

(3) 次期佐世保市・佐々町地域公共交通計画（素案）について

佐世保市・佐々町地域公共交通計画（素案）

令和6年3月

株式会社日本総合研究所

目次

1. 関連計画について	1
(1) 総合計画	1
(2) 都市計画マスタープラン	3
(3) 立地適正化計画	11
2. 地域公共交通の現状について	13
(1) バス路線、鉄道等の現状	13
(2) バス、鉄道に係るデータ分析	16
3. 関連施策の進捗等について	34
4. 公共交通を取り巻く環境変化等について	36
(1) 環境変化	36
(2) 公共交通事業の状況について	38
(3) 乗合バスの将来需要推計	39
(4) 今後の収支見通し等について	43
5. 問題点及び課題の整理	47
(1) 需要減少等に対応した効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成	47
(2) 地域における様々な資源の有効活用、連携の推進	47
(3) 地域公共交通を担う体制の維持・強化	47
(4) 利便性向上や利用促進の推進	48
6. 地域公共交通計画	49
(1) 計画の前提	49
(2) 基本方針	49
(3) 目標設定	56
(4) 地域公共交通計画における施策体系	57
(5) 計画の達成状況の評価について	79

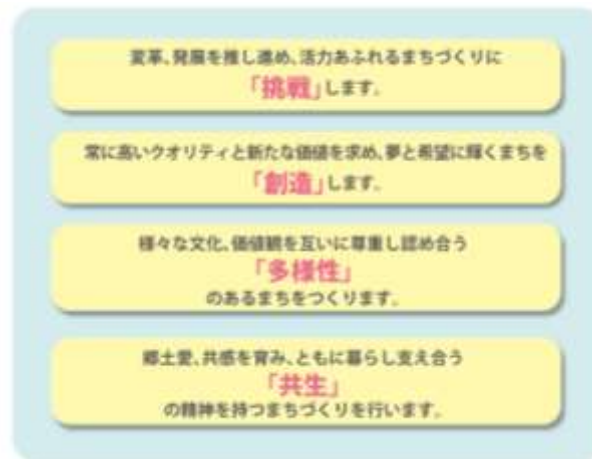
1. 関連計画について

(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）

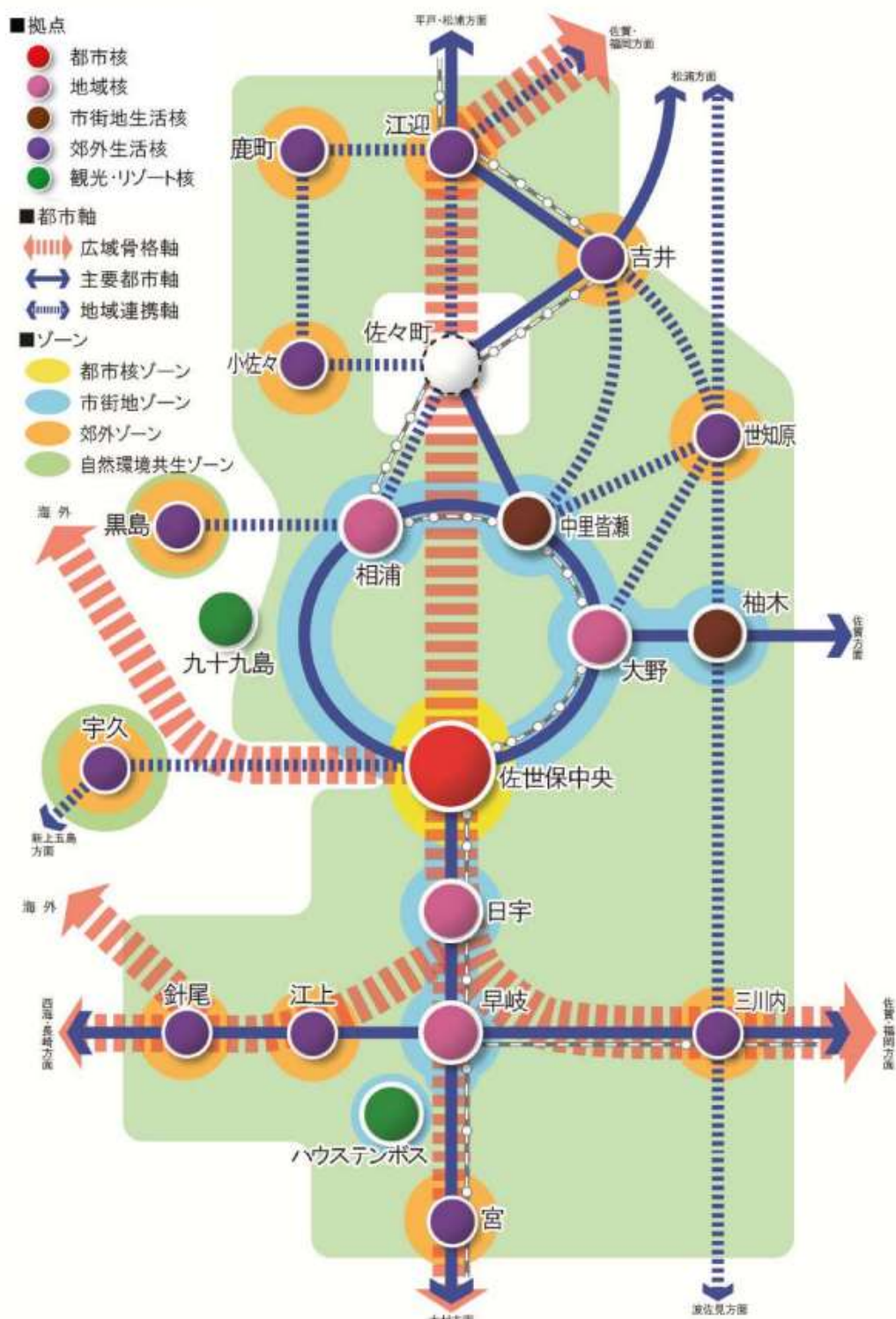
令和３年策定の佐世保市都市計画マスタープランにおいては、下記の体系や都市空間形成イメージのもと、公共交通に係る方針として、佐世保駅周辺等における高次な都市サービス機能の集積、公共交通の利用促進、観光・リゾート核と市内各所の観光地相互の路線強化、持続可能なバス路線の構築、交通事業者の相互連携による取組、域内の交通不便地区の解消や移動環境の向上等が掲げられている。

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

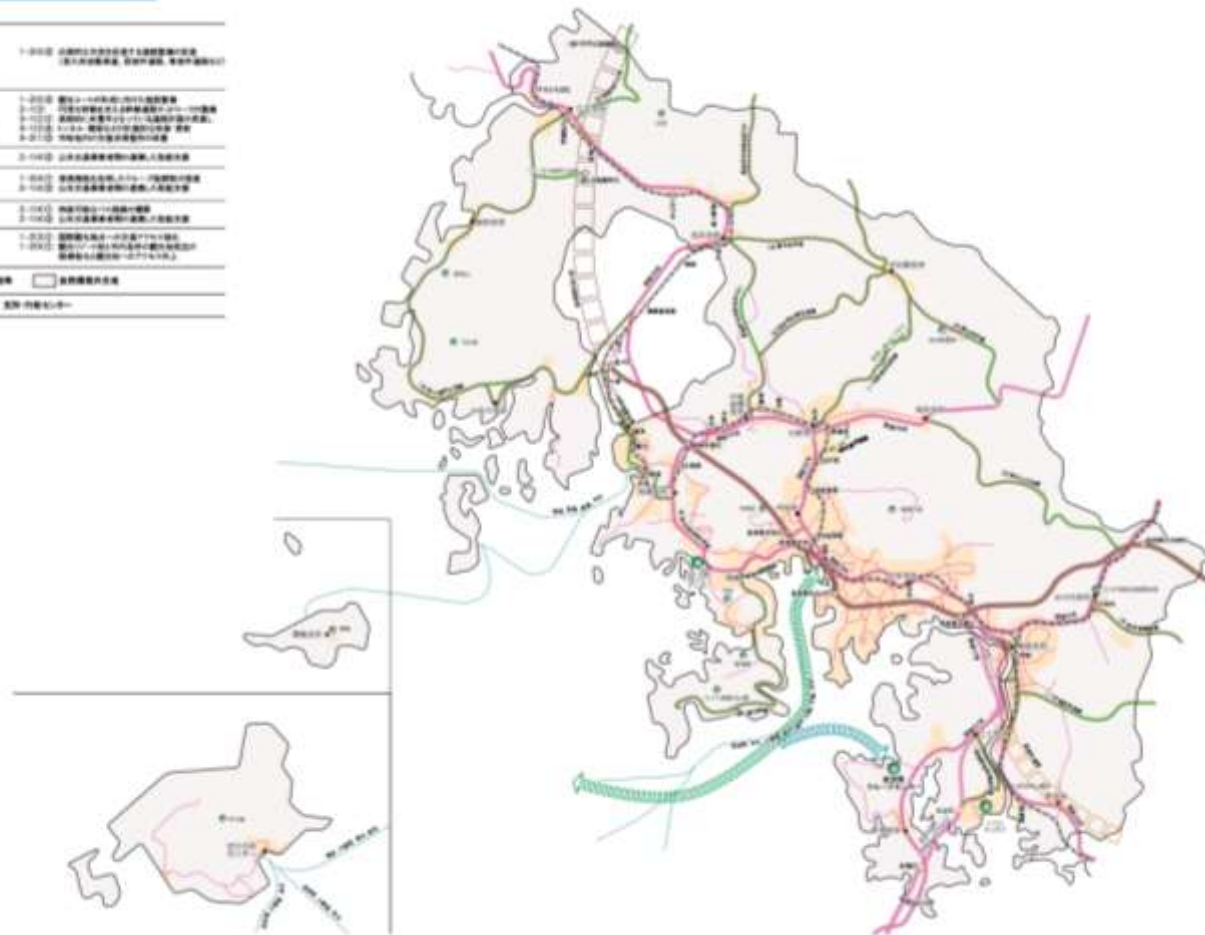
(2) 地域内の円滑な移動を支える交通機能の充実

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めます。

(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

[illegible]

(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）

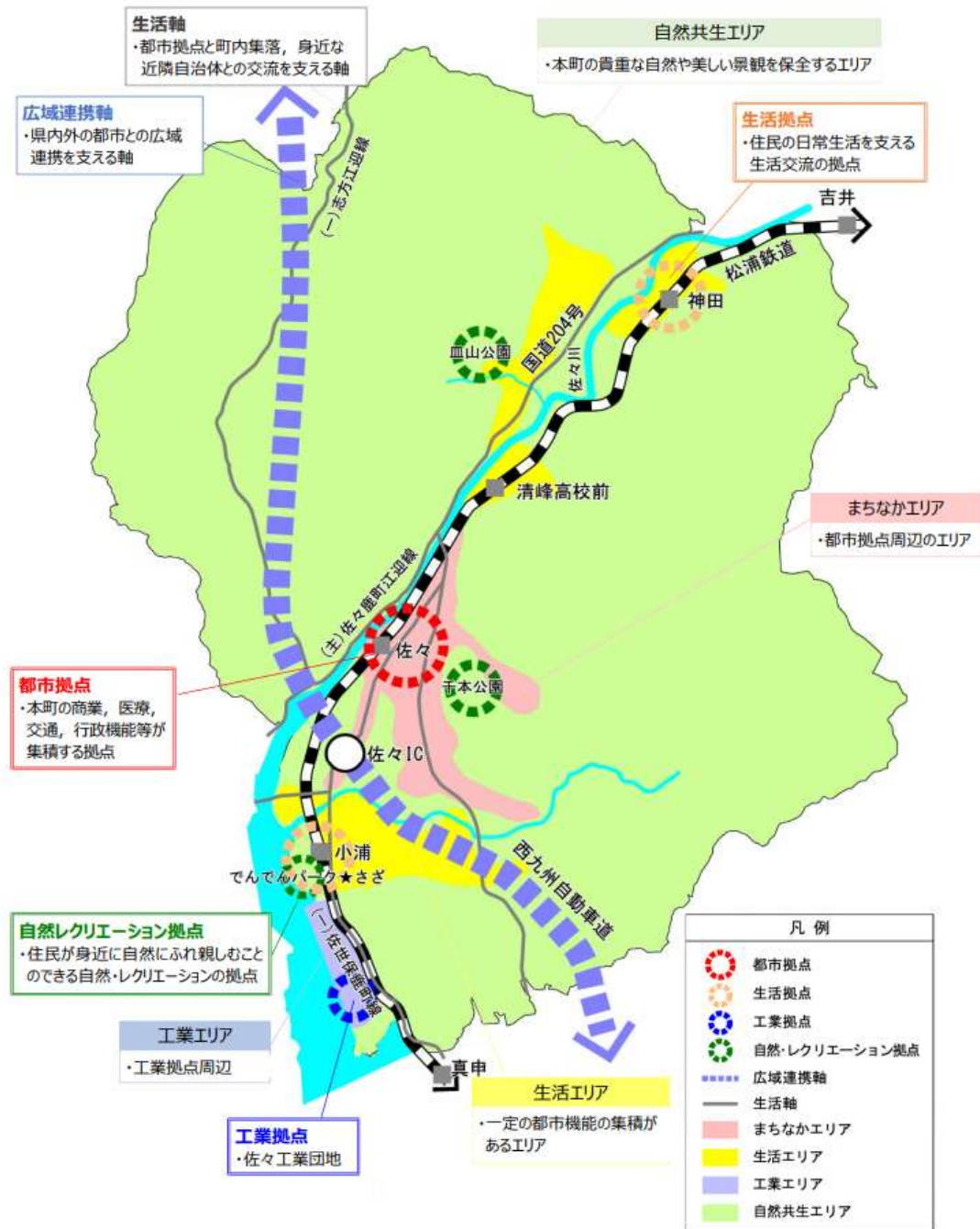
令和４年策定の佐々町都市計画マスタープランにおいては、下記の将来都市像やまちづくり方針のもと、公共交通関連については、公共交通機関として利用を促進、移動が困難な高齢者などの交通支援を検討等が掲げられている。

