## 佐世保市地域公共交通計画

平成27年6月策定 令和6年6月改訂

佐世保市

### 変更履歴

平成28年6月 「基本方針3:利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する」に係る検討方針及び実施時期の変更

平成30年12月・計画期間の変更

- ・基本方針1における「鉄道・バスのタイプと役割、整備の方向性」の補完的なバス路線のタイプ2とタイプ3の該当する路線の例示の変更
- 計画の目標設定値の変更
- ・ 各施策の実施時期の変更

令和6年6月

- ・計画名称を「佐世保市地域公共交通網形成計画」から「佐世 保市地域公共交通計画」へ変更
- ・本編「5. 基本方針」へ下記事項の追加 《記載事項》
  - (3) 路線や交通結節点の位置付けと方向性
  - (4) 地域公共交通確保維持事業の必要性
  - (5) 地域公共交通事業及び実施主体

### 目 次

### 現状分析編

1. 佐世保市の概況	
(1)立地、地形、地勢等	2
(2)人口推移・将来人口推計	
(3)事業所数、従業者数	ξ
(4)住民の交通移動の概要	6
(5)観光動態	8
2. 上位・関連計画の整理	
(1)第6次総合計画	
(2)都市計画マスタープラン	13
(3)「海風の国」佐世保・小値賀観光圏整備計画	17
3. 公共交通ネットワークの現状	18
(1)公共交通路線の整備状況	18
(2)交通不便地区の状況	19
(3)公共交通の事業者の現状	20
(4)公共交通の利用動向	28
(5)地域における公共交通ネットワークの現状	24
(6)鉄道とバスの分担率	36
(7)交通モード間の連携の現状	41
(8)鉄道とバスの役割分担の現状	45
4. 乗合バスの現状	47
(1)バス事業の概要(路線バスネットワーク)	47
(2)バス路線の状況	48
(3)特定区間の分析	53
(4)経営指標等	57
(5)将来需要推計	58
5. 佐世保市における現状・問題点および課題整理	57
(1)現状・問題点のまとめ	57
(2)課題整理	59

### 佐世保市地域公共交通網形成計画・本編

1.	計画の背景	64
2.	計画の位置づけ	65
3.	計画の期間及びこれまでの経緯	65
4.	計画の区域	65
5.	基本方針	66
(	〔1)佐世保市における公共交通ネットワークの方向性	66
(	(2)公共交通ネットワーク形成の基本方針	67
(	(3)路線や交通結節点の位置付けと方向性	74
(	(4)地域公共交通確保維持事業の必要性	75
(	5)地域公共交通確保維持事業及び実施主体	76
6.	計画の目標設定	78
7.	目標達成のための施策	80
(	(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	81
(	(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	84
(	(3)利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する	86
(	(4)公共交通の利用促進・需要創造を推進する	89
R	計画の達成状況の評価	96

## <u>現状分析編</u>

#### 1. 佐世保市の概況

#### (1) 立地、地形、地勢等

- ・本市は、九州の北西端、長崎県の北部に位置する都市です。市中心部から長崎市までは約80km、福岡市まで約100km、東京まで約1,000km、中国上海市まで約800kmの位置にあります。
- ・総面積は426.59km(平成25年度現在)を有しています。市内では烏帽子岳(568m) や将冠岳(443m)、牧の岳(301m)、国見山(777m)等の山系が連なり、臨海部で はリアス式海岸が形成され、各所に半島や岬が見られます。このリアス式海岸と大小の 島々が織り成す複雑な自然景観は、西海国立公園「九十九島」として称賛されています。
- ・気象条件は、対馬暖流の影響を受け、年平均気温 17.2 度、年間降水量 2,037mm (降水日109日、降雪日18日) となっています (平成21年~平成25年の平均値)。

(資料) 「第6次佐世保市総合計画 序論第2章1 地勢・位置」を基に、

平成25年版佐世保市統計報告書1.土地及び気象

(http://www.city.sasebo.lg.jp/kikaku/seisak/h25tokeisho.html#1.土地及び気象、2014年8月6日更新)掲載のデータにより一部更新(気象条件は、当該統計箇所に掲載されている平成21年~25年のデータを基に計算して得た値を追加)して加工





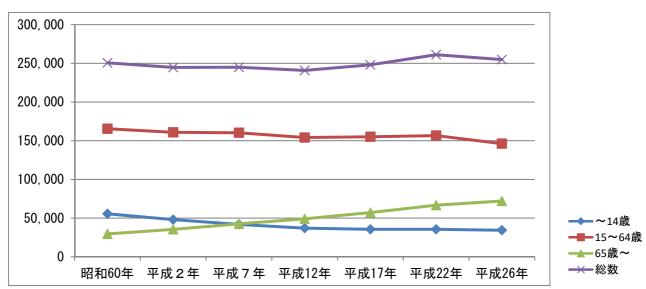
(資料)「佐世保市ホームページ」より

#### (2)人口推移・将来人口推計

#### ①人口推移

- ・総人口は昭和 60 年から平成 12 年にかけて減少傾向となっています。平成 12 年から 平成 22 年にかけては、市町村合併により微増の傾向となっていますが、平成22年以降 は再び減少傾向となっています。
- 65 歳以上の人口は、一貫して増加し、遅くとも平成7年には、14歳以下の人口を上回るなど、少子高齢化が進んでいます。

#### 年齢3階級別人口推移



	人口							<b>学屋</b> 1 ロ		
年別	総数	0~1	4歳	15~	64 歳	65 歳	以上	不	詳	後属人口 指数
	人	人	%	人	%	人	%	人	%	有級
昭和 60 年	250, 633	55, 585	(22. 2)	165, 452	(66.0)	29, 588	(11.8)	8	(0.0)	51.5
平成2年	244, 677	48, 058	(19.7)	160, 836	(65. 7)	35, 486	(14. 5)	297	(0.1)	51.9
平成7年	244, 909	41, 924	(17. 1)	160, 305	(65. 5)	42, 597	(17.4)	83	(0.0)	52. 7
平成 12 年	240, 838	37, 027	(15.4)	154, 143	(64. 0)	49, 123	(20.4)	545	(0.2)	55. 9
平成 17 年	248, 041	35, 530	(14. 3)	155, 115	(62. 5)	57, 155	(23. 1)	241	(0.1)	59.8
平成 22 年	261, 101	35, 525	(13.6)	156, 652	(60.0)	66, 705	(25. 5)	2, 219	(0.8)	65. 3
平成 26 年 (推計人 口)	254, 901	34, 339	(13. 6)	146, 213	(57.4)	72, 130	(28. 3)	2, 219	(0.9)	72. 8

