

佐世保市・佐々町地域公共交通計画 及び利便増進実施計画

- P 1～P11 佐世保市・佐々町地域公共交通計画の概要
P12～P13 佐世保市・佐々町地域公共交通利便増進実施計画の概要

Ⅱ 計画の概要

○ 計画の位置づけ

佐世保地域における地域公共交通機能を確保するための、具体的考え方、方策を規定するもの。本計画は、行政、交通事業者をはじめ、地域公共交通に関わる関係者が合意した、基本的な考え方となる。

○ 計画の期間（第5条第2項第6号）

概ね10年を展望した上で、計画期間を令和7年度から令和11年度までの5年間

○ 計画の区域（第5条第2項第2号）

佐世保地域（佐世保市及び佐々町）

○ 基本的な方針（第5条第2項第1号）

あらゆる交通資源を総動員し、それぞれを有機的に連動させ、かつ地域住民の協力を含む関係者が連携して、地域旅客運送サービスの持続可能性を確保する。

- ① 地域との共創を踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの構築
- ② 需給や交通モードのバランスを踏まえた全体最適

○ 都市計画マスタープラン等との調和（法第5条第6項関係）

- 令和3年度に策定された「佐世保市都市計画マスタープラン」においては、安全・快適で持続可能な都市となるために、拠点を中心としたコンパクトなまちづくりと、拠点を繋ぐネットワークの維持・確保を進めていく※1ために、**都市機能誘導区域と居住誘導区域を設けることとする一方、主要な中心部のみに全ての住民を誘導するものではなく、例えば農業等の従事者が旧来の集落に居住し続けることも当然であり、地域の生活拠点のまちづくりも合わせた、地域全体に目配りした施策を行う**こととしている。
- また、令和5年度に策定した「佐世保市立地適正化計画」においても、人口減少や高齢化が進む中でも、市民がまちなかから郊外部まで全ての地域が持続可能で安全・安心に暮らすことができ、地域特性を生かした多様な暮らしを維持することが必要とし、**3つの生活像**（させば居住スタイル）を設定※3。その上で、「**各地域が連携した一体性の高い市域の創出**」を掲げ、都市全体の一体性を醸成し、各地域の日常生活サービスを補完するため、**各拠点間を効率的に結ぶ交通ネットワークを構築する**こととしている。

都心居住スタイル（都市核）

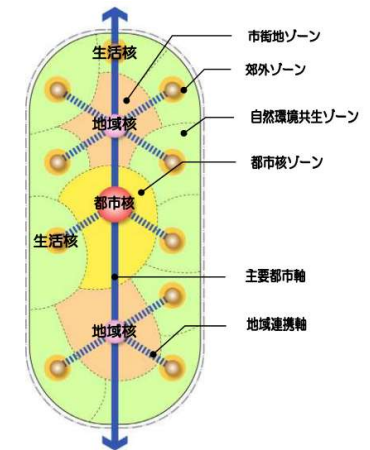
港を囲む佐世保都心で、職住近接する都市型住居（マンション等）や佐世保らしい景色を楽しめる斜面住宅地に住み、佐世保の魅力を楽しめる暮らし。徒歩圏内に商業集積や総合病院、全市的な公共施設（文化等）が集積し、車がなくても歩いて便利に日常生活を送ることができる。

まちなか居住スタイル（市街地）

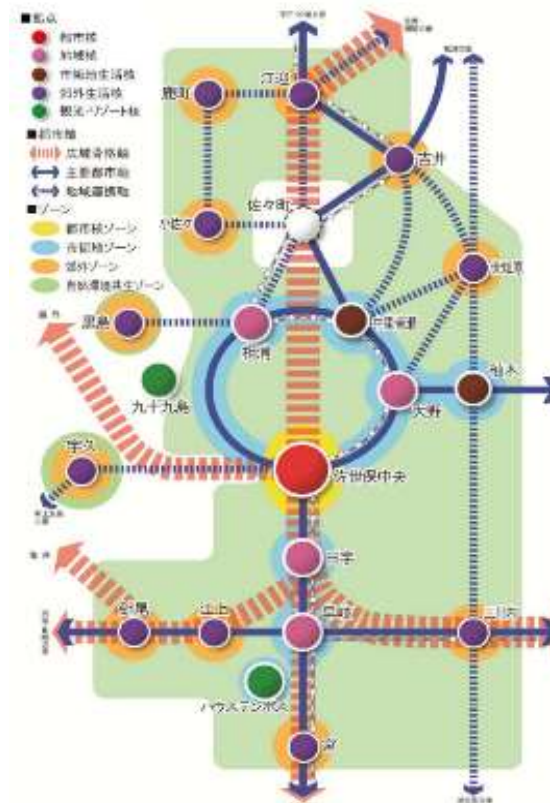
近くの拠点に集積する生活利便施設等を利用しながら、公共交通（鉄道やバス）を利用して都心の施設にもアクセスしやすい立地環境。地域内で歩いて暮らすことができ、適度ににぎやかで静かな居住空間が特徴。

郊外居住スタイル（郊外）

海や山など豊かな自然に囲まれた静かな環境の中で、ゆとりある住宅に住み、地域で支えあいながら、自動車や公共交通（鉄道やバス）を利用して都心部や市街地に買い物や通院等に行ける暮らし。



