



西海市 地域公共交通 計画

令和5年3月



西海市
Saikai City

[目 次]

1. 計画の目的と関連計画の整理	1
1-1 計画策定の背景と位置付け	1
1-2 計画期間と区域	1
1-3 本市の上位関連計画	3
2. 西海市の現状	9
2-1 地域の現状	9
2-2 公共交通の現状	18
2-3 その他交通資源の状況	32
3. 西海市の公共交通の8つの問題・課題	33
3-1 利用需要に合致していないオーバーサイズ感がある路線バス車両	33
3-2 長崎バスにおける市内枝線3区間における路線撤退エリアの存在	34
3-3 路線バスが便利であることを市民に気づかせ、まずは月1日の利用促進	37
3-4 市内移動における公共交通機関の役割が不明瞭であり、明確化が必要	40
3-5 さいかいスマイルワゴンの委託契約に地区格差があるため是正が必要	42
3-6 新型コロナウイルス感染症の公共交通事業への影響	43
3-7 結びつきが強い佐世保方面等への公共交通同士の乗継円滑化が必要	44
3-8 社会情勢・社会的潮流に適合した公共交通政策の実行	45
4. 西海市の公共交通に対する市民意識等	48
4-1 市民アンケートにみる公共交通への今後の意向等	48
4-2 中3保護者アンケート結果にみる高校通学時の公共交通利用可能性	52
4-3 交通事業者の意向等	53
5. 西海市地域公共交通計画が目指すもの	54
5-1 市における地域公共交通の基本方針	54
5-2 計画の目標	57
5-3 目標を達成するために行う取組の概要	58
5-4 目標達成に向けたマネジメント	63
〈参考資料〉	65
■令和4年度の各種調査結果概要	65

1. 計画の目的と関連計画の整理

1-1 計画策定の背景と位置付け

平成 17 年 4 月 1 日に 5 町が合併し、西海市が誕生して 18 年が経過しました。

人口減少の顕著化や、コロナ禍の新しい生活様式に伴う自家用車への依存の一層の高まり、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきています。一方、高齢化が進む本市にあっては、地域の暮らしを支える移動手段を確保することがますます重要となっています。

近年、路線バスの利用者の減少により、運行事業者に対するバス路線補助金が年々増加をし、市の財政負担も大きくなっているところ です。また、コミュニティ交通（さいかいスマイルワゴン）については、運行開始から 4 年が経過し、バス、タクシーなどの既存交通機関との共存が一つの課題になっています。

このような中、我が国では、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和 2 年 11 月 27 日に施行されました。当該法では、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地域などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すこととなっています。

本計画は、陸上交通・海上交通からなる本市の持続可能な公共交通体系を総合的に構築していくための具体的な施策・事業等からなる本市公共交通のマスタープランです。

令和 4（2022）年 3 月に策定した「第 2 次西海市総合計画後期基本計画及び第 2 期西海市まち・ひと・しごと総合戦略」が本計画の上位計画となります。

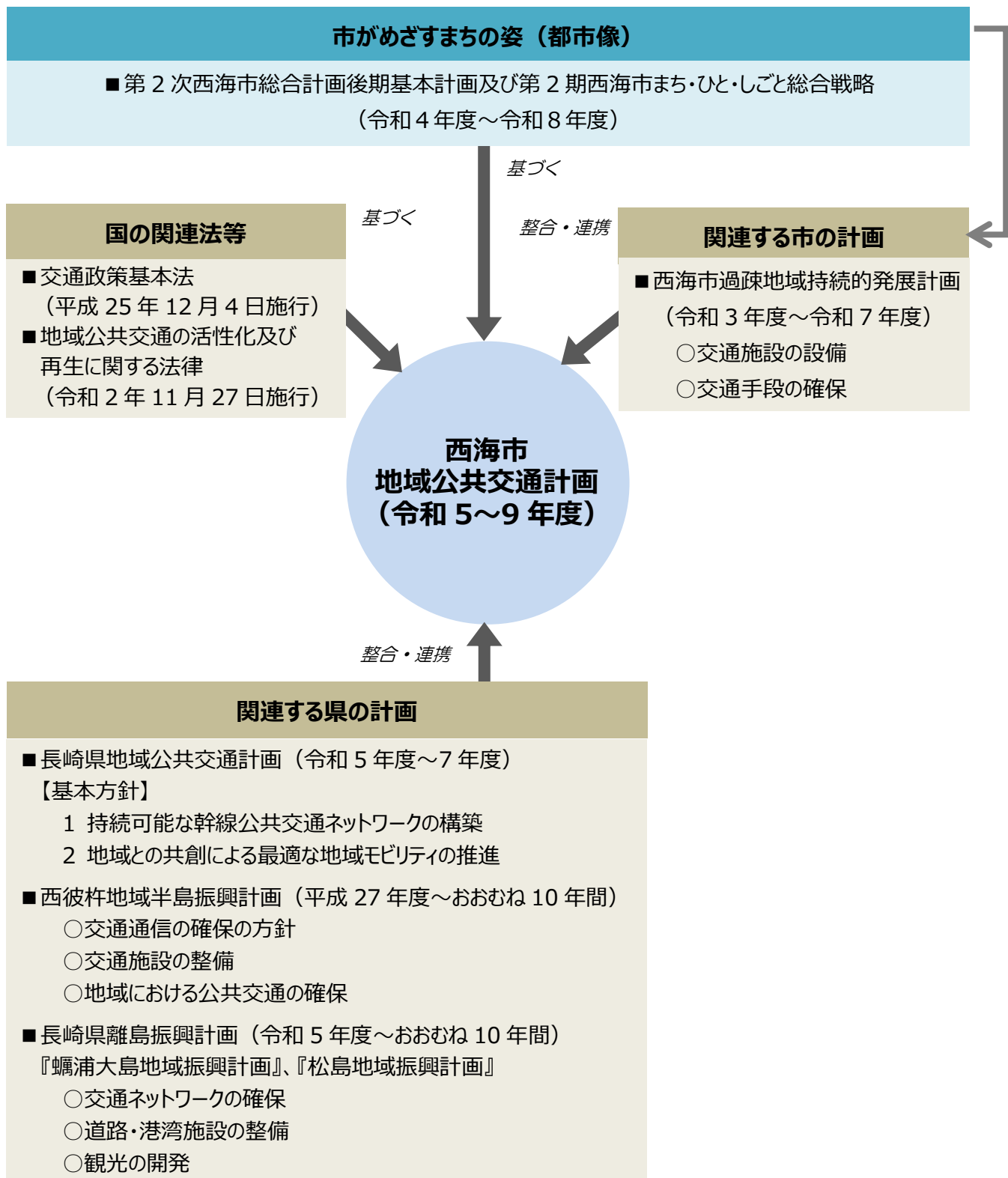
1-2 計画期間と区域

計画期間：令和 5（2023）年度～令和 9（2027）年度

対象地域：西海市全域



図 対象地域



1-3 本市の上位関連計画

1-3-1 第2次西海市総合計画後期基本計画及び

第2期西海市まち・ひと・しごと総合戦略

第2次西海市総合計画後期基本計画及び第2期西海市まち・ひと・しごと総合戦略														
計画概要等	○計画期間 令和4年度～令和8年度 ○将来像 『活躍のまち さいかい』 ○基本目標 - 生涯にわたり活躍できるひとづくり - さいかいで活躍できるしごとづくり - 安心して活躍できるまちづくり ○基本姿勢 みんなでつくるさいかい													
公共交通に関する記述内容	【基本目標1】生涯にわたり活躍できるひとづくり ○高齢者の生きがいづくり - 高齢者の社会参加促進を図るため、交通費に対する支援を行います。 ○社会進出の支援 - 障がい者（児）等の社会参加促進のため、交通費の助成を行います。 ○安心して学べる教育環境の実現 - 義務教育の円滑な実施を推進するため、通学費の補助やスクールバス等の交通手段を確保します。 【基本目標2】さいかいで活躍できるしごとづくり ○観光消費額の拡大 - 近隣市町の観光資源と本市の観光資源の有機的な連携による広域観光ルート、観光商品の形成を推進し、観光消費拡大につなげます。 【基本目標3】安心して活躍できるまちづくり ○陸上交通の充実 - バス路線に対し、路線の維持・存続のための補助など、各種支援に努めます。また、利用者の多いバス停への待合所の整備に努めます。 - 引き続き「さいかいスマイルワゴン」の運行を継続し持続可能な公共交通手段として、市民の生活の足の確保に努めます。 - 西海市地域公共交通計画を策定し、公共交通の連携を図ることで、利便性が向上する仕組みづくりを検討します。 ○海上交通の充実 - 現行船舶の老朽化に伴う新船建造を行う場合は、高速化やバリアフリー化等の機能向上の支援を行います。 - 国や県の補助航路を運航する事業者に対し、島民の生活に必要な離島航路の維持・存続のために財政支援を行います。 - 市営交通船の運賃見直しは、市民や事業所代表者らの意見に配慮して取り組むこととします。 - 他社船と連携した運航ダイヤの最適化、船体の修繕・点検を徹底し、安全を確保します。 【基本姿勢】みんなでつくるさいかい ○市民協働によるまちづくりの仕組みづくり ○定住の促進													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>主な達成目標</th><th>現状値（令和2年度）</th><th>目標値（令和8年度）</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス待合所の新規整備数</td><td>—</td><td>5箇所</td></tr> <tr> <td>さいかいスマイルワゴンの利用者数</td><td>8,540人/年</td><td>11,025人/年</td></tr> <tr> <td>市営交通船「New 松島」利用者数</td><td>294,682人/年</td><td>300,000人/年</td></tr> </tbody> </table>	主な達成目標	現状値（令和2年度）	目標値（令和8年度）	バス待合所の新規整備数	—	5箇所	さいかいスマイルワゴンの利用者数	8,540人/年	11,025人/年	市営交通船「New 松島」利用者数	294,682人/年	300,000人/年	
主な達成目標	現状値（令和2年度）	目標値（令和8年度）												
バス待合所の新規整備数	—	5箇所												
さいかいスマイルワゴンの利用者数	8,540人/年	11,025人/年												
市営交通船「New 松島」利用者数	294,682人/年	300,000人/年												

長崎県地域公共交通計画	
計画概要等	○計画期間 令和5年度～令和7年度 ○基本方針 1 持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築 2 地域との共創による最適な地域モビリティの推進
公共交通に関する記述内容	【基本方針1】持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築 ①バス路線（幹線）に求められる役割や維持・確保の方針の設定 ・市町を跨ぐ路線バスの役割を整理し、国・県の支援を中心に現在の路線を維持します。 ②バスロケーションシステムの導入、スマートバス停の導入等待合環境の整備 ・バスの接近状況や遅延状況等をリアルタイムに提供するバスロケーションシステムや、当該時刻に合わせたダイヤが拡大表示されるスマートバス停など、バスの待ち環境の充実を図ります。 ③市町を跨ぐ路線における乗り継ぎ環境の整備 ・乗り継ぎしやすい環境の形成や待ち環境の快適性・利便性の向上に向けて、案内や機能、交通結節点と周辺を結ぶ交通サービス等の充実に取り組みます。 ④地域鉄道の確実な維持 ・地域鉄道（松浦鉄道、島原鉄道）について国庫補助金等の支援制度を活用し、国・県・沿線自治体において協調し、現在の路線の維持を図ります。 ⑤鉄道上下分離区間における路線維持 ・長崎本線（江北～諫早間）については、線路等の施設の保有及び維持管理を行う、一般社団法人佐賀・長崎鉄道管理センターと列車の運行を担うJR九州が連携して運行の維持を図ります。 ⑥鉄道駅におけるＩＣカード決済の導入による利用者利便の向上 ・JR九州において、佐賀県及び長崎県とそれぞれ締結している「包括的連携協定」の趣旨に則り、ＩＣカード乗車券「SUGOCA」を西九州エリアに導入します。 ⑦離島航路の確実な維持 ・離島住民にとって欠くことのできない航路について、国庫補助金等の支援制度を活用し、国・県・関係自治体において協調し、現在の航路の維持を図ります。 ⑧離島航空路の確実な維持 ・離島住民にとって欠くことのできない空航路について、国庫補助金等の支援制度を活用し、国・県・関係自治体において協調し、現在の航空路の維持を図ります。 ⑨バスと鉄道の機能・役割の最適化の検討 ・鉄道と並行して運行しているバス路線について、双方の役割を明確にし、運行サービスの見直しの検討に取り組みます。 ⑩バス等の運転士や整備士等、地域公共交通の担い手の確保 ・関係者協働のもと、各種免許取得の助成や広報等を実施し、バスやタクシー等の運転士や整備士等、地域公共交通の担い手の確保を図ります。 ⑪自動車運転免許証自主返納者や高齢者等の移動手段の確保 ・運転免許返納者や高齢者等を対象とした定期券等の販売や、交通費の助成等を実施することで、運転免許返納者や高齢者の移動手段の確保及び移動機会の創出を図ります。 ⑫長崎県Ma a Sの導入による県内周遊環境の整備 ・「長崎県Ma a S導入指針」に基づき、Ma a Sのサービスを開始することで、長崎県内各地域への周遊促進による県全体の経済活性化や、県民の地域交通の利便性向上に取り組みます。

評価指標	現況値（R4 年度）	目標値
幹線バス（R5 国庫補助対象系統）の年間輸送人員	3,040,148 人	2,963,929 人以上 （R6 年度）
幹線バス（R5 国庫補助対象系統）の利用者 1 人当たりの行政負担額	264.9 円	271.7 円以下 （R6 年度）
地域鉄道（松浦鉄道、島原鉄道）の路線維持	2 路線	2 路線 （R7 年度）
長崎本線（江北～諫早間）の路線維持	1 路線	1 路線 （R7 年度）
離島航路の維持	31 航路	31 航路 （R7 年度）
離島航空路の維持	5 航空路	5 航空路 （R7 年度）

【基本目標 2】地域との共創による最適な地域モビリティの推進

- ①市町を跨ぐ幹線バス路線、フィーダー路線（支線）及び地域内路線維持のための県・市町の役割整理
 - ・市町を跨ぐ幹線バス路線、フィーダー路線（支線）及び地域内路線の役割と支援における県と市町の役割分担について整理します。
- ②ニーズに応じた運行形態の効率化やコミュニティ交通への転換の検討
 - ・非効率的な運行となっているバス路線については、運行ルートの見直しや減便、予約制の交通サービスに変更するなどの検討を、需給バランスが悪い路線については市町及び交通事業者が連携してコミュニティ交通への転換等を検討します。
- ③地域における最適な交通サービスの検討の推進
 - ・市町を跨ぐ交通サービスについて、その役割を整理したうえで、最適なモードの検討等を実施します。

評価指標	現況値（R3 年度）	目標値（R7 年度）
地域公共交通計画の策定市町数	9 市町	21 市町
コミュニティ交通の導入または見直しを実施した市町数	17 市町	21 市町

西海市過疎地域持続的発展計画				
計画概要等	○計画期間 令和3年度～令和7年度			
	○基本目標			
	基本目標 (名称)	基準値 (令和2年度)	目標値 (令和7年度)	
	総人口	26,285 人	27,690 人	
※西海市人口ビジョンに基づく目標値設定				
公共交通に関する 記述内容	4 交通施設の整備、交通手段の確保			
	○地域公共交通の充実			
	・市内に数多く存在する交通空白地区や交通不便地区を解消することを目的に、路線バスやタクシーを補完するものとして運行する新しいコミュニティ交通の運行内容を随時検証、見直しながら市民の生活の足として持続可能な公共交通を目指すと共に、他の公共交通機関との共存に努めます。			
	・離島においては、地域住民及び来島者の利便性確保・維持を目的に、地域住民を主体とする団体が運営する運送事業について事業開始時の費用や、運行経費にかかる支援を行います。			
	・市民の生活交通手段の維持・存続を図るため、公共交通事業者と連携しながら、快適な待合所や車輛・船舶などの空間づくり、便利でお得なサービスチケット等の開発、情報発信の強化などによる市民の利用促進策の検討を進めます。			
	・人口減少の進行やモータリゼーションの進展より経営状況が悪化している公共交通事業者の経営基盤の強化を図るため、国や県などの関係機関との協調による運行経費の赤字部分に対する助成や老朽化した交通関連施設の更新等に対する支援に努めます。			
	区分	事業名 (施設名)	事業内容	実施 主体
	交通施設の 設備、 交通手段の 確保	過疎地域持 続的発展特 別事業	自家用有償運送サービス事業 目的：生活交通手段の確保。 内容：市内有人離島において行われる公共交通空白地有償運送について、事業の継続を図るため運営費の補助を行う。 備考：平島 H21 年度から実施 松島 R1 年度から実施 江島 R3 年度から実施予定	市
		公共交通	西海市バス路線維持補助金 目的：必要不可欠な生活バス路線の維持を図り、日常生活における利便性を確保する。 内容：乗合バス事業者が市内生活バス路線を維持するにあたって、必要となる運行経費の一部を補助する。	市
			新コミュニティ交通運行事業 目的：高齢者等の交通弱者の通院や買い物等の移動手段の確保のため 内容：ドア・ツー・ドアによるコミュニティ交通を運行	市

西彼杵地域半島振興計画	
計画概要等	○計画期間 平成 27 年度からおおむね 10 年間 ○数値目標 平成 27 年から令和 7 年までの人口減少率（社会減）3.1%未満
公共交通に関する記述内容	第2 振興計画 ○交通通信の確保の方針 ・離島海上交通の拠点として、陸上交通網とのアクセス改善を含めた港湾整備を進め、航路の確保・維持を図るとともに、利便性向上についても検討を進める。 ○交通施設の整備 ・瀬戸港（西海市大瀬戸町）については、漁船の安全航行対策のため、防波堤等の整備を図る。 ・肥前大島港（西海市大島町）については、鋼材及び建設資材を取り扱う岸壁、道路等の整備を図る。 ・松島港（西海市大瀬戸町）については、フェリーの発着港としての機能強化のため、防波堤、浮桟橋 等の整備を図る。 ・江島・平島（西海市崎戸町）、松島（西海市大瀬戸町）など、離島と本土を結ぶ生活航路については、利便性の向上と維持を図る。 ○地域における公共交通の確保 ・路線バスの維持、コミュニティバス、乗合タクシー等地域の生活交通の確保・維持、さらには観光やまちづくりと連携した公共交通の利便性の向上を図る。

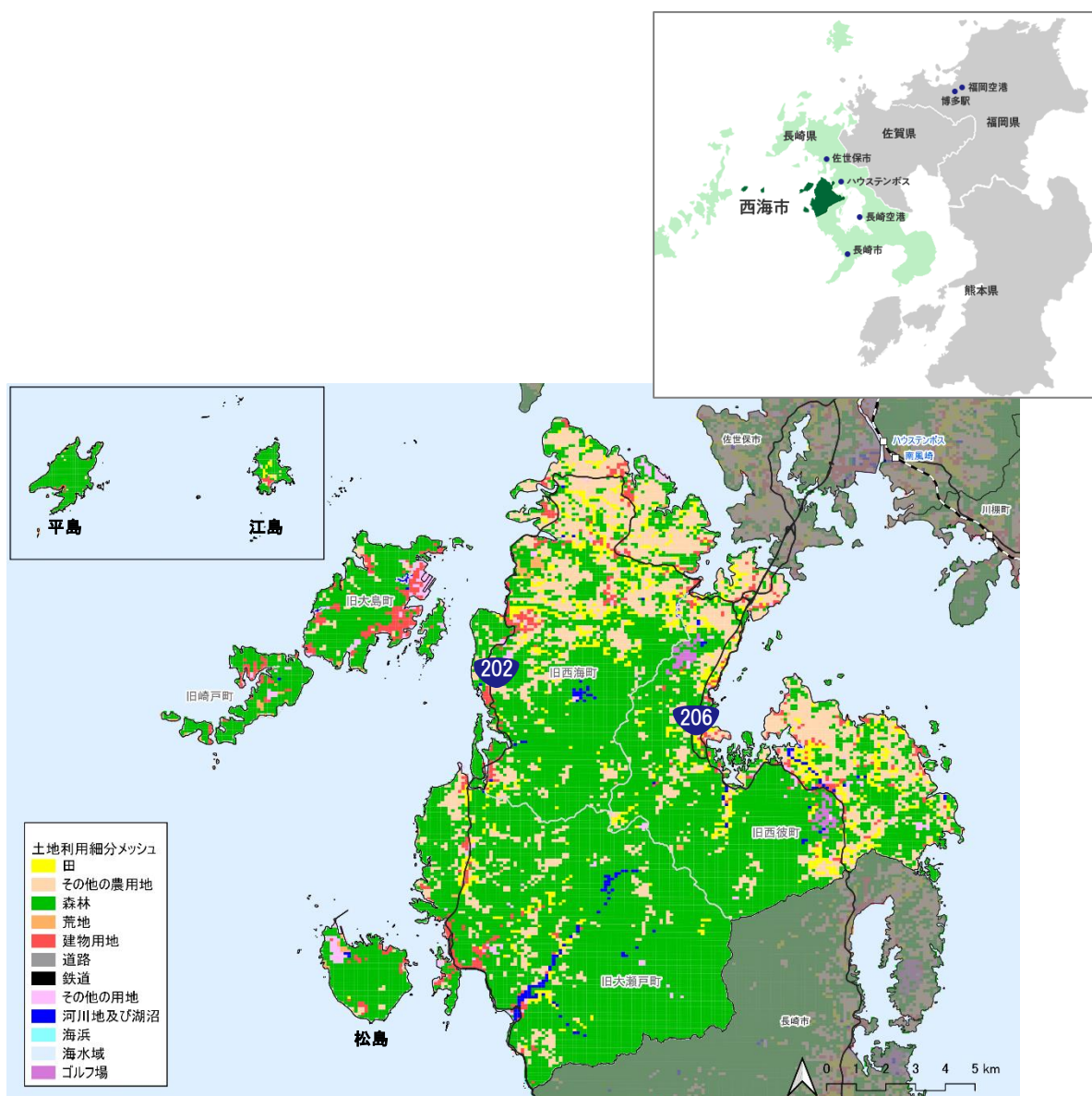
長崎県離島振興計画	
計画概要等	○計画期間 令和5年度からおおむね10年間
公共交通に関する記述内容	壱浦大島地域振興計画 ○交通施設及び通信施設の整備、人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化等に関する事項 ①交通ネットワークの確保 ・運営状況や利用実態の問題等を検証し事業者との連携及び調整を図りながら、航路の維持存続に必要な支援に努める。 ・島内交通については、環境に配慮した効率的で利便性の高い電気軽自動車を導入し、公共交通としての役割を目指す。 ・島民の日常生活を支える移動手段として重要な役割を担う島内交通の維持を図るため、地域団体が運行する循環バス等の運営に対する支援に努めるとともに、地域住民のなお一層の理解と参加協力を得ながら、地域が主体となった運営体制の強化や利用促進に努める。 ②道路・港湾施設の整備 ・道路や漁港施設の老朽化や利用状況に関する情報の把握に努め、優先性、緊急性などを踏まえて計画的に整備を推進する。 ○観光の開発に関する事項 ・島内外を含めた人材や地域資源の掘り起こしに努め、地域の魅力を活かした観光資源の開発と誘客に繋がるような事業の推進を図る。 松島地域振興計画（松島） ○交通施設及び通信施設の整備、人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化等に関する事項 ①交通ネットワークの確保 ・島民の生活を支える航路の維持存続を図るため、航路再編や新船建造などについて、民間航路事業者等の関係機関との協議を進め、住民サービスの低下にならないよう解決策の検討に努める。 ・地域住民の負担軽減や交流人口の拡大、物流活性化を推進するため、関係機関への働きかけなど、運賃や流通コストの低廉化を支援する。 ・島内交通の維持存続及び利便性の向上を図るため、島民のニーズに対応した路線や便数の確保について事業者との連携及び調整に努める。 ②道路・港湾施設の整備 ・交通の円滑化及び利便性・安全性の向上を図るため、優先性、緊急性に配慮しながら、県道及び市道の計画的な整備に努める。 ・松島港の早期完成に向け、引き続き整備促進を図り、安全で良質なサービスの提供に努める。 ○観光の開発に関する事項 ・松島ならではの資源を活かした観光振興による島の経済の活性化を図るため、ウォーキングコースの設定や体験メニューの開発等の新たな観光資源の整備、ガイド・農林漁家体験民泊等の受入体制の強化、関係機関との連携体制の構築等を推進する。

2. 西海市の現状

2-1 地域の現状

2-1-1 地勢・沿革

- 本市は西彼杵半島の北部、長崎県の2大都市である長崎市と佐世保市の間に位置しています。市内には国道202号、206号が走っており、両都市間を結んでいます。
- 市域は半島部の本土とともに「平島」「江島」といった大小さまざまな島から構成されており、総面積は242.01km²で、長崎県全体の約6%を占めています。
- 本土は東岸が内海である大村湾に、西岸が外海である五島灘と角力灘に面した美しいリアス式海岸を有しており、西海国立公園、大村湾県立公園、西彼杵半島県立公園の3つの自然公園にも指定されています。
- 町村制が施行された明治22年4月時点では13村で構成され、その後の合併、編入、町名変更を経て昭和44年1月に西彼町、西海町、大島町、崎戸町、大瀬戸町の5町構成となり、平成17年4月1日に5町が対等合併し西海市となりました。



資料：国土数値情報

2-1-2 人口推移

- 本市の総人口は令和2年時点（国勢調査）で26,275人、高齢化率は38.8%であり、人口は減少傾向、高齢化率は増加傾向にあります。
 - 国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和27年の人口は15,801人と、令和2年より約1万人減少（約40%減少）、高齢化率は44.6%まで上昇することが予測されています。
- また、計画終了年次である令和9年の推測値を見てみると、人口は23,210人と令和2年より約1割減少、高齢化率は41.6%と約3ポイント上昇の見込みです。
- 地区別にみると、平成22年以降の人口減少が最も大きいのは崎戸地域です。（R2/H22年比0.69）

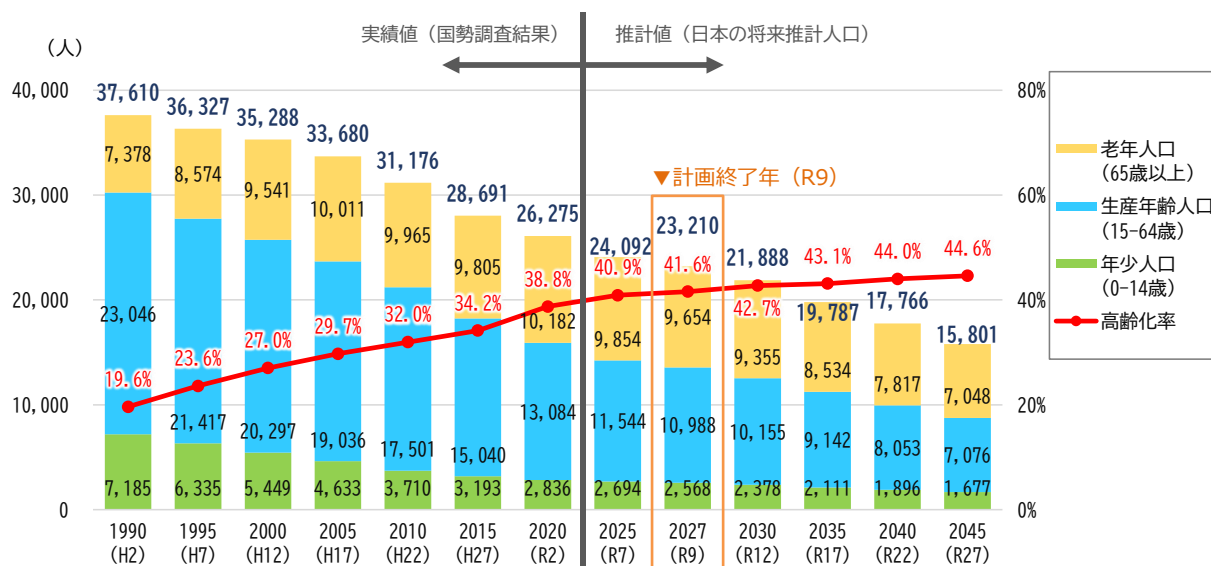


図 総人口の推移

資料：【実績値】国勢調査（H2年～R2年）

【推計値】日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計、国立社会保障・人口問題研究所）

※2027（R9）年の数値は推計値として公表されていないため、2025（R7）年と2030（R12）年の推計値から直線補完にて算出した。

表 地区別人口の推移

	H22	H27	R2
西彼地域	9,187	8,570	8,163
西海地域	7,933	7,261	6,611
大島地域	5,600	5,388	4,956
崎戸地域	1,766	1,449	1,220
大瀬戸地域	6,690	6,023	5,325
計	31,176	28,691	26,275