(注) 従属人口指数=生産年齢人口(15~64歳)の人口100人あたりの扶養負担

((年少人口 (0~14歳) + (老年人口 (65歳以上)) / 生産年齢人口 (15~64歳) ×100 (資料) 「国勢調査 総務省統計局」より

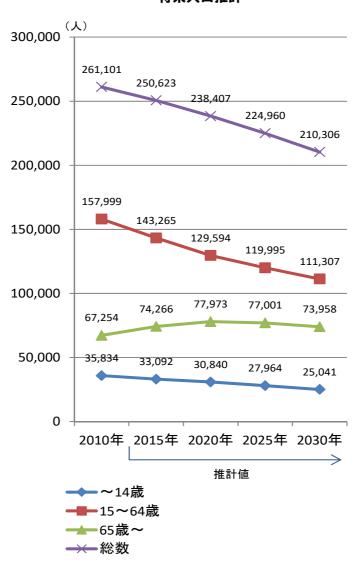
平成 26 年は国勢調査による人口を基に 10 月 1 日現在の推計人口を算出

(資料)「佐世保市ホームページ」より

#### ②将来人口推計

- ・社会保障・人口問題研究所 「日本の地域別将来推計人口(都道府県・市区町村)」によると、市全体の人口は、14歳以下、15~64歳の各層は減少が続きます。
- 65 歳以上の高齢者人口も 2020 年まで微増していますが、その後は微減傾向になっています。

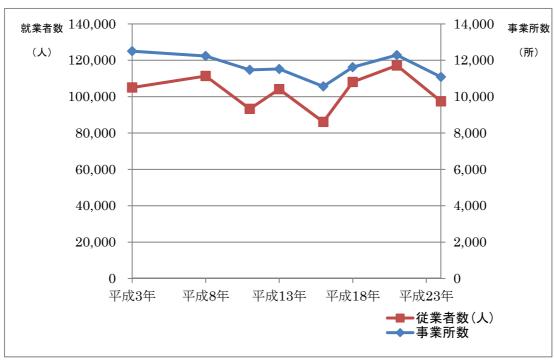
#### 将来人口推計



(資料) 社会保障・人口問題研究所 「日本の地域別将来推計人口(都道府県・市区町村)」

#### (3)事業所数、従業者数

- ・事業所数は平成 16 年までは減少傾向にあり、その後は市町村合併によって増加していますが、近年は減少しています。
- 従業員数も事業所数とほぼ同様の推移を示していますが、概ね 10 万人前後となっています。



事業所数、従業者数の推移

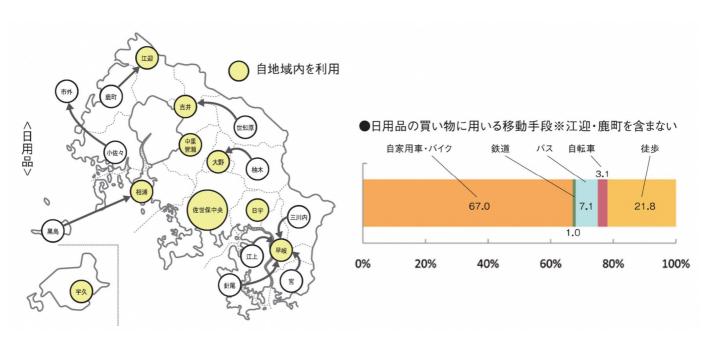
	事業所数 (所)	従業者数(人)
平成 24 年	11, 082	97, 422
平成 21 年	12, 286	117, 145
平成 18 年	11,622	108, 085
平成 16 年	10, 563	86, 091
平成 13 年	11, 522	104, 127
平成 11 年	11, 474	93, 271
平成8年	12, 237	111, 358
平成3年	12, 501	105, 014

(資料)「経済センサス」より

#### (4)住民の交通移動の概要

・日用品の買い物:自地域内の移動が多い傾向にありますが、南部エリアにおいては、三川内、江上、針尾、宮の各地域から早岐への移動が多くなっています。交通手段としては、自家用車・バイク、続いて徒歩が多くなっており、バスは相対的に低い状況です。

#### 佐世保市内での交通移動の概要(日用品の買い物)



(資料)「佐世保市都市計画マスタープラン」より

(注) 小佐々からの「市外」については、「佐々町」への移動と推測される。

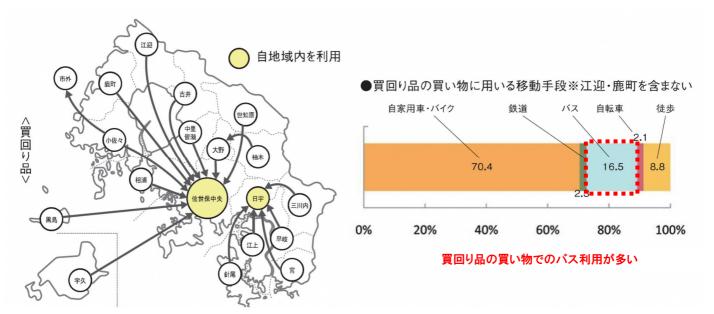
南部エリアにおけるバス利用の状況

			降車	地区		合計
		佐世保中央 日宇 早岐 その他				
	三川内	33	31	34	18	116
乗車	江上	132	69	121	169	491
地区	針尾	24	29	24	148	225
	宮	15	14	39	15	83

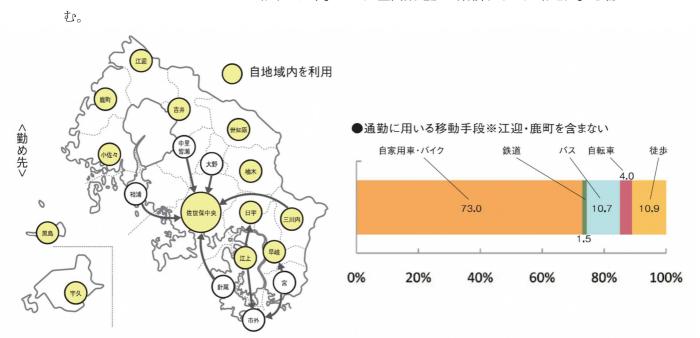
(資料) 平成 26 年 10 月 7 日 (火)、8 日 (水)、9 日 (木) の IC カードデータをもとに、1 日 平均の利用状況を想定した数値。

- ・ 買回り品の買い物: 北部エリアは中心市街地へ、南部エリアは日宇地域への移動が多く、 バスの利用率が 16.5%と非常に高い割合になっています。
- 通勤移動: 市南部エリアを中心に中心市街地への移動が多くなっています。南部エリアでは日宇や早岐地区への移動も多いとみられます。バスの利用率は 10%程度です。
- ・買回り品の買い物移動や通勤・通学を中心に、他都市と比較してもバス利用率が高く、バスを中心とする公共交通網が、主に中心市街地への交通手段として有効に機能していると考えられます。

