

# **地域公共交通再編に向けたアクションプラン**

**第1版**

**平成28年5月**

**佐世保市**

# 目 次

第1部	はじめに	1
1.	アクションプラン作成に至る経緯	1
2.	アクションプランの目的	2
3.	アクションプランの確実な推進について	2
4.	アクションプランの構成	3
5.	本市の主要な位置を占めるバス路線の基本的な考え方	7
第2部	アクションプラン本編	9
(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	9
(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	27
(3)	利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する	31
(4)	公共交通の利用促進・需要創造を推進する	40
第3部	今後の推進方策について	42
1.	共同運行の導入可能性について	42
2.	今後のバスの運行体制について	46
3.	今後のスケジュールについて	48
第4部	事業収支シミュレーション	51
1.	事業シミュレーションの前提条件	51
2.	事業シミュレーション結果	53
3.	持続可能なバス事業の実現について	55

## 第1部 はじめに

### 1. アクションプラン作成に至る経緯

佐世保市では、平成27年6月に、交通事業者や利用者代表、行政関係者等から構成される「佐世保市地域公共交通活性化協議会」（以下、協議会と言う）での協議を踏まえて、これからの地域公共交通網再編の基本的な方針となる「佐世保市地域公共交通網形成計画」（以下、形成計画と言う）を策定した。

これは、10年間で展望しながら、概ね平成31年度までの5年間で計画期間であり、確実に推進していくために、平成27年度に協議会における調査事業をすすめ、平成28年度早々には、具体的な実施計画となる「地域公共交通再編実施計画」の国の認定を目指していたところである。

しかしながら、形成計画の4つの基本方針の1つである「利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する」関連施策は、形成計画の中でも、本市の交通再編の要となる施策となるが、現行のバス運行体制のままでは、それらの施策の実現が困難であるとの調査結果が出され、コンサルタント事業者からは、バス運行体制一体化による解決策が提案されるに留まった。

これを受け、本市としては、現時点では、交通再編に向けた具体的な実施計画の作成には至らず、協議会での議論を踏まえ、まずは、今後の形成計画の推進のため、バス運行体制一体化の検討を含む、現時点における具体的な実施方針及び内容を示すものとして、本アクションプランの作成に至ったものである。

## 2. アクションプランの目的

前述した通り、本アクションプランは、形成計画に基づき、各事業者や行政、関連主体等が取り組むべき、現時点での最大限の具体的な実施方針及び内容を示したものである。

具体的な実施内容を示した施策においては、そのプランに沿って事業を推進するものとし、一方、実施方針を記載するに留まった施策については、今後、その実施方針に沿って、推進していくうえで、実施内容が具体化した時点で、アクションプランの改訂を行い、より形成計画の確実な推進につなげるものとする。

また、必要に応じ、アクションプランを基にして、活性化再生法の「地域公共交通再編実施計画」としてとりまとめ、国の認定を受けることを視野に入れていくこととする。

## 3. アクションプランの確実な推進について

本アクションプランは、具体の事業に関係する交通事業者との複数の協議を積み重ねたうえで、「佐世保市地域公共交通活性化協議会」及び「同幹事会」における8回にわたる議論を経て、関係者の合意のもととりまとめたものであり、協議会に参加する事業者、行政、関連主体は最大限、遵守することを前提としている。

そのため、長期的な観点に立って推進する施策を除いては、形成計画の計画期間である平成31年度までの実現を目指し、可能な限り、事業実施主体及び実施時期等を定め、実施責任を明確にすることとしている。

その際に、「利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する」に資する施策については、バス運行体制一体化の検討から導き出される最適な運行体制を前提としていることから、この検討状況が、アクションプランの確実な推進を大きく左右するものとなる。

従って、平成28年度中に一体化の調査・検討及び最適な運行体制の方向性の決定までを行い、それ以降、移行作業に取り組みながら、早急に持続可能なバス事業の実現方策を具体的に示すことで、平成31年度までに全市域に及ぶ各施策の推進を図るものとする。

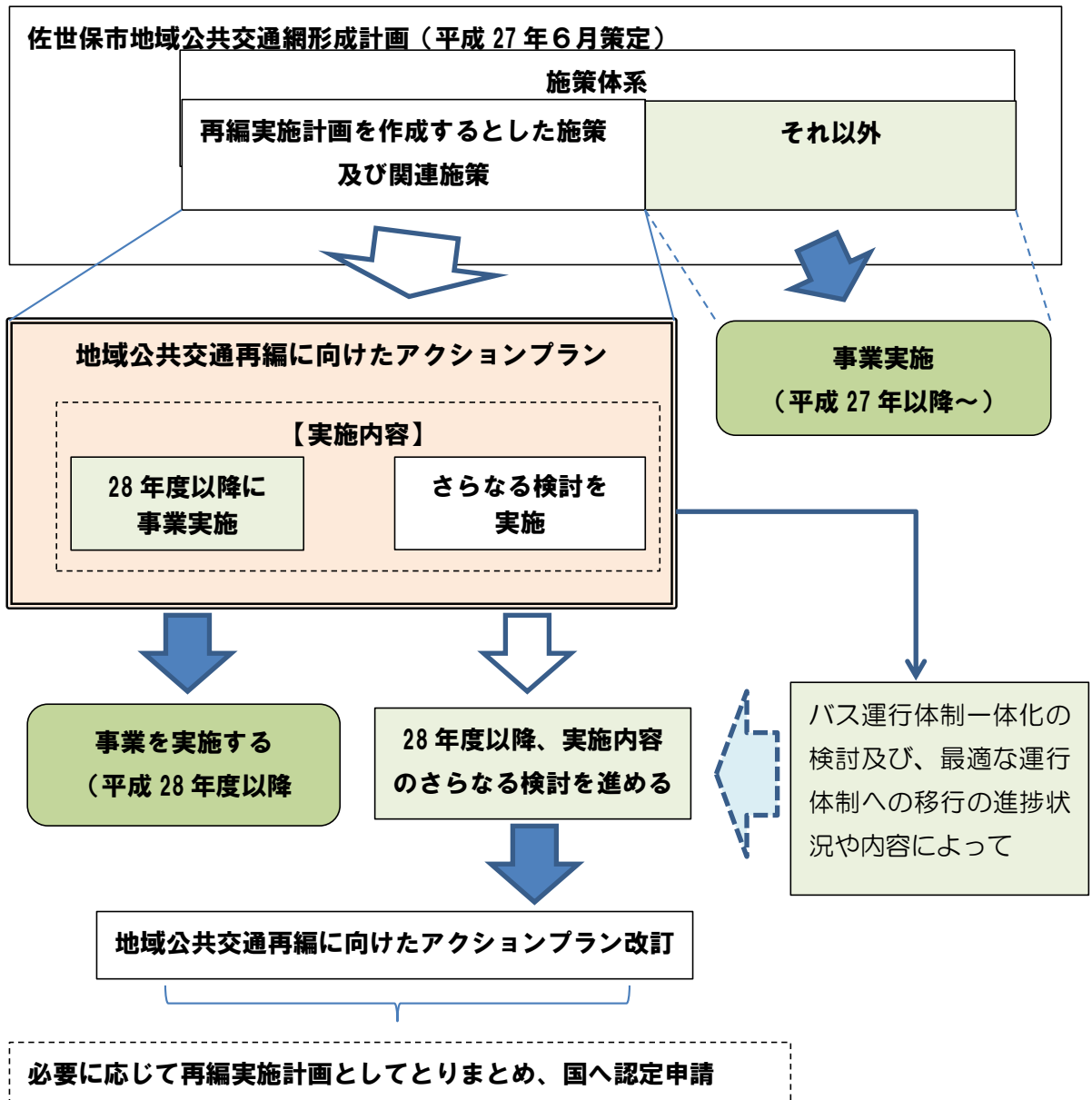
#### 4. アクションプランの構成

本アクションプランは、基本的には佐世保市地域公共交通網形成計画の施策体系のうち、「再編実施計画を作成するもの」（地域公共交通再編事業）とした施策・事業を対象としているが、それらの事業を実施する際の関連施策についても必要に応じて対象としている。

また、各施策・事業の取り扱いについては、検討の熟度によって、「28年度以降に事業実施」するものと、「さらなる検討を実施」するものに分けられる。

「28年度以降に事業実施」するものについては、事業内容を明確にすると共に、「さらなる検討を実施」するものについては、28年度以降、施策によっては、バス運行体制一体化の検討及び、最適な運行体制への移行状況を見ながら、さらに実施内容を検討・調整していくものがある。実施内容が具体的になった時点において、本アクションプランを改訂し、必要に応じて再編実施計画として国の認定を受けるものとする。

本アクションプランの位置づけ



佐世保市地域公共交通網形成計画との関連性

基本方針	網形成計画の施策体系		地域公共交通再編事業対象	アクションプラン		
				対象	実施内容	
(1)	①幹線・支線ネットワークの構築	i) バス路線の「幹線(基幹的な路線)」「支線(補完的な路線)」の仕分け・サービス基準設定		◎	28次年度以降に事業実施	
	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	○	●	さらなる検討を実施	
	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			●	さらなる検討を実施
		ii) 交通不便地区対策の充実(住宅地等)	○		●	さらなる検討を実施
		iii) 交通不便地区対策の充実(郊外)	○		◎	28年度以降に事業実施
④交通結節点の強化とそれを軸としたネットワーク形成	i) 交通結節点の整備・形成	○		●	さらなる検討を実施	
(2)	①鉄道-バス、鉄道-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	○	◎	28年度以降に事業実施	
		ii) 鉄道-鉄道(JRとMR)の連携による利用促進①				
		iii) 鉄道-鉄道(JRとMR)の連携による利用促進②				
		iv) 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上				
	②多様な交通モードとの連携	i) バイクシェアリング施設や駐輪施設の充実・活用				
(3)	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		●	さらなる検討を実施	
	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	○	●	さらなる検討を実施	
		ii) 相浦方面の路線の見直し	○	●	さらなる検討を実施	
		iii) 黒髪・もみじが丘、大宮方面の路線の見直し	○	●	さらなる検討を実施	
		iv) その他路線の見直し	○	●	さらなる検討を実施	
	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			●	さらなる検討を実施
		ii) 新たな車両転回・乗務員交代等の拠点の設置			●	さらなる検討を実施
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			●	さらなる検討を実施	
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			●	さらなる検討を実施	

基本方針	網形成計画の施策体系		地域公共交通再編 事業対象	アクションプラン	
				対象	実施内容
(4)	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			
		ii) 地域住民・利用者等に対する情報提供・意識啓発の推進			
		iii) 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上			
		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			
		ii) バス停の乗り降りしやすい環境の整備			
	③多様な交通モードとの連携	i) バイクシェアリング施設や駐輪施設の充実・活用			
	④IC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			
	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			
		ii) 観光・商業施策等との連携		◎●	28年度以降に事業実施/さらなる検討を実施
		iii) 健康・福祉施策等との連携		◎●	
	④ホスピタリティーの充実	i) 外国人来訪者等への対応			



## 5. 本市の主要な位置を占めるバス路線の基本的な考え方

### (1) バス事業の効率化の観点から

平成26年度の佐世保市地域公共交通活性化協議会では、バス事業者間の競合区間（相浦、柚木・矢峰、黒髪・もみじが丘方面等）では余剰輸送力（需要を上回る供給量）が大きいことから、競合系統を思い切った削減対象とすることで収支改善を図ることが可能であることが推測された。そこで、ある程度の余剰輸送力の保有を条件として、簡易収支シミュレーションを行ったところ、競合区間の3割削減、非競合区間の1割削減で長期的な収支バランスの均衡が可能となる結果となった。

### (2) 利便性確保の観点から

バス事業の効率化と併せて利用者の利便性を大きく損ねないことが必須条件となるため、利便性確保の観点から、3割削減の妥当性について検証を行った。

平成26年度の特定区間における本数削減の影響の検証、さらには第2部アクションプラン本編（3）でも後述する競合路線である相浦路線を例に、実際のダイヤ編成状況と利用者状況について検証したところ、3割程度を削減しても一定の利便性は確保できることが判明した。

また、非競合路線については、利用率が競合路線よりも低い路線が多く存在するが、もともとの本数が多くないことを踏まえ、形成計画に記載されている10年後の利用者が約1割減るとのシミュレーションに合わせて、1割程度の削減とすることは妥当と考える。

