




令和4年度公共交通シンポジウム in 九州
アフターコロナ時代における地域公共交通の再構築
～「共創」から始める九州の地域交通リデザイン～

長崎市域における共同経営について

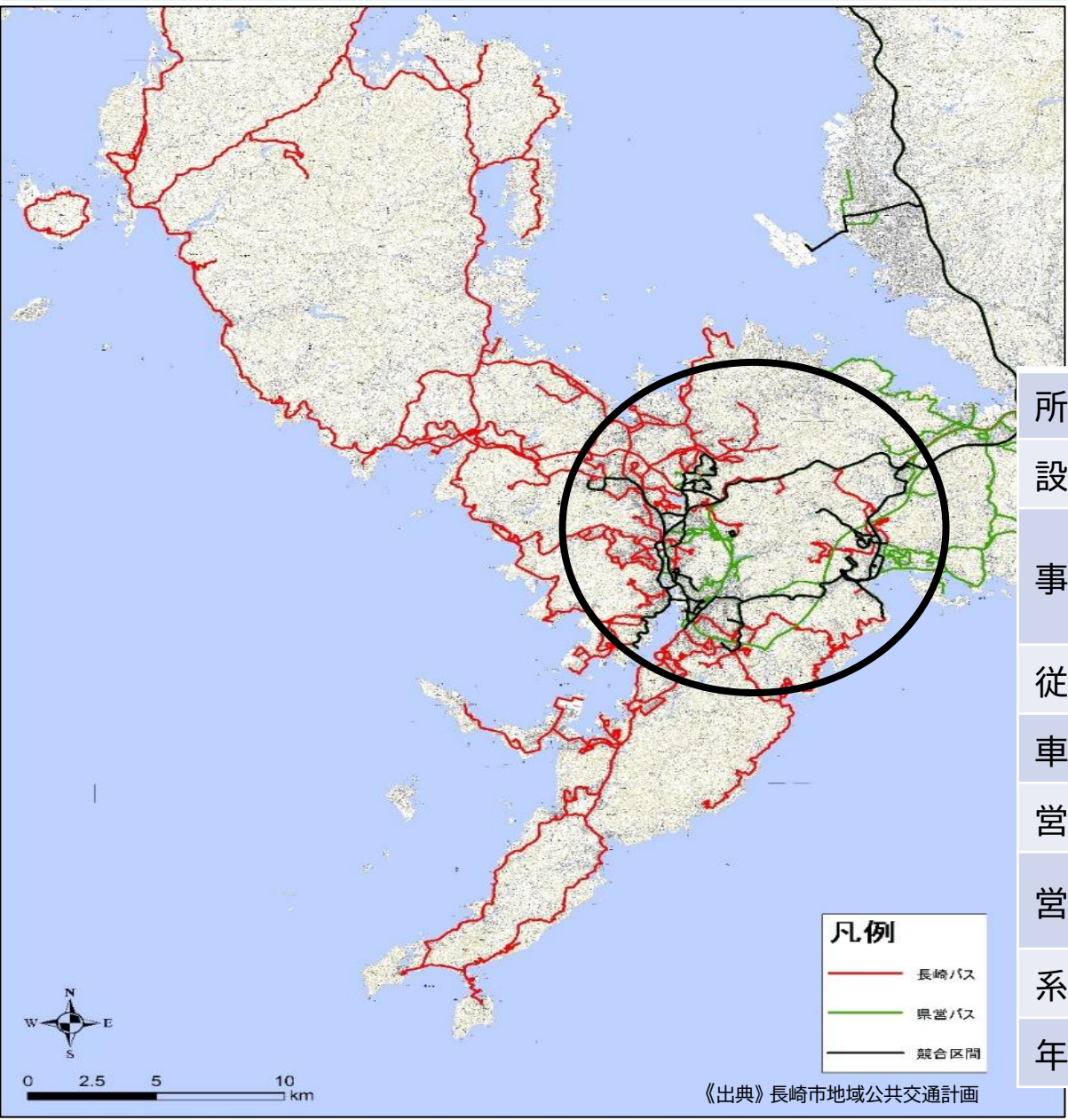


2023(令和5)年2月17日

 安全・確実・快適・親切
長崎県営バス 長崎県交通局 乗合事業部長 柿原 幸記

名もなき一日を走る。
 長崎バス  長崎自動車(株) 自動車部次長 江川 正樹

【長崎市域の路線バス】 長崎バスと長崎県営バスのご紹介



《出典》長崎市地域公共交通計画



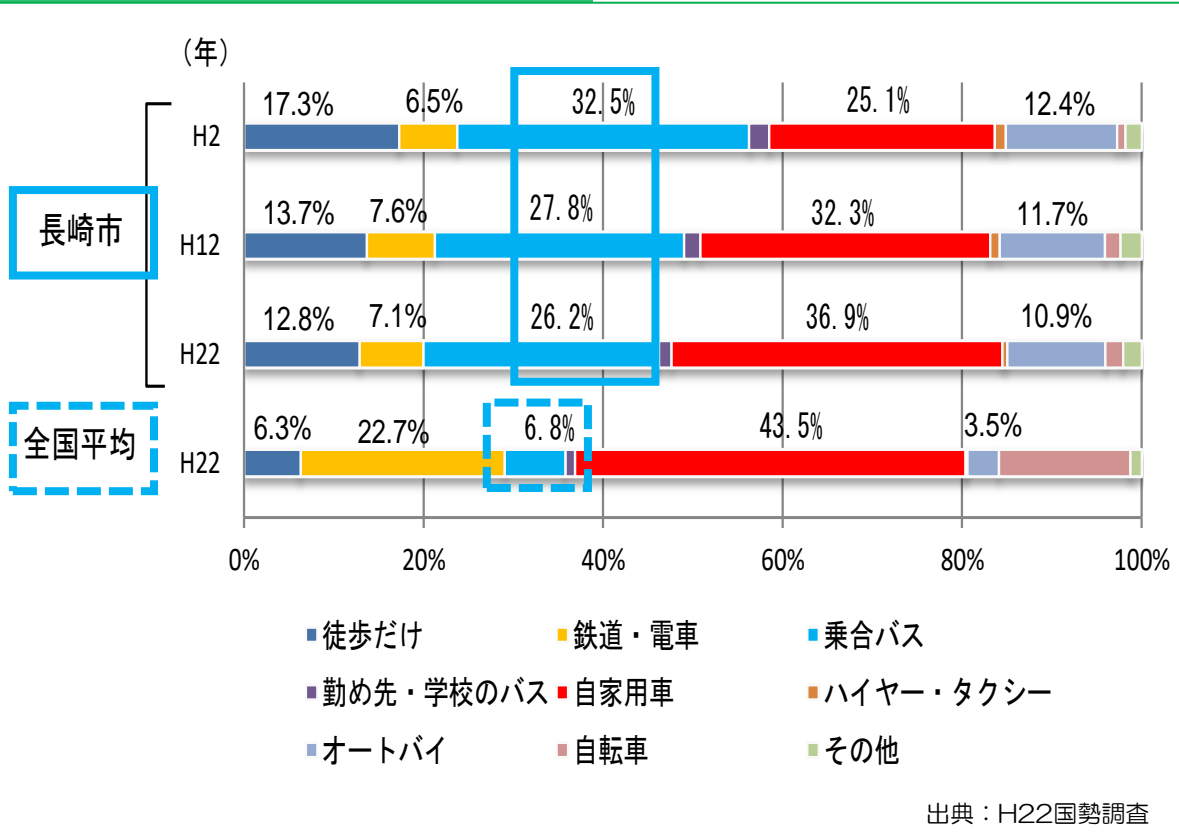
所在地	長崎市新地町3-17	長崎市八千代町3-1
設立	1936年4月28日	1934年3月24日
事業内容	① 乗合のみ ② 茂里町開発事業、不動産事業、指定管理事業	① 乗合・貸切 ② 駐車場事業
従業員数(運転士数)	931名(633名)	404名(271名)
車両数(乗合)	557両	343両
営業所数	8営業所	6営業所
営業区域	長崎市・長与町 時津町・西海市	長崎市・長与町 諫早市・大村市
系統数	580系統	334系統
年間輸送人員(R3年度)	30,685千人	10,454千人