【将来の都市の空間構成イメージ（都市計画上の考えを示したもの）】



〔都市核〕

都市全体及び周辺市町を含む広域的な圏域における中核を担う拠点

〔地域核〕

周辺地域を含んだ圏域における日常生活と都市活動の拠点

〔市街地生活核〕

市街地内で身近な地域における日常生活と都市活動の維持のための拠点

〔郊外生活核〕

郊外で身近な地域における日常生活と都市活動の維持のための拠点

※本計画の「方針を踏まえた公共交通ネットワークのイメージ」は5ページを参照

Ⅱ 計画の概要

○都市計画との整合を踏まえた本計画における交通区分

①広域交通：他自治体を含めた都市間を結ぶ交通

公共交通事業者（バス・鉄道）の路線運行により、一定の利便性の確保を目指す。

②基幹交通：都市核・地域核間を結ぶ交通

公共交通事業者（バス・鉄道）の路線運行により、比較的利便性の高い状態を目指す。

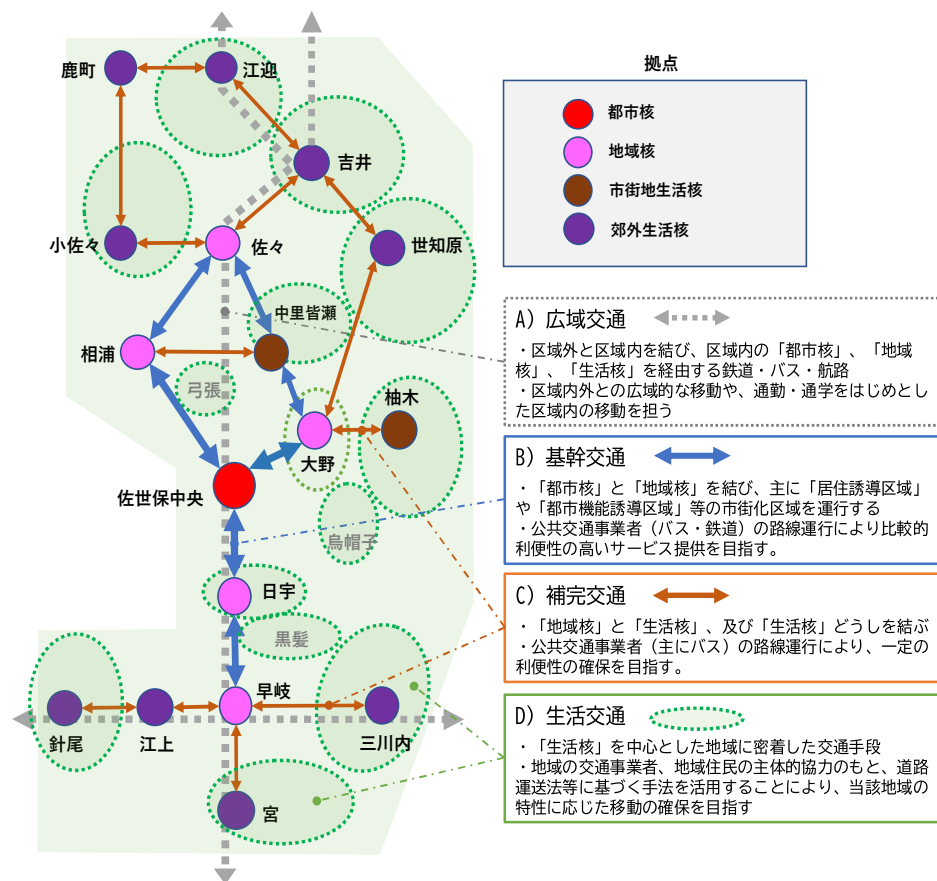
③補完交通：地域核間、地域核・生活核間を結ぶ交通

公共交通事業者（主にバス）の路線運行により、一定の利便性の確保を目指す。

④生活交通：生活核と分散する居住地を結ぶ交通

地域の交通事業者、地域住民の主体的協力のもと、道路運送法に基づく手法等を活用するなどして、当該地域の特性に応じた移動の確保を目指す。

※これらは「基本的な考え方」であって、現在の路線運行の実態、各地域の実情等に応じ、個別に適正化を図る。



Ⅲ 問題点の整理

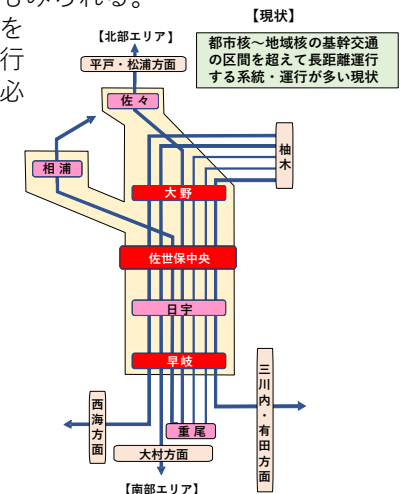
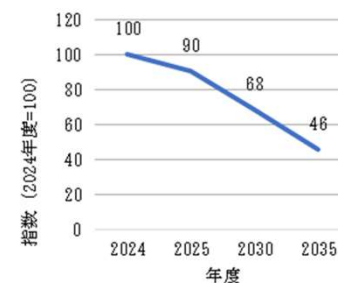
○問題点及び課題（１）

■公共交通事業者による輸送サービス提供領域に係る問題点

（１）運行効率の問題（運転士の不足）

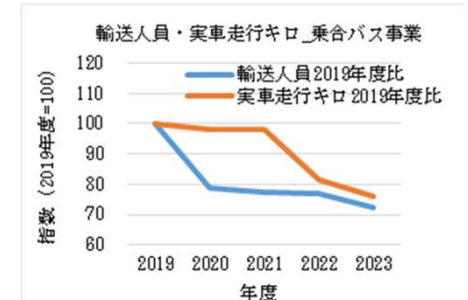
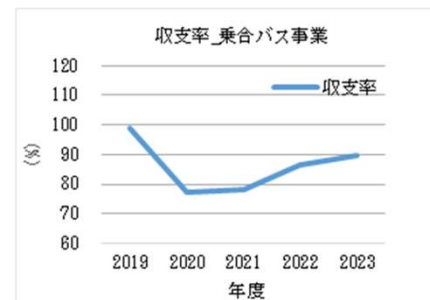
- ・本地域においても運転士不足が顕著化しているところである。
- ・北部エリアと南部エリアを縦断する形で、長距離運行する便が多く、中心部（大野～早岐）間は、多くの南北縦断路線が重複して運行することになり、逆に、大野以北、早岐以南を運行する便は、本来、南北それぞれをカバーするのみで足るところ、中心部を通過して逆サイドまで運行するため、長距離・長時間の便となる。運行効率の面からも問題であると考えられる。
- ・一方、著しく需要が少ない区間での運行や、多くの需要が存在するが混雑度が高いなど、供給が不足している可能性のある区間もみられる。
- ・路線の再編を含めた、効率的な路線の見直しを行い、利便性を落とさずに、運転士の長時間運行をできるだけ回避する方策について、検討する必要がある。

成り行きの場合の運転士数の将来推移（本地域）



（２）需給バランスの問題

- ・コロナ禍を通じて、交通事業者の収支率は大きく悪化している。輸送人員、実車走行キロについても、低下が続いている状況にある。
- ・できる限り利便性を低下させることなく需要と供給のバランスを取り、収支改善を図る必要がある。



