

**佐世保市地域公共交通再編実施計画
(素案)**

平成31年3月

佐世保市

目 次

第1章 計画策定の趣旨	
1 これまでの経緯	・・・ P 3
2 計画策定の目的	・・・ P 3
第2章 再編実施計画の基本方針	
1 バス路線再編に取り組むうえでの前提条件	・・・ P 4
2 バスのダイヤ編成の考え方	・・・ P 4
（1）利用状況に合わせたダイヤ設定について	・・・ P 4
（2）昼間のダイヤ設定について	・・・ P 4
（3）わかりやすい路線への変更について	・・・ P 5
（4）区間運行バスの設定について	・・・ P 5
（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	・・・ P 5
3 交通不便地区対策について	
（1）交通不便地区対策方針（住宅地等）	・・・ P 6
（2）交通不便地区対策方針（郊外）	・・・ P 6
4 バスのダイヤ編成の再構築に併せて行う利便性向上策について	
（1）共通定期券の設定について	・・・ P 6
（2）低床バスの導入について	・・・ P 7
（3）全国 I Cカードの導入について	・・・ P 7
（4）佐世保駅前における方面別のバス停再編について	・・・ P 7
第3章 実施区域	・・・ P 8
第4章 実施予定期間	・・・ P 8
第5章 地方公共団体による支援の内容	・・・ P 8

第6章 事業の内容・実地主体並びに効果・実施に必要な資金・調達方法

- 1 地域公共交通再編実施事業の全体像
 - (1) 事業概要 . . . P 9
 - (2) バス路線のタイプ別による本数の設定について . . . P 13
 - (3) バス路線再編における効果と事業実施の具体の手段 . . . P 20

- 2 地域別の個別事業の内容
 - 全体図 . . . P 22
 - (1) 佐世保中央エリア . . . P
 - (2) 相浦地域 . . . P
 - (3) 大野地域 . . . P
 - (4) 中里皆瀬地域 . . . P
 - (5) 柚木地域 . . . P
 - (6) 日宇地域 . . . P
 - (7) 早岐地域 . . . P
 - (8) 江上地域 . . . P
 - (9) 針尾地域 . . . P
 - (10) 三川内地域 . . . P 24
 - (11) 宮地域 . . . P
 - (12) 吉井地域 . . . P
 - (13) 世知原地域 . . . P
 - (14) 小佐々地域 . . . P
 - (15) 江迎地域 . . . P
 - (16) 鹿町地域 . . . P

- 3 各路線・系統毎の事業収支（資金・調達方法）について . . . P 26

第7章 今後、事業化を想定している内容 . . . P 26

第1章 計画策定の趣旨

1. これまでの経緯

佐世保市（以下、「本市」という。）では、平成27年6月に、交通事業者や利用者代表、行政関係者等から構成される「佐世保市地域公共交通活性化協議会」（以下、協議会と言う）での協議を踏まえて、これからの地域公共交通網再編の基本的な方針となる「佐世保市地域公共交通網形成計画」（以下、「形成計画」と言う。）を策定した。

その後、形成計画の4つの基本方針の1つである「利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する」関連施策は、形成計画の中でも、本市の交通再編の要となる施策であると位置づけていることから、具現化するための調査検討事業を行った。

調査結果としては、現行のバス運行体制のままでは、それらの施策の実現が困難であり、バス運行体制一体化による解決策が提案されるに留まった。

これを受け、協議会での議論も踏まえ、本市としてまずは、『市及びバス事業者を中心として運行体制一体化の検証を推進し、最適な運行体制のもと競合路線の再編を図る』等を今後の検討方針とし、具体的な実施内容を定めた「地域公共交通再編に向けたアクションプラン」（以下、「アクションプラン」と言う。）を平成28年5月に策定した。

このアクションプランに沿って、本市として、平成28年度には最適なバス運行体制を導きだすため、運行体制のパターンの抽出、メリット、デメリット等について具体的に調査検討を行った結果、市の方針として、『交通局を廃止し、西肥自動車に路線を集約したうえで、させばバスが一部路線の受託運行を担う』という結論に至った。

平成29年度からは、交通局廃止後のバス事業の継続及び路線再編について、民間事業者である西肥自動車と市の協議を中心にすすめながら、佐世保市地域公共交通再編実施計画（以下、「再編実施計画」と言う。）の策定に至ったところである。

2. 計画策定の目的

90年余りに渡り、市民の足として親しまれてきた交通局の廃止にあたって、今後のバス路線や公共交通に関するサービスがどう担保されていくのかを利用者に示すことで公共交通利用に対し理解を深めて頂くことに合わせ、市及び交通事業者等を始めとした関係機関の責任の所在を明確にしたうえで公共交通のサービスを維持することを目的とする。

第2章 再編実施計画の基本方針

1. バス路線再編に取り組むうえでの前提条件

形成計画の4つの基本方針の1つである「(3) 利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する」関連施策は、形成計画の中でも、本市の交通再編の要となる施策であると位置づけていることから、この施策の実現なしには、持続可能なバス路線の維持は困難であると考ええる。

そのために様々な調査検討を行った結果、複数のバス事業者が競合している現行のバスの運行体制の抜本的な改革が必要となり、『交通局を廃止し、西肥自動車に路線を集約したうえで、させぼバスが一部路線の受託運行を担う』という結論に至ったものであり、平成31年3月26日より、この運行体制を前提とすることで、以下の方針の提示が可能となっている。

このことにより、バス事業及びバスの運行について効率化を図り、利便性を極力低下させずに持続可能なバス事業の継続が可能となる。

2. バスのダイヤ編成の考え方

上記1の前提条件の下、以下の考え方に基づくダイヤ編成全体を、形成計画の基本方針である「(3) 利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する」のみならず、「(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」の中の施策を実現する再編実施事業と位置づける。

(1) 利用状況に合わせたダイヤ設定について

スマートカード(IC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する。

例えば、朝のダイヤは主な目的が通勤や通学等が主であるため、一定の時刻までに確実に目的地に到着する必要がある。

(2) 昼間のダイヤ設定について

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めざすこととする。バスのダイヤに偏りがなく、次のバスまでの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とする。これは、運行本数が比較的少ない補完的なバス路線のダイヤ設定に照準を置くが、結果的に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場合に、極度に偏りがでてくる場合は、全体を微調整しながら、バランスをとるものとする。

(3) わかりやすい路線への変更について

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、行先が同じでも経由地が違う系統が複数存在している場合があり、利用者からはわかりにくいという声があがっている。

