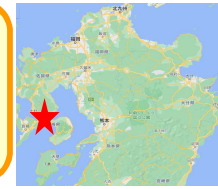


長崎市公共交通活性化協議会（長崎県長崎市）



- ✓ 移動手段の確保が危惧されていた東部地区にて、**利便増進計画を策定し、競合路線での運行事業者の一本化を含む交通網の再編施策を展開。利便性を確保しつつ持続可能な地域公共交通を実現。**
- ✓ **当該施策によりねん出された輸送資源で市内中心部での新規路線を開始する好循環を実現。**



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

- 協議会構成員である**長崎市立会いのもと**、令和3年6月、協議会構成員で、複数路線で競合していた**バス事業者2者（長崎自動車株式会社・長崎県交通局）**が**連携協定を締結**。連携協定を踏まえ、令和4年4月から、**独禁法特例法を活用し、東部地区をはじめ市内の競合路線における運行事業者の一本化等を行う共同経営を開始**。共同経営開始に当たり、**協議会での議論**を経て共同経営計画を策定。
- 共同経営の開始を受け、令和4年9月、市内でも特に移動手段の確保が危惧されていた東部地区を対象とした、**路線再編等に関する利便増進計画を、協議会が策定**。利便増進計画の策定にあわせて共同経営計画の変更を行うことで、両計画を連携。
- 東部地区の路線再編に当たっては、**バス事業者2者及び長崎市**が、年間28回に及ぶ住民への説明会・意見交換会を実施。そのほか、**地域センター職員**の説明会への参加、**教育委員会**による学生への周知、路線再編に係る特集の市広報誌への掲載など、**複数の協議会構成員や自治体内の複数部署といった多様な関係者**が、**路線再編に関する住民・利用者の理解促進のため連携・協力**。

2. 創意工夫

（1）利便増進計画に基づく路線再編（東部地区）

- バス事業者2者が競合する形で運行していた**幹線路線**について、**運行事業者を一本化**。運行コストの最小化を図る。また、昼間帯の最大待ち時間が15分程度になるよう**等間隔運行**を実施。利用者の少ない平日昼間帯でも人口規模や利用実態にあった便数を維持する等、**運行頻度を適正化**し、再編前と同水準の利便性を維持。
- 利用者が少ない**地域路線**については、**需要に応じた形でのコミュニティ交通に転換**。
- **幹線路線、地域路線の両路線を、乗継拠点（ハブ）を中心としたハブ&スポーク型に再編**。これにより、**需要にあわせた効率的な運行**だけでなく、**利用が少ない地区での一定の運行本数の維持**等も可能となり、**運行の効率化・利用者利便の増進を推進**。

（2）乗継ぎによる利便性確保・サービス向上のための取組（東部地区）

- ハブ&スポーク型への再編で、**乗継ぎによる利用者の運賃負担が増加しないよう、乗継割引に加え、買い物等に利用できるポイントを、乗継ポイントとして付与するサービスを導入**。

3. 自立性・継続性

- 東部地区での運行事業者の一本化により、**運転手-13人/日、車両-10.8台/日の効率化**を達成。
- **ねん出された輸送資源で、市内中心部を周遊する新規路線の運行**をバス事業者2者の共同運行として開始。**黒字が見込める路線の運行の実現が、バス事業者の経営改善に資するという好循環を生み出し、地域公共交通の持続可能性の確保に貢献**。

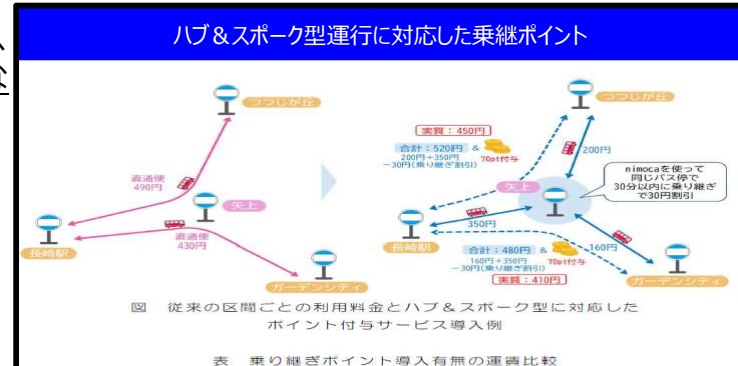
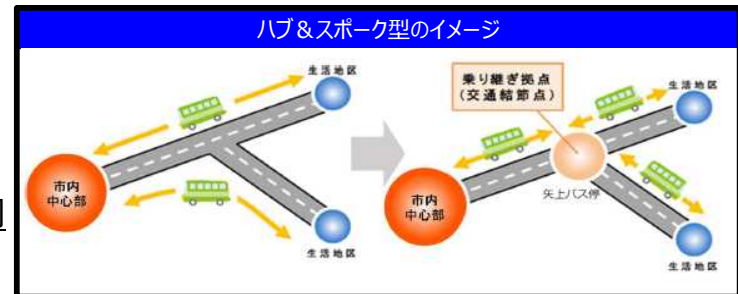