Ⅲ 問題点の整理

○問題点及び課題（２）

■交通不便地区における移動領域に係る問題点

（１）自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）への理解と課題

・令和２年の道路運送法の改正により、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が創設され、運送の安全性を向上させつつ実施を円滑化する対策が講じられた。

（２）コミュニティバス・デマンドタクシーの課題

【区域運行型予約制乗合タクシー】

・佐世保市内で７地区で実施中である。
・行先が「バス停まで」に限られており、利用しにくいといった声も聞かれる。
自家用有償旅客運送制度の内容が拡充されてきていることも鑑み、自治体やタクシー・バス事業者を含めた関係者の協議において、そのあり方について、改めて検討する余地を残している。

（令和５年度実績）

地区	運行事業者	運行態様	運行区間・区域	運行 日数(日)	利用者数 (人)	運行便数 (便/日)
世知原地区	(有)世知原タクシー	区域運行	世知原地区管内	177	599	1.83
小佐々・浅子地区	大和タクシー(株)	区域運行	小佐々地区全域 浅子町	100	103	0.42
三川内地区	(株)SHIROYAMA	区域運行	三川内地区全域 上原町、平松町	209	684	2.79
柚木地区	ラッキー自動車(株)	区域運行	柚木地区全域	242	1,960	8.00
江迎地区	大和タクシー(株)	区域運行	江迎地区全域	17	18	0.07
吉井地区	大和タクシー(株)	区域運行	吉井地区全域	114	256	1.00
黒髪地区	佐世保観光バス(株)	区域運行	黒髪町全域	216	623	2.30

【路線定期運行型コミュニティバス（乗合タクシー）】

・路線定期運行型の運行は基本的に鉄道駅やバス停から500m以上離れた人口密集地域で、かつ一定の利用者が見込める地域において実施している。
・利用者数は減少傾向にあり、運行欠損額が増加すれば現行制度の維持が困難となる可能性がある。利用者数増加のため周知活動等の取り組みが必要である。

（令和５年度実績）

地区	運行事業者	運行態様	運行区間・区域	運行 便数	利用者 数(人)	運行便数 (人/便)
中通地区	ラッキー自動車(株)	路線定期運行	(往路)春日町～中通町～マックスバリュ梅田～俵町 (復路)俵町～中通町～春日町	8往復	12,484	3.22
大野地区	西肥自動車(株)	路線定期運行	大野モール～オ牟田～上楠木公民館 大野モール～瀬戸越団地～岩下洞穴	4往復 3.5往復	6,016 2,455	3.1 1.6
日宇地区	国際タクシー(株)	路線定期運行	日宇支所～日宇小～黒髪(往復) 日宇支所～大和町～日宇支所(循環)	3便	－	－

【佐々町での取り組み】

・佐々町においては、高齢者や要介護認定者、心身障害者（児）を対象として、高齢者外出支援タクシー利用助成事業、要介護認定者等外出支援タクシー助成事業、心身障害者（児）福祉タクシー助成事業を実施している。

○問題点及び課題（３）

（３）買い物バス等、民間事業者が行う輸送サービスの課題

・令和２年の活性化法改正により、バスやタクシーなど従来の公共交通サービスに加えて、地域の多様な輸送資源を総動員することで、持続可能な輸送サービスの提供の確保に資する取組を一層推進することとされた。
・本地域においても、商業、社会福祉事業などにおいて、送迎を実施している事業者は数多く存在している。本地域においても、交通資源の有効活用についても検討の余地がある。

■交通資源の活用に係る問題点

・旧佐世保市交通局が保有していた財産であって、佐世保市に帰属した資産（土地建物等）については、佐世保市が無償で貸し付けており、使用形態も従来のままであるものがほとんど。市の財産収入、交通事業者による交通機能の活用、不動産市場の活性化等から有効活用を図る必要がある。

■利用者の不足に係る問題点

（１）利用者の理解

・一定の都市機能が集約されている区域においては、便数等の増加により利用者を増加させることは可能であると考えられる。それ以外の周辺部の居住地を運行する路線については、収支が整うレベルでの利用の増加につながらない可能性が高い。
・多くの利用者が「乗り換えずに、目的地に到達する」ことを前提としている一方、「路線の再編を含めた、効率的な路線の見直し」に対する理解を深める必要がある。

（２）案内表示等

・特に来訪者に対しての案内については、「わかりにくい」という声がよく聞かれる。佐世保駅前などにおいて、簡単な案内が十分でない部分も散見される。
・地域にお住まいの方々にとっては、バスの行き先案内だけでは経由地がわかりにくく、日常的に使う路線以外のバスを利用して、バスの行き先以外の目的地に行く場合に不便をきたしている。バスロケーションシステム等について、より一層有効活用を行うべきである。

（３）交通施設

・高齢者やお子様連れ、障害をお持ちの方などに対しては、低床バスや乗り降りしやすいバス停などが必要であるが、これらが十分でないといった問題、ICカードの利用拡大についても、まだまだ対応の余地は残されていると考えられており、こういった課題への対応が必要であると考えられる。

