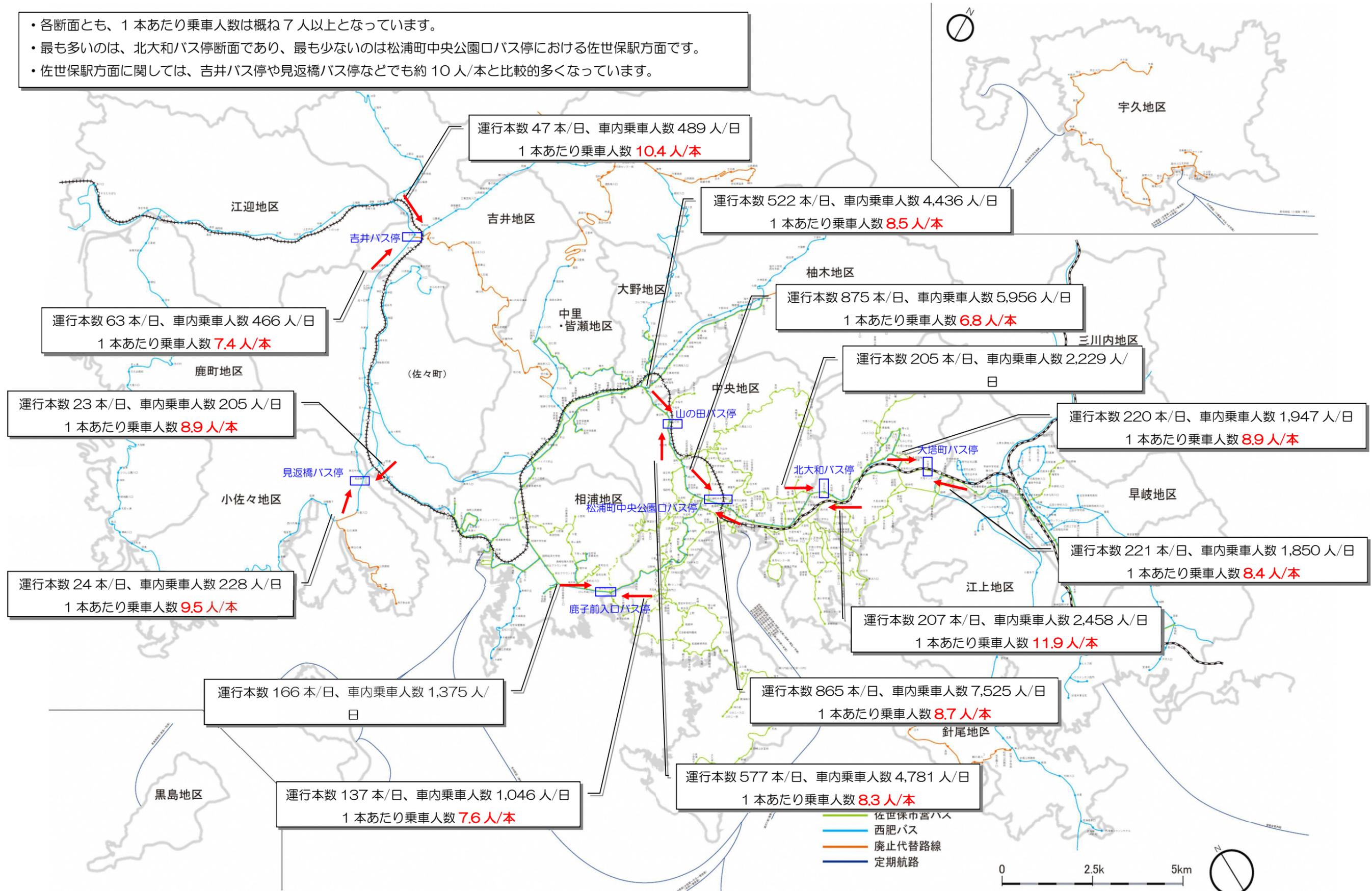


(3) 特定区間の分析

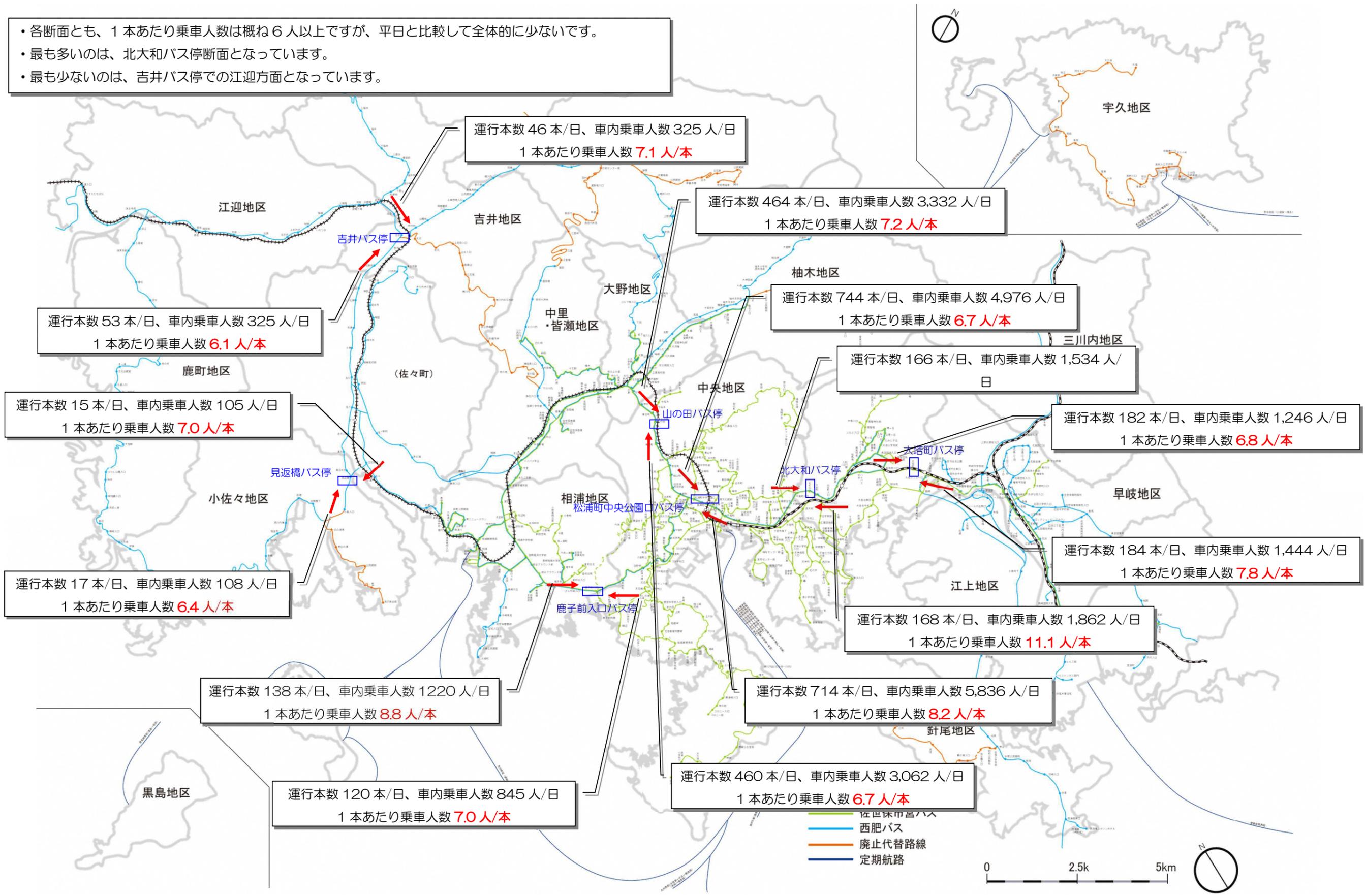
① 主要断面における移動需要 (平日: 実態調査 平成 26 年 11 月 27 日 (木))

- 各断面とも、1 本あたり乗車人数は概ね 7 人以上となっています。
- 最も多いのは、北大和バス停断面であり、最も少ないのは松浦町中央公園口バス停における佐世保駅方面です。
- 佐世保駅方面に関しては、吉井バス停や見返橋バス停などでも約 10 人/本と比較的多くなっています。



