

# 長崎市域乗合バス事業共同経営計画

< 令和6年4月改訂版 >

## 概要版

長崎自動車株式会社

長 崎 県 交 通 局



## 01 はじめに

- ・バス事業者を取り巻く現状

## 02 計画の要旨

- ・共同経営の概要
- ・路線再編の主な取組内容

## 03 共同経営の内容

- ・本原地区      ・目覚地区
- ・矢の平地区      ・立神地区

## 04 共同経営の目標

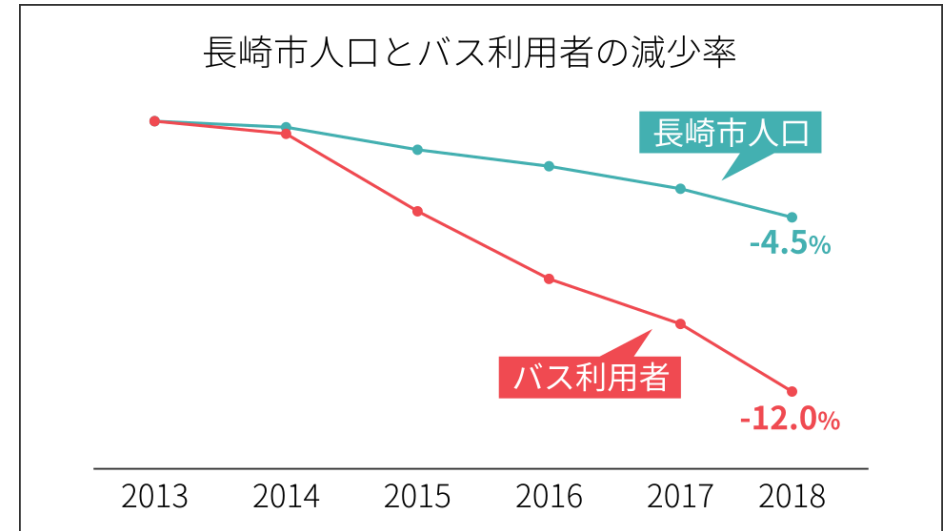
- ・収益性に関する目標
- ・人員数・車両数に関する目標

## 05 その他

- ・現計画の内容変更
- ・共同経営に伴う路線廃止

## 人口減少率を上回るバス利用者の減少率

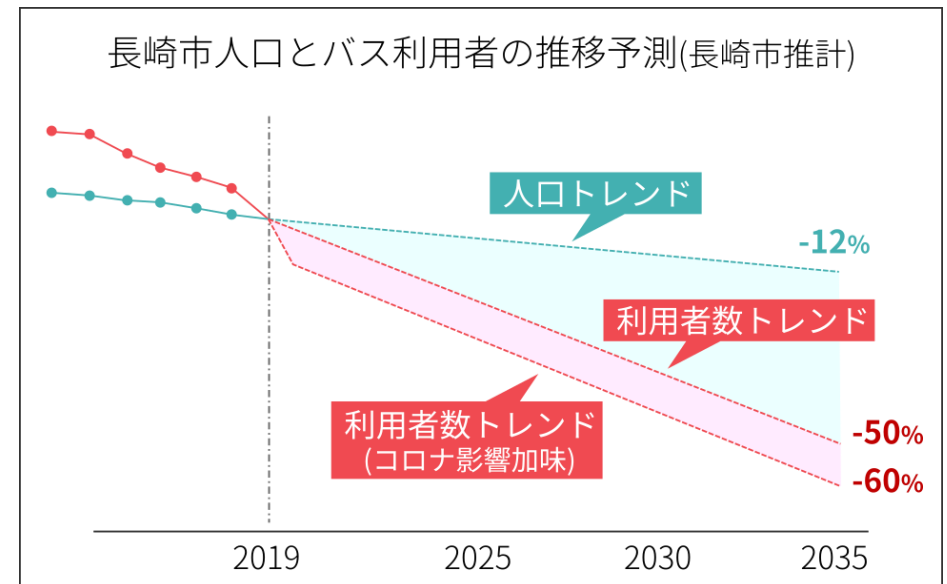
- 地方のバス事業者の約9割(2019年時点)が赤字経営です。
- 経営難に陥っている主な要因は、人口減少と少子高齢化によるバス利用者の減少です。
- 長崎市においては、2013年から2018年の5年間で人口が約4.5%減少したのに対し、路線バス利用者はそれを上回る約12%減少しました。



[出展]長崎市統計年鑑

## コロナ禍以前の需要回復は困難

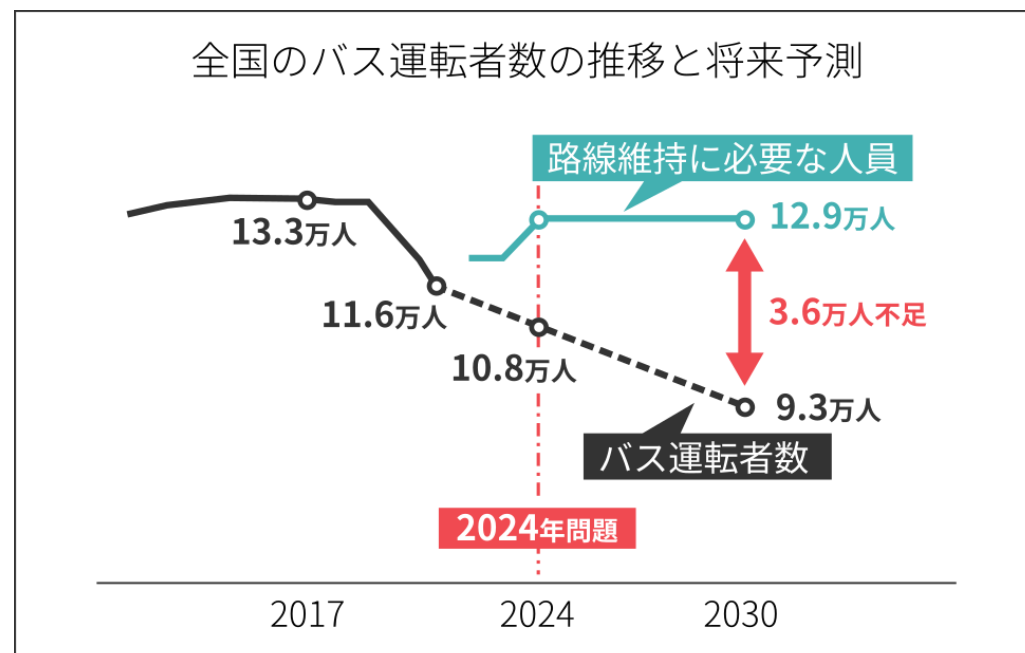
- 長崎市の人口は今後も減少傾向が続くものと見込まれていますが、路線バス利用者の減少率は人口減少率よりも高い割合で推移していくことが予想されています。
- さらに、コロナ禍によって宅配サービスやリモートワークといった新しい生活様式が定着したことにより、コロナ禍以前の需要が回復しないことも見込まれています。
- 長崎市の推計では、今後の路線バス利用者は2035年までに対2019年比で60%減少する可能性も指摘されています。