以上のことから、本アクションプランにおいては、競合区間における本数の3割、非競合区間における本数の1割を削減するとともに、さらには競合区間における共通定期券の導入等によって利用者の乗継利便性を維持・向上させることを、バス路線再編の基本的な考え方とする。

※各検証資料については別途、アクションプラン本編及び資料編を参照のこと。

## バス路線の基本的な考え方

事業者間の競合区間(相浦、柚木・矢峰、黒髪・もみじが丘方面等)では、  
余剰輸送力が大きい  
⇒仮に余剰輸送力をゼロにするならば、5割以上の削減も……

実際はどの程度削減すればよいか？  
(利用者の利便性を大きく損ねないことが前提)

市内路線を以下の2つに分類

### ①競合系統

- ・2社の競合区間内に起点・終点のある系統(競合区間内で完結)
- ・競合区間での余剰分と考えると思い切った削減対象となる。

### ②非競合系統

- ・上記以外の系統(2社の競合区間内で完結しない系統)
- ・末端部分の輸送を担っているので大幅に減便等がしにくい。

収支シミュレーション

①競合系統の3割削減、②非競合系統の1割削減  
によって、長期的な収支バランスの均衡が可能

○競合区間における本数の3割削減  
○競合区間以外における本数の1割削減  
を目標とする。

特定区間での本数削減の影響の検証

- ・1～3割等の削減でも、着席率や混雑率は大きく変わらない
- ・乗継利便性の確保や、等間隔ダイヤ、パターンダイヤ等により利便性は維持可能

相浦方面での本数削減の可能性の検証

相浦方面のダイヤ編成状況、利用状況の検証から27%程度の削減が可能

## 第2部 アクションプラン本編

### (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) タイプ別の役割とサービス基準

#### 【網形成計画での記載内容】

・「佐世保市都市マスタープラン（平成22年度）」での将来都市構造における都市軸と整合させながら、市内バス路線の「基幹的な路線」「補完的な路線」の仕分け、および各路線タイプの役割や整備方針に基づいたサービス基準の設定・見直しを行います。



#### 【実施内容】

<b>28年度以降 に事業実施</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・基幹的なバス路線のタイプ1、タイプ2、及び、補完的なバス路線のタイプ1、タイプ2、タイプ3のそれぞれの役割およびサービス基準（案）に基づき、今後、バス路線の維持・再編を行っていくものとする。</li><li>・サービス基準については、現行の区間別の運行本数をもとに、競合区間については3割削減、非競合区間については1割削減を基準とする。</li><li>・サービス基準（案）については、今後の路線再編の具体的な検討作業を踏まえて、必要に応じて改訂を行うこととする。</li><li>・平成31年度までにバス事業者による実施</li></ul>
-------------------------	--

## ア. タイプ別の該当バス路線（区間）およびサービス基準の考え方

・基幹的なバス路線のタイプ1、タイプ2、及び、補完的なバス路線のタイプ1、タイプ2、タイプ3のそれぞれの役割および、サービス基準の考え方は次表のとおりとする。

タイプ別の役割とサービス基準の考え方

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"> <li>・主要都市軸を形成し、「都市核」と「地域核」を結ぶ。</li> <li>・市内のバス交通を中心とした公共交通網の基幹となる。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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）</li> </ul>
	タイプ2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・市内のバス交通を中心とした公共交通網の基幹となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。）</li> <li>・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）</li> </ul>
補完的なバス路線	タイプ1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市核、地域核と周辺住宅地間の移動手手段</li> <li>・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。）</li> <li>・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についてはこの限りではない）</li> </ul>
	タイプ2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に「生活核」どうしを結ぶ。</li> <li>・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1割削減を基準とする。</li> <li>・概ね1時間1本程度の運行</li> </ul>
	タイプ3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活核と周辺集落の間の移動を担う。</li> <li>・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・概ね1日3～10本未満の運行とする。</li> <li>・低需要路線については、デマンド交通等に転換を検討</li> </ul>

### イ. タイプ別の該当バス路線（区間）およびサービス基準（案）

・各タイプに該当するバス路線（区間）および、サービス基準（案）に基づいて、今後、バス路線の維持・再編を行っていくものとする。

・なお、佐世保市においては幹線道路や中心市街地を中心に数多くのバス路線・系統が輻輳して設定されており、それらの組合せによってサービスが構成・提供されている。そのため、サービス基準の検討・設定にあたっては、個々の路線・系統ごとではなく、バス運行路線を代表的な「区間」に分割し、各区間ごとの総運行本数をサービス基準（案）として設定した。

・本サービス基準（案）については、今後の路線再編の具体的な検討作業を踏まえて、必要に応じて改訂を行うこととする。

### 基幹的なバス路線の区間およびサービス基準（案）

タイプ		区間	現在の本数		サービス基準(案)			
			往路	復路	方針	往路	復路	
基幹	タイプ1	・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。 ＊7区間	(佐々)～中里皆瀬～大野	101本	98本	・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)	71本	69本
			大野～松浦町	627本	599本		440本	419本
			相浦～日野峠	114本	108本		80本	76本
			日野峠～松浦町	182本	170本		127本	119本
			松浦町～佐世保駅前	785本	786本		545本	554本
			佐世保駅前～桜馬場	536本	537本		444本	443本
			桜馬場～早岐	158本	159本		128本	127本
			区間小計	2503本	2457本		1835本	1807本
			上記区間の路線数	801本	802本		561本	570本
	タイプ2	・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。 ＊8区間	江迎～吉井～(佐々)	42本	43本	・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)	38本	39本
			世知原～大野(知見寺・天の久保経由)	28本	27本		20本	19本
			中里皆瀬～相浦	35本	33本		25本	23本
			大野～矢峰～柚木	274本	280本		192本	196本
			大野～池野～柚木	32本	30本		29本	27本
			早岐～江上～針尾	22本	23本		20本	21本
			早岐～ハウステンボス・宮	34本	34本		31本	31本
			早岐～三川内	31本	30本		28本	27本
			区間小計	498本	500本		383本	383本
			上記区間の路線数	446本	448本		341本	342本

(注1) H27. 4. 1時点の本数を基準とする。

(注2) 網掛けは競合区間を示す。

(注3) 今後の路線再編の具体的な検討作業を踏まえて、必要に応じて改訂を行う。

補完的なバス路線の区間およびサービス基準（案）

タイプ		区間	現在の本数		サービス基準(案)			
			往路	復路	方針	往路	復路	
補完	タイプ1	・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。 ＊27区間	佐世保商業～吉岡団地～大野	60本	66本	・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についてはこの限りではない)	42本	46本
			春日町～桜木岩下	16本	14本		14本	13本
			大崎町～県立大学前	22本	21本		20本	19本
			木宮町～小野町	17本	16本		15本	14本
			佐世保実業・長崎短大・九文高校～椎木町	26本	23本		18本	16本
			椎木町～星和台～鹿子前入口	6本	5本		5本	5本
			下船越～おしの浦分道～SSK/西小島～松浦町	53本	45本		48本	41本
			清水町・保立町循環	40本			36本	
			駅前～前畑	4本	4本		4本	4本
			山手循環(俵町～山手町)	20本	20本		18本	18本
			山手循環(山手町～松浦町)	33本	38本		30本	34本
			山手循環(山手町～高梨町～勝富町～京町)	67本	36本		60本	32本
			山祇循環(戸尾町～山祇町～小佐世保町)	33本			30本	
			山祇町～木風橋～木風町入口	2本	4本		2本	4本
			若葉循環	14本			13本	
			藤原橋～木風橋～木風町	15本	15本		14本	14本
			大宮～天神町～十郎原・東浜町	110本	131本		99本	118本
			大宮～天神町～中大黒(天神循環)	26本	29本		23本	26本
			沖新町～東浜町	12本	15本		11本	14本
			中大黒・大宮町～教育隊前	11本	12本		10本	11本
			大宮町～天神三丁目分道～西天神	5本	10本		5本	9本
			大和町～大岳台町	19本	15本		17本	14本
			黒髪・もみじが丘方面	92本	203本		64本	142本
			若竹台方面	28本	28本		25本	25本
			エコスパ・クレール方面	14本	14本		10本	10本
			花高団地方面	46本	43本		41本	39本
			小森橋～下の原橋	16本	18本		14本	16本
区間小計	807本	825本	688本	684本				
上記区間の路線数	521本	447本	444本	370本				

(注1) H27. 4. 1時点の本数を基準とする。

(注2) 網掛けは競合区間を示す。

(注3) 今後の路線再編の具体的な検討作業を踏まえて、必要に応じて改訂を行う。

### 補完的なバス路線の区間およびサービス基準（案）

タイプ		区間	現在の本数		サービス基準(案)			
			往路	復路	方針		往路	復路
タイプ2	・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。 ・2区間	江迎～鹿町	20本	18本	・1割削減を基準とする。  ・概ね1時間1本程度の運行	18本	16本	
		鹿町～小佐々(～佐々)	20本	19本		18本	17本	
		区間小計	40本	37本		36本	33本	
		上記区間の路線数	40本	37本		36本	33本	
タイプ3	・生活核と周辺集落の間の移動を担う。 ・補完的な役割(フィーダー的役割)を担う。 ・17区間	世知原(槍巻)～世知原温泉	4本	4本	・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	デマンド転換		
		吉井～中里皆瀬	6本	6本		5本	5本	
		吉井～世知原	10本	9本		9本	8本	
		世知原～菟田～小川内～中里皆瀬	8本	9本		7本	8本	
		小川内～十文野～大野	4本	4本		3本	3本	
		(佐々～)浅子教会前	3本	3本		デマンド転換		
		弓張台展望台	5本	5本		5本	5本	
		烏帽子岳線	4本	3本		4本	3本	
		下船越～俵浦	8本	6本		7本	5本	
		下船越～つくも苑 (2016年4月より下船越～展海峰に変更)	6本	7本		5本	6本	
		柚木～潜木	7本	7本		デマンド転換		
		黒髪～上木場	3本	4本		デマンド転換		
		三川内～上三川内	4本	4本		デマンド転換		
		早岐～重尾～宮津町	5本	3本		5本	3本	
		江上(浦頭)～口木～針尾	3本	2本		3本	2本	
		上宇戸～柚木	3本	4本		3本	4本	
		宇久路線 (向江分駐所前～本場又は本飯良)	8本	8本		8本	8本	
		区間小計	91本	88本		64本	60本	
		上記区間の路線数	87本	83本		61本	56本	
		61区間合計(区間の積み上げ) * 路線本数合計とは一致しない				3939本	3907本	
			7,846本		5,973本			
路線本数合計 * 上記区間の路線数の合計とは一致しない			904本	884本		660本	649本	
			1,788本		1,309本			

\* 1日あたりの運行本数でいう1日とは6時台～19時台まで

区間(サービス基準本数/現本数) = 5,973 / 7,846 ≒ 0.76

路線(サービス基準本数/現本数) = 1,309 / 1,788 ≒ 0.73

(注1) H27. 4. 1時点の本数を基準とする。

(注2) 網掛けは競合区間を示す。

(注3) 今後の路線再編の具体的な検討作業を踏まえて、必要に応じて改訂を行う。

## 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

#### 【網形成計画での記載内容】

主に郊外からの長距離の基幹的なバス路線について、運行を等間隔化するとともに、佐世保駅前等の市内中心部における発車時刻を毎時〇分発といった特定時刻に統一するなど、わかりやすいダイヤに改善します。



#### 【実施内容】

<b>さらなる 検討を 実施</b>	<p>【現状・問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・市中心部は各方面からの路線が集約されていること、また、佐世保駅～早岐においては主に西肥バスの路線となるが、各方面からの多数の広域路線の集約区間であることなどから、パターンダイヤは困難である。</li><li>・相浦線の松浦町～日野峠等の区間に限定すれば、広域路線である西肥バスにおいても佐世保駅前～佐々の運行が中心となるため、比較的柔軟なダイヤが組みやすい。</li></ul> <p>【今後の検討内容】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・将来的に両事業者のダイヤを抜本的に組み替える際に、10時から15時といった昼間時間帯の松浦町～日野峠等の区間など、複数方面から集まる各便の運行時間を等間隔となるように調整したうえで、パターンダイヤ化を導入する。</li><li>・平成31年度までにバス事業者による実施を予定。</li></ul>
----------------------------	---



