

# 長崎市域乗合バス事業共同経営計画 〈第1版〉

令和4年（2022年）3月  
長崎自動車株式会社  
長崎県交通局



## - 目次 -

### 1. 計画の要旨

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

### 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）



## 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。

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

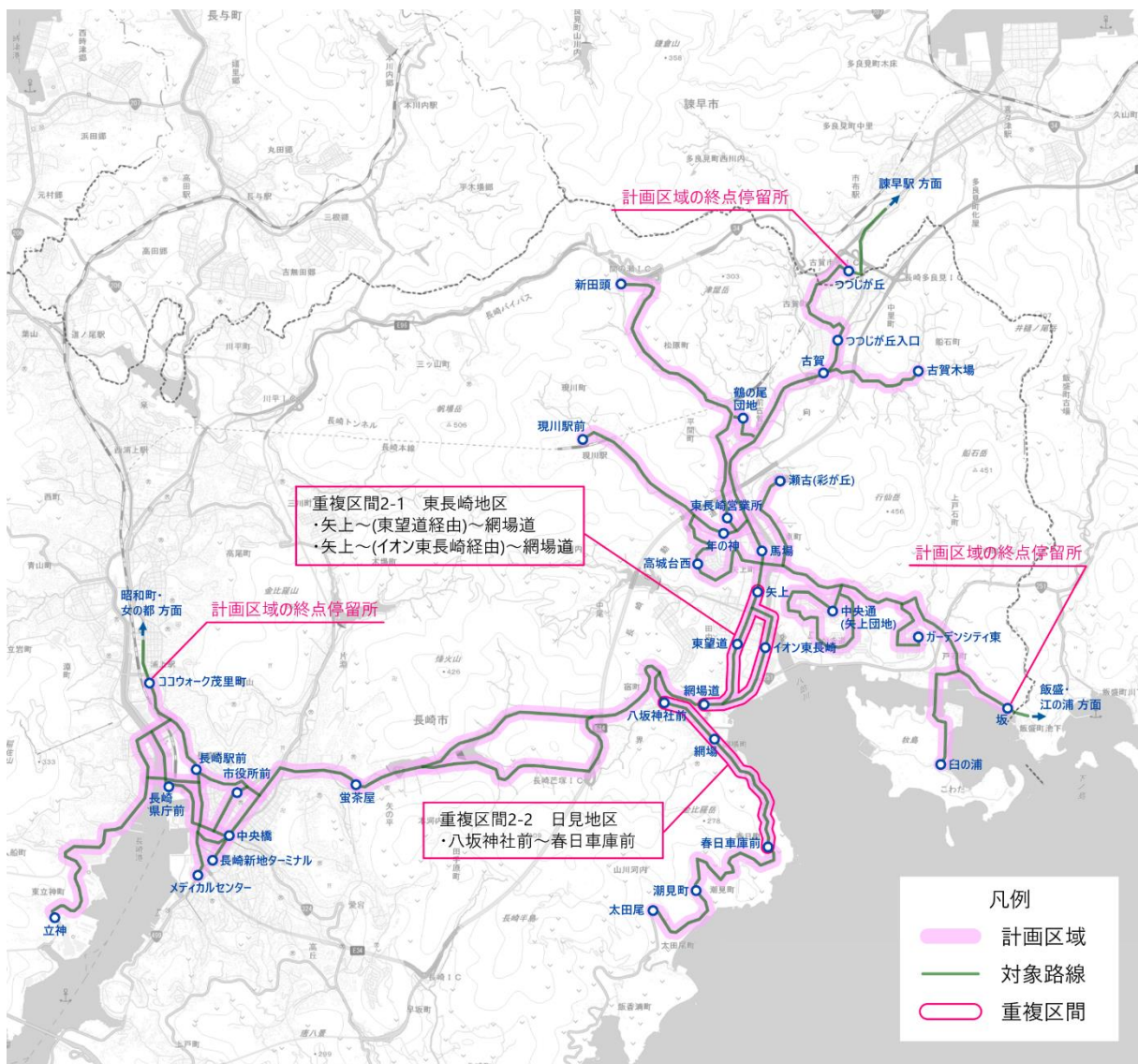


図 1-2-1 計画区域・対象路線（東長崎地区・日見地区）

## (2) 滑石地区

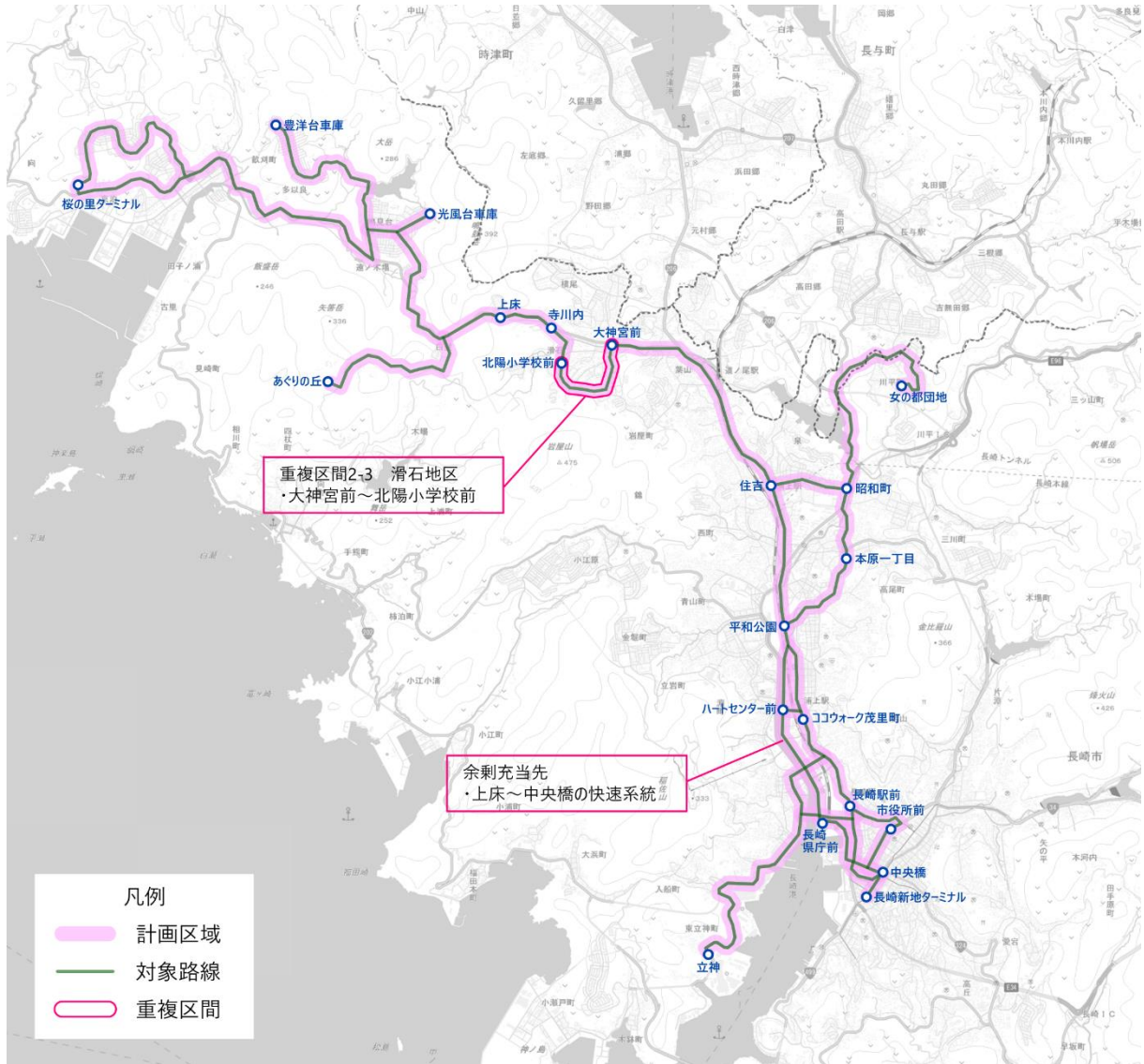


図 1-2-2 計画区域・対象路線（滑石地区）

### 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。



## 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

## 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	ココウォーク茂里町	矢上～大波止	19.4
16					392	東長崎営業所	ココウォーク茂里町	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	ココウォーク茂里町	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	ココウォーク茂里町	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	ココウォーク茂里町	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	ココウォーク茂里町	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	ココウォーク茂里町	高城台西～矢上～大波止	18.7		
32			399	現川駅前	ココウォーク茂里町	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	ココウォーク茂里町	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）

