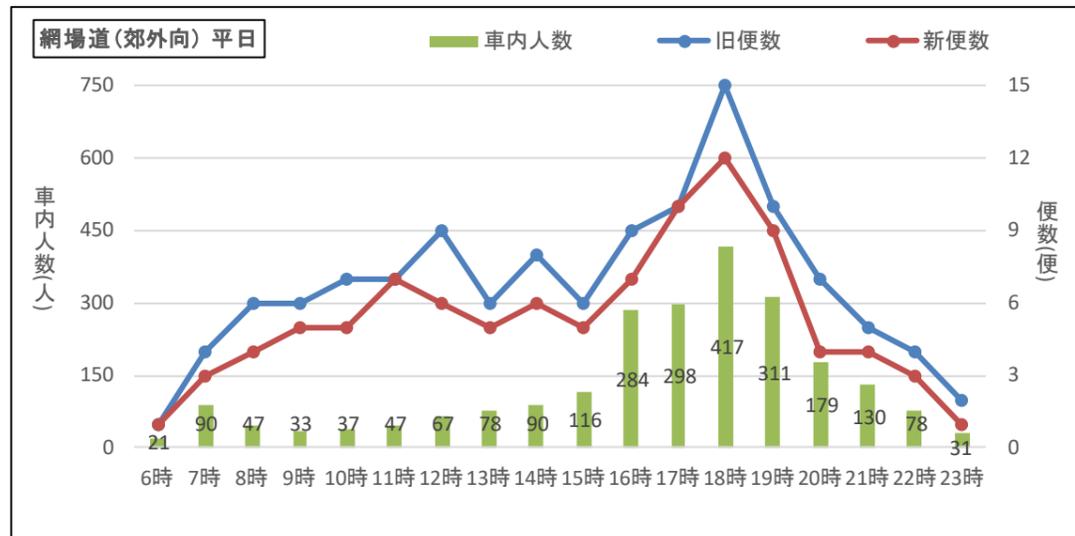
屋間帯における最大待ち時間が概ね15分程度となるよう減便によるダイヤのバラつきを平準化

【第1版（改訂版）】重複区間の新旧時刻表（郊外向け・矢上バス停）

対象路線	中心部～つつじが丘方面・矢上団地方面（幹線系統）				バス停				矢上(郊外向け)				
	旧		新		旧		新		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	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔	
平日	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 15 27 42 57		18分	15分				
	10時	15 27 42	21 31 57	18分	10分	11 27 42		16分	15分				
	11時	00 15 27 42	21 31 51	15分	8分	00 11 27 42 57		18分	15分				
	12時	00 15 27 42	07 21 36 52	9分	8分	11 27 42		15分	14分				
	13時	00 13 15 27 42	01 26	15分	7分	00 11 27 42		18分	15分				
	14時	00 13 15 27 42 57	14 31 47	18分	8分	00 11 27 42 57		18分	15分				
	15時	15 30 42 57	12 46	15分	10分	11 30 42 57		19分	15分				
	16時	15 27 42 43 57	22 36	18分	9分	11 13 27 42 47 52		16分	10分				
	17時	05 12 17 28 35 40 42 47 52	01 37	11分	5分	00 04 12 27 28 35 42 47 52 57		15分	7分				
	18時	05 12 07 17 22 27 31 37 47 48 51	08 12 27 58	13分	5分	05 07 17 18 22 30 38 40 42 46 57		11分	5分				
	19時	05 10 12 15 26 35 40 56	12 32 52	11分	6分	05 12 15 25 31 40 45 58 56		13分	8分				
	20時	05 08 13 34 36	07 31	18分	6分	01 08 24 39 51		16分	11分				
	21時	06 11 39 51	38	30分	15分	06 29 51		23分	17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				
	土曜	6時											
		7時	00 30 40		30分	20分	00 30 40		30分	20分			
		8時	00 16 33 40 55	28	20分	13分	00 40 55		40分	25分			
		9時	13 25 40 55	08	15分	12分	25 40 55		30分	20分			
		10時	13 25 40 58	07 46	15分	11分	13 25 40 58		18分	16分			
11時		13 25 40 58	11 31 52	13分	9分	13 25 40 58		18分	16分				
12時		13 25 40 58	06 32 52	12分	9分	13 25 40 58		18分	16分				
13時		11 13 25 40 58	06 32 46	12分	8分	13 25 40 58		18分	16分				
14時		11 13 25 40 58	16 37	18分	9分	13 25 40 58		18分	16分				
15時		13 25 40 58	01 16 32 46	12分	8分	13 25 40 58		18分	16分				
16時		13 25 40 41 58	22 46	15分	9分	11 13 25 35 40 58		18分	10分				
17時		13 25 40 58	17 51	15分	10分	11 13 25 40 58		18分	12分				
18時		03 15 20 25 40 45 58	02 46	15分	7分	03 15 20 25 40 45 55		15分	8分				
19時		03 15 20 25 40	02 32 46	12分	6分	03 15 20 28 40 58		18分	10分				
20時	11 12 20 35	01 31 53	18分	10分	11 12 35 50		23分	13分					
21時	05 10 20 38	28 58	20分	11分	05 23 50		27分	20分					
22時	05 23		18分	13分	05		15分	15分					
23時													
日祝	6時												
	7時	00				00							
	8時	00 40 55	28	60分	29分	00 40 55		60分	38分				
	9時	13 25 40 55	08	15分	12分	25 40 55		30分	20分				
	10時	13 25 40 58	07 46	15分	11分	13 25 40 58		18分	16分				
	11時	13 25 40 58	06 31 52	12分	9分	13 25 40 58		18分	16分				
	12時	13 25 40 58	06 32 52	12分	9分	13 25 40 58		18分	16分				
	13時	11 13 25 40 58	06 32 51	12分	8分	13 25 40 58		18分	16分				
	14時	11 13 25 40 58	16 37	18分	9分	13 25 40 58		18分	16分				
	15時	13 25 40 58	01 16 32 51	12分	8分	13 25 40 58		18分	16分				
	16時	13 25 40 41 58	22 46	15分	9分	11 13 25 35 40 58		18分	10分				
	17時	13 25 40 58	17 51	15分	10分	11 13 25 40 58		18分	12分				
	18時	03 15 20 25 40 58	02 17 51	15分	7分	03 15 20 25 40 58		18分	10分				
	19時	03 15 20 25 40	02 51	15分	8分	03 15 20 25 40 58		18分	12分				
20時	11 12 20 35	01 31 53	18分	9分	11 12 35 50		23分	13分					
21時	05 10 20 38	28 58	20分	11分	05 23 50		27分	20分					
22時	05 23		18分	13分	05		15分	15分					
23時													

