

資料 1

佐世保市・佐々町
地域公共交通計画
（案）

令和6年11月

佐世保市・佐々町

目次

I 序論

1 佐世保市及び佐々町（佐世保地域）の概況	1
2 地域公共交通の現状	
(1) 佐世保地域の現状	1
(2) 佐世保地域における公共交通（特にバス事業）に係る経過	2
(3) 地域公共交通に係る経過と仕組み	3
3 佐世保地域の公共交通の特徴と本計画の狙い	
(1) 佐世保地域における公共交通の特徴	5
(2) 本計画の狙い	6

II 計画の概要

1 計画の位置づけ	7
2 計画の期間（法第5条第2項第6号関係）	7
3 計画の区域（法第5条第2項第2号関係）	7
4 基本方針	
(1) 計画の基本方針（法第5条第2項第1号関係）	7
(2) 都市計画マスタープラン等との調和（法第5条第6項関係）	8
(3) 都市計画との整合を踏まえた本計画における交通区分	10

III 問題点の整理

1 公共交通（乗合バス事業）を取り巻く制度の課題と本計画における方向性	11
2 公共交通事業者による輸送サービス提供領域に係る問題点	
(1) 路線運行効率の問題（運転士の不足）	11
(2) 需給ギャップの問題	13
3 交通不便地区における移動領域に係る問題点	
(1) 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）への理解と課題	14
(2) コミュニティバス・デマンドタクシーの課題	20
(3) 買い物バス等、民間事業者が行う輸送サービスの課題	22
4 交通資源の活用に係る問題点	23
5 利用者の不足に係る問題点	
(1) 利用者の理解	23
(2) 案内表示等	24
(3) 交通施設	24

IV 実施する事業（法第5条第2項第4号関係）

1 公共交通ネットワーク形成の方針

(1) 路線や交通結節点の位置づけと方向性・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25

(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 28

(3)-1 地域公共交通確保維持事業及び実施主体【路線バス】・・・・・・・・・・ 29

(3)-2 地域公共交通確保維持事業及び実施主体【乗合タクシー等】・・・・・・・・ 31

2 実施に係る施策（基本方針）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33

3 実施する事業

(1) 全体概要と対応する課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34

(2) 事業の内容等・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 35

(3) 実施予定期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 50

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）・・・・・・・・・・ 51

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）・・・・・・・・ 51

VI 資料編

1 関連計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 53

2 バス、鉄道に係る現状分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 66

3 公共交通を取り巻く環境変化等について・・・・・・・・・・ 73

4 その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 79

I 序論

1 佐世保市及び佐々町(佐世保地域)の概況^{※1}

佐世保市及び佐々町（以下「佐世保地域」という。）の歴史は、旧石器時代にまで遡ることができるが、近世、近現代では、江戸時代は平戸藩に属し、明治に入ってから平戸県、のちに長崎県となり、東彼杵郡下に置かれた後、明治19年に軍港設置、明治22年に海軍鎮守府開庁。これにより明治35年、佐世保市は、7,700世帯、人口約45,800人に達し、同年4月に村から一足とびに市制を施行した。

以来、軍港の拡充とともに佐世保地域も発展し、大正時代は、軍依存一辺倒から産業立市へと大きく動き、佐世保駅裏商港の建設、北松地域への佐世保軽便鉄道の敷設、青果市場、魚市場、火葬場、住宅などの市営化、昭和の初期は、日宇、佐世両村の佐世保市への合併をはじめ、市営バス事業の開始、市庁舎、市公会堂の建設、日中戦争から太平洋戦争にかけての戦時下では、相浦町をはじめとする早岐、大野、皆瀬、中里の町村の佐世保市への合併、菰田水源地の築造や消防組の警防団への改組、佐世保駅裏商港移転のための相浦港の築港などが行われた。

昭和29年から30年にかけて周辺の5村を吸収合併、昭和30年に西海国立公園の指定を受け、弓張岳、石岳、鹿子前、烏帽子岳などの景勝地の開発整備が大幅に進められ、平成4年には佐世保本市観光の柱であるハウステンボス、平成6年には、もう一つの柱である九十九島を含む西海パールシーリゾート（現：九十九島パールシーリゾート）が開業、平成10年4月には、西九州自動車道佐世保道路（佐世保みなと～佐世保大塔間）が開通し平成11年には562万人の観光客が佐世保市を訪れた。また、「平成の大合併」により、平成17年4月に吉井町及び世知原町と、平成18年3月に宇久町及び小佐々町と、また、平成22年3月には江迎町及び鹿町町と合併し、新しい佐世保市が誕生した。

2 地域公共交通の現状

(1) 佐世保地域の現状

このように、佐世保地域は軍港とともに急速に発展し、また、合併や観光都市としての発展に合わせて都市が拡大した経過から、経済活動や人の移動に係る主要幹線部分は、明治から戦前までに整備された、鉄道を含む、比較的輸送力の高い安定的な交通インフラが存在している一方、それ以外の、主に居住地等へのアクセスとなる周辺部等に係る交通インフラについては、大量輸送が困難であることから乗合バス事業でカバーしてきており、人口増加（安定）局面ではこれらの周辺部についても民間の交通事業者によるサービス事業として成立していたが、人口減少局面においては、沿線の居住人口や開発等の影響を受け、運行に係る収支や運行資源（運転士等）の脆弱さが顕在化してきており、これが地域公共交通に係る大きな問題となってきている。

(2) 佐世保地域における公共交通(特にバス事業)に係る経過

佐世保市の市営バス事業は、市民福祉の観点から昭和2年に当時の市の情勢を踏まえ、西肥自動車(株)から市が一部路線の営業権譲渡を受け佐世保市交通局（以下、「交通局」という。）が発足した。

以降、市政発展とともに市営バス事業も拡大してきたが、自家用車の普及に伴い昭和40年をピークに利用者が減少に転じ経営状況も悪化、昭和49年と平成7年の2度にわたり、「地方公共交通事業の健全化の促進に関する法律」に基づく国からの財政再建整備の指定を受け、市の財政支援等を受けながら不良債権を解消してきた。

しかし、平成14年の需給調整規制の撤廃により、西肥自動車(株)と一定の棲み分けができていた運行路線も競合が激化し、事業経営を取り巻く環境がさらに厳しくなった。

平成21年には市の100%出資でさせぼバス(株)を設立し、運行管理の受委託により市営バス事業を維持してきた。

そのような状況の中、平成25年12月に「交通政策基本法」が施行され、平成26年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「活性化法」という。）」の一部改正がなされ、まちづくり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の形成や、地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ、関係者の連携、といった方向性が示された。

これを受け、佐世保市においては、関係法令に基づく「地域公共交通活性化協議会（活性化法第6条）」を設置し、平成26年度から27年度に最適なバス運行体制を探るための調査を行うとともに、利便性の高い公共交通ネットワークを充実させることにより、持続可能で住みやすい地域社会の実現を目指し、平成27年に「地域公共交通網形成計画」を策定した。

調査の結果、バス事業の経営状況が悪化していることから、持続可能なバス事業実現に向けた経営安定を図るためには、需給バランスの整合、競合路線の整理が必須で、現状の運行体制では実現困難であることから、「西肥自動車(株)がダイヤ編成を担い、一部をさせぼバスに運行委託する」ことが最適であるとの案が示された。

その結果、交通局の路線をすべて西肥自動車(株)に委譲し、交通局を廃止。させぼバス(株)の自社運行路線以外の運行を西肥自動車(株)から受託することとし、平成31年3月に、バス運行体制一体化による運行がスタートしている。

一体化後の経営シミュレーションでは、一体化後3年間で経営改善が図られる見込みであったが、令和2年にパンデミックとなった新型コロナウイルス感染症により、以降、経営状況が著しく悪化するとともに運転士不足は加速的に進行している。

(3) 地域公共交通に係る経過と仕組み

地域公共交通には、バス、タクシー（道路運送事業）、鉄道（鉄道事業）、路面電車等（軌道事業）、船舶（海上運送事業）などがあるが、特に現在、全国で問題が顕在化してきているバス事業については、「需給調整規制^{※2}」の撤廃という変化を確認しておく必要がある。

「需給調整規制」とは、事業参入に関して、需要と供給の関係を判断して供給が多すぎる場合には新規参入を認めないという規制の一形態であり、一般的には、(1)過当競争による安全性の低下やサービスの質の低下を防止する、(2)規模の経済性により資源の有効活用を通じて社会的により低い費用での生産を可能とする、ためのもので、(3)採算路線と不採算路線との間の内部補助を通じて域内のネットワークの維持・確保を容易にする機能を果たしてきた。

しかし、マイカー交通の顕著な普及拡大等を主な理由として、需給調整によらなくても市場のメカニズムの中で所期の目的が達成され、或いはこの規制の存在により却って効率的な事業運営が阻害される懸念もあるとの指摘を受け、この規制は撤廃されることとなった（平成12年5月道路運送法改正、平成14年2月需給調整規制撤廃）。

このことにより、従来、考え方としては、内部補助を前提に、間接的に交通事業者に対して地域交通の維持に係るインセンティブが与えられていたものの、本規制の撤廃を一つの契機としながら、法律上、地域交通の維持に対して能動的、かつ直接的に責任を負う主体についてさらなる検討が必要となったと言える。

一方、一般的な法律上の役割分担から、需給調整規制の撤廃により生じる交通空白に対し、国と地方が役割分担をして対応することが望ましい^{※3}とされ、また、国はナショナルミニマムの観点から責任を有する一方、地方分権を推進していくという政府の方針に留意しつつ、地方公共団体がより主体的に関与していくことが適当^{※4}とされた。

これを踏まえ、平成19年に「活性化法」が制定され、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置すること、「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度が整備された。

平成26年の改正においては、①まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）、②面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定、バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度が整備された。

令和2年の改正においては、地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定。「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備。

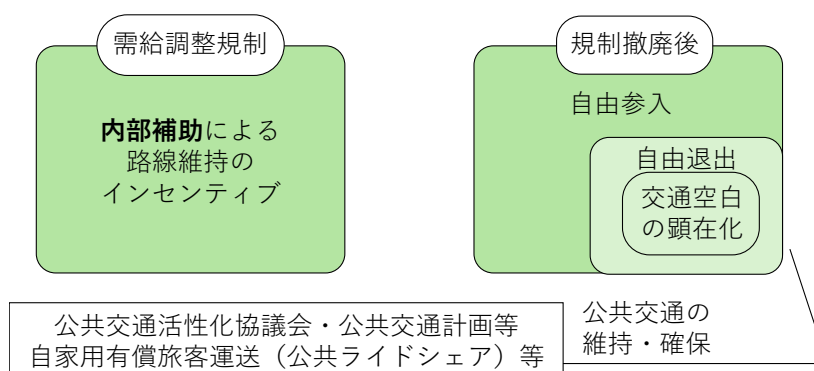
令和5年の改正において、①地域の関係者の連携と協働の促進（地域の多様な関係者の「共創」による地域公共交通の「リ・デザイン」の取組み）、②「エリア一括協定運行事業」が創設されあらゆる政策ツールを最大限活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を加速化することとされた。

一方、道路運送法（以下、「運送法」という。）においては、平成18年に「自家用有償旅客運送制度」を創設し、■種別（①市町村運営有償運送、②過疎地有償運送、③福祉有償運送）、■登録要件（①バス、タクシーによることが困難、②地域の関係者※の協議が調うこと、③必要な安全体制の確保）、■運転者（講習受講者）、■使用車両（表示義務）、■旅客の範囲（地域住民等）、■運送の対価（営利でない妥当な範囲）、■運行主体（自治体、NPO 法人等）などを定め、交通空白を埋める手段が一定、整理された。

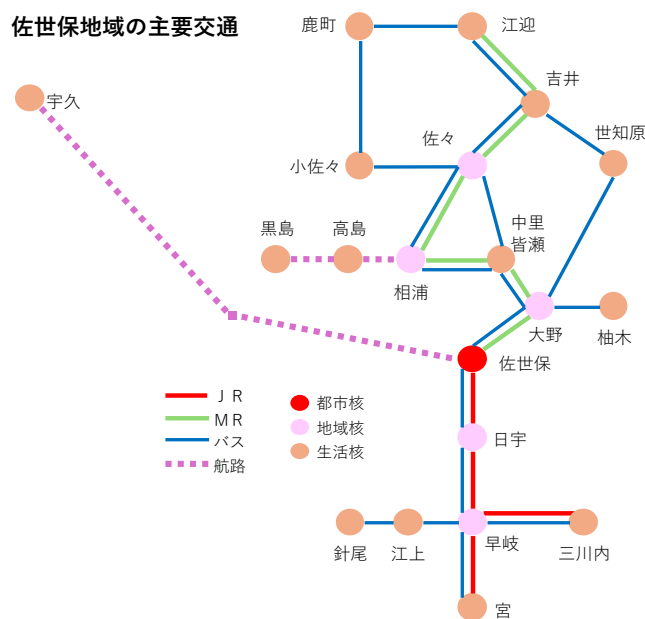
※地方運輸局又は運輸支局、地域住民、NPO 等、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、運転者の組織する労働組合等

運送法の令和2年の改正において、種別の見直しが行われ、従来、実施主体で区分されていたものを、目的別（①交通空白地有償運送、②福祉有償運送）に区分することとされたと同時に、交通事業者協力型自家用有償運送の創設（運行管理、車両整備管理）、運転者講習の合理化、協議方法や運送対価の明確化、観光ニーズへの対応を対象とすることなどの改正が行われた。さらに、令和6年には、タクシー事業者と市町村・NPO 等との共同運営（タクシー事業と自家用有償旅客運送との一体的な提供）が可能とする制度設計（公共ライドシェア）を導入するなど、交通空白を埋める手段の拡充が図られているところである。

すなわち、現行の公共交通に係る法体系に従えば、従前は、運送法において規定されていた「需給調整規制」により、交通事業者が内部補助により路線を維持（公共交通を維持）することに対するインセンティブが働いていたところ、本規制の撤廃により、法体系上、公共交通を、能動的、かつ直接的に維持する主体について検討が必要となり、一方で、活性化法により、地域公共交通を維持するため、自治体が、「地域公共交通活性化協議会の設置」や「公共交通計画（活性化法第5条）の策定」によって、地域の交通関係者全体の合意形成を図ると同時に、交通空白を埋める直接的な手段として、運送法による自家用有償旅客運送（運送法第78条：公共ライドシェア等）や、路線定期（不定期）運行・区域運行（運送法第3条：コミュニティバス・デマンド型乗合タクシー等）などの制度を拡充することにより、自治体等の実態的取り組みを促していくという整理がなされており、このような形で、全体として、交通事業者の交通市場への参入（自由参入・自由撤退）領域と、交通空白地における制度的対応とのバランスを図る制度設計となっている。



3 佐世保地域の公共交通の特徴と本計画の狙い



(1) 佐世保地域における公共交通の特徴

2-(1)「佐世保地域の現状」で述べた通り、経済活動や人の移動に係る主要幹線部分は、鉄道を含む、比較的輸送力の高い安定的な交通インフラが存在しているが、周辺部においては、バス路線の脆弱さが顕在化している。

また、バス路線に関する位置関係を見ると、本地域を南北に基幹路線が縦断しているが、支線を含めた全体の運行経路についても、南部から北部、北部から南部といった、地域を縦断する運行形態となっているのが特徴である。

一方、航路については、欠損補助制度が一定機能していることもあり、現段階においては安定的な運送環境が実現されているといっている。

鉄道について、まず、九州旅客鉄道（JR）に関しては、佐世保線が早岐、三河内を経由して佐賀県江北駅までつながる一方、早岐～諫早を結ぶ大村線には、佐世保駅から乗り継ぐことなくハウステンボス・南風崎を経由して、長崎駅まで移動することができる。このため、佐世保～早岐間は、江北方面行と長崎方面行が重複して運行する区間となり、利便性がかなり高い。また、早岐～三河内間についても15便/日程度、早岐～南風崎間についても20便/日程度の便数があり、既に基幹交通としては一定の利便性が確保されていると考えられる。

松浦鉄道（MR）についても、佐世保～江迎鹿町間は20便/日程度あり、特に、佐世保～佐々間は40便/日程度が確保されている状態で、鉄道に関しては、いずれも基幹交通として一定の利便性が確保されているのではないかと考えられる。ただし、上記、バス事業のような状況は、北部地域における松浦鉄道にも同様のことが当てはまり、課題を抱えていると言えるが、そのあり方については、現在、長崎・佐賀両県主導のもと、沿線自治体で構成する「松浦鉄道自治体連絡協議会」において検討が進められている状況にある。

※具体的な現状分析は、「VI 資料編 1地域公共交通の現状について」のとおり。

(2) 本計画の狙い

上記のとおり、佐世保地域においては、鉄道、航路に係る輸送環境は一定確保されているものの、特に、佐世保地域を縦断する基幹路線部分と、点在する居住地を結ぶ路線バス事業については、人口減少によって利用者が減少傾向にある一方、高齢化の進行で、免許返納等により交通手段を失う高齢者が、特に周辺部で増加してくるなど、近年、様々な課題が顕在化してきている。

さらに、運転士不足によって路線を維持することが困難となっている状況は、全国的にも極めて大きな問題となっており、経営上の収支に関わらず、運転士の確保が困難であるという理由だけで、路線の減便・廃止を余儀なくされている事例が数多く散見される。

このことから、主に、バス事業の展開方針を中心に、各交通モードとの連携、利用者の利便性向上等の具体的方向性を関係者で確認し、共同で実施していくことが必要であり、これらを目的に、本地域の状況を踏まえたうえで、地域公共交通利便増進実施計画（活性化法第27条の14）を策定し、この中で、主に、バス事業全体の検証、見直し、交通空白地への対応、その他必要となる対策について、検討を深めていくことを本計画の主要な狙いとする。

参考文献

-
- ※1 令和6年度版 佐世保市市政概要「市勢」1沿革
 - ※2 平成10年度 運輸経済年次報告 第1章「交通運輸政策の新たな展開に向けて」第1節「交通運輸をめぐる環境の変化」3「需給調整規制をめぐる環境の変化」
 - ※3 平成10年度運輸経済年次報告 平成9年度の運輸の概況と最近の動向 第3節 需給調整規制の廃止とこれに伴う環境整備方策 2 需給調整規制廃止に伴い必要な環境整備方策
 - ※4 平成11年4月9日運輸政策審議会自動車交通部会答申 III生活交通の確保についての基本的方向 1 生活交通の確保についての基本的方向

II 計画の概要

1 計画の位置づけ



本計画は、佐世保市、佐々町、それぞれの総合計画の下位に位置し、また、他の関連計画、特に、それぞれの自治体の都市計画マスタープラン（都市計画法（昭和43年法律第100号）第18条の2の市町村の都市計画に関する基本的な方針）、或いは立地適正化計画（都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第81条の住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画）との整合が図られたもので、佐世保地域における地域公共交通機能を確保するための、具体的考え方、方策を規定するものである。

2 計画の期間（法第5条第2項第6号関係）

概ね10年を展望した上で、計画期間を令和7年度から令和11年度までの5年間とする。

3 計画の区域（法第5条第2項第2号関係）

計画の区域は、佐世保地域（佐世保市及び佐々町）とする。

4 基本方針

(1) 計画の基本方針（法第5条第2項第1号関係）

前述のとおり、近年、現行の公共交通環境は様々な課題を有していることを踏まえ、活性化法は、「地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための

地域の主体的な取組等を推進する」こととしており、計画のポイントとして、以下を挙げている^{※1}。

- まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
- 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
- 住民の協力を含む関係者の連携

すなわち、あらゆる交通資源を総動員し、それぞれを有機的に連動させ、かつ、地域住民の協力を含む関係者が連携して、地域旅客運送サービスの持続可能性を確保する、ということになる。

このことを踏まえ、本計画においては、以下の2点を、計画を企画し、実行していく上での基本的な考え方として定める。

- 1 地域との共創を踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの構築
- 2 需給や交通モードのバランスを踏まえた全体最適化

(2) 都市計画マスタープラン等との調和(法第5条第6項関係)

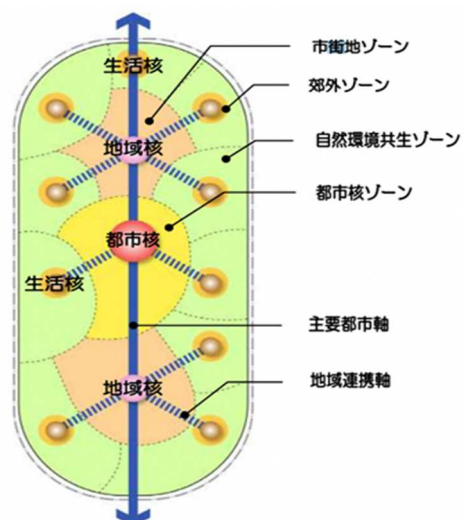
都市計画マスタープランについては、佐世保市・佐々町それぞれで策定済みであり、それぞれ同趣旨、同一方向での整理がなされているが、佐世保市のプランが、交通政策に対して、より具体的な影響を与える方向性を示していることから、これとの調和を図りながら、本計画を整理することとする。

令和3年度に策定した「佐世保市都市計画マスタープラン」においては、安全・快適で持続可能な都市となるために、拠点を中心としたコンパクトなまちづくりと、拠点を繋ぐネットワークの維持・確保を進めていく^{※2}ために、都市機能誘導区域と居住誘導区域を設けることとする一方、主要な中心部のみに全ての住民を誘導するのではなく、例えば農業等の従事者が旧来の集落に居住し続けることも当然であり、地域の生活拠点のまちづくりも合わせた、地域全体に目配りした施策を行うこと^{※3}としている。

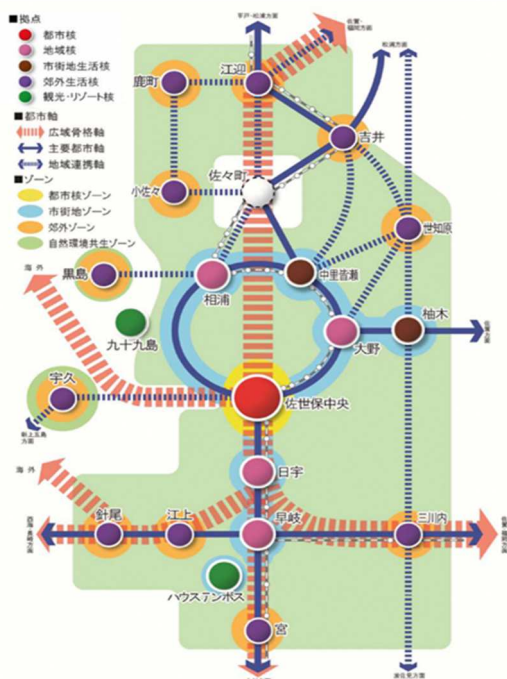
港を囲む佐世保都心で、職住近接する都市型住居（マンション等）や佐世保らしい景色を楽しめる斜面住宅地に住み、佐世保の魅力を楽しめる暮らし。徒歩圏内に商業集積や総合病院、全市的な公共公益施設（文化等）が集積し、車がなくても歩いて便利に日常生活を送ることができる。

近くの拠点に集積する生活利便施設等を利用しながら、公共交通（鉄道やバス）を利用して都心の施設にもアクセスしやすい立地環境。地域内で歩いて暮らすことができ、適度ににぎやかで静かな居住空間が特徴。

海や山など豊かな自然に囲まれた静かな環境の中で、ゆとりある住宅に住み、地域で支えあいながら、自動車や公共交通（鉄道やバス）を利用して都心部や市街地に買い物や通院等に行ける暮らし。



また、令和5年度に策定した「佐世保市立地適正化計画」においても、人口減少や高齢化が進む中でも、市民がまちなかから郊外部まで全ての地域が持続可能で安全・安心に暮らすことができ、地域特性を活かした多様な暮らしを維持することが必要とし、3つの生活像（させば居住スタイル）を設定している※4。その上で、「各地域が連携した一体性の高い市域の創出」を掲げ、都市全体の一体性を醸成し、各地域の日常生活サービスを補完するため、各拠点間を効率的に結ぶ交通ネットワークを構築することとしている※5。



