

佐世保市地域公共交通網形成計画進捗状況

基本方針	施策進捗状況(平成28年度～)		再編実施計画に記載有無
(1) まちづくりの軸となる利便性の高い公共交通ネットワークを形成する	① 幹線・支線ネットワークの構築	i) バス路線の幹線・支線の仕分け・サービス基準設定 ・バス路線のタイプ・役割に応じ、区間本数をサービス基準案としてアクションプランに掲載。 ・アクションプランのサービス基準案(運行本数)を精査し、住民説明会で現時点でのサービス基準本数案を提示し、再編実施計画案に盛り込んだ。	○
	② 基幹的な路線の利便性改善	i) 基幹的な路線でのダイヤ改善(運行の等間隔化等) ・基幹路線タイプ1のうち、ほとんどは減便後も本数が多いことから、運行の等間隔化は困難であったが、タイプ2の中で可能な路線は昼間の時間帯の「等間隔化」に一定配慮している。	
	③ 市民ニーズに対応した補完的な路線の見直し	i) 補完系統の輸送サービスの改善(運行の等間隔化等) ・もともと1日5往復以下のバス本数しかない区間の本数は、そのまま確保する。 ・補完路線タイプ1の中で、比較的本数が多く、削減幅が大きくなった路線は、昼間の時間帯の等間隔化に一定配慮している。(特に商業高校線、もみじが丘、山手循環線等)	○
		ii) 交通不便地区対策の充実(住宅地等) ・道幅が狭く、これまでバス路線が通っていなかった日宇地区の斜面地に定時定路線の乗合タクシーの導入を地域と共に検討しているが、利用見込みが不透明であり、車両サイズやルートの見極めが必要との判断から、まずは社会実験を行うことになった。そのため、本格運行時期がまだ明確化できないことから、再編実施計画には「今後、事業化を想定している内容」として書き込み、本格運行計画が明確化した時点で、再編実施計画の変更申請を行うこととしたい。	
		iii) 交通不便地区対策の充実(郊外) 過疎地域など需要の少ないエリアにおいて赤字バス路線からデマンドタクシーへの転換を推進…補完路線タイプ3の中で具体的な需要の基準(1運行あたり5人以下、かつ通勤通学利用が少数等)を対象 ・浅子線は平成28年12月末で廃止し、先行して平成28年10月3日から小佐々・浅子地区にデマンドタクシー「つくも号」を運行。(エコタクシー) ・上三川内線は平成28年12月末で廃止し、先行して平成28年10月3日から三川内地区にデマンドタクシー「みかわち号」を運行。(OKタクシー) ・世知原温泉線は平成29年3月末で廃止。世知原地区では平成25年8月から既にデマンドタクシー「あじさい号」を導入済みだが、廃線に伴い「世知原温泉バス停」を平成29年2月から設置済み。(世知原タクシー) ・上宇戸線・潜水線は平成30年3月末で廃止し、先行して平成30年3月1日から柚木地区にデマンドタクシーを運行。(ラッキー自動車) この地域は小学生の通学にも利用されることから、新たに「子供割引」を新設し、他の地区にもサービスを拡大。 ・上木場線については、平成31年3月23日で廃止し、先行して平成31年3月1日から黒髪地区にデマンドタクシー「くろかみ号」を運行予定(佐世保観光タクシー)	○
④ 交通結節点の強化とそれを軸としたネットワークの形成	i) 交通結節点の整備・形成(交通結節点となる早岐駅のネットワーク機能を高める) ・下の原線は昼間帯は早岐駅周辺で降車する人が多いことから、昼間帯に限って市中心部までの行先を早岐駅最寄りの営業所である黒髪行とした区間運行バスとする。	○	
(2) 複数モードの連携により公共交通ネットワーク全体の利便性を確保する	① 鉄道ーバス、鉄道ー鉄道の連携による利便性向上	i) 鉄道とバスの乗継や競合区間の利用者選択の拡大 【西肥自動車と松浦鉄道】 ・西肥バス定期券利用者の一部対象者が松浦鉄道に半額で乗車可能となるサービスが平成28年10月より1年間の社会実験として開始。 利用状況としては、バスの通学の定期利用者がMRを利用する場合もあると想定し、利用の対象となる高校の新入生に西肥自動車より広報を集中的に行ったが、ほとんど利用がなかったため、サービスは9月末で終了した。鉄道とバスの利用の棲み分けがなされていると理解する一方、連携サービスによる利用者拡大の難しさが再確認されたことから、他の方法を検討する必要がある。 ・佐々駅、佐々バスターミナルにおける鉄道とバスの世知原方面の連絡ダイヤの改善を平成29年4月の定例のバスのダイヤ改正時に実施予定であったが、3月に鉄道のダイヤ改正があることから、平成29年10月のバス定期ダイヤ改正時に調整を行った。 ・利用者の声として、バス停に鉄道の時刻表を、鉄道駅にバスの時刻表を表示し、利用者選択の拡大を図ってはどうかという意見が寄せられたことを題材とし、幹事会で意見交換を行った。本協議会ではそれらの意見を踏まえ、可能性について議論したい。	
