

平成29年度
バス路線維持を目的とした住民説明会
資料

目次

- | | | |
|---|---------------|--------------|
| 1 | バス事業の現状について | ・・・・・・・・・・1P |
| 2 | 改善方策実現のために | ・・・・・・・・・・2P |
| 3 | バスサービスの今後について | ・・・・・・・・・・3P |

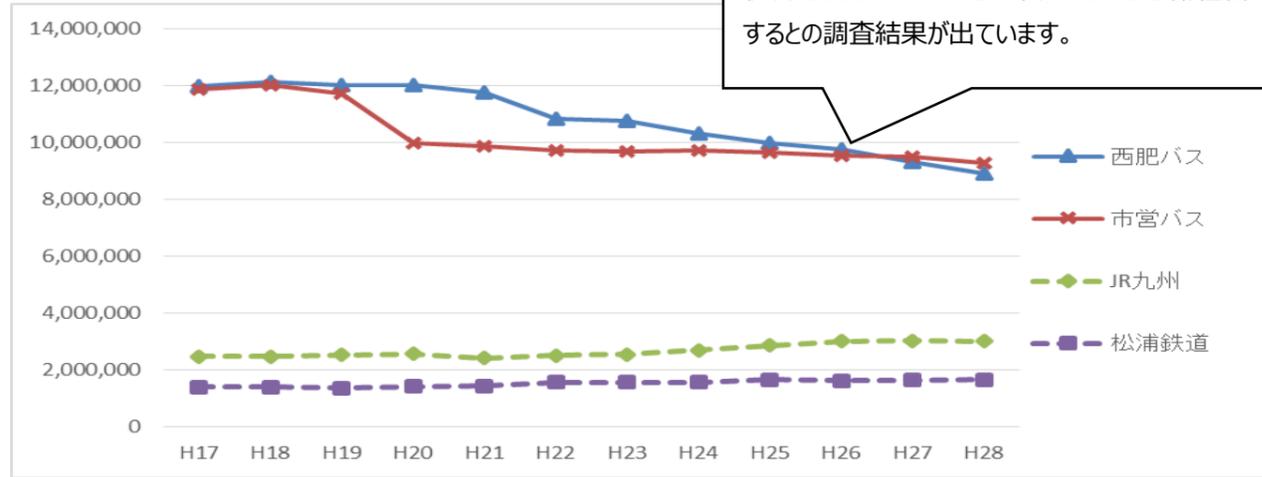
平成29年12月～平成30年1月

佐世保市 企画部

1. バス事業の現状について

(1) バスの利用状況及びバス事業について

利用者数の推移



バス利用者は年々減少しており、バス事業者は厳しい状況にあります。また、10年後はさらに1割程度減少するとの調査結果が出ています。

佐世保市の人口とバス利用者数の推移 (人)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28
佐世保市の人口	258,928	257,788	256,237	254,546	252,594	253,458
バス利用者	20,442,659	20,035,781	19,633,395	19,286,018	18,826,439	18,171,256

バス利用者は人口減少・少子化等により確実に減少してきています。

運転士数の推移

	H27年4月	H29年11月	減少数	減少率
西肥バス	205人	188人	-17人	91.7%
市営バス	153人	136人	-17人	88.9%
計	358人	324人	-34人	90.5%