〔都市核〕：都市全体及び周辺市町を含む広域的な圏域における中核を担う拠点
 〔地域核〕：周辺地域を含んだ圏域における日常生活と都市活動の拠点
 〔市街地生活核〕：市街地内で身近な地域における日常生活と都市活動の維持のための拠点
 〔郊外生活核〕：郊外で身近な地域における日常生活と都市活動の維持のための拠点

(3) 都市計画との整合を踏まえた本計画における交通区分

以上の都市計画上の考え方を踏まえ、これに整合した交通環境を実現すると同時に、各交通区分におけるモードの考え方を一定整理し、可能な限り合理性と持続可能性の高いものとするため、本計画においては、以下の区分で整理を行い、交通環境の改善を図っていく。

①広域交通 : 他自治体を含めた都市間を結ぶ交通

公共交通事業者（バス・鉄道）の路線運行により、一定の利便性の確保を目指す。

②基幹交通 : 都市核・地域核間を結ぶ交通

公共交通事業者（バス・鉄道）の路線運行により、比較的利便性の高い状態を目指す。

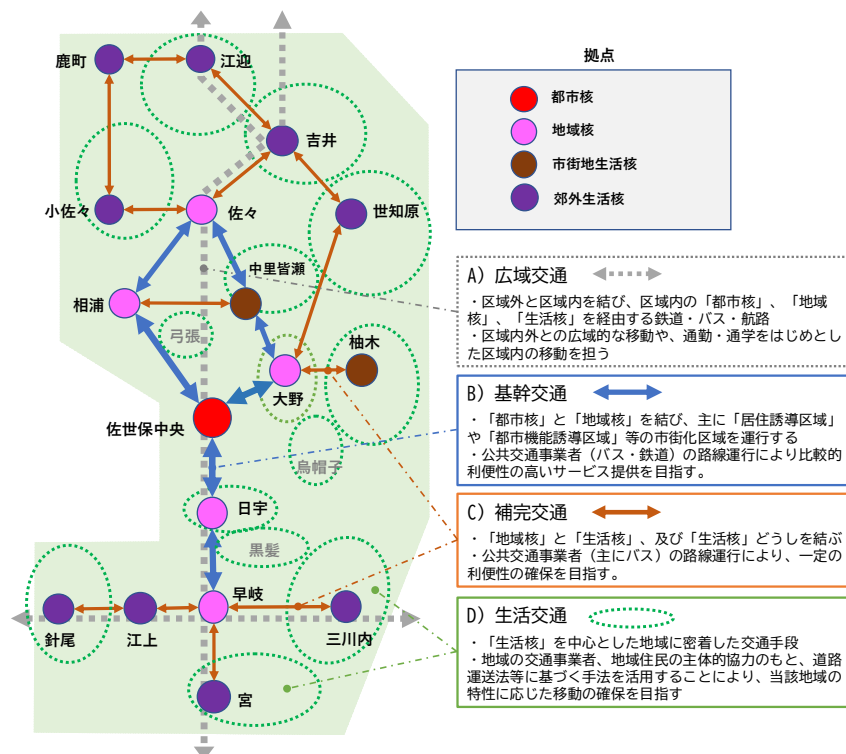
③補完交通 : 地域核間、地域核・生活核間を結ぶ交通

公共交通事業者（主にバス）の路線運行により、一定の利便性の確保を目指す。

④生活交通 : 生活核と分散する居住地を結ぶ交通

地域の交通事業者、地域住民の主体的協力のもと、道路運送法に基づく手法等を活用するなどして、当該地域の特性に応じた移動の確保を目指す。

◆これらは「基本的な考え方」であって、現在の路線運行の実態、各地域の実情等に応じ、関係者の意向を踏まえ、随時、個別に整理する。



参考文献

- ※1 地域公共交通活性化再生法の制度と運用（R4.9月 国土交通省北海道運輸局交通政策部交通企画課）
- ※2 立地適正化計画 P.1「1-1 立地適正化計画の背景」
- ※3 立地適正化計画 P.2「都市機能誘導区域と居住誘導区域の基本的な考え」
- ※4 都市計画マスタープラン P.41「2-2.将来像とライフスタイル」
- ※5 都市計画マスタープラン P.43「2-4.都市・地域づくりの将来のすがた」(1)-②

III 問題点の整理

1 公共交通(乗合バス事業)を取り巻く制度の課題と本計画における方向性

「序論 3 (2)本計画の狙い」でも述べた通り、本地域を取り巻く交通環境は厳しく、早急に対策を検討する必要に迫られている一方、「序論 2 (2)地域公共交通に係る経過と仕組み」で整理した通り、現行の法体系と財源論では、市町村を中心とした交通関係者との協議調整と、運送法における規制緩和を主軸とした対策が、その手段の主要部分であり、近年、議論がされ始めた「公共交通を公共事業として捉える」考え方、すなわち、公共交通を「損益」で考えるのではなく「便益」で考える、経営上の採算ではなく、公共性や社会福祉の観点から得られる便益を確保するための、租税投入を視野に入れた枠組みとして捉えることについては、主に財源的な課題から、当面の間、難しい状況にあると考えられる。

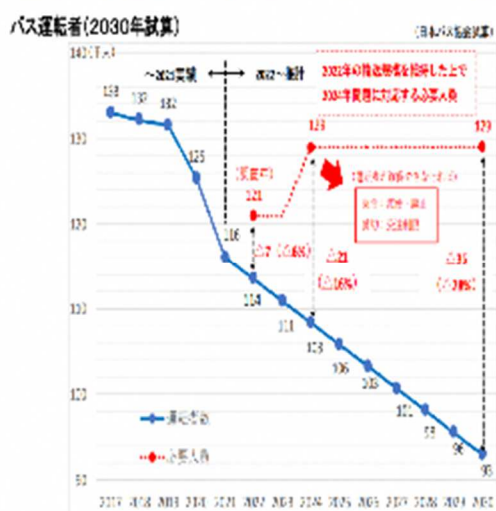
このことから、当面の間は、地域住民を含む、交通関係事業者等との協議調整をベースとして、現行法制上の枠組みの中で実施可能な取組みについて、交通事業の主体となり得るあらゆる関係者の共創により、利用可能な交通資源を総動員し、主に、「交通事業者による輸送サービス提供領域」と「交通空白地域における移動領域」に関し、以下に示す問題点について、その解決を図っていくものとする。

2 公共交通事業者による輸送サービス提供領域に係る問題点

(1) 路線運行効率の問題(運転士の不足)

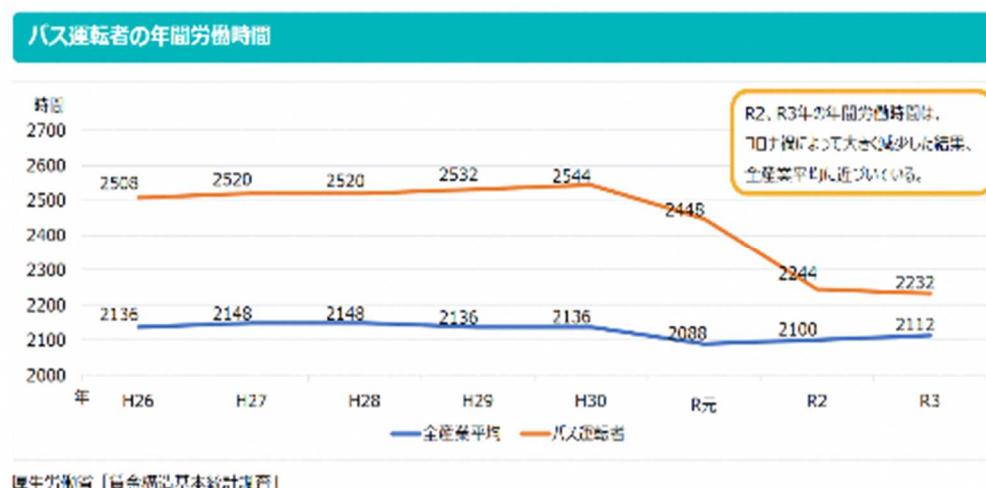
全国で、運転士不足が顕著化してきており、本地域においても例外でない。コロナ禍前までは微減が続いていたが、コロナ禍によって、利用者の減少、収益の悪化、また、業態の維持が困難と言う将来への不安^{*1}などから、運転士の数は激減し、これが、現在の運転士不足による廃線・減便の原因となっている。そして、これらによって不便さを増す路線運行により、更に利用者が減っていくという負のスパイラルに入っていく可能性も否定できず、何も手を打たなかった場合の将来推計も、極めて厳しいものになる可能性がある。

(参考) バス運転者の推移及び今後の不足見込みについて(全国)

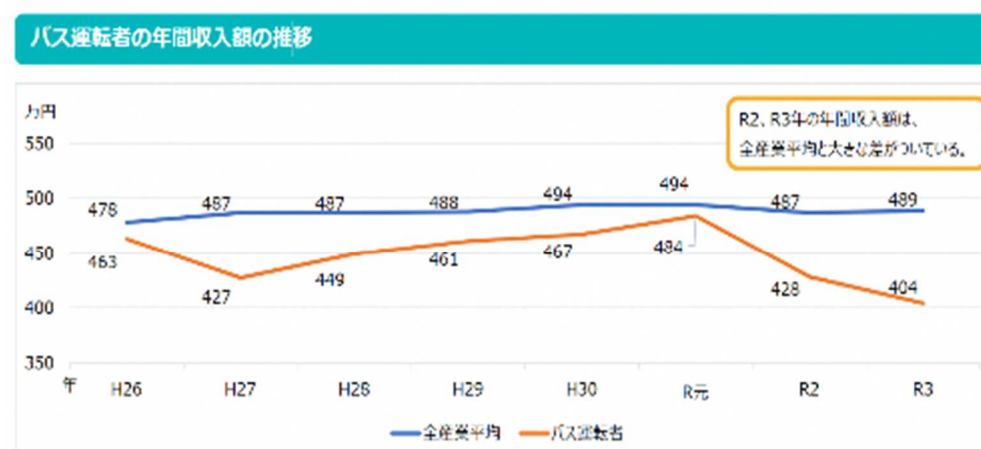


前述のとおり、現在の運転士不足は、コロナ禍において生じた、著しい利用の減少、これに伴うバス事業の将来不安によって運転士の大量退職（採用困難）につながっている側面が大きいことを踏まえると、第一に、バス事業は、今後も地域公共交通の要として、重要な役割を果たしていくことを宣言し、その業態の継続を、地域全体で支えていくという認識を、利用者・交通関係者等の全てにおいて共有する必要がある。

その上で、具体的な運転士不足の課題について、その問題点は、「長時間労働」と「年間収入額」の大きく2つに集約される^{※2}。



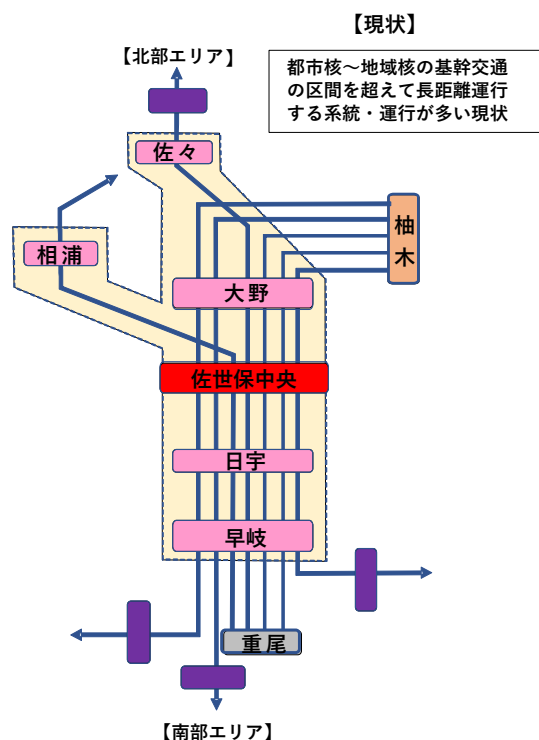
厚生労働省「賃金構造基本統計調査」



厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

年間収入額（賃金）は、交通事業者の経営と密接な関係にあり、交通事業者の経営状況が、運転士賃金の直接的な影響要因であり、従って、収益構造の改善が必要となるが、これには「需給バランス」との関係が整理される必要があるため、これについては、次項で整理する。

一方、労働時間については、労働時間が長くなれば確保される路線数は多くなり、利用者の利便性が高くなり、逆に短ければ利便性が低下する「トレードオフ」の関係にあるため、単純に労働時間を減らすだけでは、地域交通が適切に維持できなくなる可能性がある。利便性を落とさずに、労働時間を短縮する工夫が必要となる。



左図のとおり、現在佐世保地域においては、北部エリアと南部エリアを縦断する形で、長距離運行する便が多い。

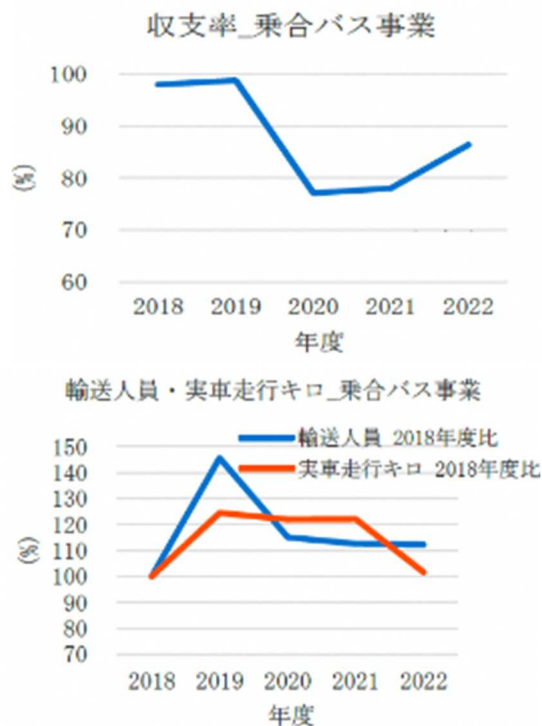
この結果、中心部（大野～早岐）間は、多くの南北縦断路線が重複して運行することになり、逆に、大野以北、早岐以南を運行する便は、本来、南北それぞれをカバーするのみで足るところ、中心部を通して逆サイドまで運行するため、長距離・長時間の便となる。

運行効率の面からも問題であり、運転士の長時間労働の温床にもなっていると言ってよい。

このような実態にあることを踏まえ、路線の再編を含めた、効率的な路線の見直しを行い、利便性を落とさずに、運転士の長時間運行をできるだけ回避する方策について、検討する必要がある。

(2) 需給ギャップの問題

次に、運転士不足のもう一つの要因である運転士の賃金、これを裏付ける交通事業者の経営状況の改善について、問題点を整理する。前述のとおり、特にコロナ禍を通じて、交通事業者の収支率は大きく悪化している。



また、左下図のとおり、輸送人員、実車走行キロについても、低下が続いている状況にある。

実車走行キロ（利便性）、輸送人員（収支）、運転士数は、それぞれ因果関係を共有しており、正のスパイラルに移行するためには、いずれかの改善からスタートさせる必要がある。仮に、収支を顧みず利便性を高めるのみ（例えば、空のバスを多く走らせる）であれば、一挙に収支は悪化し、経営が立ち行かなくなる。

何らかの方法で、利便性を低下させず、収支を改善できれば、これがスパイラルの出発点になるはずである。あらゆる業種・業態のビジネスに言えるが、需要と供給のバランスがとれていなければ、当然に収益が悪化する（過剰供給、過小投資）。

すなわち、収支改善は需給バランス調整であり、これをできるだけ利便性を低下させず行っていければ、全体が正のスパイラルに移行し始めるはずである。

参考文献

※1 出典：R5.11.24 NHK 事業計画変更事前届け出書情報開示請求結果に基づく記事

※2 出典：厚生労働省 自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

3 交通不便地区における移動領域に係る問題点

次に、上記の「交通事業者による輸送サービス提供領域」の「問題点の整理」の改善を図った上でも、なお生じる交通不便地区については、道路運送法上の仕組み※1について十分に理解した上で、その運用を図っていく必要があるが、本市においては、現段階で、その実用化が図れていない。

道路運送法上の運送区分

	運送主体	ドライバー	車両	対価
旅客自動車 運送事業 (許可)	バス・タクシー 事業者	2種免許 運行管理者選任 乗務・健康管理	事業者自動車(緑) 整備管理者選任 車検1年ごと	適正原価 適正利潤
自家用有償 旅客運送 (登録)	市町村 非営利団体等	1種免許+講習 責任者選任 点呼	自家用自動車(白) 責任者選任 車検2年ごと	実費範囲内※
許可 登録不要 (無償運送)	個人 団体	1種免許	自家用自動車(白) 車検2年ごと	燃料・通行料 駐車場料の範囲 +任意の謝礼

※燃料・通行料・駐車場料のほか、人件費・事務所経費等を含む

(1)自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)への理解と課題

(自家用有償旅客運送に関する最近の制度改正)

H30.3.30 検討プロセスガイドライン策定

R 2.11.27 道路運送法等の改正

- ・事業者協力型自家用有償旅客運送制度創設
- ・観光客を対象とすることの明確化など

R 2.12 地域交通の把握に関するマニュアル公表

R 4.9.30 道路運送法施行規則等の改正

- ・【特定事務所】定期的な講習受講義務新設
- ・【特定事務所】の業務新設
- ・【特定事務所】での確認方法改正（アルコール検知器使用等）
- ・福祉有償運送の旅客の範囲に関する明確化
- ・登録可能な団体の追加（労働者協同組合）

◆ 種別

① 交通空白地有償運送（運送法第78条第2号）

対象：地域住民（実施団体数635団体（R3.3.31現在））

② 福祉有償運送（運送法第78条第3号）

対象：身体障がい者等（実施団体数2,502団体（R3.3.31現在））

◆運行主体（道路運送法施行規則第48条）

- 一 一般社団法人又は一般財団法人
- 二 地方自治法第260条の2第7項に規定する認可地縁団体
- 三 農業協同組合
- 四 消費生活協同組合
- 五 医療法人
- 六 社会福祉法人
- 七 商工会議所
- 八 商工会
- 九 労働者協同組合
- 十 営利を目的としない法人格を有しない社団であって、代表者の定めがあり、かつ、当該代表者が法第79条の4第1項第1号から第3号までのいずれにも該当しない者であるもの

◆登録要件

- バス、タクシーによることが困難、かつ、その必要性について地域の関係者（地方運輸局又は運輸支局、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、運転者の組織する労働組合など）の協議が調っていること
- 必要な安全体制の確保

◆有効期限

2年（重大事故を起こしていない場合等は3年。事業者協力型は5年）

◆運転者

2種免許保有、又は1種免許保有＋大臣認定講習の受講

◆自動車

使用権原保持、自動車側面表示・車内掲示、生命・財産の損害倍所措置を講ずること

◆旅客の範囲

- ① 交通空白：地域住民・観光旅客その他来訪者
- ② 福祉：単独移動困難で、身体障害者、要介護者、基本チェックリスト該当者など

◆運送対価

- 実費の範囲内であると認められること
- 合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること
- 営利目的とは認められない妥当な範囲内であり、かつ、協議が調っていること

【事業者協力型自家用有償旅客運送】

令和2年の道路運送法の改正により、過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度が創設され、運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化する対策が講じられた。

(令和2年改正道路運送法 事業者協力型自家用有償旅客運送の概要)

【ねらい】

(利用者) バス・タクシー事業者が、運行管理、車両整備管理に協力することで、より安心、安全なサービスを受けることが可能。

(運送主体) 運行管理等に関する業務負担の軽減や運行ノウハウの活用を図ることが可能。

(バス・タクシー事業者) 委託費の確保等による収入面での向上が期待。

【協力の方法】

- ・バス・タクシー事業者が協力する事項は、運行管理、車両整備管理。
- ・協力する事業者で運行管理者等に選任されている者が、運行管理の責任者、整備管理の責任者として選任され、業務を行う必要がある。

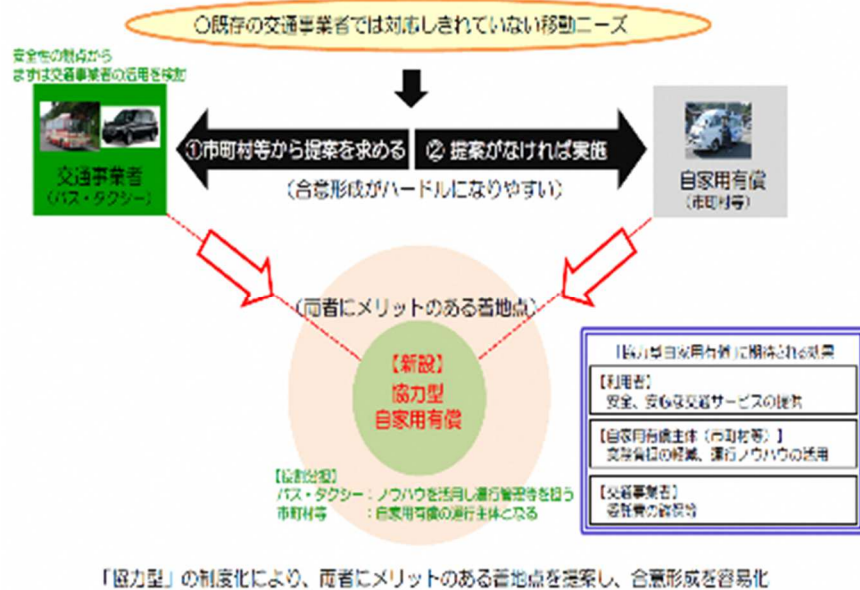
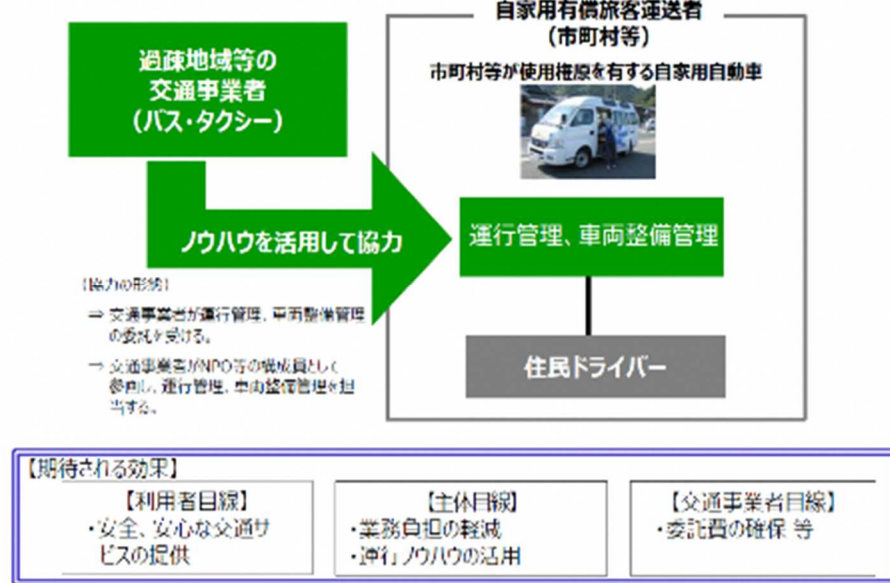
【手続きの円滑化】

- ・新規登録や、一定要件を満たす場合の更新登録の有効期間は5年（通常は2年又は3年）。
- ・運転免許証（写）など、一部の提出書類の省略が可能。

【事故時の責任関係】

- ・運行中に生じた事故等によって生じた第三者に対する損害賠償責任の内部的な負担割合を明確にするため、「事業者協力型自家用有償旅客運送における事故時の責任関係に係るガイドライン」を参照し、業務の受委託に際して、損害賠償責任の内部的な負担割合や、協力事業者の業務について明確化しておくことが望ましい。