Ⅳ 実施する事業

○公共交通ネットワーク形成の方針

ネットワークを構成する路線等の交通区分と役割

区分	役割	モード	該当する路線等	確保・維持策
広域交通	・区域外と区域内を結び、区域内の「都市核」、「地域核」、「生活核」を経由する鉄道・バス・航路。 ・区域内外との広域的な移動や、通勤・通学をはじめとした区域内の移動を担い、一定の利便性の確保を図る。	鉄道	・ J R 九州佐世保線 ・ J R 九州大村線 ・ 松浦鉄道	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
		バス路線	・ 吉井～佐世保駅前（知見寺経由） ・ 伊万里駅前～佐世保駅前 ・ 佐々バスセンター～江迎 ・ 嬉野バスセンター～佐世保駅前 ・ 嬉野医療センター～佐世保駅前 ・ 佐世保駅前～松浦駅前 ・ 佐世保駅前～平戸桟橋 ・ 西海橋西口～総合医療センター入口 ・ 西海橋西口～西高校入口	交通事業者と協議の上、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す
		航路	・ 佐世保～上五島航路（宇久島を除く） ・ 佐世保～大島・池島航路 ・ 佐世保～横瀬・川内航路 ・ 佐世保～相浦～津吉航路	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
基幹交通	・「都市核」と「地域核」を結び、主に「居住誘導区域」や「都市機能誘導区域」等の市街化区域を運行する基幹的な鉄道・バス路線 ・コンパクト・プラス・ネットワークによるまちづくりの骨格となる主要な交通手段であり、移動需要に対応した利便性の高いサービス提供を図る。	鉄道、バス路線	・ 佐々バスセンター～中里皆瀬～大野～佐世保駅前～早岐 ・ 相浦～日野～佐世保駅前～早岐	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
補完交通	・「生活核」どうし、及び「地域核」と「生活核」を結ぶ鉄道・バス路線 ・コンパクト・プラス・ネットワークによるまちづくりを支える交通手段であり、主に路線バスの運行により、需要に対応した一定の利便性の確保を図る。	バス路線	・ 江迎～吉井～佐々バスセンター ・ 中里皆瀬～相浦 ・ 大野～柚木 ・ 早岐～江上～針尾 ・ 早岐～三川内 等々 ・ 天神、十郎原団地線 ・ 山祇線 ・ 木風線 ・ 山手循環線 ・ 花高団地線 ・ 江迎～鹿町～小佐々～佐々 等々	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
		航路	・ 佐世保～上五島航路（宇久島） ・ 相浦～黒島・高島航路	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
生活交通	・「生活核」と分散する居住地を結び地域に密着した交通手段であり、地域の交通事業者、地域住民の協力も得ながら、地域特性に見合った適切な移動手段の確保を目指す。	バス、多様な交通手段	・ 大野地区 ・ 宇久地区 ・ 交通不便地区等（区域運行型予約制乗合タクシー、路線定期運行型コミュニティバス（乗合タクシー）） ・ タクシー ・ 海上タクシー	地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。 交通事業者及び地域と連携した取組により一定以上の需要を確保

○実施に係る施策

【方針】

- ① 地域との共創を踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの構築
- ② 需給や交通モードのバランスを踏まえた全体最適

【実施に係る施策】

施策 1
持続可能な公共交通ネットワークの形成

施策 2
交通モード連携による移動円滑化

施策 3
持続可能な交通経営環境の実現

施策 4
利用者の利便性向上・利用促進

【実施する事業】

施策 1 持続可能な公共交通ネットワークの形成

- ①「基幹交通」を担うバスネットワーク再編による効率化・ICカードを活用したサービスの充実
- ②「補完交通」となるフィーダーサービスの充実
- ③需給バランスを適正化する観点からのバスサービスの見直し
- ④新たな車両転回・乗務員休憩施設の設置
- ⑤多様なモードによる「生活交通」の充実
- ⑥地域資源を活用した新たな移送サービス等の検討

施策 2 交通モード連携による移動円滑化

- ⑦鉄道とバスの乗換・乗継利便性の向上
- ⑧航路と離島内交通手段の接続、離島交通の利便性向上
- ⑨パークアンドライド施設の整備・充実

施策 3 持続可能な交通経営環境の実現

- ⑩運転士不足への対応、労働環境の改善
- ⑪アセット有効活用による結節点整備・財務改善
- ⑫地域公共交通事業を継続的に支える制度の研究

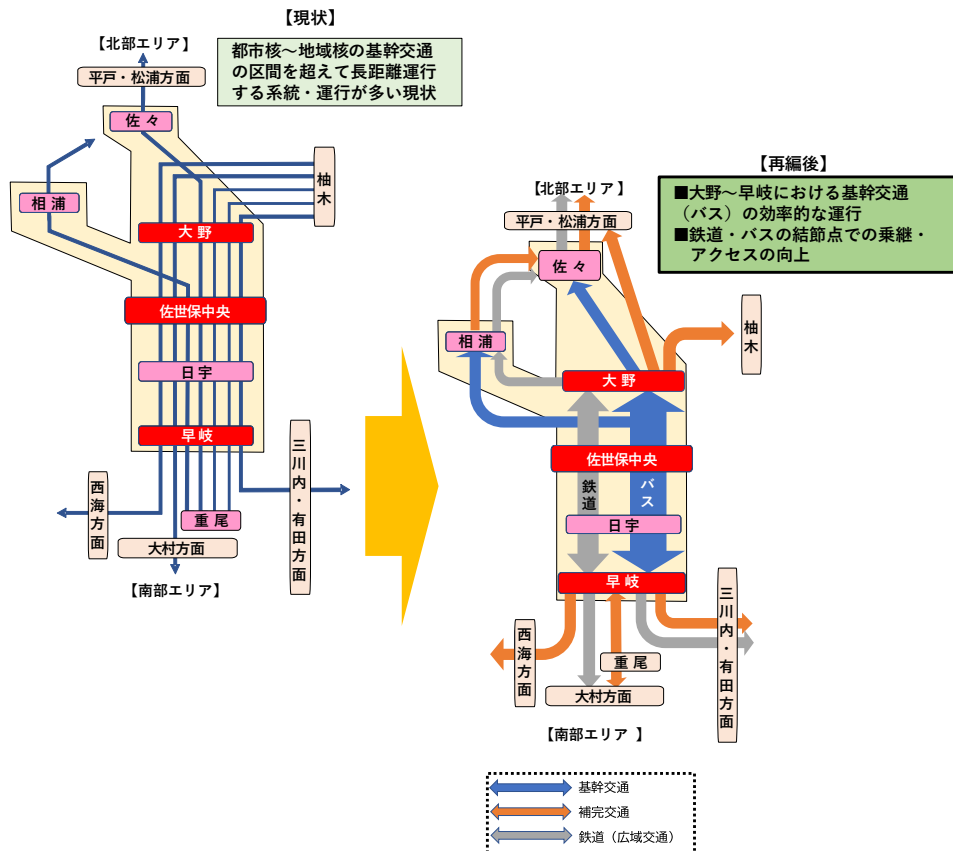
施策 4 利用者の利便性向上・利用促進

- ⑬佐世保駅前におけるわかりやすい情報提供等の推進
- ⑭バスロケーションシステムの利用促進
- ⑮低床車両や低燃費車両等の導入促進
- ⑯バス停の乗り降りしやすい環境の整備

施策1 持続可能な公共交通ネットワークの形成

①「基幹交通」を担うバスネットワーク再編による効率化・ICカード機能を活用したサービスの充実

都市核～地域核を結ぶ基幹交通の区間を超えて、長距離運行する系統・運行が多い現状等を踏まえ、大野地区、早岐地区等におけるバス転回場の活用を通じて、基幹交通の効率化を図る。併せて、バスの乗継ダイヤの調整をはじめ、鉄道・バスの結節点における乗継利便性・アクセス利便性の向上を図る。

