

3 議題（5）佐世保市・佐々町地域交通計画の変更について

資料 5

1 変更理由

- （1）波佐見町地域公共交通利便増進実施計画策定に伴い、佐世保嬉野線の運行経路が変更となるため
- （2）黒島地区の公共ライドシェア運行開始に伴い、黒島地区を国のフィーダー補助路線として計画に位置付けるため
- （3）計画目標における記載内容の変更（軽微な文言修正）

2 変更箇所

- （1）佐世保嬉野線の運行経路の変更（計画P29・P30・P34）
 - ・「嬉野バスセンター」～「佐世保駅前」の削除
 - ・「やきもの公園前」～「早岐駅前」の新設
- （2）国のフィーダー補助路線の追加（計画P31・P32）
 - ・「生活交通」を担うフィーダー補助路線として、新たに「黒島地区」を地域公共交通計画へ追加
- （3）計画目標における記載内容の変更（計画P51）
 - ・計画目標の表中記載内容に誤記載があったため下記のとおり修正を行う。

種別		修正前	修正後
基本方針に基づく目標	モード連携	（現状地）10.4％（R2） （目標値）10.4％	（現状地） <u>バス10.8％</u> （R2） <u>鉄道3.7％</u> （目標値） <u>バス10.8％</u> （R2） <u>鉄道3.7％</u>
	交通経営環境	（指標）運転士確保 （目標）バス運転士採用数	（指標） <u>バス運転士採用数</u> （目標） <u>運転士確保</u>

佐世保市・佐々町地域公共交通計画 変更(案)

令和7年3月策定

令和8年7月改定

佐世保市・佐々町

ネットワークを構成する路線等の交通区分と役割

交通区分	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 ・ <u>嬉野医療センター～佐世保駅前</u> ・ <u>やきもの公園前～早岐駅前</u> ・ 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	交通事業者や沿線自治体と協議の上、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）の活用や地域公共交通利便増進事業による路線再編を実施し、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～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