#### 佐世保市内での交通移動の概要(買回り品の買い物、通勤)

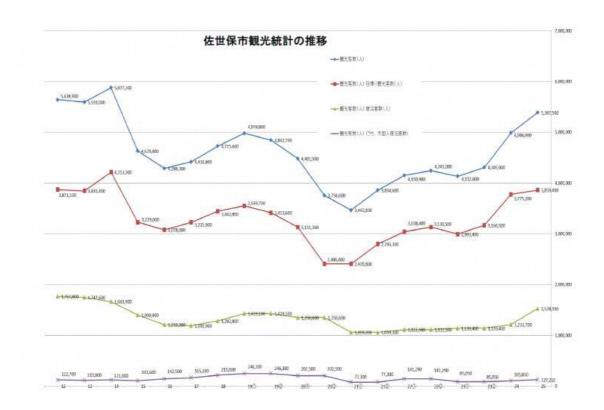


(注)「日宇」には大型商業施設が集積する「大塔地区」を含



#### (5)観光動態

・佐世保市の観光客数は、平成 21 年頃までは減少傾向でしたが、その後はハウステンボス等の観光施設の集客が伸び、増加傾向にあります。特に日帰り観光客の増加が大きくなっています。



(資料)「佐世保市・佐世保観光コンベンション協会 平成25年佐世保市観光統計」より

#### 2. 上位・関連計画の整理

#### (1)第6次総合計画

公共交通に関連する政策は以下の通りです。

#### ①政策7-5:地域生活の移動を支える公共交通づくり

#### ●めざす姿

公共交通を利用し、誰もが便利に外出することができる公共交通体系がつくられています。

#### ●主な達成目標

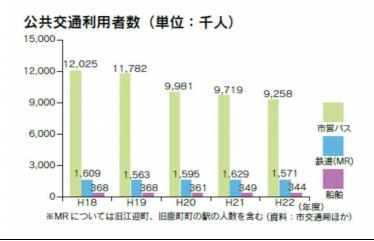
成果指標 ※指標設定の考え方	現状値	目標値	目標値
	(平成22年度)	(平成 25 年度)	(平成29年度)
目的地まで移動するのに円滑に公共 交通機関の利用ができる市民の割合 ※「市民意識アンケート調査」で測ります。	-	67. 4%	69. 4%

#### ●前期基本計画を振り返っての今後の課題

- 利用者が減少している既存の公共交通機関に対しての利用促進を図る必要があります。
- ・交通不便地区への対策については、持続可能な仕組みづくりの構築が課題となっています。

#### ●今後の方向性

- ・既存のバスや航路の維持に必要な欠損補助を行う一方、各事業者間との連携を図り、利用 促進に取り組みながら、公共交通機関を中心とした利便性の高い地域交通づくりを目指 すため、他の関連施設も含めた具体的な事業内容及び達成目標を示した「地域交通再生計 画」を推進します。
- 市全域に存在する交通不便地区については、社会実験などの実施を通じて、具体的な対策 を推進します。



#### ②施策7-5-1:公共交通機関の維持・活性化

#### ●施策の方向性

• バス路線の維持及び利便性向上

利用者拡大によるバス路線の維持と利便性の向上を図るため、事業者間の調整・協議により、路線バス網及びダイヤ等の柔軟な見直し・再編に努めます。

・市営バスの経営健全化の推進

市営バスについては、市が100%出資する子会社させぼバスへの管理の受委託など さらなる経営の効率化を進め、市民ニーズなどを踏まえたサービス水準の維持、事業の維 持・存続に努めます。

・ 鉄道の維持及び利便性向上

九州新幹線西九州ルートの開業に向け、県及び関係自治体等と協力・連携しながら、関係各方面に働きかけを行います。

JR佐世保線・大村線の輸送改善を図るため、「県総合交通計画」に基づき、県及び関係者との協議・連携を進めます。

また、第3セクター松浦鉄道については、安全な旅客輸送の確保と健全な事業運営を図るため、関係自治体と連携しながら、適切な支援を行います。

・離島航路の維持及び利便性向上

離島での生活に不可欠な離島航路の維持のため、国や県と連携しながら、財政負担等の必要な支援を行うとともに、事業者に対しては、必要に応じ、ダイヤの見直し等による利便性の向上や経営改善に向けた取組みについて、働きかけを行います。

公共交通機関の活性化

公共交通機関の維持存続のみでなく、その活性化を図るため、地域で支える意識や持続的な利用の必要性について広報などの啓発活動を積極的に行います。

また、「地域交通再生計画」の進捗状況を把握しながら、他の関連施策とも連携を行います。

#### ●主要事業

- ◇地方バス路線維持対策事業
- ◇市営バスの経営健全化の推進事業
- ◇佐世保線等対策事業
- ◇松浦鉄道対策事業
- ◇離島航路対策事業
- ◇公共交诵活性化事業

#### ●主な達成目標

成果指標	現状値 (平成 22 年度)	目標値 (平成 25 年度)	目標値 (平成29年度)
公共交通利用者数(鉄道・バス)	24, 192, 584人	24, 117, 764人	24, 117, 764人
公共交通利用者数(航路)	344, 296 人	351, 176 人	351, 176 人

(資料)「第6次佐世保市総合計画」より

#### ③施策7-5-2:交通不便地区対策の推進

#### ●施策の方向性

- ・既存交通体系の見直しによる交通不便地区の解消 路線バスなどの既存の公共交通機関と連携し、路線見直しやダイヤ変更等による利便性 向上を目指し、事業者間の調整に努めます。
- ・新交通システムの導入による交通不便地区の解消 バス等の公共交通機関の利便性が著しく低い地域においては、地域のニーズ等を把握した上で、予約型の乗合タクシー等の新たな交通手段の導入を図ります。

導入にあたっては、市民協働の視点で効率的なダイヤや運行方法を検討するなど、持続可能な仕組みの構築を図ります。

#### ●主要事業

◇交通不便地区対策事業

#### ●主な達成目標

成果指標	現状値	目標值	目標值
※指標設定の考え方	(平成 22 年度)	(平成 25 年度)	(平成 29 年度)
交通不便地区対策の着手率 ※市内 19 地区のうち、各地区の実情に合った 運行形態による対策を実施又は着手した地区 数の割合で測ります。	11%	42%	68%

