

佐世保市地域公共交通再編実施計画の事業内容について

1. バスのダイヤ編成

次の考え方で利便性を極力落とさないようダイヤ編成を行い、競合区間では約27.5%、非競合区間では約17.6%の本数削減を実施。

(1) 利用状況に合わせたダイヤ設定

長崎スマートカード（ICカード）の乗降データを分析したうえで、利用状況に合わせたダイヤ調整。

(2) 昼間のダイヤ設定

昼間の時間帯のダイヤについて、なるべく等間隔のダイヤ設定。

(3) わかりやすい路線への変更

利用状況をみながら、システムの整理を行うことで効率の良い運行につなげる。

(4) 区間運行バスの設定

利用状況をみながら、時間帯によって行き先を地域の主要バス停と変更し、効率の良い運行につなげる。

再編実施計画における効果

主要なバス停6カ所の平均比較による1便当りの乗車人数7.0人➡7.8人と増加し、効率性が向上した。

	再編前			再編後		
	人数	便	便当り	人数	便	便当り
松浦町公園口	9,944	1,449	6.9人	9,461	1,363	6.9人
山の田	5,965	920	6.5人	5,670	815	7.0人
鹿子前入口	1,778	218	8.2人	1,392	169	8.2人
福石観音前	7,842	893	8.8人	7,750	721	10.7人
大野	2,752	469	5.9人	2,508	357	7.0人
桜馬場	3,831	609	6.3人	3,663	455	8.1人
合計	32,112	4,558	7.0人	30,444	3,880	7.8人

※平成30年11月と令和元年11月のICカードデータ利用実態の比較

2. 交通不便地区対策

黒髪の上木場線廃止に伴う予約制乗合タクシーの運行開始。

3. バス路線再編に併せて行う利便性向上策

(1) 共通定期券の設定

西肥自動車路線とさせばバスの自社路線との競合区間で、どちらのバスにも乗れる共通定期券の取り扱いを実施。

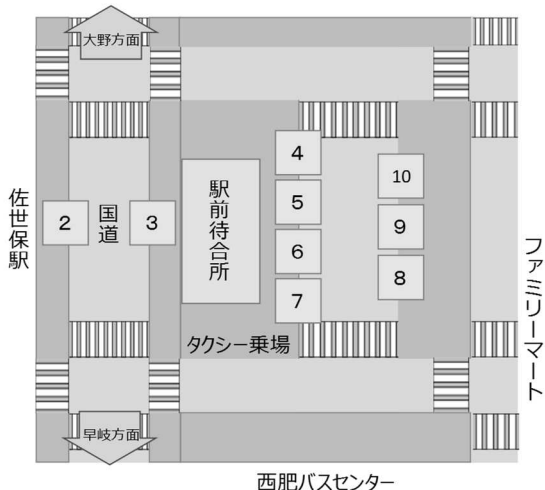
▶ 定期券所持者は、バス会社によって乗り分ける必要が無くなり利便性が向上した。

(2) 全国相互利用交通系 IC カードの導入

令和2年3月1日から松浦鉄道、6月28日から市内バス路線で「nagasaki nimoca」のサービスをスタート。

▶ 全国の利用可能な公共交通機関で使え、コンビニでの積み増し、買い物に使えるなどサービス内容が拡大し、利便性が向上した。

(3) 佐世保駅前のバス乗り場整理



● 一体化前は、同じ行先であっても西肥バス・交通局で乗り場が違うなど、わかりにくい状況。

● 一体化後は、同じ行先の便は同じ乗り場で乗車できるように整理。

【主な例】

○ 佐世保商業・大野方面行き

一体化前：西肥・・・2、交通局・・・4 ➡ 2に統一

○ 相浦棧橋（日野経由）行き

一体化前：西肥・・・2、交通局・・・6 ➡ 6に統一

▶ バス乗場を行き先ごとに整理したことで、分かりやすいバス乗り場となった。

(4) 低床バスの導入

計画的な低床バスの導入を推進。令和5年度末までに市内を運行するバスの6割を目標とする。（平成30年4月時点約4割）

⇒令和4年2月28日時点163台

市内を運行する乗合バス車両（261台）の約62%となった。