令和3年4月1日現在

【背景】長崎市における路線バスの利用実態



公共交通分担率



全国平均と比較して公共交通機関の利用割合が高く、特に路線バスが利用されているが年々自家用車への依存割合が高くなっている

年間消費支出(バス代)

バス代の年間支出金額が多い都市ランキング

順位	都市名	年間支出金額
1位	長崎市	1万640円
2位	奈良市	7,847円
3位	広島市	7,531円
4位	水戸市	7,472円
5位	川崎市	7,395円
6位	横浜市	7,392円
7位	福岡市	6,592円
8位	千葉市	6,290円
9位	仙台市	6,108円
10位	金沢市	5,979円

(全国平均3,443円)

出典：総務省統計局「家計調査(二人以上の世帯)品目別都道府県庁所在市及び政令指定都市ランキング <2017年(平成29年)～2019年(令和元年)平均>」

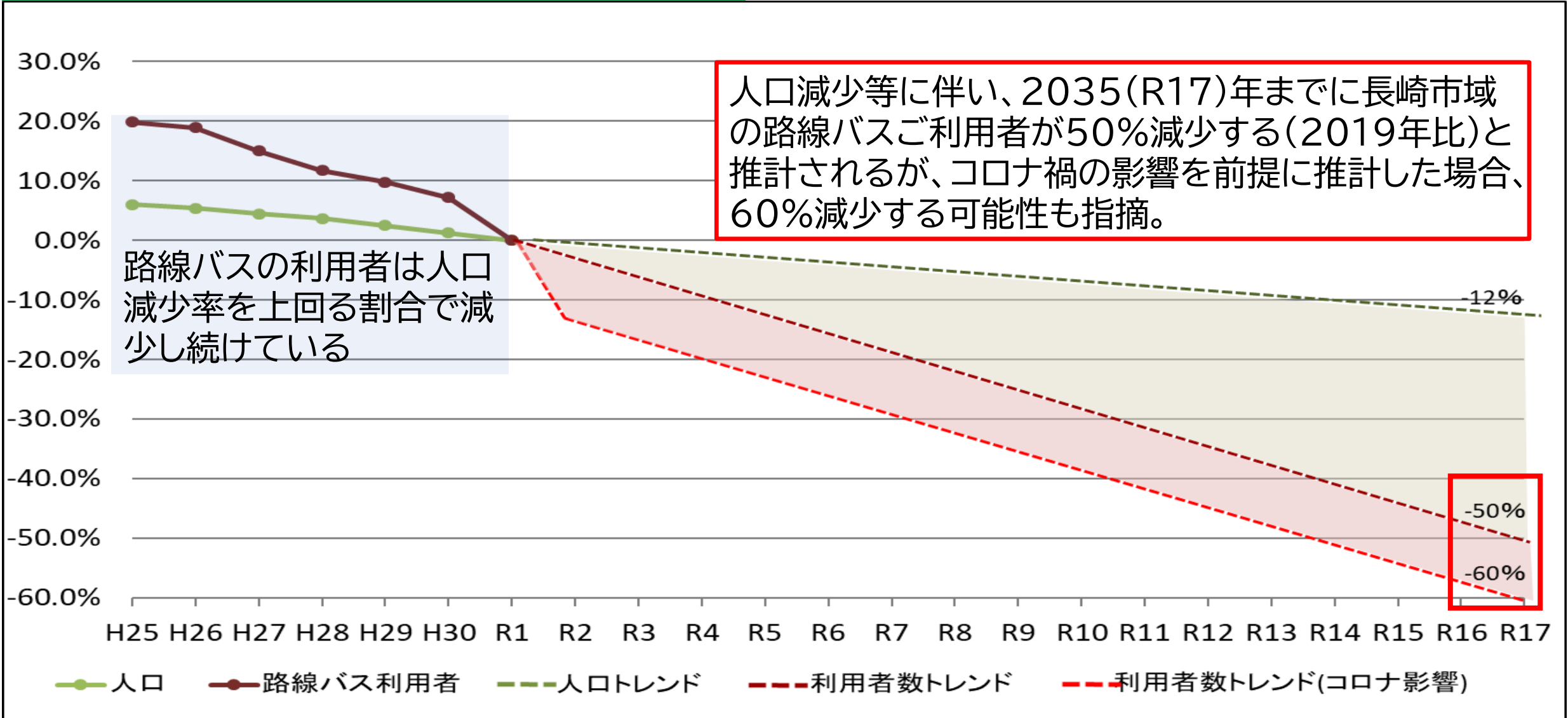
全国と比較して家計においてバス代に支出する金額が他都市と比べて突出

長崎市民は他都市よりもバスを利用して頂いています

【背景】長崎市の人口推移と路線バス利用者数



長崎市の人口と路線バス利用者数の減少率の推移



【背景】 こうした背景から・・・

人口減少
少子高齢化

- 人口減少を上回るスピードでバス利用者減少

新型コロナ渦

- 利用者が更に急減
- コロナ前には回復しない

交通ネットワーク崩壊

- バス事業の収支が急激かつ大幅に悪化
- 路線廃止や大幅減便など利用者サービスが著しく低下

このまま策を講じなければ、数年後には路線バス網を維持できないとの**危機感を共有**



競合する両社局が協力して**早急に**持続可能な路線バス網を構築する必要性



連携協定を締結し、両社局協力の手法として**「共同経営」**の導入について本格的に検討

【連携協定締結式(2021年6月9日)】

目的

- 競争から協調へ大きく舵を切るにあたり、“フェーズが変わった”ことを内外に発信

長崎市との協力体制

- 長崎市役所で田上市長立会いのもと締結

連携協定の内容

- 長崎市が策定する長崎市地域公共交通計画の基本方針に照らし、長崎市域の路線バス網の維持に向けて、協力体制を構築する。
- 長崎市及び長崎市公共交通活性化協議会と緊密に連携して、適切に取り組む。
- 本協定締結後、独占禁止法特例法第3章に基づく新たな事業者連携の仕組み(共同経営)の導入について検討する。