### ③ 市民ニーズに対応した補完的な路線の見直し

#### i) 補完的な路線でのダイヤ改善

##### 【形成計画での記載内容】

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・補完的な路線について、通院時間帯において病院を結節点にするなど、時間帯別の需要・供給バランスを踏まえた、きめ細やかな系統・ダイヤ等の改善を図ります。</li><li>・比較的運行頻度の多い補完的な路線において、等間隔運行の導入を検討します。</li></ul> |
|---|



##### 【実施内容】

<b>さらなる検討を実施</b>	<p>【現状・問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・特定車両が同一区間を絶えず往復するようなシンプルな運行形態は少なく、一車両が特定路線に限らず各方面に運行しているのが現状であるため、多くはパターンダイヤ化は困難である。</li></ul> <p>【今後の検討内容】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・単独路線で単一方向の運行系統で運行する山祇循環、若葉循環等の系統数が少ない循環路線において、毎時〇分発といったパターンダイヤ化を導入するよう検討する。</li><li>・将来的に両事業者のダイヤを抜本的に組み替える際に、その他の補完路線においても、パターンダイヤ化導入の対象路線を広げること検討する。</li><li>・平成31年度までにバス事業者による実施を予定</li></ul>
------------------	--

## ii) 交通不便地区対策の充実（住宅地等）

### 【形成計画での記載内容】

道幅の狭い市街地内・周辺の住宅地など、比較的需要の多い不便地区対策に対しては、超小型バスを導入し既存の補完的な路線の延長・迂回等によって対応できないか、その可能性について検討します。



### 【実施内容】

<b>さらなる検討を実施</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・対象とした4エリアのうち、日宇地区において超小型バスの導入について既に大野地区に超小型バスを導入している西肥自動車等を軸として具体的な検討を進める。平成31年度実施を目指す予定。</li><li>・その他のエリアについても将来的な導入に向けて検討を行う。</li></ul>
------------------	--

### ア) 対象エリア

- ・最寄バス停より500m超、及び400m超のエリアを対象に、4エリア（陣の内町、田の浦町、日宇町、中原町）を検討対象とする。このうち、日宇町における導入について具体的な検討を進める。
- ・その他についても将来的に導入可能性を検討することとする。

### 対象エリア

対象エリア		現 状	評 価	
最 寄 り バ ス 停 よ り 5 0 0 m 超 の エ リ ア	陣の内町	坂上で奥まった一角については不便であること認識したが、全体的に家の張り付きが少なかった。	ルートを組みなら陣の内町のみでは赤字幅が大きくなるため、2町をセットとして1台で2路線の運行が想定されるが、田の浦町は現時点では需要が少ないと思われる。	将 来 的 に 検 討
	田の浦町	家の張り付き多く坂上の地区もあったが、全体的に車庫付の新しい家が多く、若い世代と思われる。		将 来 的 に 検 討
最 寄 り バ ス 停 よ り 4 0 0 m 超 の エ リ ア	日宇町 注(1)	地区全体が坂上の地区であり、広範囲に家の張り付きもかなり多かった。	路線を組み事業化に向けて検討するに値する。日宇支所につなぎ、運転手は黒髪営業所で休憩等。	今 回 検 討
	白岳町	川でバス道路と分断されているような状況だが、川からの奥行きは狭く家も分散しているような状況。	小型バスを走らせる必要性は感じられないと判断。	—
	中原町	川でバス道路と分断されており、川からの奥行も距離があったが途中は道幅が狭くきめ細やかには走行できない。	下の原路線(小森橋～終点)を廃止した場合、廃止区間と中原町の道幅のあるルートを一本にして早岐地区につなぐ検討を行う。	将 来 的 に 検 討
	早苗町	国道から急坂をのぼる地区は範囲が狭くルートが短すぎる。踏切を超えて入る地区はバス路線と並行に位置し平坦な地形。家の張り付きは多いが鋭角に曲がる狭い道も多く安全運行が難しい。	小型バスを走らせる必要性は感じられないと判断。	—

注(1)：市政懇談会等において地域から要望された不便地区対策の関連地区

### イ) 日宇地区における導入計画イメージ

- ・日宇地区の導入計画イメージは以下のとおりである。

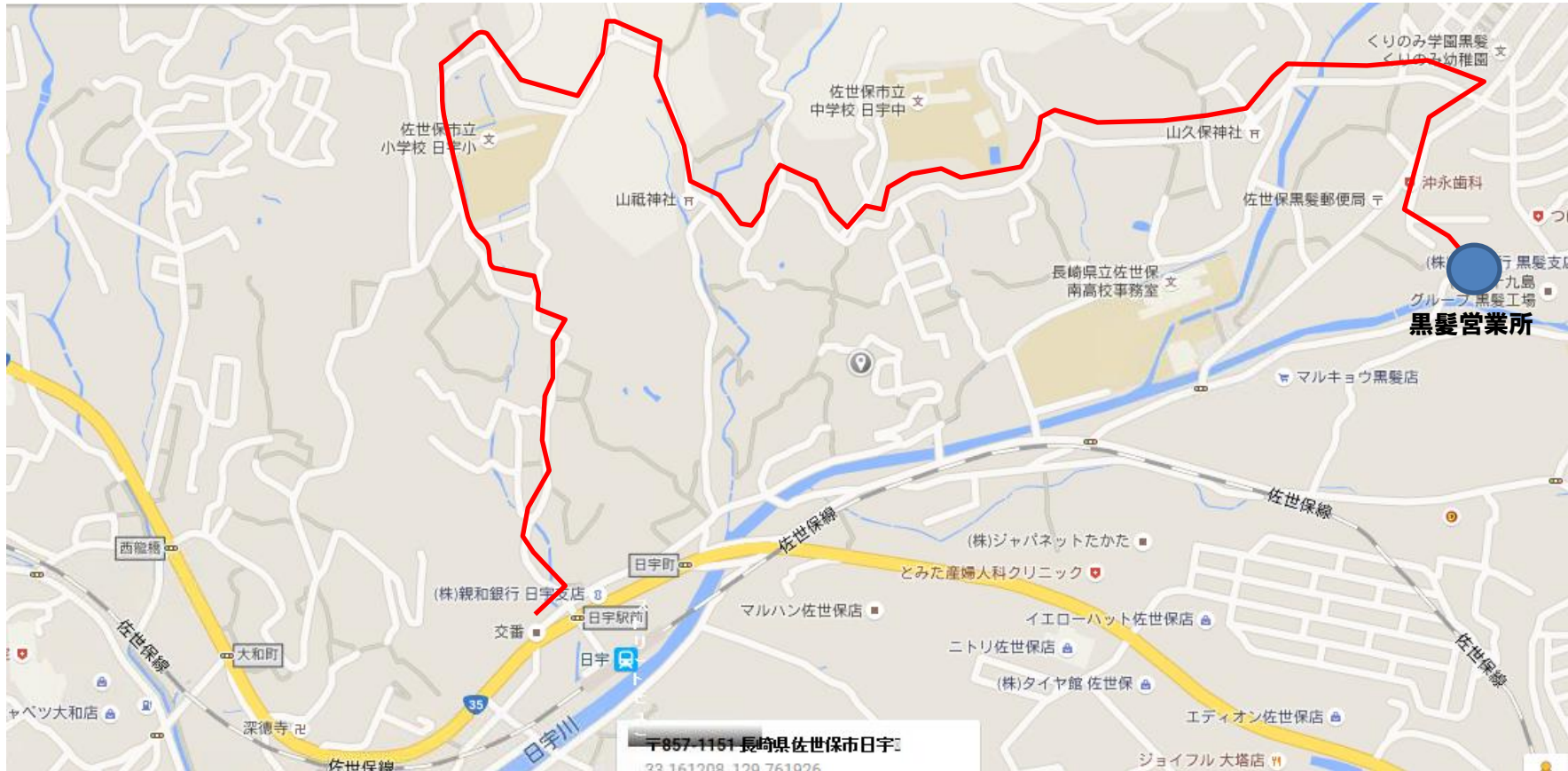
#### 日宇地区における超小型バス導入計画イメージ

項目	内容
運行区間	黒髪営業所～日宇中学校南側～日宇小学校～日宇駅前
運行日	月～金（土、日、祝日を除く）
運行ダイヤ	1日3往復
料金・運賃	310円（平成29年4月からは消費税を加味した料金）
運行車両	超小型バス
運行事業者	バス事業者（予定）
財源	地域公共交通確保維持改善事業費補助（国庫補助）他
運行開始時期	平成31年度予定

#### 運行車両イメージ



### 日宇地区・超小型バス運行ルートイメージ



### ウ) 日宇地区における収支計画イメージ

・まめバスのキロ当たり運行費用及び利用傾向(沿線戸数当たり利用者数)を前提とした収支計画イメージは以下のとおりである。

(沿線戸数については既存バス路線と重複するエリアは除いた)

経路	黒髪営業所～日宇中学校南側 ～日宇小学校～日宇駅前	
路線延長	3.5km	
所要時間	12分	
1日運行本数	3本	
実車走行キロ/日	21.0km	
年間運行日数(土日除く)	247日	
年間総走行キロ	5,187km	
運行計画(日宇駅発時刻)	1便	
	2便	
	3便	
キロ当たり運行費用	237.1円/km	
年間費用	1,229,838円	
沿線世帯数	200m圏	635戸
世帯当たり年間利用者数	200m圏	5.41人/世帯
年間利用者数(想定)	3,432人	
運賃	310円	
年間収入	1,063,974円	
収支	▲ 165,863円	

(まめバスの2地区の平均値)

(参考)まめバスの収支等(平成26年度)

運送費用	7,362,580円
年間総走行キロ	31047.9km
キロ当たり運行費用	237.1円/km

		才牟田	岩下洞穴・瀬戸越団地
沿線戸数	200m圏	972戸	487戸
年間利用者数		5,727人	2,395人
戸数当たり年間利用者数	200m圏	5.89人/戸	4.92人/戸

### iii) 交通不便地区対策の充実（郊外）

#### 【形成計画での記載内容】

・郊外の過疎地域など需要の少ないエリア（赤字バス路線）においては、バス路線からデマンド交通への転換について検討します。



#### 【実施内容】

28年度以降に事業実施	<ul style="list-style-type: none"><li>・郊外地区の交通不便地区として、5地区（6区間）において、デマンド交通（デマンドタクシー）への転換を推進する。</li><li>・平成28年度から30年度にかけて実施予定。</li></ul>
-------------	--

#### ア. デマンド交通への転換の基準

- ・補完路線タイプ3を対象とする。
- ・バス事業者が補完路線タイプ3の中で路線廃止を検討する需要レベルであることとする。
- ・具体的な基準については以下のとおりである。

- 概ね利用者数5人/運行以下 かつ 通勤・通学客が少数であること
- それ以外でもその付近の概ね500m圏内に他のバス路線の停留所があること、又はバス事業の経営上の特別の理由がある場合

#### イ. デマンド交通転換区域の方針

- ・対象廃止バス路線区間のサービス受益者の居住範囲と想定される地域（町単位）をデマンドタクシー運行計画の対象区域とする。
- ・ただし、その隣接区域周辺がもともと交通空白地区である場合は、その地域も含めて運行計画を作成するものとする。

※デマンドタクシーとは  
タクシー車両を用いた、自宅から既存バス路線の主要バス停までを結ぶ新たな交通手段のこと。利用の際は、事前に事業者への予約が必要となる。



## ウ. デマンド交通転換の対象

以上を踏まえたデマンド交通への転換の対象区域は以下のとおりである。

### デマンド交通転換の対象

路線 タイプ	N O	廃止バス区間	バスの利用状況	デマンドを想定し た区域
補完路線 タイプ3	1	世知原（槍巻） ～世知原温泉	1運行あたりの利用者5人以下（平均2.23人/1運行）であり、通勤通学定期券利用は0であることからバス運行廃止	世知原支所管内として実施済みであり、廃止後は槍巻バス停につなぐ
	2	小島入口～浅子 教会前	1運行あたりの利用者5人以下（平均1.41人/1運行）であり、通勤通学定期券利用は0であることからバス運行廃止	小佐々支所管内として実施予定
	3	三川内山入口～ 上三川内	1運行あたりの利用者5人以下（平均3.45人/1運行）であり、通勤通学定期券利用は0であることからバス運行廃止	三川内支所管内で実施予定
	4	黒髪～上木場	1運行あたりの利用者5人以下（平均4.3人/1運行）であり、通学定期券利用は5人であるが、うち2人は木場入口路線の利用実績があり、実質3人と判断されることからバス運行廃止。	黒髪町全域で実施予定
	5	柚木～潜木	1運行あたりの利用者5人以下（平均2.39人/1運行）であり、通勤定期券利用は1人と少ない状況であることからバス運行廃止。	柚木支所管内全体 注（1）
上宇戸～柚木		1運行あたりの利用者5人以下（平均2.02人/1運行）であるが、小学生3人、中学生2人が通学している。しかし、小学生未満の子どもがいないことから、通学者の減少が見込まれておりバス運行廃止		