[出展]長崎市地域公共交通計画

## 慢性的なバス運転士不足

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



[出展]日本バス協会

## 労働時間に関する規制強化への対応（2024年問題）

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

### 申請者の名称

○長崎自動車株式会社（長崎バス）

所在地：長崎県長崎市新地町3番17号

代表者：代表取締役社長 森田 誠

○長崎県交通局（県営バス）

所在地：長崎県長崎市八千代町3番1号

代表者：交通局長 太田 彰幸

### 共同経営の概要

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

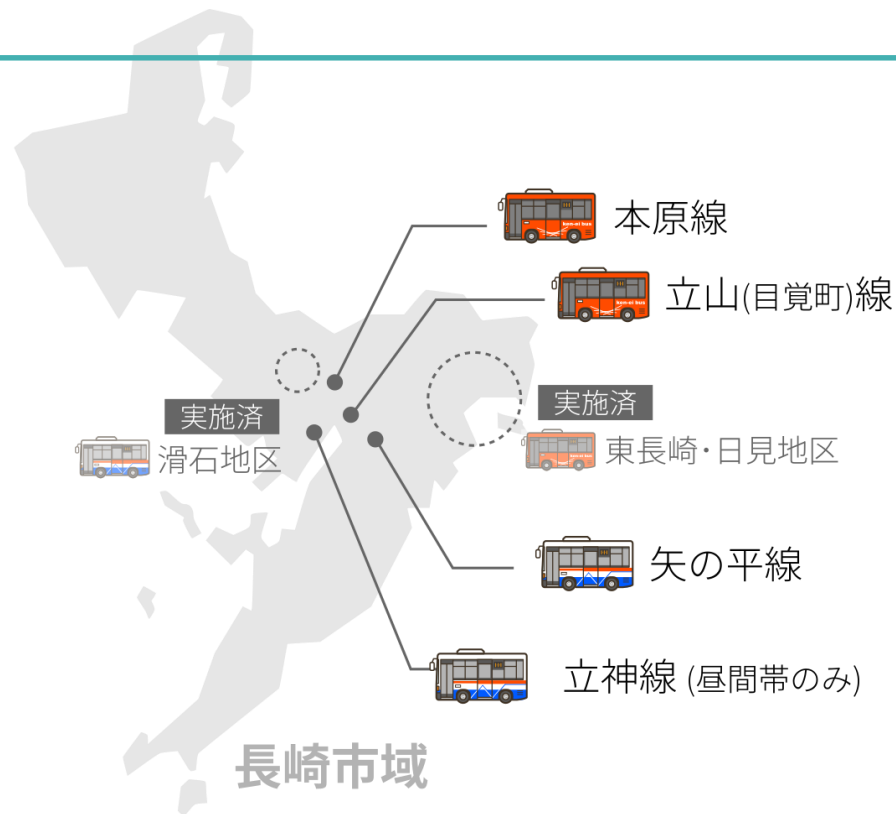
本計画では、乗合バス事業者が連携して以下の取組を行うことにより、一定程度便数は減少するものの見直し前と概ね同程度のサービス水準を保ちつつ、運行効率化によって収支改善を図り、持続可能な地域公共交通の維持につなげる。

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

### 競合区間の解消による運行の効率化

- 長崎バスと県営バスが競合して運行する路線は、令和4年度から独占禁止法特例法に基づく「共同経営」方式により運行事業者の一元化に取り組んでいます。
- 令和6年度においても、以下の4路線について運行事業者の一元化に取り組むことで、さらなる運行の効率化を図ります。

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



### 昼間帯の運行便数の適正化

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

### 最終便の一部繰り上げ

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

### ご利用の少ない路線の区間短縮

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

## 重複路線の見直し（県営バスへの一元化）

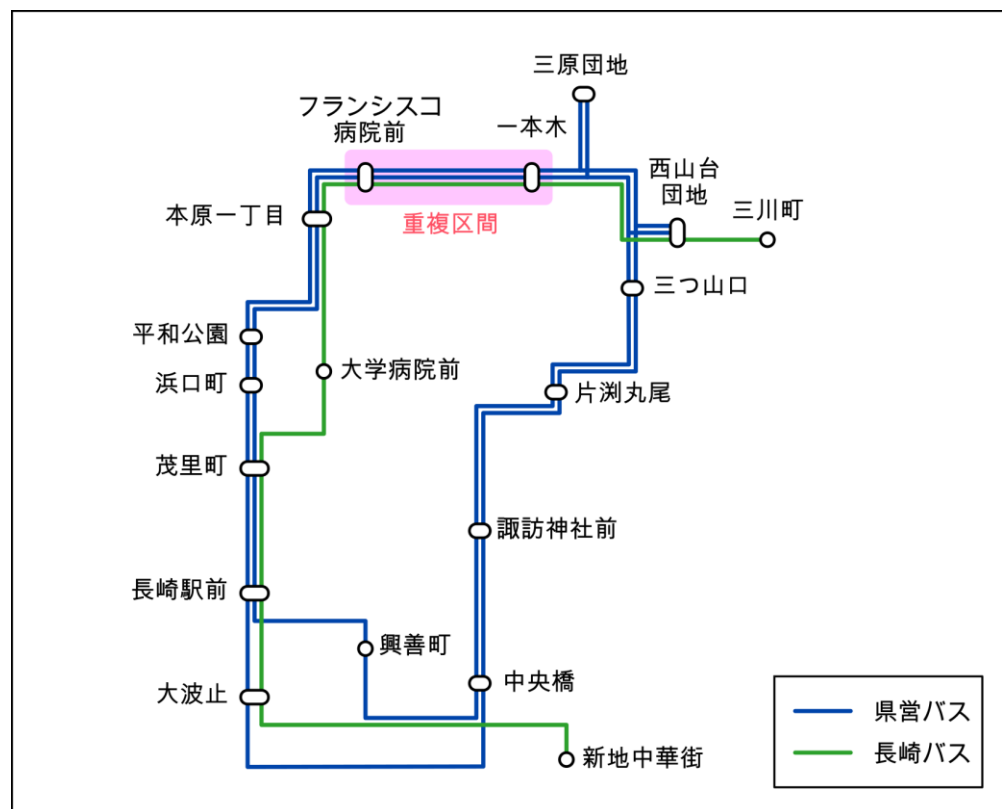
- 長崎バスの「新地中華街～三川町線」を廃止し、県営バスの運行に一元化
- ※北高スクール便「三川町～小江原線」は長崎バスが運行を継続