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、系統の整理を行い利用しやすいバス路線とすることで、効率よい運行ともなる。

(4) 区間運行バスの設定について

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置することで長距離路線となる傾向が多い。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と変更することで、効率のよいバスの運行につなげる。

(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

最も多く利用されている中心市街地の区間はバス運行本数も多いが、1運行あたりの平均乗車人数はほとんどが13人未満である。また、主要バス停における利用者状況を調査したところ、中型ノンステップバスの25席を定員とした場合、座席の4割程度の利用者しかいないことが判明している。(座席数の約6割は空席)

一方、各方面からの支線となっている路線区間はもともとの運行本数が少ない区間もあるが、一部の区間を除いては全体的に利用が低迷している状況である。

以上のことから、受給バランスを考慮した場合、中心市街地の区間の運行本数の大幅な減便を中心としながらも、支線についても利用状況をみていく必要がある。

さらに、本市の地形上、様々な方面からの支線が中心市街地を目指して合流してくることから、支線の本数の減少が避けられないものとなってくる。

支線の本数を極力減少させないためにも、南部方面からの路線を、中心市街地の一角である松浦町付近での折り返し運行等を行うことで、中心市街地の区間のバス運行本数の減少につなげるものとする。

平成29年5月に策定した「地域公共交通再編に向けたアクションプラン」のバス路線の基本的な考え方を踏襲し、運行本数が多い競合区間は平成27年4月1日時点から3割以内の減少にとどめ、支線については可能な限り減少を抑える形で、運行本数の適正化を図る。

また、合わせて次のダイヤとの間隔が極端にあかないよう見直しを行う。

3 交通不便地区対策について

(1) 交通不便地区対策方針（住宅地等）

バス路線の再編に併せ、道幅の狭い市街地内・周辺の住宅地など、比較的需要の多い不便地区対策に対しては、乗合タクシーや超小型バスを導入し路線定期運行により、既存のバス停やその周辺の生活拠点につなげる再編実施事業である。

～～導入（済・予定）地区は第6章の事業概要表の通りであり、内容については該当地区の個別事業に記載～～

《形成計画の施策（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の③－ii 交通不便地区対策の充実（住宅地等）》

(2) 交通不便地区対策方針（郊外）

郊外の過疎地域など需要の少ないエリアにおいては、バス路線再編の1つの考え方として、定期定路線運行型のバス路線から区域運行型の乗合タクシー（デマンドタクシー）への転換を行う。また、バス路線から自宅までが遠くバスの利用が困難な地域についても、バス路線へつなげるため、一定の利用が見込める地区には新たにデマンドタクシーを導入する再編実施事業である。

～～導入（済・予定）地区は第6章の事業概要表の通りであり、内容については該当地区の個別事業の内容に記載～～

《形成計画の施策（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の③－iii 交通不便地区対策の充実（郊外）》

4. バスのダイヤ編成の再構築に併せて行う利便性向上策について

(1) 共通定期券の設定について

西肥自動車のバス路線とさせほバスの自社路線と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る。

具体的には、新たな運行体制の開始となる平成31年3月25日から、乗車割合による利用料金を按分することで両事業者の競合区間における共通定期券を導入する再編実施事業である。

～～第6章の事業概要表にも記載～～

《形成計画の施策（3）利便性を維持した持続可能なバス事業を実現するの④－i 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入検討に該当》

(2) 低床バスの導入について

1のバスの運行体制の前提条件により、バス事業の経営の効率化も図れることから、計画的な低床バスの導入を推進していく。平成35年度末までに市内を運行するバスの約6割を低床バスとすることを目標とする再編実施事業の関連事業となる。

※平成31年〇月時点では約〇割の低床バスが導入されている。

～～第6章の事業概要表にも記載～～

《形成計画の施策(4)公共交通の利用促進・需要創造を推進するの②-i 低床車両の導入促進に該当》

(3) 全国ICカードの導入について

松浦鉄道及び県内の路線バスのほとんどの事業者が現行の地域カードであるスマートカードから全国共通ICカードの二モカに更新することで、地域内外の利用者の利便性が向上する。

これまで営業所窓口や車内でしかできなかった積み増しがコンビニで対応できるようになったり、連携している商業施設での買い物にも使える等、サービス内容が拡大する。

平成31年度から松浦鉄道、西肥自動車、させぼバスで導入作業をすすめ、平成32年度中にサービス開始を目指す再編実施事業である。

～～第6章の事業概要表にも記載～～

《形成計画の施策(4)公共交通の利用促進・需要創造を推進するの④-i ICカードの更新を踏まえた機能拡大の検討に該当》

(4) 佐世保駅前における方面別のバス停再編について

これまでの佐世保駅前におけるバス停の状況としては、同じ方面であってバス事業者が違ったり、シャトル便との位置づけとなるバスについては異なる場所にバス停が設置されていた。

今回、利用者、特に来訪者にとってわかりやすい乗り場とすることで、鉄道からバスへのスムーズな乗換・乗継にもつなげる再編実施事業となる。

～～第6章の事業概要表にも記載～～

《形成計画の施策(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①-iv及び(4)公共交通の利用促進・需要創造を推進するの①-iii 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上に該当》

第3章 実施区域

本計画の実施区域は、佐世保市全域を対象とする。

第4章 実施予定期間

本計画の実施予定期間は平成31年3月から平成33年2月までの3年間とする。

本計画に記載されている事業やサービスについては、その間、当然、維持及び実現されるものであるが、利用者にとって、さらに公共交通の利便性が高まると判断される事業に変更、または事業の追加がある場合は、本計画の変更を予定するものである。

第5章 地方公共団体による支援の内容

本市内の公共交通機関の維持のみならず、再編事業を推進するにあたり、佐世保市公共交通対策事業費補助金交付要綱及び佐世保市松浦鉄道施設整備事業補助金交付要綱に基づき、市が補助対象としたバス路線、航路、交通不便地区対策に係る乗合タクシー等の運行及び鉄道施設整備について、予算の範囲内で支援を行う。なお、具体的に想定される補助金額については、効率判断表及び「地域別の個別事業の内容」の該当事業の説明のとおりとする。

