

次期地域公共交通計画素案の検討状況について（概要）

1. 関連計画について【P1～】

都市計画マスタープラン、立地適正化計画では利便性向上や不便地区対策、結節機能強化等が記載

【佐世保市都市計画マスタープラン】

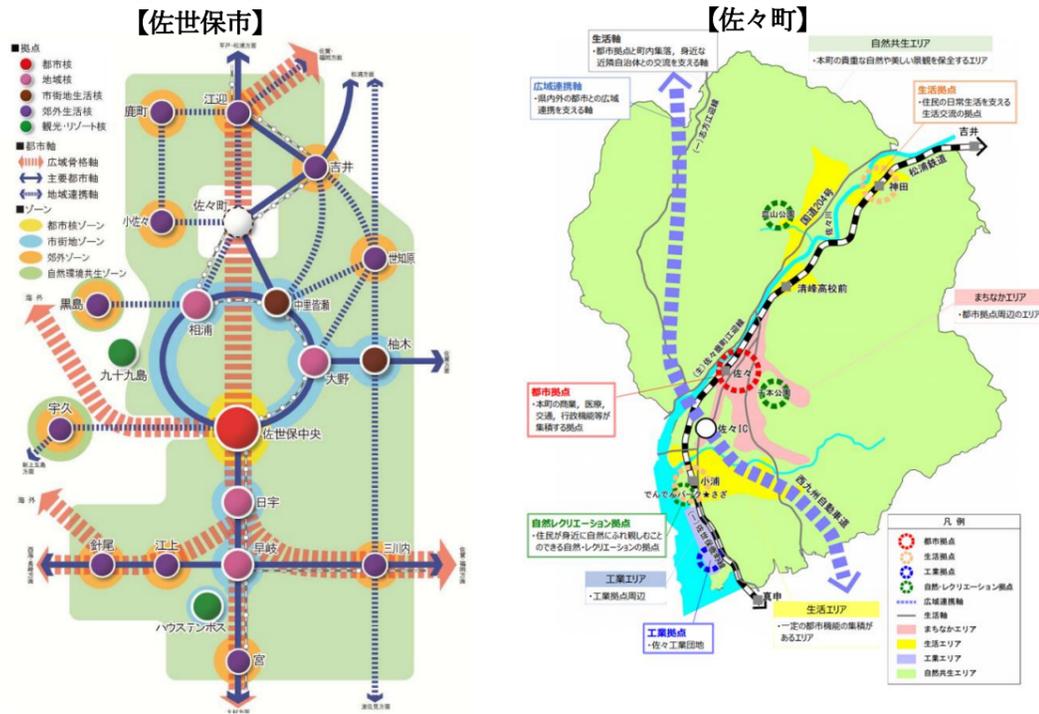
公共交通の利用促進、観光・リゾート核と市内各所の観光地相互の路線強化、持続可能なバス路線の構築、交通事業者の相互連携による取組、交通不便地区の解消や移動環境の向上等

【佐々町都市計画マスタープラン】

将来都市像やまちづくり方針のもと、公共交通関連については、公共交通機関として利用を促進、移動が困難な高齢者などの交通支援を検討等

【佐世保市立地適正化計画】

都市機能誘導区域として、都市核では佐世保中央（まちなか）、地域核では相浦、大野、日宇、早岐に設定。公共交通に係る誘導政策として、「佐世保駅周辺バスタプロジェクト（仮）」や「地域核における交通結節機能と都市機能の再編整備」が掲載



2. 地域公共交通の現状について【P9～】

交通事業者からICカードデータ等の情報提供頂き、利用状況等に係る分析を実施

- ・路線バス路線運行の他、交通不便地区対策として、7地区での予約制乗合タクシー、大野地区でのまめバス、中通・横尾・梅田・保立2組地区でのふれあい号を導入。
- ・類似都市と比較して通勤・通学における乗合バスの分担率が高いのが特徴。
- ・松浦鉄道は、佐世保市中心部の駅の乗降が多い一方、大学や左石等の学校に近接する郊外部の駅の乗降も多く、通学等の移動に多く利用されている状況
- ・区域内各地から世保市中心部への利用が多い一方、江迎、吉井、佐々バスセンター、世知原、早岐等の地域核や生活核に向かう利用もみられ、交通移動の拠点として機能
- ・人口一人あたり利用者数0.05人以下のメッシュが郊外部で多く、エリアごとの差が大きい。

