

次期実施計画（案）における バス路線、ダイヤ再編等に 当たっての考え方の整理

—令和3年12月時点—

佐世保市における乗合バス事業の状況・次期計画の見込み

【人口減少率とバス利用者減少率の現状比較】・佐世保市異動人口（毎年4/1現在） ・年間バス利用者

	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	参考
人口	249,417人	246,903人	244,051人	240,951人	コロナの影響が少ないR1年度とR3年度との比較
前年度比	—	99.0%	98.8%	98.7%	
バス利用者	16,786,131人	15,331,237人	11,976,077人	(見込) 13,885千人	約△1,446千人
前年度比	—	91.3%	78.1%	116.0%	90.6%

バス利用者は佐世保市の人口減少を上回る割合で減少しています。

R2年度、R3年度は新型コロナウイルス感染症の影響で激減。

【運転士数の現状】

H31.4	次期計画スタート時（見込）	差引	
302人	268人	△34人	△11.3%

現計画スタート時点と比べ、次期計画スタート時は運転士が34人不足する見込み。

【運行本数の推移】

H31.4	次期計画スタート時（見込）	差引	
6,748本	5,718本	△1,030本	△15.3%

【経費削減効果】

- 1日当たり4314.2km走行キロの削減することで、年間4億81百万円（概算）の削減効果が見込まれる。
- 運転士の時間外労働の減

【営業収支率】

	一体化前（3社）	一体化後（2社）		
	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
一体化シミュレーション	—	95.4%	95.3%	95.1%
実績	90.8%	89.0%	70.8%	(見込) 76.2%



次期計画スタート時利用者15.3%減の場合
R4年度
88.4%

【乗車率の改善】 1便当たりの乗車率

	R1年度	次期計画スタート時利用者15.3%減の場合
1日当たりの乗車人数	40,814人	34,569人
1日当たりの運行便数	1,686便	1,393便
1便当たりの乗車人数※	24人	24人

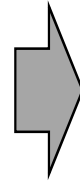
次期計画スタート時において、1便当たり 24人
令和元年度時点に戻ると想定。
車両の平均乗車定員は64人
(平均座席数30席)であり、平均値として積み残しの懸念はない。

※1運行の出発から終点までののべ乗車人員

<ダイヤ編成等に当たっての方向性>

○一体化後の社会情勢変化への対応

- ・バス運転士数の減少への対応（運行効率化）
- ・コロナ禍の影響への対応（経営の効率化）



これらを踏まえ、再編の影響を極力抑制しつつ、最大限の運行本数確保を目指す。

○利用者の移動利便性の確保

- ・乗り継ぎや系統整理の工夫

<現時点でのダイヤ編成等の概要>

令和3年12月時点

●運行本数：現6,748 ⇨ 新5,718（△1,030、△15.3%）

●再編概要

- ・全体的な運行本数削減
（重複路線や運行本数が多い地区は大きく削減）
- ・乗継地点増設（相浦地区）
- ・循環系統新設（相浦－佐世保駅、花高一塔）
- ・可能な限りの等間隔ダイヤの編成
- ・早朝ダイヤ、深夜ダイヤのカット

以下の路線については、影響が大きい箇所を全体から抜粋し、全体的な考え方を示すため、利用状況、変更に伴う影響への対応、効果を整理したもの。

【利便性の低下が大きい変更】

種別		要因 区分	路線名	変更概要	利用状況 (乗降) 人/日・便	変更に伴う影響への対応
基幹 路線	都市核 地域核	減便 経路変更	相浦棧橋線 P15	・相浦棧橋発着の系統は日野経由と大湊(SSK) 経由とし、大野経由は廃止する。 運行本数 87本⇒24本 (△72%)	55.9人/日 0.6人/便	<ul style="list-style-type: none"> ・フェリーとの接続ダイヤを確保。 ・『木宮町』(P13)、『長崎県立大学前』から相浦循環線等への乗継により接続。 ・相浦循環線新設による運行本数を確保。 ・佐々発着系統で相浦郵便局前～木宮町間をカバー。
		廃止 減便	卸団地・ 大岳台線 P12	・大岳台循環系統を廃止し、佐世保駅一大宮一桜馬場一大岳台一尼瀧一大宮一佐世保駅方面の往復系統とする。	3.5人/日 1.2人/便	<ul style="list-style-type: none"> ・大岳台中央から尼瀧方面は6:50、7:40通過(予定)、桜馬場方面は7:15、8:09通過(予定)とし、通勤通学時間帯は確保。 ・大岳台中央と佐世保駅間は1時間に1便の間隔でダイヤ設定。
補完 路線	都市核 生活核	減便 経路変更	もみじが丘線 P17	<ul style="list-style-type: none"> ・重尾発着のもみじが丘経由を大幅に減便する。運行本数81本⇒12本 (△85%) ・下の原発着の系統をもみじが丘経由とし黒髪発着とする。(12本) ・もみじが丘～佐世保市内線は黒髪発着を大塔小学校前または食品団地会館前発着に延長して対応。運行本数84本⇒70本 (△17%) 	633人/日 6.3人/便	<ul style="list-style-type: none"> ・黒髪発着系統の一部を大塔小学校前または食品団地会館前まで延長し、もみじが丘線をフォローする。 ・もみじが丘線を大塔小学校前または食品団地会館前発着とすることで、遅延を減少する。 ・等間隔にダイヤを設定する。

