

【2. 一体化に向けたバス路線の見直しについて】—その2（路線長の短縮について）

<p>(1) 運行系統の短縮</p>	<p>① 南部方面ダイヤの発着地の変更</p>	<p>中心市街地の競合区間（佐世保駅～松浦町）の削減につなげる。（地域公共交通再編に向けたアクションプラン 37 頁の考え方を踏襲）</p> <p>■アクションプランでの考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> 各方面から中心市街地に向かう場合、佐世保駅～松浦町までの間に目的地があることが多い。 ⇒佐世保駅以北を「北部ゾーン」、松浦町付近以南を「南部ゾーン」と設定し、可能な範囲でこのゾーン内で車両運行するような路線・ダイヤ組み替えを行う。 <p>■アクションプランでの考え方でダイヤ編成を本格的に組み替えるのは、松浦町付近での新たな運行拠点の設置が実現できた後となるが、現時点の方法として、南部方面のダイヤを総合医療センター着、佐世保駅前発とすることで一部可能となる。</p> <p>■但し、通勤通学の時間帯については、地区別の利用状況をみて発着地を設定する。</p>	
	<p>② 利用者の少ない補完路線の行先変更</p>	<p>補完路線の内、利用率の低い路線については、長距離路線となっている現状を見直し、多くの利用者の目的地付近の交通結節点を終点とする。</p> <p>■交通結節点とは、現時点で既に設置してある待合所・待機所・営業所とする。</p> <p>■但し、通勤通学の時間帯については、地区別の利用状況をみて発着地を設定する。</p>	<p>(例)</p>
<p>(2) 経由地の整理</p>		<p>現在、多岐にわたっている経由地の見直しを行い、運行経路を簡素化し、利用者にわかりやすい行先とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用状況に応じて始発地となる地域からの行先を定め、そこに経由地を割り付けていく。 	<p>(例)</p>