第6章 事業の内容・実施主体並びに効果・実施に必要な資金・調達方法

1. 地域公共交通再編実施事業の全体像

(1) 事業概要

形成計画の位置づけ（番号表記は計画書の通り）		具体的な対象路線（区間）と事業とのリンク表		
基本方針	施策	対象路線（区間） ※区間表は○頁～○頁 【一般乗合旅客自動車運 送事業】	概要/適用時期 (a)～(d)は○頁に 内容を説明	実施主体
<p>(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</p>	<p>②－i 基幹的な路線でのダイヤ改善</p>	<p>【佐々バスセンターや東部営業所を起点とした主に郊外からの長距離の基幹的なバス路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(佐々)～中里皆瀬～大野～佐世保駅前～早岐 ・相浦～日野～佐世保駅前～早岐 等々 <p>区間表(1)～(11) (16)～(23)</p>	<p>(a) 受給バランスのとれた本数設定と運行の等間隔化</p> <p>【平成31年3月●日】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・西肥自動車(株) ・させぼバス(株)
	<p>③－i 補完的な路線の輸送サービスの改善 ≪地域公共交通再編事業以外≫</p>	<p>【都市核、地域核と周辺住宅域の間】</p> <p>【主に「生活核」どうしを結ぶ】</p> <p>【生活核と周辺集落の間の移動を担う】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧市バスの単独路線 ・旧市バスが運行されていなかった西肥自動車の路線 <p>区間表(12)～(15) (24)～(75)</p>	<p>(a) 受給バランスのとれた本数設定と運行の等間隔化</p> <p>(d) わかりにくい系統整理</p> <p>【平成31年3月●日】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・西肥自動車(株) ・させぼバス(株)

	③ー ii 交通不便 地区対策 の充実 (住宅地 等)	日宇の超小型バス導入 区間表該当外	・比較的需要の多い不 便地区対策として超小 型バスを導入【平成 3 2年3月●日】	●●
	③ー iii 交通不便 地区対策 の充実 (郊外)	黒髪の上木場線廃止⇒予 約制乗合タクシー（デマ ンドタクシー） 区間表該当外	・需要の少ないエリア においてはバス路線か ら区域運行型の予約制 乗合タクシー（デマン ドタクシー）への転換 を行う。 ・バス廃止 【平成 31 年 3 月● 日】 ・デマンドタクシー運 行開始 【平成 31 年 3 月● 日】	○○タクシ ー
	④ー i 交通結節 点の整 備・形成	下の原路線を早 岐まで（その他あるか） 区間表（●）	（c）早岐地域におい て南部各地域から早岐 への区間運行バス【平 成 31 年 3 月●日】	西肥自動車 （株）
（3）利便 性を維持し た持続可能 なバス事業 を実現する	②ー i 中心市街 地に乗 り入る各 路線の見 直しを通 じた適正 化	【中心市街地の競合区 間】 ・佐世保駅前～大野 区間表（●）	（a）受給バランスの とれた本数設定と運行 の等間隔化 （b）南部方面ダイヤ の発着地の変更【平成 31 年 3 月●日】	・西肥自動 車（株） ・させぼバ ス（株）

	②-i ii 相浦方面 の路線の 見直し	【相浦方面の競合区間】 ・相浦棧橋～木宮町～鹿 子前入口 区間表（●）	(a) 受給バランスの とれた本数設定と運行 の等間隔化	
	②-i iii 黒髪、も みじが 丘、大宮 方面の路 線の見直 し	【黒髪、もみじが丘、大 宮方面の競合区間】 ・もみじが丘～黒髪～大 和～大宮 区間表（●）	【平成31年3月● 日】	
	②-i iv その他路 線の見直 し	【その他路線】 ・南部・早岐方面は西肥 バスの分担とする。 区間表（●）	・南部・早岐方面につ いては、西肥自動車 による運行とする。 【平成31年3月● 日】	西肥自動車 (株)
	④-i i 共 通定期 券・事業 者間の乗 継割引の 導入	市内の乗合バス全路線 (大野地区のまめバス路 線は除く) 区間表全て	通勤通学定期券は西肥 自動車及びさせぼバス 運行の共通区間につい てどちらの乗車でも可 能とする。【平成31 年3月●日】	西肥自動車 (株) させぼバス (株)
(4) 公共 交通の利用 促進・需要 創造を推進 する	④-i i IC カードの 更新を踏 まえた昨 日拡大の 検討	市内の乗合バス全路線 (大野地区のまめバス路 線は除く) 区間表全て	現行の地域カードであ るスマートカードから 全国共通ICカードの 二モカに更新する 【平成32年●月● 日】	西肥自動車 (株) させぼバス (株)
～～ここから以下は再編実施事業の関連事業				

(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	①-iv 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上	佐世保駅前のバス停 区間表該当外 (形成計画は(4)-①iiiに再掲)	同じ方面のバスについては事業者やシャトル便等の区別なく、バス停の設置場所を同じにする。	西肥自動車(株) させぼバス(株)
(4) 公共交通の利用促進・需要創造を推進する	②-1 低床車両の導入促進	市内の乗合バス全路線 (大野地区のまめバス路線は除く) 区間表全て	平成35年度末までに市内を運行するバスの約6割を低床バスとする(〇台→〇台)	西肥自動車(株)
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> 形成計画の施策に位置づけられないバス路線があるのか? </div>				
上記以外のバス路線 【一般乗合旅客自動車運送事業】	〇〇路線	(a) 受給バランスのとれた本数設定と運行の等間隔化【平成31年3月〇日】	西肥自動車(株)	
～～ここから以下は既存の公共交通の状況～～				
交通不便地区対策 【一般乗合旅客自動車運送事業】	中通地区乗合タクシー 【路線定期運行】	平成18年3月1日～	ラッキー自動車(株)	
	大野地区超小型バス 【路線定期運行】	平成24年4月16日～	西肥自動車(株)	
	世知原地区デマンドタクシー【区域運行】	平成25年8月19日～	世知原タクシー	
	小佐々・浅子デマンドタクシー【区域運行】	平成28年10月3日～	エコタクシー	
	三川内地区デマンドタクシー【区域運行】	平成28年10月3日～	(株)OKタクシー	
	柚木地区デマンドタクシー【区域運行】	平成30年3月1日～	大和タクシー(株)	
鉄道(佐世保市内を運行している)【旅客軌道事業】	佐世保線(佐世保駅～三河内駅)・大村線(早岐駅～南風崎駅)	昭和62年4月1日～	JR九州	