※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

ここ2年間で運転士は減少してきており、両事業者とも運行に苦慮しています。

(2) バスの競合区間における利用状況について

○余剰輸送量を算出

バスの定員に対する、乗っていない席の1日あたりの数を算出しました。

$$\text{【定員 (25 席) × 運行本数】} - \text{【実乗車人員】} = \text{【余剰輸送量】}$$

※定員は中型ノンステップバスの座席数25席としています

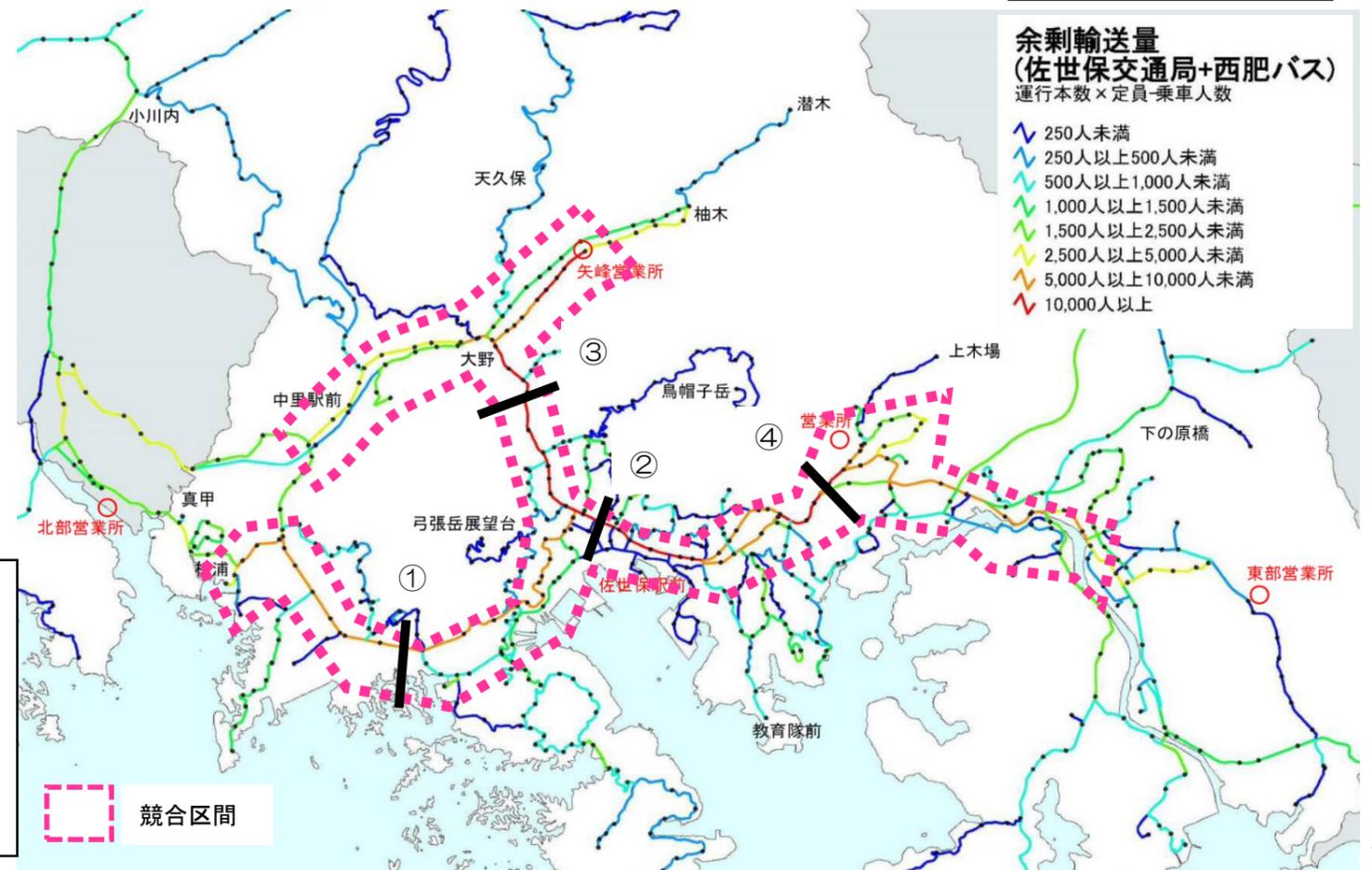
○結果、2社の競合区間における余剰輸送量が大きくなっていました。

(5,000人/日以上以上の区間が多い)