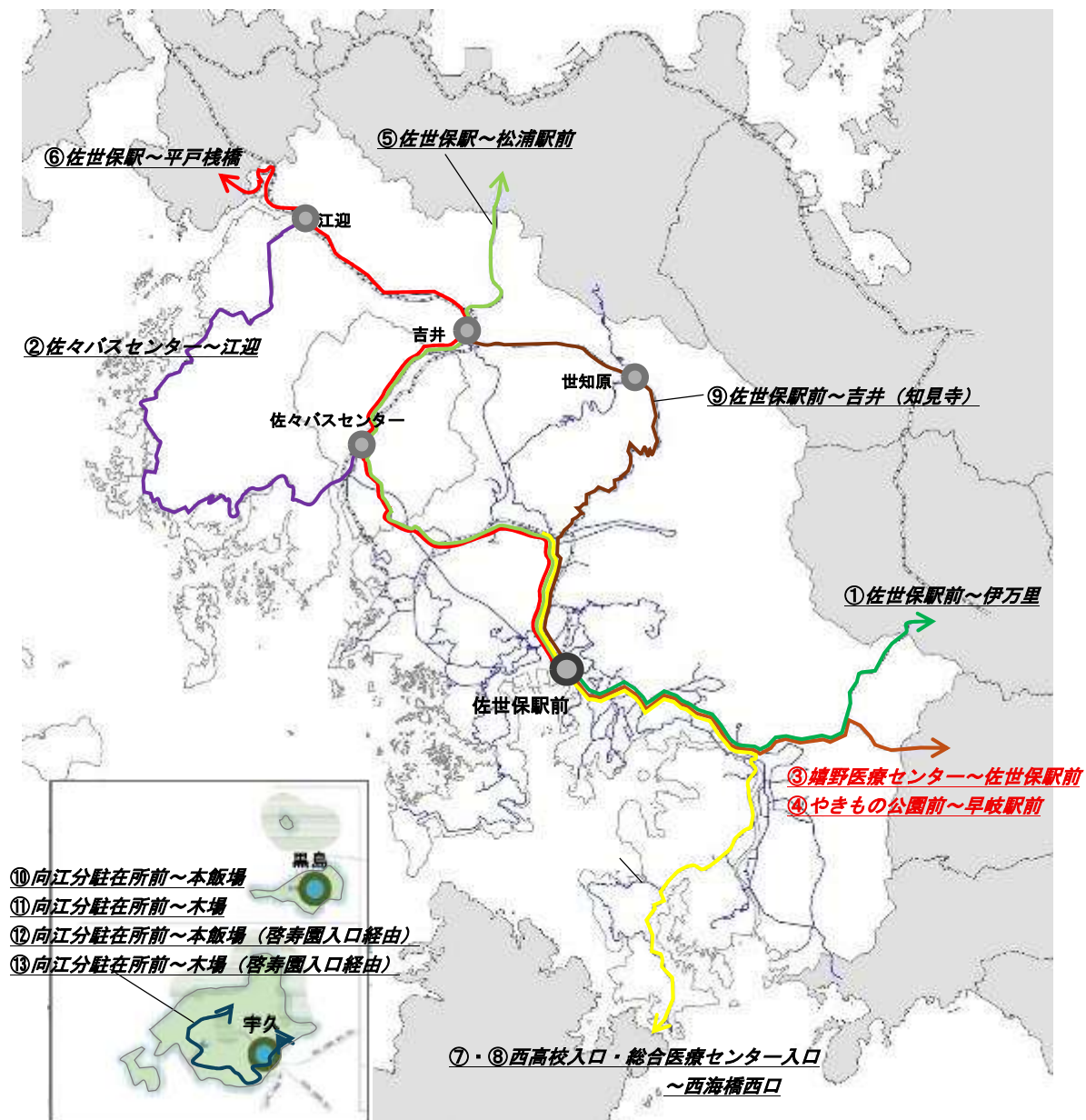
(3)ー1 地域公共交通確保維持改善事業及び実施主体【路線バス】

公共交通ネットワーク①

【広域幹線（バス路線）による移動サービス】

No	事業者名	系統名	起点	終点	運行態様	補助事業の活用
①	西肥自動車(株)	佐世保伊万里線	伊万里駅前	佐世保駅前	路線定期運行	幹線補助
②	西肥自動車(株)	楠泊線	佐々バスセンター	江迎	路線定期運行	幹線補助 減価償却費補助
③	<u>西肥自動車(株)</u>	<u>佐世保嬉野線</u>	<u>嬉野医療センター</u>	<u>佐世保駅前</u>	<u>路線定期運行</u>	<u>幹線補助</u>
④	<u>西肥自動車(株)</u>	<u>佐世保嬉野線</u>	<u>やきもの公園前</u>	<u>早岐駅前</u>	<u>路線定期運行</u>	<u>幹線補助</u>
⑤	西肥自動車(株)	佐世保松浦線	佐世保駅前	松浦駅前	路線定期運行	幹線補助 減価償却費補助
⑥	西肥自動車(株)	佐世保平戸線	佐世保駅前	平戸桟橋	路線定期運行	幹線補助 減価償却費補助
⑦	西肥自動車(株)	佐世保西海橋線	西海橋西口	総合医療センター入口	路線定期運行	幹線補助 減価償却費補助
⑧	西肥自動車(株)	佐世保西海橋線	西海橋西口	西高校入口	路線定期運行	幹線補助
⑨	西肥自動車(株)	知見寺線	吉井	佐世保駅前	路線定期運行	幹線補助（市補助あり）
⑩	宇久観光バス(株)	宇久線（第1号）	向江分駐所前	本飯良	路線不定期運行	市単独補助
⑪	宇久観光バス(株)	宇久線（第2号）	向江分駐所前	木場	路線不定期運行	市単独補助
⑫	宇久観光バス(株)	宇久線（第3号）	向江分駐所前	本飯良 （啓寿園入口 経由）	路線不定期運行	市単独補助
⑬	宇久観光バス(株)	宇久線（第4号）	向江分駐所前	木場 （啓寿園入口 経由）	路線不定期運行	市単独補助