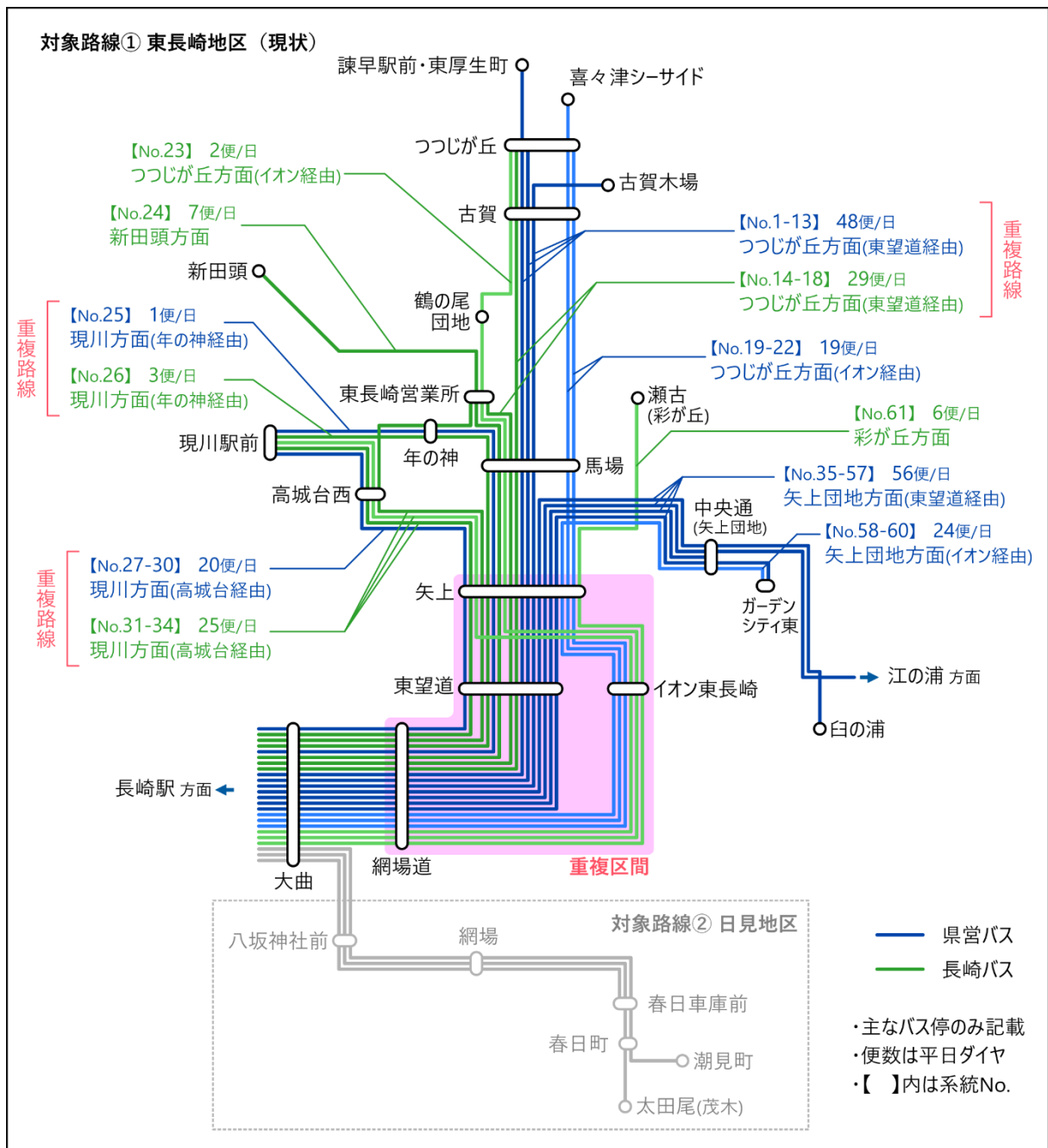


図 2-1-1 運行系統図（現状）

## 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。

### ○運行系統図（実施後）

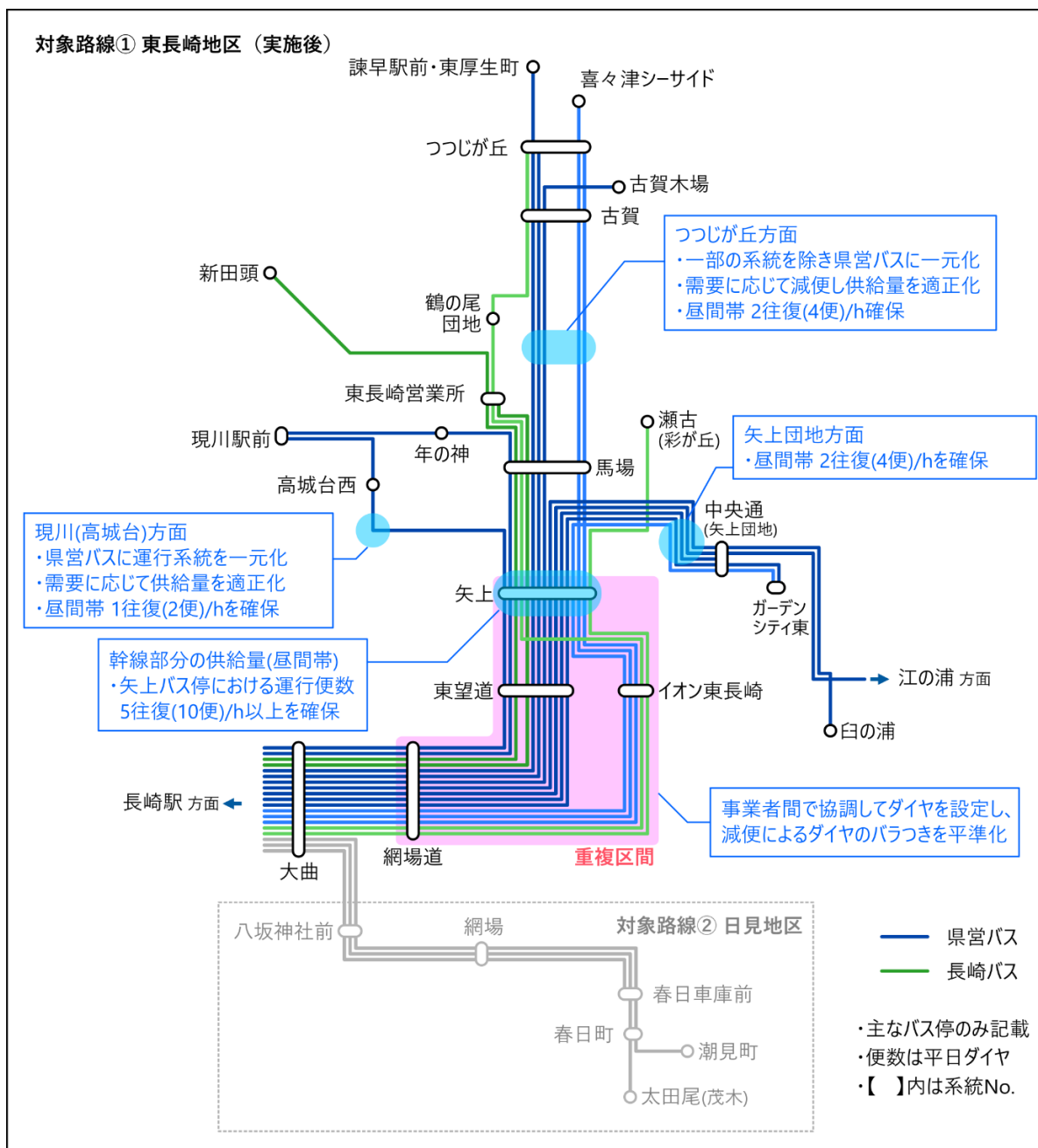


図 2-1-2 運行系統図（実施後）

○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	つづじが丘方面・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	
ダイヤ	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	
	7時	00 05 10 10 20 25 30 35 35 40 45 50	19 31 43	9 分	4 分	00 05 10 10 20 25 30 35 35 40 45 50	15	5 分	5 分	
	8時	00 10 20 25 35 50 55	05 26 43	10 分	7 分	00 10 20 25 35 50 55	05	15 分	8 分	
	9時	00 05 10 20 25 35 50 55	09 25 43 55	10 分	6 分	00 05 15 20 25 35 45 50 55	10 30 40	5 分	5 分	
	10時	05 10 20 35 50	16 25 45	10 分	7 分	05 15 20 35 45 50	10 30	10 分	7 分	
	11時	05 10 20 35 50	10 50	15 分	12 分	05 15 20 35 50	30	15 分	10 分	
	12時	05 10 20 35 50	10 40	15 分	10 分	05 15 20 35 50		15 分	12 分	
	13時	05 20 35 50	10 23	15 分	10 分	05 15 20 35 50		15 分	12 分	
	14時	05 10 20 35 50	10 40 50	15 分	10 分	05 15 20 35 50		15 分	12 分	
	15時	05 20 35 50	10 53	15 分	11 分	05 15 20 35 50		15 分	12 分	
	16時	05 10 20 30 35 50	10 50	15 分	10 分	05 15 20 30 35 50		15 分	10 分	
	17時	05 10 20 35 50	10 50	15 分	12 分	05 15 20 35 50		15 分	12 分	
	18時	05 35 50	10 53	25 分	13 分	05 35 50		30 分	20 分	
	19時	05 15 45		30 分	17 分	05 15 45		30 分	18 分	
	20時	05 20	00	15 分	12 分	05 20		20 分	18 分	
	21時	20	05	45 分	30 分	20 50		60 分	45 分	
	22時	15		55 分	55 分					
	23時									
	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