○市内の主な地点をみると、実乗車人数よりも余剰輸送量が多くなっており、総輸送力(総席数)に対する実乗車人数の割合(乗車率)は4割程度でした。

	乗車人数 (人/日)	余剰輸送量 (人/日)	乗車率
①鹿子前入口	3,100	4,900	39%
②松浦町中央公園口	17,600	23,700	43%
③山の田	11,000	14,700	43%
④大和町	5,400	6,900	44%

半分以上空席の状態。



(3) 目指すべき改善方策について

平均すると座席の4割程度しか利用されていないこと、人口減少により今後10年間で利用者は1割減少するとの調査結果をもとに、今後どのように対策すべきか検討しました。

- ①バス事業者の供給過多となっている競合区間の整理が必要
 - ②利便性を向上させて利用者増を図るため、どのバスにも共通して使える定期券の実現
- これらを実現させるため、具体的に下記の改善方策を導き出しました。

- 改善方策
 - ・競合区間3割、非競合区間1割のバス本数の削減（簡易的に収支シミュレーションを行った結果、経営状況の改善が見込まれました）
 - ・共通定期券の実現

2. 改善方策実現のために

(1) より効率的なバス事業を行うことができないか調査・検討を行いました。（平成27、28年度事業）

現状の不便さ

①市営バスと西肥バスがそれぞれでダイヤ編成を行っているため、全体の調整がうまくいっておらず、団子状態で来たと思えばしばらく来ない時間帯がある等、無駄が多い。

②定期券利用の方は、市営バス・西肥バスどちらか購入した方のバスにしか乗れない。

実現したいこと

① 1か所でダイヤ編成を集中して行うことで効率的なダイヤが実現し、便利になるとともに経営改善が可能となります。

② 1つの定期券等で他社のバスにも乗れるようになれば、ダイヤを整理してバス本数を減らしても、極力利便性を損なわない運行ができます。

しかし…

調査・検討の結果、現行の体制ではこの考え方の実現は困難であることが判明し、下記の2つの案が最適な運行体制であるとの調査結果となりました

- 案1 西肥自動車[※]がダイヤ編成を集中して行いながら、一部、させぼバスに運行委託を行う（させぼバスは存続。交通局のみ廃止）
- 案2 西肥自動車のみで運行を行う（交通局、させぼバスとも廃止）