推進体制

- 幹事会…部課長級で構成、方針決定、内外の調整
- 実務者会…幹事会の方針に沿って実務を担う
- (三者協議…長崎市含めた協議体)

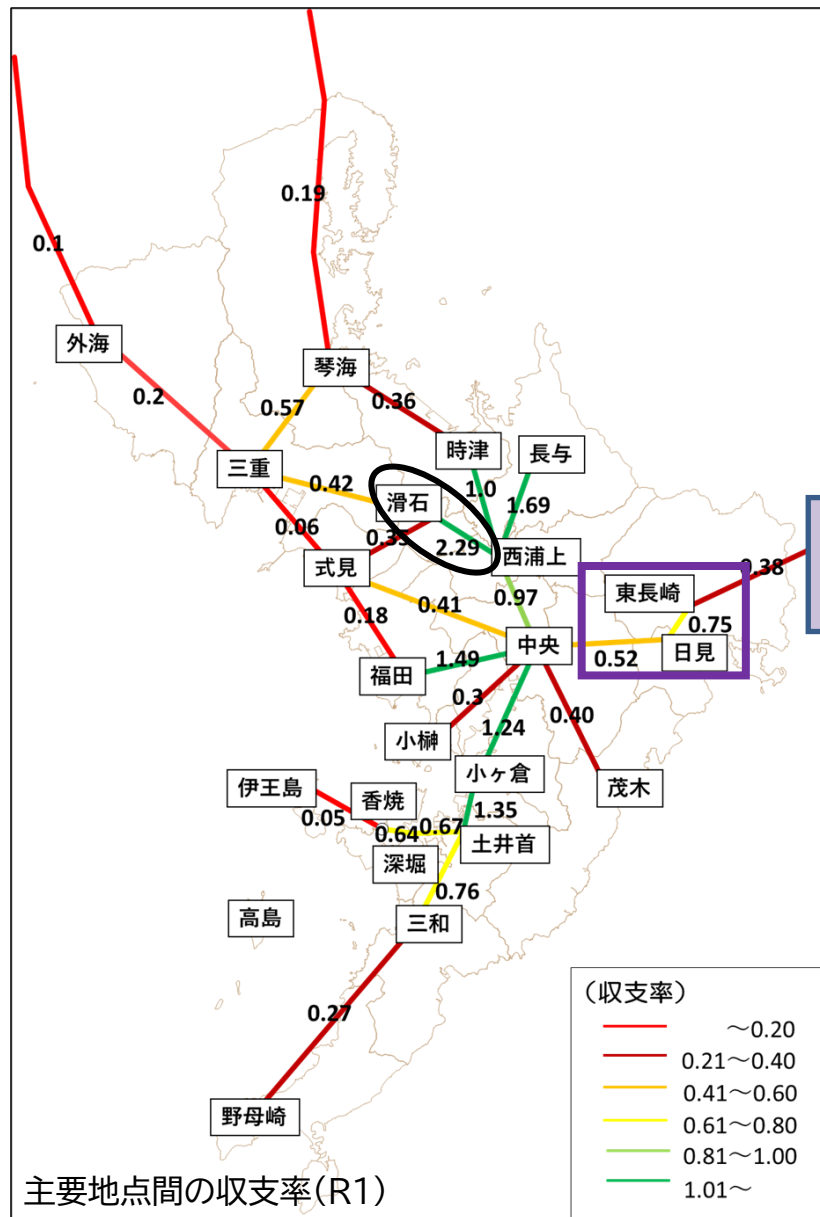


【連携協定までの経緯】 時系列で振り返ると…

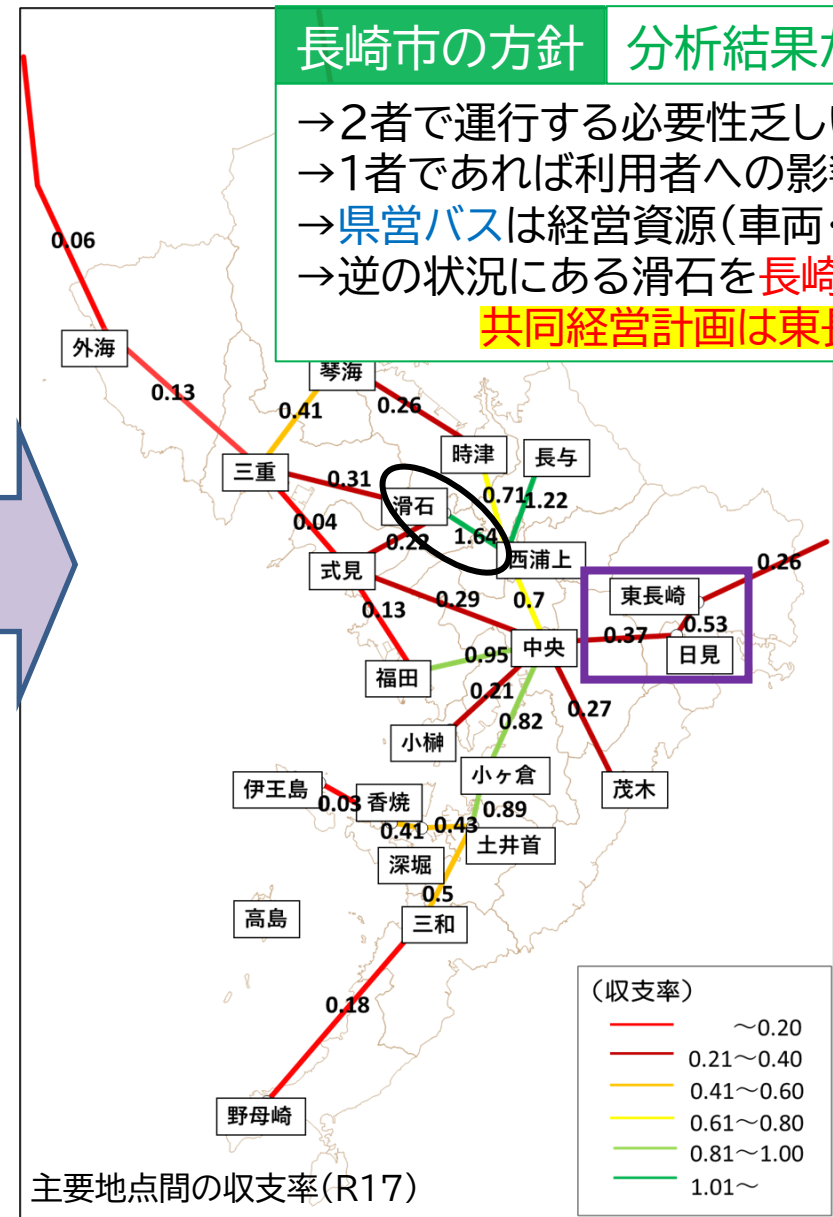


	両社局(共同経営)	長崎市	法改正等
2020(R2)年6月		長崎市公共交通総合計画策定	
2020(R2)年11月		長崎市公共交通活性化協議会設立	地域公共交通活性化再生法改正施行 独占禁止法特例法施行
⋮	○共同経営について勉強会 ○トップ会談 ○運輸局へ相談・先進事例視察 ○内外の関係各所への説明等		
2021(R3)年6月	連携協定締結		
2021(R3)年8月		長崎市地域公共交通計画策定	
2022(R4)年1月	法定協議会へ意見聴取		
2022(R4)年3月	第1版申請・認可		
2022(R4)年4月	第1版実施		
2022(R4)年7月	第1版変更計画 法定協議会へ意見聴取	利便増進実施計画【東部地区】策定	
2022(R4)年9月	第1版変更申請・認可	利便増進実施計画【東部地区】認定	
2022(R4)年10月	第1版変更実施		

