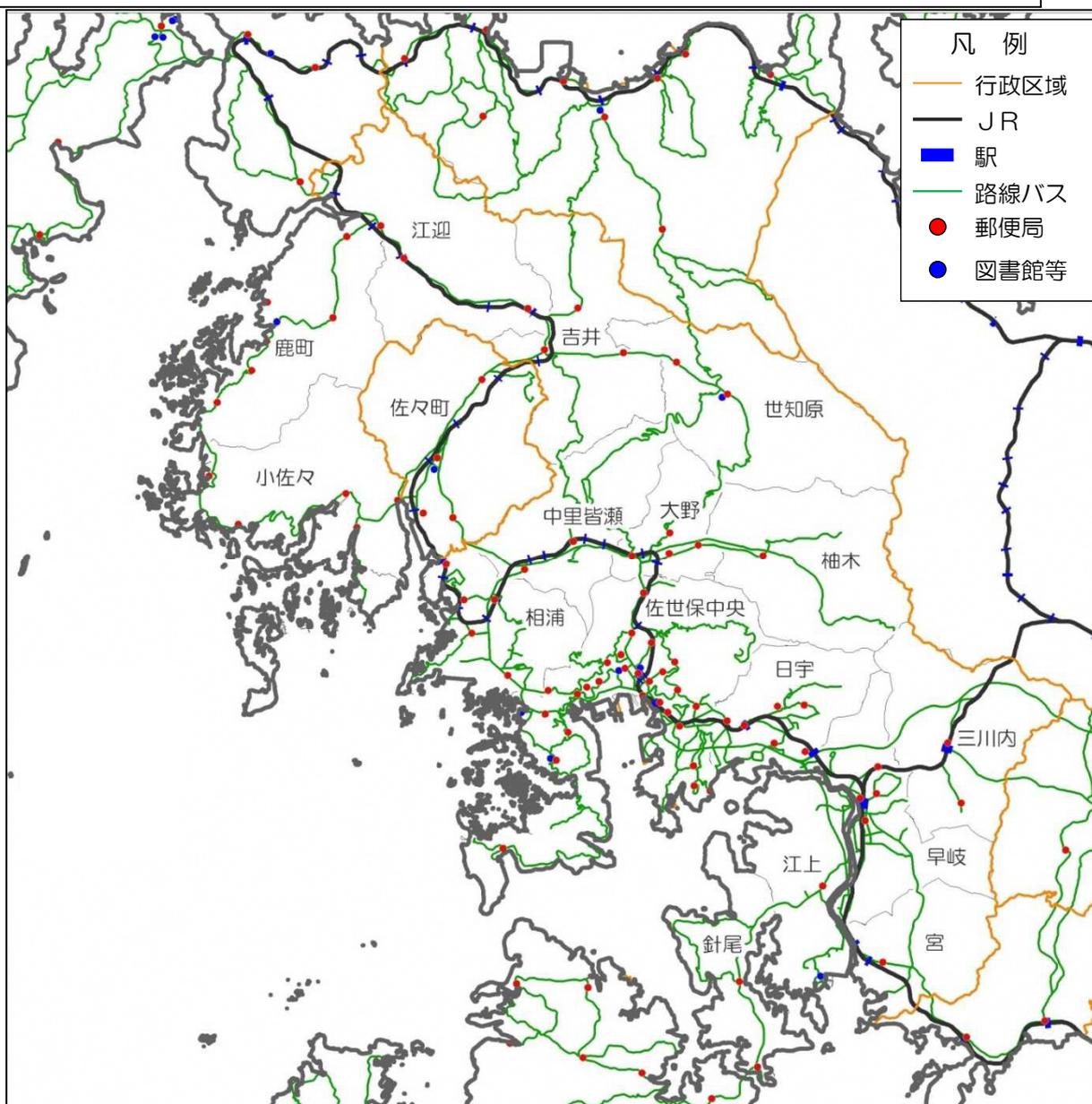


イ その他公共施設

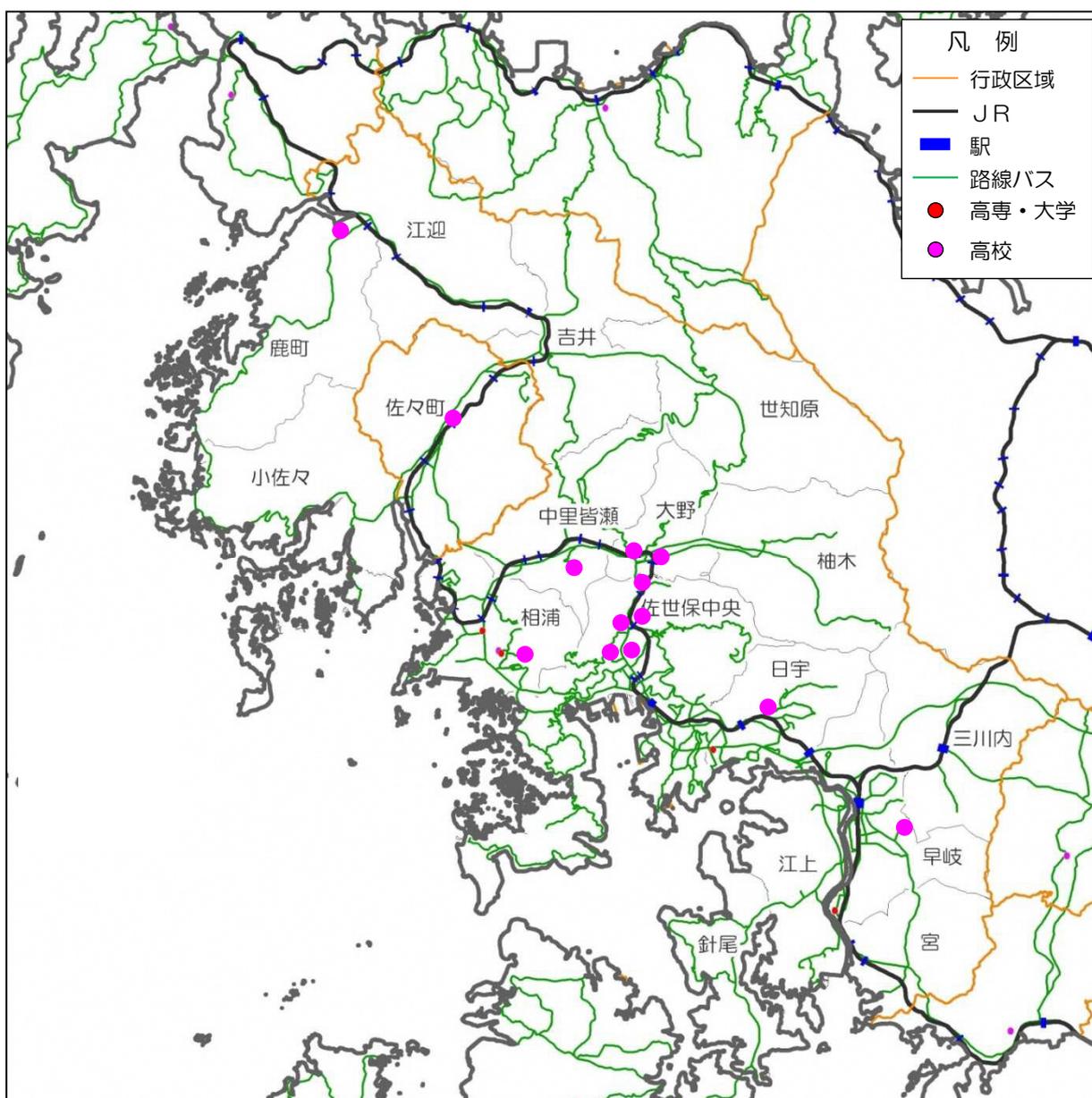
- その他公共施設として、郵便局についても市全域に分布しており、その多くがバス路線沿線となっています。