○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～つつしが丘方面・矢上団地方面（幹線系統）				バス停	矢上(郊外向け)				
	旧		新			新		新		
ダイヤ	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔	県営バス	長崎バス	最大 間隔	平均 間隔		
平日	6時									
	7時	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		15 分	10 分	
	17時	05 12 17 28 35 40 42 47 52	01 37	11 分	5 分	05 12 27 28 35 42 47 52 57	07	15 分	6 分	
	18時	05 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



○輸送人員と運行便数（中心部向け・矢上バス停）

R3.4.8～R3.4.28 利用実績

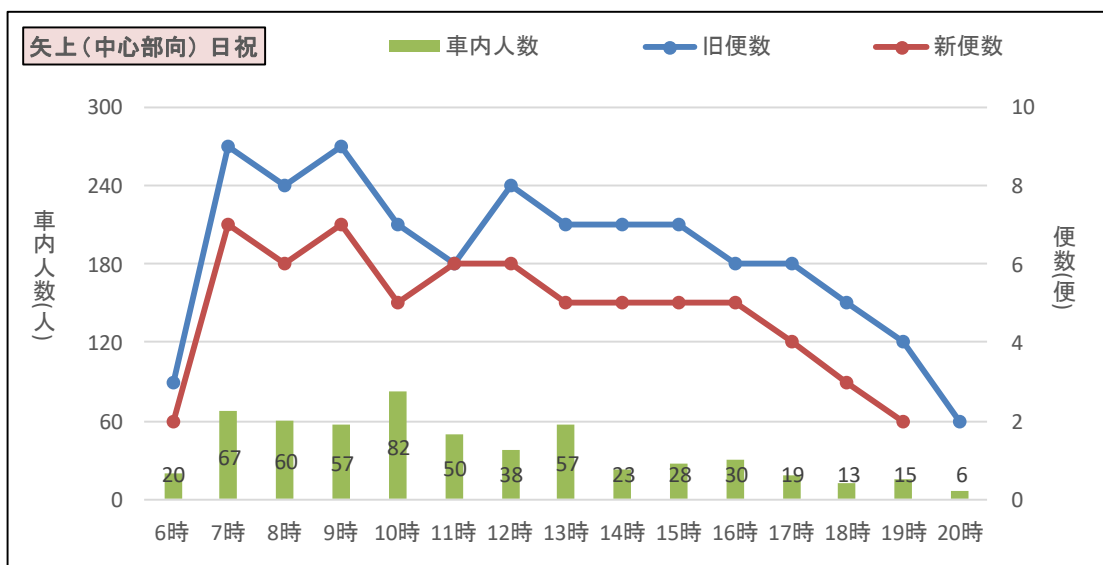
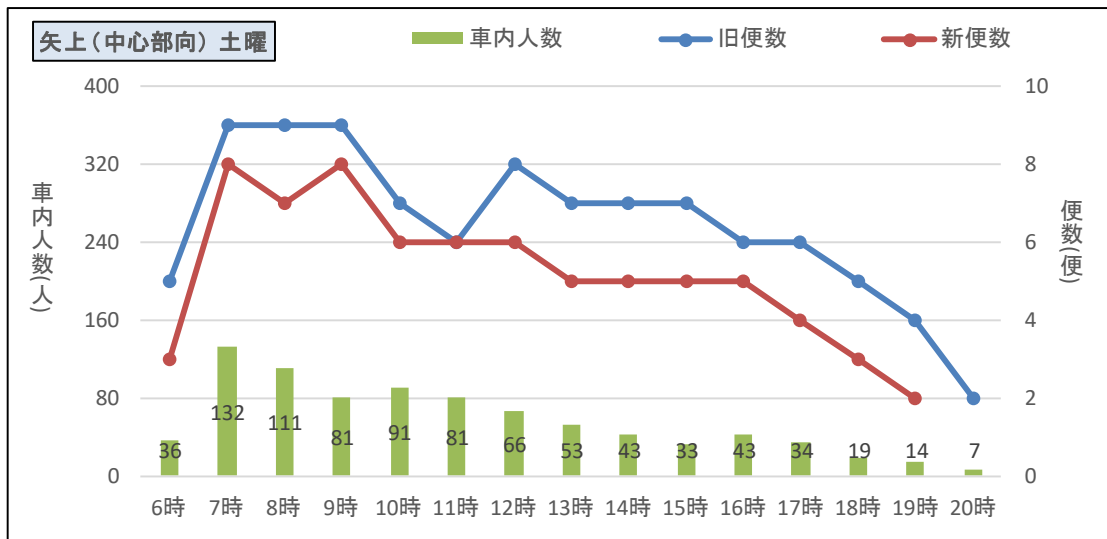
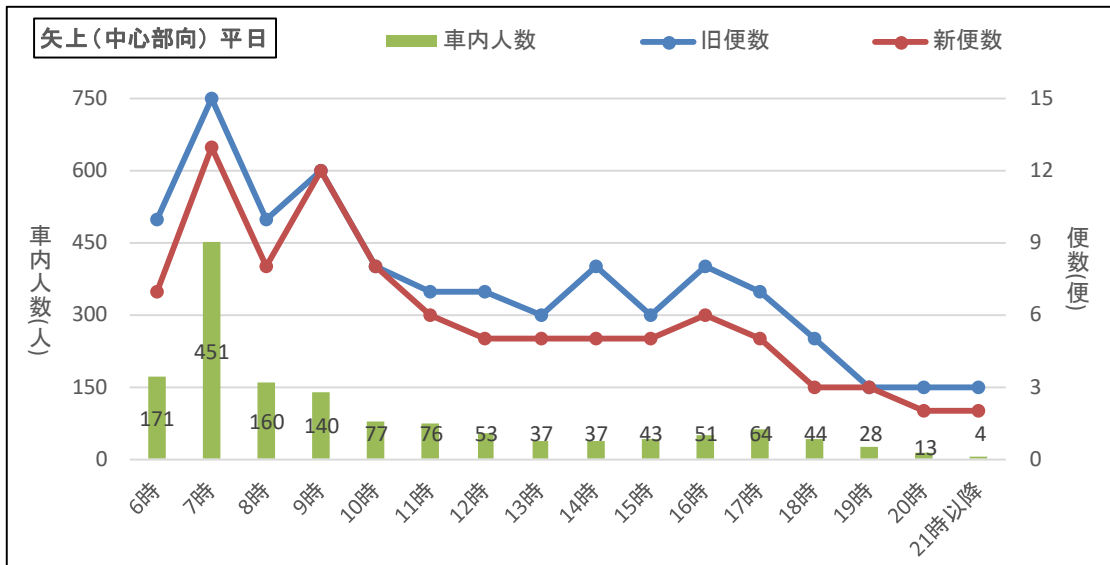