○事業者協力型自家用有償旅客運送の概要



参考文献

※1 出典：R4.12.14 自家用有償旅客運送制度の改正について（近畿運輸局 自動車交通部 旅客第一課・第二課）

【佐世保地域における事業者協力型自家用有償旅客運送】

上記のとおり、バス・タクシーなどの交通事業者と本制度利用者との関係性や、受益と負担の関係が、「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」として、実態に合わせて整理されており、現段階において、交通空白地区への対応としては、当該制度（公共ライドシェア）も、最も優れた手法の一つであると言ってよい。

一方、本市においては、現在、交通空白地有償運送の実績はなく、従って、その主体となる地域住民等の制度に対する認識、また、これらを実施するための検討・対話については、白紙の状態にあると言ってよい。

仮に、本制度を活用しようとした場合に想定される各実施主体は、以下のような団体等が想定され、具体的な検討について、モデル地区での先行実施等を視野に、或いは、具体的かつ詳細な役割について、その検討を行い、速やかに実施につなげていく必要がある。

(実施主体例)

- 各地区における認可地縁団体
- 各地区自治協議会が設置する NPO 法人、一般社団法人等
- その他、各地区に存在する商工会、観光協会、社会福祉法人、医療法人等の法定団体

(協力事業者例)

- 各地区タクシー事業者
- バス事業者
- タクシー協会など

(事業者協力型自家用有償運送の事例)

富山県朝日町(ノッカルあさひまち)

住民ドライバーの普段の自家用車での外出に、地域住民が予約をして「のっかる」ことで目的地までの移動を可能とする、自家用車を活用した共助型公共交通。朝日町が運行主体となり、交通事業者へ運行管理・予約管理を委託。令和2年8月の無償実証実験、令和3年1月の有償実証実験を経て、令和3年10月より本格運行中。

地域コミュニティの助け合いと自家用車を活用することにより、コストの課題である人件費と車両費を大幅に圧縮し、行政による補助金額を大幅に削減することに成功している。

制度	事業者協力型自家用有償旅客運送
運行主体	富山県朝日町
運行管理、予約管理	交通事業者へ委託
利用方法	電話、LINE にて予約
ドライバー	地域住民
使用車両	ドライバーの自家用車

(内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 デジ田メニューブック)
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/digitaldenen/menubook/2022_summer/0055.html (2024年11月11日)
(国土交通省 富山県朝日町の紹介)
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001596121.pdf> (2024年11月11日)

参考：日本版ライドシェアと公共ライドシェア

		日本版ライドシェア (自家用車活用事業)	公共ライドシェア	
			交通空白地有償運送	福祉有償運送
根拠法		道路運送法第78条第3号	道路運送法第78条第2号	
手続	許認可	国土交通大臣許可(各地方運輸支局)	国土交通大臣登録(各地方運輸支局)	
	意見調整	—	地域公共交通会議(※)	
車両	車両	自家用車(白ナンバー(遊休車両含む))	自家用車(白ナンバー)	
	台数	不足車両数 (地域ごとの台数算式による)	制限なし	
運送主体	制度	タクシー会社	市町村・NPO 法人等 (運行主体から株式会社等への運行委託も可)	
	事例	東京・横浜・京都・名古屋・札幌交通圏・ 仙台市・県南中央交通圏(埼玉)・千葉 交通圏・大阪市域交通圏・神戸市域交 通圏・広島交通圏・福岡交通圏	改善後:市(加賀、小松) 商工会(常陸太田日) 観光協会(日間賀島)	JA(嬬恋村) NPO(佐世保市)
運転手	資格	一種免許 (タクシー事業者が指導教育)	二種免許又は一種免許＋大臣認定講習受講	
	雇用関係	タクシー事業者(運送主体)が雇用	運送主体が雇用する場合 委託先の従業員、住民ボランティアなど	
運送区域	制度	タクシーの営業区域 不足する場合は隣接区域も可能	公共交通会議で承認された区域	
	事例	発地又は着地が営業区域であること	各地域による	
利用者		制限なし	地域住民・観光客	障害等による移動困難者
実施団体 (地域)	東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま、千葉、大阪、神戸、広島、福岡(12地域) 申出:軽井沢、富山、金沢		275自治体	
			698団体(4,428台)	2,428団体(14,044台)
配車アプリ		現状必要(go、S.RIDE、DiDi等) ※アプリを使用しない運用を検討中	不要	
運送対価		タクシー料金と同額 事前確定及び原則キャッシュレス	実費(タクシーの8割を目安) 共同配車を行う場合はタクシーと同等額	
運行管理		タクシー会社	運行主体(事業者協力型も活用可能)	
整備管理		タクシー会社	運行主体(事業者協力型も活用可能)	
運転手教育		タクシー会社	運行主体(事業者協力型も活用可能)	

R6.8月時点

(2)コミュニティバス・デマンドタクシーの課題

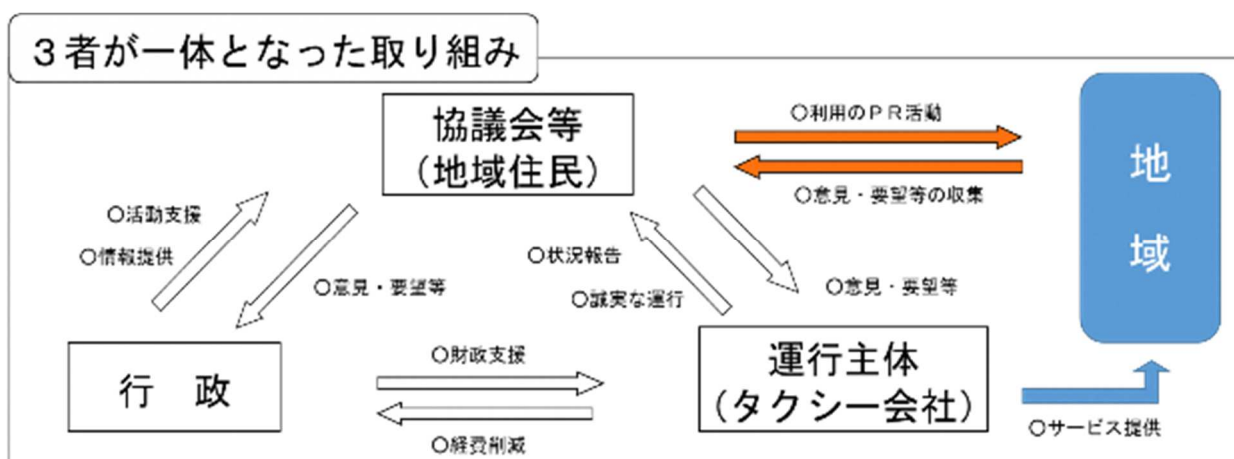
道路運送法の法体系(法＝道路運送法、則＝道路運送法施行規則)

区分	種類	種別	運行態様別	代表的運行形態
旅客自動車運送事業 (法 § 2)	一般旅客自動車運送事業 (法 § 3)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法 § 4)	路線定期運行(則 § 3の3)	路線バス、高速バス、コミバス
			路線不定期運行(則 § 3の3)	コミバス(デマンド型)、乗合タクシー、デマンド型交通
			区域運行(則 § 3の3)	
		一般貸切旅客自動車運送事業(法 § 4)	貸切バス	
		一般乗用旅客自動車運送事業(法 § 4)	タクシー	
	特定旅客自動車運送事業(法 § 43)	事業者等送迎バス		
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送(法 § 21)				自治体の要請による実証運行、鉄道代行、イベント送迎バス
自家用自動車による有償の旅客運送 (法 § 78)	自家用有償旅客輸送 (法 § 79) (法 § 78第2号)	交通空白地有償運送(則 § 51)		コミュニティバス
		福祉有償運送(則 § 51)		介護タクシー
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送(法 § 78第3号)			幼稚園バス等
	災害のため緊急を要するときに行う運送(法 § 78第1号)			

出典：国土交通省中部運輸局自動車交通部（道路運送法の基礎知識について）

○佐世保市における交通不便地区対策

本市における交通不便地区対策事業は、交通事業者、地域、行政の三者がそれぞれ役割をもち、一体となって取り組みを行っている事業である。



組織	役割と活動内容
地区交通対策協議会等組織 (地元住民主体で構成)	・周知活動、利用のPR活動（利用促進の広報紙作成等） ・事業者への提言（利用者の意見集約等） ・事業者、行政との会議の開催（利用状況の確認、情報交換等）
運行主体（運行事業者）	・安全で誠実な運行 ・協議会意見等の運行への反映 ・経費節減努力
行政	・情報提供、助言等の側面的支援 ・他の交通事業者との調整 ・財政支援（運行に係る欠損補助）

【区域運行型予約制乗合タクシー】

○運行地区、利用状況

※運行内容は地区により異なる。実施地区の概要は下記のとおり。

令和6年4月1日時点

地区	運行事業者	運行態様	運行区間・区域	運行 日数(日)	利用者 数(人)	運行便数 (便/日)
世知原地区	(有)世知原タクシー	区域運行	世知原地区管内	177	599	1.83
小佐々・浅 子地区	大和タクシー(株)	区域運行	小佐々地区全域 浅子町	100	103	0.42
三川内地区	(株)SHIROYAMA	区域運行	三川内地区全域 上原町、平松町	209	684	2.79
柚木地区	ラッキー自動車(株)	区域運行	柚木地区全域	242	1,960	8.00
江迎地区	大和タクシー(株)	区域運行	江迎地区全域	17	18	0.07
吉井地区	大和タクシー(株)	区域運行	吉井地区全域	114	256	1.00
黒髪地区	佐世保観光タクシー(株)	区域運行	黒髪町全域	216	623	2.30

※運行日数、利用者数、運行便数については令和5年度実績

（現状と問題点）

現行の区域運行型予約制乗合タクシーの利用については、バス利用のための補助的仕組みとして、行先が「バス停まで」に限られていることもあり、利用しにくいといった声が聞かれている。道路運送法の趣旨からして、行先を自由にすることは難しい側面はあるものの、一方で、自家用有償旅客運送制度の内容が拡充されてきていることも鑑み、自治体やタクシー・バス事業者を含めた関係者の協議において、そのあり方について、改めて検討する余地を残しているものと考えられる。

【路線定期運行型コミュニティバス（乗合タクシー）】

○運行地区、利用状況

※運行内容は地区により異なる。実施地区の概要は下記のとおり。

地区	運行事業者	運行態様	運行区間・区域	運行便数	利用者数 (人)	運行便数 (人/便)
中通地区	ラッキー自動車(株)	路線定期運行	(往路)春日町～中通町～マックスバリュ梅田～俵町 (復路)俵町～中通町～春日町	8往復	12,484	3.22
大野地区	西肥自動車(株)	路線定期運行	大野モール～才牟田～上楠木公民館	4往復	6,016	3.1
			大野モール～瀬戸越団地～岩下洞穴	3.5往復	2,455	1.6
日宇地区	国際タクシー(株)	路線定期運行	日宇支所～日宇小～黒髪（往復） 日宇支所～大和町～日宇支所（循環）	3便	—	—

※日宇地区は R6.4.15からの運行

※利用者数、運行便数については令和5年度実績

（現状と問題点）

路線定期運行型の運行は基本的に鉄道駅やバス停から500m以上離れた人口密集地域で、かつ一定の利用者が見込める地域において実施している。

導入当初と比較すると、利用者数は減少傾向にある。乗車率の低下は運行欠損額の増加につながることから、現行制度の維持が困難となる可能性があること、また、利用者数増加のため周知活動等の取り組みが必要である。

(3)買い物バス等、民間事業者が行う輸送サービスの課題

令和2年の活性化法の改正により、バスやタクシーなど従来の公共交通サービスに加えて、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、企業・病院・学校等の送迎バスなど）を総動員することで、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を一層推進することとされた。

一方、本地域においても、商業、社会福祉事業などにおいて、送迎を実施している事業者は数多く存在しているものの、これらを一般旅客の輸送手段として考えることは、これまでなかった。

上記のとおり、活性化法が改正され、あらゆる輸送資源を総動員することが求められていること、また、地方都市における交通資源のさらなる有効活用が、地域住民の利便性向上に少しでも役立つであろうことを考えると、本地域においても、これらについても検討の余地があると考えられる。

「企業・病院・学校等の送迎バス」を活用した取組について

送迎バスの種別	自治体	事業名	特徴
企業	静岡県 湖西市	企業シャトルバス BaaS（バース）	市内企業の協力のもと企業が運行するシャトルバスに市民が乗る新たな移動手段の仕組みを検討し、社会実装に向けた実証実験を実施。
病院	埼玉県 狭山市	高齢者外出 支援事業	病院が運行する送迎バスの空席を活用し、市内の交通空白地域から最寄りの公共交通機関等への移動の支援を行い、高齢者が気軽に買い物や通院等の外出ができる交通手段を確保する。
介護保健施設	埼玉県 飯能市	飯能リハビリ館送迎 車の空席を活用し た住民移送事業	介護保健施設が運行する送迎車両を、施設利用者だけでなく地域住民も利用可能とすることで、路線バスの空白時間帯における住民のおでかけの足を確保する。
学校	兵庫県 姫路市	スクールバスを活用 したコミュニティバス 事業	スクールバスとして活用されている車両に一般利用者が混乗することで、路線バス休止に伴って生じる公共交通空白地の地域住民の移動手段の確保を図る。
自動車教習所 /老人福祉センター	千葉県 船橋市	高齢者支援 協力バス	交通不便地域に住む高齢者の足を確保するため、自動車教習所・老人福祉センターのバスを活用。
自動車教習所 /病院/大学 /福祉施設	千葉県 我孫子市	送迎バスの空席を 活用した高齢者等 の外出を応援	市内の自動車教習所や病院、大学、市の福祉施設への送迎バスの空席を活用して、高齢者や障害者が買い物などに利用できる外出応援事業を実施。

出典：埼玉県 HP「新たな移動手段」を活用した先進的な取組について
<https://www.pref.saitama.lg.jp/a0109/senshinjirei/main.html>

4 交通資源の活用に係る問題点

佐世保市においては、平成31年3月の「バス運行体制一体化（以下「一体化」という。）」により、佐世保市交通局を廃止し、西肥自動車(株)とさせぼバス(株)との2社体制で、佐世保地域のバス事業を担っているが、佐世保市交通局が保有していた財産であって、佐世保市に帰属した資産（土地建物等）については、現在その多くが一体化以前の状態を維持するため、佐世保市が無償で貸し付けており、かつ、その使用形態も従来のものであるものがほとんどとなっている。

特に、保有する土地については、敷地面積や、市街地からの距離を考えると、市場における価値が低いとは言えない物件が多いにも関わらず、手付かずであるような状況は、市の財産収入、交通事業者による交通機能の活用、不動産市場の活性化から見た側面、さらには、公共交通利用者からみた利便性の面からも、適切な運用が図られているとは言い難い。

5 利用者の不足に係る問題点

(1) 利用者の理解

一定の都市機能が集約されている区域においては、便数等の増加により、利用者を増加させることは可能であると考えられ、これらは「(1)運転士不足」で整理した通り、「路線の再編を含めた、効率的な路線の見直し」を行うことで、一定確保される可能性はあるが、それ以外の周辺部の居住地を運行する路線については、収支が整うレベルでの利用の増加につながらない可能性が

高く、収支バランスと運転士不足を抱えた状態では、路線運行の増加はおろか、維持することも難しい状態で、利用者数の問題を考えなければならない、ということを前提に置く必要がある。

一方、公共交通に対する理解、すなわち、法律の枠組み（自由参入・自由撤退）や、運転士不足の現状、全国的な課題と本市の状況が、客観的に理解されているか、という部分、さらには、前述「(1)運転士不足」の「路線の再編を含めた、効率的な路線の見直し」に対する市民の理解が、現段階であるわけではないので、多くの利用者が「乗り換えずに、目的地に到達する」ことを前提としている状態であることを考えると、これらに対する理解を深めることは、当然に必要となってくると考えられる。

(2) 案内表示等

また、特に来訪者に対しての案内については、「わかりにくい」という声がよく聞かれる。佐世保駅前、多くの鉄道路線・バス路線・タクシー乗り場が交差する交通の結節点・要所であるが、例えば、鉄道で訪れた来訪者が、どのバスに乗れば目的地に行けるのか、といった、簡単な案内が十分でない部分も散見される。一方、地域にお住まいの方々にとっては、バスの行き先案内だけでは経路がわかりにくく、日常的に使う路線以外のバスを利用して、バスの行き先以外の目的地に行く場合に不便をきたしていること、或いは、現在、運行状況を確認でき、バス利用に係るストレスを大きく低減させているバスロケーションシステムについて、より一層有効活用を行うべきであると考えられる。

(3) 交通施設

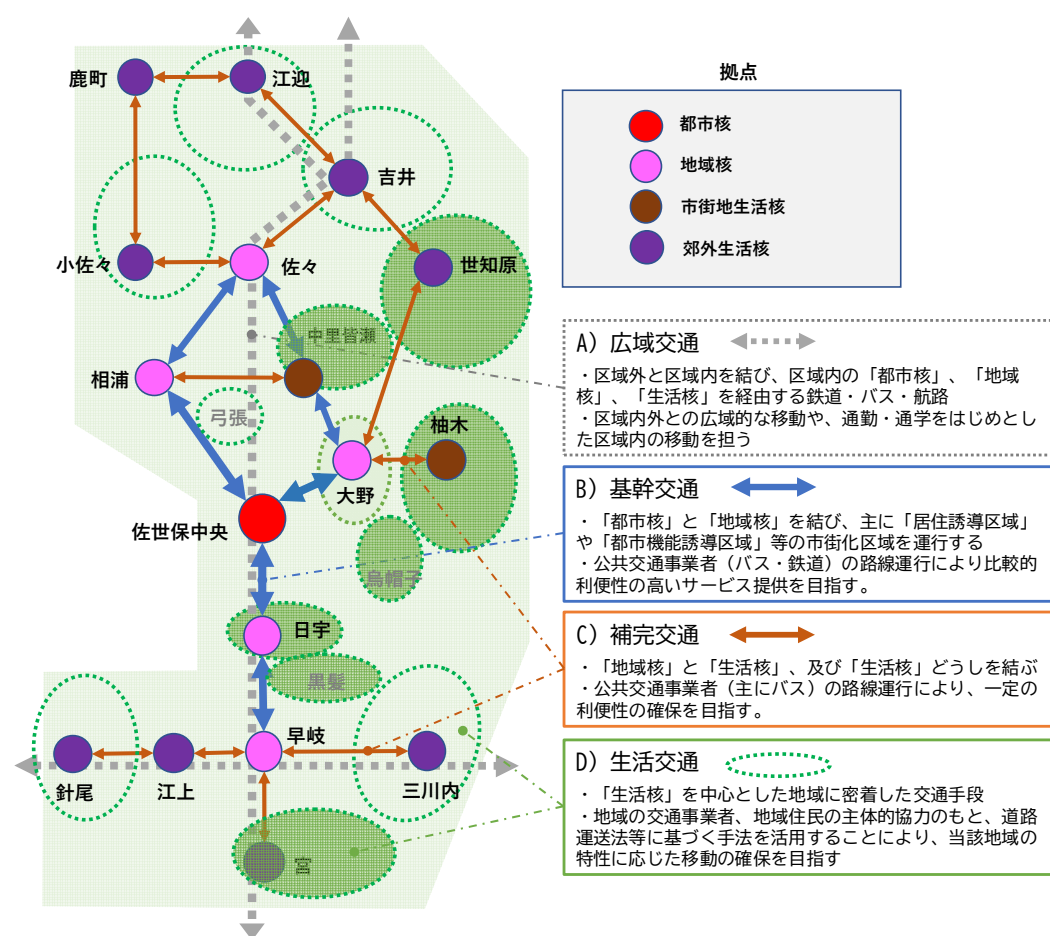
さらに、高齢者やお子様連れ、障害をお持ちの方などに対しては、低床バスや乗り降りしやすいバス停などが必要であるが、これらが十分でないといった問題、ICカードの利用拡大についても、まだまだ対応の余地は残されていると考えられており、こういった課題への対応が必要であると考えられる。

IV 実施する事業（法第5条第2項第4号関係）

1 公共交通ネットワーク形成の方針

(1) 路線や交通結節点の位置づけと方向性

本計画区域における公共交通ネットワークを構成する路線の交通区分、役割等については以下のとおりである。



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	・ＪＲ九州佐世保線 ・ＪＲ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 ・嬉野バスセンター～佐世保駅前 ・嬉野医療センター～佐世保駅前 ・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	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用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

補完交通	・「生活核」どうし、及び「地域核」と「生活核」を結ぶ鉄道・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を支える交通手段であり、主に路線バスの運行により、需要に対応した一定の利便性の確保を図る。	バス路線	・江迎～吉井～佐々バスセンター ・中里皆瀬～相浦 ・大野～柚木 ・早岐～江上～針尾 ・早岐～三川内 等々 ・天神、十郎原団地線 ・山祇線 ・木風線 ・山手循環線 ・花高団地線 ・江迎～鹿町～小佐々～佐々等々	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
		航路	・佐世保～上五島航路（宇久島） ・相浦～黒島・高島航路	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
生活交通	・「生活核」と分散する居住地を結ぶ地域に密着した交通手段であり、地域の交通事業者、地域住民の協力も得ながら、地域特性に見合った適切な移動手段の確保を目指す。	バス、多様な交通手段	・大野地区 ・宇久地区 ・交通不便地区等（区域運行型予約制乗合タクシー、路線定期運行型乗合タクシー） ・タクシー ・海上タクシー	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。 交通事業者及び地域と連携した取組により一定以上の需要を確保

区域内の拠点等

拠点のタイプ		該当する区域等
佐世保市	佐々町	
都市核	—	佐世保中央
地域核 （市街地／郊外）	都市拠点	佐々、相浦、大野、日宇、早岐
生活核	生活拠点	江迎、吉井、神田、小浦、鹿町、小佐々、世知原、中里皆瀬、柚木、江上、針尾、三川内、宮、黒島、宇久
（観光リゾート核）	自然・レクリエーション拠点	九十九島、ハウステンボス、皿山公園等
（主要都市軸）	工業拠点	佐々工業団地

(2)地域公共交通確保維持事業の必要性

公共交通ネットワークを形成する路線・系統のうち地域公共交通確保維持事業としての必要性については以下のとおりである。

○幹線補助

- ・「広域交通」を担う広域幹線として、市民の通勤や通学、買い物等の日常生活において結びつきが強い佐々町、平戸市、松浦市との間の移動を担っている。
- ・沿線人口が減少する中で、観光をはじめとした交流に係る需要の取り込みを図りつつ、地域内交通と広域幹線との連携を強化する上で特に必要な役割を担っている。
- ・一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保する必要がある。
- ・また、これら地域間幹線としての路線を維持し、利用者ニーズに応えることができるように、停留所等の環境整備やノンステップ、ユニバーサルデザイン車両や電気車両等といったバス車両の導入について、路線バス事業者等とともに検討し、導入を進めていく必要がある。

○フィーダー補助

- ・「生活交通」を担う路線定期運行型等の超小型乗合バス等により、市内の最寄り拠点施設までの移動や広域幹線並びに地域間幹線に接続する役割を担っている。
- ・また、特に、地域内での通院や買い物といった生活需要施設への移動や公共交通不便地域からの移動に欠かせない移動手段である。
- ・一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保する必要がある。
- ・また、これらフィーダー系統路線を維持し、利用者ニーズに応えることができるように、ノンステップ、ユニバーサルデザイン車両や電気車両等といったバス車両の導入について、路線バス事業者等とともに検討し、導入を進めていく必要がある。