(資料) 国土交通省「国土数値情報」より

エ 学校(高校以上)

• 学校については、佐世保中央及び相浦、大野、中里皆瀬などの幹線バス路線沿線に多く立地しているものの、幹線から入り込んだ支線沿線等に立地する高校も見られ、バス路線でカバーされている状況です。



(資料) 国土交通省「国土数値情報」より

④地域別の現状のまとめ

- 佐世保市内では、人口密度が高い単位区の集中等がある拠点市街地連接地域は、自家用車への依存度が小さくなっています。
- 佐世保中央周辺では、乗合バスの利用率が高くなっています。
- 鉄道は、路線が整備されている地域での利用が多くなっていますが、佐世保中央ではバスの利用が多いことから、鉄道の利用率はそれほど高くありません。

	人口	人口密度		15歳以上通学者	15歳以上就業者	通勤通学手段			
		千人以上の単位区あり	400人/km ² 以上 (△は300人以上)	4000人以上の単位区あり	500人以上 (△は250人以上)	4000人以上 (△は3000人以上)	自家用車 70%以上	鉄道 3%以上	乗合バス 10%以上
小佐々	○		△		△	△	○		
鹿町					△		○		
江迎				ごく一部			○	◎	
吉井		△		ごく一部	△		○	◎	
世知原	○						○		
柚木	○						○		◎
(佐々町)	○	○		ごく一部	○	○	○	◎	
相浦	○	○		○	○	○		◎	
中里皆瀬	○	○		○	○	○		◎	○
大野	○	○		○	○	○		◎	◎
佐世保中央	○	○		○	○	○			◎
日宇	○	○		○	○	○			◎
早岐	○	○		○	○	○		◎	○
三川内							○		
宮			△				○	◎	
針尾							◎		○
江上	○		△		△	△	○	○	

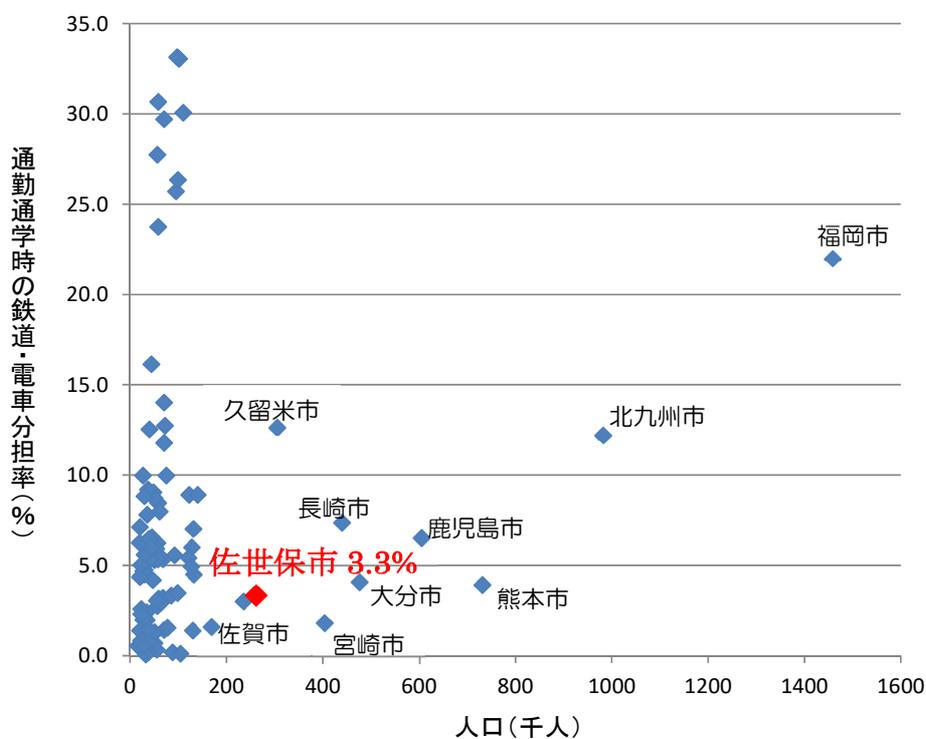
拠点市街地連接地域

(6) 鉄道とバスの分担率

① 通勤通学時の鉄道の分担率

・佐世保市における鉄道での通勤通学の分担率は、九州各市と比較した場合、人口規模が同規模の都市と比較して同程度であるものの、佐世保市より人口規模が小さい都市においても分担率が高い都市は多く見られます。佐世保市では、JR・MRとも全区間が単線であり、バスと比べても運行本数が少ないことがその要因であると考えられます。