資料：国勢調査（H22年～R2年）

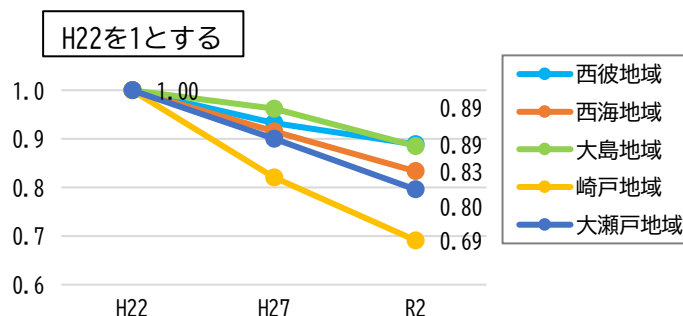


図 地区別人口の推移

資料：国勢調査（H22年～R2年）

2-1-3 人口分布特性

- 総人口の分布状況を見ると、市域に薄く広く人口が分散している中で、特に大瀬戸地域や西彼地域には比較的人口が多いエリアがまとまって分布しています。
- 高齢化率の分布状況を見ると、人口が集中していないエリア等において、高齢化率が60%を超えるものがみられます。

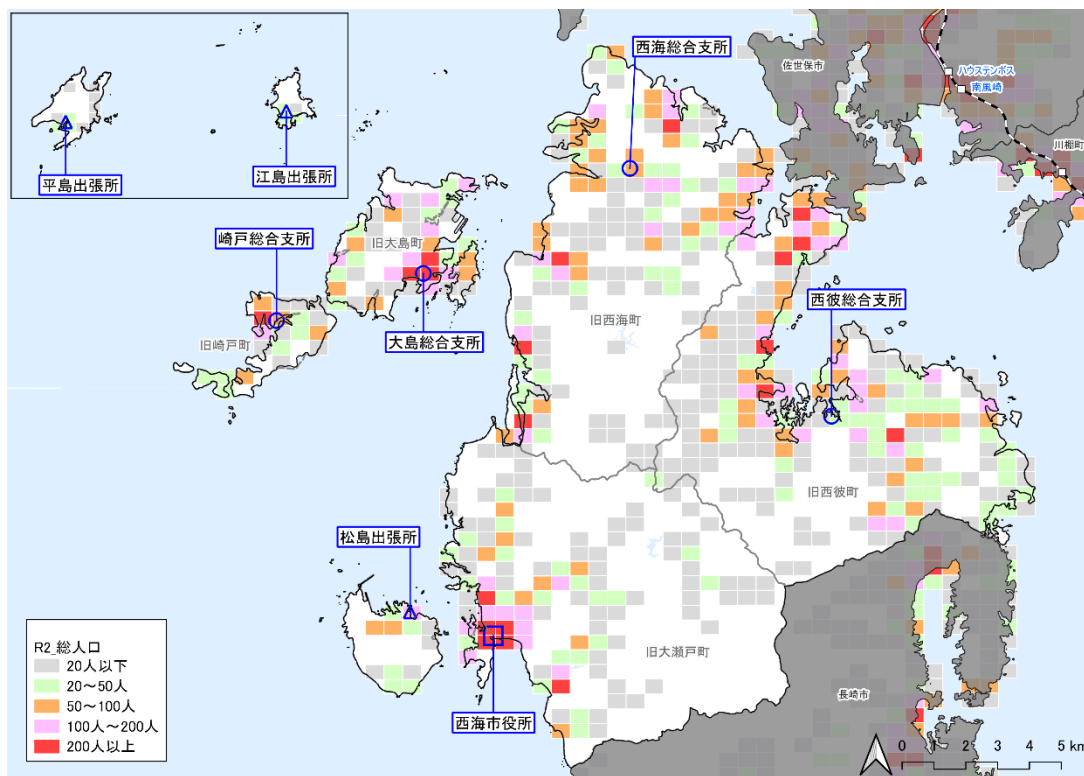


図 総人口の分布状況（500m メッシュ単位）

資料：国勢調査(R2 年)

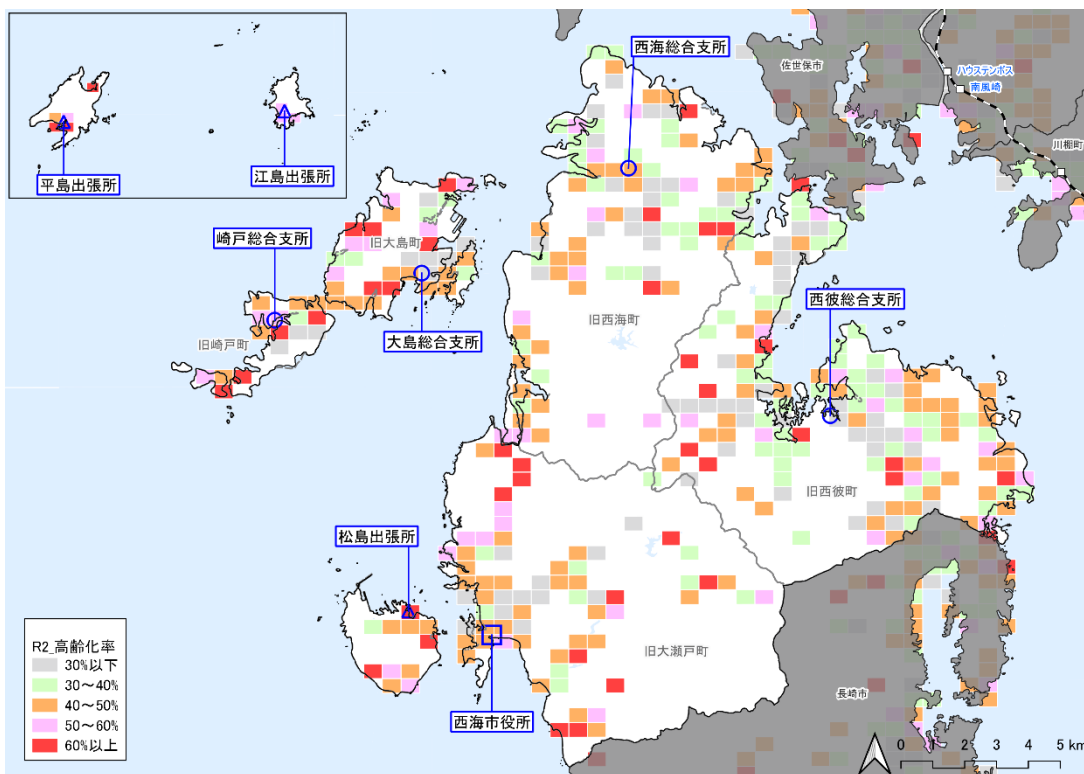
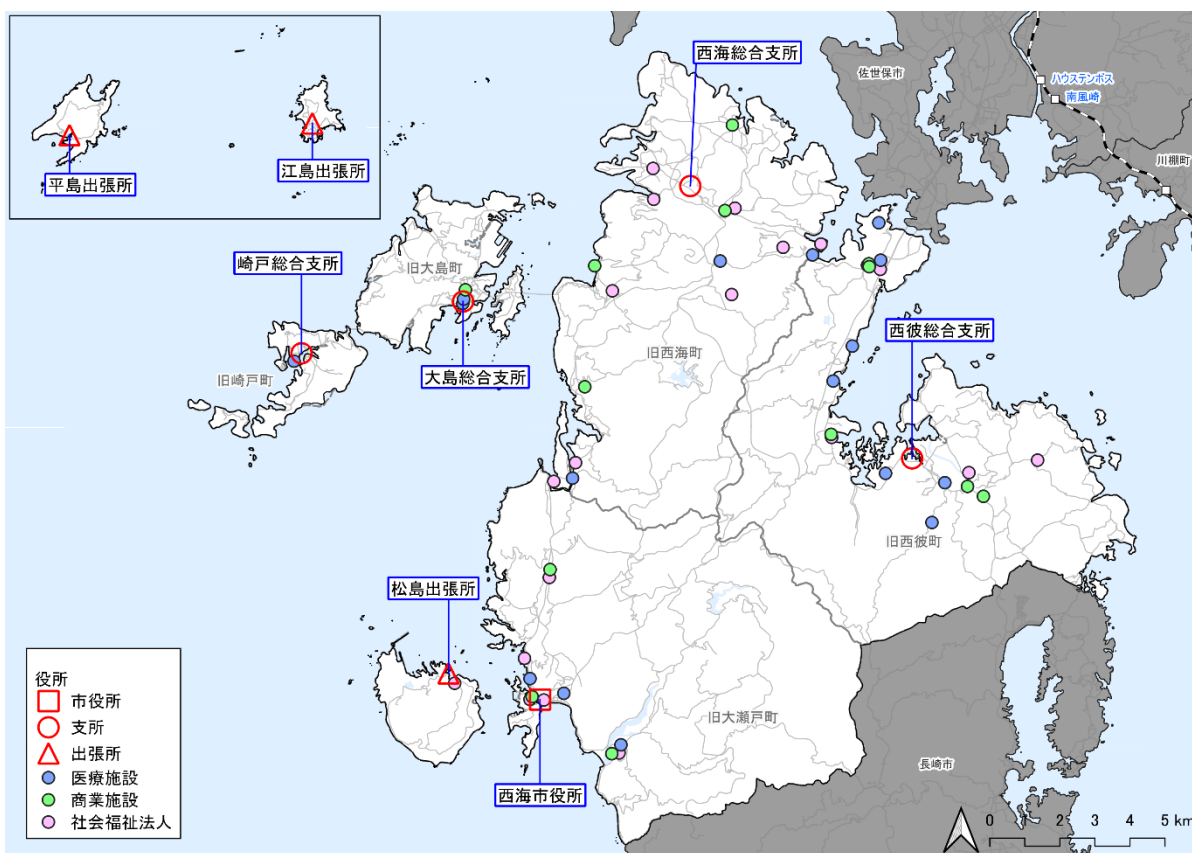


図 高齢化率の分布状況（500m メッシュ単位）

資料：国勢調査(R2 年)

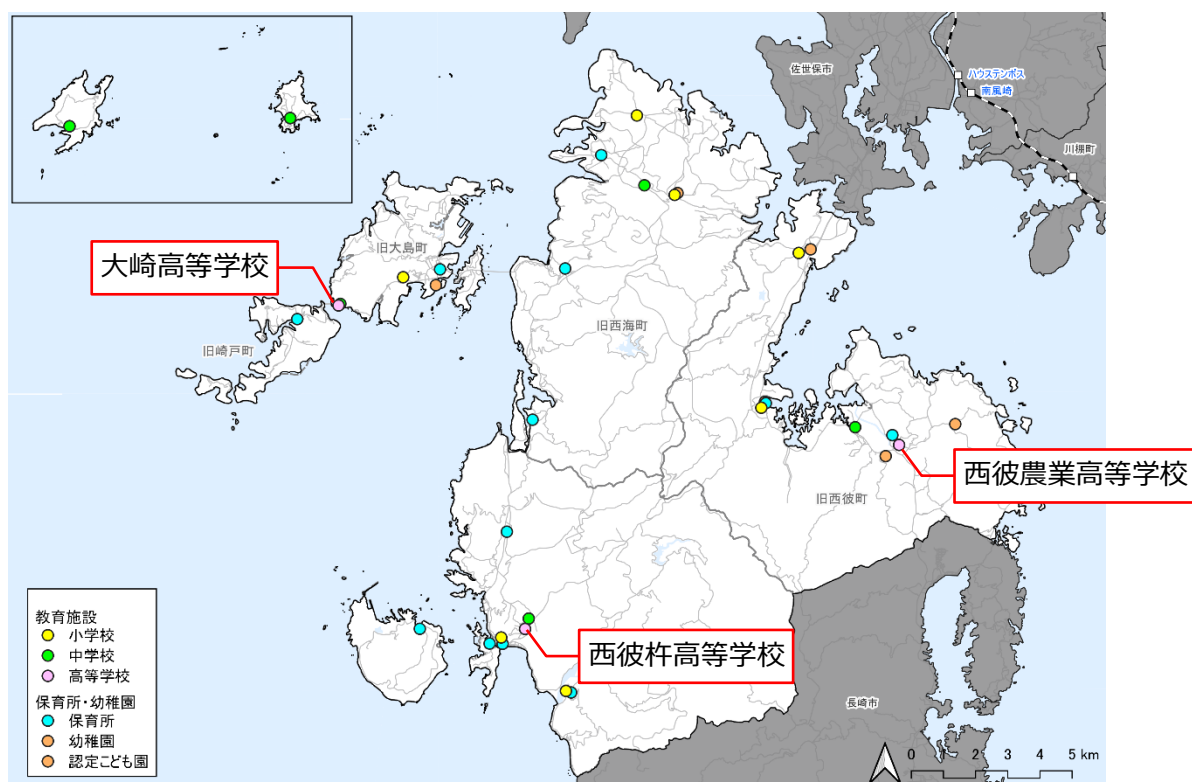
2-1-4 施設立地状況

- 本市の役所・集客施設の分布状況をみると、市役所周辺（大瀬戸地域）や総合支所周辺に集客施設がまとまって立地しています。
- 教育施設は市内各地区に分散しており、高校は3校となっています（大瀬戸地域、西彼地域、大島地域）。



資料：西海市

図 役所・集客施設の分布状況



資料：西海市

図 教育施設の分布状況

① 通勤

- 通勤流動をみると、主として集客施設がまとまって立地している佐世保市や長崎市への流動が多い状況にあります。
- 令和4年度に実施した市民アンケート結果をもとに、通勤流動を地域別にみると、各地域において自地域内での流動が最も多く、近隣の地域や市への流動も1割程度みられます。

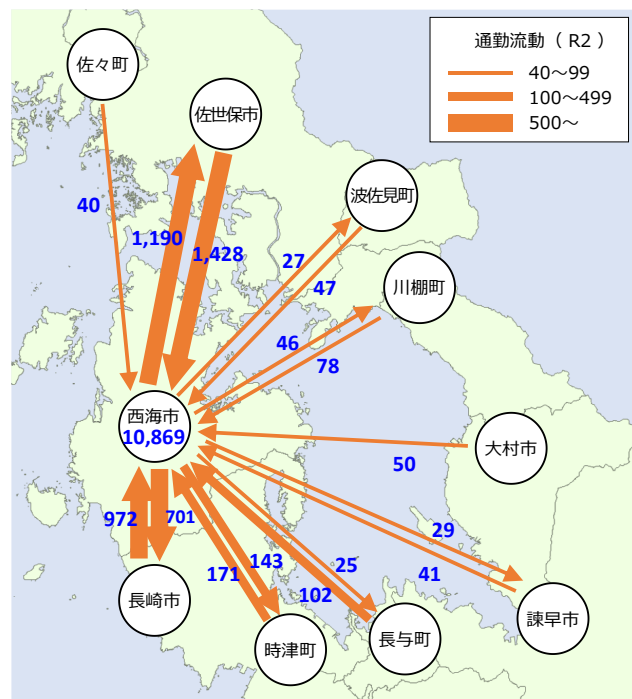


図 通勤流動

資料：国勢調査(R2 年)

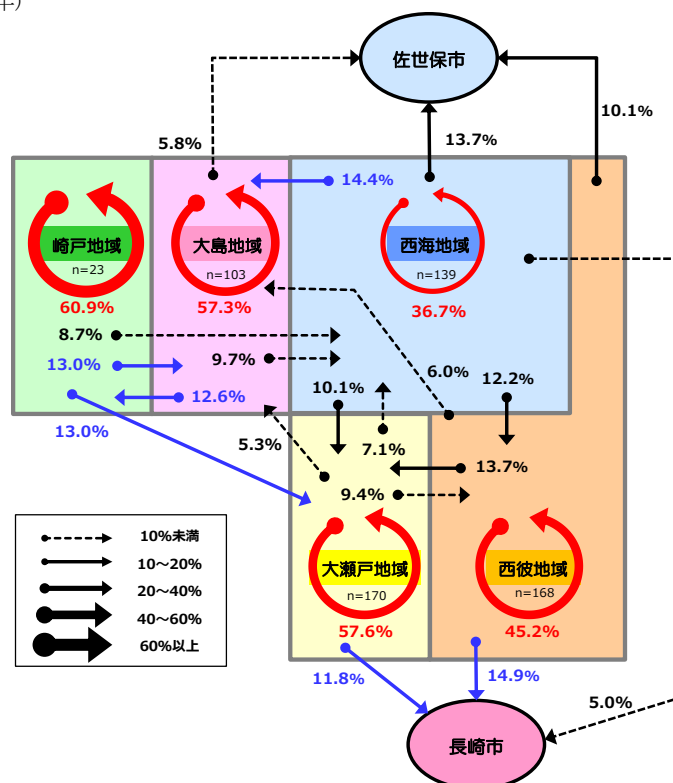


図 地域別にみた通勤流動

注) 矢印の色：通勤先1位は赤、2位は青、3位以降は黒を示す(5%以上のみを表示)

資料：令和4年度市民アンケート結果

② 通学

- 通学流動をみると、主として佐世保市や長崎市への流動が多い状況にあります。
- 令和4年度に実施した中学3年生保護者アンケートによると、令和5年春の高校進学予定先としては大島地域や大瀬戸地域では一定程度地域内の流動もありますが、主として佐世保市や長崎市への流動が多い状況にあります。
- なお、現時点で佐世保市内の高校通学に船利用を想定しているのは大島地区の10名中7名、西海地区の21名中15名となっています。

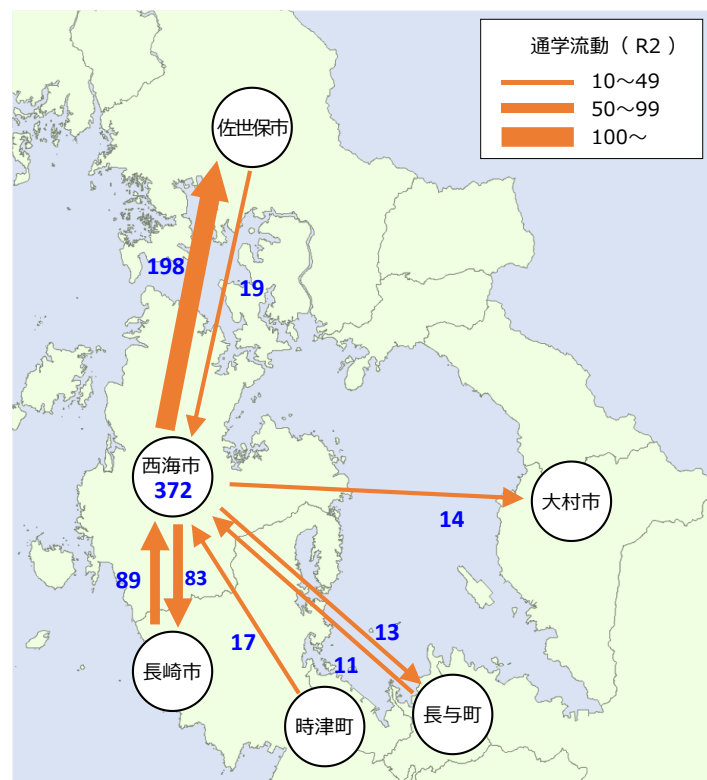


図 通学流動

資料：国勢調査(R2年)

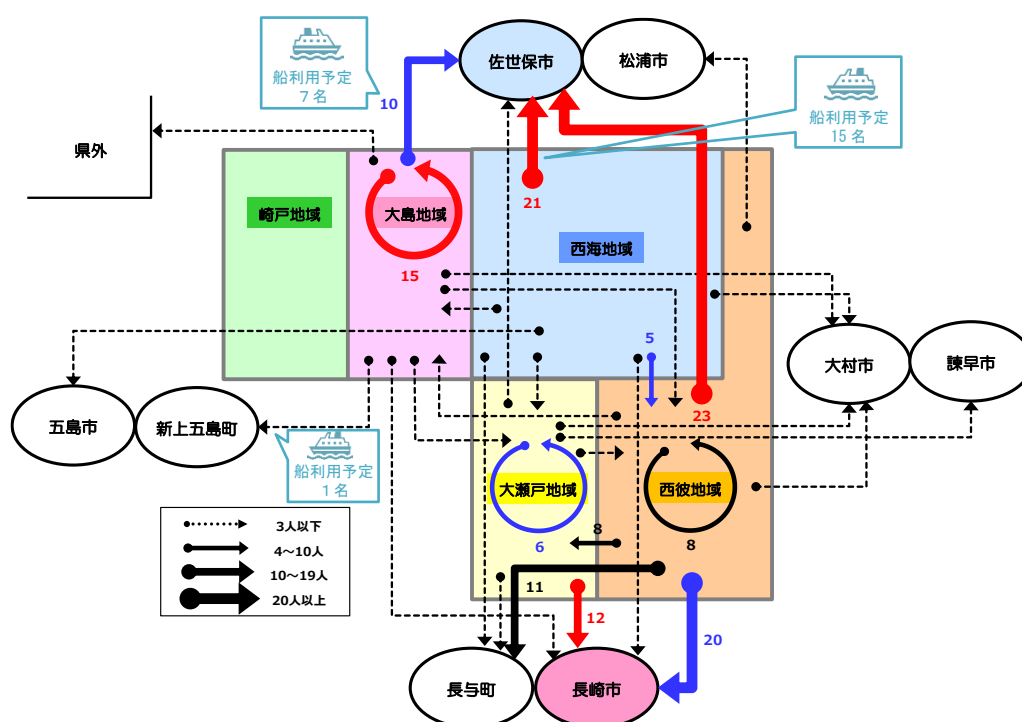


図 令和5年春の高校進学予定先

注) 矢印の色：進学先1位は赤、2位は青、3位以降は黒。なお3人以下の流動は人数を記載していない。

資料：令和4年度中学3年生保護者アンケート結果

③ 買い物

- 令和4年度に実施した市民アンケート結果をもとに、地域別の買物流動をみると、西彼地域や大島地域、西海地域では自地域内の流動が多くみられます。
- 崎戸地域は大島地域や佐世保市、自地域内、西海地域に一定程度流動がみられ分散傾向にあります。大瀬戸地域も自地域内や西彼地域、長崎市に分散傾向にあります。

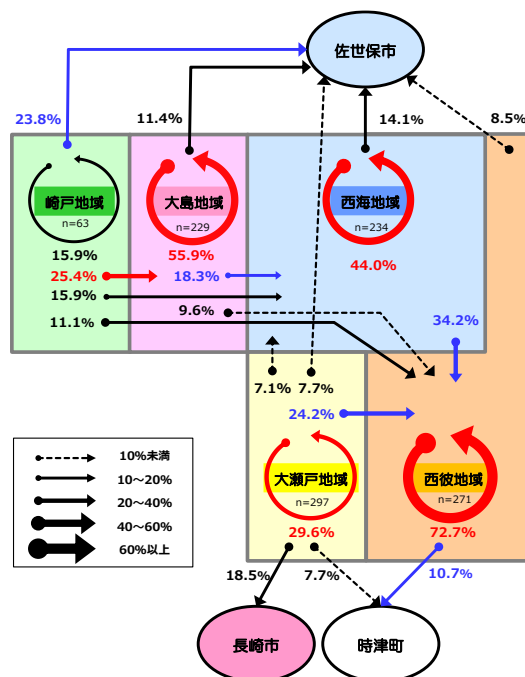


図 地域別にみた市民の買物流動

注) 矢印の色：外出先1位は赤、2位は青、3位以降は黒を示す（5%以上のみを表示）
資料：令和4年度市民アンケート結果

④ 通院

- 令和4年度に実施した市民アンケート結果をもとに、地域別の通院流動をみると、大島地域や崎戸地域、西海地域はそれぞれ佐世保市と自地域内が多い状況にあります。
- 西彼地域と大瀬戸地域は長崎市と自地域内が多い状況にあります。

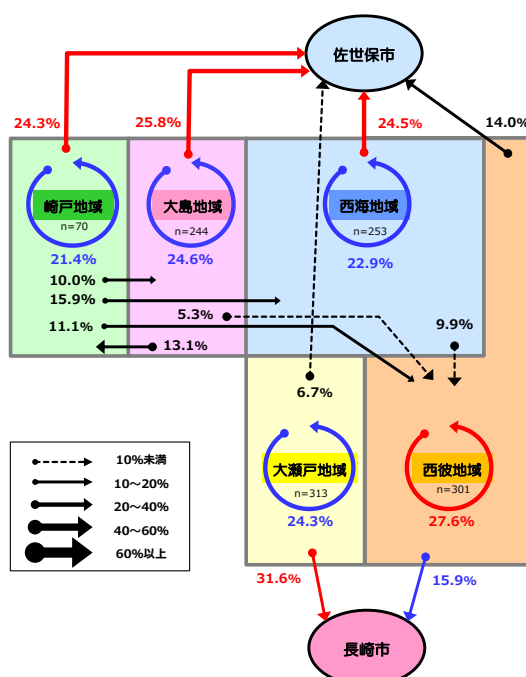


図 地域別にみた市民の通院流動

注) 矢印の色：外出先1位は赤、2位は青、3位以降は黒を示す（5%以上のみを表示）
資料：令和4年度市民アンケート結果

⑤ 日常生活における地域別流動のまとめ（20%以上の流動を抽出）

●令和4年度市民アンケート結果について、通勤・通学・買い物・通院に関する地域別流動において指摘割合が20%以上の流動に注目してみると、どの地域も地域内の流動が多くみられますが、通院については、医療施設がまとまって立地している佐世保市や長崎市への流動が多い状況にあります。

