

佐世保市地域公共交通網形成計画

平成27年6月

佐世保市

変更履歴

平成28年6月 「基本方針3:利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する」
に係る検討方針及び実施時期の変更

佐世保市地域公共交通網形成計画

目 次

現状分析編

1. 佐世保市の概況	2
(1) 立地、地形、地勢等	2
(2) 人口推移・将来人口推計	3
(3) 事業所数、従業者数	5
(4) 住民の交通移動の概要	6
(5) 観光動態	8
2. 上位・関連計画の整理	9
(1) 第6次総合計画	9
(2) 都市計画マスタープラン	12
(3) 「海風の国」佐世保・小値賀観光圏整備計画	16
3. 公共交通ネットワークの現状	17
(1) 公共交通路線の整備状況	17
(2) 交通不便地区の状況	18
(3) 公共交通の事業者の現状	19
(4) 公共交通の利用動向	22
(5) 地域における公共交通ネットワークの現状	23
(6) 鉄道とバスの分担率	38
(7) 交通モード間の連携の現状	40
(8) 鉄道とバスの役割分担の現状	44
4. 乗合バスの現状	45
(1) バス事業の概要（路線バスネットワーク）	45
(2) バス路線の状況	46
(3) 特定区間の分析	51
(4) 経営指標等	55
(5) 将来需要推計	56
5. 佐世保市における現状・問題点および課題整理	57
(1) 現状・問題点のまとめ	57
(2) 課題整理	59

佐世保市地域公共交通網形成計画・本編

1. 計画の背景	64
2. 計画の位置づけ	65
3. 計画の期間	65
4. 計画の区域	65
5. 基本方針	66
(1) 佐世保市における公共交通ネットワークの方向性	66
(2) 公共交通ネットワーク形成の基本方針	67
6. 計画の目標設定	74
7. 目標達成のための施策	75
(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	76
(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	79
(3) 利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する	81
(4) 公共交通の利用促進・需要創造を推進する	84
8. 計画の達成状況の評価	91

現状分析編

1. 佐世保市の概況

(1) 立地、地形、地勢等

- 本市は、九州の北西端、長崎県の北部に位置する都市です。市中心部から長崎市までは約 80km、福岡市まで約 100km、東京まで約 1,000km、中国上海市まで約 800km の位置にあります。
- 総面積は 426.59km²(平成 25 年度現在)を有しています。市内では烏帽子岳 (568m) や将冠岳 (443m)、牧の岳 (301m)、国見山 (777m) 等の山系が連なり、臨海部ではリアス式海岸が形成され、各所に半島や岬が見られます。このリアス式海岸と大小の島々が織り成す複雑な自然景観は、西海国立公園「九十九島」として称賛されています。
- 気象条件は、対馬暖流の影響を受け、年平均気温 17.2 度、年間降水量 2,037mm (降水日 109 日、降雪日 18 日) となっています (平成 21 年～平成 25 年の平均値)。

(資料) 「第 6 次佐世保市総合計画 序論第 2 章 1 地勢・位置」を基に、

平成 25 年版佐世保市統計報告書 1. 土地及び気象

(<http://www.city.sasebo.lg.jp/kikaku/seisak/h25tokeisho.html#1>. 土地及び気象、2014 年 8 月 6 日更新) 掲載のデータにより一部更新 (気象条件は、当該統計箇所に掲載されている平成 21 年～25 年のデータを基に計算して得た値を追加) して加工



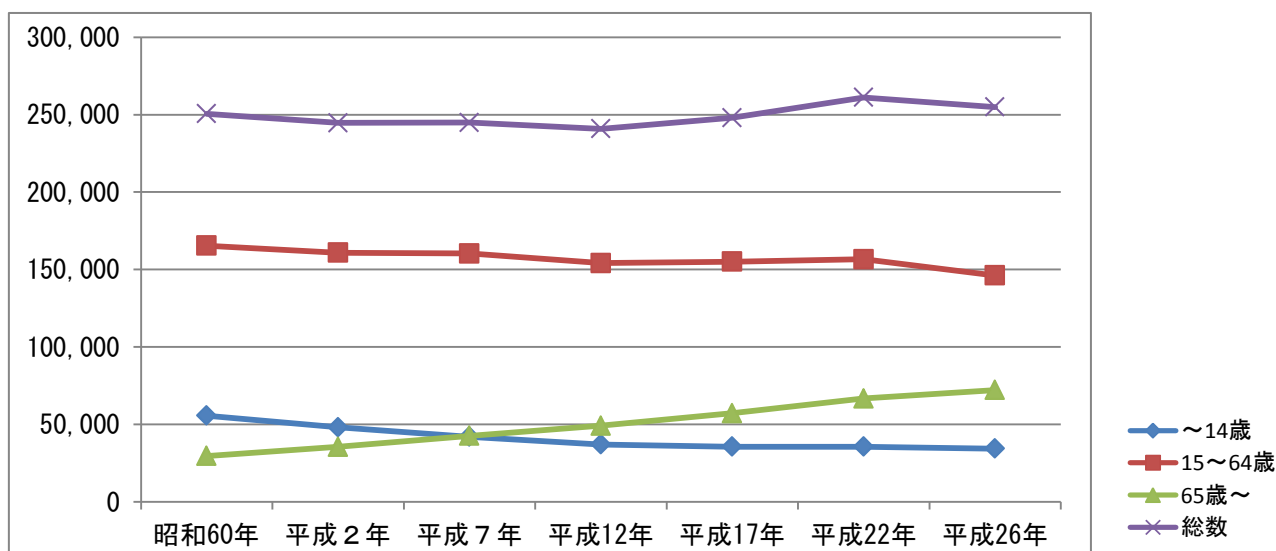
(資料) 「佐世保市ホームページ」より

(2) 人口推移・将来人口推計

①人口推移

- ・総人口は昭和60年から平成12年にかけて減少傾向となっています。平成12年から平成22年にかけては、市町村合併により微増の傾向となっていますが、平成22年以降は再び減少傾向となっています。
- ・65歳以上の人口は、一貫して増加し、遅くとも平成7年には、14歳以下の人口を上回るなど、少子高齢化が進んでいます。

年齢3階級別人口推移



年別	人 口									従属人口 指数
	総数	0～14歳		15～64歳		65歳以上		不詳		
	人	人	%	人	%	人	%	人	%	
昭和60年	250,633	55,585	(22.2)	165,452	(66.0)	29,588	(11.8)	8	(0.0)	51.5
平成2年	244,677	48,058	(19.7)	160,836	(65.7)	35,486	(14.5)	297	(0.1)	51.9
平成7年	244,909	41,924	(17.1)	160,305	(65.5)	42,597	(17.4)	83	(0.0)	52.7
平成12年	240,838	37,027	(15.4)	154,143	(64.0)	49,123	(20.4)	545	(0.2)	55.9
平成17年	248,041	35,530	(14.3)	155,115	(62.5)	57,155	(23.1)	241	(0.1)	59.8
平成22年	261,101	35,525	(13.6)	156,652	(60.0)	66,705	(25.5)	2,219	(0.8)	65.3
平成26年 (推計人口)	254,901	34,339	(13.6)	146,213	(57.4)	72,130	(28.3)	2,219	(0.9)	72.8

(注) 従属人口指数＝生産年齢人口（15～64歳）の人口100人あたりの扶養負担

（（年少人口（0～14歳）＋（老年人口（65歳以上））／生産年齢人口（15～64歳）×100

（資料）「国勢調査 総務省統計局」より

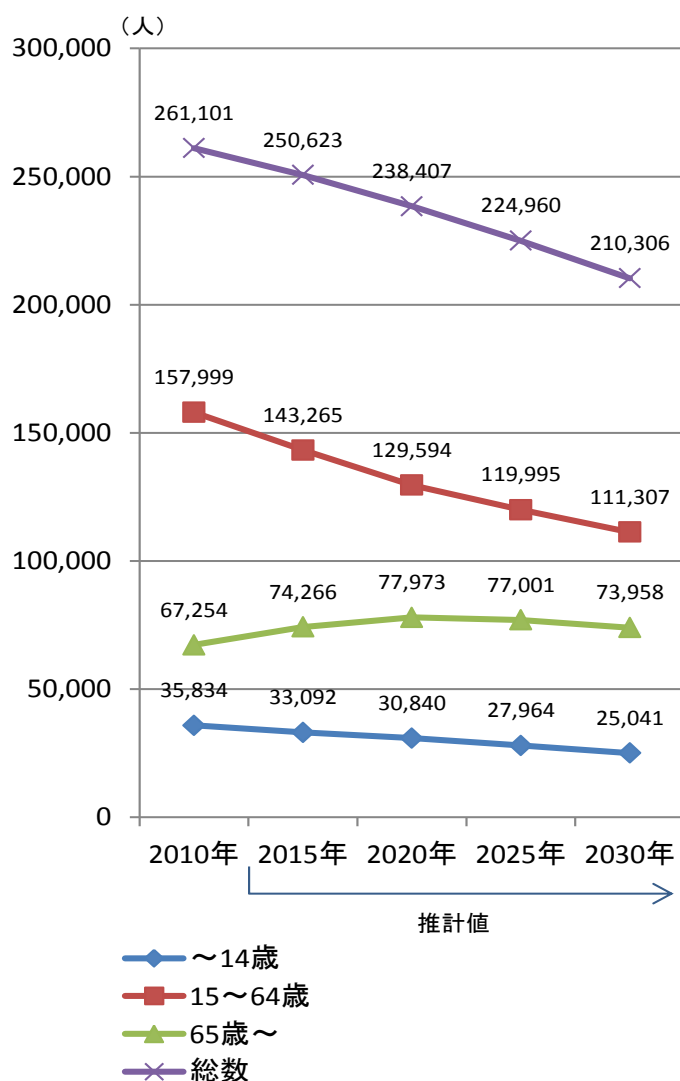
平成26年は国勢調査による人口を基に10月1日現在の推計人口を算出

（資料）「佐世保市ホームページ」より

②将来人口推計

- 社会保障・人口問題研究所 「日本の地域別将来推計人口（都道府県・市区町村）」によると、市全体の人口は、14歳以下、15～64歳の各層は減少が続きます。
- 65歳以上の高齢者人口も2020年まで微増していますが、その後は微減傾向になっています。

将来人口推計

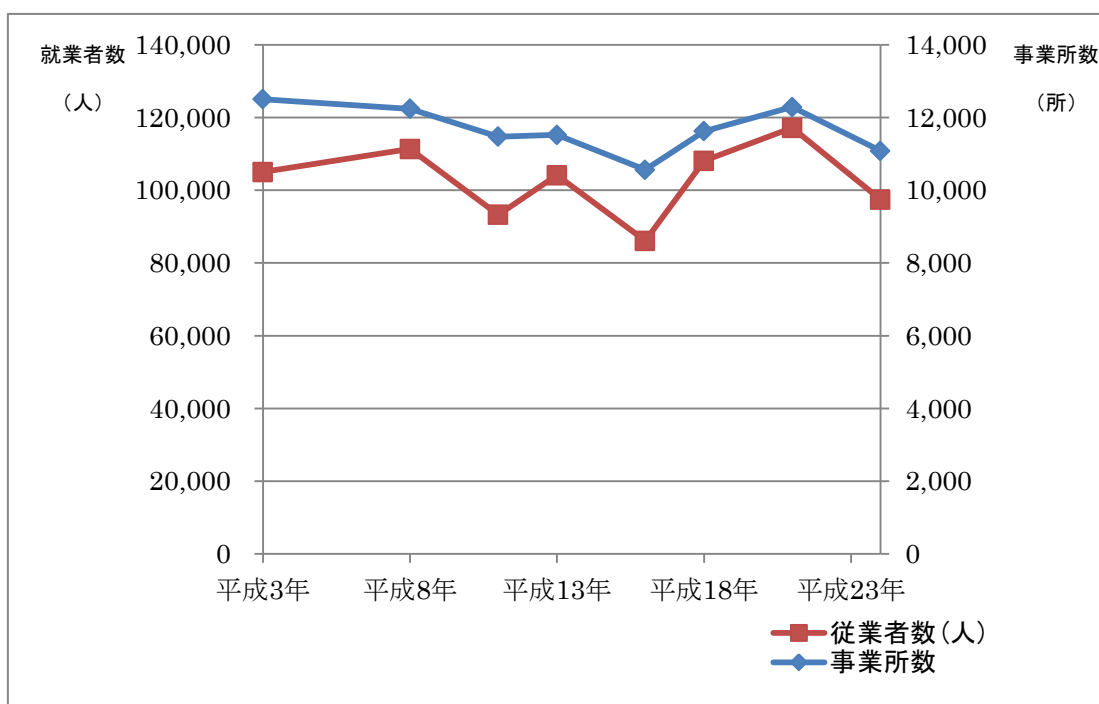


(資料) 社会保障・人口問題研究所 「日本の地域別将来推計人口（都道府県・市区町村）」

(3) 事業所数、従業者数

- 事業所数は平成 16 年までは減少傾向にあり、その後は市町村合併によって増加していますが、近年は減少しています。
- 従業者数も事業所数とほぼ同様の推移を示していますが、概ね 10 万人前後となっています。

事業所数、従業者数の推移



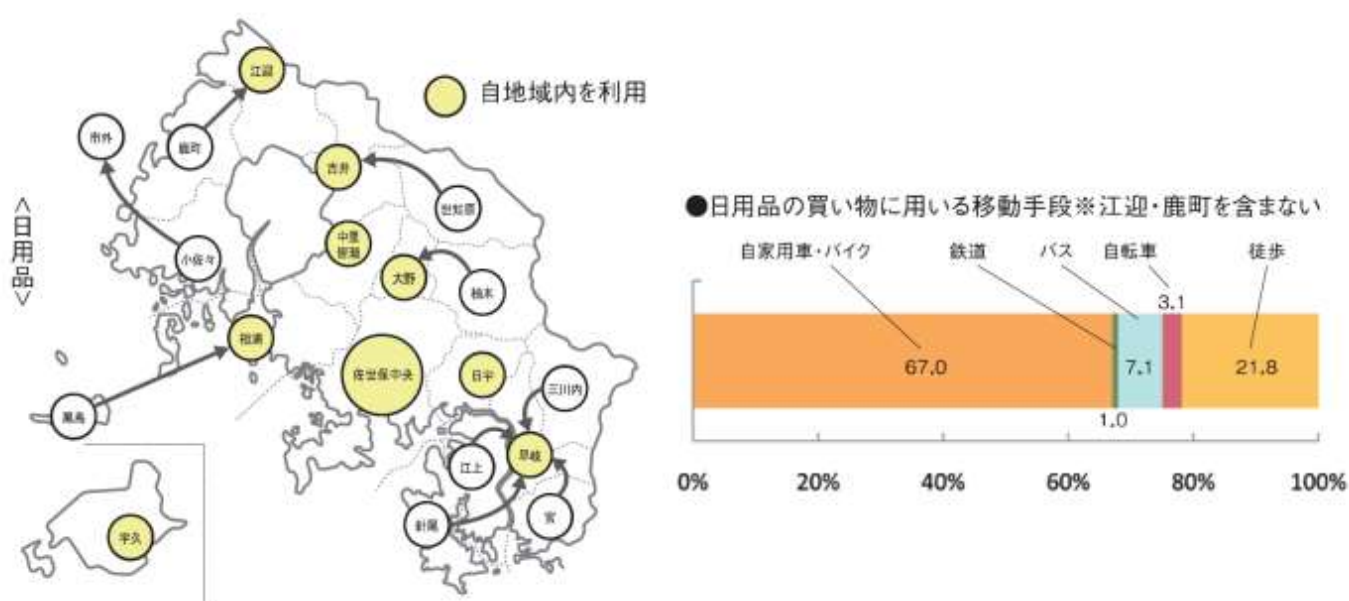
	事業所数 (所)	従業者数(人)
平成 24 年	11,082	97,422
平成 21 年	12,286	117,145
平成 18 年	11,622	108,085
平成 16 年	10,563	86,091
平成 13 年	11,522	104,127
平成 11 年	11,474	93,271
平成 8 年	12,237	111,358
平成 3 年	12,501	105,014

(資料)「経済センサス」より

(4) 住民の交通移動の概要

- 日用品の買い物：自地域内の移動が多い傾向にありますが、南部エリアにおいては、三川内、江上、針尾、宮の各地域から早岐への移動が多くなっています。交通手段としては、自家用車・バイク、続いて徒歩が多くなっており、バスは相対的に低い状況です。

佐世保市内での交通移動の概要(日用品の買い物)



(資料)「佐世保市都市計画マスタープラン」より

(注) 小佐々からの「市外」については、「佐々町」への移動と推測される。

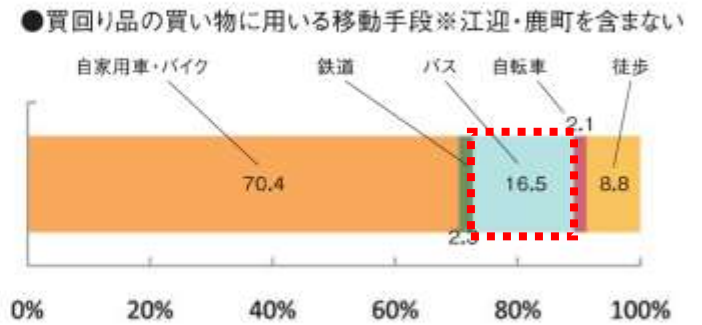
南部エリアにおけるバス利用の状況

		降車地区				合計
		佐世保中央	日宇	早岐	その他	
乗車地区	三川内	33	31	34	18	116
	江上	132	69	121	169	491
	針尾	24	29	24	148	225
	宮	15	14	39	15	83

(資料) 平成 26 年 10 月 7 日 (火)、8 日 (水)、9 日 (木) の IC カードデータをもとに、1 日平均の利用状況を想定した数値。

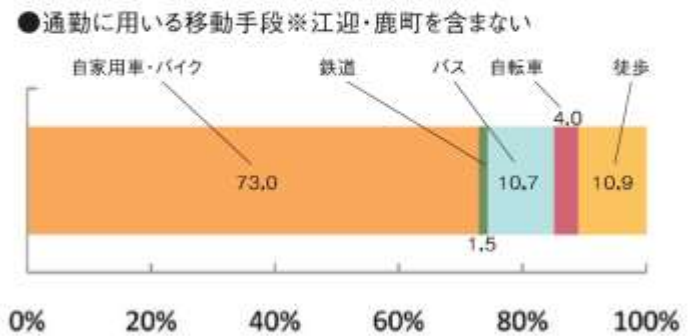
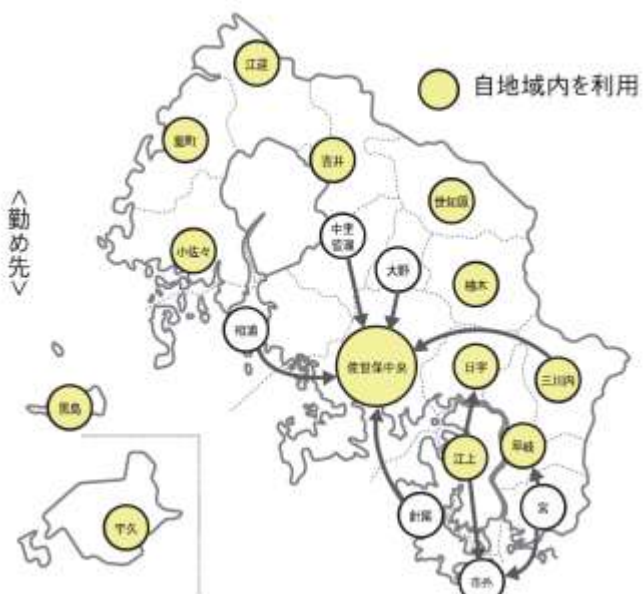
- 買回り品の買い物：北部エリアは中心市街地へ、南部エリアは日宇地域への移動が多く、バスの利用率が16.5%と非常に高い割合になっています。
- 通勤移動：市南部エリアを中心に中心市街地への移動が多くなっています。南部エリアでは日宇や早岐地区への移動も多いとみられます。バスの利用率は10%程度です。
- 買回り品の買い物移動や通勤・通学を中心に、他都市と比較してもバス利用率が高く、バスを中心とする公共交通網が、主に中心市街地への交通手段として有効に機能していると考えられます。

佐世保市内での交通移動の概要(買回り品の買い物、通勤)



買回り品の買い物でのバス利用が多い

(注)「日宇」には大型商業施設が集積する「大塔地区」を含む。



(資料)「佐世保市都市計画マスタープラン」より

(5) 観光動態

- 佐世保市の観光客数は、平成 21 年頃までは減少傾向でしたが、その後はハウステンボス等の観光施設の集客が伸び、増加傾向にあります。特に日帰り観光客の増加が大きくなっています。



(資料) 「佐世保市・佐世保観光コンベンション協会 平成 25 年佐世保市観光統計」より

2. 上位・関連計画の整理

(1) 第6次総合計画

公共交通に関連する政策は以下の通りです。

①政策7-5：地域生活の移動を支える公共交通づくり

●めざす姿

公共交通を利用し、誰もが便利に外出することができる公共交通体系がつくられています。

●主な達成目標

成果指標 ※指標設定の考え方	現状値 (平成22年度)	目標値 (平成25年度)	目標値 (平成29年度)
目的地まで移動するのに円滑に公共交通機関の利用ができる市民の割合 ※「市民意識アンケート調査」で測ります。	-	67.4%	69.4%

●前期基本計画を振り返っての今後の課題

- ・利用者が減少している既存の公共交通機関に対しての利用促進を図る必要があります。
- ・交通不便地区への対策については、持続可能な仕組みづくりの構築が課題となっています。

●今後の方向性

- ・既存のバスや航路の維持に必要な欠損補助を行う一方、各事業者間との連携を図り、利用促進に取り組みながら、公共交通機関を中心とした利便性の高い地域交通づくりを目指すため、他の関連施設も含めた具体的な事業内容及び達成目標を示した「地域交通再生計画」を推進します。
- ・市全域に存在する交通不便地区については、社会実験などの実施を通じて、具体的な対策を推進します。

公共交通利用者数（単位：千人）



（資料）「第6次佐世保市総合計画」より

②施策7-5-1：公共交通機関の維持・活性化

●施策の方向性

・バス路線の維持及び利便性向上

利用者拡大によるバス路線の維持と利便性の向上を図るため、事業者間の調整・協議により、路線バス網及びダイヤ等の柔軟な見直し・再編に努めます。

・市営バスの経営健全化の推進

市営バスについては、市が100%出資する子会社させばバスへの管理の受委託などさらなる経営の効率化を進め、市民ニーズなどを踏まえたサービス水準の維持、事業の維持・存続に努めます。

・鉄道の維持及び利便性向上

九州新幹線西九州ルートの開業に向け、県及び関係自治体等と協力・連携しながら、関係各方面に働きかけを行います。

JR佐世保線・大村線の輸送改善を図るため、「県総合交通計画」に基づき、県及び関係者との協議・連携を進めます。

また、第3セクター松浦鉄道については、安全な旅客輸送の確保と健全な事業運営を図るため、関係自治体と連携しながら、適切な支援を行います。

・離島航路の維持及び利便性向上

離島での生活に不可欠な離島航路の維持のため、国や県と連携しながら、財政負担等の必要な支援を行うとともに、事業者に対しては、必要に応じ、ダイヤの見直し等による利便性の向上や経営改善に向けた取組みについて、働きかけを行います。

