

**佐世保市地域公共交通再編実施計画
(素案)**

平成31年3月

佐世保市

目 次

第1章 計画策定の趣旨	
1 これまでの経緯	・・・ P 3
2 計画策定の目的	・・・ P 3
第2章 再編実施計画の基本方針	
1 バス路線再編に取り組むうえでの前提条件	・・・ P 4
2 バスのダイヤ編成の考え方	
（1）利用状況に合わせたダイヤ設定について	・・・ P 4
（2）昼間のダイヤ設定について	・・・ P 4
（3）わかりやすい路線への変更について	・・・ P 5
（4）区間運行バスの設定について	・・・ P 5
（5）受給バランスを考慮したバス運行本数の適正化について	・・・ P 5
3 交通不便地区対策について	
（1）交通不便地区対策方針（住宅地等）	・・・ P 6
（2）交通不便地区対策方針（郊外）	・・・ P 6
4 地域公共交通再編事業に併せて行う利便性向上策について	
（1）共通定期券の設定について	・・・ P 6
（2）低床バスの導入について	・・・ P 6
（3）全国 I Cカードの導入について	・・・ P 7
（4）佐世保駅前のバス乗り場の整理について	・・・ P 7
第3章 実施区域	・・・ P 7
第4章 実施予定期間	・・・ P 7
第5章 地方公共団体による支援の内容	・・・ P 8

第6章 事業の内容・実地主体並びに効果・実施に必要な資金・調達方法

- 1 地域公共交通再編実施事業の全体像
 - (1) 事業概要 . . . P 8
 - (2) バス路線のタイプ別による本数の設定について . . . P 13
 - (3) バス路線再編における効果と事業実施の具体の手段 . . . P 19

- 2 地域別の個別事業の内容
 - 全体図 . . . P 21
 - (1) 佐世保中央エリア . . . P 〇〇
 - (2) 相浦地域 . . . P 〇〇
 - (3) 大野地域 . . . P 〇〇
 - (4) 中里皆瀬地域 . . . P 〇〇
 - (5) 柚木地域 . . . P 〇〇
 - (6) 日宇地域 日宇地域のみ例示 . . . P 22
 - (7) 早岐地域 . . . P 〇〇
 - (8) 江上地域 . . . P 〇〇
 - (9) 針尾地域 . . . P 〇〇
 - (10) 三川内地域 . . . P 〇〇
 - (11) 宮地域 . . . P 〇〇
 - (12) 吉井地域 . . . P 〇〇
 - (13) 世知原地域 . . . P 〇〇
 - (14) 小佐々地域 . . . P 〇〇
 - (15) 江迎地域 . . . P 〇〇
 - (16) 鹿町地域 . . . P 〇〇

- 3 各路線・系統毎の事業収支（資金・調達方法）について . . . P 27

第7章 今後、事業化を想定している内容 . . . P 27

第1章 計画策定の趣旨

1. これまでの経緯

平成25年に『交通政策基本法』が定められ、27年2月に同法に基づく交通政策基本計画が閣議決定されるとともに、26年5月には『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』が一部改正された。まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性を確保し、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークを形成することや、地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ、住民の協力を含む関係者の連携、といった方向性が示された。

佐世保市（以下、「本市」と言う。）では、平成27年6月に、交通事業者や利用者代表、行政関係者等から構成される「佐世保市地域公共交通活性化協議会」（以下、「協議会」と言う。）での協議を踏まえて、これからの地域公共交通網再編の基本的な方針となる「佐世保市地域公共交通網形成計画」（以下、「形成計画」と言う。）を策定した。

その後、形成計画の4つの基本方針の1つである「利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する」関連施策は、形成計画の中でも、本市の交通再編の要となる施策であると位置づけていることから、具現化するための調査検討事業を行った。

調査結果としては、現行のバス運行体制のままでは、それらの施策の実現が困難であり、バス運行体制一体化による解決策が提案されるに留まった。

これを受け、協議会での議論も踏まえ、本市としてまずは、『市及びバス事業者を中心として運行体制一体化の検証を推進し、最適な運行体制のもと競合路線の再編を図る』等を今後の検討方針とし、具体的な実施内容を定めた「地域公共交通再編に向けたアクションプラン」（以下、「アクションプラン」と言う。）を平成28年5月に策定した。

このアクションプランに沿って、本市として、平成28年度には最適なバス運行体制を導きだすため、運行体制のパターンの抽出、メリット、デメリット等について具体的に調査検討を行った結果、市の方針として、『交通局を廃止し、西肥自動車に路線を集約したうえで、させぼバスが一部路線の受託運行を担う』という結論に至った。

2. 計画策定の目的

90年余りに渡り市民の足として親しまれてきた交通局の廃止にあたり、今後のバス路線や公共交通に関するサービスがどう担保されていくのかを利用者に示すことで公共交通

利用に対し理解を深めて頂くことに合わせ、市及び交通事業者等を始めとした関係機関の責任の所在を明確にしたうえで公共交通のサービスを維持することを目的とする。

こういった見地から、交通局廃止後のバス事業の継続及び路線再編について、民間事業者である西肥自動車(株)と市の協議を中心にすすめながら、佐世保市地域公共交通再編実施計画（以下、「再編実施計画」と言う。）の策定に至ったところである。

第2章 再編実施計画の基本方針

1. バス路線再編に取り組むうえでの前提条件

形成計画の4つの基本方針の1つである「利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する」関連施策は、形成計画の中でも、本市の交通再編の要となる施策であると位置づけていることから、この施策の実現なしには、持続可能なバス路線の維持は困難であると考ええる。

そのために様々な調査検討を行った結果、複数のバス事業者が競合している現行のバスの運行体制の抜本的な改革が必要となり、『交通局を廃止し、西肥自動車に路線を集約したうえで、させぼバスが一部路線の受託運行を担う』という結論に至ったものであり、平成31年3月24日から、この運行体制を前提とすることで、以下の方針の提示が可能となっている。

このことにより、バス事業及びバスの運行について効率化を図り、利便性を極力低下させずに持続可能なバス事業の継続が可能となる。

2. バスのダイヤ編成の考え方

(1) 利用状況に合わせたダイヤ設定について

長崎スマートカード（IC カード）の乗降データを分析したうえで、利用状況に合わせたダイヤとなるよう調整する。

例えば、朝夕のダイヤは主な目的が通勤や通学等が主であるため、一定の時刻までに確実に目的地に到着する必要がある。

(2) 昼間のダイヤ設定について

昼間の時間帯のダイヤについては、なるべく等間隔のダイヤ設定をめざすこととする。バスのダイヤに偏りがなく、次のバスまでの時間が大きくあかないようにすることで、

利用しやすいダイヤ編成とする。これは、運行本数が比較的少ない補完的なバス路線のダイヤ設定に照準を置くが、結果的にそれらの路線が流れ込む基幹的なバス路線のダイヤの間隔をみた場合に、極度に偏りがでてくる場合は、全体を微調整しながら、バランスをとるものとする。

(3) わかりやすい路線への変更について

比較的長距離のバス路線については、遠く離れた発着地にとっては、馴染みのない行先名であったり、行先が同じでも経路地が違う系統が複数存在している場合があり、利用者からはわかりにくいという声があがっている。

今回のバス路線再編に合わせて、利用状況をみながら、利用の多い目的地に行先を変更したり、系統の整理を行い利用しやすいバス路線とすることで、効率よい運行にもなる。

(4) 区間運行バスの設定について

補完的なバス路線については、行先を佐世保駅等の中心市街地に設置することで長距離路線となる傾向が多い。利用状況をみながら、時間帯によっては行先を地域の主要バス停と変更することで、効率のよいバスの運行につなげる。

(5) 受給バランスを考慮したバス運行本数の適正化について

最も多く利用されている中心市街地の区間はバス運行本数も多いが、1運行あたりの平均乗車人数はほとんどが13人未満である。また、主要バス停における利用状況を調査したところ、中型ノンステップバスの25席を定員とした場合、座席の4割程度の利用者しかいないことが判明している。(座席数の約6割は空席)