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。

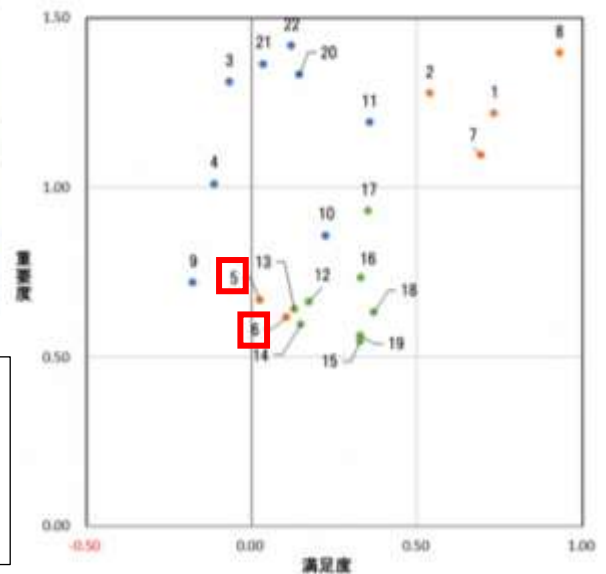
(出典) 佐々町都市計画マスタープラン

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	身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
下水道	7	公共下水道や排水路の状況	景観	18	農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活用などの空き家対策	防災	20	浸水などの水害への対策の状況
医療 福祉	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
	11	病院や診療所への通問の利便性		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

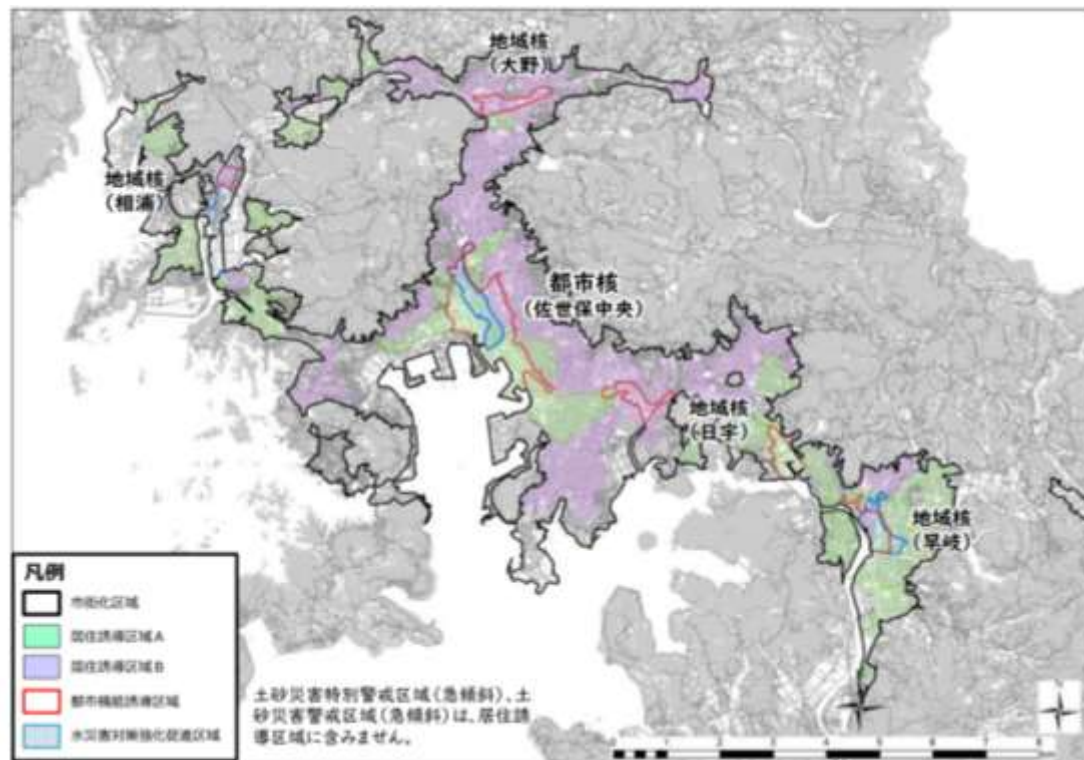
(3) 立地適正化計画

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図る。

（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します。	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します。	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. 地域公共交通の現状について

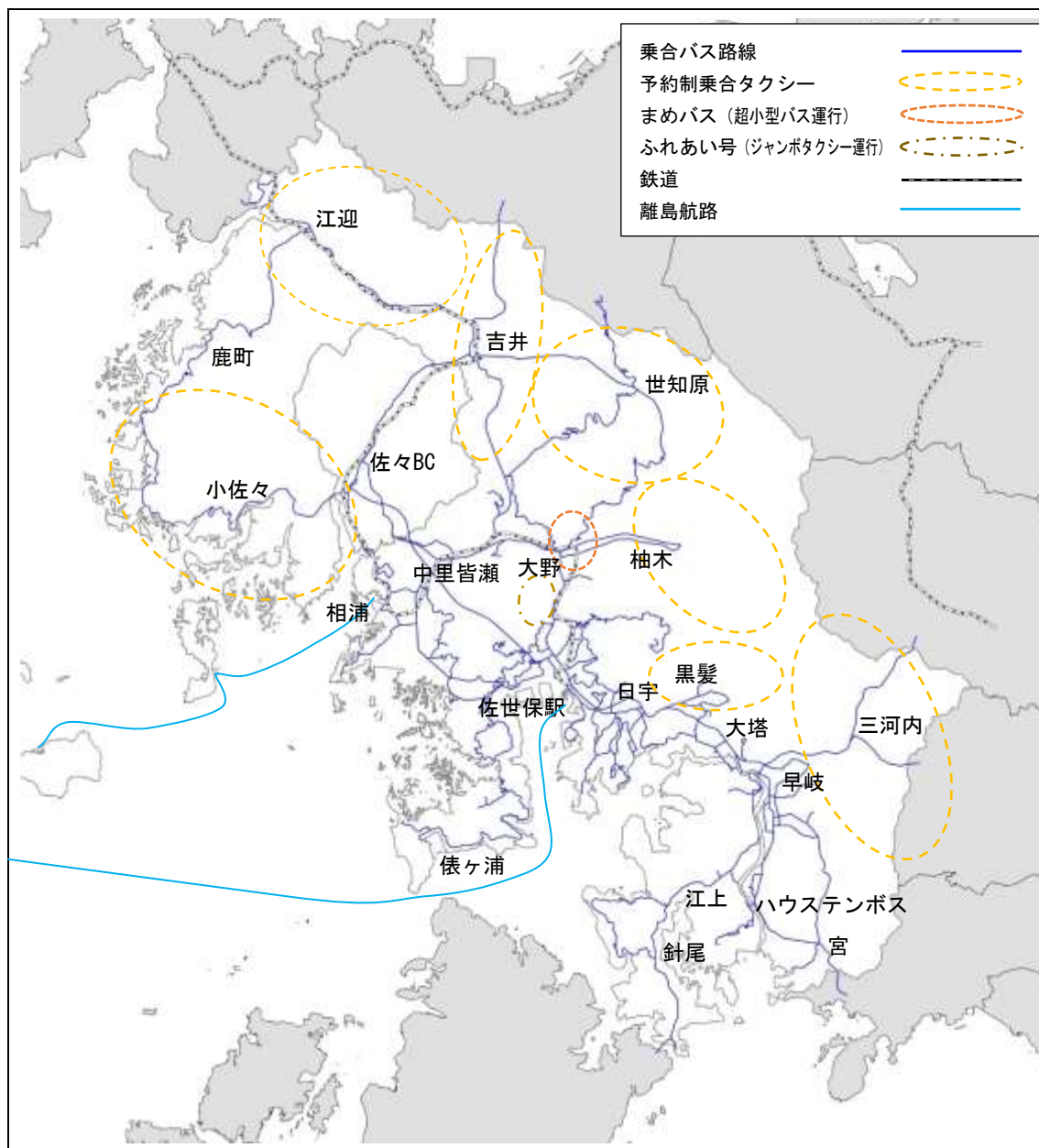
(1) バス路線、鉄道等の現状

対象区域内におけるバス路線、鉄道等に係る現状については以下のとおりである。

区域内全域に路線バス路線が運行されているとともに、交通不便地区対策として、7地区での予約制乗合タクシー、大野地区での「まめバス」(超小型バス運行)、中通・横尾・梅田・保立2組地区での「ふれあい号」(ジャンボタクシー運行)が導入されている。

他の類似都市と比較すると、特に通勤・通学における乗合バスの分担率が高く、住民の日常生活を支えている状況がうかがえる。

バス路線等の状況について





路線バス



松浦鉄道



予約制乗合タクシー



まめバス

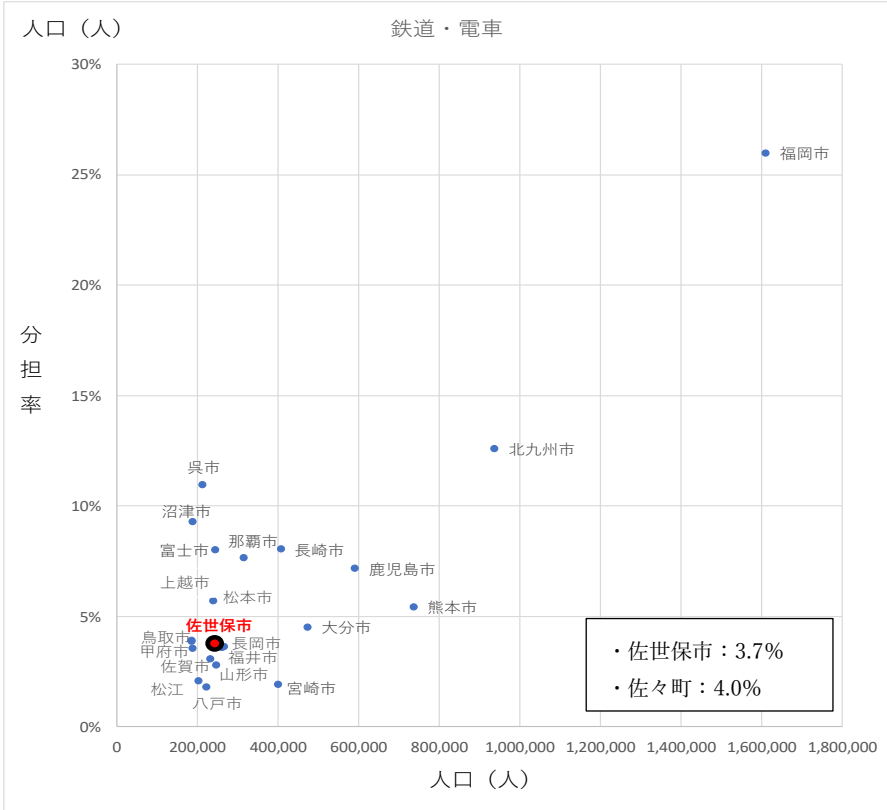


ふれあい号 (ジャンボタクシー)