(2) 調査の結果得られた「市の方針」

さまざまな要素を考えたうえで、よりスムーズに将来にわたるバス事業の継続が可能となるよう、平成29年3月に市として下記の方針を定めました。

- 案1 西肥自動車[※]がダイヤ編成を集中して行いながら、一部、させぼバスに運行委託を行う
（させぼバスは存続。交通局は廃止） ※平成31年3月末を目指す

※させぼバスの役割
行政によるバス事業への関与を継続すること
運転士の確保 等

3. バスサービスの今後について ～西肥自動車がダイヤ編成を集中して行いながら、一部、させばバスに運行委託を行うことでどう変わる？～

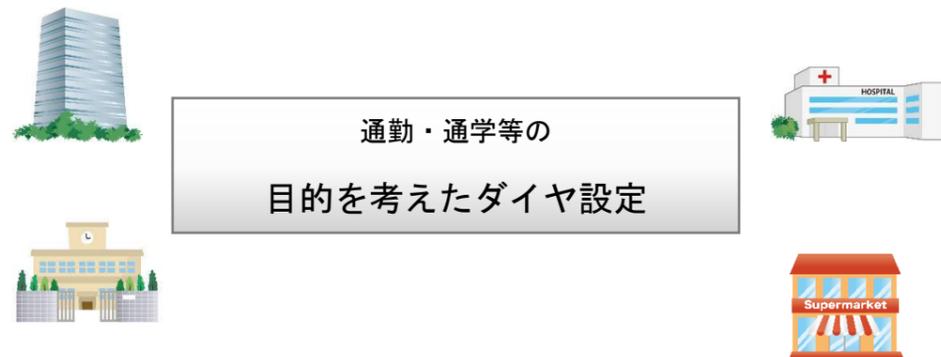
(1) ダイヤ編成の考え方

①利用状況に合わせたダイヤ設定について

利用状況に合わせたダイヤ

スマート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となるよう調整します。

例えば、朝のダイヤは主な目的が通勤・通学であるため、一定の時刻までに確実に目的地に到着する必要があるため、その状況に沿ったダイヤ設定を行います。



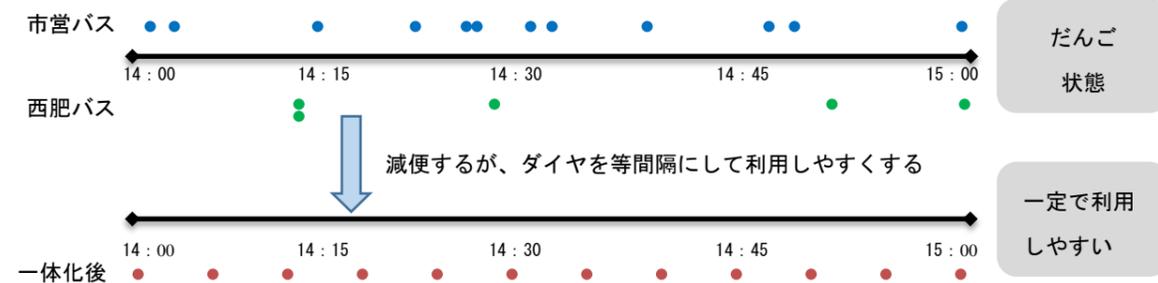
②昼間のダイヤ設定について

昼間のダイヤ等間隔

昼間の時間帯のダイヤについては、なるべく等間隔のダイヤ設定を目指すこととします。

ダイヤの間隔を等間隔に、また、時間が大きくあかないようにすることで、利用しやすいダイヤ編成を行います。

これは、一定程度利用のある補完的な路線のダイヤ設定に照準を置きますが、それらの路線が流れ込む基幹的なバス路線のダイヤの間隔をみた際に、極度に偏りがでてくる場合は、全体を微調整しながらバランスを取っていきます。

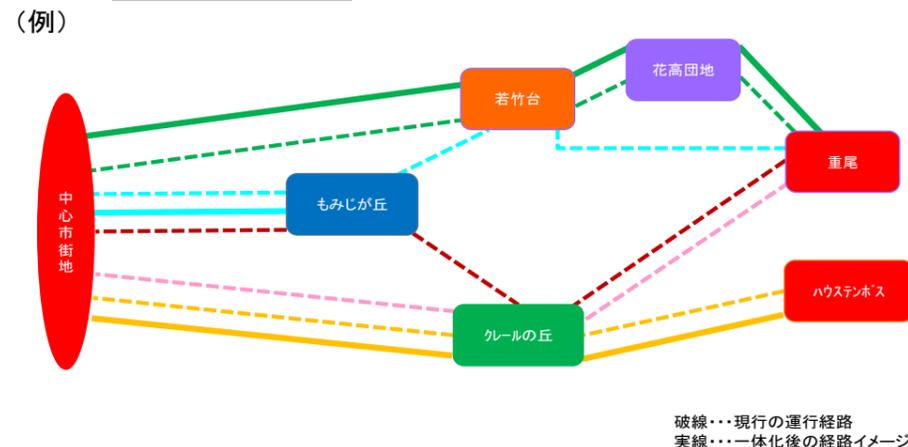


③わかりやすい路線への変更について

わかりやすい路線へ

比較的長距離のバス路線については、遠く離れた発着地にとっては、馴染みのない行先名であったり、行先が同じでも経路が違う系統が複数存在している場合があります、利用者からはわかりにくいという声があがっています。

