

第24回地域バス交通活性化セミナー(札幌)
「持続可能なバス経営を考える」

長崎市域における共同経営について



2023(令和5)年3月7日



長崎自動車(株) 自動車部
次長 江川 正樹



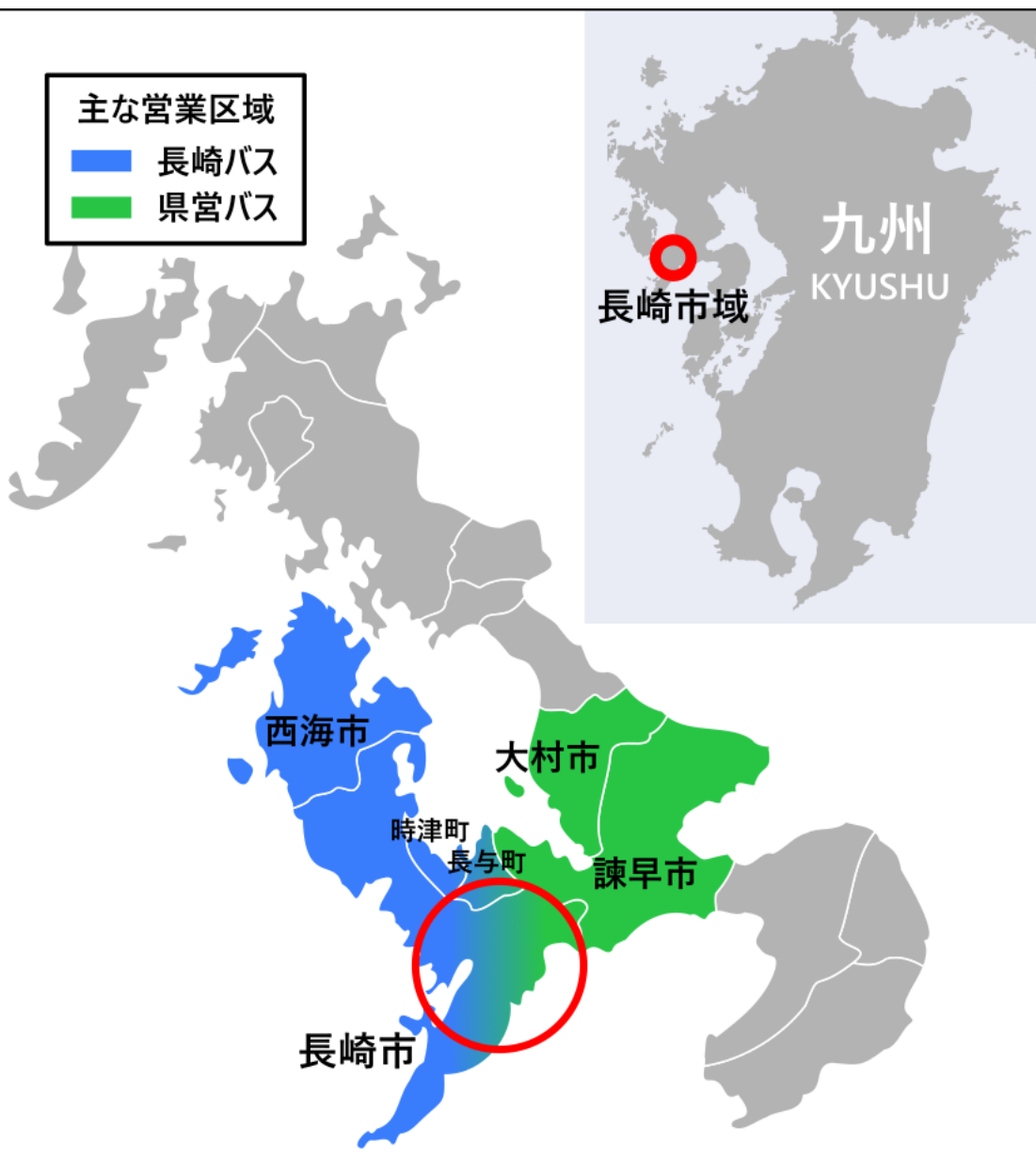
長崎県交通局 乗合事業部
乗合課 計画班 係長 岩永 哲治

【長崎市域の路線バス】 長崎バスと長崎県営バスのご紹介