幹線・支線ネットワーク図（佐世保市・佐々町）



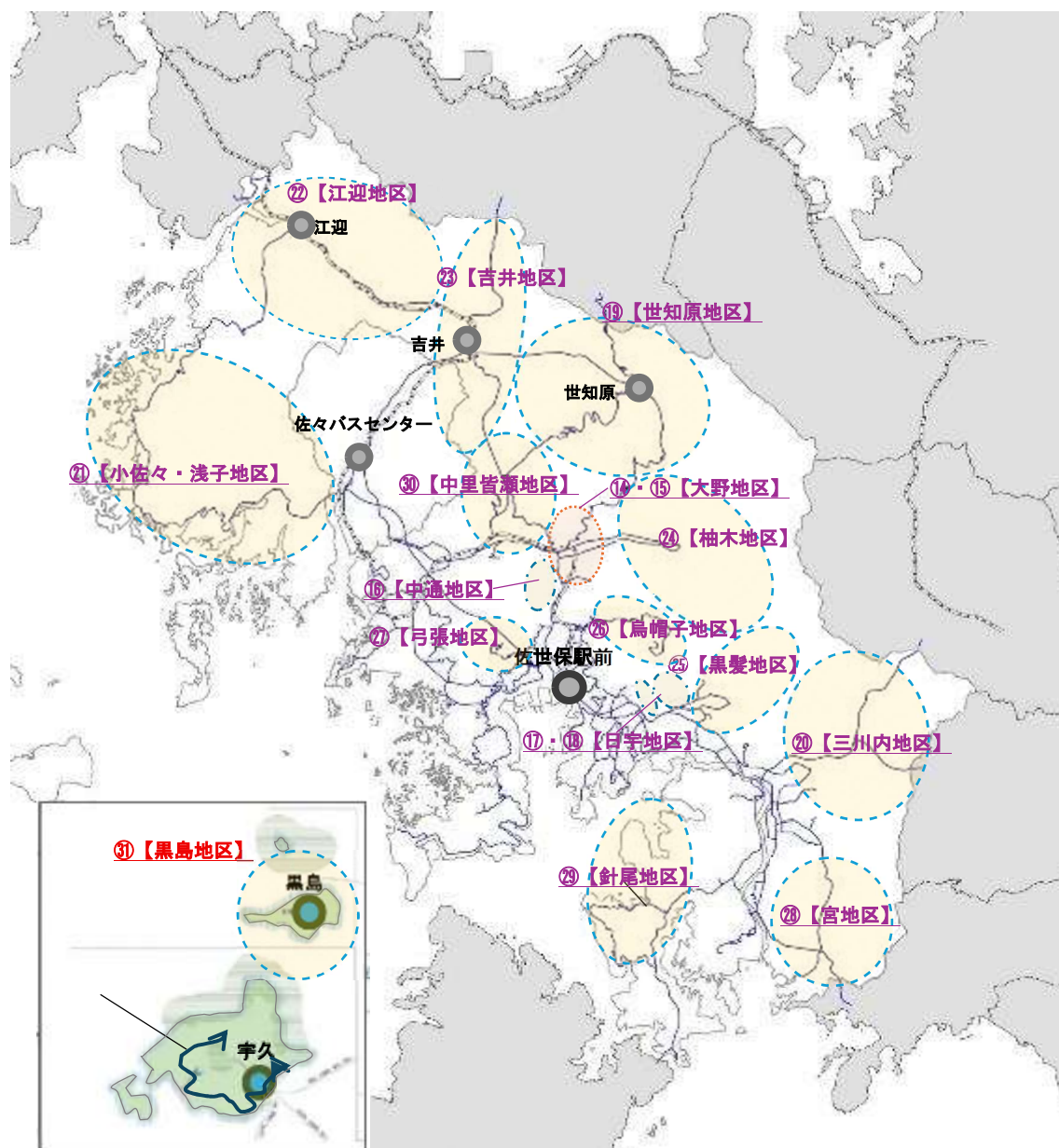
(3)ー2 地域公共交通確保維持改善事業及び実施主体【乗合タクシー等】

公共交通ネットワーク②

【地域に密着した移動サービス（乗合タクシー等）】

No.	事業者名	系統名	起点	終点	運行態様	補助事業の活用
⑭	西肥自動車(株)	岩下洞穴・瀬戸越団地線	岩下洞穴前	大野モール	路線定期運行	フィーダー補助 減価償却費補助
⑮	西肥自動車(株)	才牟田線	上楠木公民館	大野モール	路線定期運行	市単独補助
⑯	ラッキー自動車(株)	ふれあい号 (中通地区)	北地区公民館	俵町商店街	路線定期運行	市単独補助
⑰	国際タクシー(株)	すずかけ (日宇地区)	日宇支所前	黒髪バス停	路線定期運行	市単独補助
⑱	国際タクシー(株)	すずかけ (日宇地区)	日宇支所前	大和町經由 日宇支所前	路線定期運行	市単独補助
⑲	(有)世知原タクシー	世知原地区	世知原地区内		区域運行	市単独補助
⑳	(株)SHIROYAMA	三川内地区	三川内地区内		区域運行	市単独補助
㉑	大和タクシー(株)	小佐々・浅子地区	小佐々・浅子地区内		区域運行	市単独補助
㉒	大和タクシー(株)	江迎地区	江迎地区内		区域運行	市単独補助
㉓	大和タクシー(株)	吉井地区	吉井地区内		区域運行	市単独補助
㉔	ラッキー自動車(株)	柚木地区	柚木地区内		区域運行	市単独補助
㉕	佐世保観光タクシー(株)	黒髪地区	黒髪地区内		区域運行	市単独補助
㉖	(株)SHIROYAMA	烏帽子地区	烏帽子地区内		区域運行	市単独補助
㉗	元町タクシー(株)	弓張地区	弓張地区内		区域運行	市単独補助
㉘	佐世保タクシー(株)	宮地区	宮地区内		区域運行	市単独補助
㉙	佐世保タクシー(株)	針尾地区	針尾地区内		区域運行	市単独補助
㉚	長崎第一交通(株)	中里皆瀬地区	中里皆瀬地区内		区域運行	市単独補助
㉛	<u>NPO 法人</u> <u>黒島観光協会</u>	<u>黒島地区</u>	<u>黒島地区内</u>		<u>区域運行</u>	<u>フィーダー補助</u>

幹線・支線ネットワーク図（佐世保市・佐々町）



3 実施する事業(地域公共交通利便増進実施計画において実施する予定のものを含む)

(1) 全体概要と対応する課題

施策		対応課題 (※2)	利便増進 事業該当
実施内容			
1. 持続可能な公共交通ネットワークの形成 ※1			
路線再編	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	Ⅲ-2-(1)	○※3
	② 「補完交通」となるフィーダーサービスの充実	Ⅲ-2-(1)	
需給調整	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	Ⅲ-2-(2)	○※3
結節点整備	④ 新たな車両転回・乗務員休憩施設の設置	Ⅲ-4	