今回のバス路線再編に合わせて、利用状況をみながら、利用の多い目的地に行先を変更したり、系統の整理を行うことで、利用しやすいバス路線としていきます。

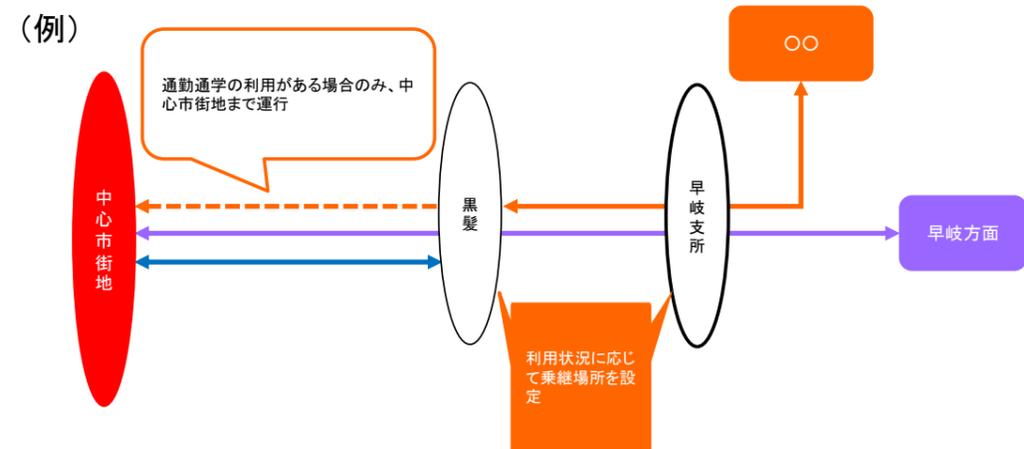


④区間運行バスの設定について

区間運行バスの設定

補完的なバス路線については、行先を佐世保駅等の中心市街地に設定しているため長距離路線となっている傾向がある。

利用状況をみながら、時間帯によっては行先を「地域の主要バス停」に変更することで、効率のよいバス運行につなげます。



⑤受給バランスを考慮したバス運行本数の適正化について

バスの本数の適正化

①～④までの考え方を踏まえつつ、需給バランスを考慮したバス本数の適正化を行います。

競合区間では「3割程度の削減」、非競合区間では「1割程度の削減」を目標とした本数設定を行っており、市内を縦断するような長い路線は、松浦町付近での折り返し運行等により競合区間の効率化を図るといった考え方も一案として進めています。

しかし、佐世保市の地形の性質上、非競合区間を走る路線が中心市街地に合流して競合区間となっていることから、競合区間の削減が困難な状況となっています。

そのため、想定していた以上に合流元の非競合区間の削減が必要となる可能性が出てきており、また、区間ごとの利用にばらつきがあること、さらに運転士不足等の現状もあることから、一律1割削減ではなく、実態に沿ったかたちで考える必要があります。

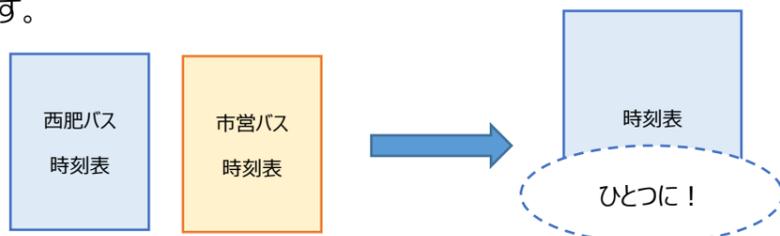
なお、削減による利便性低下を極力招かないよう、ダイヤの間隔を均等に作る等の工夫をしていきます。

(2) サービスの向上

①使いやすさ・わかりやすさが向上します

使いやすさ わかりやすさ 向上

現在は、2事業者で時刻表も別々、路線図も別々、バスに乗る際にもどちらに乗っていいのかわからない方も多いのではないかと思います。一体化することによってそれらがひとつになり、使いやすさ・わかりやすさが向上します。