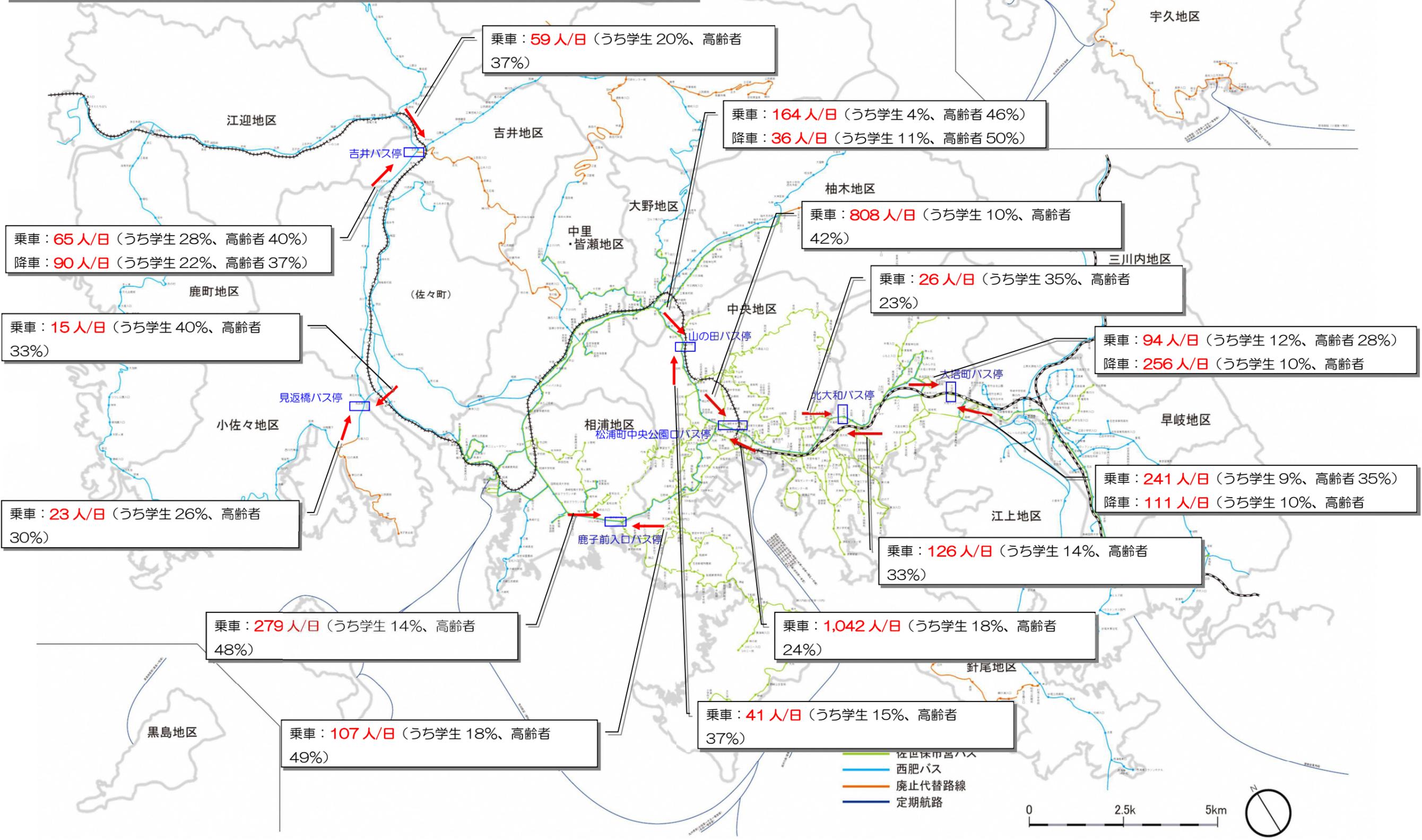
②主要断面における移動需要（休日：実態調査 平成 26 年 11 月 29 日（土））

- 各断面とも、1 本あたり乗車人数は概ね 6 人以上ですが、平日と比較して全体的に少ないです。
- 最も多いのは、北大和バス停断面となっています。
- 最も少ないのは、吉井バス停での江迎方面となっています。



