西海市
地域公共交通計画

― 概要版 ―

令和5年3月

西海市
Saikai City

西海市地域公共交通計画（概要版）

■計画の位置づけ
・市の公共交通政策のマスタープラン
・市・県の上位・関連計画との整合を図る

市がめざすまちの姿（都市像）

●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（R４～R８）

基づく

国の関連法等
●交通政策基本法（H25）
●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（R2）

関連する市の計画
●西海市過疎地域持続的発展計画（R3～R7）

基づく　　整合・連携

西海市地域公共交通計画（令和5～9年度）

整合・連携

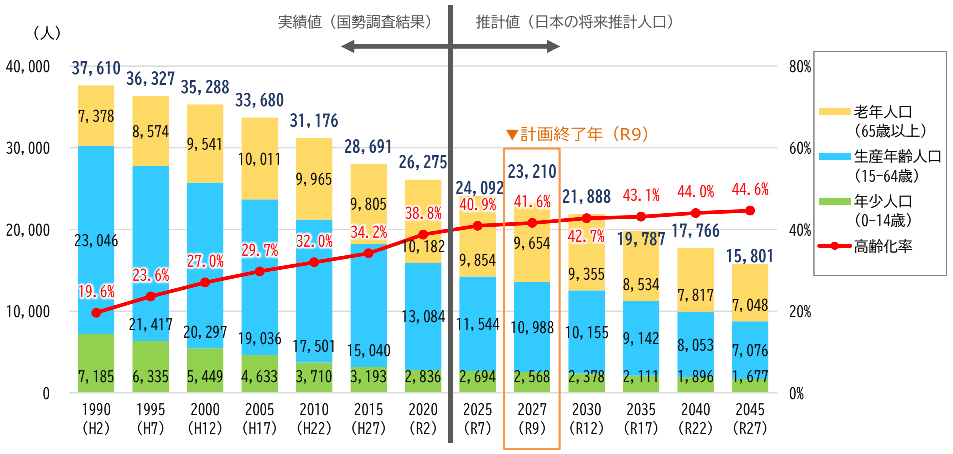
関連する県の計画
●長崎県地域公共交通計画（R5～R7）
●西彼杵地域半島振興計画（H27～10年間）
●長崎県離島振興計画（R5～おおむね10年間）