屋間帯における最大待ち時間が概ね15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





## 2-1-3 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111百万円、令和4年度から令和6年度までの3年間累計で+約335百万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	5,709	105,241	▲90,562	▲101,467	▲15,386	▲16,739	▲18,025
	県営バス	59,155	1,366,079	▲161,845	▲194,432	▲189,012	▲205,106	▲220,395
	計	64,864	1,471,320	▲252,407	▲295,899	▲204,398	▲221,845	▲238,420
差し引き	長崎バス	▲19,833	▲363,090	—	—	90,454	93,256	95,917
	県営バス	2,724	46,438	—	—	20,375	18,487	16,695
	計	▲17,109	▲316,652	—	—	110,829	111,743	112,612

○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

## 2-1-3 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511百万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	53,288	1,281,784	▲161,845	▲194,432	▲146,682	▲163,316	▲179,119
	計	53,288	1,281,784	▲252,407	▲295,899	▲146,682	▲163,316	▲179,119
差し引き	長崎バス	▲25,542	▲468,331	—	—	105,840	109,995	113,942
	県営バス	▲3,143	▲37,857	—	—	62,705	60,277	57,971
	計	▲28,685	▲506,188	—	—	168,545	170,272	171,913

○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（共同計画対象外の路線）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、人員数は-6.8人/日（平日）、車両数は-5.4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
		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	820	820	820	-2,689 分/日
	土曜	3,213	3,213	3,213	579	579	579	-2,634 分/日
	日祝	3,213	3,213	3,213	579	579	579	-2,634 分/日
県営バス	平日	11,959	11,959	11,959	12,482	12,482	12,482	+523 分/日
	土曜	10,243	10,243	10,243	10,156	10,156	10,156	-87 分/日
	日祝	9,687	9,687	9,687	9,588	9,588	9,588	-99 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	2.5	2.5	2.5	-8.1 人/日
	土曜	9.7	9.7	9.7	1.8	1.8	1.8	-7.9 人/日
	日祝	9.7	9.7	9.7	1.8	1.8	1.8	-7.9 人/日
県営バス	平日	31.5	31.5	31.5	32.8	32.8	32.8	+1.3 人/日
	土曜	27.0	27.0	27.0	26.7	26.7	26.7	-0.3 人/日
	日祝	25.5	25.5	25.5	25.2	25.2	25.2	-0.3 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	2.0	2.0	2.0	-6.5 台/日
	土曜	7.8	7.8	7.8	1.4	1.4	1.4	-6.4 台/日
	日祝	7.8	7.8	7.8	1.4	1.4	1.4	-6.4 台/日
県営バス	平日	25.2	25.2	25.2	26.3	26.3	26.3	+1.1 台/日
	土曜	21.6	21.6	21.6	21.4	21.4	21.4	-0.2 台/日
	日祝	20.4	20.4	20.4	20.2	20.2	20.2	-0.2 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）

(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	11,041	-918 分/日
	土曜	10,243	10,243	10,243	8,465	8,465	8,465	-1,778 分/日
	日祝	9,687	9,687	9,687	8,050	8,050	8,050	-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	29.1	-2.4 人/日
	土曜	27.0	27.0	27.0	22.3	22.3	22.3	-4.7 人/日
	日祝	25.5	25.5	25.5	21.2	21.2	21.2	-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	22.9	-2.3 台/日
	土曜	21.6	21.6	21.6	17.8	17.8	17.8	-3.8 台/日
	日祝	20.4	20.4	20.4	16.9	16.9	16.9	-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	23:42	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

(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	21:50 (▲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)
			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)
			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	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
			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)
			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)

- ※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) 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

(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)

- ※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

## 2-2-2 共同経営の内容

当該区間は、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り、収支改善効果を +45 百万円見込む。

## (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たな路線の共同運行に対する充当も検討する。

長崎バスについては、運行便数の増減が発生しないため、車両・運転士の余剰は生じないものの、運行便数の適正化による1便当たり乗車人員の増加に伴い、収支改善が図られる。

