

平成30年度  
バス路線維持を目的とした住民説明会

資料

目次

|   |                    |              |
|---|--------------------|--------------|
| 1 | バス事業を取り巻く状況        | ・・・・・・・・・・1P |
| 2 | バス路線維持に向けたダイヤ編成    | ・・・・・・・・・・1P |
|   | バス運行体制一体化後の区間運行本数表 | ・・・・・・・・別冊資料 |
| 3 | バスサービスの今後          | ・・・・・・・・・・4P |
| 4 | 行政からの関与            | ・・・・・・・・・・6P |
| 5 | バス事業の収支状況          | ・・・・・・・・・・7P |

平成30年6月～平成30年8月

佐世保市 企画部

# バス路線維持を目的とした住民説明会 資料

平成30年6月30日～平成30年8月4日

## 1. バス事業を取り巻く状況

### 利用者の減少

|         | H23         | H24         | H25         | H26         | H27         | H28         | H29         |
|---------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 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    |
| H23年比   | —           | 99.5%       | 98.9%       | 98.3%       | 97.5%       | 97.9%       | 97.0%       |
| 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 |
| H23年比   | —           | 98.0%       | 96.0%       | 94.3%       | 92.1%       | 88.9%       | 85.2%       |

※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

バス利用者は佐世保市の人口減少を上回る割合で減少しています。

### 乗車率の低さ

|           | 乗車人数<br>(人/日) | 余剰輸送量<br>(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% |

調査時（平成26年10月）のデータによると1日平均の乗車状況は6割程度が空席であった。※バスの本数×座席数（25席を基準）を満席とした場合

### 運転士不足

|      | H27年4月 | H30年4月 | 減少数  | 減少率   |
|------|--------|--------|------|-------|
| 西肥バス | 205人   | 187人   | -18人 | 8.8%  |
| 市営バス | 153人   | 133人   | -20人 | 13.1% |
| 計    | 358人   | 320人   | -38人 | 10.6% |

※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

※市営バス人員は、させぼバスを含む人員

ここ3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。

《このような現状を受けて示した市の方針》

「交通局を廃止し、西肥自動車が行の中心となりながら、  
一部をさせぼバスに運行委託する」

※現在バス事業者と協議しながら、将来にわたってバス路線を維持していくため、効率化しながらも極力利便性を落とさない工夫や、サービス向上策について検討を行っています。

## 2. バス路線維持に向けたダイヤ編成 《平成31年3月24日～平成34年2月末予定》

議会の議決を頂いた場合は、新たなバス運行体制によるスタートを「平成31年3月24日（日）」とすることを想定しています。

これに向けて、利用者みなさまにとって使いやすく利便性の高いバス路線となるよう、市とバス事業者との間で多岐にわたる項目について協議を行っていますが、最終的にその内容を「佐世保市地域公共交通再編実施計画」としてまとめることとしています。

### ●地域公共交通再編実施計画（以下、「再編実施計画」という。）とは？

- ・持続可能な公共交通づくりを目的として、交通事業者の同意を得ながら、公共交通の再編に向けて自治体が定める具体的な事業計画のことをいいます。
- ・国の認可が必要な計画であり、計画期間中は、市の同意なしに路線の廃止や運賃の変更等は認められません。

(1) 現状の課題を踏まえたダイヤ編成上の工夫

工夫 その1

～バス路線全体の維持を目指し、需要と供給バランスを考えてバス本数を整理します～  
⇒⇒利用状況を長崎スマートカードのデータで確認しながらバス本数の整理を行います。

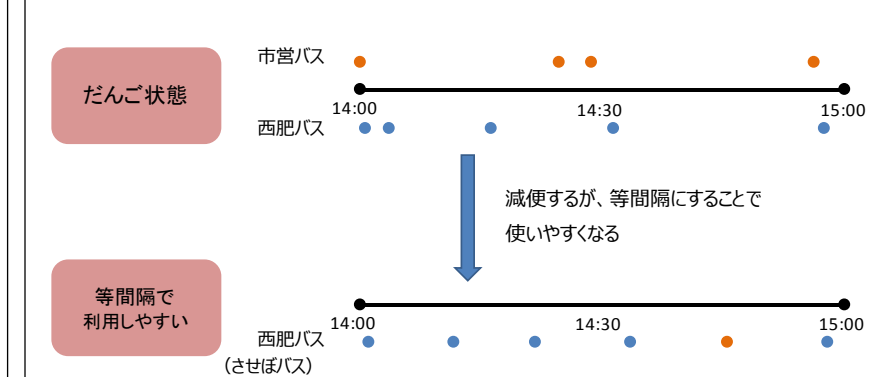
【課題】

- 将来的にも利用者の減少が見込まれる。
- 全国的なバス運転士不足が課題となっている。
- 各地区から中心市街地に流れ込むため、必要以上にバス本数は多くなっている中心市街地のみの本数整理が難しい。