【利便性の低下が大きい変更】

種別		要因 区分	路線名	変更概要	利用状況 (乗降) 人/日・便	変更に伴う影響への対応
補 完 路 線	地域核 生活核	減便 経路変更	花高団地 (若竹台) 線 P17	<ul style="list-style-type: none"> ・早岐支所シルバーボウル発着の花高経由を全て重尾発着の花高経由とする。 ・花高1丁目発金田橋経由東翔高校行を廃止し、花高経由路線を東翔高校まで延長する。 ・花高経由の一部を若竹経由とする。 	79人/日 2.8人/便	<ul style="list-style-type: none"> ・川棚線の一部、宮津町線を花高経由の重尾発着とし、早岐支所シルバーボウルから花高線をフォローする。
	生活核 周辺集落	経路変更	東部営業所 宮津町線 P18	<ul style="list-style-type: none"> ・東部営業所発着（金田橋経由）を廃止する。 ・宮津町発着系統を金田橋～早岐支所シルバーボウル～花高団地～金田橋～重尾とする。 	49.2人/日 2.6人/便	<ul style="list-style-type: none"> ・宮津町発着系統で、重尾～東部営業所～金田橋区間をカバー。 ・早岐地区から市中心部への乗継ダイヤの設定。

【利便性の向上につながる変更】

種別	要因区分	路線名	変更概要	効果
基幹路線	都市核 地域核	経路新設 相浦循環線	P15 ・西高校入口、矢峰を発着とする日野峠～木宮町～本山～野中町経由に佐世保駅発着を追加。	<ul style="list-style-type: none"> ・等間隔運行により利便性が向上。 ・日野峠経由の運行の効率性が向上。 ・谷郷町～松浦町国際通り間の便数が増加。 ・木宮町～大野方面間の便数が増加。
	地域核 生活核	経路新設 花高－大塔循環線	P17 ・花高団地線の一部を重尾～花高～大塔インター口～シルバーボウル前～重尾の循環とする。 ・10～16時間で4便（2時間に1便）程度運行する。	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設集積地域との連絡を創出することで利便性が向上。
		経路変更 佐世保－松浦線	・バイパス本山経由に変更。	<ul style="list-style-type: none"> ・佐世保－松浦駅前間の速達性が向上。（4分程度短縮）
補完路線	地域核 生活核	経路新設 母ヶ浦線	P15 ・佐世保駅前－母ヶ浦を結ぶ循環系統とする。	<ul style="list-style-type: none"> ・循環系統とすることで、母ヶ浦から長崎県立大学前方面へ乗継なしで利用が可能。
	生活核 周辺集落	経路新設 展海峰線	・展海峰発着を九十九島観光公園まで延長する。	<ul style="list-style-type: none"> ・九十九島観光公園までの移動の利便性が向上。