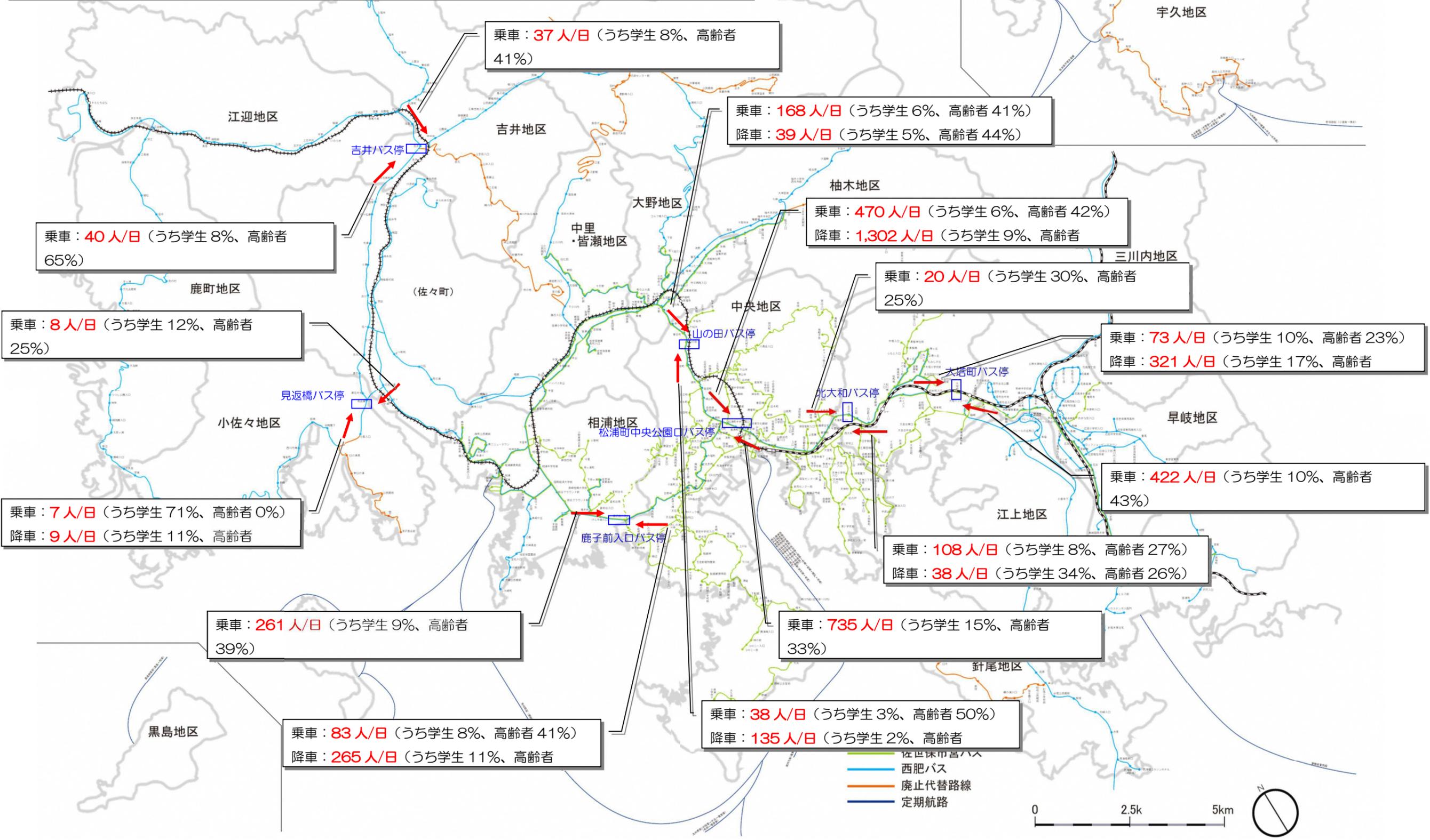
③バス停乗降客数の利用者属性（平日：実態調査 平成26年11月27日（木））

- バス停乗降者数が最も多いのは松浦町中央公園口バス停となっており、大野方面からの降車が特に多く、高齢者の利用割合も高くなっています。
- その他、鹿手前入口バス停や大塔町バス停で多く、鹿手前入口バス停では学生の利用者も多くなっています。



④バス停乗降客数の利用者属性（休日：実態調査 平成26年11月29日（土））

- バス停乗降者数が最も多いのは松浦町中央公園口バス停となっており、大野方面からの降車が特に多く、高齢者の利用割合も高くなっていますが、全体的に平日と比較して少なく、特に学生の利用者が少なくなっています。
- その他、大塔町バス停においては平日と比較して乗降客数が多く、特に一般の利用者が多くなっています。



#### (4) 経営指標等

- 輸送人員は、西肥自動車および佐世保市交通局（させぼバス含む）とも年間1千万人程度となっています。
- 実車走行キロは、西肥自動車が年間約1000万キロ、佐世保市交通局（させぼバス含む）が年間約430万キロであり、長距離の系統が多い西肥自動車が佐世保市交通局の2倍以上となっています。
- 実車走行キロ当たり輸送人員は西肥自動車が0.94、佐世保市交通局（させぼバス含む）が2.24であり、長距離の系統が多い西肥自動車が佐世保市交通局の半分以下の数値となっています。
- 平均車齢は西肥自動車が18.4年、佐世保市交通局が16.43年と高くなっています。
- 収支率は、西肥自動車と佐世保市交通局（させぼバス含む）とも90%台となっています。

#### 収支等一覧表

	西肥自動車株式会社	佐世保市交通局 (させぼバス含む)
路線名・系統数	382 系統 (本土乗合系統)	370 系統
輸送人員 (人)	9,974,803	9,658,592
実車走行キロ (km)	10,829,886	4,280,688
実車走行キロ当たり輸送 人員 (人/km)	0.92	2.26
平均車齢	18.4 年	16.43 年 (佐世保市交通局のみ)
経常収支率	96.8%	90.9%