図 2-1-3 輸送人員と運行便数（中心部向け・矢上バス停）

○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

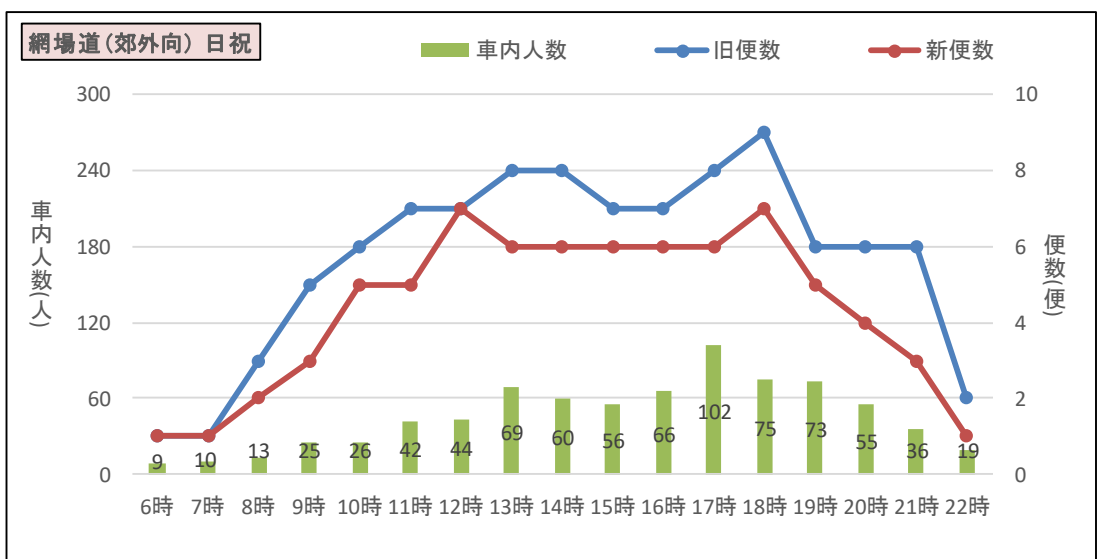
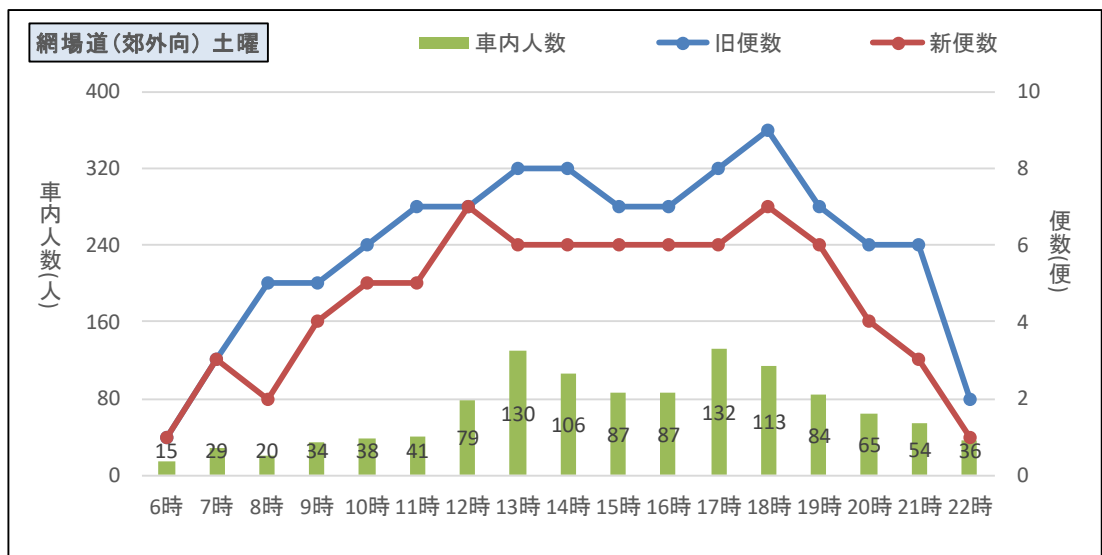
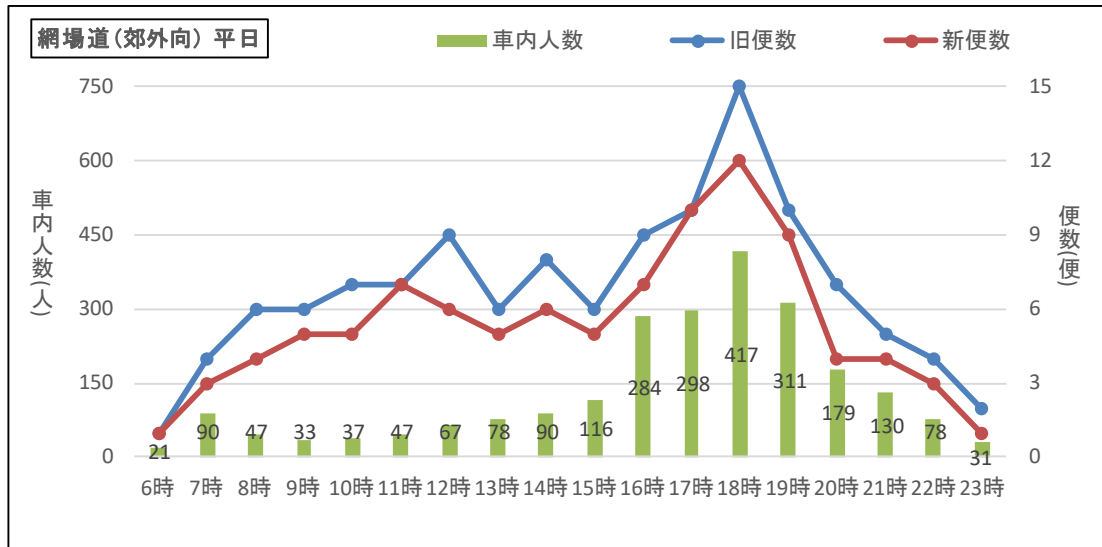


図 2-1-4 輸送人員と運行便数（郊外向け・網場道バス停）

## 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) 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）

### (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	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	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