生活交通 再構築	⑤ 多様なモードによる「生活交通」の充実	Ⅲ-3-(1)	○※4
	⑥ 地域資源を活用した新たな移送サービス等の検討	Ⅲ-3-(3)	○※4
2. 交通モード連携による移動円滑化			
乗継利便性 向上	⑦ 鉄道とバスの乗換・乗継利便性の向上	Ⅲ-5	
交通モード 連携	⑧ 航路と離島内交通手段の接続、離島交通の利便性向上	Ⅲ-5	
	⑨ 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	⑩ 運転士不足への対応、労働環境の改善	Ⅲ-2-(1)	○※4
交通資源活用	⑪ アセット有効活用による結節点整備・財務改善	Ⅲ-4	
交通施策研究	⑫ 地域公共交通事業を継続的に支える制度の研究	Ⅲ-2-(1)	
4. 利用者の利用性向上・利用促進			
案内充実	⑬ 佐世保駅前におけるわかりやすい情報提供等の推進	Ⅲ-5-(2)	
	⑭ バスロケーションシステムの利用促進	Ⅲ-5-(2)	
施設改善	⑮ 低床車両や低燃費車両等の導入促進	Ⅲ-5-(3)	
	⑯ バス停の乗り降りしやすい環境の整備	Ⅲ-5-(3)	

※1 本表には計画期間中に実施を予定している利便増進事業を含む。

持続可能なネットワーク形成において取り組む、「路線再編」や「需給調整」については、具体的な将来推計に基づく需要予測が必要となるが、その根拠となる分析については、「Ⅵ 資料編 3公共交通を取り巻く環境変化等について-(3)乗合バスの将来需要推計」に記載のとおり。

※2 対応課題については P11～P24に整理した課題。

※3 波佐見町地域公共交通利便増進実施計画（連名：佐世保市、武雄市、嬉野市、川棚町）に紐づく事業

※4 佐世保市・佐々町地域公共交通利便増進実施計画に紐づく事業

V 計画の目標等

1 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%
標準指標による目標 ※1		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(%)
		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	<u>バス10.8%</u> <u>鉄道 3.7%</u> <u>(R2)</u>	<u>バス10.8%</u> <u>鉄道 3.7%</u> <u>(R2)</u>
	交通経営環境	<u>バス運転士採用数</u> ※6	<u>運転士確保</u>	±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

2 達成状況の評価に関する事項(法第5条第2項第5号関係)

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・推進を図る。

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。