		ii) 鉄道ー鉄道(JRとMR)の連携による利用促進①…観光列車の視点 平成30年に長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産登録を見据え、JR九州と松浦鉄道の相互利用を促すような方法の検討(例:田平天主堂…JR:特急みどり博多～佐世保、MR:レトロン号等佐世保～西田平)	
		iii) 鉄道ー鉄道(JRとMR)の連携による利用促進②…定期運行の視点 将来的に検討	
	② 多様な交通モードとの連携	i) パークアンドライド施設や駐輪施設等の充実・活用 黒島集落を含む「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界遺産登録を踏まえ、MR相浦駅にある遊休駐車場を松浦鉄道が黒島・高島観光客用の臨時駐車場として提供し、平成30年5月に供用を開始した。これにより黒島航路を利用する方にとっての選択肢が広がる。	○

(3) 利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する	① 需要と供給に見合ったサービスの適正化	i) 需要と供給に見合ったサービスの適正化 ・長崎スマートカードの乗降データを見ながら、需要に合ったダイヤ設定を行った。	○
	② 競合区間の見直し	i) 中心市街地に乗り入れる各路線の見直しを通じた適正化 ・北部から来る路線は佐世保駅前まで、南部から来る路線は松浦町付近までといった路線設定にすることで、中心市街地前後の本数適性化を行った。	
		ii) 相浦方面の路線の見直し ・本市の地形上、支線から中心市街地にバス路線が流れ込む形状となっており、中心部の本数を削減するには支線も削減せざるを得ないため一定整理を行った。	
		iii) 黒髪・もみじが丘、大宮方面の路線の見直し ・上記の理由から一定の本数整理を行った。 ・他の地域と比べて著しく本数が多かった区間の減便幅が大きい、昼間の時間帯のダイヤについて「等間隔化」を行った（主にもみじが丘）	
		iv) その他路線の見直し ・上記 ii) の理由から一定の本数整理を行った。 ・区間運行バスの設定…ほとんどの利用者が一定の地域で降車する場合は、通勤通学時間帯をのぞいて、目的地を中心市街地から地域の主要バス停に行先を変更し、距離を短縮。 例) 下の原線 ・経由地の整理…現在、同じ行先のバスでも、多くの経由パターンがあり、それぞれで所要時間が異なるため、経由地を整理することで利用者にわかりやすい路線となるよう変更。 例) 若竹台経由、もみじが丘経由 等	
③ 車両運行効率化のための車庫等の既存資源の活用	i) 事業者間の営業所機能等の融通 ・市営バスの転回場である大野車庫について、一体化後は共同で使用することを前提としたダイヤ編成を行っている。 ii) 新たな車両転回・乗務員交代等の拠点の設置 ・車両転回場として中心市街地（松浦町付近を想定）を1つの案として検討を行う。		
④ 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入	i) 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入検討 ・定期券の区間内であれば西肥バス、させばバスどちらのバスにも乗車できる共通定期券を設定し、定期券利用者の利便性向上を図る。	○	
⑤ 労働力不足への対応、労働環境の改善	i) 労働力不足への対応、労働環境の改善		
(4) 公共交通の利用促進・需要創造を推進する	① 利用者・来訪者に対するわかりやすい情報提供の充実	i) 来訪者に対する情報提供の充実 転入者向けに支所管内別の公共交通案内情報を作成し、平成28年5月に各支所窓口を設置している。	