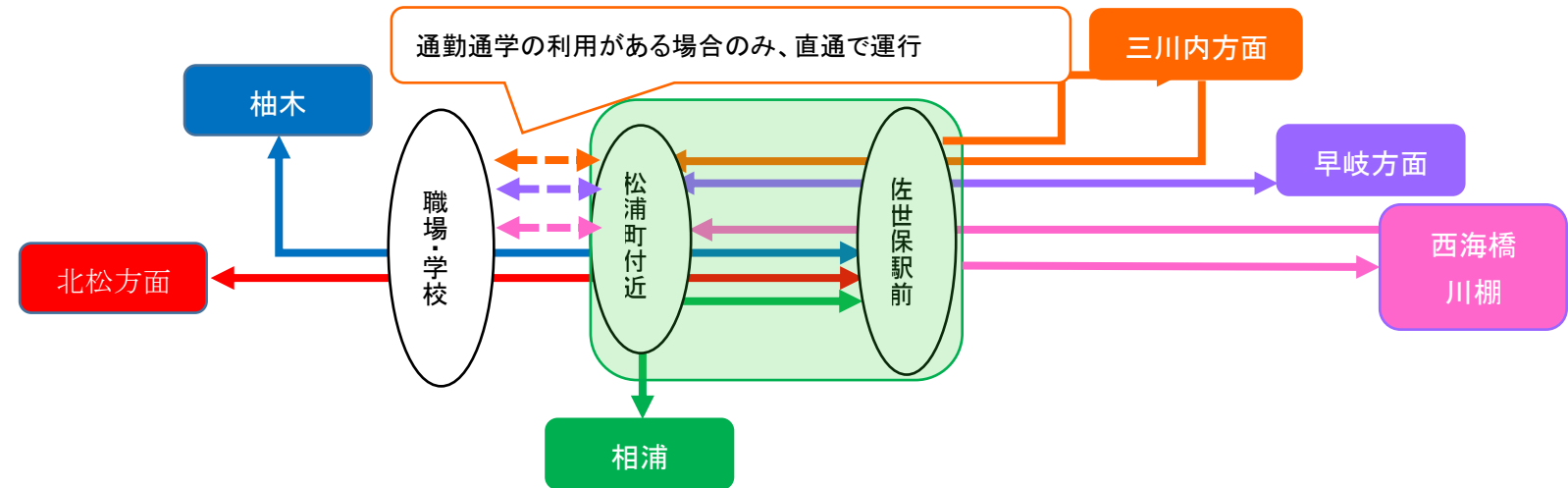
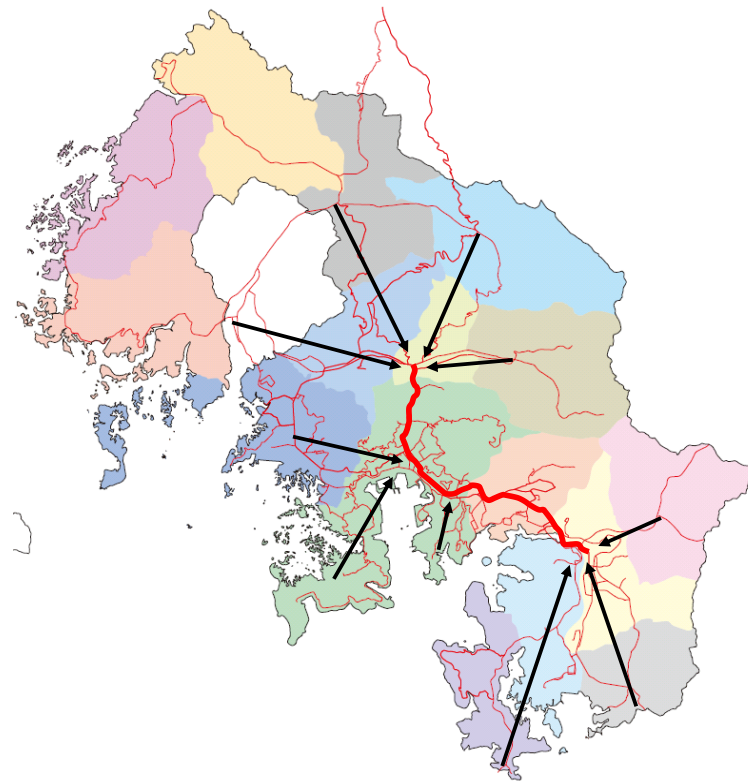
【工夫】