通勤通学時の鉄道の分担率

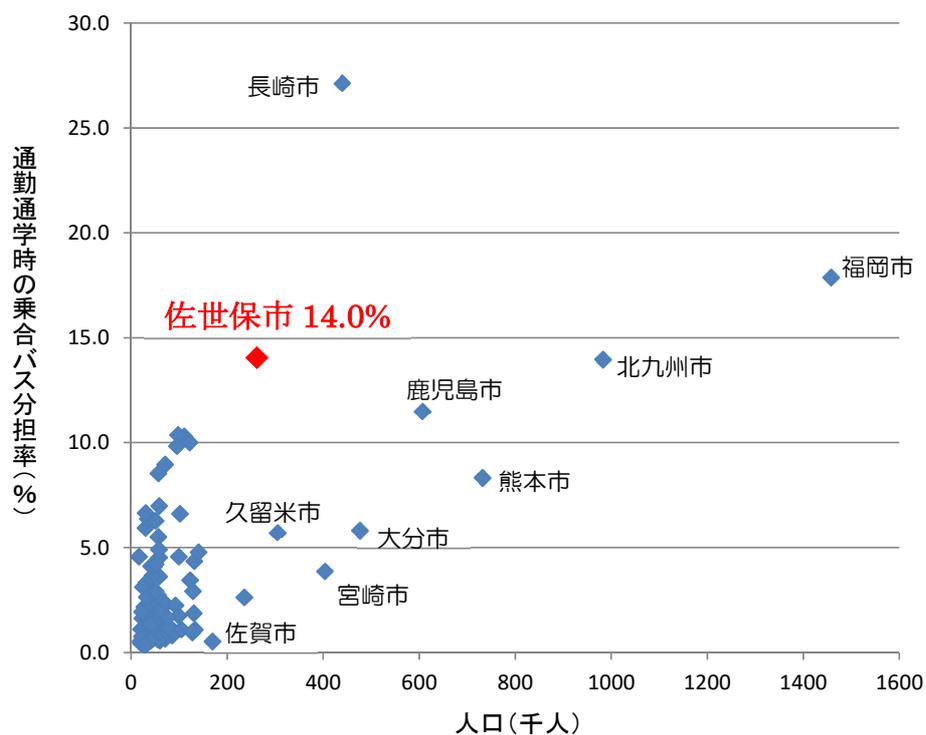


(資料)「H22 国勢調査 (離島は除く)」より

②通勤通学時の乗合バスの分担率

- 一方、乗合バスでの通勤通学の分担率は、長崎市や福岡市を除き、九州内の都市と比較して高くなっており、通勤通学時の交通手段として非常に重要な役割を担っていることが伺えます。

通勤通学時の乗合バスの分担率



(資料)「H22 国勢調査(離島は除く)」より

(7) 交通モード間の連携の現状

以下の調査データを基に、交通モード間の連携の現状について整理しました。

調査概要

調査対象バス停：5箇所

(主要交通拠点：1箇所)

- ・佐世保駅前バス停（西肥バスバスセンター含）

(その他バス停：5箇所) ※主にバスの起終点となっている箇所

- ・江迎バスセンター
- ・佐々バスセンター
- ・松浦町～島瀬町～京町バス停

※対象区間を調査員が随時移動しながらアンケートを配布

- ・大宮町バス停
- ・田子の浦バス停

調査方法：調査員による手渡し配布・郵送配布（はがきサイズ）

調査時期：平日1日、休日1日

平日：平成26年11月27日（木）

休日：平成26年11月29日（土）

調査時間帯：7:00～19:00

調査内容：○属性（性別、年齢）

○行動特性（目的、出発地・目的地、移動手段、乗換の有無、頻度、時間帯）

○乗換について（乗換状況、乗換にあたっての問題点）

○公共交通へのニーズ など

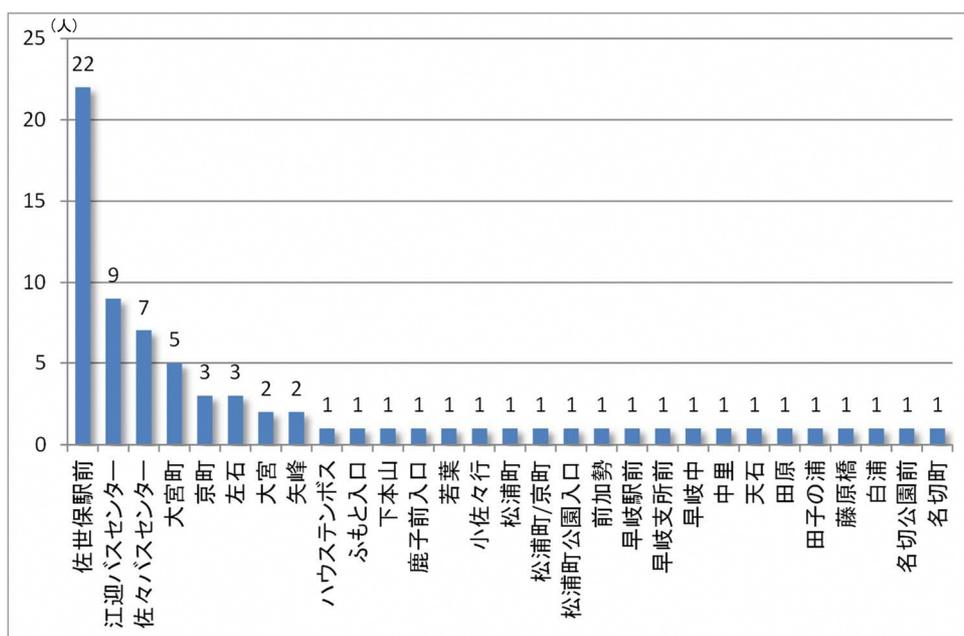
配布枚数：1,964

回収枚数：282（回収率14.1%）

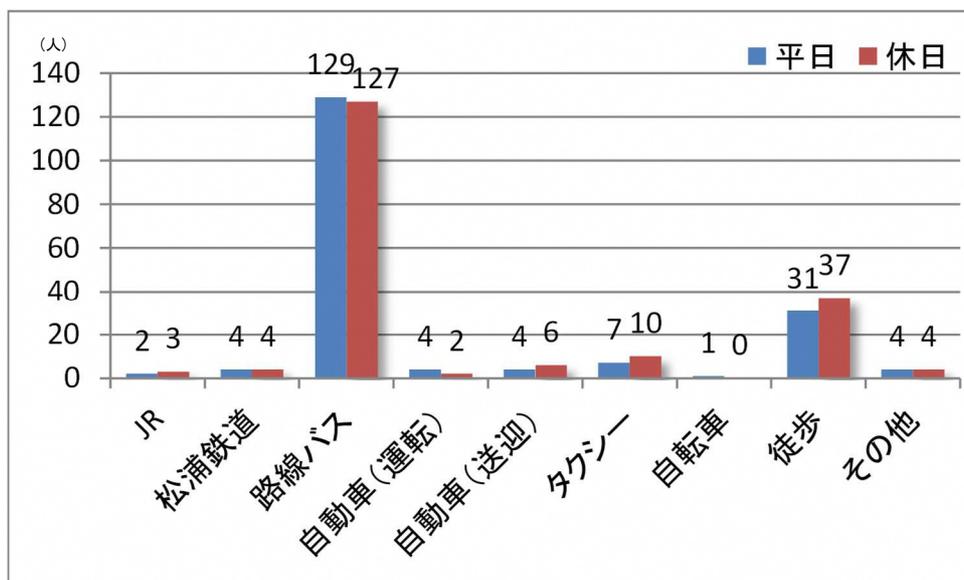
① 乗換の地点

- 主な乗換バス停は、佐世保駅前が最も多く、次いで江迎バスセンター、佐々バスセンターとなっており、路線バス相互に加え、JR もしくは松浦鉄道と路線バス間で乗換えしていることがうかがえます。