## 需要に応じた供給量の適正化

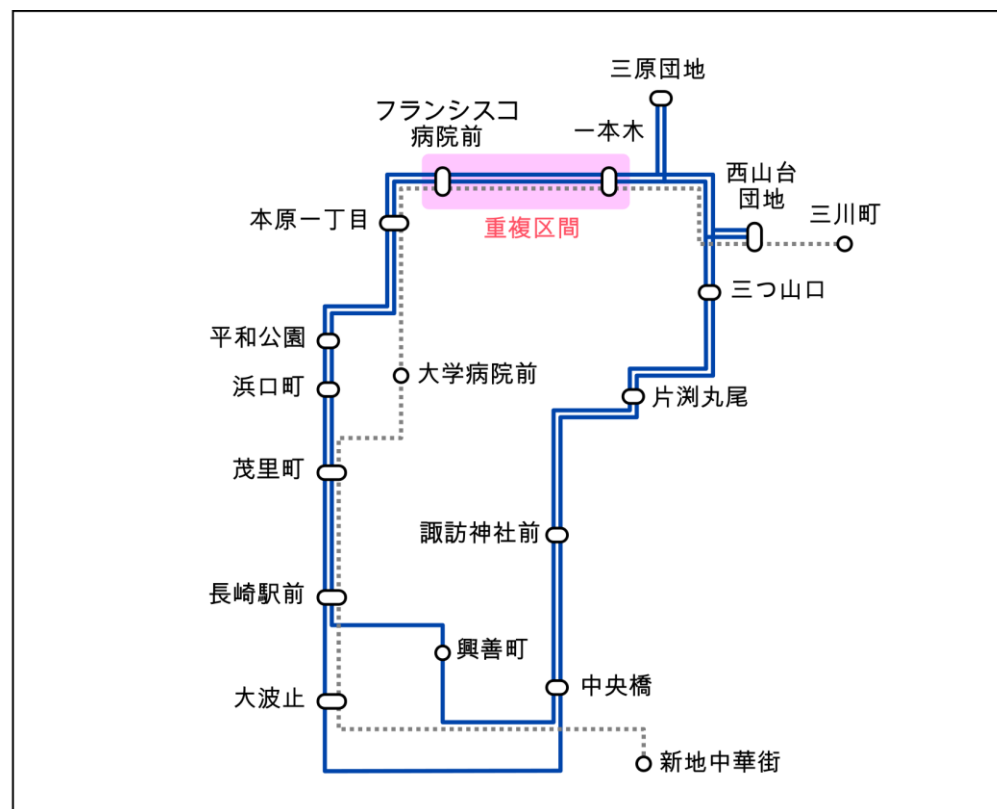
- 利用実態を踏まえた運行便数を設定し、供給量を適正化
  - ・フランシスコ病院前…1時間あたり3往復6便