【共同経営計画】 計画策定の具体化 対象路線・基本方針の検討



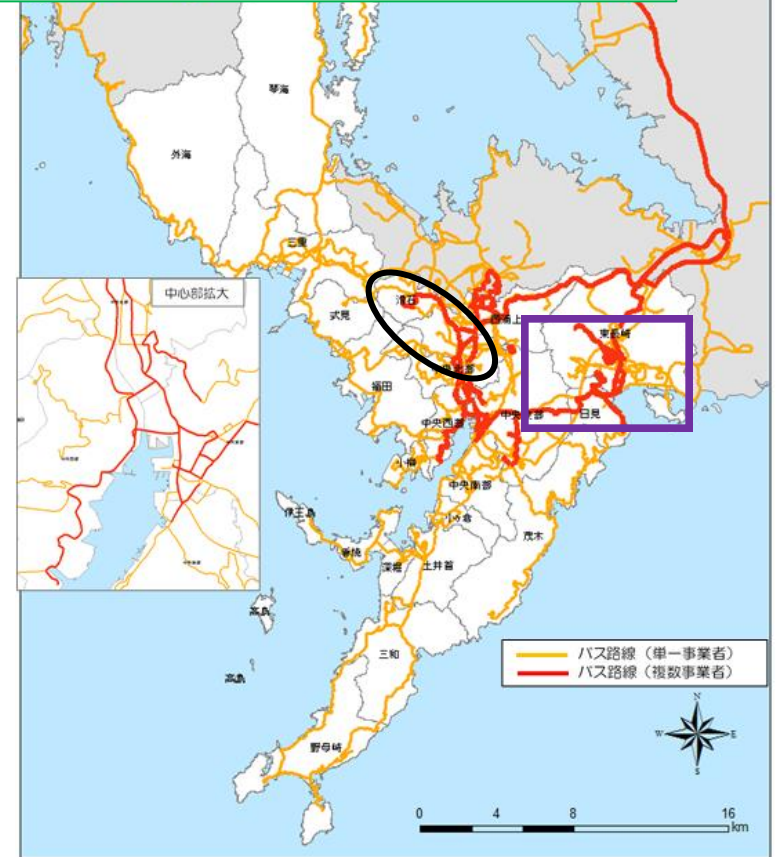
《出典》長崎市地域公共交通計画



《出典》長崎市地域公共交通計画

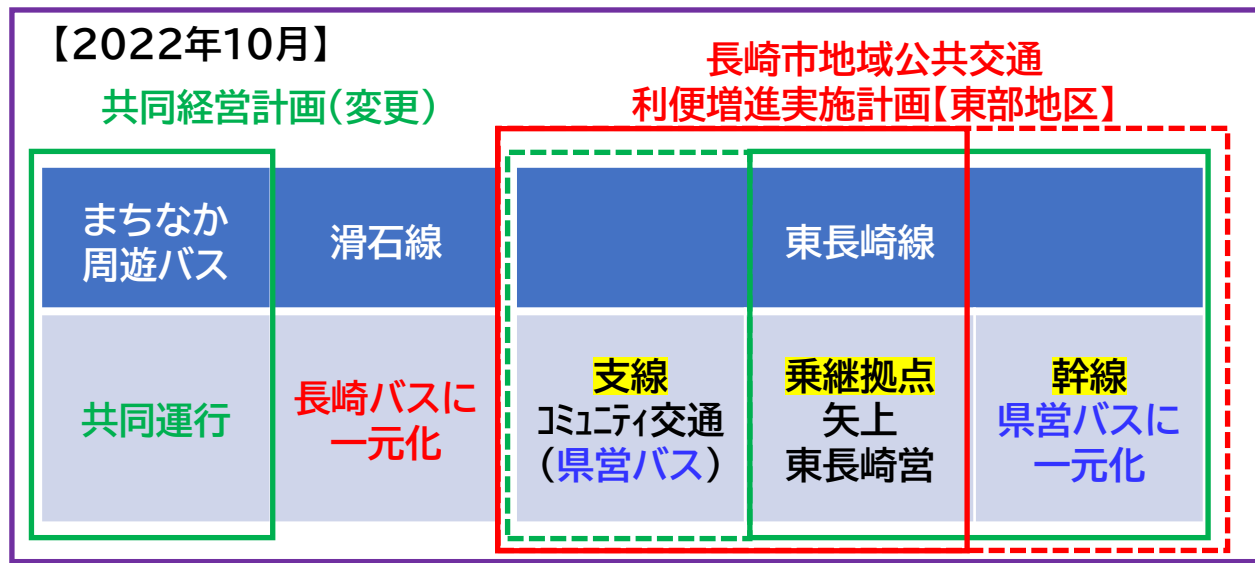
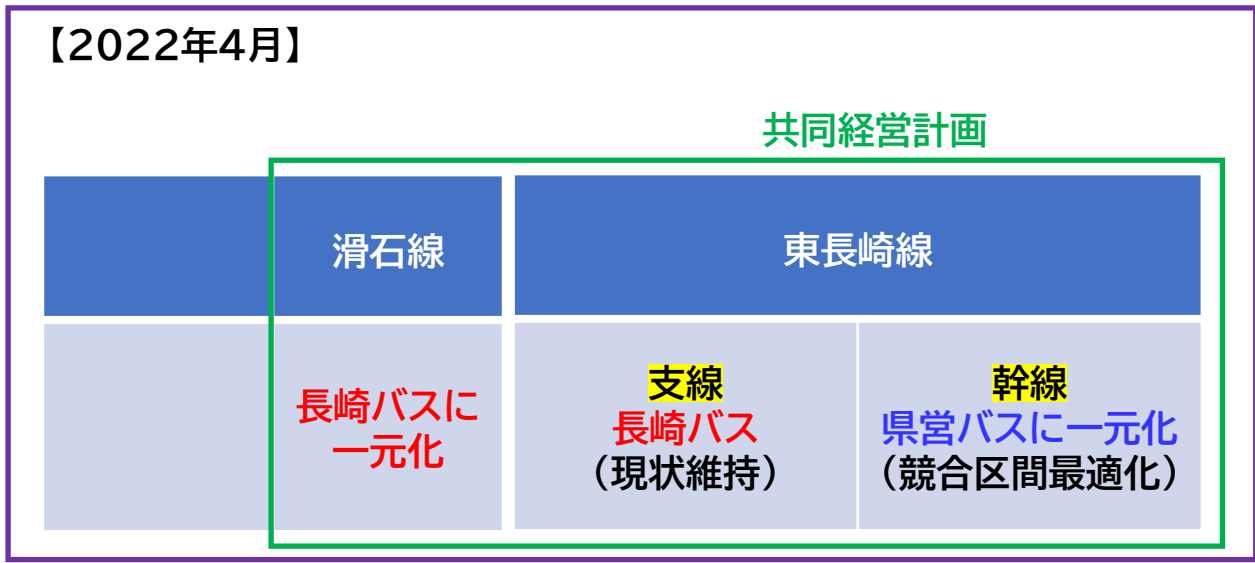
