

次期実施計画の位置付け検討の経緯

次期実施計画の位置付け検討の経緯

本市計画策定のねらい（市民へ示すべき事項）

- 一体化直後の計画（3年間）終了後の次期計画におけるバス路線・ダイヤ等の変化と影響
- バス利用者の利便性向上策
- その他公共交通（不便地区）対策の取組み 等

＜ダイヤ編成等の主たる方向性＞

○ 一体化後の社会情勢変化への対応

- ・ バス運転士数の減少への対応（運行効率化）
- ・ コロナ化の影響への対応（経営の効率化）

○ 利用者の移動利便性の確保

⇒ 上記を踏まえた最大限の便数確保を目指す。

＜現時点でのダイヤ編成等の概要＞

- 運行便数：現1,668 ⇒ 新1,479（△189.△11.3%）
- 再編概要
 - ・ 乗継地点増設（相浦地区）
 - ・ 循環系統新設（相浦－佐世保駅、花高－大塔）
 - ・ 可能な限りの等間隔ダイヤの編成
 - ・ 早朝ダイヤ、深夜ダイヤのカット
 - ・ 全体的な便数削減（重複路線や便数が多い地区は大きく減便）

法制度に基づく制度計画としての計画策定を目指し検討

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）」に基づき作成した、地域公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画（旧地域公共交通網形成計画）」に則り実施する特定事業（利便増進事業：旧再編事業）の実施計画（利便増進実施計画：旧再編実施計画）として、策定を目指す。