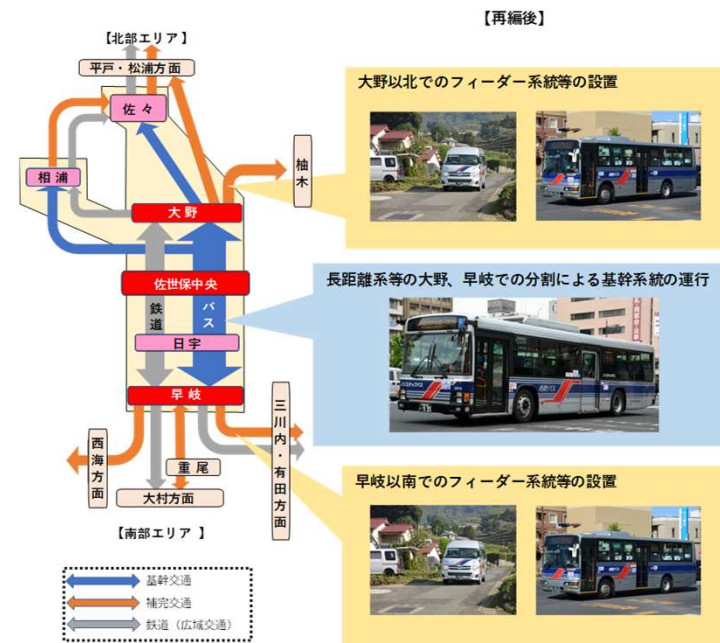


③需給バランスを適正化する観点からのバスサービスの見直し

主として「基幹交通」「補完交通」を担う区域内の各バス路線について、需給バランス等に係る現状分析結果を踏まえるとともに、今後の人口変動や運転士数見込み等を勘案して、運行区間や運行本数の見直しを適宜図ることにより、区域内全体での需給バランスを適正化しながら、持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークを構築・維持する。

②「補完交通」となるフィーダーサービスの充実

早岐、大野、佐々等の交通結節点を起終点として、補完交通となるフィーダー系統のバスサービスの導入・充実等を図るとともに、基幹交通のサービスとの乗継利便性の向上を図る。



④新たな車両転回場・乗務員休憩施設の設置

路線の見直し等と連動して、大野地区や早岐地区など、既存の事業者所有地の他、民間商業施設、公共施設、医療機関等の駐車場等も活用した、バス車両転回場・乗務員休憩施設等の設置について検討し、順次導入する。

場所	概要
大野車庫	・現在、一部路線において車両転回場として活用している旧交通局用地（西高校入口付近）を分割拠点とする。但し、現状の用地面積が小さく乗務員設備の整備が困難となる可能性が高い等の懸念がある。また、佐世保駅方面からの系統は大野車庫止め、大野以北方面からの系統は矢峰営業所止めに運行することを検討する。
早岐駅	・既存の早岐駅西口ロータリーまたは東口ロータリーを早岐駅分割拠点とし、系統に応じて使い分けを検討する。 ・新たな設備投資を極力抑えるため、早岐駅を起終点とすることに拘らず、例えば重尾を起終点として早岐駅とのフィーダー系統の運行等についても検討する。

施策1 持続可能な公共交通ネットワークの形成

⑤多様なモードによる「生活交通」の充実

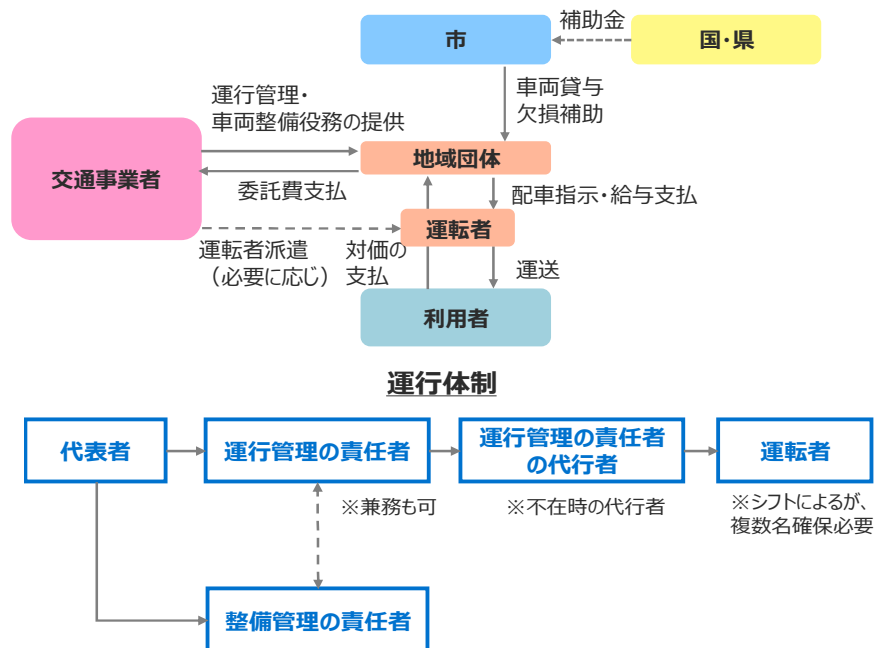
「生活核」を中心とした地域に密着した「生活交通」の充実を図り、交通不便地区を解消するため、郊外の過疎地域など比較的需要の少ないエリアでは、区域運行型予約制乗合タクシーの導入の他、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の導入について検討する。



自家用有償旅客運送とは

バス、タクシー等が運行されていない、過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣または権限移譲を受けた地方公共団体の長の登録を受けた市町村、NPO等が自家用自動車を使用して有償で運送する仕組み。

【公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の事業スキームイメージ】



⑥地域資源を活用した新たな移送サービス等の検討

「補完交通」「生活交通」等の手段として、民間送迎サービスの混乗や、グリーンスローモビリティの活用（黒島）、将来的な自動運転の導入を見据えた研究、大学や企業等と連携した新たなモビリティ導入等を展開する。