一方、各方面からの支線となっている路線区間はもともとの運行本数が少ない区間もあるが、一部の区間を除いては全体的に利用が低迷している状況である。

以上のことから、受給バランスを考慮した場合、中心市街地の区間運行本数の減便を中心としながらも、支線についても利用状況をみていく必要がある。

さらに、本市の地形上、様々な方面からの支線が中心市街地を目指して合流してくることから、支線の本数の減少が避けられないものとなってくる。

支線の本数を極力減少させないためにも、南部方面からの路線を、中心市街地の一角である松浦町付近での折り返し運行等を行うことで、中心市街地の区間のバス運行本数の減少につなげるものとする。

平成28年5月に策定した「地域公共交通再編に向けたアクションプラン」のバス路線の基本的な考え方を踏襲し、運行本数が多い競合区間は平成27年4月1日時点から3割以内の減少にとどめ、支線については可能な限り減少を抑える形で、運行本数の適正化を図る。

また、合わせて次のダイヤとの間隔が極端にあかないよう見直しを行う。

3 交通不便地区対策について

(1) 交通不便地区対策方針（住宅地等）

バス路線の再編に併せ、道幅の狭い市街地内・周辺の住宅地など、比較的需要の多い不便地区対策に対しては、乗合タクシーや超小型バスを導入し路線定期運行により、既存のバス停やその周辺の生活拠点につなげる。

～～導入（済・予定）地区は第6章の事業概要表の通りであり、内容については該当地区の個別事業に記載～～

(2) 交通不便地区対策方針（郊外）

郊外の過疎地域など需要の少ないエリアにおいては、バス路線再編の1つの考え方として、定期定路線運行型のバス路線から区域運行型の乗合タクシー（デマンドタクシー）への転換を行う。また、バス路線から自宅までが遠くバスの利用が困難な地域についても、バス路線へつなげるため、一定の利用が見込める地区には新たにデマンドタクシーを導入する。

～～導入（済・予定）地区は第6章の事業概要表の通りであり、内容については該当地区の個別事業の内容に記載～～

4. 地域公共交通再編事業に併せて行う利便性向上策について

(1) 共通定期券の設定について

これまでの定期券では発行会社のバスにしか乗ることができなかったが、西肥自動車(株)の路線とさせほバス(株)の自社路線との競合区間についても、どちらのバスにも乗れる共通定期券の取扱いができるようにすることで、利用者の利便性を向上させる。

具体的には、新たな運行体制の開始となる平成31年3月24日から、乗車割合による利用料金を按分することで両事業者の競合区間における共通定期券を導入する。

《形成計画の施策（3）利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する の④－i 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入検討に該当》

(2) 低床バスの導入について

1のバス路線再編に取り組むうえでの前提条件により、バス事業の経営の効率化も図れることから、計画的な低床バスの導入を推進していく。平成35年度末までに市内を運行するバスの約6割を低床バスとすることを目標とする。

※平成31年〇月時点では約〇割の低床バスが導入されている。

《形成計画の施策（4）公共交通の利用促進・需要創造を推進する の②－i 低床車両の導入促進に該当》

(3) 全国 IC カードの導入について

松浦鉄道(株)及び県内の路線バスのほとんどの事業者が、現行の地域カードである長崎スマートカードを全国共通 IC カードの二モカに更新することで、地域内外の利用者の利便性が向上する。

これまで営業所窓口や車内でしかできなかった積み増しがコンビニで対応できるようになったり、連携している商業施設での買い物にも使える等、サービス内容が拡大する。

平成31年度から松浦鉄道(株)、西肥自動車(株)、させぼバス(株)で導入作業をすすめる、サービス開始を目指す。

《形成計画の施策(4)公共交通の利用促進・需要創造を推進する の④-i IC カードの更新を踏まえた機能拡大の検討に該当》

(4) 佐世保駅前のバス乗り場の整理について

現在の佐世保駅前のバス乗り場は、行き先が同じ方向でも事業者によって乗り場が違い、利用者にとってわかりにくいものとなっている。

新たな運行体制開始後はこれを改善し、同じ行先の便は同じ乗り場で乗車できるように整理することで、利用者の利便性の向上を目指す。

《形成計画の施策(2)複数モードの連携により公共交通ネットワーク全体の利便性を確保する の①-iv 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上に該当》

第3章 実施区域

本計画の実施区域は、佐世保市全域を対象とする。

第4章 実施予定期間

本計画の実施予定期間は平成31年3月から平成34年2月までの3年間とする。

本計画に記載されている事業やサービスについては、その間、当然、維持及び実現されるものであるが、利用者にとって、さらに公共交通の利便性が高まると判断される事業に変更、または事業の追加がある場合は、本計画の変更を予定するものである。

第5章 地方公共団体による支援の内容

本市内の公共交通機関の維持のみならず、再編事業を推進するにあたり、佐世保市公共交通対策事業費補助金交付要綱及び佐世保市松浦鉄道施設整備事業補助金交付要綱に基づき、市が補助対象としたバス路線、航路、交通不便地区対策に係る乗合タクシー等の運行及び鉄道施設整備について、予算の範囲内で支援を行う。なお、具体的に想定される補助金額については、効率判断表及び「地域別の個別事業の内容」の該当事業の説明のとおりとする。

第6章 事業の内容・実施主体並びに効果・実施に必要な資金・調達方法

1. 地域公共交通再編実施事業の全体像

(1) 事業概要

形成計画の位置づけ (番号表記は計画書の通り)		具体的な対象路線(区間)と事業とのリンク表		
基本方針	施策	対象路線(区間) ※区間表は14頁～19頁 【一般乗合旅客自動車運 送事業】	概要/適用時期 (a)～(d)は20頁に 内容を説明	実施主体
(1) まちづくりの軸となる利便性の高い公共交通ネットワークを形成する	②- i 基幹的な路線でのダイヤ改善	【佐々バスセンターや東部営業所を起点とした主に郊外からの長距離の基幹的なバス路線】 ・(佐々)～中里皆瀬～大野～佐世保駅前～早岐 ・相浦～日野～佐世保駅前～早岐 等々 区間表(1)～(11) (16)～(23)	(a) 受給バランスのとれた本数設定と運行の等間隔化 【平成31年3月24日】	①西肥自動車(株) ②させぼバス(株) (一部)
	③- i 補完的な路線の輸送	【都市核、地域核と周辺住宅域の間】 【主に「生活核」どうしを	(a) 受給バランスのとれた本数設定と運行の等間隔化	①西肥自動車(株) ②させぼバス

	ーバスの改善 《地域公共交通再編事業以外》	結ぶ】 【生活核と周辺集落の間の移動を担う】 ・旧市バスの単独路線 ・旧市バスが運行されていなかった西肥自動車の路線 区間表 (12) ~ (15) (24) ~ (65)	(d) わかりにくい系統整理 【平成 31 年 3 月 24 日】	(株) (一部)
	③ー ii 交通不便地区対策の充実 (住宅地等)	日宇地区への超小型バス導入	・比較的需要の多い不便地区対策として超小型バスを導入 【平成 32 年 3 月 予定】	タクシー事業者
	③ー iii 交通不便地区対策の充実 (郊外)	黒髪の上木場線廃止⇒予約制乗合タクシー (デマンドタクシー) 区間表 (62)	・需要の少ないエリアにおいてはバス路線から区域運行型の予約制乗合タクシー (デマンドタクシー) への転換を行う。 ・バス廃止 【平成 31 年 3 月 24 日】 ・デマンドタクシー運行開始 【平成 31 年 3 月 1 日】	佐世保タクシー(株)
	④ー i 交通結節点の整備・形成	下の原線 (早岐) 区間表 (51)	(c) 下の原線を昼間帯に限って黒髪行とすることで区間運行とすること 【平成 31 年 3 月 24 日】	西肥自動車(株)
(2) 複数モードの連携により公共交通ネットワーク	①ー iv 佐世保駅前における乗換・乗継利便	佐世保駅前のバス乗り場	同じ行先の便は同じ乗り場で乗車できるように整理することで、利用者の利便性の向上を	西肥自動車(株)