## 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-④】

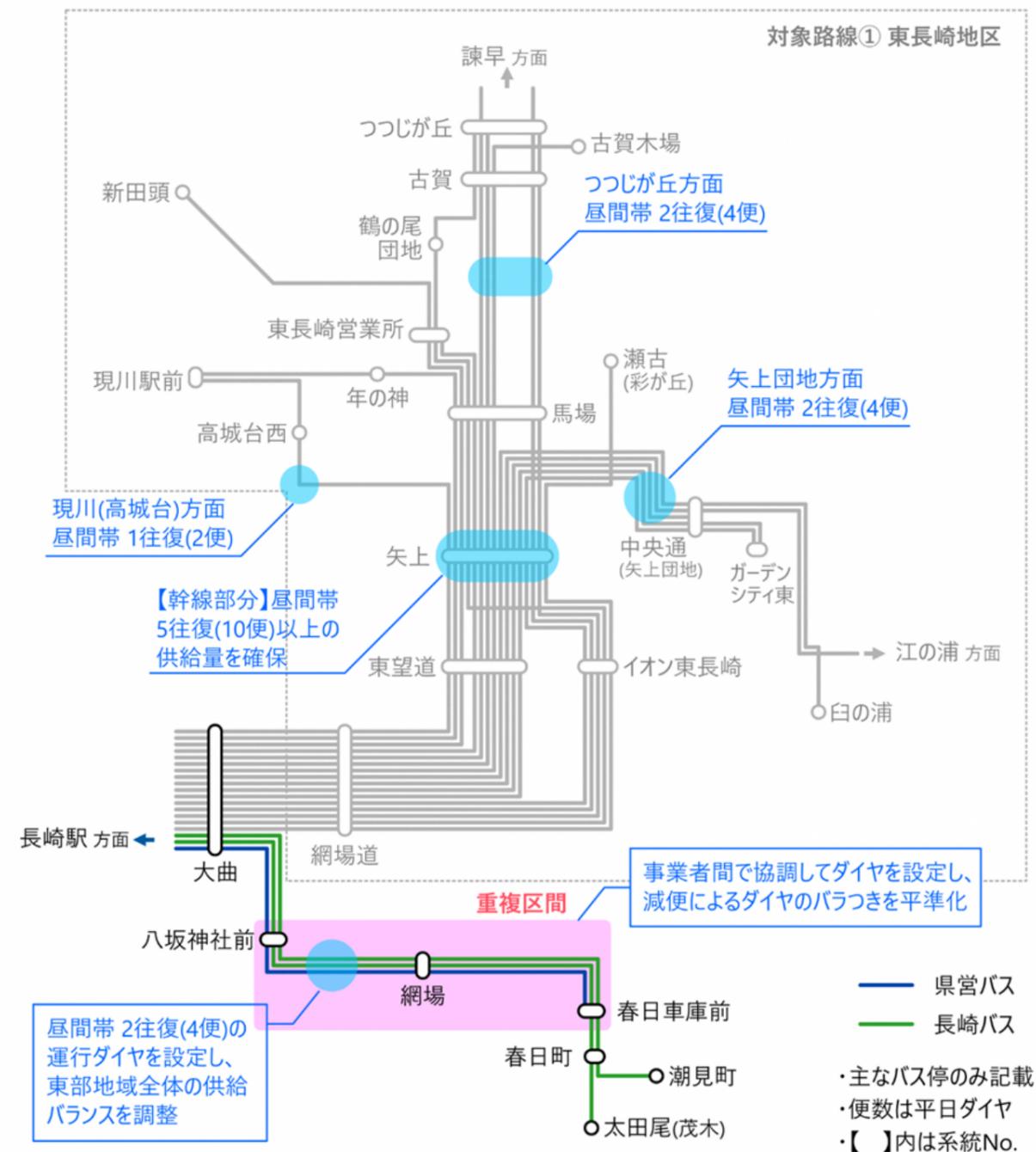
重複路線の見直しに合わせて、県営バス系統の運行ダイヤの見直しを行い、前後便との間隔が長いダイヤや、減便によるダイヤのバラつきを解消し、待ち時間の平準化を図る。また、可能な限り等間隔のダイヤに揃えることで利便性の維持を図る。

## (2) 余剰の充当

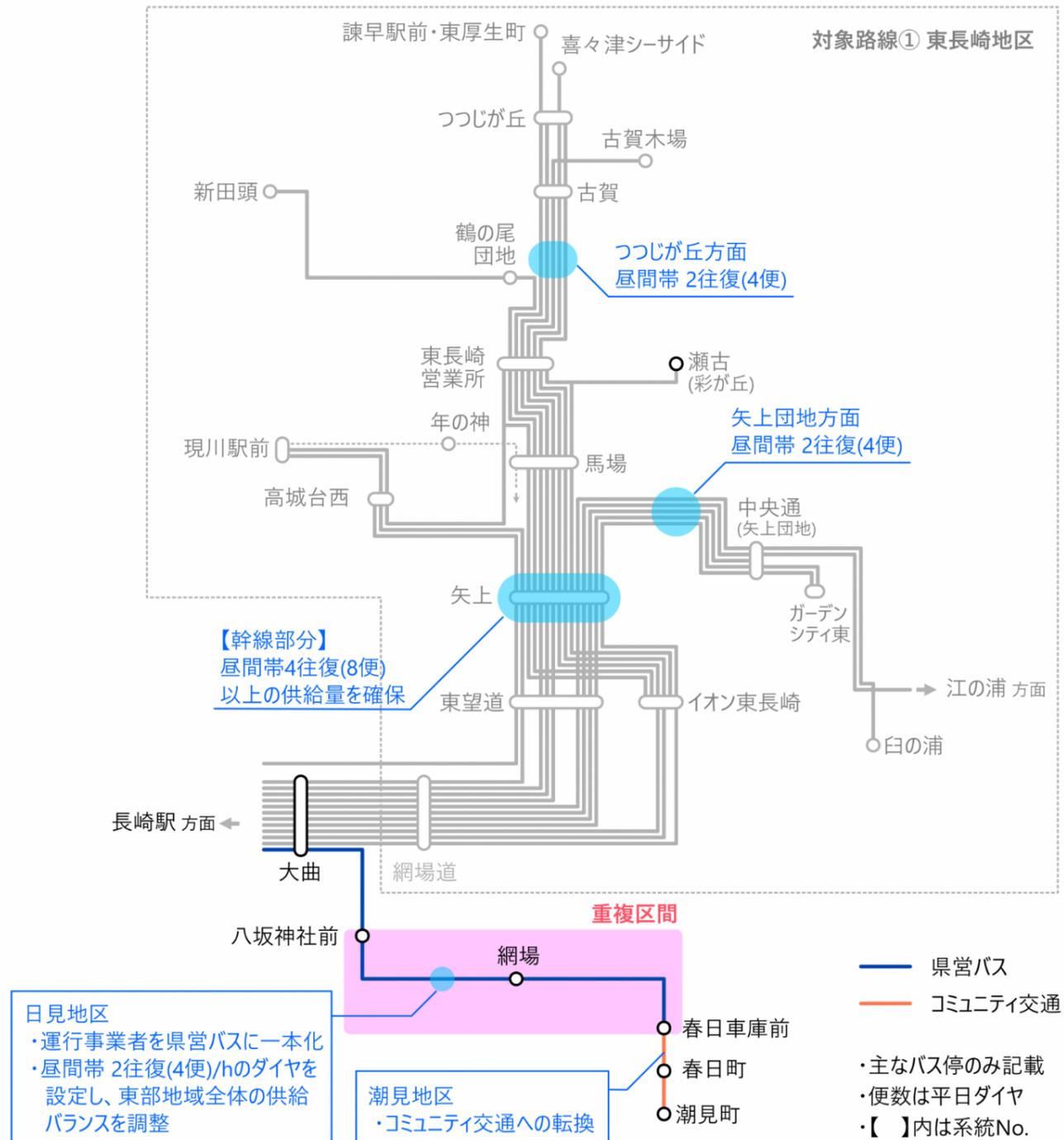
重複路線の見直しにより県営バスに生じた余剰は、運転士の欠員の補充による労働環境改善に活用し、運転士不足に伴うサービス低下の回避を図る。また、長崎市中心部の再開発に伴う、将来的な新規需要に対応した新規路線 2-4の共同運行に充当する。