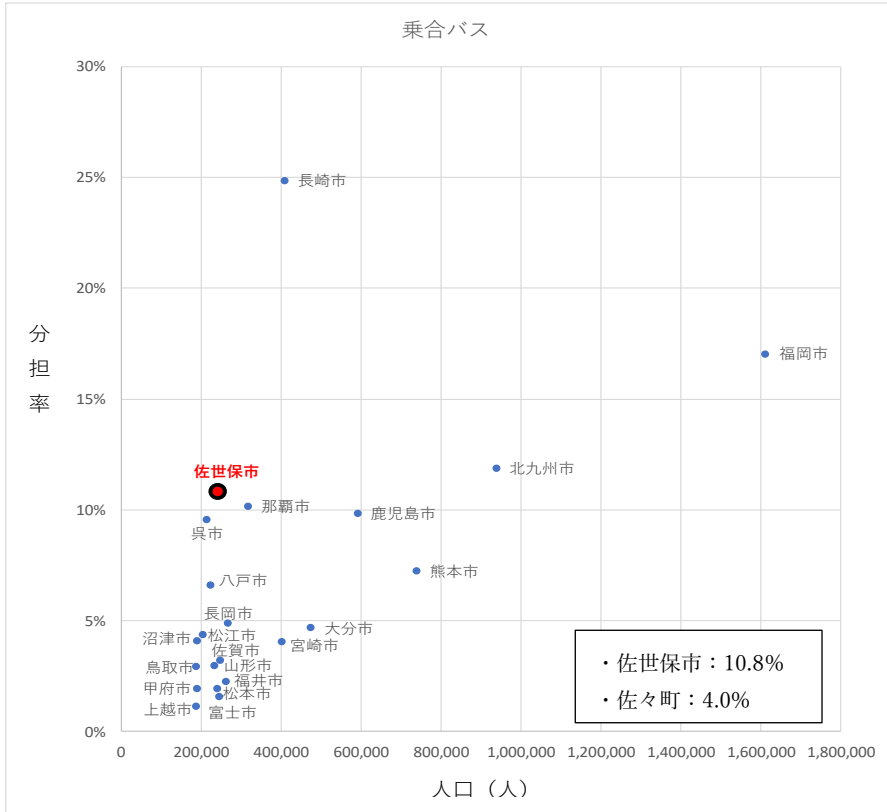


離島航路

通勤・通学時における鉄道・電車の分担率（九州内主要都市、類似都市との比較）



通勤・通学時における乗合バスの分担率（九州内主要都市、類似都市との比較）



(出典) 令和2年国勢調査

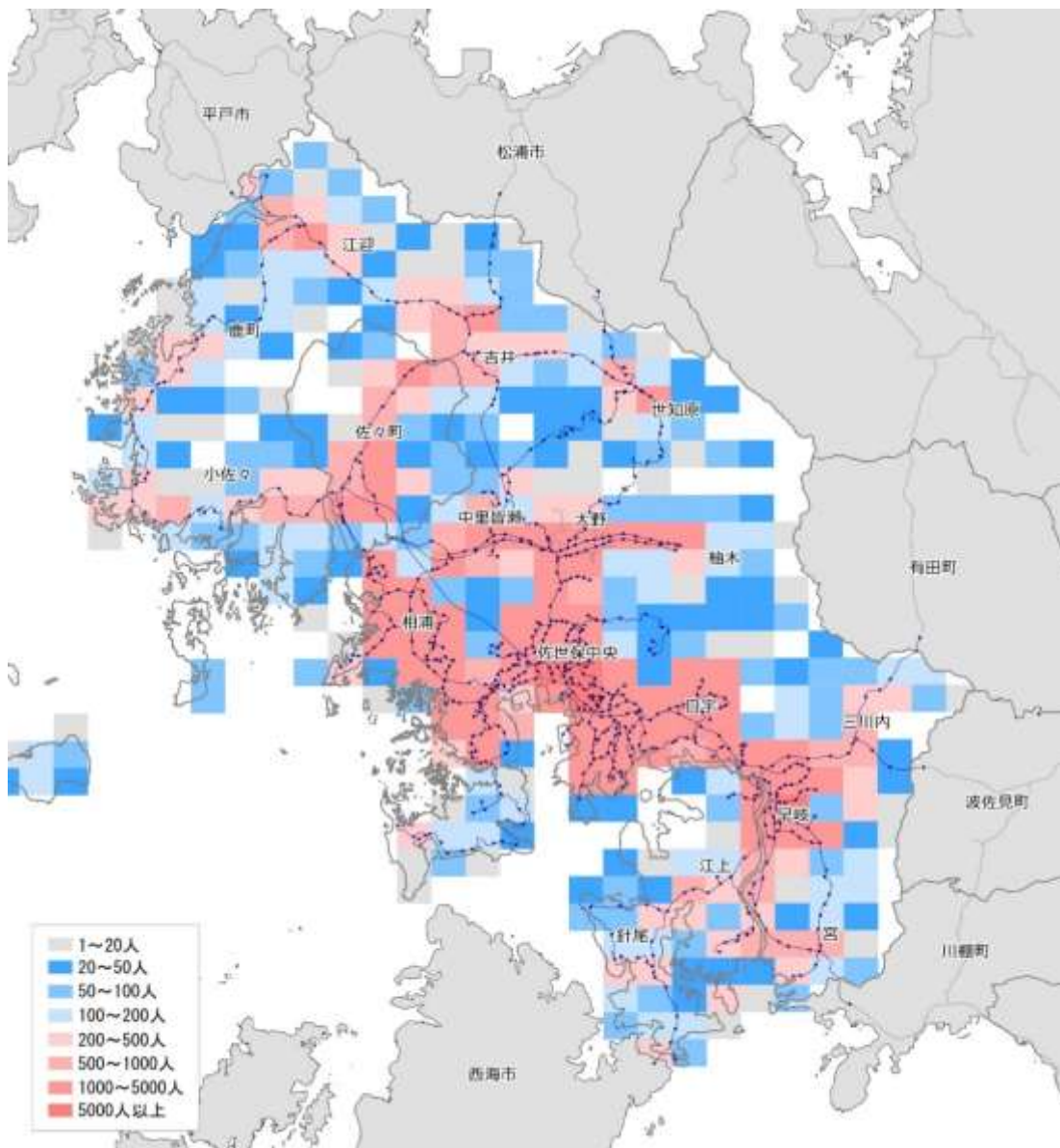
（２）バス、鉄道に係るデータ分析

交通事業者（西肥自動車、させぼバス、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

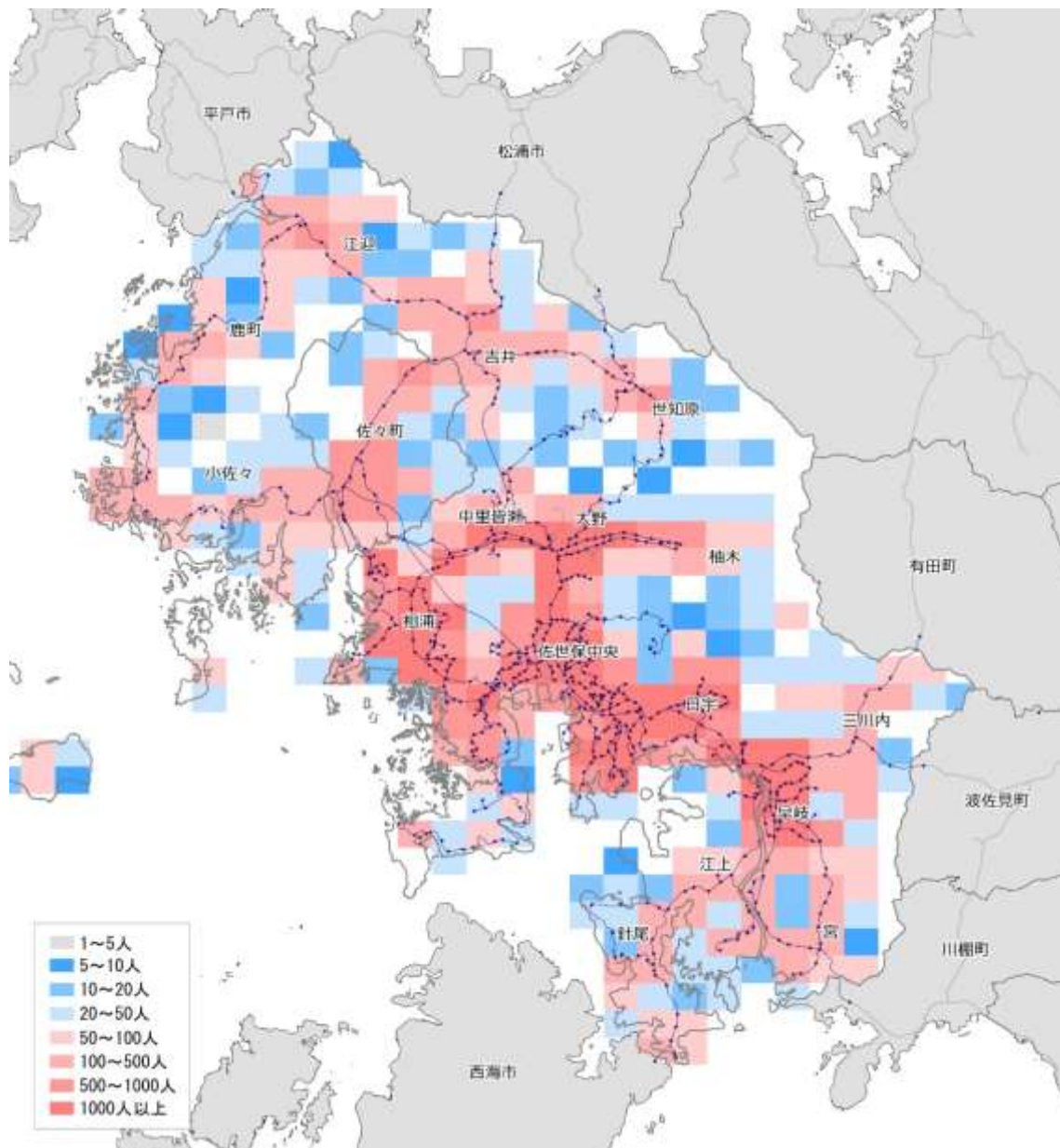
メッシュ別の人口分布を以下に示した。比較的人口が多い地区において、バス路線や鉄道路線が設置されており、移動ニーズをカバーしていることがうかがえる。

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

就業者・通学者の分布（1 km メッシュ単位）



（出典）国勢調査データより作成

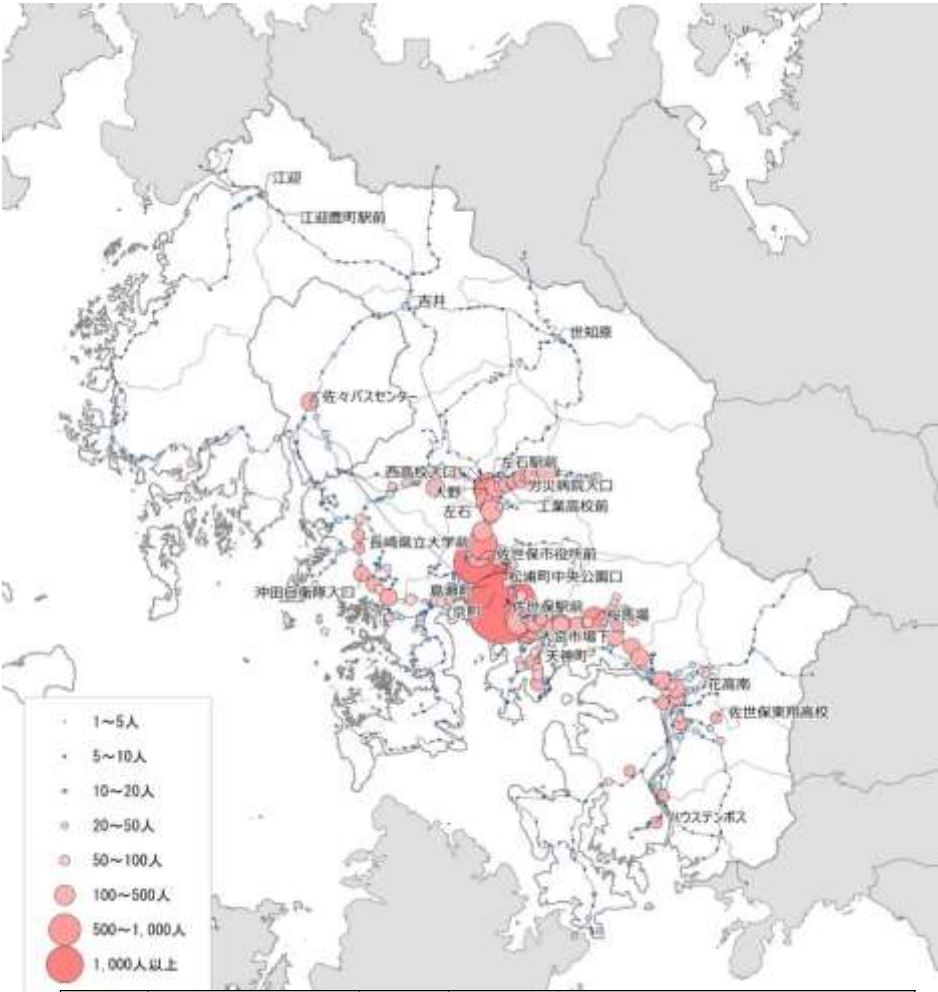
② 停留所・駅別の乗降動向

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。

松浦鉄道についても、佐世保駅等の佐世保市中心部の駅の乗降が多いが、大学や左石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。