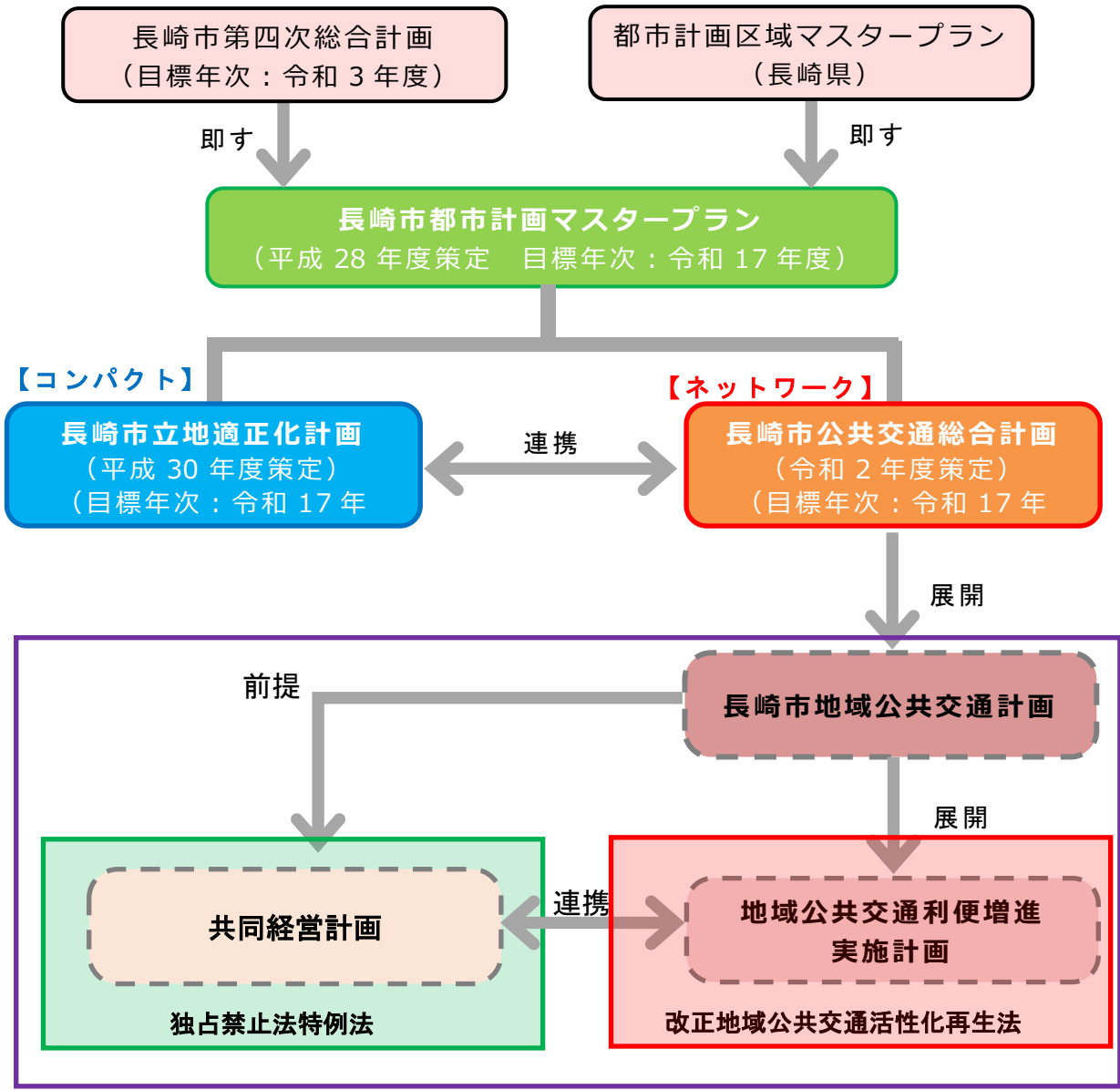
長崎市の方針 分析結果から**実施計画は東部地区から**

- 2者で運行する必要性乏しい
 - 1者であれば利用者への影響少ないほうへ(県営バスへ一元化)
 - 県営バス**は経営資源(車両・運転者)捻出の必要
 - 逆の状況にある滑石を**長崎バス**に一元化し捻出
- 共同経営計画は東長崎地区と滑石地区を対象**