場所・テーマ	概要
生活交通の対象地域	- 国土交通省「交通空白」解消等・デザイン全面展開プロジェクト「交通空白」解消緊急対策事業や共創モデル実証運行事業等を活用した交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」によりその維持・活性化に取り組む実証事業やモビリティ人材育成事業を活用した地域におけるモビリティ人材の育成を行う。 - 事業者協力型による自家用有償旅客運送を導入する。
黒島	現在、観光協会が中心となって実施しているグリーンスローモビリティ運行について、島内の輸送手段として定着、拡大を図り、持続可能な運行体制を確立する。
自動運転の研究	国の動向や、県内における自動運転の実証実験の成果等を踏まえて、今後の本格的な導入に向けた研究を行う。
大学・企業等との連携による取組	区域内の大学や企業等と地域が連携した、新たなモビリティの導入に向けた検討を行う。



【参考：本市における現在の生活交通】

種類	地区	運行日	その他
コミュニティバス (路線定期運行型)	中通地区	H19.3月	運行日数245日/年 累計利用385,500人
	大野地区	H25.4月	運行日数245日/年 累計利用94,334人
定期運行タクシー※	日宇地区	R6.4月	1日3往復（平日のみ）
デマンドタクシー (予約制乗合)	世知原地区	H25.8月	1日8便（行き4便、帰り4便）累計利用5,571人
	三川内地区	H28.10月	1日8便（行き4便、帰り4便）累計利用6,046人
	小佐々・浅子地区	H28.10月	1日8便（行き4便、帰り4便）累計利用7,163人
	柚木地区	H30.3月	1日8便（行き4便、帰り4便）累計利用19,536人
	江迎地区	H30.10月	1日8便（行き4便、帰り4便）累計利用703人
	吉井地区	H30.10月	1日8便（行き4便、帰り4便）累計利用2,105人
	黒髪地区	H31.3月	1日8便（行き4便、帰り4便）累計利用1,682人

※路線定期運行型乗合タクシー

施策2 交通モード連携による移動円滑化

⑦鉄道とバスの乗換・乗継利便性の向上

観光客等の来訪者や区域内の長距離の移動者に対して、鉄道～バス等の乗換・乗継の利便性を高めるため、佐世保駅をはじめとする鉄道駅における路線バスの運行（乗降場所やダイヤ等）に関する案内やサインの整備を進めるなど、交通事業者間での連携した取組を推進する。

【導入イメージ】



⑨パークアンドライド施設の整備・充実

鉄道駅（早岐・日宇・左石等）の周辺開発等に合わせ、鉄道駅や主要バス停留所までの自家用車等（バイク、自転車含む）移動の利便性を高めるため、民間活力の導入も図りながらパークアンドライド施設の整備・充実を適宜実施する。

【導入イメージ】



⑧航路と離島内交通手段の接続、離島交通の利便性向上

宇久や黒島における既存交通の見直しや新たな交通モード導入等と連動して、離島航路と離島側の交通手段との円滑な接続を図るなど、離島交通の利便性向上を図る。

エリア	概要
宇久	宇久島において検討する公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の導入を含む島内交通の在り方検討において、ダイヤ検討時に宇久と本土等を連絡するフェリーとの乗換、乗継を踏まえたダイヤの設定を行うなど、利便性向上を図る。
黒島	公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）導入のサービスデザイン時に、特にニーズの大きい初発の相浦行、終発の相浦発との接続の確保や、日中の島民・観光客の輸送などに乗継が円滑にできるように時間調整を行うなど、利便性向上を図る。



施策3 持続可能な交通経営環境の実現

⑩運転士不足への対応、労働環境の改善

採用後のキャリア形成の観点からの人材募集の工夫をはじめ、官民連携により運転士確保の取組みを推進する。また、ダイヤの見直しや一部路線の再編等により、需要に見合ったサービス供給へと適正化することにより、事業者における要員不足を解消するとともに、収益性の高い事業環境の構築や労働環境の改善を図り、従業員の処遇改善を図る。



【運転士確保に向けた課題と打ち手】

	採用	育成	退職・途中離職
現状	- 求職者からの応募数減少、採用できるまでに至らない - 求職者からの認知度が低い	入社後に管理職を目指す人が減少	- 健康や家庭事情の理由により、想定以上に離職者が増加 - 社員ニーズの多様化 - 途中離職者の増加
既存 打ち手	- 体験試乗会の開催、ハローワーク説明会への参加 - 応募要件の緩和 ※西肥自動車の取組中の施策については次頁参照	-	- 労働組合との労働時間に係る調整 - 待遇改善の実施
課題	- 運転士＝過酷な労働環境という悪いイメージを求職者に持たれている（実際に勤務形態などの労働環境は厳しい） - 求職者からの認知度が低い	管理職の待遇（給与、社内での立場など）が魅力的ではない	- 勤務形態や処遇などの労働環境が良くない柔軟に働き方を選択できない ✓ 残業時間が増加しても稼ぎたい ✓ 仕事と家庭（育児など）の両立

打ち手
方向性

- ① 魅力ある職場環境整備
- ✓ 処遇や勤務体系、職場施設などの労働環境改善
 - ✓ キャリアパス構築（ex. 生涯運転士、事務職から運転士、運転士から管理職）をはじめとした、柔軟に働き方を選択でき、かつ社員の挑戦を促す制度の整備
- ② 認知向上、イメージ改善に向けた情報発信

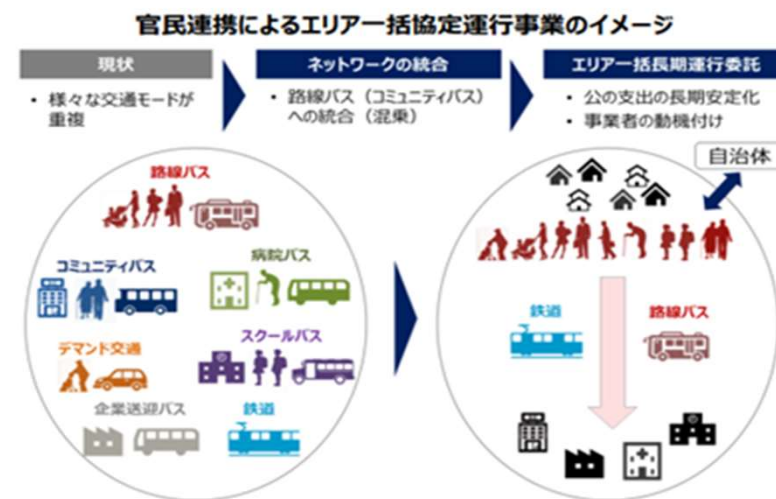
⑪アセット有効活用による結節点整備・財務改善

佐世保駅前や矢峰営業所、黒髪営業所等において、交通結節点機能の強化及び交通事業の収益力強化等を図る観点から、市所有の交通資産の民間活用による不動産開発の導入、乗換・乗継機能や車庫・転回場機能の充実等に向けた検討を行う。