## 最終便繰り上げ

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



再編後

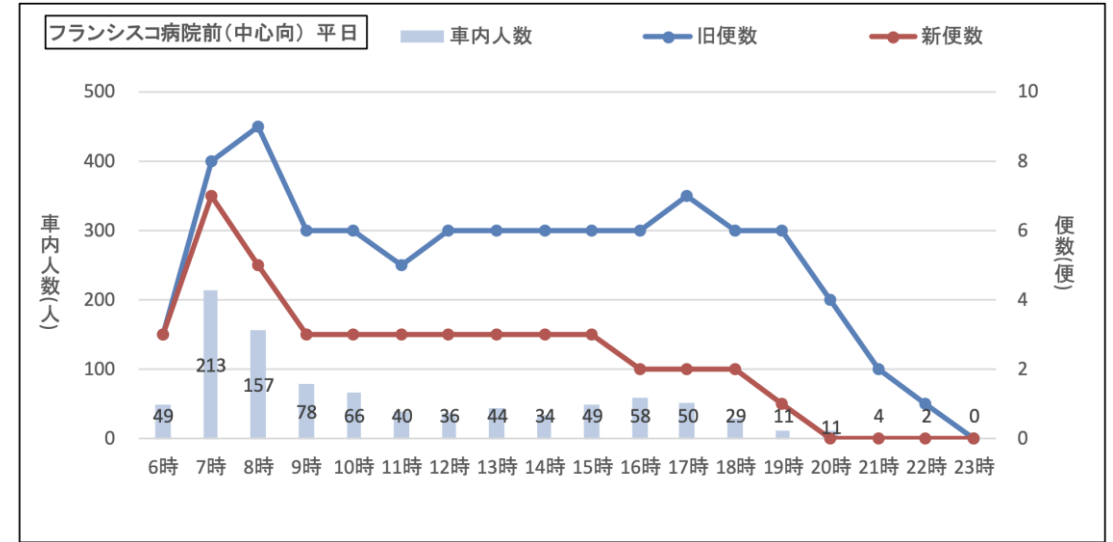




新旧時刻表（フランシスコ病院前／中心部向き）

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

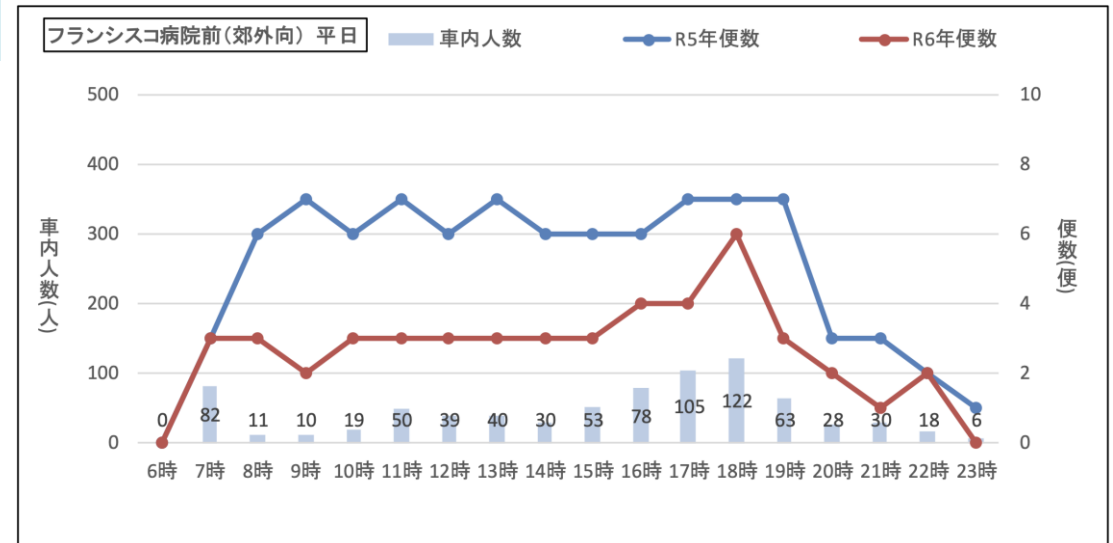
○輸送人員と運行便数（フランシスコ病院前・中心部向き）



新旧時刻表（フランシスコ病院前／郊外向き）

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

○輸送人員と運行便数（フランシスコ病院前・郊外向き）



## 重複路線の見直し（県営バスへの一元化）

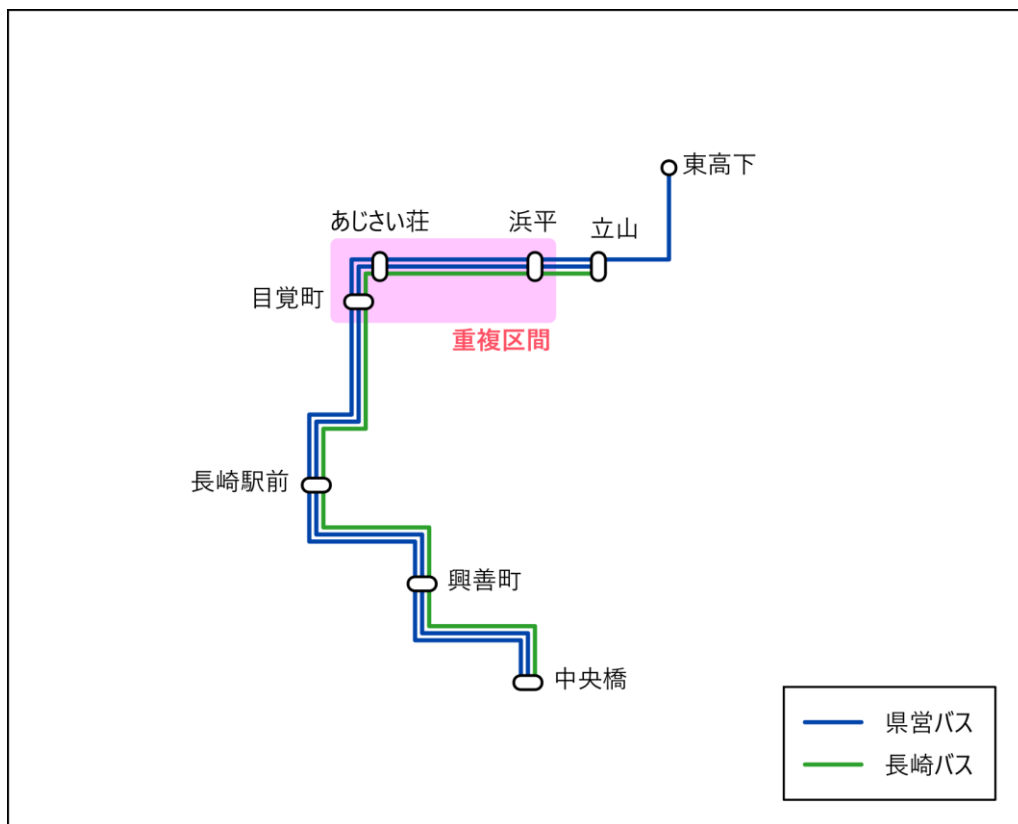
- 長崎バスの「立山～(目覚町)～中央橋線」を廃止し、  
県営バスの運行に一元化

## 運行区間の短縮と県営バス系統の増便

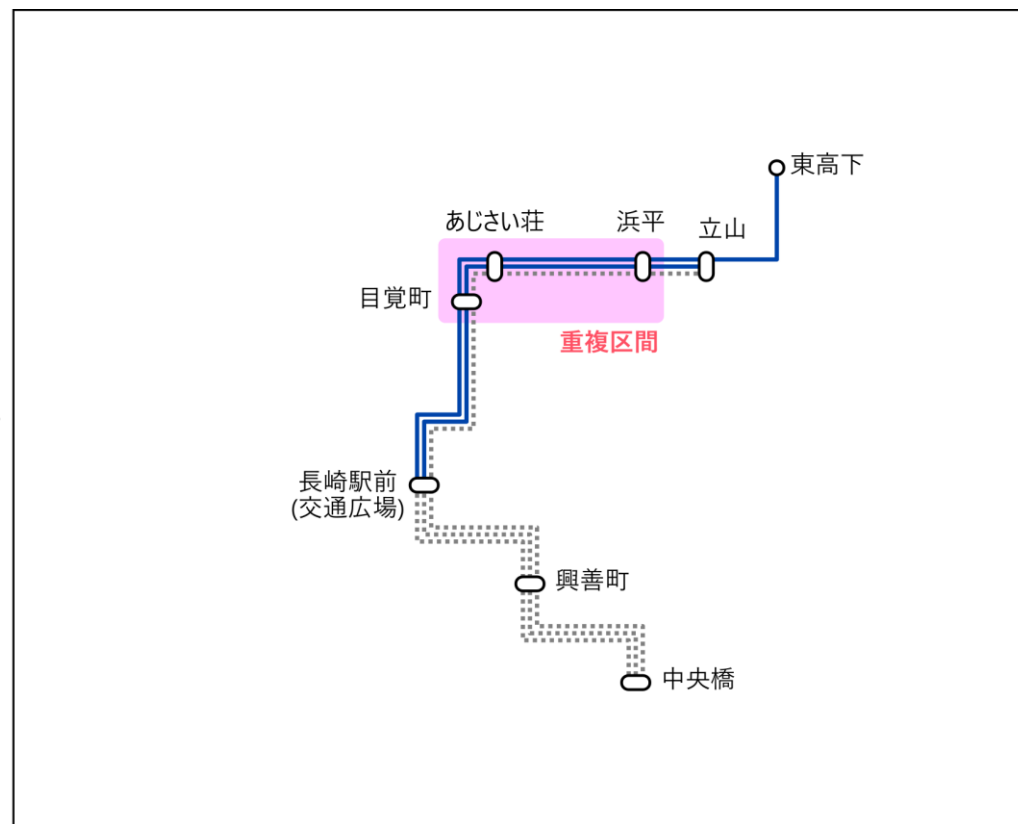
- 運行区間を長崎駅前(交通広場)発着とし運行を効率化
- 県営バス系統を増便することで、1時間あたり1往復の  
運行頻度を維持