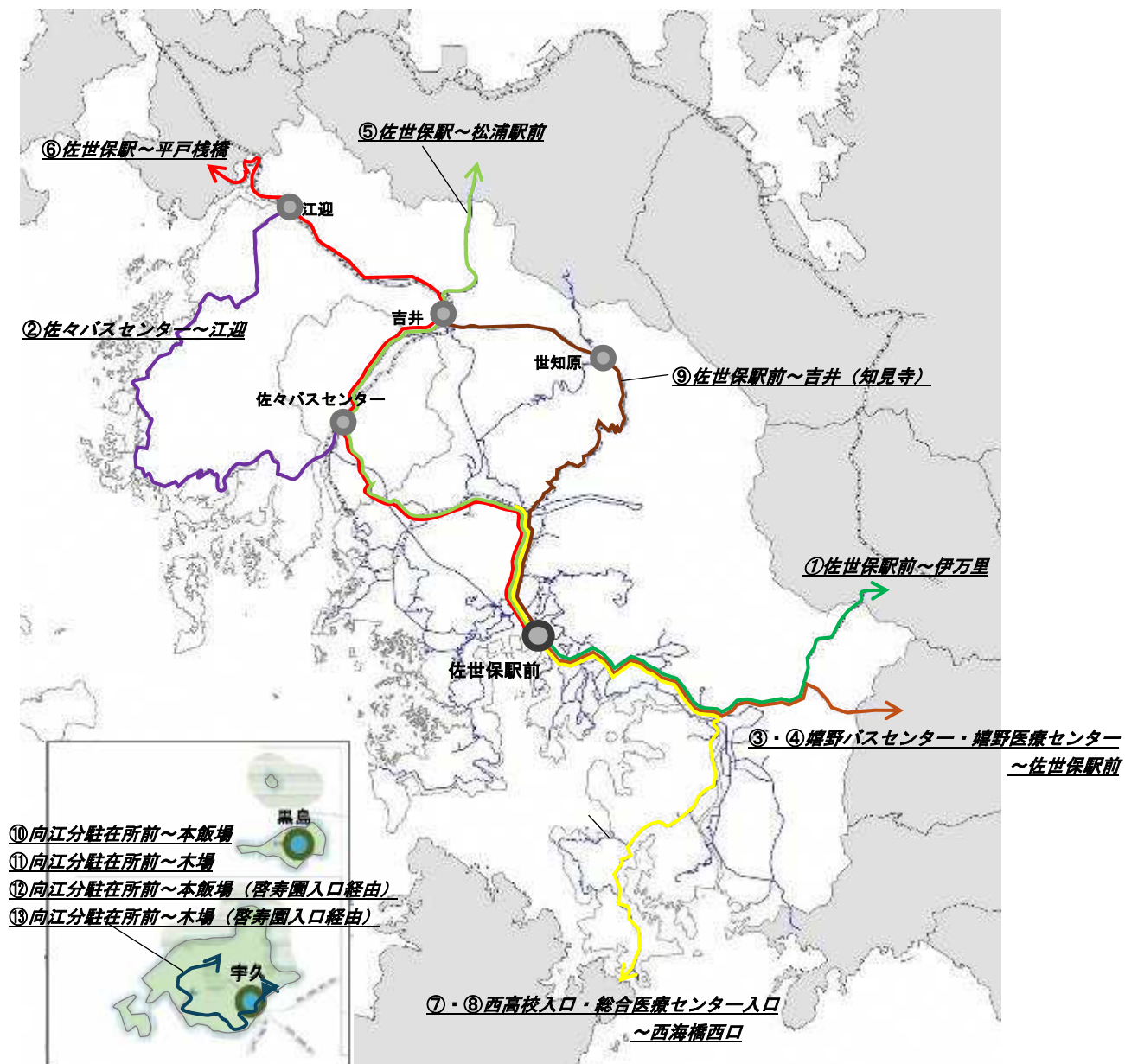
(3)ー1 地域公共交通確保維持事業及び実施主体【路線バス】

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	西肥自動車(株)	佐世保嬉野線	嬉野バスセンター	佐世保駅前	路線定期運行	幹線補助
④	西肥自動車(株)	佐世保嬉野線	嬉野医療センター	佐世保駅前	路線定期運行	幹線補助
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）	路線定期運行 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）	路線定期運行 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）



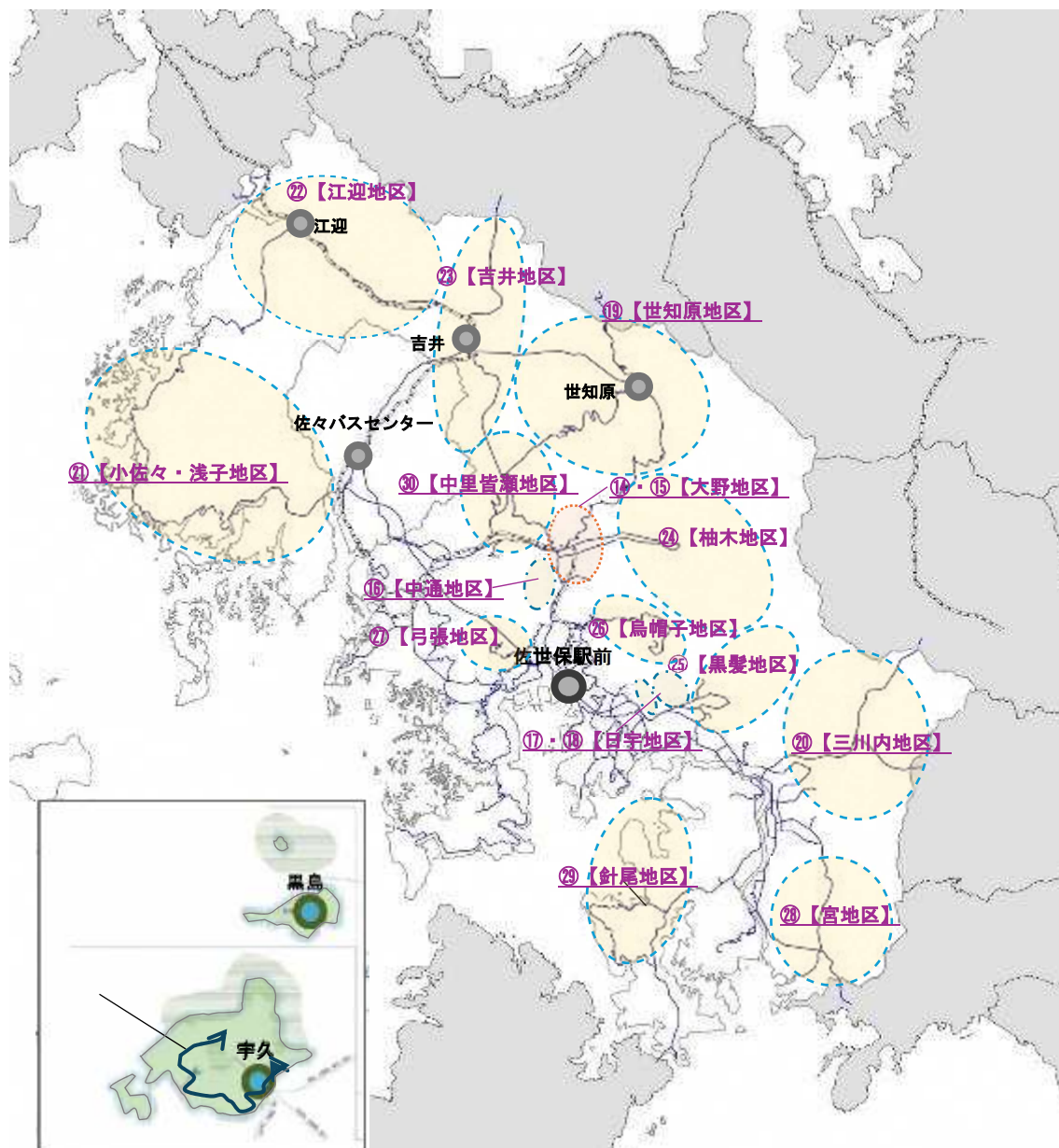
(3)－2 地域公共交通確保維持事業及び実施主体【乗合タクシー等】

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	フィーダー系補助 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	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

幹線・支線ネットワーク図（佐世保市・佐々町）



2 実施に係る施策(基本方針)

前述した、問題点を解消するため、その分析結果を踏まえ、下記の施策区分ごとに、実施事業を具体的、かつ合理的に組立て、「利便増進実施計画」として別に定めることとし、本計画においては、これらを含めた全体の概要について整理を行う。

施策 1 持続可能な公共交通ネットワークの形成

本計画の中心的な要素として、主に「公共交通事業者による輸送サービス提供領域」と「交通不便地区における移動領域」における問題点を解消するため、必要となる事業を構築する。

施策 2 交通モード連携による移動円滑化

「施策1」等による取組みを、地域全体の交通環境という視点で、より円滑に運用し、利用者の利便性を高めることで、交通事業を有機的、かつ合理的に展開されるために必要となる事業を構築する

施策 3 持続可能な交通経営環境の実現

喫緊の課題である運転士不足に対する有効な手段を検討すると同時に、交通結節拠点の整備や、交通拠点の居住環境を整えるなどのドラスティックな変化も視野に入れた経営環境の改善について検討し、これに必要となる事業を構築する。

施策 4 利用者の利便性向上・利用促進

利用者の不足に関する問題点等を踏まえ、案内表示の工夫等に係る検討を実施し、これに必要となる事業を構築する。

3 実施する事業(地域公共交通利便増進実施計画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(基本方針)		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)	
	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)	
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)	○
	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)	○
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)	○
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。

(2) 事業の内容等

事業概要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カード機能を活用したサービスの充実

対象地域・路線	基幹交通を担うバス路線
目的・ねらい	都市核～地域核を結ぶ基幹交通の区間を超えて、長距離運行する系統・運行が多い現状等を踏まえ、大野地区、早岐地区等におけるバス転回場の活用を通じて、基幹交通の効率化を図る。併せて、鉄道・バスの結節点における乗継利便性・アクセス利便性の向上を図る。
事業概要	・大野地区、早岐地区における既存の転回場などを既存の長距離系統・運行の分割拠点とし、基幹交通区間となる大野～早岐間の運行における需給最適化を図る。 ・朝夕の通勤・通学時間帯を除く柚木～重尾を結ぶ路線を中心に見直しを検討・実施するほか、鉄道との並行区間となる長距離運行路線についても、鉄道との役割分担の可能性に関して協議した上で、運行の適正化を図る。 ・国庫補助事業の該当路線や収支率の高い路線については、協議・精査の上での路線見直しを検討する。 【導入イメージ】 【現状】 都市核～地域核の基幹交通の区間を超えて長距離運行する系統・運行が多い現状 【再編後】 ■大野～早岐における基幹交通（バス）の効率的運行 ■鉄道・バスの結節点での乗継・アクセス向上 【北部エリア】 佐々 相浦 大野 佐世保中央 日学 早岐 重尾 【南部エリア】 基幹交通 補完交通 鉄道（広域交通）
実施主体	バス事業者、自治体
実施予定期間	令和8年度以降
自治体支援内容	・乗継拠点の環境整備の支援（旅客待合施設、運転士休憩施設、バス駐車場等） ・交通系ICカードに対応した乗り継ぎ割引の導入に関する支援

事業概要② 「補完交通」となるフィーダーサービスの充実

対象地域・路線	補完交通を担うバス路線
目的・ねらい	早岐、大野、佐々等の交通結節点を起終点として、補完交通となるフィーダー系統のバスサービスの導入・充実等を図るとともに、基幹交通のサービスとの乗継利便性の向上を図る。
事業概要	・大野地区や早岐地区の既存の転回場などを拠点とした路線再編を進める一方で、補完交通の区間内となる柚木～大野や早岐～重尾間等においては、需要に応じた運行本数の適正化を図った上でのフィーダー系統の設定や、車両の小型化等による運行の効率化を図る。 ・補完交通等の運行本数の適正化に併せて、基幹交通区間となる大野～早岐間の運行本数の適正化を実施する。 ・本計画において、都市マスタープランとの整合を図り、全市的に基幹交通・補完交通は「交通事業者」による路線運行を行うこととしたことを踏まえ、その実現を図るため、必要がある場合は、行政の支援も検討する。 【導入イメージ】
実施主体	バス事業者、自治体
実施予定期間	令和8年度以降
自治体支援内容	・乗継拠点の環境整備の支援（旅客待合施設、運転士休憩施設、バス駐車場等） ・ネットワークを維持する上で必要となる補完交通への適切な財政支援 ・交通系 IC カードに対応した乗り継ぎ割引の導入に関する支援

事業概要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

[illegible]

事業概要④ 新たな車両転回場・乗務員休憩施設の設置

対象地域・路線	大野地区、早岐地区
目的・ねらい	路線の見直し等と連動して、大野地区や早岐地区など、既存の事業者所有地の他、民間商業施設、公共施設、医療機関等の駐車場等も活用した、バス車両転回場・乗務員休憩施設等の設置について検討し、順次導入する。
事業概要	・路線再編により交通結節点が担う役割の重要性が高まることに鑑み、まずは、既存の市有地や既存の事業者所有地を有効活用したバス車両転回場や乗務員設備の基盤整備により路線再編を実施する。将来的には民間活力導入によるバスターミナル整備や民間事業者の誘致等によって乗り継ぎ拠点機能の強化を図ることで、利便性の高い公共交通ネットワークの実現を目指す。 【大野車庫】 ・現在、一部路線において車両転回場として活用している旧交通局用地（西高校入口付近）を分割拠点とする。但し、現状の用地面積が小さく乗務員設備の整備が困難となる可能性が高い等の懸念がある。また、佐世保駅方面からの系統は大野車庫止め、大野以北方面からの系統は矢峰営業所止めにて運行することを検討する。 【早岐駅】 ・既存の早岐駅西口ロータリーまたは東口ロータリーを早岐駅分割拠点とし、系統に応じて使い分けを検討する。 ・新たな設備投資を極力抑えるため、早岐駅を起終点とすることに拘らず、例えば重尾を起終点として早岐駅とのフィーダー系統の運行等についても検討する。
実施主体	自治体、バス事業者
実施予定期間	令和8年度以降
自治体支援内容	交通結節点の整備に係る支援



事業概要⑤ 多様なモードによる「生活交通」の充実

対象地域・路線	「生活交通」の対象地域
目的・ねらい	「生活核」を中心とした地域に密着した「生活交通」の充実を図り、交通不便地区を解消するため、郊外の過疎地域など比較的需要の少ないエリアでは、区域運行型予約制乗合タクシーの導入の他、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の導入について検討する。
事業概要	・中通地区及び大野地区での超小型バスによるコミュニティバス運行、日宇地区における定期運行タクシー運行、世知原地区、三川内地区、小佐々・浅子地区、柚木地区、江迎地区、吉井地区、黒髪地区における区域運行型デマンドタクシー運行を継続するとともに、郊外の過疎地域や宇久、黒島における生活交通を維持・充実する観点から、コミュニティバスや区域運行型予約制乗合タクシーの他、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の導入など、地域特性や地域における交通の担い手の状況を踏まえた適切な交通手段の導入を図る。 公共ライドシェアの事業スキームイメージ 運行体制  

	【佐世保市における現在の生活交通】			令和6年4月1日時点
	種類	地区	運行日	その他
	コミュニティバス (路線定期運行型)	中通地区	H19. 3月	運行日数245日/年 累計利用385,500人
		大野地区	H25. 4月	運行日数245日/年 累計利用94,334人
	定期運行タクシー※	日宇地区	R6. 4月	1日3往復 (平日のみ)
	デマンドタクシー (予約制乗合)	世知原地区	H25. 8月	1日8便 (行き4便、帰り4便) 累計利用5,571人
		三川内地区	H28. 10月	1日8便 (行き4便、帰り4便) 累計利用6,046人
		小佐々・浅子地区	H28. 10月	1日8便 (行き4便、帰り4便) 累計利用7,163人
		柚木地区	H30. 3月	1日8便 (行き4便、帰り4便) 累計利用19,536人
		江迎地区	H30. 10月	1日8便 (行き4便、帰り4便) 累計利用703人
		吉井地区	H30. 10月	1日8便 (行き4便、帰り4便) 累計利用2,105人
		黒髪地区	H31. 3月	1日8便 (行き4便、帰り4便) 累計利用1,682人
実施主体	自治体、バス事業者、タクシー事業者、地域団体等			
実施予定期間	令和7年度以降			
自治体支援内容	・コミュニティバス、区域運行型予約制乗合タクシーの運行支援 ・公共ライドシェア (自家用有償旅客運送) の導入支援			

事業概要⑥ 地域資源を活用した新たな移送サービス等の検討

対象地域・路線	「補完交通」「生活交通」の対象地域
目的・ねらい	「補完交通」「生活交通」等の手段として、民間送迎サービスの混乗や、グリーンスローモビリティの活用（黒島）、将来的な自動運転の導入を見据えた実証実験（宇久、市内）、大学や企業と連携した新たなモビリティ導入等を展開する。
事業概要	【黒島】 ・現在、観光協会が中心となって実施しているグリーンスローモビリティ運行について、島内の観光客の輸送手段として定着、拡大を図り、持続可能な運行体制を確立する。 ・具体的には国土交通省「共創・MaaS プロジェクト」共創モデル実証運行事業を活用した交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」によりその維持・活性化に取り組む実証事業やモビリティ人材育成事業を活用した地域におけるモビリティ人材の育成を行う。 ・また、事業者協力型による自家用有償旅客運送を導入する。 【宇久及び市内での自動運転】 ・令和7年度以降に自動運転の実証実験を実施するとともに、実証実験の成果等を踏まえて、今後の本格的な導入に向けた検討を行う。 【大学・企業等との連携による取組】 ・区域内の大学や企業等と地域が連携した、新たなモビリティの導入に向けた検討を行う。  
実施主体	黒島観光協会、自治体、長崎県立大学等
実施予定期間	令和7年度以降
自治体支援内容	グリーンスローモビリティの運行支援 自動運行の実証実験等の支援

事業概要⑦ 鉄道とバスの乗換・乗継利便性の向上

対象地域・路線	佐世保駅、佐世保駅前等
目的・ねらい	観光客等の来訪者や区域内の長距離の移動者に対して、鉄道～バス等の乗換・乗継の利便性を高めるため、佐世保駅をはじめとする鉄道駅における路線バスの運行（乗降場所やダイヤ等）に関する案内やサインの整備を進めるなど、交通事業者間での連携した取組を推進する。
事業概要	【整備イメージ】   
実施主体	自治体、バス事業者、鉄道事業者
実施予定期間	令和8年度以降
自治体支援内容	交通事業者の利便性向上に関する取組への支援

事業概要⑧ 航路と離島内交通手段の接続、離島交通の利便性向上

対象地域・路線	宇久、黒島島内の交通
目的・ねらい	宇久や黒島における既存交通の見直しや新たな交通モード導入等と連動して、離島航路と離島側の交通手段との円滑な接続を図るなど、離島交通の利便性向上を図る。
事業概要	【宇久】 ・宇久島において検討するライドシェア（自家用有償旅客運送）の導入を含む島内交通の在り方検討において、ダイヤ検討時に宇久と本土等を連絡するフェリーとの乗換、乗継を踏まえたダイヤの設定を行うなど、利便性向上を図る。 【黒島】 ・自家用有償旅客運送導入のサービスデザイン時に、特にニーズの大きい初発の相浦行、終発の相浦発との接続の確保や、日中の島民・観光客の輸送などに乗継が円滑にできるように時間調整を行うなど、利便性向上を図る。  
実施主体	島内交通の事業者等
実施予定期間	令和8年度以降
自治体支援内容	フェリー事業者とのダイヤ調整等の支援 一体的な情報提供の枠組検討

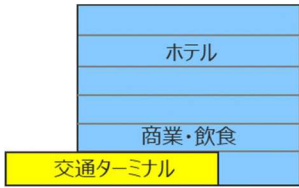
事業概要⑨ パークアンドライド施設の整備・充実

対象地域・路線	鉄道駅周辺
実施概要	鉄道駅（早岐・日宇・左石等）の周辺開発等に合わせて、鉄道駅や主要バス停留所までの自家用車移動の利便性を高めるため、民間活力の導入も図りながらパークアンドライド施設の整備・充実を適宜実施する。 【導入イメージ】  
実施主体	民間事業者、自治体
実施予定期間	令和8年度以降
自治体支援内容	施設整備の支援

事業概要⑩ 運転士不足への対応、労働環境の改善

対象地域・路線	区域全域																
実施概要	採用後のキャリア形成の観点からの人材募集の工夫をはじめ、官民連携により運転士確保の取組みを推進する。また、ダイヤの見直しや一部路線の再編等により、需要に見合ったサービス供給へと適正化することにより、事業者における要員不足を解消するとともに、収益性の高い事業環境の構築や労働環境の改善を行い、従業員の処遇改善を図る。   出典：西肥自動車 出典：させぼバス 運転士確保に向けた課題と打ち手 <table><tr><th></th><th>採用</th><th>育成</th><th>退職・途中離職</th></tr><tr><td>現状</td><td> - 求職者からの応募数減少、採用できるまでに至らない - 求職者からの認知度が低い </td><td> - 入社後に管理職を目指す人が減少 </td><td> - 健康や家庭事情の理由により、想定以上に離職者が増加 - 社員ニーズの多様化 - 途中離職者の増加 </td></tr><tr><td>既存打ち手</td><td> - ターゲット拡大 ✓ 平戸・伊万里への採用エリア拡大 ✓ 自動車学校へのアプローチ ✓ 20歳以下の若年層へのアプローチ - 体験試乗会の開催、ハローワーク説明会への参加 - 応募要件の緩和 </td><td> - </td><td> - 労働組合との労働時間に係る調整 - 待遇改善の実施 </td></tr><tr><td>課題</td><td> - 運転士＝過酷な労働環境という悪いイメージを求職者に持たれている（実際に勤務形態等の労働環境は厳しい） - 求職者からの認知度が低い </td><td> - 管理職の待遇（給与、社内での立場など）が魅力的ではない </td><td> - 勤務形態や処遇などの労働環境が良くない - 柔軟に働き方を選択できない ✓ 残業時間が増加しても稼ぎたい ✓ 仕事と家庭（育児など）の両立 </td></tr></table> 打ち手方向性 魅力ある職場環境整備（勤務形態や職場施設の労働環境改善、柔軟に働き方を選択できる制度の整備、若手が挑戦できる仕組み作り） キャリアパス構築（生涯運転士、事務職から運転士、運転士から管理職など） 認知向上、イメージ改善に向けた情報発信		採用	育成	退職・途中離職	現状	- 求職者からの応募数減少、採用できるまでに至らない - 求職者からの認知度が低い	入社後に管理職を目指す人が減少	- 健康や家庭事情の理由により、想定以上に離職者が増加 - 社員ニーズの多様化 - 途中離職者の増加	既存打ち手	- ターゲット拡大 ✓ 平戸・伊万里への採用エリア拡大 ✓ 自動車学校へのアプローチ ✓ 20歳以下の若年層へのアプローチ - 体験試乗会の開催、ハローワーク説明会への参加 - 応募要件の緩和	-	- 労働組合との労働時間に係る調整 - 待遇改善の実施	課題	- 運転士＝過酷な労働環境という悪いイメージを求職者に持たれている（実際に勤務形態等の労働環境は厳しい） - 求職者からの認知度が低い	管理職の待遇（給与、社内での立場など）が魅力的ではない	- 勤務形態や処遇などの労働環境が良くない - 柔軟に働き方を選択できない ✓ 残業時間が増加しても稼ぎたい ✓ 仕事と家庭（育児など）の両立
	採用	育成	退職・途中離職														
現状	- 求職者からの応募数減少、採用できるまでに至らない - 求職者からの認知度が低い	入社後に管理職を目指す人が減少	- 健康や家庭事情の理由により、想定以上に離職者が増加 - 社員ニーズの多様化 - 途中離職者の増加														
既存打ち手	- ターゲット拡大 ✓ 平戸・伊万里への採用エリア拡大 ✓ 自動車学校へのアプローチ ✓ 20歳以下の若年層へのアプローチ - 体験試乗会の開催、ハローワーク説明会への参加 - 応募要件の緩和	-	- 労働組合との労働時間に係る調整 - 待遇改善の実施														
課題	- 運転士＝過酷な労働環境という悪いイメージを求職者に持たれている（実際に勤務形態等の労働環境は厳しい） - 求職者からの認知度が低い	管理職の待遇（給与、社内での立場など）が魅力的ではない	- 勤務形態や処遇などの労働環境が良くない - 柔軟に働き方を選択できない ✓ 残業時間が増加しても稼ぎたい ✓ 仕事と家庭（育児など）の両立														
実施主体	バス事業者、自治体 ※官民連携																
実施予定期間	令和7年度以降																
自治体支援内容	官民連携による運転士確保の支援																