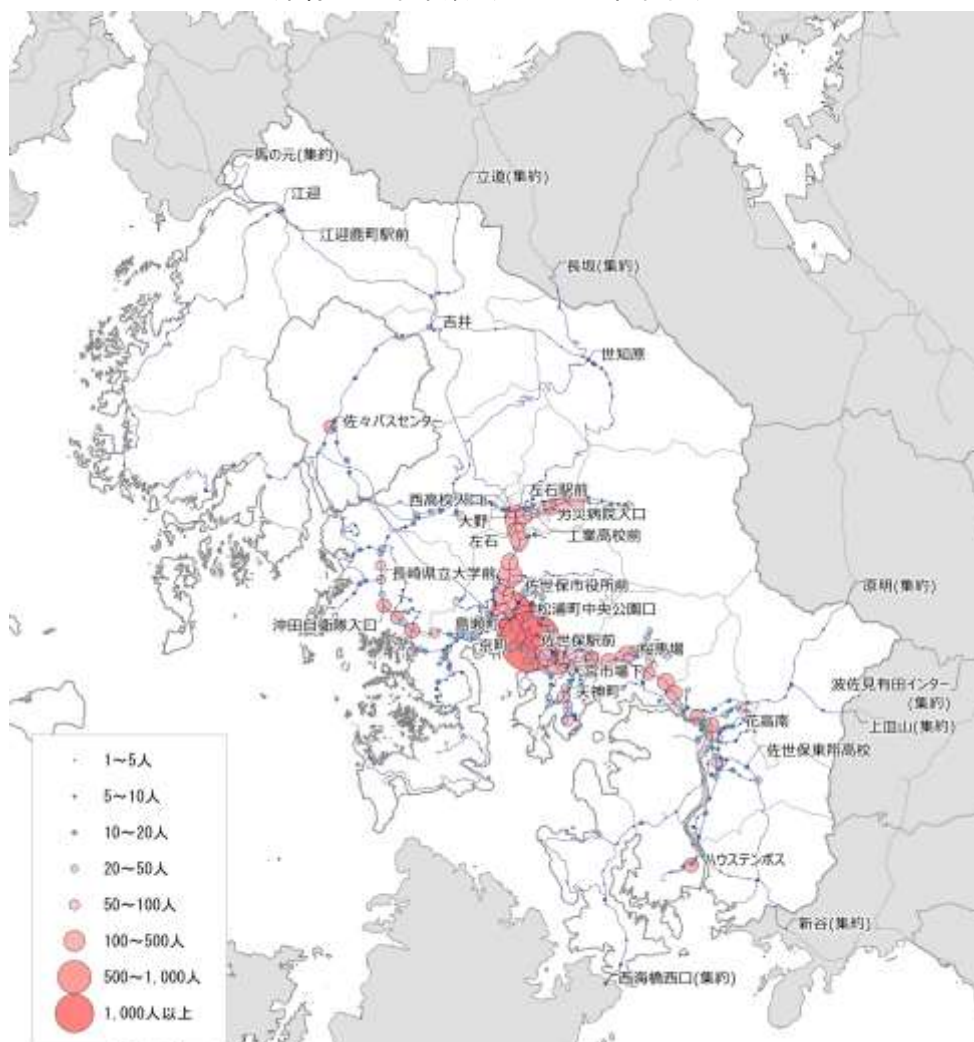
路線バス乗車数（平日・2社合計）



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

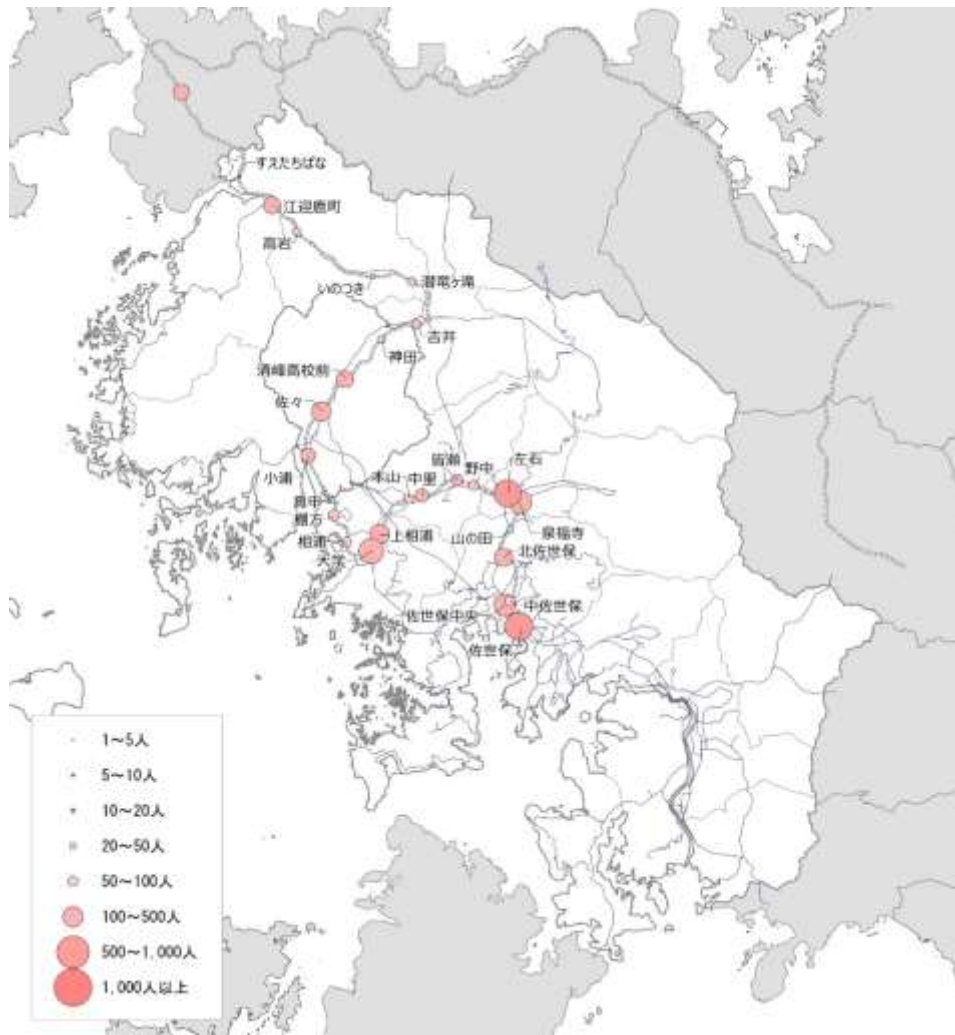
路線バス乗車数（土日・2社合計）



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

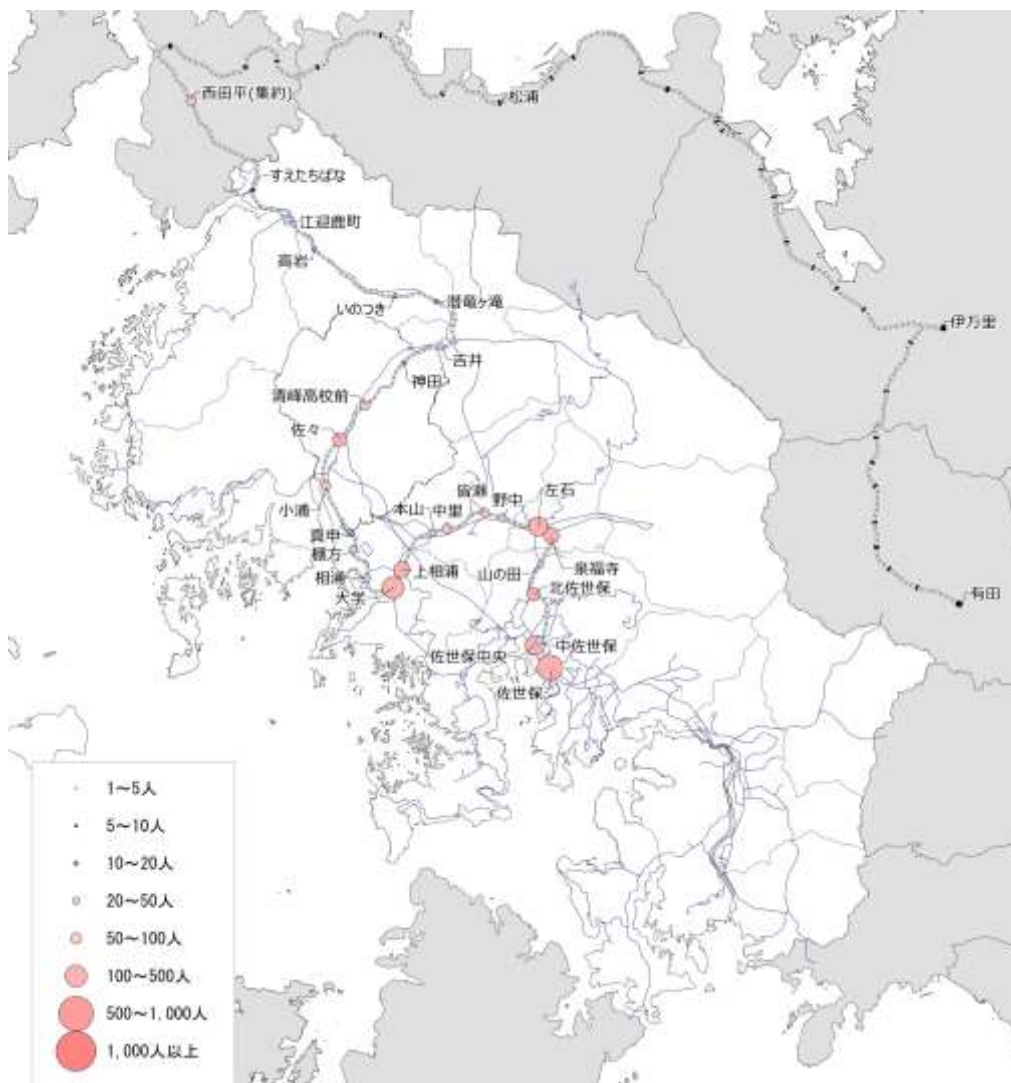
松浦鉄道乗車数（平日）



rank	停留所名	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

松浦鉄道乗車数（土日）



rank	停留所名	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

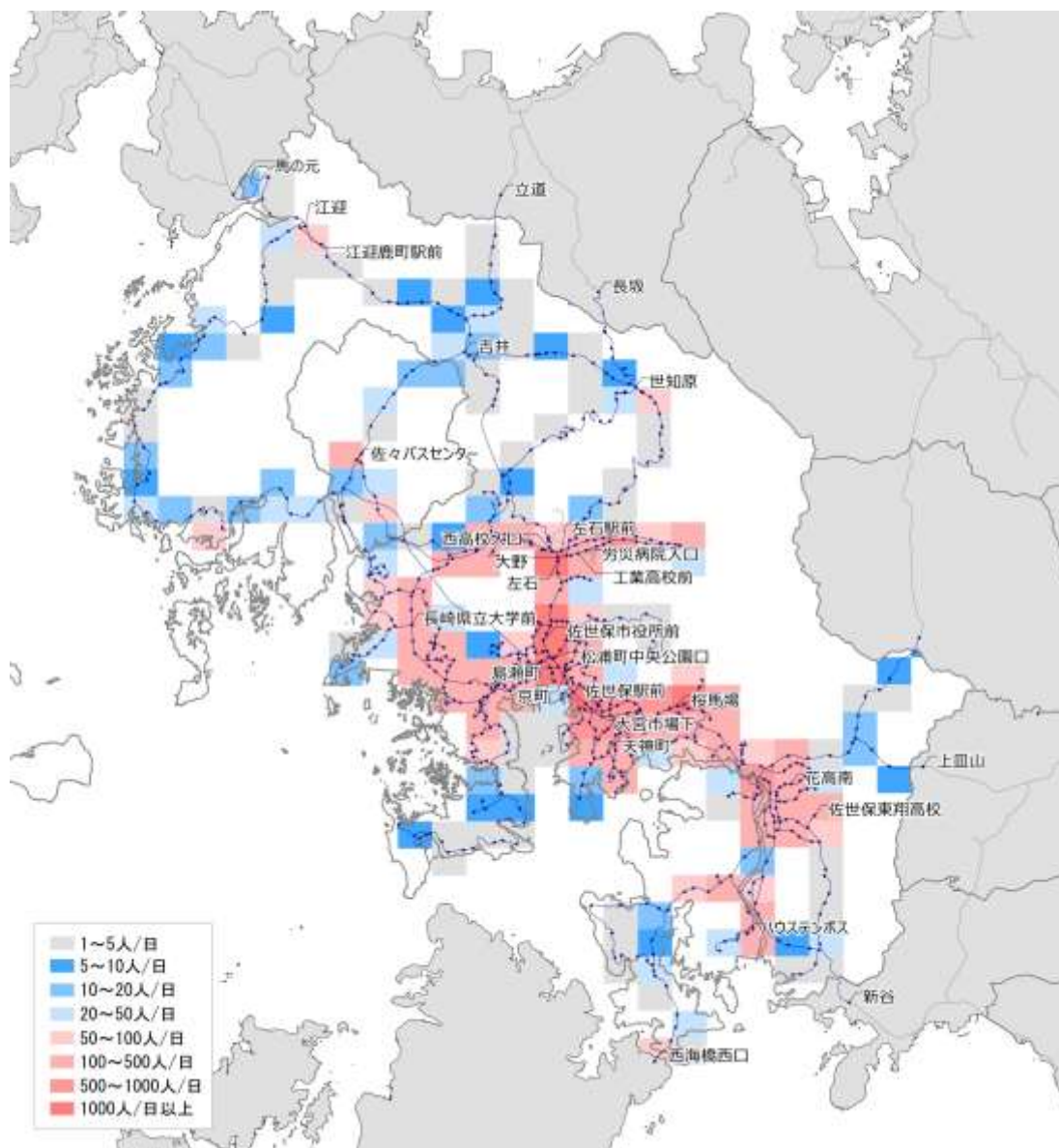
③ メッシュ別の乗降動向

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。

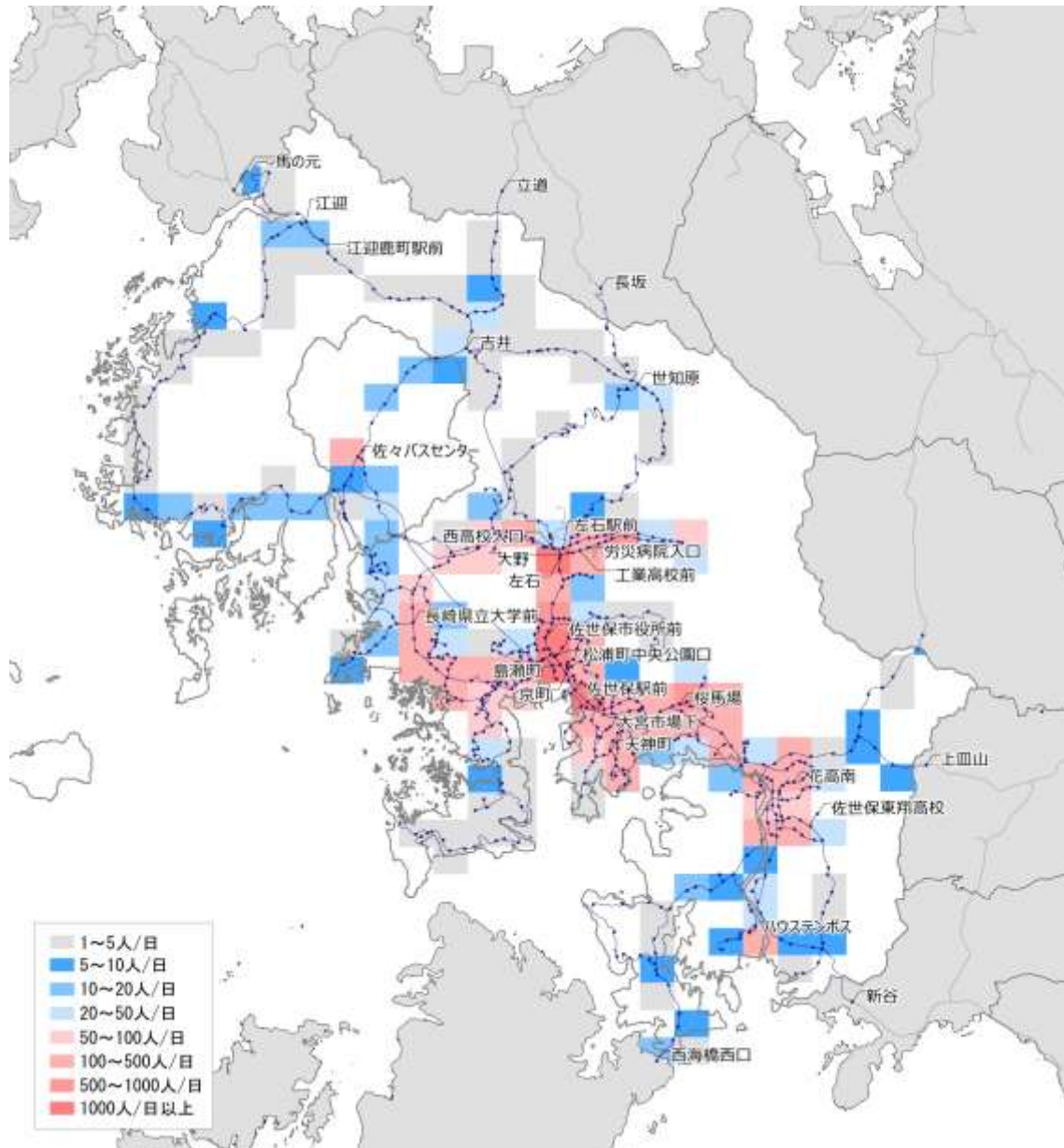
松浦鉄道については、バスと比較してメッシュ間の差異は少なく、郊外部においても概ね 50 人以上となっている