注（1）：市政懇談会等において地域から要望された不便地区対策の関連地区



## エ. デマンド交通運行計画方針

- ・運行計画方針については以下のとおりとする。

### デマンド交通運行計画方針

項目	内容
運行区間	自宅⇄接続するバス停（具体的には次頁表のとおり）
運行日	月曜日～金曜日（土、日、祝日を除く）
運行ダイヤ	1日4往復（自宅⇄接続するバス停）
料金・運賃	310円均一（平成29年4月からは消費税を加味した料金）
運行車両	5人乗りタクシー車両
運行事業者	タクシー事業者（次頁表のとおり）
財源	メーター料金との差を補助（地域公共交通確保維持改善事業費（国庫補助）他）
運行開始時期	次頁表のとおり
運行維持基準	1日1便以上、年間乗合1,000超とする。

- ・運行開始後、1年間運行維持基準を満たさない場合は、廃止若しくは、次の1年間は週2、3日運行等の減便を行い、その場合でも基準を満たさない場合は廃止とする。
- ・なお、通勤通学者の実態や需要状況を勘案し、地域で利用しやすい運行計画となるよう下記について配慮した計画とすることは可能とする。

- ・1日の便数設定方法
- ・交通空白地内のバス停の設定
- ・特定の便のみの路線定期運行
- ・利用状況により5人乗りタクシーからジャンボタクシータイプ利用
- ・タクシー台数
- ・定期券の設定

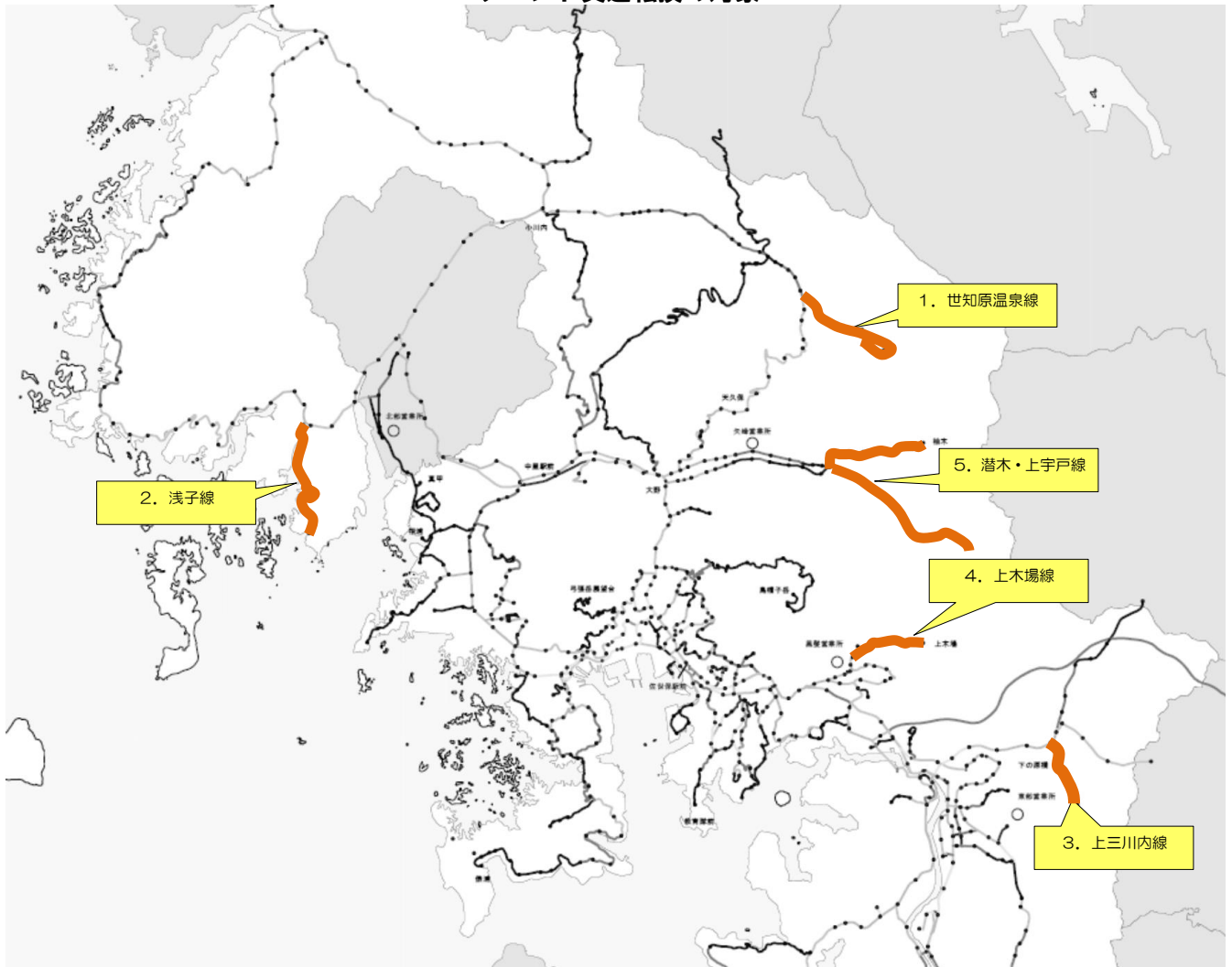
### デマンド交通運行の概要

路線 タイプ	N O	廃止バス区間	デマンドを想 定した区域	事業者	転換実施 時期	H27 バス路線 の年間赤字欠損 額（千円） 注（1）	デマンドを想 定した区域に おける年間補 助想定額 （千円）
補完路線 タイプ3	1	世知原（槍 巻）～世知原 温泉	世知原支所管 内として実施 済みであり、 廃止後は槍巻 バス停につな ぐ	世知原タ クシー	平成 28 年 度中	4,871  (27 年度市欠損補助額)	1,614
	2	小島入口～浅 子教会前	小佐々支所管 内として実施 予定	エコタク シー	平成 28 年 度中	2,291  (27 年度市欠損補助額)	1,470
	3	三川内山入口 ～上三川内	三川内支所管 内として実施 予定	OKタク シー	平成 28 年 度中	1,799  (27 年度市欠損補助額)	406
	4	黒髪～上木場	黒髪町内全域 として実施予 定	タクシー 事業者	平成 30 年 度	1,065	591
	5	柚木～潜木  上宇戸～柚木	柚木支所管内 として実施予 定	タクシー 事業者	平成 29 年 度中	1,466	2,750  3,802  (27 年度市欠損補助額)

注（1）：市欠損額以外については調査による想定額

※転換実施時期については、地域との協議の中で前後する可能性がある。

## デマンド交通転換の対象



#### 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

##### 【形成計画での記載内容】

・都市マスタープラン上の地域核である早岐地域について、鉄道駅を中心にした商業・業務地の形成や住宅等市街地の発展等まちづくりの動向も踏まえ、周辺の新興住宅地や南部方面等からの移動と佐世保市街方面に向かう鉄道及びバスとの交通結節点となる早岐駅のネットワーク機能を高めます。



##### 【実施内容】

<b>さらなる検討を実施</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・早岐田子の浦におけるバスの乗換利便性の向上、及び江上・針尾方面から早岐駅方面への便を確保するなど、早岐地域のネットワーク機能向上についての検討を行う。路線を運行している西肥自動車により、平成31年度までに実施予定。</li><li>・今後のバス路線の再編にあたっては、早岐駅周辺のまちづくりの動向等を踏まえながら、早岐駅を結節点とした運行区間の設定や乗換しやすいダイヤ編成など、利便性の高いネットワーク形成に向けた検討を長期的な観点に立って行う。</li></ul>
------------------	--

## (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

##### 【網形成計画での記載内容】

・鉄道駅におけるバス乗場等の情報案内の整備とともに、鉄道とバスの事業者間の割引や共通定期券の導入、乗継時間やダイヤの調整等を推進します。

##### 【実施内容】

<b>28年度以降に事業実施</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道とバスの連携策として、西肥バス定期券利用者を対象とした松浦鉄道にも乗車可能な定期券発行を実施する。平成28年10月より実施予定</li> <li>・佐々駅・佐々バスターミナルにおける鉄道とバスの連絡ダイヤの改善を実施する。平成29年4月より実施予定</li> </ul>
--------------------	---

#### ア. 西肥バス定期券利用者を対象とした松浦鉄道にも乗車可能な定期券発行

・鉄道とバスの連携策として、下表のとおり、西肥バス定期券利用者を対象とした松浦鉄道にも乗車可能な定期券発行を行う。

##### 連携策の概要

項目	概要
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西肥バス定期券利用者(下記対象者)を対象として松浦鉄道に半額で乗車可能な定期券を発行する。これは、時間帯によっては、乗換拠点であるMR佐々駅や江迎鹿町駅と定期券区間の佐世保方面の最寄りのMR駅間の松浦鉄道の利用が便利な場合があることを考慮したサービスとなる。</li> <li>・異なる交通モード及び異なる事業者が連携したサービスで、全国的にもめずらしく、利用状況の予測が立たないことから、まずは、社会実験として1年間行ってみるものである。</li> </ul>
対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西肥バスの佐々バスセンター及び江迎バスセンターより以北のバス停利用者は、佐世保方面からMR佐々駅及びMR江迎鹿町駅までは、松浦鉄道の利用も可能であるが、そこから自宅や目的地が沿線から離れていることで、バスの定期券を利用していると想定される方を対象。</li> </ul>
実施事業者	松浦鉄道、西肥自動車
実施時期	平成28年10月より(1年間の社会実験)

<p>利用者にとっての効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 佐々バスセンター以北はバス運行本数が少ない状況。特に、21 時台、22 時台は1 時間に1 本のみであり、最終便も松浦鉄道より早い。例えば、夜間の帰宅時にMR佐々駅や江迎鹿町駅まで半額で松浦鉄道に乗り、そこからタクシーや、家族等の自家用車を利用することで利便性が向上する。</li> <li>• 佐々バスセンター及び江迎バスセンターでのバスの乗換接続は、場合によってはバスーバスよりバスーMRとの接続がスムーズな状況もある。そうした場合に、松浦鉄道が半額で乗れることで利便性が向上する。</li> <li>• 西肥バスの通常の定期券利用額に 500 円のサービス料金（事務費相当分のみ）を支払うことで、上記サービスを受けることが可能である。</li> </ul>
<p>事業者にとっての効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 競合している交通事業者同士の連携サービスを創出し利用者へアピールすることで、公共交通への関心を高める。</li> <li>• 公共交通利用の利便性向上により、一部の自動車通勤者が公共交通利用へシフトする可能性がある。</li> </ul>

### 対象エリア



### 対象利用者の概要

方面	対象となる西肥バスの定期券利用区間	利用可能な松浦鉄道の区間
鹿町方面	鹿町方面の対象バス停～佐世保市街地方面  【鹿町方面の対象バス亭】 鹿町工高前 御堂 植松 田中 田原林 橋の元 舟の村 本ヶ浦 鹿町文化会館前 大屋入口 歌ヶ浦荘前 鹿町支所 前加勢 加勢中央 大加勢	江迎バスセンター～佐世保市街地の最寄りMR駅
小佐々方面	小佐々方面の対象バス停～佐世保市街地方面  【小佐々方面の対象バス停】 長串 長串山つつじ公園入口 神林 朝地露入口 褥崎入口 上矢岳 深浦 冷水岳入口 神崎入口 亀瀬 楠栖小学校 楠泊 長迫 上長迫 小佐々支所 赤崎 西川内橋 田原 小佐々幼稚園下 臼の浦 佐々 志方入口 黒石 黒石中央	佐々バスセンター～佐世保市街地の最寄りMR駅
吉井・世知原方面	吉井・世知原方面の対象バス停～佐世保市街地方面  【吉井・世知原方面の対象バス停】 松浦病院前 筥瀬 祝の原 太田橋 祝橋 橋川内 春の前 御橋局前 上橋川内公民館前 御橋工業団地入口 踊瀬 吉井河川公園前 吉井学校前	佐々バスセンター～佐世保市街地の最寄りMR駅