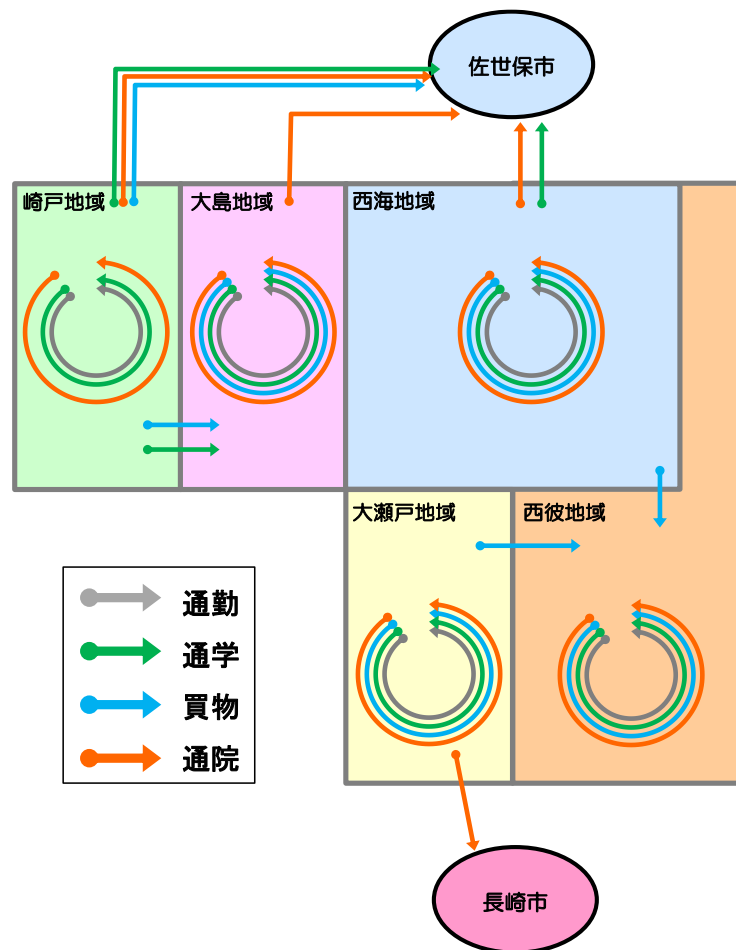


図 地域別にみた市民の外出流動（通勤、通学、買い物、通院）

資料：令和4年度市民アンケート結果

2-1-6 観光

- 観光資源は自然資源や歴史資源などが広く分散しています。
- 本市の観光客数は平成22年から令和元年まで100万人前後で推移していますが、令和2年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、約63万人となっています。

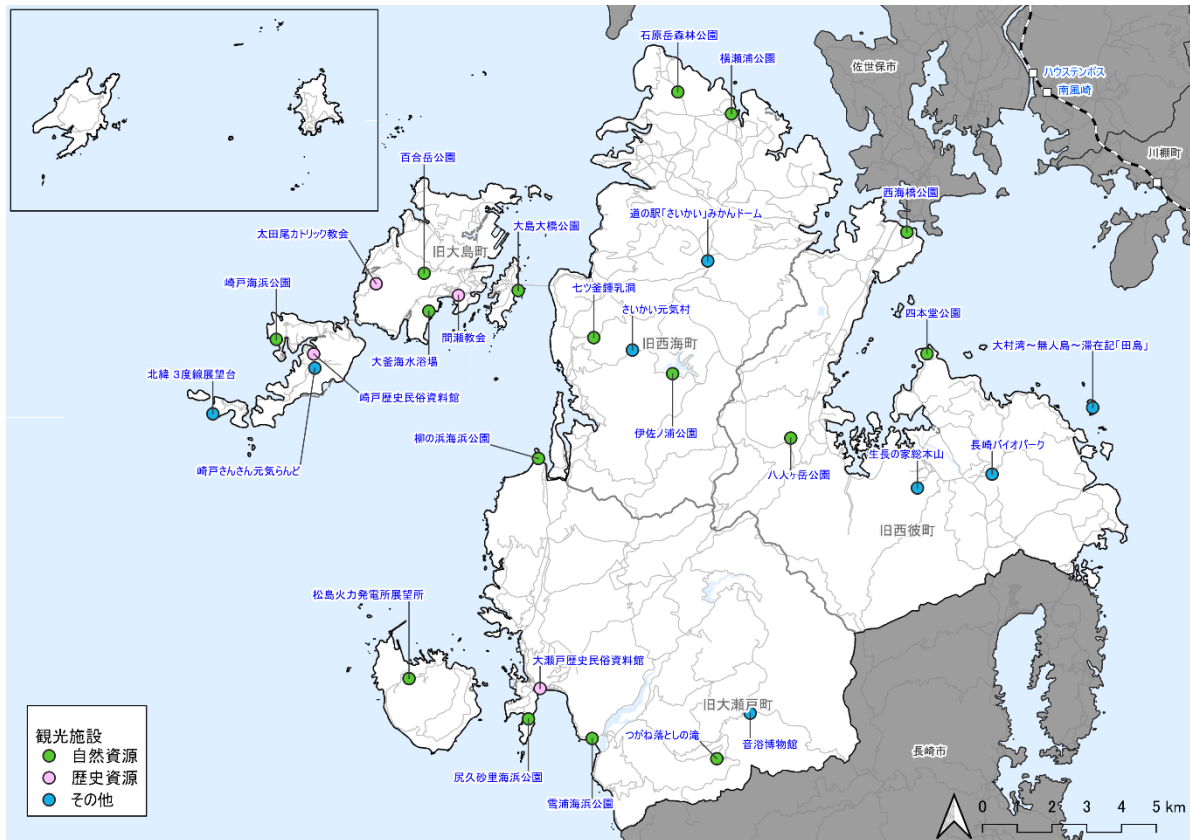


図 西海市の主な観光資源

資料：西海市市勢要覧 資料編 2022

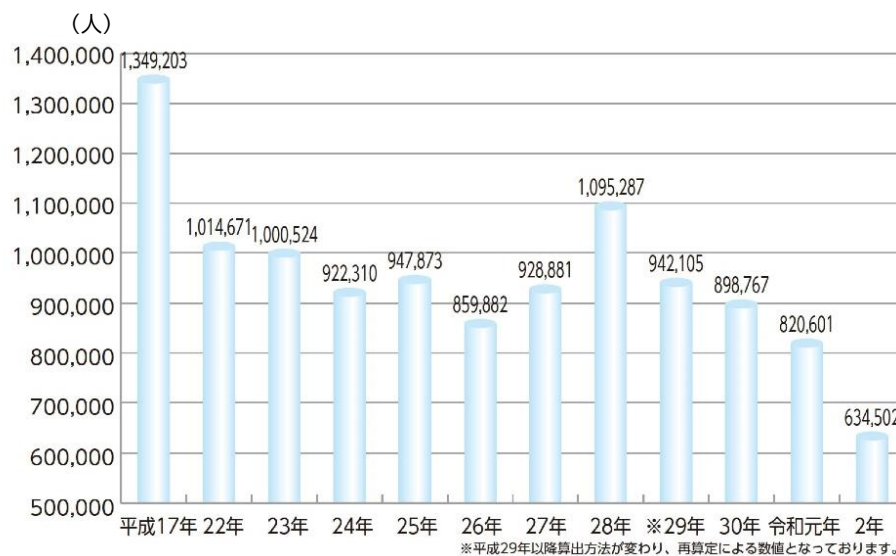


図 観光客数の推移

資料：西海市市勢要覧 資料編 2022

2-2 公共交通の現状

2-2-1 西海市の公共交通体系

●公共交通体系としては、路線バス、さいかいスマイルワゴン、乗合タクシー（藤原線）、自家用有償旅客運送、タクシー、定期航路（市営・民間）により構成されています。

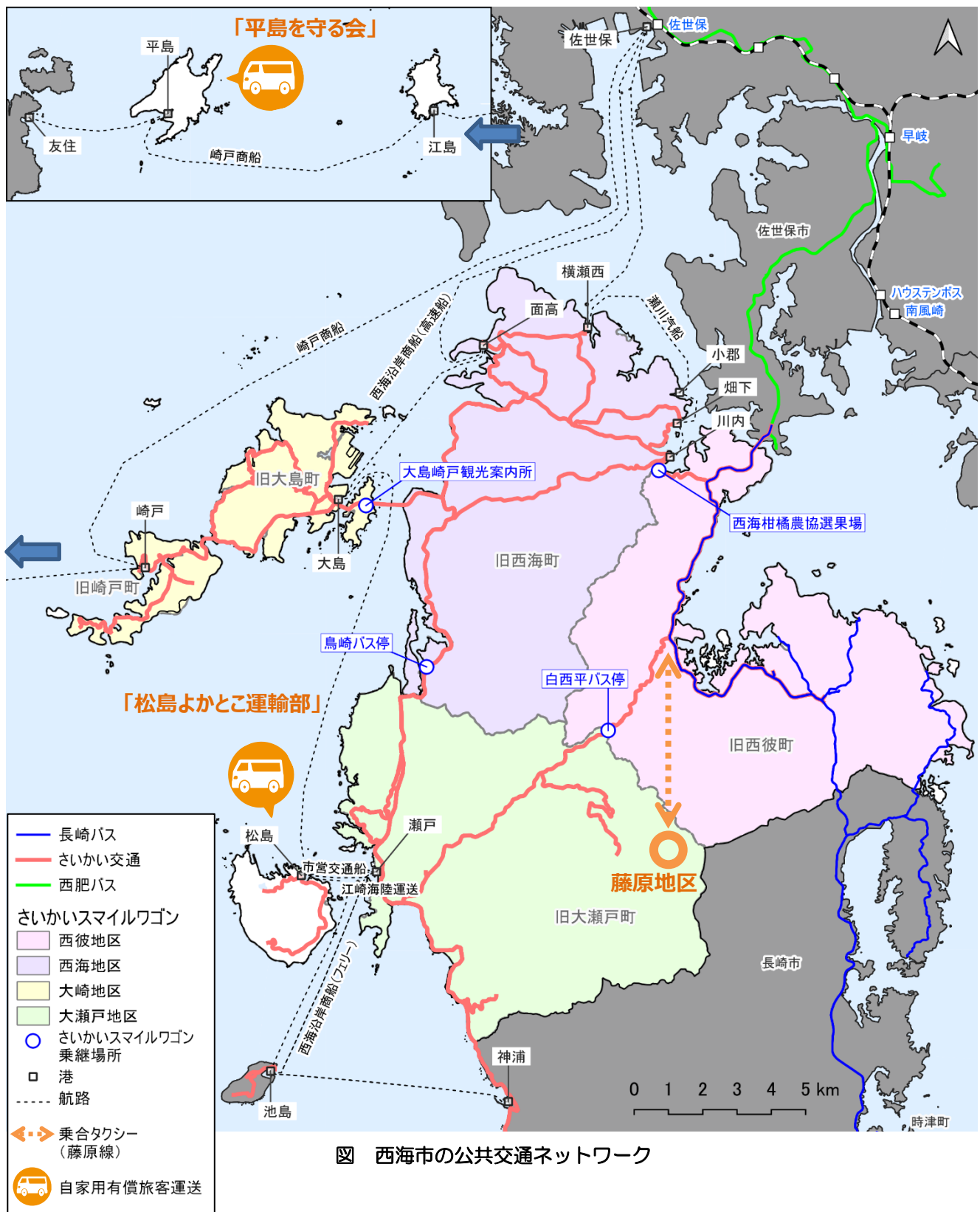


表 西海市の公共交通運行（航）概要

分類	名称		路線・エリア
路線バス	長崎バス		時津～西海～大串線
	さいかい交通		板の浦～桜の里～新地中華街線
			板の浦～下山～大串線
			檜の浦～太田和港～横瀬～大串線
			黒瀬～崎戸本郷線
			松島線
			太田和～瀬川木場～西海橋東口・大串線
			池島線
			大島循環線（西大島）
			大島大橋線
コミュニティ交通	さいかい スマイルワゴン	うずしお号	西彼地区：西彼町内全域
		ジュリアン号	西海地区：西海町内全域
		いせえび号	大崎地区：大島町内全域及び崎戸町全域 （江島、平島を除く）
		あらかぶ号	大瀬戸地区：大瀬戸町内全域 （松島を除く）
	乗合タクシー		藤原線
	自家用有償旅客運送		平島地区
			松島地区
			福祉有償運送
航路	市営交通船	New 松島	瀬戸～松島
	江崎海陸運送	シャトル 5 号	
	西海沿岸商船	れびーど（高速船）	佐世保～池島（神浦）
		フェリーかしま	松島～瀬戸～池島（神浦）
	崎戸商船	みしま	友住～平島～江島～崎戸～佐世保
	瀬川汽船	さいかい	佐世保～横瀬西～小郡～畑下～川内
		せがわ	
タクシー	せいひ観光		西彼地区（本社）、大島地区（営業所）
	大串タクシー		西彼地区（本社）
	大崎観光タクシー		大島地区（本社）
	田川タクシー		大瀬戸地区（本社）

2-2-2 路線バス

- 西海市内を運行する長崎バスとさいかい交通の運行概要は以下に示すとおりです。
- 長崎バスは長崎市と西彼地区をつないでおり、さいかい交通は長崎市と大瀬戸地区をつないでいるほか、佐世保市と西彼地区をつないでいます。

表 路線バス（長崎バスとさいかい交通）の運行概要

事業者	路線	運行便数（便/日）		
		平日	土曜日	日祝日
長崎バス	時津～西海～大串線	65	47	43
さいかい交通	①板の浦～桜の里～新地中華街線	34	30	30
	②板の浦～下山～大串線	24	15	13
	③檜の浦～太田和港～横瀬～大串線	36	21	18
	④黒瀬～崎戸本郷線	23	18	13
	⑤松島線	23	21	0
	⑥太田和～瀬川木場～西海橋東口・大串線	7	0	0
	⑦池島線	24	16	0
	⑧大島循環線（西大島）	12	10	7
	⑨大島大橋線	17	10	7

注）運行便数は令和4年10月1日時点。上記便数を2で割った数字が運行本数（往復/日）となる。

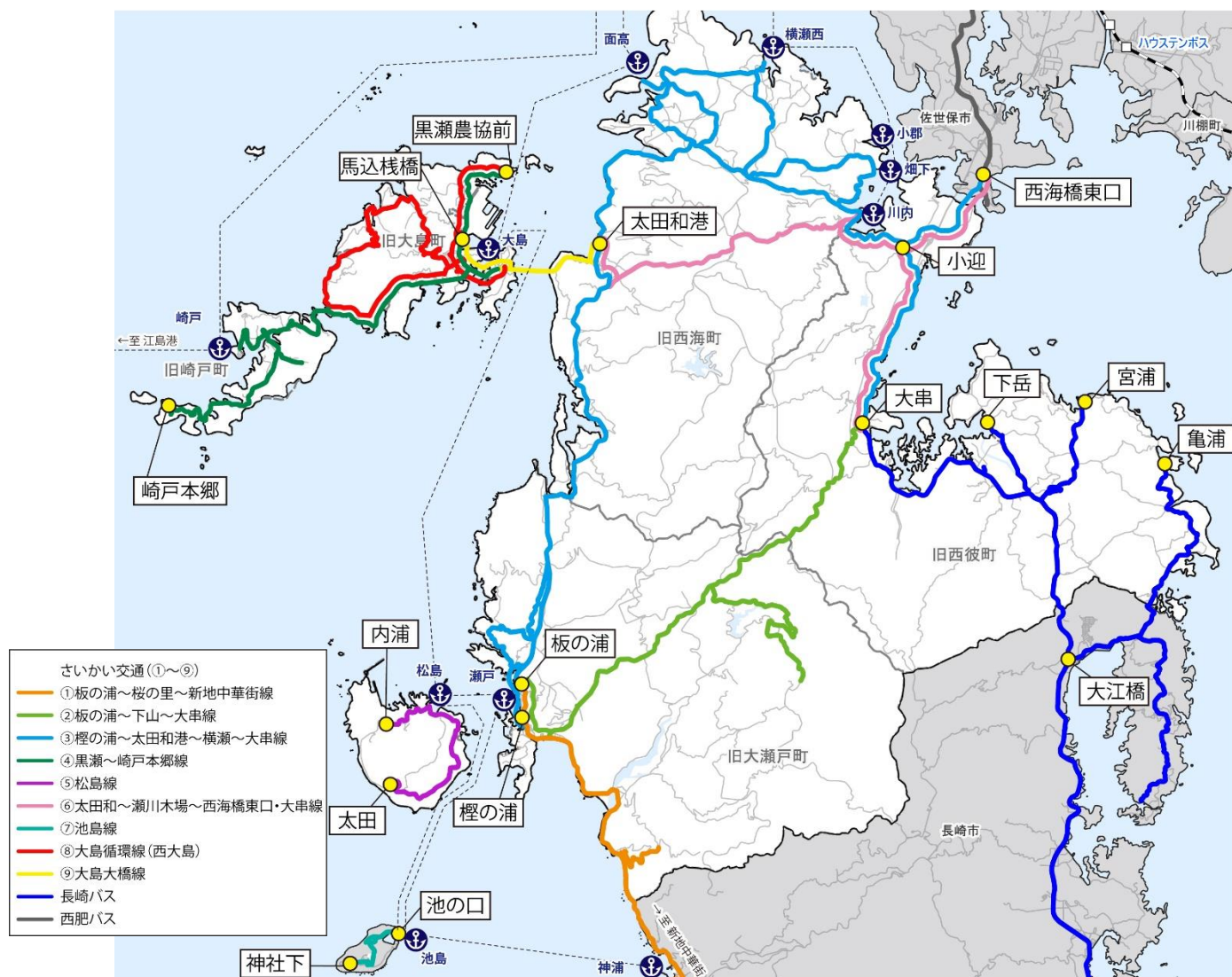


図 路線バスの系統

① 利用状況

●路線バスの利用者数は約 120 万人（R3 年度）であり、9 年間で約 38%減少しています。

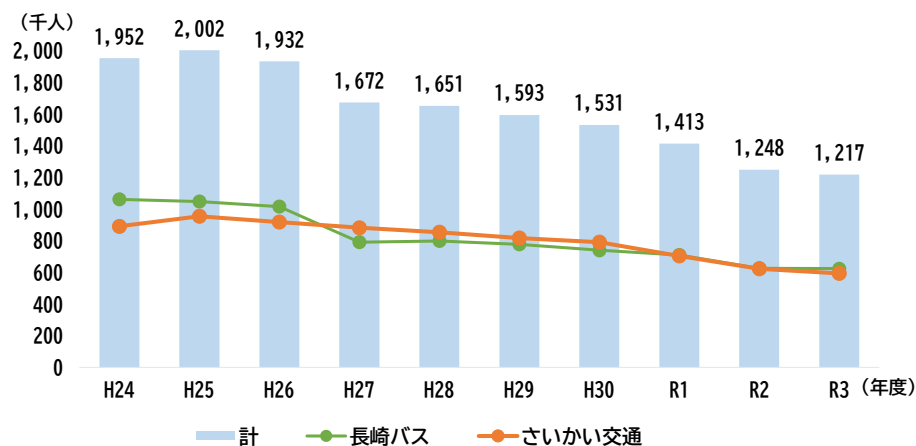


図 路線バスの利用者数の推移

資料：長崎バス、さいかい交通

表 路線バスの利用者数の推移

(人/年度)

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
長崎バス	1,060,982	1,047,287	1,014,981	790,932	797,981	777,173	739,731	709,804	625,552	623,153
さいかい交通	890,959	954,423	917,452	881,541	853,336	816,315	790,794	703,557	622,513	593,630
計	1,951,941	2,001,710	1,932,433	1,672,473	1,651,317	1,593,488	1,530,525	1,413,361	1,248,065	1,216,783

資料：長崎バス、さいかい交通

② 経営状況

●本市は路線バス（さいかい交通）に対して近年5千万円を超える財政負担をしています。
●令和3年度の利用者1人当たりの補助金額をみると、約64.6円/人となっています。

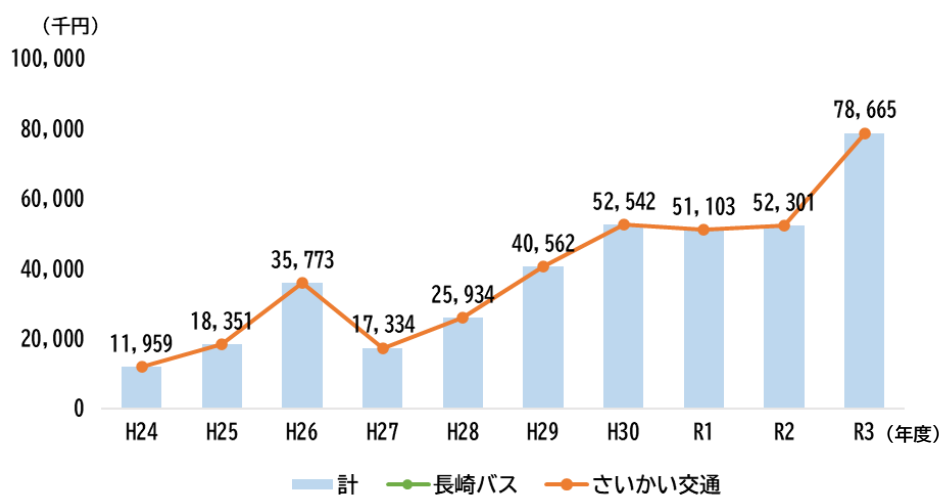


図 路線バスの市補助金額の推移

資料：長崎バス、さいかい交通

表 路線バスの利用者1人あたり市補助金額

(円/人・年度)

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
長崎バス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
さいかい交通	1.3	19.2	39.0	19.7	30.4	49.7	66.4	72.6	84.0	132.5
計	0.6	9.2	18.5	10.4	15.7	25.5	34.3	36.2	41.9	64.6

資料：長崎バス、さいかい交通

③ 利用車輛の状況

- さいかい交通が保有する乗合事業で利用する車輛は全 33 台であり、このうち車齡が「10 年以上」なのは約 91%（30 台）、「20 年以上」なのは約 73%（24 台）となっています。
- 本市の高齡化もさることながら、移動手段自体も高齡化しており、更なる高齡者等のバス需要取り込み等を考慮すると、引き続き、交通事業者と行政が連携し、車両のリプレイスの促進等を進めていく必要があります。

表 さいかい交通の所有車輛（乗合）

	年式	車齡（年）	定員	長さ（cm）	幅（cm）	高さ（cm）	車両総重量
1	H7年	27	83	1048	249	317	14,455
2	H7年	27	83	1048	249	317	14,455
3	H7年	27	83	1048	249	317	14,455
4	H7年	27	83	1048	249	317	14,455
5	H7年	27	83	1048	249	317	14,455
6	H7年	27	83	1048	249	319	14,455
7	H8年	26	83	1078	249	319	14,335
8	H8年	26	83	1078	249	308	14,335
9	H9年	25	81	1078	249	308	14,565
10	H9年	25	83	1078	249	307	14,355
11	H9年	25	52	814	249	302	9,400
12	H9年	25	83	1078	249	307	14,375
13	H9年	25	81	1078	249	207	14,635
14	H10年	24	83	1068	249	304	14,265
15	H10年	24	83	1068	249	304	14,265
16	H11年	23	83	1068	249	303	14,205
17	H11年	23	83	1068	249	303	14,305
18	H12年	22	82	1068	249	305	14,370
19	H12年	22	82	1068	249	305	14,370
20	H12年	22	80	1078	249	304	14,910
21	H12年	22	80	1078	249	304	14,910
22	H13年	21	60	899	249	305	11,520
23	H13年	21	77	1078	249	315	14,675
24	H13年	21	77	1078	249	315	14,765
25	H22年	12	59	899	230	307	11,615
26	H22年	12	59	899	230	307	11,615
27	H22年	12	59	899	230	307	11,615
28	H27年	7	14	538	188	228	2,240
29	H17年	17	13	538	188	228	2,915
30	H17年	17	13	538	188	228	2,915
31	H17年	17	13	538	188	228	2,915
32	R2年	2	14	538	188	228	3,030
33	R4年	0	14	538	188	228	3,080

資料：さいかい交通

2-2-3 航路

- 本市における民間の海上公共交通としては、本土間航路として佐世保への航路が運航されており、それ以外にも新上五島町をつなぐ航路、市内の離島をつなぐ航路等が運航されています。
- そのうち、国庫補助（離島航路運営費等補助）を受けているのは、崎戸商船の友住～佐世保、西海沿岸商船の佐世保～池島（神浦）です。

表 航路の運航概要

事業者	船名	船種	航路名	旅客定員	便数（便/日）		
					平日	土曜	日祝
市営交通船	New 松島	旅客船	瀬戸～松島	220 人	15	15	15
江崎海陸運送	シャトル 5 号	カーフェリー	瀬戸～松島	122 人	9	9	9
西海沿岸商船	れびーど	高速船	佐世保～池島（神浦）	202 人	12	12	12
			池島（神浦）～佐世保		13	13	13
	フェリーかしま	カーフェリー	松島～瀬戸～池島～神浦	120 人	6	6	6
			神浦～池島～瀬戸～松島		5	5	5
崎戸商船	みしま	カーフェリー	友住～平島～江島～崎戸～佐世保	145 人	1	1	1
瀬川汽船	さいかい、せがわ	旅客船	佐世保～横瀬西～小郡～畑下～川内	95 人	11	11	9

注）運行本数は令和 5 年 1 月末時点

資料：西海市ホームページ、各航路会社ホームページ

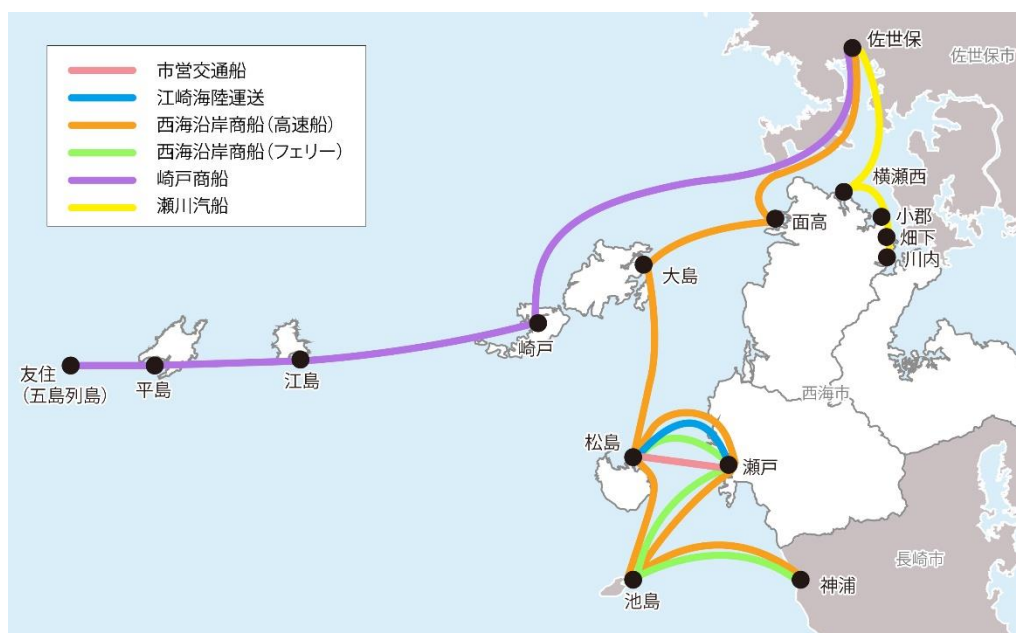


図 航路の運航ルート

表 航路の運航ダイヤ

【市営交通船】New 松島

	松島発	瀬戸発
1	7:00	7:15
2	7:30	7:45
3	8:00	8:15
4	8:30	9:00
5	9:20	10:30
6	11:00	11:50
7	13:10	13:30
8	14:45	15:30
9	16:15	16:45
10	17:15	17:30
11	17:45	18:15
12	18:30	18:45
13	19:10	19:35
14	20:35	21:00
15	21:45	22:00

【江崎海陸運送】シャトル 5 号

	瀬戸発	松島発
1	7:15	7:40
2	8:15	8:40
3	9:20	9:50
4	11:20	11:50
5	12:30	13:00
6	14:00	14:30
7	16:00	16:30
8	17:00	17:30
9	18:00	18:30

【西海沿岸商船】（高速船）れびーど

佐世保⇒池島（神浦）

	佐世保	面高	大島	松島	瀬戸	池島	神浦
1	◎6:37		7:00				
2	7:22		7:51	8:09		8:20	
3	8:05		8:28				
4	9:30		9:53				
5	10:40		11:03				
6	12:15	12:44	12:59				
7	13:30	13:59	14:14				
8	14:40		15:06	15:26	15:34	15:47	15:57
9	16:00	16:20	16:30				
10	17:30		17:53				
11	◎18:30		18:53				
12	19:30		19:53				