	松浦鉄道（佐世保駅～真甲駅、吉井駅～すえたちばな駅）	平成63年4月1日～	松浦鉄道
航路（佐世保市本土と佐世保市離島を結ぶ）【一般旅客定期航路事業】	上五島航路（宇久平港～佐世保港）	平成21年6月1日～ （現行体制で運航。それまでは他社も運航）	九州商船(株)
	寺島航路（神浦港～寺島港～柳港）	平成25年5月23日～ （更新した現行のみつしまで運航）	佐世保市
	黒島航路（黒島港～高島港～相浦港）	平成27年10月1日～ （更新した現行のフェリーくろしまで運航）	黒島旅客船（有）

（２）バス路線のタイプ別による本数の設定について

再編実施計画の基本方針としてダイヤ編成の考え方に「受給バランスを考慮したバス運行本数の適正化」がある。

平成28年5月策定時のアクションプランでは、運行本数が多い競合区間は平成27年4月1日時点の本数より3割程度の減少、非競合区間では1割程度の減少にとどめるとしていた。しかしながら、本市の地形上、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、競合区間のみの削減が困難なことと、運転士の不足等の問題もあり、以下のようなサービス基準となった。

その際には、利便性を極力おとさないよう、その他のダイヤ編成の考え方との調整等を行っている。

本数については、競合区間の平均では約〇%、非競合区間の平均では約〇%の減少となったが、総走行キロに換算すると、全体で約〇%の削減となった。

区間表

①競合区間におけるバス路線の区間およびサービス基準

種別	タイプ	路線		方面	アクションプラン		H31.3.1 運行本数	再編計画 運行本数
		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	(1) 佐々～中里皆瀬～大野	大野変電所前	(a)▶大野	101	71		
				(b)▶中里・佐々	98	69		
		(2) 大野～松浦町	佐世保市役所前	(a)▶松浦町	627	440		
				(b)▶大野	599	419		
		(3) 相浦～日野峠	総合グランド前	(a)▶日野峠	114	80		
				(b)▶相浦	108	76		
		(4) 木宮町～相浦/水産市場/佐々	相浦栄町	(a)▶相浦/水産市場/佐々				
				(b)▶木宮町				
(5) 日野峠～松浦町	東小島町	(a)▶松浦町	182	127				
		(b)▶日野峠	170	119				
(6) 松浦町～佐世保駅前	島瀬町	(a)▶佐世保駅前	884	619				
		(b)▶松浦町	884	619				
(7) 佐世保駅前～桜馬場	変電所入口	(a)▶早岐	536	444				
		(b)▶佐世保駅前	537	443				
(8) 桜馬場～早岐	勝磯	(a)▶早岐	158	128				
		(b)▶桜馬場	159	127				
(9) 世知原～大野(知見寺・天久保)	大野小学校上	(a)▶大野	28	20				
		(b)▶世知原	27	19				
(10) 中里皆瀬～相浦	中里	(a)▶相浦	35	25				
		(b)▶中里皆瀬	33	23				
(11) 大野～矢峰～柚木	上の角	(a)▶柚木	274	192				
		(b)▶大野	280	196				

種別	タイプ	路線		方面	アクションプラン		H31.3.1 運行本数	再編計画 運行本数
		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	(12) 商業高校～吉岡団地～大野	黒橋	(a)▶大野	60	42		
				①商業高校始発				
				②中里方面より				
				(b)▶商業高校	66	46		
		①商業高校終点						
		②中里方面へ						
		(13) 九文・実業～椎木町	椎木峠	(a)▶椎木町	26	18		
				①実業・長崎短大・九文始発				
				②母ヶ浦町方面より				
				(b)▶九文・実業	23	16		
		①実業・長崎短大・九文終点						
		②母ヶ浦町方面へ						
	(14) 桜馬場～黒髪～大塔小学校前	南高校前	(a)▶大塔小学校	206	144			
			①黒髪終点					
			②木場入口終点					
③上木場終点					デマンド転換			
④もみじヶ丘・大塔方面へ								
(b)▶桜馬場			203	142				
①黒髪始発								
②木場入口始発								
③上木場始発			デマンド転換					
④もみじヶ丘・大塔方面より								
タイプ3	(15) 大野～(十文野)～小川内	十文野	(a)▶小川内					
			(b)▶大野					
運行本数集計					6,418	4,664		
						72.7%		

区間表

②非競合区間におけるバス路線の区間およびサービス基準

種別	タイプ	路線		方面	アクションプラン		H31.3.1 運行本数	再編計画 運行本数
		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2	(16) 江迎/福井～吉井～(佐々)	住吉	(a)▶佐々	42	38		
				①福井方面より				
				②江迎方面より				
				(b)▶福井・江迎	43	39		
		①福井方面へ						
		②江迎方面へ						
		(17) 江迎～馬の元	末橋	(a)▶田平				
				(b)▶江迎				
		(18) 大野～池野～柚木	大野中学校下	(a)▶柚木	32	29		
				(b)▶大野	30	27		
		(19) 有福～江上	深谷	(a)▶江上				
				①西海橋方面へ				
②ハウステンボス方面へ								
(b)▶有福								
①西海橋方面より								
②ハウステンボス方面より								
(20) 江上～針尾	江上小学校入口	(a)▶針尾	22	20				
		①口木方面へ						
		②西海橋方面へ						
		(b)▶田子の浦	23	21				
①口木方面より								
②西海橋方面より								

種別	タイプ	路線		方面	アクションプラン		H31.3.1 運行本数	再編計画 運行本数	
		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2	(21) 早岐～広田	重尾	(a)▶ 広田	34	31			
					(b)▶ 早岐	34	31		
					(a)▶ ハウステンボス・宮	34	31		
					(b)▶ 早岐	34	31		
					(a)▶ 三川内	31	28		
			(b)▶ 田子の浦	30	27				
補完	タイプ1	(24) 春日町～桜木岩下	下桜木	(a)▶ 桜木岩下	16	14			
					(b)▶ 春日町	14	13		
		(25) 大潟町/大崎町～県立大学前	朝日ヶ丘	(a)▶ 県立大学	22	20			
					(b)▶ 大潟町/大崎町	21	19		
		(26) 木宮町～小野町/母ヶ浦町	小野橋	(a)▶ 小野町・母ヶ浦町	17	15			
			(b)▶ 木宮町	16	14				
(27) 椎木町～星和台～鹿子前入口	美鳥ヶ丘	(a)▶ 鹿子前入口	6	5					
			(b)▶ 椎木町	5	5				
(28) 下船越～おしの浦分道	鶯の浦分道	(a)▶ 松浦町	53	48					
			(b)▶ 下船越	45	41				
(29) おしの浦分道～(西小島)～松浦町	鶯の浦分道	(a)▶ 松浦町							
			(b)▶ 鶯の浦分道						
(30) おしの浦分道～(SSK)～松浦町	SSK北門口	(a)▶ 松浦町							
			(b)▶ 赤崎・水族館						