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。

対象路線② 日見地区（実施後）



対象路線② 日見地区（実施後）



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			旧		新			
	ダイヤ	県営バス	長崎バス	最大 間隔		平均 間隔	ダイヤ	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	
	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										
	土曜	6時	35 55		20分	20分	35 55			20分	20分
		7時	15 35 55		20分	20分	25 55			30分	30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	26	20分	15分	25 55	36		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 45		30分	25分	25 55			30分	30分	
18時		15 45		30分	30分	55			60分	60分	
19時		45		60分	60分	55			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	
	7時	05 35 55		30分	27分	25 55			30分	30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	26	20分	15分	25 55	36		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 45		30分	25分	25 55			30分	30分	
	18時	15 45		30分	30分	55			60分	60分	
	19時	45		60分	60分	55			60分	60分	
20時	44		59分	59分							
21時											
22時											
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

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			旧		新			
	ダイヤ	県営バス	長崎バス	最大 間隔		平均 間隔	ダイヤ	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	
	7時	05 20 35 55	16	20分	13分	10 25 40 55			15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			30分	30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										
	土曜	6時	35 55		20分	20分	35 55			20分	20分
		7時	15 35 55		20分	20分	25 55			30分	30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	26	20分	15分	25 55			30分	30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 45		30分	25分	25 55			30分	30分	
18時		15 45		30分	30分	55			60分	60分	
19時		45		60分	60分	55			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	
	7時	05 35 55		30分	27分	25 55			30分	30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	26	20分	15分	25 55			30分	30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 45		30分	25分	25 55			30分	30分	
	18時	15 45		30分	30分	55			60分	60分	
	19時	45		60分	60分	55			60分	60分	
20時	44		59分	59分							
21時											
22時											
23時											