全体の利便性を確保する	性の向上		目指す。 【平成31年3月24日】	
(3) 利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する	②-i 中心市街地に乗り入れる各路線の見直しを通じた適正化	【中心市街地の競合区間】 ・佐世保駅前～大野 区間表(2)(6)	(a) 受給バランスのとれた本数設定と運行の等間隔化 (b) 南部方面ダイヤの発着地の変更 【平成31年3月24日】	①西肥自動車(株) ②させばバス(株) (一部)
	②-ii 相浦方面の路線の見直し	【相浦方面の競合区間】 ・相浦棧橋～木宮町～鹿子前入口 区間表(3)(4)(13)	(a) 受給バランスのとれた本数設定と運行の等間隔化 【平成31年3月24日】	
	②-iii 黒髪、もみじが丘、大宮方面の路線の見直し	【黒髪、もみじが丘、大宮方面の競合区間】 ・もみじが丘～黒髪～大和～大宮 区間表(14)	【平成31年3月24日】	
	②-iv その他路線の見直し	【その他路線】 ・上記(②-ii、②-iii)以外の路線	市営バス路線全域のうち、交通局は全路線廃止、させばバス(株)は自社路線として一部の路線を継続するが、南部・早岐方面については西肥自動車(株)がその区域を担う。 【平成31年3月24日】	

	④ー i 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入検討 《地域公共交通再編事業以外》	全路線	西肥自動車(株)、させぼバス(株)のどちらのバスにも乗れる共通定期券の取扱いができるようにすることで、利用者の利便性を向上させる。 【平成 31 年 3 月 24 日】	①西肥自動車(株) ②させぼバス(株)
(4) 公共交通の利用促進・需要創造を推進する	②ー i 低床車両の導入促進	低床車両が運行する路線	乗り降りしやすい低床車両の導入を進めることで、高齢者を中心とした利用者の利便性の向上を図る。 【平成 35 年度末時点で全体の 6 割を目標とする】	
	④ー i	全路線	全国共通 IC カードの「二モカ」を導入することで、地域内外の利用者の利便性が向上する。 【平成 32 年 3 月】	
～～ここから以下は既存の公共交通の状況～～				
交通不便地区対策 【一般乗合旅客自動車運送事業】	中通地区乗合タクシー 【路線定期運行】	平成 18 年 3 月 1 日～	ラッキー自動車(株)	
	大野地区超小型バス 【路線定期運行】	平成 24 年 4 月 16 日～	西肥自動車(株)	
	世知原地区デマンドタクシー【区域運行】	平成 25 年 8 月 19 日～	(有)世知原タクシー	
	小佐々・浅子デマンドタクシー【区域運行】	平成 28 年 10 月 3 日～	エコタクシー	
	三川内地区デマンドタクシー【区域運行】	平成 28 年 10 月 3 日～	(株)OK	
	柚木地区デマンドタクシー	平成 30 年 3 月 1 日～	ラッキー自動	

	一【区域運行】		車(株)
鉄道（佐世保市内を運行している）【旅客軌道事業】	佐世保線（佐世保駅～三河内駅）・大村線（早岐駅～南風崎駅）	昭和62年4月1日～	JR九州(株)
	松浦鉄道（佐世保駅～真甲駅、吉井駅～すえたちばな駅）	平成63年4月1日～	松浦鉄道(株)
航路（佐世保市本土と佐世保市離島を結ぶ）【一般旅客定期航路事業】	上五島航路（宇久平港～佐世保港）	平成21年6月1日～ （現行体制で運航。それまでは他社も運航）	九州商船(株)
	寺島航路（神浦港～寺島港～柳港）	平成25年5月23日～ （更新した現行のみつしまで運航）	佐世保市
	黒島航路（黒島港～高島港～相浦港）	平成27年10月1日～ （更新した現行のフェリーくろしまで運航）	黒島旅客船(有)

(2) バス路線のタイプ別による本数の設定について

再編実施計画の基本方針として、ダイヤ編成の考え方に「受給バランスを考慮したバス運行本数の適正化」がある。

平成28年5月策定時のアクションプランでは、運行本数が多い競合区間は平成27年4月1日時点の本数より3割程度の減少、非競合区間では1割程度の減少にとどめるとしていた。しかしながら、本市の地形上、非競合区間を走る路線が中心市街地に合流して競合区間となっていることから、競合区間のみの削減が困難なことから、運転士の不足等の要因もあり、以下のようなサービス基準となった。

その際には、利便性を極力落とさないよう、その他のダイヤ編成の考え方との調整等を行っている。

本数（平日ダイヤ）については、競合区間の平均では約27.5%、非競合区間の平均では約17.6%の減少となったが、総走行キロに換算すると、全体で約〇%の削減となった。

区間表

①競合区間におけるバス路線の区間およびサービス基準

種別	タイプ	路線		方面	H27.4.1 運行本数	H30.4.1 運行本数	再編計画 運行本数	
		区間	基準停留所					
基幹	タイプ1	(1) 佐々～中里皆瀬～大野	大野変電所前	(a)▶大野	101	85	74	
				①躰石方面より	14	13	13	
				②中里方面より	29	26	20	
				③佐々方面より	58	46	41	
				(b)▶中里・佐々	98	87	78	
				①躰石方面へ	15	14	14	
		②中里方面へ	27	29	22			
		③佐々方面へ	56	44	42			
		(2) 大野～松浦町	佐世保市役所前	(a)▶松浦町	634	517	453	
				(b)▶大野	603	497	427	
		(3) 相浦～日野峠	総合グランド前	(a)▶日野峠	113	88	73	
				(b)▶相浦	107	83	73	
		(4) 木宮町～相浦/水産市場/佐々	相浦栄町	(a)▶相浦/水産市場/佐々	97	76	64	
					①相浦棧橋終点	53	51	46
					②水産市場前終点	6	2	2
					③真申終点	15	3	1
					④佐々(ニュータウン)方面へ	18	19	15
					⑤佐々方面へ	5	1	0
				(b)▶木宮町	100	78	60	
					①相浦棧橋始発	57	51	41
					②水産市場前始発	5	3	2
					③真申始発	17	2	1
		(5) 日野峠～松浦町	東小島町	(a)▶松浦町	183	148	123	
				①鹿子前入口方面より	143	116	91	
②天石方面より	40	32	32					
(b)▶日野峠	169	139	122					
	①鹿子前入口方面へ	135	109	93				
②天石方面へ	34	30	29					
(6) 松浦町～佐世保駅前	島瀬町	(a)▶佐世保駅前	884	737	701			
		(b)▶松浦町	884	743	709			
(7) 佐世保駅前～桜馬場	変電所入口	(a)▶早岐	537	446	357			
		(b)▶佐世保駅前	531	442	363			
(8) 桜馬場～早岐	勝磯	(a)▶早岐	159	133	129			
		(b)▶桜馬場	161	133	129			