◎：株式会社大島造船所休業日は運航

【西海沿岸商船】（高速船）れびーど

池島（神浦）⇒佐世保

	神浦	池島	瀬戸	松島	大島	面高	佐世保
1					6:50		7:13
2					7:30	7:41	8:00
3					8:30	8:41	9:00
4		8:35		8:47	9:08		9:31
5					10:00	10:11	10:30
6					11:15	11:26	11:45
7					13:00		13:29
8					14:20		14:49
9	15:58	16:09		16:21	16:38		
10					16:58		17:21
11					18:00		18:23
12					◎19:00		19:23
13					◎20:00		20:23

◎：株式会社大島造船所休業日は運航

注）運航ダイヤは令和 5 年 1 月末時点
資料：各航路会社ホームページ

表 航路の運航ダイヤ

【西海沿岸商船】フェリーかしま

松島⇒瀬戸⇒池島⇒神浦

	松島	瀬戸	池島	神浦
1		7:05	7:33	
2	8:40	9:10	9:45	10:11
3		12:44	13:17	13:43
4	15:00	15:10		
5		16:27	16:55	
6	17:55	18:08	18:36	

神浦⇒池島⇒瀬戸⇒松島

	神浦	池島	瀬戸	松島
1		7:35	8:20	8:30
2	10:30	11:00	11:28	
3	13:46	14:17	14:47	14:57
4		17:00	17:40	17:50
5		18:40	19:08	

【崎戸商船】みしま

友住⇒佐世保

	友住	平島	江島	崎戸	佐世保
1	7:00	7:25	8:13	9:15	10:30
	7:16	7:41	8:30	9:30	10:45

上段：夏季（4/1～9/30）

下段：冬季（10/1～3/31）

佐世保⇒友住

	佐世保	崎戸	江島	平島	友住
1	14:00	15:20	16:20	17:10	17:30
	13:30	14:50	15:50	16:40	17:00

上段：夏季（4/1～9/30）

下段：冬季（10/1～3/31）

【瀬川汽船】さいかい・せがわ

川内⇒佐世保

	川内	畑下	小郡	横瀬西	佐世保	
1				◎6:05	◎6:20	さいかい
2	◎6:50	◎6:54	◎6:58	7:10	7:25	さいかい
3				8:10	8:25	さいかい
4				9:30	9:45	さいかい
5				11:20	11:35	さいかい
6				13:00	13:15	さいかい
7				14:00	14:15	せがわ
8				15:20	15:35	せがわ
9				17:10	17:25	せがわ
10	18:20			18:00 (川内経由)	18:40	せがわ
11				◎19:30	◎19:45	せがわ

◎：日祝日は運航

佐世保⇒川内

	佐世保	横瀬西	小郡	畑下	川内	
1	◎6:25				◎6:45	さいかい
2	7:45	8:00				さいかい
3	8:40	8:55				さいかい
4	11:00	11:15				さいかい
5	12:10	12:25				さいかい
6	13:40	13:55				さいかい
7	15:00	15:15				せがわ
8	16:40	16:55				せがわ
9	17:40	17:55	18:09	18:13	18:15	せがわ
10	19:00	19:15				せがわ
11	◎20:00	◎20:15				せがわ

◎：日祝日は運航

※毎週日祝日の始発便は横瀬西発 7:10、最終便は佐世保発 19:00
となります。

注）運航ダイヤは令和5年1月末時点

資料：各航路会社ホームページ

① 利用状況

●航路の利用者数は陸上交通同様、平成24年度～令和1年度は約54～57万人で推移していましたが、令和2年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大幅に減少しています。

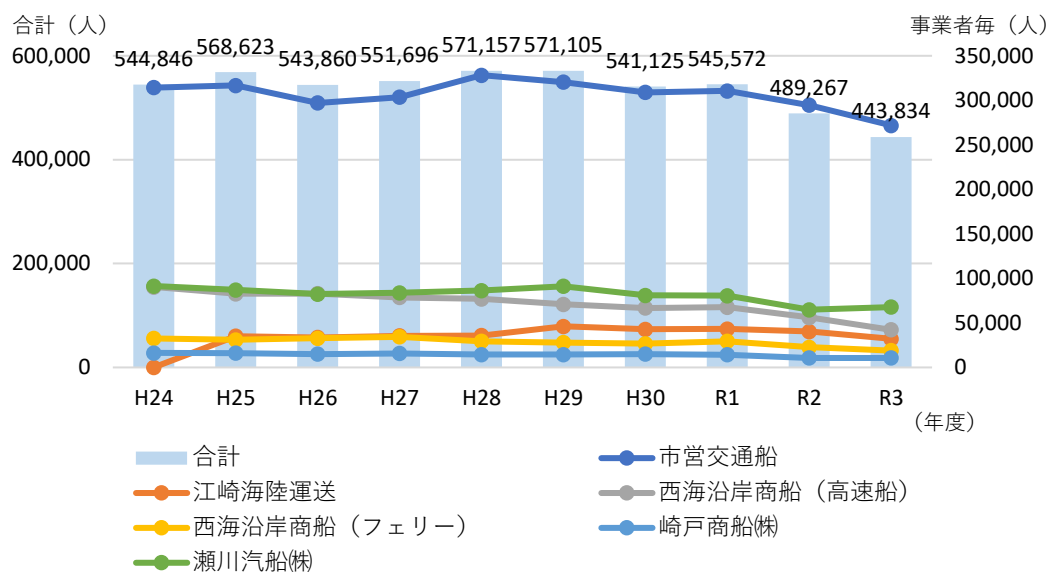


図 航路利用者数の推移

資料：西海市

表 航路利用者数の推移

※江崎海陸運送の H24 は数字がなく不明

(人/年度)

事業者	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
市営交通船	314,356	316,803	297,100	303,639	328,183	320,596	309,062	310,563	294,682	271,864
江崎海陸運送	不明*	35,068	33,644	35,468	35,841	46,091	42,862	43,153	40,312	32,096
西海沿岸商船 (高速船)	90,329	82,680	82,957	78,563	77,069	70,830	66,710	67,610	56,095	42,364
西海沿岸商船 (フェリー)	32,651	31,002	32,808	34,461	29,334	27,890	26,673	29,312	22,653	18,914
崎戸商船	16,155	16,105	14,954	15,692	14,371	14,465	14,887	14,304	10,681	10,723
瀬川汽船	91,355	86,965	82,397	83,874	86,360	91,234	80,931	80,631	64,844	67,874
合計	544,846	568,623	543,860	551,696	571,157	571,105	541,125	545,572	489,267	443,834

資料：西海市

② 経営状況

- 5 事業者のうち 2 航路が国庫補助航路に、3 航路が県の補助航路に位置づけられており、国、県、市の財政支出で維持されています。
- 本市の補助金額は、令和 3 年度は約 64,073 千円となっています。

表 補助金の対象航路

事業者	航路	補助対象		
		国	県	市
市営交通船	瀬戸～松島	—	—	●
江崎海陸運送	瀬戸～松島	—	—	—
西海沿岸商船	佐世保～神浦（瀬戸～松島間を除く）	●	●	—
崎戸商船	友住～佐世保	●	●	●
瀬川汽船	川内～佐世保	—	●	—

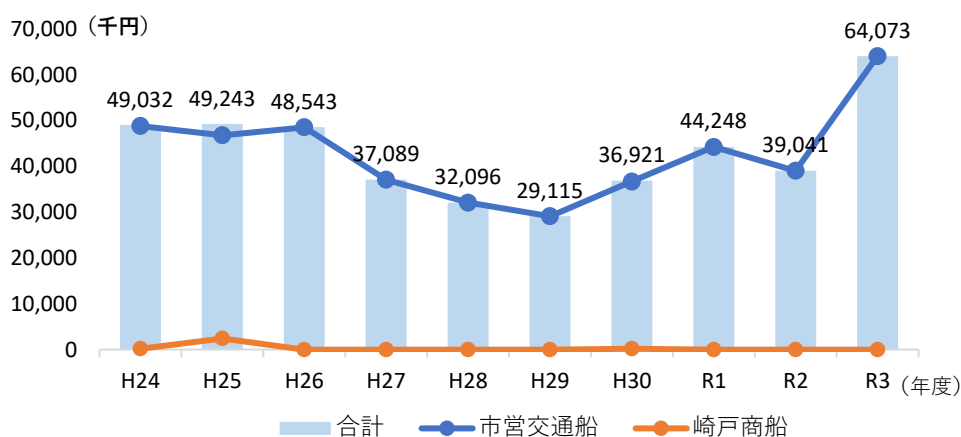


図 航路の市補助金額の推移

資料：西海市

表 航路の市補助金額の推移

(千円/年度)

事業者	航路	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
市営交通船※	瀬戸～松島	48,817	46,808	48,543	37,089	32,096	29,115	36,722	44,248	39,041	64,073
崎戸商船	友住～佐世保	215	2,435	0	0	0	0	199	0	0	0
計		49,032	49,243	48,543	37,089	32,096	29,115	36,921	44,248	39,041	64,073

※市営交通船は一般会計からの繰入金金を記載

資料：西海市

表 航路の利用者 1 人あたり市補助金額の推移

(円/人・年度)

事業者	航路	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
市営交通船	瀬戸～松島	155.29	147.75	163.39	122.15	97.80	90.82	118.82	142.48	132.49	235.68
崎戸商船	友住～佐世保	13.31	151.17	0	0	0	0	13.40	0	0	0
計		148.35	147.92	155.56	116.15	93.70	86.89	113.97	136.20	127.85	226.74

資料：西海市

① 利用状況

- 本市は市内全域を4地区にわけて、さいかいスマイルワゴンを運行しています。
- さいかいスマイルワゴンの利用者は、年々増加傾向にあります。

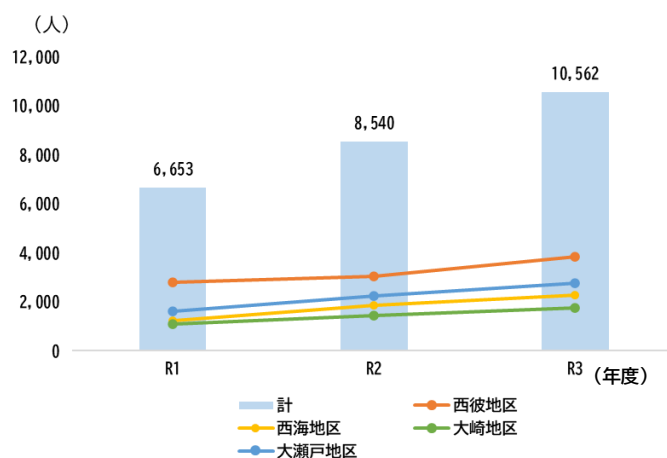


図 さいかいスマイルワゴンの利用者数の推移

資料：西海市

表 さいかいスマイルワゴンの利用者数の推移
(人/年度)

	R1	R2	R3
西彼地区	2,773	3,027	3,823
西海地区	1,211	1,846	2,262
大崎地区	1,074	1,437	1,725
大瀬戸地区	1,595	2,230	2,752
計	6,653	8,540	10,562

資料：西海市

② 経営状況

- さいかいスマイルワゴンの市の財政支出は3,276.4万円（R3年度）となっており、年々増加傾向にあります。

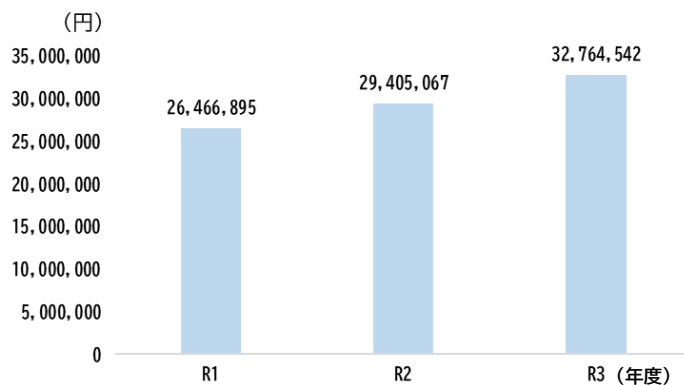


図 さいかいスマイルワゴンの市の委託金額の推移

資料：西海市

① 利用状況

●乗合タクシー（藤原線）の利用者数は 150 人（R3 年度）となっており、毎年 120 人以上の利用があります。

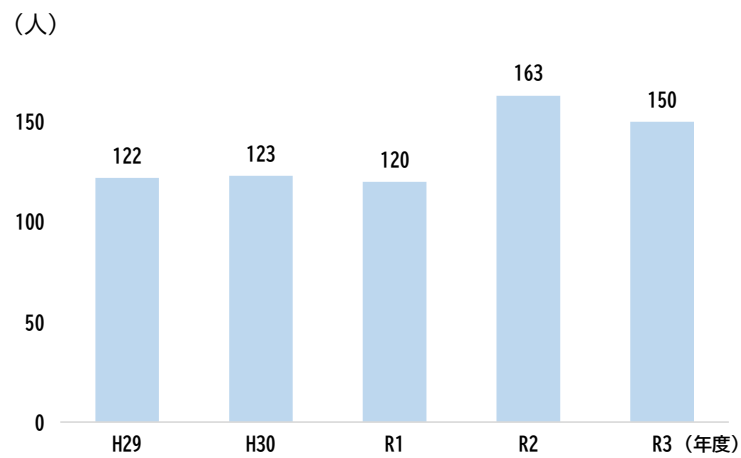


図 乗合タクシー（藤原線）利用者数の推移

資料：西海市

② 経営状況

●乗合タクシー（藤原線）の市の財政負担は 67.3 万円（R3 年度）となっており、年々増加傾向にあります。

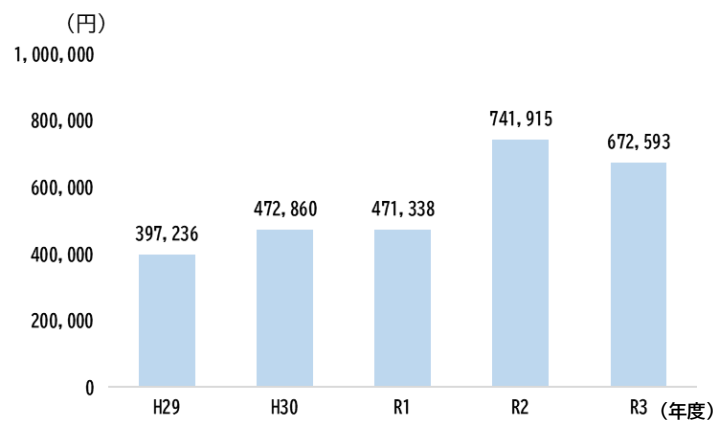


図 乗合タクシー（藤原線）の市補助金額の推移

資料：西海市

① 利用状況

- 自家用有償旅客運送の利用者数は約 3,400 人（R3 年度）となっています。
- 平島地区、福祉有償運送の利用が減少していますが、令和元年度より開始した松島地区での利用が急増していることから、全体としては利用者が増えている状況にあります。

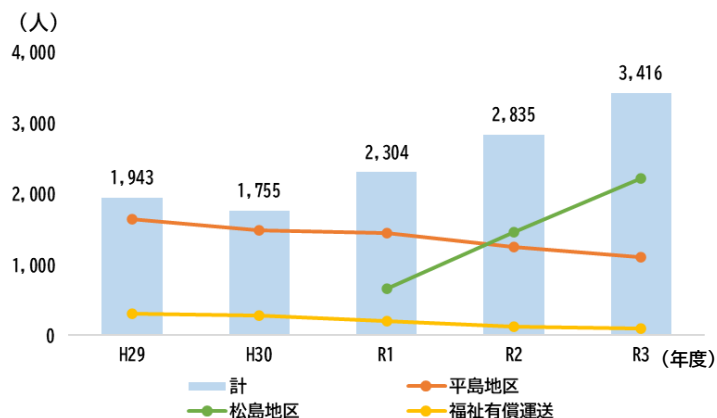


図 自家用有償旅客運送の利用者数の推移

資料：西海市

表 自家用有償旅客運送の利用者数の推移

(人/年度)

	H29	H30	R1	R2	R3
平島地区	1,642	1,478	1,442	1,254	1,109
松島地区			654	1,456	2,215
福祉有償運送	301	277	208	125	92
計	1,943	1,755	2,304	2,835	3,416

注) 松島地区自家用有償旅客運送は令和元年 11 月から運行開始

資料：西海市

② 経営状況

- 自家用有償旅客運送の市の財政負担は約 484 万円（R3）となっており、令和元年度より微増傾向にあります。

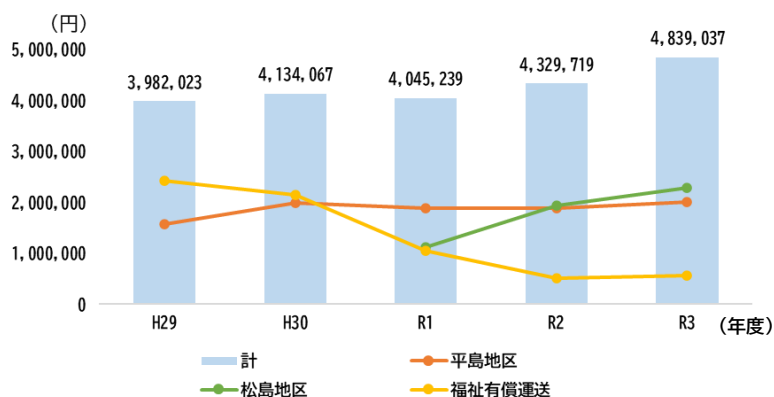


図 自家用有償旅客運送の市補助金額及び委託金額の推移

資料：西海市

表 自家用有償旅客運送の市補助金額及び委託金額の推移

(円/年度)

	H29	H30	R1	R2	R3
平島地区	1,569,223	1,985,267	1,884,771	1,885,544	2,010,147
松島地区			1,115,668	1,930,575	2,276,890
福祉有償運送	2,412,800	2,148,800	1,044,800	513,600	552,000
計	3,982,023	4,134,067	4,045,239	4,329,719	4,839,037

注) 松島地区自家用有償旅客運送は令和元年 11 月から運行開始

資料：西海市

① 利用状況

- 本市にはタクシー事業者が4社あります。本社は西彼地区に2社、大島地区に1社、大瀬戸地区に1社あり、営業所は大島地区に1社あります。
- 九州運輸局資料によると、令和3年度のタクシーの輸送人員は57,760人となっています。

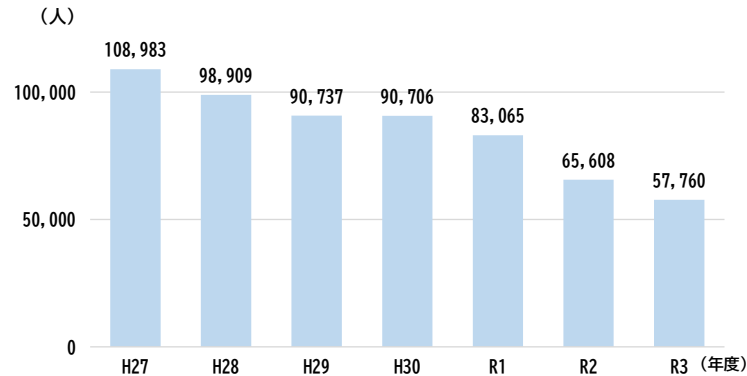


図 タクシーの輸送人員の推移

資料：輸送実績集計表（九州運輸局）

② 経営状況

- 九州運輸局資料によると、令和3年度のタクシーの営業収入は約5,785万円、期末運転手数は25人となっています。運転手は25人を維持している状況ですが、輸送人員と営業収入は6年間で約5割となっています。

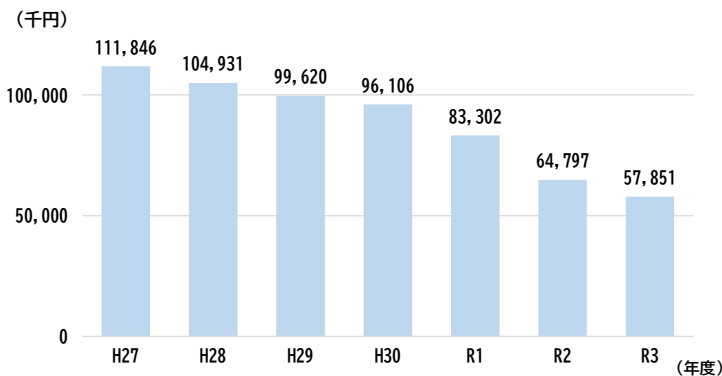


図 タクシーの営業収入の推移

資料：輸送実績集計表（九州運輸局）

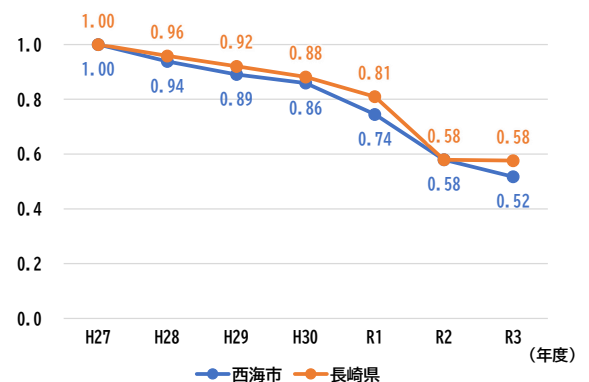


図 H27を1とした時のタクシー営業収入の推移

資料：輸送実績集計表（九州運輸局）

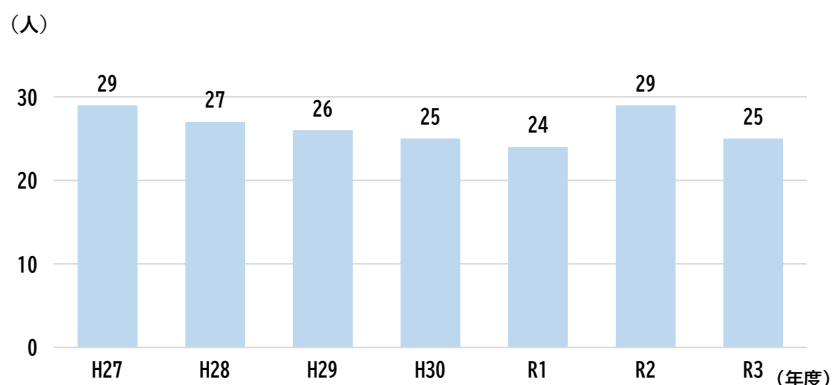


図 タクシーの期末運転手数の推移

資料：輸送実績集計表（九州運輸局）

2-3 その他交通資源の状況

2-3-1 利用者送迎サービス

- 令和4年度に実施した民間サービス事業者アンケートによると、本市においては、社会福祉法人等3事業所において利用者送迎サービスを実施しています。サービス提供エリアは下図のとおりです。
- 現状のサービス提供事業者からは「人手不足」や「ドライバーの負担」について問題を抱えており、往来が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）が現在の営業エリアの半分程度あることが分かりました。
- アンケート結果によると、社会福祉法人や宿泊施設、商業施設で同様のサービスに対して「現在は未実施だが、検討の余地がある」との意向が確認されました。

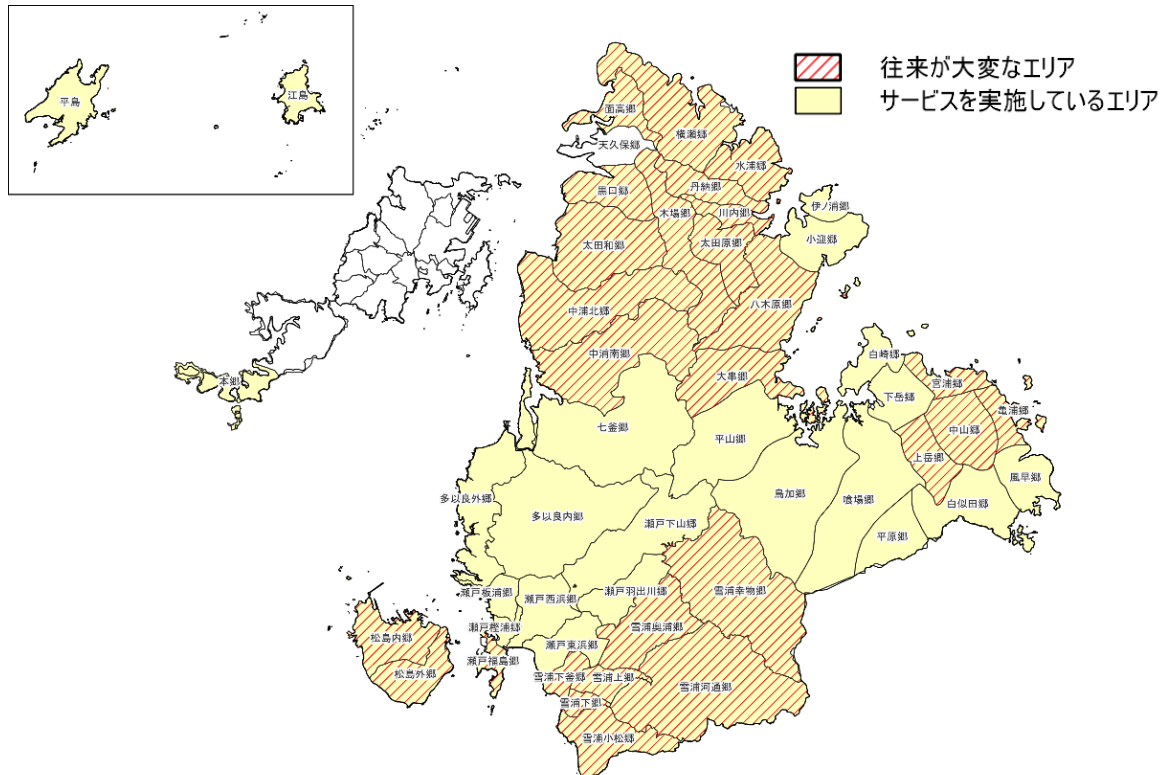


図 利用者送迎サービスの実施エリアと事業者が往来が大変なエリア（今後のサービス縮小懸念エリア）

資料：令和4年度民間サービス事業者アンケート結果

2-3-2 荷物の宅配サービス

- 本市においては、商業施設1か所において荷物の宅配サービスを実施しています。
- アンケート結果によると、サービス提供事業者からは「人手不足」について問題を抱えていることが分かりました。
- それ以外に、市内には移動販売サービスを実施している事業者が5社程度います。アンケート結果によると、商業施設や社会福祉法人で「サービスを新規実施する」可能性（意向）が確認されました。

2-3-3 移動販売サービス

- アンケートでは移動販売サービスを実施している事業者を確認できませんでしたが、社会福祉法人や商業施設で同様のサービスに対して「現在は未実施だが、検討の余地がある」との意向が確認されました。

3. 西海市の公共交通の8つの問題・課題

3-1 利用需要に合致していないオーバーサイズ感がある路線バス車両

- 以下はさいかい交通と長崎バスのバス系統の平均乗車密度※（人/km・便）の最大値をバス停区間別に可視化し、当該バス停に乗り入れているバス系統にどの程度のバス需要があるのかを簡易的に集計したものです。
- 平均乗車密度が『10人/km・便以上』となっているバス停は、「そのバス停を通過している系統の中にバス車両でないと運べない程度の需要がある」との意味です。『4～10人/km・便』は「そのバス停を通過している系統の中にジャンボタクシー車両でも代替できる可能性がある」の意味、『4人/km・便未満』は「タクシー車両でも代替できる可能性がある」との意味です。
- そう考えると、図中の赤囲みがある4エリアは「朝夕のピーク時だけかもしれないですが、バス車両でないと運べない程度の需要」があり、市内では優先的にバス車両の投入の可能性が高いエリアとなります。
- それ以外の区間については、「利用需要に合致しておらず、バス車両の投入が“オーバーサイズ感がある”可能性を秘めているエリアとなります。これらの検証を今後行政・交通事業者で行い、必要に応じて路線バス車両のダウンサイジング（小型バス化、コミュニティバス化、隔日運行化等への見直し）が考えられます。