		ii) 地域住民・利用者等に対する情報提供・意識啓発の推進 ・本協議会主催で例年開催している「公共交通ふれあいフェスタ」を平成30年11月17日（土）に開催した。バスMRの共通1日乗車券の販売や、営業所見学等の例年行っている各社の体験型イベントに加え、新規の取り組みとしてJRのトレインシミュレーター・切符販売体験、西肥バスの貸切バス試乗会、MRのマックスくんに行く無料乗車体験等を行った。また、昨年に引き続きFMさせばと市環境部によるCO2排出削減のための啓発活動を合わせて実施した。 ・幹事会（H30.11.13）においてノーマイカーデーの取り組み推進についての意見が出され、今後協議を行なう予定としている。 ・H30年6月～8月にかけて市内25箇所（563名参加）において3回目の「バス路線維持を目的とした住民説明会」を開催した（1回目：28年度7か所311名、2回目：29年度25か所406名）	
		iii) 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上（再掲）	
		iv) バスロケーションシステムの導入検討	
	② すべての人が移動しやすい環境整備	i) 低床車両の導入促進 ・平成30年度末での低床バス累積導入台数は136台（うちノンステップバス99台）を予定されている。これは、市内乗合バスの46%となるが、平成35年度（2023年度）時点での導入率約60%を目指している。	○
		ii) バス停の乗り降りしやすい環境の整備 平成28年6月30日に道路管理者・公安委員会・バス事業者・市で協議の場を設け、バス事業者から出された改善要望箇所について協議・情報共有を行った。 ・バス停に設置されているガードパイプとバスの乗降口の位置調整について、バス事業者から調整希望箇所の資料を提示する予定。	
③ 多様な交通モードとの連携	i) パークアンドライド施設や駐輪施設の充実・活用（再掲）推薦		
④ ICカードの機能拡大	i) ICカードの更新を踏まえた機能拡大の検討 ・佐世保市内の交通事業者は、全国交通系ICカードである「ニモカ」の平成32年（2020年）3月導入を目指し準備を進めている。長崎県と市長会・町村会及び佐賀県と関係市町へ長崎県バス協会や交通事業者から補助の要望書が提出されており、自治体間での予算化の方針について協議中。	○	
⑤ 地域が連携した各種利用促進策の企画・開発	i) 鉄道駅や停留所等の有効活用 ・黒島集落の世界遺産登録に向け、平成29年度に窓口駅である相浦駅の改修工事を松浦鉄道で実施され、佐世保市から500万円の補助を行った。その際、松浦鉄道及び駅への親しみを持っていただくために、相浦駅周辺の草刈りや雑木伐採、トイレ清掃や待合所のペンキ塗りなどを地域の方々と松浦鉄道が共同で行い、あわせて、駅構内通路に壁画とパネルを、待合所にベンチを地元の高校や大学から寄贈していただいた。		
	ii) 観光・商業施策等との連携 iii) 健康・福祉施策等との連携 ・平成29・30年度公共交通ふれあいフェスタで共通一日乗車券購入者に進呈する周遊モデルコースについて、長崎県立大学の学生考案のコースを活用させていただいた。 ・中心市街地の飲食店を連携させた公共交通の利用促進プランについて、県立大学の学生に提案を依頼した。普段公共交通機関を利用することが少ない大学生をターゲットとしたバスや鉄道の利用を促進するプランの提案があり、事業化の可能性について検討することとなった。（平成28年度より検討継続） ・子育て支援団体ママパパと西肥自動車の間で、ベビーカーでの安全な乗車について検討を行い、実際に検証を行った中で、ベビーカーを座席に固定するベルトの設置について導入することとなった。平成30年4月下旬から設置可能な車両で順次運行を開始している。		
⑥ ホスピタリティーの充実	i) 外国人来訪者等への対応…外国語標記の充実等 ・市営バスで平成28年11月末から運賃表示器の液晶パネル化による案内表記の日本語・英語・中国語・韓国語対応を進め、すべての車両において変更が完了している。 ・平成29年度6月以降、MRの車内において、次駅案内表示に英字、韓国語、中国語を追加。順次整備を進めて行く。平成35年度完了予定。 ・主に観光客向けに配布している「松浦鉄道沿線マップ」の英語版の作成を、平成30年度中に予定している。		