## 最終便繰り上げ

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



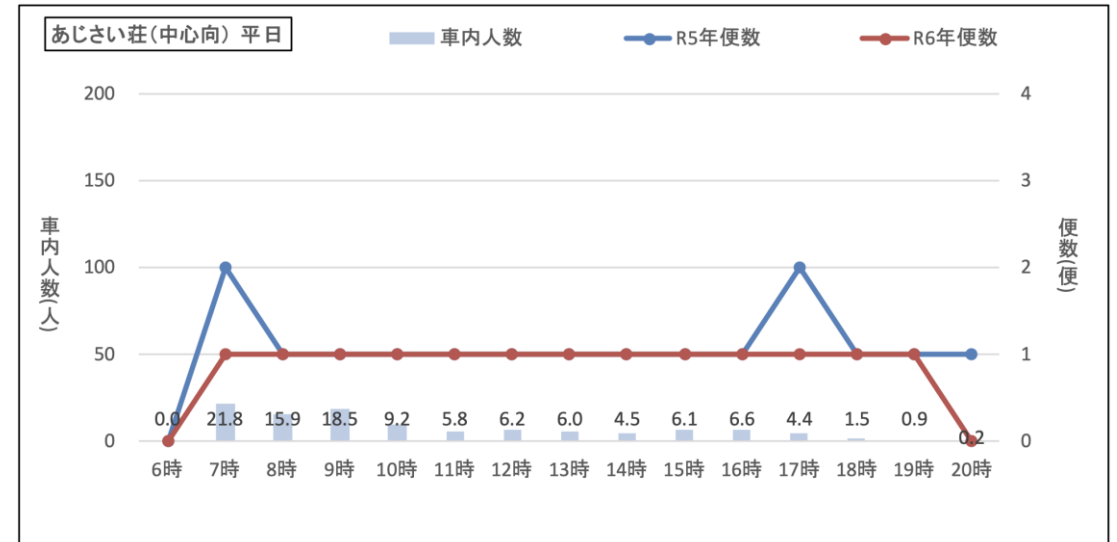
再編後



## 新旧時刻表（あじさい荘／中心部向き）

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

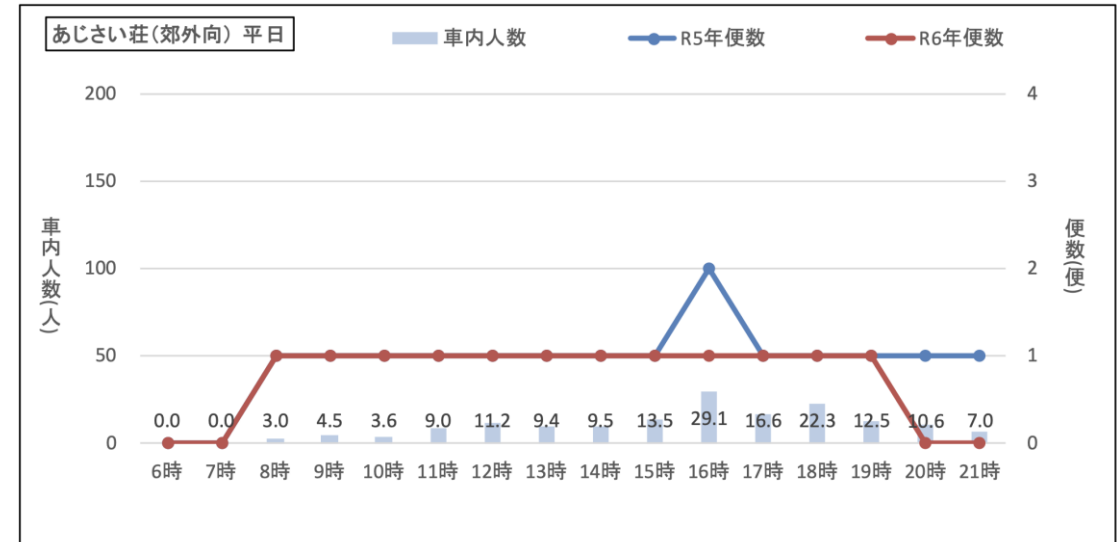
## ○輸送人員と運行便数（あじさい荘・中心部向き）



## 新旧時刻表（あじさい荘／郊外向き）

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

## ○輸送人員と運行便数（あじさい荘・郊外向き）



## 重複路線の見直し（長崎バスへの一元化）

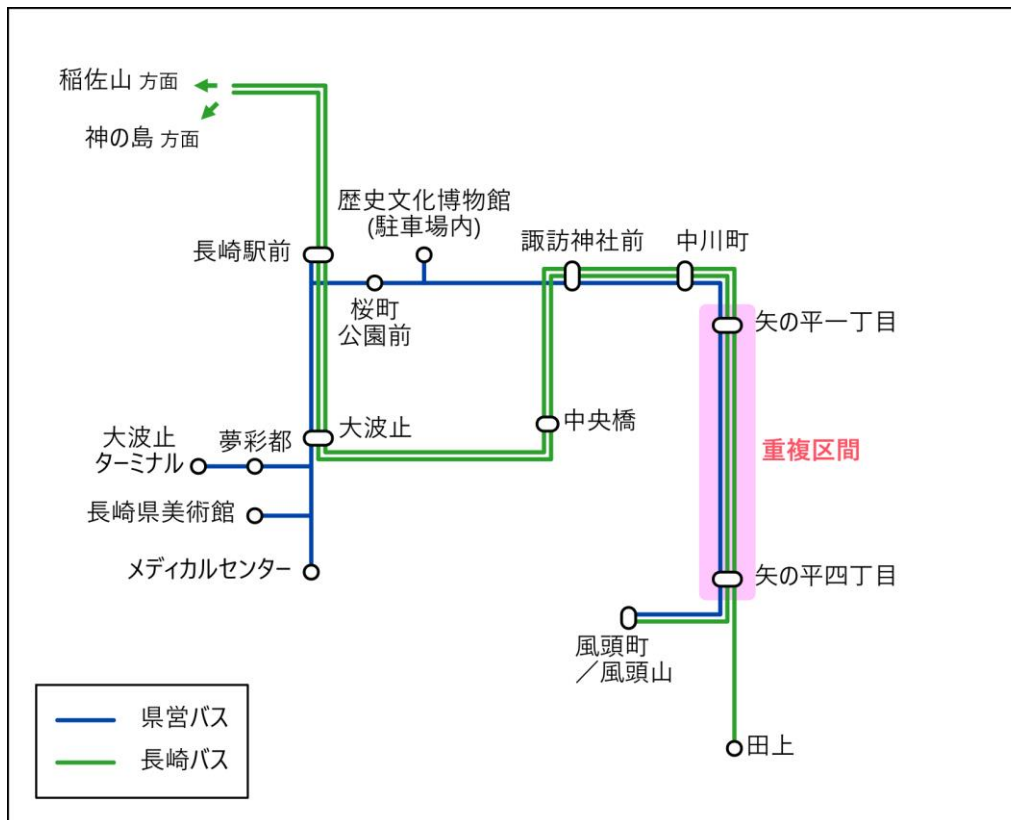
- 県営バスの「風頭線」を廃止し、長崎バスの運行に一元化  
※南高スクール便「戸石・矢上団地～南高線」は県営バスが運行を継続

## 需要に応じた供給量の適正化

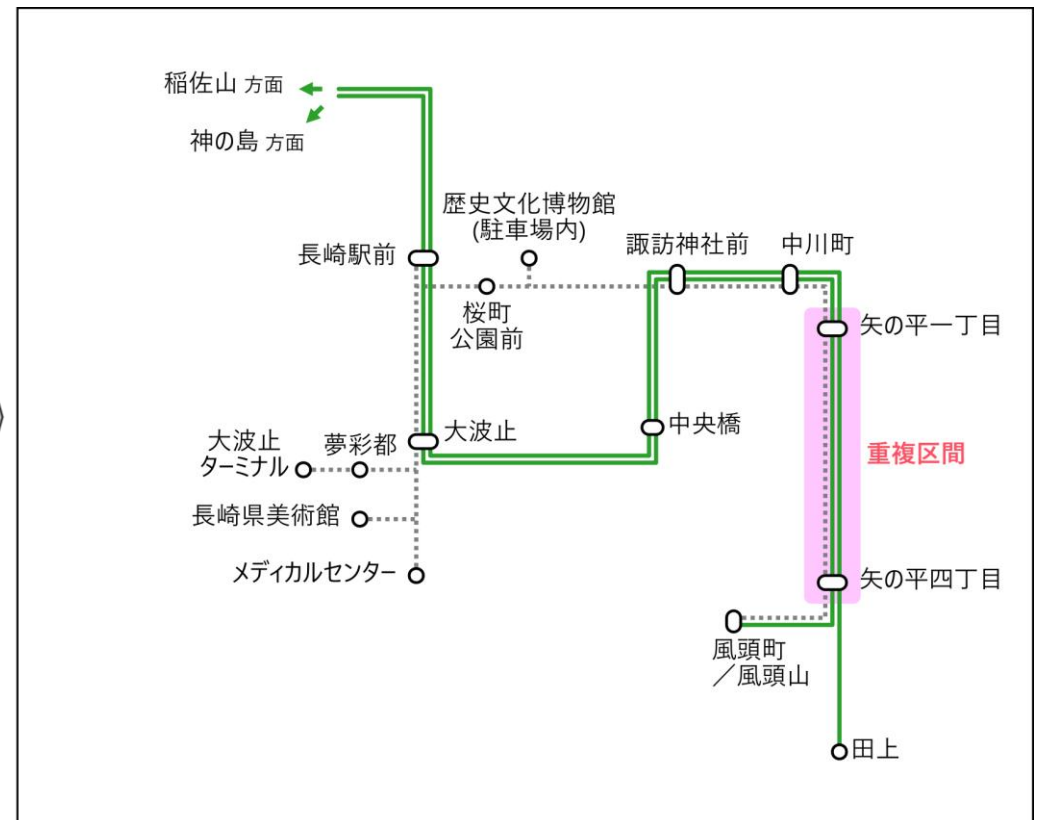
- 利用実態を踏まえた運行便数を設定し、供給量を適正化  
・矢の平一丁目…1時間あたり1往復2便