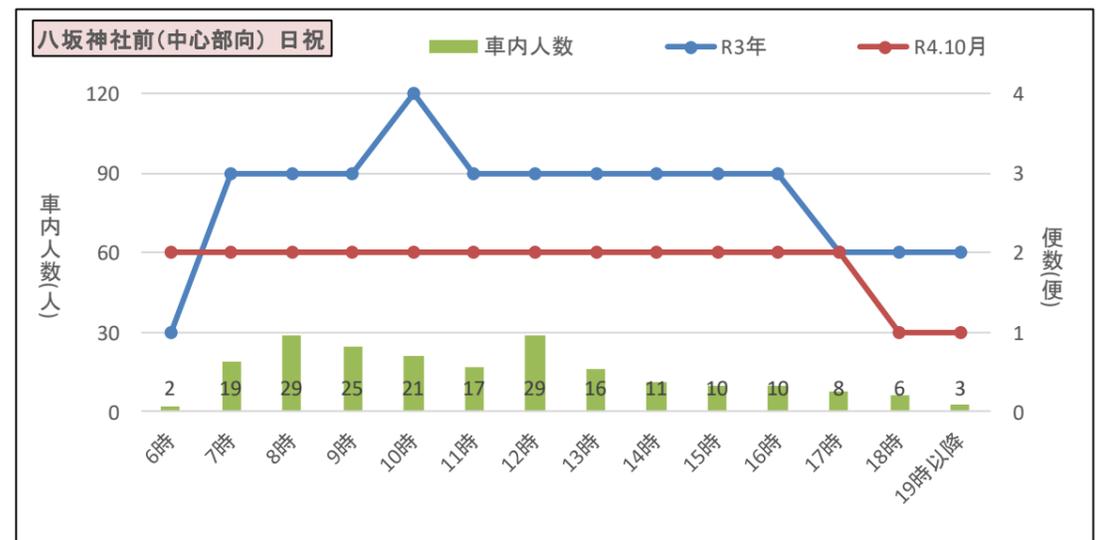
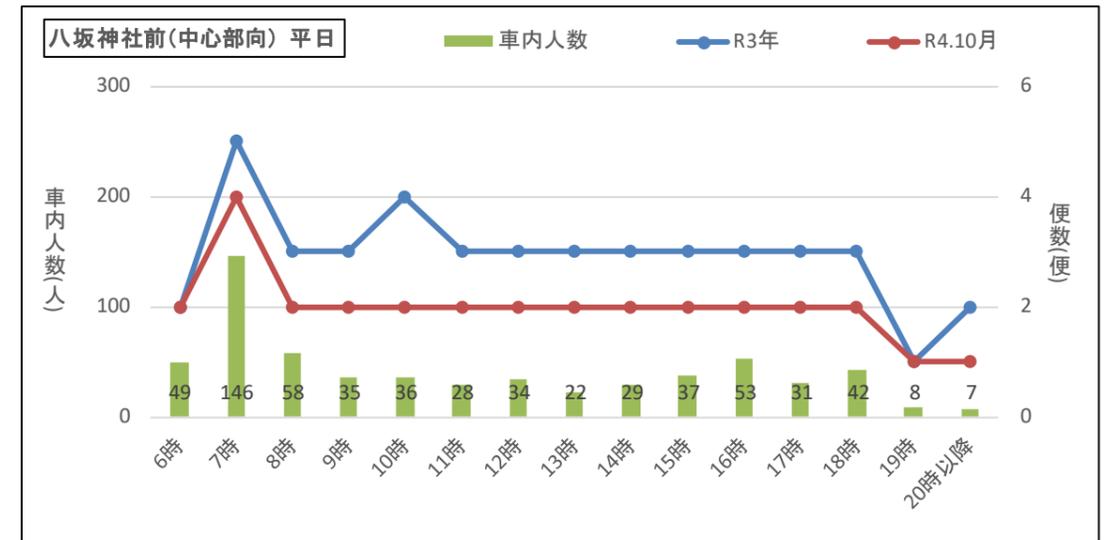
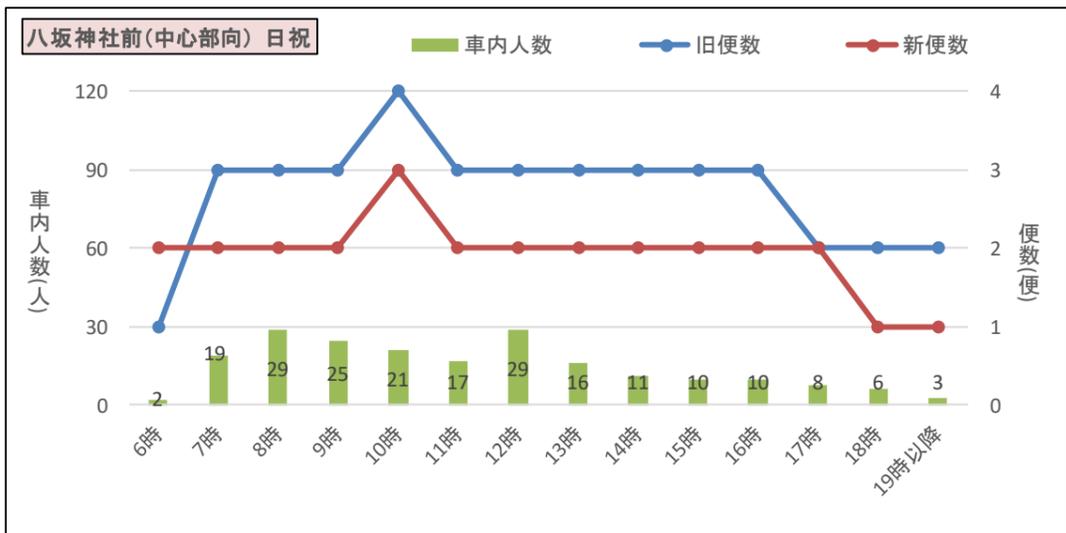
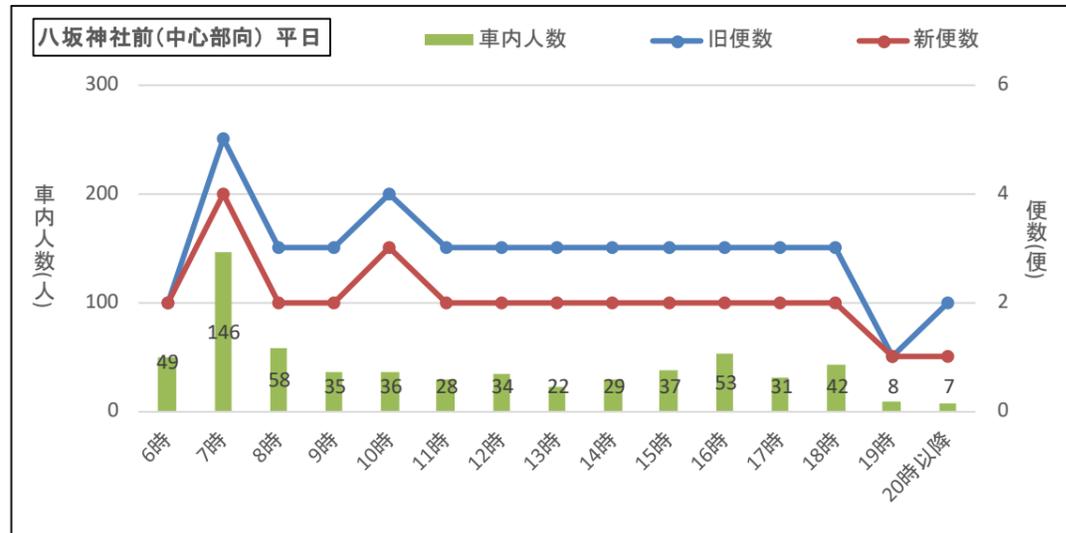
昼間帯における最大待ち時間が概ね三十分程度となるよう減便によるダイヤのバラつきを平準化