令和3年4月1日現在

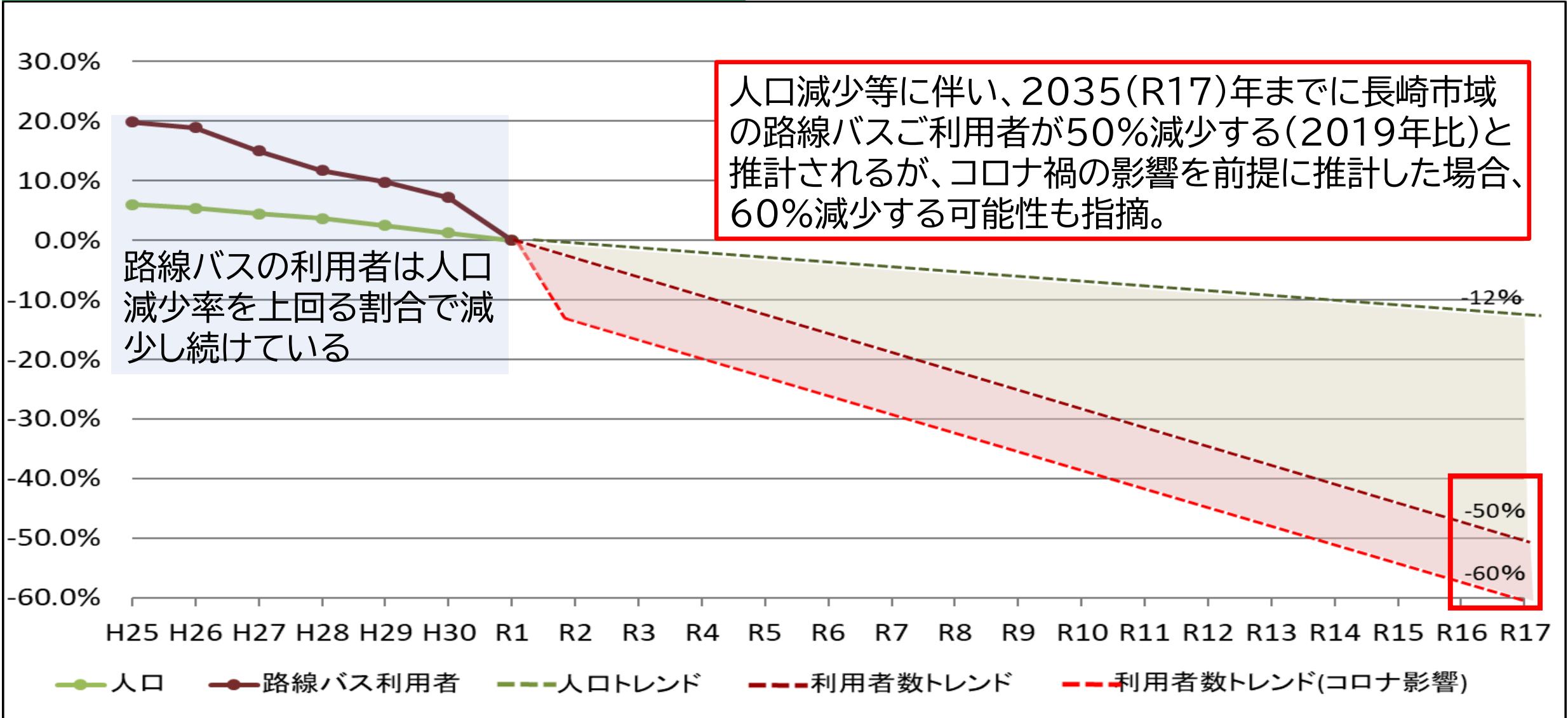
主な営業区域
■ 長崎バス
■ 県営バス



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

【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。