- 朝夕の通勤通学時間帯のバス本数を確保します。
- バス本数の整理を行うに際し、一律、全ての地域のバス本数を同じように減便するのではなく、長崎スマートカードのデータで利用状況の確認を行いながら極力、影響を小さくします。
  - ・もともと1日5往復以下のバス本数しかない区間の本数はそのまま確保します  
(例) 十文野線、弓張岳展望台線 等
  - ・他の地域と比べて著しく本数が多かった区間の減便幅が大きくなっているところは、昼間帯のダイヤ設定を一定間隔とする「等間隔化」を目指しました  
(例) もみじが丘線、花高団地線 等
- 時間帯によっては、北部方面のダイヤは佐世保駅前発着、南部方面のダイヤは松浦町付近を発着とすることで、中心市街地付近の区間を整理し、本数自体の削減を極力避けました。

昼間帯の等間隔化の例



佐世保市はバス路線が多方面から中心市街地に集中して流れ込む地形となっています



【中心地本数整理の考え方】●北部方面の便は佐世保駅前を発着とする ●南部方面の便は松浦町付近を発着とする  
長崎スマートカードデータの分析によると、昼間の時間帯は多くの利用者が市の中心地（佐世保駅前～松浦町）を目的地とされています。

### 工夫 その2

～長距離化による弊害をなくし、区間運行バスの設定を行います～  
⇒⇒利用状況に応じた行先設定を行う。

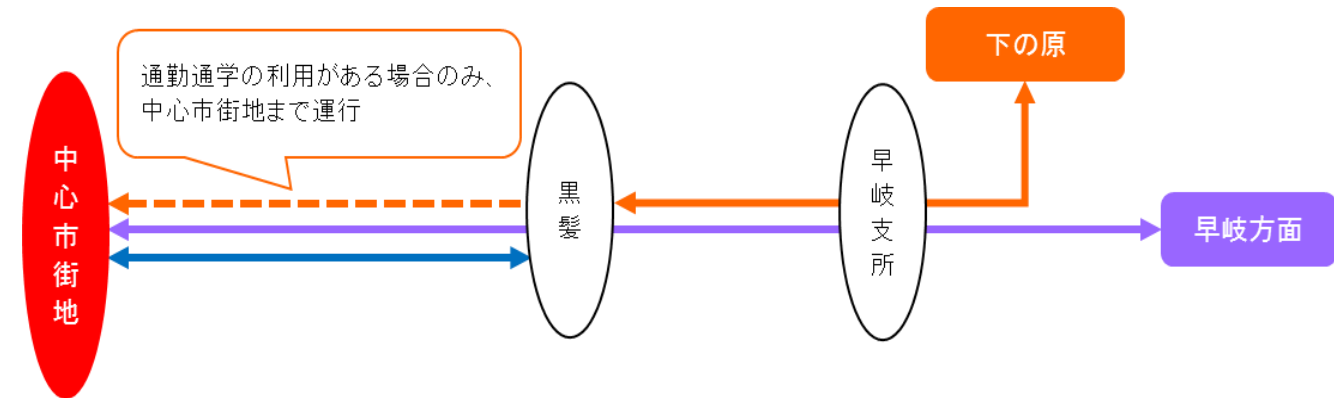
#### 【課題】

- バスの長距離化により、到着時間が大幅に遅れる便がある。
- 中心市街地の整理（利用者数に対し本数が多い）が進まない。

#### 【工夫】

- 対象路線しか乗るバスがない区間のほとんどの利用者が降車する場合は、朝夕の通勤通学時間帯以外については、地域の主要バス停に行先を変更し、距離を短くする。

（例）下の原線の発着地を昼間帯は黒髪に変更



### 工夫 その3

～経由地を少なくしたわかりやすい路線の設定を行います～

#### 【課題】

- 同じ行先でも経由地が数通りある等、利用者にわかりにくい路線がある。
- どこを経由するかで所要時間が大幅に違う。

#### 【工夫】

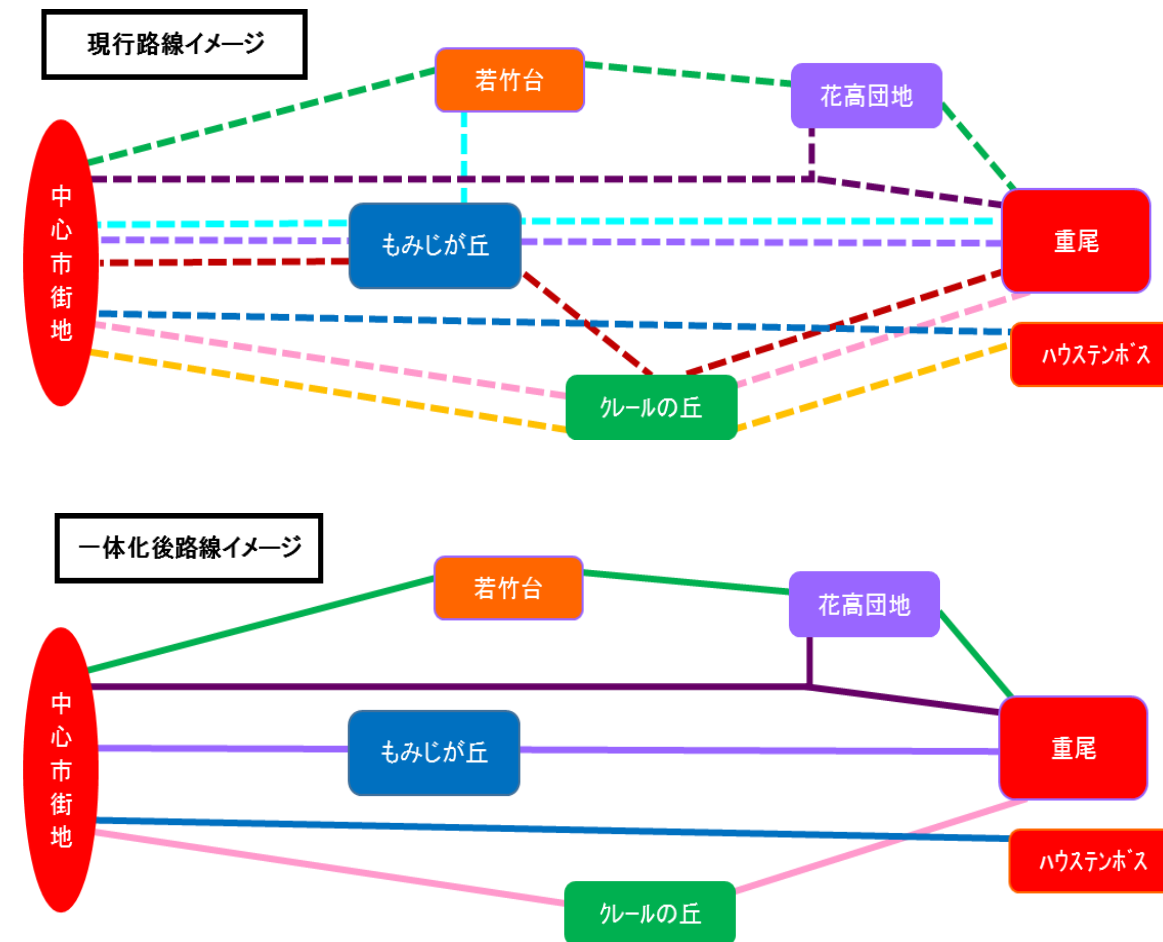
- 経由地を少なくしたり、経由地を行先にする等、利用者にわかりやすい路線となるよう整理しました。

