

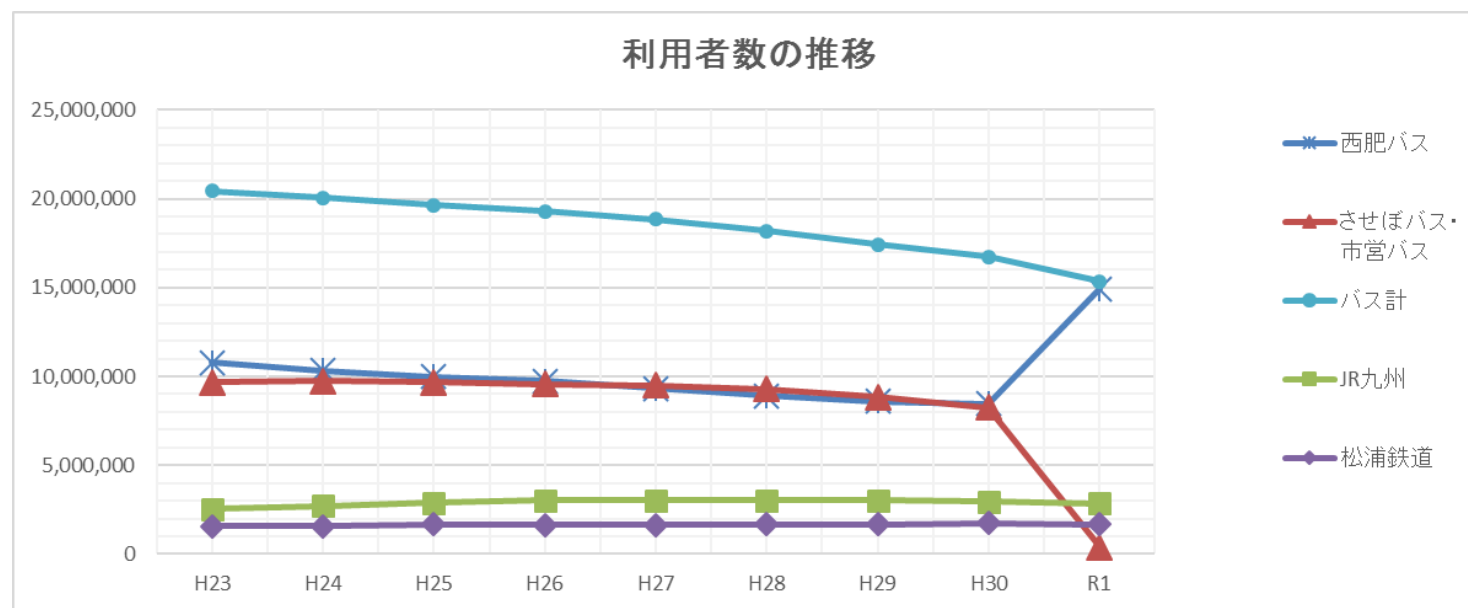
## 1.バス事業の現状

### ・利用者の状況

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
佐世保市の人口	258,930人	257,730人	256,179人	254,488人	252,536人	253,458人	251,134人	249,417人	246,902人	244,049人
増減		-1,200人	-1,551人	-1,691人	-1,952人	922人	-2,324人	-1,717人	-2,515人	-2,853人
前年比	—	99.5%	99.4%	99.3%	99.2%	100.4%	99.1%	99.3%	99.0%	98.8%
バス利用者	20,442,659人	20,035,781人	19,633,395人	19,286,018人	18,826,439人	18,171,256人	17,425,425人	16,730,105人	15,331,237人	
増減		-406,878人	-402,386人	-347,377人	-459,579人	-655,183人	-745,831人	-695,320人	-1,398,868人	
前年比	—	98.0%	98.0%	98.2%	97.6%	96.5%	95.9%	96.0%	91.6%	

※佐世保市の人口：市ホームページより(推計人口、4月1日時点)

※バス利用者：西肥バス利用者は、本土乗合における利用者を集計



佐世保市の人口は平成29年度以降、毎年1%程度ずつ減少しています。

一方、バス利用者は平成28年度以降毎年4%前後減少しており、令和元年度においては8.4%減少しています。令和元年度の減少の要因としては、ダイヤ改正によるバス利用者の逸走や、緊急事態宣言下の休校などによるものと考えられます。

バス利用者数は新型コロナウイルスの影響以前から人口減少・少子高齢化の進展により厳しい状況に置かれ、新型コロナウイルス感染症の影響により一段と利用者が減少し、令和2年度以降も大幅な減少が見込まれます。

## ・バス運転士の推移

	H27年4月	H31年4月	R2年4月	R4年3月 (見込み)	H31.4月～R4.3月	
					増減	減少率
西肥バス	205人	171人	181人	181人	10人	-5.8%
させぼバス(市営バス)	153人	131人	118人	92人	-39人	29.8%
計	358人	302人	299人	273人	-29人	9.6%