乗換の地点



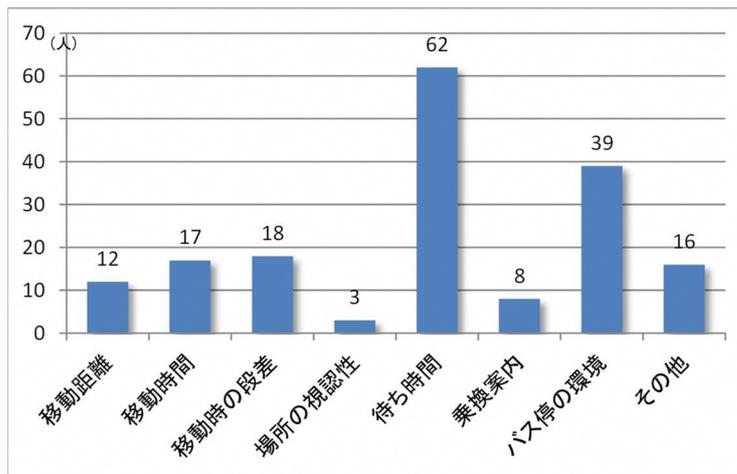
利用した交通手段(複数回答)



②乗換に際しての問題点（複数回答）

- 乗換に際しての問題点としては、交通手段相互の待ち時間に対する指摘が最も多く、その他、バス停での待ち環境などに対する指摘も多くなっています。

乗換に際しての問題点（複数回答）



（その他の意見）

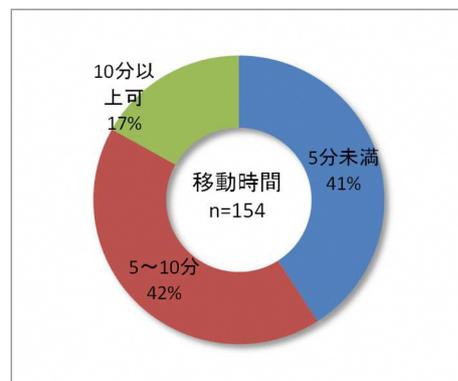
- 土・日は 15:00 台のバスが無い
- 市営と西肥バスの時間がいつも一緒
- バスが必ず遅れる
- ステップが高いものがあり乗りにくい事がある
- 乗り降りに苦慮している
- 時間待ちで不便
- バスの本数が少ない
- バスの時間が合わない為、乗れない
- 直通が無く乗換が必要
- バスの乗降口が高い
- 10分以上長く待つ事がある
- 駅前で降りると横断歩道を渡らなければならない

④乗換にあたっての条件

【乗換場所への移動時間】

- 駅もしくはバス停等から乗換場所までの移動時間としては、5～10分未満が最も多く、10分未満で約8割を占める状況です。

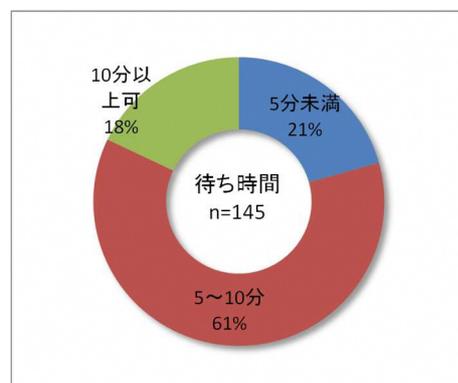
		平日(人)	休日(人)	合計(人)	割合(%)
時間	5分未満	34	29	63	40.9
	5～10分	30	35	65	42.2
	10分以上可	11	15	26	16.9
	合計	75	79	154	100.0



【乗換バス停での待ち時間】

- 乗換バス停での待ち時間としては、5～10分未満が最も多く、約6割を占めている状況であり、5分未満が約2割となっています。

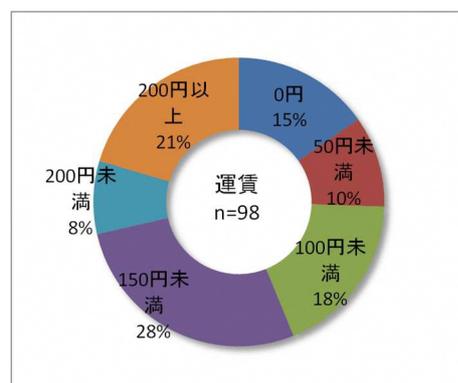
		平日(人)	休日(人)	合計(人)	割合(%)
時間	5分未満	20	10	30	20.7
	5～10分	40	49	89	61.4
	10分以上可	12	14	26	17.9
	合計	72	73	145	100.0



【乗換なしと比較した場合の運賃の許容範囲】

- 乗換に伴い乗り換えなしと比較して運賃が増加する場合の許容範囲としては、100円未満で約5割をしめており、150円未満で約7割となっています。

		平日(人)	休日(人)	合計(人)	割合(%)
運賃	0円	5	10	15	15.3
	50円未満	7	3	10	10.2
	100円未満	9	9	18	18.4
	150円未満	18	9	27	27.6
	200円未満	2	6	8	8.2
	200円以上	12	8	20	20.4
	合計	53	45	98	100.0



(8) 鉄道とバスの役割分担の現状

- 鉄道は、郊外を中心に、通勤通学（特に通学）を始めとした市民の生活の足を支えるとともに、広域輸送としての役割や、観光客等の外からの交流にも貢献しています。
- バス利用者は減少しているものの、中央部およびその周辺地域における移動を中心に、市民の生活に密着した存在となっています。