※「平均乗車密度」とは

ある系統のバス1便あたりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数のこと

路線バス車両が走る意味がある区間



図 路線バスのマーケット分析結果

3-2 長崎バスにおける市内枝線3区間における路線撤退エリアの存在

- 長崎バス路線は令和3年10月より国・県が財政支出している国庫補助対象（地域間幹線系統）となっています。
- 前述のとおり、客観的にみて長崎バス運行区間の一部において、“バス車両を投入する妥当性が低い可能性があるエリア”があることが分かりました。
- 長崎バスからも、当該路線の生産性向上を図る上で、今後撤退の可能性すら否定できないエリアとして「宮浦郷～亀浦郷～風早郷や上岳郷～宮浦郷など幹線から奥まった枝葉となる部分」が挙げられています。
- これらのエリア等においては、市と交通事業者と地域住民が協力し合いながら“真に公共交通を必要とする方”の規模や特性等を踏まえ、生活環境の維持・確保に努める必要があります。

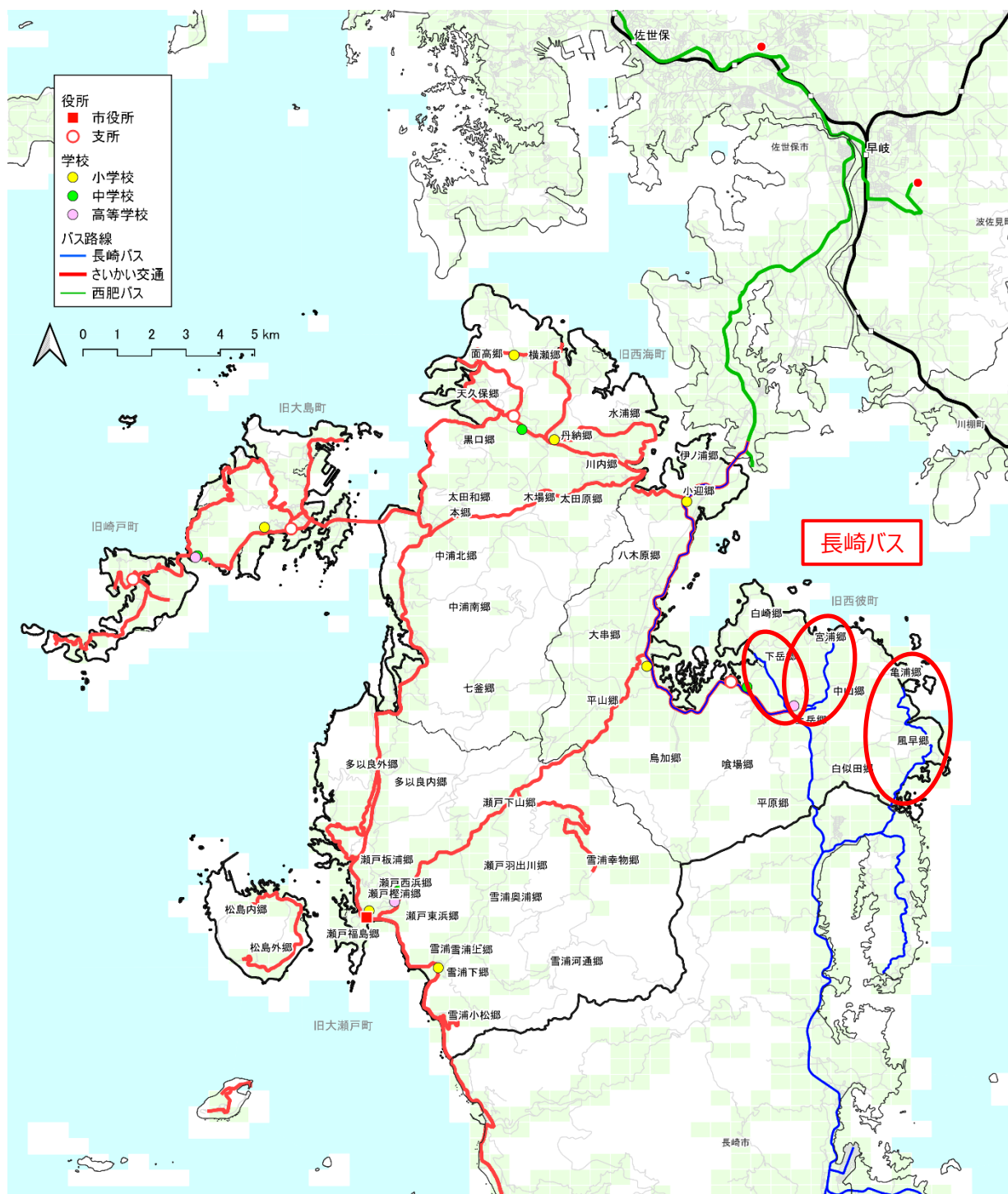


図 長崎バスより大幅なサービス見直し意向が示された西彼地区の一部エリア

- 令和4年12月に実施した長崎バス乗り込み調査結果によると、長崎市との市界にある大江橋バス停から大串バス停（西海市側の起終点）の乗降客は150人/日となり、そのうち前述の枝線区間での乗降は15人/日（全体の1割）であることが分かりました。
- 調査した区間において乗降人数が多いのは「大江橋以南」以外では、西彼中学校の最寄りバス停「中の島」（29人/日）が最も多く、次いで「大串」（23人/日）となっています。それ以外のバス停は10人/日未満となっており、枝線区間で最も乗降が多いのは「宮浦」（4人/日）です。
- 区間別の乗降実態をみると、「中の島」から「大串」までの区間での市内乗降が比較的多く、次いで「二股」から「大江橋以南」の市を跨ぐ乗降が多い状況にあります。
- 枝線区間に着目すると、「大江橋以南」への市を跨ぐ乗降が12人/日と多く、市内の幹線区間での乗降は3人/日となっています。

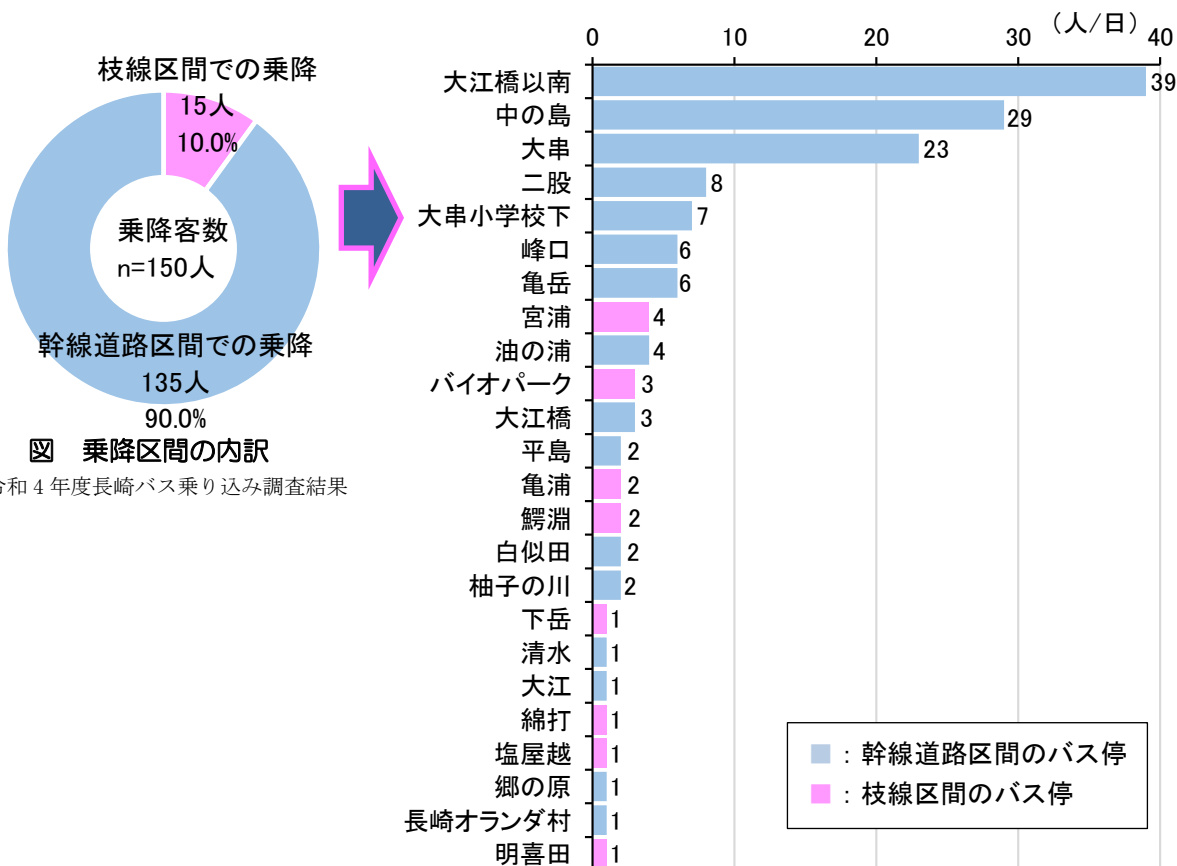


図 バス停別乗降人数

資料：令和4年度長崎バス乗り込み調査結果



図 区間別にみた主な乗降実態 (OD5人/日以上)

資料：令和4年度長崎バス乗り込み調査結果

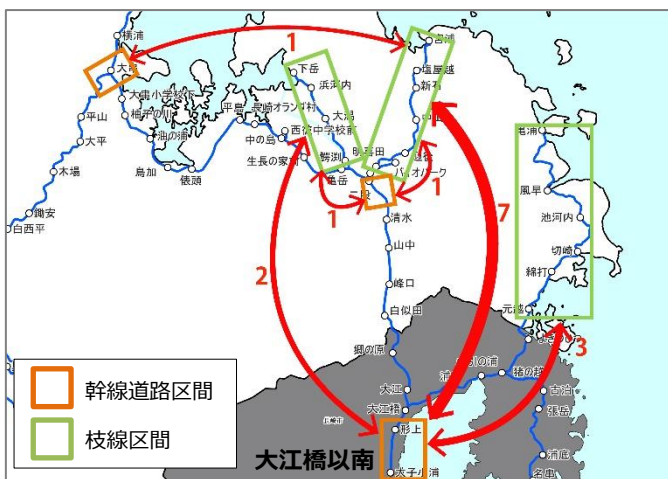


図 枝線区間別 OD (枝線絡む)

- バス停別の乗車人数と降車人数の時間帯別内訳を集計し、また乗車と降車の多寡を比較すると、乗降の多い「中の島」バス停は 14～17 時台に乗車が多いものの、降車は極端に少なく、「大串」は乗車よりも降車が極端に多い状況にあります。つまり、行き帰りのどちらかにおいて、路線バス以外の手段で移動している実態があることが分かりました。
- また、枝線区間は概ね「6時台」の乗車が多く、降車は「14 時台以降」に分散傾向にあること、年齢層としては高齢者層が少なく、高校生・生産年齢人口がほとんどを占めていることが分かりました。
- このような特徴を踏まえつつ、枝線区間の移動手段の確保のあり方を検討することが求められます。

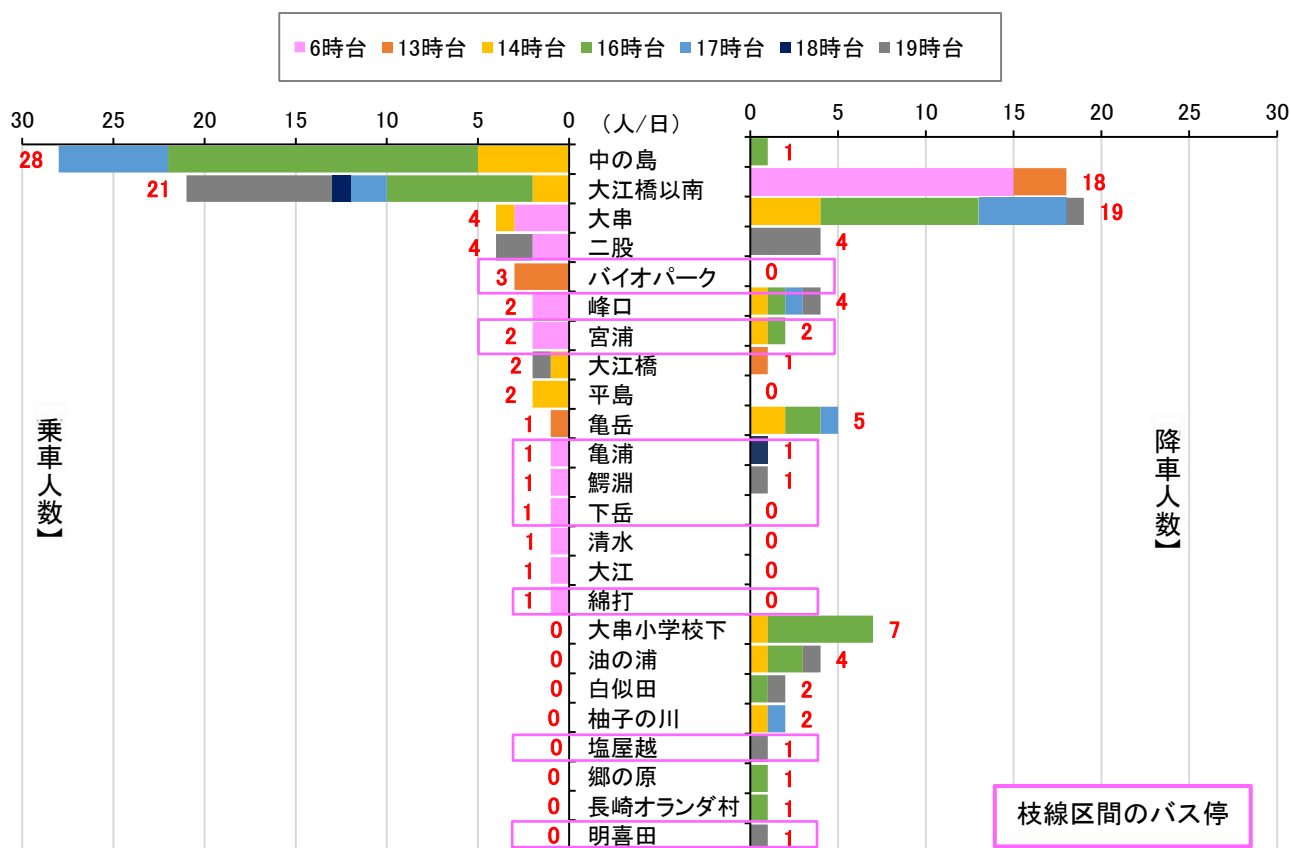


図 バス停別乗降客数（時間帯別）

資料：令和4年度長崎バス乗り込み調査結果

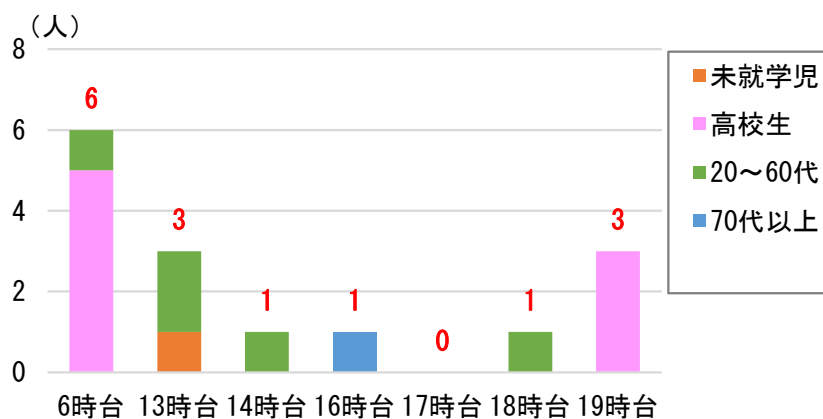


図 枝線区間の時間帯別年齢層内訳

資料：令和4年度長崎バス乗り込み調査結果

3-3 路線バスが便利であることを市民に気づかせ、まずは月1日の利用促進

- 市民アンケート結果を踏まえつつ、市民の外出実態とバスサービスの適合状況を分析しました。
- 次ページ以降に通勤・通学時間帯あるいは買い物・通院時間帯とバスサービスの合致状況を示していますが、下表の総括のとおり、概ね外出時間とバスのダイヤは8割以上カバーできている状況にあると言えます。
- 買い物・通院の適合状況をみると、崎戸地域からの行きの9時台の便と帰りの18時台の便、西彼地域への帰りの12時台、西海地域への帰りの11時台と13時台の便といった特定便を今後の車両運用で満たす（一部便をずらす）ことができれば、ほぼ市民の外出実態を合致したバスサービスが展開可能です。
- しかし、そのような便利な状況にあるにも関わらず、市民が路線バスに「月に1日も利用していない」のは、全体の85.4%を占めます。
- 市民に対して“路線バスを使ってみよう”と思わせる動機づけを与えることで非利用者のバス需要取り込みが十分可能です。
- 市民へのきめ細かい情報発信等に努め、まずは「月1日のバス利用に自主的に行動変容させること」（つまり、モビリティマネジメント）が必要です。

表 市民の外出時間帯と路線バスの合致状況（バスの外出カバー状況；総括）

地区	通勤・通学		買い物・通院	
	行き	帰り	行き	帰り
西彼地域	98.9%	94.8%	90.4%	79.7%
西海地域	98.6%	68.3%	85.2%	62.4%
大島地域	93.5%	90.7%	93.3%	84.8%
崎戸地域	88.5%	42.3%	78.9%	90.5%
大瀬戸地域	93.7%	94.3%	99.8%	100%

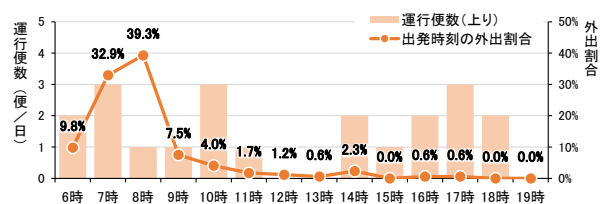
表 市民の路線バスの利用頻度

	この3か月の路線バスの利用頻度						
	合計	週5日以上	週3～4日程度	週1～2日程度	月に数回程度	利用していない	無回答
全体 n=1,250	100.0%	1.5%	1.0%	0.9%	5.5%	85.4%	5.8%
西彼地域 n=301	100.0%	2.7%		1.0%	4.0%	86.7%	5.6%
西海地域 n=253	100.0%	0.8%			0.8%	94.9%	3.6%
大島地域 n=244	100.0%		4.5%	0.8%	5.7%	85.7%	3.3%
崎戸地域 n=70	100.0%			1.4%	15.7%	77.1%	5.7%
大瀬戸地域 n=313	100.0%	2.9%		1.0%	7.7%	81.2%	7.3%

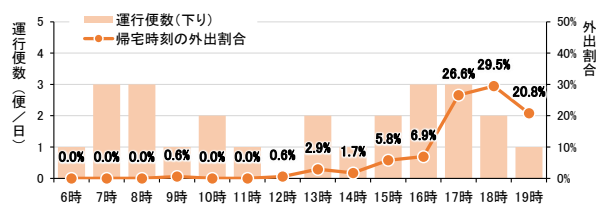
資料：令和4年度市民アンケート結果

■西彼地域

<行き>

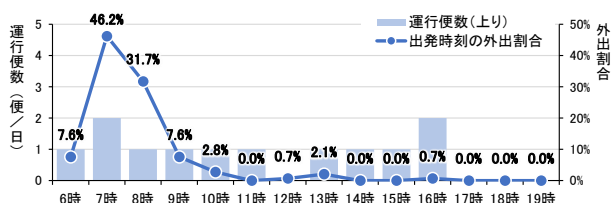


<帰り>

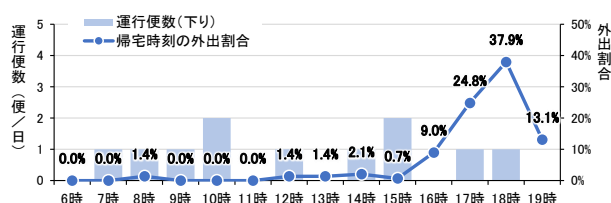


■西海地域

<行き>

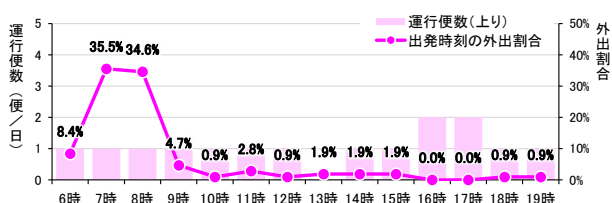


<帰り>

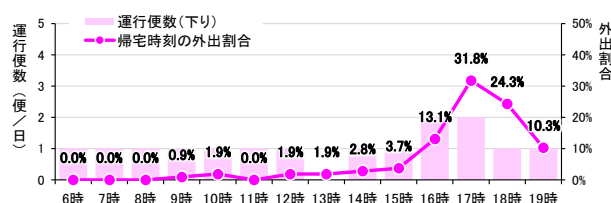


■大島地域

<行き>

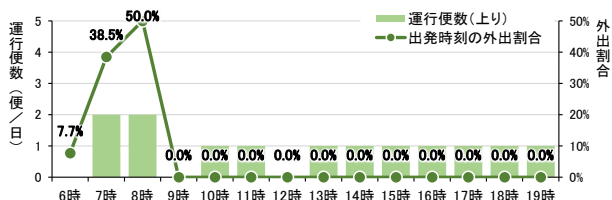


<帰り>

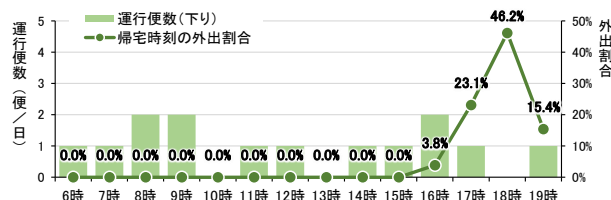


■崎戸地域

<行き>

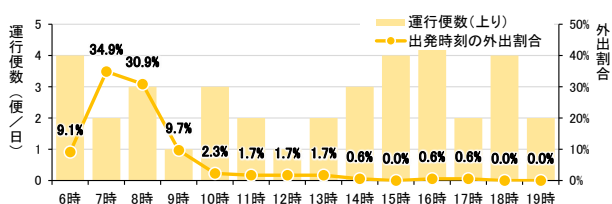


<帰り>



■大瀬戸地域

<行き>



<帰り>

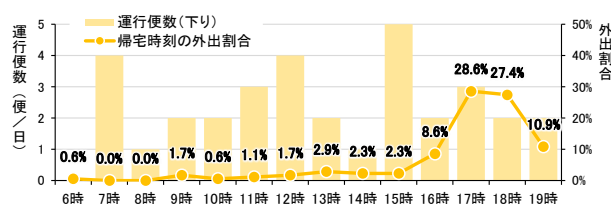
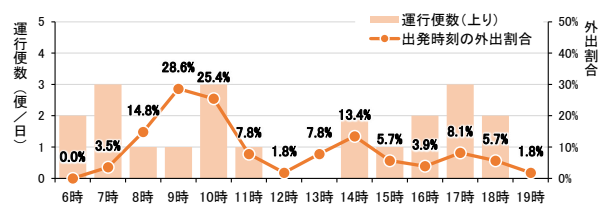


図 通勤・通学の時間帯(地域別)とさいかい交通のダイヤの適合状況

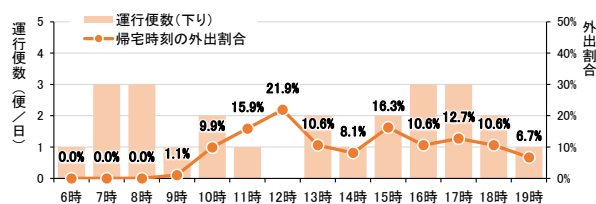
資料：令和4年度市民アンケート結果

■西彼地域

<行き>

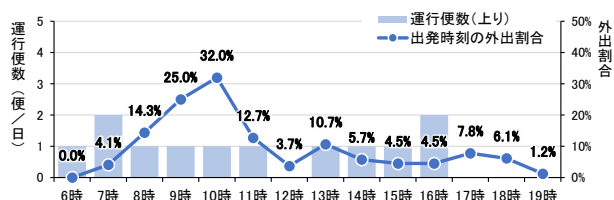


<帰り>

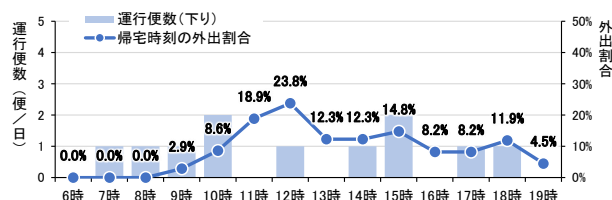


■西海地域

<行き>

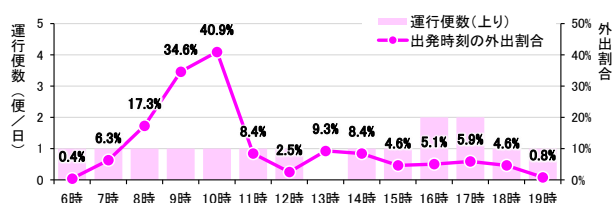


<帰り>

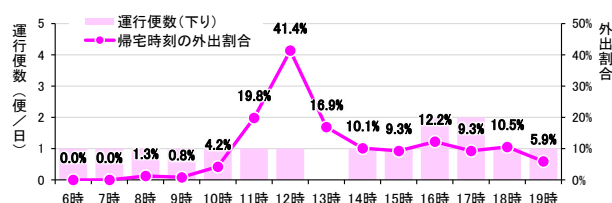


■大島地域

<行き>

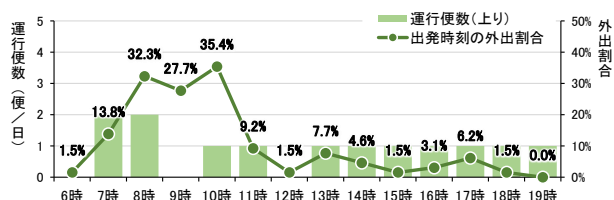


<帰り>

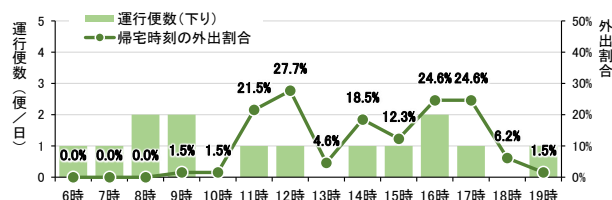


■崎戸地域

<行き>

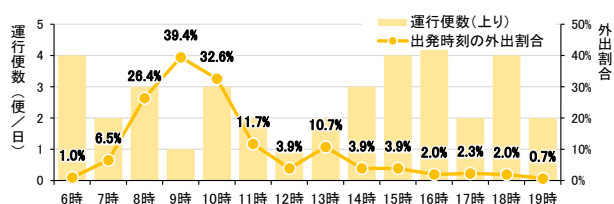


<帰り>



■大瀬戸地域

<行き>



<帰り>

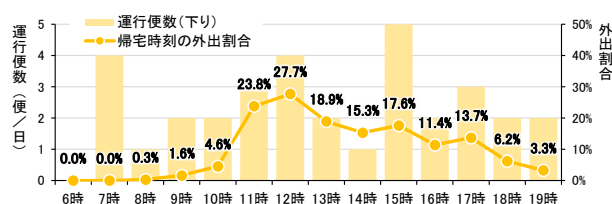


図 買い物・通院の時間帯（地域別）とさいかい交通のダイヤの適合状況

資料：令和4年度市民アンケート結果

3-4 市内移動における公共交通機関の役割が不明瞭であり、明確化が必要

- 九州運輸局資料によると、令和3年度末の市内タクシーの期末車両台数は29台となっています。
- 令和3年度におけるタクシーの実働率は42.33%であり、50%に満たない稼働状況です。つまり、概ね6割の車両は使われておらずに維持管理経費だけが発生していることとなります。
- 長崎県全体の実働率が57.88%ですので、西海市はそれよりも15ポイント以上低い状況にあります。
- 西海市のタクシー稼働率は以前より県内でも低い状況にあり、令和元年で一旦稼働率は下げ止まりをみせましたが、令和2年度以降は再び減少基調となりました。