【速達性向上のための社会実験について】

西九州道自動車道を活用した路線バスの速達性の効果検証ため、相浦地区～市街中心部間において社会実験を行う。

【利便性の低下と向上を併せ持つ変更】

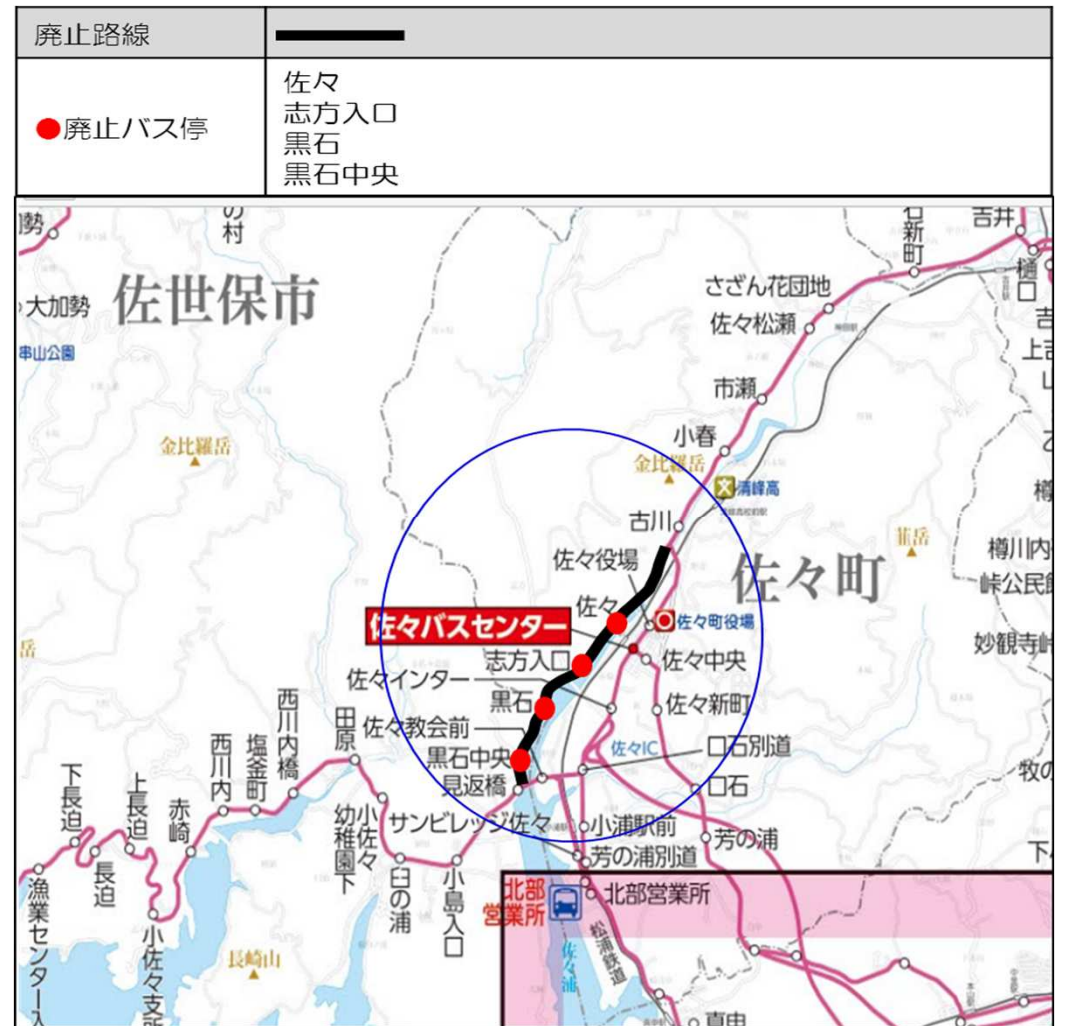
種別		要因区分	路線名	変更概要	変更に伴う影響への対応	効果
基幹路線	都市核 生活核	経路変更	東翔高校線 P17	<ul style="list-style-type: none"> 東翔高校発着系統は金田橋経由とする。ただし、広田工業団地経由の東翔高校発着系統は、広田3丁目経由とする。 東翔高校臨時便対応は基本行わない。 	<ul style="list-style-type: none"> 臨時便に関しては『東翔高校入口』バス停の利用で対応。 (東翔高校まで約500m) 	<ul style="list-style-type: none"> 東翔高校までの時間短縮。(延着による遅刻防止) 約3分短縮
	地域核 生活核	経路変更	重尾線 P17	<ul style="list-style-type: none"> 重尾線の一部を金田橋経由とする。 広田三丁目経由の減便。 	—	<ul style="list-style-type: none"> 東翔高校生が利用可能となる。 (東翔高校入口バス停)
		経路変更	知見寺線 P16	<ul style="list-style-type: none"> 天の久保発着ダイヤをカット。 知見寺線は吉井発着とする。 	—	<ul style="list-style-type: none"> 知見寺方面から吉井行きの場合は、直通となり利便性が向上。
補完路線	生活核 周辺地域	経路変更	妙観寺線 P16	<ul style="list-style-type: none"> 妙観寺トンネル経由とする。 (迂回終了) 十文野経由と下小川内経由に分ける。 	<ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシーの結節点を増設。 牧の地～堂の脇間は菰田線を復乗運行させて対応。 	<ul style="list-style-type: none"> トンネル経由となり速達性向上。約8分短縮。 経路変更により十文野線を維持

【廃止路線（区間）・廃止バス停 一覧】

※平日の運行、利用状況

種別		路線名	廃止区間 ※ 下記全て、バス停区間の一部	運行状況 (往復) 便/日	廃止バス停	利用状況 (乗降) 人/日	廃止に伴う影響への対応
基幹路線	都市核 地域核	水産市場線	「水産市場前」～「水産市場入口」 P11	2.0	水産市場前	0.5	水産市場入口バス停に振替
	地域核 生活核	吉井江迎線	「江迎」～「佐世保駅前」	—	—	—	佐世保～平戸線、佐世保～松浦線を等間隔にダイヤ設定
		佐世保～松浦線	「辻田」～「立道」（草の尾経由） P9	0.5	草の尾入口	0.0	辻田バス停に振替
		知見寺線	「新田溜池」～「天の久保」 P10	4.0	岩下洞穴入口	3.5	天の久保バス停に振替
補完路線	地域核 生活核	母ヶ浦線	「竹辺町」～「木宮町」 P11		なし		—
		小野町線	「小野町」～「小野春陽台前」 P11	6.0	小野町	1.3	小野春陽台を利用（約200m）
			「相浦小学校前」～「木宮町」 P11		相浦小学校前（一部）		県道側のバス停に統合
		花高団地線	「小森橋」～「権常寺別道」 P12		小森橋（一部）		権常寺新町バス停に振替
		エコスパ線	「クレールの丘北口」～「エコスパ佐世保」 P12		なし		—
		卸団地線	「卸本町入口」～「卸団地会館前」 P12	0.5	卸団地会館前	0.0	卸本町バス停に振替
		大岳台線	「尼瀧」～「大岳台中央」 P12	1.5	大岳台町、佐世保学園入口	3.5	大岳台中央バス停に振替
		パールシー線	「鹿子前大芝生広場前」～「動植物園前」 P11	1.0	磯辺、石岳トンネル口、下石岳	0.5	パールシー、上バス停に振替
	星和台線	「星和台南」～「美鳥ヶ丘」 P11,13		星和台北（移設）		星和台北（移設）	
	生活核 生活核	楠泊江迎線	「佐々役場」～「見返橋」（黒石経由） P9	2.0	黒石、黒石中央	3.0	見返橋バス停に振替
	生活核 周辺集落	宮津町線	「広田中学校前」～「小森橋」 P12	4.0	広田小学校入口	6.5	下小森橋バス停に振替
佐々～槍巻線		「佐々バスセンター」～「槍巻」	—	—	—	・知見寺経由世知原行を吉井まで延長、槍巻～吉井間を確保。 ・吉井～佐々間は、佐世保平戸線、佐世保松浦線と乗継ダイヤ設定。	
妙観寺線		「下小川内」～「乙石尾」 P10	6.0	妙観寺峠、峠公民館前、樽川内砕石場前、樽川内	6.8	牧の地～堂の脇間は、菰田線の経路変更で対応	