事業概要⑪ アセット有効活用による結節点整備・財務改善

対象地域・路線	佐世保駅前、矢峰営業所、黒髪営業所
目的・ねらい	佐世保駅前や矢峰営業所、黒髪営業所等において、交通結節点機能の強化及び交通事業の収益力強化等を図る観点から、市所有の交通資産の民間活用による不動産開発の導入、乗換・乗継機能や車庫・転回場機能の充実等に向けた検討を行う。
事業概要	○事業の概要 路線再編等によって交通結節点が担う役割の重要性は益々高まる。既存施設老朽化による再整備等の対応が必要な状況も踏まえ、市有地を有効活用した、民間活力導入によるバスターミナル整備や、民間事業者の誘致等による乗り継ぎ拠点機能の強化、また、これらを活用した交通事業者の財務体質の改善を図ることを目的とし、その活用について研究・検討を行う。 【佐世保駅前】 例：下層部はバスターミナル及び小規模な商業・飲食、上層部はホテル等として利活用など   【矢峰営業所】 例：敷地北側は、車両基地及び転回場、幹線道路側に位置する敷地南側は、立地を活かした飲食や物販等のロードサイドショップ、又は住宅、物流倉庫などの民間事業者の誘致、利活用など  【黒髪営業所】 例：敷地東側は、車両基地及び転回場、敷地西側は、商業・飲食などの民間事業者の誘致、利活用など 
実施主体	自治体、バス事業者
実施予定期間	令和8年度以降（調整が整い次第、実施）
自治体支援内容	交通結節点の整備に係る支援、民間事業者の誘致支援等

事業概要⑫ 地域公共交通事業を継続的に支える制度の研究

対象地域・路線	区域全域
実施概要	対象地区を運行するバス・鉄道等の地域公共交通事業に係る持続可能性を担保するためのしくみとして、エリア一括協定運行など、官民連携による新たな支援策等についての検討、研究を実施する。 【導入イメージ】 出典：国土交通省
実施主体	自治体、バス事業者、鉄道事業者
実施予定期間	令和8年度以降
自治体支援内容	官民連携による支援策等についての検討、研究

事業概要⑬ 佐世保駅前におけるわかりやすい情報提供等の推進

対象地域・路線	佐世保駅前等
目的・ねらい	観光客等の来訪者に対する、地区内の公共交通についてのわかりやすい情報提供のため、佐世保駅前において、わかりやすい乗場案内やサイン表示等の設置、デジタルサイネージの改善等を図るとともに、バス路線再編に合せた乗降場所の必要な見直しについて、事業者間の連携により推進する。
事業概要	【整備イメージ】  出典：西肥自動車ホームページ
実施主体	自治体、バス事業者、鉄道事業者
実施予定期間	令和8年度以降
自治体支援内容	設備調達に係る支援等

事業概要⑭ バスロケーションシステムの利用促進

基本方針	利用者利便性向上・利用促進
施策	利用者・来訪者に対するわかりやすい情報提供の充実
事業名称	バスロケーションシステムの利用促進
対象地域・路線	基幹交通及び補完交通のバス路線
目的・ねらい	バスの利用促進を図る観点から、これまで整備されてきたバスロケーションシステム（スマートバス停及び西肥バスナビ）の利用促進を図る。
事業概要	【整備イメージ】  出典：西肥自動車ホームページ
実施主体	バス事業者、自治体
実施予定期間	令和8年度以降
自治体支援内容	利用促進に係る支援

事業概要⑮ 低床車両や低燃費車両※1等の導入促進

対象地域・路線	バス路線全域
実施概要	車椅子やベビーカーでの乗車もしやすい低床バスの導入や車内での固定ベルトの設置、脱炭素社会に対応した低燃費のバスの導入推進を図る。 ※1 国土交通省「新燃費基準バス6.52km/L（現行の基準と比較して、約14.3%の基準強化）」 出典：西肥バスホームページ
実施主体	バス事業者、自治体
実施予定期間	令和7年度以降（適宜実施）
自治体支援内容	車両導入に係る支援

事業概要⑯ バス停の乗り降りしやすい環境の整備

対象地域・路線	バス路線全域
実施概要	バスの乗り降りを円滑化するため、支障のある歩道や違法駐車が多い箇所を抽出し、対策を推進するなど、バス停の乗り降りしやすい環境の整備を推進する。 【導入イメージ】
実施主体	自治体、バス事業者、警察、道路管理者
実施予定期間	令和8年度以降
自治体支援内容	環境整備の支援

(3) 実施予定期間

事業名称	令和7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
① 「基幹交通」を担うバスネットワーク再編による効率化		大野を拠点とした路線再編			
		早岐を拠点とした路線再編			
② 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		需給バランスに応じた運行区間や本数の見直し			
③ 新たな車両転回場・乗務員休憩施設等の設置		大野での検討・整備			
		早岐での整備（段階的な整備を想定）			
④ 交通結節点を軸とした「補完交通」となるフィーダーサービスの充実		大野以北での路線再編			
		早岐以南での路線再編			
⑤ 多様なモードによる「生活交通」の充実		令和7年度新規5か所（既存路線の見直し等を踏まえて順次導入）			
⑥ 地域資源を有効活用した新たな移送サービス等の導入・検討	実証実験				
		本格運用			
⑦ 鉄道とバスの乗換・乗継利便性の向上		佐世保駅・佐々駅等でのサイン表示の改善等の順次実施			
⑧ 航路と離島内交通手段との円滑な接続、離島交通の利便性向上		離島内交通の検討・導入と連動したダイヤ調整等の実施			
⑨ パークアンドライド施設の整備・充実		駅前等における施設導入の推進			
⑩ 運転士不足への対応、労働環境の改善		運転士採用、労働環境改善に係る取組の推進			
⑪ アセット活用による交通結節点の整備・形成		矢峰営業所、黒髪営業所等での検討、導入			
⑫ 地域公共交通事業を継続的に支える制度の研究		今後導入すべき制度の研究			
⑬ 佐世保駅前におけるわかりやすい情報提供等の推進		サイン表示の改善等の順次実施			
⑭ バスロケーションシステムの利用促進		利用促進のためのPR等			
⑮ 低床車両や低燃費車両等の導入促進		低床車両、低燃費車両等の順次導入			
⑯ バス停の乗り降りしやすい環境の整備		必要となる環境整備の順次実施			

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}	10.4% (R2)	10.4%
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	10.4% (R2)	10.4%
	交通経営環境	運転士確保	バス運転士採用数 ^{※6}	±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

※4 各交通事業者における令和5年度決算時の当期純利益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な適正予算額が、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。

資料編

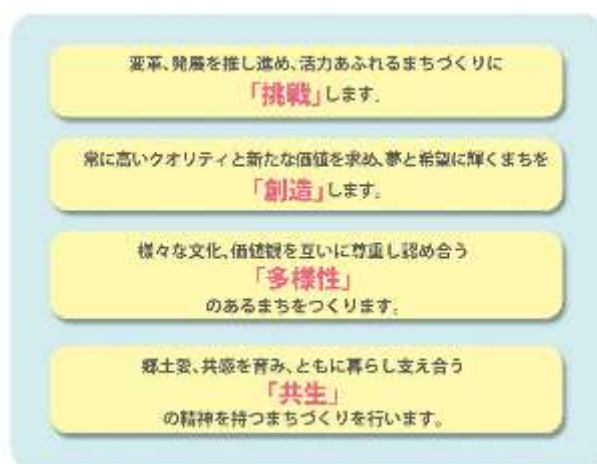
1. 関連計画について

(1) 総合計画

①第7次佐世保市総合計画（令和2年3月策定）

第7次佐世保市総合計画においては、「海風 薫り 世界へはばたく “キラっ都” “SASEBO” を将来のイメージとして、下記の基本理念、及び目標が設定されている。

総合計画の基本理念



総合計画における目指すべき目標



（出典）第7次佐世保市総合計画

②第7次佐々町総合計画（令和3年策定）

第7次佐々町総合計画においては、将来像を「暮らしたいばん！住むならさざ ～みんなが輝き、みんなで創るまち」とし、下記のような基本目標と戦略目標が設定されている。

施策体系



（出典）第7次佐々町総合計画

（２）都市計画マスタープラン

①佐世保市都市計画マスタープラン（令和３年策定）

令和３年策定の佐世保市都市計画マスタープランにおいては、地域の立地特性や都市機能集積に対応して３つの生活像（させば居住スタイル）を設定したうえで、取組の体系や都市空間形成イメージのもと、都市機能の誘導を図る拠点の整備と、拠点をつなぐ交通ネットワークの形成を図ることとしている。

公共交通に係る方針としては、佐世保駅周辺等における高次な都市サービス機能の集積、公共交通の利用促進、観光・リゾート核と市内各所の観光地相互の路線強化、持続可能なバス路線の構築、交通事業者の相互連携による取組、域内の交通不便地区の解消や移動環境の向上等が掲げられている。

将来像とライフスタイル

都心居住スタイル（都市核）

港を囲む佐世保駅心で、職住近接する都市型住居（マンション等）や佐世保らしい景色を楽しめる斜面住宅地に住み、佐世保の魅力を楽しめる暮らし。徒歩圏内に商業集積や総合病院、全市的な公共施設（文化等）が集積し、車がなくても歩いて便利に日常生活を送ることができる。

まちなか居住スタイル（市街地）

近くの拠点に集積する生活利便施設等を利用しながら、公共交通（鉄道やバス）を利用して都心の施設にもアクセスしやすい立地環境。地域内で歩いて暮らすことができ、適度にぎやかで静かな居住空間が特徴。

郊外居住スタイル（郊外）

海や山など豊かな自然に囲まれた静かな環境の中で、ゆとりある住宅に住み、地域で支えあいながら、自動車や公共交通（鉄道やバス）を利用して都心部や市街地に買い物や通院等に行ける暮らし。

都市・地域づくりの方針

【取組の体系】

<都市づくりの基本方針>

拠点都市としての活力と快適な生活を維持・向上する都市づくり

基本方針 1 九州北西部の拠点として、活力のある産業・観光により、にぎわいのある都市をつくる

方針 1-1 拠点都市にふさわしい活力と魅力ある中心市街地をつくる

方針 1-2 活発な産業・観光交流を支える都市基盤をつくる

基本方針 2 子どもから高齢者まで安全で快適に暮らせる都市をつくる

方針 2-1 将来にわたって快適に暮らせる都市基盤をつくる

方針 2-2 災害に強く、安全に暮らせる都市基盤をつくる

基本方針 3 既存の都市基盤を有効活用し、環境にやさしく持続可能な都市をつくる

方針 3-1 既存の都市基盤を有効に活かす

方針 3-2 自然と環境にやさしい都市基盤をつくる

基本方針 4 特色ある自然や景観を守り、活かした佐世保らしい都市をつくる

方針 4-1 佐世保らしい自然環境を守り活かす

方針 4-2 佐世保らしさが感じられる市街地環境をつくる

<地域づくりの基本方針>

市民とともに、地域の個性を伸ばし、住み続けることができる地域づくり

基本方針 1 身近な地域コミュニティの中で支え合い、住み続けることができる地域をつくる

方針 1-1 身近な地域における生活利便性を維持する

方針 1-2 地域コミュニティの維持に資する住まいの場をつくる

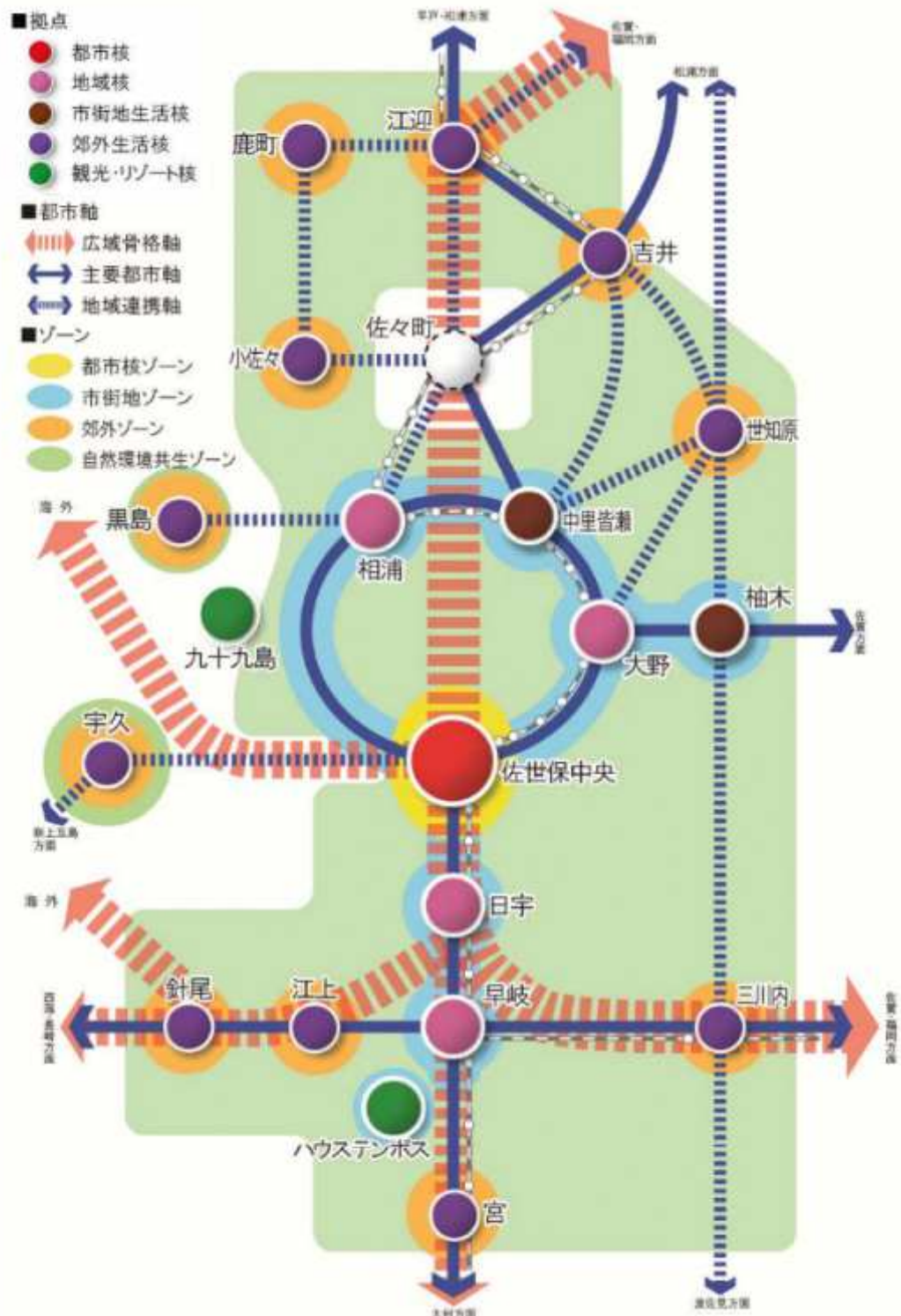
基本方針 2 地域資源を守り活かし、住民との協働により愛着のある地域をつくる

方針 2-1 多様な地域資源を守り、活かし、活発な交流を促す

方針 2-2 地域が主体となった地域づくりを進める

（出典）佐世保市都市計画マスタープラン

都市空間の形成イメージ



(出典) 佐世保市都市計画マスタープラン

地域公共交通に係る方針等

<都市づくりの基本方針>

方針1-1：拠点都市にふさわしい活力と魅力ある中心市街地をつくる

（１）にぎわいと多様な産業を創出する高次都市機能の強化

① 佐世保駅、中心商店街、市役所を含む一帯の中心市街地を都市核と位置づけ、広域的な交流に資する集客施設をはじめ高次な都市サービス機能の重点的な配置を促進し、公民連携による都市再生を進めていきます。

（４）公民連携による駐車場、駐輪場の確保

① 中心市街地における円滑な道路交通の確保のため、駐車場附置義務条例の適切な運用を進めるとともに、公共交通の利用促進にも配慮しつつ、駐車場や駐輪場を適切に配置・誘導していきます。また、適切な駐輪場利用に向け、違法駐輪対策などのソフト施策を検討します。

方針1-2：活発な産業・観光交流を支える都市基盤をつくる

（５）都市観光ルートの形成

① 市域の観光地を円滑に回遊できる交通ネットワークとして、観光・リゾート核と市内各所の観光地相互の路線強化や、観光地へのアクセス向上に資する道路整備を促進します。

方針2-1：将来にわたって快適に暮らせる都市基盤をつくる

（３）円滑な移動を支える幹線道路ネットワークの整備

① 都市間連携や都市の一体性の確保のため、公共交通網との連携を重視しながら、都市間の移動や都市核や地域核、生活核間の連携強化に寄与する幹線道路網の整備を促進します。

（４）基幹的な公共交通機関の利用促進

① まちづくりの軸となる利便性の高い公共交通網を形成するため、バス路線においては、利用状況や受給バランスを考慮した運行本数やダイヤの設定、乗合タクシー等への転換を含めた路線検討など、将来にわたって持続可能なバス路線の構築に向け取り組みます。

② 鉄道・バス・定期航路など交通事業者の相互連携による取組（複数モード間の乗継・乗換を考慮したダイヤ調整や集客、利便性向上策など）に対して支援を行います。

<地域づくりの基本方針>

方針1-1：身近な地域における生活利便性を維持する

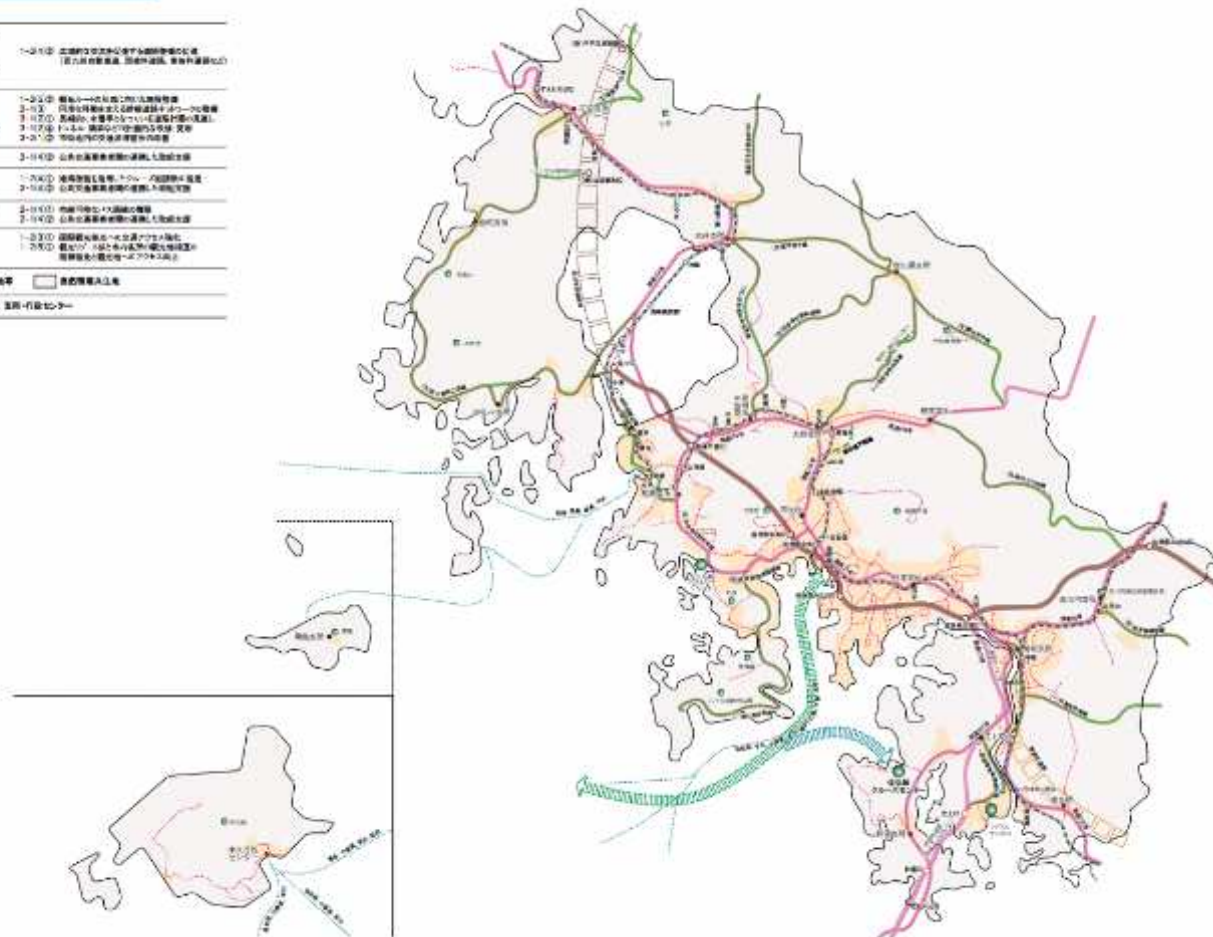
（２）地域内の円滑な移動を支える交通機能の充実

① 交通事業者・地域・行政の三者連携のもと、予約制乗合タクシー等の新たな交通手段の導入を通じて、域内の交通不便地区の解消や移動環境の向上に取り組みます。

（出典）佐世保市都市計画マスタープラン

交通基盤整備の方針

交通施設整備の方針図



(出典) 佐世保市都市計画マスタープラン

②佐々町都市計画マスタープラン（令和４年策定）

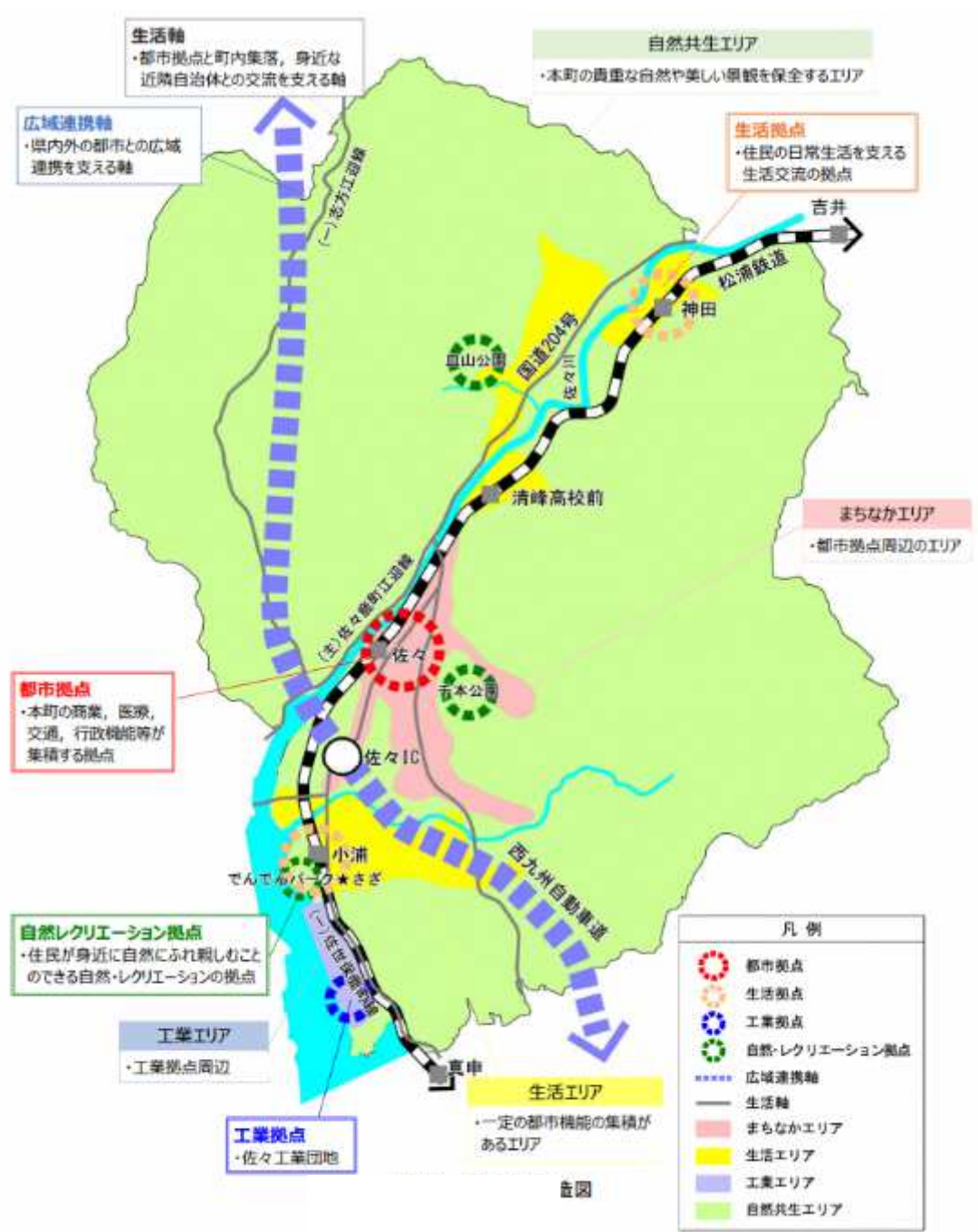
令和４年策定の佐々町都市計画マスタープランにおいては、下記の将来都市像やまちづくり方針のもと、公共交通関連については、公共交通機関として利用を促進、移動が困難な高齢者などの交通支援を検討等が掲げられている。