（例）若竹台団地経由便は、花高団地の一部便に統一

（例）もみじが丘経由便は、以降他地区の経由をせず重尾へ運行

（例）クレールの丘経由便の行先は、重尾に統一

（例）ハウステンボス行は、他地区の経由をせず運行



## (2) 区間ごとのバス本数

～年々減便が進んでいく中、全体ダイヤをみながら1か所でダイヤ編成を効率的に行い、まずは約3年間のバスの便数維持を図ります～

ここまで説明してきた様々な工夫を盛り込みながらダイヤ編成を行い、区間ごとの本数案を作成しました。  
一体化後の区間のバス本数については、別紙の本数表にまとめております。

 別紙「バス運行体制一体化後の区間運行本数表」をご覧ください

## 3. バスサービスの今後

### (1) バス車両・運行形態が変わります

#### ①現行

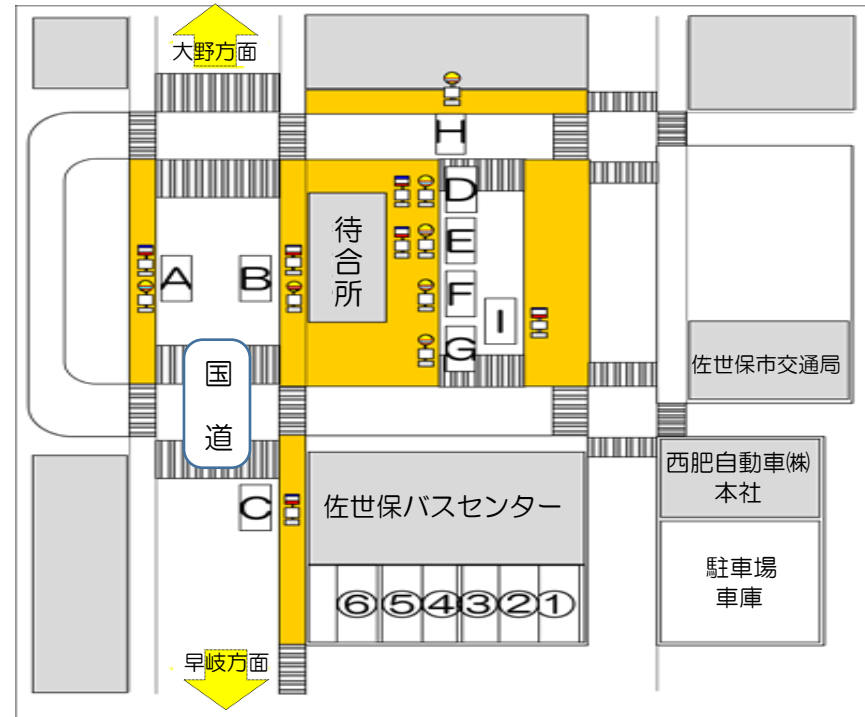
| No | バスの所有会社<br>(路線認可を受けている) | 運転士所属会社  | バスの色    | バス車体に表記している<br>会社名 | 備考         | 低床バス台数<br>平成30年4月1日時点<br>128台(うちノンステップバス91台)<br>全体の約4割 |
|----|-------------------------|----------|---------|--------------------|------------|--|
| 1  | 西肥自動車(株)                | 西肥自動車(株) | シルバーブルー | 西肥自動車(株)           | 西肥バスの自社運行  |  |
| 2  | 佐世保市交通局                 | 佐世保市交通局  | レモン     | 佐世保市交通局            | 市営バスの自社運行  |  |
| 3  | 佐世保市交通局                 | させぼバス(株) | レモン     | 佐世保市交通局            | 市営バスの委託運行  |  |
| 4  | させぼバス(株)                | させぼバス(株) | レモン     | させぼバス(株)           | させぼバスの自社運行 |  |

#### ②平成31年3月24日以降

| No | バスの所有会社<br>(路線認可を受けている) | 運転士所属会社  | バスの色    | バス車体に表記している<br>会社名 | 備考         | 低床バス台数<br>平成36年3月予定<br>178台(うちノンステップバス141台)<br>全体の約6割を目標 |
|----|-------------------------|----------|---------|--------------------|------------|--|
| 1  | 西肥自動車(株)                | 西肥自動車(株) | シルバーブルー | 西肥自動車(株)           | 西肥バスの自社運行  |  |
| 2  | 西肥自動車(株)                | させぼバス(株) | レモン※    | 西肥自動車(株)           | 西肥バスの委託運行  |  |
| 3  | させぼバス(株)                | させぼバス(株) | レモン     | させぼバス(株)           | させぼバスの自社運行 |  |