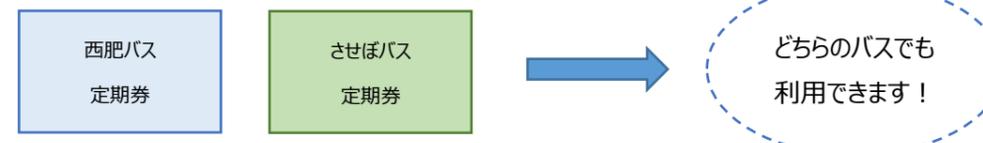
②共通定期券の設定を行います

西肥バス させぼバス 共通定期券

バス事業一体化を行った後は、「西肥バス」と「させぼバス」が運行することになります。

2社の競合区間については、どちらのバスにも乗れる「共通定期券」の取扱いができるようにすることで、利用者の利便性を向上させます。

現在のように、バス会社を選んで乗るわずらわしさがなくなります。



③ノンステップバスの導入を推進します

ノンステップバス 導入推進

計画的なノンステップバスの導入を推進していきます。

平成35年度末までに約6割（現時点約3割）の乗合バス車両がノンステップバスとなることを目指します。



④全国共通ICカードの導入をすすめます

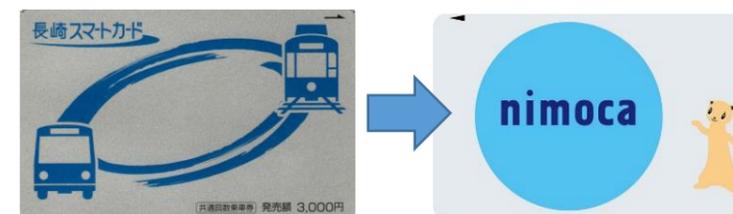
全国共通 ICカード

現行の地域カードである「長崎スマートカード」から、全国共通ICカードの「nimoca」に更新することで、地域内外の利用者の利便性が向上します。

長崎県下の交通事業者と足並みをそろえて検討をすすめるため、導入時期はまだ明確になっていませんが、平成31年度または32年度中の利用開始を目指しています。

【こんなところが便利になります】

- ・コンビニで積み増しできます
- ・コンビニでの買い物に使えます
- ・東京、大阪等全国で使えます



(3) バス路線の区間及びサービス基準

基幹的な路線

種別	タイプ	路線		方面	アクションプラン		H29.10.1 運行本数	H31.3 バス事業 一体化後本数	
		区間	基準停留所		H27.4.1 運行本数	サービス 基準本数			
基幹	タイプ1	(佐々)～中里皆瀬～大野	大野変電所前	▶大野	101	71	86	競合路線 3割程度削減	
				▶中里(佐々)	98	69	88		
		大野～松浦町	佐世保市役所前	▶松浦町	627	440	544		
				▶大野	599	419	525		
		相浦～日野峠	総合グラウンド前	▶日野峠	114	80	93		
				▶相浦	108	76	89		
		日野峠～松浦町	東小島町	▶松浦町	182	127	157		
				▶日野峠	170	119	148		
	松浦町～佐世保駅前	島瀬町	▶佐世保駅前	884	619	780			
			▶松浦町	884	619	785			
	佐世保駅前～桜馬場	変電所入口	▶桜馬場	536	444	478			
			▶佐世保駅前	537	443	468			
	桜馬場～早岐	勝磯	▶早岐	158	128	142			
			▶桜馬場	159	127	141			
	タイプ2	世知原～大野(知見寺・天久保)	大野小学校上	▶大野	28	20	23		非競合路線 1割程度削減 ※地域によっては それ以上の削減も想定 されます
				▶世知原	27	19	24		
		中里皆瀬～相浦	中里	▶相浦	35	25	34		
				▶中里皆瀬	33	23	31		
		大野～矢峰～柚木	上の角	▶柚木	274	192	238		
				▶大野	280	196	230		
江迎～吉井～(佐々)		住吉	▶佐々	42	38	40			
			▶江迎	43	39	41			
大野～池野～柚木		大野中学校下	▶柚木	32	29	25			
			▶大野	30	27	29			
早岐～江上～針尾		江上小学校入口	▶針尾	22	20	22			
			▶早岐	23	21	23			
早岐～ハウステンボス・宮	塔の崎	▶HTB・宮	34	31	33				
		▶早岐	34	31	34				
早岐～三川内	上原水源地入口	▶三川内	31	28	29				
		▶早岐	30	27	27				