注) 実働率=実働車数/在籍車両数であり、稼働率とも言います。

表 長崎県の営業区域別タクシー実働率（R3 年度）

営業区域別	事業用自動車			
	期 末 車 両 数	延 実 車 両 数	在 延 車 両 数	実 働 率 (%)
長崎交通圏(一般)	1,030	363,274	223,050	61.40%
(一人一車)	310	113,150	59,096	52.23%
長崎交通圏計	1,340	476,424	282,146	59.22%
佐世保市(一般)	482	152,655	79,380	52.00%
(一人一車)	83	30,295	19,106	63.07%
佐世保市計	565	182,950	98,486	53.83%
島原交通圏	183	66,168	36,543	55.23%
諫早市	154	58,046	37,426	64.48%
大村市	117	43,681	23,995	54.93%
五島市	68	25,034	14,521	58.01%
平戸市	33	12,045	6,973	57.89%
松浦市	31	8,760	5,503	62.82%
壱岐市	44	15,330	8,743	57.03%
対馬市	42	15,330	7,419	48.40%
西海市	29	10,585	4,481	42.33%
東彼杵郡	40	14,600	9,068	62.11%
北松浦郡	27	9,855	5,368	54.47%
南松浦郡	44	15,243	11,489	75.37%
長崎県合計	2,717	954,051	552,161	57.88%

表 過去のタクシー稼働率の推移

年度	西海市	長崎県	西海市の稼働率の 長崎県下の順位
平成23年度	70.56%	81.34%	ワースト8番目
平成24年度	63.31%	79.38%	ワースト2番目
平成25年度	63.08%	78.21%	ワースト2番目
平成26年度	63.91%	75.66%	ワースト6番目
平成27年度	62.70%	73.88%	ワースト2番目
平成28年度	50.82%	71.13%	ワースト2番目
平成29年度	50.60%	69.17%	ワースト2番目
平成30年度	48.95%	68.26%	ワースト1番目
令和1年度	51.90%	66.40%	ワースト2番目
令和2年度	48.30%	59.91%	ワースト2番目
令和3年度	42.33%	57.88%	ワースト1番目

資料：「令和3年度 九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表」（九州運輸局）

- 下図は令和2年国勢調査のメッシュ人口と、現行のバス停の勢力圏ならびにさいかいスマイルワゴンの4エリアを重ね合わせて、公共交通による人口カバー状況を示しています。
- 各地区の中心部（人口200人以上のエリア）は、路線バスによってカバーされており、他のエリアについても、市内全域をデマンド方式で運行している「さいかいスマイルワゴン」によってカバーされている状況です。
- 市民の大多数がバスなどのサービスを身近で享受できる環境が構築できていることになります。
- 市内のタクシー事業が厳しい状況の中、市内移動におけるタクシーとさいかいスマイルワゴン、路線バスの役割が不明瞭であり、その明確化が必要です。

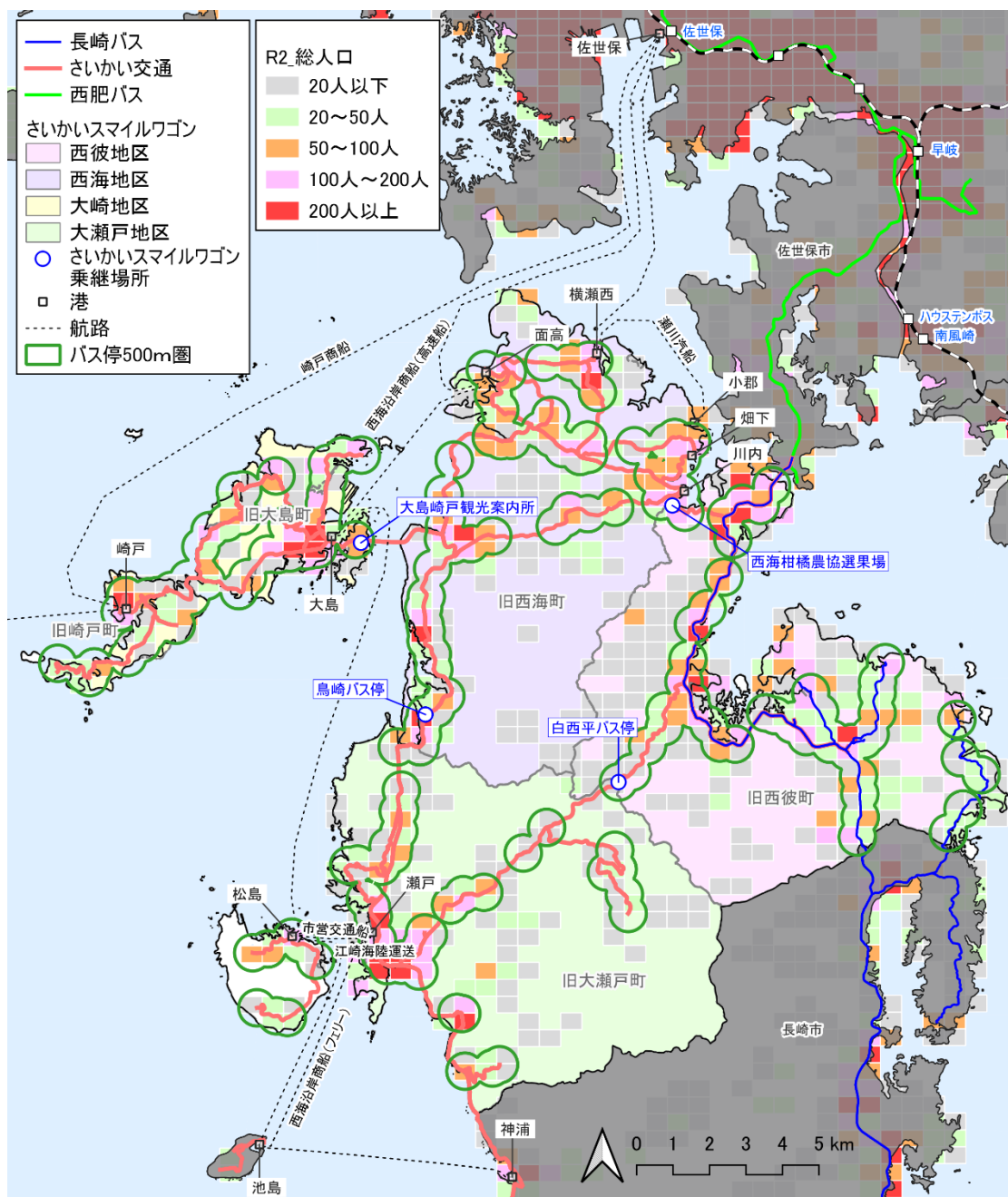


図 人口分布状況と公共交通のカバー状況

資料：国勢調査(R2年)

3-5 さいかいスマイルワゴンの委託契約に地区格差があるため是正が必要

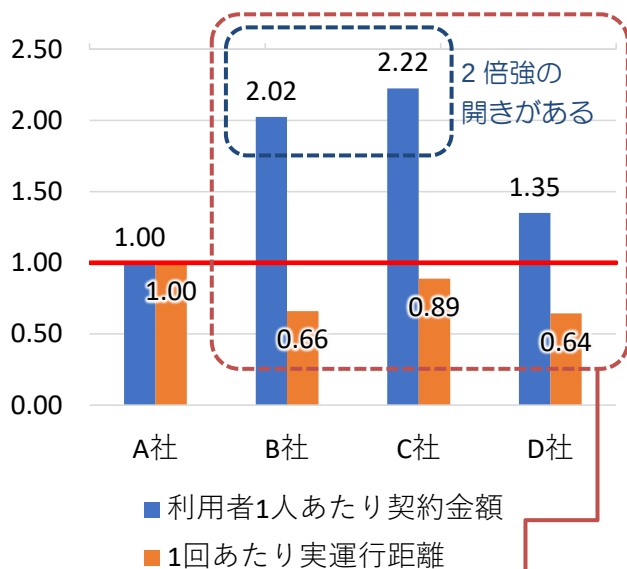
- さいかいスマイルワゴンの委託契約をみると、事業者によって「利用者1人あたり契約金額」が大きく異なり、その差が2倍強開いているところもあります。
- 「運行1回あたりの実運行距離」も4割ほどの開きがあり、利用者1人あたりの契約金額が高くて相対的に1回あたりの実運行距離が短い事業者もあり、事業者間でのばらつきが見られます。
- この「運行1回あたりの実運行距離」をタクシー運賃換算し、タクシーで走った場合とさいかいスマイルワゴンで走った場合の差を見ると、さいかいスマイルワゴンでの運行の方が収入を得られている事業者がある一方で、タクシーで走った方が収入を得られ、さいかいスマイルワゴンを受託するだけで赤字になる事業者もあります。
- さらには、タクシー顧客をさいかいスマイルワゴンに奪われている状況にもあります。
- これらの受託各社の大きな「差異」を是正するためには、例えば、乗務員が電話予約が入るまで営業所に待機している行為（タクシーの配車依頼に対応できないため、事業者としては損益が発生）と実際に運行対応する行為の2段階について契約を行い、特に運行対応する行為の場合、営業所から出て、運行を終え戻ってくるまでのメーター金額を総計したものを受託額とする等の方法の適用等が考えられます。
- さいかいスマイルワゴンの継続運行を考えると、早急な是正対応が必要です。

表 さいかいスマイルワゴンの各事業者の利用実態（R3年度）

	A社	B社	C社	D社
利用者数(人)	3,823	2,262	1,725	2,752
運行回数(回)	1,555	1,339	1,014	1,368
実運行距離(km)	25,054	14,246	14,514	14,184

利用者1人あたり契約金額・
1回あたり実運行距離（A社との比較）

※A社を1.0として比率で表現



利用者1人あたりの契約金額が高くて、
1回あたりの実運行距離が短い実態がある。

さいかいスマイルワゴン運行1回あたりの契約金額とその実運行距離をタクシー運賃換算した金額との差

※A社のさいかいスマイルワゴン運行1回あたり契約金額を1.0として比率で表現

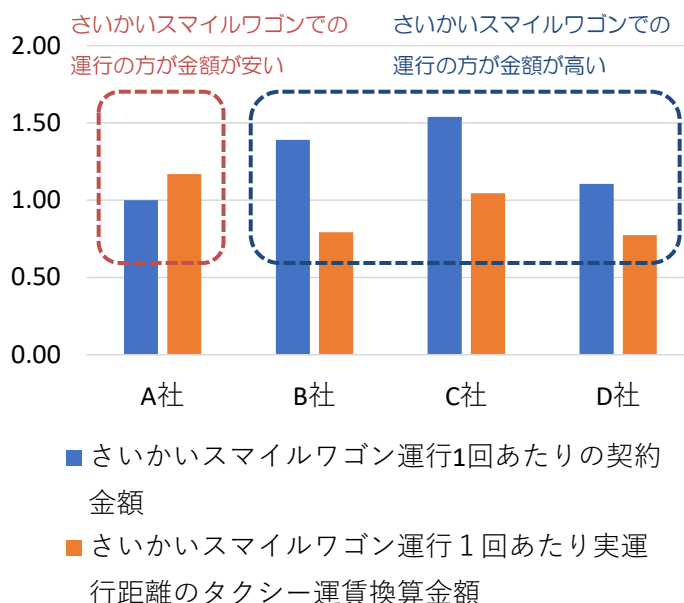
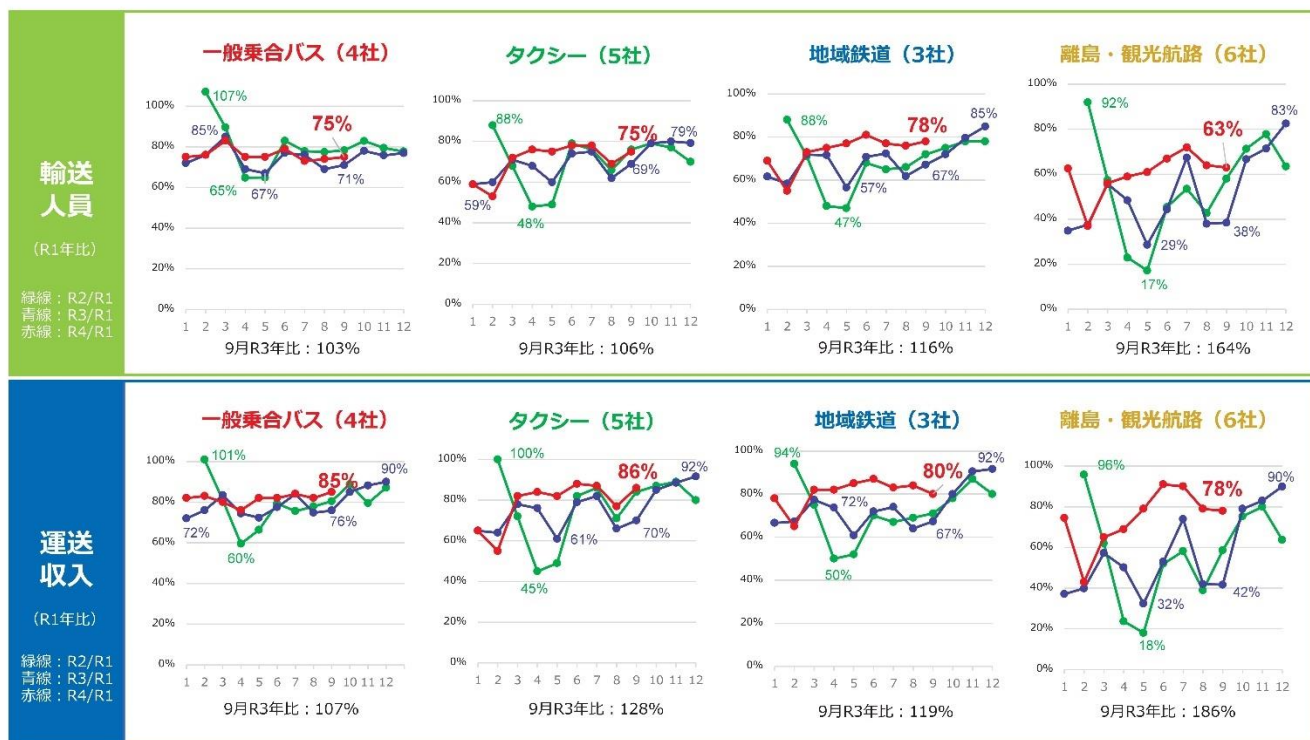


図 事業者間の契約金額・実運行距離等の差異

3-6 新型コロナウイルス感染症の公共交通事業への影響

- 九州運輸局によると、令和4年9月における長崎県内の交通事業者の輸送人員・運送収入の状況は下図のとおりです。
- コロナ前（R1）に対する令和4年9月の同月比をみると、輸送人員について、乗合バス・タクシーは75%の回復、離島・観光航路は63%の回復となっています。
- 運送収入については、乗合バスは85%、タクシーは86%、離島・観光航路は78%の回復となっています。
- 新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少、収入の減少は未だ顕在化しており、さらに原油価格の高騰など様々な要因が重なり、公共交通の維持が非常に厳しい状況にあります。
- 今後も交通事業者の様々な事情から、経営安定化を図るため、サービスの見直しが図られることが推察されます。
- 公共交通政策を実行するには各交通事業者の存在が必要不可欠です。今後の交通事業者の経営動向やサービスの見直しについて状況共有を図りながら、今後も行政・住民・事業者がより連携しつつ、持続可能な公共交通網の維持に努める必要があります。

長崎県内の交通事業者の状況



※1 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。
 ※2 同月R3年比は、サンプル数を合わせて算出している。

図 長崎県内の公共交通事業者の状況

出典：「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響（令和4年9月分までの実績）」
 （九州運輸局、R4年11月）

市内バス事業者の声：人口減少、少子高齢化、コロナ禍の影響による輸送人員の大幅減少に伴い、乗合バス事業の収支の大幅な赤字となっており、既に企業単独で補える限界を超えている状況です。このままでは将来的に路線バス網の維持が困難です。

市内タクシー事業者の声：コロナの影響は大きいですが、さいかいスマイルワゴンの委託費があるのは助かっている。ただ、本来タクシーを利用される方がさいかいスマイルワゴンを利用しているケースがあり、そこにも課題を感じています。

3-7 結びつきが強い佐世保方面等への公共交通同士の乗継円滑化が必要

- さいかい交通と西肥バスの乗継時間（西海橋東口バス停）をみると、平日の西海市から佐世保方面行の7～8時台と帰りの16時以降のダイヤ接続は良好ですが、それ以外の時間帯あるいは休日の接続状況は芳しくなく、乗継に課題があります。
- バス（さいかい交通）と航路の接続状況をみると、横瀬西港は佐世保からの帰り便となる15時台の船便からの乗換時間が60分を超えており、この改善がなされると30分以内の接続が全便で可能です。大島港は行きの7～8時台の便の乗継改善もさることながら、帰り便は複数の便で接続が芳しくない状況にあります。
- 前述のとおり、今後様々な要因によりサービスの見直し、特にダイヤ改正が各交通事業者で実施される可能性があります。
- 交通事業者間で余裕を持ったダイヤ情報等に関する状況共有を図り、現状以上の公共交通同士の乗継円滑化を図る必要があります。

表 さいかい交通と西肥バスの乗継時間（西海橋東口バス停にて）

西海▶佐世保 【平日】			佐世保▶西海 【平日】			西海▶佐世保 【土日祝】			佐世保▶西海 【土日祝】		
さいかい交通	西肥バス	乗継時間	西肥バス	さいかい交通	乗継時間	さいかい交通	西肥バス	乗継時間	西肥バス	さいかい交通	乗継時間
西海橋東口着	西海橋東口発		西海橋東口着	西海橋東口発		西海橋東口着	西海橋東口発		西海橋東口着	西海橋東口発	
—	6:20	—	7:04	7:07	0:03	—	6:20	—	7:04	—	—
7:07	7:23	0:16	7:34	7:54	0:20	—	7:23	—	7:44	7:54	0:10
—	7:47	—	—	8:39	—	7:52	7:54	0:02	—	8:39	—
7:52	8:07	0:15	—	8:55	—	—	8:07	—	—	8:55	—
8:39	9:22	0:43	9:04	9:47	0:43	8:39	9:22	0:43	9:04	9:47	0:43
9:25	—	—	10:05	10:10	0:05	9:47	10:28	0:41	10:05	11:10	1:05
9:47	10:28	0:41	10:55	11:10	0:15	11:09	12:17	1:08	11:48	—	—
—	11:08	—	12:05	13:10	1:05	—	13:33	—	13:15	14:39	1:24
11:09	12:34	1:25	13:15	—	—	14:39	15:00	0:21	14:47	16:11	1:24
13:09	13:33	0:24	13:55	14:39	0:44	16:11	16:30	0:19	16:08	16:55	0:47
—	14:18	—	14:48	—	—	16:53	—	—	17:40	17:54	0:14
14:39	15:01	0:22	15:50	16:11	0:21	17:54	18:04	0:10	19:22	—	—
16:11	16:12	0:01	16:44	17:01	0:17	—	19:45	—	20:41	—	—
16:53	17:07	0:14	17:40	17:54	0:14						
17:45	—	—	—	18:00	—						
17:54	18:04	0:10	18:38	18:59	0:21						
18:59	19:02	0:03	19:22	—	—						
—	19:45	—	20:41	—	—						

注) ■ : 乗継時間が5分未満または30分以上

資料: さいかい交通、西肥バス

表 バス（さいかい交通）と航路（横瀬西港）の乗継時間

1. 大串～小迎～横瀬～佐世保

さいかい交通	瀬川汽船	乗継時間
横瀬西港着	横瀬西港発	
9:08	9:30	0:22

注) 11時以前の便のみ掲載

佐世保▶西海（帰り）

瀬川汽船	さいかい交通	乗継時間
横瀬西港着	横瀬西港発	
12:25	12:38	0:13
15:15	15:42	0:27

注) 11時以降の便のみ掲載

2. 檜の浦～太田和港～横瀬～佐世保

さいかい交通	瀬川汽船	乗継時間
横瀬西港着	横瀬西港発	
6:54	7:10	0:16
9:18	9:30	0:12

注) 11時以前の便のみ掲載

佐世保▶西海（帰り）

瀬川汽船	さいかい交通	乗継時間
横瀬西港着	横瀬西港発	
13:55	15:08	1:13
17:55	18:23	0:28
19:15	19:22	0:07

注) 11時以降の便のみ掲載

※: 太田和港着

注) ■ : 乗継時間が5分未満または30分以上

資料: さいかい交通、瀬川汽船

表 バス（さいかい交通）と航路（大島港）の乗継時間

1. 崎戸本郷～大島～佐世保

さいかい交通	西海沿岸商船	乗継時間
大島港着	大島港発	
6:57	7:30	0:33
8:07	8:30	0:23
8:59	9:08	0:09
9:50	10:00	0:10

注) 11時以前の便のみ掲載

佐世保▶西海（帰り）

西海沿岸商船	さいかい交通	乗継時間
大島港着	大島港発	
11:03	12:10	1:07
14:14	14:46	0:32
15:06	15:13	0:07
16:30	16:41	0:11
—	17:53	—
18:53	18:55	0:02

注) 11時以降の便のみ掲載

2. 黒瀬農協前～大島～佐世保

さいかい交通	西海沿岸商船	乗継時間
大島港着	大島港発	
7:20	7:30	0:10
7:37	8:30	0:53
8:45	9:08	0:23
9:56	10:00	0:04

注) 11時以前の便のみ掲載

佐世保▶西海（帰り）

西海沿岸商船	さいかい交通	乗継時間
大島港着	大島港発	
11:03	11:10	0:07
12:59	13:36	0:37
—	14:09	—
15:06	15:30	0:24
—	16:05	—
16:30	16:40	0:10
—	17:50	—
18:53	18:57	0:04
—	19:04	—

注) 11時以降の便のみ掲載

注) ■ : 乗継時間が5分未満または30分以上

資料: さいかい交通、西海沿岸商船

3-8 社会情勢・社会的潮流に適合した公共交通政策の実行

3-8-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通の維持が容易でなくなっています。

また、観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要があります。

このような状況を踏まえ、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2(2020)年11月27日に施行されました。

人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保を図るため、国土交通省では、以下の考え方で対応していくこととしています。

- ①地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する
- ②その際、MaaS、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する
- ③上記①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく

上記の考え方を基本とし、法制度の改正により、以下のとおり、輸送資源の総動員による移動手段の確保や、既存の公共交通サービスの改善の徹底等、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実が図られています。

地域に最適な旅客運送サービスの継続

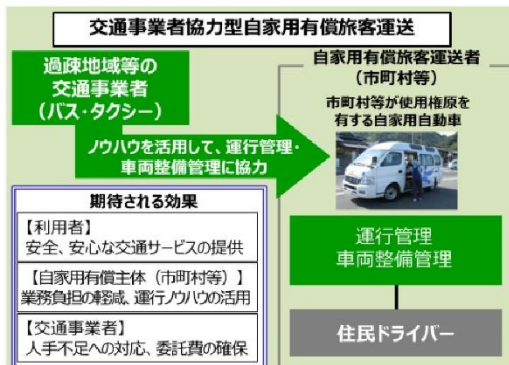
○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設**
⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

実施方針に定めるメニュー例

- ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）
- ② コミュニティバスによる継続
- ③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続
- ④ タクシー（乗用事業）による継続
- ⑤ 自家用有償旅客運送による継続
- ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

- 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒**運送の安全性を向上**させつつ、**実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化
⇒インバウンドを含む**観光ニーズ**へも対応



貨客混載に係る手続の円滑化

- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う**「貨客運送効率化事業」を創設**
⇒旅客・貨物運送サービスの**生産性向上を促進**



貨客混載

図 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

3-8-2 持続可能な開発目標SDGs

平成 27（2015）年9月の国連サミットにおいて採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中核をなす SDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）は、持続可能な世界を実現するための 17 のゴールと 169 のターゲットで構成される国際目標であり、経済・社会・環境をめぐる広範囲な課題を不可分なものとして統合的に解決することを目指しています。

本計画の上位計画である「第 2 次西海市総合計画後期基本計画及び第 2 期西海市まち・ひと・しごと総合戦略」も市の政策と SDGs との関係性を示しており、その中における公共交通政策が該当するのは「③すべての人に健康と福祉を」「⑨産業と技術革新の基盤をつくろう」「⑪住み続けられるまちづくりを」「⑰パートナーシップで目標を達成しよう」の 4 つの目標となります。

表 総合計画と SDGs の関連性



3-8-3 カーボンニュートラル

カーボンニュートラルとは、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味します。

2020 年 10 月、政府は 2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」（人為的なもの）から、植林、森林管理などによる「吸収量」（人為的なもの）を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。

将来の世代も安心して暮らせる、持続可能な経済社会をつくるため、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、取り組む必要があります。

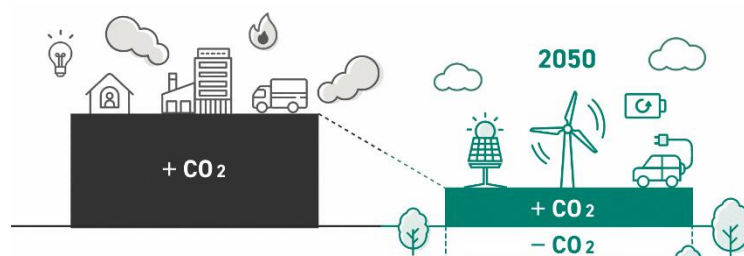


図 カーボンニュートラルの概念イメージ

出典：環境省 脱炭素ポータルサイト (https://ondankataisaku.env.go.jp/carbon_neutral/)

3-8-4 アフターコロナでの安心安全な移動環境の実現

令和2（2020）年2月の新型コロナウイルス感染症拡大以降、鉄道やバス等の公共交通機関の利用は低迷し、今後、公共交通機関のあり方の見直しが求められます。公共交通については、各事業者において、感染拡大予防ガイドラインに基づき、感染予防に徹底して取り組んでおり、国からは、国民が公共交通機関を安心して利用できるように、利用者にもコロナ時代の新たな利用スタイルの実践の協力を呼び掛けています。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、移動に対する価値観は大きく変わり、密と接触を可能な限り避けて移動するニーズが高まっています。

【MaaS※による総合的な移動サービスの展開】

国土交通省では、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせた、日本版 MaaS の推進を行っています。また、国土交通省と経済産業省においては、将来の自動運転社会の実現を見据え、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による意欲的な挑戦を促す新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を平成31（2019）年4月に開始しています。

※「MaaS」とは

“ドア・ツー・ドアの移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて1つの移動サービスを提供するものであり、ワンストップでシームレスな移動を可能”とするもの。