種別	タイプ	路線		方面	アクションプラン		H31.3.1 運行本数	再編計画 運行本数	
		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	(31) 鹿子前～鹿子前入口	鹿子前町	(a)▶水族館/佐世保駅前 ①相浦方面より ②美島ヶ丘・椎木町方面より ③日野峠方面より					
				(b)▶鹿子前入口 ①相浦方面へ ②美島ヶ丘・椎木町方面へ ③日野峠方面へ					
		(32) 谷郷町～比良町～日野峠/弓張岳 弓張岳/日野峠～比良町～宮田町	東大久保町入口 清水町	(a)▶比良町 ①清水循環 ②日野峠へ ③弓張岳へ					
				(b)▶佐世保駅前 ①清水循環 ②日野峠より ③弓張岳より	29	26			
		(33) 宮田町～総合教育センター	総合教育センター	(a)▶総合教育センター (b)▶佐世保駅前					
		(34) 駅前～前畑	福祉センター前	(a)▶前畑	4	4			
				(b)▶佐世保駅前	4	4			
		(35) 俵町～山手町	北佐世保駅前	(a)▶山手町 ①高梨町方面へ ②花園町方面へ	20	18			
				(b)▶俵町 ①高梨町方面より ②花園町方面より	20	18			
		(36) 山手町～松浦町 花園町入口→祇園町→佐世保郵便局前	交通公園前	(a)▶松浦町 ①高梨町方面より ②折橋町方面より ③烏帽子岳方面より	33	30			
				(b)▶山手町 ①高梨町方面へ ②折橋町方面へ ③烏帽子岳方面へ ④祇園町方面へ	38	34			
		(37) 山手町～高梨町～勝富町～京町	勝富町	(a)▶京町 ①高梨町方面より ②山祇町方面より	67	60			
				(b)▶山手町	36	32			
		(38) 戸尾町～山祇町	黒髪山上	▶小佐世保町	33	30			
		(39) 山祇町～小佐世保町	白木町	(a)▶山祇町					
				(b)▶小佐世保町					
		(40) 山祇町～木風橋～木風町入口	緑坂	(a)▶木風町入口	2	2			
				(b)▶山祇町	4	4			
		(41) 若葉循環	上若葉	▶市内	14	13			
		(42) 藤原橋～木風橋～木風町	木風変電所入口	(a)▶木風町	15	14			
(b)▶藤原橋	15			14					
(43) 大宮～東天神～天神町	東天神	(a)▶天神町 ①十郎原・東浜方面へ ②松の戸方面へ	68	61					
		(b)▶大宮町 ①十郎原・東浜方面より ②松の戸方面より	71	64					
(44) 天神町～十郎原・東浜町	十郎原入口	(a)▶十郎原・東浜 ①十郎原へ ②(十郎原)東浜へ ③東浜へ	47	42					
		(b)▶天神町 ①十郎原より ②(十郎原)東浜より ③東浜より	52	47					

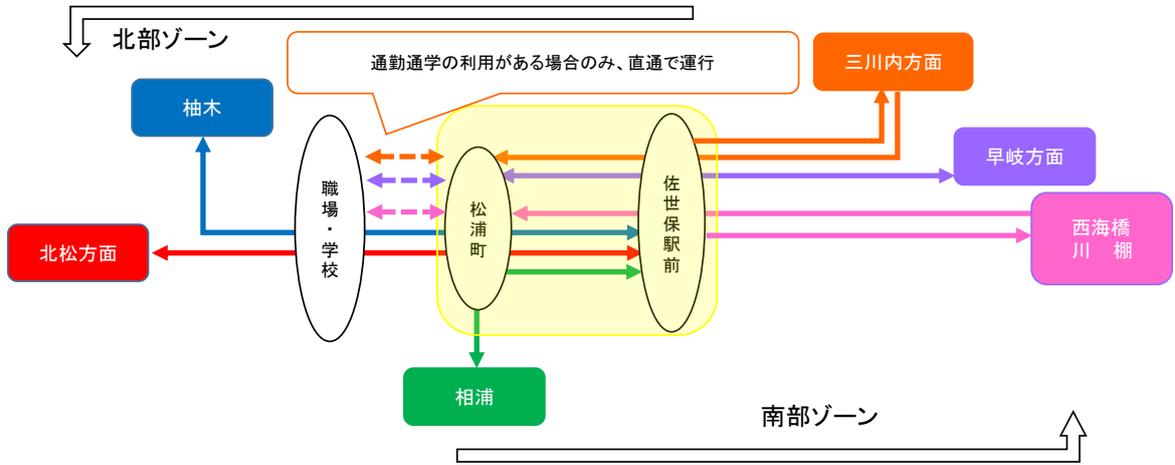
種別	タイプ	路線		方面	アクションプラン		H31.3.1 運行本数	再編計画 運行本数
		区間	基準停留所		H27.4.1 運行本数	サービス 基準本数		
補完	タイプ1	(45) 天神町～松の戸～汐入	松の戸	(a)▶ 汐入	①大黒町方面へ ②教育隊方面へ	26	23	
				(b)▶ 天神町	①大黒町方面より ②教育隊方面より ③上東山方面より	29	26	
		(46) 福石小学校上～上東山～自衛隊官舎前	東大黒	(a)▶ 自衛隊官舎	①天神町方面へ ②教育隊へ	6	5	
				(b)▶ 福石小学校		1	1	
		(47) 福石観音前～中大黒～自衛隊官舎前	中大黒	(a)▶ 自衛隊官舎	①天神町方面へ ②教育隊へ	25	23	
				(b)▶ 福石観音前	①天神町方面より ②教育隊より	28	25	
		(48) 沖新町入口～東浜町	高専グランド前	(a)▶ 東浜町	①沖新町終点 ②東浜町終点	12	11	
				(b)▶ 沖新町入口	①沖新町始発 ②東浜町始発	15	14	
		(49) 汐入～港小学校前～教育隊前	轟	(a)▶ 教育隊前	①大黒町方面へ ②天神町方面へ ③東山方面へ	11	10	
				(b)▶ 汐入	①大黒町方面より ②天神町方面より ③東山方面より	12	11	
		(50) 大宮町～天神三丁目分道～西天神	天神二丁目	(a)▶ 西天神	①十郎原へ ②(十郎原)東浜へ ③東浜へ	5	5	
				(b)▶ 大宮町	①十郎原より ②(十郎原)東浜より ③東浜より	10	9	
		(51) 大和町～大岳台	川下	(a)▶ 大岳台	①桜馬場方面へ ②大塔町方面へ ③卸団地会館へ ④大岳台循環	19	17	
				(b)▶ 大和町	①桜馬場方面より ②大塔町方面より ③卸団地会館より ④大岳台循環	15	14	
		(52) 若竹台団地	若竹台入口	(a)▶ 若竹台団地発	①佐世保駅前方面へ ②早岐方面へ	13	12	
				(b)▶ 若竹台団地着	①佐世保駅前方面より ②早岐方面より	16	14	
(53) 大塔新田～脇崎～エコスパ	脇崎	(a)▶ エコスパ		5	5			
		(b)▶ 大塔		5	5			
(54) 大塔～大塔インター口～クレール・卸本町	大塔インター口	(a)▶ クレール・卸本町	①クレールの丘方面へ ②(エコスパ)クレールの丘方面へ ③エコスパ佐世保へ ④陽光台・卸本町方面へ	14	10			
		(b)▶ 大塔	①クレールの丘方面より ②(エコスパ)クレールの丘方面より ③エコスパ佐世保より ④陽光台・卸本町方面より	14	10			