場所	活用イメージ
佐世保駅前	例：下層部はバスターミナル及び小規模な商業・飲食、上層部はホテル等として利活用など
矢峰営業所	例：敷地北側は、車両基地及び転回場、幹線道路側に位置する敷地南側は、立地を活かした飲食や物販等のロードサイドショップ、又は住宅、物流倉庫などの民間事業者の誘致、利活用など
黒髪営業所	例：敷地東側は、車両基地及び転回場、敷地西側は、商業・飲食などの民間事業者の誘致、利活用など

⑫地域公共交通事業を継続的に支える制度の研究

対象地区を運行するバス・鉄道等の地域公共交通事業に係る持続可能性を担保するためのしくみとして、エリア一括協定運行など、官民連携による新たな支援策等についての検討、研究を実施する。



出典：国土交通省

施策4 利用者の利便性向上・利用促進

⑬佐世保駅前におけるわかりやすい情報提供等の推進

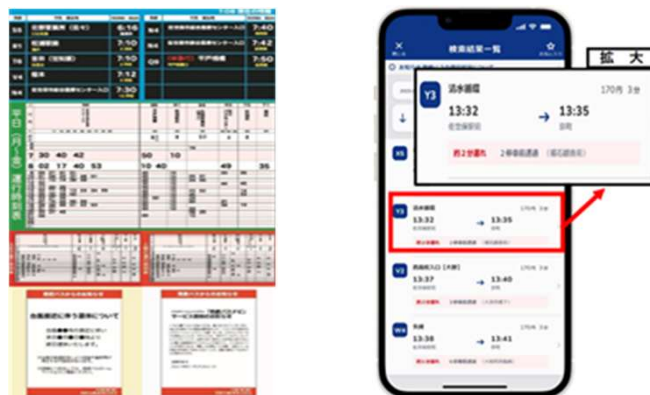
観光客等の来訪者に対する、地区内の公共交通についてのわかりやすい情報提供のため、佐世保駅前において、わかりやすい乗場案内やサイン表示等の設置、デジタルサイネージの改善等を図るとともに、バス路線再編に合せた乗降場所の必要な見直しについて、事業者間の連携により推進する。



出典：西肥自動車ホームページ

⑭バスロケーションシステムの利用促進

バスの利用促進を図る観点から、これまで整備されてきたバスロケーションシステム（スマートバス停及び西肥バスナビ）の利用促進を図る。



出典：西肥自動車ホームページ

⑮低床車両や低燃費車両※1等の導入促進

車椅子やベビーカーでの乗車もしやすい低床バスの導入や車内での固定ベルトの設置、脱炭素社会に対応した低燃費のバスの導入推進を図る

※1 国土交通省「新燃費基準バス6.52km/L（現行の基準と比較して、約14.3%の基準強化）」



出典：西肥自動車ホームページ

⑯バス停の乗り降りしやすい環境の整備

バスの乗り降りを円滑化するため、支障のある歩道や違法駐車が多い箇所を抽出し、対策を推進するなど、バス停の乗り降りしやすい環境の整備を推進する。

【導入イメージ】



Ⅳ 実施する事業等

○実施予定期間

事業名称	令和7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
「基幹交通」を担うバスネットワーク再編による効率化	再編に向けた検討	大野を拠点とした路線再編 早岐を拠点とした路線再編			
交通結節点を軸とした「補完交通」となるフィーダーサービスの充実	再編に向けた検討	大野以北での路線再編 早岐以南での路線再編			
需給バランスを適正化する観点からのバスサービスの見直し	見直しに向けた検討	需給バランスに応じた運行区間や本数の見直し（適宜）			
新たな車両転回場・乗務員休憩施設等の設置		大野での検討・整備 早岐での検討・整備（段階的な整備を想定）			
多様なモードによる「生活交通」の充実	令和7年度新規5か所（既存路線の見直し等を踏まえて順次導入）				
地域資源を有効活用した新たな移送サービス等の導入・検討	実証実験	本格運用			
鉄道とバスの乗換・乗継利便性の向上		佐世保駅・佐々駅等でのサイン表示の改善等の順次実施			
航路と離島内交通手段との円滑な接続、離島交通の利便性向上		離島内交通の検討・導入と連動したダイヤ調整等の実施			
パークアンドライド施設の整備・充実		駅前等における施設導入の推進			
運転士不足への対応、労働環境の改善	運転士採用、労働環境改善に係る取組の推進				
セット活用による交通結節点の整備・形成		矢峰営業所、黒髪営業所等での検討、導入			
地域公共交通事業を継続的に支える制度の研究		今後導入すべき制度の研究			
佐世保駅前におけるわかりやすい情報提供等の推進		サイン表示の改善等の順次実施			
バスロケーションシステムの利用促進		利用促進のためのPR等			
低床車両や低燃費車両等の導入促進	低床車両、低燃費車両等の順次導入				
バス停の乗り降りしやすい環境の整備		必要となる環境整備の順次実施			

Ⅴ 計画の目標等

○計画の目標（法第5条第2項第3号関係）

種別	指標	目標	現状値	目標値
全体的な目標	分担率	バス・鉄道分担率維持※2	バス10.8% 鉄道3.7% (R2)	バス10.8% 鉄道3.7%
	利用者数	輸送人キロ維持※3	1.59人/キロ	1.59人/キロ
	交通事業収支	当期純利益向上※4	±0	プラス(%)
標準指標による目標 ※1	公的資金	適切な公的資金※5	－	－
基本方針に基づく目標	ネットワーク 利用者数	輸送人キロ維持	1.59人/キロ	1.59人/キロ
	モード連携 分担率	バス・鉄道分担率維持	10.4% (R2)	10.4%
	交通経営環境 運転士確保	バス運転士採用数※6	±0	3人/年
	利便増進 利用者数	輸送人キロ維持	1.59人/キロ	1.59人/キロ

※1 標準指標（国土交通省「地域交通デザイン」）とは、地域公共交通計画の趣旨から見て設定する必要性が高いもので、基本的に全ての計画において設定することが望ましい指標。「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標。