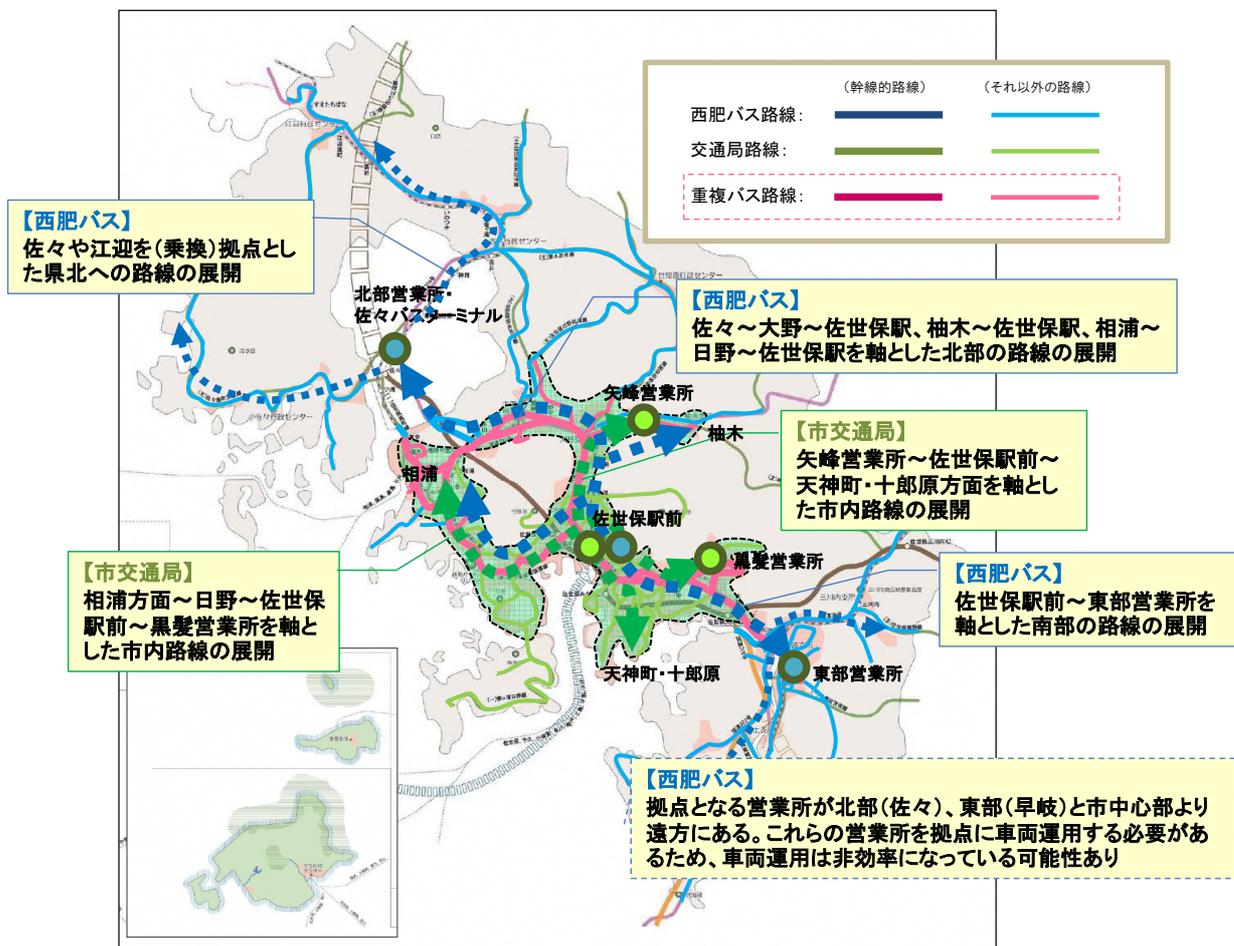
	利 用 状 況	役 割
鉄 道	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄道での通勤通学の割合は、中心部の沿線より郊外の沿線地域のほうが4%以上と比較的高くなっています。郊外ほどバス本数が低い傾向があり、また中心部周辺と比較し、様々な施設が鉄道駅中心に立地していることから、鉄道利用率が高いものと推測されます。 • 一方、中心部では、バスの利用率が高く、通勤通学の鉄道利用率は2%以下と低くなっています。この理由はバスの項目で記載しています。また、唯一、大野地域は高校が鉄道沿線に複数あることから、3~4%と利用率が高くなっています。 • 市内の観光客増加に対応して利用者が増加する傾向にあります。 	<ul style="list-style-type: none"> • 郊外を中心に、通勤通学を始めとした市民の生活の足を支えていることがうかがえます（通学等では、定時性や移動時間を有効活用しやすい特性を発揮できる可能性もあります）。 • 広域輸送としての役割、レジャー性がバスより高いこと等から鉄道が観光客等の外からの交流にも貢献していることがうかがえます。 <p>→この点からも、鉄道間や、公共交通を中心とした他の端末交通モードとの連携による移動経路全体の利便性の向上と域外へのそのアピールが期待されます。</p>
バ ス	<ul style="list-style-type: none"> • 中心部である矢峰営業所~大野営業所~佐世保駅前~黒髪営業所を結ぶ地域（大野、柚木、佐世保中央、日宇）は、通勤通学のバスの利用率が15%と非常に高くなっています。バスの本数が双方向に1日500本以上運行される等、バスの利便性が高いこと、また様々な施設が鉄道駅中心ではなく、地域内に分散して立地していることなどからも、バスが相対的により好まれていることが推測されます。 • 市街地接続地域から外れた針尾等でも一定の利用率があります • 郊外になればなるほどバスの本数は少なくなる傾向があり、鉄道の項目で記載している理由からも鉄道の利用率が高くなる分、バスの利用率は低い傾向にあります。とはいえ、江迎を除いた全ての地域でバスの利用率は5%以上であり、他都市と比べても比較的高い水準にあります。 	<ul style="list-style-type: none"> • 自動車利用の普及、人口減少等から、全国的傾向に違わず、バス利用者は右肩下がりに減少していますが、中央部及びその周辺地域を中心に、鉄道駅がない地域を含め、バスの利用率は全国と比較して高く、市民生活に密着した存在であることがうかがえます。 <p>→公共交通ネットワークに大きな位置を占めるバスについて、人口減少に対応した持続可能な経営を図りつつ、バス間や他モードとの連携を強化し、高齢者を含め、自家用車に過度に依存しなくて済む生活移動を支えていくことが期待されます。</p>