種別	タイプ	路線		方面	アクションプラン		H31.3.1 運行本数	再編計画 運行本数	
		区間	基準停留所		H27.4.1 運行本数	サービス 基本本数			
補充	タイプ1	(55) 花高団地	花高四丁目	(a)>早岐		45	41		
					①早岐支所方面へ ②広田方面へ				
				(b)>佐世保駅前		43	39		
					①早岐支所方面より ②広田方面より				
		(56) 小森橋～下の原橋	早岐住宅入口	(a)>下の原橋		16	14		
				(b)>小森橋		18	16		
		(57) 市街地循環	湊町	(a)>総合医療センター					
		(b)>共済病院							
補充	タイプ2	(58) 江迎～大加勢	加勢中央	(a)>大加勢		20	18		
				(b)>江迎		18	16		
		(59) 大加勢～小佐々～佐々	臼の浦	(a)>佐々		20	18		
				(b)>鹿町		19	17		
		(60) 見返橋～(黒石)～佐々	黒石中央	(a)>佐々					
				(b)>見返橋					
	タイプ3	(61) 世知原(槍倉)～世知原温泉	作業場前	(a)>世知原温泉		4		デマンド転換	
				(b)>世知原		4			
		(62) 吉井～妙観寺峠～中里皆瀬	堂の脇	(a)>中里皆瀬		6	5		
				(b)>吉井		6	5		
		(63) 吉井～世知原	松浦病院前	(a)>世知原		10	9		
				(b)>吉井		9	8		
		(64) 世知原～菟田～中里皆瀬	二反田橋	(a)>中里皆瀬		8	7		
					①菟田始発 ②世知原始発				
				(b)>世知原		9	8		
					①菟田終点 ②世知原終点				
		(65) (佐々)～浅子教会前	臼の浦港	(a)>浅子教会前		3		デマンド転換	
				(b)>佐々		3			
		(66) 弓張岳展望台	上矢岳	(a)>弓張岳展望台		5	5		
				(b)>佐世保駅前		5	5		
		(67) 烏帽子岳	下山手	(a)>佐世保駅前		4	4		
				(b)>烏帽子岳		3	3		
		(68) 下船越～俵ヶ浦	椎木	(a)>俵ヶ浦		6	5		
				(b)>下船越		8	7		
		(69) 柚木～潜木	七曲	(a)>潜木		7		デマンド転換	
		(b)>柚木		7					
(70) 黒髪～上木場	黒髪橋	(a)>上木場		3		デマンド転換			
		(b)>黒髪		4					
(71) 三川内～上三川内	三川内保育所前	(a)>上三川内		4		デマンド転換			
		(b)>三川内		4					
(72) 早岐～重尾～宮津町	宮前	(a)>宮津町		5	5				
		(b)>早岐		3	3				
(73) 浦頭～口木～針尾小学校前	太田	(a)>針尾小学校前		3	3				
		(b)>浦頭		2	2				
(74) 上宇戸～柚木	—	(a)>柚木		3	3				
		(b)>上宇戸		4	4				
(75) 向江分駐所前～木場	—	(a)>木場		8	8				
		(b)>向江分駐所前		8	8				
運行本数集計					1,814	1,600	88.2%		
運行本数集計 (競合+非競合)					8,232	6,264	76.1%		