《出典》長崎市地域公共交通計画

【共同経営計画と利便増進実施計画】 両計画の関係性は？



【共同経営計画＜第1版＞】 データの整理分析・合同実態調査



両社局のデータ収集分析

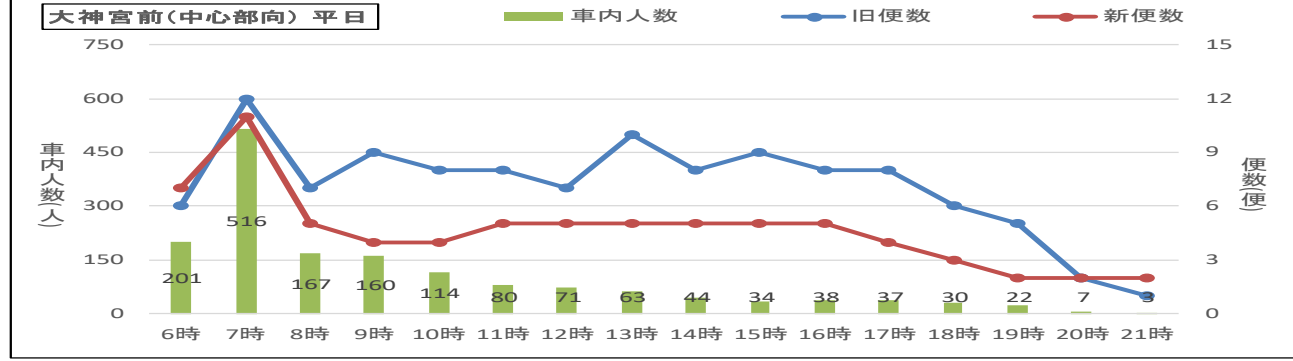
- データ収集期間…2021年4月8日～28日
 - 両社局の春のダイヤ改正後である
 - コロナ渦が落ち着いていた時期(行動制限なし)
- 収集データ
 - ICカードデータ(県営バス)
 - ICカードデータ、現金データ(長崎バス)
- 系統毎、便毎、停留所毎、OD、時間帯別などを分析
需給バランスを踏まえた運行便数の適正化へ

合同実態調査の実施

- 実施日…2021年9月16日、28日
- 目的
 - データの妥当性検証
 - “何か見落とししていることはないか…”確認したい
 - 利用者へのアピール
- 方法
 - 定点調査(主要・分岐停留所など計8箇所)
- 調査結果の反映
 - 便数設定の基礎となる利用者数の補正
 - 快速便の新規設定(滑石線)など

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

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



【共同経営計画<第1版>】 住民への説明・周知 地元対応は丁寧に



事業Ⅱ-再編と併せて実施する公共交通サービスの向上

乗客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降ポイントの導入

- 乗降ポイントによる乗降ポイントで乗降
- 乗降ポイントによる乗降ポイントで乗降

事業Ⅱ-②:乗降ポイントでのリアルタイムの情報提供

- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降
- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降

事業Ⅱ-③:乗降ポイントでのリアルタイムの情報提供

- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降
- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降

事業Ⅱ-④:乗降ポイントでのリアルタイムの情報提供

- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降
- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降

事業Ⅱ-⑤:乗降ポイントでのリアルタイムの情報提供

- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降
- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降

事業Ⅱ-⑥:乗降ポイントでのリアルタイムの情報提供

- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降
- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降

事業Ⅱ-⑦:乗降ポイントでのリアルタイムの情報提供

- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降
- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降

事業Ⅱ-⑧:乗降ポイントでのリアルタイムの情報提供

- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降
- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降

事業Ⅱ-⑨:乗降ポイントでのリアルタイムの情報提供

- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降
- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降

事業Ⅱ-⑩:乗降ポイントでのリアルタイムの情報提供

- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降
- 乗降ポイントでの乗降ポイントで乗降

長崎市地域公共交通利便増進実施計画【東部地区】概要版

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
- 行政と事業者や利用者などが連携・協力

実施地区 長崎市中東部地区（東長崎地区・日見地区）

先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
- 幹線路線の単独（長崎県交通への一本化）※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

- 乗客の利用が多い時間帯は普通運行
- 利用者が少ない時間帯で乗客運行

長崎市・両社局の3者で実施

→市が**利便増進実施計画**、事業者が**共同経営計画**を説明

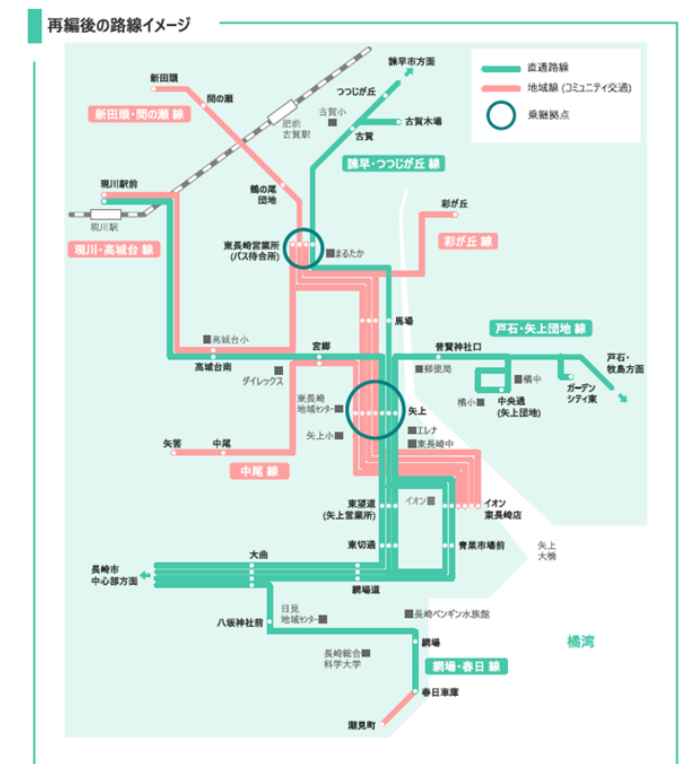
→しかし、住民には**共同経営計画**だろうが**利便増進実施計画**だろうが関係ない

→**両計画を合わせた全体像を提示**(こう変わります...)

長崎市 東部地区 路線バス再編のお知らせ

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月に長崎市中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。



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「長崎市地域公共交通共同経営計画」のうち、東部地区に関係する内容の一部を改定します。

重複路線の見直し

- 事業区間の重複を解消するため、東部地区の路線バス区間を廃止
- 幹線の運行頻度の向上を図るため、東部地区の路線バス区間を廃止
- 利便性の向上のため、東部地区の路線バス区間を廃止

需要に応じた供給量の適正化

- 利用実態を踏まえ、各路線の運行頻度を適正化
- 運行ダイヤを見直し、各路線の運行頻度を適正化

乗降ポイントの追加付与

- 乗降ポイントを追加付与
- 乗降ポイントを追加付与

共同経営計画の改定内容

計画期間の9年度策定、東長崎地区+511万円（乗客計64+176名万円）、日見地区+154万円（乗客計64+20名万円）の改定結果を掲載しています。

路線名	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
東長崎地区	511	511	511	511	511	511	511	511	511
日見地区	154	154	154	154	154	154	154	154	154

人員数・車両数

共同経営計画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通り削減を想定しています。

項目	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
運転士	100	90	80	70	60	50	40	30	20
車両	100	90	80	70	60	50	40	30	20