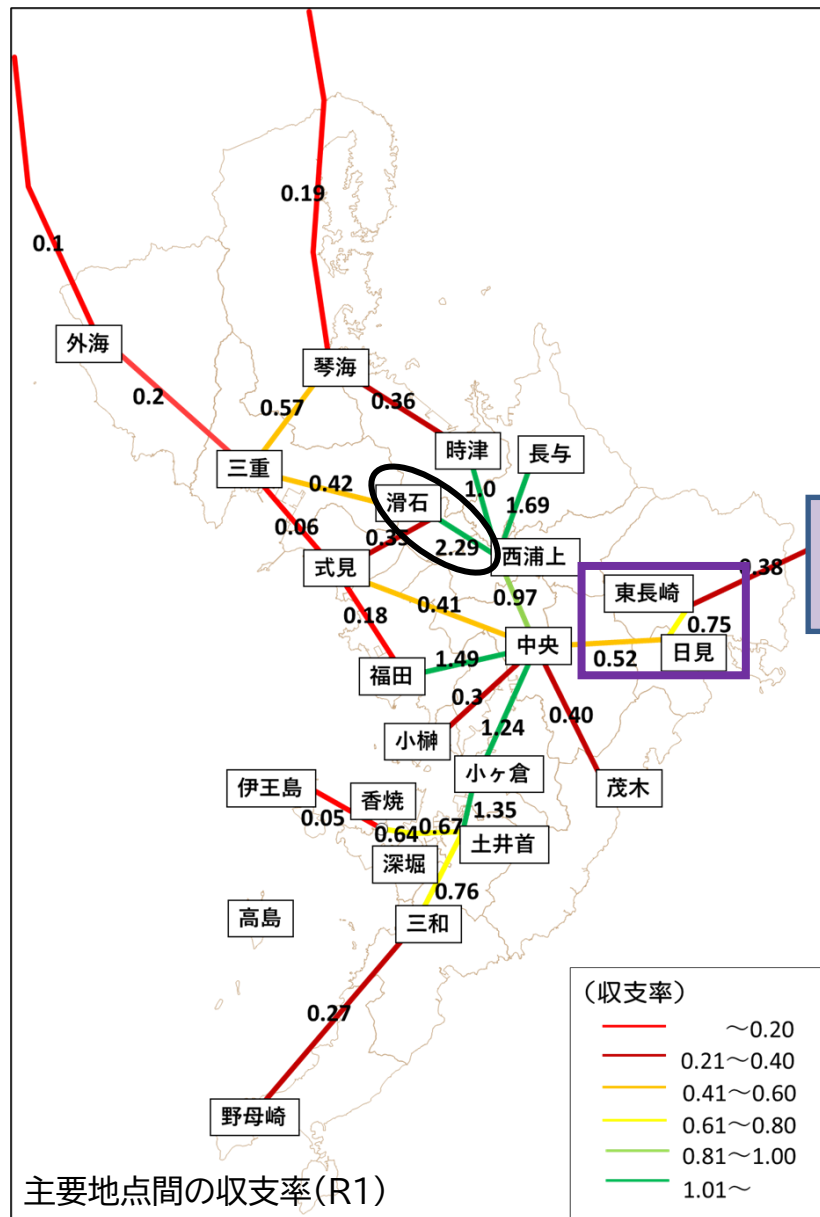


推進体制

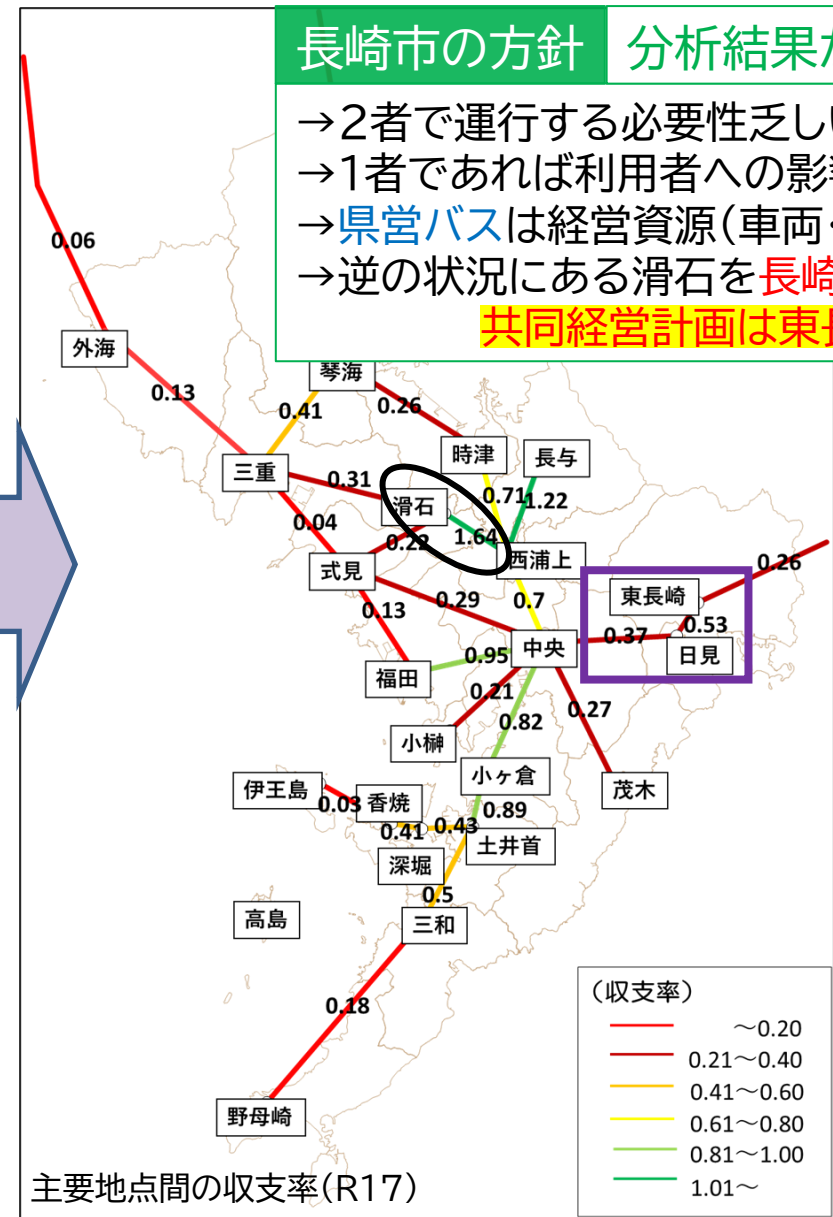
- 幹事会…部課長級で構成、方針決定、内外の調整
- 実務者会…幹事会の方針に沿って実務を担う
- (三者協議…長崎市含めた協議体)



【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