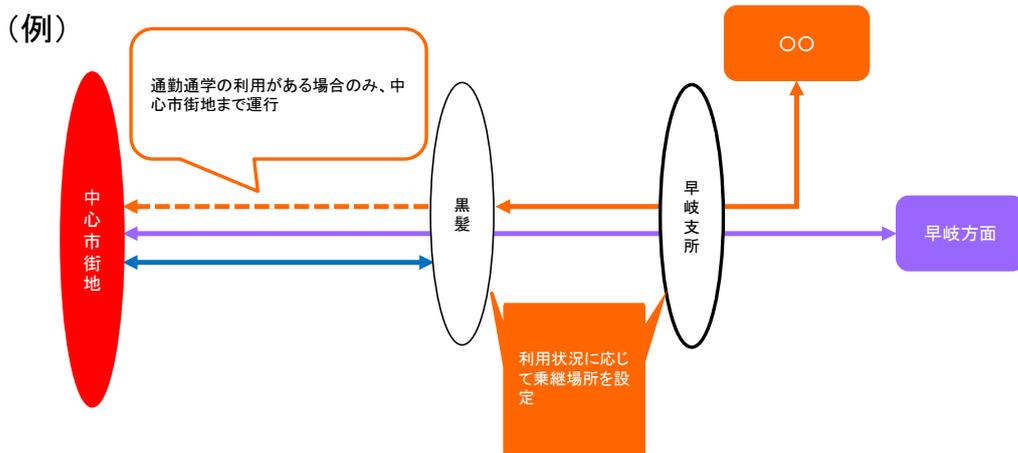
(3) バス路線再編における効果と事業実施の具体の手段

効果	具体の手段	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 効率性の向上 ・ 運行軽費及び赤字額の圧縮 ■ 利便性の維持 ・ 赤字路線を含む路線維持 ・ 可能な限りのダイヤの平準化 	<p>(a) 受給バランスのとれた本数設定と運行の等間隔化</p> <p>① バス路線毎に発着地から区間単位で乗降データ（スマートカードのICデータ）を見ながら、利用者の少ないダイヤを削減していくが、次のダイヤとの間隔が極端にあかないよう見直しを図る。</p> <p>② 発着地及び下記2の見直し後、競合区間を束ねたときにどのような本数になったか整理を行い、過不足やダイヤ間隔等の調整を図る。</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 効率性の向上 ・ 運行軽費及び赤字額の圧縮 ■ 利便性の向上 ・ わかりやすさの向上 <p>【上記に追加して】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 速達性の向上 	<p>(1) 運行系統の短縮</p>	<p>(b) 南部方面ダイヤの発着地の変更—中心市街地の競合区間の削減</p> <p>【図1】</p> <hr/> <p>(c) 利用者の少ない補完路線の行先変更—利用者の多い目的地を行先として設定</p> <p>【図2】</p>
	<p>(2) 経由地の整理</p>	<p>(d) 経由地の見直しを行いわかりやすい運行経路の設定—結果的に路線の短縮にもつながる</p> <p>【図3】</p>

【図1】

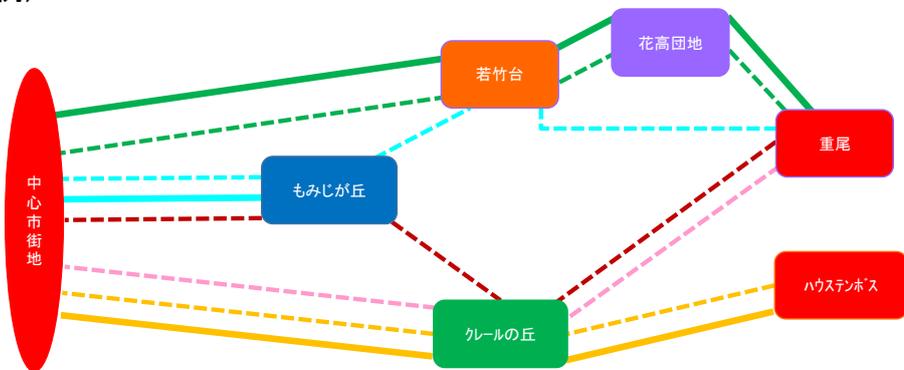


【図2】



【図3】

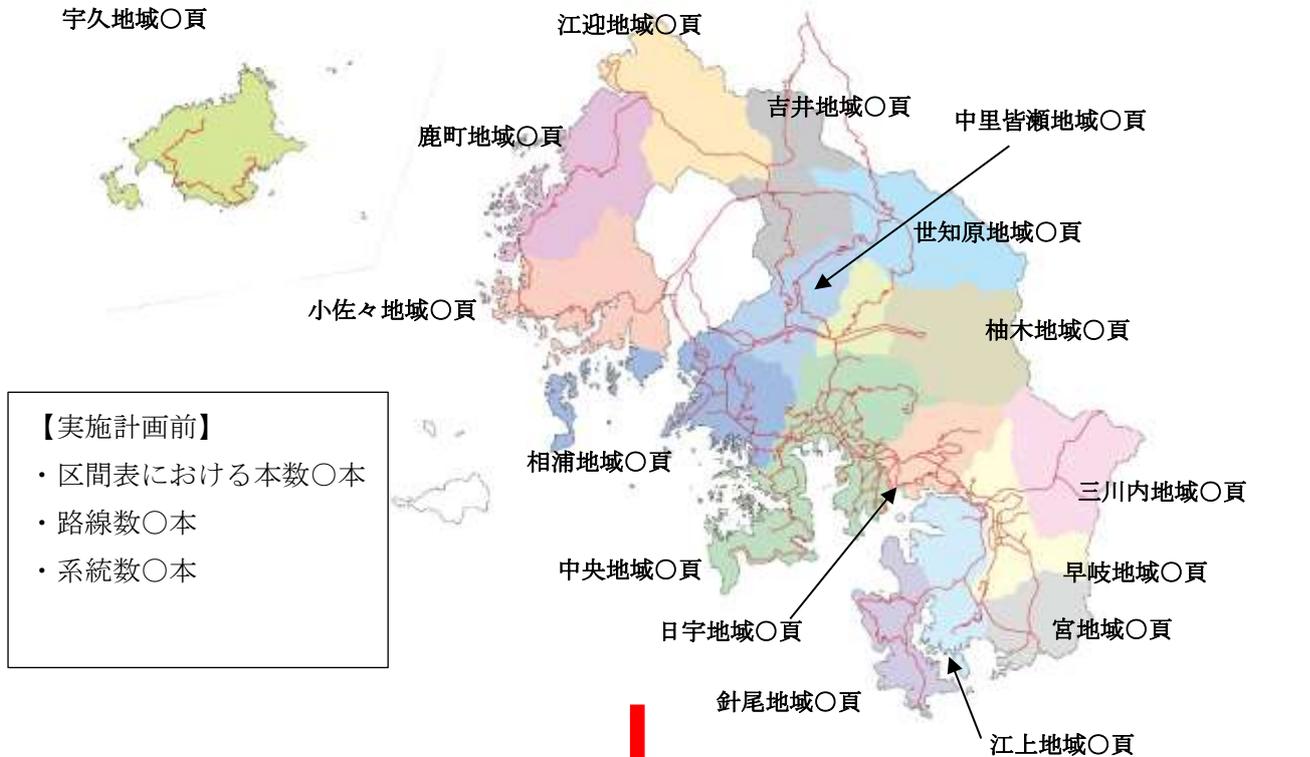
(例)