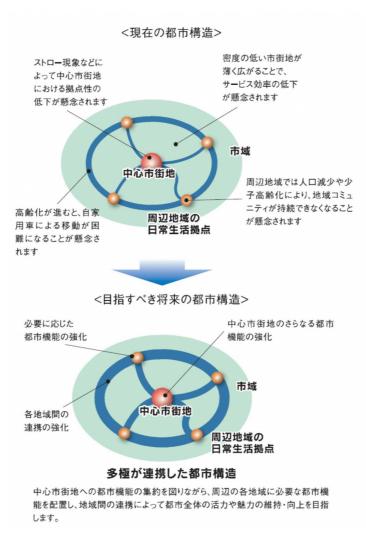
(資料)「第6次佐世保市総合計画」より

#### (2)都市計画マスタープラン

#### ①佐世保市のまちづくりの基本的な考え方

・佐世保市においては、市町村合併によって市域が拡大する一方、周辺部を中心に人口減少による過疎化が進んでいます。こうしたなか、中心市街地への都市機能の集約を図りながら、周辺の各地域に必要な都市機能を配置し、地域間の連携によって都市全体の活力や能力の維持・向上をはかることのできる「多極が連携した都市構造」への転換が求められています。

#### 多極が連携した都市構造への転換イメージ

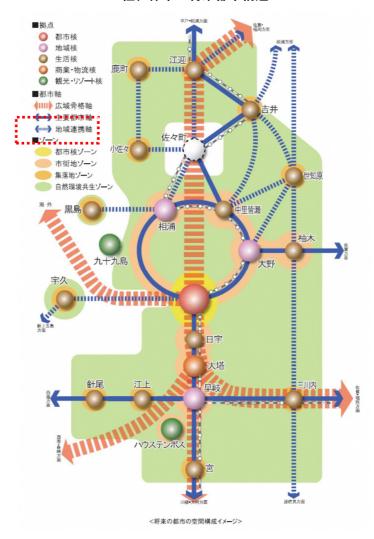


(資料) 佐世保市都市計画マスタープランより

#### ②佐世保市における将来都市構造

- 佐世保市の将来都市構造については、下図のとおりです。
- ・このうち、市内の交通を担う都市軸である「主要都市軸(都市核と各地域および周辺市町との円滑な移動を担う軸)」および「地域連携軸(各地域間の連携を高め、円滑な移動を担う軸)」に沿って、路線バスを中心とした公共交通網が形成されています。
- •「主要都市軸」については江迎から吉井、佐々町、大野あるいは相浦、中心市街地を経由して日宇、早岐に至り、江上・針尾、宮、三川内の各方面を結びます。また柚木から大野間も主要都市軸となっています。
- •「地域連携軸」については、主要都市軸上に位置しない生活核(鹿町、小佐々、世知原、 黒島、宇久等)を中心に、隣接する地域核・生活核を結んでいます。

#### 佐世保市の将来都市構造

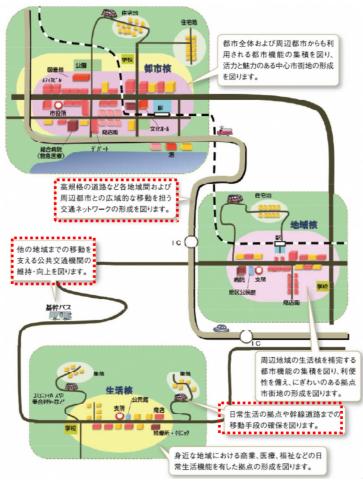


(資料) 佐世保市都市計画マスタープランより

#### ③拠点間の公共交通整備に関する考え方

- 市内の拠点として、「都市核」「地域核」「生活核」が設定されています。
- これら拠点間の公共交通整備に関する考え方は以下のとおりです。
  - 都市核と地域核の間においては、地域間の移動を担う公共交通(鉄道・バス)の形 成が求められています。また、都市核・地域核と周辺住宅地の間の移動手段の確保 が求められています。
  - 生活核については、最寄りの地域核を結ぶ公共交通の形成が求められています。ま た、生活核と周辺の集落を結ぶ、コミュニティバスや乗合タクシー等の移動手段の 確保が求められています。

多極が連携した都市構造が目指す生活のイメージ



(資料) 佐世保市都市計画マスタープランよ

1)

#### ④地域公共交通に係る施策について

- 都市計画マスタープランにおける地域公共交通に係る方策については以下のとおりです。
  - ▶ 広域的な公共交通やにぎわいを創出するための公共交通の多機能サービスの推進
  - ▶ 公共交通の幹にあたる都市内の拠点となる市街地を結ぶ幹線の利便性向上
  - ▶ 支線を含めた持続可能な公共交通網の再構築
  - ▶ 自家用車から公共交通機関への転換を進めるための利用促進策
  - ▶ 身近な日常圏内での交通サービスの充実(公共交通不便地区・空白地区対策)

#### 【マスタープランの基本方針】

#### 【マスタープランでの地域公共交通に係る方策】

#### 都市づくりの基本方針1

九州北西部の拠点として、 活力ある産業・観光により、にぎわいのある都市を つくる

# 広域的な公共交通やにぎわいを創出するための公共 交通の多機能サービスの推進

- ・本地域への流入人口増加のための JR 佐世 保線の輸送改善
- ・観光列車・観光バス・クルーズ等の効果的な実施
- ·JR と松浦鉄道の乗り入れの検討

#### 都市づくりの基本方針2

子どもから高齢者まで誰 もが安全で快適に暮らせ る都市をつくる

#### 公共交通の幹に あたる都市内の拠 点となる市街地を 結ぶ幹線の利便 性向上

- ・鉄道・バス・フェリー相互の乗継利便性向
- ・公共交通施設や鉄道・バス車両のバリアフ リー化
- ・敬老福祉パス等の福祉政策による移動支援
- ・バスルート及び運行本数の見直し

#### 都市づくりの基本方針3

既存の都市基盤を有効活 用し、環境にやさしい持続 可能な都市をつくる

#### 支線を含めた持続 可能な公共交通 網の再構築

・支線を含めたバス路線の再構築、運行本数の見直し

#### 都市づくりの基本方針4

特色ある自然や景観を守 り生かした、佐世保らしい 都市をつくる

#### 自家用車から公共 交通機関への転 換を進めるための 利用促進策

・公共交通を利用するのに便利な公共交通マップ等の作成や公共交通利用のための啓 発事業の実施

#### 地域づくりの基本方針1

身近な地域コミュニティ の中で支えあい、住み続け ることのできる地域をつ くる

#### 地域づくりの基本方針2

地域資源を守り活かし、住 民との協働により愛着の ある地域をつくる

#### 身近な日常圏内 での交通サービス の充実(公共交通 不便地区・空白地 区対策)

- ・交通空白地・交通不便地区における、生活 拠点、最寄りの公共交通結節点を結ぶ公共 交通手段の確保
- ・交通事業者が存在しない地域における NPO 団体による自家用有償運送の導入 の検討