(資料) H25 年度 各社実績より

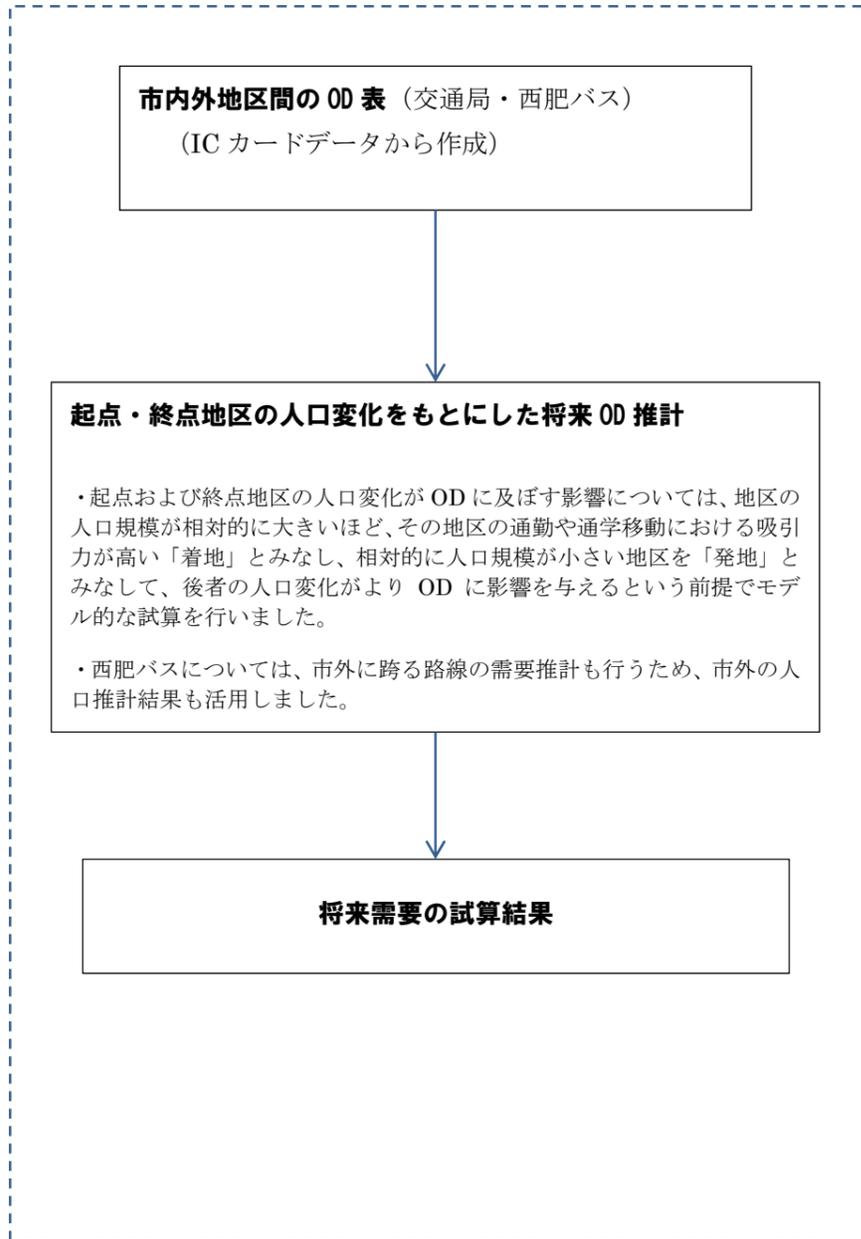
(5) 将来需要推計

将来バス需要推計

・現状（2014年10月）における市内外の各地区間のOD表（地区間の輸送量の表）をもとに、現行のサービス水準を前提とした地区別の人口推計結果を活用してモデル的な試算を行い、将来需要推計を行いました。

将来バス需要推計結果

・現行のサービス水準を前提とした場合の、事業者別および地区別（起点ベース）での需要推計結果については下表のとおりです。  
 ・市域全体として、今後5年間で5%、10年間で10%程度の需要減となります。  
 ・地区別にみると、江迎、吉井、世知原、鹿町等の北部エリアの減少率が高く、また佐世保中央の減少率も高くなっています。



地区別(起点ベース)

(単位:人)

地区名	2015年	2020年	2025年	2030年
江迎	575	545	515	484
吉井	262	247	234	222
世知原	168	158	149	137
鹿町	367	342	317	289
小佐々	357	340	324	304
佐々町	1,115	1,083	1,046	1,005
相浦	2,373	2,291	2,198	2,105
中里皆瀬	1,788	1,709	1,621	1,528
大野	5,044	4,846	4,619	4,370
柚木	423	403	384	360
佐世保中央	32,399	30,656	28,826	26,938
日宇	5,762	5,502	5,223	4,930
早岐	3,747	3,721	3,671	3,607
三川内	114	110	106	102
江上	486	475	459	443
針尾	221	212	202	190
宮	83	80	77	75
平戸(域外)	201	188	171	158
松浦(域外)	85	80	76	70
伊万里(域外)	13	13	12	11
西海(域外)	20	20	18	18
川棚(域外)	112	109	104	101
波佐見(域外)	242	232	223	212
合計	55,957	53,362	50,575	47,659