■計画の区域
・西海市全域

■計画期間
・令和５（2023）年度～
令和9（2027）年度

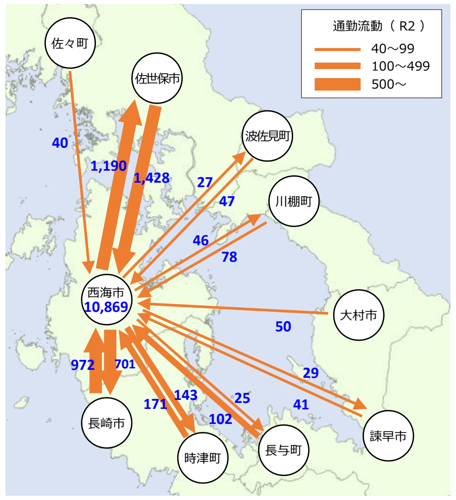
市の現況

人口減少、少子高齢化の進展

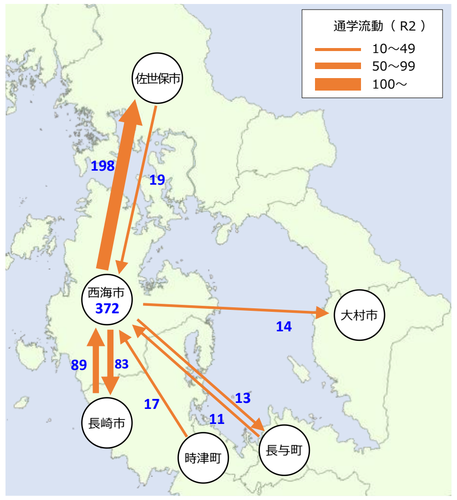


▲総人口の推移

佐世保･長崎方面への流動

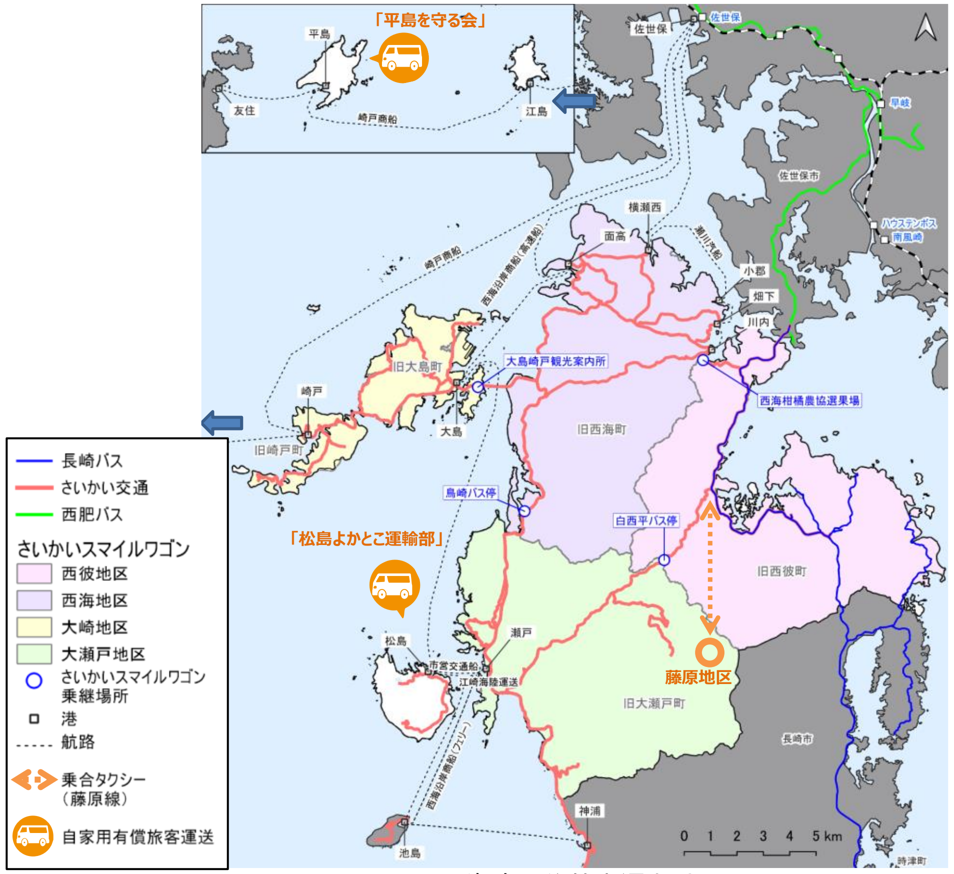


▲通勤流動



▲通学流動

市の公共交通体系



▲西海市の公共交通ネットワーク

分類	名称
路線バス	長崎バス、さいかい交通
コミュニティ交通	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（平島・松島地区、福祉有償運送）
航路	市営交通船、㈱江崎海陸運送、 西海沿岸商船㈱（高速船･フェリー）、崎戸商船㈱、瀬川汽船㈱
タクシー	せいひ観光、大串タクシー、大崎観光タクシー、田川タクシー