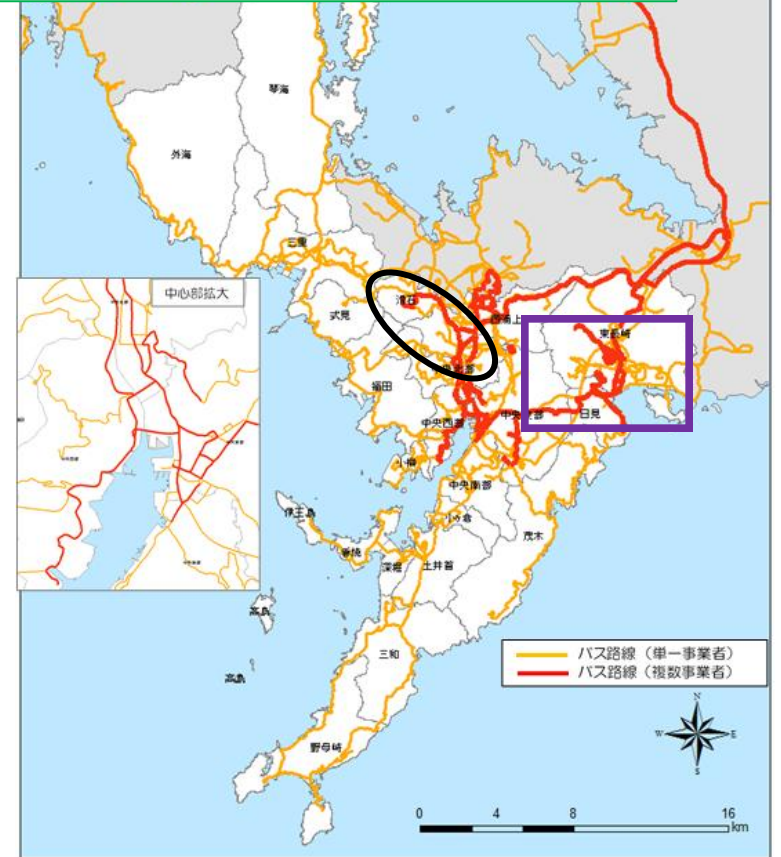
《出典》長崎市地域公共交通計画



《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＜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