将来都市像とまちづくり方針



（出典）佐々町都市計画マスタープラン

将来都市構造図



(出典) 佐々町都市計画マスタープラン

地域公共交通に係る方針

(2) 道路・交通の方針

1) 道路・交通の基本的な考え方

●公共交通の維持・充実と新たな交通体系の検討

・本町には鉄道とバス路線が通っており、運行本数も比較的多くなっています。これらの公共交通の利便性を維持・充実させていくとともに、公共交通が不便な地域における交通環境の維持・改善について、地域のニーズを踏まえながら検討します。

2) 道路交通の方針

●公共交通の維持・充実と新たな交通体系の検討

・松浦鉄道やバス路線について、地域の重要な公共交通機関として利用を促進するとともに、土地利用の施策と連携し沿線における居住を促進することで、維持発展を図ります。

・各集落における生活が維持できるよう、移動が困難な高齢者などの交通支援を検討します。

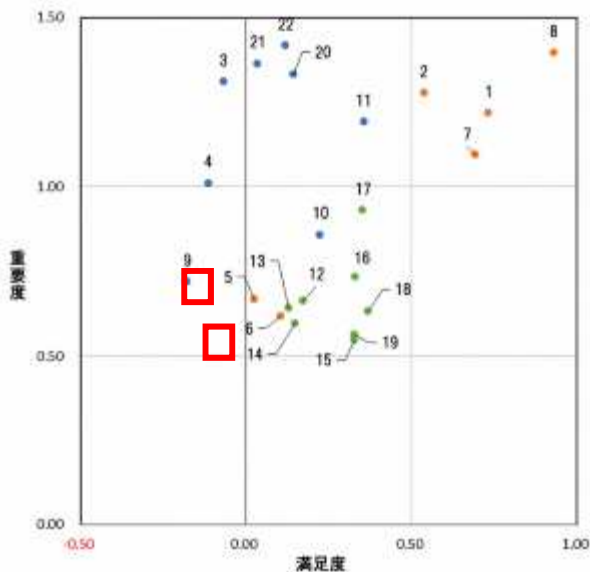
(出典) 佐々町都市計画マスタープラン

佐々町では、都市計画マスタープラン策定にあたり町民アンケート調査（令和2年9月実施）を実施している。公共交通に関しては、「列車やバスの運行本数」や「バスの運行ルート」について、重要度、満足度とも比較的低い評価となっている一方、「バスや鉄道などが利用しやすく、どこへでも出かけやすいまち」との回答が4番目に多くなっており、公共交通の利便性の確保が求められているものと考えられる。

町民アンケート調査結果（都市計画マスタープラン）

【居住地区の満足度・重要度】

道路	1	幹線道路の状況	公園 緑地	12	身近な公園や広場の状況
	2	最近な生活道路の状況		13	様々な利用ができる大規模な公園や広場の状況
	3	歩車道の分離や防犯灯の設置など交通安全対策の状況		14	水辺や川辺の親水空間の状況
	4	道路のバリアフリー化の状況		15	まちなかの緑化の状況
公共交通	5	列車やバスの運行本数	自然 環境	16	自然環境の保全の状況
	6	バスの運行ルート		17	河川などの水質保全の状況
下水	7	公共下水道や排水路の状況	風貌	18	崖地などの里山景観の保全の状況
買物 環境	8	日用品の買い物の利便性		19	屋外広告物の乱立を防止するなど、秩序ある景観づくりの状況
住宅	9	老朽危険家屋の撤去や利用用途などの空き家対策	防災	20	浸水などの水害への対策の状況
	10	介護・福祉施設への通所の利便性		21	土砂災害への対策の状況
医療 福祉	11	病院や診療所への通院の利便性		22	災害時の避難所や避難路の確保状況

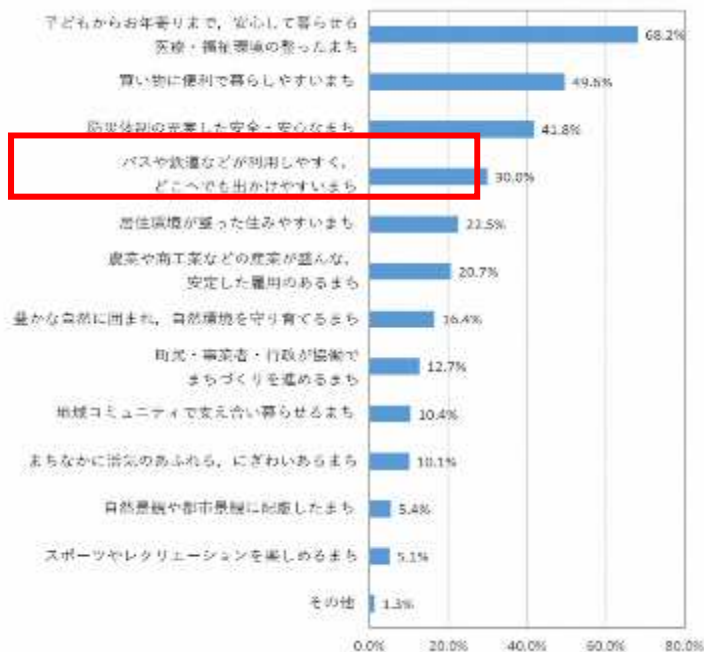


【満足度・重要度のポイント算出について】

・1～22の各項目について、満足度、重要度それぞれに、マイナス2点～プラス2点の5段階での評価を行ってもらい、下記の算式から評価の平均点を算出したもの

評価点の平均点＝各段階毎の（評価点×回答数）の合計÷有効回答数

【佐々町の将来像】



（出典）佐々町都市計画マスタープラン

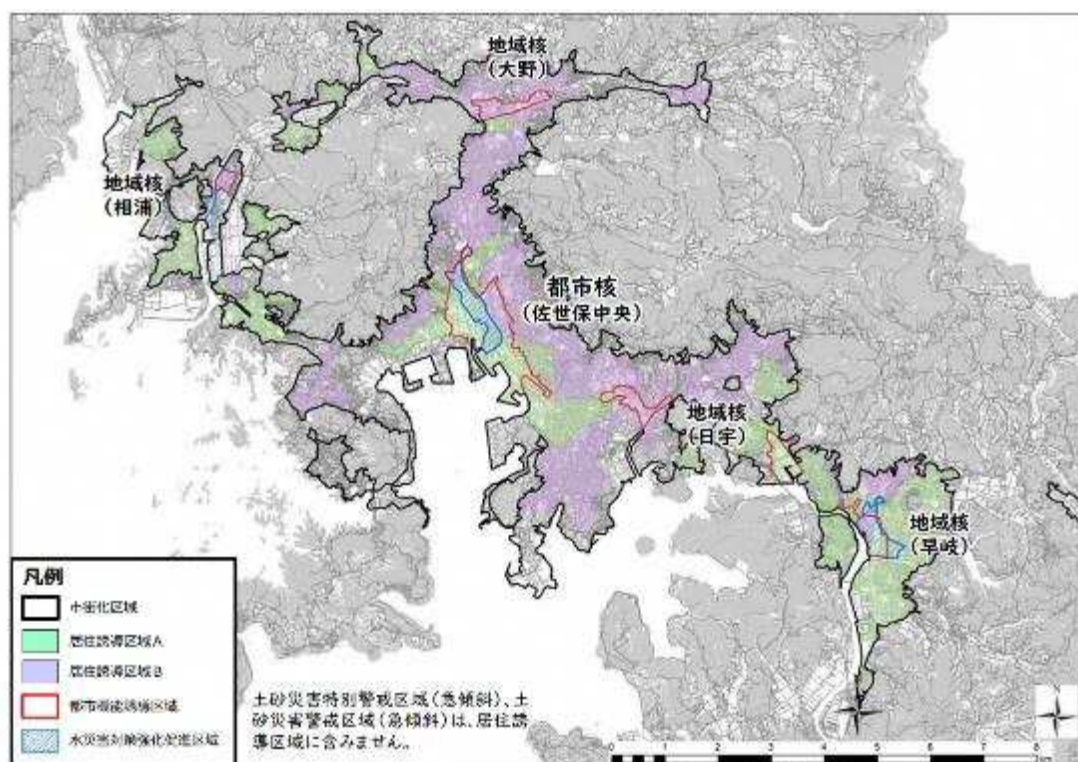
（３）立地適正化計画

①佐世保市立地適正化計画（令和５年策定）

令和５年策定の佐世保市立地適正化計画においては、佐世保市都市計画マスタープランを踏まえ、市街化区域を対象として、「居住誘導区域」や「都市機能誘導区域」が設定されている。都市機能誘導区域としては、都市核では佐世保中央（まちなか）、地域核では相浦、大野、日宇、早岐に設定されている。

公共交通に関しては、コンパクト・プラス・ネットワークの都市形成を図るため、都市核や地域核といった拠点の再生と合わせ公共交通機関等による持続可能で効率的なネットワークの構築が重要であるとされており、誘導政策として、「佐世保駅周辺バスタプロジェクト（仮）」や「地域核における交通結節機能と都市機能の再編整備」が掲載されている。

居住誘導区域、都市機能誘導区域等



居住誘導区域	・一定エリアにおいて人口密度を確保し、居住者の生活の利便性を保つために 必要なサービスやコミュニティの維持を図るように居住を誘導する区域 ・生活に必要な商店や病院、子育て、福祉施設、行政機能等が集積し、バス停等からの距離が近く、将来（R17）の時点で一定の人口密度（40人/ha）が見込まれる範囲を対象に、災害リスクに配慮して居住誘導区域を設定
都市機能誘導区域	・商業、医療、福祉、子育て支援、教育、文化等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に集約し、生活サービスが効率的に提供されるようにするために設定する区域 ・都市計画マスタープランに定める「都市核」、「地域核」を対象に、居住誘導区域内で都市機能が集積している区域を「都市機能誘導区域」に設定
水災害対策強化促進区域	・拠点性が高い既成市街地の浸水想定区域には佐世保市独自の「水災害対策強化促進区域」を設定し、垂直避難ができる民間の施設再生の支援等、都市再生に併せた水災害に強いまちづくりを推進

（出典）佐世保市立地適正化計画

誘導施策 施策⑥：交通結節機能とまちの再編（仮称）

具体的な取組	概要	活用が想定される制度
持続可能な地域公共交通	地域にとって望ましく、持続可能な公共交通網の形成を図る。	地域公共交通計画
佐世保駅周辺バスタプロジェクト（仮）〔都市機能誘導区域〕	多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを、官民連携で整備するプロジェクト。MaaS・スマートシティとの連携、他の交通拠点との連携、新たなモビリティとの連携といった未来志向の取組や、防災・観光拠点としての機能強化等を検討する。	市街地再開発事業 都市・地域交通戦略推進事業
地域核における交通結節機能と都市機能の再編整備〔都市機能誘導区域〕	鉄道駅やバスターミナル機能などの再整備と周辺まちづくりの機運が醸成された場合、再開発事業等により誘導施設を含めた複合化と交通結節機能の向上について検討する。	市街地再開発事業 都市・地域交通戦略推進事業

（出典）佐世保市立地適正化計画

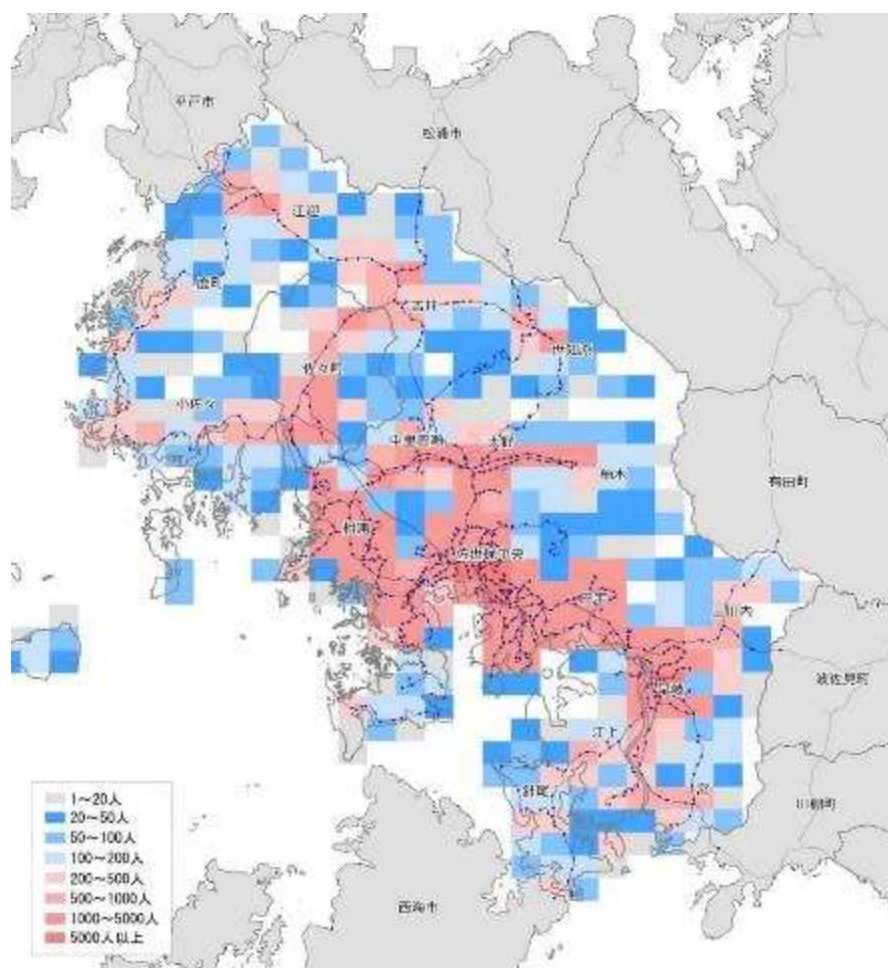
2. バス、鉄道に係るデータ分析

交通事業者（西肥自動車、させばバス、松浦鉄道）から令和5年6月における佐世保市内・佐々町内での運行路線の乗降に係る IC カードデータ等の提供を受けるとともに、対象区域を 1 km メッシュで区分することによって、地域別の乗降、利用状況に係る各種分析を実施した。

（1）メッシュ別の人口分布

メッシュ別の人口分布を以下に示した。比較的人口が多い地区において、バス路線や鉄道路線が設置されており、移動ニーズをカバーしていることがうかがえる。

人口分布（1 km メッシュ単位）



（出典）国勢調査データより作成

(2) 停留所・駅別の乗降動向

停留所・駅別の乗降客数の分布を以下に示した。

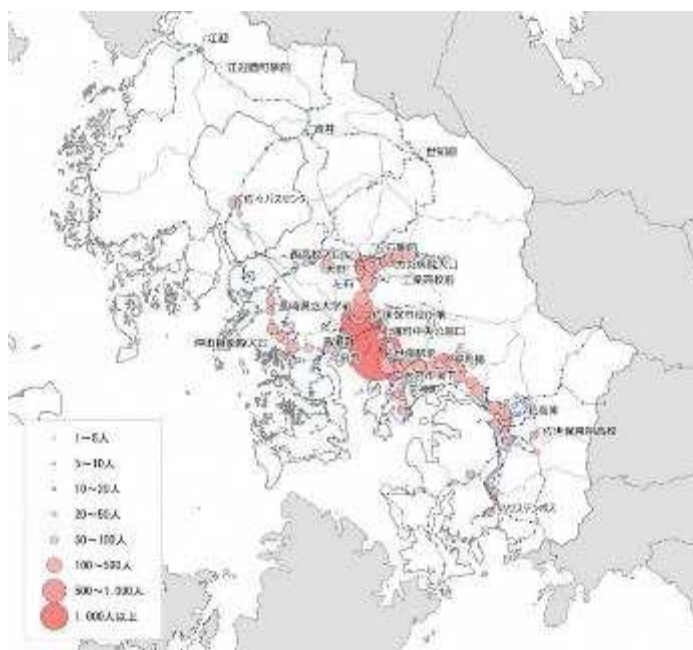
バスについては、特に乗降客数の多い停留所は佐世保市の中心部に集中している。北部では佐々バスセンターの乗降客数が比較的多く、交通の拠点となっていることがうかがえる。

松浦鉄道でも、佐世保駅等の佐世保市中心部の駅の乗降が多いが、大学駅や左石駅等の学校に近接する郊外部の駅の乗降も多く、通学等の移動に多く利用されている状況がうかがえる。

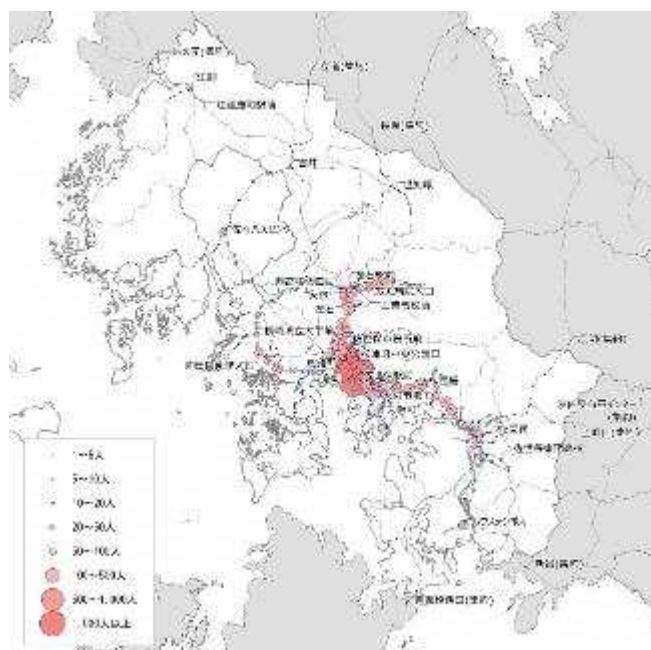
バス、松浦鉄道とも休日（土日）は平日の2／3程度の乗降の箇所が多いが、学校に近接するバス停・駅ではより減少率が多くなっている。

路線バス乗車数（2社合計）

【平日】



【土日】

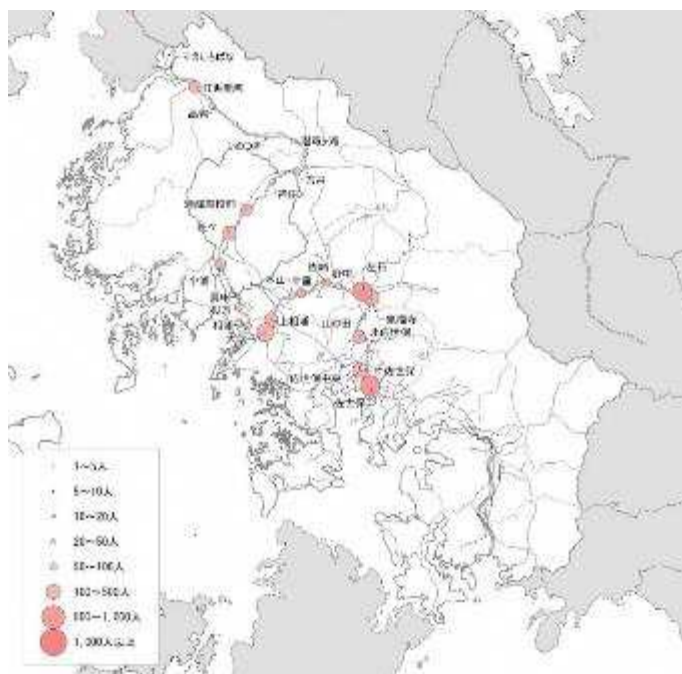


rank	停留所名	所在地	集約地域	路線バス合計			
				平日		土日	
				乗車 (人/日)	降車 (人/日)	乗車 (人/日)	降車 (人/日)
1	佐世保駅前	佐世保市	佐世保中央	3,665	3,544	2,428	2,325
2	京町	佐世保市	佐世保中央	2,794	2,439	1,744	1,599
3	松浦町(公園入口)	佐世保市	佐世保中央	1,872	1,946	1,036	1,117
4	島瀬町	佐世保市	佐世保中央	1,214	1,087	726	687
5	佐世保市役所前	佐世保市	佐世保中央	1,403	1,390	287	240
6	戸尾町	佐世保市	佐世保中央	906	938	614	632
7	俵町	佐世保市	佐世保中央	691	659	396	339
8	谷郷町	佐世保市	佐世保中央	717	767	299	300
9	大野	佐世保市	大野	701	462	368	267
10	左石	佐世保市	大野	545	575	319	351

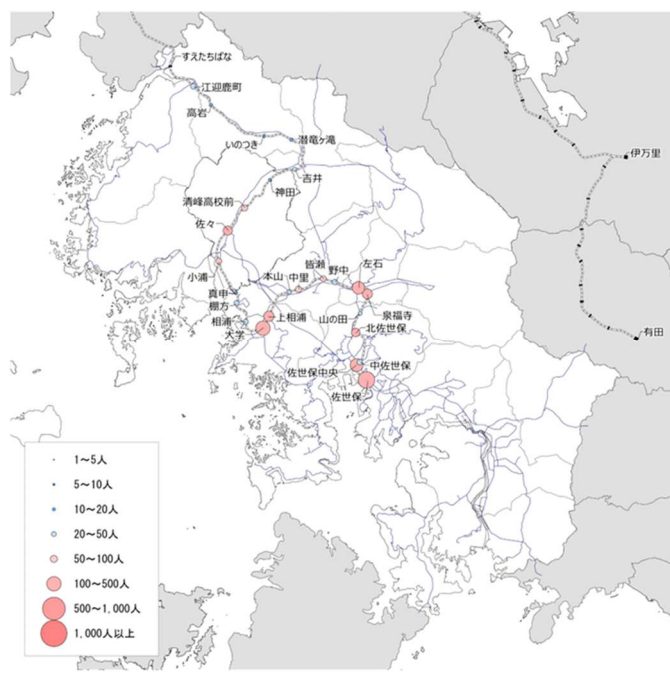
(出典) 事業者提供データより作成

松浦鉄道乗車数

【平日】



【土日】



rank	駅名	所在地	集約地域	松浦鉄道			
				平日		土日	
				乗車 (人/日)	降車 (人/日)	乗車 (人/日)	降車 (人/日)
1	佐世保	佐世保市	佐世保中央	559	527	406	378
2	大学	佐世保市	相浦	452	420	304	322
3	左石	佐世保市	大野	527	493	235	224
4	佐世保中央	佐世保市	佐世保中央	352	429	249	276
5	泉福寺	佐世保市	大野	370	373	150	149
6	上相浦	佐世保市	相浦	286	278	161	139
7	佐々	佐々町	(佐々町)	273	269	125	123
8	北佐世保	佐世保市	佐世保中央	233	231	110	107
9	清峰高校前	佐々町	(佐々町)	211	253	61	73
10	江迎鹿町	佐世保市	鹿町	210	201	48	45