補完	タイプ2	(9) 世知原～大野(知見寺・天久保)	大野小学校上	(a)▶大野	28	20	14
				①天の久保始発	14	9	3
				②世知原方面より	14	11	11
				(b)▶世知原	27	21	17
				①天の久保終点	14	9	5
				②世知原方面へ	13	12	12
				(a)▶相浦	33	33	27
				①相浦棧橋・佐々方面へ	19	18	15
				②大崎町方面へ	7	7	7
			③鹿子前・日野峠方面へ	7	8	5	
			(b)▶中里皆瀬	34	30	23	
			①相浦棧橋・佐々方面より	19	18	12	
			②大崎町方面より	9	6	8	
			③鹿子前・日野峠方面より	6	6	3	
		タイプ1	(11) 大野～矢峰～柚木	上の角	(a)▶柚木	285	219
			①矢峰終点	203	161	179	
			②柚木終点	82	58	39	
			(b)▶大野	275	216	220	
			①矢峰始発	191	158	181	
			②柚木始発	84	58	39	
	タイプ1	(12) 商業高校～吉岡団地～大野	黒橋	(a)▶大野	60	54	44
			①商業高校始発	58	52	43	
			②中里方面より	2	2	1	
			(b)▶商業高校	66	61	44	
			①商業高校終点	65	59	44	
			②中里方面へ	1	2	0	
			(a)▶椎木町	25	27	20	
			①実業・長崎短大・九文始発	16	17	10	
			②母ヶ浦町方面より	9	10	10	
			(b)▶九文・実業	23	26	20	
			①実業・長崎短大・九文終点	15	17	12	
			②母ヶ浦町方面へ	8	9	8	
	タイプ1	(14) 桜馬場～黒髪～大塔小学校前	南高校前	(a)▶大塔小学校	208	157	111
			①黒髪終点	111	74	53	
			②木場入口終点	22	20	17	
			③上木場終点	3	3	デマンド転換	
			④もみじヶ丘・大塔方面へ	72	60	41	
			(b)▶桜馬場	203	148	114	
		①黒髪始発	100	67	52		
		②木場入口始発	30	26	19		
		③上木場始発	4	4	デマンド転換		
		④もみじヶ丘・大塔方面より	69	51	43		
	タイプ3	(15) 大野～(十文野)～小川内	十文野	(a)▶小川内	4	3	3
			(b)▶大野	4	3	3	
			運行本数集計	6,636	5,450	4,813	

区間表

②非競合区間におけるバス路線の区間およびサービス基準

種別	タイプ	路線		方面	H27.4.1 運行本数	H30.4.1 運行本数	再編計画 運行本数
		区間	基準停留所				
基幹	タイプ2	(16) 江迎/福井～吉井～(佐々)	住吉	(a)▶佐々	42	40	39
				①福井方面より	14	14	14
				②江迎方面より	28	26	25
				(b)▶福井・江迎	43	41	40
		①福井方面へ	14	14	14		
		②江迎方面へ	29	27	26		
		(17) 江迎～馬の元	末橋	(a)▶田平	23	22	21
				(b)▶江迎	23	22	21
		(18) 大野～池野～柚木	大野中学校下	(a)▶柚木	30	25	23
				(b)▶大野	32	27	28

基幹	タイプ2	(19) 有福～江上	深谷	(a)▶江上	25	24	19
		①西海橋方面へ		22	22	19	
		②ハウステンボス方面へ		3	2	0	
		(b)▶有福		27	27	23	
		①西海橋方面より	23	23	23		
		②ハウステンボス方面より	4	4	0		
		(20) 江上～針尾	江上小学校入口	(a)▶針尾	22	22	19
		①口木方面へ		3	3	3	
		②西海橋方面へ		19	19	16	
		(b)▶田子の浦		23	23	21	
	①口木方面より	5	5	5			
	②西海橋方面より	18	18	16			
	(21) 早岐～広田	重尾	(a)▶広田	107	92	97	
	①宮崎橋方面より		69	57	58		
	②広田工業団地方面より		9	7	12		
	③権常寺新町方面より		19	18	17		
	④広田小学校方面より		5	5	5		
	⑤金田橋方面より		5	5	5		
	(b)▶早岐		107	89	96		
	①宮崎橋方面へ		73	59	64		
②広田工業団地方面へ	8		6	7			
③権常寺新町方面へ	18		16	16			
④広田小学校方面へ	3	3	3				
⑤金田橋方面へ	5	5	6				
(22) 早岐～ハウステンボス・宮	塔の崎	(a)▶ハウステンボス・宮	34	33	24		
①ハウステンボス方面へ		22	21	13			
②長畑町方面へ		12	12	11			
(b)▶早岐		34	32	23			
①ハウステンボス方面より	20	19	14				
②長畑町方面より	14	13	9				
(23) 早岐～三川内	上原水源地入口	(a)▶三川内	29	28	26		
①波佐見方面へ		18	19	17			
②伊万里・有田方面へ		11	9	9			
(b)▶田子の浦		28	26	25			
①波佐見方面より	17	17	16				
②伊万里・有田方面より	11	9	9				
補完	タイプ1	(24) 春日町～桜木岩下	下桜木	(a)▶桜木岩下	14	13	14
		(b)▶春日町		16	15	14	
		(25) 大潟町/大崎町～県立大学前	朝日ヶ丘	(a)▶県立大学	26	20	21
		①大崎町始発		22	17	18	
		②大潟町方面より		4	3	3	
		(b)▶大潟町/大崎町		24	21	20	
		①大崎町終点	20	19	17		
		②大潟町方面へ	4	2	3		
		(26) 木宮町～小野町/母ヶ浦町	小野橋	(a)▶小野町・母ヶ浦町	17	17	16
		①小野町へ		7	6	6	
②母ヶ浦町へ	10	11		10			
(b)▶木宮町	16	15		14			
①小野町より	8	6	6				
②母ヶ浦町より	8	9	8				
(27) 椎木町～星和台～鹿子前入口	美鳥ヶ丘	(a)▶鹿子前入口	6	6	7		
(b)▶椎木町		5	10	8			
(28-1) 下船越～おしの浦分道	駕の浦分道	(a)▶松浦町	53	45	41		
①赤崎団地より		13	11	11			
②下船越(赤崎)より		6	3	2			
③下船越(動植物園)より		18	15	12			
④展海峰(赤崎)より		0	1	0			
⑤展海峰(動植物園)より		6	6	7			
⑥俵ヶ浦(赤崎)より		8	8	8			
⑦九十九島水族館(石岳)より		2	1	1			
(b)▶下船越		45	39	40			
①赤崎団地へ		9	8	8			
②下船越(赤崎)へ	10	8	8				
③下船越(動植物園)へ	13	10	10				
④展海峰(赤崎)へ	0	1	1				
⑤展海峰(動植物園)へ	6	6	6				
⑥俵ヶ浦(赤崎)へ	6	5	6				
⑦九十九島水族館(石岳)へ	1	1	1				
(28-2) おしの浦分道～(西小島)～松浦町	駕の浦分道	(a)▶松浦町	40	32	32		
(b)▶駕の浦分道		34	30	29			