路線バス乗車数（平日・2 社合計、1 km メッシュ単位での集計）



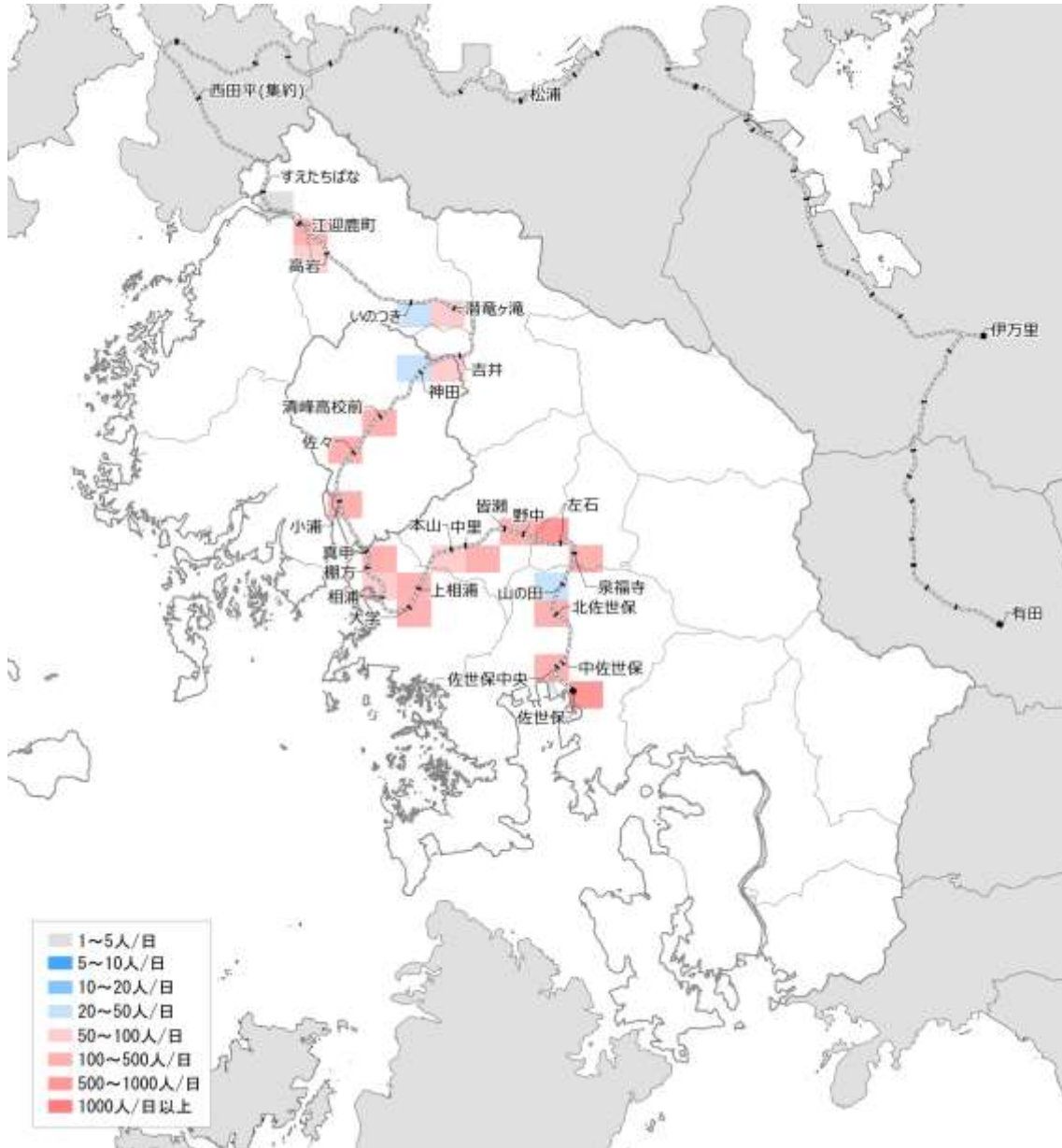
（出典）事業者提供データより作成

路線バス乗車数（土日・2社合計、1kmメッシュ単位での集計）



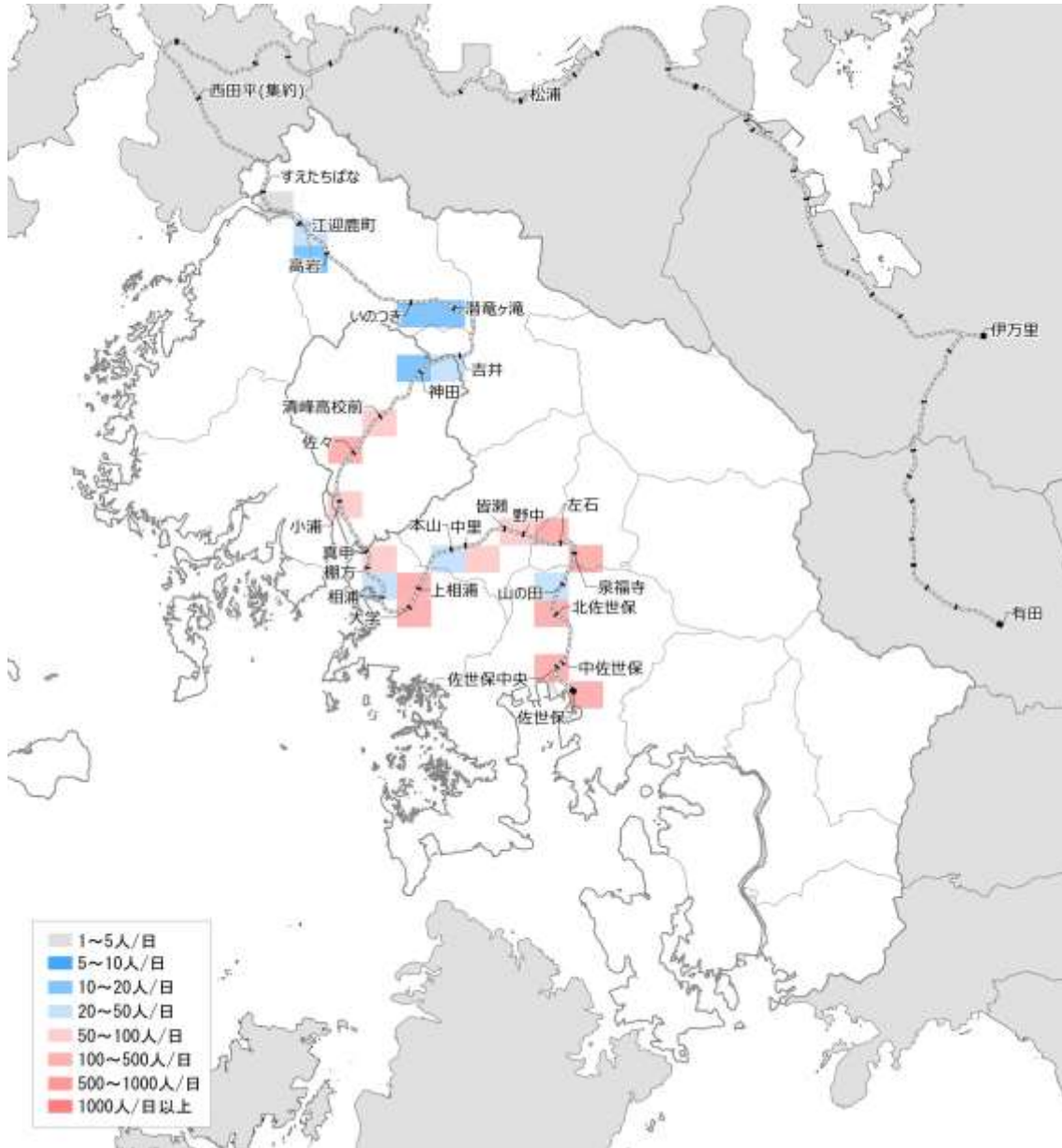
（出典）事業者提供データより作成

松浦鉄道乗車数（平日、1km メッシュ単位での集計）



（出典）事業者提供データより作成

松浦鉄道乗車数（土日、1km メッシュ単位での集計）



（出典）事業者提供データより作成

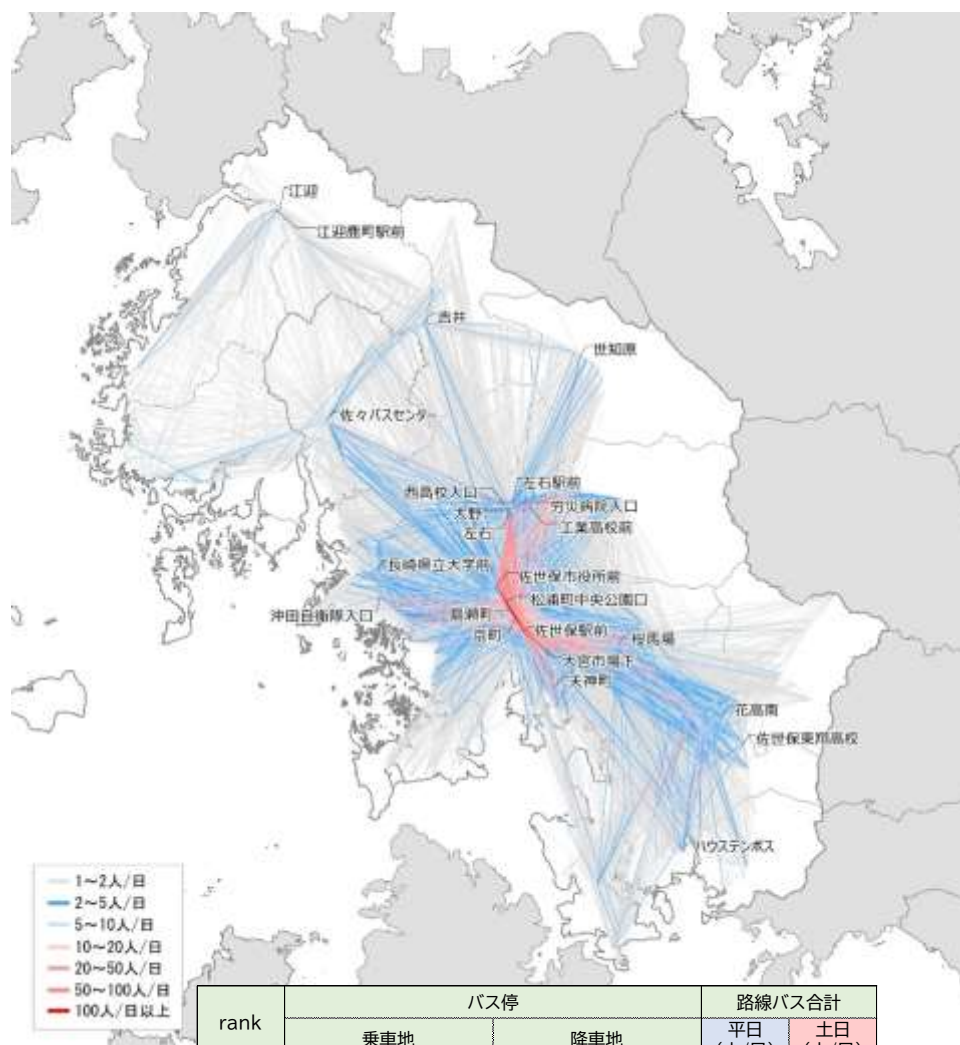
④ 停留所・駅間の利用動向

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。

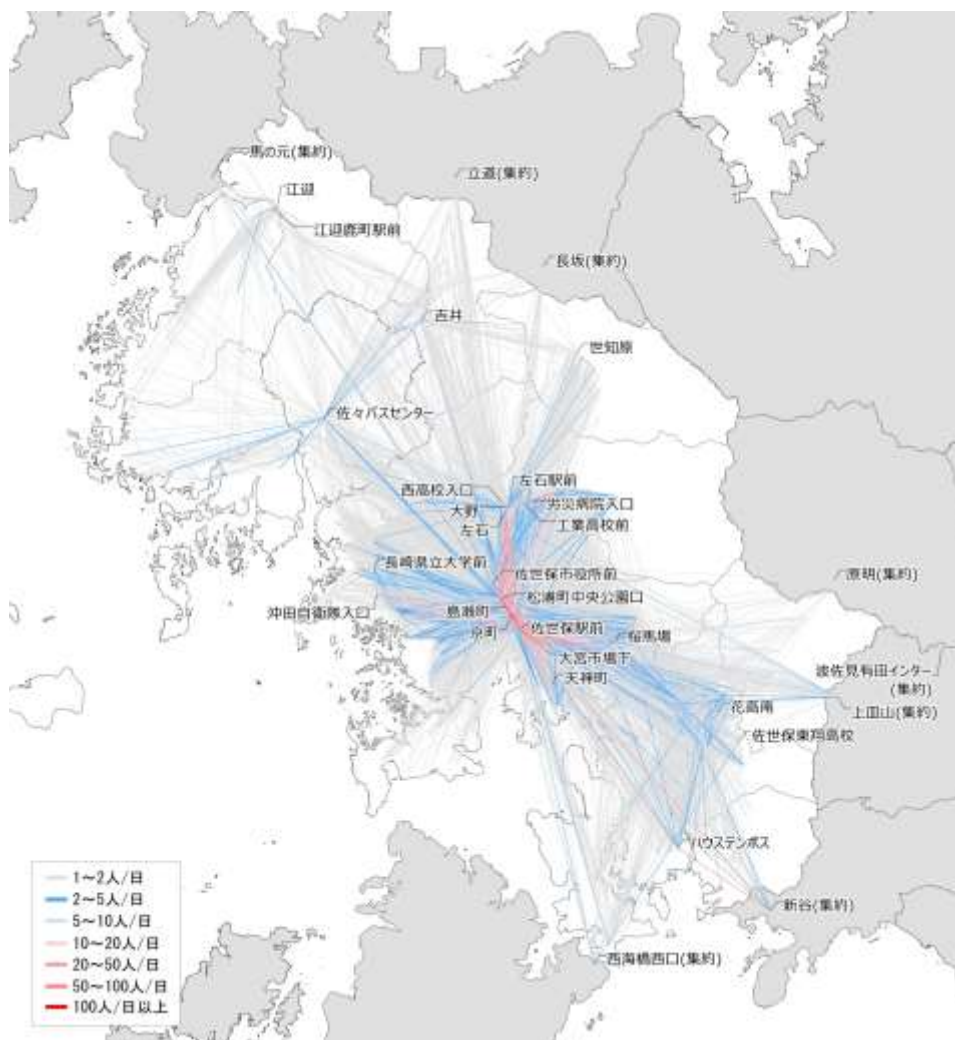
松浦鉄道についても、佐世保市中心部への利用が多いが、左石、大学等の中間駅への利用も多くみられる。