**イ. 佐々駅・佐々バスターミナルにおける鉄道とバスの連絡ダイヤの改善**

・佐々駅・佐々バスターミナルにおける鉄道とバス（世知原方面）の連絡ダイヤを下記のとおり改善する。実施時期は平成29年4月を予定。

**佐世保⇒佐々⇒世知原**

○平成28年4月1日現在

	佐世保発	佐々着	乗継時間	佐々BC発	世知原着	檜巻着
MR	7:33	8:17	0:01			
バス	急 7:40	8:14	0:04	8:18	8:41	8:45
MR	9:27	10:08	0:13			
バス	9:24	10:03	0:18	10:21	10:44	10:48
MR	11:25	12:07	0:01			
バス	11:23	12:01	0:07	12:08	12:31	12:35
MR	13:23	14:07	0:13			
バス	急 13:30	14:04	0:16	14:20	14:43	14:47
MR	15:13	15:57	0:19			
バス	15:27	16:06	0:10	16:16	16:39	16:43
MR	17:33	18:17	0:15			
バス	17:41	18:22	0:10	● 18:32	18:56	19:00

○変更(案)

	佐世保発	佐々着	乗継時間	佐々BC発	世知原着	檜巻着
MR	7:33	8:17	0:05			
バス	急 7:40	8:14	0:08	8:22	8:45	8:49
MR	9:27	10:08	0:07			
バス	9:24	10:03	0:12	10:15	10:38	10:42
MR	11:25	12:07	0:05			
バス	11:23	12:01	0:11	12:12	12:35	12:39
MR	13:23	14:07	0:10			
バス	急 13:30	14:04	0:13	14:17	14:40	14:44
MR	15:13	15:57	0:19			
バス	15:27	16:06	0:10	16:16	16:39	16:43
MR	17:33	18:17	0:15			
バス	17:41	18:22	0:10	● 18:32	18:56	19:00

**世知原⇒佐々⇒佐世保**

○平成28年4月1日現在

檜巻発	世知原発	佐々BC着	乗継時間	佐々発	佐世保着
7:34	7:38	8:02	0:04	MR 8:06	8:53
			0:05	バス 8:07	8:47
9:12	9:16	9:39	0:16	MR 9:55	10:37
			0:06	バス 9:45	10:24
11:19	11:23	11:46	0:10	MR 11:56	12:39
			0:05	バス 11:51	12:29
13:08	13:12	13:35	0:21	MR 13:56	14:39
			0:22	バス 13:57	14:36
15:13	15:17	15:40	0:06	MR 15:46	16:27
			0:20	バス 急 16:00	16:32
17:13	17:17	17:40	0:06	MR 17:46	18:27
			0:05	バス 17:45	18:23

○変更(案)

檜巻発	世知原発	佐々BC着	乗継時間	佐々発	佐世保着
7:34	7:38	8:02	0:04	MR 8:06	8:53
			0:05	バス 8:07	8:47
9:12	9:16	9:39	0:16	MR 9:55	10:37
			0:06	バス 9:45	10:24
11:19	11:23	11:46	0:10	MR 11:56	12:39
			0:05	バス 11:51	12:29
13:18	13:22	13:45	0:11	MR 13:56	14:39
			0:12	バス 13:57	14:36
15:13	15:17	15:40	0:06	MR 15:46	16:27
			0:20	バス 急 16:00	16:32
17:13	17:17	17:40	0:06	MR 17:46	18:27
			0:05	バス 17:45	18:23

注：変更（案）は、実施時期の佐世保～佐々間のバス・鉄道のダイヤ状況により変更となる可能性あり。



### (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

##### 【形成計画での記載内容】

##### i) 需要と供給に見合ったサービスの適正化

・バス路線全般について、利用者の移動ニーズ・生活ニーズに対応して、運行時間や運行区間・経由地等の細やかな見直しや運賃改定など、需要と供給に見合ったサービスの適正化を図ります。

#### ② 競合区間の見直し

##### 【形成計画での記載内容】

##### 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

・基幹的な路線および郊外の補完的な路線は西肥バス、中心市街地およびその周辺における補完的な路線は市交通局（させぼバス含む）が担うことを原則に、郊外から中心市街地に乗り入れる西肥バス及び市交通局の各路線の見直しを通じて、中心市街地に乗り入れるバスの運行本数を適正化します。

・なお、郊外の非競合区間について、状況に応じ、乗換拠点の活用により、運行頻度の維持又は向上を推進します。

##### ii) 相浦方面の路線の見直し

・相浦方面（相浦棧橋・木宮町等）の基幹的な路線については原則、西肥バスによる運行とし、補完的な路線については、市交通局（させぼバス含む）による運行としたうえで、各系統の運行区間・運行頻度等を見直し、総本数を適正化します。

・利用者の利便性を維持・向上させるため、事業者間の乗り継ぎの利便性を確保します（ダイヤ調整、乗り継ぎ割引等）。

・重複区間における共通定期券の導入可能性を検討します。

##### iii) 黒髪・もみじが丘、大宮方面の路線の見直し

・黒髪・もみじが丘、大宮方面の補完的な系統については、原則、市交通局（させぼバス含む）の役割を前提として、両事業者の輸送実態や役割分担のあり方および本数配分について検討します。

・利用者の利便性を維持・向上させるため、事業者間の乗り継ぎの利便性を確保します（ダイヤ調整、乗り継ぎ割引等）。

・重複区間における共通定期券の導入可能性を検討します。

#### iv) その他路線の見直し

・南部・早岐方面は西肥バスの分担とする可能性を検討します。

(大塔周辺までの役割を交通局も担うべきかは要検討)

#### 【実施内容】

<b>さらなる検討を実施</b>	<p>【現状・問題点】</p> <p>(1) 競合路線の再編について、具体的に検討する対象路線として「相浦線」を取り上げ、再編案の検討を行った。</p> <p>しかしながら、各事業者における、現行ダイヤを前提とした個別検討の積み上げでは、競合区間における3割削減という抜本的な走行キロの削減は困難であることがわかった。</p> <p>＜原因＞</p> <ul style="list-style-type: none"><li>一運行区間の見直しを行なおうとしても適切な場所での車両の折り返しができない(西肥バスの日野峠の転回場利用は困難)</li><li>一当該便のみを廃止・区間変更しても、前後の車両運用上から回送は必要となり、結果として走行キロ自体を大きく削減できない</li></ul> <p>さらに、両事業者のダイヤ全般において、当該便の前後の車両運用等の制約を考えず、前後の便との統合や運行区間の見直し等の理想案を検討した。実現のためには、事業者が個別ではなく、連携することによって営業所や転回場を利用したダイヤ編成や効率的な車両運用ができる体制やしきみについての検討が必要である。また、その際には、本数削減等に伴う利便性の低下を補うため、共通定期券等の導入が必要である。</p> <p>(2) 上記を踏まえ、共同運行の導入可能性を検討したが、これまでの検討と同様に、柔軟かつ効率的な車両運用が困難であることや、事業者間で合意できる運賃配分のしきみが確立できないことから、競合区間の3割削減は実現不可能であることが判明した。(第3部の検討状況参照)</p> <p>【今後の検討内容】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・第3部「今後の推進方策について」2.「今後のバス運行体制について」にあるように、市及びバス事業者を中心として運行体制一体化の検討を推進し、最適な運行体制のもと競合路線の再編を図るものとする。</li><li>・平成31年度までに実施予定</li></ul>
------------------	---

検討結果のまとめ

項目	事業者の検討による再編案	理想案
考え方	両事業者の競合区間である相浦方面における低乗車率の運行（「鹿子前入口」において乗車数10人未満の便）について、 <u>両事業者ごとに前後便との統合可能性等を検討し、それらを積み上げて可能な再編案を検討した</u> ものの。	両事業者の競合区間である相浦方面における低乗車率の運行（「鹿子前入口」において乗車数10人未満の便）について、 <u>当該便の前後の車両運用等の制約を考えず、前後の便との統合や運行区間の見直し等の理想案を検討した</u> ものの。
廃止あるいは起点・終点変更となる便数	往路：147本中37本 復路：146本中33本	往路：147本中48本 復路：146本中41本
総走行キロ削減率	往路：10.4% 復路：7.4%（往復計8.9%） 総走行キロの削減率は10%程度以下に留まる。	往路：27.9% 復路：24.3%（往復計26.1%） 低乗車率運行の廃止・統合等により、総走行キロの24%～28%程度の削減が可能となる。
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>この考え方では、抜本的な総走行キロの削減は不可である。</li> <li>適切な場所（日野峠、松浦町等）での車両の折り返しができれば、より柔軟に再編案の検討も可能となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>両事業者が個別ではなく、<u>共同して営業所や転回場を利用し連携したダイヤ編成や効率的な車両運用を実施する必要がある。</u></li> <li>ただし、上記のためには、本数削減等に伴う利便性の低下を補うため、<u>共通乗車券・定期券等の導入が必要となる。</u></li> </ul>

検討結果のまとめ（平日・鹿子前入口）

	現行		事業者の検討による再編案		理想案	
	往路	復路	往路	復路	往路	復路
5時	1					
6時	8	5	8	4	7	4
7時	15	11	13	10	13	9
8時	16	10	13	9	10	8
9時	11	9	9	6	7	5
10時	6	9	4	6	4	6
11時	8	8	6	6	5	5
12時	8	8	6	5	6	6
13時	8	7	6	4	5	5
14時	8	8	6	7	4	6
15時	8	10	6	9	5	6
16時	13	14	10	12	10	8
17時	9	12	7	10	6	9
18時	11	10	6	10	7	8
19時	9	12	8	10	5	10
20時	4	6	2	4	3	4
21時	3	4	1	2	2	3
22時	1	3	1	3	1	3
合計	147	146	112	117	100	105
備考			<p>【再編のパターン】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日野峠や、元町を起終点に運行区間を変更</li> <li>・運行そのものの廃止（前後便との統合）</li> </ul>		<p>【再編のパターン】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行そのものの廃止（前後便との統合）</li> </ul>	

### ③ 車両運行効率化のための車庫等の既存資源の利活用

#### i) 事業者間の営業所機能等の融通

##### 【形成計画での記載内容】

・各事業者の営業所・車庫の相互融通によって、バス運行の効率化を図ります。



##### 【実施内容】

<b>さらなる検討を実施</b>	<p>【現状・問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・大野車庫や日野峠の車両転回場の活用等について、両事業者と協議・調整を行ったが、共有化できるための十分な余裕がないことがわかったため、早期の導入は困難であることがわかった。</li></ul> <p>【今後の検討内容】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・現状では、両事業者で共有化できるための十分な余裕がないことから、まずはダイヤの3割削減を実現することで車庫等の資源の余裕をつくる等が必要となる。そのため、第3部「今後の推進方策」2.「今後のバス運行体制について」に記載したとおり、市及びバス事業者を中心として運行体制一体化の検討を推進し最適な運行体制のもと営業所・車庫の利活用を図るものとする。</li><li>・平成31年度までに実施予定</li></ul>
------------------	--

#### ii) 新たな車両転回・乗務員交代等の拠点の設置

##### 【形成計画での記載内容】

・民間商業施設や公共施設・医療機関等の駐車場等を活用した、拠点設置の可能性について検討します。



##### 【実施内容】

<b>さらなる検討を実施</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・今後は、車両運行の効率化に資するために、より抜本的かつ長期的な観点から、中心市街地（松浦町付近を想定）を1つの案として新たな運行拠点の設置の必要性についての検討を行う。</li></ul>
------------------	---

## ア. 中心市街地（松浦町付近を想定）での新たな運行拠点の設置の検討

### （バスの折り返しや運転手が休憩できる拠点）

・中心市街地（松浦町付近を想定）での新たな運行拠点が設置とされる理由は以下のとおりである。

- 各方面から中心市街地に向かう場合、佐世保駅～松浦町までの間に目的地があることが多く、大野等の北部方面や相浦方面から来た場合は佐世保駅まで、南部方面から来た場合は松浦町までの運行が必要となる。
- 松浦町付近は相浦方面からの交通結節点となっている。