#### (3) 「海風の国」佐世保・小値賀観光圏整備計画

- ・観光資源・観光素材の魅力アップや周遊性向上のための二次交通の整備を行うなど、 課題解決のための事業を促進することが方針として計画されています。
- 観光圏整備事業として、観光周遊バス運行事業等が計画されています。

#### 観光圏整備計画の概要

#### 観光圏の区域

○区域の地理的範囲

長崎県佐世保市・北松浦郡小値賀町および周辺海域

○観光圏を構成する都道府県名、市町村名

長崎県、佐世保市、小値賀町

〇設定理由

佐世保地区	小値賀地区
佐世保市の九十九島(くじゅうくしま)	佐世保から3時間の航路でつながる小値
は、島の密度日本一を誇り、海の国立公園	賀町は、海底火山の噴火でできた、なだら
として守られてきた自然海岸が美しい景観	かな地形と肥沃な農耕地と漁場を形成し、
を織りなし、波穏やかな内海は豊かな漁場	人々の生活には懐かしい日本の原風景が残
となっています。	っています。
古くは日本で最初の海外交易地として、	小値賀島から船で 30 分に位置する野崎
近年は米軍基地のある街として、外国人文	島には、キリシタン信仰の歴史と照葉樹の
化に触れ、交流してきた歴史があります。	森、野生鹿の生息する美しい自然が残され
	ています。

日本で唯一の「外洋性多島海」の景観を要するこの地域は、古くから、海の外からの文化を受け入れてきた地、航海の寄港の地であった、まさに日本の玄関としての役割を果たしてきました。

海上交通の要衝でもあったこの地域の人々は、流れ込む異文化を受け入れ、 共生する大らかさ、もてなしの気質が今に継がれ、異なるもの、新たなものを 受け入れる自在性を感じさせます。

現在も両地区を結ぶ定期航路は、医療や物流・交流など人々の暮らしに不可 欠な交通手段となっており、海とともに生きる人々の生活・漁業・農業・自然・ 歴史・文化さまざまな場面で密接な関係を築いています。

他に類を見ない美しい景観を誇る九十九島とそこで育まれる海の幸、キリシタン文化と信仰の歴史、鯨漁の歴史とともに伝わる独特の食文化、残された懐かしい日本の原風景と、現在の人々の中に息づく共生・融合の気質・自在性が、旅人をそこに暮らすかのように迎えます。

#### ○数値目標

	単位	24 年度	25 年度	26 年度	27年度	28 年度	29 年度
来訪者満足度	%	100	100	100	100	100	100
宿泊者数	人	219,330	227,700	232,410	237,120	241,830	250,200
リピーター率	%	73.0	73.5	74.0	74.5	75.0	75.5
人材育成研修開 催件数		28	28	28	28	28	28

#### ○計画期間

平成25年度~平成29年度の5カ年

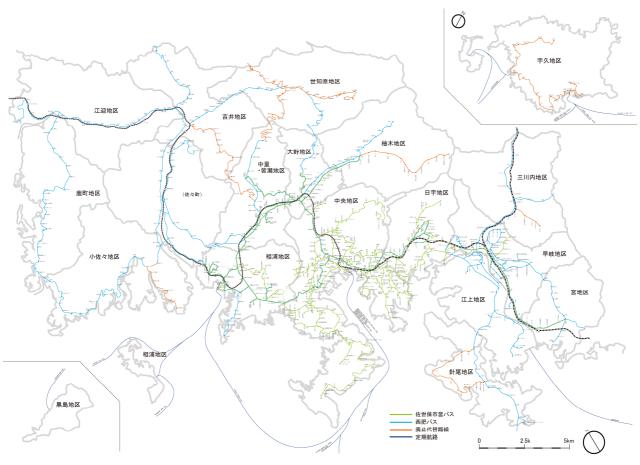
(資料)「海風の国」佐世保・小値賀観光圏整備計画より

#### 3. 公共交通ネットワークの現状

#### (1)公共交通路線の整備状況

- 鉄道および路線バスにより佐世保市内の公共交通ネットワークは形成されています。
- ・中央地区およびその周辺においてバス路線が密集しているほか、各地区を鉄道および路線 バスがネットワークしていることがわかります。

#### 公共交通路線図



#### (2)交通不便地区の状況

・平成22年度に交通不便地区を調査し、各地区の対策優先度を整理しています。現在、3 地区において取り組みを進めています。

交通不便地区(レベル別)

対策優先度	地区名	地区特性
	黒島地区	路線バス便数が低密度で、全体的
レベル5	江上地区	
	三川内地区	に人口が少なく集落も分散してい
	針尾地区	る傾向が強い。
	宮地区	
1 × 11 A	世知原地区	$\sim$
レベル4	鹿町地区	区域運行型デマンドタクシー
	宇久地区	(区域全域が受益地)
	小佐々地区	<u> </u>
	吉井地区	路線バス便数が高密度で、主に旧
	江迎地区	
レベル3	柚木地区	市内では一定の人口集積がみら
	中里・皆瀬地区	れ、集積傾向も強い。
	相浦地区	
	日宇地区	
レベル2	早岐地区	<u>路線定期運行型中心</u>
	中央地区	(路線周辺部のみ受益地)
レベル1	大野地区	\FH \W\\FH \FF \FF \FF \FF \FF \FF \FF \FF \FF

(資料)「H22 年度交通不便地区調査」より

#### 交通不便地区対策を進めている3地区



#### (3)公共交通の事業者の現状

#### ①鉄道

- ・鉄道会社としては、九州旅客鉄道株式会社(JR九州)と松浦鉄道株式会社(MR)が佐世保市内で運行しています。
- ・相互乗り入れについて、現在は朝の1運行のみMRの車両がJR九州の早岐駅まで乗り入れています。

#### 事業者概要一覧表

	九州旅客鉄道株式会社(JR九	松浦鉄道株式会社(MR)
	州)	
	福岡市博多区博多駅前3丁目25番	長崎県佐世保市白南風町1番10号
本社所在地	21 号	
本社別往地	(長崎支社:長崎市尾上町1番 89	
	号)	
吸纳友 亚纺粉	• 佐世保線	・西九州線
路線名・系統数	・大村線	
	• 佐世保線:肥前山口~佐世保	・西九州線
	営業キロ/48.8 km	営業キロ/93.8 km
	駅/13 駅	駅/57 駅
	• 大村線: 早岐~諫早	
	営業キロ/47.6 km	
路線延長	駅/11 駅	
	・全線	
	線区/22 線区	
	営業キロ/2,273.0km	
	駅/566 駅	
	• 佐世保駅	• 佐世保駅
<b>表去</b> 1 旦	3,635 人/日(降車客含まず)	691 人/日(降車客含まず)
乗車人員	・早岐駅	
	1,392 人/日(降車客含まず)	