地区名	2015~2020年 増減率	2015~2025年 増減率	2015~2030年 増減率
江迎	-5.2%	-10.4%	-15.8%
吉井	-5.7%	-10.7%	-15.3%
世知原	-6.0%	-11.3%	-18.5%
鹿町	-6.8%	-13.6%	-21.3%
小佐々	-4.8%	-9.2%	-14.8%
佐々町	-2.9%	-6.2%	-9.9%
相浦	-3.5%	-7.4%	-11.3%
中里皆瀬	-4.4%	-9.3%	-14.5%
大野	-3.9%	-8.4%	-13.4%
柚木	-4.7%	-9.2%	-14.9%
佐世保中央	-5.4%	-11.0%	-16.9%
日宇	-4.5%	-9.4%	-14.4%
早岐	-0.7%	-2.0%	-3.7%
三川内	-3.5%	-7.0%	-10.5%
江上	-2.3%	-5.6%	-8.8%
針尾	-4.1%	-8.6%	-14.0%
宮	-3.6%	-7.2%	-9.6%
平戸(域外)	-6.5%	-14.9%	-21.4%
松浦(域外)	-5.9%	-10.6%	-17.6%
伊万里(域外)	0.0%	-7.7%	-15.4%
西海(域外)	0.0%	-10.0%	-10.0%
川棚(域外)	-2.7%	-7.1%	-9.8%
波佐見(域外)	-4.1%	-7.9%	-12.4%
合計	-4.6%	-9.6%	-14.8%

## 5. 佐世保市における現状・問題点および課題整理

### (1) 現状・問題点のまとめ

以上の整理を踏まえて、佐世保市での現状・問題点をまとめると以下のとおりです。

#### ■佐世保市の概況

- ・市内の人口は減少傾向にあり、高齢化が進行している。市北部を中心とした郊外部だけではなく、中心部においても人口減少傾向にある。人口減少とともに、市内の公共交通需要は減少傾向にあり、乗合バスについては、通勤・通学需要を中心に10年間で1割程度減少するとの予測となっている。
- ・我が国全体で訪日外国人数が増加するなか、佐世保市においても国内外からの観光客数が増加傾向にある。 など

#### ■まちづくりの方向性

- ・市町村合併によって市域が拡大するなか、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」をめざす。
- ・佐世保・小値賀観光圏等における広域的な観光振興を展開する。
- ・子どもから高齢者まで安全で快適に暮らせる都市づくり、環境にやさしい持続可能な都市づくりを展開する。 など

#### ■公共交通の現状・問題点

- ・佐世保市は、中心市街地を含む拠点市街地連接地域（佐世保中央、相浦、大野、早岐、中里皆瀬及び日宇をいう。）の周辺に一定の人口集積がある地区が数多く点在しており、バスや鉄道のネットワークが形成。限られた平坦地にバスが運行する幹線道路や鉄道路線が整備され、その周辺に住宅や商店、学校、病院、公共施設等が立地しているため、公共交通の利便性は高い。
- ・バスの分担率は他の地方都市と比較して高く、市民の（特に市街地内の）日常的な移動を担う存在であるが、近年、利用者は減少傾向にある。
- ・鉄道は主に通学等の市内の移動需要、および広域的な輸送を担う。バス路線と競合する区間も多いものの、バスは鉄道沿線から離れた地域を通る等ルートが若干異なっている区間も多く、住み分けされている面もある状況にある。近年、利用者は微増傾向である。

- 市街地周辺の比較的人口集積のある空白地区（大野地区等）において超小型バスの運行を実施。郊外地域における交通不便地対策についても、支所単位でデマンド交通対策を順次推進しているところであるが、市全域の対策には至らない。
- 佐世保駅や市外の佐々町等が主な乗換・乗継結節点となっている。早岐駅周辺は、南部エリアにおいて日用品の買い物の移動が集中するエリアであり、東西連絡通路や東口の整備が進む一方で、周辺地区から駅付近へのバスでの移動や、バス間およびバス・鉄道間の乗換・乗継の利便性は低く、交通結節点としての機能は低い状況である。
- 鉄道については、ごく一部、MR と JR 間の直通列車も設定されているが、現在の便の利用はあまり多くない。 など

#### ■乗合バス事業に関する現状・問題点

- 西肥バスおよび佐世保市交通局（させぼバス含む）がバスを運行。市外や郊外部の路線は基本的に西肥バスが担い、中心市街地およびその周辺の住宅地等を結ぶ路線は交通局が運行している。
- 佐世保駅等の中心市街地に向かって乗客を輸送しており、中心市街地周辺では各方面からの運行が輻輳。1 運行当たりの乗降人数は多くなく、必ずしも乗車効率が高いとはいえない。
- 大野・柚木方面、相浦方面、黒髪・もみじが丘方面の競合路線では、山手方面・天神・十郎原方面等の周辺住宅地を結ぶ路線と比較して、運行効率（1 本当たり乗車人数）が低く、余剰輸送力が大きい状況。競合路線では運行本数が多いことから事業者にとってのコスト負担が大きく、経営収支の改善を図るうえでの大きな問題であると考えられる。
- 一方、北部や南部を中心に、乗車人員が 100 人/日以下の運行効率の低い路線・区間（廃止代替路線以外含む）も見受けられる。
- バスをはじめとする交通事業者においては、需要減少等による収益性の低下、ドライバー人材の不足、車両更新等の設備投資への負担、などの問題を抱えており、厳しい経営環境にある。
- 乗換に際しては、待ち時間やバス停の環境等に対する問題の指摘が多い。 など