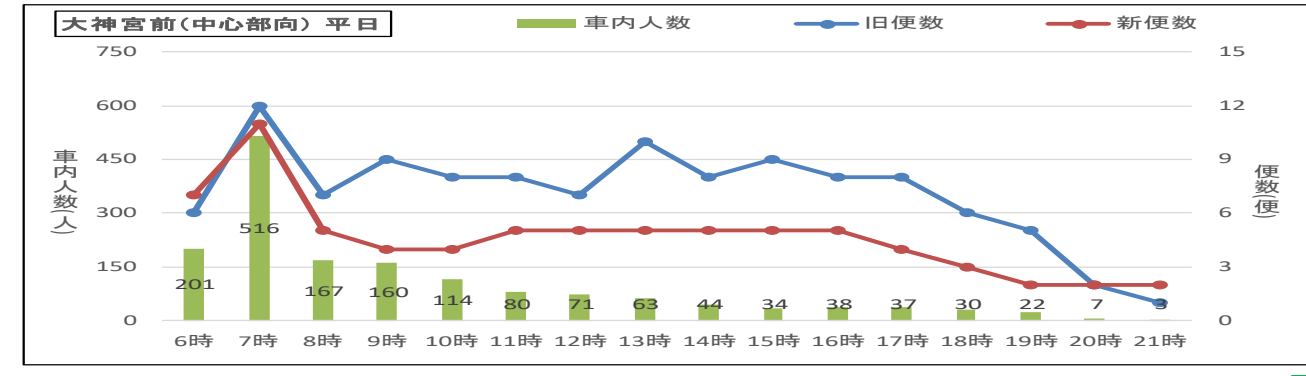
- データ収集期間…2021年4月8日～28日
 - 両社局の春のダイヤ改正後である
 - コロナ渦が落ち着いていた時期(行動制限なし)
- 収集データ
 - ICカードデータ(県営バス)
 - ICカードデータ、現金データ(長崎バス)
- 系統毎、便毎、停留所毎、OD、時間帯別などを分析
需給バランスを踏まえた運行便数の適正化へ

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	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				
	6時	14 24 34 42 44			17分	9分	14 24 34 42 44			17分	8分	
		54 59					49 54 59					
	7時	04 09 14 19 24	08 21 34		10分	5分	04 09 14 19 24			10分	6分	
		34 44					29 34 39 44 54					
	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	
		09 24 39 54	01 22 31 38				09 24 39 54					
	10時	09 34 54	01 16 25 31 43		11分	8分	06 18 30 42 54			12分	12分	
	11時	09 34 54	01 16 25 31 43		15分	8分	06 18 30 42 54			12分	12分	
		14 34 44 59	01 16 31 54				06 18 30 42 54					
	12時	14 29 44 59	01 16 28 31 52		13分	7分	06 18 30 42 54			12分	12分	
	13時	14 29 44 59	01 16 31 52		13分	8分	06 18 30 42 54			12分	12分	
		14 29 44 59	01 16 27 31 44				06 18 30 42 54					
14時	14 29 44 59	01 16 31 47		13分	8分	06 18 30 42 54			12分	12分		
15時	14 29 44 59	01 04 18 31 54		13分	7分	09 24 39 54			15分	15分		
	14 29 44 59	01 31 46				14 34 54						
16時	19 54	01 31 46		18分	12分	14 34 54			20分	20分		
17時	09 29 49	01		20分	14分	24 54			30分	30分		
	09 49					24						
18時	09 49			40分	30分	24			30分	30分		
19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
 ラつきを標準化