4. 乗合バスの現状

(1) バス事業の概要（路線バスネットワーク）

- 市内の路線バスネットワークについては、基本的には市の周辺部と中心市街地を結ぶ路線が西肥バス、市街地エリアの路線は市交通局（させぼバス含む）が担っています。市街地エリアにおいては両事業者の路線が重複しています。
- 市の北部エリアからは中心市街地方面への路線が多数設定されています。市外の佐々町はバスターミナルや西肥バスの北部営業所が立地するなど交通結節機能を有しており、ここより南方では、地域核である相浦地区や大野地区を経由して中心市街地に至る系統、また柚木・矢峰を起点として中心市街地に至る系統が数多く運行されています。
- 市南部エリアからも中心市街地に向けて路線が多数設定されています。市南部エリアの地域核である早岐地区では、JR九州の早岐駅や西肥バスの東部営業所が立地するなど交通結節機能を有しています。中心市街地に向けて市街化が進んでいることから、ここ以北では運行頻度も多くなっています。また、天神町・十郎原やもみじが丘等の住宅地からも数多くの系統が運行されています。

佐世保市内の路線バスネットワーク

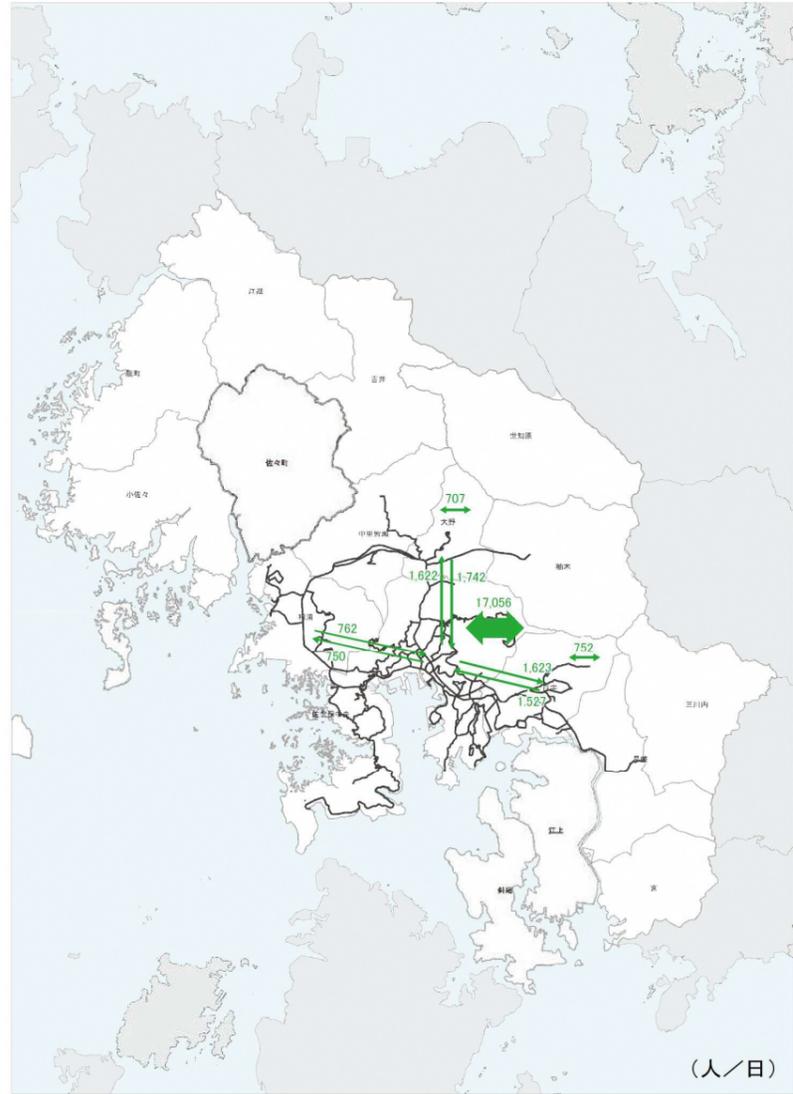


(2) バス路線の状況

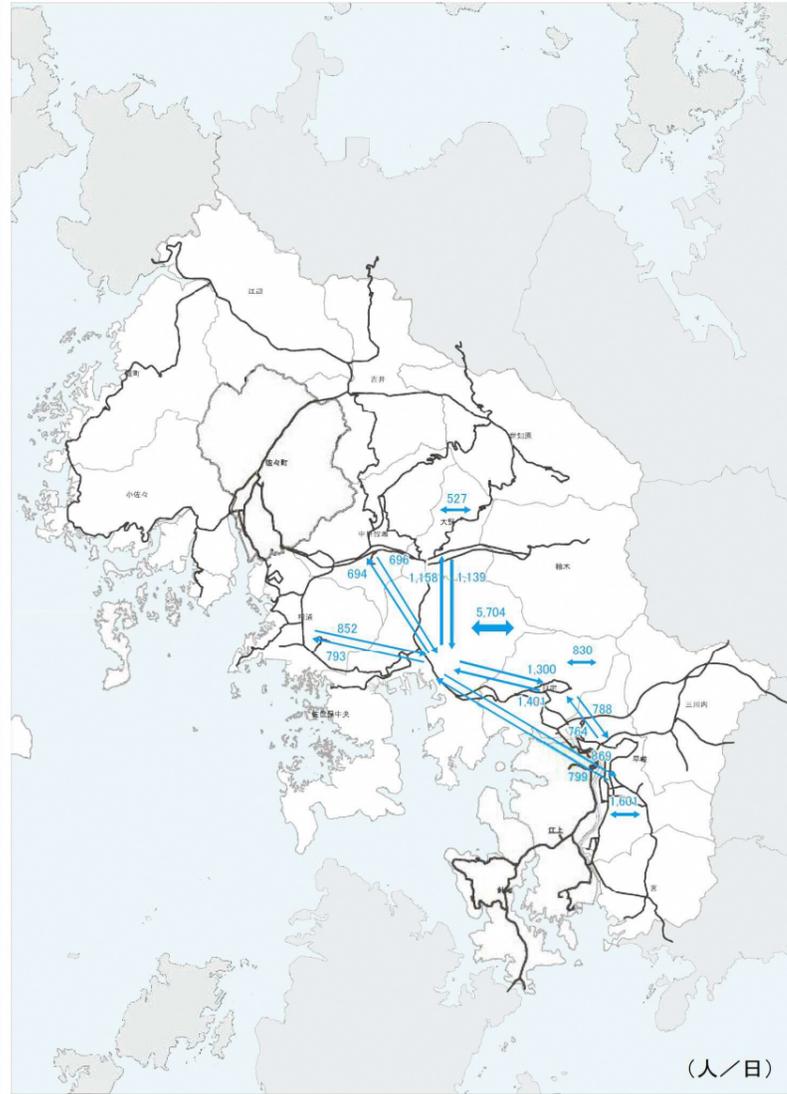
① 地域間の利用者数

- 市交通局、西肥バス共に佐世保駅を中心に北西から南東方向への利用者が多いことがわかります。
- 佐世保市の地形により形成された、都市核と地域核とを結んでいることがわかります。
- 佐世保中央地域内での利用が多いことがわかります。