※西肥バス人員は、総運転士数から福岡高速・五島乗合・パートを除く人員

※させぼバス人員は、佐世保市役所からの退職派遣職員を含む人員

H27.4月の運転士数は358名でしたが、バス運行体制一体化直後は302名に減少、R4.3月には273人まで減少すると見込まれており、バス事業者におかれては運転士確保に苦慮されている状況です。

## ・バス運転士確保の取組

<b>【西肥自動車】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>普通免許取得者を採用し、大型二種免許を取得させる養成員制度において、免許取得費用の一部負担を実施</li> <li>支度金制度</li> <li>自衛隊援護協会主催の企業説明会へ参加</li> </ul>	<b>【させぼバス】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>普通免許取得者を採用し、大型二種免許を取得させる養成員制度において、免許取得費用の一部負担を実施</li> <li>入社祝金制度</li> <li>陸上自衛隊、海上自衛隊の各就職援護担当部署への求人票提出</li> </ul>	<b>【佐世保市】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>養成員制度の事業者負担の1/3を補助</li> <li>移住希望者に対するバス運転士への就業PRおよび希望者との仲介</li> <li>奨学金返還サポート制度における市内バス運転士就業者への補助</li> </ul>
--	---	---

## ・バス事業の経営状況

	H26年度実績	H27年度実績	H28年度実績	H29年度実績	H30年度実績	R1年度実績	R2年度	R3年度
営業収支率	94.0%	95.7%	96.4%	92.8%	91.5%	89.4%		
一体化検討時の営業収支予測 (バス事業全体)						R1年度予測	R2年度予測	R3年度予測
						一体化した場合	95.3%	95.1%
						一体化しなかった場合	87%	87.1%

一体化直後の令和元年度のバス事業経営状況は新型コロナウイルス感染症の影響もあり営業収支率89.4%でした。一体化検討時における一体化した場合のバス事業全体の営業収支率予測95.4%からは6%下回りましたが、一体化しなかった場合の予測85.3%と比較すると4.1%上回っており、一体化による営業収支は一定改善されたものと考えられます。ただし、新型コロナウイルス感染症の影響から令和2年度以降の営業収支の状況は厳しいものと考えられます。

## 2.佐世保市地域公共交通再編実施計画の効果検証について

### ●輸送人員等の推移

(単位：人)

区分	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	備考
輸送人員（ICカード）	14,065,572	13,755,826	13,148,721	12,582,399	12,422,350	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	—	97.8%	95.6%	95.7%	98.7%	
実車走行キロ（km）	14,183,361	13,450,663	12,929,827	12,363,268	11,725,305	
前年比	—	94.8%	96.1%	95.6%	94.8%	
延実働車両数（台）	101,320	96,291	95,291	91,125	86,469	
前年比	—	95.0%	99.0%	95.6%	94.9%	
1日1台あたり利用者数	139	143	138	138	144	
前年比	—	102.9%	96.6%	100.1%	104.0%	
備考		運賃改定		3/24一体化	一体化後	

バス運行体制一体化による再編により、実車走行キロ、延実働車両数ともに約5%削減したものの、輸送人員は1.3%の減少にとどまっています。

これは、人口減少をはじめ、バス運行本数削減による利用者の逸走や、新型コロナの影響などによって利用者が減少している中においても、等間隔ダイヤや共通定期券の設定等により利便性が上がったことで、輸送人員の減少が抑制されたと考えられます。