基盤的サービス提供の維持

対象路線の運行を維持するとともに、ダイヤ調整による待機時間の適正化を図り、利用者の利便性を維持します。

路線名	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
東長崎地区	110	110	110	110	110	110	110	110	110
日見地区	154	154	154	154	154	154	154	154	154

新路線の共同運行

長崎市中心部部内（日見地区）の路線を踏まえ、回遊性の向上を目的とした新たな路線の運行に共同運行を行います。

運行時間：概ね08:00～16:30（平日・土曜・日曜）
 毎時20分間隔で運行
 便数：22便/日（11往・11回）
 運賃：160円

1 東部地区の運行は県営バスに一元化します。

長崎市中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。

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ス路線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（先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、中心部への移動手帳も確保します。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。

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（先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、中心部への移動手帳も確保します。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。

乗継ポイントを追加付与します。
 乗継拠点（先上バス停または東長崎営業所）でバスを乗り継いだ際、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。
 (例) 200円 + 320円 + 30円 = 490円
 ● さらに70円分のnimocaポイントを追加付与
 実質：420円

たまったnimocaポイントは、窓口やポイント交換機で電子マネーに交換することで、運賃の支払やお買い物にもご利用いただけます。

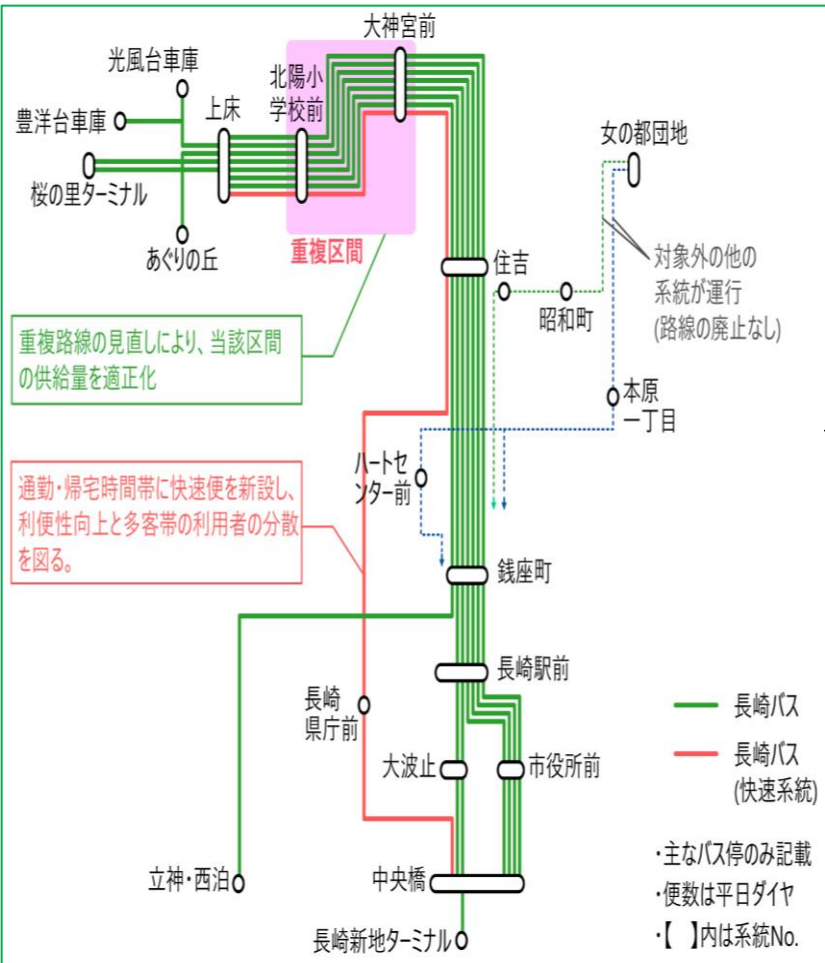
地区の総代表者➤連合自治会➤単位自治会➤住民説明会と段階を踏んで実施

【共同経営計画<第1版>】 計画の概要



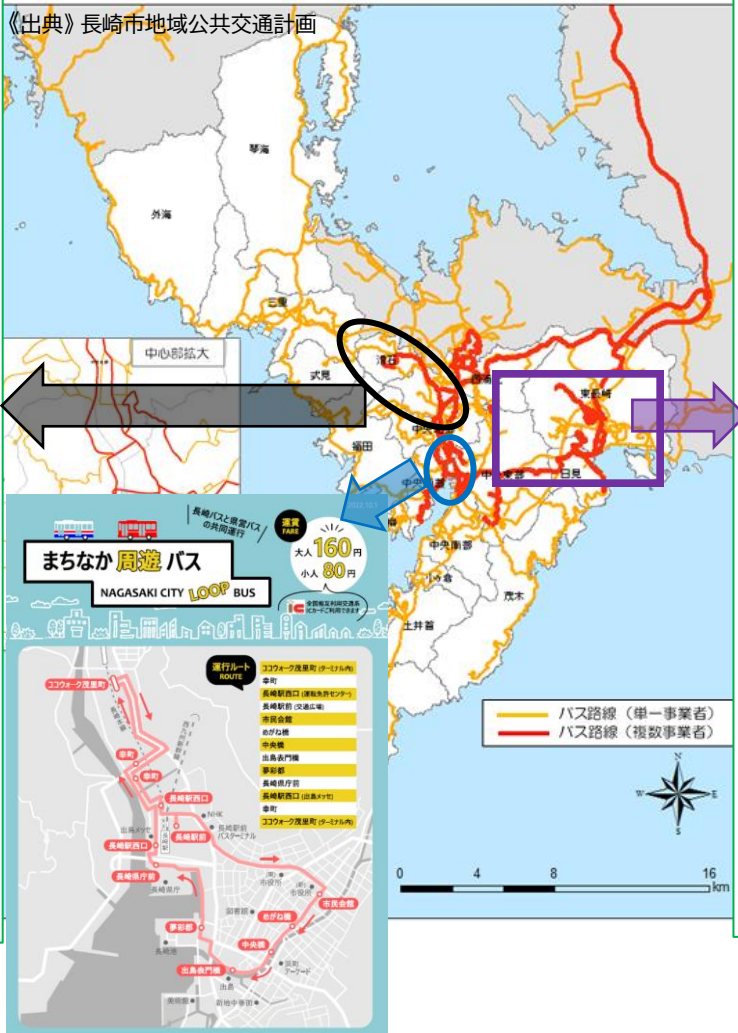
- 滑石地区・東長崎地区を対象に重複路線の最適化を実施
- 長崎市中心部のまちづくりの進展を踏まえ、**まちなか周遊バス**を新たに**共同運行**