表 乗り継ぎポイント導入有無の運賃比較

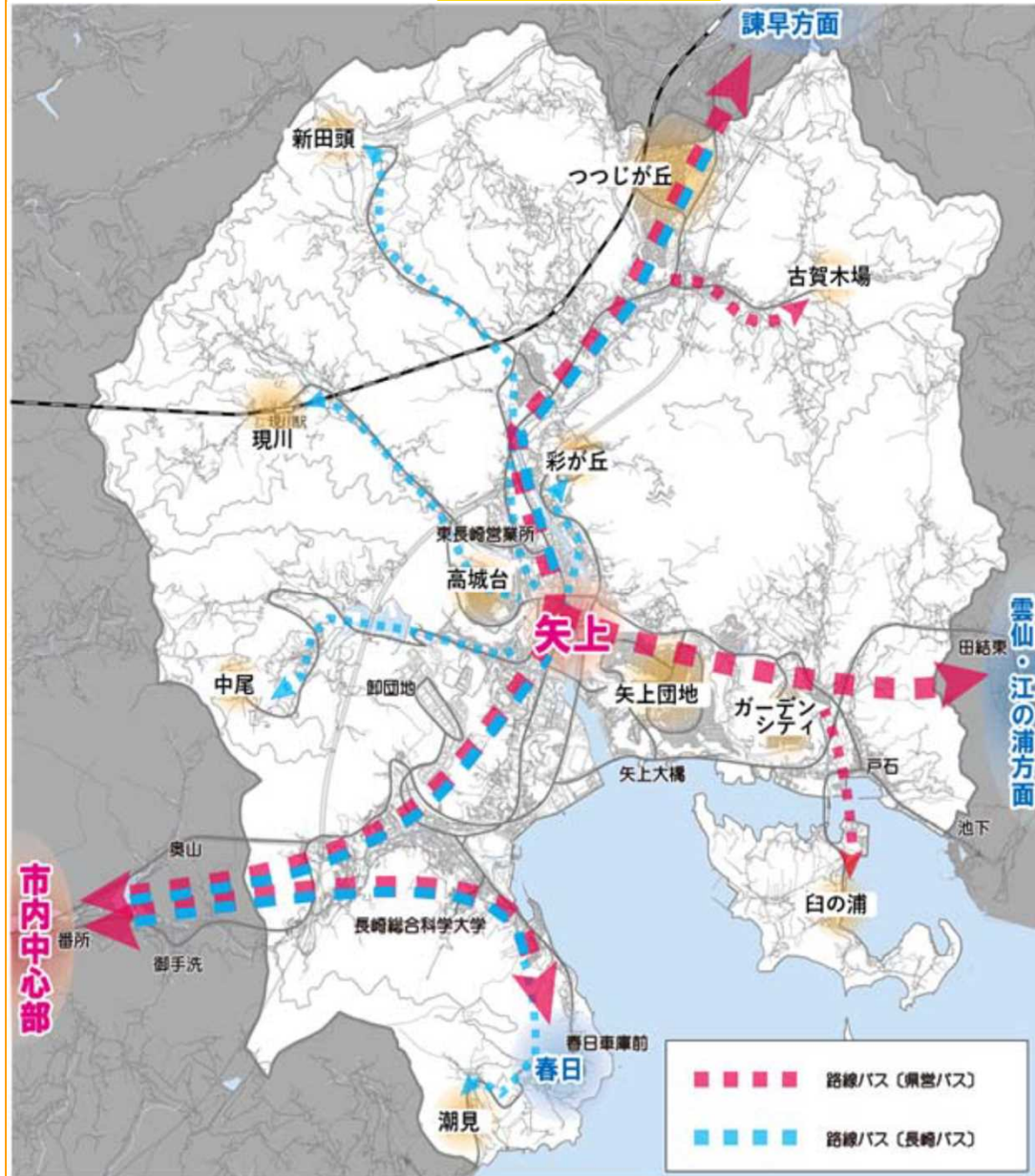
区間	直通運賃	乗継運賃	
		事業未実施	事業実施
瀬古（彩が丘）⇒中央橋	380円	450円 （70円増）	380円 （増減なし）
現川 駅前⇒中央橋	440円	480円 （40円増）	410円 （30円減）

（ ）内は直通運賃と比較した増減額

長崎市公共交通活性化協議会(長崎県長崎市)

参考：利便増進計画にて再編された東部地区

再編前



再編後