・公共交通機関の活性化

公共交通機関の維持存続のみでなく、その活性化を図るため、地域で支える意識や持続的な利用の必要性について広報などの啓発活動を積極的に行います。

また、「地域交通再生計画」の進捗状況を把握しながら、他の関連施策とも連携を行います。

●主要事業

- ◇地方バス路線維持対策事業
- ◇市営バスの経営健全化の推進事業
- ◇佐世保線等対策事業
- ◇松浦鉄道対策事業
- ◇離島航路対策事業
- ◇公共交通活性化事業

●主な達成目標

成果指標	現状値 (平成22年度)	目標値 (平成25年度)	目標値 (平成29年度)
公共交通利用者数(鉄道・バス)	24,192,584人	24,117,764人	24,117,764人
公共交通利用者数(航路)	344,296人	351,176人	351,176人

(資料)「第6次佐世保市総合計画」より

③施策7-5-2：交通不便地区対策の推進

●施策の方向性

- ・既存交通体系の見直しによる交通不便地区の解消

路線バスなどの既存の公共交通機関と連携し、路線見直しやダイヤ変更等による利便性向上を目指し、事業者間の調整に努めます。

- ・新交通システムの導入による交通不便地区の解消

バス等の公共交通機関の利便性が著しく低い地域においては、地域のニーズ等を把握した上で、予約型の乗合タクシー等の新たな交通手段の導入を図ります。

導入にあたっては、市民協働の視点で効率的なダイヤや運行方法を検討するなど、持続可能な仕組みの構築を図ります。

●主要事業

◇交通不便地区対策事業

●主な達成目標

成果指標 ※指標設定の考え方	現状値 (平成 22 年度)	目標値 (平成 25 年度)	目標値 (平成 29 年度)
交通不便地区対策の着手率 ※市内 19 地区のうち、各地区の実情に合った運行形態による対策を実施又は着手した地区数の割合で測ります。	11%	42%	68%

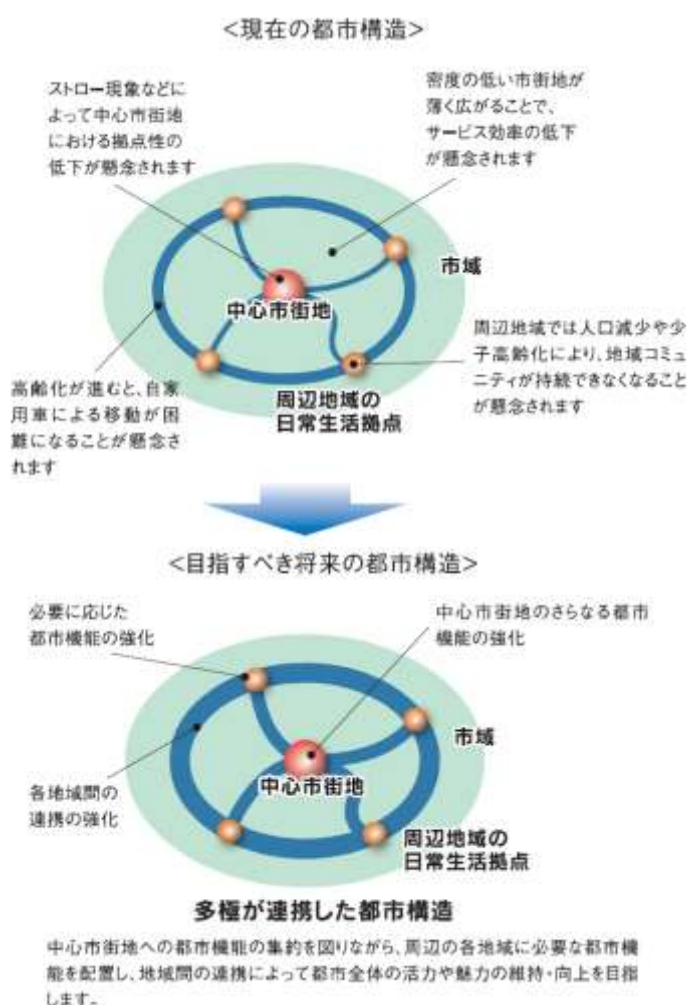
(資料)「第6次佐世保市総合計画」より

(2) 都市計画マスタープラン

① 佐世保市のまちづくりの基本的な考え方

- 佐世保市においては、市町村合併によって市域が拡大する一方、周辺部を中心に人口減少による過疎化が進んでいます。こうしたなか、中心市街地への都市機能の集約を図りながら、周辺の各地域に必要な都市機能を配置し、地域間の連携によって都市全体の活力や能力の維持・向上をはかることのできる「多極が連携した都市構造」への転換が求められています。

多極が連携した都市構造への転換イメージ

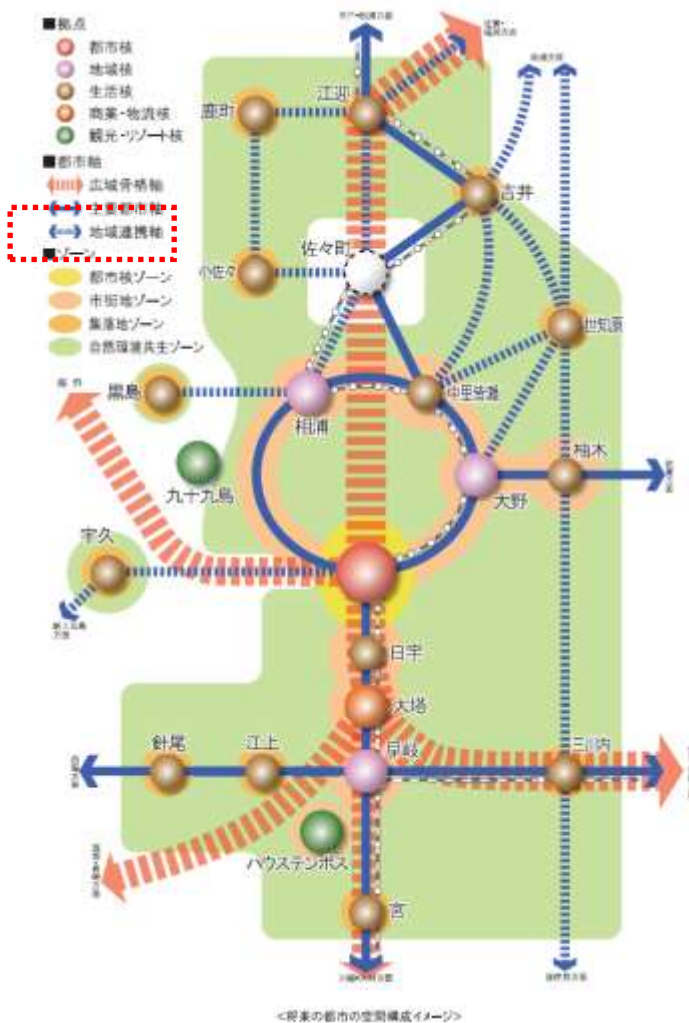


(資料) 佐世保市都市計画マスタープランより

②佐世保市における将来都市構造

- 佐世保市の将来都市構造については、下図のとおりです。
- このうち、市内の交通を担う都市軸である「主要都市軸（都市核と各地域および周辺市町との円滑な移動を担う軸）」および「地域連携軸（各地域間の連携を高め、円滑な移動を担う軸）」に沿って、路線バスを中心とした公共交通網が形成されています。
- 「主要都市軸」については江迎から吉井、佐々町、大野あるいは相浦、中心市街地を経由して日宇、早岐に至り、江上・針尾、宮、三川内の各方面を結びます。また柚木から大野間も主要都市軸となっています。
- 「地域連携軸」については、主要都市軸上に位置しない生活核（鹿町、小佐々、世知原、黒島、宇久等）を中心に、隣接する地域核・生活核を結んでいます。

佐世保市の将来都市構造

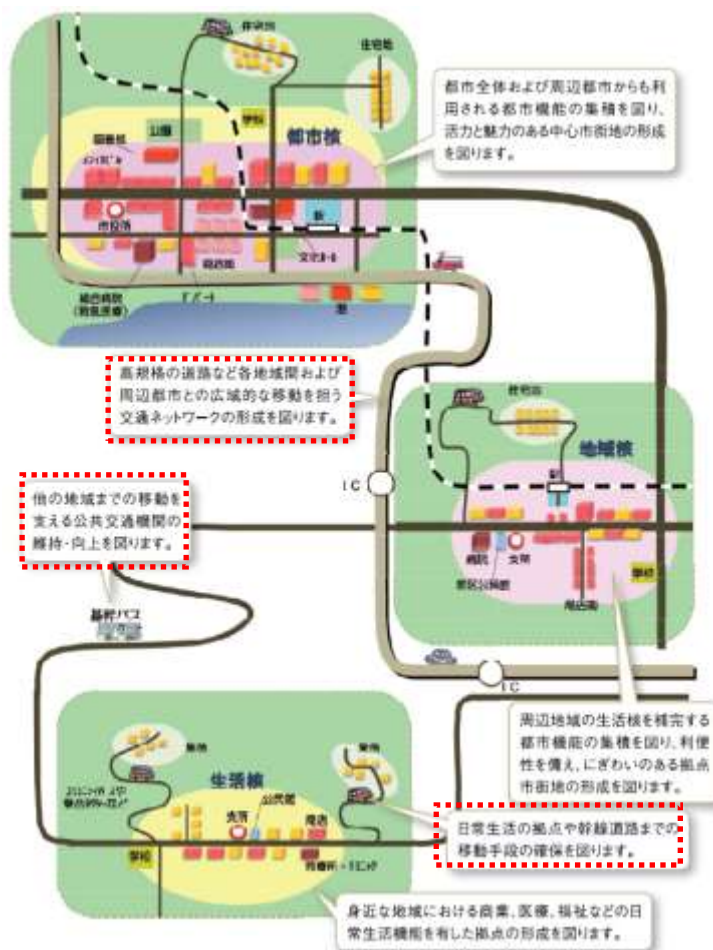


(資料) 佐世保市都市計画マスタープランより

③拠点間の公共交通整備に関する考え方

- 市内の拠点として、「都市核」「地域核」「生活核」が設定されています。
- これら拠点間の公共交通整備に関する考え方は以下のとおりです。
 - 都市核と地域核の間においては、地域間の移動を担う公共交通（鉄道・バス）の形成が求められています。また、都市核・地域核と周辺住宅地との移動手段の確保が求められています。
 - 生活核については、最寄りの地域核を結ぶ公共交通の形成が求められています。また、生活核と周辺の集落を結ぶ、コミュニティバスや乗合タクシー等の移動手段の確保が求められています。

多極が連携した都市構造が目指す生活のイメージ



(資料) 佐世保市都市計画マスタープランより

④地域公共交通に係る施策について

- ・都市計画マスタープランにおける地域公共交通に係る方策については以下のとおりです。
 - 広域的な公共交通やにぎわいを創出するための公共交通の多機能サービスの推進
 - 公共交通の幹にあたる都市内の拠点となる市街地を結ぶ幹線の利便性向上
 - 支線を含めた持続可能な公共交通網の再構築
 - 自家用車から公共交通機関への転換を進めるための利用促進策
 - 身近な日常圏内での交通サービスの充実（公共交通不便地区・空白地区対策）

【マスタープランの基本方針】

【マスタープランでの地域公共交通に係る方策】

<p>都市づくりの基本方針1 九州北西部の拠点として、活力ある産業・観光により、にぎわいのある都市をつくる</p>	<p>広域的な公共交通やにぎわいを創出するための公共交通の多機能サービスの推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本地域への流入人口増加のための JR 佐世保線の輸送改善 ・観光列車・観光バス・クルーズ等の効果的な実施 ・JR と松浦鉄道の乗り入れの検討
<p>都市づくりの基本方針2 子どもから高齢者まで誰もが安全で快適に暮らせる都市をつくる</p>	<p>公共交通の幹にあたる都市内の拠点となる市街地を結ぶ幹線の利便性向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道・バス・フェリー相互の乗継利便性向上 ・公共交通施設や鉄道・バス車両のバリアフリー化 ・敬老福祉パス等の福祉政策による移動支援 ・バスルート及び運行本数の見直し
<p>都市づくりの基本方針3 既存の都市基盤を有効活用し、環境にやさしい持続可能な都市をつくる</p>	<p>支線を含めた持続可能な公共交通網の再構築</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・支線を含めたバス路線の再構築、運行本数の見直し
<p>都市づくりの基本方針4 特色ある自然や景観を守り生かした、佐世保らしい都市をつくる</p>	<p>自家用車から公共交通機関への転換を進めるための利用促進策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用するのに便利な公共交通マップ等の作成や公共交通利用のための啓発事業の実施
<p>地域づくりの基本方針1 身近な地域コミュニティの中で支えあい、住み続けることのできる地域をつくる</p>	<p>身近な日常圏内での交通サービスの充実(公共交通不便地区・空白地区対策)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地・交通不便地区における、生活拠点、最寄りの公共交通結節点を結ぶ公共交通手段の確保 ・交通事業者が存在しない地域における NPO 団体による自家用有償運送の導入の検討
<p>地域づくりの基本方針2 地域資源を守り活かし、住民との協働により愛着のある地域をつくる</p>		

(3)「海風の国」佐世保・小値賀観光圏整備計画

- 観光資源・観光素材の魅力アップや周遊性向上のための二次交通の整備を行うなど、課題解決のための事業を促進することが方針として計画されています。
- 観光圏整備事業として、観光周遊バス運行事業等が計画されています。

観光圏整備計画の概要

観光圏の区域

- 区域の地理的範囲
長崎県佐世保市・北松浦郡小値賀町および周辺海域
- 観光圏を構成する都道府県名、市町村名
長崎県、佐世保市、小値賀町
- 設定理由

佐世保地区	小値賀地区
佐世保市の九十九島（くじゅうくしま）は、島の密度日本一を誇り、海の国立公園として守られてきた自然海岸が美しい景観を織りなし、波穏やかな内海は豊かな漁場となっています。 古くは日本で最初の海外交易地として、近年は米軍基地のある街として、外国人文化に触れ、交流してきた歴史があります。	佐世保から3時間の航路でつながる小値賀町は、海底火山の噴火でできた、なだらかな地形と肥沃な農耕地と漁場を形成し、人々の生活には懐かしい日本の原風景が残っています。 小値賀島から船で30分に位置する野崎島には、キリシタン信仰の歴史と照葉樹の森、野生鹿の生息する美しい自然が残されています。

日本で唯一の「外洋性多島海」の景観を要するこの地域は、古くから、海の外からの文化を受け入れてきた地、航海の寄港の地であった、まさに日本の玄関としての役割を果たしてきました。

海上交通の要衝でもあったこの地域の人々は、流れ込む異文化を受け入れ、共生する大らかさ、もてなしの気質が今に継がれ、異なるもの、新たなものを受け入れる自在性を感じさせます。

現在も両地区を結ぶ定期航路は、医療や物流・交流など人々の暮らしに不可欠な交通手段となっており、海とともに生きる人々の生活・漁業・農業・自然・歴史・文化さまざまな場面で密接な関係を築いています。

他に類を見ない美しい景観を誇る九十九島とそこで育まれる海の幸、キリシタン文化と信仰の歴史、鯨漁の歴史とともに伝わる独特の食文化、残された懐かしい日本の原風景と、現在の人々の中に息づく共生・融合の気質・自在性が、旅人をそこに暮らすかのように迎えます。

○数値目標

	単位	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
来訪者満足度	%	100	100	100	100	100	100
宿泊者数	人	219,330	227,700	232,410	237,120	241,830	250,200
リピーター率	%	73.0	73.5	74.0	74.5	75.0	75.5
人材育成研修開催件数	回	28	28	28	28	28	28

○計画期間

平成25年度～平成29年度の5力年

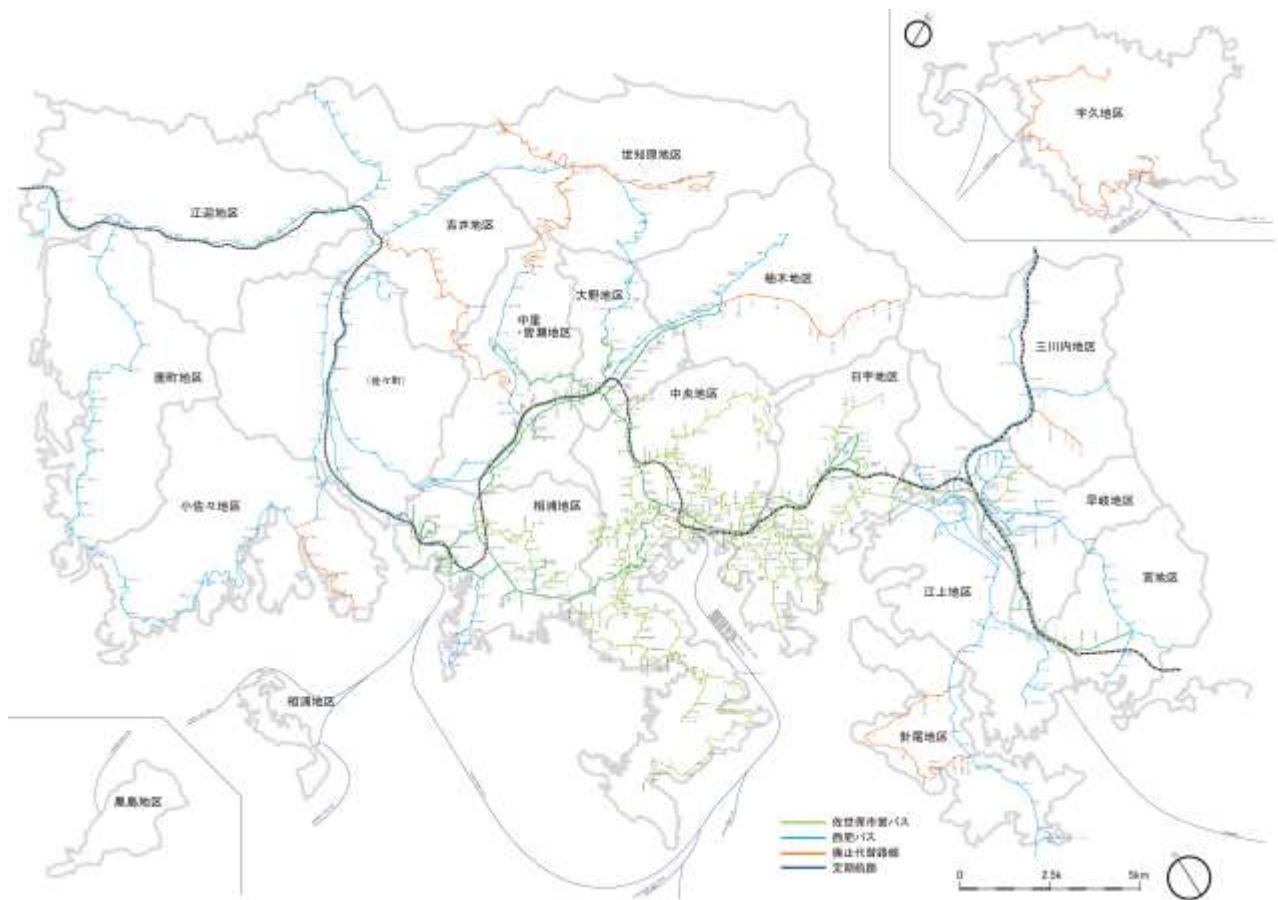
(資料)「海風の国」佐世保・小値賀観光圏整備計画より

3. 公共交通ネットワークの現状

(1) 公共交通路線の整備状況

- 鉄道および路線バスにより佐世保市内の公共交通ネットワークは形成されています。
- 中央地区およびその周辺においてバス路線が密集しているほか、各地区を鉄道および路線バスがネットワークしていることがわかります。

公共交通路線図



(2) 交通不便地区の状況

- 平成22年度に交通不便地区を調査し、各地区の対策優先度を整理しています。現在、3地区において取り組みを進めています。

交通不便地区（レベル別）

対策優先度	地区名	地区特性
レベル5	黒島地区	路線バス便数が低密度で、全体的に人口が少なく集落も分散している傾向が強い。 ▽ 区域運行型デマンドタクシー (区域全域が受益地)
	江上地区	
	三川内地区	
レベル4	針尾地区	
	宮地区	
	世知原地区	
	鹿町地区	
	宇久地区	
小佐々地区		
レベル3	吉井地区	
	江迎地区	
	柚木地区	
	中里・皆瀬地区	
	相浦地区	
レベル2	日宇地区	
	早岐地区	
	中央地区	
レベル1	大野地区	

(資料)「H22年度交通不便地区調査」より

交通不便地区対策を進めている3地区



(3) 公共交通の事業者の現状

① 鉄道

- 鉄道会社としては、九州旅客鉄道株式会社（JR九州）と松浦鉄道株式会社（MR）が佐世保市内で運行しています。
- 相互乗り入れについて、現在は朝の1運行のみMRの車両がJR九州の早岐駅まで乗り入れられています。

事業者概要一覧表

	九州旅客鉄道株式会社（JR九州）	松浦鉄道株式会社（MR）
本社所在地	福岡市博多区博多駅前3丁目25番21号 (長崎支社：長崎市尾上町1番89号)	長崎県佐世保市白南風町1番10号
路線名・系統数	<ul style="list-style-type: none"> • 佐世保線 • 大村線 	<ul style="list-style-type: none"> • 西九州線
路線延長	<ul style="list-style-type: none"> • 佐世保線：肥前山口～佐世保 営業キロ／48.8 km 駅／13 駅 • 大村線：早岐～諫早 営業キロ／47.6 km 駅／11 駅 • 全線 線区／22 線区 営業キロ／2,273.0km 駅／566 駅 	<ul style="list-style-type: none"> • 西九州線 営業キロ／93.8 km 駅／57 駅
乗車人員	<ul style="list-style-type: none"> • 佐世保駅 3,635 人/日（降車客含まず） • 早岐駅 1,392 人/日（降車客含まず） 	<ul style="list-style-type: none"> • 佐世保駅 691 人/日（降車客含まず）

(資料) 各社ホームページより

②乗合バス

- 乗合バスの事業者としては、西肥自動車株式会社、佐世保市交通局、させぼバス（佐世保市交通局の100%出資子会社）の3社が運行しています。
- 西肥自動車株式会社は路線バスの他に高速バスや空港バスの運行を行っています。佐世保市交通局の路線バスにおいては、車両台数の2／3についてはさせぼバスに委託して運行しています。また、させぼバスは25系統について自主運行しています。

事業者概要一覧表

	西肥自動車株式会社	佐世保市交通局	させぼバス
本社所在地	長崎県佐世保市白南風町9番2号	長崎県佐世保市白南風町7番38号	長崎県佐世保市白南風町7番38号
路線名・系統数	382系統 (本土乗合系統)	345系統	25系統
実車走行キロ (km)	10,829,886	4,117,808	162,880
輸送人員 (人)	9,974,803	9,216,298	442,294