※2 国勢調査を元にした「通勤・通学における交通分担率」（5年ごとの調査のため最終年度評価は不可）
※3 実車走行キロ当たりの利用者数（松浦鉄道及び乗合バス事業（本土乗合のみ）の合計）

※4 各交通事業者の令和5年度決算時の当期純利益（バス事業については、乗合バス事業（本土乗合のみ）分のみ計上）をゼロとした時の利益向上率（プラスであれば達成）。

※5 計画に定める行政の役割に必要となる適正予算額が、過不足、不適切な状態でないこと（議会等によるチェック）

※6 毎年度の退職者と新規採用者との相殺後の運転士増加数

○計画の達成状況の評価（第5条第2項第5号）

- ・本計画は、佐世保市・佐々町地域公共交通活性化協議会において、計画全体の推進及び事業の進捗状況について管理・進捗を図る。
- ・協議会においては、本計画で定めた数値目標の達成状況について評価を行う。
- ・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、事業の見直しを図る。
- ・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・評価を行い、その後の計画策定や事業の見直し等につなげる。

■ 計画の概要

○ 計画の目的及び位置づけ

地域公共交通計画に基づき、区域内の公共交通網を見直し、持続的な移動手段の確保と利便性向上による利用促進を図るための具体的な事業の実施計画を定めたもの

○ 計画の期間及び区域

期間：概ね10年を展望した上で、計画期間を令和7年度から令和11年度までの5年間

区域：佐世保地域（佐世保市及び佐々町）

○ 地域公共交通利便増進実施計画で定める取組内容

施策	実施内容		利便増進 事業該当
1. 持続可能な公共交通ネットワークの形成			
	路線再編	「基幹交通」を担うバスネットワーク再編による効率化・ICカードを活用したサービスの充実	
		「補完交通」となるフィーダーサービスの充実	
	需給調整	需給バランスを適正化する観点からのバスサービスの見直し	
	結節点整備	新たな車両転回・乗務員休憩施設の設置	
	生活交通再構築	多様なモードによる「生活交通」の充実	◎
		地域資源を活用した新たな移送サービス等の検討	◎
2. 交通モード連携による移動円滑化			
	乗継利便性向上	鉄道とバスの乗換・乗継利便性の向上	
	交通モード連携	航路と離島内交通手段の接続、離島交通の利便性向上	
		パークアンドライド施設の整備・充実	
3. 持続可能な地域公共交通環境の実現			
	運転士確保	運転士不足への対応、労働環境の改善	◎
	交通資源活用	アセット有効活用による結節点整備・財務改善	
	交通施策研究	地域公共交通事業を継続的に支える制度の研究	
4. 利用者の利用性向上・利用促進			
	案内充実	佐世保駅前におけるわかりやすい情報提供等の推進	
		バスロケーションシステムの利用促進	
	施設改善	低床車両や低燃費車両等の導入促進	
		バス停の乗り降りしやすい環境の整備	

■ 利便増進事業の内容

① 多様なモードによる「生活交通」の充実

中通地区、大野地区、日宇地区における路線定期運行型コミュニティバス（乗合タクシー）の運行、世知原地区、三川内地区、小佐々・浅子地区、柚木地区、江迎地区、吉井地区、黒髪地区における区域運行型予約制乗合タクシーの運行を継続するとともに、バス路線廃止に伴い、5地区（烏帽子地区、弓張地区、宮地区、針尾地区、中里皆瀬地区）において区域運行型予約制乗合タクシーの導入を図る。

種類	地区	運行日	その他
区域運行型予約制乗合タクシー	烏帽子地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）
	弓張地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）
	宮地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）
	針尾地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）
	中里・皆瀬地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）



■利便増進事業の内容

②地域資源を活用した新たな移送サービス等の検討 (利便増進事業に関連して実施する事業)

国土交通省の「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト「モビリティ人材育成事業」等を活用し、政策推進のための交通事業の実務や新技術に係る知見・知識を有する人材、モビリティデータを地域公共交通や共創事業に活用できる人材、自治体・交通事業者・他分野関係者の利害調整・合意形成を図る人材など、地域の交通が目指すべき姿の実現に向けて、主体的かつ継続的に取り組む人材の育成について、広域的（佐世保市・佐々町・近隣自治体）に取り組む。

③運転士不足への対応、労働環境の改善 (利便増進事業に関連して実施する事業)

深刻化する運転士不足への対応や労働環境の改善に向けて、官民連携により地域が一体となった取組が求められている。事業者における運転士の採用や人材養成等を支援し、官民連携により運転士確保の取組みを推進する。

【実施予定期間】

事業名称	令和7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
①多様なモードによる「生活交通」の充実	令和7年度：新規5地区 既存路線の見直し等を踏まえて順次導入				
②地域資源を有効活用した新たな移送サービス等の導入・検討	モビリティ人材育成事業の実施				
③運転士不足への対応、労働環境の改善	バス事業者への運転士養成の支援 運転士確保にかかる企業説明会の実施の支援				

■地方公共団体による支援の内容

事業	支援の内容
①多様なモードによる「生活交通」の充実	区域運行型予約制乗合タクシー導入
②地域資源を有効活用した新たな移送サービス等の導入・検討	モビリティ人材育成の支援 モビリティ人材育成事業に関する支援 (公共ライドシェアの運営主体となり得る人材確保に関する支援)
③運転士不足への対応、労働環境の改善	・バス事業者への運転士養成の支援 ・運転士確保にかかる企業説明会の実施の支援 ・バス事業者への運転士養成制度にかかる費用の一部補助 ・運転士確保にかかる企業説明会の実施に対する広報・周知による支援

■事業の効果

実施項目	①多様なモードによる「生活交通」の充実 ②地域資源を活用した新たな移送サービス等の導入・検討	③運転士不足への対応、労働環境の改善
対象	・区域内15地区、黒島	・区域内全域
効果	○交通不便地区における移動手段の確保 乗合バス路線の見直し等に伴い、本事業の実施（5地区、これまでの取り組みの合計で15地区）により、交通不便地区における移動手段を確保し、地区全体での公共交通ネットワークを維持・充実することができる。 ○モビリティ人材育成事業により育成された担い手が運営する公共ライドシェアを導入することで、バスに代わる移動の選択肢が広がり、より利便性が高まる。	○深刻化する運転士不足の緩和 深刻化する運転士不足に対して、官民連携によって運転士の採用や育成の取組を推進することによって、区域内の公共交通ネットワークの維持・充実を図ることができる。