補充 タイプ1

(28-3) おしの浦分道～(SSK)～松浦町	SSK北門口	(a)▶松浦町	43	39	34
		①赤崎方面より	13	13	9
		②SSK西門・水族館方面より	30	26	25
(28-4) 鹿子前～鹿子前入口	鹿子前町	(b)▶赤崎・水族館	39	33	32
		①赤崎方面へ	13	12	14
		②SSK西門・水族館方面へ	26	21	18
(29-1) 谷郷町～比良町～日野峠/弓張岳 弓張岳/日野峠～比良町～宮田町	東大久保町入口	(a)▶水族館/佐世保駅前	26	23	22
		①相浦方面より	6	8	7
		②美鳥ヶ丘・椎木町方面より	8	6	6
	清水町	(b)▶鹿子前入口	22	19	17
		①相浦方面へ	9	10	8
		②美鳥ヶ丘・椎木町方面へ	3	1	1
(29-2) 宮田町～総合教育センター	総合教育センター	(a)▶比良町	32	29	30
		①清水循環	17	16	17
		②日野峠へ	10	8	8
(30) 駅前～前畑	福祉センター前	(b)▶佐世保駅前	29	27	28
		①清水循環	17	16	17
		②日野峠より	7	6	6
(31) 俵町～山手町	北佐世保駅前	(a)▶総合教育センター	11	6	5
		③弓張岳へ	5	5	5
		(b)▶佐世保駅前	11	6	5
(32) 山手町～松浦町 花園町入口→祇園町→佐世保郵便局前	交通公園前	(a)▶前畑	4	4	3
		(b)▶佐世保駅前	4	4	3
		(a)▶山手町	20	13	10
(33) 山手町～高梨町～勝富町～京町	勝富町	①高梨町方面へ	13	11	7
		②花園町方面へ	7	2	3
		(b)▶俵町	20	16	12
(34) 戸尾町～山祇町	黒髪山上	①高梨町方面より	12	10	7
		②花園町方面より	8	6	5
		(a)▶松浦町	33	23	24
(35) 山祇町～小佐世保町	白木町	①高梨町方面より	22	18	17
		②折橋町方面より	7	2	3
		(b)▶山手町	38	32	30
(36) 山祇町～木風橋～木風町入口	緑坂	③鳥帽子岳方面より	4	3	4
		④祇園町方面へ	10	5	5
		(a)▶京町	67	59	51
(37) 若葉循環	上若葉	①高梨町方面より	30	27	23
		②山祇町方面より	37	32	28
		(b)▶山手町	36	28	25
(38) 藤原橋～木風橋～木風町	木風変電所入口	(a)▶山祇町	2	4	3
		(b)▶小佐世保町	37	34	29
		(a)▶木風町入口	2	2	2
(39) 大宮～東天神～天神町	東天神	(b)▶山祇町	4	5	3
		(a)▶天神町	68	62	51
		①十郎原・東浜方面へ	42	41	36
(40) 天神町～十郎原・東浜町	十郎原入口	②松の戸方面へ	26	21	15
		(b)▶大宮町	71	60	55
		①十郎原・東浜方面より	42	35	31
(41) 天神町～十郎原・東浜町	十郎原入口	②松の戸方面より	29	25	24
		(a)▶十郎原・東浜	47	45	41
		①十郎原へ	31	28	25
(42) 天神町～十郎原・東浜町	十郎原入口	②(十郎原)東浜へ	7	6	11
		(b)▶天神町	52	46	39
		③東浜へ	9	11	5
(43) 天神町～十郎原・東浜町	十郎原入口	①十郎原より	35	30	24
		②(十郎原)東浜より	4	9	9
		③東浜より	13	7	6

補完 タイプ1

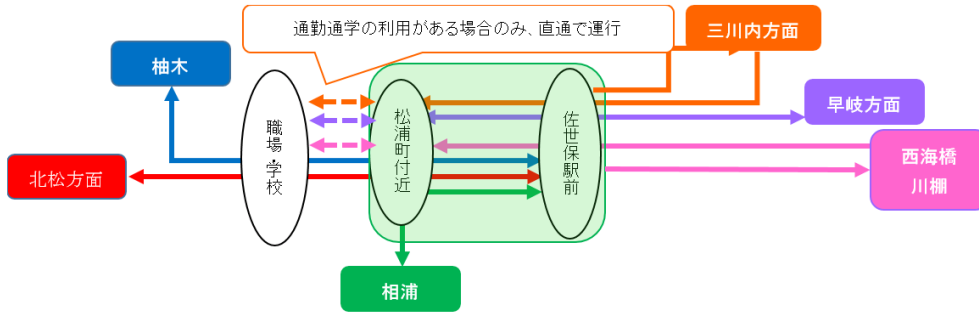
(41) 天神町～松の戸～汐入	松の戸	(a)▶ 汐入	26	21	15	
			①大黒町方面へ	20	17	13
			②教育隊方面へ	6	4	2
(42) 福石小学校上～上東山～自衛隊官舎前	東大黒	(b)▶ 天神町	29	25	24	
			①大黒町方面より	21	19	17
			②教育隊方面より	3	1	2
(43) 福石観音前～中大黒～自衛隊官舎前	中大黒		③上東山方面より	5	5	5
		(a)▶ 自衛隊官舎	6	6	6	
			①天神町方面へ	5	5	5
(44) 沖新町入口～東浜町	高専グランド前		②教育隊へ	1	1	1
		(b)▶ 福石小学校	1	1	1	
			①天神町方面へ	21	19	17
(45) 汐入～港小学校前～教育隊前	轟		②教育隊へ	4	4	6
		(a)▶ 自衛隊官舎	25	23	23	
			①天神町方面より	20	17	13
(46) 大宮町～天神三丁目分道～西天神	天神二丁目		②教育隊より	8	8	7
		(b)▶ 福石観音前	28	25	20	
			①天神町方面より	7	7	6
(47) 大和町～大岳台	川下		②東浜町始発	5	3	3
		(a)▶ 東浜町	12	10	9	
			①沖新町終点	7	7	6
(48) 若竹台団地	若竹台入口		②東浜町始発	8	8	7
		(b)▶ 沖新町入口	15	15	13	
			①沖新町始発	7	7	6
(49) 大塔～大塔インター口～クレール・御本町	大塔インター口		②東浜町始発	8	8	7
		(a)▶ 教育隊前	11	9	9	
			①大黒町方面へ	4	4	6
(46) 大宮町～天神三丁目分道～西天神	天神二丁目		②天神町方面へ	6	4	2
		(b)▶ 汐入	12	10	10	
			③東山方面へ	1	1	1
(47) 大和町～大岳台	川下		③東山方面より	3	1	2
		(a)▶ 西天神	5	4	5	
			①十郎原へ	4	3	4
(48) 若竹台団地	若竹台入口		②東浜へ	1	1	1
		(b)▶ 大宮町	10	11	8	
			①十郎原より	5	5	4
(49) 大塔～大塔インター口～クレール・御本町	大塔インター口		②(十郎原)東浜より	1	5	3
		(a)▶ 大岳台	19	16	14	
			③東浜より	4	1	1
(47) 大和町～大岳台	川下		①桜馬場方面へ	15	12	13
		(b)▶ 大和町	15	16	12	
			②大塔町方面へ	2	2	0
(48) 若竹台団地	若竹台入口		③卸団地会館へ	1	1	0
		(a)▶ 若竹台団地発	28	26	19	
			④大岳台循環	1	1	1
(49) 大塔～大塔インター口～クレール・御本町	大塔インター口		①桜馬場方面より	10	11	9
		(b)▶ 若竹台団地着	28	26	19	
			②大塔町方面より	2	2	0
(48) 若竹台団地	若竹台入口		③卸団地会館より	2	2	2
		(a)▶ 若竹台団地発	28	26	19	
			④大岳台循環	1	1	1
(49) 大塔～大塔インター口～クレール・御本町	大塔インター口		①佐世保駅前方面へ	12	11	9
		(b)▶ 大塔	16	12	18	
			②早岐方面へ	16	15	10
(49) 大塔～大塔インター口～クレール・御本町	大塔インター口		①佐世保駅前方面より	15	14	10
		(a)▶ クレール・御本町	16	12	18	
			②早岐方面より	13	12	9
(49) 大塔～大塔インター口～クレール・御本町	大塔インター口		③クレールの丘方面へ	3	2	2
		(b)▶ クレール・御本町	16	12	18	
			②(コスハ)クレールの丘方面へ	5	4	4
(49) 大塔～大塔インター口～クレール・御本町	大塔インター口		③エコスバ佐世保へ	2	1	0
		(a)▶ 大塔	16	12	16	
			④陽光台・御本町方面へ	6	5	12
(49) 大塔～大塔インター口～クレール・御本町	大塔インター口		①クレールの丘方面より	2	2	2
		(b)▶ 大塔	16	12	16	
			②(コスハ)クレールの丘方面より	5	4	4
(49) 大塔～大塔インター口～クレール・御本町	大塔インター口		③エコスバ佐世保より	2	1	0
		(a)▶ 大塔	16	12	16	
			④陽光台・御本町方面より	7	5	10