廃止路線（案）



免許申請路線及び廃止路線（案）

廃止路線	—————
●廃止バス停	岩下洞穴入口



免許申請路線	■■■■■
廃止路線	—————
●廃止バス停	妙観寺峠 峠公民館前 樽川内砕石場前 樽川内

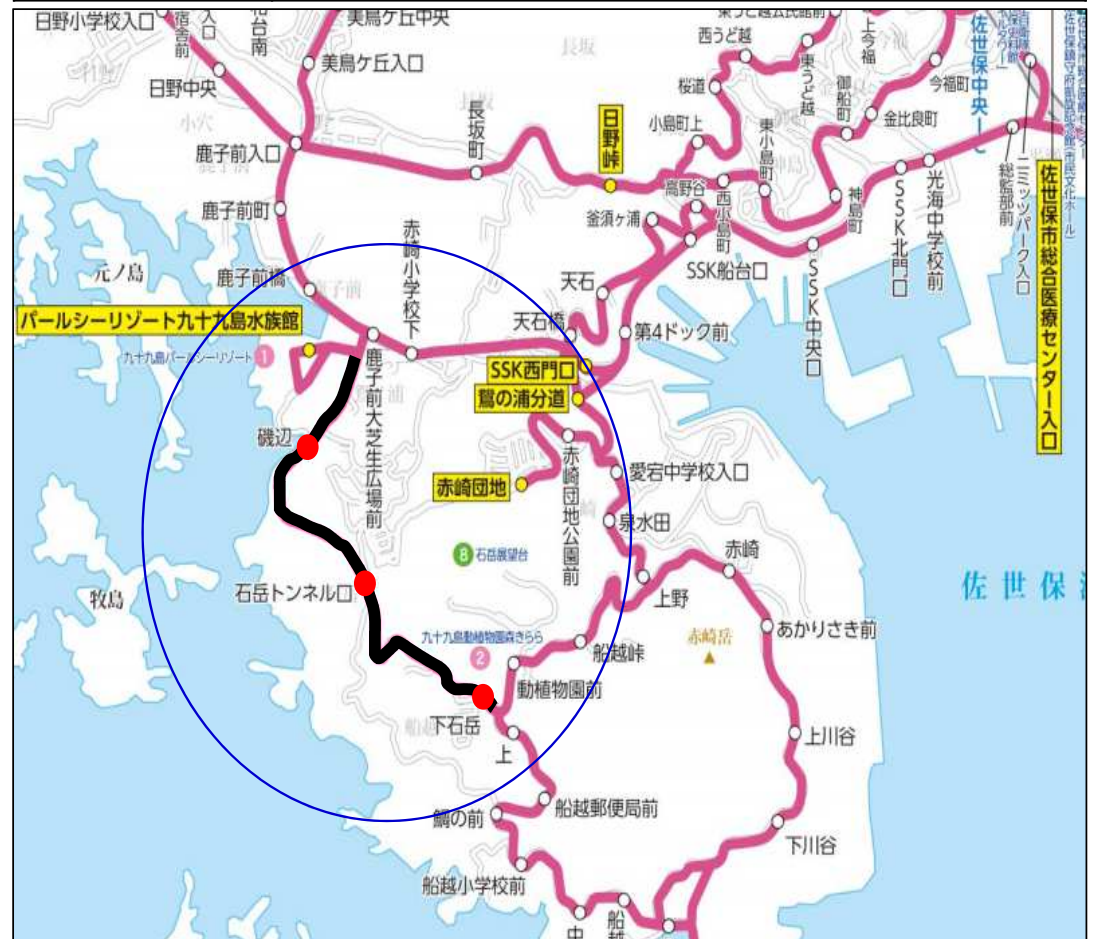


廃止路線（案）

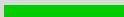

廃止路線	—————
● 増設バス停	星和台北
● 移設バス停	木宮町 星和台北 長崎短大・九文高校
● 廃止バス停	小野町 水産市場前




廃止路線	—————