破線・・・現行の運行経路
 実線・・・一体化後の経路イメージ

2. 地域別の個別事業の内容

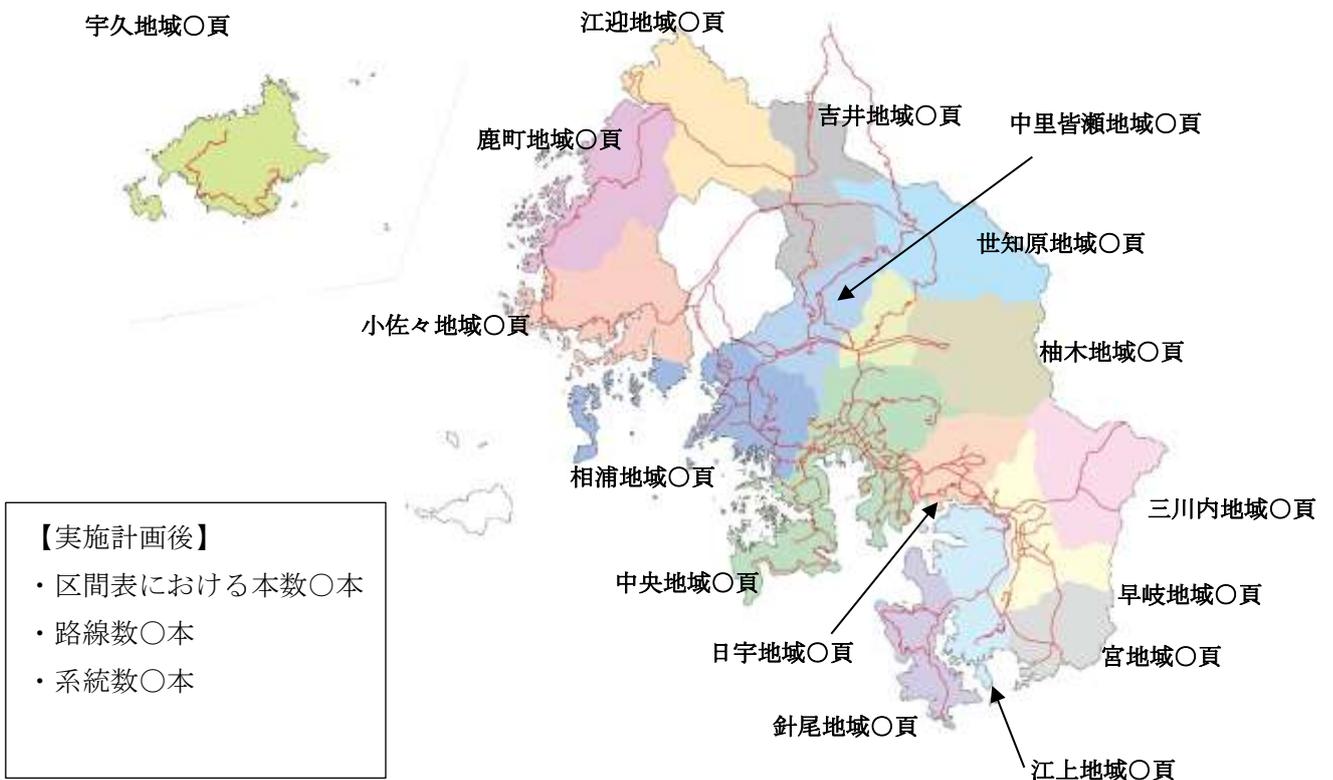
(全体図) 平成31年3月●日現在



【実施計画前】

- ・ 区間表における本数○本
- ・ 路線数○本
- ・ 系統数○本

(全体図) 平成31年3月◎日 (見込み)



【実施計画後】

- ・ 区間表における本数○本
- ・ 路線数○本
- ・ 系統数○本

(1) 佐世保中央エリア

■佐世保中央地域

■宇久地域

都市計画マスタープランに沿った地域ごとの
路線・ダイヤ状況を記載予定。
(次ページに例示)

(2) 相浦地域

(3) 大野地域

(4) 中里皆瀬地域

(5) 柚木地域

(6) 日宇地域

(7) 早岐地域

(8) 江上地域

(9) 針尾地域

(10) 三川内地域

(11) 宮地域

(12) 吉井地域

(13) 世知原地域

(14) 小佐々地域

(15) 江迎地域

(16) 鹿町地域

(10) 三川内地区【例示】



①江永口～三川内駅入口		事業主体:西肥自動車(株) 区間表(23)-(a)-②、(b)-②							
概要 (路線定期運行)	地区内 停留所	木原口、江永口、口の尾、三川内小学校前、三川内支所前、三川内駅入口							
	上記キロ 程・運賃	3キロ・170円～190円							
ダイヤ状況		旧				後			
朝(～12)昼(～4)夕(以降)		朝	昼	夕	合計	朝	昼	夕	合計
平日便数	往 / 復 市街地に 向けて往	○/○	○/○	○/○	○/○	○/○	○/○	○/○	○/○
土曜日便数									
日曜日便数									

②牛石～三川内駅入口 事業主体:西肥自動車(株) 区間表(23)-(a)-①、(b)-①

概要	地区内 停留所	牛石、下牛石、三川内駅前、三川内駅入口							
	上記 キロ程	1キロ・170円初乗り区間							
ダイヤ状況		旧				後			
朝(～12)昼(～4)夕(以降)		朝	昼	夕	合計	朝	昼	夕	合計
平日便数	往 / 復	○/○	○/○	○/○	○/○	○/○	○/○	○/○	○/○
土曜日便数	市街地に								
日曜日便数	向けて往								

②三川内駅入口～二本松住宅下 事業主体:西肥自動車(株) 区間表(23)-(a)(b)

概要	地区内 停留所	三川内駅入口、三川内山入口、桑木場、二本松住宅下							
	上記 キロ程	2キロ・170円～180円							
ダイヤ状況		旧				後			
朝(～12)昼(～4)夕(以降)		朝	昼	夕	合計	朝	昼	夕	合計
平日便数	往 / 復	○/○	○/○	○/○	○/○	○/○	○/○	○/○	○/○
土曜日便数	市街地に								
日曜日便数	向けて往								

④デマンドタクシー 事業主体:(株)OK タクシー					
概要	区域	三川内地区全体+早岐地区一部(上原町・平松町)			
	運賃	主要バス停まで310円、共通バス停まで620円			
	主要バス停	三川内小学校前、江永口、桑子場、上原水源地入口、花高四丁目バス停、三川内山入口、下の原橋、牛石、三川内支所玄関前			
	共通バス停	三川内支所玄関前			
	自宅⇄主要(共通)バス停間を予約に応じて運行				
ダイヤ状況		朝	昼	夕	合計
平日便数(土日祝は運休)	往 / 復 自宅からバス停に向けて往	2 / 0	2 / 2	0 / 2	4 / 4
資金(千円)	収入	支出	収支	公的負担	
				国 県 市	

(29年度実績値による)

3. 各路線・系統毎の事業収支(資金・調達方法)について

効率判断表のとおり (バス事業者で作成予定)

第7章 今後、事業化を想定している内容

(内容検討中)