

今回検討した現実的な再編の方向性及び将来的な再編の方向性

1. 今回検討した現実的な再編の方向性（経営シミュレーションの前提）

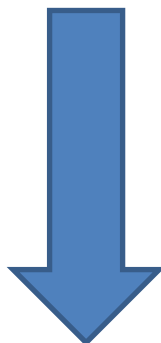
- 両事業者の競合区間である相浦方面を中心とした現実的な再編のモデルプランを基に、バス路線の削減は10%とする。
- 現行の車両運用、営業所・車両転回場等の活用を前提としたプランとする。

交通局の大野車庫や日野峠の車両転回場の活用について、西肥バスより要望が出たが、現状の交通局の利用状況から、共有する余裕がないとのことであった。特に、まだ現状では、使用の余裕がある日野峠については、相浦方面の再編検討を行う中で、今後、交通局がさらに活用する可能性が判明したことから、西肥バスの利用は困難となった。

このままでは競合区間3割削減目標が1割削減にとどまり経営改善も厳しいことが想定される。また、利用者の利便性の向上も望めない。3割実現に近づくためには、さらに抜本的な再編が必要になると考えられる。

2. 将来的な再編の方向性

- パターンダイヤの設定等の利便性向上や、バス車両の効率的な運用にあたっては、不必要に長距離な運行とすることなく、必要に応じて乗継・乗換利便性を高めながら、コンパクトな範囲で利用者ニーズにあった運行を行うことが望ましい。



中心市街地（松浦町付近を想定）に新たな運行拠点の設置
（バスの折り返しや運転手が休憩できる拠点）

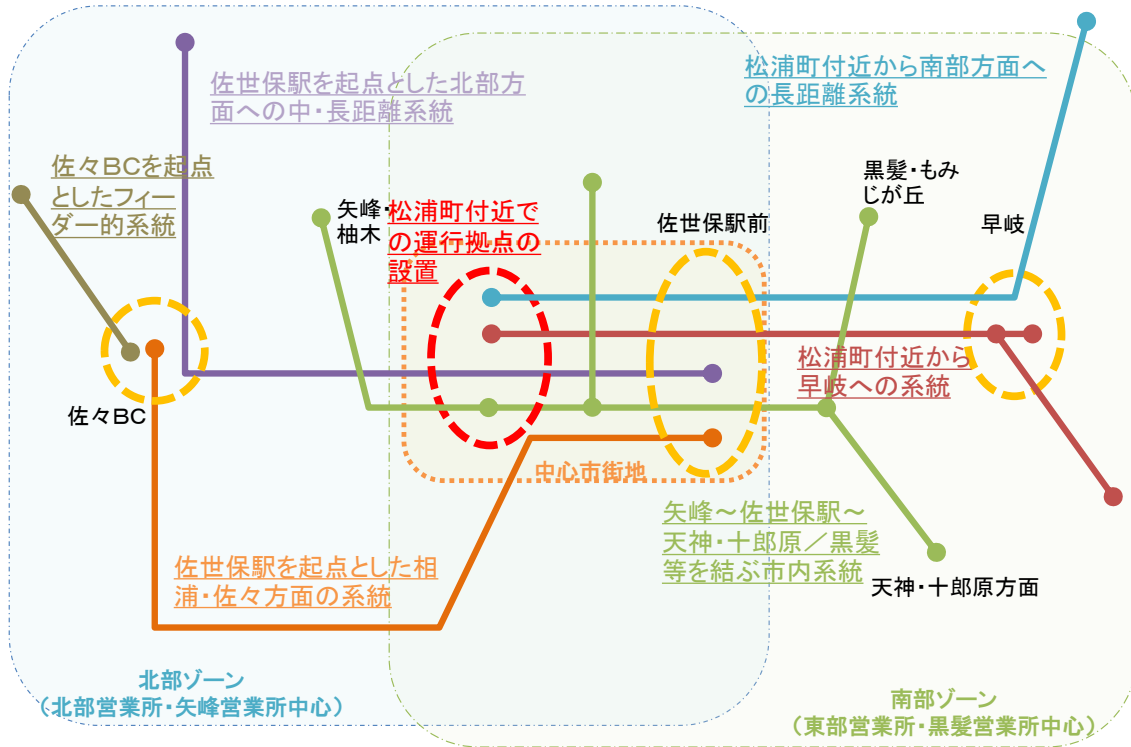
【松浦町付近に必要な理由】

- ・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く、大野等の北部方面や相浦方面から来た場合は佐世保駅まで、南部方面から来た場合は松浦町までの運行が必要となる。
- ・松浦町付近は相浦方面からの交通結節点となる。

【具体的に実現可能となること】

下記のように、コンパクトな範囲で車両運用ができるような路線・ダイヤ再編が可能
◇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・ダイヤの組み替えを行う。
◇例えば、相浦方面は基本的には駅前～相浦～佐々の運行に、重尾方面は松浦町～駅前～重尾の運行に集約し、中心市街地では相互に乗換・乗継しやすくするとともに、パターンダイヤ化を導入することによって利用者にとっての利便性を高める。また、無駄な運行を抑え効率的な路線組みができる。

将来的な再編の方向性イメージ



また、さらにこれに合わせ、営業所等の相互利用を実現させることが、更なる効率化につながる。