※網かけは競合区間

※基幹的な路線とは

基幹	タイプ	説明
<ul style="list-style-type: none"> 市内の主要となる交通軸を形成し、バス交通を中心とした公共交通網の幹となる 	タイプ1	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地である「都市核」と「地域核」(早岐・大野・相浦)を結ぶ。 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。
	タイプ2	<ul style="list-style-type: none"> 「地域核」(早岐・大野・相浦)や交通結節点と「生活核」(支所単位の地域)を結ぶ。

補完的な路線

種別	タイプ	路線		方面	アクションプラン		H29.10.1 運行本数	H31.3 バス事業 一体化後本数
		区間	基準停留所		H27.4.1 運行本数	サービス 基準本数		
補完	タイプ1	商業高校～吉岡団地～大野	黒橋	▶大野 ▶商業高校	60 66	42 46	55 61	競合路線 3割程度削減
		九文・実業～椎木町	椎木峠	▶椎木町 ▶九文・実業	26 23	18 16	27 26	
		桜馬場～黒髪～大塔小学校前	南高校前	▶大塔小学校 ▶桜馬場	206 203	144 142	169 160	
		春日町～桜木岩下	下桜木	▶桜木岩下 ▶春日町	16 14	14 13	14 15	
		大崎町～県立大学前	志田	▶県立大学 ▶大崎町	22 21	20 19	17 19	
		木宮町～小野町	小野橋	▶小野町 ▶木宮町	17 16	15 14	17 15	
		椎木町～星和台～鹿子前入口	美鳥ヶ丘	▶鹿子前入口 ▶椎木町	6 5	5 5	6 9	
		下船越～おしの浦分道 ～(SSK/西小島)～松浦町	鶯の浦分道	▶松浦町 ▶下船越	53 45	48 41	46 44	
		清水町・保立町循環	清水町	▶佐世保駅前	29	26	28	
		駅前～前畑	福祉センター前	▶前畑 ▶佐世保駅前	4 4	4 4	4 4	
		俵町～山手町	北佐世保駅前	▶山手町 ▶俵町	20 20	18 18	17 17	
		山手町～松浦町	交通公園前	▶松浦町 ▶山手町	33 38	30 34	26 33	
		山手町～高梨町 ～勝富町～京町	勝富町	▶京町 ▶山手町	67 36	60 32	64 30	
		戸尾町～山祇町～小佐世保町	黒髪山上	▶小佐世保町	33	30	28	
		山祇町～木風橋～木風町入口	緑坂	▶木風町入口 ▶山祇町	2 4	2 4	2 5	
		若葉循環	上若葉	▶市内	14	13	15	
		藤原橋～木風橋～木風町	木風変電所入口	▶木風町 ▶藤原橋	15 15	14 14	14 15	
		大宮～東天神～天神町	東天神	▶天神町 ▶大宮町	68 71	61 64	65 67	
		天神町～十郎原・東浜町	十郎原入口	▶十郎原・東浜 ▶天神町	47 52	42 47	47 49	
		天神町～松の戸～汐入	松の戸	▶汐入 ▶天神町	26 29	23 26	27 25	
		福石小学校上～上東山 ～自衛隊官舎前	東大黒	▶自衛隊官舎 ▶福石小学校	6 1	5 1	6 1	
		福石観音前～中大黒 ～自衛隊官舎前	中大黒	▶自衛隊官舎 ▶福石観音前	25 28	23 25	24 28	
		沖新町入口～東浜町	高専グランド前	▶東浜町 ▶沖新町入口	12 15	11 14	11 15	
		汐入～港小学校前～教育隊前	轟	▶教育隊前 ▶汐入	11 12	10 11	10 11	
		大宮町～天神三丁目分道～西天神	天神二丁目	▶西天神 ▶大宮町	5 10	5 9	5 11	
		大和町～大岳台	川下	▶大岳台 ▶大和町	19 15	17 14	17 17	
		若竹台団地	若竹台入口	▶佐世保駅前 ▶重尾	13 16	12 14	12 14	
		大塔新田～脇崎～エコスパ	脇崎	▶エコスパ ▶大塔	5 5	5 5	4 4	
		大塔～大塔インター口 ～クレール・御本町	大塔インター口	▶クレール・御本町 ▶大塔	14 14	10 10	7 7	
		花高団地	花高四丁目	▶早岐 ▶佐世保駅前	45 43	41 39	37 39	
		小森橋～下の原橋	早岐住宅入口	▶下の原橋 ▶小森橋	16 18	14 16	11 13	