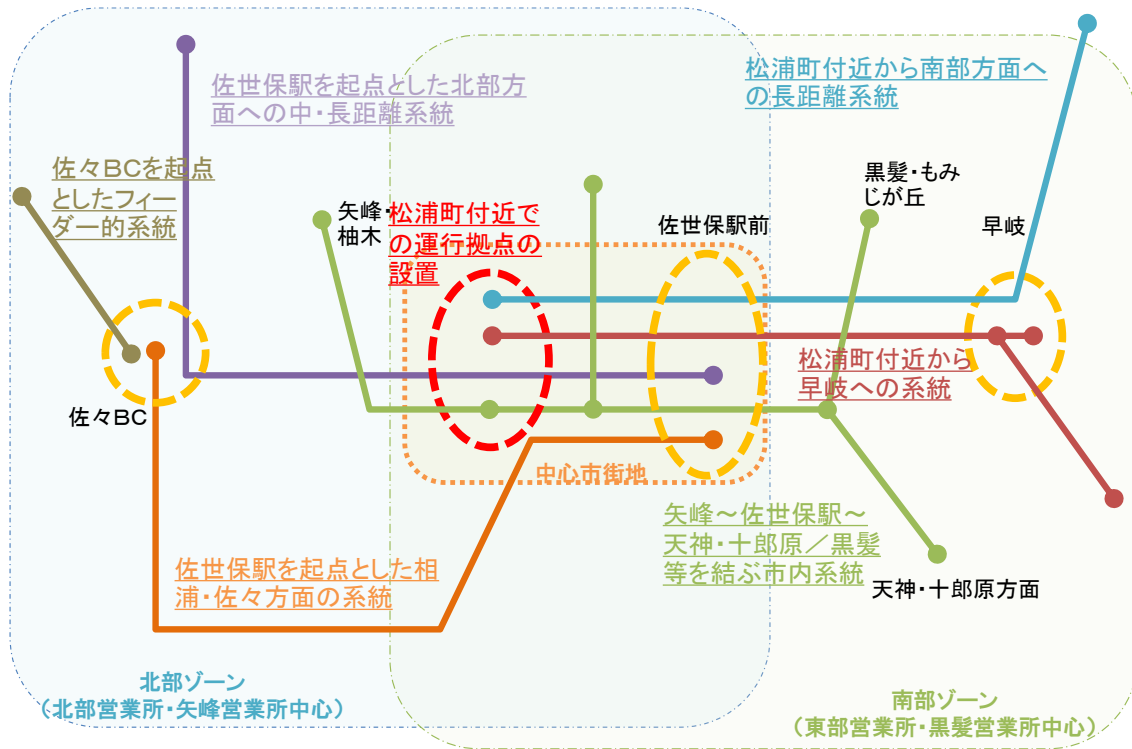
・中心市街地（松浦町付近を想定）での新たな運行拠点の設置によって、下記のように、コンパクトな範囲で車両運用ができるような路線・ダイヤ再編が可能となり、車両運行の効率化を図ることが可能となる。

◇佐世保駅以北を「北部ゾーン」、松浦町付近以南を「南部ゾーン」と設定し、可能な範囲でこのゾーン内で車両運行するような路線・ダイヤの組み替えを行うことが可能となる。

◇例えば、相浦方面は基本的には駅前～相浦～佐々の運行に、重尾方面は松浦町～駅前～重尾の運行に集約し、中心市街地では相互に乗換・乗継しやすくするとともに、パターンダイヤ化を導入することによって利用者にとっての利便性を高めることが可能となる。また、無駄な運行を抑え効率的な路線組みができる。

・以上を踏まえ、より抜本的かつ長期的な観点から車両運行の効率化を図るため、中心市街地（松浦町付近を想定）における新たな運行拠点の設置についての検討を行う。

### 将来的な再編の方向性イメージ



#### ④ 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入

##### 【形成計画での記載内容】

##### i) 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入検討

・再編による利用者の利便性の維持・向上のため、事業者間での乗継割引や、各事業者のバスに乗車できる共通定期券の等の導入を検討します。路線再編の方針（明確に路線の役割分担を行うのか等）によって望ましい手法が異なるものと考えられるため、路線再編の検討に合わせて具体策を検討します。



##### 【実施内容】

<b>さらなる検討を実施</b>	<p>【現状・問題点】</p> <p>(1) 共通定期券・事業者間の乗継割引については、特定の区間だけではなく、全ての路線、及び全てのバス車両での対応を前提に検討していく必要があるため、ICカード（スマートカード）の改修による共通定期券の導入、及び精算システムの導入が必要となる。</p> <p>しかし、ICカードシステムの更新には相当高額なコストの負担が必要であること、また、現行システムは老朽化等によって利用限界時期を迎えつつある一方、国の動きとして全国共通利用のICカードの導入を推進する動きもあることを踏まえ、早期のシステムの大規模な更新による共通定期券等の導入は困難と判断する。共通定期券等の実現には、ICカードシステムの大規模な改修ではなく、バス事業者が合意できる運賃配分ができる体制やしきみづくりについての検討が必要である。</p> <p>(2) 上記を踏まえ、共同運行の導入可能性の検討を検討したが、わかりやすい運賃配分（一律運賃等）に適した運行ができないこと等から共通定期券等の実現が困難であることが判明した。（第3部の検討状況参照）</p> <p>【今後の検討内容】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・バスの本数削減による定期券利用者の利便性維持策のため、第3部「今後の推進方策について」2.「今後のバス運行体制について」にあるように、市及びバス事業者を中心として運行体制一体化の検討を推進し、最適な運行体制のもと、競合路線の再編を図る中で、運賃配分のしきみを確立するものとする。</li><li>・平成31年度までに実施予定</li></ul>
------------------	---



## ⑤労働力不足への対応、労働環境の改善

### 【形成計画での記載内容】

・ダイヤの見直しや一部路線の再編等により、需要に見合ったサービス供給へと適正化することによって、事業者における要員不足を解消するとともに、収益性の高い環境を構築し、バス運転士の待遇改善を図ります。



### 【実施内容】

<b>さらなる検討を実施</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・持続可能なバス事業を実現するためには、要員不足を解消するという切実な問題がある。これを解決する1つの方策として、競合区間の3割削減による経営改善によりバス運転士の待遇改善を図る。</li><li>・競合区間の見直し施策と同様に、第3部「今後の推進方策について」2、「今後のバス運行体制について」に記載しているように、市及びバス事業者を中心として運行体制一体化の検討を推進し、最適な運行体制のもと、競合路線の再編を図り、人件費単価を向上させるものとする。</li><li>・平成31年度までに実施予定</li></ul>
------------------	--

## (4) 公共交通の利用促進・需要創造を推進する

### ⑤地域が連携した各種利用促進策の企画・開発

#### 【形成計画での記載内容】

##### ii) 観光・商業施策等との連携

・公共交通利用に関する潜在的な需要を調査したうえで、観光関連機関や大学等の教育機関、商店街等との連携による企画乗車券や割引制度の導入、イベント実施など、利用促進策・活用策について検討・実施します。

##### iii) 健康・福祉施策等との連携

・健康・福祉政策等と連携しながら、免許証返納高齢者を対象としたタクシー料金割引制度の浸透や、高齢者の外出機会促進のための地域公共交通の利用促進策・活用策について検討・実施します。



#### 【実施内容】

<b>28年度以降 に事業実施</b>	・長崎県立大学との連携により、県立大学の学生と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を実施する。平成28年度より実施予定。
<b>さらなる検討 を実施</b>	・長崎県立大学との連携策を進め、その成果を検証しながら、子育て層や高校生等、高齢者等を対象とした利用促進策について、順次検討を行う。

## ア. 県立大学と中心市街地の飲食店等との連携プラン

・長崎県立大学の協力により、県立大学の学生と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を実施する。プラン内容は以下のとおりである。

### 県立大学と中心市街地の飲食店等との連携プラン

項目	概要
概要	・公共交通（バス事業者）と中心市街地の飲食店等とが連携して、飲食店等の利用者（長崎県立大学生）に公共交通サービスへの割引特典を提供することにより、公共交通の利用促進を図り、また中心市街地に誘客することで、まちの活性化を促すことを目的とする。
利用方法	連携プラン利用の流れ ① 提携店に利用者自身で連携プランの予約をする。 ② 往路にバスに乗車する。 ③ 飲食店等の利用時に学生証を提示する。 ④ 飲食店から、復路のバス回数券 1 券片を受け取る。 ⑤ 回数券を利用し、復路にバスに乗車する。
実施主体と役割分担	長崎県立大学：全体コーディネイト、プランの宣伝 バス事業者：回数券の作成・販売 中心街地の商店等：プランの作成、広告・チラシ作成、回数券の購入
実施時期	平成28年度～
実施効果	・現状、長崎県立大学生は大学周辺に下宿を借りて生活している学生が多く、中心市街地まで飲食等に行く際には公共交通料金が負担となっている状況にある。今回の連携プランの実施により、多くの学生が中心市街地に来る機会が増え、まちのにぎわいが増すことが期待される。

## イ. その他の連携プラン

・長崎県立大学との連携策を進め、その成果を検証しながら、子育て層や高校生、高齢者等を対象とした利用促進策について、28年度以降、順次検討を行う。

## 第3部 今後の推進方策について

### 1. 共同運行の導入可能性について

「(3) 利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する」のさらなる検討を実施する事項として、「②競合区間の見直し」では、「競合区間における3割削減を目指して、事業者が個別ではなく、連携することによって営業所や転回場を利用したダイヤ編成や効率的な車両運用ができる体制やしきみについての検討が必要」と記載した。

また、「④共通定期券・事業者間の乗継割引の導入」では、「バス事業者が合意できる運賃配分ができる体制やしきみづくりについての検討が必要」と記載した。

今後は、両事業者がそれぞれ単独ではなく、相互に連携した運行体制の構築が不可欠となる。そのため的手法として、他都市でも例がみられる事業者間の「共同運行」の導入可能性について検討を行った。

#### (1) 「共同運行」とは

他都市で導入されている事業者間の「共同運行」について、一般的な定義及び事例について以下に示した。

#### 「共同運行」の定義

- ・ 特定区間を複数の事業者により運行（ただし、起終点は必ずしも同一ではない）
- ・ 事業者間にてダイヤ調整、等間隔運行等を実施
- ・ 特定区間において、1社の乗車証を持参していれば他社のバスにも乗車可能なしきみを導入

#### 「共同運行」の事例

都市名	概要
八戸市	八戸市交通部、南部バスの2事業者により、中心部の2つの共同運行区間において、一定時間間隔で運行している。
横浜市	横浜市交通局、東急バス、神奈川中央交通、相鉄バス、京急により、11系統の共同運行区間により実施。郊外の駅と住宅地を結び系統が中心
名古屋市	名古屋市交通局、名鉄バスの2事業者により、基幹バス新出来町線（栄～引山間）の専用レーン設置区間に限定して、ほぼ等間隔による運行を実施。
神戸市	神戸市交通局、山陽バスの2事業者により、12系統以上の共同運行区間により実施。郊外の駅と駅、駅と住宅地を結び系統が中心。

## (2) 共同運行導入の前提条件とその手法

他都市の事例等を踏まえ、共同運行導入の前提条件は次の2点であると考えられる。

- 事業者間で合意できる「運賃配分のしくみ」
- 各事業者による「柔軟かつ効率的な車両運用」

以下、この2点についての具体的な方法を整理した。

前提条件	方法	内 容
(1) 運賃配分のしくみ	① 高速バス方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 起点・終点が同じ特定の路線を対象に、複数事業者のバスに乗車できるようにする方式。</li> <li>・ 区間が特定されているため、乗車人数・乗車区間等をもとにした運賃配分を客観的かつ簡易に行うことができることから、導入に向けた事業者間の合意形成が図りやすい。</li> <li>・ 横浜市、神戸市、八戸市の共同運行はこのケースに該当する。</li> </ul>
	② 均一料金方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 起点・終点異なる複数事業者の路線が特定の区間において併走している場合に、その区間内の乗車に限って、複数事業者のバスに均一料金にて乗車できるようにするもの。</li> <li>・ 料金が均一のため、乗車数を把握すれば配分計算が可能であることから、客観的かつ簡易に配分計算を行うことができ、事業者間の合意形成を図りやすい。</li> <li>・ 名古屋市の共同運行はこのケースに該当する。</li> </ul>
	③ 全区間方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 起点・終点が同じ特定の路線や、均一料金の区間のみ限定するのではなく、全ての区間において、複数事業者のバスに乗車できるようにする方式。</li> <li>・ 全区間で利用できるため利用者にとっての利便性は高いが、事業者間の運賃徴収や配分計算が複雑、かつ情報収集等のコスト負担が大きくなることから、必要な設備投資や事業者間の収益配分に関する合意形成が必要となる。</li> </ul>
(2) 柔軟かつ効率的な車両運用	① 特定区間・路線等に限定したバス車両運用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 等間隔ダイヤ等の柔軟なダイヤ編成を行うためには、基本的には特定の路線を往復したり、一定のエリア内のみを循環するなど、バス車両の運用を特定区間・路線等に限定することが有効である。</li> <li>・ 八戸市、横浜市、神戸市、名古屋市の各ケースが該当する。</li> </ul>
	② 営業所・車庫の相互融通によるバス車両運用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各事業者が保有する営業所・車庫のみを利用した車両運用のもとで、柔軟なダイヤ編成を検討するには限界がある。複数事業者間において営業所・車庫の相互融通ができれば柔軟な車両運用が可能となり、運行本数の調整や等間隔ダイヤ等の導入も図りやすくなる。</li> </ul>