(資料) 各社ホームページより

#### ②乗合バス

- ・乗合バスの事業者としては、西肥自動車株式会社、佐世保市交通局、させぼバス(佐世保 市交通局の100%出資子会社)の3社が運行しています。
- ・西肥自動車株式会社は路線バスの他に高速バスや空港バスの運行を行っています。佐世保 市交通局の路線バスにおいては、車両台数の2/3についてはさせぼバスに委託して運 行しています。また、させぼバスは25系統について自主運行しています。

#### 事業者概要一覧表

	西肥自動車株式会社	佐世保市交通局	させぼバス	
本社所在地	長崎県佐世保市白南 風町9番2号	長崎県佐世保市白南 風町7番38号	長崎県佐世保市白南 風町7番38号	
路線名・系統数	382 系統 (本土乗合系統)	345 系統	25 系統	
実車走行キロ (km)	10, 829, 886	4, 117, 808	162, 880	
輸送人員 (人)	9, 974, 803	9, 216, 298	442, 294	

(資料) 平成25年度 各社実績より

#### ③タクシー

- ・佐世保市内では約600台のタクシーが営業しています。
- ・1 両当たり人口は 430(人)であり、全国平均よりも多い状況です。

#### タクシー一両当たり人口

			車両数	人口	1両当たり
					人口
佐	加盟タクシー会社	法人	492 台		
世			(16 社)	255 (千人)	420 (1)
保		個人	100 台	(平成 27 年度)	430 (人)
市			(1組合)		
全国	全国 (H25 データ)				
			243, 247 台 (54, 575 事業者)	127, 298 (千人) (平成 25 年度)	523 (人)

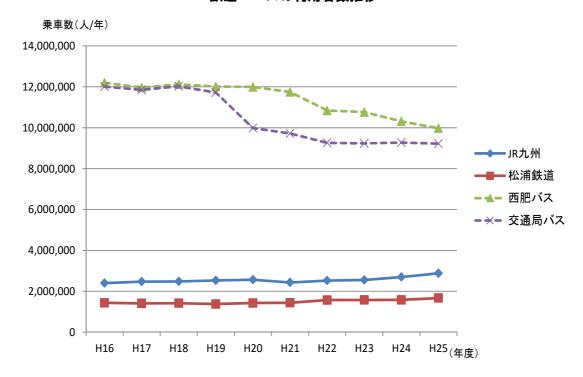
(資料)「佐世保市タクシー協会ホームページ」

「(社) 全国ハイヤー・タクシー連合会ホームページ」

より

#### (4)公共交通の利用動向

- ・JR九州については、利用者は増加傾向にあります。ハウステンボス等への観光客の増加による影響が考えられます。
- 松浦鉄道については、ここ数年は微増傾向にあります。
- ・西肥バスについては、近年は一貫して減少傾向にあります。
- 市交通局については、平成 19 年から 20 年にかけての大幅な減少後は微減傾向にあります。
- ・松浦鉄道は通学利用者の割合が多く、バスは敬者・福祉特別乗車証の利用割合が高い傾向 にあります。



鉄道・バスの利用者数推移

鉄道・バスの利用者構成

種別	JR九州	松浦鉄道	西肥バス	交通局
通勤定期	16.4%	10.0%	5.9%	11.3%
通学定期	22.9%	53.4%	14.1%	5.2%
敬老福祉	-	-	23.6%	28.2%
その他	60.6%	36.6%	56.3%	55.3%

(資料) 各事業者資料より

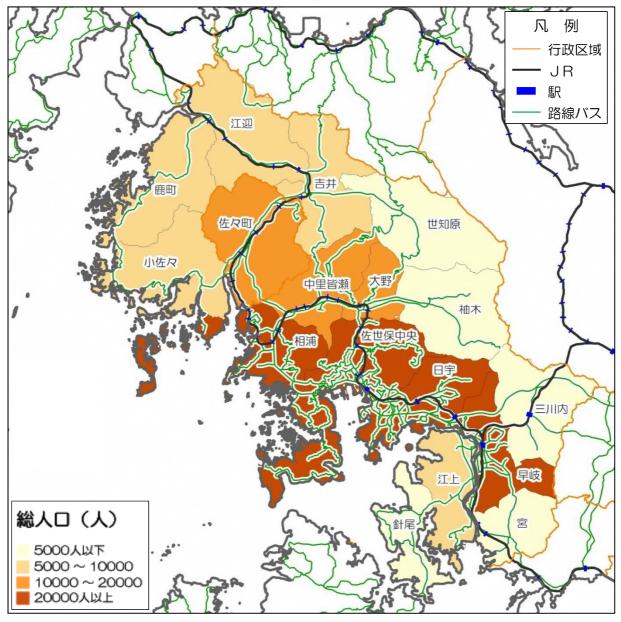
#### (5)地域における公共交通ネットワークの現状

#### ①地域の公共交通と人口・人口密度の関係

#### ア人口

・地域別の人口では、佐世保市が目指す将来都市構造(都市計画マスタープランより)において都市核として位置付けられている佐世保市中央、さらには地域核として位置付けられている相浦及び早岐、その他日宇で多くなっています。

#### 佐世保市の地域別人口

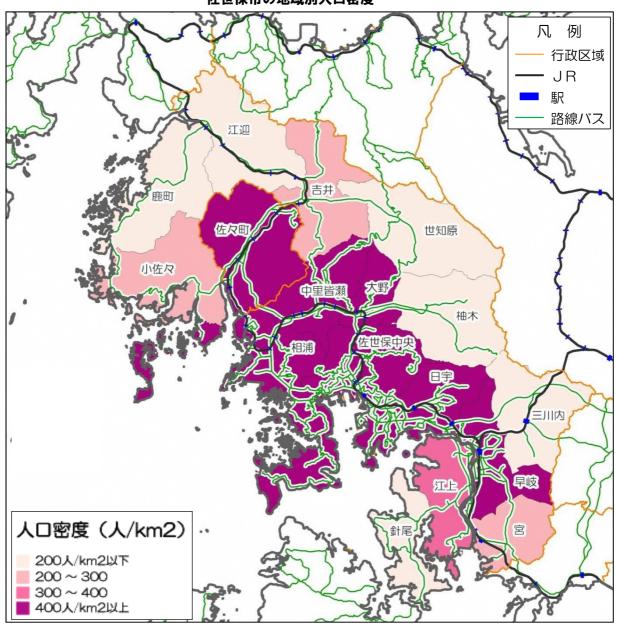


(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」を基に地区ごとに整理

#### イ 人口密度

・人口密度も同様に、佐世保中央、相浦、早岐及び日宇で高く、加えて、大野(地域核)、 中里皆瀬(以上をまとめて、以下「拠点市街地連接地域」といいます。)、佐々町で高くなっています。一方、郊外部に行くほど低い傾向にあります。