## 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		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）

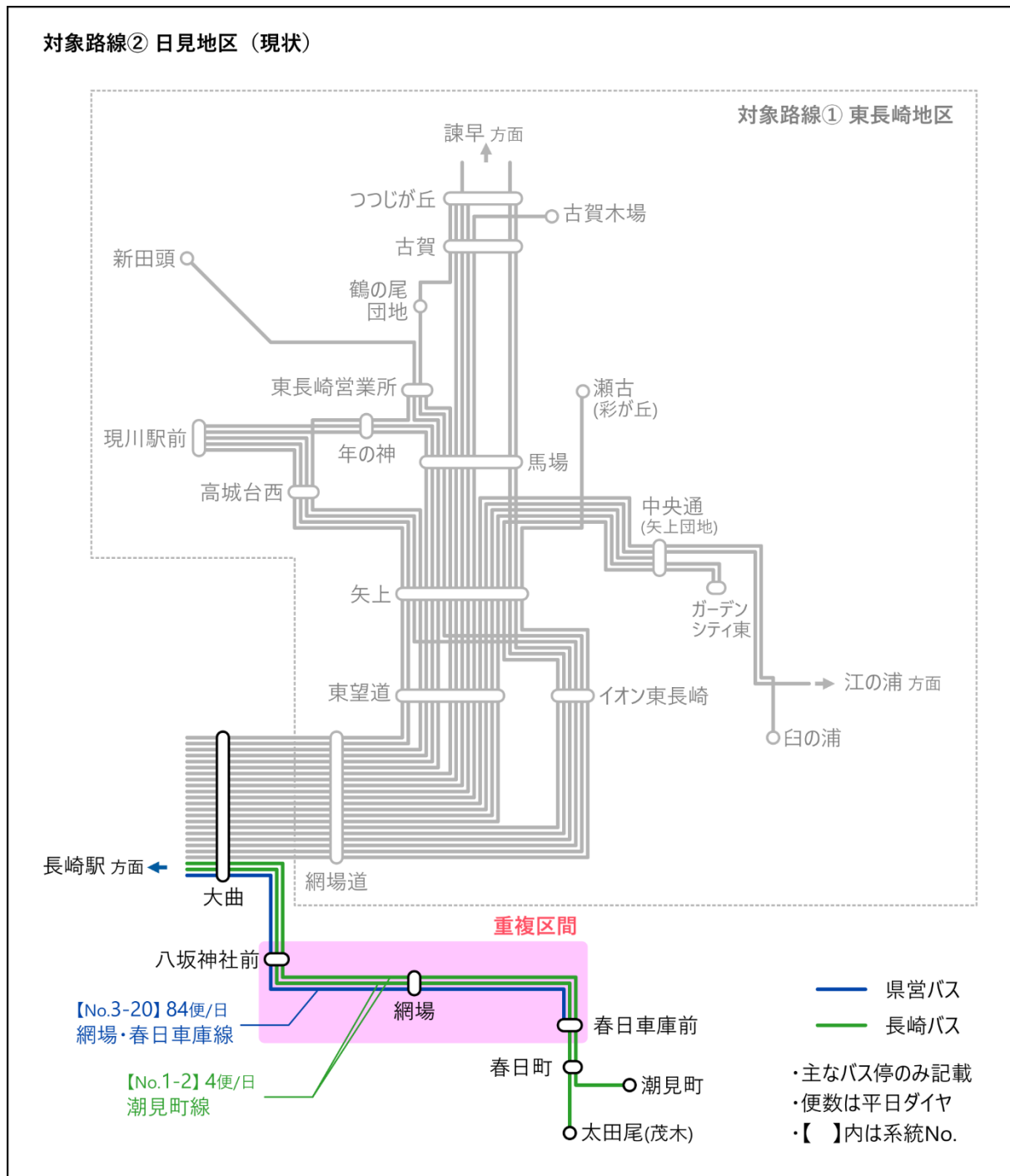


図 2-2-1 運行系統図（現状）

## 2-2-2 共同経営の内容

当該区間は、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。



○運行系統図（実施後）

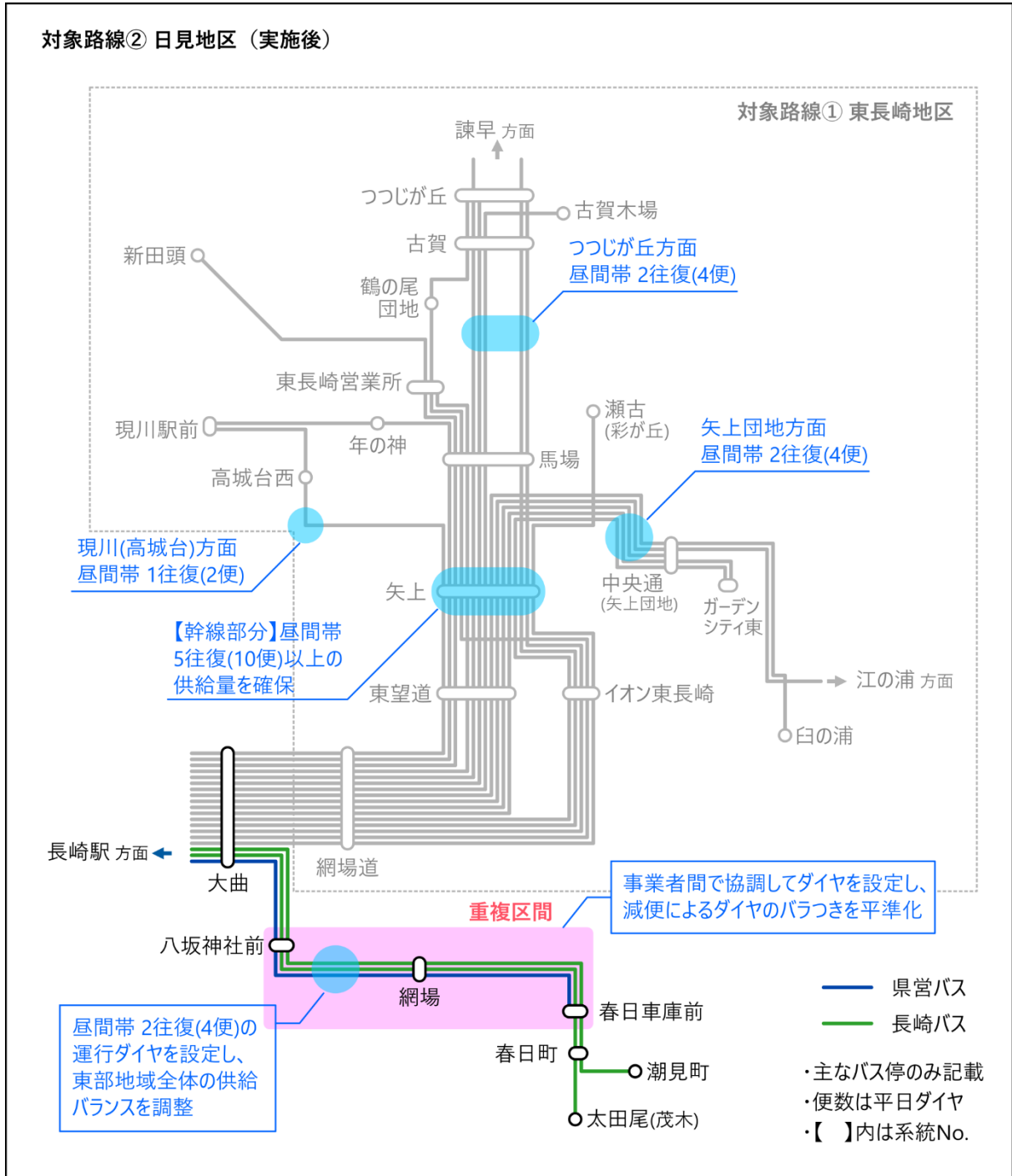


図 2-2-2 運行系統図（実施後）

○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	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										

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

○重複区間の新旧時刻表（郊外向け・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	20分	45				
	8時	17 38 58		24分	22分	15 45		30分	30分	
	9時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	
	10時	18 38 58	12	20分	15分	15 45	02	30分	20分	
	11時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	
	12時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	
	13時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	
	14時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	
	15時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	
	16時	18 38 58		20分	20分	15 45		30分	30分	
	17時	18 38 58	53	20分	15分	15 45		30分	30分	
	18時	18 38 58		20分	20分	15 45	03	30分	20分	
	19時	16 46		30分	24分	13 43		30分	29分	
	20時	26		40分	40分	13 41		30分	29分	
	21時	14		48分	48分	41		60分	60分	
	22時	14		60分	60分					
	23時									
	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	37	30分	20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	37	30分	20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	37	30分	20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

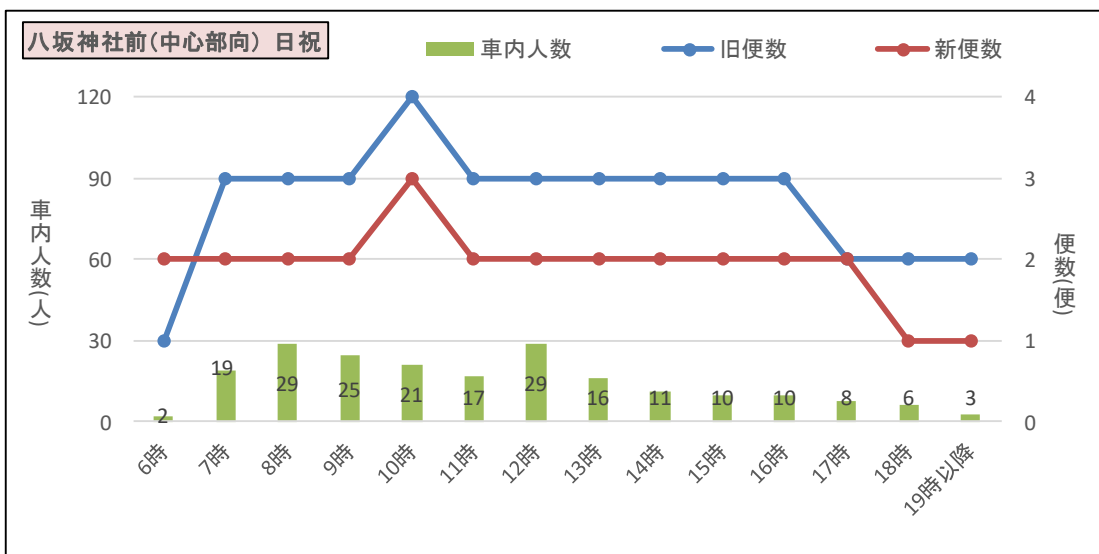
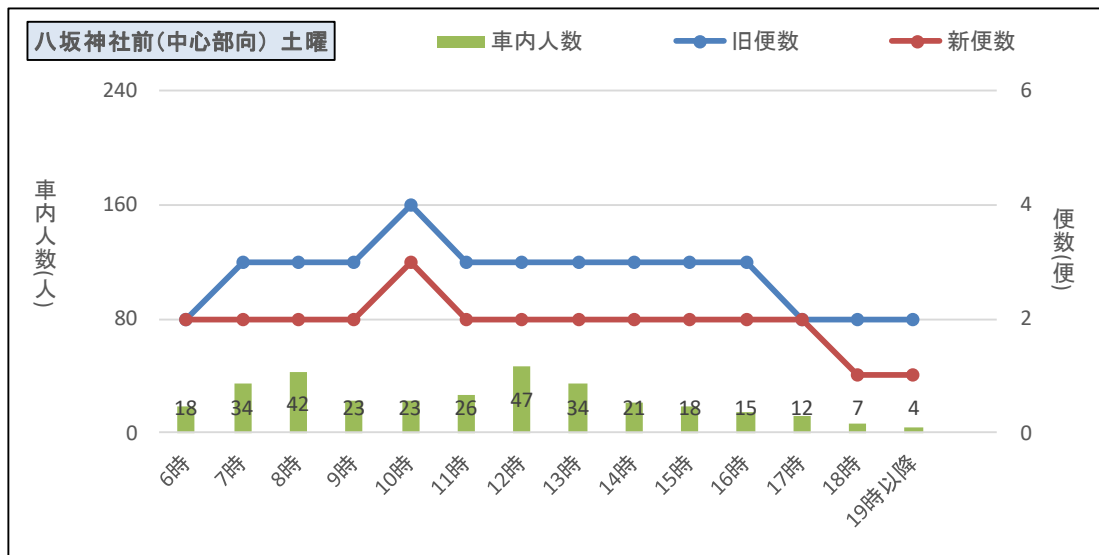
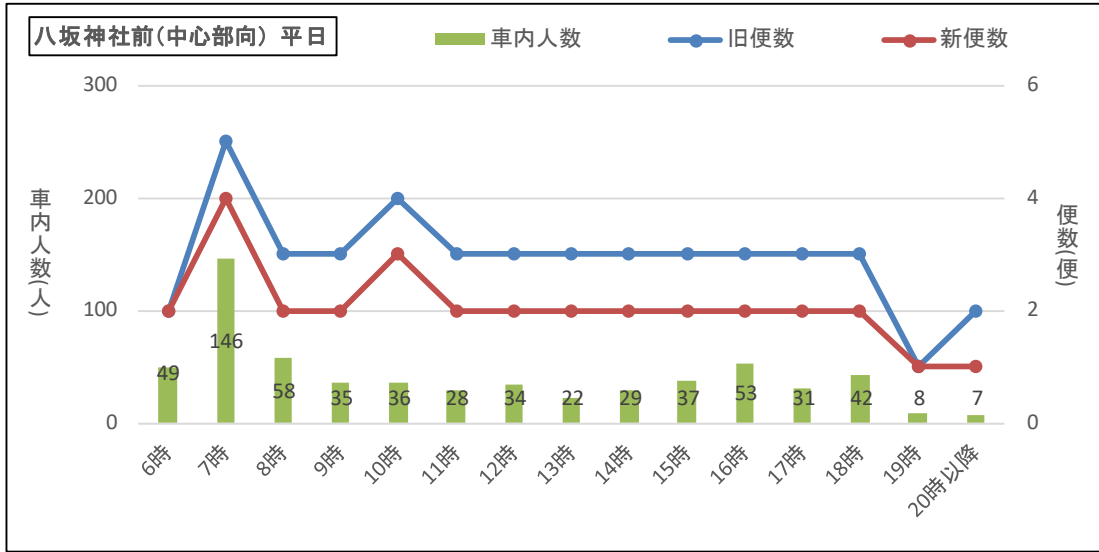