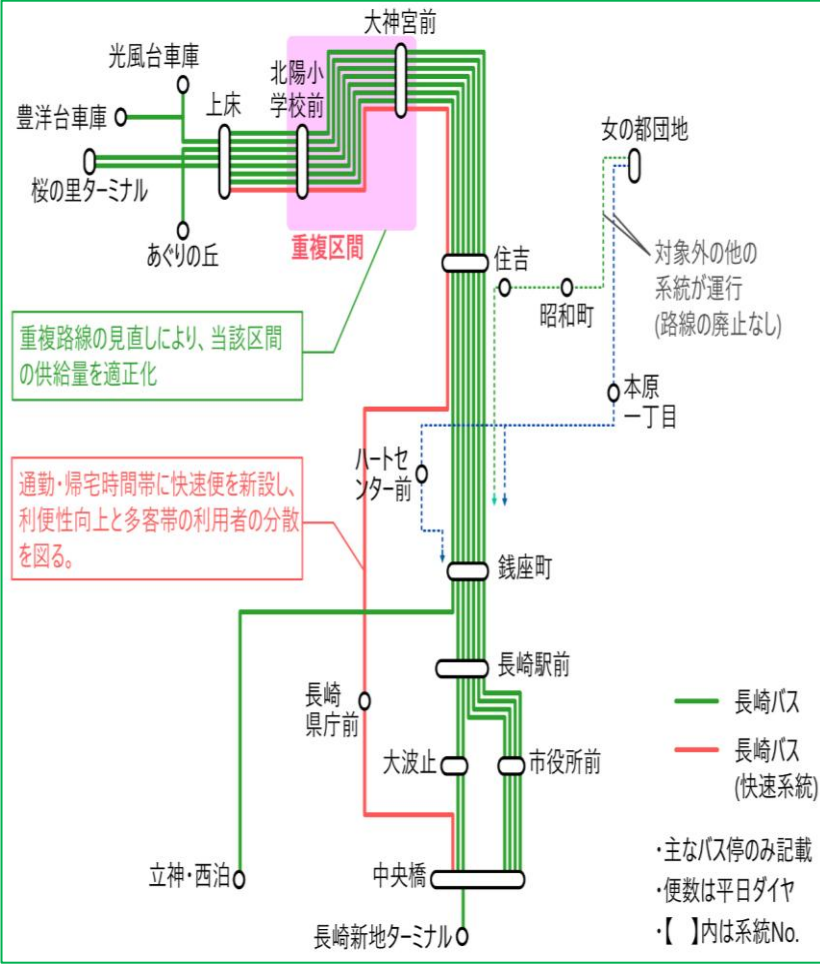


【共同経営計画<第1版>】 計画の概要



- 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

《出典》長崎市地域公共交通計画

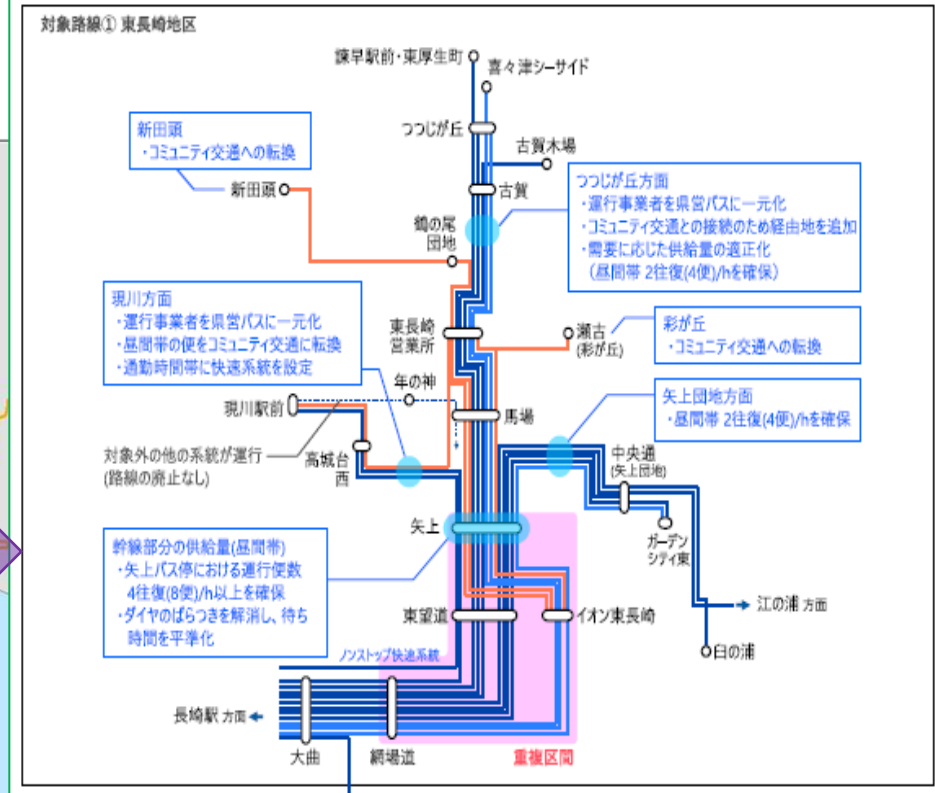
まちなか周遊バス
NAGASAKI CITY LOOP BUS

運行ルート: ココエー2夜長町 (イオン内) 寺町 長崎駅前 (JR長崎駅西口) 長崎駅前 (交通センター) 長崎駅前 (郵便局) 中央橋 出島大門 長崎駅前 (JR長崎駅南口) 長崎駅前 (JR長崎駅東口) 長崎駅前 (JR長崎駅北口) 寺町 ココエー2夜長町 (イオン内)

運賃: 大人 160円, 小人 80円

● バス路線 (単一事業者)
● バス路線 (複数事業者)

【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)

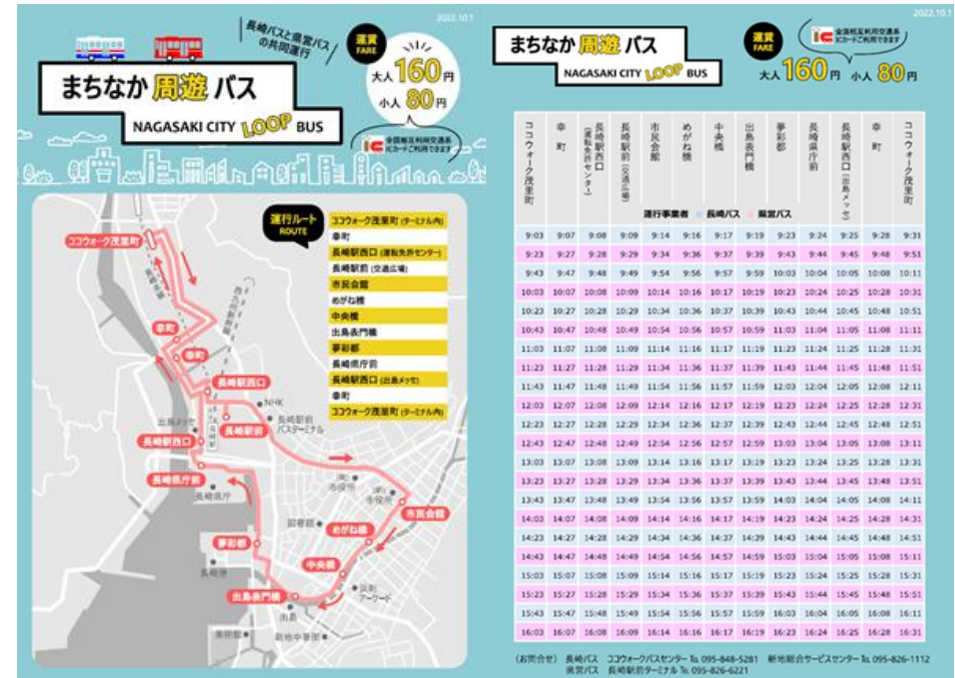
※改善額は赤字幅の圧縮額です(赤字額が▲495百万円から▲145百万円に改善)