#### 佐世保市の地域別人口密度

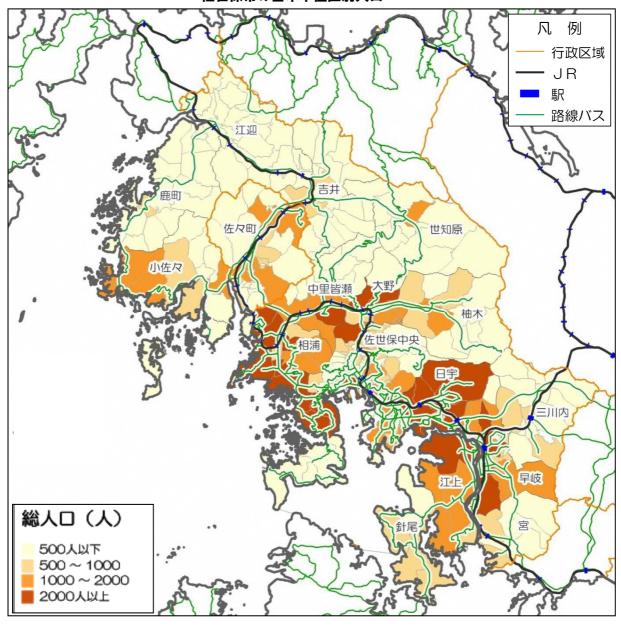


(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」を基に地区ごとに整理

#### ウ 基本単位区別人口

・地域別の人口をより詳細に見た場合、拠点市街地連接地域、江上及び佐々町のJR沿線やMR沿線に加え、柚木並びに合併地域である世知原及び小佐々のバス路線沿線に、人口が多い(千人以上)単位区が分布しています。

#### 佐世保市の基本単位区別人口

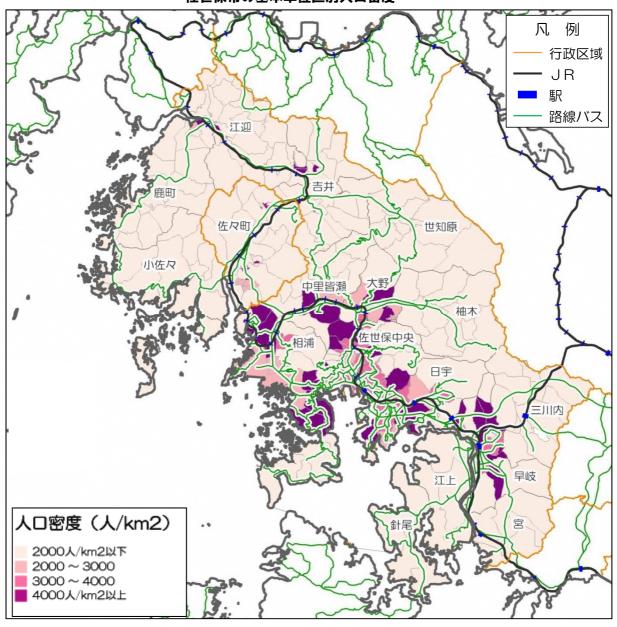


(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」より

#### 工 基本単位区別人口密度

・地域別の人口をより詳細に見た場合、拠点市街地連接地域、江上及び佐々町のJR沿線やMR沿線に加え、柚木並びに合併地域である世知原及び小佐々のバス路線沿線に、人口が多い(千人以上)単位区が分布しています。

#### 佐世保市の基本単位区別人口密度



(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」より

#### オ 常住地による 15 歳以上通学者数

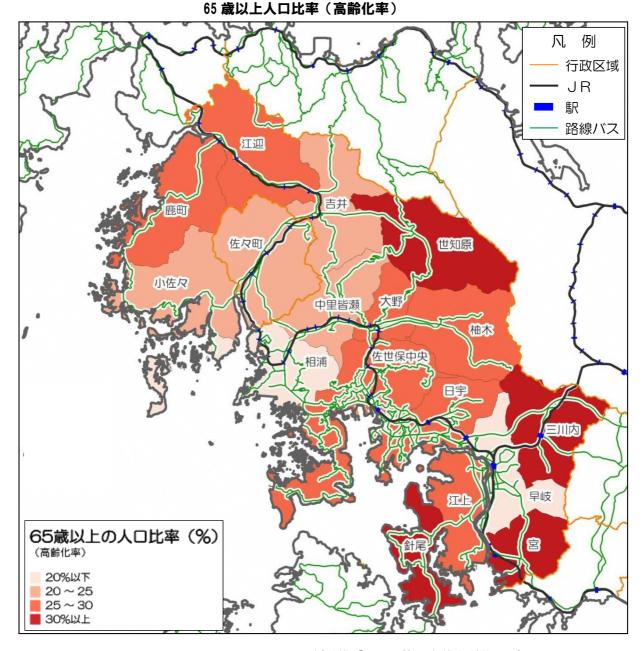
• 15 歳以上の通学者数は、拠点市街地連接地域及び佐々町で多く、郊外部に行くほど少ない傾向にあります。

## 常住地による 15 歳以上通学者数 凡 例 行政区域 JR 駅 路線バス 江迎 吉井 佐久町 世知原 小佐々 佐世保中央 三川内 早岐 常住地による15歳以上通学者数 100人以下 100 ~ 250 250 ~ 500 500人以上

(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」より

#### 力 65 歳以上人口比率(高齢化率)

• 高齢化率は、相浦及び早岐で最も低く、世知原、三川内、宮、針尾など北部エリア及び東部エリアの一部並びに黒島で高齢化率が特に高くなっています。



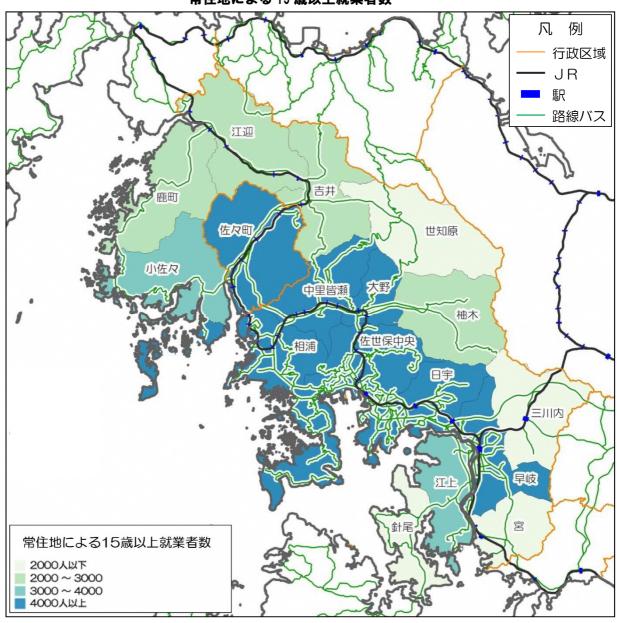
(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」より