## 最終便繰り上げ

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



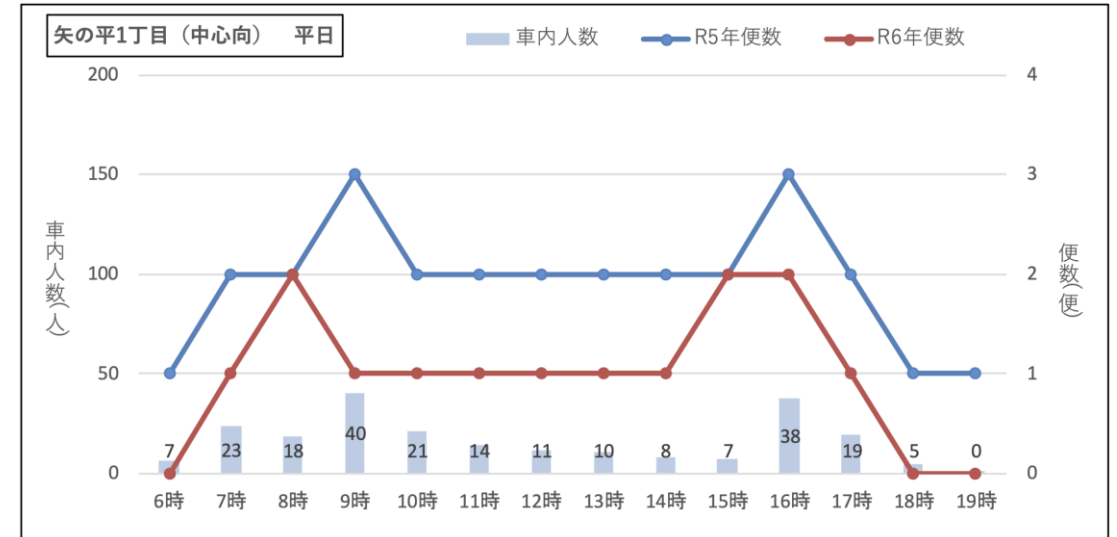
再編後



## 新旧時刻表（矢の平一丁目／中心部向き）

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

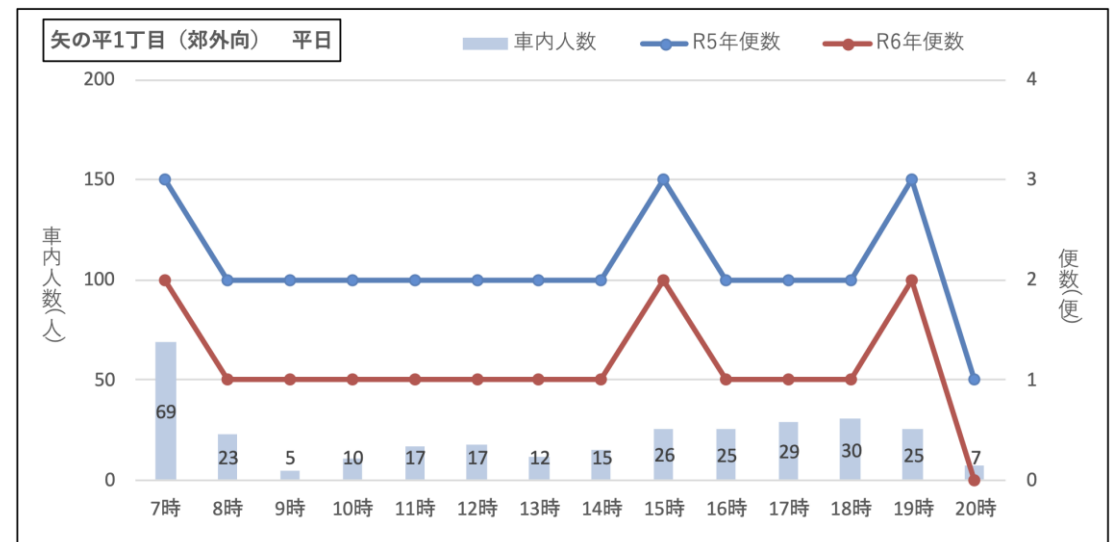
## ○輸送人員と運行便数（矢の平一丁目・中心部向き）



## 新旧時刻表（矢の平一丁目／郊外向き）

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

## ○輸送人員と運行便数（矢の平一丁目・郊外向き）

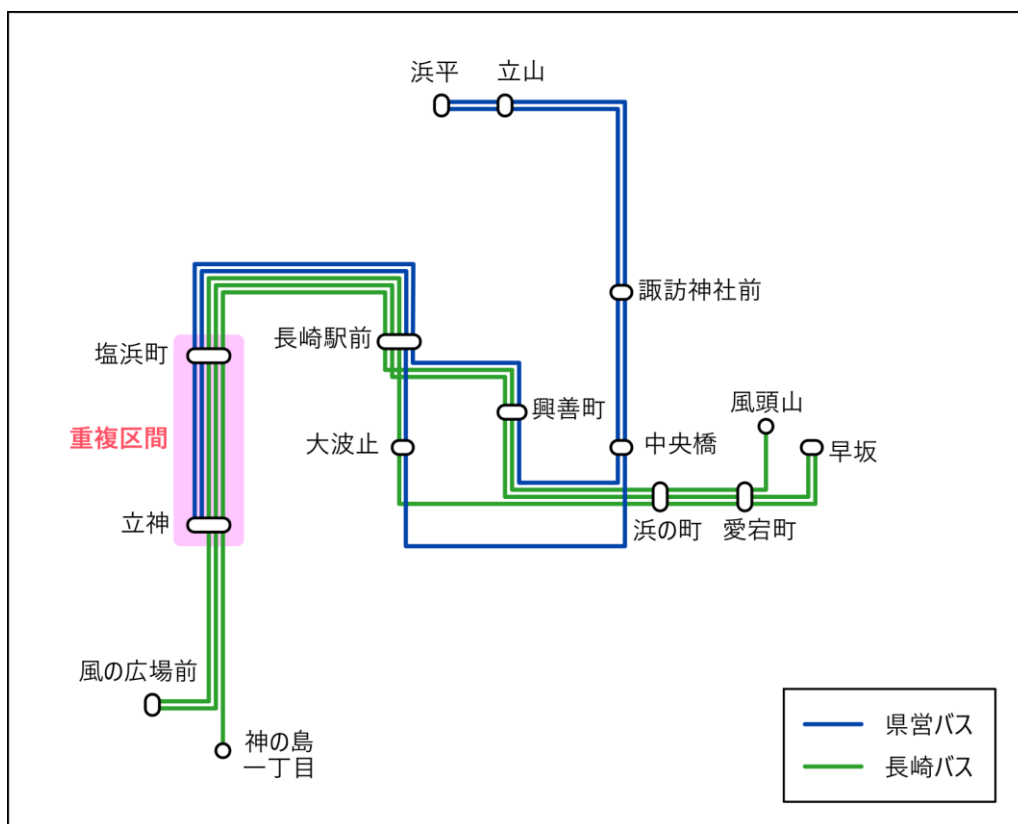


## 重複路線の見直し（昼間帯の運行を長崎バスへ一元化）

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

※立神地区の昼間帯(概ね9:00～17:00)の運行は長崎バスに一元化

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



