

調査事業の概要

本市は長崎県の北部に位置し、人口約25万3千人、総面積426.06km²。県庁所在地である長崎市までは高速バスで約1時間25分、九州の中心地である福岡市までは約2時間と比較的アクセスもよく、観光面では日本最大級のテーマパークであるハウステンボスや西海国立公園の九十九島に代表される様々な観光資源を有しており、県北の交通・経済の拠点である。

佐世保市地域公共交通活性化協議会では、平成27年6月に策定した「佐世保市地域公共交通網形成計画」を受けての実施計画案の作成に向けた調査事業について、下記の内容の調査を想定している。

①バス路線再編に関する調査

競合バス路線の再編等に関する具体的な方針の検討、及び再編に伴う効果を織り込んだ経営シミュレーションを実施し、バス路線再編の実施計画案を作成する。

②新たなバス転回場の調査

行政施設や商業施設等の敷地を活用した新たな転回場の可能性について検討する。

③鉄道とバスの連携策についての調査

鉄道とバスとの連携方策について検討し、実施計画案を作成する。

④不便地区対策に係る調査

バス事業として運行可能な超小型バスによる人口集積のある地区及びバス事業からデマンドタクシーへ移行を促す地区を具体的に検討する。

⑤利用促進・需要創造策に係る調査

割引切符や企画切符をはじめとする利用促進・需要創造に係る企画提案、及び需要推計・効果予測を行い、実施計画案を作成する。

基礎データ

合併状況：平成17年4月に吉井町・世知原町が合併
平成18年3月に宇久町・小佐々町が合併
平成22年3月に江迎町・鹿町町が合併

人口：252,997人（平成27年12月1日現在）

面積：426.06平方キロメートル

過疎地域等指定：過疎、離島、半島、山村

高齢化率：29.2%

協議会開催数：協議会4回、幹事会4回

調査前の地域交通状況(Before)

○経営シミュレーション結果から、現行の路線や運行体制を前提とすれば、将来的に赤字が拡大。労働環境改善や車両更新、ICカード更新等のコストを勘案すると、さらに収益性は悪化。

○競合区間である相浦方面を対象に各事業者による再編案の検討を行ったが、現行のバス車両運用等を前提とすれば、大きな見直しは困難。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。

○低収益路線について、ICカードデータを用いた乗降動向の分析を実施。通学定期客の乗車状況やモード転換にともなう収支改善効果をふまえ、デマンド交通への転換等の効率的な手段の導入が必要。

調査後の地域交通計画(After)

テーマ	概要（主なもの）
幹線・支線ネットワークの構築	路線タイプ別・区間別の仕分け及びサービス基準を設定
基幹的な路線の利便性改善	基幹的な路線におけるパターンダイヤの導入 【区間】松浦町～日野峠 【ダイヤ】昼間時間帯に等間隔のダイヤ設定 【導入時期】平成31年4月～ 【実施主体】西肥自動車・交通局・させぼバス
市民ニーズに対応した補完的な路線の見直し	日宇地区での超小型バス運行による新規路線設置 【区間】日宇地区斜面地 【導入時期】検討中 【実施主体】西肥自動車
	補完路線タイプ3のデマンド交通運行への転換 【区間】5地域6路線 【導入時期】検討中 【実施】西肥自動車・交通局・させぼバス
鉄道ーバス、鉄道ー鉄道の連携による利便性向上	西肥自動車の定期券購入者での一定区間利用者が、割増料金が必要だがMRIに半額で乗車できるサービス導入 【導入時期】検討中 【実施主体】西肥自動車・MR
	佐々駅でのMR/西肥の接続利便性向上ダイヤの導入 【実施時期】検討中
競合区間の見直し	西肥自動車・交通局・させぼバス競合区間における総走行キロの3割削減を実施 【導入時期】平成30年4月～平成31年4月 【実施主体】西肥自動車・交通局・させぼバス
地域が連携した各種利用促進策の企画・開発	・県立大学との検討結果を踏まえた具体策（学生向き） ※まずは学生対応の施策を実施