公共交通をとりまく現状と課題

長崎県全体の特徴

●地理的地形的ハンディヤップ

●離島･半島地域を多く抱える

●人口減少や少子高齢化が全国よりも早く進行

●公共交通の利用者減少や収支悪化

●深刻化する運転士不足

■西海市の公共交通の8つの問題･課題

課題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

課題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

課題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

課題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

課題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

課題6　新型コロナウイルス感染症の公共交通事業への影響

課題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

課題8　社会情勢･社会的潮流に適合した公共交通政策の実行

西海市地域公共交通計画（概要版）

目標を達成するための施策・事業

～運転手不足が起因した公共交通サービスの魅力低下を未然に防ぐために～

さいかい未来 SDGS

市民の日常生活と地域経済・交流をデザインする
持続可能な移動環境の創造

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

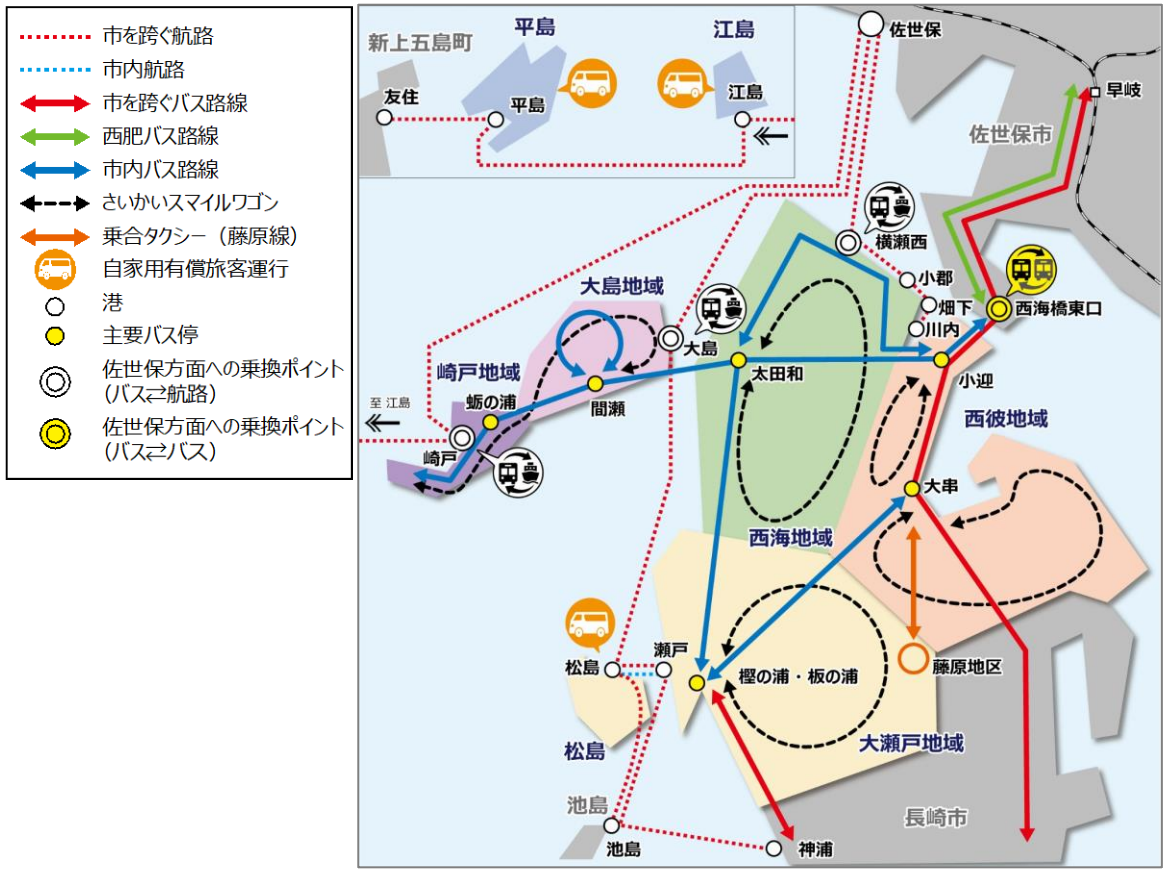
●学生や高齢者などの交通弱者を中心に、誰もが簡単に公共交通に関する情報を入手し、公共交通のサービスと自身の移動スケジュールを無理しない範囲であわせることで、便利で快適に移動できる生活環境を創出する。

●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。

■本市の地域公共交通のあるべき姿



■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～桜の里ターミナル ・時津北部ターミナル～大串
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。 等	●路線バス ●コミュニティバス等
	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。 等	●乗合タクシー ●さいかいスマイルワゴン
	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。 等	●タクシー

▼取組の実施時期及び実施主体

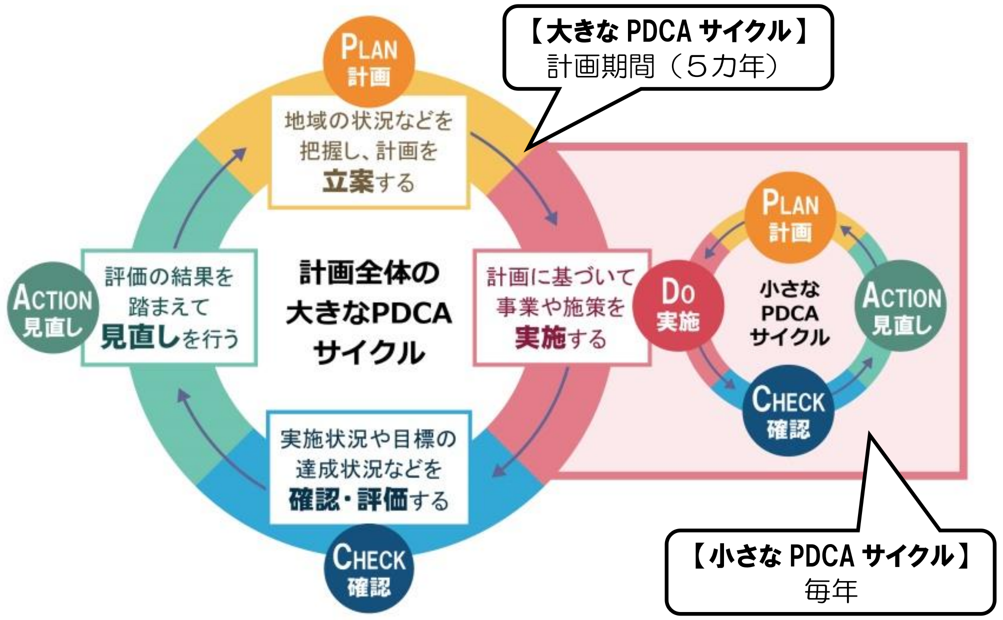
取組の概要		実施予定時期（年度）					実施主体			
		R5	R6	R7	R8	R9	西海市	長崎県	交通事業者	市民・利用者等
効率性と利便性のバランスに配慮した公共交通ネットワークの形成	路線バス・さいかいスマイルワゴン・タクシーの融合による再編及び利用促進	調査検討	実施（R6～）				◎		◎	◎
	地域公共交通の乗継円滑化	調査検討	実施（R6～）				◎	◎	◎	○
	バス路線の維持	継続実施（R5～）					◎	◎	◎	◎
	高校生の遠距離通学等に配慮した運行ダイヤ等の見直し	調査検討	実施（R6～）				◎		◎	○
	交通空白地対策の推進	調査検討	実施（R6～）				◎		◎	○
	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