再編後

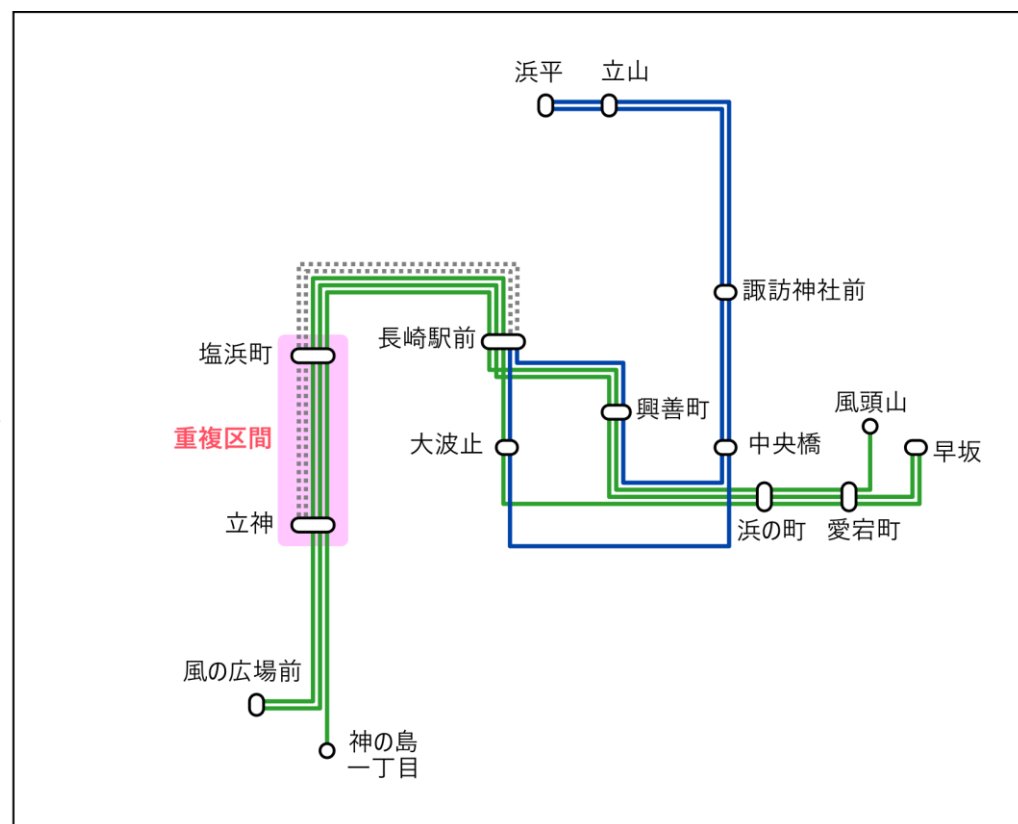
## 最終便繰り上げ

○労働規制強化に対応するための最終便の繰り上げ

・塩浜町

中心部向き…平日 22:11 ⇒ 21:35

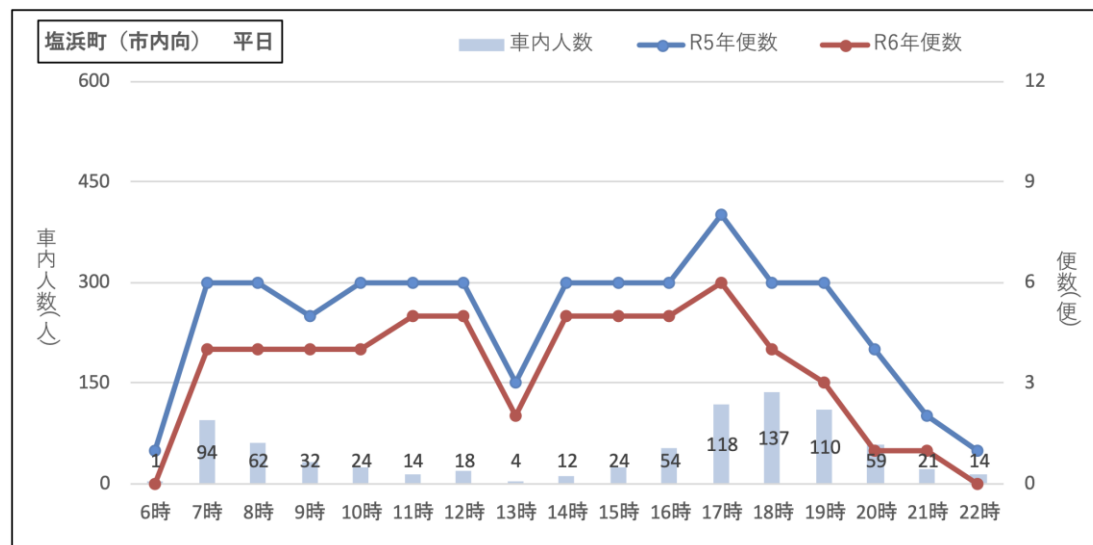
郊外向き …平日 22:01 ⇒ 21:31



## 新旧時刻表（塩浜町／中心部向き）

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

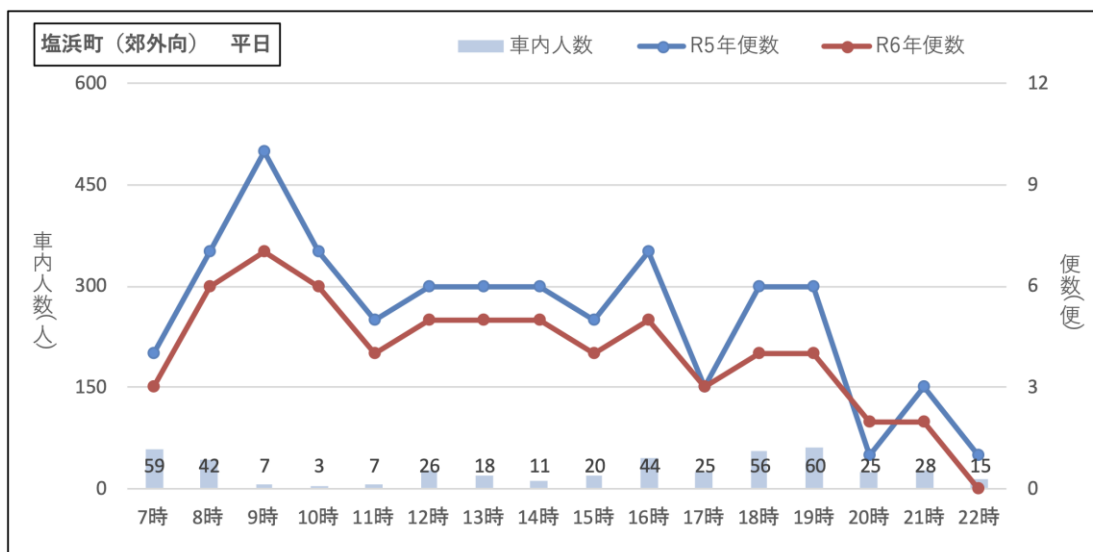
## ○輸送人員と運行便数（塩浜町・中心部向き）



## 新旧時刻表（塩浜町／郊外向き）

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

## ○輸送人員と運行便数（塩浜町・郊外向き）



## 04 共同経営の目標

### 収益性に関する目標

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

<令和6年度の収益性見込み>

[千円]