(資料) 平成25年度 各社実績より

③タクシー

- 佐世保市内では約 600 台のタクシーが営業しています。
- 1 両当たり人口は 430（人）であり、全国平均よりも多い状況です。

タクシー両当たり人口

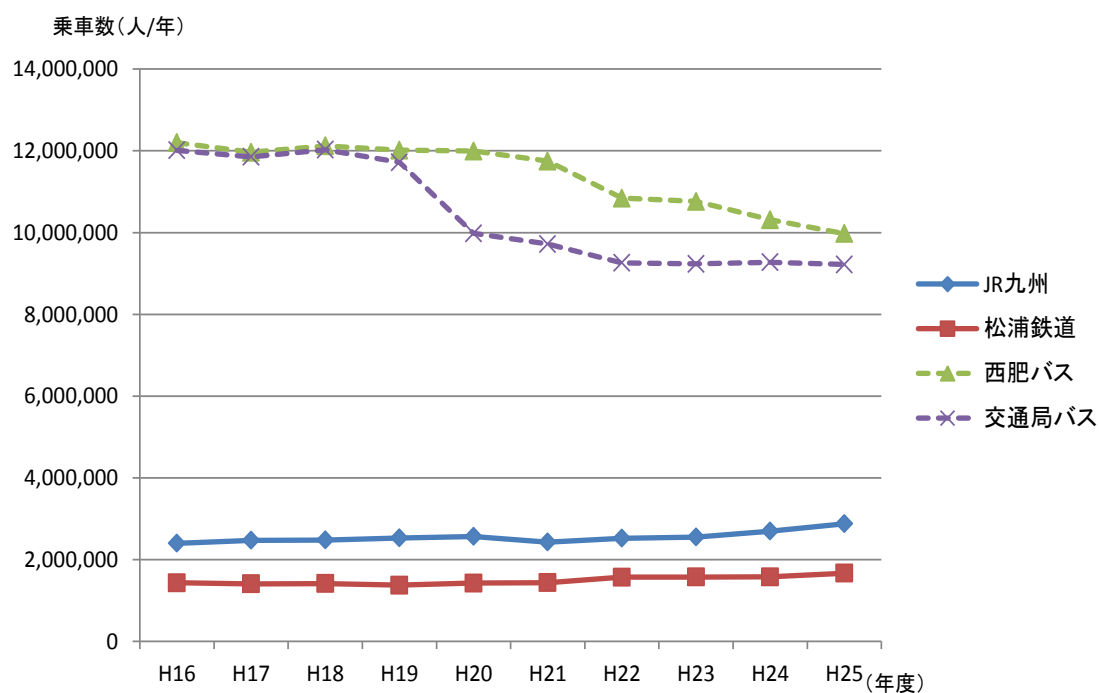
		車両数	人口	1両当たり人口
佐世保市	加盟タクシー会社 法人	492 台 (16 社)	255 (千人) (平成 27 年度)	430 (人)
	個人	100 台 (1 組合)		
全国 (H25 データ)		243,247 台 (54,575 事業者)	127,298 (千人) (平成 25 年度)	523 (人)

(資料) 「佐世保市タクシー協会ホームページ」
「(社) 全国ハイヤー・タクシー連合会ホームページ」
より

(4) 公共交通の利用動向

- JR九州については、利用者は増加傾向にあります。ハウステンボス等への観光客の増加による影響が考えられます。
- 松浦鉄道については、ここ数年は微増傾向にあります。
- 西肥バスについては、近年は一貫して減少傾向にあります。
- 市交通局については、平成 19 年から 20 年にかけての大幅な減少後は微減傾向にあります。
- 松浦鉄道は通学利用者の割合が多く、バスは敬老・福祉特別乗車証の利用割合が高い傾向にあります。

鉄道・バスの利用者数推移



鉄道・バスの利用者構成

種別	JR九州	松浦鉄道	西肥バス	交通局
通勤定期	16.4%	10.0%	5.9%	11.3%
通学定期	22.9%	53.4%	14.1%	5.2%
敬老福祉	-	-	23.6%	28.2%
その他	60.6%	36.6%	56.3%	55.3%

(資料) 各事業者資料より

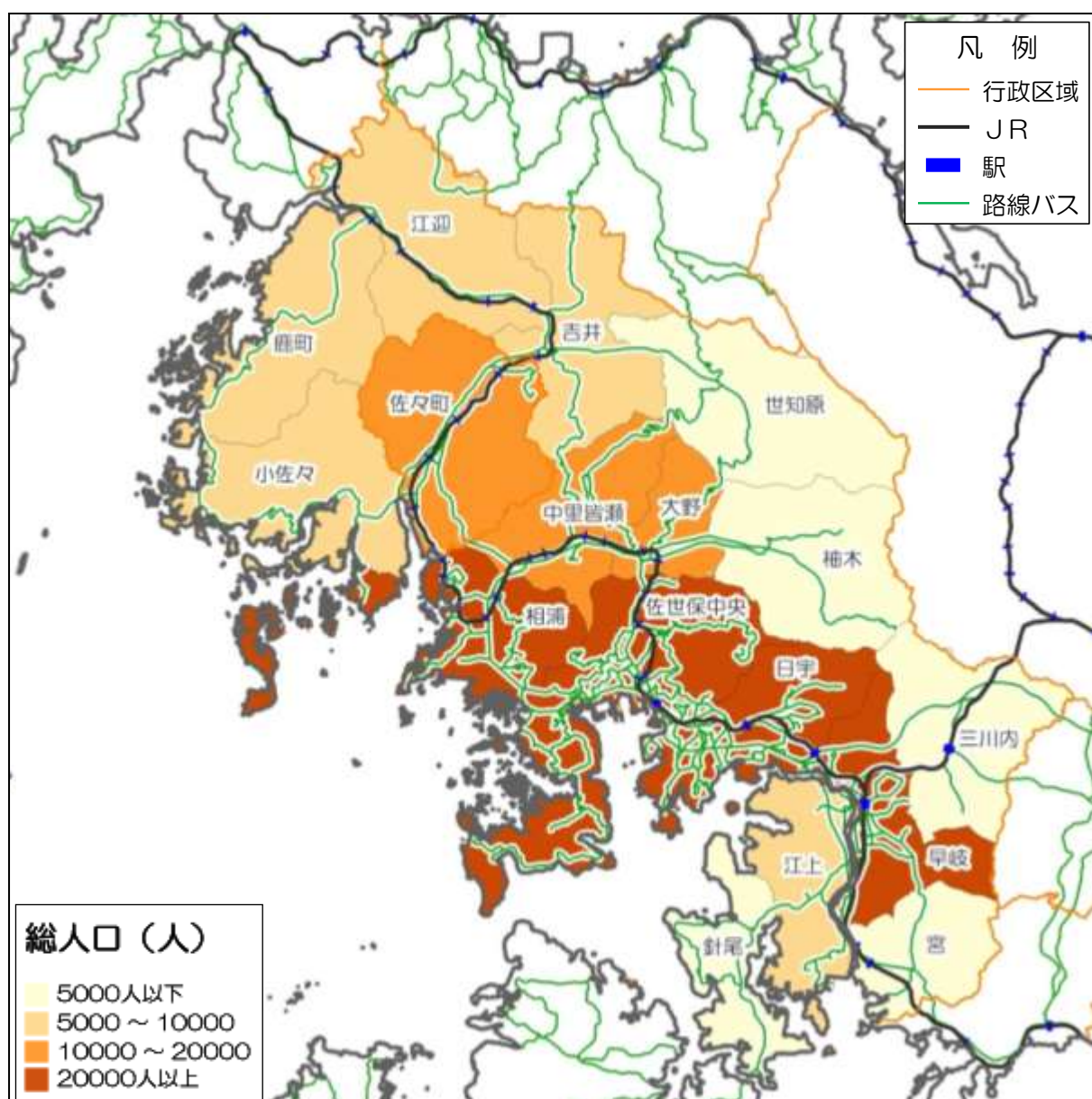
(5) 地域における公共交通ネットワークの現状

①地域の公共交通と人口・人口密度の関係

ア 人口

・地域別の人口では、佐世保市が目指す将来都市構造（都市計画マスタープランより）において都市核として位置付けられている佐世保市中央、さらには地域核として位置付けられている相浦及び早岐、その他日宇で多くなっています。

佐世保市の地域別人口

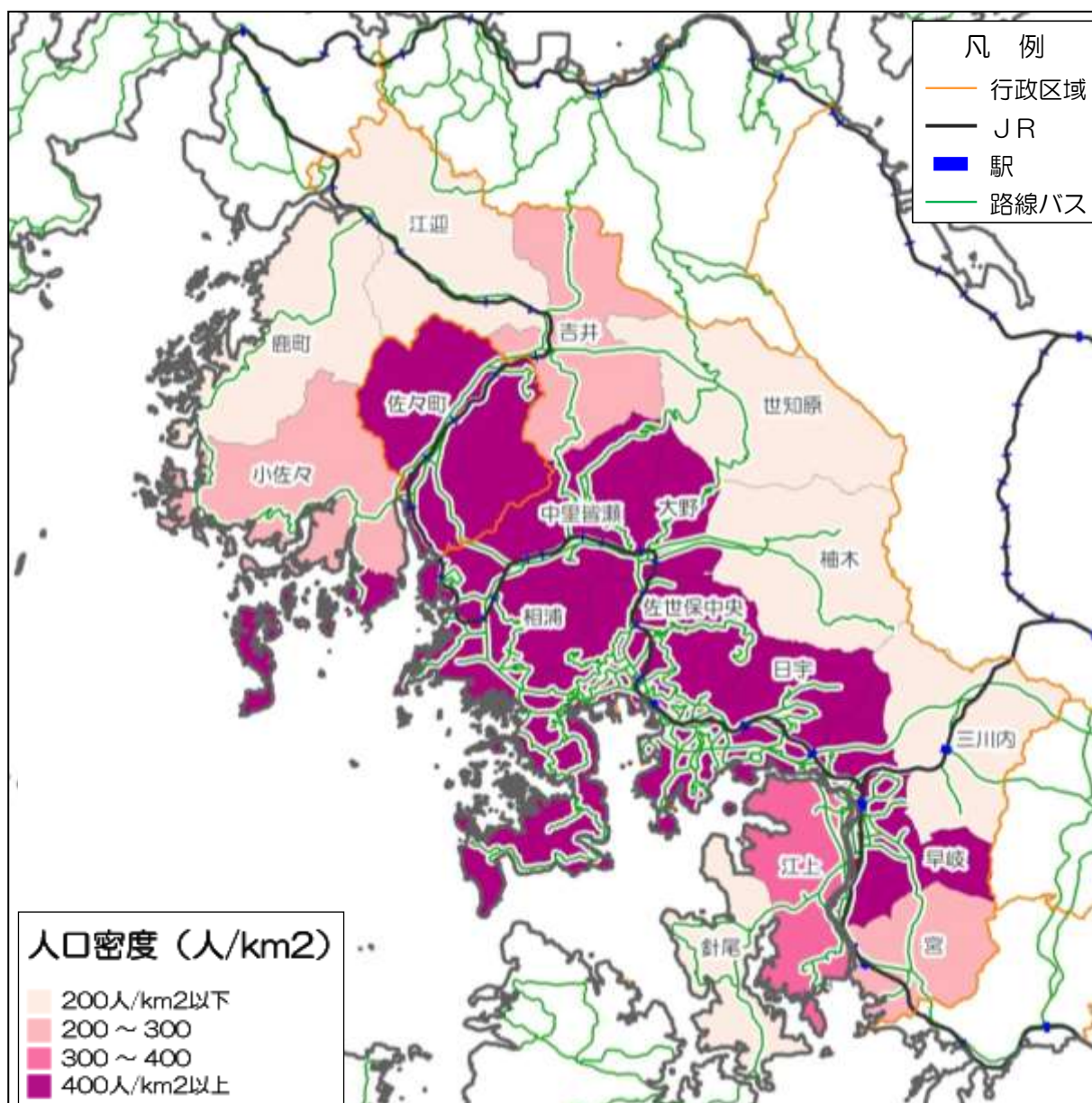


（資料）「H22 国勢調査基本単位区データ」を基に地区ごとに整理

イ 人口密度

- 人口密度も同様に、佐世保中央、相浦、早岐及び日宇で高く、加えて、大野（地域核）、中里皆瀬（以上をまとめて、以下「拠点市街地連接地域」といいます。）、佐々町で高くなっています。一方、郊外部に行くほど低い傾向にあります。

佐世保市の地域別人口密度

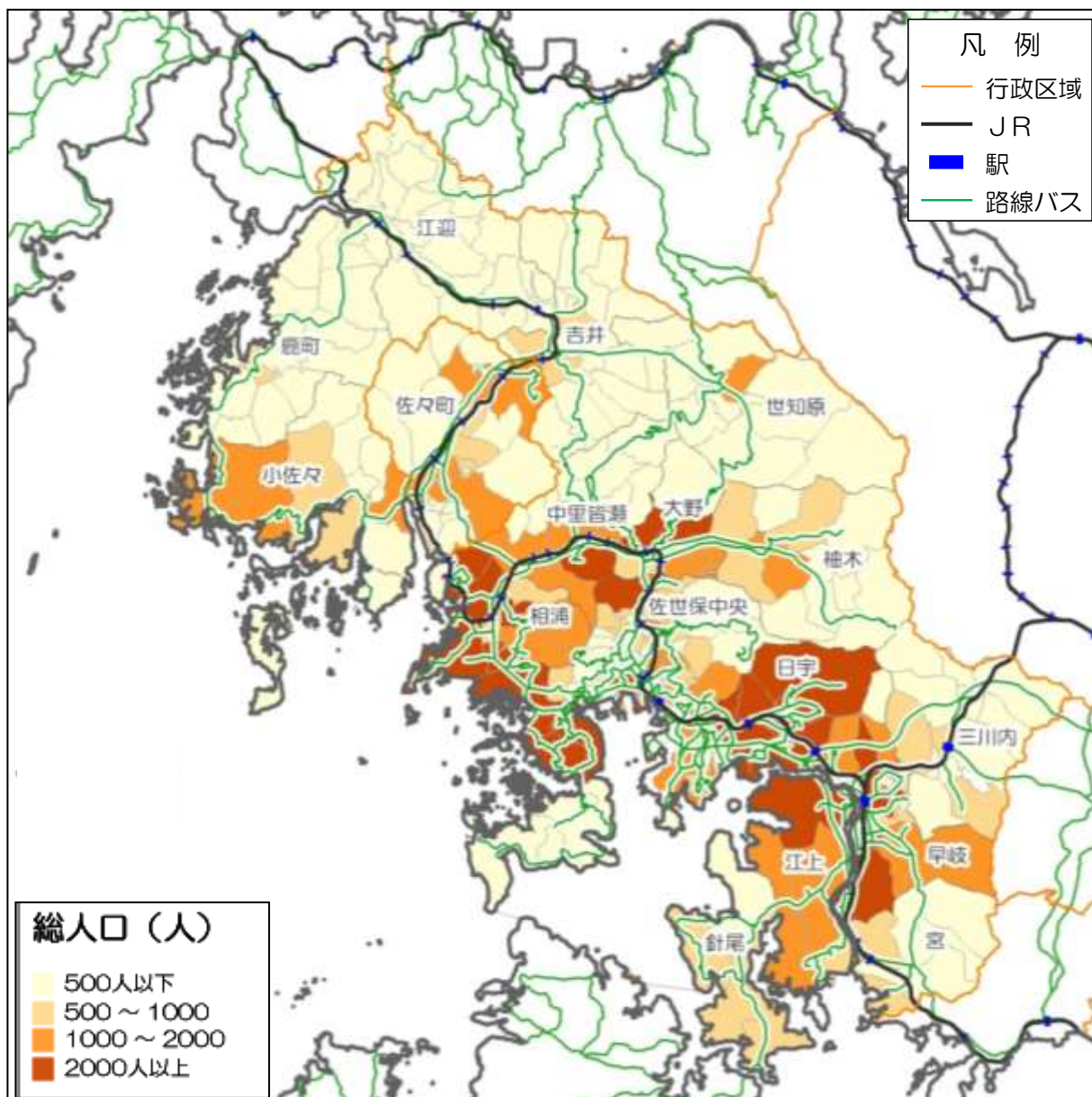


(資料) 「H22 国勢調査基本単位区データ」を基に地区ごとに整理

ウ 基本単位区別人口

- 地域別の人口をより詳細に見た場合、拠点市街地連接地域、江上及び佐々町の JR 沿線や MR 沿線に加え、柚木並びに合併地域である世知原及び小佐々のバス路線沿線に、人口が多い（千人以上）単位区が分布しています。

佐世保市の基本単位区別人口

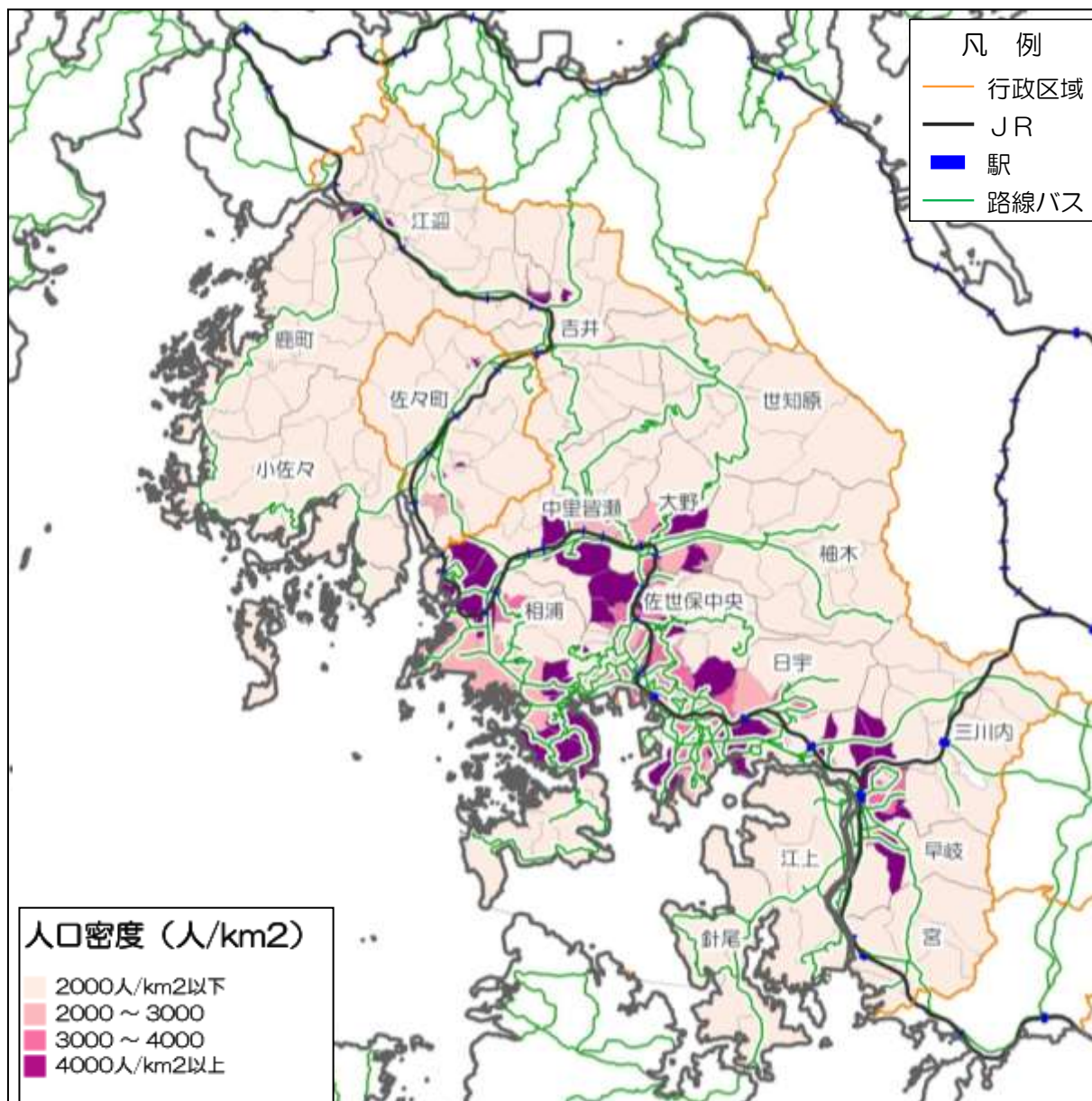


（資料）「H22 国勢調査基本単位区データ」より

エ 基本単位区別人口密度

- 地域別の人口をより詳細に見た場合、拠点市街地連接地域、江上及び佐々町の JR 沿線や MR 沿線に加え、柚木並びに合併地域である世知原及び小佐々のバス路線沿線に、人口が多い（千人以上）単位区が分布しています。