補完	タイプ1	(50) 花高団地	花高四丁目	(a)▶早岐	45	36	33	
				①早岐支所方面へ	22	14	13	
				②広田方面へ	23	22	20	
				(b)▶佐世保駅前	43	38	32	
				①早岐支所方面より	23	20	15	
				②広田方面より	20	18	17	
	タイプ2	(51) 小森橋～下の原橋	早岐住宅入口	(a)▶下の原橋	16	10	11	
				(b)▶小森橋	18	12	13	
		(52) 市街地循環	湊町	(a)▶総合医療センター	4	4	4	
				(b)▶共済病院	3	3	3	
		タイプ2	(53) 江迎～大加勢	加勢中央	(a)▶大加勢	20	20	19
					(b)▶江迎	17	17	17
	(54) 大加勢～小佐々～佐々		白の浦	(a)▶佐々	20	18	17	
				(b)▶鹿町	18	16	15	
	(55) 見返橋～(黒石)～佐々	黒石中央	(a)▶佐々	3	3	3		
			(b)▶見返橋	1	1	1		
	タイプ3	(56) 吉井～妙観寺峠～中里皆瀬	堂の脇	(a)▶中里皆瀬	6	6	6	
				(b)▶吉井	6	6	6	
		(57) 吉井～世知原	松浦病院前	(a)▶世知原	10	9	9	
				(b)▶吉井	9	9	9	
(58) 世知原～菰田～中里皆瀬		二反田橋	(a)▶中里皆瀬	8	7	7		
			①菰田始発	3	2	2		
			②世知原始発	5	5	5		
			(b)▶世知原	9	8	8		
①菰田終点		4	3	3				
②世知原終点		5	5	5				
(59) 弓張岳展望台		上矢岳	(a)▶弓張岳展望台	5	5	5		
			(b)▶佐世保駅前	5	5	5		
(60) 烏帽子岳	下山手	(a)▶佐世保駅前	4	3	4			
		(b)▶烏帽子岳	3	3	3			
(61) 下船越～俵ヶ浦	椎木	(a)▶俵ヶ浦	6	6	6			
		(b)▶下船越	8	8	8			
(62) 黒髪～上木場	黒髪橋	(a)▶上木場	3	3	デマンド転換			
		(b)▶黒髪	4	4				
(63) 早岐～重尾～宮津町	宮前	(a)▶宮津町	5	5	5			
		(b)▶早岐	3	3	3			
(64) 浦頭～口木～針尾小学校前	太田	(a)▶針尾小学校前	3	3	3			
		(b)▶浦頭	2	2	2			
(65) 世知原～棕呂路峠～(松浦)	棕呂路峠	(a)▶松浦	5	5	5			
		(b)▶世知原	5	5	5			
運行本数集計				2,340	2,077	1,928		

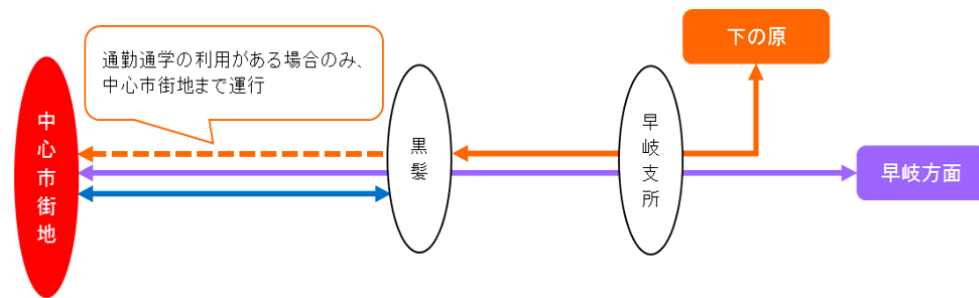
(3) バス路線再編における効果と事業実施の具体的手段

効果	具体的手段	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 効率性の向上 ・ 運行軽費及び赤字額の圧縮 ■ 利便性の維持 ・ 赤字路線を含む路線維持 ・ 可能な限りのダイヤの平準化 	<p>(a) 受給バランスのとれた本数設定と運行の等間隔化</p> <p>① バス路線毎に発着地から区間単位で乗降データ（長崎スマートカードの乗降データ）を見ながら、利用者の少ないダイヤを削減していくが、次のダイヤとの間隔が極端にあかないよう見直しを図る。</p> <p>② 発着地及び下記2の見直し後、競合区間を束ねたときにどのような本数になったか整理を行い、過不足やダイヤ間隔等の調整を図る。</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 効率性の向上 ・ 運行軽費及び赤字額の圧縮 ■ 利便性の向上 ・ わかりやすさの向上 <p>【上記に追加して】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 速達性の向上 	<p>(1) 運行系統の短縮</p>	<p>(b) 南部方面ダイヤの発着地の変更—中心市街地の競合区間の削減</p> <p>【図1】</p> <p>(c) 利用者の少ない補完路線の行先変更—利用者の多い目的地を行先として設定</p> <p>【図2】</p>
	<p>(2) 経由地の整理</p>	<p>(d) 経由地の見直しを行いわかりやすい運行経路の設定—結果的に路線の短縮にもつながる</p> <p>【図3】</p>