### (3) 佐世保市における導入の可能性

上記の各手法についての佐世保市における導入の可能性については以下のとおりである。運賃配分のしくみ、および柔軟かつ効率的な車両運用の導入とも実現可能性は低く、佐世保市における共同運行の導入は困難である。

前提条件	方法	佐世保市での導入の可能性
(1) 運賃配分のしくみ	① 高速バス方式	× 起終点が同じ特定の路線を対象に、複数事業者のバスに乗車できるようにする方式であるが、佐世保市の場合、多様な起終点をもつ数多くの路線・系統が輻輳しているため、この方式での導入は困難である。
	② 均一料金方式	× 佐世保市の場合、相浦～佐世保駅、佐世保駅～早岐等の競合区間の距離が長いため、均一料金方式を導入することは困難である。
	③ 全区間方式	× 佐世保市の場合、上記のとおり、多様な起終点をもつ多数の路線・系統が輻輳していることから、全区間で導入できる方式が望ましい。この方式の場合、複雑な運賃徴収・配分のため全区間でのICカードの導入が前提となるが、既存カードシステムに関する部品製造が中止になっており、多額の設備更新・投資のコストが発生するため、現状での導入は困難である。
(2) 柔軟かつ効率的な車両運用	① 特定区間・路線等に限定したバス車両運用	× 佐世保市では、競合路線、非競合路線に関わらず、バス車両を特定の路線を往復したり、一定のエリア内のみを循環するなどの車両運行を実施しているケースは非常に少ない。そのため、現状ではこうしたバス車両運行の導入は困難である。
	② 営業所・車庫の相互融通によるバス車両運用	△ 相浦や柚木において一部導入されているが、両事業者とも各自の車両運用のため営業所・車庫を活用しており、相互融通のための十分なスペースを確保することが現状では難しい。

共同運行の導入可能性について（まとめ）

前提条件	方法	他都市事例				佐世保市での導入の可能性	
		共同運行				(従来)	共同運行
		八戸市	名古屋市	横浜市	神戸市		
(1) 運賃配分の手法	① 高速バス方式	○	—	○	○	×	×
	② 均一料金方式	—	○	△	△	×	×
	③ 全区間方式	—	—	—	—	×	×
(2) 柔軟かつ効率的な車両運用	① 特定区間・路線での運用	○	○	○	○	×	×
	② 営業所・車庫の相互融通による運用	—	—	—	—	△	△
総合評価 (1) のいずれかに○、かつ (2) のいずれかに○の場合のみ共同運行が可能◎		◎	◎	◎	◎	×	×

## 2. 今後のバス運行体制について

持続可能なバス事業の実現のためには、ここまでの、各事業者の個別検討の積み上げや「共同運行」の導入は佐世保市では不可であり、より抜本的な対策が必要である。

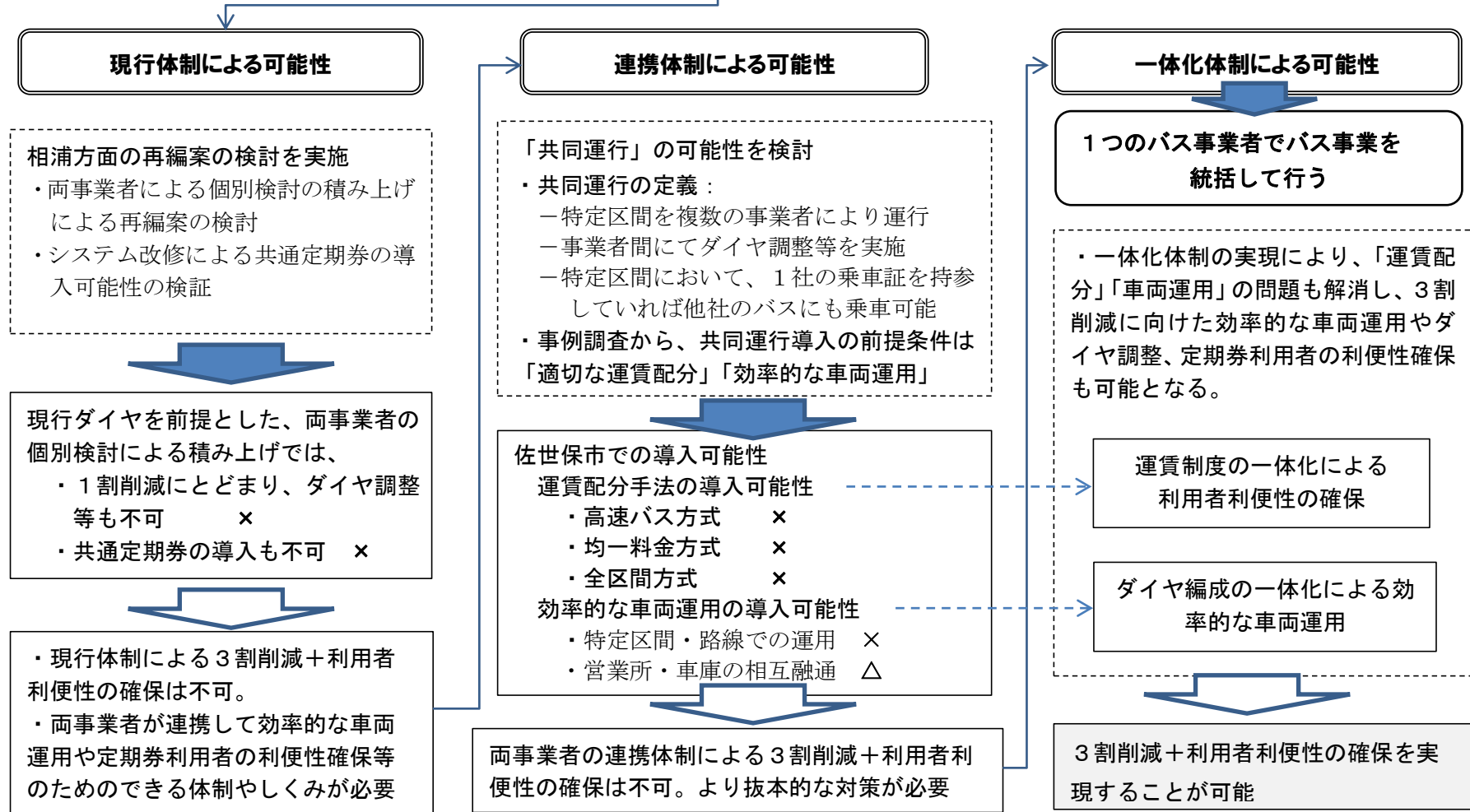
そのためには、次ページに示したように、現行体制の下での検討というこれまでの視点を大きく変え、一体化体制による可能性、すなわち1つのバス事業者でバス事業を統括し、効率的で利便性を確保したダイヤ編成を1か所で行う方策を検討していく必要がある。これにより、結果として「運賃配分」及び「車両運用」の問題が解消され、3割削減・等間隔運行等のダイヤ調整・定期券利用者の利便性確保が実現される。

今後は、バス事業の運行体制に関して、一体化の可能性について市及びバス事業者を中心として検討を推進し、検討結果から導き出される最適な運行体制に向けて取り組むことで、持続可能なバス事業について、佐世保市地域公共交通網形成計画の計画期間である平成31年度までに実現を図るものとする。



これまでの検討のまとめ

- ・競合区間における3割削減
- ・利用者の利便性の確保(定期券利用者の利便性確保+ダイヤ調整等)



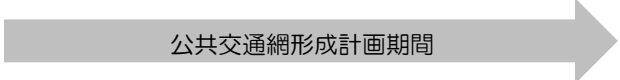
### 3. 今後のスケジュールについて

各施策・事業および今後の事業実施体制の検討等のスケジュールは次頁の表のとおりである。

また、今後の運行体制の検討スケジュールとしては、28年度に一体化体制による可能性の検討を行い、バス事業者の同意の下、検討結果に基づいて導き出した最適な運行体制に向けて、平成29年度には、推進計画を立てると共に、体制確立のための具体的な作業に取り組み、本計画期間中である31年度までの確立を目指すものである。

従って、上記最適な運行体制を前提として、競合区間を中心としたバス路線再編の具体的な方針を示すものとし、実際の事業推進としては、バス事業者によって可能なところから、バス路線再編を順次推進し、平成31年度までに方針の実現を目指すものとする。

なお、平成28年4月の運賃改定後の交通局の収支予測においては、平成30年度には単年度収支で赤字になることも想定されていることから、できる限り早急に、バス路線の再編の具体的な方針を示す必要がある。



		短期		中期		長期	
		28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	
<b>(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</b>							
	幹線・支線ネットワークの構築	適宜見直し					
	基幹的な路線の利便性改善	検討		順次実施			
	市民ニーズに対応した補完的な路線の見直し	補完的な路線でのダイヤ改善	検討		順次実施		
		交通不便地区対策の充実(住宅地等)	検討・調整			実施(白宇町)	
	交通不便地区対策の充実(郊外)	検討・調整					
		順次実施					
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	早岐田子の浦での乗換利便性の向上、江上・針尾方面から早岐駅方面への便の確保	検討		順次実施			
	早岐駅を結節点とした利便性の高いネットワーク形成	検討					
<b>(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</b>							
	西肥バス定期券利用者(一部)がMRに割引乗車可能	実施		適宜見直し			
	西肥バスとMRの連絡ダイヤ改善			実施・適宜見直し			
<b>(3) 利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する</b>							
	需要と供給に見合ったサービスの適正化	検討					
		順次実施					

公共交通網形成計画期間

		短期		中期		長期
		28年度	29年度	30年度	31年度	32年度
	競合区間の見直し	検討		順次実施		
	事業者間の営業所機能等の融通	検討		順次実施		
	新たな車両転回・乗務員交代等の拠点の設置	検討				
	労働力不足への対応、労働環境の改善	検討		順次実施		
<b>(4) 公共交通の利用促進・需要創造を推進する</b>						
	地域が連携した各種利用促進策の企画・開発	実施		子育て層等の対象施策の検討・実施		
<b>今後の事業実施体制の検討等</b>						
	一体化体制による可能性の検討・方向性の決定	検討・決定				
	最適な運行体制への移行			移行計画の策定		
		順次実施				

## 第4部 事業収支シミュレーション

### 1. 事業収支シミュレーションの前提条件

西肥自動車、佐世保市交通局、させばバスの3事業者の原価報告書、事業報告書での平成26年度決算値をベースに、アクションプラン実施による平成27年度～36年度の10年間の事業収支シミュレーションを実施した。

なおその際、持続可能なバス事業を目指すために必要となる、労働条件改善のため人件費水準の向上、バス車両の老朽化対応、ICカードのシステム限界への危惧や国の動向等から全国共通仕様のICカードへの更新を視野に入れたシミュレーションを実施した。

ケース①	現行のままで、H28より料金改定を実施。但し、これまでの削減傾向を踏まえ、今後10年間で総走行距離を1割削減とする。
ケース②	ケース①に加え、概ね2年で総走行キロを1割削減
ケース③	ケース①に加え、競合路線3割削減、非競合路線1割削減
ケース③-2	ケース③に加え、労働条件改善のため人件費水準を上げる
ケース③-3	ケース③-2に加え、車両更新を計画的に行う
ケース③-4	ケース③-3に加え、全国ICカードへの更新を行う