図 2-2-3 輸送人員と運行便数（中心部向け・八坂神社前バス停）

○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

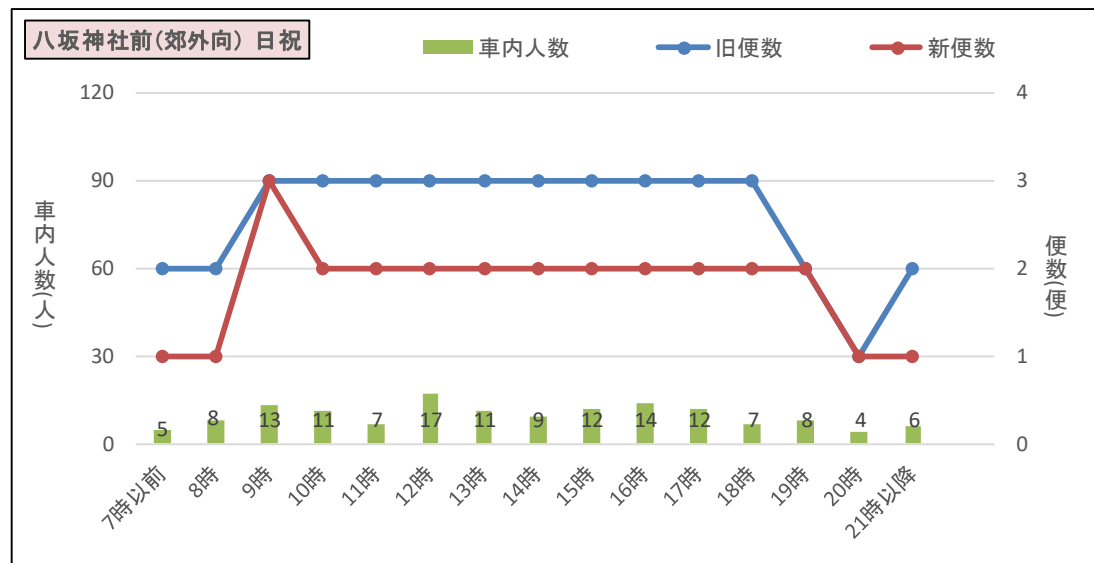
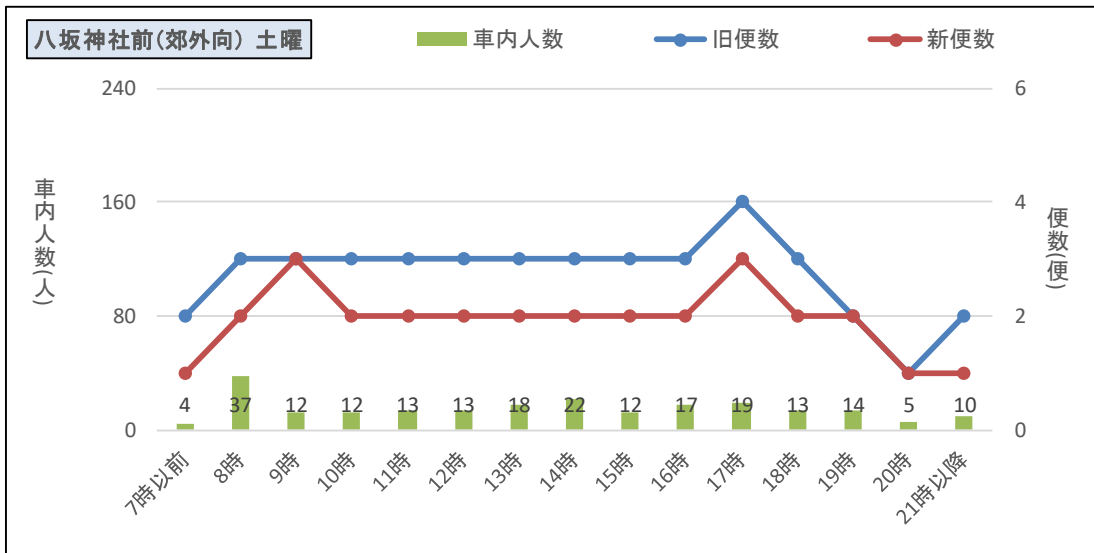
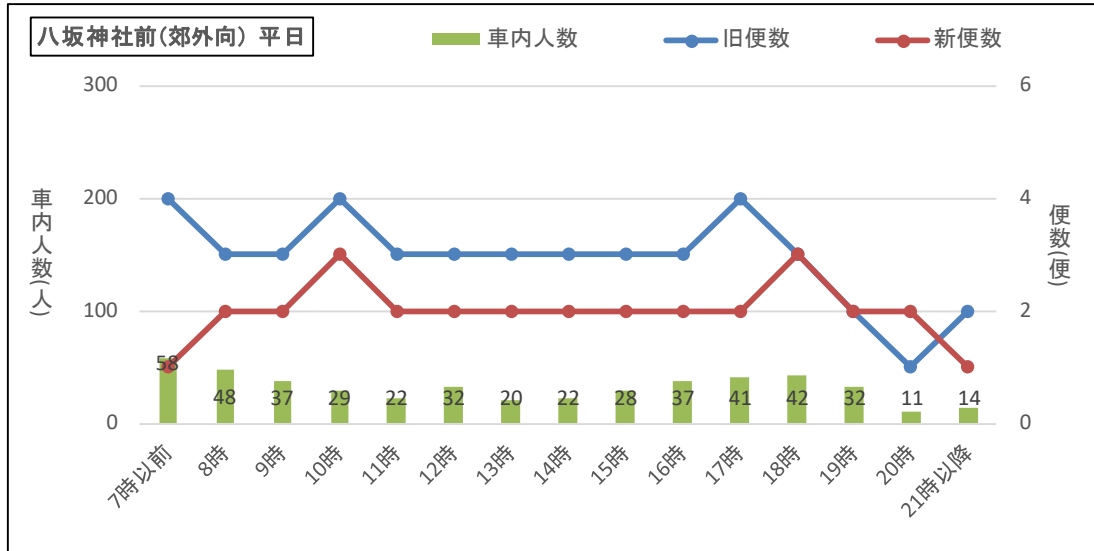


図 2-2-4 輸送人員と運行便数（郊外向け・八坂神社前バス停）

## 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。

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

## (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）

### (3) 基盤的サービス提供の維持に係る目標に関する事項

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

#### ① 共同経営実施前

(中心部向け：八坂神社前、郊外向け：八坂神社前を基準バス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	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	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



