

相浦方面を中心としたバス路線・サービスの見直し検討状況

1. 検討の概要

市内バス路線については、競合路線の3割削減、非競合路線の1割削減を目標としている。このうち、競合路線の再編を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。

「相浦線」を対象とした理由としては、

- ① 西肥バスは黒字基調、交通局は赤字基調であり、基幹的な系統を西肥、補完的な系統を交通局として役割分担・整理しやすいこと
- ② 西肥バスは各方面からの広域路線であり、特に南部方面は佐世保市内の路線変更による影響が多方面の地域へ及び難しい作業となるが、北部である相浦線においては佐々～佐世保駅間の運行が多く、比較的この区間内で限定して再編案を検討しやすいことが挙げられる。

また、基幹的な路線及び補完的な路線の輸送サービスの改善の一環として、毎時〇分発といったパターンダイヤ化の実現可能性について検証を行った。

2. 相浦方面の検討結果について

松浦町～相浦のほぼ中間地点である「鹿子前入口」を通過する全便を対象に乗車状況を調査（ICカード分析による）

【事業者の検討による再編案】

低乗車率の便（乗車人員10人未満）について、前後の便との統合や運行区間の見直し等ができないかどうか、その際の問題・課題について、両事業者において詳細に検討

両事業者における、現行ダイヤを前提とした個別検討の積み上げでは、抜本的な走行キロの削減は困難

【原因】

- －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）
- －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

【理想案】

当該便の前後の車両運用等を考えず、低乗車率の便について、前後の便との統合や運行区間の見直し等、抜本的なダイヤ改正を前提とした「理想案」を日本総研により提案。総走行キロ24%～28%程度の削減が可能
⇒両事業者が共同して車両運用・ダイヤ編成を実施することが必要
また、定期券利用者の利便性維持・向上のためには共通定期券が必要

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"> 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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共同運行による効率的な車両運用を実施する必要がある。</u> 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。</u>

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			【再編のパターン】 ・日野峠や、元町を起終点に運行区間を変更 ・運行そのものの廃止（前後便との統合）		【再編のパターン】 ・運行そのものの廃止（前後便との統合）	

3. パターンダイヤ化の可能性の検討

市内路線を対象に、毎時〇分発といったパターンダイヤ化の可能性を検討した。パターンダイヤ等、ダイヤを等間隔化するためには、基幹系統や補完系統であっても、利用ニーズとの整合性や車両及び乗務員のローテーションの都合上、各方面から流入された複雑な路線ではなく、路線長も短くする必要がある。

(1) 基幹系統

- ・市中心部は各方面からの路線が集約されているため、パターンダイヤは困難。
- ・佐世保駅～早岐においては主に西肥バスの路線となるが、各方面からの広域路線の集約区間であるためパターンダイヤは困難。
- ・相浦線の松浦町～日野峠区間と限定すれば、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く、交通局も日野峠に車両転回場があるため、ダイヤの調整がしやすい。将来的に両事業者のダイヤを抜本的に組み替えることができれば、10時から15時といった昼間時間帯の松浦町～日野峠の区間については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ことができるものと考えられる。

(2) 補完系統

- ・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は困難
- ・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、系統数が少ない循環路線では、毎時〇分発といったパターンダイヤ化が可能であると考えられる。但し、10時から15時といった昼間時間帯での設定が望ましい。
- ・将来的に両事業者のダイヤを抜本的に組み替えることができれば、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が出来ると考えられる。

タイプ	区間	備考
基幹系統	松浦町～日野峠等	<p>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ことが考えられる。ただし、将来的に両事業者のダイヤを抜本的に組み替えることが前提となる。</p>
補完系統	山祇循環、若葉循環等	<ul style="list-style-type: none"> ・循環路線等の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路線・区間での導入は可能。 ・将来的に両事業者のダイヤを抜本的に組み替えることができれば、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が出来る。