

佐世保市地域公共交通持続化実施計画の効果検証について

●輸送人員等の推移

区分	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	備考
輸送人員 (ICカード)	12,625,763	12,487,066	9,861,796	9,751,810	9,730,748	輸送人員は本土乗合人員のみ(高速、五島乗合は除く)
前年比	-	98.9%	79.0%	98.9%	99.8%	
実車走行キロ (km)	12,268,772	11,612,697	10,885,247	10,830,531	9,462,686	
前年比	-	94.7%	93.7%	99.5%	87.4%	
延実働車両数 (台)	80,525	75,636	72,231	71,853	63,218	
前年比	-	93.9%	95.5%	99.5%	88.0%	
1台あたり利用者数	157	165	137	136	154	
前年比	-	105.3%	82.7%	99.4%	113.4%	
備考	H31.3.24 一体化	一体化後		R4.3.24ダイヤ改正 (持続化実施計画)		

(単位:人)

- バス運行体制一体化後、コロナ禍により輸送人員が大きく落ち込んでいる。
- 持続化実施計画策定により、令和4年度については計画策定前(令和3年度)に比べ、実車走行キロ、延べ実働車両数がともに約12%減少したものの、輸送人員は0.2%の減少にとどまっている。
- ⇒ 運転士不足に伴う減便への対応として、持続化実施計画に基づく運行系統の見直しや乗り継ぎダイヤ及び等間隔ダイヤの設定等を行ったことで、輸送人員の減少が抑制されたものと考えられる。
- 結果として、持続化実施計画により1台当りの乗車率が上昇し、運行効率が向上している。

●市内の主要3路線での比較

【調査区間】

- ①北部方面
- ②相浦方面
- ③南部方面

上記の各方面の路線について、ICカードデータを基に持続化実施計画前後各1ヵ月間のデータを集計し分析した。

分析した項目は、バス停間の車内人員(バス車内に乗車している人員)に着目し、1日当たりの車内人員及び運行本数を整理し、1便当たりのバス停間車内人員の指標より、運行効率性を評価した。

- 令和3年11月と令和4年11月の1ヵ月分を集計。
- 平日・土曜日・日祝日別のバス停間車内乗車人員を上り・下りで整理。
- 平日は時間帯の利用実態について整理。
 - ・朝ピーク時間帯 : 始発~8:59
 - ・昼間時間帯 : 9:00~15:59
 - ・夕ピーク時間帯 : 16:00~
- バス停間を運行する路線バス運行本数を整理し、1便当たりのバス停間車内乗車人員を整理。

次期計画に向けた課題について

■全体

- コロナ禍により路線バス利用者が大きく減少し、令和4年度においても利用者数が十分回復していない状況であるが、1便あたりの運行効率性は上がっている。
- 特に、平日と比較して土曜日や日祝日において、コロナ禍前の利用者数に十分回復できていない状況であり、利用促進等が必要である。

①北部方面

- 幹線区間である佐世保駅前～大野及び支線区間となる西高校入口～佐世保商業高校間のいずれにおいても、1便あたりの利用者数が増加し、運行効率性が図られている。
- 今後も引き続き、ダイヤ改正時には学校との情報交換が重要となってくる。

②相浦方面

- 幹線区間である佐世保駅前～木宮では、運行効率性の向上が図られている。また、支線である木宮～相浦棧橋では、路線再編に伴い運行本数が大きく減少したものの、利用者数は微減にとどまり、大幅に運行効率性は向上している。
- 時間帯別の利用者数を基に、朝・昼・夕時間帯に応じた適切なダイヤ設定等、他路線等も含めた検証が必要。

③南部方面

- 白岳町入口～黒髪、桜ヶ丘入口～もみじが丘では、いずれも全体的に運行効率性が低下しており、特に日宇駅前～もみじが丘においては利用者数が大きく減少するなど、その傾向が顕著。
- 利用者数が大きく減少していることについての分析が必要。①沿線人口の推移、②買い物利用、③並行する「バイパス経由」路線を含めた利用状況など