## 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）

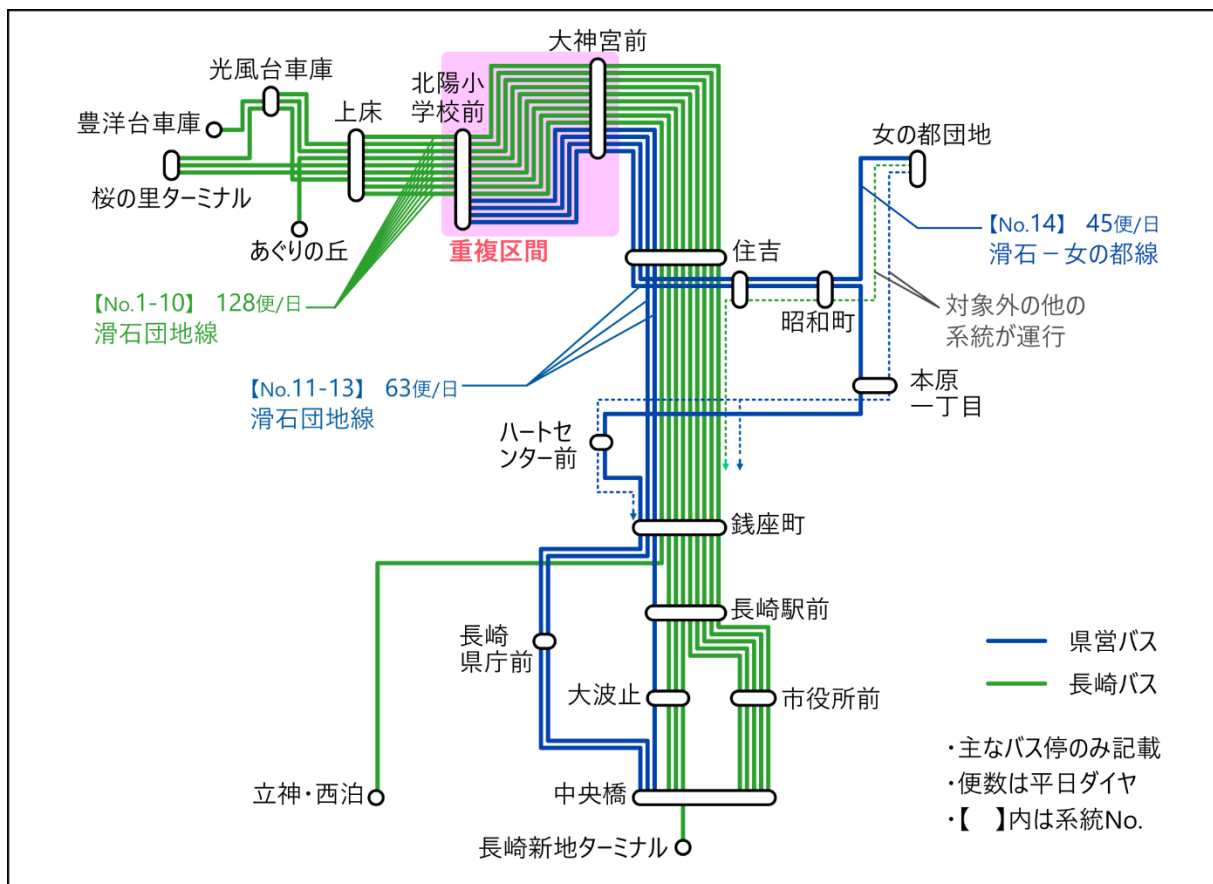


図 2-3-1 運行系統図（現状）

## 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。

○運行系統図（実施後）

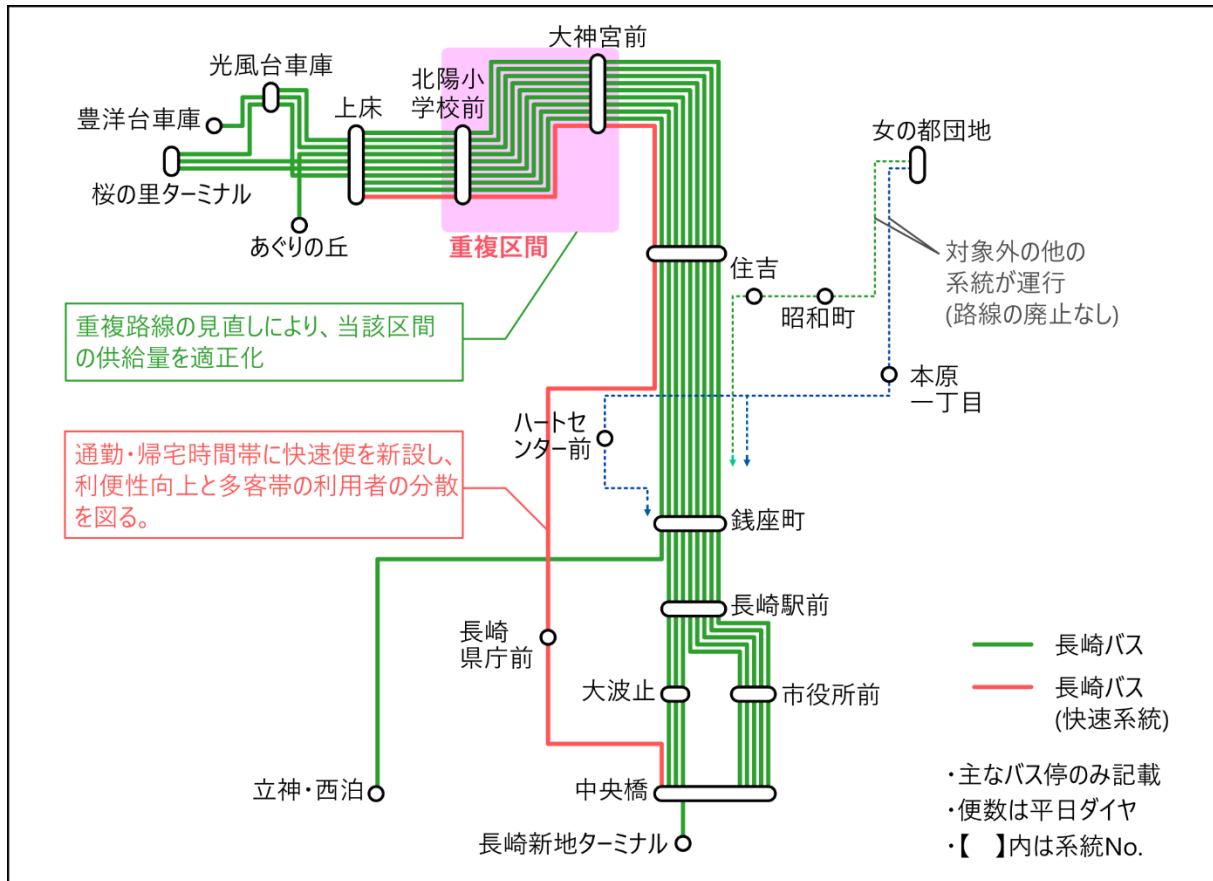


図 2-3-2 運行系統図（実施後）

○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)				
	旧		最大 間隔	平均 間隔		新		最大 間隔	平均 間隔	
ダイヤ	長崎バス	県営バス			長崎バス	県営バス				
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	
	7時	04 09 14 19 24	08 21 34			04 09 14 19 24				
		34 44		10分	5分	29 34 39 44 54		10分	6分	
	8時	04 09 24 39 54	00 26 30	16分	9分	04 14 24 39 54		15分	12分	
	9時	09 24 39 54	00 01 24 31 48	15分	8分	09 24 39 54		15分	15分	
	10時	09 24 39 54	01 22 31 38	15分	8分	09 24 39 54		15分	15分	
	11時	09 34 54	01 16 25 31 43	11分	8分	06 18 30 42 54		12分	12分	
	12時	14 34 44 59	01 16 31 54	15分	8分	06 18 30 42 54		12分	12分	
	13時	14 29 44 59	01 16 28 31 52	13分	7分	06 18 30 42 54		12分	12分	
	14時	14 29 44 59	01 16 31 52	13分	8分	06 18 30 42 54		12分	12分	
	15時	14 29 44 59	01 16 27 31 44	15分	8分	06 18 30 42 54		12分	12分	
	16時	14 29 44 59	01 16 31 47	13分	8分	06 18 30 42 54		12分	12分	
	17時	14 29 44 54	01 04 18 31 54	13分	7分	09 24 39 54		15分	15分	
	18時	19 54	01 31 46	18分	12分	14 34 54		20分	20分	
	19時	09 29 49	01	20分	14分	24 54		30分	30分	
	20時	09 49		40分	30分	24		30分	30分	
	21時	44		55分	55分	04 44		40分	40分	
	22時									
	23時									
	土曜	5時								
		6時	04 24 34 44 54		20分	13分	04 24 34 44 54		20分	13分
7時		04 14 24 34 44 54		10分	10分	04 14 24 34 44 54		10分	10分	
8時		14 34 54	36 51	20分	12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	
10時		14 34 54	21 41 51	20分	10分	09 24 39 54		15分	15分	
11時		14 34 54	21 41 51	20分	10分	09 24 39 54		15分	15分	
12時		14 34 54	21 41 51	20分	10分	09 24 39 54		15分	15分	
13時		14 34 54	21 41 51	20分	10分	14 34 54		20分	20分	
14時		14 34 54	21 41 51	20分	10分	14 34 54		20分	20分	
15時		14 34 54	21 41 51	20分	10分	14 34 54		20分	20分	
16時		14 34 54	21 41 51	20分	10分	14 34 54		20分	20分	
17時		14 34 54	41	20分	15分	14 34 54		20分	20分	
18時		14 34 54	41	20分	15分	14 34 54		20分	20分	
19時		19 44		25分	25分	24 54		30分	30分	
20時	09 49		40分	33分	24		30分	30分		
21時	44		55分	55分	04 44		40分	40分		
22時										
23時										
日祝	5時									
	6時	04 24 44		20分	20分	04 24 34 44		20分	13分	
	7時	04 24 34 44 54		20分	14分	04 14 34 44 54		20分	14分	
	8時	14 34 54	51	20分	15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	
	10時	14 34 54	21 41 51	20分	10分	09 24 39 54		15分	15分	
	11時	14 34 54	21 41 51	20分	10分	14 34 54		20分	20分	
	12時	14 34 54	21 41 51	20分	10分	14 34 54		20分	20分	
	13時	14 34 54	21 41 51	20分	10分	14 34 54		20分	20分	
	14時	14 34 54	21 41 51	20分	10分	14 34 54		20分	20分	
	15時	14 34 54	21 41 51	20分	10分	14 34 54		20分	20分	
	16時	14 34 54	21 41 51	20分	10分	14 34 54		20分	20分	
	17時	14 34	21 41	20分	12分	14 34 54		20分	20分	
	18時	04 34 59	41	30分	20分	14 34 54		20分	20分	
	19時	34		35分	35分	24 54		30分	30分	
20時	09 49		40分	38分	24		30分	30分		
21時					04		40分	40分		
22時										
23時										

昼間帯における最大待ち時間が平日12.5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）				
	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）