佐世保市の基本単位区別人口密度

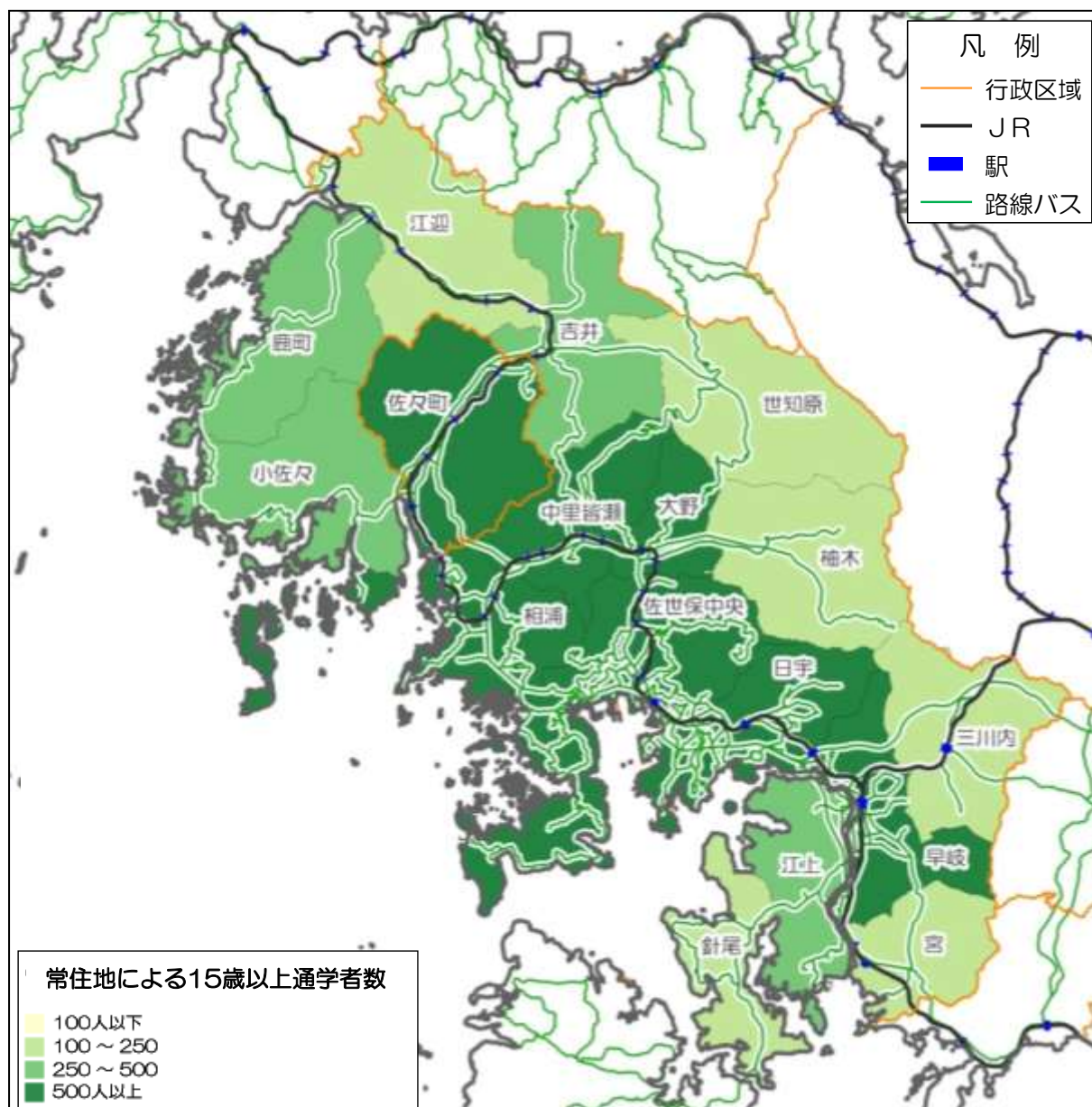


(資料) 「H22 国勢調査基本単位区データ」より

オ 常住地による15歳以上通学者数

- 15歳以上の通学者数は、拠点市街地連接地域及び佐々町で多く、郊外部に行くほど少ない傾向にあります。

常住地による15歳以上通学者数

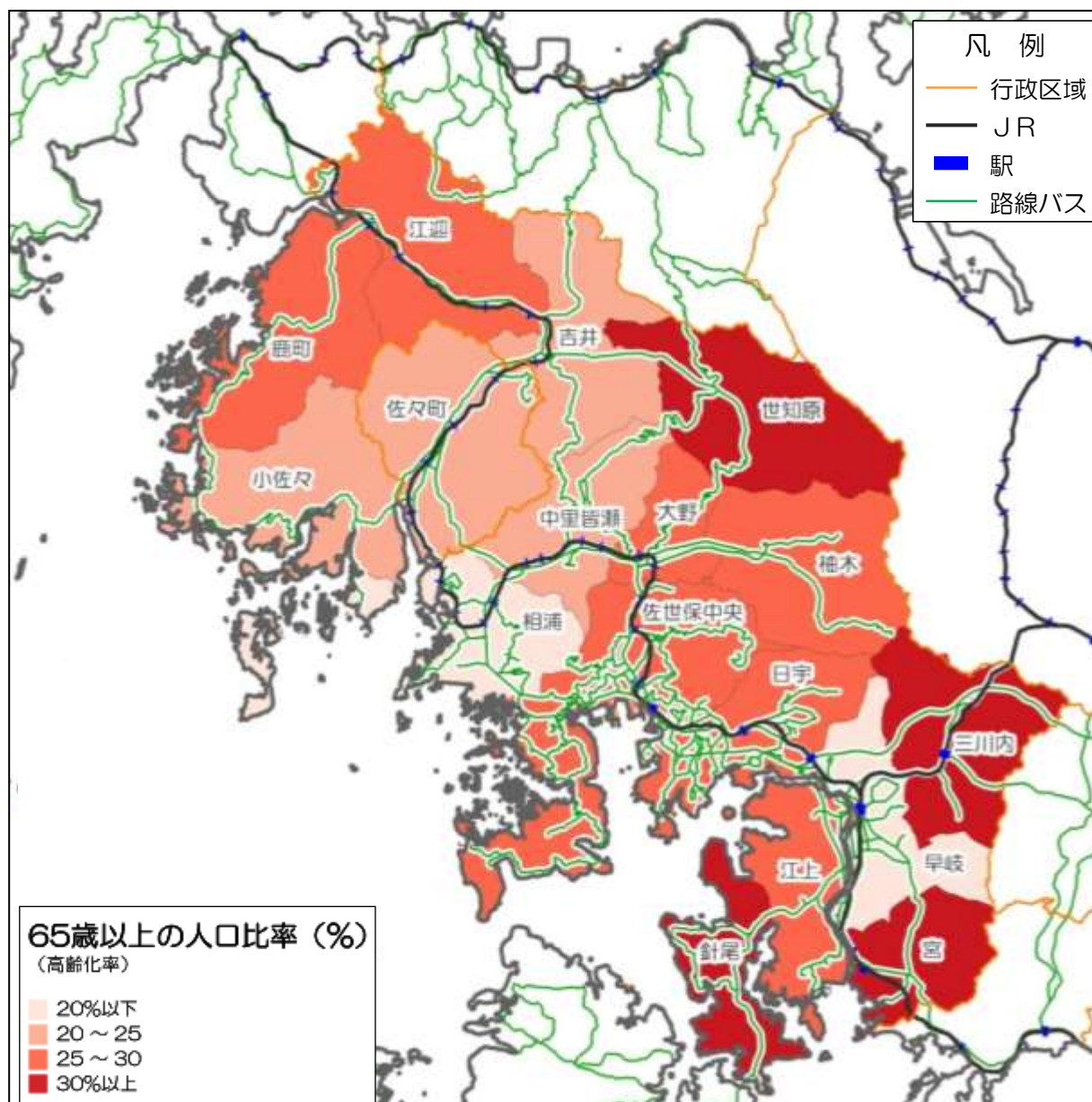


(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」より

カ 65歳以上人口比率（高齢化率）

- 高齢化率は、相浦及び早岐で最も低く、世知原、三川内、宮、針尾など北部エリア及び東部エリアの一部並びに黒島で高齢化率が特に高くなっています。

65歳以上人口比率（高齢化率）



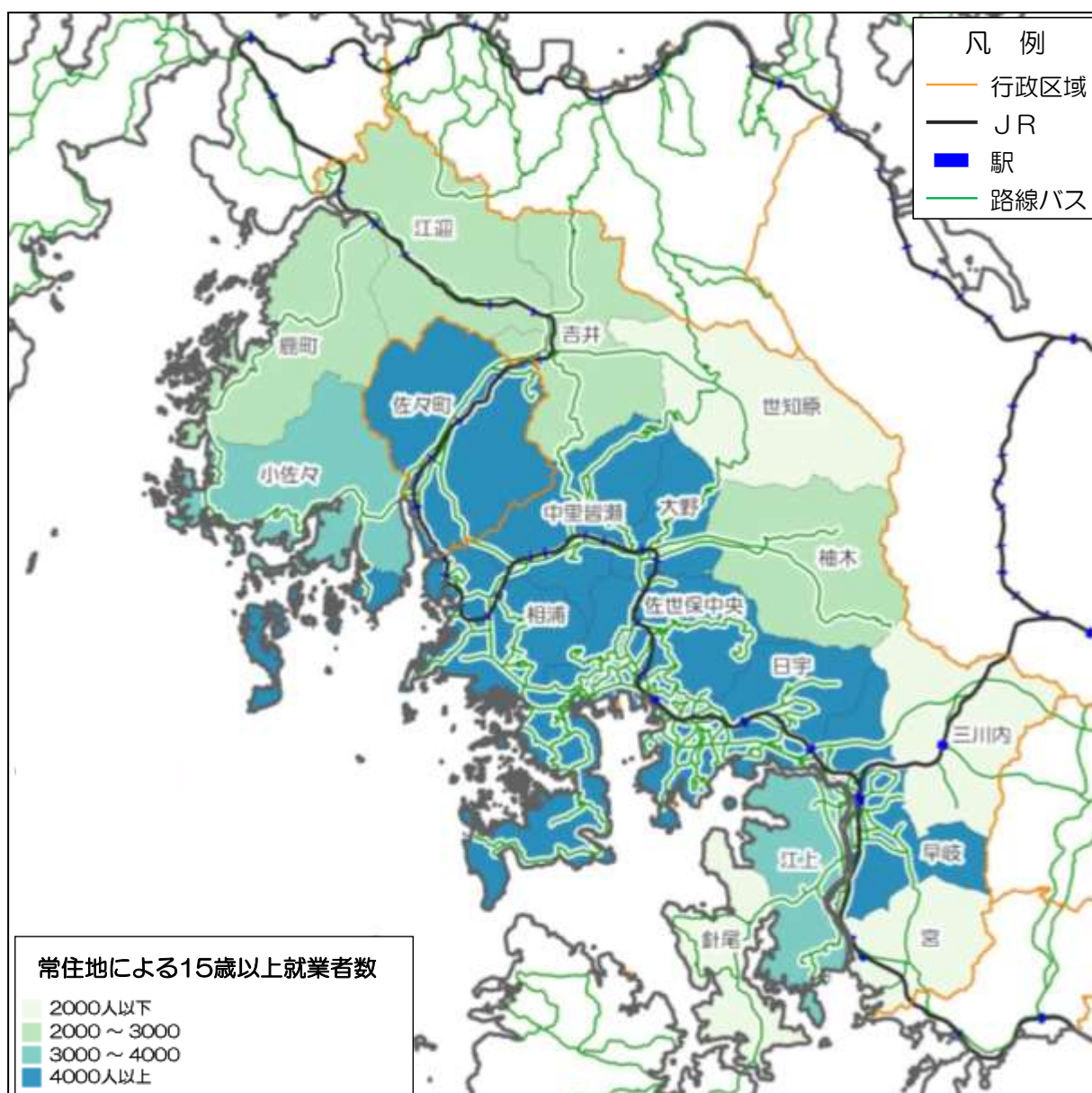
（資料）「H22 国勢調査基本単位区データ」より

②地域別の通勤・通学流動と公共交通の関係

ア 常住地による15歳以上就業者数

・15歳以上の就業者数は、拠点市街地連接地域及び佐々町で多く、郊外部に行くほど少ない傾向にあり、特に世知原、三川内、宮、針尾で少なくなっています。

常住地による15歳以上就業者数

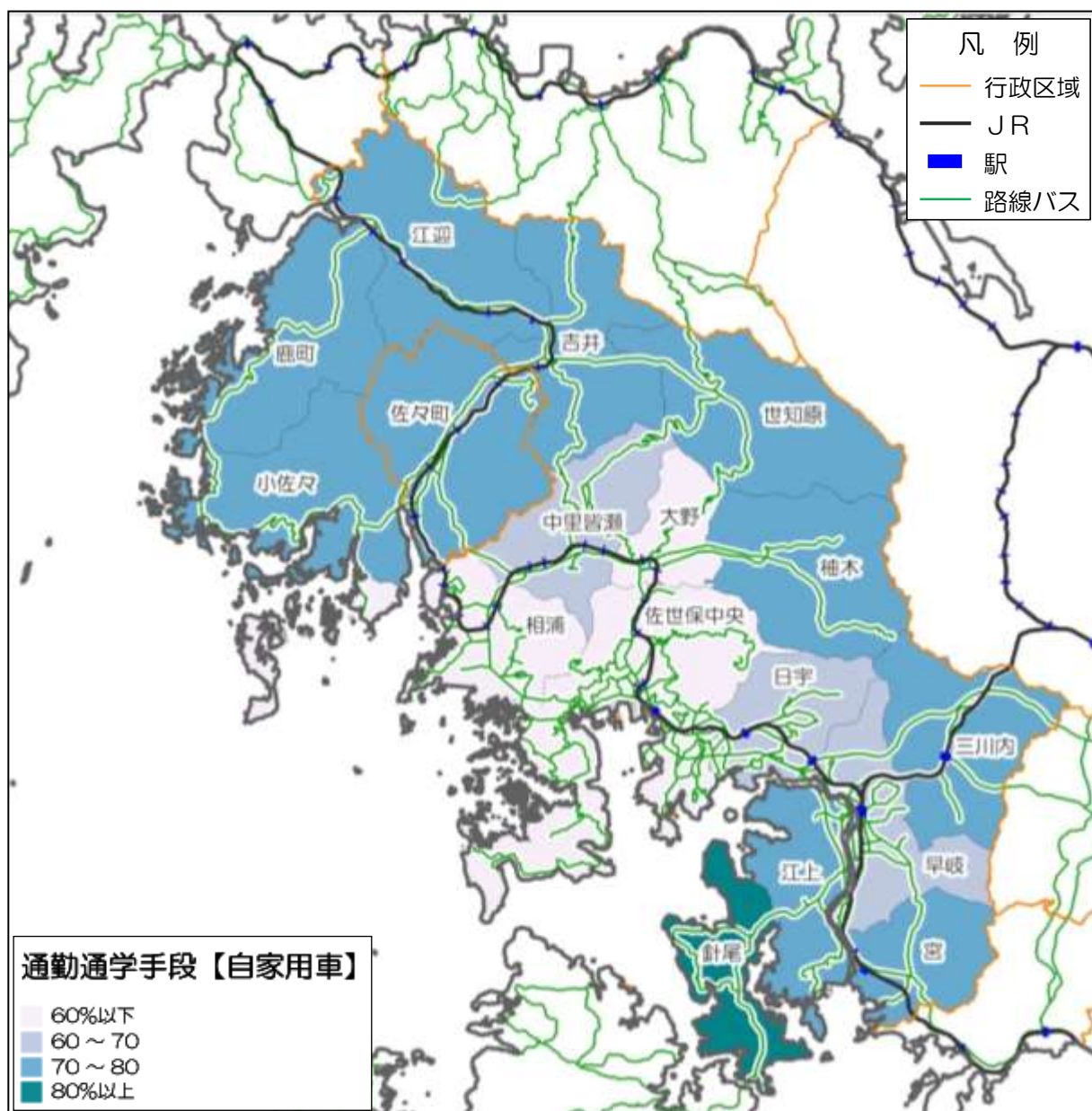


(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」より

イ 通勤通学手段【自家用車】

- 通勤通学時の交通手段として自家用車を利用している人の割合は、針尾地域で80%以上と高く、その他郊外部において自家用車の分担率が70%以上と高くなっていますが、拠点市街地連接地域では70%未満と比較的低い傾向にあります。
- 拠点市街地連接地域以外では、自家用車の分担率が比較的高くなっています。

通勤通学手段【自家用車】

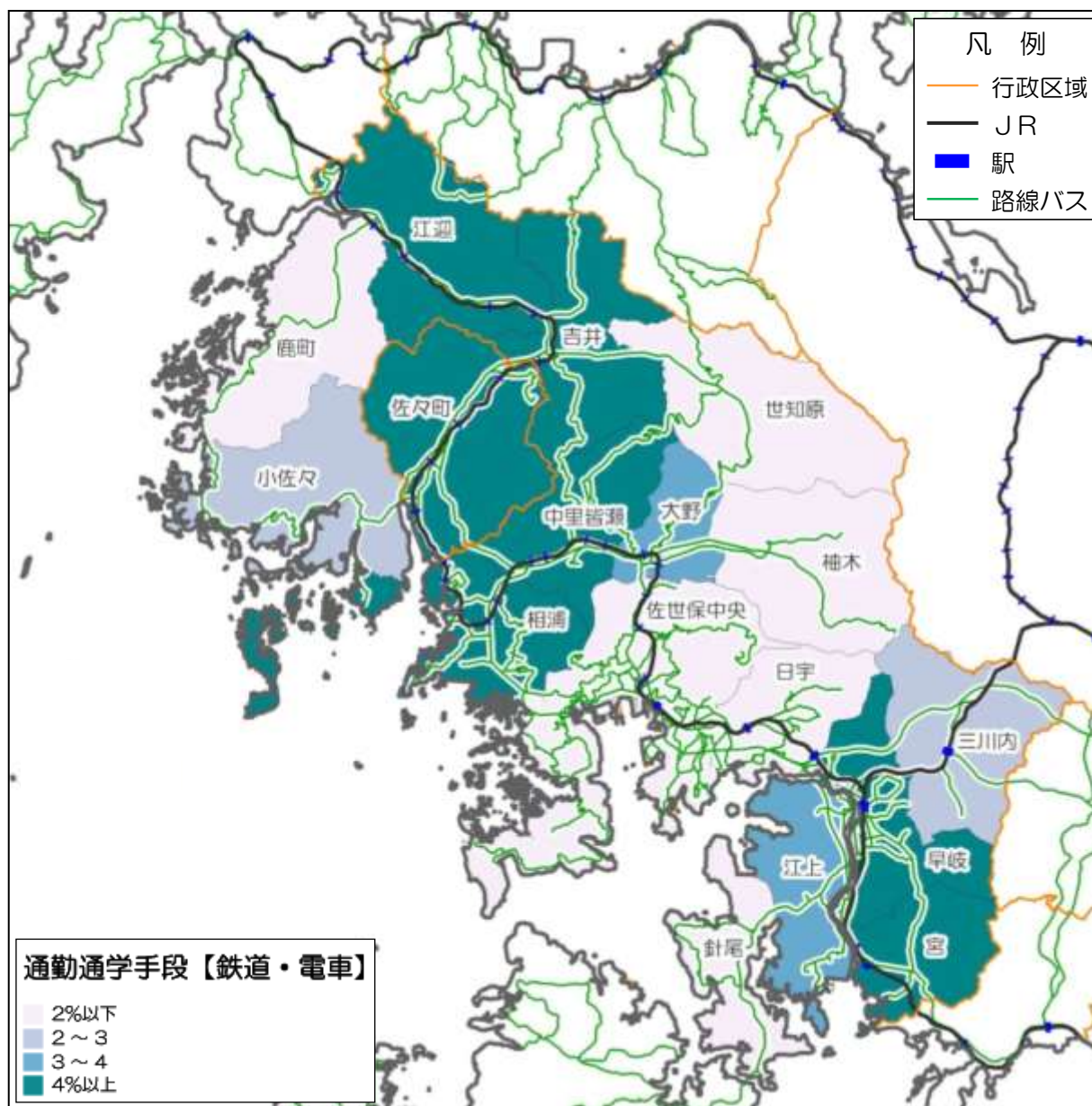


(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」より

ウ 通勤通学手段【鉄道】

- 鉄道での通勤通学の割合は、JR 沿線のうち早岐及び宮、MR 沿線の江迎、吉井、相浦及び中里皆瀬並びに佐々町で比較的高くなっています。

通勤通学手段【鉄道】

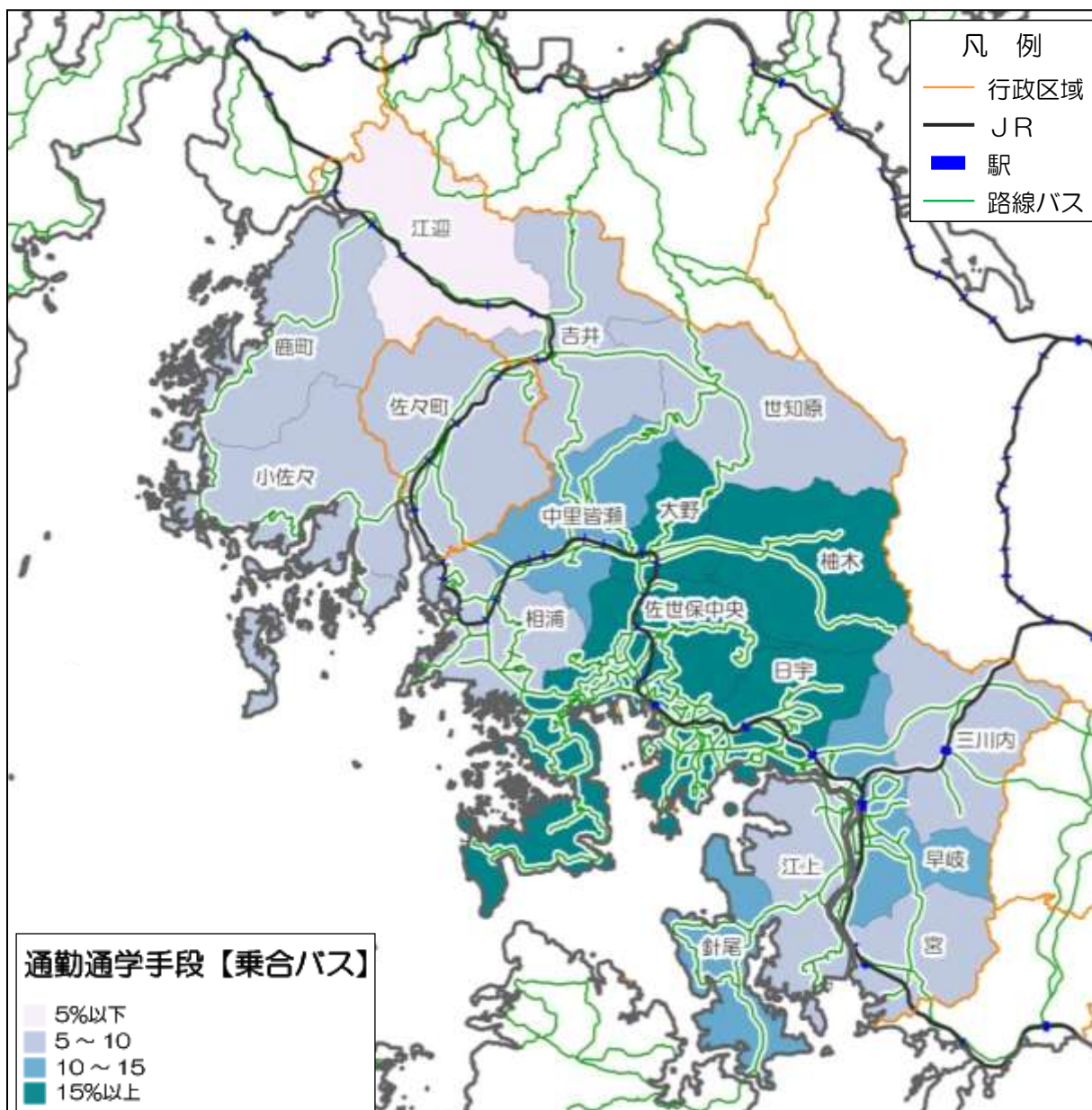


(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」より

エ 通勤通学手段【乗合バス】

- 乗合バスでの通勤通学の割合は、特にバスの運行本数の多い矢峰営業所～大野営業所～佐世保駅前～黒髪営業所を結ぶ地域（佐世保中央、日宇、大野及び柚木）で高い傾向にある。また、拠点市街地連接地域から外れた針尾等でも一定の需要がある。