※シミュレーションの前提条件は以下のとおり。

- ・収入は輸送人員と連動して減少。H28より運賃改定による増収を見込む。
- ・輸送費のうち人件費は、社員数と連動して減少。ただし、ケース③-2以下については人件費単価も増加させる。
- ・輸送費のうち燃料費は、過去3年実績の平均値をベースに実車走行キロ（輸送人員連動）と連動して減少
- ・輸送費のうちその他費用は、今後の車両・施設等の更新を見込み、過去3年実績の平均値を据え置き。但し、ケース③-3以下では車両更新費を増加させる。
- ・その他の費用については、固定的経費として過去3年実績の平均値を据え置き
- ・輸送人員は将来人口推計と連動して減少
- ・実車総走行キロは①～③のケースの前提に沿って減少
- ・社員数は実車走行キロと連動し、乗務職員数は減少、非乗務職員数はH26実績数を据え置き。

事業収支シミュレーションの設定ケース

ケース	総量（総走行キロ）削減の考え方	料金の考え方	人件費の考え方	設備投資の考え方
ケース①	これまでの削減傾向を踏まえ、今後 10 年間で 1 割削減を前提とした。	H28 より料金改定を実施する。	H26 決算における人件費単価にて据え置き	近年の水準を維持する
ケース②	両事業者の競合区間である相浦方面における低乗車率の運行について、事業者ごとに前後便との統合可能性等を検討し、それらを積み上げて削減率を試算(9.1%)したうえで、他区間も同様の削減率として 10%と設定した。 なお、あくまでも現状の両事業者における車両運用をベースに検討した。 ※概ね 2 年で総走行キロを 1 割削減	同上	同上	同上
ケース③	競合路線 3 割削減、非競合路線 1 割削減の前提条件をともに、抜本的再編を H30 までに段階的に実施する。 (H29~30 で非競合路線を 1 割削減、H31 年 4 月には競合路線の再編を完全実施) ※概ね 3 年で総走行キロを 27%削減。 ⇒ <b>1つのバス事業者でバス事業を統括して行うなど、抜本的な対策が必要</b>	同上	同上	同上
ケース③-2	同上	同上	人件費単価を H31 に県内の民間バスの平均水準より算出した年収 3,700 千円水準に引き上げ	同上
ケース③-3	同上	同上	同上	H31 以降、年間 20 台を目安に新車投入し計画的な車両更新を実施（車両更新に係る減価償却費を両社合わせて H35 にかけて年間 2 億円程度⇒4 億円程度に引き上げ） ※国はノンステップバス導入を全体の台数の 70%を目標にあげている中、H27.8 月現在、両事業者合わせて 11.4%である。それが H36 に 38%程度となる。 ※バスの平均車齢は 2 事業者合わせて約 17 年が H36 に約 15 年となる。
ケース③-4	同上	同上	同上	H32 より全国 IC カードの運用開始を想定（初期投資が 2.3 億円（補助率 50%）、年間運営費が 3400 万円） ※国は H32 年までに全国共通カード仕様導入を推進している

## 2. 事業収支シミュレーション結果

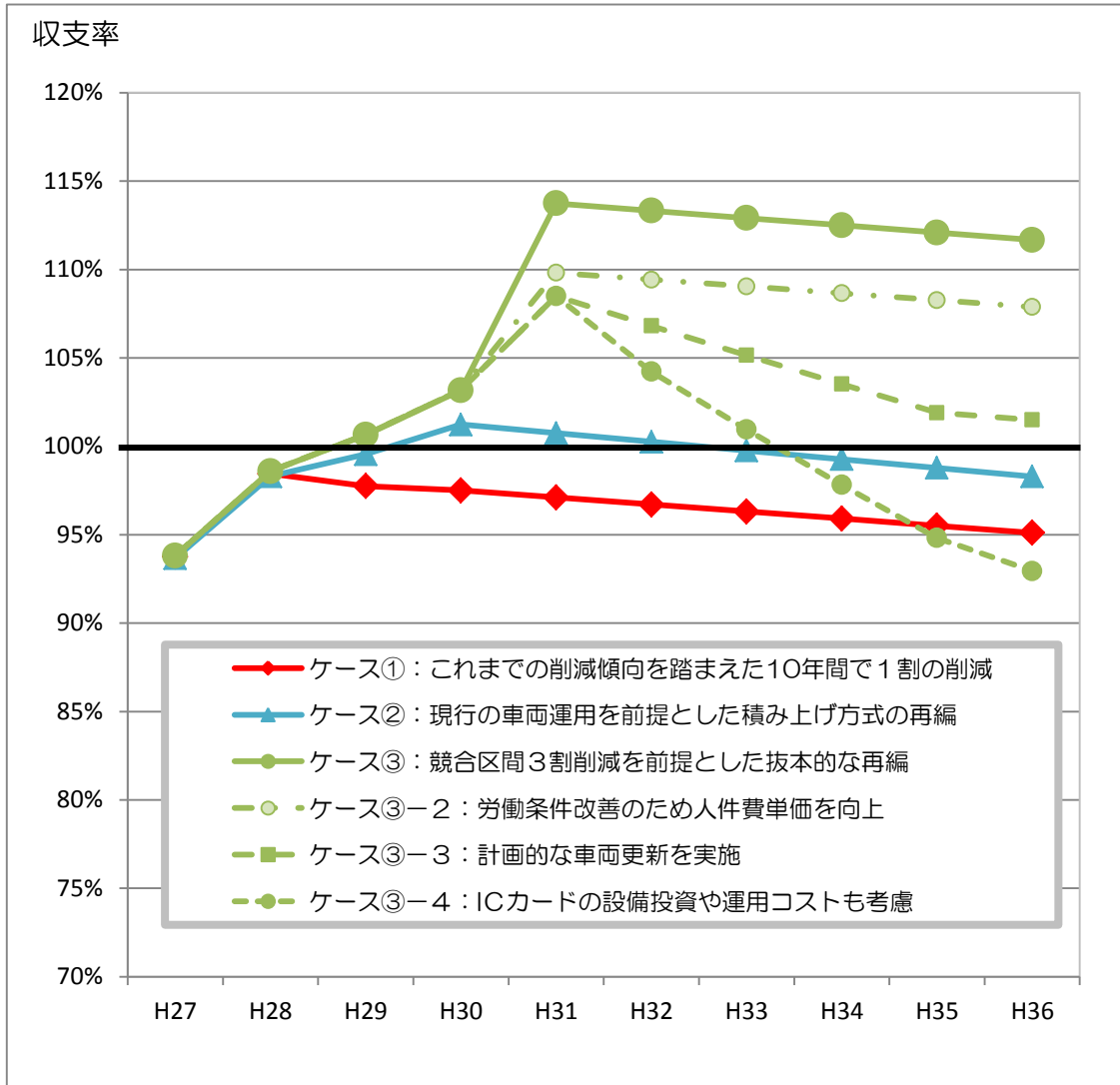
- ・ケース①（これまでの削減傾向を踏まえ今後10年間で1割削減）では赤字が継続し、赤字幅が年を追って拡大する。
- ・ケース②（バス事業者による現行の車両運用を前提とした、積み上げ方式の再編計画の場合）では、一時期は黒字化するものの、H33以降、再び赤字化する。
- ・ケース③のように、競合区間3割削減を前提とした抜本的な再編ができれば、収支は大きく改善する。
- ・さらに、労働条件を改善するために人件費単価を高めた場合（ケース③-2）、計画的な車両更新を実施した場合（ケース③-3）とも黒字化が維持される。
- ・ICカードの設備投資やその運用コストも含めて考えた場合（ケース③-4）、H34以降、収支は赤字化する。

### 事業収支シミュレーション結果

（単位：百万）

		H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	
ケース① これまでの削減傾向を踏まえ、今後10年間で総量1割削減	収入	3,471	3,622	3,568	3,531	3,496	3,460	3,426	3,391	3,357	3,324	
	支出	3,702	3,679	3,650	3,621	3,600	3,578	3,557	3,536	3,515	3,494	
	収支	▲ 231	▲ 57	▲ 82	▲ 90	▲ 104	▲ 118	▲ 131	▲ 145	▲ 158	▲ 171	
	収支率	93.8%	98.4%	97.7%	97.5%	97.1%	96.7%	96.3%	95.9%	95.5%	95.1%	
ケース② バス事業者による現行の車両運用を前提とした、積み上げ方式の再編	収入	3,471	3,622	3,568	3,531	3,496	3,460	3,426	3,391	3,357	3,324	
	支出	3,705	3,685	3,584	3,488	3,470	3,452	3,434	3,416	3,399	3,381	
	収支	▲ 234	▲ 63	▲ 16	43	26	9	▲ 8	▲ 25	▲ 41	▲ 58	
	収支率	93.7%	98.3%	99.6%	101.2%	100.7%	100.3%	99.8%	99.3%	98.8%	98.3%	
ケース③ 競合区間3割削減を前提とした抜本的な再編	収入	3,471	3,622	3,568	3,531	3,496	3,460	3,426	3,391	3,357	3,324	
	支出	3,699	3,674	3,545	3,422	3,073	3,053	3,034	3,014	2,995	2,976	
	収支	▲ 229	▲ 52	23	109	422	407	392	377	362	347	
	収支率	93.8%	98.6%	100.6%	103.2%	113.7%	113.3%	112.9%	112.5%	112.1%	111.7%	
	ケース③-2 労働条件を改善するために人件費単価を向上	収入	3,471	3,622	3,568	3,531	3,496	3,460	3,426	3,391	3,357	3,324
		支出	3,699	3,674	3,545	3,422	3,073	3,053	3,034	3,014	2,995	2,976
		収支	▲ 229	▲ 52	23	109	422	407	392	377	362	347
		収支率	93.8%	98.6%	100.7%	103.2%	109.8%	109.4%	109.0%	108.7%	108.3%	107.9%
	ケース③-3 計画的な車両更新を実施	収入	3,471	3,622	3,568	3,531	3,496	3,460	3,426	3,391	3,357	3,324
		支出	3,699	3,673	3,544	3,422	3,222	3,240	3,258	3,276	3,295	3,274
		収支	▲ 229	▲ 51	23	109	274	221	168	115	63	49
		収支率	93.8%	98.6%	100.7%	103.2%	108.5%	106.8%	105.2%	103.5%	101.9%	101.5%
ケース③-4 ICカードの設備投資や運用コストも考慮	収入	3,471	3,622	3,568	3,531	3,496	3,460	3,426	3,391	3,357	3,324	
	支出	3,699	3,673	3,544	3,422	3,222	3,320	3,393	3,467	3,541	3,576	
	収支	▲ 229	▲ 51	23	109	274	140	32	▲ 76	▲ 183	▲ 252	
	収支率	93.8%	98.6%	100.7%	103.2%	108.5%	104.2%	101.0%	97.8%	94.8%	92.9%	

### 事業収支シミュレーション結果





### 3. 持続可能なバス事業の実現について

佐世保市地域公共交通網形成計画は平成31年度までの5年間を計画期間としているが、平成36年度までの10年間を展望して作成されていることから、ここ10年間の事業収支シミュレーションの収支率が100%を超え、安定した経営状況を保つことを目標とする。

また、今後のバス事業の展開において、不可欠なのが、全国的なバス乗務員不足や老朽化したバス車両への対応である。(ケース③-3)

さらに、利用者にとってICカードは今や、あるのが当然のサービスとなっており、部品の製造中止等の不安要素を抱えるスマートカードを全国共通仕様のICカードに更新することは、利便性向上につながる。これについては、東京オリンピック等を控え、広域流動の拡大が見込まれる中、その対応も急がれるところだが、一方では、スマートカードは長崎県内の交通事業者で共同して開発し相互利用を行っているシステムであり、他の事業者との調整が必要となってくることや、導入経費や運用経費も多額となる等、課題もある。(ケース③-4)

以上のようなことから、まずは、競合路線の3割削減、非競合路線の1割削減の実現を前提に、ケース③-3を実現させることが、持続可能なバス事業の第一段階となる。

続く、第二段階としては、ケース③-4を他の交通事業者との調整を行いながら、安定した経営状況の中で実現させることが必要となる。今後検討していく最適なバス運行体制の下で、1か所で実際にダイヤの再編成を行うことで、更なる効率化となることも想定されることから、自治体及びバス事業者共に、創意工夫を図りながら実現を目指すこととする。