※西肥自動車(株)では、バスの更新をするタイミングで順次バスの色をシルバーブルーに変えていく予定です。

## (2) 佐世保駅前のバス停を整理します



現在、行先が同じ方向でもバス事業者によって乗降場所が違う。

(例)・相浦・日野峠方面・・・西肥バスは A 乗り場、市営バスは F 乗り場

・大野、商業高校方面・・・西肥バスは A 乗り場、市営バスは D 乗り場

《整理の方向性》・・・・・・・・・・同じ行先の便は同じ乗り場で乗車できるように整理する方向で検討中です。

## (3) 窓口・バス停は、西肥バス・させぼバス共通になります

- ・現在の市営バス窓口である駅前待合所、島瀬定期券売り場、また西肥バスの佐世保バスセンター、大野待合所、早岐田子の浦待合所等の乗車券発売窓口では、同一の各種乗車券を取り扱う予定です。
- ・バス停は原則 1 本に統一し、両社のバスの時刻を一つの時刻表に表示します。ただし、行先やダイヤ本数が多いバス停（中心市街地周辺）は 1 本の標柱に時刻表の掲示ができない場合もある為、2 本共使用する事もあります。

## (4) 西肥バス・させぼバスの共通定期券を導入します

- ・定期券の区間内であれば西肥バス、させぼバスのどちらのバスにも乗車でき、その方面へ行くバスならどのバスにもご利用いただけます。  
(例) 定期券をお持ちの方は、その区間内であれば基本的にシルバーブルーのバスでもレモン色のバスでも乗車できます。(一部高速バスやコミュニティバスは除く)

## (5) 運賃については、当面改定しない予定です

## (6) 敬老福祉パスはこれまで通りご利用できます

## (7) 今後、全国相互利用交通系 IC カード「ニモカ」を導入する予定です

- ・老朽化している長崎スマートカードにかわり、平成 32 年 3 月から全国で利用できる IC カードのニモカの導入を目指しています。
- ・すでに長崎県内のコンビニエンスストア・スーパー・飲食店・駐車場他、ニモカに対応している 1,400 箇所以上の店舗で利用可能です。うちコンビニエンスストア約 500 店舗では **24 時間いつでも積み増し可能**です。
- ・ニモカは東京、大阪、福岡等、全国のほとんどの公共交通機関でそのまま利用できます。
- ・ニモカ以外の全国相互利用交通系 IC カード（スイカやスゴカ等）を持っている全国からの訪問客が、佐世保市内のバスでもそのまま利用できます。

## (8) 各種乗車券の取扱いが変わります

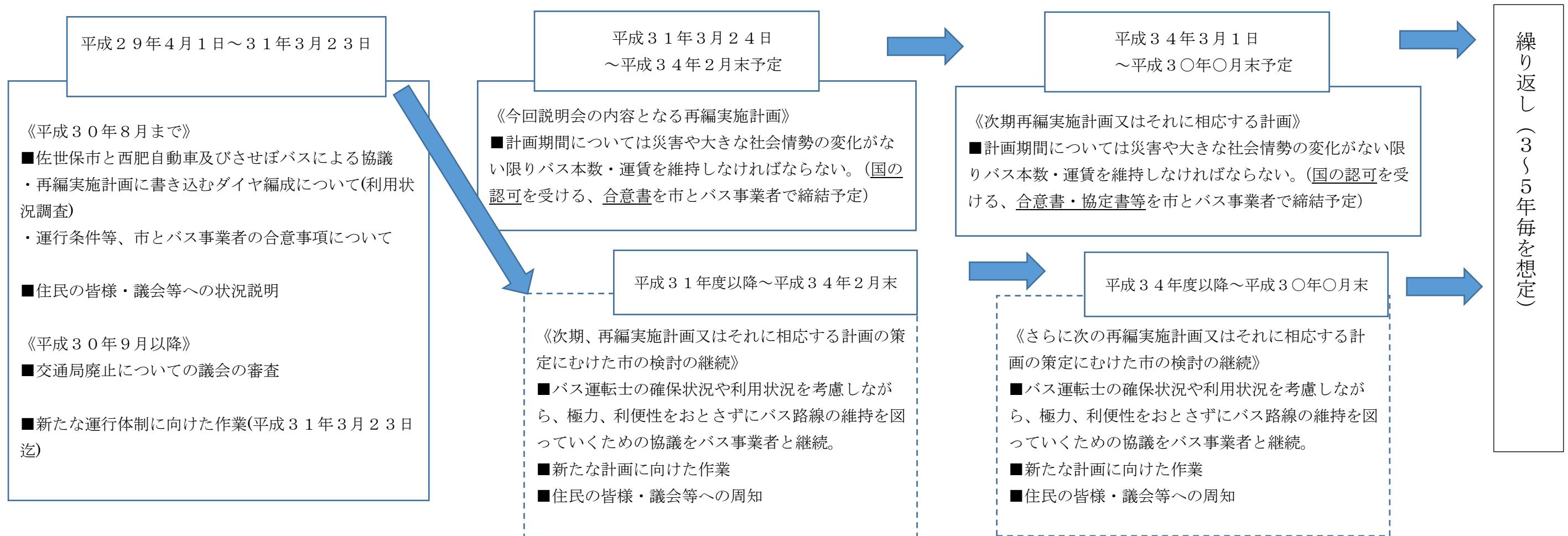
- 交通局で販売されている各種乗車券については、極力、西肥自動車(株)でも残す方向で検討をしています。ただし、現在の長崎スマートカードシステムの再構築や二モカ移行に際し大幅な変更をしないと運用できない場合は、やむを得ずサービスを終了する可能性があります。
- 交通局と西肥自動車(株)の両事業者に類似サービスがある場合は、1つの制度に統合する方向で検討中です。