路線バス・停留所間の1日当たり利用者数（平日、2社合計）



(出典) 事業者提供データより作成

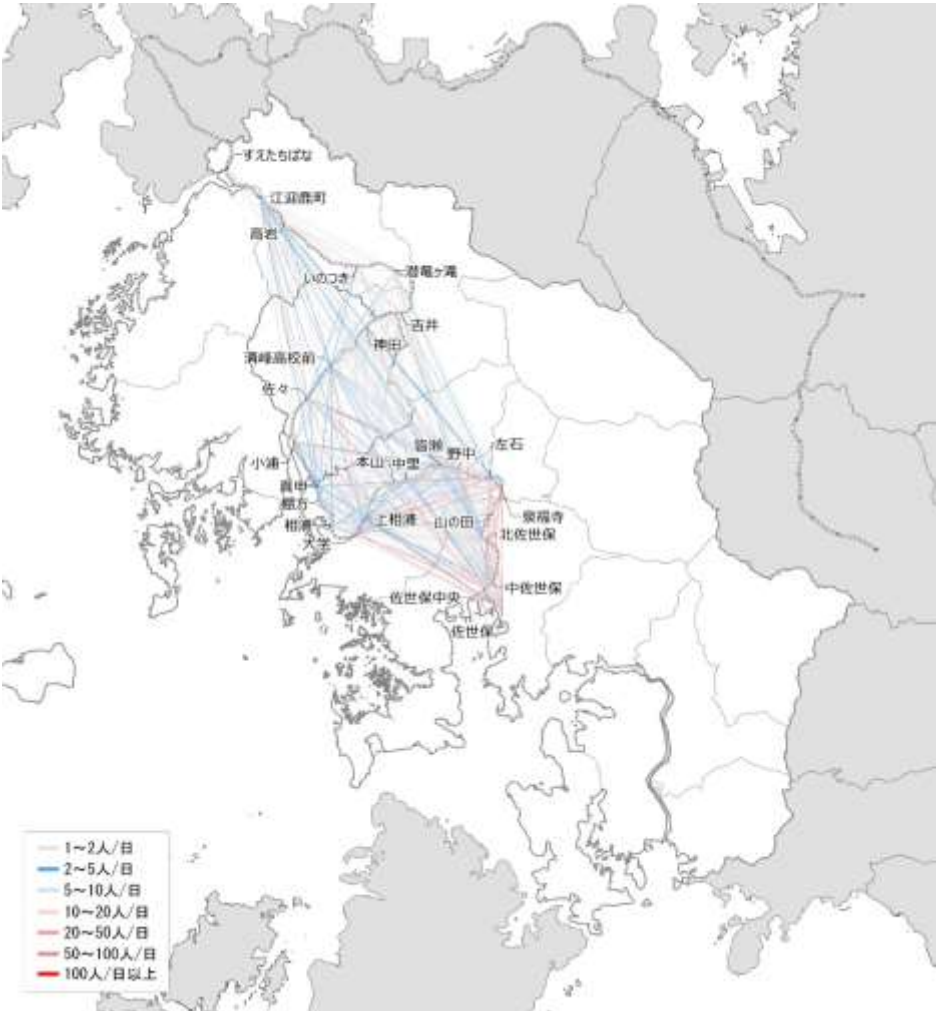
路線バス・停留所間の1日当たり利用者数(土日、2社合計)



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

(出典) 事業者提供データより作成

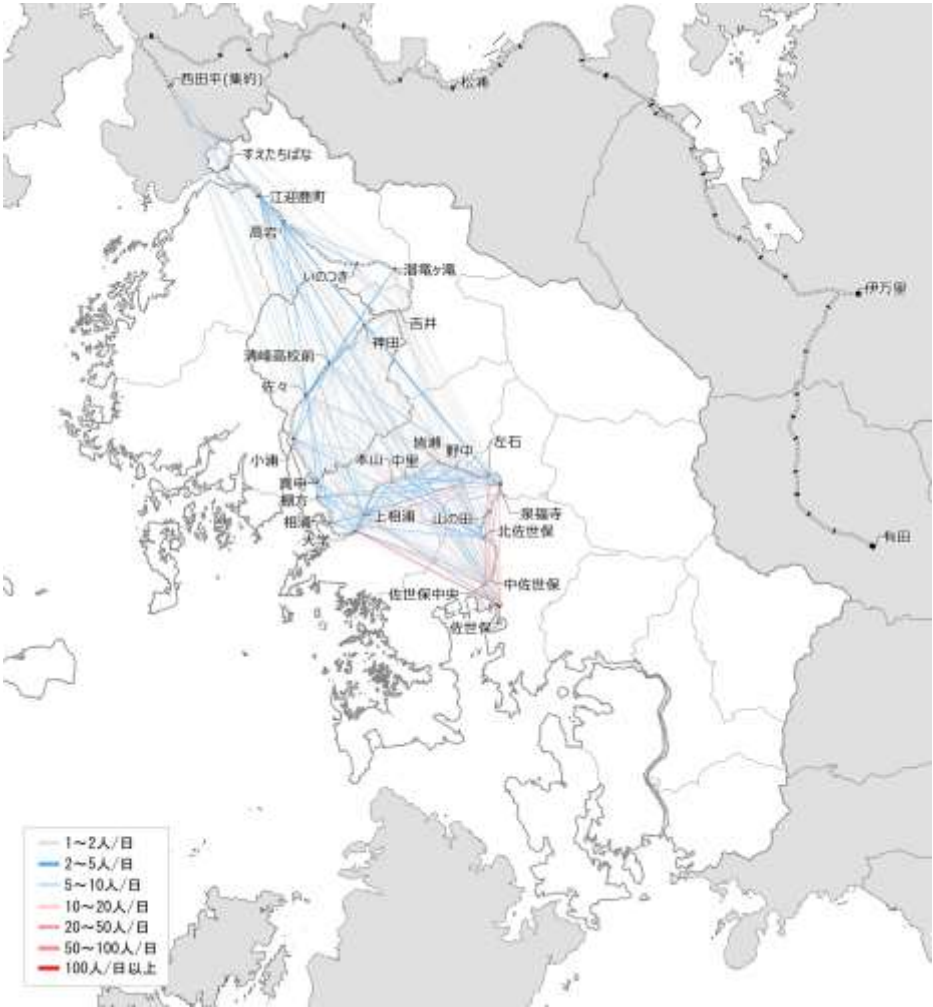
松浦鉄道・駅間の1日当たり利用者数（平日）



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

松浦鉄道・駅間の1日当たり利用者数（土日）



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

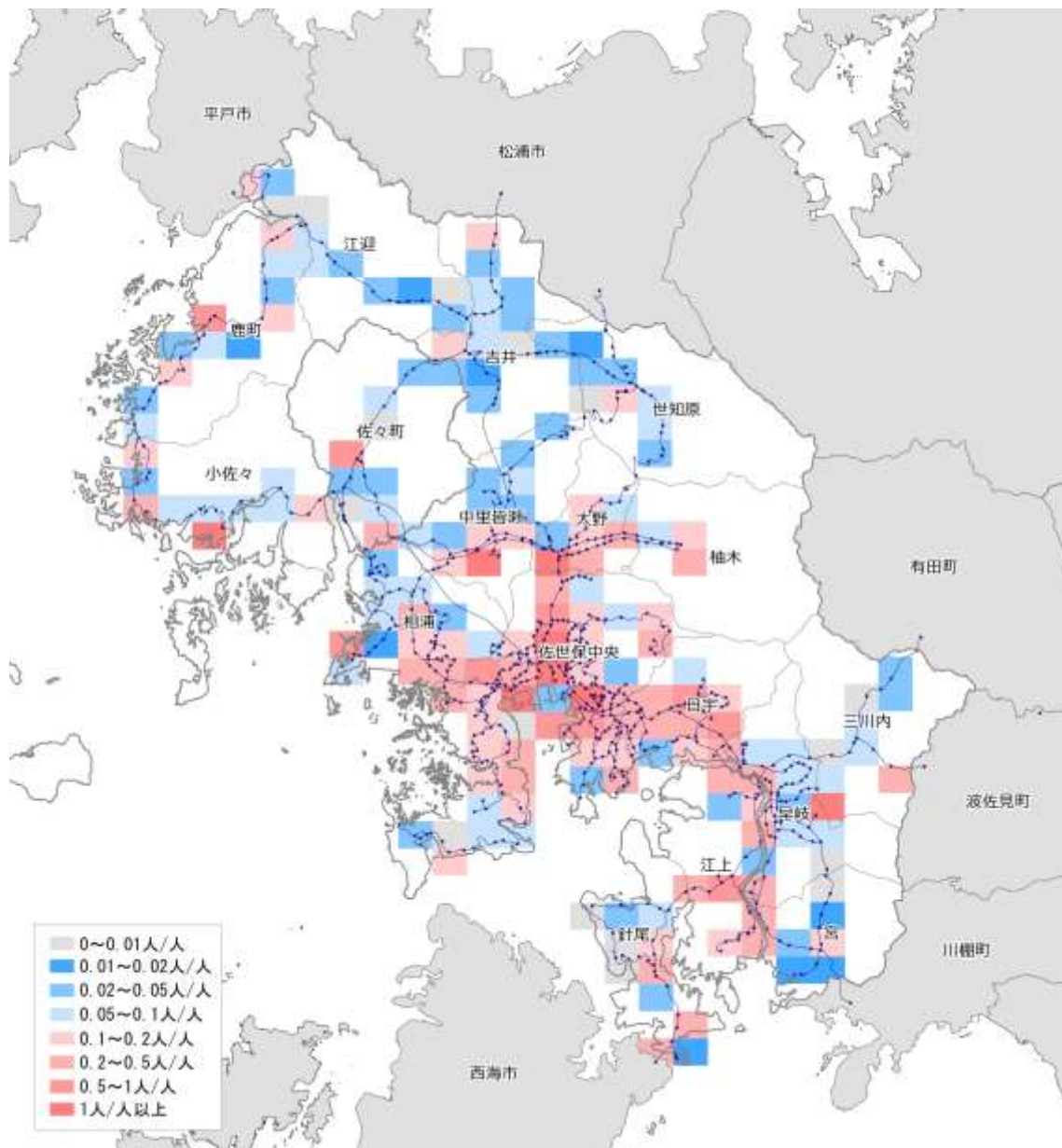
（出典）事業者提供データより作成

⑤ 人口一人当たりの乗降動向

1km メッシュ別の人口一人当たり乗降客数（バス・鉄道利用率）の分布を以下に示した。

平日のバスについては、0.1 人以上のメッシュが相浦～佐世保市中心部～早岐のエリアに集中しており、比較的バス利用率が高いことがうかがえる一方、郊外部においては、0.05 以下のメッシュも多く、バス利用率が相対的に低い傾向がみられる。