(出典) 事業者提供データより作成

(3) メッシュ別の乗降動向

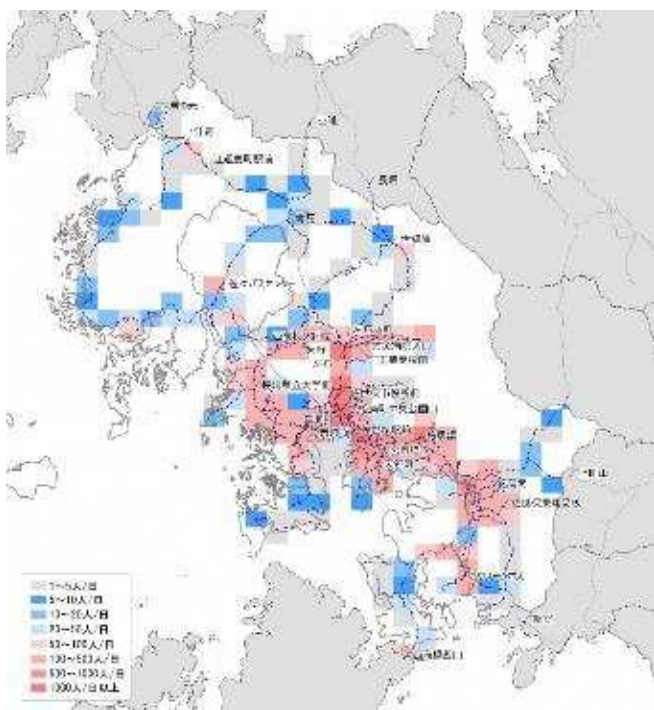
1km メッシュ別の乗降客数の分布を以下に示した。

バスについては、50人以上の乗降のあるメッシュは、主に相浦～佐世保市中心部～早岐のエリアに集中しており、郊外部においては、50人以下のメッシュが多く、5人以下のメッシュも多い。

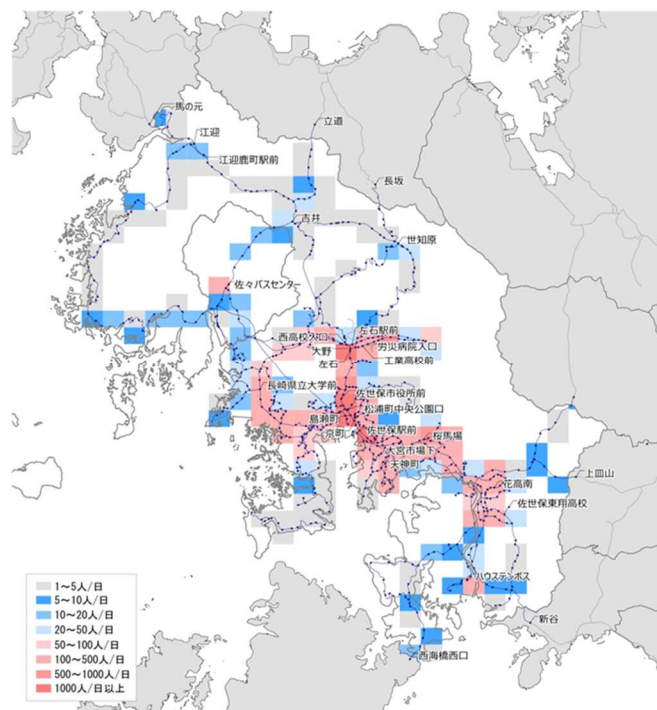
松浦鉄道はバスと比較してメッシュ間の差異は少なく、郊外部においても概ね50人以上である。

路線バス乗車数（2社合計、1km メッシュ単位での集計）

【平日】

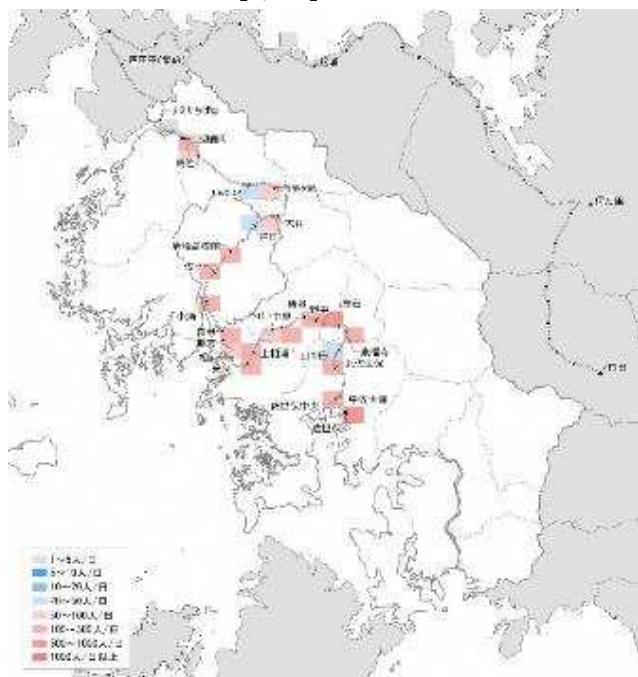


【土日】

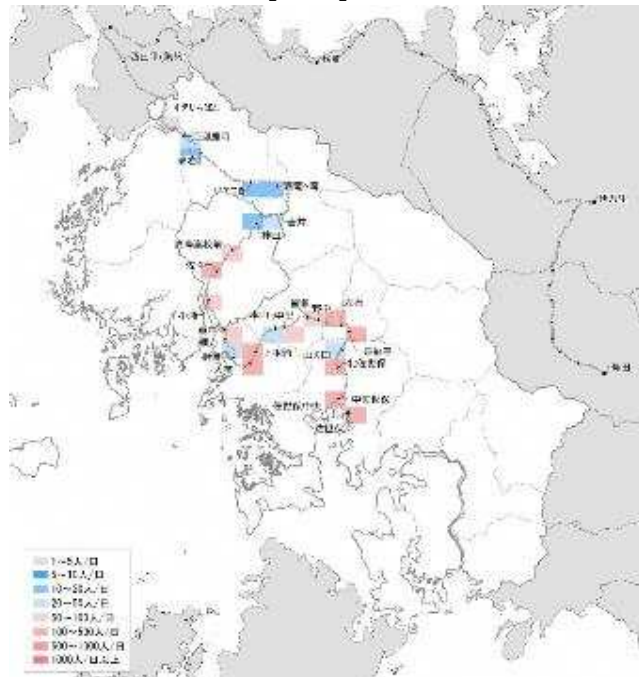


松浦鉄道乗車数（1km メッシュ単位での集計）

【平日】



【土日】



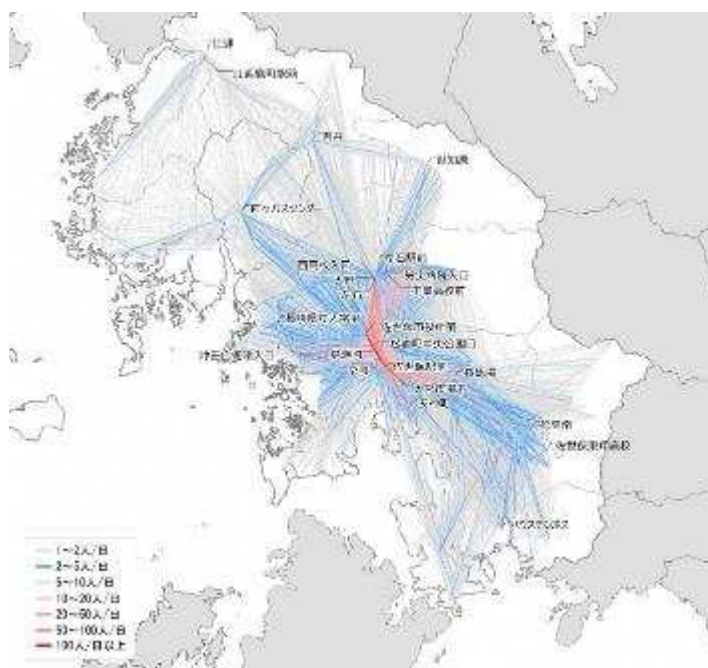
(4) 停留所・駅間の利用動向

路線バス及び鉄道の停留所・駅間の利用動向について以下に示した。

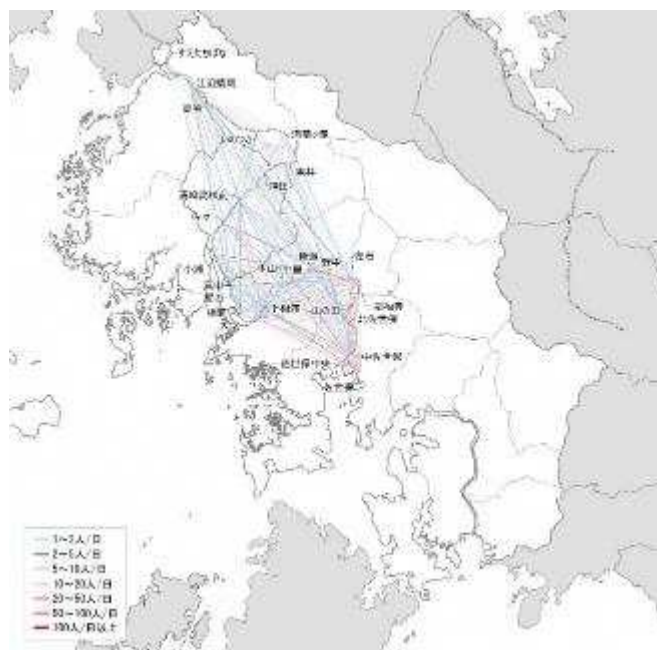
バスについては、区域内各地から世保市中心部への利用が多いことが見受けられるが、江迎、吉井、佐々バスセンター、世知原、早岐等の地域核や生活核に向かう利用も明確にみられ、こうした地区が地域における交通移動の拠点として機能している様子がうかがえる。

松浦鉄道についても、佐世保市中心部への利用が多いが、左石駅、大学駅等の中間駅への利用も多くみられる。

路線バス・停留所間の1日当たり利用者数(平日、2社合計)



松浦鉄道・駅間の1日当たり利用者数(平日)



rank	バス停		路線バス合計	
	乗車地	降車地	平日 (人/日)	土日 (人/日)
1	京町	佐世保駅前	213	149
2	佐世保駅前	京町	205	141
3	佐世保市役所前	佐世保駅前	275	64
4	佐世保駅前	佐世保市役所前	232	44
5	松浦町(公園入口)	佐世保駅前	135	111
6	佐世保駅前	大宮市場下	107	75
7	佐世保駅前	島瀬町	106	75
8	佐世保駅前	松浦町(公園入口)	93	83
9	佐世保市役所前	京町	131	28
10	島瀬町	佐世保駅前	85	65

rank	鉄道駅		松浦鉄道	
	乗車地	降車地	平日 (人/日)	土日 (人/日)
1	佐世保	大学	98	112
2	大学	佐世保	92	98
3	佐世保	左石	81	44
4	大学	佐世保中央	65	57
5	左石	佐世保	72	42
6	左石	大学	69	42
7	大学	左石	73	38
8	佐世保	上相浦	64	47
9	佐世保	泉福寺	72	39
10	佐世保中央	大学	51	59

(出典) 事業者提供データより作成

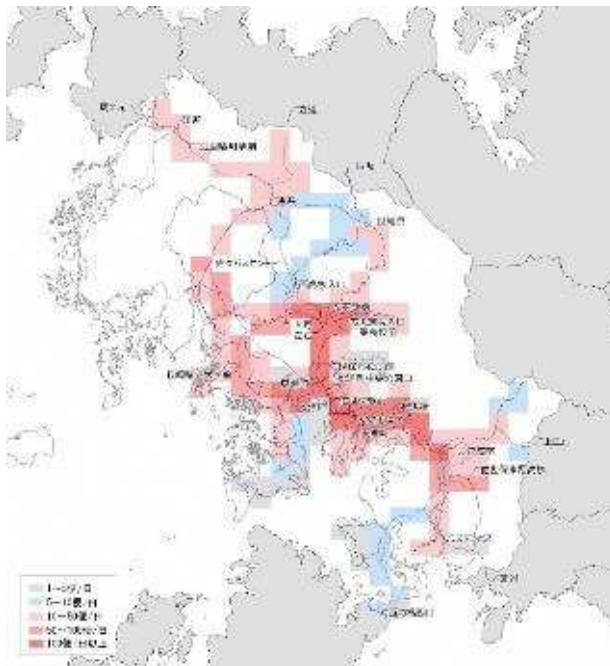
(5) メッシュ間の運行本数、乗車人数、1運行当たり乗車人数

路線バスにおける佐世保駅前周辺からの各メッシュへの運行本数、一方乗車人数をみると、相浦や大野より北部のエリアや早岐以南のエリアを中心に運行本数に比べて乗車人数が少なく、1運行当たり乗車人数が0.2人未満となっているメッシュが多い。

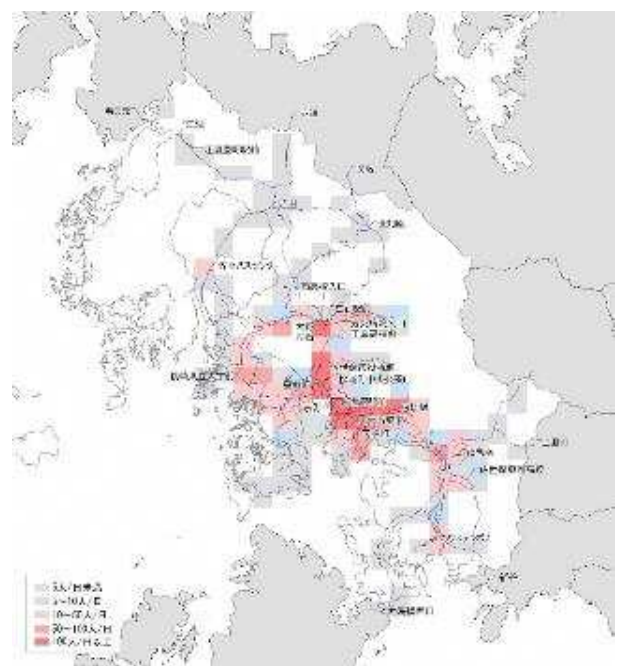
また、佐世保駅前周辺においても大宮～早岐間においては1運行当たり乗車人数が0.2～0.5人のエリアが多く、需要に対して供給が大きくなっている可能性がある。

佐世保駅前周辺からのメッシュ間の運行本数、乗車人数、1運行当たり乗車人数

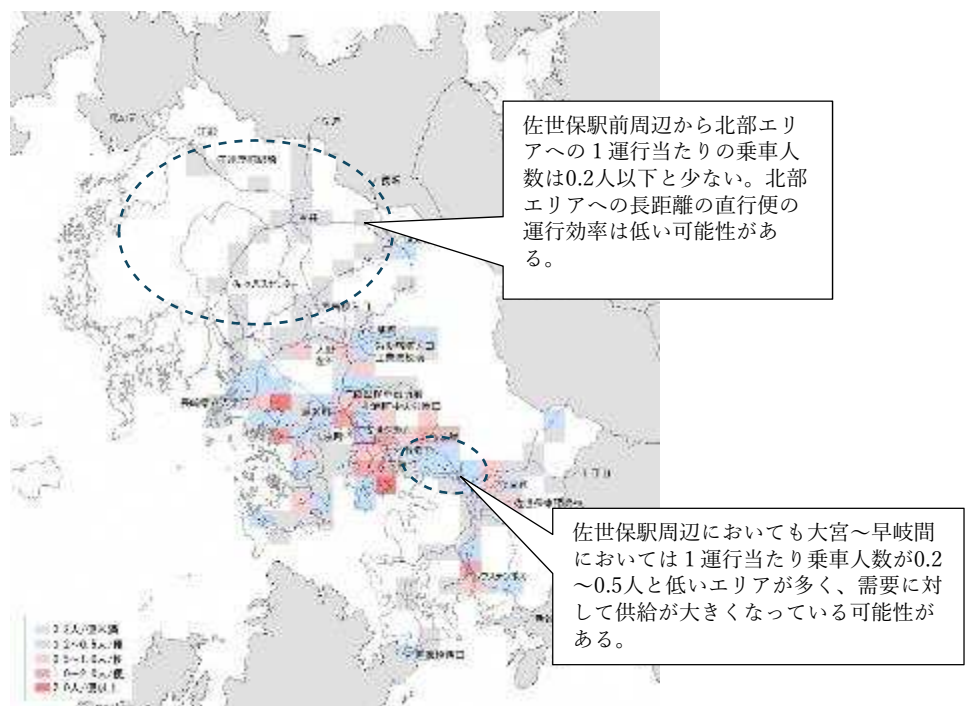
【メッシュ間運行本数】



【メッシュ間乗車人数】



【メッシュ間1運行当たり乗車人数】



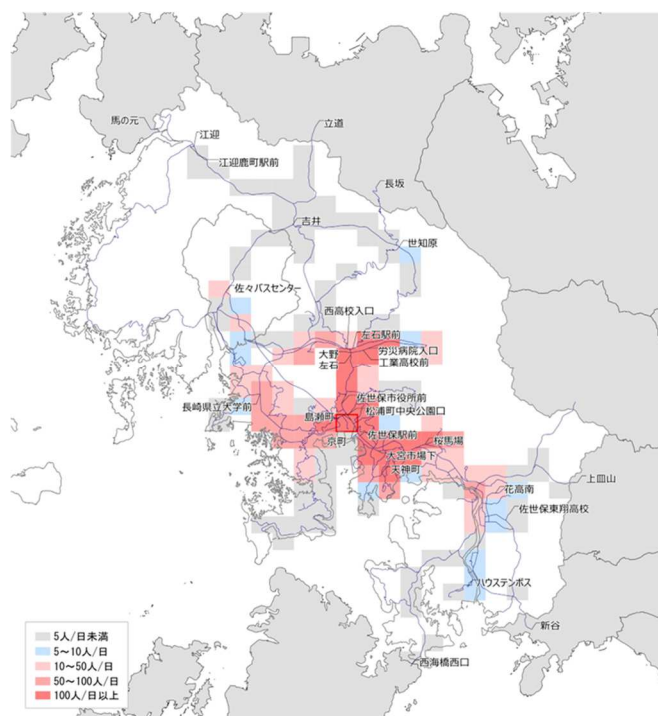
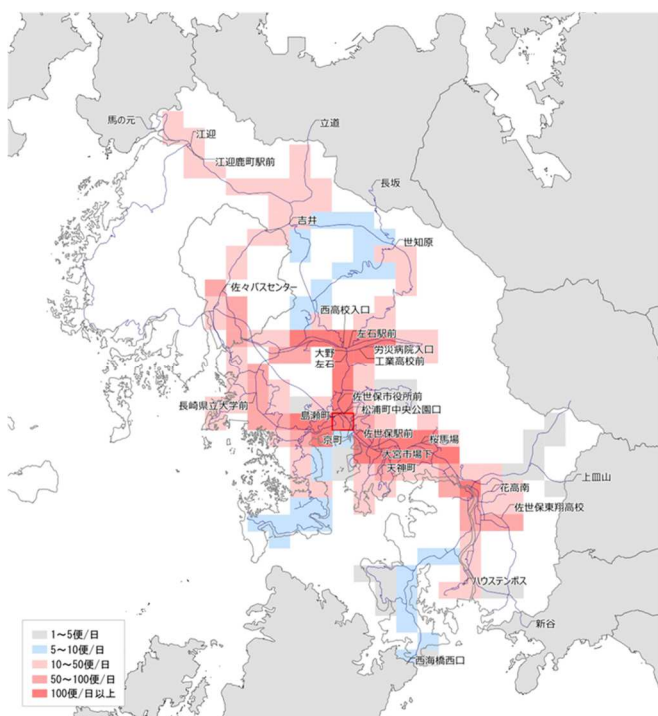
京町周辺からの各メッシュへの運行本数、一方乗車人数についても、相浦や大野より北部のエリアを中心に運行本数に比べて乗車人数が少なく、1運行当たり乗車人数が0.2人未満となっているメッシュが多い。

また、佐世保駅周辺においても大宮～早岐間においては1運行当たり乗車人数が0.2～0.5人のエリアが多く、需要に対して供給が大きくなっている可能性がある

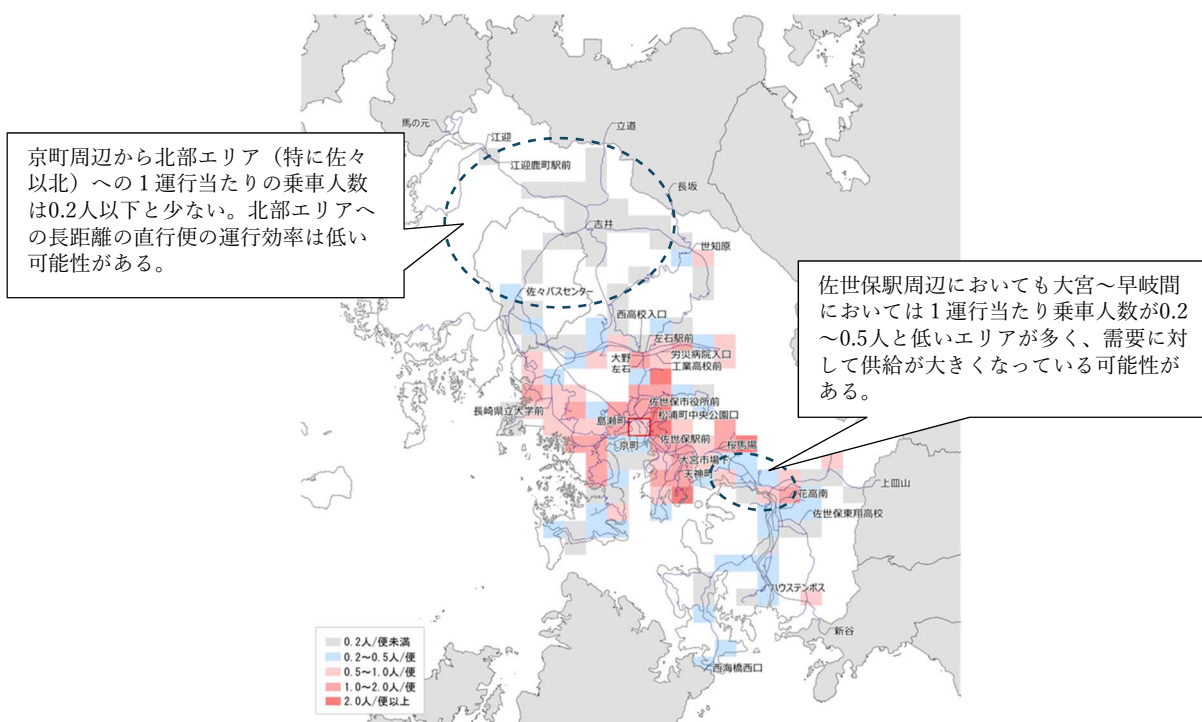
京町周辺からのメッシュ間の運行本数、乗車人数、1運行当たり乗車人数

【メッシュ間運行本数】

【メッシュ間乗車人数】



【メッシュ間1運行当たり乗車人数】



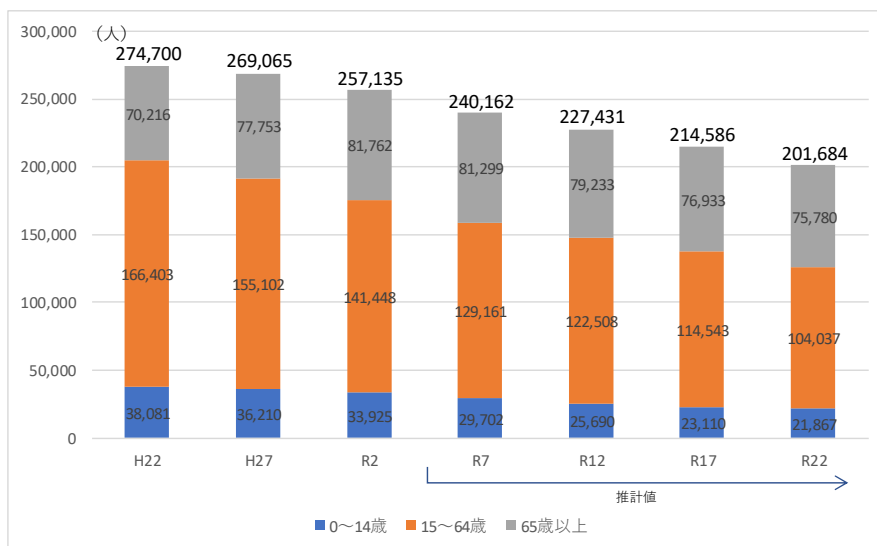
3. 公共交通を取り巻く環境変化等について

(1) 環境変化

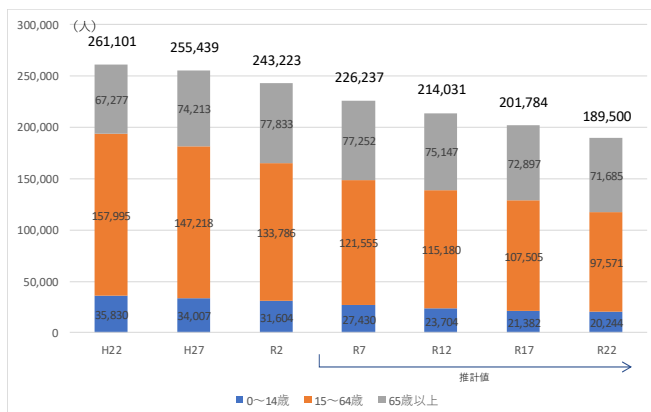
国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和17年には人口が21.5万人程度となることが予想され、令和7年と比較して約2.5万人減少することが見込まれる。また、15歳未満の年少人口比率は令和17年に10.8%まで減少し、少子化が進行すると予想されている。高齢者数は令和2年にピークに達し、その後減少に転じるが、高齢化率は、令和17年には35.9%まで上昇し、3人に1人が高齢者となるものと予想される。