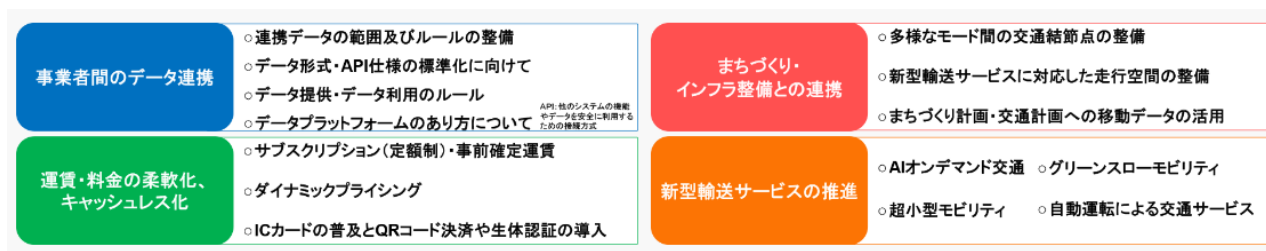


図 MaaS を含む新たなモビリティサービスの推進のための取組

出典：日本版 MaaS の推進（国土交通省 HP）

4. 西海市の公共交通に対する市民意識等

4-1 市民アンケートにみる公共交通への今後の意向等

4-1-1 路線バス非利用者の利用しない理由・改善要望

- 路線バスを利用しない理由をみると、「自家用車等を利用する」（約87%）が最も多く、次いで「便数が少ない」（約17%）、「家族等に送迎してもらう」（11%）の順となっています。
- 路線バスを利用したくなる改善策をみると、「便数を増やす」（約34%）が最も多く、次いで「他の路線バスとの乗り継ぎを改善」（約23%）となっています。

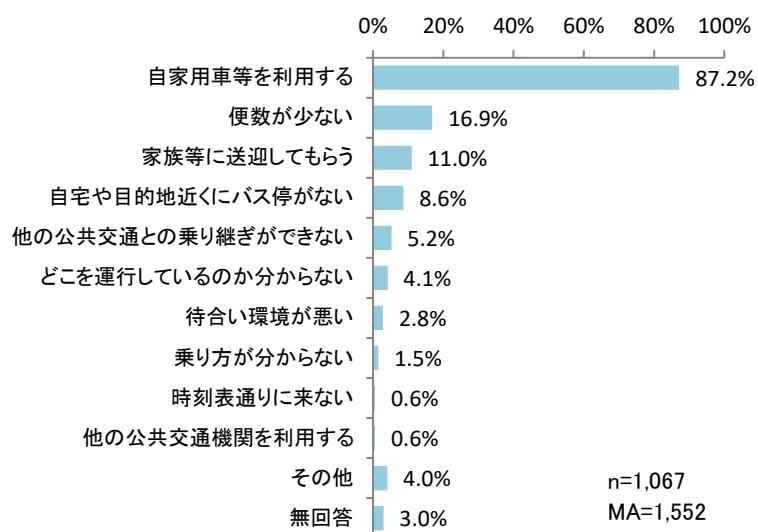


図 路線バスを利用しない理由

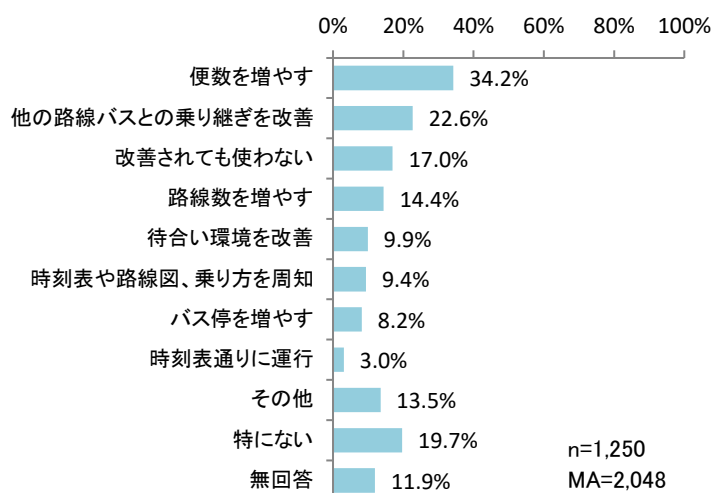


図 路線バスを利用したくなる改善策

4-1-2 タクシーの利用特性・サービスに対する意向

- 今後のタクシーに必要なサービスをみると、「介護・福祉タクシー」（約34%）が最も多く、「乗降しやすい車両の普及」（約20%）の順となっており、タクシーの利用頻度が高い高齢者に合わせた運行が求められています。
- 今後のタクシーのあり方をみると、「高齢者や障がい者へタクシー補助券を支給」（約28%）が最も多く、次いで「地域の意向に沿った新たな運行方法の検討」（約20%）の順となっています。

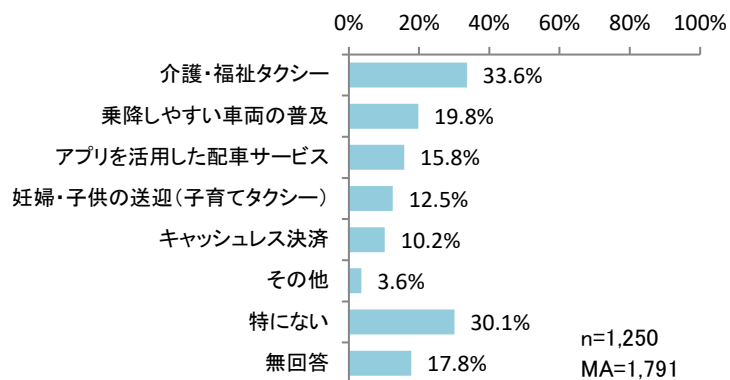


図 今後のタクシーに必要なサービス

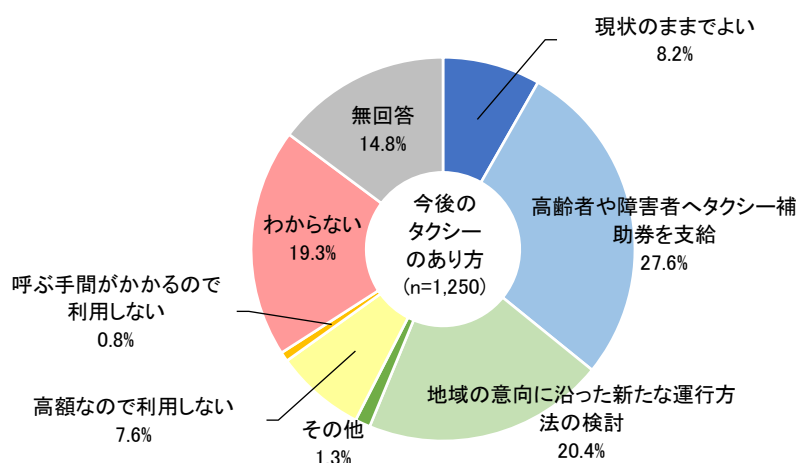


図 今後のタクシーのあり方

4-1-3 さいかいスマイルワゴンの利用特性

- さいかいスマイルワゴンの認知度は約 68%となっています。
- この3か月のさいかいスマイルワゴンの利用頻度をみると、「利用していない」（約 97%）が最も多くなっています。
- さいかいスマイルワゴンを利用しない理由をみると、「自家用車等を利用する」（約 86%）が最も多く、次いで「家族等に送迎してもらう」（約 18%）、「どこを運行しているのか分からない」（8%）の順となっています。

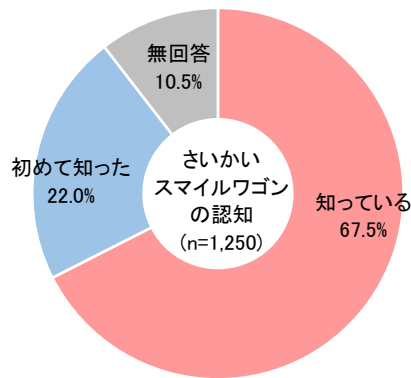


図 さいかいスマイルワゴンの認知

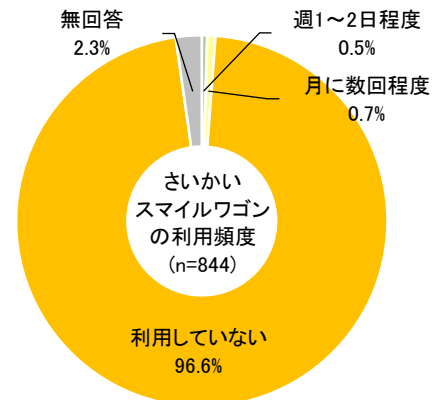


図 この3か月のさいかいスマイルワゴンの利用頻度

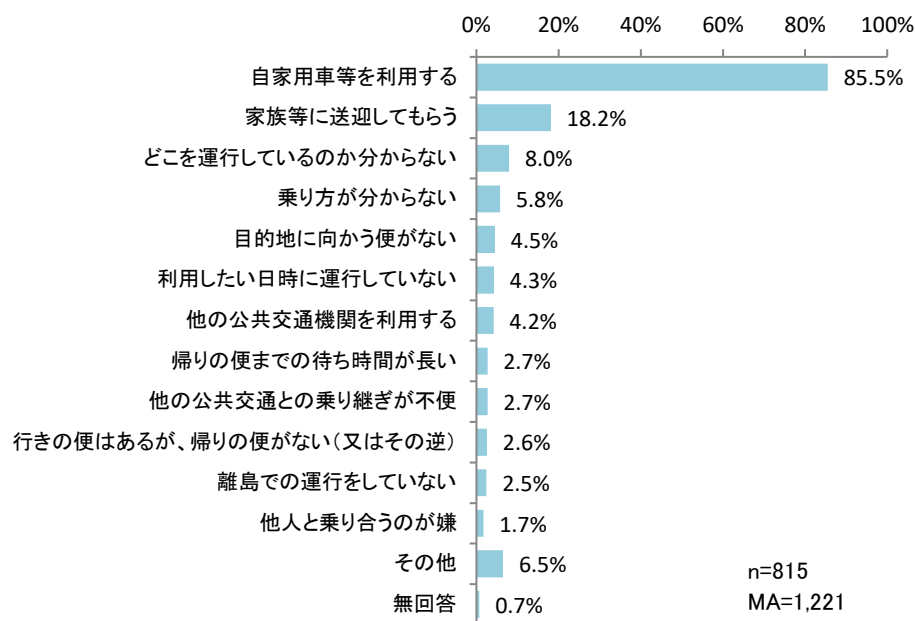


図 さいかいスマイルワゴンを利用しない理由

4-1-4 運転免許返納についての意向

- 運転免許返納意向をみると、「問題なく運転でき、免許返納は考えていない」（53%）が最も多く、次いで「運転に不安はあるが、今は免許返納は考えていない」（約12%）、「数年後には返納したい」（11%）の順となっています。
- 全体的に運転免許の返納意向は低い状況ですが、「75歳以上」においては、「数年後には返納したい」（約26%）が最も多くなっています。

表 運転免許返納意向

		運転免許返納意向						
		合計	問題なく運転でき、免許返納は考えていない	運転に不安はあるが、今は免許返納を考えていない	数年後には返納したい	返納したい	わからない(免許保有者がいない)	無回答
年齢	全体 n=1,250	100.0%	53.0%	12.1%	11.0%	5.9%	9.9%	8.1%
	10歳代 n=26	100.0%	34.6%	11.5%	11.5%	3.8%	34.6%	3.8%
	20歳代 n=57	100.0%	63.2%	8.8%	7.0%	1.8%	17.5%	1.8%
	30歳代 n=96	100.0%	75.0%	2.1%	2.1%	2.1%	17.7%	1.0%
	40歳代 n=143	100.0%	56.6%	11.2%	10.5%	4.2%	12.6%	4.9%
	50～64歳 n=335	100.0%	67.5%	11.6%	3.0%	7.2%	7.5%	3.3%
	65～74歳 n=378	100.0%	49.2%	16.9%	13.2%	6.1%	5.3%	9.3%
	75歳以上 n=194	100.0%	21.1%	9.3%	26.3%	8.8%	12.9%	21.6%
	無回答 n=21	100.0%	57.1%	19.0%	9.5%			14.3%

4-1-5 地域公共交通の維持・改善のために特に重要な対策

- 公共交通の維持・改善のために特に重要な対策をみると、「現状の路線バスの維持」（約36%）が最も多く、次いで「医療施設等による無料送迎サービスの拡充」（約30%）、「移動販売サービスの実施・拡充」（約28%）の順となっています。

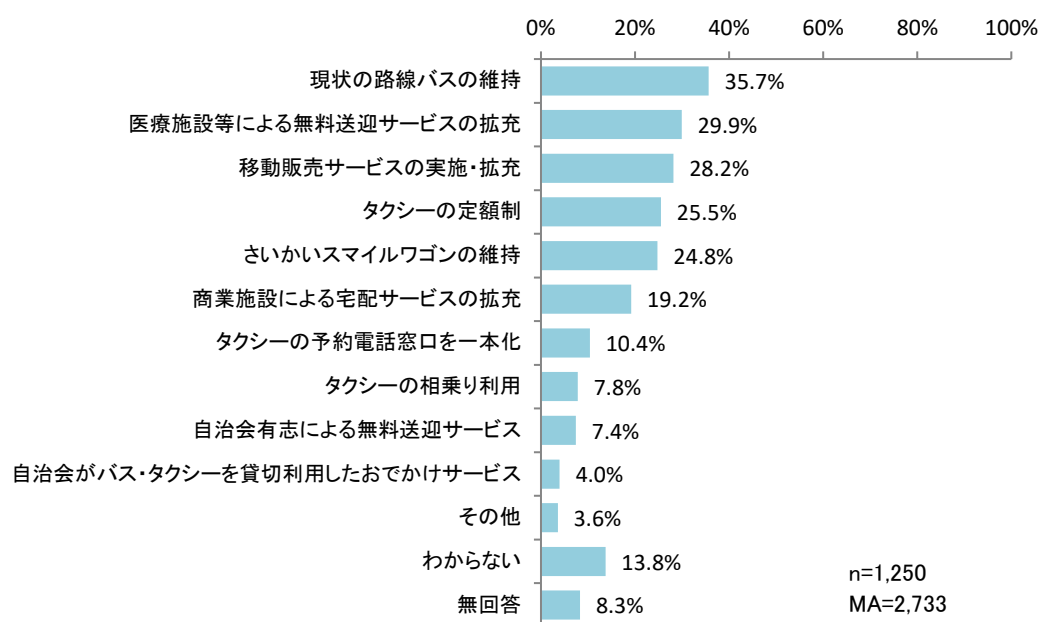


図 地域公共交通の維持・改善のために特に重要な対策

4-2 中3保護者アンケート結果にみる高校通学時の公共交通利用可能性

- 翌年度に高校進学予定の中学校3年生の保護者を対象にアンケート調査を実施しました。結果を整理したのが下表となります。
- 地区を問わず、ほとんどの家庭で自家用車を保有している状況の中で、日常生活に公共交通についての情報に触れる機会が少ないこと等が影響して、通学定期券について、周知が不足していることが読み取れます。
- また、保護者は子供に対し、「早めに自立して通学して欲しい」という意識が高く、高校通学時の公共交通利用について、9割が公共交通の十分な情報発信があれば「検討する」と回答しています。
- 公共交通での高校通学環境についてみると、「できる・頑張ればできる」という回答が多く、実際に各地区の半数以上が公共交通を「利用する」と回答しています。
- 一方で、「利用しない」と回答した方の理由をみると、「運行時間帯のダイヤが合わない」、が最も多く、「通学時間帯に合わせた運行サービス」の提供が求められています。

表 中3保護者アンケート結果概要

設問	選択肢	全体	中学校			
			西彼中	西海中	大崎中	大瀬戸中
自家用車の保有状況	保有している	97%	96%	100%	96%	100%
	保有していない	2%	4%	0%	0%	0%
通学定期券の割引率の認知	はい	36%	35%	40%	26%	44%
	いいえ	63%	65%	60%	70%	56%
高校通学時の公共交通利用	利用した方がいい	75%	74%	80%	70%	78%
	利用しなくてもいい	4%	4%	7%	4%	0%
	わからない	20%	22%	13%	22%	22%
子供が自立して通学することについて	早めに自立してほしい	85%	83%	83%	91%	83%
	いつまでも親を頼ってほしい	3%	4%	3%	0%	0%
	わからない	10%	11%	13%	4%	11%
公共交通での高校通学環境	できる	40%	46%	17%	65%	33%
	頑張ればできる	36%	33%	50%	13%	50%
	できない	14%	13%	23%	4%	11%
	わからない	9%	9%	10%	13%	6%
公共交通の十分な情報発信があれば、公共交通での通学を検討するか	検討する	91%	96%	83%	91%	94%
	検討しない	8%	4%	17%	4%	6%
高校通学での公共交通利用の有無	利用する	76%	89%	77%	65%	56%
	悪天候時等状況によって利用する	9%	2%	3%	26%	11%
	利用しない	13%	9%	17%	4%	28%
高校通学での公共交通利用に必要なサービス	通学時間帯に合わせた運行サービス	91%	95%	87%	93%	80%
	自宅付近から最寄りのバス停まで運行する交通サービス	52%	56%	57%	40%	40%
	他の交通機関への乗り継ぎ時間の改善	55%	78%	30%	27%	60%
	時刻表・路線図などの情報提供	49%	51%	52%	40%	50%
高校通学に公共交通を利用しない理由	公共交通の交通費が高い	16%	40%	17%	0%	14%
	通学時間帯のダイヤが合わない	36%	40%	50%	29%	29%
	自宅付近に公共交通が運行されていない	12%	20%	33%	0%	0%
	乗り継ぎ時間が悪い	8%	20%	17%	0%	0%
	高校がすぐ近く・寮に入る	36%	40%	50%	14%	43%
	新型コロナウイルス感染症の影響があるから	8%	20%	0%	0%	14%
	スクールバスの利用を考えている	4%	20%	0%	0%	0%
	親の通勤方向の途中	4%	0%	17%	0%	0%

4-3 交通事業者の意向等

- 交通事業者へのヒアリング結果を整理したのが以下となります。
- バス事業者・タクシー事業者ともに、運転手不足や利用者の減少により、事業の継続が難しい状況にあります。



- ・運転手不足により現状サービスの提供自体が困難。
- ・財政負担がなされていても赤字経営が解消されない状況にある。



バス・タクシー事業者

- ・さいかいスマイルワゴンを導入してから、バス・タクシーの利用者が減少。
- ・事業継続性が危機的な状況にある。バスもタクシーも乗務員不足・高齢化が要因となって、事業継続に影響が出ている。

- ・路線バス網の維持が困難なことを沿線住民は知らないかもしれない。

- ・佐世保市内との行き来で西肥バスとの接続ができていない。西肥バスとの接続が必要。市が開催する協議会に参画してもらえると話がしやすい。

- ・バス車両及び施設の老朽化が深刻。赤字経営が継続見込みであり、車両更新が困難。事業者のみで対応するのは難しいため、補助をしてほしい。

- ・これまでバスに乗らなかった人たちが新たにバスを利用してもらう必要性がある。



バス事業者

- ・さいかいスマイルワゴンの予約が増えると、休憩時間が取れなくなる。



タクシー事業者

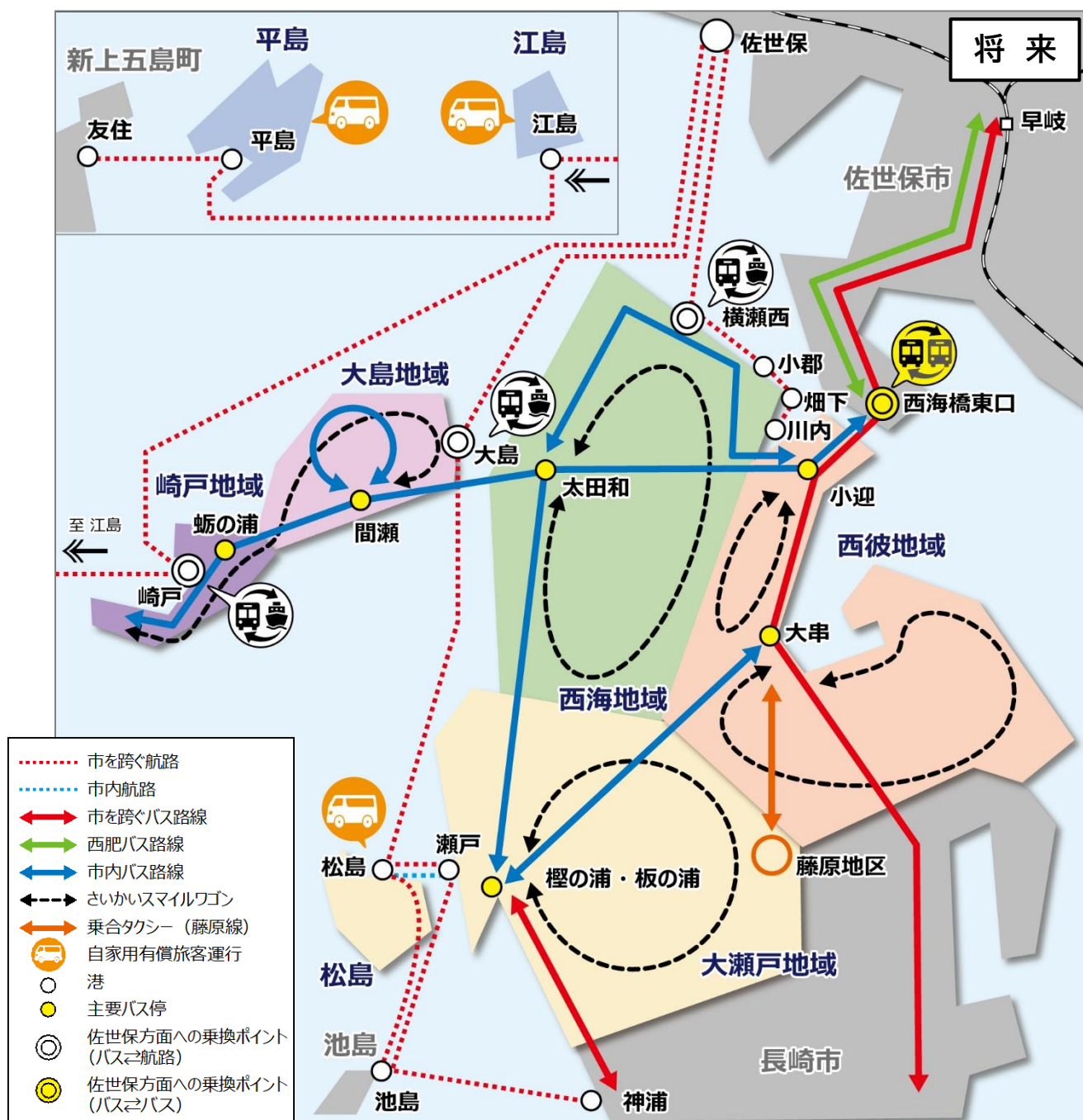
- ・さいかいスマイルワゴンよりもタクシーの方が利用者の自宅に車が来てくれる時間が早いからと重宝されている。

①効率性と利便性のバランスに配慮した公共交通ネットワークの形成

- ・学生や高齢者などの交通弱者を中心に、誰もが簡単に公共交通に関する情報を入手し、公共交通のサービスと自身の移動スケジュールを無理しない範囲であわせることで、便利で快適に移動できる生活環境を創出する。
- ・そのため、路線バスやさいかいスマイルワゴン等をはじめとする多様な陸上交通と航路が相互に乗り換え利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークを構築する。

②公共交通に関する意識醸成と地域・事業者・行政が連携した利用促進策の展開

- ・公共交通が環境にやさしく、まちづくりに必要不可欠なインフラであることの重要性を発信しながら、市民はもとより観光客等の来訪者も含む多くの人々が主体的に公共交通機関を利用したくなるよう、情報発信の強化や各種の利用促進策の展開を図る。



■公共交通ネットワークの基本的な方向性

交通モード		役割	交通機関
地域間交通		○市内外を連絡し、通院、買い物等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。	○航路 ○路線バス（幹線系統） ・板の浦～神の浦～桜の里ターミナル ・時津北部ターミナル～大串 ※地域公共交通確保維持事業（幹線補助）や利便増進特例等を活用し持続可能な運行を目指す
地域内交通	サブ幹線軸	○市内の交通拠点・医療拠点・商業拠点・行政拠点を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけでなく、観光やビジネス等の多様な目的での市内の地区間移動を担う。 ○港や本庁・総合支所を連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担う。	○路線バス ○コミュニティバス等 ※地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助や陸上交通：車両購入に係る補助）や利便増進特例等を活用し持続可能な運行を目指す
	支線軸	○郊外の集落の生活交通を支える軸となる。 ○公共交通が不便な地域で、買い物や通院のための移動手段を確保し、幹線軸へ接続することで日常生活における移動を可能とする。 ○利用者ニーズへ柔軟に対応し持続可能な公共交通とするため、地域主体の住民協働型の公共交通を目指す。	○乗合タクシー ○さいかいスマイルワゴン ※地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助や陸上交通：車両購入に係る補助）や利便増進特例等を活用し持続可能な運行を目指す
	タクシー	○タクシー利用が有効な移動、あるいはバス利用が不便地域の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。 ○バスで対応困難な地域でも存在しうる「最後の公共交通」を担う。 ○きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者（高齢者、障がい者、子育て家庭の方、来訪者など）への対応を行う。 ○ドア・ツー・ドア輸送サービスを提供する。 ○港、主要目的施設を拠点とし、市内の複数の観光資源を機動的に周遊することができる交通手段。 ○市の魅力を伝えるガイド役として、顧客のニーズ等に合致したきめ細かい配慮や多様なサービスを行う。	○タクシー

5-2 計画の目標

本市における地域公共交通の基本方針の実現に向け、以下の計画目標を設定します。

表 評価指標の現況値と目標値

目標	評価指標		現況値（R3）	目標値（R9）
効率性と利便性の バランスに配慮し た公共交通ネット ワークの形成	幹線バス（国庫 補助対象系統） の年間輸送人員	板の浦～桜の里ター ミナル	87,900 人	80,000 人以上 ※将来推計人口が概ね期間中に 1 割程度減ることを見据えた水準以 上を目指す
		時津北部ターミナル ～大串	47,929 人	44,000 人以上 ※将来推計人口が概ね期間中に 1 割程度減ることを見据えた水準以 上を目指す
	さいかいスマイルワゴンの利用者数		8,540 人/年	11,025 人/年 ※総合計画の目標値を踏襲
	市営交通船「New 松島」利用者数		294,682 人/年	300,000 人/年 ※総合計画の目標値を踏襲
	西海市に係るバス利用者数		1,216,783 人	1,131,000 人以上 ※コロナ前（R1:1,413,361 人） の 8 割以上の回復 ※将来推計人口が概ね期間中に 1 割程度減ることを見据えた水準以 上を目指す
	西海市のバス事業者数		2 社（R4）	2 社
	西海市のタクシー事業者数		4 社（R4）	4 社
公共交通に関する 意識醸成と地域・ 事業者・行政が連 携した利用促進 策の展開	航路数		5 航路	5 航路 （現状維持）
	西海市に係るバス利用者 1 人（乗 車 1 回）当たりの市負担額※		64.6 円/人	69.6 円/人 ※幹線バス維持のため、将来推計人 口を見据えた水準以上を目指す
	バス待合所の新規整備数		－	5 箇所以上
その他参考				
基本方針に則った 本計画記載事業 の着実な実施	年次別の事業着手度合い		－	100%