路線バス・人口一人当たり乗車数（平日・2 社合計、1km メッシュ単位）



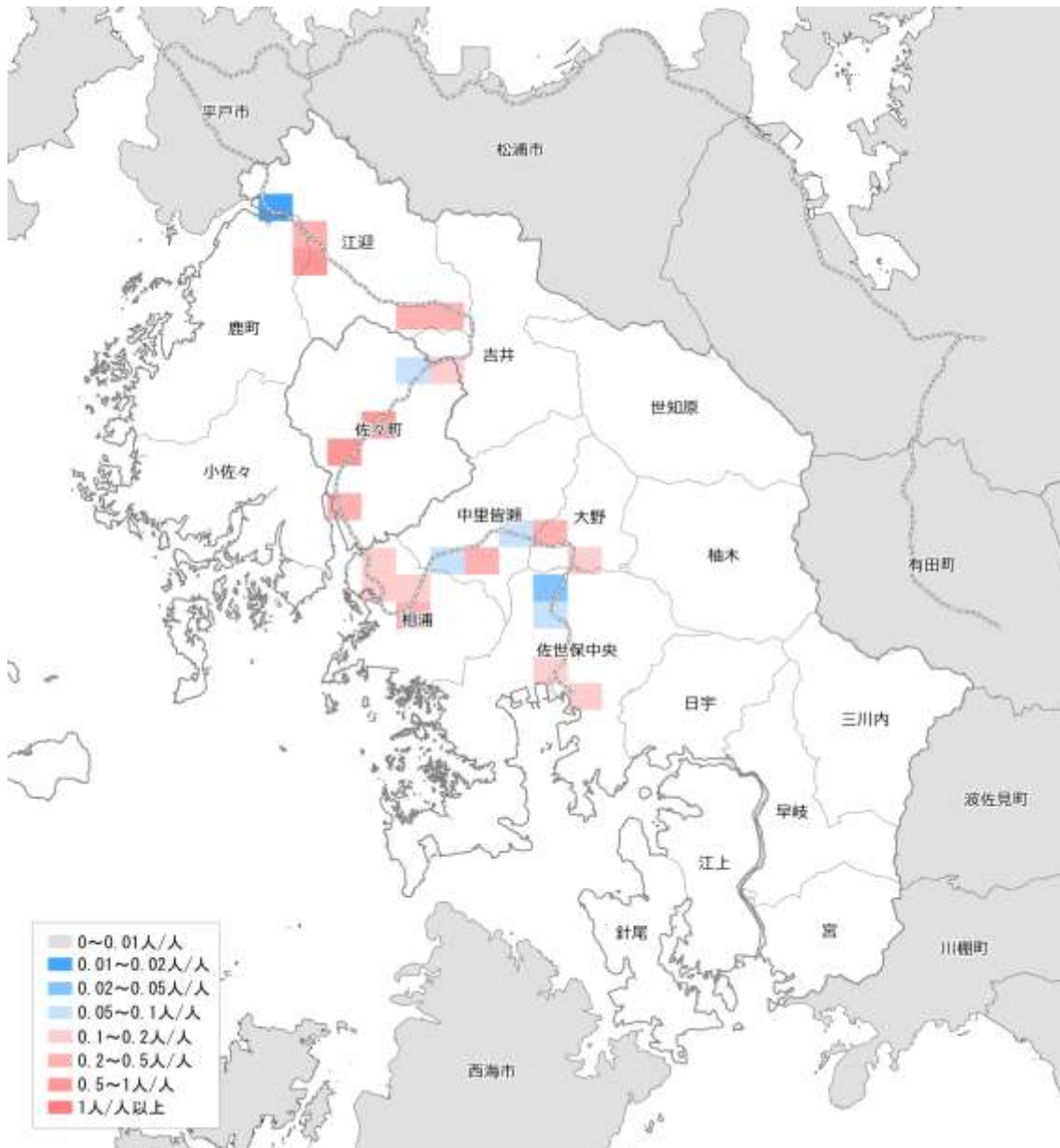
（出典）事業者提供データ、国勢調査データより作成

Map of the Kanto region showing the distribution of COVID-19 cases by municipality. The map uses a color scale from light blue (0-0.01 cases per person) to red (1 case per person or more). Major cities like Maebashi, Maetsu, and Maibara are labeled. A legend in the bottom left corner provides the color key for the case density.

Color	Case Density (per person)
Light Blue	0~0.01人/人
Blue	0.01~0.02人/人
Dark Blue	0.02~0.05人/人
Light Blue	0.05~0.1人/人
Light Red	0.1~0.2人/人
Red	0.2~0.5人/人
Dark Red	0.5~1人/人
Red	1人/人以上

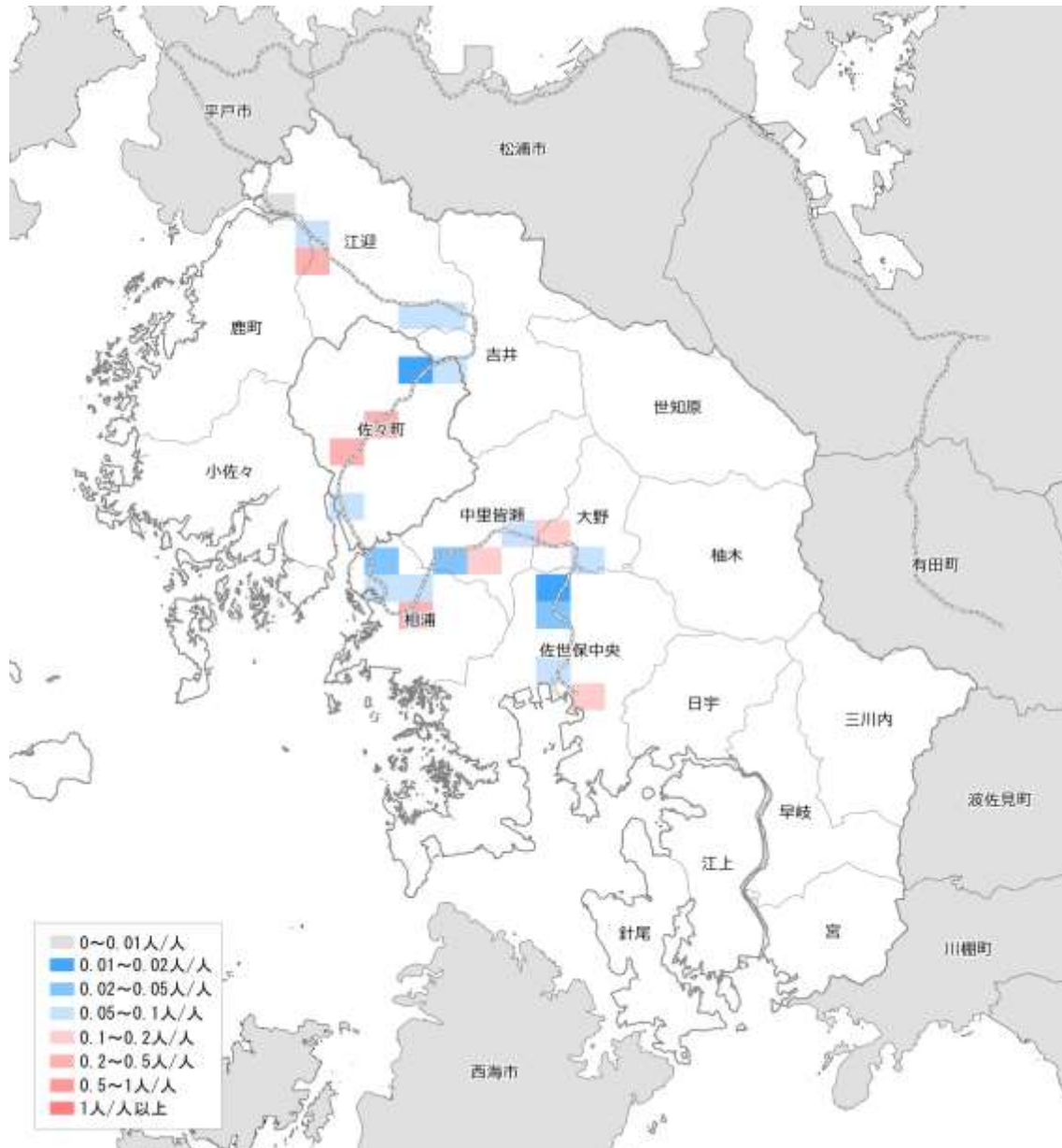
31

松浦鉄道・人口一人当たり乗車数（平日、1 km メッシュ単位）



（出典）事業者提供データ、国勢調査データより作成

松浦鉄道・人口一人当たり乗車数（土日、1 km メッシュ単位）



（出典）事業者提供データ、国勢調査データより作成

3. 関連施策の進捗等について

佐世保市における佐世保市地域公共交通網形成計画の進捗状況について（令和5年8月時点）は、次頁図表のとおりである。

概況については以下のとおりである。

- ・「離島を除く地域拠点（都市核・地域核・生活核）が鉄道又は路線バスで結ばれている」割合については100%を維持しているが、「通勤・通学における公共交通（鉄道・バス等）の利用率（分担率）」については、減少傾向である。
- ・交通不便地区対策の実施個所や複数の交通モード間の連携策については目標には達していないが徐々に増加しているところである。今後のより一層の充実が求められる。
- ・「乗合バス路線における実車走行キロあたり利用者数」（運行効率を表す指標）については、当初は増加傾向にあったもののコロナ過による乗降客数減の影響等もあり、その後減少しており、運行効率性を高める必要がある。また、「乗合バス事業の収支率（経常収益÷経常費用、補助金を除く）」についても、コロナ過の影響等もあり、近年は大きく悪化しており、改善が求められる。
- ・「地域が連携して企画・実現した利用促進の取り組みの数」についてはあまり増加しておらず、今後の活性化が求められる。

佐世保市地域公共交通網形成計画における目標達成状況について（令和5年9月時点）

目 標	指 標	指標設定時	平成27年度の 状況	平成28年度の 状況	平成29年度の 状況	平成30年度の 状況	令和元年度の 状況	令和2年度の 状況	令和3年度の 状況	令和4年度の 状況	目標値 (令和6年度)
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	「離島を除く地域拠点（都市核・地域核・生活核）が鉄道又は路線バスで結ばれている」割合を維持する	100% (H26年)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	「通勤・通学における公共交通（鉄道・バス等）の利用率（分担率）」を維持・増加させる	18.5% (H22年) 国勢調査より		今回の調査はR2年				15.7% (R2年) 国勢調査より			19.0%
	「交通不便地区対策の実施箇所数」を増やす	3か所 (H26年) 中通、大野、世知原	3か所	5か所 (追加) 三川内、小佐々	6か所 (追加) 柚木	9か所 (追加) 江迎、吉井、黒髪	9か所	9か所	9か所	9か所	11～12か所
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	「複数の交通モード間の連携策」を増やす ①複数交通モード間の連携に関する情報提供等の取り組み件数 ②複数交通モード間の利用における割引制度等の導入件数 ③パーク＆ライドの件数	9件（H26年） ②サンキューバス・スマートカード・観光バスポート③6件	10件 (追加) ②高速バスと路線バス、観光バスと路線バスの企画切符の導入	11件 (追加) ②西肥バス定期利用者対象のMR連携サービス（社会実験）	12件 (追加) ①MR佐々駅・佐々バスターミナルにおける連絡ダイヤの調整	13件 (追加) ③MR相浦駅の遊休駐車場を松浦鉄道が黒島・高島観光客用の臨時駐車場として提供	13件 ※黒髪デマンドタクシーにおける、結節点（黒髪バス停）の追加を行った	14件 (追加) ①「ニモカ」全国相互利用交通系ICカード導入バス・鉄道等で共通して利用できる	14件	14件	19件
利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する	「乗合バス路線における実車走行キロあたり利用者数」（運行効率を表す指標）を維持・増加させる	1,31人／キロ (H25年度) 事業者データ合計値	1,33人／キロ (H27年度) 事業者データ合計値	1,35人／キロ (H28年度) 事業者データ合計値	1,36人／キロ (H29年度) 事業者データ合計値	1,36人／キロ (H30年度) 事業者データ合計値	1,32人／キロ (R1年度) 事業者データ合計値	1,10人／キロ (R2年度) 事業者データ合計値	1,09人／キロ (R3年度) 事業者データ合計値	1,24人／キロ (R4年度) 事業者データ合計値	1,48人／キロ
	「乗合バス事業の収支率（経常収益÷経常費用、補助金を除く）」を改善する	94.4% (H25年度) 事業者データ合計値	94.3% (H27年度) 事業者データ合計値	94.6% (H28年度) 事業者データ合計値	91.9% (H29年度) 事業者データ合計値	91.1% (H30年度) 事業者データ合計値	88.6% (R1年度) 事業者データ合計値	70.0% (R2年度) 事業者データ合計値	72.4% (R3年度) 事業者データ合計値	77.2% (R4年度) 事業者データ合計値	100%
公共交通の利用促進・需要創造を推進する	「地域が連携して企画・実現した利用促進の取り組みの数」を増やす	0件 (H26年)	0件	0件	2件 (H29年) ①公共交通ふれあいフェスタでの市内周遊モデルコースチラシを県立大学生が作成 ②MR相浦駅リニューアル	3件 (追加) ママパパとの意見交換をきっかけに路線バス内でのベビーカーベルト導入	3件	3件	3件	3件	8件
	「通勤・通学における公共交通（鉄道・バス等）の利用率（分担率）」を維持・増加させる	18.5% (H22年) 国勢調査より		今回の調査はR2年				15.7% (R2年) 国勢調査より			19.0%
	「通勤・通学定期券・敬老福祉特別乗車証以外の利用者（来訪者含む）」を維持・増加させる	1100万人／年 (H25年度) 事業者データ合計値	1079万人／年 (H27年度) 事業者データ合計値	808万人／年 (H28年度) 事業者データ合計値	756万人／年 (H29年度) 事業者データ合計値	729万人／年 (H30年度) 事業者データ合計値	614万人／年 (R1年度) 事業者データ合計値	444万人／年 (R2年度) 事業者データ合計値	439万人／年 (R3年度) 事業者データ合計値	439万人／年 (R4年度) 事業者データ合計値	756万人／年
	(参考) 利用者全体	1963万人 うち上記割合 56.0%	1882万人 うち上記割合 57.3%	1817万人 うち上記割合 44.5%	1737万人 うち上記割合 43.5%	1673万人 うち上記割合 43.6%	1527万人 うち上記割合 40.2%	1192万人 うち上記割合 37.2%	1179万人 うち上記割合 37.2%	1175万人 うち上記割合 37.4%	