通勤通学手段【乗合バス】

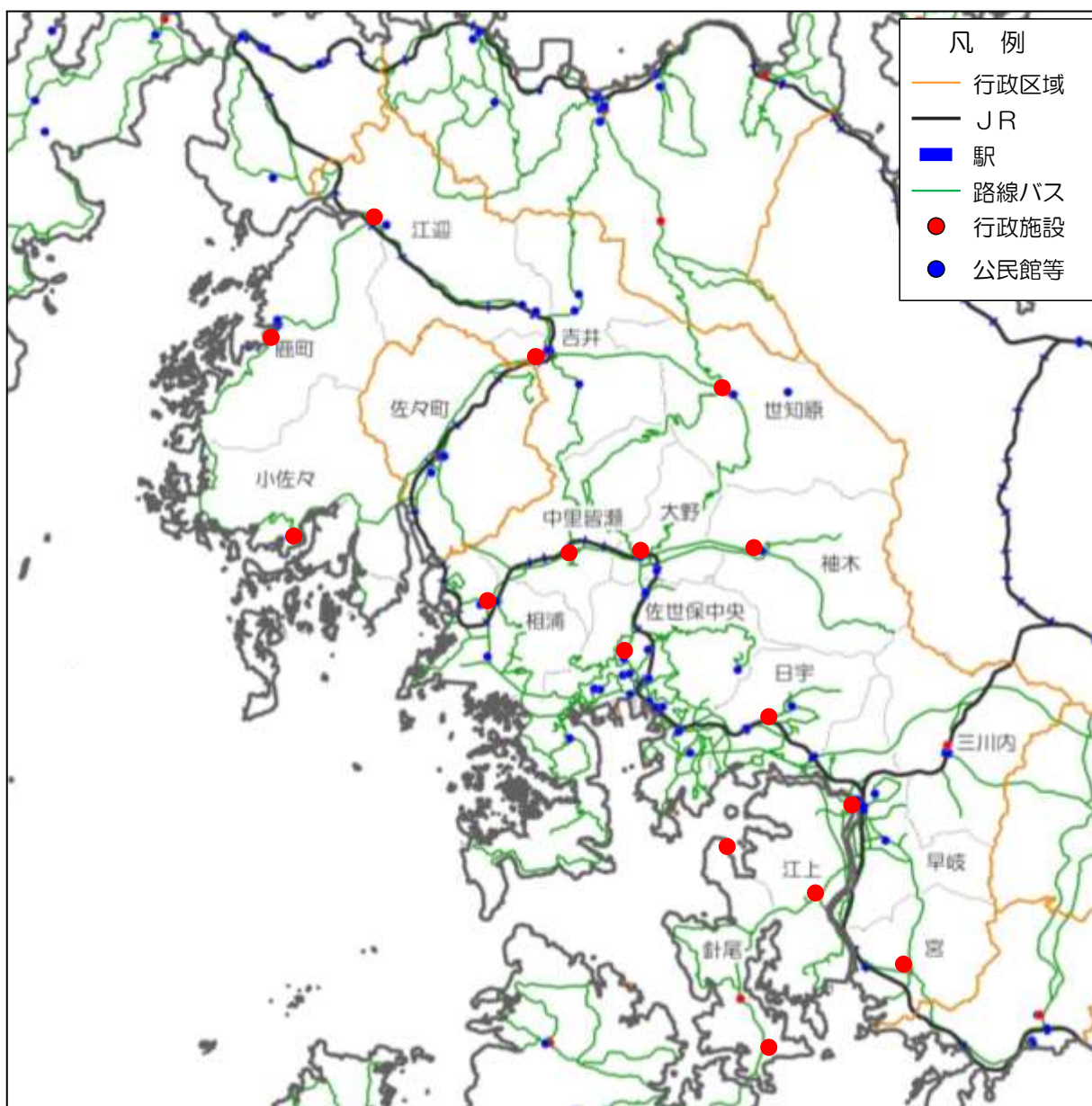


(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」より

③各種施設立地と公共交通の関係

ア 行政関連施設

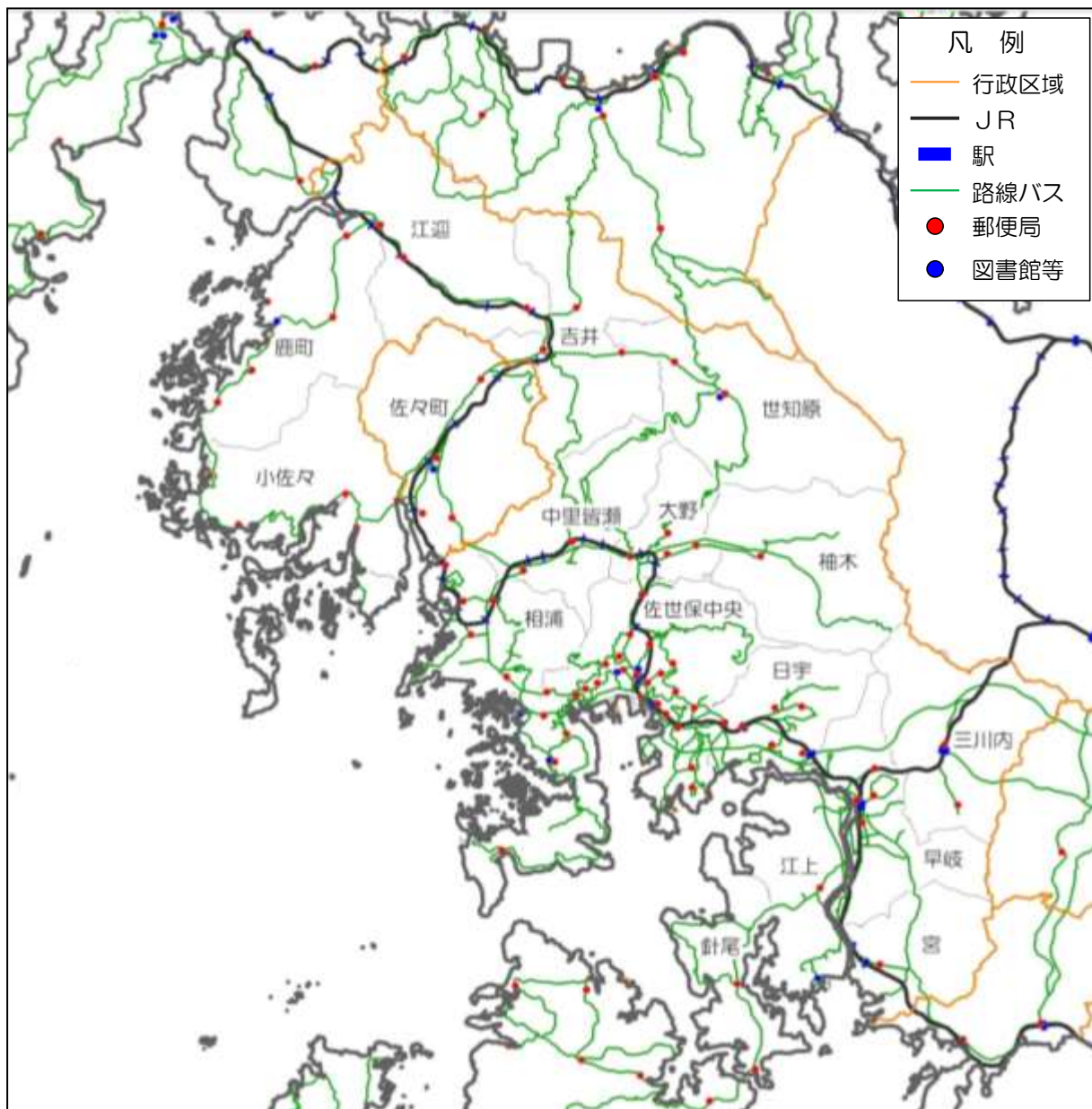
- 行政施設については、合併前の行政区単位で立地（市役所、16支所、1行政センター（宇久））しており、その多くがバス路線沿線となっており、公共交通でアクセス可能となっています。
- 公民館等については佐世保中央に集中して立地していますが、市全域に分布している状況です。



(資料) 国土交通省「国土数値情報」より

イ その他公共施設

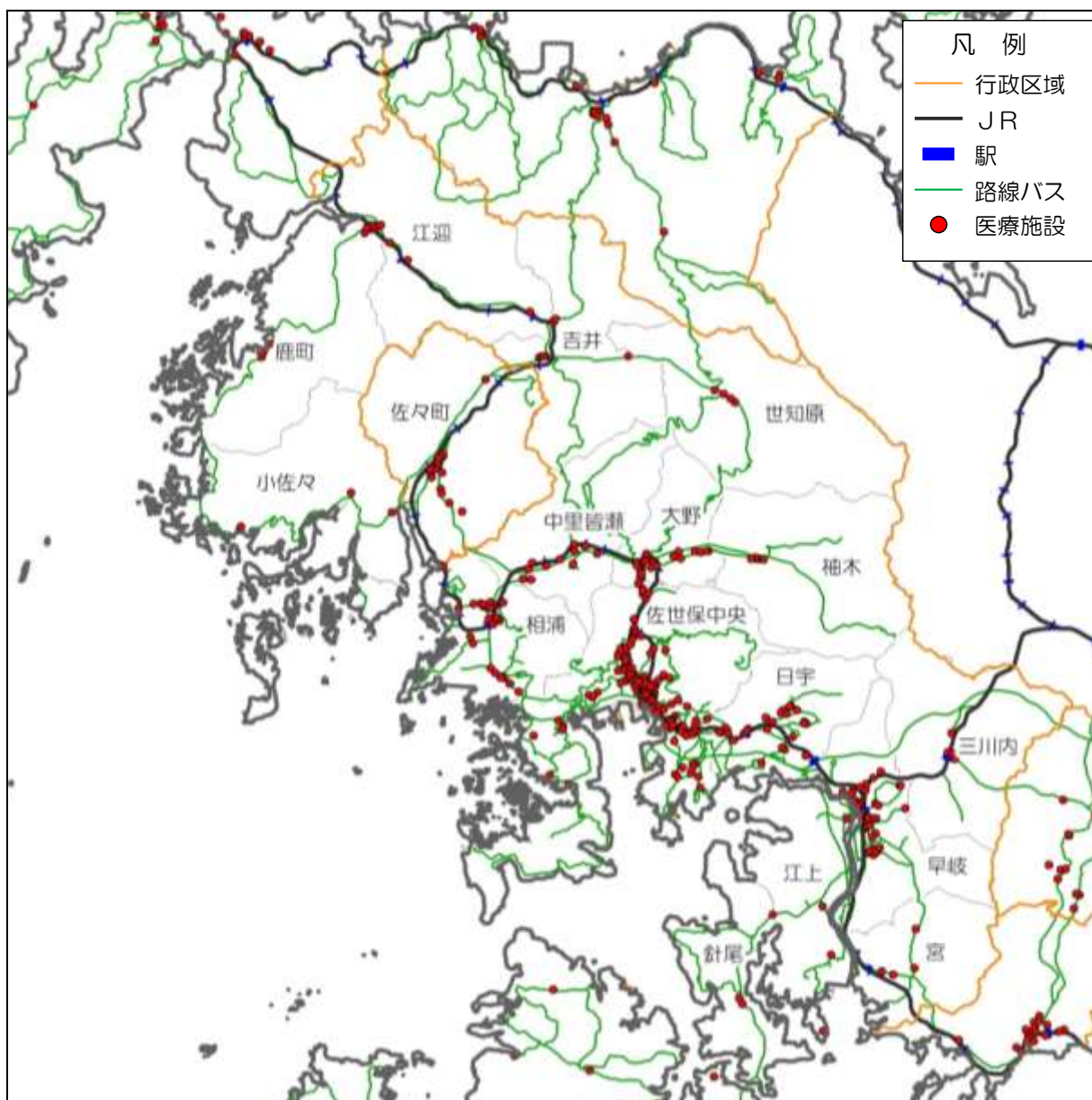
- その他公共施設として、郵便局についても市全域に分布しており、その多くがバス路線沿線となっています。



(資料) 国土交通省「国土数値情報」より

ウ 医療施設

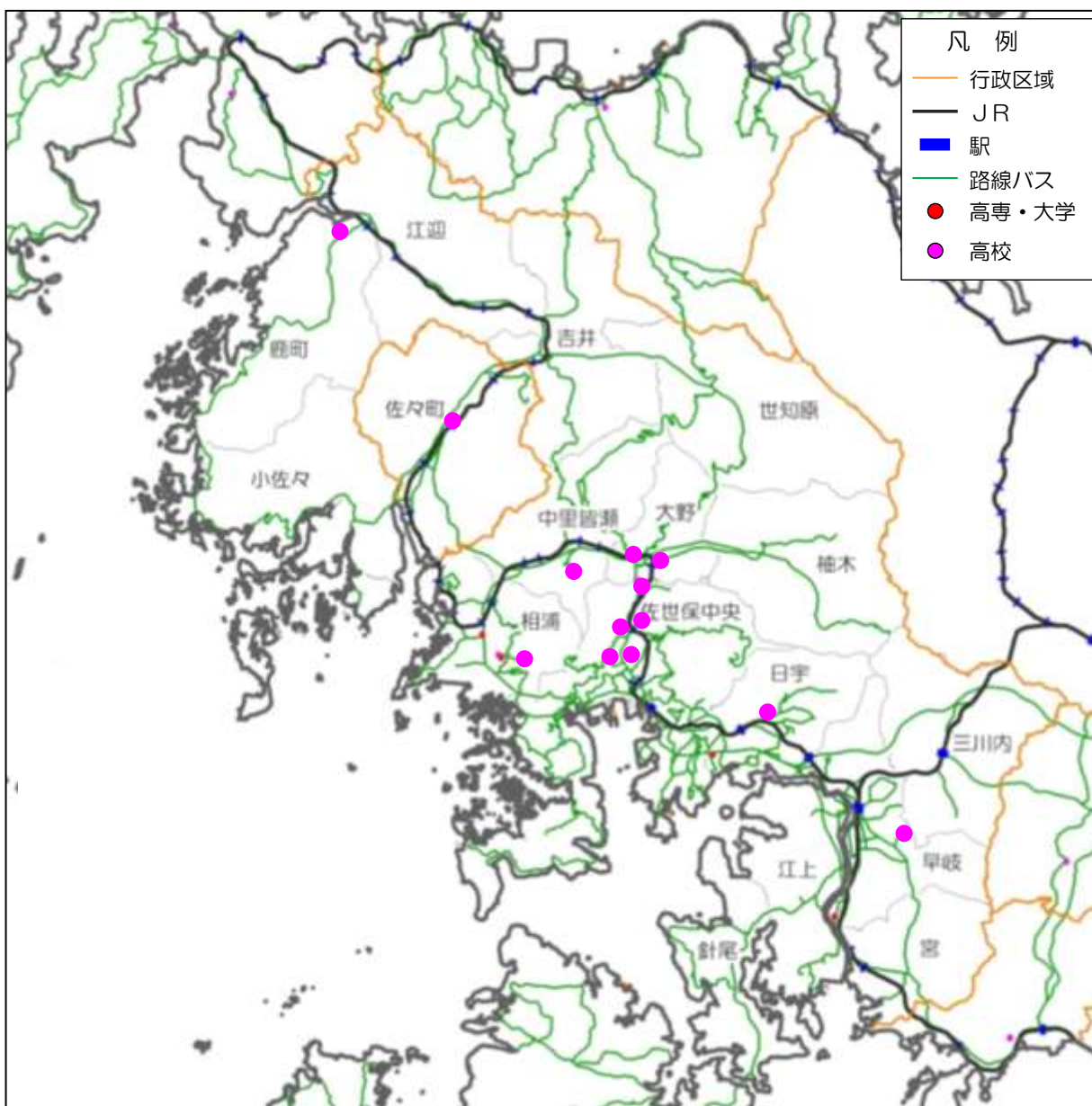
- 医療施設については、佐世保中央に多く集中しており、その他早岐などにも比較的多く立地していますが、市全体に分布しておりバス路線沿線に立地しています。ただし、鹿町など医療施設が少ない地域も見られる状況です。



(資料) 国土交通省「国土数値情報」より

エ 学校(高校以上)

- 学校については、佐世保中央及び相浦、大野、中里皆瀬などの幹線バス路線沿線に多く立地しているものの、幹線から入り込んだ支線沿線等に立地する高校も見られ、バス路線でカバーされている状況です。



(資料) 国土交通省「国土数値情報」より

④地域別の現状のまとめ

- 佐世保市内では、人口密度が高い単位区の集中等がある拠点市街地連接地域は、自家用車への依存度が小さくなっています。
- 佐世保中央周辺では、乗合バスの利用率が高くなっています。
- 鉄道は、路線が整備されている地域での利用が多くなっていますが、佐世保中央ではバスの利用が多いことから、鉄道の利用率はそれほど高くありません。

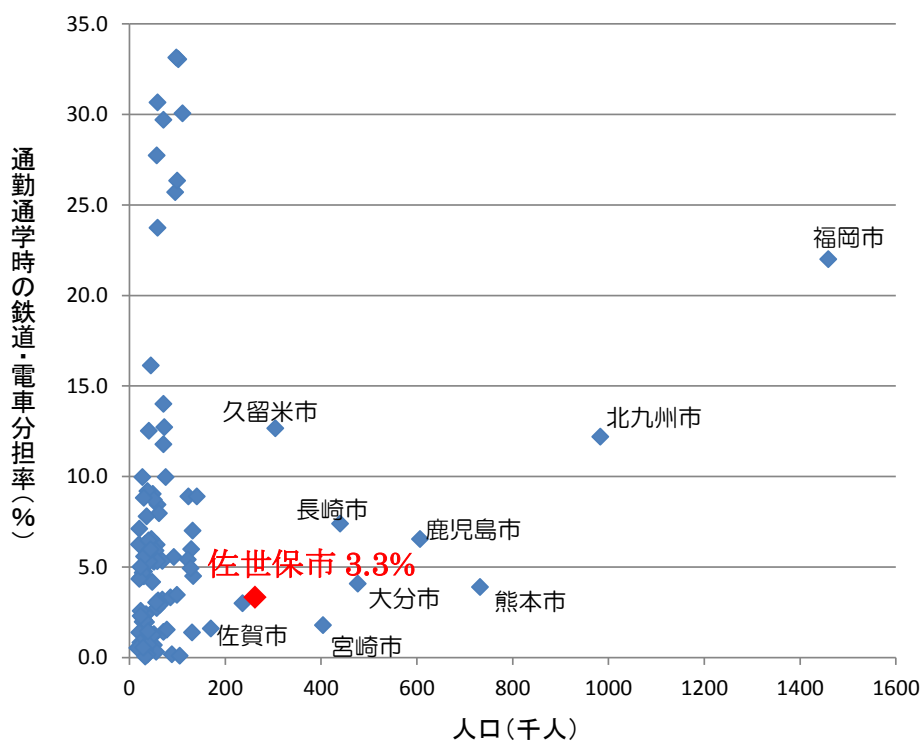
	人口	人口密度		15歳以上通学者	15歳以上就業者	通勤通学手段			
		千人以上の単位区あり	400人/km ² 以上 (△は300人以上)	4000人以上 の単位区あり	500人以上 (△は250人以上)	4000人以上 (△は3000人以上)	自家用車 70%以上	鉄道 3%以上	乗合バス 10%以上
小佐々	○		△		△	△	○		
鹿町					△		○		
江迎				ごく一部			○	◎	
吉井		△		ごく一部	△		○	◎	
世知原	○						○		
柚木	○						○		◎
(佐々町)	○	○		ごく一部	○	○	○	◎	
相浦	○	○		○	○	○		◎	
中里皆瀬	○	○		○	○	○		◎	○
大野	○	○		○	○	○		◎	◎
佐世保中央	○	○		○	○	○			◎
日宇	○	○		○	○	○			◎
早岐	○	○		○	○	○		◎	○
三川内							○		
宮			△				○	◎	
針尾							◎		○
江上	○		△		△	△	○	○	

(6) 鉄道とバスの分担率

① 通勤通学時の鉄道の分担率

- 佐世保市における鉄道での通勤通学の分担率は、九州各市と比較した場合、人口規模が同規模の都市と比較して同程度であるものの、佐世保市より人口規模が小さい都市においても分担率が高い都市は多く見られます。佐世保市では、JR・MRとも全区間が単線であり、バスと比べても運行本数が少ないことがその要因であると考えられます。

通勤通学時の鉄道の分担率

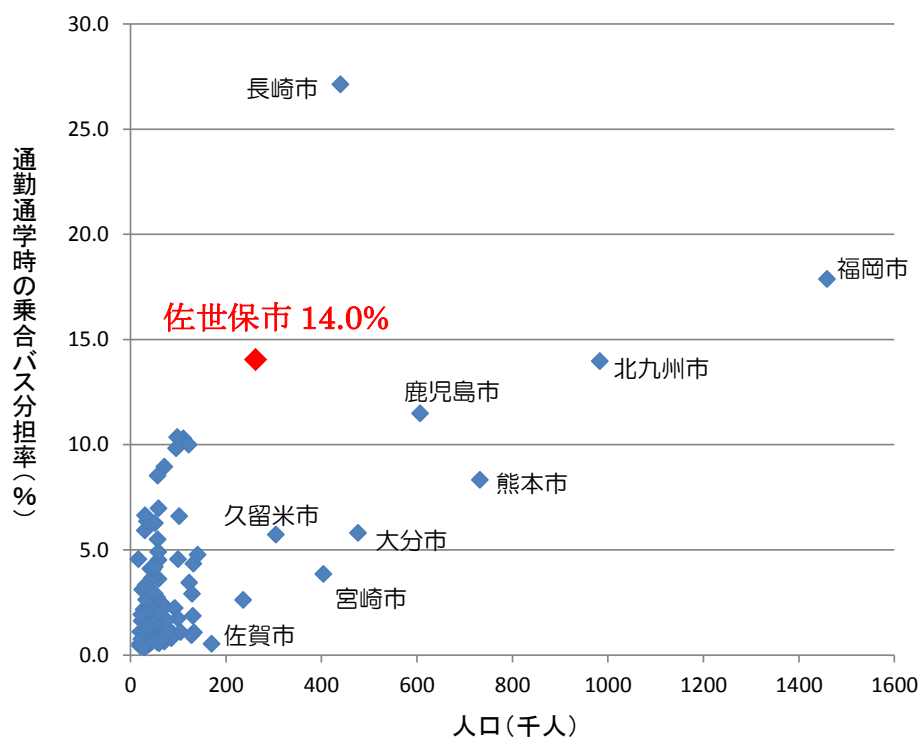


(資料)「H22 国勢調査(離島は除く)」より

②通勤通学時の乗合バスの分担率

- 一方、乗合バスでの通勤通学の分担率は、長崎市や福岡市を除き、九州内の都市と比較して高くなっており、通勤通学時の交通手段として非常に重要な役割を担っていることが伺えます。

通勤通学時の乗合バスの分担率



(資料)「H22 国勢調査(離島は除く)」より

(7) 交通モード間の連携の現状

以下の調査データを基に、交通モード間の連携の現状について整理しました。

調査概要

調査対象バス停：5箇所

(主要交通拠点：1箇所)