【滑石地区】長崎バスに一元化

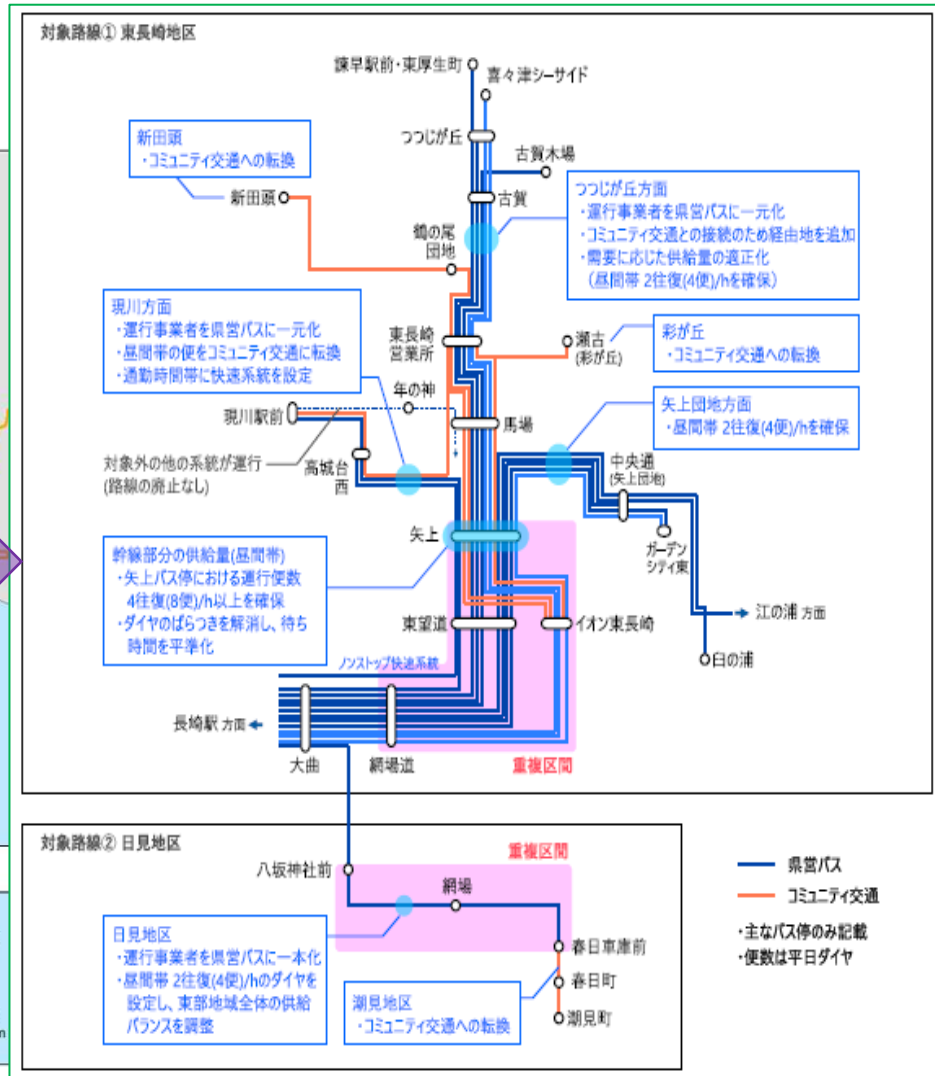


【滑石地区】運行便数・平日
236便⇒146便(△90便)

を新たに共同運行



【東長崎地区】県営バスに一元化 地域線はコミュニティバスへ転換



【東長崎地区】運行便数・平日
328便⇒253便(△75便)

【共同経営計画<第1版>】 効果目標



令和4年度			
	収益性 (改善額)	人員数	車両数
長崎バス	186百万円	▲9.1人	▲7.3台
県営バス	164百万円	▲18.7人 (▲6.0人)	▲15.3台 (▲4.7台)
合計	350百万円	▲27.8人 (▲15.1人)	▲22.6台 (▲12.0台)

※改善額は赤字幅の圧縮額です(赤字額が▲495百万円から▲145百万円に改善)

※()内は東部地区コミュニティバス受託分を加味した数字

【共同経営計画<第1版>】 実施後の状況



	輸送人員(4~9月)	走行キロ(年間換算)
長崎バス	前年比115% (滑石地区)	▲436千キロ
県営バス	前年比119% (東長崎地区)	▲497千キロ



収入(輸送人員)面

輸送人員ベースでは、概ね**当初の見込み通り**、もしくは**若干の上振れ**で推移しています。
 計画策定時のデータ分析、合同実態調査が奏功していると思っています。

支出(費用)面

直近で原油高騰等の影響が大きいいため、目標値との比較は現時点で難しいですが、共同経営としては、**減便により走行キロが減少**していますので、その分の効果は出ていると考えています。

まちなか周遊バス

現状まだまだ低調ですが、休日、特に連休時などの数字は今後の伸びしろも十分あると思っています。
 今後の街づくりの進展とともに成長させたい路線だと思っています。

【共同経営計画<第1版>】 利用者の反応



寄せられたご意見

- 便数が減った、減便は困る
 - 座れなくなった、車内が混み始めた
 - 乗継環境を良くしてほしい
- なども声もありましたが…
- 2者が並走していたので等間隔になればよい
 - 路線維持のためにはやむを得ない
- など肯定的なご意見も頂きました。
運行事業者の一元化による混乱もありませんでした。

快速便は好評です…

滑石地区において新設した通勤快速系統については、好評を頂いています。

運行便数…朝2便、夕2便(平日のみ)
利用者数…1便平均約40名
当初の想定を上回っています

【FAQ】よくお尋ねいただきご質問をご紹介します



Q	A
市を介することによって共同経営でなくても再編できたのでは	早急に取り組まなければならない中で、最終的に共同経営導入の決め手となったのは、実現までのスピード感であったと思います。市を介することで、どうしてもスピードが鈍ることや、互いの真意がわからずに調整に難儀することも想定され、当事者であるバス事業者同士で直接話し合った方がスムーズと考えました。
民間と公営が共同経営を行うにあたって難しかった点など	民間と公営という点は、当事者として意識したことはありません。同じ地元のバス事業者として互いに接しています。
計画策定にあたって、協議が難航した点など	両社局が同じベクトルを向いているので、互いの利害が対立し、合意形成に苦労するような場面はなかったかと思えます。
関係者の反応は	関係者の反応は、いずれも好意的であったと思います。長年切磋琢磨してきた両社局が、バス路線の維持に向けて手を結んで取り組む姿勢を理解して頂いたからだと思えます。
共同経営の対象路線をさらに拡大するなどの予定は	両社局が重複する路線はまだ幾つか存在しており、予断を持たず検討の対象として、今後も最適化に取り組んでいく予定です。

ご清聴ありがとうございました



2023(令和5)年2月17日