## (2) 課題整理

現状・問題点の整理を踏まえ、佐世保市における公共交通の課題を次の4項目に整理しました。

### ① まちづくりを展開するうえで利用者ニーズに対応した公共交通ネットワークの形成が必要

- 広大な市域を有する佐世保市において、市民の移動ニーズ・生活ニーズに応えるとともに、コンパクトな市街地を形成するためには、中心市街地と周辺の住宅地や地域拠点等を結ぶための公共交通ネットワークの充実が必要である。
- 都市計画マスタープランに示されている将来都市構造に対して、バスや鉄道の公共交通ネットワークは概ね一致している現状である。しかしながら、早岐地区では、重要な交通結節点でありながらその機能は十分とはいえず利便性の向上が必要。また郊外の地域拠点と集落を結ぶ補完的な路線の充実も必要である。

### ② 公共交通ネットワークを構成する鉄道、バス等の各公共交通モード間の連携の強化が必要

- 中心市街地とその周辺では市交通局と西肥バスが、郊外ではJR九州・松浦鉄道と西肥バスが競合している区間が多いが、相互の連携は不十分である。それぞれの交通モードの特性や役割分担を踏まえて、相互の連携策を検討する必要がある。
- 利用者の利便性を維持・向上するために、バスとバス、バスと鉄道等の乗換・乗継利便性の向上等の対応が不可欠となる。そのために既存の交通施設を活用した乗換え情報発信やICカードを利用した事業者間の割引や共通定期券等も検討していく必要がある。
- 空白地対策については、デマンド交通や超小型バスの導入に加え、既存の交通機関（バスやタクシー等）も有効に活用しながら、効率的な対策を導入する必要がある。

### ③ 乗合バスの事業環境が悪化するなかで、競合路線を中心としたバス路線の再編が必要

- 公共交通を担うバス事業の経営状況は厳しい状況にある。人口減少や高齢化の進行によって需要が減少するとともに、運転手の人材不足等の問題もあり、事業環境はさらに悪化する恐れがある。
- そのためには、利用者の移動ニーズ・生活ニーズに対応して、運行時間や運行区間・経由地等のきめ細やかな見直しを進めるほか、運賃改定等、需要と供給に見合ったサービスの適正化を図る必要がある。
- 特に複数事業者が競合する区間においては、利用者の利便性を損なうことなく競合路線・区間での再編をはじめ、抜本的な経営改善を検討・推進することによって、限られた経営資源（運転手・車両等）を最大限に有効活用することが必要である。

**④ 市外からの来訪者が増加するなかで、地域と連携しながら公共交通の利用促進を図る必要**

- 利用者の視点からは、乗換・乗継がしにくい、バスの系統や運行情報がわかりづらい、なども指摘もある。来訪者が増加するなかで利用しやすい環境づくりを進める必要がある。また、ＩＣカードの更新時期が迫るなかで、商店街等との連携等も含め、市民・利用者の利便性向上やにぎわいづくりの観点から対応方針を検討する必要がある。

## 佐世保市における現状・問題点および課題整理

### 【現状・問題点】

#### ●佐世保市の概況

- ・市内の人口は減少傾向にあり、高齢化が進行。市北部を中心とした郊外部だけではなく、中心部でも人口減少傾向に。人口減少とともに、市内の公共交通需要は減少傾向にあり、乗合バスについては、通勤・通学需要を中心に 10 年間で 1 割程度減少するとの予測。
- ・我が国全体で訪日外国人人数が増加するなか、佐世保市においても国内外からの観光客数が増加傾向に。

#### ●まちづくりの方向性

- ・市町村合併によって市域が拡大するなか、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」をめざす。
- ・佐世保・小値賀観光圏等における広域的な観光振興の展開。
- ・子どもから高齢者まで安全で快適に暮らせる都市づくり、環境にやさしい持続可能な都市づくりの展開。 など

#### ●公共交通の概況

- ・佐世保市は、中心市街地を含む拠点市街地連接地域（佐世保中央、相浦、大野、早岐、中里皆瀬及び日宇をいう。）の周辺に一定の人口集積がある地区が数多く点在しており、バスや鉄道のネットワークが形成。限られた平坦地にバスが運行する幹線道路や鉄道路線が整備され、その周辺に住宅や商店、学校、病院、公共施設等が立地しているため、公共交通の利便性は高い。
- ・バスの分担率は他の地方都市と比較して高く、市民の（特に市街地内の）日常的な移動を担う存在であるが、近年、利用者は減少傾向。
- ・鉄道は主に通学等の市内の移動需要、および広域的な輸送を担う。バス路線と競合する区間も多いものの、バスは鉄道路線から離れた地域を通る等ルートが若干異なっている区間も多く、住み分けされている面もある状況。近年、利用者は微増傾向。
- ・市街地周辺の比較的人口集積のある空白地区（大野地区等）において超小型バスの運行を実施。郊外地域における交通不便地対策についても、支所単位でデマンド交通対策を順次推進しているところであるが、市全域の対策には至らない。
- ・佐世保駅や市外の佐々町等が主な乗換・乗継結節点となっている。早岐駅周辺は、南部エリアにおいて日用品の買い物の移動が集中するエリアであり、東西連絡通路や東口の整備が進む一方で、周辺地区から駅付近へのバスでの移動や、バス間およびバス・鉄道間の乗換・乗継の利便性は低く、交通結節点としての機能は低い状況。
- ・鉄道については、ごく一部、MR と JR 間の直通列車も設定されているが、現在の便の利用はあまり多くない。