人口減や少子化、高齢化の進行により、人々の移動需要が減少するとともに、働き手となりうる生産年齢人口の減少により、昨今問題化している労働力不足がより深刻になる可能性もある。

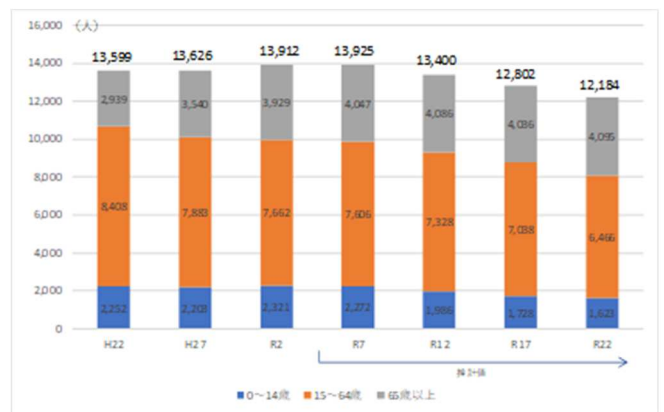
人口の将来推計（佐世保市及び佐々町の合計）



【佐世保市】



【佐々町】

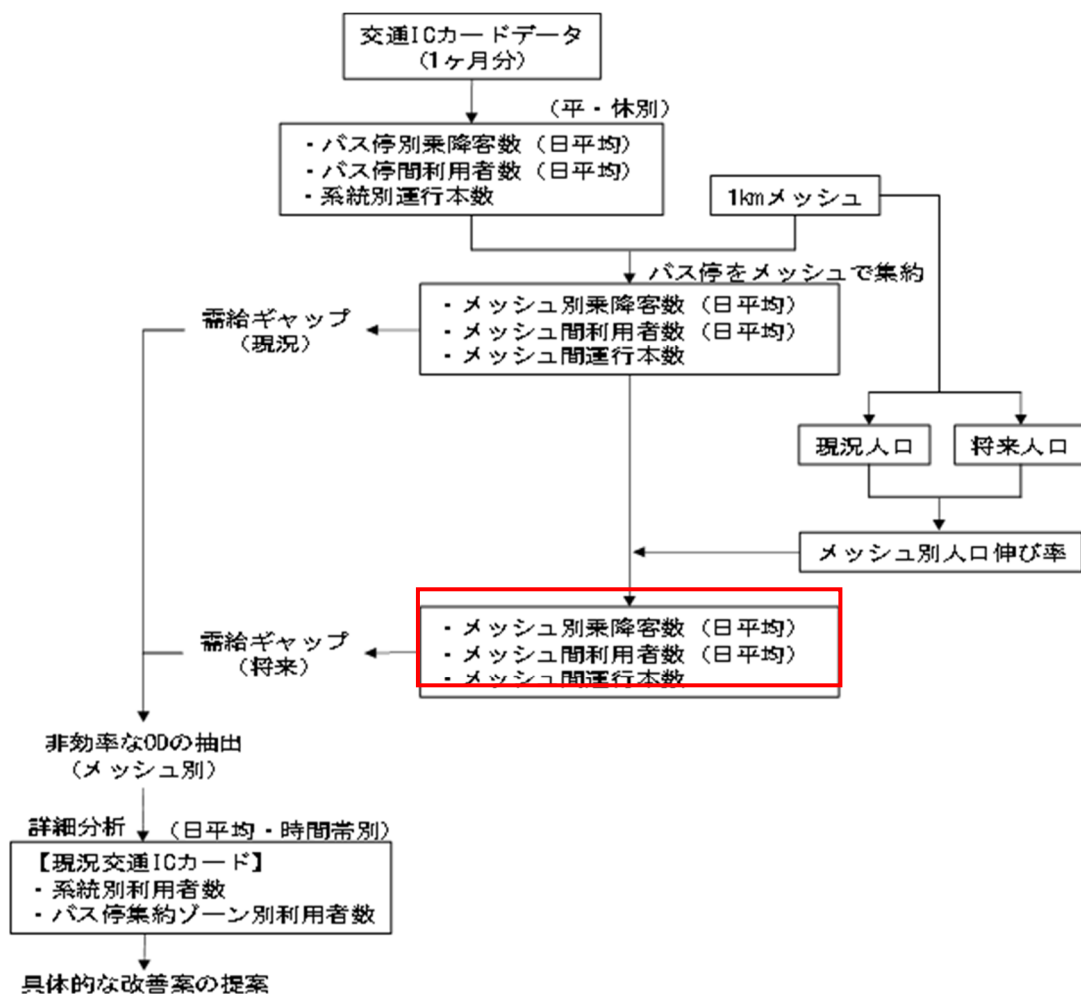


（出典）総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

(2) 乗合バスの将来需要推計

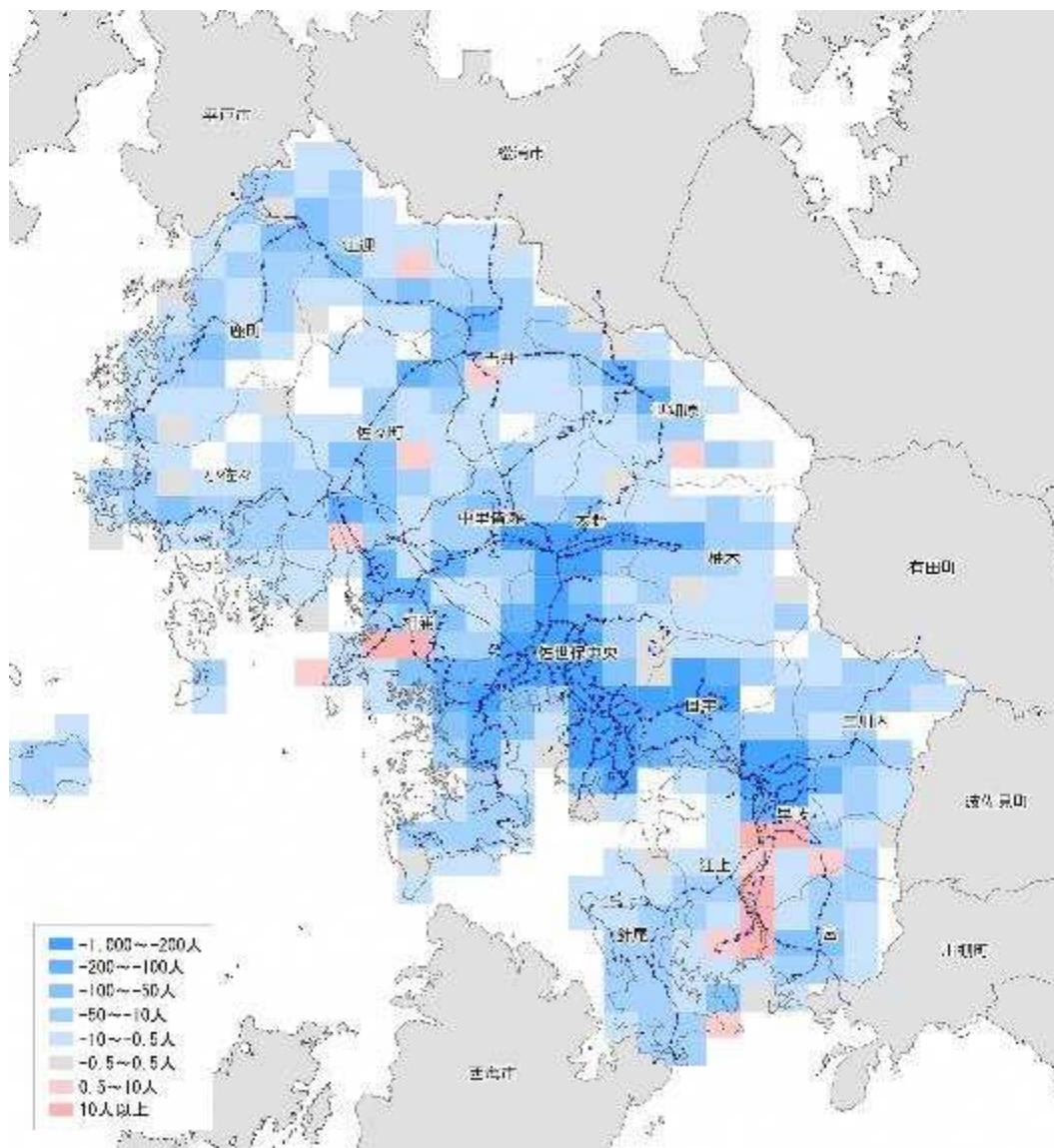
バス事業者から提供された交通 IC カードデータ（2023年6月の1ヶ月分）を用いて、1km メッシュごとのメッシュ内停留所における乗降客数の集約、及びメッシュ単位での将来人口推計を行い、メッシュ単位での将来乗降客数の推計を行った。

メッシュ単位での IC カードデータの集約・活用に係るフロー



なお、コーホート要因法によるメッシュ単位での人口推計の結果については、以下のとおり（2025年から2035年の増減数、増減率）であり、区域内の一部地区を除いた多くのメッシュにおいて今後人口は減少するものと推計されている。現状の60%以下（4割減以上）となるメッシュもあり、輸送の担い手である運転士が確保できなければ、今後はより不便地区対策等の必要性が高まる可能性もある。

人口増減数（2025年→2035年）



（出典）国勢調査データを用いた推計結果

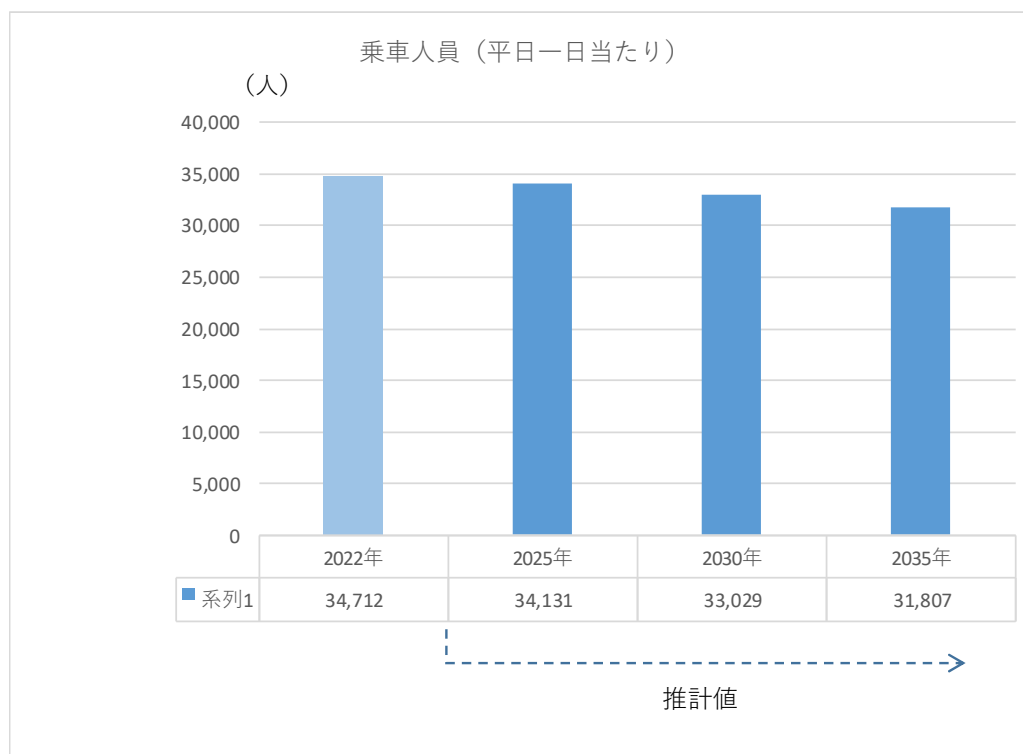
（参考）コーホート要因法とは

年齢別人口の加齢に伴って生ずる年々の変化をその要因（死亡、出生、人口移動等）を考慮して将来の人口を求める方法である。すでに生存する人口については、加齢とともに生ずる死亡、及び域外への移動を差し引いて将来の人口を求める。

2025年以降、2035年までのバス乗降者数推計値（メッシュ単位での推計値）の区域内での合計については以下のとおりである。

各メッシュの人口減少等の影響を踏まえ、2025年以降、継続して乗合バス乗降者数は減少する推計結果となっている。

乗合バスの将来需要推計

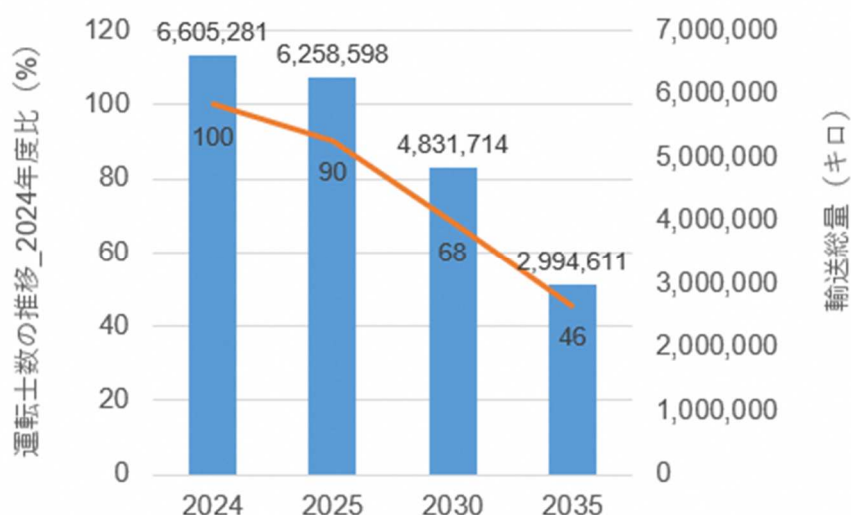


(3) 今後の運転士数の見通し等について

下表では、佐世保市・佐々町の乗合バス事業における実際の従業員データに基づく、運転士数の将来推移と、その運転士数から算出した供給可能な輸送総量（総実車走行キロ）を示す。

将来の運転士数について、成り行きでいくと2030年度には現在の約68%まで減少することが予測される。その場合、供給上限キロ（運転士数×1人あたり実車走行キロ）は約480万キロとなり、計画期間（2025年～2029年）の間で、現在の総実車走行キロ約660万キロから、約180万の総実車走行キロの削減が必要となる。

成り行きの場合の将来の運転士数と輸送総量の推移



(参考) バス運転者の推移及び今後の不足見込みについて(全国)

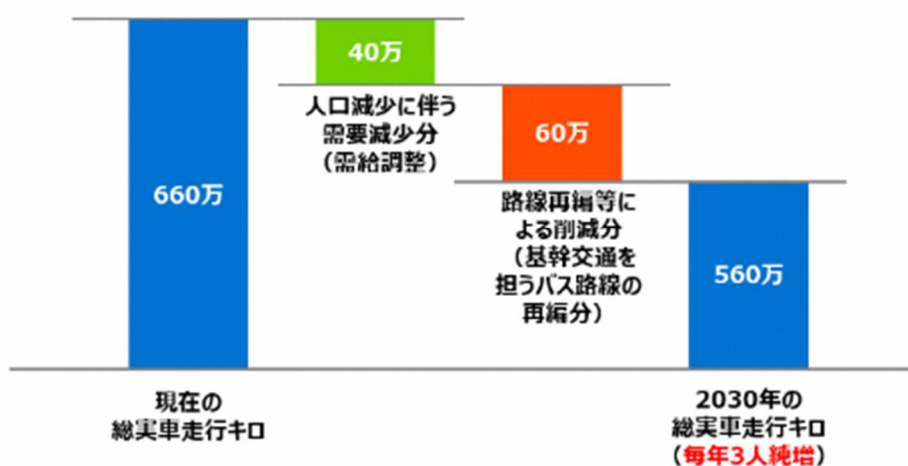


(出典) 公益社団法人 日本バス協会「国土幹線道路部会 ヒアリング資料（令和5年10月5日）」

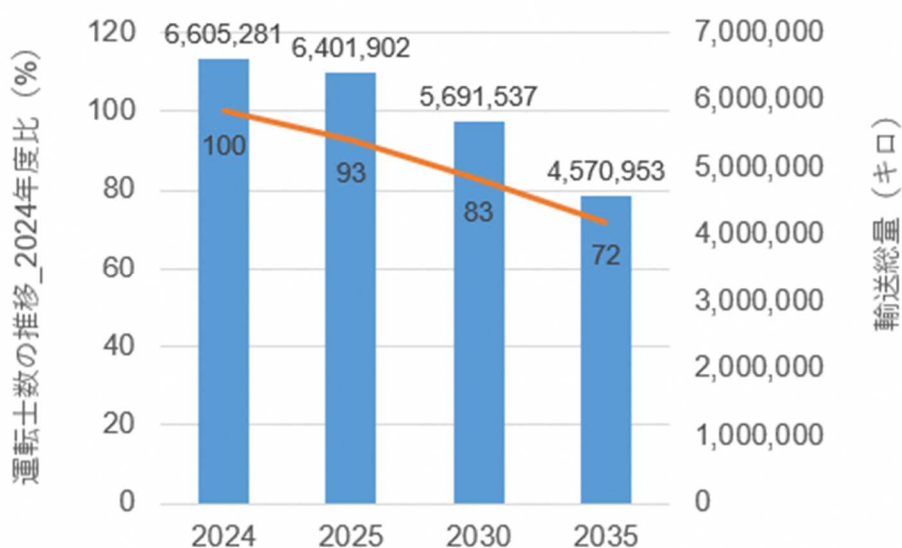
1km メッシュ毎に算出した人口推移を基にした将来の乗車人員の減少に合わせて、需給調整により実車走行キロを削減していく場合、計画期間（2025年～2029年）の間で、約40万の総実車走行キロの削減が可能と予測される。さらに、基幹交通を担うバス路線の再編（大野、早岐における長距離系統の分割等）により、約60万の実車走行キロの削減が可能である。

これらを踏まえると2030年においては供給上限キロ570万を確保する必要があるが、この実現のためには、毎年、運転士を3人（中途退職がないとした場合の純増分）新規採用する必要がある。

2030年において必要となる供給上限キロ

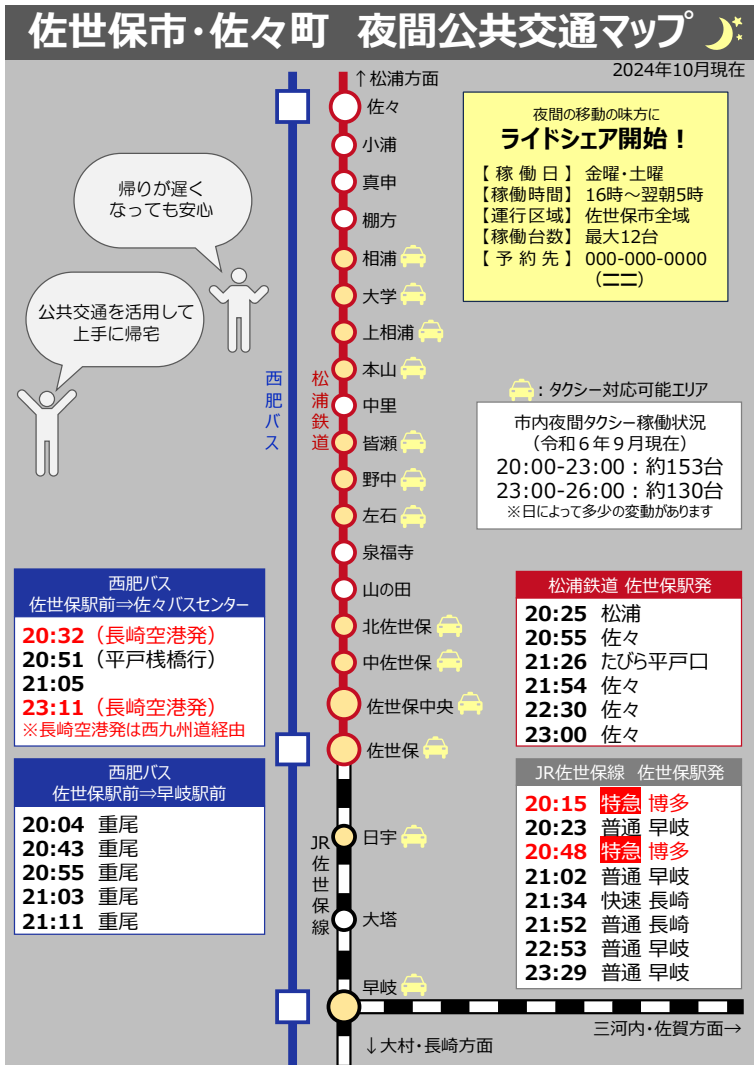


毎年3人の運転士を新規採用した場合の将来の運転士数と輸送総量の推移



4. その他

■夜間交通マップ



・佐世保市・佐々町 夜間公共交通マップ[°]

タクシー会社一覧

会社名	問合せ先
キングタクシー	0956-22-4136
国際タクシー	0956-31-5931
佐世保観光タクシー	0956-33-8181
佐世保個人タクシー協同組合	0956-32-1221
佐世保タクシー	0956-27-3636
SHIROYAMA	0956-24-5044
西部タクシー	0956-22-6101
セブータクシー	0956-24-7711
天神タクシー	0956-23-2161
長崎第一交通	0956-22-7191
元町タクシー	0956-22-6101
ラッキー自動車	0956-24-7711

バス・鉄道会社一覧

会社名	ウェブサイト
西肥自動車	QR
JR九州	QR
松浦鉄道	QR

■問合せ 佐世保市 地域未来共創部 地域交通課
Tel: 0956-24-1111 開庁時間: 8時30分～17時15分