

### 調査事業の概要

本市は長崎県の北部に位置し、人口25万人、総面積427km<sup>2</sup>。県庁所在地である長崎市までは高速バスで約1時間25分、九州の中心地である福岡市までは約2時間と比較的アクセスもよく、観光面では日本最大級のテーマパークであるハウステンボスや西海国立公園の九十九島に代表される様々な観光資源を有しており、県北の交通・経済の拠点である。

佐世保市地域公共交通活性化協議会では、調査事業について下記の内容の調査を想定している。

- ①都市マスタープランと現状の公共交通網との整合性整理  
当市で策定している都市マスタープランの内容と、現状の公共交通を比較し、整合性の取れている部分と乖離している部分を整理する。
- ②赤字バス路線等（乗合タクシーも含む）の現状把握  
バスに関しては、バス事業者に収支状況の情報提供を依頼し、それをもとにバス路線ごとの収支状況を分析する。乗合タクシーに関しては当市の情報を分析し、今後の推移も見据えながら現状把握を行う。
- ③路線バスの需要供給バランス調査  
需要に関しては既存のデータを使用、もしくは新たにアンケートを実施し、その結果を用いて現在の路線の供給状況とマッチしているかどうか検証する。
- ④JR九州・松浦鉄道と路線バスの役割分担の整理  
鉄道とバス・鉄道どうしのダイヤの連携状況を分析し、ダイヤの充足度を把握する。特に佐世保市内に限定した場合の松浦鉄道の必要性の整理等を行う。
- ⑤利便性向上策や利用促進策の事業提案  
上記の調査・分析や、既存のアンケート結果等、市内利用者及び来訪者の視点から住民のニーズを把握し、今後に向けた事業計画を提案する。
- ⑥公共交通網形成計画案のとりまとめ  
上記の調査及びデータ等をもとにして、現時点でのとりまく環境や課題把握、まちづくりと連携した公共交通の役割、方向性の整理、目標の設定、それらを実現するための事業概要等を、協議会の運営及び各種協議を行う中で、形成計画案としてとりまとめる。

### 基礎データ

合併状況：平成17年4月に吉井町・世知原町が合併  
平成18年3月に宇久町・小佐々町が合併  
平成22年3月に江迎町・鹿町町が合併

人口：25万人（平成26年11月在）  
面積：427平方キロメートル  
過疎地域等指定：過疎、離島、半島、山村  
高齢化率：26%  
協議会開催数：協議会4回、幹事会3回

### 調査前の地域交通状況(Before)

JR佐世保駅を中心に鉄道・バス等の公共交通網が広がっており、路線・便数ともに充実しており、特に中心地の一定区間においては、1日1,000往復以上のバスが運行されている。

鉄道の状況としては、佐世保駅から南部に向かってJR九州が運行されており、また、北部に向かっては、JR九州の路線を引き継いだ第三セクターの松浦鉄道が運行されている。

バスの状況としては、佐世保市交通局と民間の西肥自動車(株)の2社の乗合バス事業者が運行されているが、互いに輻輳している路線が多いうえ、近年の急激な少子高齢化や人口減少、自家用車の普及による利用者減の影響で苦しい経営状況を強いられている。また、佐世保市が100%出資している、させばバス(株)は佐世保市交通局から一部、路線を委託されており、民間並みの経費で運行を行っている。

さらに、本市の課題として、公共交通の利用が不便な地域に対しての対策も必要となっている。合併地域を中心として、人口集積が少ないためにバス路線網が行き渡っていない地域、また、市内中心の人口集積がある地域であっても地形的に斜面地が多く、かつ住宅が密集している箇所に関しても、公共交通機関が通っていないところが点在している状態であり、対策が必要である。

### 調査後の地域交通計画(After)

- ①公共交通ネットワークの形成
  - ・都市計画マスタープランにおける将来都市構造を踏まえ、バス路線を「基幹的なバス路線」「補完的なバス路線」にタイプ分類
  - ・中長期的には、早岐地区での乗換え結節機能を向上し、南部のネットワークの見直しを実施
- ②バス路線の再編
  - ・路線ごとの収支状況や需要供給バランスの状況等を踏まえて、以下の取り組みを推進
    - 相浦方面や早岐方面等の競合路線を中心とした路線の見直し、運行本数・区間の適正化
    - 大野車庫等の営業所・車庫の相互融通・新たな転回場所の活用による車両運行の効率化
    - 再編に伴い利用者の利便性を確保するための事業者間の乗り継ぎ利便性の向上、共通定期券等の導入可能性の検討 等
    - 以上の取り組みを通じて、利用者の利便性の維持・向上、事業者の収支改善、および労働環境の改善を推進
  - ③交通空白地区・不便地区対策
    - ・市街地内・周辺の住宅地等における、バス路線やタクシー等の既存交通手段との連携・活用によるサービスの導入
    - ・郊外の過疎地域におけるデマンド交通の導入（赤字バス路線からの転換） 等
  - ④鉄道とバス、鉄道事業者間の連携
    - ・鉄道とバスの乗り継ぎ利便性の向上 ・鉄道事業者間の直通運行の検討・導入 等
  - ⑤公共交通の利用促進等
    - ・鉄道駅前や主要停留所、ホームページ等での情報提供の充実
    - ・低床バスの導入促進、バス停の共有化等わかりやすい公共交通づくり
    - ・観光関係機関や大学関係等との連携により、公共交通機関を利用した観光メニューや割引乗車券の開発 等