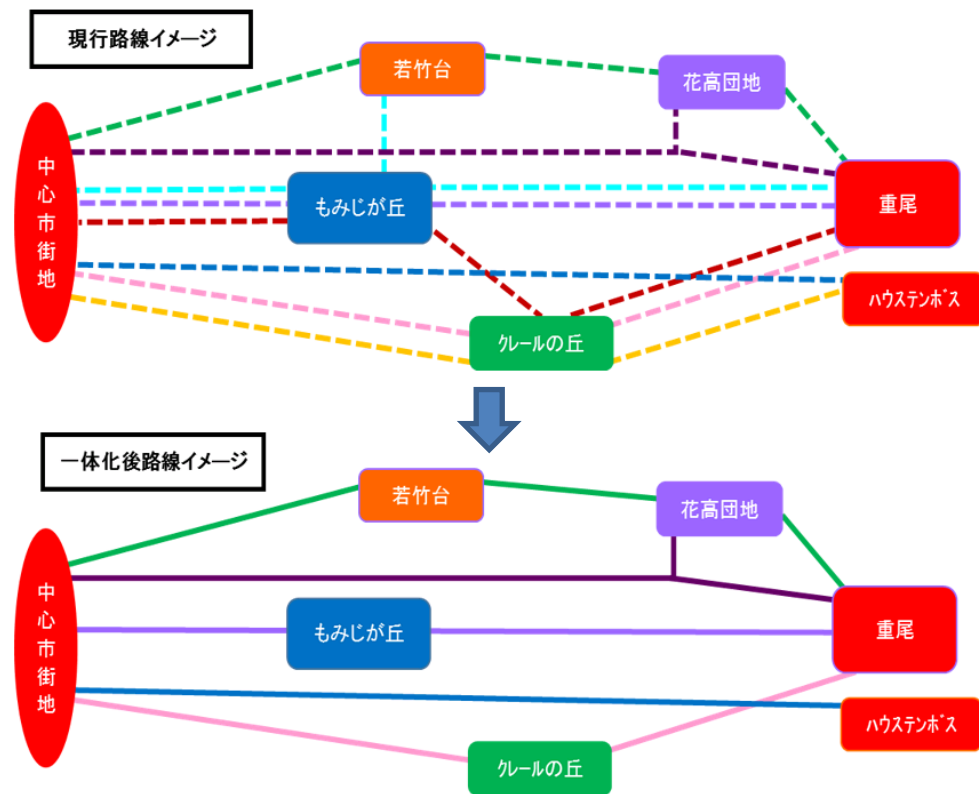
【図1】



【図2】

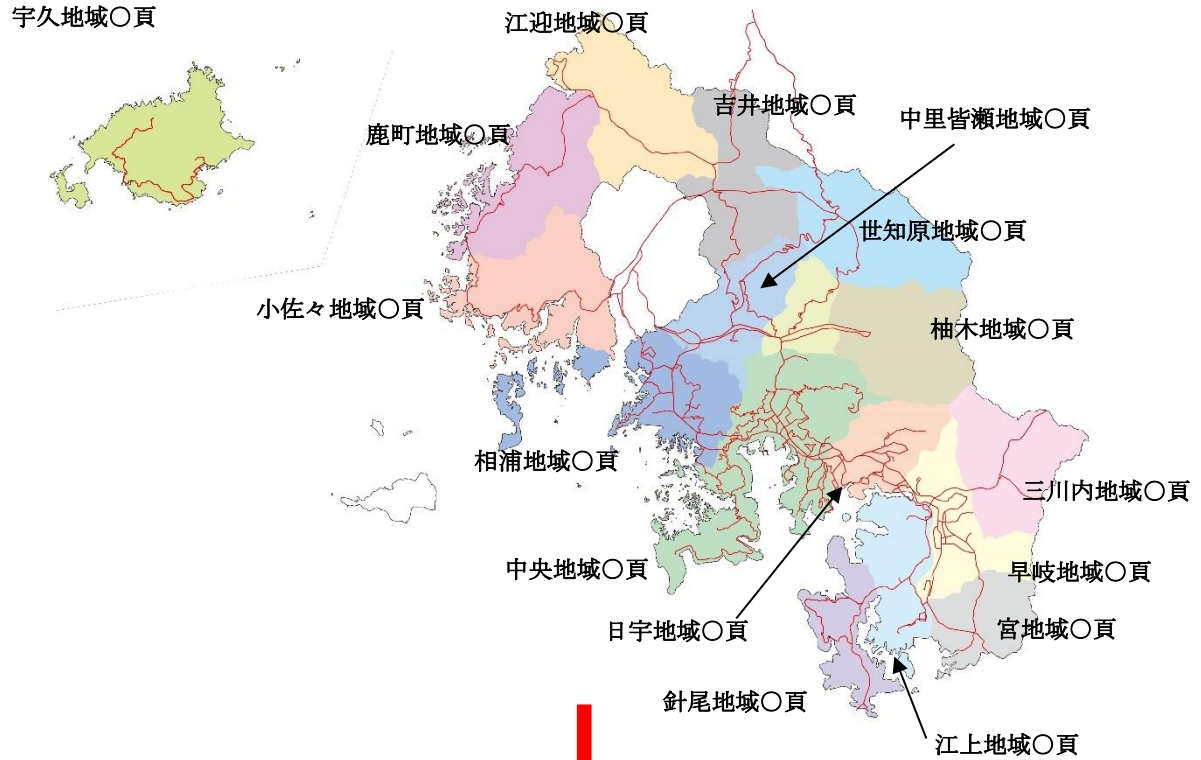


【図3】

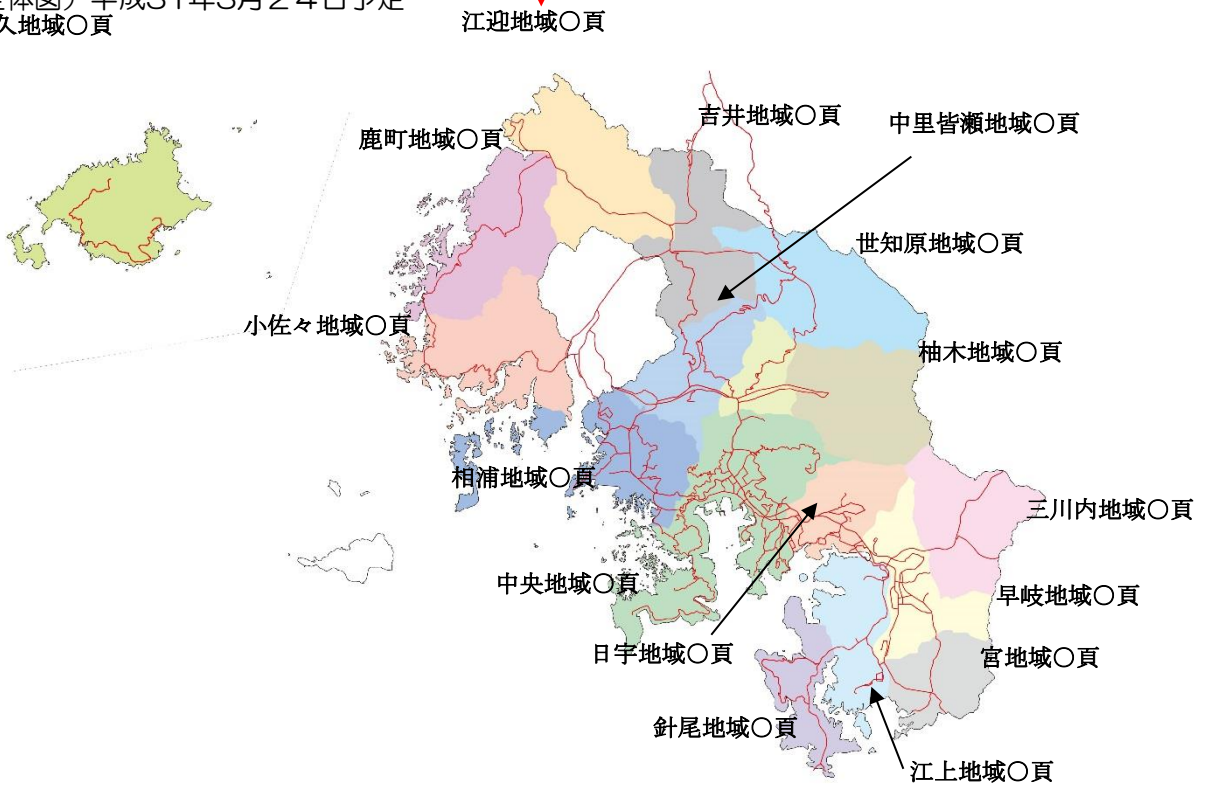


2. 地域別の個別事業の内容

(全体図) 平成31年3月●日現在



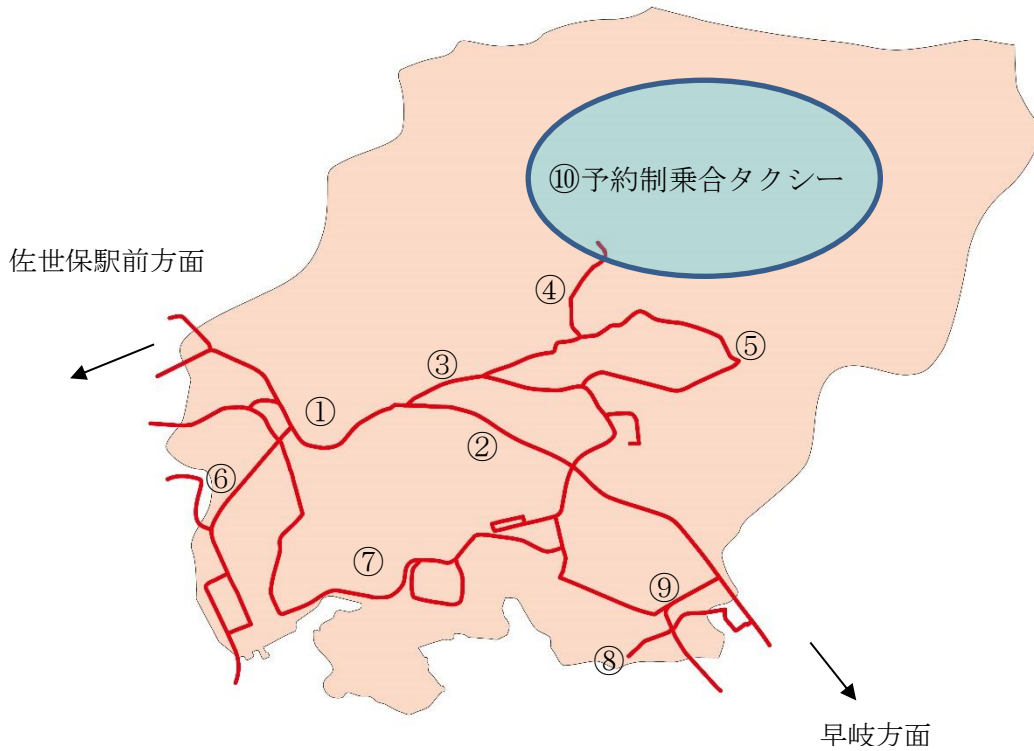
(全体図) 平成31年3月24日予定
宇久地域○頁



【例：日宇地域】

※実際の計画には市内全地域分を掲載します。

(6) 日宇地域



① 木風町入口～桜馬場 事業主体:西肥自動車株 区間表(7)-(a)(b)									
概要 (路線定期運 行)	地区内 停留所	木風町入口、北大和、大和町、白岳町入口、日宇駅前、松川橋入口、桜馬場							
	上記キロ程・ 運賃	2.1キロ 170円							
ダイヤ状況 朝(~12)昼(~4)夕(以 降)		旧				後			
		朝	昼	夕	合計	朝	昼	夕	合計
平日便数	往 / 復	126/111	71/75	96/113	293/299	102/84	55/59	73/84	230/227
土曜日便数	市街地に								
日曜日便数	向けて往								