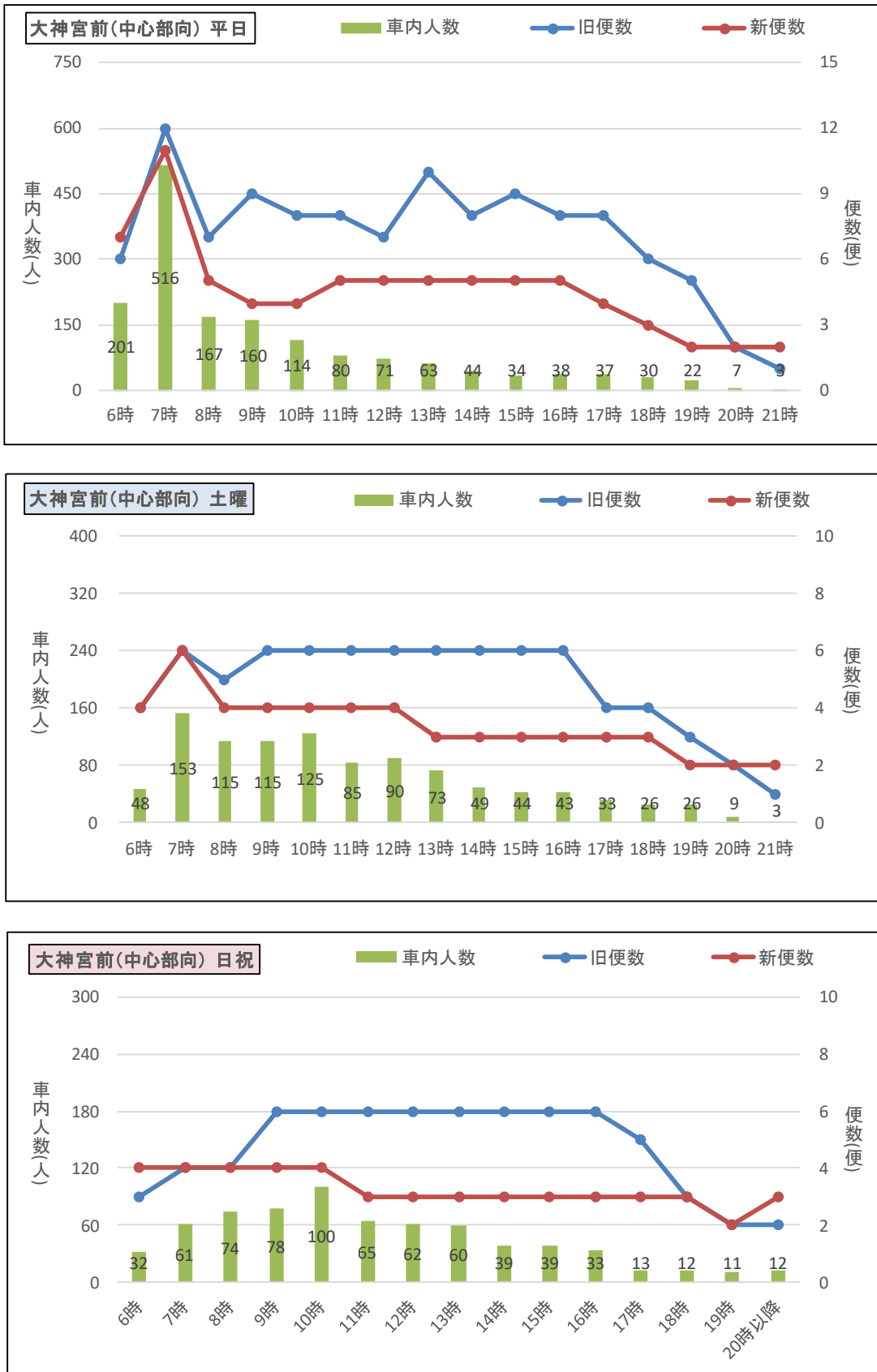


図 2-3-3 輸送人員と運行便数（中心部向け・大神宮前バス停）

○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）

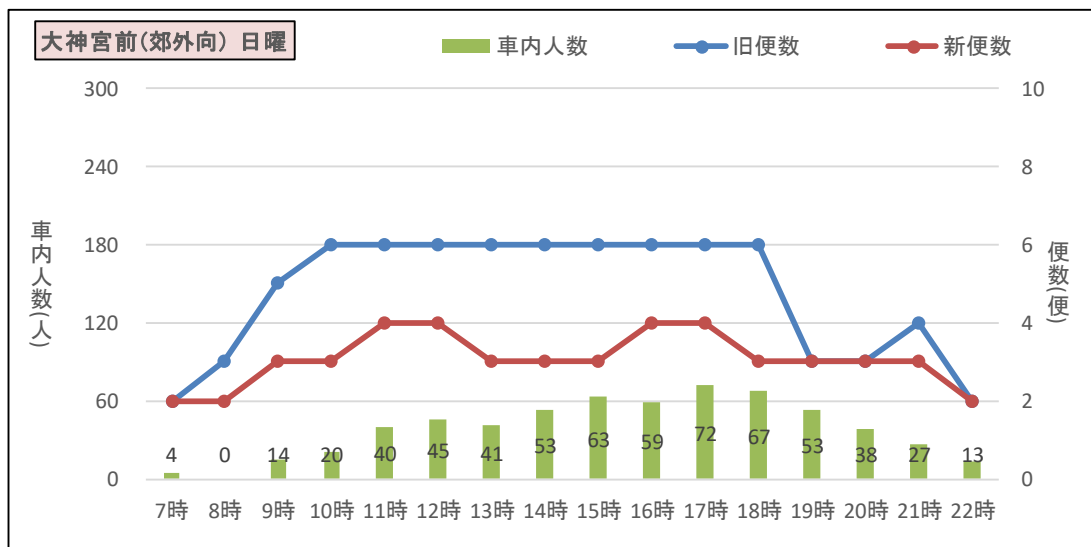
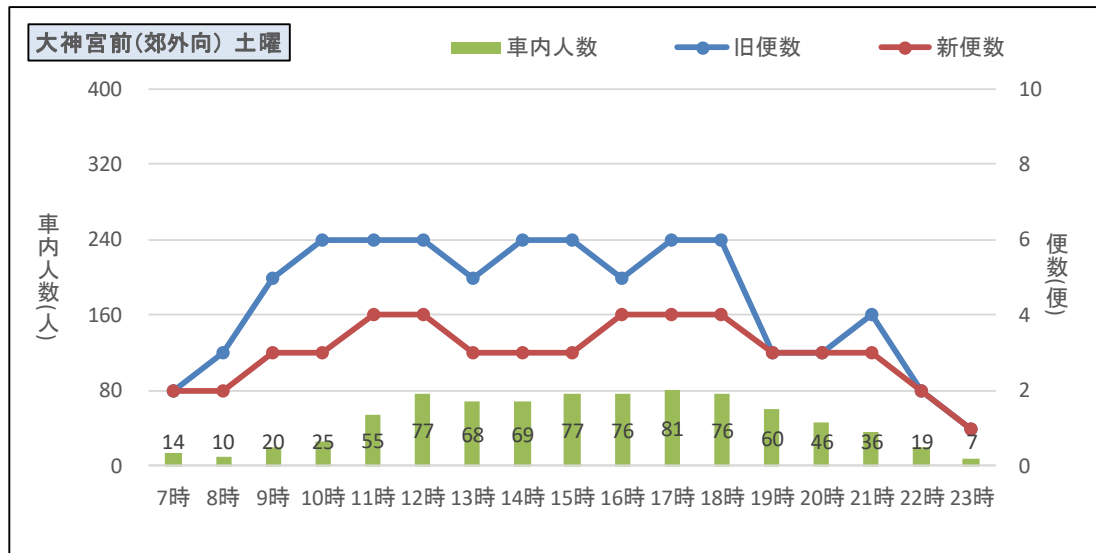
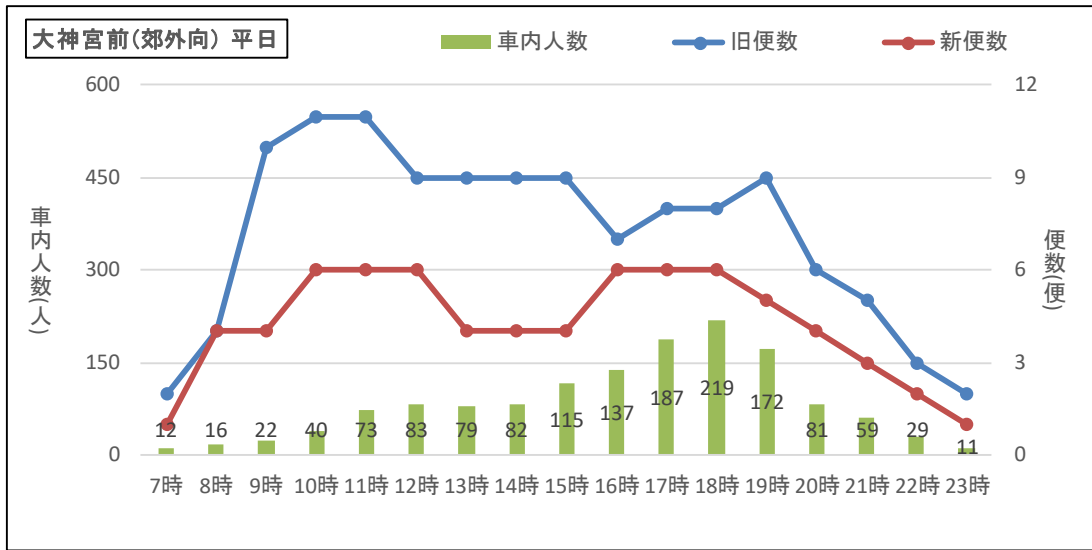


図 2-3-4 輸送人員と運行便数（郊外向け・大神宮前バス停）

## 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発時間の維持・改善を行い、利用者利便の維持を図る。また、快速系統の新設を行い、利用者利便の向上を図る。重複区間におけるサービス水準の内容については下表の通りであり、実施前と変化するサービス水準を着色（サービス向上：青、サービス低下：赤）した。

#### ① 共同経営実施前

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

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

#### ② 共同経営実施後

(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

### 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

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。

### 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）