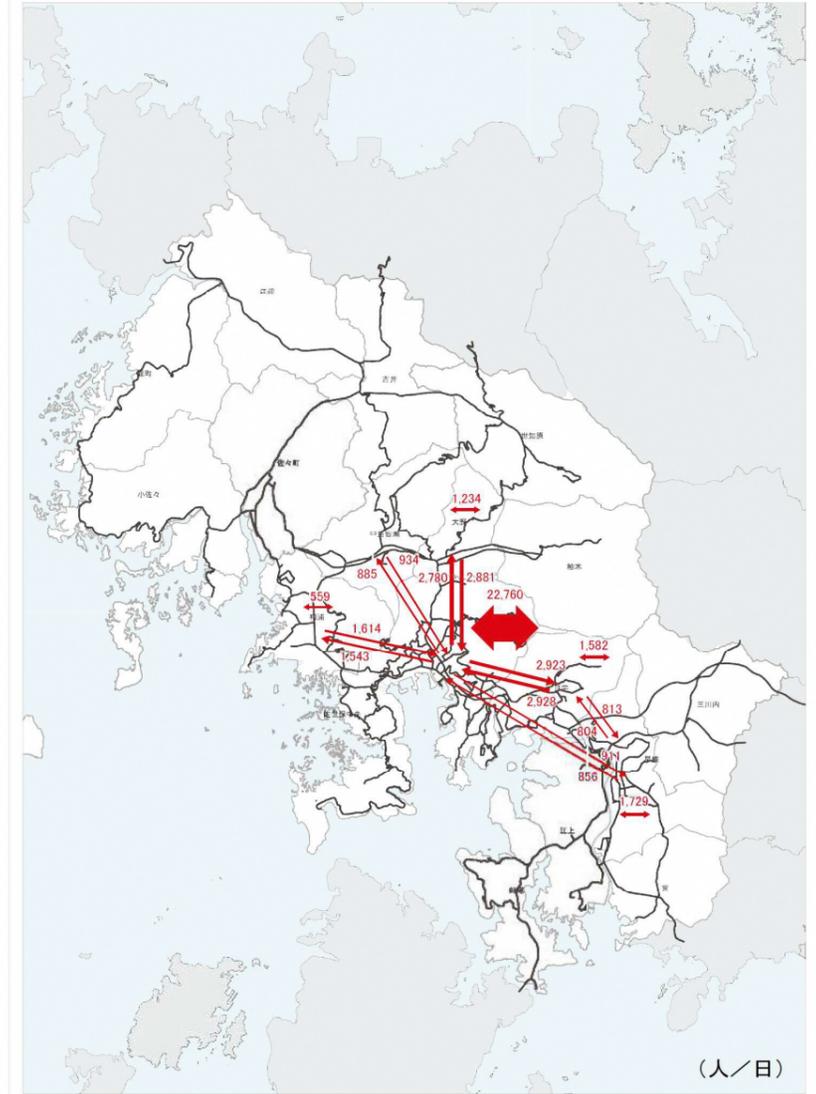
〔市交通局〕



〔西肥バス〕



〔事業者計 (市交通局+西肥バス)〕



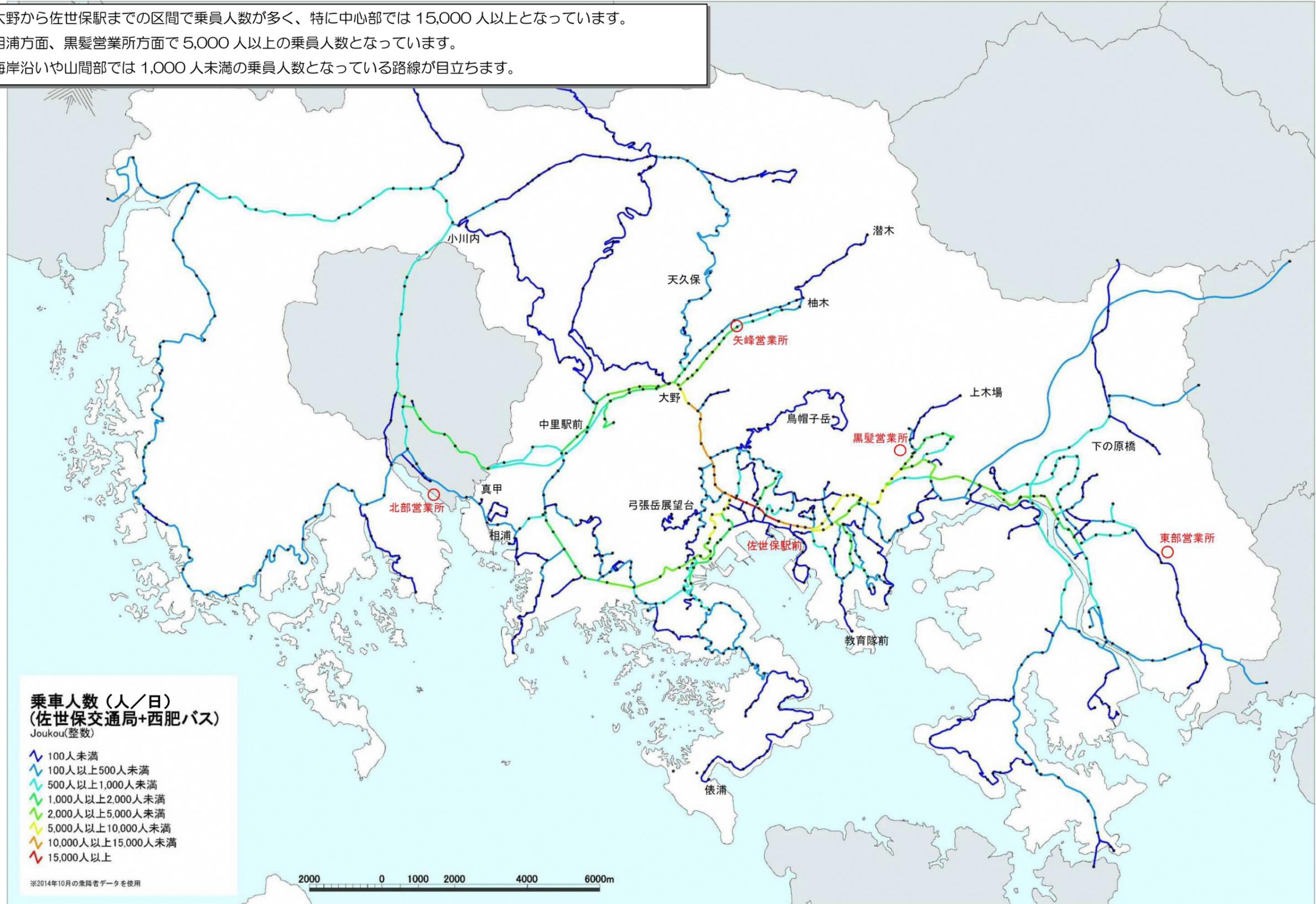
※平成 26 年 10 月 7 日 (火)、8 日 (水)、9 日 (木) の IC カードデータをもとに、1 日平均の利用状況を想定した数値。