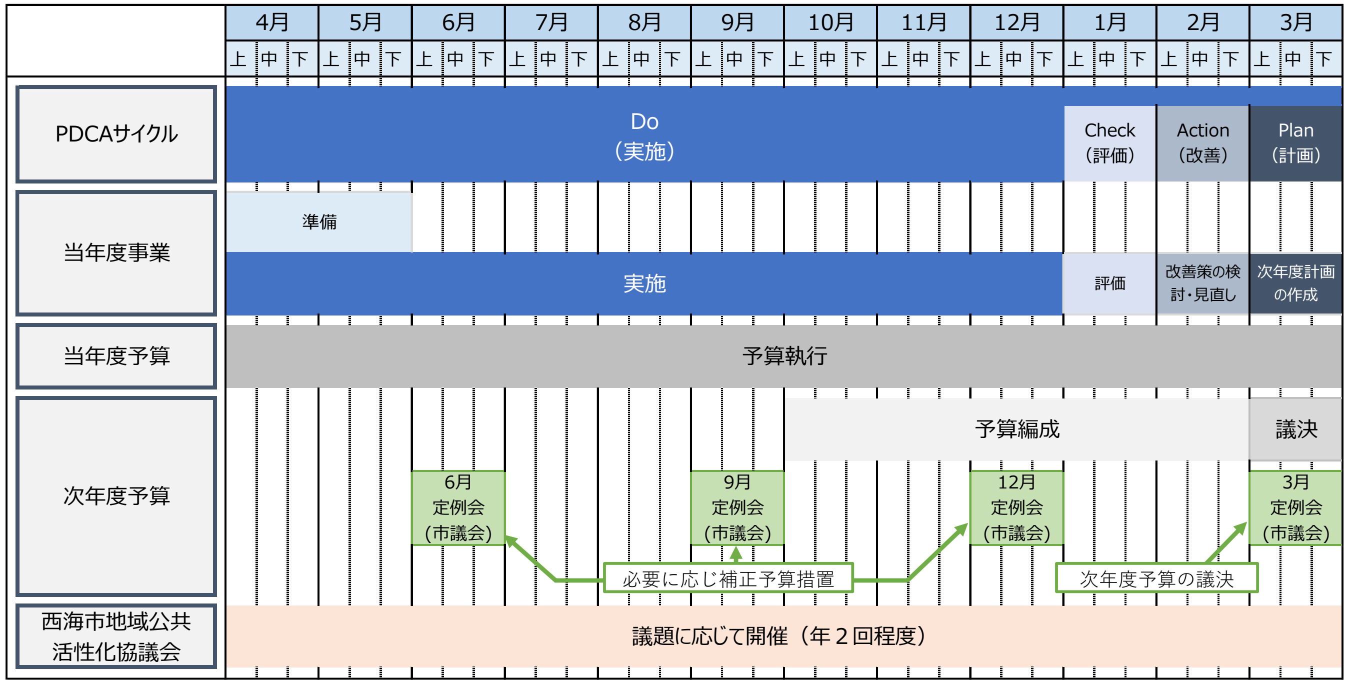
計画の達成状況の評価

●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。



▲PDCAサイクルのイメージ



▲年間スケジュール（予定）

▼評価指標の現況値・目標値とモニタリングの実施時期

目標	評価指標		現況値（R3）	目標値（R9）	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（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	毎年（市・交通事業者所有データによる）
		時津北部ターミナル～大串	47,929人	44,000人以上	
	さいかいスマイルワゴンの利用者数		8,540人/年	11,025人/年	毎年（市所有データによる）
	市営交通船「New松島」利用者数		294,682人/年	300,000人/年	毎年（市所有データによる）
	西海市に関係するバス利用者数		1,216,783人	1,131,000人以上	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		２社（R4）	２社	毎年（市所有データによる）
	西海市のタクシー事業者数		４社（R4）	４社	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		5航路	5航路	毎年（市所有データによる）
	西海市に関係するバス利用者１人（乗車１回）当たりの市負担額		64.6円/人	69.6円/人	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		－	5箇所以上	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		－	100%	毎年（市所有データによる）

西海市
Saikai City

西海市地域公共交通計画

令和5年3月