※）バス利用者 1 人当たりの市負担額＝年間の市負担額÷市に係るバス利用者数

現況値：64.6 円/人＝78,665,000 円 ÷ 1,216,783 人

目標値：69.6 円/人＝78,665,000 円 ÷ 1,131,000 人

5-3 目標を達成するために行う取組の概要

各取組の実施時期と実施主体は以下のとおりです。

表 取組の実施時期及び実施主体

取組の概要		実施予定時期（年度）					実施主体※			
		R5	R6	R7	R8	R9	西海市	長崎県	交通事業者	市民・利用者等
効率性と利便性のバランスに配慮した公共交通ネットワークの形成	路線バス・さいかいスマイルワゴン・タクシーの融合による再編及び利用促進	調査検討	実施（R6～）				◎		◎	◎
	地域公共交通の乗継円滑化	調査検討	実施（R6～）				◎	◎	◎	○
	バス路線の維持	継続実施（R5～）					◎	◎	◎	◎
	高校生の遠距離通学等に配慮した運行ダイヤ等の見直し	調査検討	実施（R6～）				◎		◎	○
	交通空白地対策の推進	調査検討	実施（R6～）				◎		◎	○
	自家用有償旅客運行など、地域事情に応じた運送サービスの検討・導入など		調査検討	継続検討（R7～）			◎	○	◎	○
	航路の維持・効率化・利便性向上	継続実施（R5～）					◎		◎	
	多様な技術を活用した新たなモビリティサービスに関する調査・検討		調査検討	継続検討（R7～）			◎	○	◎	
	乗務員の確保	継続実施（R5～）					○	○	◎	
公共交通に関する意識醸成と地域・事業者・行政が連携した利用促進策の展開	交通情報の発信	実施（R5～）					◎		◎	○
	広域圏の公共交通との連携強化	実施（R5～）					◎	◎	◎	
	バリアフリーへの対応	検討	実施（R6～）				○		◎	
	陸・海のアクセスの利便向上にかかる MaaS 等の検討	継続実施（R5～）					○	◎	◎	

※) 実施主体： ◎…中心的な立場で実施、○…積極的な協力

■路線バス・さいかいスマイルワゴン・タクシーの融合による再編及び利用促進

本市の地域公共交通ネットワークを確保・維持するため、さらには効率的で効果的な地域公共交通ネットワークを構築するため、交通事業者間で連携しつつ、路線バス・さいかいスマイルワゴン・タクシーの融合による再編について調査・検討を行います。

また、高齢者の健康教室等や地域コミュニティ活動等に併せて公共交通機関の乗り方教室を開催するなど、関係部署と連携した公共交通の利用促進を図る取組を実施します。

これらの実施にあたっては、国や県の支援スキームや支援制度を積極的に活用します。

■地域公共交通の乗継円滑化

横瀬西港、大島港等の乗継拠点において、航路・バス・タクシー事業者との連携による公共交通同士の接続強化を図ります。

また、路線バス同士、路線バスとコミュニティバス（さいかいスマイルワゴン等）の接続強化を図ります。

■バス路線の維持

郊外部など利用者が少ない地域を運行する不採算路線については、交通事業者単独による維持が困難となっています。引き続き、国や県の支援制度を最大限活用しつつ、市の赤字補填等により、路線の維持を図ります。

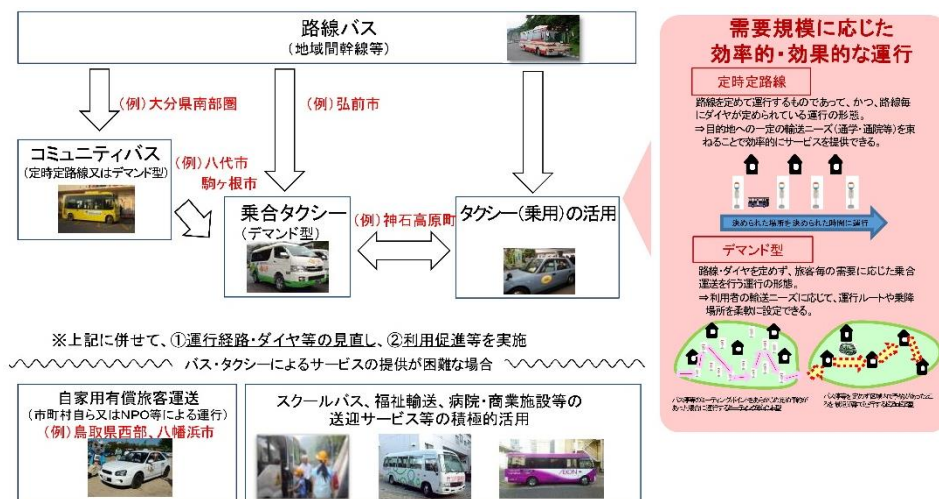
また、地域間幹線バス系統については、地域間を結ぶ重要な路線として、国や県の補助等を活用しながら、より便利な路線となるよう、維持発展を図ります。

加えて、既存公共交通の維持が困難と見込まれる場合は、交通事業者等、関係機関と連携し「地域旅客サービス継続事業」※の調査・検討を行い、切れ目なく、公共交通サービスの確保・維持を図ります。

※「地域旅客運送サービス継続事業」とは

乗合バスや鉄道等の特定旅客運送事業の利用状況や収支状況など、経営状況を勘案し、特定旅客運送事業者からの申出を契機として、今後の事業の維持が困難と見込まれる場合は、地方公共団体が関係者と協議して、サービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者を選定するもの。交通事業者がこれ以上のサービスの維持が困難だと相談するきっかけの場を用意するとともに、地方公共団体が中心となって、既存の交通事業者を含む関係者と連携し、代替サービスの維持・確保を図っていく。

＜地域旅客運送サービスのイメージ図＞



▲地域の実情に合わせた交通手段の見直しのイメージ

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）

■高校生の遠距離通学等に配慮した運行ダイヤ等の見直し

既存データや各種データを通じて、利用者の動向を踏まえながら、通学等を考慮した運行ダイヤの改正や運行本数の見直しについて、航路やバス事業者等の交通事業者と協議を進めます。

■交通空白地対策の推進

既存公共交通が撤退したり、大幅な減便を余儀なくされた場合、地域ニーズを十分に把握し、さいかいスマイルワゴンや買い物支援、コミュニティ活力推進など他のまちづくり施策と連携しながら、乗合タクシーやコミュニティバス等の多様な交通手段による交通空白地対策を推進します。

推進にあたっては、国や県の支援スキームや支援制度を積極的に活用します。

■自家用有償旅客運行など、地域事情に応じた運送サービスの検討・導入など

既存の公共交通サービスの維持ができない場合の公共交通以外の輸送資源の活用可能性について調査・検討します。

公共交通以外の輸送資源としては、①行政や民間が運行主体となるスクールバスの利活用、②福祉分野の移動サービス、③各種施設・法人が実施している送迎サービス、④運送事業者の宅配サービスとの連携（貨客混載）等の人や物の移動サービス等があります。

本市では、公共交通以外の輸送資源を把握し、関係者との情報共有を図るとともに、輸送資源としての可能性を引き続き、調査・検討します。

■航路の維持・効率化・利便性向上

民間航路については、リプレイスも含めた経営改善について検討を行います。検討にあたっては、持続可能な航路運営に向け、利用者ニーズの把握や欠航率等の減少を考慮した検討を行うことを呼びかけるほか、必要に応じて航路改善計画の策定やその策定過程における各種調査の実施等（例：頑丈な船舶への代替の必要性検証）を促します。

■多様な技術を活用した新たなモビリティサービスに関する調査・検討

自動運転やEV化など、新たなモビリティサービスの最新動向について、国内外の事例などを基に情報を整理・分析し、本市の公共交通機関における活用方法等について、調査・検討します。

特に、各地域で真に公共交通を必要とする住民のデータを市が構築するプラットフォーム上で登録できれば、需要に合致した移動サービスを官民連携で提供できる可能性が広がります。市の関係部署への提出資料や住民基本台帳等を公共交通の質・量の最適化に向けて有効活用し、交通と福祉が重なり合う部分のデジタル化（交通×福祉 DX：デジタルトランスフォーメーション）を調査・検討します。

推進にあたっては、国や県の支援スキームや支援制度を積極的に活用します。

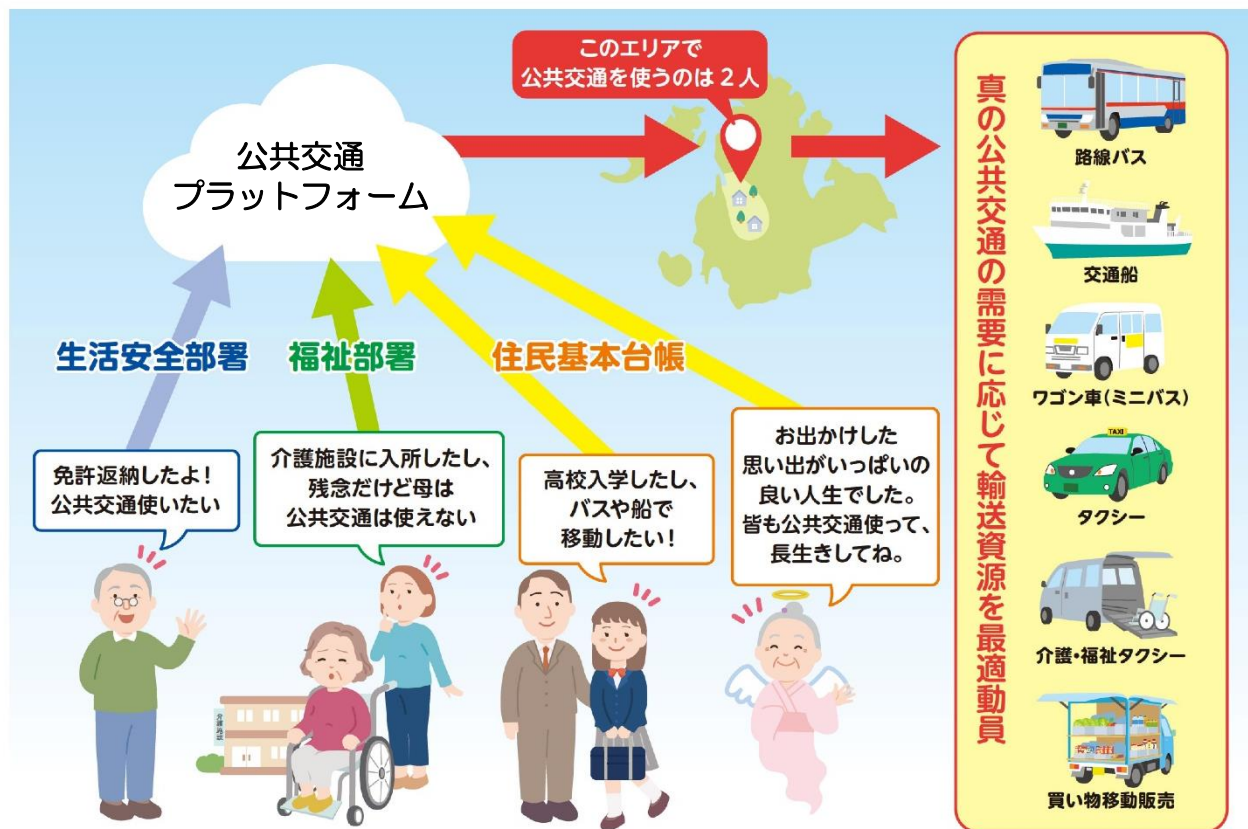


図 西海市における公共交通プラットフォームの構築と活用イメージ

乗務員の確保

航路・バス・タクシー事業者と連携しつつ、乗務員を確保するための取組を実施します。周辺市を含めて、複数の公共交通事業者と連携した公共交通（特にコミュニティ交通）の共同運行化、地元高校等への公共交通事業者の共同就職説明会等の開催を検討・実施します。また、市も必要な支援を行うほか、国や県の支援スキームや支援制度を積極的に活用します。

例）産業雇用安定助成金（在籍型出向）、二種免許取得支援等

参考 在籍型出向

在籍型出向とは、出向元企業と出向先企業との間の出向契約によって、労働者が出向元企業と出向先企業の両方と雇用契約を結び、出向先企業に一定期間継続して勤務することです。公共交通事業者が決められた労務管理の中でバス路線を維持できる体制づくりを支援する制度としても活用可能です。

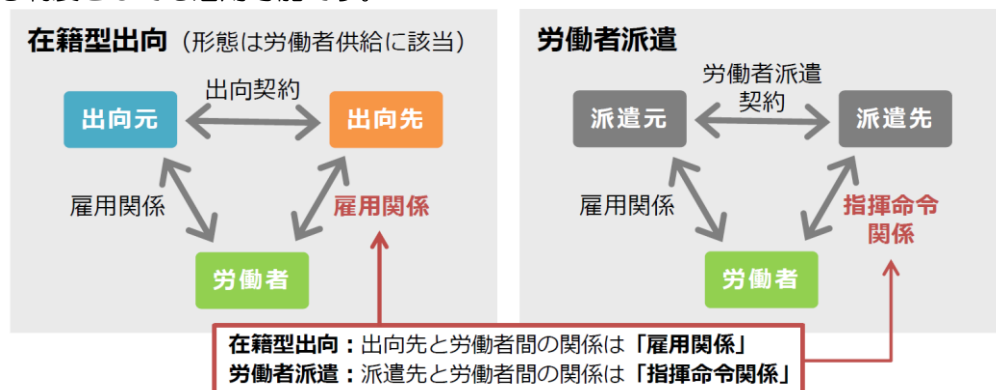


図 在籍型出向と労働者派遣の違い

出典：「在籍型出向『基本がわかる』ハンドブック（第2版）」（厚生労働省）

■交通情報の発信

市内各港ターミナルなどに、バスと航路との乗継に関する情報を分かりやすく発信することを目指します。

SNS の活用により、幅広い層に対し、効率的かつ効果的な情報発信を行うことを検討します。

■広域圏の公共交通との連携強化

長崎県のほか、長崎市・佐世保市等の周辺市町や関係機関等と連携しつつ、国内外の交流人口の拡大、さらには西彼杵半島における観光・経済循環の活性化に資する広域交通網の構築と高速化・高質化に努めます。

■バリアフリーへの対応

低床バスや UD タクシーの導入推進を図るとともに、民間航路のリプレイス時にもより乗下船しやすい船舶を導入するなど、バリアフリーを拡大することで、多くの人に快適な公共交通手段となることを目指します。

■陸・海のアクセスの利便向上にかかる MaaS 等の検討

バス路線、航路、タクシー、レンタサイクル等、複数の公共交通サービスの連携を高める MaaS 等の検討を行います。



出典：国土交通省提供

5-4 目標達成に向けたマネジメント

5-4-1 マネジメント推進体制

本計画のマネジメント（進捗管理や成果の把握など）は、「西海市地域公共交通活性化協議会」で行います。

5-4-2 マネジメントの進め方

本計画で定めた数値目標の達成状況について評価を行います。

このうち、実績値が毎年度把握できる指標については、毎年度進捗状況を把握するとともに、その達成状況に応じて、適宜、事業の見直しを図ります。

計画期間の最終年度にはすべての数値目標の達成状況について把握・評価を行うとともに、計画に基づく取組全般（計画そのもの）に係る効果検証を行い、その後の計画策定や事業の見直し等につなげます。

5カ年の計画期間全体を対象とした「大きな PDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進することとします。

表 PDCA サイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きな PDCA サイクル	計画期間（5カ年）	対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さな PDCA サイクル	毎 年	事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施

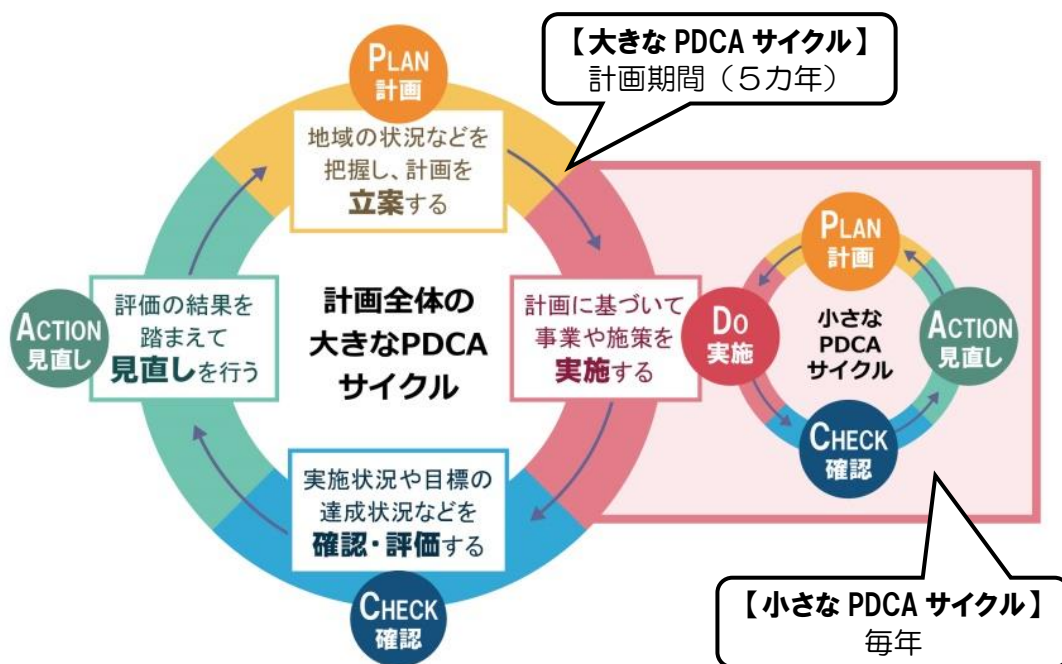


図 PDCA サイクルのイメージ

表 数値目標に対するモニタリングの実施時期

目標	評価指標	モニタリング 実施時期
効率性と利便性のバランスに配慮した公共交通ネットワークの形成	幹線バス（R5 国庫補助対象系統）の年間輸送人員	毎年 （市・交通事業者所有データによる）
	さいかいスマイルワゴンの利用者数	毎年 （市所有データによる）
	市営交通船「New 松島」利用者数	毎年 （市所有データによる）
	西海市に係るバス利用者数	毎年 （市・交通事業者所有データによる）
	西海市のバス事業者数	毎年 （市所有データによる）
	西海市のタクシー事業者数	毎年 （市所有データによる）
公共交通に関する意識醸成と地域・事業者・行政が連携した利用促進策の展開	航路数	毎年 （市所有データによる）
	西海市に係るバス利用者 1 人（乗車 1 回）当たりの市負担額	毎年 （市・交通事業者所有データによる）
	バス待合所の新規整備数	毎年 （市所有データによる）
その他参考		
基本方針に則った本計画記載事業の着実な実施	年次別の事業着手度合い	毎年 （市所有データによる）

5-4-3 PDCA の年間スケジュール（予定）

計画策定後、2 年目以降は、前年の取組事業の進捗状況及び評価指標の数値の整理を行い、西海市地域公共交通活性化協議会において、検証を行い、必要に応じて計画や事業の見直し等を行います。年間のスケジュール（予定）を以下に示します。

	4月			5月			6月			7月			8月			9月			10月			11月			12月			1月			2月			3月		
	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下			
PDCAサイクル	Do (実施)																								Check (評価)			Action (改善)			Plan (計画)					
当年度事業	準備																																			
	実施																								評価			改善策の検討・見直し			次年度計画の作成					
当年度予算	予算執行																																			
次年度予算																																				
																									予算編成						議決					
西海市地域公共 活性化協議会							6月 定例会 (市議会)									9月 定例会 (市議会)									12月 定例会 (市議会)									3月 定例会 (市議会)		
							必要に応じ補正予算措置												次年度予算の議決																	
	議題に応じて開催（年2回程度）																																			

図 年間スケジュール（予定）

〈参考資料〉

■令和4年度の各種調査結果概要

① 市民アンケート調査

項目	内容
目的	○市民の外出実態（いつ、どこに、どんな手段で、どのくらい、何を使って移動しているか）の把握に加え、公共交通の利用実態等を把握 ○今後の公共交通のあり方にかかる基礎データ収集
調査対象	○16歳から85歳の市民3,000人を、住民基本台帳を基に、地区別は無作為抽出
調査期間	令和4年9月1日（木）～令和4年9月16日（金）
調査方法	郵送による配布・回収
調査項目	○回答者属性 ・性別、年齢層、職業、居住地、家族構成、免許有無、自家用車の保有、送迎者の有無、スマートフォンの保有、電子決済の利用状況 ○外出特性 ・通勤、通学、買い物、通院における頻度、行先、移動手段、外出時間帯 ○市内路線バスの利用 ・利用頻度、利用目的、コロナ収束後の利用頻度、利用しない理由、改善要望 ○航路の利用 ・利用頻度、利用目的、コロナ収束後の利用頻度 ○タクシーの利用 ・利用頻度、必要と考えるサービス、今後のタクシーのあり方 ○さいかいスマイルワゴンの利用 ・認知状況、利用頻度、利用しない理由 ○今後の西海市公共交通のあり方 ・免許返納に対する考え、公共交通の維持・改善に重要な対策 ○自由意見
回収状況	○回収総数：1,250票 回収率：41.7%（内訳は以下のとおり） ・西彼地域：793票（配布）→301票（回収）回収率38.0% ・西海地域：645票（配布）→253票（回収）回収率39.2% ・大島地域：630票（配布）→244票（回収）回収率38.7% ・崎戸地域：175票（配布）→70票（回収）回収率40.0% ・大瀬戸地域：757票（配布）→313票（回収）回収率41.3% ・地域無回答：69票（回収）

② 民間サービス事業者へのアンケート調査

項目	内容
目的	○民間サービス事業者を対象に、サービス概要やサービス提供エリア、現状や今後の意向等の把握 ○現状でサービスを実施していない事業者に対しても、新サービスの可能性（行政支援の必要性の有無を含めて）の確認
調査対象	市内の宿泊施設・商業施設・社会福祉法人（計 50 施設）
調査期間	令和4年9月1日（木）～令和4年9月16日（金）
調査手法	郵送による配布・回収
調査項目	○施設利用者の移動に関する問題点 ○利用者送迎サービスや宅配サービス、移動販売サービス、訪問医療サービスの実施状況（市内におけるサービス提供エリア含む）と運営状況の評価 ○実施していない事業者における今後のサービスの新規提供可能性や条件
回収状況	○回収総数：27 票 回収率：54.0%（内訳は以下のとおり） ・宿泊施設 ：18 票（配布）→10 票（回収）回収率 55.6% ・商業施設 ：13 票（配布）→5 票（回収）回収率 38.5% ・社会福祉法人：19 票（配布）→12 票（回収）回収率 63.2%

③ 中学3年生保護者アンケート調査

項目	内容
目的	○公共交通による高校通学の利用促進（調査を通じて啓発） ○公共交通による通学計画や公共交通を利用する際にあると良いサービス等の把握 ○公共交通を利用せず通学する理由等の把握
調査対象	中学3年生の保護者（4校合計の生徒数：186人程度） （対象：西彼中学校・西海中学校・大崎中学校・大瀬戸中学校）
調査期間	令和4年9月1日（木）～令和4年9月22日（木）
調査方法	中学校を通じて調査票を配布・回収
調査項目	○属性 ・通学している中学校 ・世帯の自動車保有状況 ・進学予定の有無 ○進学予定者 ・定期券割引率の認知 ・公共交通利用に対する考え ・自立した通学に対する考え ・公共交通での通学可能性 ・公共交通での通学検討の可能性 ・高校進学の際の移動手段 ・高校進学時の公共交通利用の有無 ・高校通学時の公共交通に求めるサービス ・高校通学時に公共交通を利用しない理由 ・高校通学時の移動手段確保に関する意見や要望
回収状況	○回収総数：118票 回収率：63.4%（内訳は以下のとおり） ・西彼中学校：46票（回収） ・西海中学校：30票（回収） ・大崎中学校：24票（回収） ・大瀬戸中学校：18票（回収）

④ 交通事業者ヒアリング

項目	内容
目的	○近年の西海市関係での事業者の取組実施状況・評価、市の交通政策の評価の把握 ○現状の課題や問題点、今後バスサービス的大幅な縮減等を考えているエリア・路線等を含む事業者の経営の方向性の把握 ○事業者が課題や問題と考える事象の定量的裏付けデータの収集 ○公共交通政策における今後のモニタリングの効率的実施に向けた、データのオープン化（特定関係者のみ）についての可否意向の把握
調査対象	バス事業者3社 （長崎自動車(株)、さいかい交通(株)、西肥自動車(株)） タクシー事業者4社 （(有)せいひ観光、大串タクシー(有)、(有)大崎観光タクシー、田川産業(株)）
調査期間	令和4年7月19日（火）～令和4年7月20日（水）
調査方法	ヒアリング調査（直接面談方式）
調査項目	○事業者視点でここ3～4年の取組評価 ・西海市の公共交通利用者の特徴（年齢層や曜日別・時間帯別の利用状況、目的地、お住いの特性等） ・取組の実施状況（取り組んだこと、取り組まなかったこと・その理由） ・市・県の公共交通施策の評価 ○現状の課題や問題 ・現状の課題・問題点（従来から、コロナで変化・新たに発生） ・事業者が課題や問題と考える事象（特定路線等）の定量的裏付けデータの収集 ○今後短・中・長期的な課題や問題 ・現状の課題・問題点が継続することで生じる将来の課題や問題 ・将来的な懸念点 ○事業者の現状・将来の意向 ・会社としての対応方向（今後の意向） ※バス・タクシーで対応することが困難なエリア・区間 ※短～中期的にみたサービス縮減の具体内容 ・行政や地域、他事業者等の関係機関に望むこと（協力して欲しいこと等） ○ODX 推進と今後の市・交通事業者の協働事業実施に向けた意向 ・公共交通政策における今後のモニタリングの効率的実施に向けた、データのオープン化（特定関係者のみ）についての可否意向 ・先端技術を活用した取組事業の意向（こういった技術に関心があるか等） ※以上について新型コロナウイルス感染症との関連性や影響等（度合い含めて）も絡めて聞き取り

⑤ 交通事業者グループワーキング

項目	内容
目的	○事業者ヒアリング調査結果の報告 ○地域公共交通計画へ盛り込む施策のための意見交換
調査対象	バス事業者：2社 （長崎自動車(株)、さいかい交通(株)） タクシー事業者：4社 （(有)せいひ観光、大串タクシー(有)、(有)大崎観光タクシー） ※田川産業(株)欠席
調査日	バス事業者グループワーキング：令和4年11月7日（月） タクシー事業者グループワーキング：令和4年11月11日（金）
調査方法	ヒアリング調査（意見交換）
調査項目	【バス事業者グループワーキング】 ・佐世保への移動軸について ・バス路線について ・バス乗り込み調査について ・その他 【タクシー事業者グループワーキング】 ・さいかいスマイルワゴンの見直しのあり方について

⑥ 長崎バス乗り込み調査

項目	内容
目的	○長崎バスより大幅なサービス縮小が指摘された市をまたぐバス系統「大江橋～亀浦、宮浦、下岳、大串（バイオパーク、西彼中前も含む）」の利用実態や利用者属性、意向等の把握
調査対象	長崎バス 「大江橋～亀浦、宮浦、下岳、大串（バイオパーク、西彼中前も含む）」系統の全便
調査期間	令和4年12月6日（火）
調査方法	当該系統（区間）の全便に調査員が乗り込み、目視・ヒアリングによる利用者ODペア（全数把握）と利用者ヒアリングを実施
調査項目	○乗降バス停、属性（性別、年齢等）※便別に把握 ○お住まい、外出目的、移動手段、外出頻度、移動手段を確保するために必要なこと
回収状況	○乗降（OD）のみ計測 75人



西海市地域公共交通計画

令和5年3月