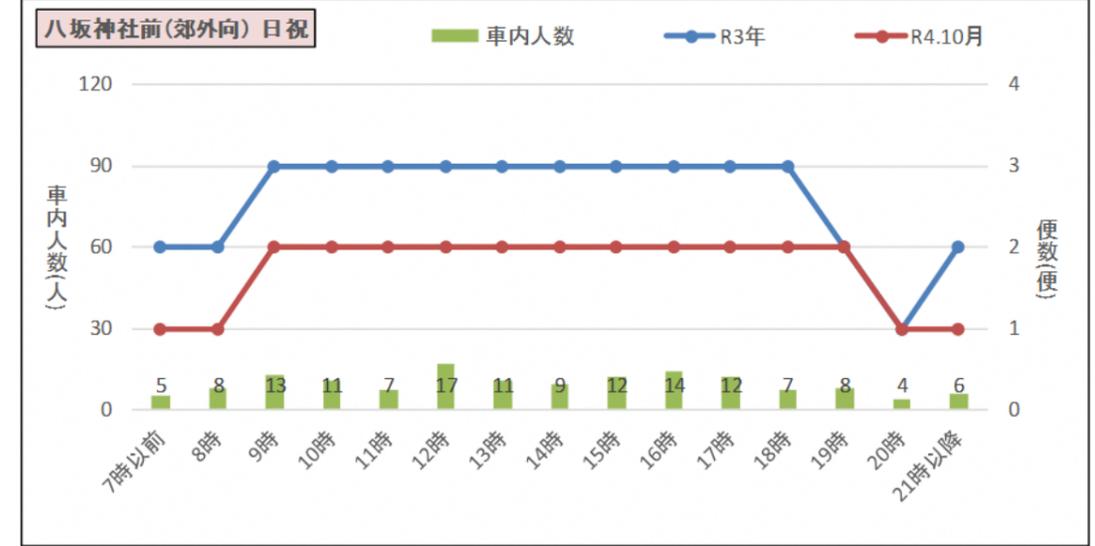
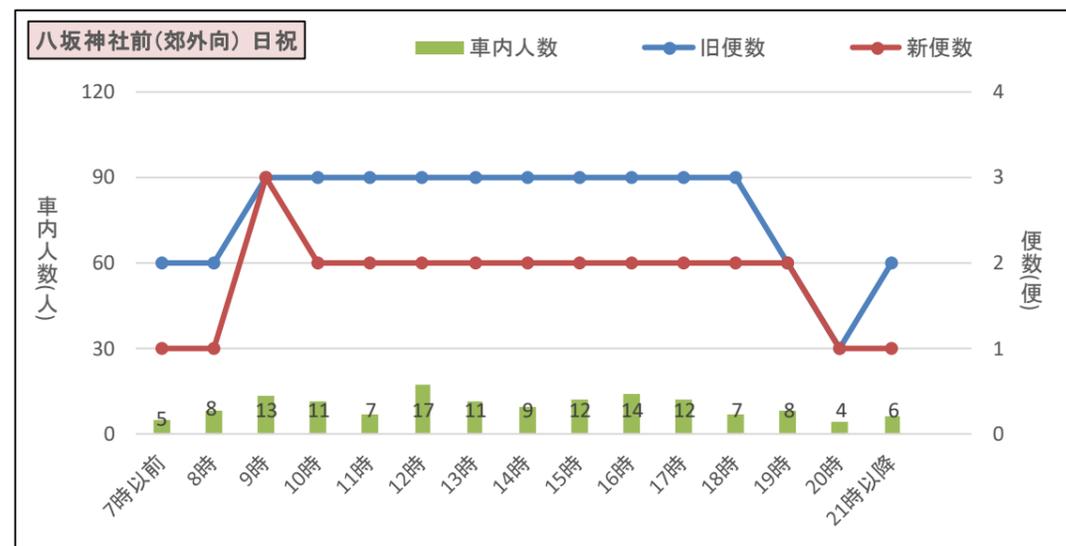
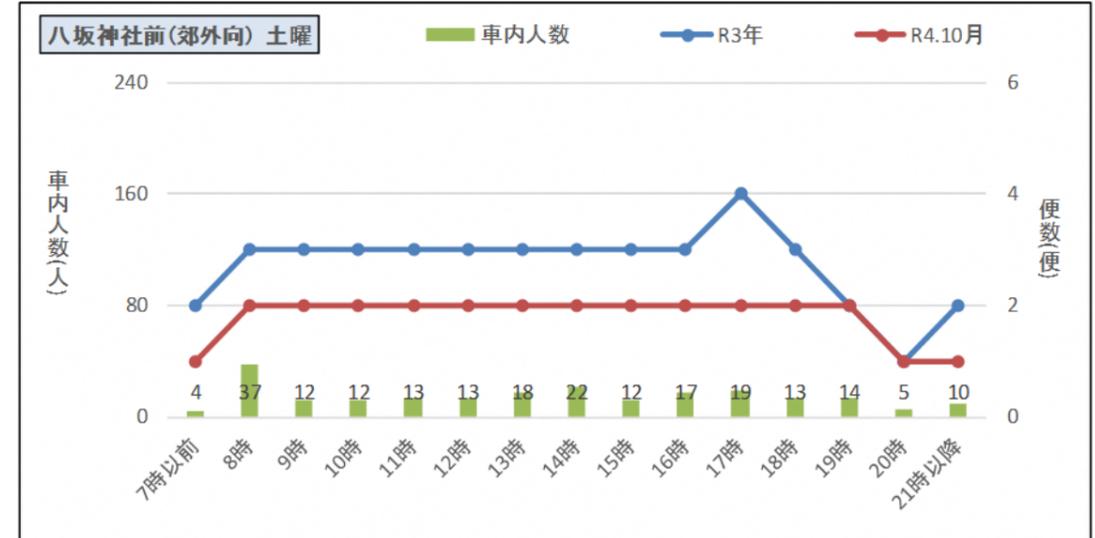
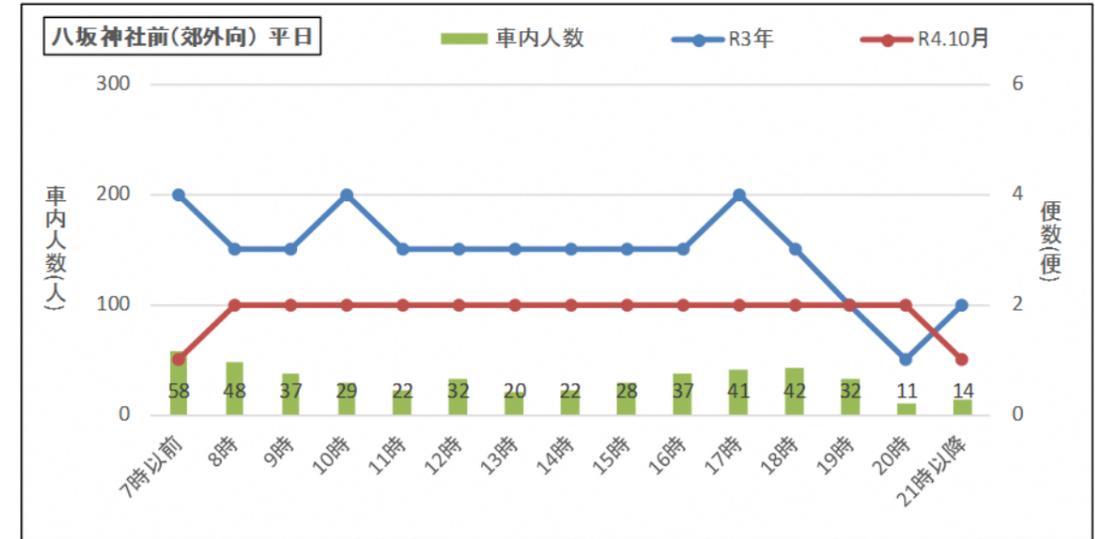
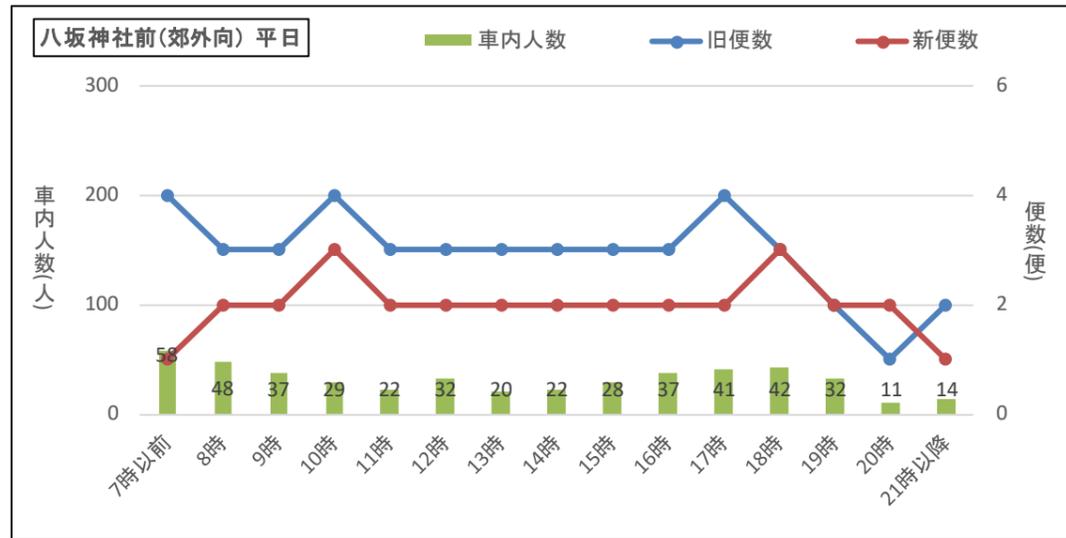
対象路線	中心部～日見地区（幹線系統）				バス停	八坂神社前(郊外向け)				
	旧					新				
	ダイヤ		最大 間隔	平均 間隔		ダイヤ		最大 間隔	平均 間隔	
	県営バス		長崎バス		県営バス		長崎バス			
平日	6時	53								
	7時	23	43	53		30分	20分	45		
	8時	17	38	58		24分	22分	15 45		
	9時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	10時	18	38	58	12	20分	15分	15 45	02	
	11時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	12時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	13時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	14時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	15時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	16時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	17時	18	38	58	53	20分	15分	15 45		
	18時	18	38	58		20分	20分	15 45	03	
	19時	16	46			30分	24分	13 43		
	20時	26				40分	40分	13 41		
	21時	14				48分	48分	41		
	22時	14				60分	60分			
	23時									
	土曜	6時	51							
		7時	21			30分	30分	53		
		8時	06	31	51		45分	30分	13 43	
		9時	21	51		37	30分	20分	13 43	37
		10時	16	36	56		25分	22分	13 43	
11時		16	36	56		20分	20分	13 43		
12時		16	36	56		20分	20分	13 43		
13時		16	36	56		20分	20分	13 43		
14時		16	36	56		20分	20分	13 43		
15時		16	36	56		20分	20分	13 43		
16時		16	36	56		20分	20分	13 43		
17時		16	36	56	37	20分	15分	13 43	37	
18時		16	36	56		20分	20分	13 43		
19時		16	46			30分	25分	13 43		
日祝	6時	51								
	7時	21			30分	30分	53			
	8時	06	51		45分	45分	43		50分	
	9時	21	51		37	30分	20分	13 43	37	
	10時	16	36	56		25分	22分	13 43		
	11時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	12時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	13時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	14時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	15時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	16時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	17時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	18時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	19時	16	46			30分	25分	13 43		