● 廃止バス停	磯辺 石岳トンネル口 下石岳



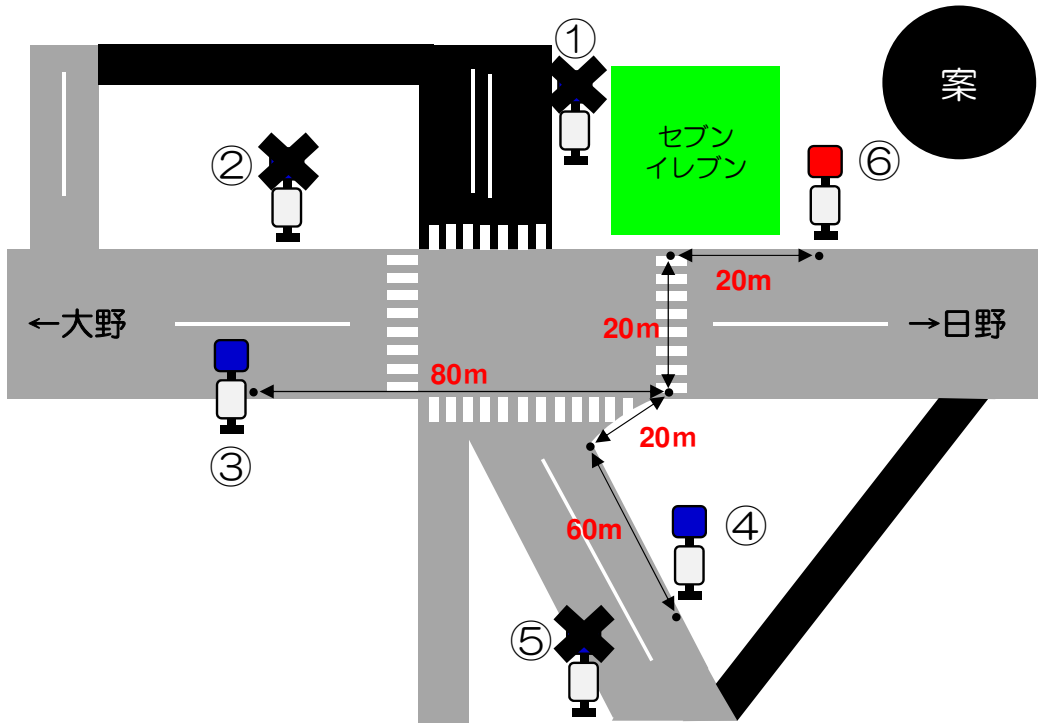
免許申請路線及び廃止路線（案）

免許申請路線	
廃止路線	
● 増設バス停	宮崎橋 金田橋
● 撤去バス停	小森橋 (廃止路線上の1本)
● 廃止バス停	広田小学校入口

廃止路線	
● 撤去バス停	大岳台中央 (廃止路線上の1本)
● 廃止バス停	卸団地会館前 大岳台町 佐世保学園入口

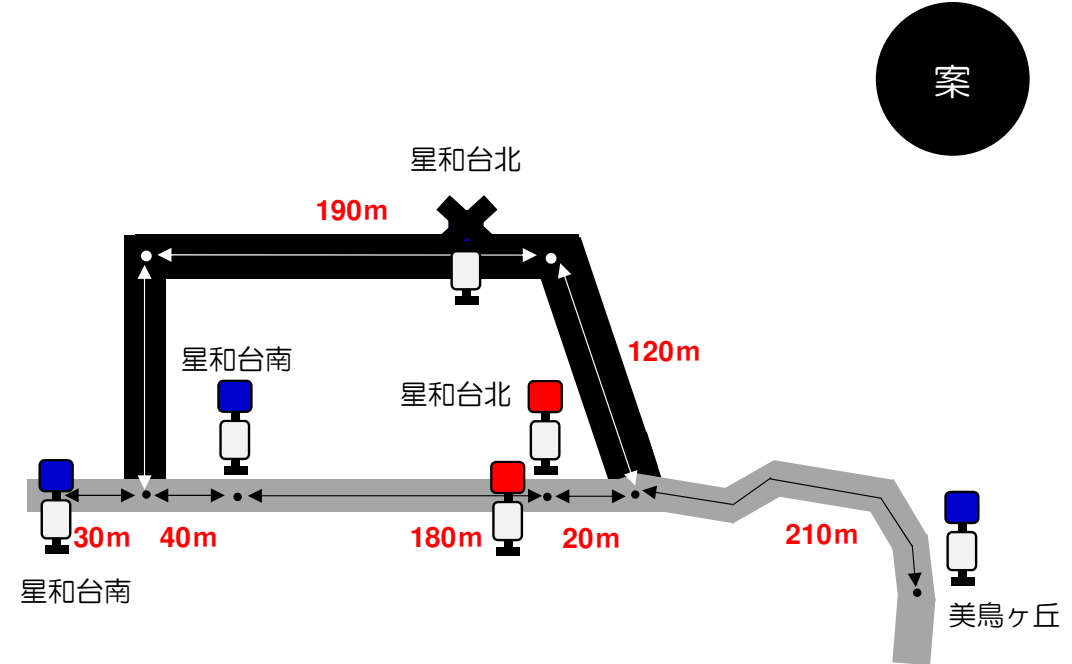


『木宮町』バス停移設（案）



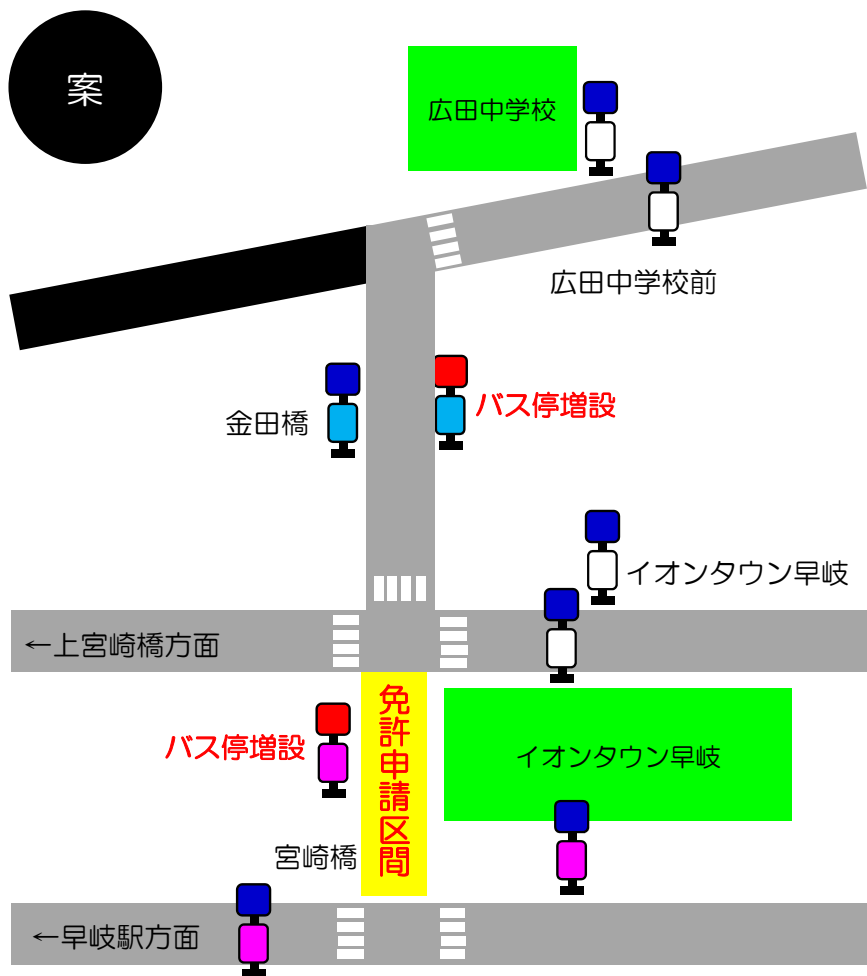
