

バス路線の考え方

【1. これまでの調査による整理】

(1) バス事業の効率化の観点から（バス事業の収支のバランスの均衡が可能となる）

- 競合区間で平均4割程度の座席しか利用されておらず余剰輸送力が大きい。⇒競合区間の3割削減を想定。
- 今後10年間で利用者が1割減少することが想定される。⇒非競合区間の1割削減を想定。

(2) 利便性確保の観点から（利用者の利便性を大きく損ねないことが必須条件）

- 競合区間で実態調査の結果、3割削減時の車内状況について不便がないことを検証した。
- 相浦路線の実際のダイヤと利用状況を見比べて3割削減をしても一定の利便性が確保されることを検証した。

(3) 路線のタイプを分類し、役割とサービス基準の考え方を以下のとおり定める。削減についてもその考え方に沿って行い、特定の路線についての大幅な削減は行わない。

タイプ		役 割	サービス基準の考え方
基幹的なバス路線	タイプ1	<ul style="list-style-type: none"> ・主要都市軸を形成し、「都市核」と「地域核」を結ぶ。 ・市内のバス交通を中心とした公共交通網の基幹となる。 ・需要が多く、市域全体の公共交通ネットワークを経営的にも下支えする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・西肥バスと交通局の競合区間が多く、3割削減を基準とする。 ・概ね1時間5本～10本程度（但し、大野～桜馬場においては各方面からの路線が多数合流することからこの限りではない）
	タイプ2	<ul style="list-style-type: none"> ・主要都市軸を形成し、「地域核」や交通結節点と「生活核」を結ぶ。 ・市内のバス交通を中心とした公共交通網の基幹となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1割削減を基準とする。（但し、大野～天久保、中里皆瀬～相浦、大野～矢峰～柚木の競合区間については3割削減を基準とする。） ・概ね1時間1本～3本程度（但し、営業所の関係で本数の多い大野～矢峰～柚木においてはこの限りではない）
補完的なバス路線	タイプ1	<ul style="list-style-type: none"> ・都市核、地域核と周辺住宅地間の移動手段 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1割削減を基準とする。（但し、佐世保商業～吉岡団地～大野、佐世保実業・長崎短大・九文高校～椎木町、エコスパクレール方面、黒髪・もみじが丘の競合区間については3割削減を基準とする。） ・概ね1時間1本以上の運行（但し、通学時間帯に特化して作られた路線やメイン路線の補助的な路線として設定してある路線及び営業所の関係で本数の多い桜馬場～黒髪～大塔小学校においてはについてはこの限りではない）
	タイプ2	<ul style="list-style-type: none"> ・主に「生活核」どうしを結ぶ。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1割削減を基準とする。 ・概ね1時間1本程度の運行
	タイプ3	<ul style="list-style-type: none"> ・生活核と周辺集落間の移動を担う。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・概ね1日3～10本未満の運行とする。 ・低需要路線については、デマンド交通等に転換を検討

【2. 一体化に向けたバス路線の見直しについて】—その1（全体像）