※網かけは競合区間

種別	タイプ	路線		方面	アクションプラン		H29.10.1 運行本数	H31.3 バス事業 一体化後本数
		区間	基準停留所		H27.4.1 運行本数	サービス 基準本数		
補完	タイプ2	江迎～鹿町	加勢中央	▶鹿町 ▶江迎	20 18	18 16	20 17	非競合路線 1割程度削減 ※地域によってはそれ以上の削減も想定されます
		鹿町～小佐々～佐々	白の浦	▶佐々 ▶鹿町	20 19	18 17	18 16	
	タイプ3	小川内～十文野～大野	西高校前	▶大野 ▶小川内	4 4	3 3	3 3	非競合路線 1割程度削減 ※地域によってはそれ以上の削減も想定されます
		吉井～妙観寺峠～中里皆瀬	堂の脇	▶中里皆瀬 ▶吉井	6 6	5 5	6 6	
		吉井～世知原	松浦病院前	▶世知原 ▶吉井	10 9	9 8	9 9	
		世知原～菰田～中里皆瀬	二反田橋	▶中里皆瀬 ▶世知原	8 9	7 8	7 8	
		弓張岳展望台	上矢岳	▶弓張岳展望台 ▶佐世保駅前	5 5	5 5	5 5	
		烏帽子岳	下山手	▶佐世保駅前 ▶烏帽子岳	4 3	4 3	4 3	
		下船越～俵ヶ浦	椎木	▶俵ヶ浦 ▶下船越	6 8	5 7	6 8	
		袖木～潜木	七曲	▶潜木 ▶袖木	7 7	デマンド転換 デマンド転換	6 4	
		黒髪～上木場	黒髪橋	▶上木場 ▶黒髪	3 4	デマンド転換 デマンド転換	3 4	
		早岐～重尾～宮津町	宮前	▶宮津町 ▶早岐	5 3	5 3	5 3	
		浦頭～口木～針尾小学校前	太田	▶針尾小学校前 ▶浦頭	3 2	3 2	3 2	

※網かけは競合区間

※非競合路線のもとの本数が極端に少ない区間については原則、現状維持とする。

※補完的な路線とは

補完 ・基幹路線につなぐ補完的な役割を担う。	タイプ1	・中心市街地である「都市核」や「地域核」（早岐・大野・相浦）と周辺住宅地の間の移動手段
	タイプ2	・主に「生活核」（支所単位の地域）どうしを結ぶ。
	タイプ3	・「生活核」（支所単位の地域）と周辺集落の間の移動手段