①	廃止（木宮町発専用）
②	廃止（大野方面から日野方面もしくは大崎町専用）
③	日野方面から大野方面・佐々（小浦）から大野方面専用
④	（小浦）佐々・相浦行き専用
⑤	廃止（相浦・佐々方面から日野・大野方面専用）
⑥	新設（小浦）佐々もしくは大野方面から日野方面専用

『星和台北』バス停移設・増設（案）



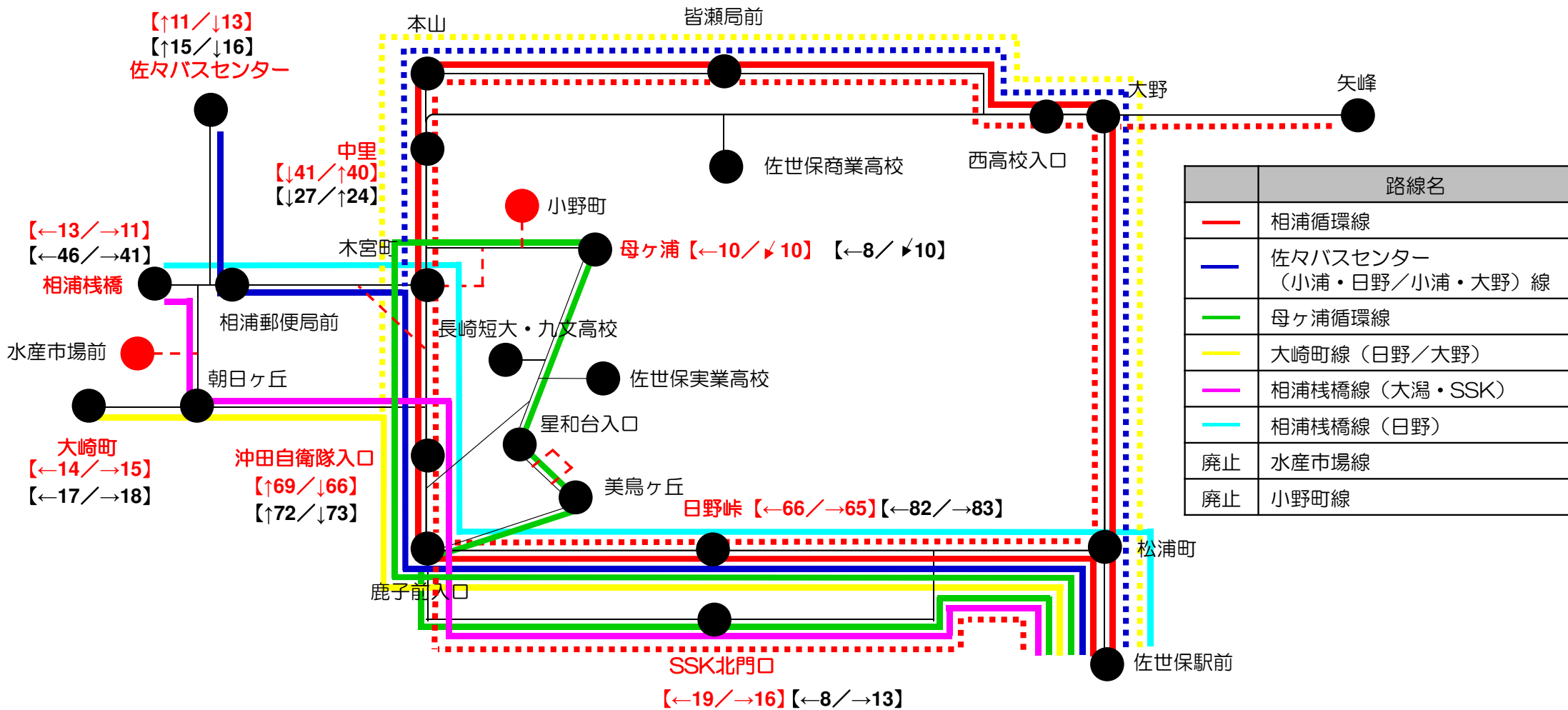
- 佐世保駅方面から
佐世保駅前⇒⇒美鳥ヶ丘⇒星和台北⇒星和台南⇒⇒木宮町
- 木宮町から
木宮町⇒⇒星和台南⇒星和台北⇒美鳥ヶ丘⇒⇒佐世保駅前