※()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

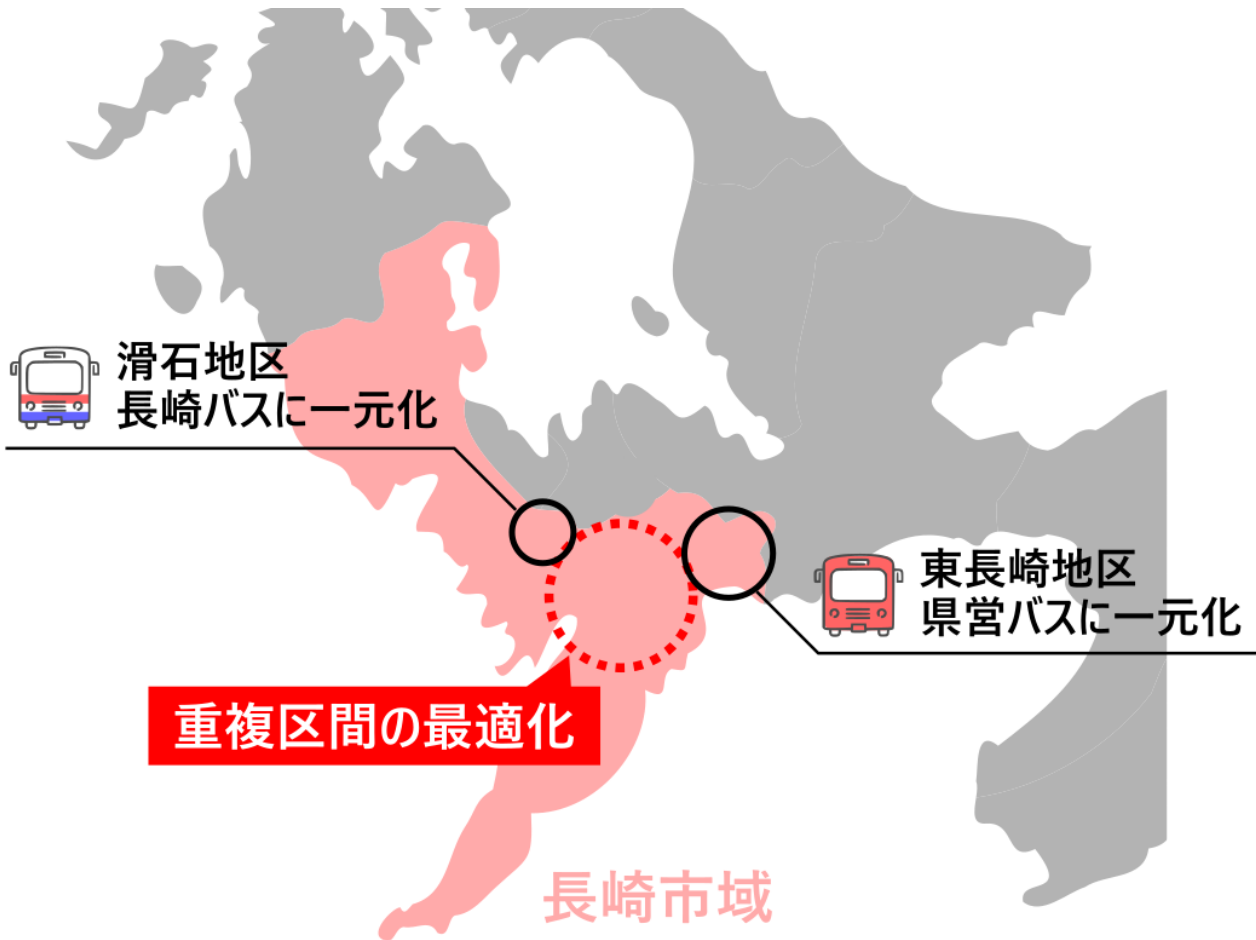
- 便数が減った、減便は困る
 - 座れなくなった、車内が混み始めた
 - 乗継環境を良くしてほしい
- なども声もありましたが…
- 2者が並走していたので等間隔になればよい
 - 路線維持のためにはやむを得ない
- など肯定的なご意見も頂きました。
運行事業者の一元化による混乱もありませんでした。

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

～持続可能な路線バス網の構築のために～



共同経営対象路線の拡大

- 両社が重複して運行する路線はまだ幾つか存在
- 需給バランスを踏まえた最適化のさらなる推進
- また、運行の効率化によって、深刻化する運転士不足に対処することも急務

運賃施策の検討

- 両者のICカードが異なるため、共通定期券などの運賃施策に課題
- MaaSアプリの活用など検討

利用しやすい路線バスの実現

- 複雑な路線をよりシンプルにわかりやすく表現
- 路線バスの共通ナンバリングや、時刻表・路線図の統一化など引き続き検討

路線バスのあるべき姿に向けて今後も両者で最適化に取り組んでまいります。

【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3月7日