その結果、1台当たりの乗車率が上がり、運行効率が向上しています。

### ●市内の主要な3路線での比較

#### 【調査区間】

- ①佐世保商業高校～佐世保駅前
- ②相浦棧橋～佐世保駅前
- ③もみじが丘～佐世保駅前

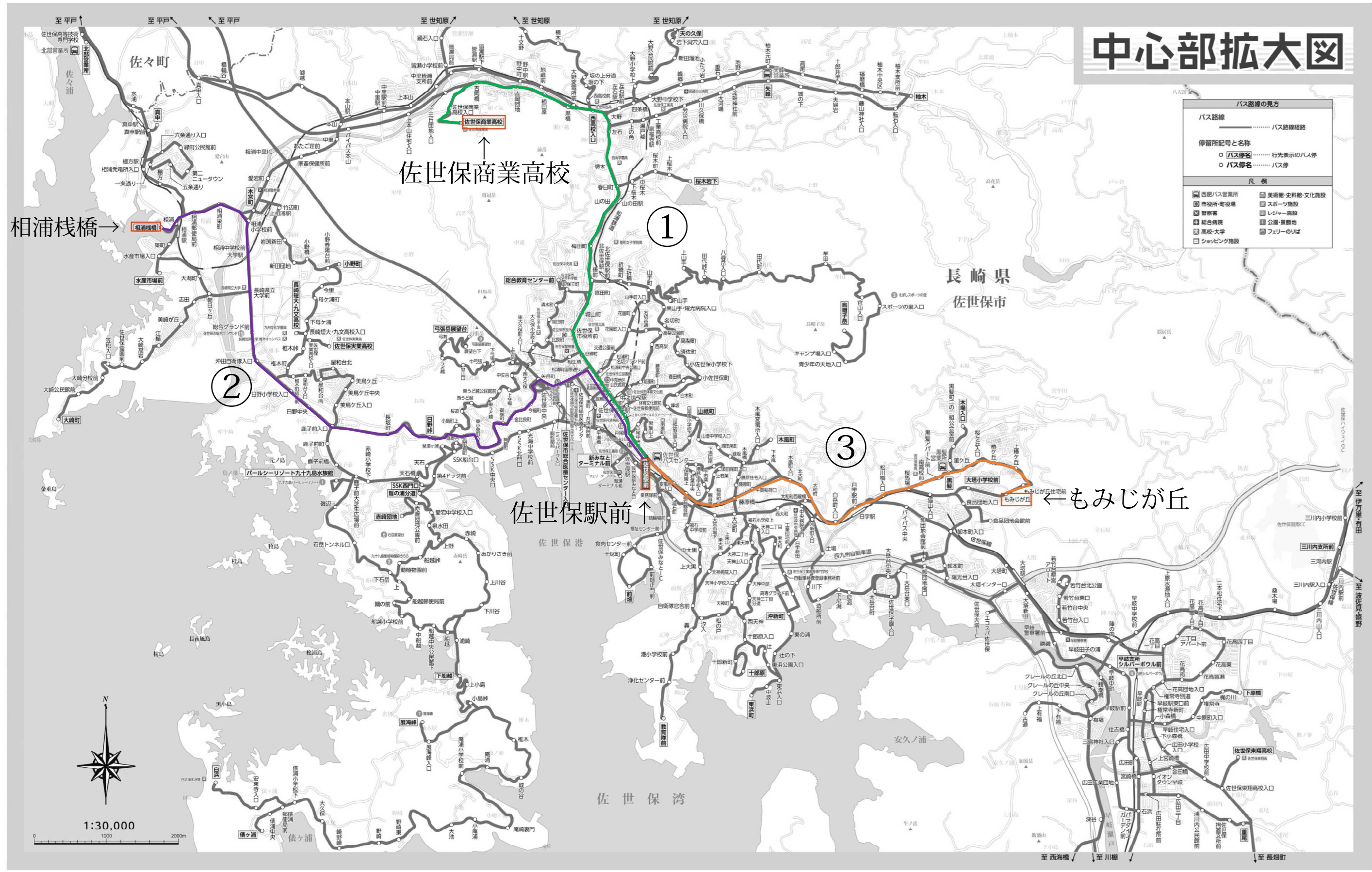
上記の競合路線について、ICカードデータを基に再編前後各1ヵ月間のデータを集計し分析した。分析した項目は、バス停間の車内人員（バス車内に乗車している人員）に着目し、1日当たりの車内人員及び運行本数を整理し、1便当たりのバス停間車内人員の指標より、運行効率性を評価した。

- 平成30年11月と令和元年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。
  - ・朝時間帯：始発～8:59
  - ・昼間時間帯：9:00～15:59
  - ・夕時間帯：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。



# 中心部拡大図

バス路線の見方	
バス路線	バス路線
停留所記号と名称	
○ 行先表示のバス停	○ バス停
○ バス停名	○ バス停
凡例	
西肥バス営業所	美術館・史料館・文化施設
市役所・役場	スポーツ施設
警察署	レジャー施設
総合病院	公園・景勝地
高校・大学	フェリーのりば
ショッピング施設	



佐世保商業高校

①

佐世保駅前

③

もみじが丘

相浦棧橋



1:30,000

### 3.次期計画に向けた課題について

#### ■全体

路線バス利用者が全体的に減少しており、運行本数の削減割合よりも利用者の減少割合が大きい区間等が存在。

→ 逸走した路線バス利用者に再び利用してもらうための利用促進等の取り組みが必要

#### ①佐世保商業高校～佐世保駅前

路線全体で運行効率の向上が若干みられるものの、1便あたりの利用者数に関しては6.0～8.0人程度となっており、佐世保駅から南方面の幹線路線と比較すると少ない状況。

→ 系統別の利用状況等も踏まえ、利用者の利便性も考慮しつつ、引き続き運行効率の向上に向けた取り組みが必要

支線区間となる西高校入口～佐世保商業高校間においては、学生の動向により影響を受け、上り・下りや曜日によっても利用状況が大きく異なる状況。

時間帯別では、朝の時間帯では利用者数も多く、運行効率の向上が見られるものの、それ以外の時間帯では大きな変化は見られない状況。

→ 学生等の利用実態を把握したうえで、適切なダイヤ設定や運行本数の見直し等が必要。

#### ②相浦棧橋～佐世保駅前

路線全体で運行効率が低下しており、多くの区間で2割以上の利用者数が減少。

また、土・日・祝日において、その傾向が顕著な状況。

→ 路線沿線の利用実態等を分析し、朝・昼・夕の時間帯に応じた運行ダイヤの見直しなど、他路線系統等も含めた検証が必要。

#### ③もみじが丘～佐世保駅前

再編により重点的に等間隔運行にした地域でもあり、路線全体で運行効率が大きく向上している状況。

→ 引き続き利用実態等を分析し、必要に応じて運行ダイヤや運行本数の見直しが必要。

→ 朝の時間帯の運行本数について、妥当性の検証が必要。