『金田橋』『宮崎橋』 バス停増設（案）



路線図（相浦地区）

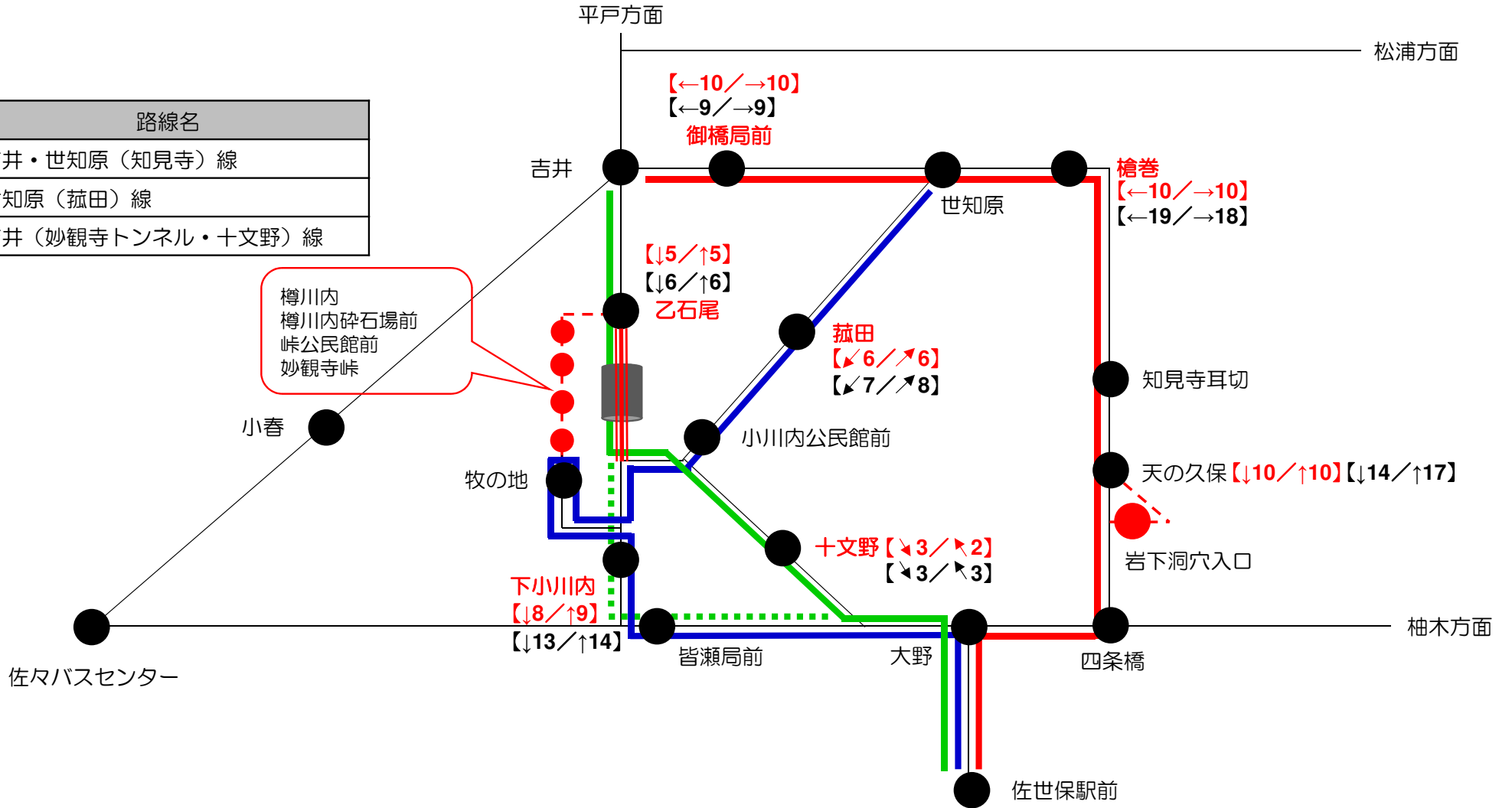
※数字は運行便数
 ※赤は計画案、黒は現行
 ※矢印は運行方向
 ※路線図上の運行便数を記載