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

### 人員・車両数に関する目標

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

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

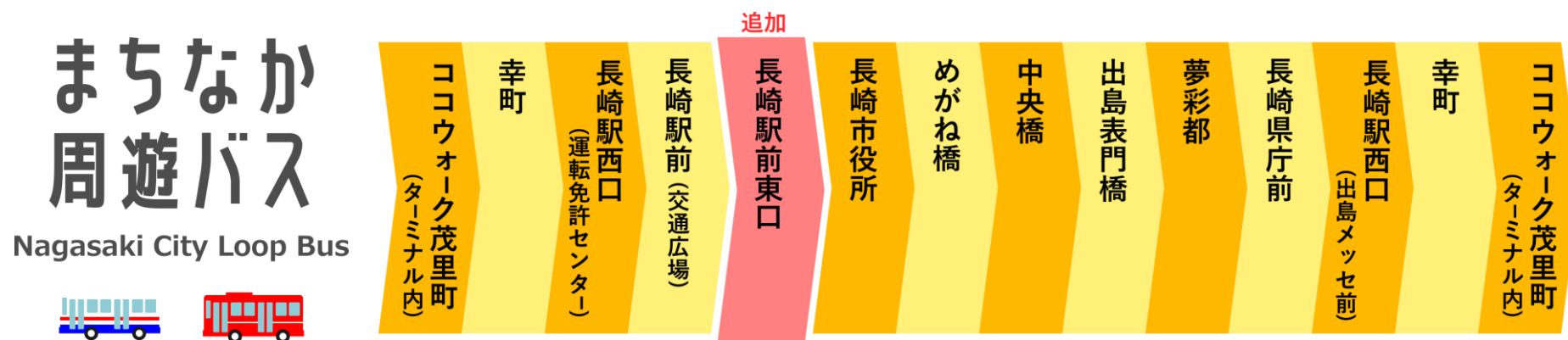


## 現計画の時刻変更と最終便の繰り上げ

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

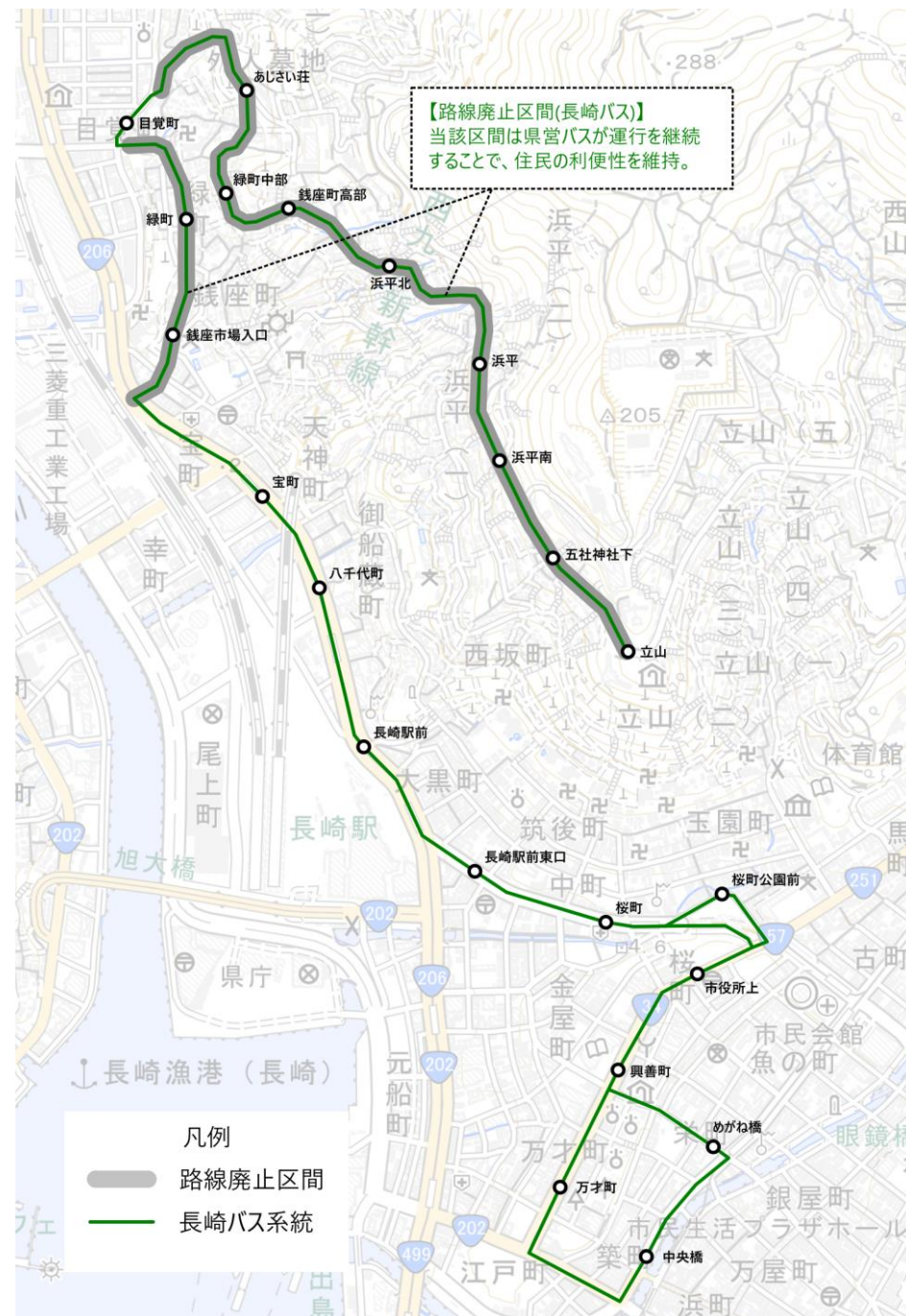
## まちなか周遊バスの停車地追加

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



### 目覚地区における長崎バスの路線廃止

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



## 風頭地区における県営バスの路線廃止

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