- ・佐世保駅前バス停（西肥バスバスセンター含）

(その他バス停：5箇所) ※主にバスの起終点となっている箇所

- ・江迎バスセンター
- ・佐々バスセンター
- ・松浦町～島瀬町～京町バス停

※対象区間を調査員が随時移動しながらアンケートを配布

- ・大宮町バス停
- ・田子の浦バス停

調査方法：調査員による手渡し配布・郵送配布（はがきサイズ）

調査時期：平日1日、休日1日

平日：平成26年11月27日（木）

休日：平成26年11月29日（土）

調査時間帯：7:00～19:00

調査内容：○属性（性別、年齢）

○行動特性（目的、出発地・目的地、移動手段、乗換の有無、頻度、時間帯）

○乗換について（乗換状況、乗換にあたっての問題点）

○公共交通へのニーズ など

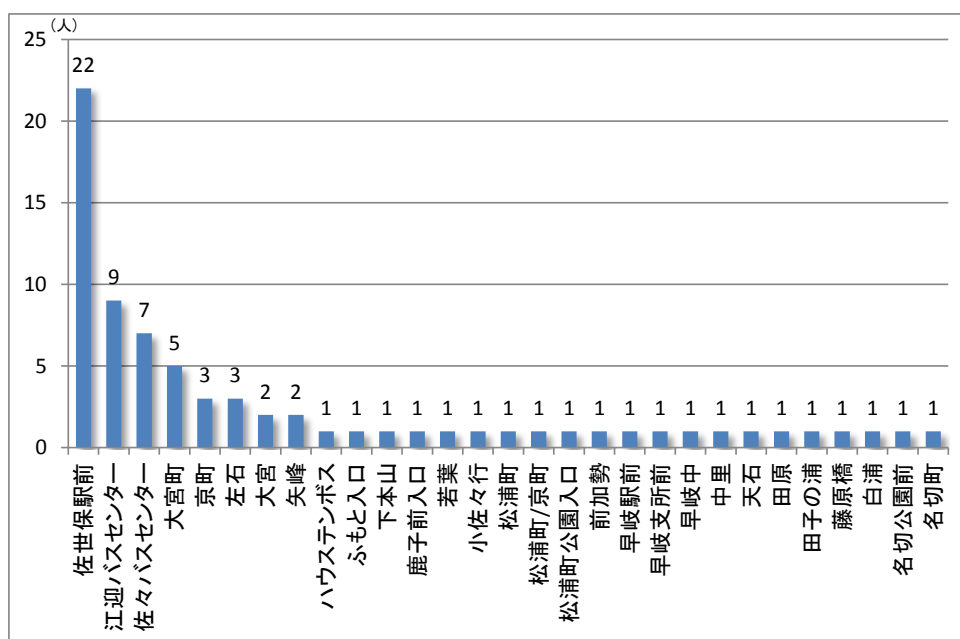
配布枚数：1,964

回収枚数：282（回収率14.1%）

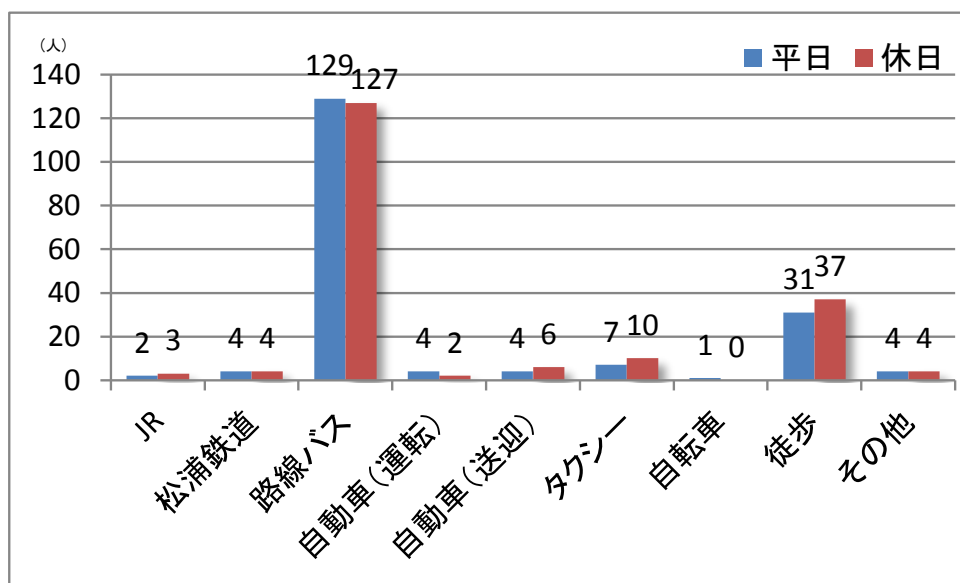
① 乗換の地点

• 主な乗換バス停は、佐世保駅前が最も多く、次いで江迎バスセンター、佐々バスセンターとなっており、路線バス相互に加え、JR もしくは松浦鉄道と路線バス間で乗換えしていることがうかがえます。

乗換の地点



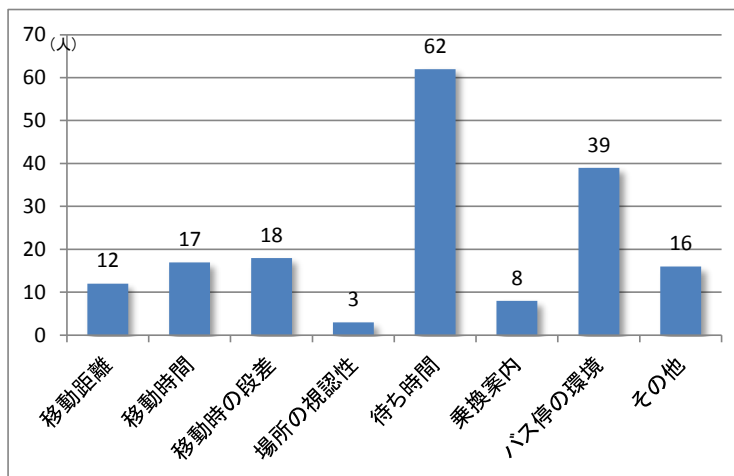
利用した交通手段(複数回答)



②乗換に際しての問題点（複数回答）

- ・乗換に際しての問題点としては、交通手段相互の待ち時間に対する指摘が最も多く、その他、バス停での待ち環境などに対する指摘も多くなっています。

乗換に際しての問題点（複数回答）



（その他の意見）

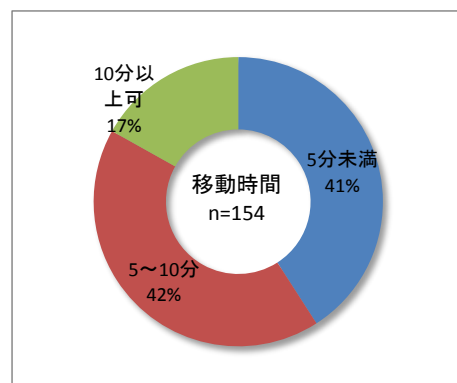
- ・土・日は 15:00 台のバスが無い
- ・市営と西肥バスの時間がいつも一緒
- ・バスが必ず遅れる
- ・ステップが高いものがあり乗りにくい事がある
- ・乗り降りに苦慮している
- ・時間待ちで不便
- ・バスの本数が少ない
- ・バスの時間が合わない為、乗れない
- ・直通が無く乗換が必要
- ・バスの乗降口が高い
- ・10分以上長く待つ事がある
- ・駅前で降りると横断歩道を渡らなければならない

④乗換にあたっての条件

【乗換場所への移動時間】

- 駅もしくはバス停等から乗換場所までの移動時間としては、5～10分未満が最も多く、10分未満で約8割を占める状況です。

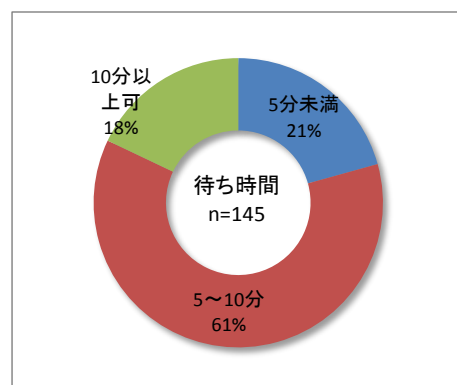
		平日(人)	休日(人)	合計(人)	割合(%)
時間	5分未満	34	29	63	40.9
	5～10分	30	35	65	42.2
	10分以上可	11	15	26	16.9
	合計	75	79	154	100.0



【乗換バス停での待ち時間】

- 乗換バス停での待ち時間としては、5～10分未満が最も多く、約6割を占めている状況であり、5分未満が約2割となっています。

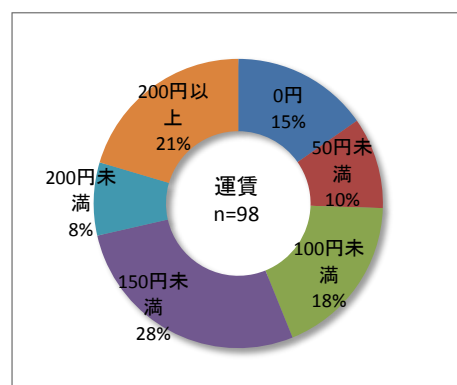
		平日(人)	休日(人)	合計(人)	割合(%)
時間	5分未満	20	10	30	20.7
	5～10分	40	49	89	61.4
	10分以上可	12	14	26	17.9
	合計	72	73	145	100.0



【乗換なしと比較した場合の運賃の許容範囲】

- 乗換に伴い乗り換えなしと比較して運賃が増加する場合の許容範囲としては、100円未満で約5割をしめており、150円未満で約7割となっています。

		平日(人)	休日(人)	合計(人)	割合(%)
運賃	0円	5	10	15	15.3
	50円未満	7	3	10	10.2
	100円未満	9	9	18	18.4
	150円未満	18	9	27	27.6
	200円未満	2	6	8	8.2
	200円以上	12	8	20	20.4
	合計	53	45	98	100.0



(8) 鉄道とバスの役割分担の現状

- 鉄道は、郊外を中心に、通勤通学（特に通学）を始めとした市民の生活の足を支えるとともに、広域輸送としての役割や、観光客等の外からの交流にも貢献しています。
- バス利用者は減少しているものの、中央部およびその周辺地域における移動を中心に、市民の生活に密着した存在となっています。

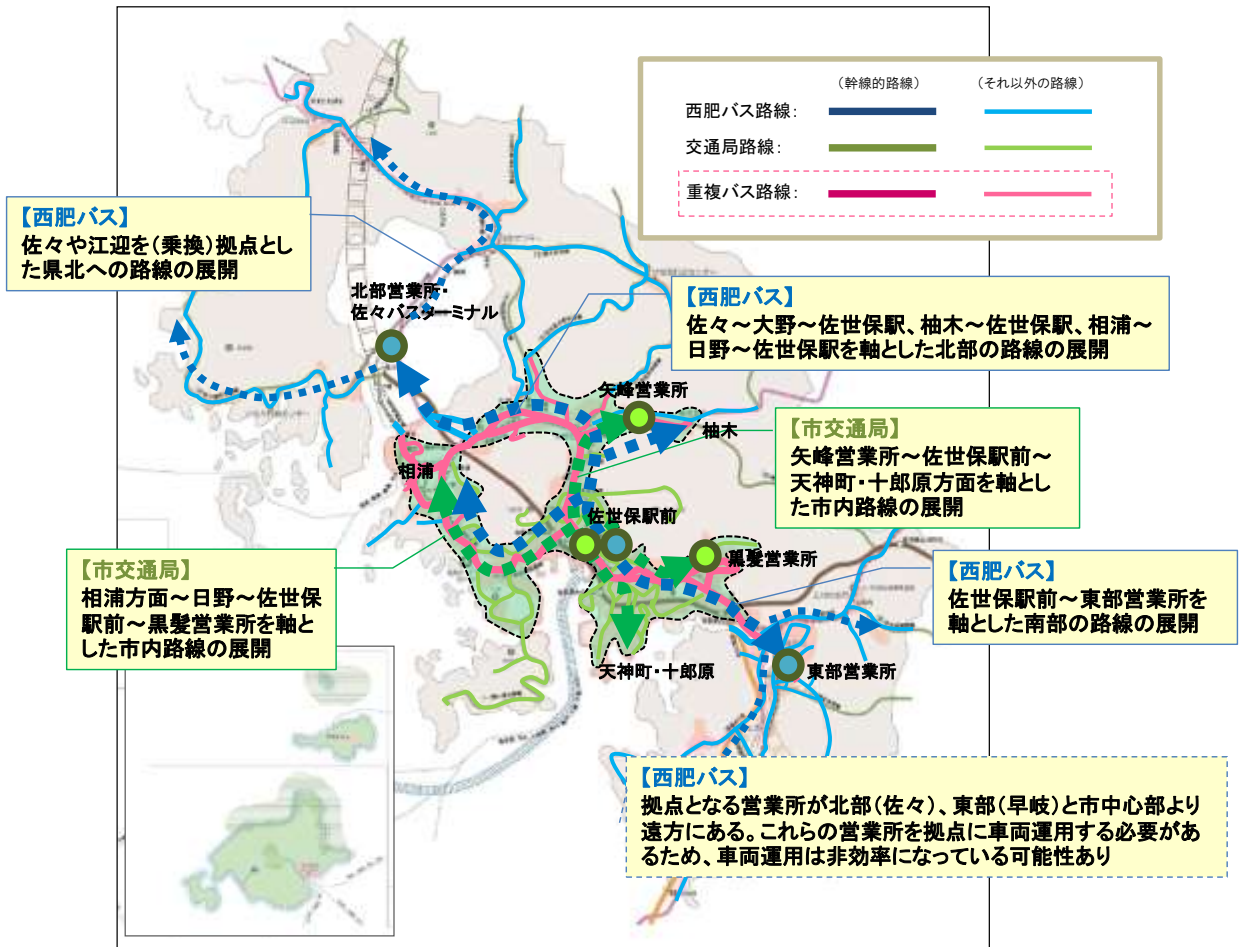
	利 用 状 況	役 割
鉄 道	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄道での通勤通学の割合は、中心部の沿線より郊外の沿線地域のほうが4%以上と比較的高くなっています。郊外ほどバス本数が低い傾向があり、また中心部周辺と比較し、様々な施設が鉄道駅中心に立地していることから、鉄道利用率が高いものと推測されます。 • 一方、中心部では、バスの利用率が高く、通勤通学の鉄道利用率は2%以下と低くなっています。この理由はバスの項目で記載しています。また、唯一、大野地域は高校が鉄道沿線に複数あることから、3~4%と利用率が高くなっています。 • 市内の観光客増加に対応して利用者が増加する傾向にあります。 	<ul style="list-style-type: none"> • 郊外を中心に、通勤通学を始めとした市民の生活の足を支えていることがうかがえます（通学等では、定時性や移動時間を有効活用しやすい特性を發揮できる可能性もあります）。 • 広域輸送としての役割、レジャー性がバスより高いこと等から鉄道が観光客等の外からの交流にも貢献していることがうかがえます。 <p>→この点からも、鉄道間や、公共交通を中心とした他の端末交通モードとの連携による移動経路全体の利便性の向上と域外へのそのアピールが期待されます。</p>
バ ス	<ul style="list-style-type: none"> • 中心部である矢峰営業所~大野営業所~佐世保駅前~黒髪営業所を結ぶ地域（大野、柚木、佐世保中央、日宇）は、通勤通学のバスの利用率が15%と非常に高くなっています。バスの本数が双方方向に1日500本以上運行される等、バスの利便性が高いこと、また様々な施設が鉄道駅中心ではなく、地域内に分散して立地していることなどからも、バスが相対的により好まれていることが推測されます。 • 市街地接続地域から外れた針尾等でも一定の利用率があります • 郊外になればなるほどバスの本数は少なくなる傾向があり、鉄道の項目で記載している理由からも鉄道の利用率が高くなる分、バスの利用率は低い傾向にあります。とはいえ、江迎を除いた全ての地域でバスの利用率は5%以上であり、他都市と比べても比較的高い水準にあります。 	<ul style="list-style-type: none"> • 自動車利用の普及、人口減少等から、全国的傾向に違わず、バス利用者は右肩下がりに減少していますが、中央部及びその周辺地域を中心に、鉄道駅がない地域を含め、バスの利用率は全国と比較して高く、市民生活に密着した存在であることがうかがえます。 <p>→公共交通ネットワークに大きな位置を占めるバスについて、人口減少に対応した持続可能な経営を図りつつ、バス間や他モードとの連携を強化し、高齢者を含め、自家用車に過度に依存しなくて済む生活移動を支えていくことが期待されます。</p>

4. 乗合バスの現状

(1) バス事業の概要（路線バスネットワーク）

- 市内の路線バスネットワークについては、基本的には市の周辺部と中心市街地を結ぶ路線が西肥バス、市街地エリアの路線は市交通局（させぼバス含む）が担っています。市街地エリアにおいては両事業者の路線が重複しています。
- 市の北部エリアからは中心市街地方面への路線が多数設定されています。市外の佐々町はバスターミナルや西肥バスの北部営業所が立地するなど交通結節機能を有しており、ここより南方では、地域核である相浦地区や大野地区を経由して中心市街地に至る系統、また柚木・矢峰を起点として中心市街地に至る系統が数多く運行されています。
- 市南部エリアからも中心市街地に向けて路線が多数設定されています。市南部エリアの地域核である早岐地区では、JR九州の早岐駅や西肥バスの東部営業所が立地するなど交通結節機能を有しています。中心市街地に向けて市街化が進んでいることから、ここ以北では運行頻度も多くなっています。また、天神町・十郎原やもみじが丘等の住宅地からも数多くの系統が運行されています。

佐世保市内の路線バスネットワーク

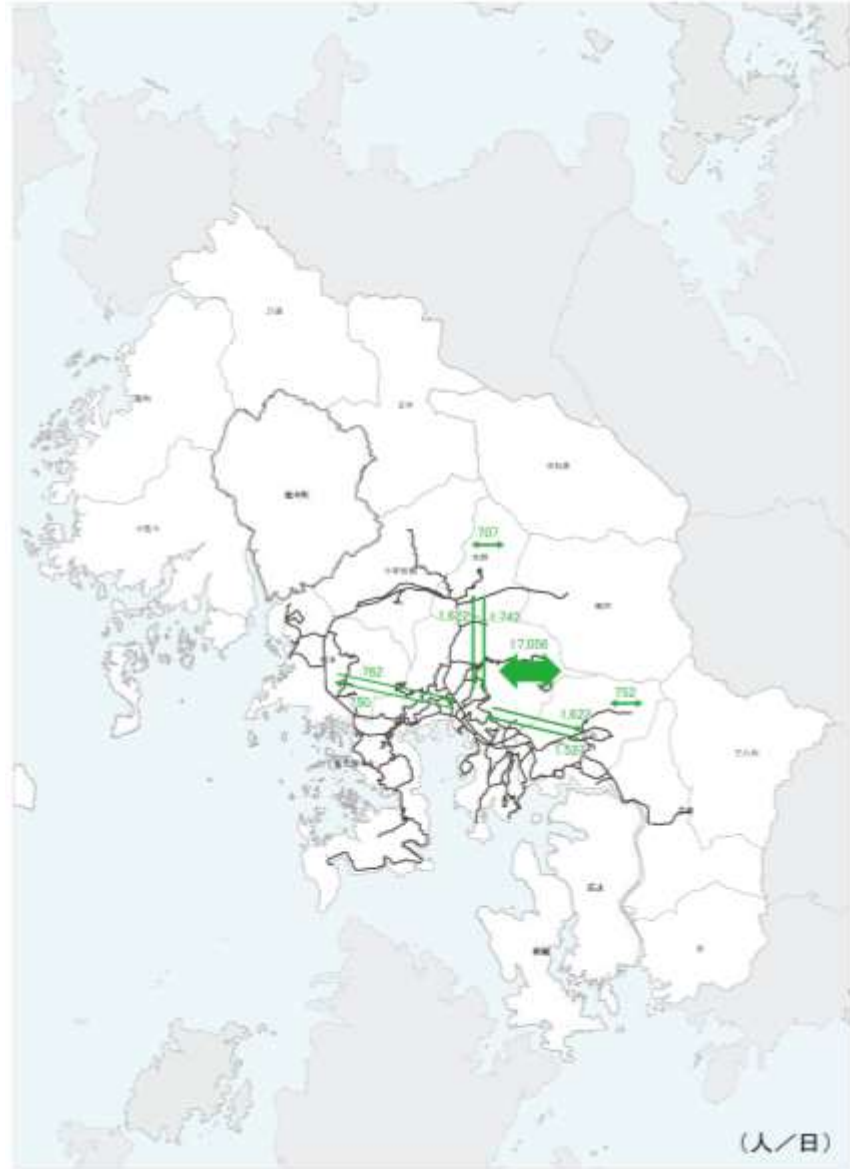


(2) バス路線の状況

① 地域間の利用者数

- 市交通局、西肥バス共に佐世保駅を中心に北西から南東方向への利用者が多いことがわかります。
- 佐世保市の地形により形成された、都市核と地域核とを結んでいることがわかります。
- 佐世保中央地域内での利用が多いことがわかります。

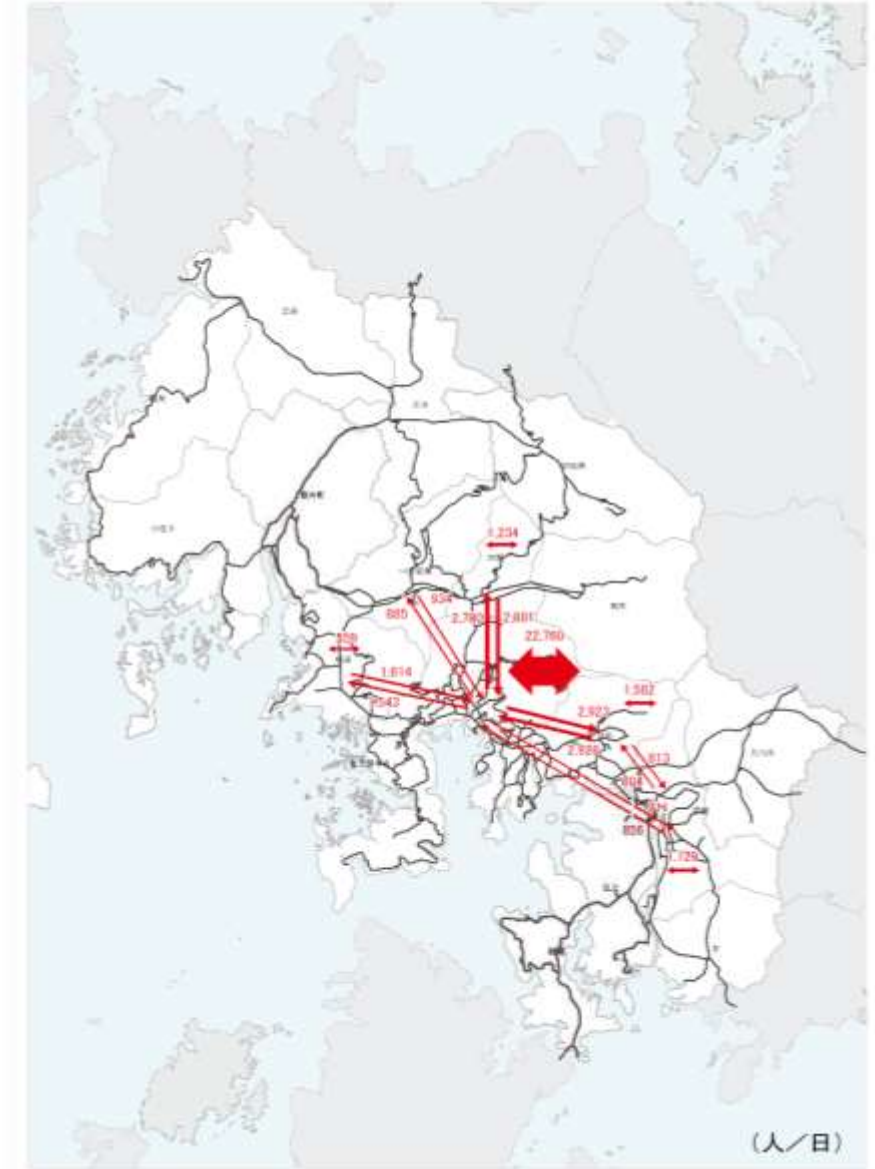
〔市交通局〕



〔西肥バス〕



〔事業者計 (市交通局+西肥バス)〕



※平成 26 年 10 月 7 日 (火)、8 日 (水)、9 日 (木) の IC カードデータをもとに、1 日平均の利用状況を想定した数値。

※500 人/日以上を利用を図示。

※水平の矢印は、同一地域内での移動を表現。

②乗員人数

- 大野から佐世保駅までの区間で乗員人数が多く、特に中心部では 15,000 人以上となっています。
- 相浦方面、黒髪営業所方面で 5,000 人以上の乗員人数となっています。
- 海岸沿いや山間部では 1,000 人未満の乗員人数となっている路線が目立ちます。