《現時点での検討の方向性》

- (例) 一日乗車券・・・存続の方向で検討中。
- (例) こども定期・・・西肥バスの夏休みキッズパスに統合予定
- (例) お出かけ定期・・・西肥バスのリフレッシュパス65に統合予定。
- (例) 大学生定期・・・システムの大幅な変更が必要になるが、現在検討中。

## 4. 行政からの関与

### (1) バス事業者と共にこれからのバス事業についての計画を立てることで、今後も市はバス事業に関与していきます



(2) バス運転士の接遇マナーの向上やサービス均一化を実現するため、市主導で必要な協議の場を設けていきます。

(3) 交通局が取り組んでいる「利用者モニター制度」を市とバス事業者共同で行っていきます。

利用者モニター制度とは？・・・モニターとして協力して頂く方を公募し、実際にバスに乗っていただきながら、バスサービス向上に役立つご意見や情報提供を頂く制度です

(4) バス運転士確保に向けて、市も支援していきます。

## 5. バス事業の収支状況 《現状のままに比べ、一体化した場合は収支率が向上し路線維持につながります》

### ■バス事業者の営業収支率推移 ～実績及び一体化後の予想～（※1）

|       | H26 年度実績   | H27 年度実績  | H28 年度実績  | H29 年度見込  | H30 年度予想 | H31 年度予想 | H32 年度予想 | H33 年度予想 |
|-------|------------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| 営業収支率 | 94.0%      | 95.7%     | 96.4%     | 92.7%     | 88.3%    | 95.4%    | 95.3%    | 95.2%    |
| 燃料価格  | 108.14 円/ℓ | 81.73 円/ℓ | 76.11 円/ℓ | 87.32 円/ℓ | 100 円/ℓ  | 110 円/ℓ  | 110 円/ℓ  | 110 円/ℓ  |

- (1) 人口の減少に伴い利用者数が減少し、運賃収益が減少していくのみでなく、燃油価格の変動が営業収支率に大きな影響を及ぼしています。
- (2) H30 年度も燃料価格の高騰が続いており、当面は燃料価格が高値圏で推移することが予想されます。
- (3) 今般の路線一体化による経営効率化が進むことで、燃料価格高騰のなかでも H27 年度程度の営業収支率が維持される見通しです。

### 《参考》もし一体化せず、現状のまま推移した場合（※2）

|       | H26 年度実績 | H27 年度実績 | H28 年度実績 | H29 年度見込 | H30 年度予想 | H31 年度予想 | H32 年度予想 | H33 年度予想 |
|-------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 営業収支率 | 94.0%    | 95.7%    | 96.4%    | 92.7%    | 88.3%    | 85.7%    | 87.4%    | 87.6%    |

※1 交通局は平成30年度まで存続

※2 交通局が平成31年度以降も存続すると仮定した試算です