② 桜馬場～大塔新田 事業主体:西肥自動車株 区間表(8)-(a)(b)									
概要 (路線定期運行)	地区内 停留所	桜馬場、猫山入口、食品団地入口、卸本町入口、大塔町、大塔新田							
	上記キロ 程・運賃	2.9キロ 170円～240円							
ダイヤ状況		旧				後			
朝(～12)昼(～4)夕(以降)		朝	昼	夕	合計	朝	昼	夕	合計
平日便数	往 / 復	78/60	41/46	58/64	177/170	70/57	40/45	56/62	166/164
土曜日便数	市街地に								
日曜日便数	向けて往								

③ 桜馬場～黒髪 事業主体:西肥自動車株 区間表(14)-(a)(b)									
概要 (路線定期運行)	地区内 停留所	桜馬場、南高校前、黒髪アパート前、黒髪							
	上記キロ 程・運賃	0.7キロ 170円							
ダイヤ状況		旧				後			
朝(～12)昼(～4)夕(以降)		朝	昼	夕	合計	朝	昼	夕	合計
平日便数	往 / 復	66/58	40/36	42/63	148/157	55/45	30/27	29/39	114/111
土曜日便数	市街地に								
日曜日便数	向けて往								

④ 黒髪～木場入口 事業主体:西肥自動車株 区間表(14)-(a)-②,(14)-(b)-②									
概要 (路線定期運行)	地区内 停留所	黒髪、董ヶ丘、黒髪町二の二組公会堂前、木場入口							
	上記キロ 程・運賃	0.7キロ 170円							
ダイヤ状況		旧				後			
朝(～12)昼(～4)夕(以降)		朝	昼	夕	合計	朝	昼	夕	合計
平日便数	往 / 復	10/5	7/5	9/10	26/20	10/5	4/6	5/6	19/17
土曜日便数	市街地に								
日曜日便数	向けて往								

⑤ 黒髪～大塔小学校前 事業主体:西肥自動車(株) 区間表(14)-(a)-④,(b)-④									
概要 (路線定期運行)	地区内 停留所	黒髪、桜ヶ丘入口、椿ヶ丘、上椿ヶ丘、もみじが丘住宅前、もみじが丘、大塔小学校前、食品団地入口、食品団地会館前							
	上記キロ 程・運賃	2.8キロ 170円							
ダイヤ状況		旧				後			
朝(～12)昼(～4)夕(以降)		朝	昼	夕	合計	朝	昼	夕	合計
平日便数	往 / 復	25/14	13/16	13/30	51/60	20/12	12/10	11/19	43/41
土曜日便数	市街地に								
日曜日便数	向けて往								

⑥ 沖新町入口～東浜町 事業主体:西肥自動車(株) 区間表(44)-(a)(b)									
概要 (路線定期運行)	地区内 停留所	沖新町入口、日宇新田、工業団地前、自動車検査登録事務所前、高専グラウンド前、沖新町、東の浦、辻の下、東浜入口、中波止、東浜町							
	上記キロ 程・運賃	3.5キロ 170円～220円							
ダイヤ状況		旧				後			
朝(～12)昼(～4)夕(以降)		朝	昼	夕	合計	朝	昼	夕	合計
平日便数	往 / 復	4/6	3/2	8/2	15/10	3/6	3/3	7/0	13/9
土曜日便数	市街地に								
日曜日便数	向けて往								

⑦ 大和町～大岳台方面 事業主体:西肥自動車(株) 区間表(47)-(a)(b)									
概要 (路線定期運行)	地区内 停留所	大和町、沖新町入口、土場、川下、造船所前、下尼潟、尼潟、大岳台中央、大岳台町、佐世保学園入口							
	上記キロ 程・運賃	桜馬場回り4.6キロ、尼潟回り2.4キロ 170円～190円							
ダイヤ状況		旧				後			
朝(～12)昼(～4)夕(以降)		朝	昼	夕	合計	朝	昼	夕	合計
平日便数	往 / 復	7/5	5/5	4/6	16/16	7/5	3/3	2/6	12/14
土曜日便数	市街地に								
日曜日便数	向けて往								

⑧ 大塔～エコspa佐世保 事業主体:西肥自動車(株) 区間表(49)-(a)-②③, (49)-(b)-②③									
概要 (路線定期運行)	地区内 停留所	大塔、大塔インター口、エコspa佐世保							
	上記キロ 程・運賃	1. 3キロ 170円							
ダイヤ状況		旧				後			
朝(～12)昼(～4)夕(以降)		朝	昼	夕	合計	朝	昼	夕	合計
平日便数	往 / 復	2/2	2/2	1/1	5/5	1/1	2/2	1/1	4/4
土曜日便数	市街地に								
日曜日便数	向けて往								

⑨ 大塔～クレール・卸本町 事業主体:西肥自動車(株) 区間表(49)-(a)-④, (49)-(b)-④									
概要 (路線定期運行)	地区内 停留所	大塔、大塔インター口、陽光台入口、卸本町、卸団地会館前、 卸団地南口、							
	上記キロ 程・運賃	2. 1キロ 170円～190円							
ダイヤ状況		旧				後			
朝(～12)昼(～4)夕(以降)		朝	昼	夕	合計	朝	昼	夕	合計
平日便数	往 / 復	5/5	5/5	2/2	12/12	7/7	5/5	4/6	16/18
土曜日便数	市街地に								
日曜日便数	向けて往								

⑩ デマンドタクシー 事業主体：佐世保タクシー					
概要	区域	黒髪町			
	運賃	主要バス停まで310円			
	主要バス停	木場入口、黒髪町二の二組公会堂前、桜ヶ丘入口			
	共通バス停	なし			
	自宅⇄主要(共通)バス停間を予約に応じて運行				
ダイヤ状況		朝	昼	夕	合計
平日便数(土日祝は運休)	往 / 復 自宅からバス停 に向けて往	2 / 0	2 / 2	0 / 2	4 / 4
資金(千円)	収入	支出	収支	公的負担	
				国	県 市
				384	

3. 各路線・系統毎の事業収支（資金・調達方法）について

効率判断表のとおり

第7章 今後、事業化を想定している内容

以下について今後、事業化を想定している。

- ① 日宇支所管内のコミュニティバス導入
(路線イメージ)



日宇路線	新					
概要	起点	黒髪				
	終点	日宇駅前				
	経由地	日宇中学校南側～日宇小学校				
	キロ程	3.5km				
	運賃	310円				
	停留所数					
ダイヤ状況		朝	昼	夕	合計	
平日便数(土日祝は運休)	往 / 復	1 / 1	1 / 1	1 / 1	3 / 3	
資金(千円)	収入	支出	収支	公的負担		
				国	県	市 合計
	1,064	1,230	△166			

②世知原松浦線の存続

世知原松浦線は本市と松浦市をまたがっていることから、松浦市の交通政策の動向によっては今後見直しを行う可能性がある。