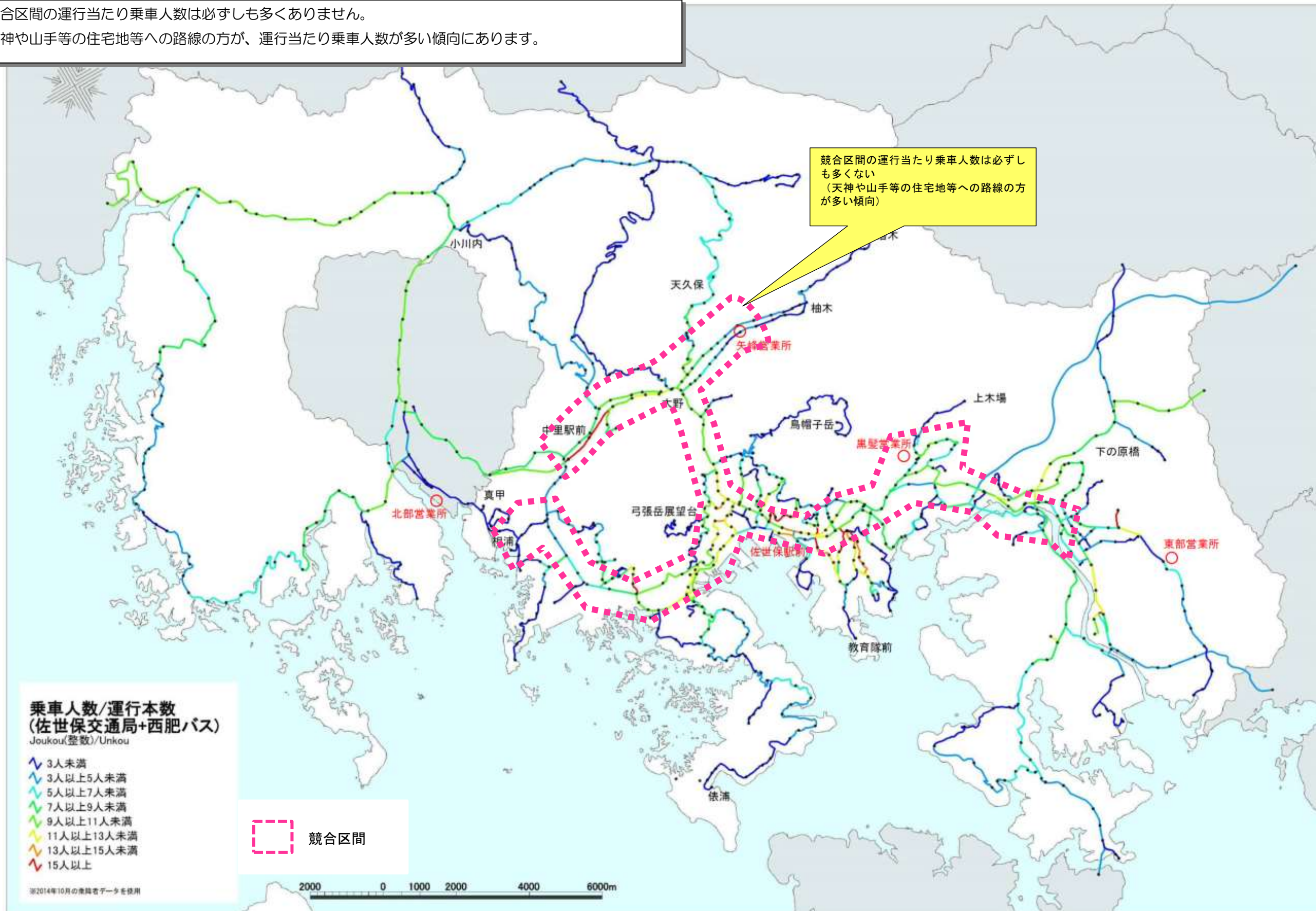
③運行本数

- 大野から佐世保駅までの区間で運行本数が多く、特に中心部では 1,500 本以上となっています。
- 矢峰から大野までの区間、佐世保駅から黒髪営業所までの区間で 500 本以上となっています。
- 乗員人数と比較すると、海岸沿いや山間部の中でも頻度に差がある傾向となっています。



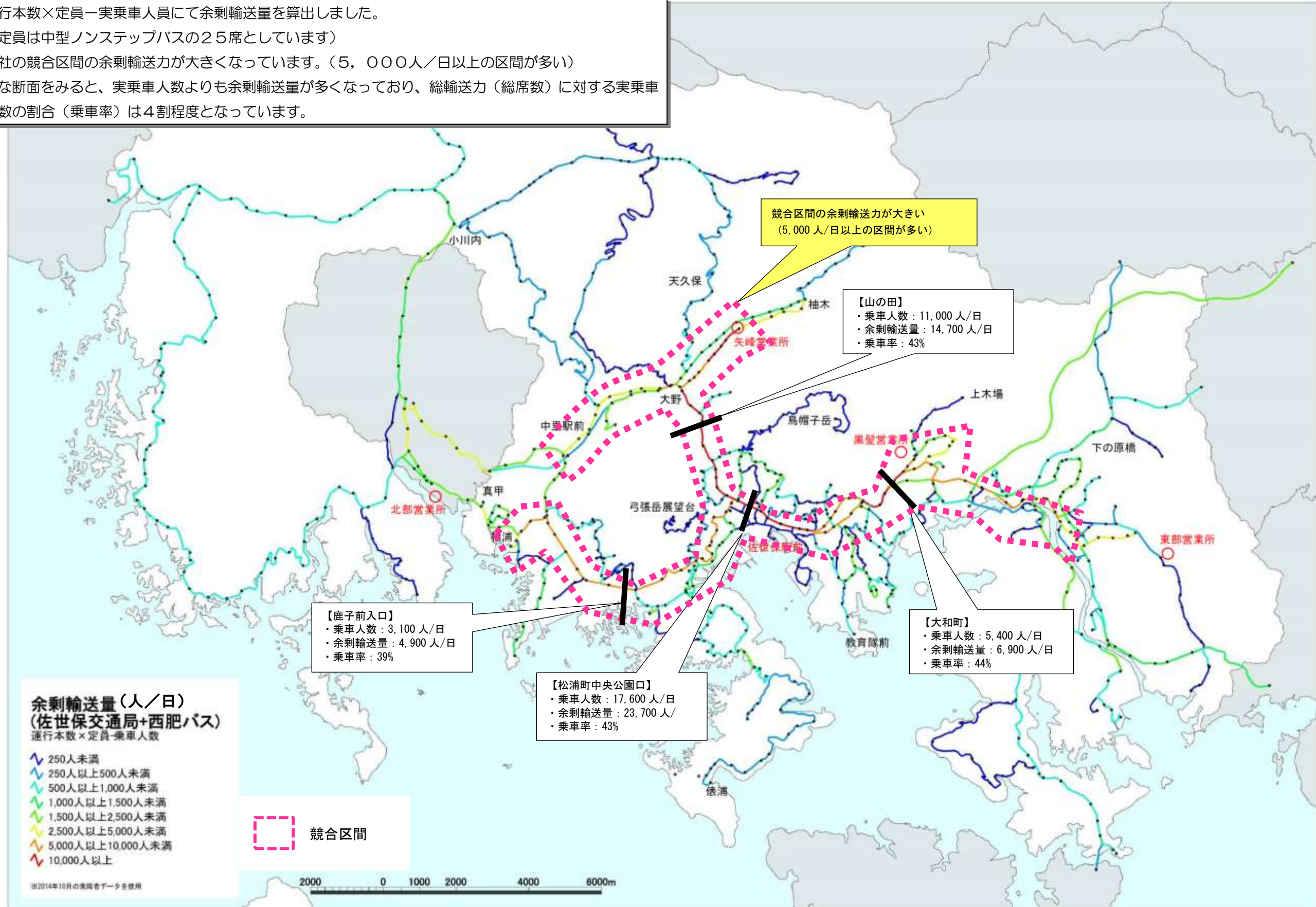
④運行効率（乗車人員／運行本数）

- 競合区間の運行当たり乗車人数は必ずしも多くありません。
- 天神や山手等の住宅地等への路線の方が、運行当たり乗車人数が多い傾向にあります。



④ 余剰輸送量

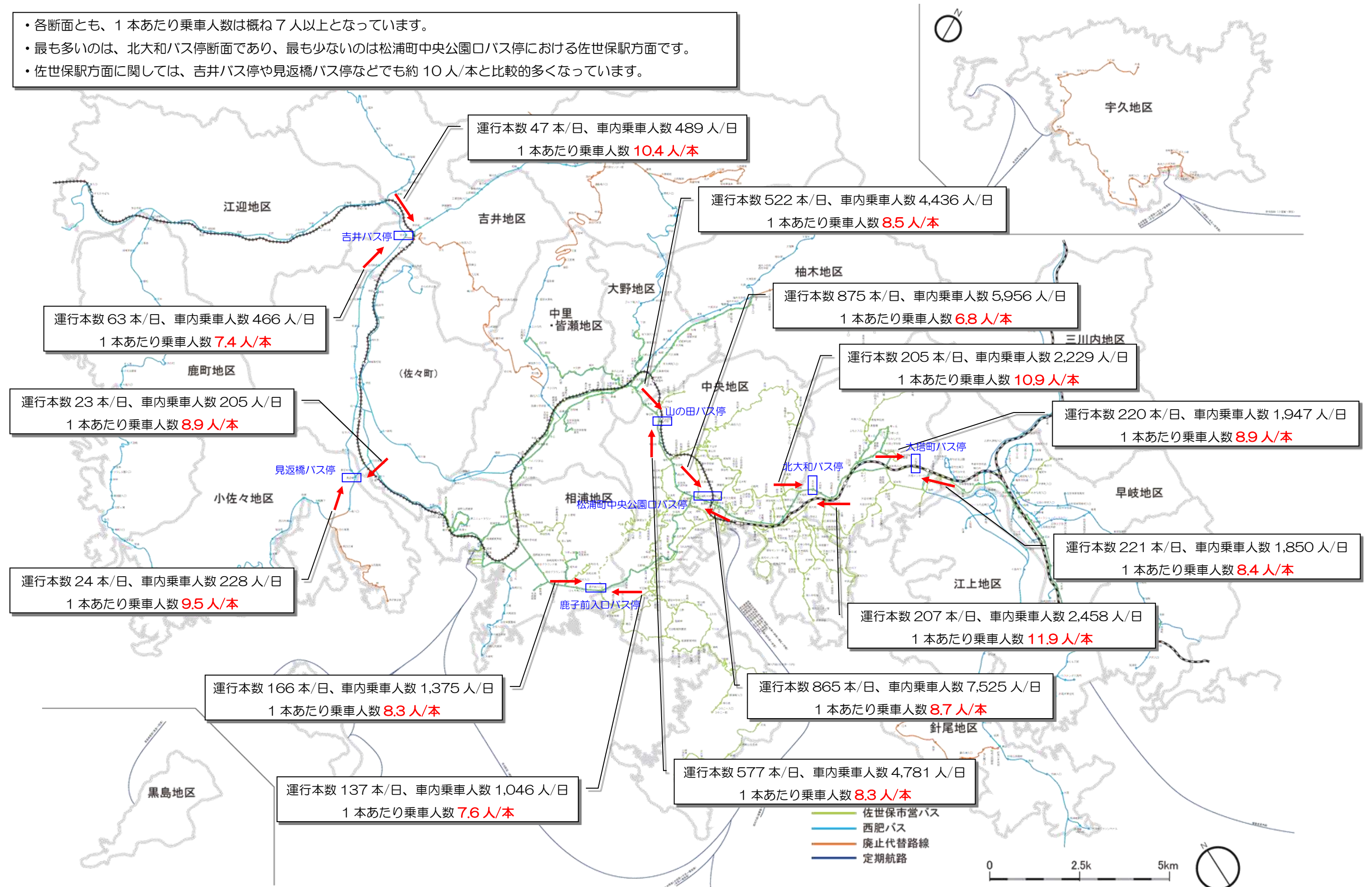
- 運行本数×定員－実乗車人員にて余剰輸送量を算出しました。
(定員は中型ノンステップバスの25席としています)
- 2社の競合区間の余剰輸送力が大きくなっています。(5,000人/日以上以上の区間が多い)
- 主な断面をみると、実乗車人数よりも余剰輸送量が多くなっており、総輸送力(総席数)に対する実乗車人数の割合(乗車率)は4割程度となっています。



(3) 特定区間の分析

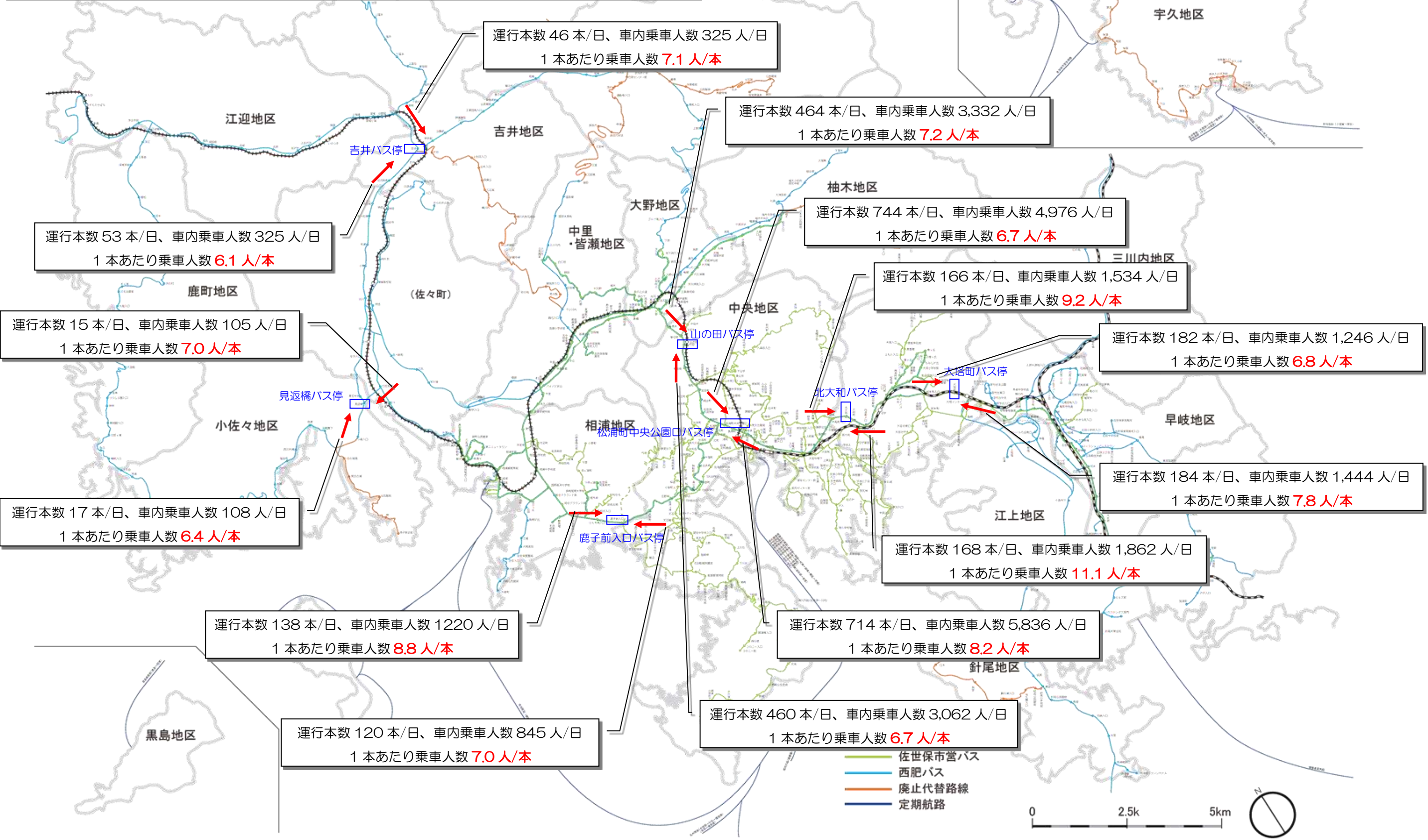
①主要断面における移動需要(平日:実態調査 平成26年11月27日(木))

- 各断面とも、1本あたり乗車人数は概ね7人以上となっています。
- 最も多いのは、北大和バス停断面であり、最も少ないのは松浦町中央公園口バス停における佐世保駅方面です。
- 佐世保駅方面に関しては、吉井バス停や見返橋バス停などでも約10人/本と比較的多くなっています。



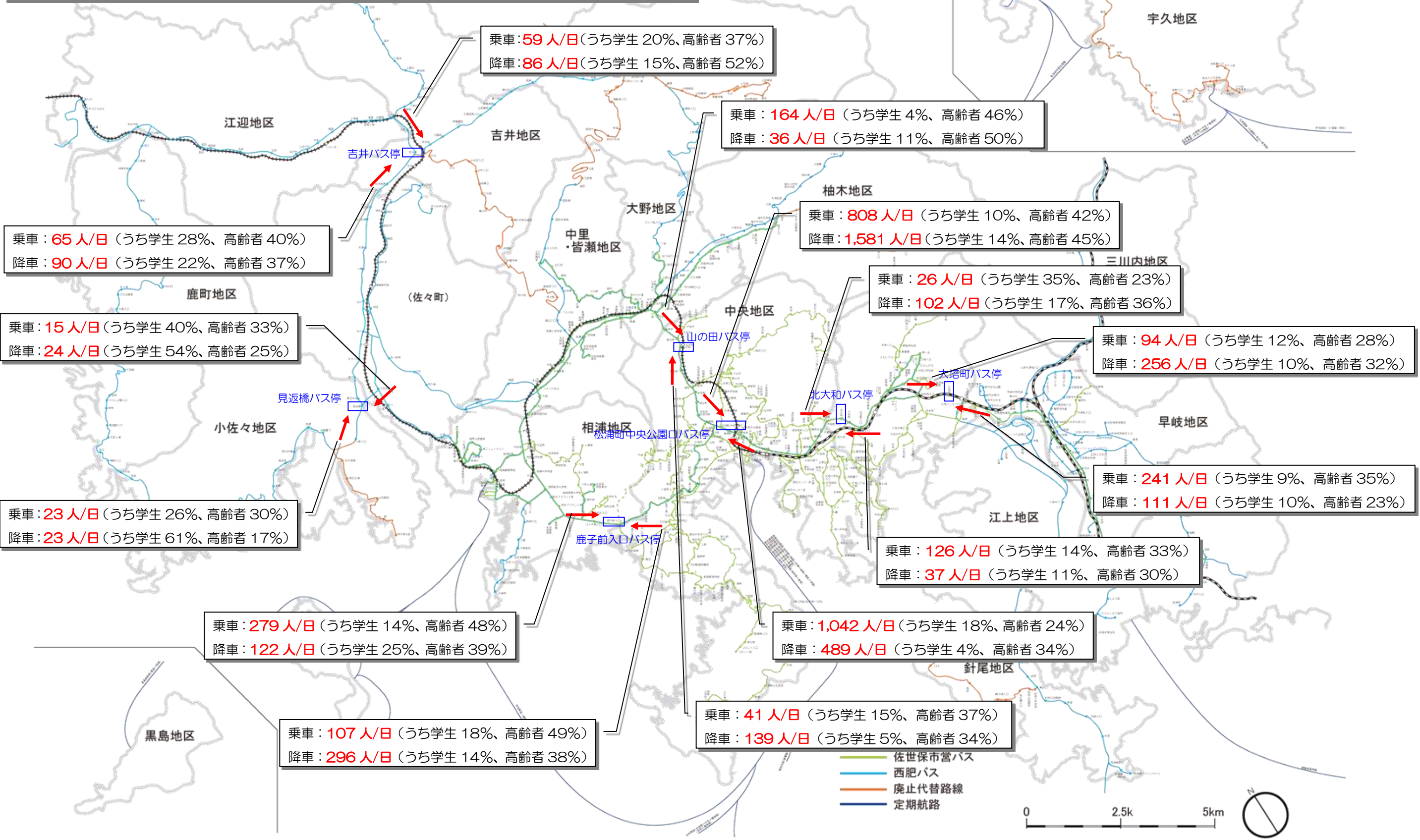
②主要断面における移動需要（休日：実態調査 平成 26 年 11 月 29 日（土））

- 各断面とも、1本あたり乗車人数は概ね6人以上ですが、平日と比較して全体的に少ないです。
- 最も多いのは、北大和バス停断面となっています。
- 最も少ないのは、吉井バス停での江迎方面となっています。



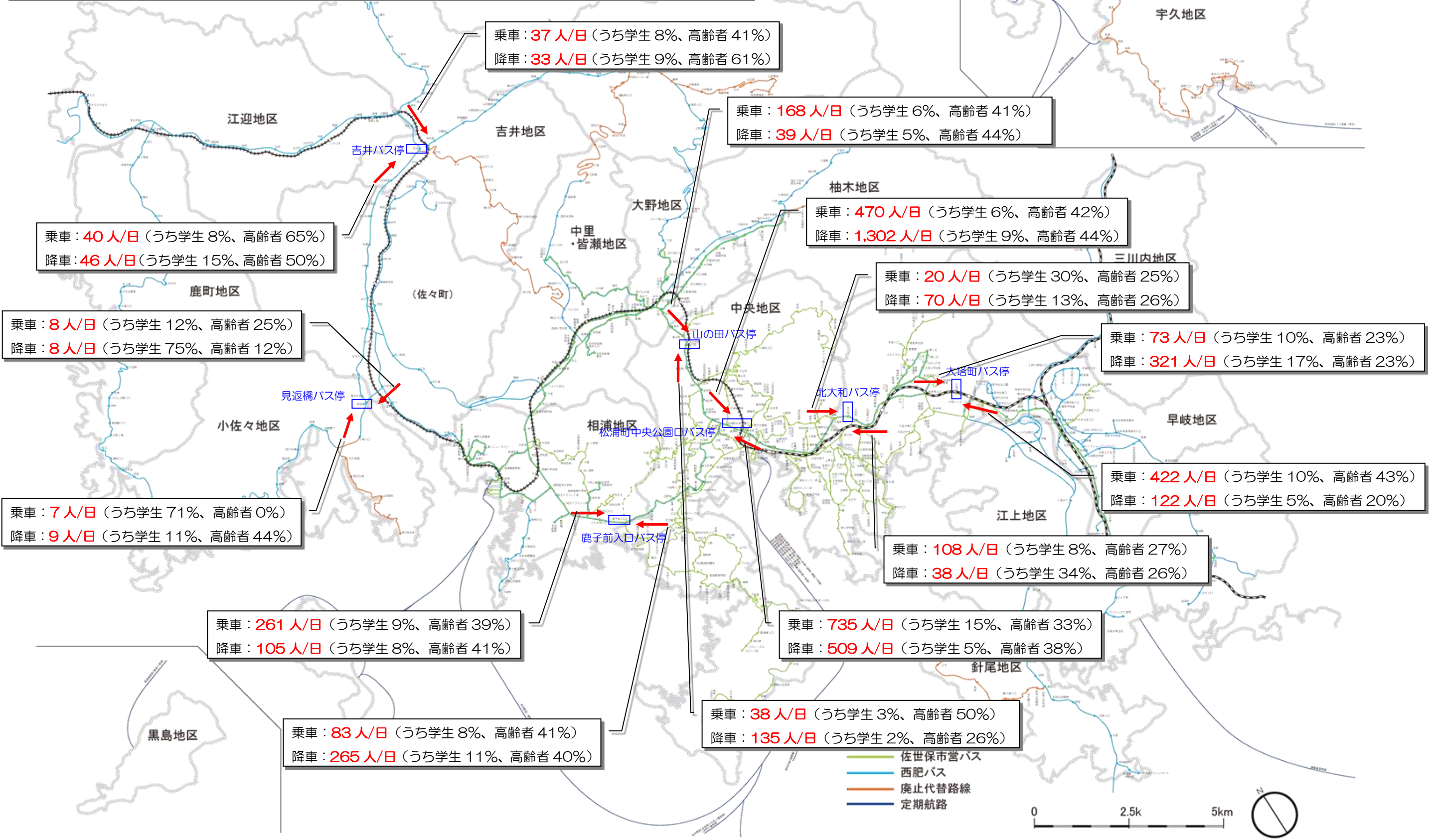
③バス停乗降客数の利用者属性（平日：実態調査 平成26年11月27日（木））

- バス停乗降客数が最も多いのは松浦町中央公園口バス停となっており、大野方面からの降車が特に多く、高齢者の利用割合も高くなっています。
- その他、鹿手前入口バス停や大塔町バス停で多く、鹿手前入口バス停では学生の利用者も多くなっています。