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

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				
	ダイヤ		最大 間隔	平均 間隔		ダイヤ		最大 間隔	平均 間隔	
	県営バス		長崎バス		県営バス		長崎バス			
平日	6時	53								
	7時	23	43	53		30分	30分	45		
	8時	17	38	58		24分	22分	15 45		
	9時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	10時	18	38	58	12	20分	15分	15 45		
	11時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	12時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	13時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	14時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	15時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	16時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	17時	18	38	58	53	20分	15分	15 45		
	18時	18	38	58		20分	20分	15 45		
	19時	16	46			30分	24分	13 43		
	20時	26				40分	40分	13 41		
	21時	14				48分	48分	41		
	22時	14				60分	60分			
	23時									
	土曜	6時	51							
		7時	21			30分	30分	53		
		8時	06	31	51		45分	30分	13 43	
		9時	21	51		37	30分	20分	13 43	
		10時	16	36	56		25分	22分	13 43	
11時		16	36	56		20分	20分	13 43		
12時		16	36	56		20分	20分	13 43		
13時		16	36	56		20分	20分	13 43		
14時		16	36	56		20分	20分	13 43		
15時		16	36	56		20分	20分	13 43		
16時		16	36	56		20分	20分	13 43		
17時		16	36	56	37	20分	15分	13 43		
18時		16	36	56		20分	20分	13 43		
19時		16	46			30分	25分	13 43		
日祝	6時	51								
	7時	21			30分	30分	53			
	8時	06	51		45分	45分	43		50分	
	9時	21	51		37	30分	20分	13 43		
	10時	16	36	56		25分	22分	13 43		
	11時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	12時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	13時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	14時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	15時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	16時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	17時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	18時	16	36	56		20分	20分	13 43		
	19時	16	46			30分	25分	13 43		