路線図（世知原地区）

※数字は運行便数
 ※赤は計画案、黒は現行
 ※矢印は運行方向
 ※路線図上の運行便数を記載

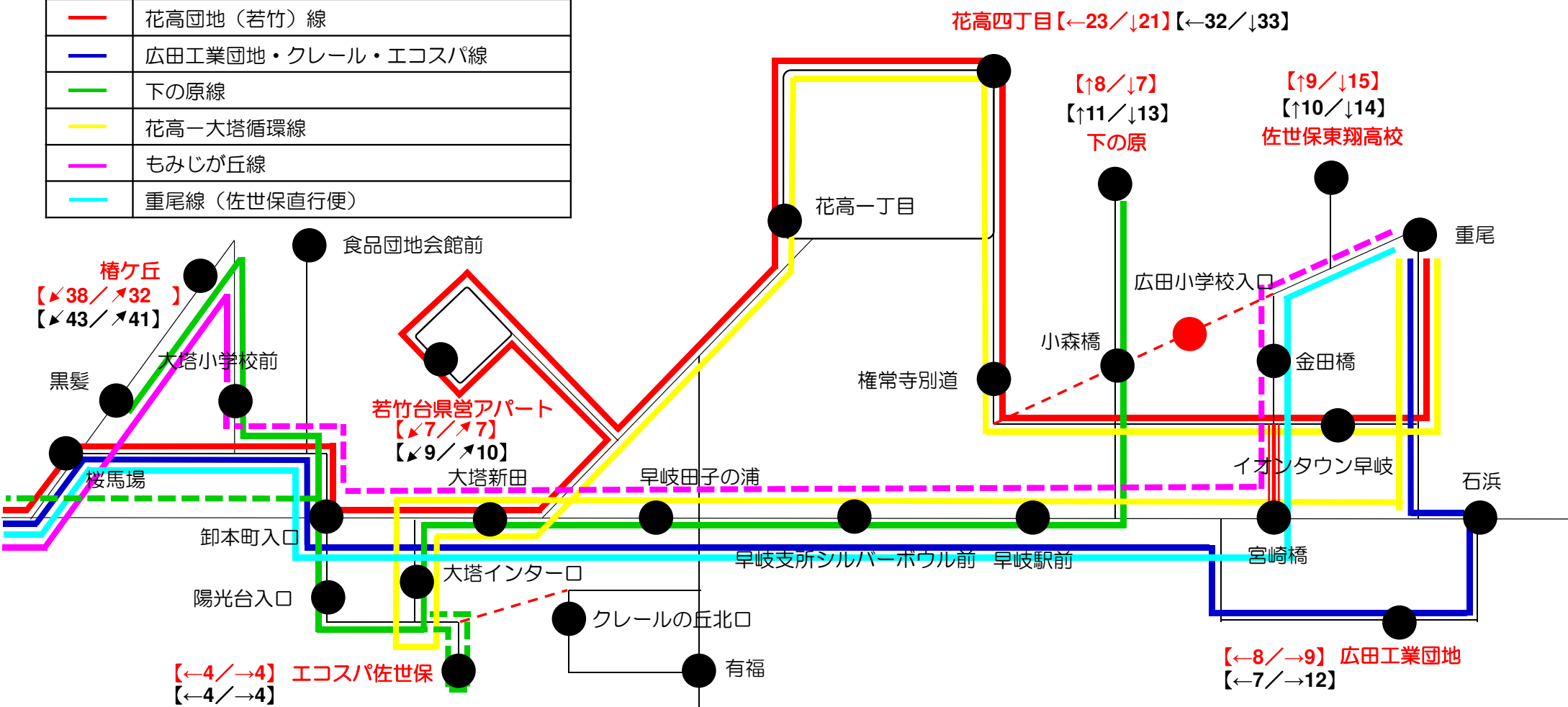
路線名	
—	吉井・世知原（知見寺）線
—	世知原（菰田）線
—	吉井（妙観寺トンネル・十文野）線



路線図（早岐地区）

※数字は運行便数
 ※赤は計画案、黒は現行
 ※矢印は運行方向
 ※路線図上の運行便数を記載

路線名	
—	花高団地（若竹）線
—	広田工業団地・クレール・エコスパ線
—	下の原線
—	花高一塔循環線
—	もみじが丘線
—	重尾線（佐世保直行便）



路線図（佐世保～ハウステンボス・川棚・宮津町）

※数字は運行便数
 ※赤は計画案、黒は現行
 ※矢印は運行方向
 ※路線図上の運行便数を記載