【計画の記載事項】

利便増進に資する取組のみ（関連事業含む）

【法的効力の適用】

利便増進事業の実施区域のみ

【制度上のメリット】

- ・ 手続きのワンストップ化
- ・ フィーダー系統補助上乘

- 策定の狙いの部分が計画に位置付けられない。
- 利便増進の取組みが少なく、掲載内容が希薄となる。

- 利便増進事業実施地区以外の地区は、法的効力が及ばず、別途、協定等の必要が生じる。

- 提出書類は省略されないためメリットがない。
- 現状でも補助上限額に届いておらず、補助上乘せのメリットがない。

次期計画におけるダイヤ等再編後の状況、計画変更を余儀なくされた場合の変更手続きに係る事業者負担等を総合的に勘案し比較検討・・・

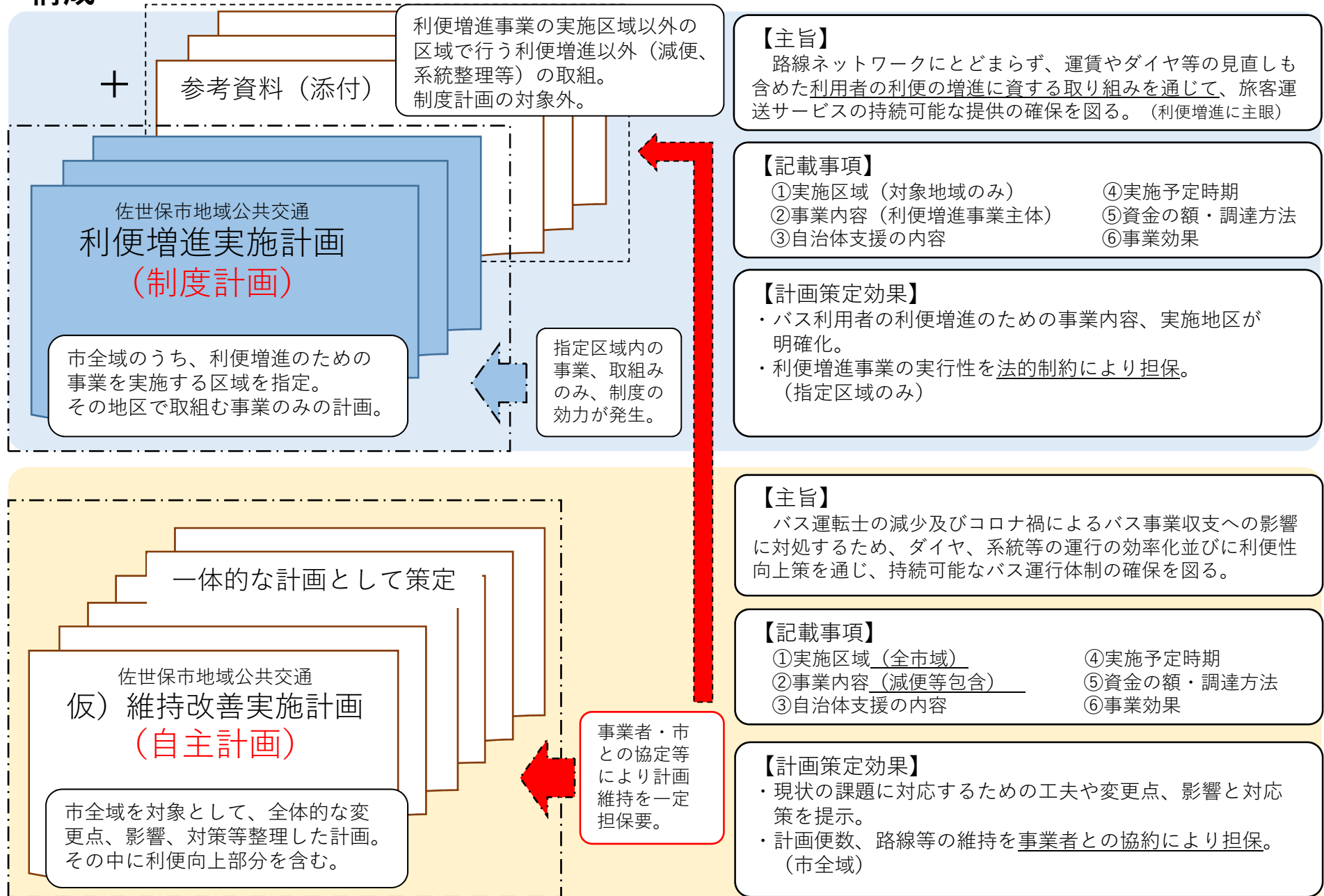
〔長崎運輸支局との協議の概要〕

- ・ 佐世保市が目指す計画の内容を鑑みると、無理に制度計画とせず独自計画が望ましいのでは。
- ・ 利便増進実施計画の策定は任意であり、九州管内においても次期計画の策定予定の自治体はない。
- ・ 利便増進事業として実施される取組に、路線の減便又は休廃止等の利便性を低下させる取組が含まれている場合、収支率向上や長期的な観点で利便性の確保に資する取組と言えない場合、利便増進事業に該当しない場合がある。

自主計画として作成することが望ましい

次期実施計画の制度上の整理と位置付けについて

構成



【主旨】

路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取り組みを通じて、旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る。（利便増進に主眼）

【記載事項】

- | | |
|-----------------|------------|
| ①実施区域（対象地域のみ） | ④実施予定時期 |
| ②事業内容（利便増進事業主体） | ⑤資金の額・調達方法 |
| ③自治体支援の内容 | ⑥事業効果 |

【計画策定効果】

- ・バス利用者の利便増進のための事業内容、実施地区が明確化。
- ・利便増進事業の実行性を法的制約により担保。（指定区域のみ）

【主旨】

バス運転士の減少及びコロナ禍によるバス事業収支への影響に対処するため、ダイヤ、系統等の運行の効率化並びに利便性向上策を通じ、持続可能なバス運行体制の確保を図る。

【記載事項】

- | | |
|--------------|------------|
| ①実施区域（全市域） | ④実施予定時期 |
| ②事業内容（減便等包含） | ⑤資金の額・調達方法 |
| ③自治体支援の内容 | ⑥事業効果 |

【計画策定効果】

- ・現状の課題に対応するための工夫や変更点、影響と対応策を提示。
- ・計画便数、路線等の維持を事業者との協約により担保。（市全域）