3. 関連施策の進捗等について【P19～】

現行地域公共交通網形成計画の昨年時点での進捗状況等を整理。

- ・「離島を除く地域拠点が鉄道又は路線バスで結ばれている」割合については100%を維持する一方、通勤・通学における公共交通の利用率（分担率）については減少傾向
- ・交通不便地区対策の実施個所や複数の交通モード間の連携策は目標には達していないが徐々に増加。今後のより一層の充実が求められるところ。
- ・「乗合バス路線における実車走行キロあたり利用者数」は減少、運行効率性を高める必要性
- ・「乗合バス事業の収支率」も、近年は大きく悪化しており、改善が必要。
- ・「地域が連携して企画・実現した利用促進の取り組みの数」は増加せず、今後の活性化が必要

4. 公共交通を取り巻く環境変化等について【P21～】

- ・人口減や高齢化の進行により、人々の移動需要が減少するとともに、働き手となりうる生産年齢人口の減少により労働力不足がより顕著になる可能性
- ・バス・鉄道ともにコロナ禍の影響により近年の需要は低迷。特にバス事業では近年の労働力不足を反映して、運転士の確保が困難になっていること等も影響して、実車走行キロは横ばいから減少の状況。バス・鉄道事業とも収支率はマイナスの状況
- ・1kmメッシュ別に今後人口推計を実施、2035年には現状の60%以下となるメッシュもあり、輸送の担い手がいなければ、より不便地区対策等の必要性が高まる可能性
- ・人口推計を踏まえたバス乗降者数推計をベースに、収支見通しを算定。物価変動等に応じた運賃改定ができない場合、今後一貫して収支率が低下。運転手不足がより深刻化する可能性

5. 問題点及び課題の整理【P30～】

- （1）需要減少等に対応した効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成
 - ・基幹系統をベースとした効率的、効果的なネットワークの形成・維持が必要
 - ・地域核や生活核を結ぶ基幹、補完系統を維持・充実する一方、地域核、生活核をベースとした地域におけるフィーダー的な交通サービスの導入を検討する必要性
 - ・基幹系統においても需要減や運転手不足等の環境変化に対応した効率的、効果的なサービスの導入等を検討する必要性（連節バス導入、快速系統の設置等）
- （2）地域における様々な資源の有効活用、連携の推進
 - ・輸送の担い手がいなければ、より不便地区対策等の必要性が高まる可能性
 - ・交通不便地区や、フィーダー的なサービス、ラストランマイル的なサービスについて、地域資源の有効活用、医療・福祉や教育、商業等の異業種との連携等が必要
- （3）地域公共交通を担う体制の維持・強化
 - ・人口減やコロナ禍により需要が低減、今後も減少の見通し。運転手不足は更に悪化する可能性
 - ・交通事業者の収支状況が悪化。料金改定を含めた収支改善を図る必要性
 - ・事業継続可能な環境を官民連携により形成する必要。バスと鉄道の連携や役割分担見直しも。
- （4）利便性向上や利用促進の推進
 - ・佐世保駅前や地域拠点、生活拠点における乗換・乗継利便性の向上や、ICT/DX技術等も活用した各種案内や情報提供の推進、内外の利用者に対するホスピタリティ向上等必要
 - ・地区ごとの交通環境や利用者ニーズ等に的確に対応した利便増進策の検討・実施

6. 地域公共交通計画の構成等 【P32～】

(1) 地域公共交通計画の構成イメージ

○計画の位置づけ

各種上位計画を踏まえながら、コンパクトなまちづくりや利便性の高い公共交通ネットワークの充実が図られるとともに、地域公共交通事業の持続可能性が担保された、移動しやすく住みやすい地域社会の実現を目指す。

○計画の期間及びこれまでの経緯

10年間で展望して、5年間

○計画の区域

佐世保市、佐々町

○公共交通ネットワークの方向性

ネットワークを構成する路線等のタイプと役割 (イメージ)

タイプ		役割
鉄道路線		<ul style="list-style-type: none"> 主要都市軸を形成し、区域外と区域内、および区域内の「都市核」、「地域核」、「生活核」を結ぶ。 区域内外との広域的な移動や、通学をはじめとした区域内の移動を担う。
広域的なバス路線		<ul style="list-style-type: none"> 主要都市軸を形成し、区域外と区域内、および区域内の「都市核」、「地域核」、「生活核」を結ぶ。 区域内外との広域的な移動や、通学をはじめとした区域内の移動を担う。
基幹的なバス路線	タイプ1	<ul style="list-style-type: none"> 主要都市軸を形成し、「都市核」と「地域核」を結ぶ。 区域内のバス交通を中心とした公共交通網の基幹となる。 需要が多く、区域全体の公共交通ネットワークを経営的にも下支えする。
	タイプ2	<ul style="list-style-type: none"> 主要都市軸を形成し、「地域核」や交通結節点と「生活核」を結ぶ。 区域内のバス交通を中心とした公共交通の基幹となる。
補完的なバス路線	タイプ1	<ul style="list-style-type: none"> 都市核、地域核と周辺住宅地間の移動手段 補完的な役割 (フィーダー 的役割) を担う。
	タイプ2	<ul style="list-style-type: none"> 主に「生活核」どうしを結ぶ。 補完的な役割 (フィーダー 的役割) を担う。
	タイプ3	<ul style="list-style-type: none"> 生活核と周辺集落間の移動を担う。 補完的な役割 (フィーダー 的役割) を担う。
地域に密着した移動サービス		<ul style="list-style-type: none"> 生活核と周辺集落間の移動や、地区内の移動などを担う。
離島航路		<ul style="list-style-type: none"> 区域内の都市核、生活核と離島の生活核、及び区域外との間の移動を担う。