※500 人/日以上の利用を図示。

※水平の矢印は、同一地域内での移動を表現。

② 乗員人数

- 大野から佐世保駅までの区間で乗員人数が多く、特に中心部では 15,000 人以上となっています。
- 相浦方面、黒髪営業所方面で 5,000 人以上の乗員人数となっています。
- 海岸沿いや山間部では 1,000 人未満の乗員人数となっている路線が目立ちます。



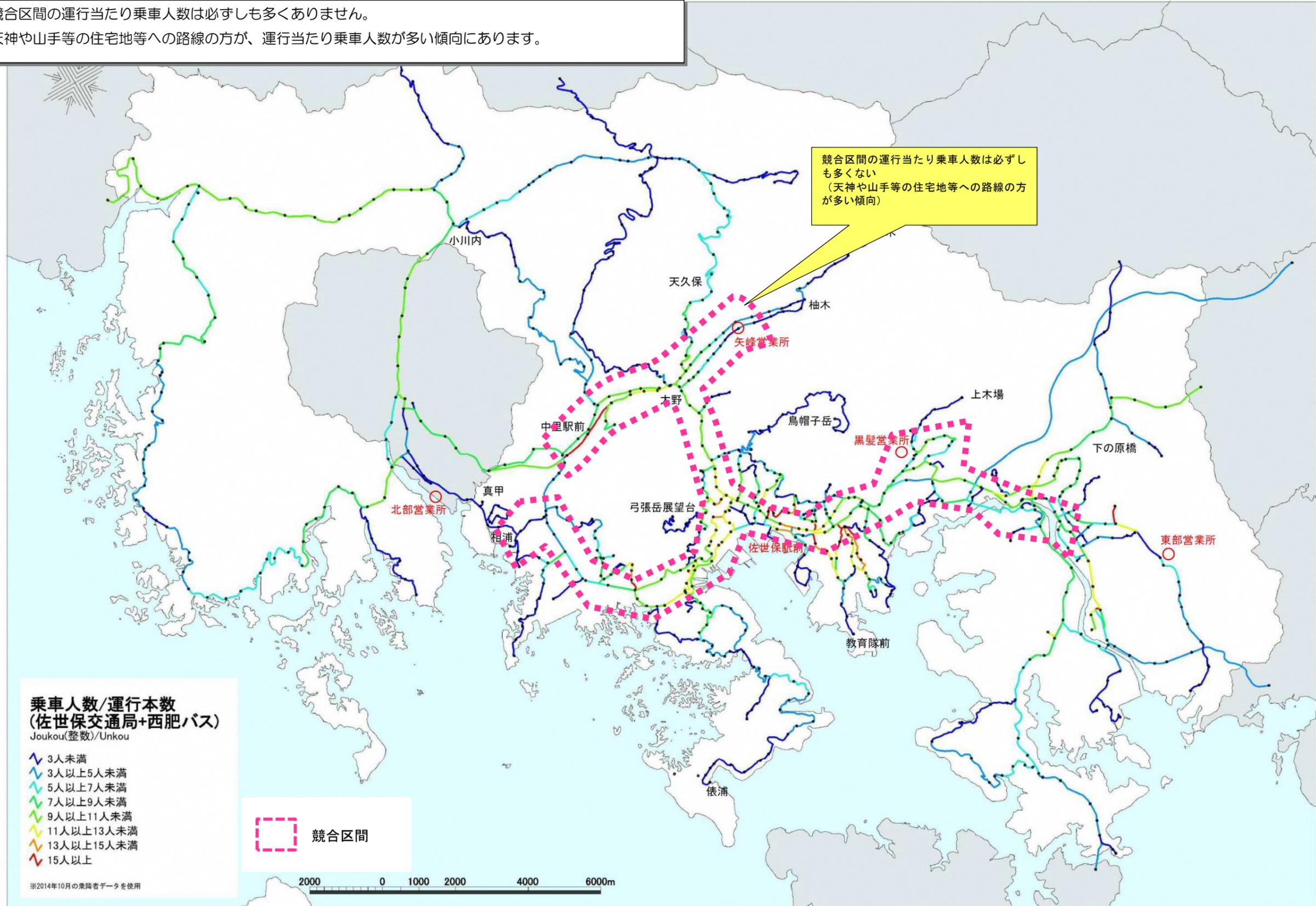
③ 運行本数

- 大野から佐世保駅までの区間で運行本数が多く、特に中心部では 1,500 本以上となっています。
- 矢峰から大野までの区間、佐世保駅から黒髪営業所までの区間で 500 本以上となっています。
- 乗員人数と比較すると、海岸沿いや山間部の中でも頻度に差がある傾向となっています。



⑤ 運行効率（乗車人員／運行本数）

- 競合区間の運行当たり乗車人数は必ずしも多くありません。
- 天神や山手等の住宅地等への路線の方が、運行当たり乗車人数が多い傾向にあります。



④余剰輸送量

- 運行本数×定員-実乗車人員にて余剰輸送量を算出しました。
(定員は中型ノンステップバスの25席としています)
- 2社の競合区間の余剰輸送力が大きくなっています。(5,000人/日以上)の区間が多い)
- 主な断面をみると、実乗車人数よりも余剰輸送量が多くなっており、総輸送力(総席数)に対する実乗車人数の割合(乗車率)は4割程度となっています。