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





2-2-3 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45百万円、令和4年度から令和6年度までの3年間累計で+約135百万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。

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154百万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	1,264	20,773	▲7,119	▲5,908	▲5,201	▲5,359	▲5,510
	県営バス	20,240	257,787	▲47,815	▲51,883	▲12,313	▲16,518	▲20,513
	計	21,504	278,560	▲54,934	▲57,791	▲17,514	▲21,877	▲26,023
差し引き	長崎バス	0	0	—	—	831	790	751
	県営バス	▲9,413	▲117,945	—	—	44,001	44,006	44,011
	計	▲9,413	▲117,945	—	—	44,832	44,796	44,762

○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

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	20,482	264,602	▲47,815	▲51,883	▲10,872	▲15,276	▲19,460
	計	20,482	264,602	▲54,934	▲57,791	▲10,872	▲15,276	▲19,460
差し引き	長崎バス	▲1,264	▲20,773	—	—	6,032	6,149	6,261
	県営バス	▲9,171	▲111,130	—	—	45,442	45,248	45,064
	計	▲10,435	▲131,903	—	—	51,474	51,397	51,325

○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-5.5人/日（平日）、車両数は-4.4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
		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	174	174	174	0 分/日
	土曜	132	132	132	132	132	132	0 分/日
	日祝	88	88	88	88	88	88	0 分/日
県営バス	平日	3,405	3,405	3,405	1,348	1,348	1,348	-2,057 分/日
	土曜	1,776	1,776	1,776	1,114	1,114	1,114	-662 分/日
	日祝	1,737	1,737	1,737	1,114	1,114	1,114	-623 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	0.5	0.5	0.5	0.0 人/日
	土曜	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.0 人/日
	日祝	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.0 人/日
県営バス	平日	9.0	9.0	9.0	3.5	3.5	3.5	-5.5 人/日
	土曜	4.7	4.7	4.7	3.0	3.0	3.0	-1.7 人/日
	日祝	4.6	4.6	4.6	3.0	3.0	3.0	-1.6 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	0.4	0.4	0.4	0.0 台/日
	土曜	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.0 台/日
	日祝	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.0 台/日
県営バス	平日	7.2	7.2	7.2	2.8	2.8	2.8	-4.4 台/日
	土曜	3.7	3.7	3.7	2.3	2.3	2.3	-1.4 台/日
	日祝	3.7	3.7	3.7	2.3	2.3	2.3	-1.4 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）

(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	1,420	-1,985 分/日
	土曜	1,776	1,776	1,776	1,192	1,192	1,192	-584 分/日
	日祝	1,737	1,737	1,737	1,192	1,192	1,192	-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	3.7	-5.3 人/日
	土曜	4.7	4.7	4.7	3.1	3.1	3.1	-1.6 人/日
	日祝	4.6	4.6	4.6	3.1	3.1	3.1	-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	3.0	-4.2 台/日
	土曜	3.7	3.7	3.7	2.5	2.5	2.5	-1.2 台/日
	日祝	3.7	3.7	3.7	2.5	2.5	2.5	-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

(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)	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
			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
			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	30分 (+10分)	60分 (+30分)	60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
			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)
			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)

- ※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) 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

(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)

- ※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

**2-3-2 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争を解消するため、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。

**(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たな路線の共同運行に対する充当も検討する。

長崎バスについては、県営バス系統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。

**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争を解消するため、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。

**(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、県営バス系統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。

該当なし

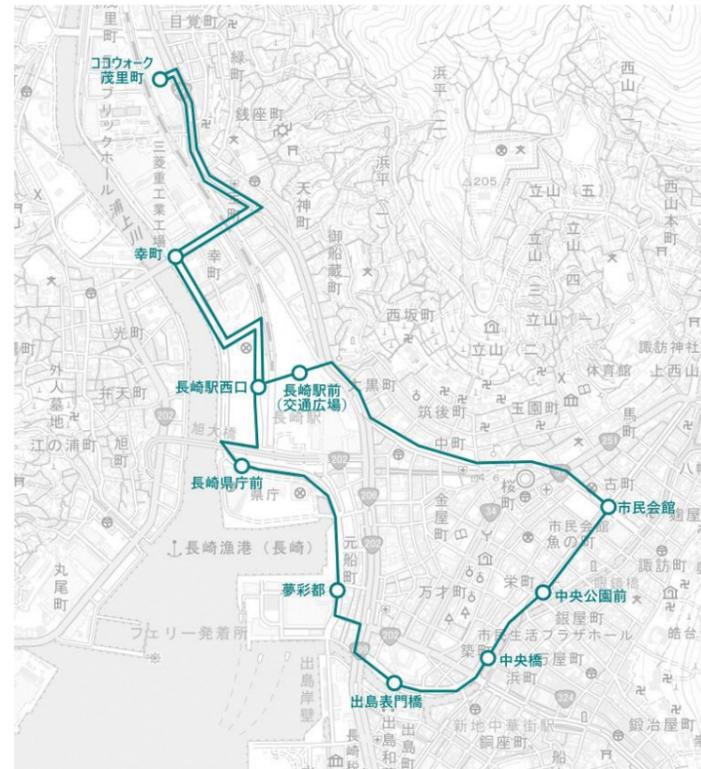
2-4 新規路線の共同運行

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)→市民会館→中央公園前 →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

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

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

該当なし。

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たな路線の共同運行に対する充当も検討する。

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を含めた路線廃止等」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たな路線の共同運行に充当する。