④バス停乗降客数の利用者属性（休日：実態調査 平成26年11月29日（土））

- バス停乗降客数が最も多いのは松浦町中央公園口バス停となっており、大野方面からの降車が特に多く、高齢者の利用割合も高くなっていますが、全体的に平日と比較して少なく、特に学生の利用者が少なくなっています。
- その他、大塔町バス停においては平日と比較して乗降客数が多く、特に一般の利用者が多くなっています。



(4) 経営指標等

- 輸送人員は、西肥自動車および佐世保市交通局（させぼバス含む）とも年間1千万人程度となっています。
- 実車走行キロは、西肥自動車が年間約1000万キロ、佐世保市交通局（させぼバス含む）が年間約430万キロであり、長距離の系統が多い西肥自動車が佐世保市交通局の2倍以上となっています。
- 実車走行キロ当たり輸送人員は西肥自動車が0.94、佐世保市交通局（させぼバス含む）が2.24であり、長距離の系統が多い西肥自動車が佐世保市交通局の半分以下の数値となっています。
- 平均車齢は西肥自動車が18.4年、佐世保市交通局が16.43年と高くなっています。
- 収支率は、西肥自動車と佐世保市交通局（させぼバス含む）とも90%台となっています。

収支等一覧表

	西肥自動車株式会社	佐世保市交通局 (させぼバス含む)
路線名・系統数	382 系統 (本土乗合系統)	370 系統
輸送人員 (人)	9,974,803	9,658,592
実車走行キロ (km)	10,829,886	4,280,688
実車走行キロ当たり輸送 人員 (人/km)	0.92	2.26
平均車齢	18.4 年	16.43 年 (佐世保市交通局のみ)
経常収支率	96.8%	90.9%

(資料) H25 年度 各社実績より

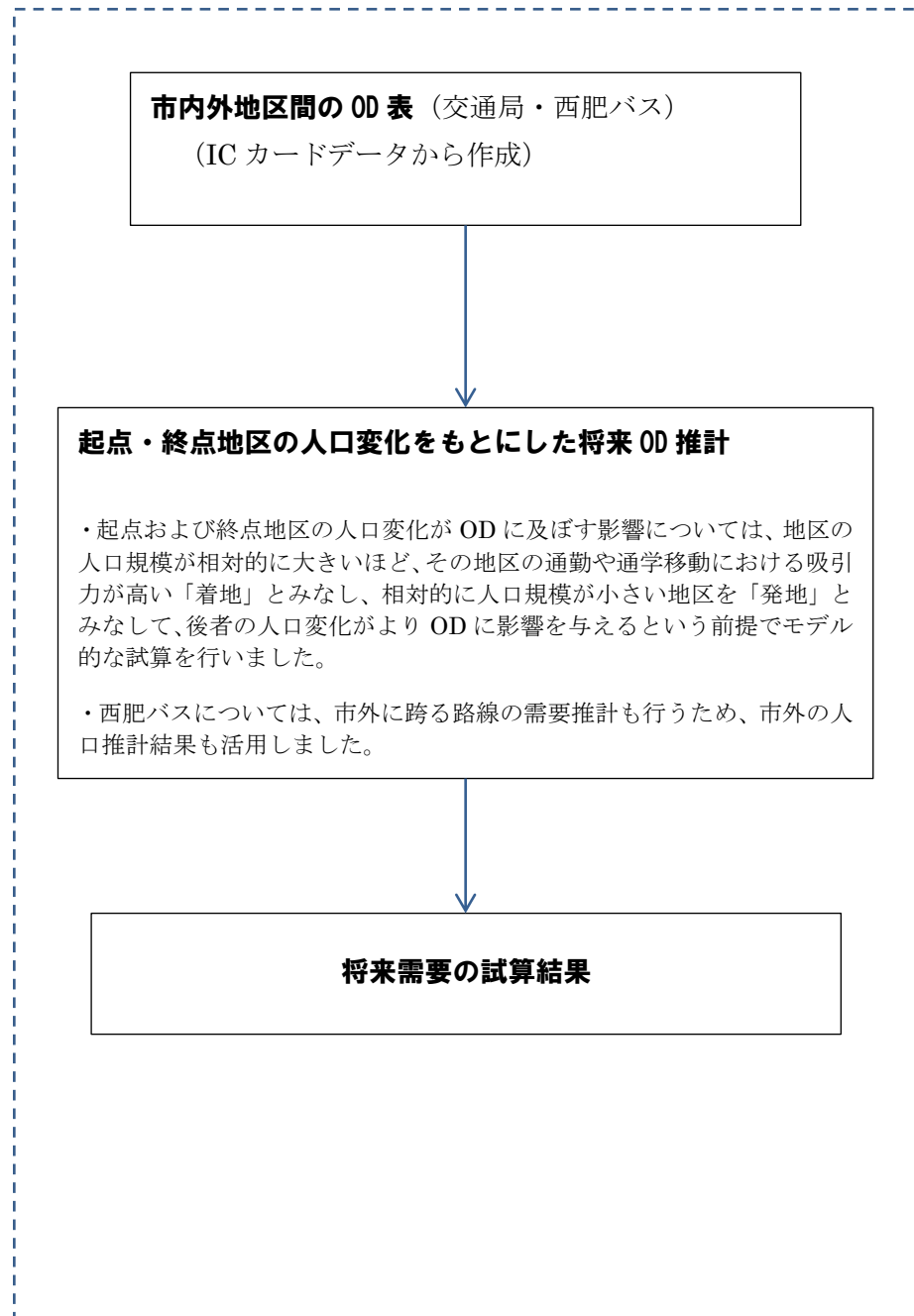
(5) 将来需要推計

将来バス需要推計

・現状（2014年10月）における市内外の各地区間のOD表（地区間の輸送量の表）をもとに、現行のサービス水準を前提とした地区別の人口推計結果を活用してモデル的な試算を行い、将来需要推計を行いました。

将来バス需要推計結果

・現行のサービス水準を前提とした場合の、事業者別および地区別（起点ベース）での需要推計結果については下表のとおりです。
 ・市域全体として、今後5年間で5%、10年間で10%程度の需要減となります。
 ・地区別にみると、江迎、吉井、世知原、鹿町等の北部エリアの減少率が高く、また佐世保中央の減少率も高くなっています。



地区別(起点ベース)

(単位:人)

地区名	2015年	2020年	2025年	2030年
江迎	575	545	515	484
吉井	262	247	234	222
世知原	168	158	149	137
鹿町	367	342	317	289
小佐々	357	340	324	304
佐々町	1,115	1,083	1,046	1,005
相浦	2,373	2,291	2,198	2,105
中里皆瀬	1,788	1,709	1,621	1,528
大野	5,044	4,846	4,619	4,370
柚木	423	403	384	360
佐世保中央	32,399	30,656	28,826	26,938
日宇	5,762	5,502	5,223	4,930
早岐	3,747	3,721	3,671	3,607
三川内	114	110	106	102
江上	486	475	459	443
針尾	221	212	202	190
宮	83	80	77	75
平戸(域外)	201	188	171	158
松浦(域外)	85	80	76	70
伊万里(域外)	13	13	12	11
西海(域外)	20	20	18	18
川棚(域外)	112	109	104	101
波佐見(域外)	242	232	223	212
合計	55,957	53,362	50,575	47,659

地区名	2015~2020年 増減率	2015~2025年 増減率	2015~2030年 増減率
江迎	-5.2%	-10.4%	-15.8%
吉井	-5.7%	-10.7%	-15.3%
世知原	-6.0%	-11.3%	-18.5%
鹿町	-6.8%	-13.6%	-21.3%
小佐々	-4.8%	-9.2%	-14.8%
佐々町	-2.9%	-6.2%	-9.9%
相浦	-3.5%	-7.4%	-11.3%
中里皆瀬	-4.4%	-9.3%	-14.5%
大野	-3.9%	-8.4%	-13.4%
柚木	-4.7%	-9.2%	-14.9%
佐世保中央	-5.4%	-11.0%	-16.9%
日宇	-4.5%	-9.4%	-14.4%
早岐	-0.7%	-2.0%	-3.7%
三川内	-3.5%	-7.0%	-10.5%
江上	-2.3%	-5.6%	-8.8%
針尾	-4.1%	-8.6%	-14.0%
宮	-3.6%	-7.2%	-9.6%
平戸(域外)	-6.5%	-14.9%	-21.4%
松浦(域外)	-5.9%	-10.6%	-17.6%
伊万里(域外)	0.0%	-7.7%	-15.4%
西海(域外)	0.0%	-10.0%	-10.0%
川棚(域外)	-2.7%	-7.1%	-9.8%
波佐見(域外)	-4.1%	-7.9%	-12.4%
合計	-4.6%	-9.6%	-14.8%

5. 佐世保市における現状・問題点および課題整理

(1) 現状・問題点のまとめ

以上の整理を踏まえて、佐世保市での現状・問題点をまとめると以下のとおりです。

■佐世保市の概況

- ・市内の人口は減少傾向にあり、高齢化が進行している。市北部を中心とした郊外部だけではなく、中心部においても人口減少傾向にある。人口減少とともに、市内の公共交通需要は減少傾向にあり、乗合バスについては、通勤・通学需要を中心に10年間で1割程度減少するとの予測となっている。
- ・我が国全体で訪日外国人数が増加するなか、佐世保市においても国内外からの観光客数が増加傾向にある。 など

■まちづくりの方向性

- ・市町村合併によって市域が拡大するなか、中心市街地への都市機能の集約を図りながら、周辺の各地域に必要な都市機能を配置し、地域間の連携によって都市全体の活力や能力の維持・向上をはかることのできる「多極が連携した都市構造」をめざす。
- ・佐世保・小値賀観光圏等における広域的な観光振興を展開する。
- ・子どもから高齢者まで安全で快適に暮らせる都市づくり、環境にやさしい持続可能な都市づくりを展開する。 など

■公共交通の現状・問題点

- ・佐世保市は、中心市街地を含む拠点市街地連接地域（佐世保中央、相浦、大野、早岐、中里皆瀬及び日宇をいう。）の周辺に一定の人口集積がある地区が数多く点在しており、バスや鉄道のネットワークが形成。限られた平坦地にバスが運行する幹線道路や鉄道路線が整備され、その周辺に住宅や商店、学校、病院、公共施設等が立地しているため、公共交通の利便性は高い。
- ・バスの分担率は他の地方都市と比較して高く、市民の（特に市街地内の）日常的な移動を担う存在であるが、近年、利用者は減少傾向にある。
- ・鉄道は主に通学等の市内の移動需要、および広域的な輸送を担う。バス路線と競合する区間も多いものの、バスは鉄道沿線から離れた地域を通る等ルートが若干異なっている区間も多く、住み分けされている面もある状況にある。近年、利用者は微増傾向である。
- ・市街地周辺の比較的人口集積のある空白地区（大野地区等）において超小型バスの運行を実施。郊外地域における交通不便地対策についても、支所単位でデマンド交通対策を順次推進しているところであるが、市全域の対策には至らない。

- 佐世保駅や市外の佐々町等が主な乗換・乗継結節点となっている。早岐駅周辺は、南部エリアにおいて日用品の買い物の移動が集中するエリアであり、東西連絡通路や東口の整備が進む一方で、周辺地区から駅付近へのバスでの移動や、バス間およびバス・鉄道間の乗換・乗継の利便性は低く、交通結節点としての機能は低い状況である。
- 鉄道については、ごく一部、MRとJR間の直通列車も設定されているが、現在の便の利用はあまり多くない。 など

■乗合バス事業に関する現状・問題点

- 西肥バスおよび佐世保市交通局（させぼバス含む）がバスを運行。市外や郊外部の路線は基本的に西肥バスが担い、中心市街地およびその周辺の住宅地等を結ぶ路線は交通局が運行している。
- 佐世保駅等の中心市街地に向かって乗客を輸送しており、中心市街地周辺では各方面からの運行が輻輳。1運行当たりの乗降人数は多くなく、必ずしも乗車効率が高いとはいえない。
- 大野・柚木方面、相浦方面、黒髪・もみじが丘方面の競合路線では、山手方面・天神・十郎原方面等の周辺住宅地を結ぶ路線と比較して、運行効率（1本当たり乗車人数）が低く、余剰輸送力が大きい状況。競合路線では運行本数が多いことから事業者にとってのコスト負担が大きく、経営収支の改善を図るうえでの大きな問題であると考えられる。
- 一方、北部や南部を中心に、乗車人員が100人/日以下の運行効率の低い路線・区間（廃止代替路線以外含む）も見受けられる。
- バスをはじめとする交通事業者においては、需要減少等による収益性の低下、ドライバー人材の不足、車両更新等の設備投資への負担、などの問題を抱えており、厳しい経営環境にある。
- 乗換に際しては、待ち時間やバス停の環境等に対する問題の指摘が多い。 など

(2) 課題整理

現状・問題点の整理を踏まえ、佐世保市における公共交通の課題を次の4項目に整理しました。

① まちづくりを展開するうえで利用者ニーズに対応した公共交通ネットワークの形成が必要

- ・ 広大な市域を有する佐世保市において、市民の移動ニーズ・生活ニーズに応えるとともに、コンパクトな市街地を形成するためには、中心市街地と周辺の住宅地や地域拠点等を結ぶための公共交通ネットワークの充実が必要である。
- ・ 都市計画マスタープランに示されている将来都市構造に対して、バスや鉄道の公共交通ネットワークは概ね一致している現状である。しかしながら、早岐地区では、重要な交通結節点でありながらその機能は十分とはいえず利便性の向上が必要。また郊外の地域拠点と集落を結ぶ補完的な路線の充実も必要である。

② 公共交通ネットワークを構成する鉄道、バス等の各公共交通モード間の連携の強化が必要

- ・ 中心市街地とその周辺では市交通局と西肥バスが、郊外ではJR九州・松浦鉄道と西肥バスが競合している区間が多いが、相互の連携は不十分である。それぞれの交通モードの特性や役割分担を踏まえて、相互の連携策を検討する必要がある。
- ・ 利用者の利便性を維持・向上するために、バスとバス、バスと鉄道等の乗換・乗継利便性の向上等の対応が不可欠となる。そのために既存の交通施設を活用した乗換え情報発信やICカードを利用した事業者間の割引や共通定期券等も検討していく必要がある。
- ・ 空白地対策については、デマンド交通や超小型バスの導入に加え、既存の交通機関（バスやタクシー等）も有効に活用しながら、効率的な対策を導入する必要がある。

③ 乗合バスの事業環境が悪化するなかで、競合路線を中心としたバス路線の再編が必要

- ・ 公共交通を担うバス事業の経営状況は厳しい状況にある。人口減少や高齢化の進行によって需要が減少するとともに、運転手の人材不足等の問題もあり、事業環境はさらに悪化する恐れがある。
- ・ そのためには、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・経由地等のきめ細やかな見直しを進めるほか、運賃改定等、需要と供給に見合ったサービスの適正化を図る必要がある。
- ・ 特に複数事業者が競合する区間においては、利用者の利便性を損なうことなく競合路線・区間での再編をはじめ、抜本的な経営改善を検討・推進することによって、限られた経営資源（運転手・車両等）を最大限に有効活用することが必要である。

④ 市外からの来訪者が増加するなかで、地域と連携しながら公共交通の利用促進を図る必要

- 利用者の視点からは、乗換・乗継がしにくい、バスの系統や運行情報がわかりづらい、なども指摘もある。来訪者が増加するなかで利用しやすい環境づくりを進める必要がある。また、ＩＣカードの更新時期が迫るなかで、商店街等との連携等も含め、市民・利用者の利便性向上やにぎわいづくりの観点から対応方針を検討する必要がある。

佐世保市における現状・問題点および課題整理

【現状・問題点】

●佐世保市の概況

- ・市内の人口は減少傾向にあり、高齢化が進行。市北部を中心とした郊外部だけではなく、中心部でも人口減少傾向に。人口減少とともに、市内の公共交通需要は減少傾向にあり、乗合バスについては、通勤・通学需要を中心に 10 年間で 1 割程度減少するとの予測。
- ・我が国全体で訪日外国人人数が増加するなか、佐世保市においても国内外からの観光客数が増加傾向に。

●まちづくりの方向性

- ・市町村合併によって市域が拡大するなか、中心市街地への都市機能の集約を図りながら、周辺の各地域に必要な都市機能を配置し、地域間の連携によって都市全体の活力や能力の維持・向上をはかることのできる「多極が連携した都市構造」をめざす。
- ・佐世保・小値賀観光圏等における広域的な観光振興の展開。
- ・子どもから高齢者まで安全で快適に暮らせる都市づくり、環境にやさしい持続可能な都市づくりの展開。 など

●公共交通の概況

- ・佐世保市は、中心市街地を含む拠点市街地接続地域（佐世保中央、相浦、大野、早岐、中里皆瀬及び日宇をいう。）の周辺に一定の人口集積がある地区が数多く点在しており、バスや鉄道のネットワークが形成。限られた平坦地にバスが運行する幹線道路や鉄道路線が整備され、その周辺に住宅や商店、学校、病院、公共施設等が立地しているため、公共交通の利便性は高い。
- ・バスの分担率は他の地方都市と比較して高く、市民の（特に市街地内の）日常的な移動を担う存在であるが、近年、利用者は減少傾向。
- ・鉄道は主に通学等の市内の移動需要、および広域的な輸送を担う。バス路線と競合する区間も多いものの、バスは鉄道沿線から離れた地域を通る等ルートが若干異なっている区間も多く、住み分けされている面もある状況。近年、利用者は微増傾向。
- ・市街地周辺の比較的人口集積のある空白地区（大野地区等）において超小型バスの運行を実施。郊外地域における交通不便地対策についても、支所単位でデマンド交通対策を順次推進しているところであるが、市全域の対策には至らない。
- ・佐世保駅や市外の佐々町等が主な乗換・乗継結節点となっている。早岐駅周辺は、南部エリアにおいて日用品の買い物の移動が集中するエリアであり、東西連絡通路や東口の整備が進む一方で、周辺地区から駅付近へのバスでの移動や、バス間およびバス・鉄道間の乗換・乗継の利便性は低く、交通結節点としての機能は低い状況。
- ・鉄道については、ごく一部、MR と JR 間の直通列車も設定されているが、現在の便の利用はあまり多くない。

●乗合バス事業に関する現状・問題点

- ・西肥バスおよび佐世保市交通局（させぼバス含む）がバスを運行。市外や郊外部の路線は基本的に西肥バスが担い、中心市街地およびその周辺の住宅地等を結ぶ路線は交通局が運行している。
- ・佐世保駅等の中心市街地に向かって乗客を輸送しており、中心市街地周辺では各方面からの運行が輻輳。1 運行当たりの乗降人数は多くなく、必ずしも乗車効率が高いとはいえない。
- ・大野・柚木方面、相浦方面、黒髪・もみじが丘方面の競合路線では、山手方面・天神・十郎原方面等の周辺住宅地を結ぶ路線と比較して、運行効率（1 本当たり乗車人数）が低く、余剰輸送力が大きい状況。競合路線では運行本数が多いことから事業者にとってのコスト負担が大きく、経営収支の改善を図るうえでの大きな問題であると考えられる
- ・一方、北部や南部を中心に、乗車人員が 100 人/日以下の運行効率の低い路線・区間（廃止代替路線以外含む）も見受けられる。
- ・バスをはじめとする交通事業者においては、需要減少等による収益性の低下、ドライバー人材の不足、車両更新等の設備投資への負担、などの問題を抱えており、厳しい経営環境にある。
- ・乗換に際しては、待ち時間やバス停の環境等に対する問題の指摘が多い。

【課題整理】

【まちづくりを展開するうえで利用者ニーズに対応した公共交通ネットワークの形成が必要】

- ・広大な市域を有する佐世保市において、市民の移動ニーズ・生活ニーズに 대응するとともに、コンパクトな市街地を形成するためには、中心市街地と周辺の住宅地や地域拠点等を結ぶための公共交通ネットワークの充実が必要。
- ・都市計画マスタープランに示されている将来都市構造に対して、バスや鉄道の公共交通ネットワークは概ね一致している現状。しかしながら、早岐地区では、重要な交通結節点でありながらその機能は十分とはいえず利便性の向上が必要。また郊外の地域拠点と集落を結ぶ補完的な路線の充実も必要。

【公共交通ネットワークを構成する鉄道、バス等の各公共交通モード間の連携の強化が必要】

- ・中心市街地とその周辺では市交通局と西肥バスが、郊外では JR 九州・松浦鉄道と西肥バスが競合している区間が多いが、相互の連携は不十分。それぞれの交通モードの特性や役割分担を踏まえて、相互の連携策を検討する必要がある。
- ・利用者の利便性を維持・向上するために、バスとバス、バスと鉄道等の乗換・乗継利便性の向上等の対応が不可欠。そのために既存の交通施設を活用した乗換え情報発信や IC カードを利用した事業者間の割引や共通定期券等も検討していく必要。
- ・空白地対策については、デマンド交通や超小型バスの導入に加え、既存の交通機関（バスやタクシー等）も有効に活用しながら、効率的な対策を導入する必要。

【乗合バスの事業環境が悪化するなかで、競合路線を中心としたバス路線の再編が必要】

- ・公共交通を担うバス事業の経営状況は厳しい状況。人口減少や高齢化の進行によって需要が減少するとともに、運転手の人材不足等の問題もあり、事業環境はさらに悪化する恐れ。
- ・そのためには、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・経由地等のきめ細やかな見直しを進めるほか、運賃改定等、需要と供給に見合ったサービスの適正化を図る必要。
- ・特に複数事業者が競合する区間においては、利用者の利便性を損なうことなく競合路線・区間での再編をはじめ、抜本的な経営改善を検討・推進することによって、限られた経営資源（運転手・車両等）を最大限に有効活用することが必要。

【市外からの来訪者が増加するなかで、地域と連携しながら公共交通の利用促進を図る必要】

- ・利用者の視点からは、乗換・乗継がしにくい、バスの系統や運行情報がわかりづらい、なども指摘も。来訪者が増加するなかで利用しやすい環境づくりを進める必要。また、IC カードの更新時期が迫るなかで、商店街等との連携等も含め、市民・利用者の利便性向上やにぎわいづくりの観点から対応方針を検討する必要。