6. 目標設定 (例)

【基本方針1】

- 地域拠点 (都市核・地域核・生活核) が鉄道、路線バスで結ばれている割合を維持する
- 「通勤・通学における公共交通 (鉄道・バス等) の利用率 (分担率)」を維持・増加させる
- 「交通不便地区対策の実施箇所数」を増やす

【基本方針2】

- 「複数の交通モード間の連携策」を増やす
- 「新たな交通モード導入」等を行う

【基本方針3】

- 「乗合バス路線における実車走行キロあたり利用者数」 (運行効率を表す指標) を維持・増加させる
- 「乗合バス事業の収支率」を改善する (収支率の定義は要検討)
- 「乗合バス事業の公的負担」の適正化を図る

【基本方針4】

- 「地域が連携して企画・実現した利用促進の取り組みの数」を増やす
- 「通勤・通学における公共交通の利用率 (分担率)」を維持・増加させる 等

(2) 地域公共交通計画の施策体系のイメージ

基本方針	施策 (赤字下線箇所は新たに導入する施策案)	
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の形成	幹線・支線ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> バス路線の「幹線 (基幹的な路線)」「支線 (補完的な路線)」の仕分け・サービス基準設定
	基幹的な路線の利便性改善	<ul style="list-style-type: none"> 基幹的な路線でのダイヤ改善 <u>(連節車両等の導入等による) 基幹的な路線の運行効率の向上</u>
	市民ニーズに対応した補完的な路線の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 補完系統の輸送サービスの改善 交通不便地区対策の充実 (住宅地、郊外) <u>地域資源を有効活用した新たな移送サービス等の導入</u>
	交通結節点の強化とそれを軸としたネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点の整備・形成 <u>交通結節点を軸としたフィーダーサービスの導入</u>
モード間の連携による公共交通ネットワーク全体の利便性の確保	鉄道ーバス、鉄道ー鉄道の連携による利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道とバスの乗継や競合区間の利用者選択の拡大 鉄道ー鉄道の連携による利用促進 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上 <u>モードを横断した共通運賃等の導入検討</u>
	多様な交通モードとの連携	<ul style="list-style-type: none"> <u>航路とバス等との連携による離島交通の利便性向上</u> パークアンドライド施設や駐輪施設の充実・活用
持続可能な地域公共交通事業の実現	需要と供給に見合ったサービスの適正化	<ul style="list-style-type: none"> 需要と供給に見合ったサービスの適正化 (本数、区間等の見直し)、<u>(必要となる) 路線・系統の見直し</u>
	<u>受益と負担の適正化</u>	<ul style="list-style-type: none"> 運賃改定等の検討・実施
	車両運行効率化のための車庫等の既存資源の利活用	<ul style="list-style-type: none"> 新たな車両転回・乗務員交代等の拠点の設置
	労働力不足への対応、労働環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> 労働力不足への対応、労働環境の改善
公共交通の利用促進・需要創造の推進	利用者・来訪者に対するわかりやすい情報提供の充実	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民や来訪者への情報提供、利用促進 佐世保駅前等における乗換・乗継利便性の向上 バスロケーションシステムの充実 <u>バスの行き先案内表示の見直し</u>
	移動しやすく脱炭素社会に対応した環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 低床車両や低燃費車両等の導入促進 バス停の乗り降りしやすい環境の整備
	多様な交通モードとの連携	<ul style="list-style-type: none"> パークアンドライド施設や駐輪施設の充実・活用
	ICカードの機能拡大	<ul style="list-style-type: none"> ICカードの機能拡大
	地域が連携した各種利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅や停留所等の有効活用 観光・商業施策、健康・福祉施策等との連携
	ホスピタリティーの充実	<ul style="list-style-type: none"> 観光客、外国人来訪者等への対応