#### ②地域別の通勤・通学流動と公共交通の関係

#### ア 常住地による 15 歳以上就業者数

• 15 歳以上の就業者数は、拠点市街地連接地域及び佐々町で多く、郊外部に行くほど少ない傾向にあり、特に世知原、三川内、宮、針尾で少なくなっています。

#### 常住地による 15 歳以上就業者数

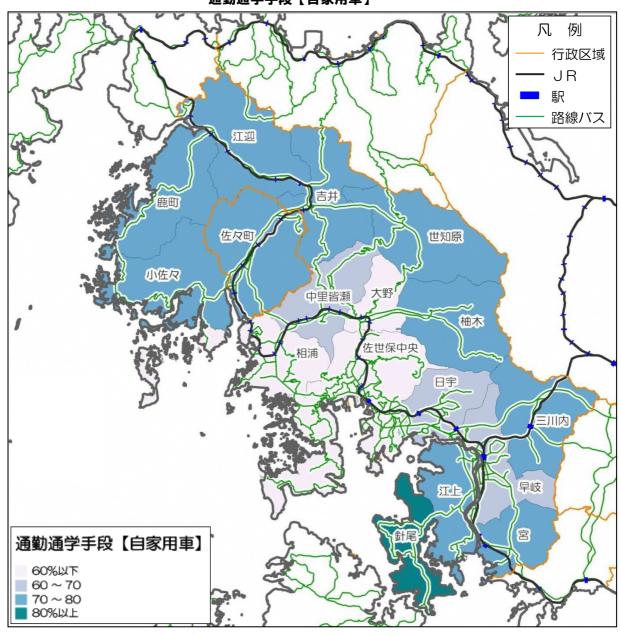


(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」より

#### イ 通勤通学手段【自家用車】

- ・通勤通学時の交通手段として自家用車を利用している人の割合は、針尾地域で80%以上 と高く、その他郊外部において自家用車の分担率が70%以上と高くなっていますが、拠 点市街地連接地域では70%未満と比較的低い傾向にあります。
- 拠点市街地連接地域以外では、自家用車の分担率が比較的高くなっています。

#### 通勤通学手段【自家用車】



(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」より

#### ウ 通勤通学手段【鉄道】

・鉄道での通勤通学の割合は、JR 沿線のうち早岐及び宮、MR 沿線の江迎、吉井、相浦及 び中里皆瀬並びに佐々町で比較的高くなっています。

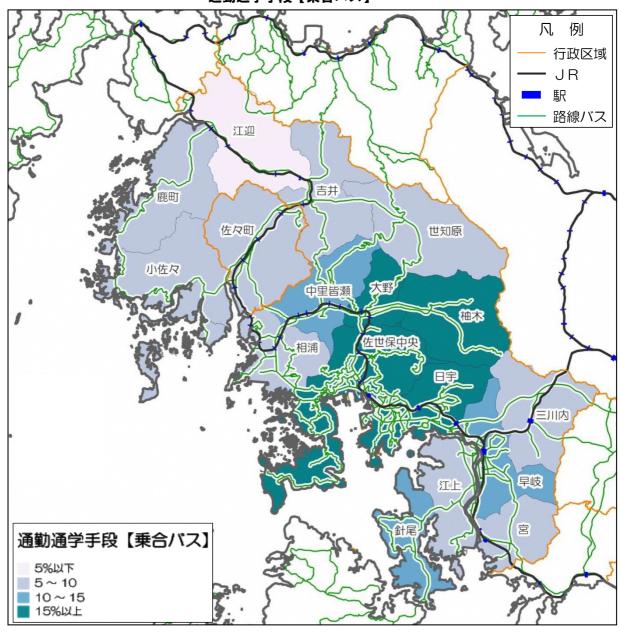
## 通勤通学手段【鉄道】 凡 例 行政区域 JR 駅 路線バス 江迎 吉井 佐夕町 世知原 小佐々 柚木 佐世保中央 三川内 早岐 通勤通学手段【鉄道・電車】 2%以下 2~3 3~4 4%以上

(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」より

#### エ 通勤通学手段【乗合バス】

・乗合バスでの通勤通学の割合は、特にバスの運行本数の多い矢峰営業所~大野営業所~佐世保駅前~黒髪営業所を結ぶ地域(佐世保中央、日宇、大野及び柚木)で高い傾向にある。また、拠点市街地連接地域から外れた針尾等でも一定の需要がある。

#### 通勤通学手段【乗合バス】

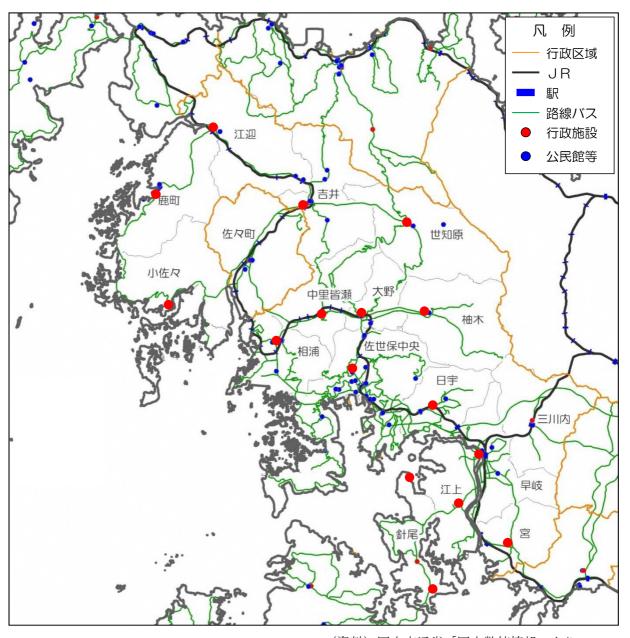


(資料)「H22 国勢調査基本単位区データ」より

#### ③各種施設立地と公共交通の関係

#### ア 行政関連施設

- ・行政施設については、合併前の行政区単位で立地(市役所、16支所、1行政センター (宇久)) しており、その多くがバス路線沿線となっており、公共交通でアクセス可能と なっています。
- ・公民館等については佐世保中央に集中して立地していますが、市全域に分布している状況です。



(資料) 国土交通省「国土数値情報」より