#### ●乗合バス事業に関する現状・問題点

- ・西肥バスおよび佐世保市交通局（させほバス含む）がバスを運行。市外や郊外部の路線は基本的に西肥バスが担い、中心市街地およびその周辺の住宅地等を結ぶ路線は交通局が運行している。
- ・佐世保駅等の中心市街地に向かって乗客を輸送しており、中心市街地周辺では各方面からの運行が輻輳。1 運行当たりの乗降人数は多くなく、必ずしも乗車効率は高いとはいえない。
- ・大野・柚木方面、相浦方面、黒髪・もみじが丘方面の競合路線では、山手方面・天神・十郎原方面等の周辺住宅地を結ぶ路線と比較して、運行効率（1 本当たり乗車人数）が低く、余剰輸送力が大きい状況。競合路線では運行本数が多いことから事業者にとってのコスト負担が大きく、経営収支の改善を図るうえで大きな問題であると考えられる
- ・一方、北部や南部を中心に、乗車人員が 100 人/日以下の運行効率の低い路線・区間（廃止代替路線以外含む）も見受けられる。
- ・バスをはじめとする交通事業者においては、需要減少等による収益性の低下、ドライバー人材の不足、車両更新等の設備投資への負担、などの問題を抱えており、厳しい経営環境にある。
- ・乗換に際しては、待ち時間やバス停の環境等に対する問題の指摘が多い。

### 【課題整理】

#### 【まちづくりを展開するうえで利用者ニーズに対応した公共交通ネットワークの形成が必要】

- ・広大な市域を有する佐世保市において、市民の移動ニーズ・生活ニーズに 대응するとともに、コンパクトな市街地を形成するためには、中心市街地と周辺の住宅地や地域拠点等を結ぶための公共交通ネットワークの充実が必要。
- ・都市計画マスタープランに示されている将来都市構造に対して、バスや鉄道の公共交通ネットワークは概ね一致している現状。しかしながら、早岐地区では、重要な交通結節点でありながらその機能は十分とはいえず利便性の向上が必要。また郊外の地域拠点と集落を結ぶ補完的な路線の充実も必要。

#### 【公共交通ネットワークを構成する鉄道、バス等の各公共交通モード間の連携の強化が必要】

- ・中心市街地とその周辺では市交通局と西肥バスが、郊外では JR 九州・松浦鉄道と西肥バスが競合している区間が多いが、相互の連携は不十分。それぞれの交通モードの特性や役割分担を踏まえて、相互の連携策を検討する必要がある。
- ・利用者の利便性を維持・向上するために、バスとバス、バスと鉄道等の乗換・乗継利便性の向上等の対応が不可欠。そのために既存の交通施設を活用した乗換え情報発信や IC カードを利用した事業者間の割引や共通定期券等も検討していく必要。
- ・空白地対策については、デマンド交通や超小型バスの導入に加え、既存の交通機関（バスやタクシー等）も有効に活用しながら、効率的な対策を導入する必要。

#### 【乗合バスの事業環境が悪化するなかで、競合路線を中心としたバス路線の再編が必要】

- ・公共交通を担うバス事業の経営状況は厳しい状況。人口減少や高齢化の進行によって需要が減少するとともに、運転手の人材不足等の問題もあり、事業環境はさらに悪化する恐れ。
- ・そのためには、利用者の移動ニーズ・生活ニーズに対応して、運行時間や運行区間・経由地等のきめ細やかな見直しを進めるほか、運賃改定等、需要と供給に見合ったサービスの適正化を図る必要。
- ・特に複数事業者が競合する区間においては、利用者の利便性を損なうことなく競合路線・区間での再編をはじめ、抜本的な経営改善を検討・推進することによって、限られた経営資源（運転手・車両等）を最大限に有効活用することが必要。

#### 【市外からの来訪者が増加するなかで、地域と連携しながら公共交通の利用促進を図る必要】

- ・利用者の視点からは、乗換・乗継がしにくい、バスの系統や運行情報がわかりづらい、なども指摘も。来訪者が増加するなかで利用しやすい環境づくりを進める必要。また、IC カードの更新時期が迫るなかで、商店街等との連携等も含め、市民・利用者の利便性向上やにぎわいづくりの観点から対応方針を検討する必要。