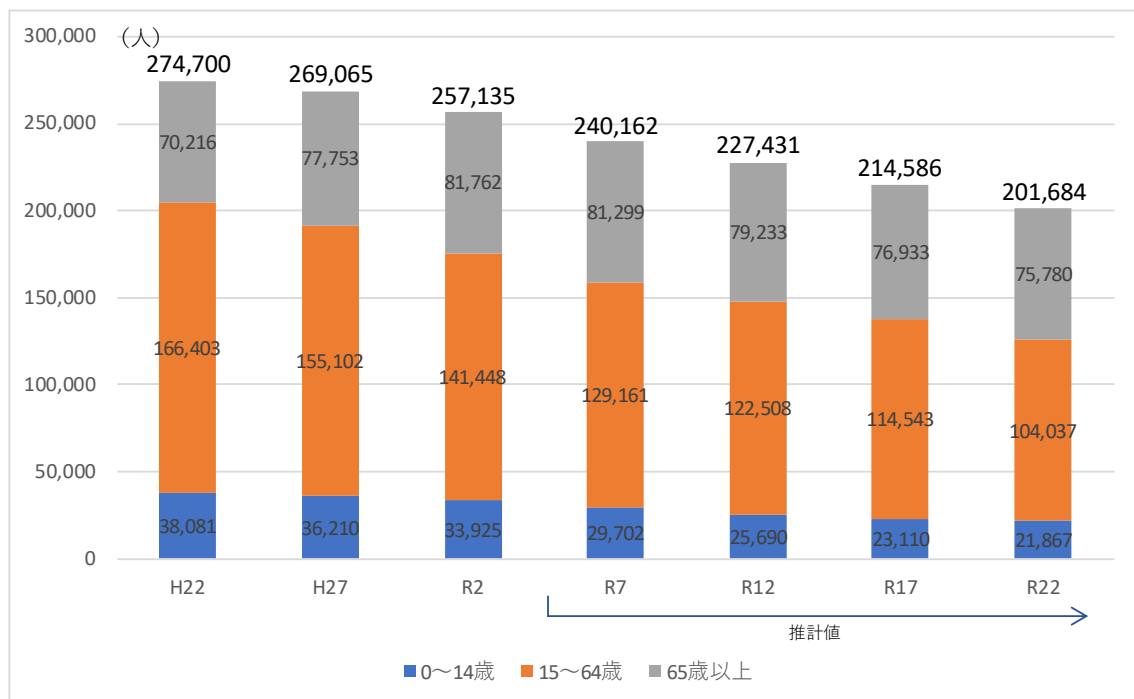
4. 公共交通を取り巻く環境変化等について

(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21.5万人程度とすることが予想され、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。

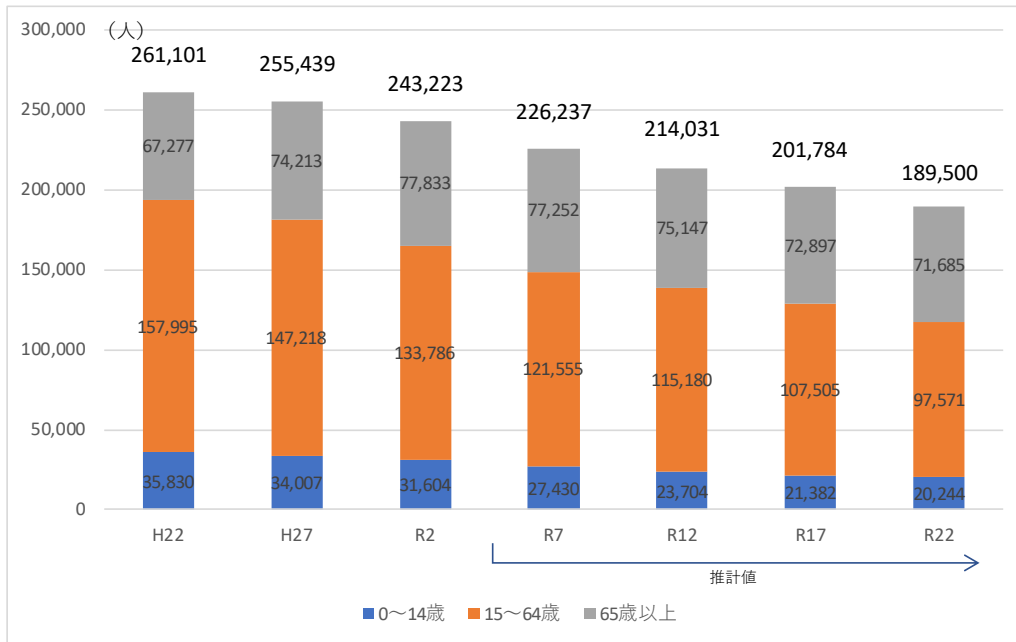
人口減や少子化、高齢化の進行により、人々の移動需要が減少するとともに、働き手となりうる生産年齢人口の減少により、昨今問題化している労働力不足がより深刻になる可能性もある。

人口の将来推計（佐世保市及び佐々町の合計）



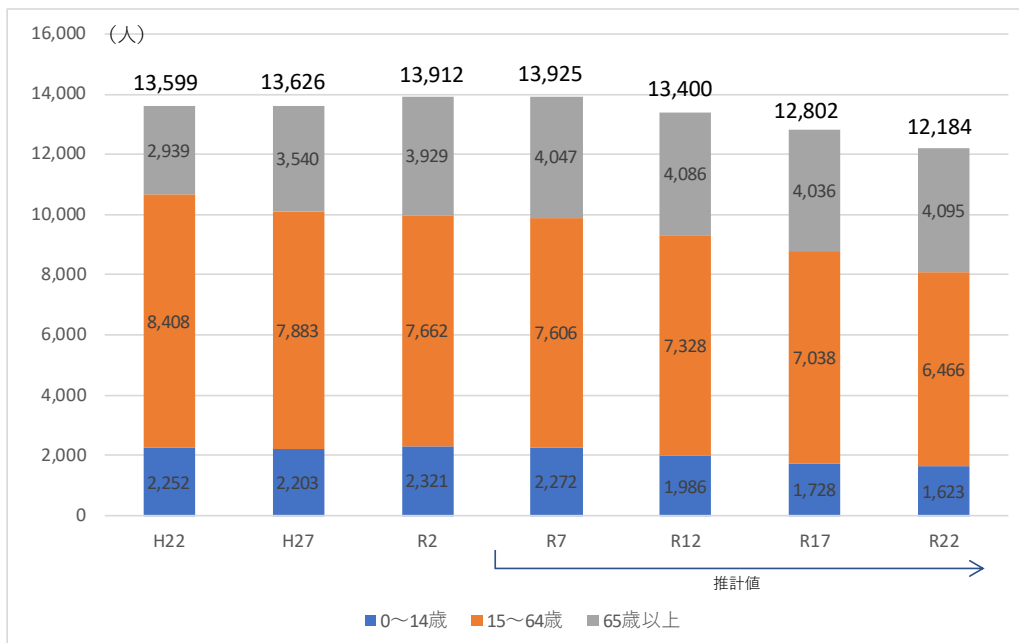
（出典）総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

人口の将来推計（佐世保市）



（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」

人口の将来推計（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) 公共交通事業の状況について

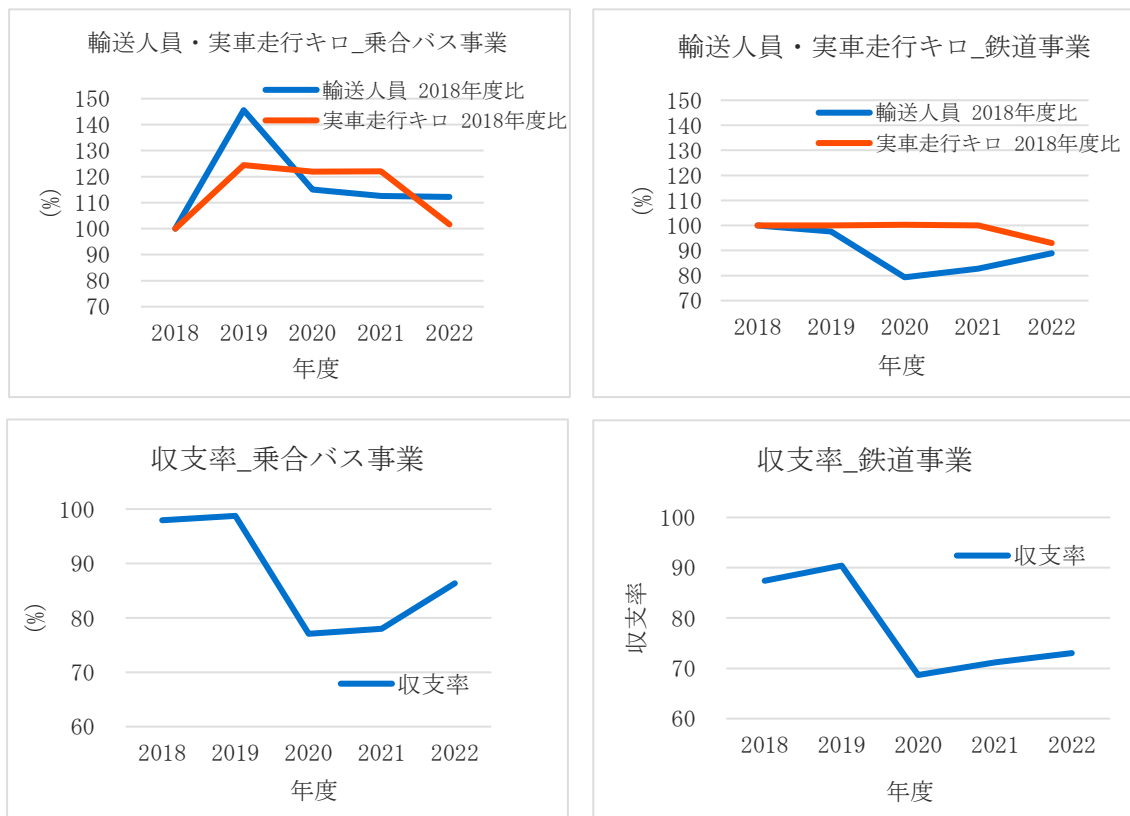
近年のバス及び鉄道事業の概況について下図表にて示した。

バス事業については、佐世保市交通局の廃止に伴うバス事業の統合が実施されたが、その後、バス・鉄道ともにコロナ禍の影響によりここ数年の需要は低迷している状況にある。

近年、バス・鉄道ともに需要はやや回復しつつあるものの、コロナ禍以前の需要は見込めない状況にある。また、特にバス事業において、近年の労働力不足を反映して運転士の確保が困難になっていること等も影響して、実車走行キロは横ばいから減少の状況にある。

こうした状況を踏まえ、近年では、バス・鉄道事業とも収支率はマイナスの状況が続いており、厳しい経営環境にあることがうかがえる。

乗合バス事業（西肥自動車、させぼバス）、鉄道事業（松浦鉄道）の状況



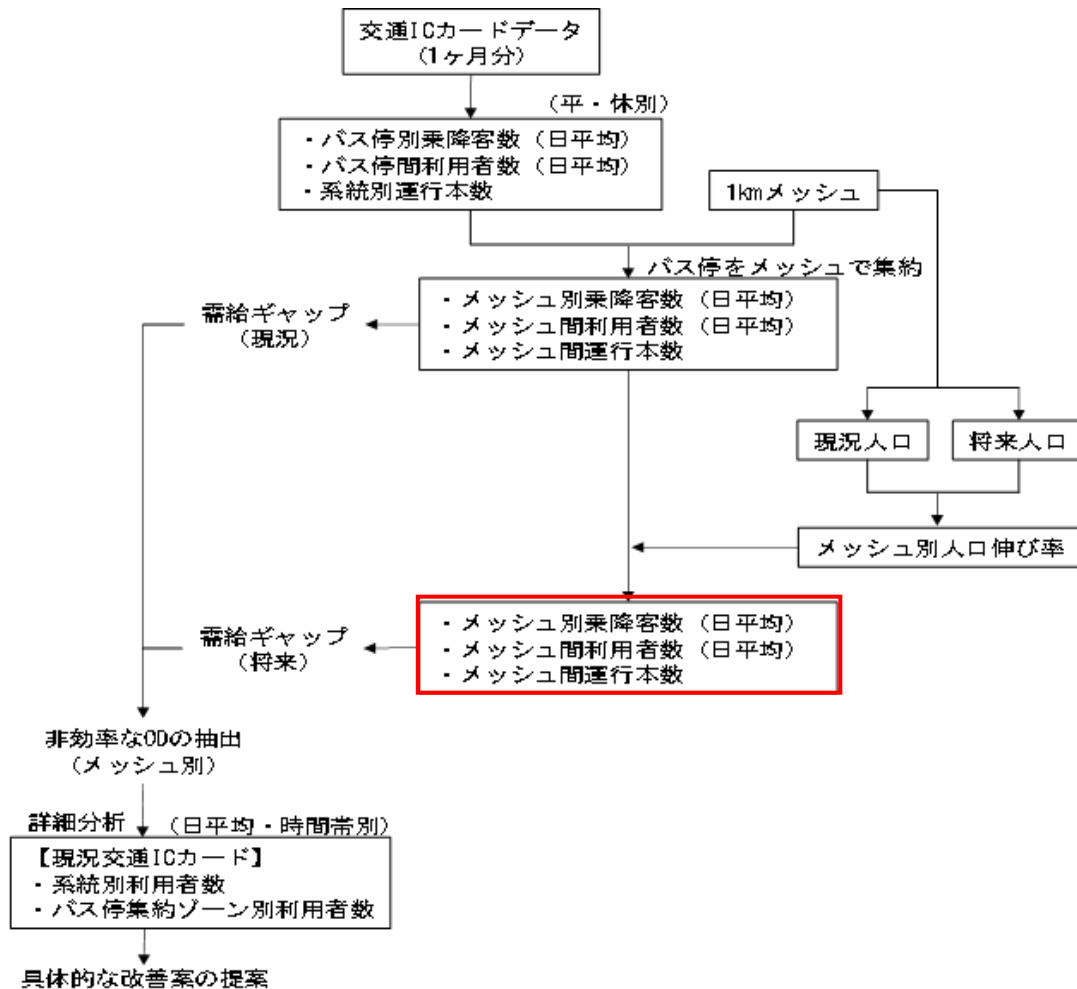
(出典) 各社提供資料より作成

(注) 西肥バスは佐世保市・佐々町内を運行する本土乗合の系統の合計値

(3) 乗合バスの将来需要推計

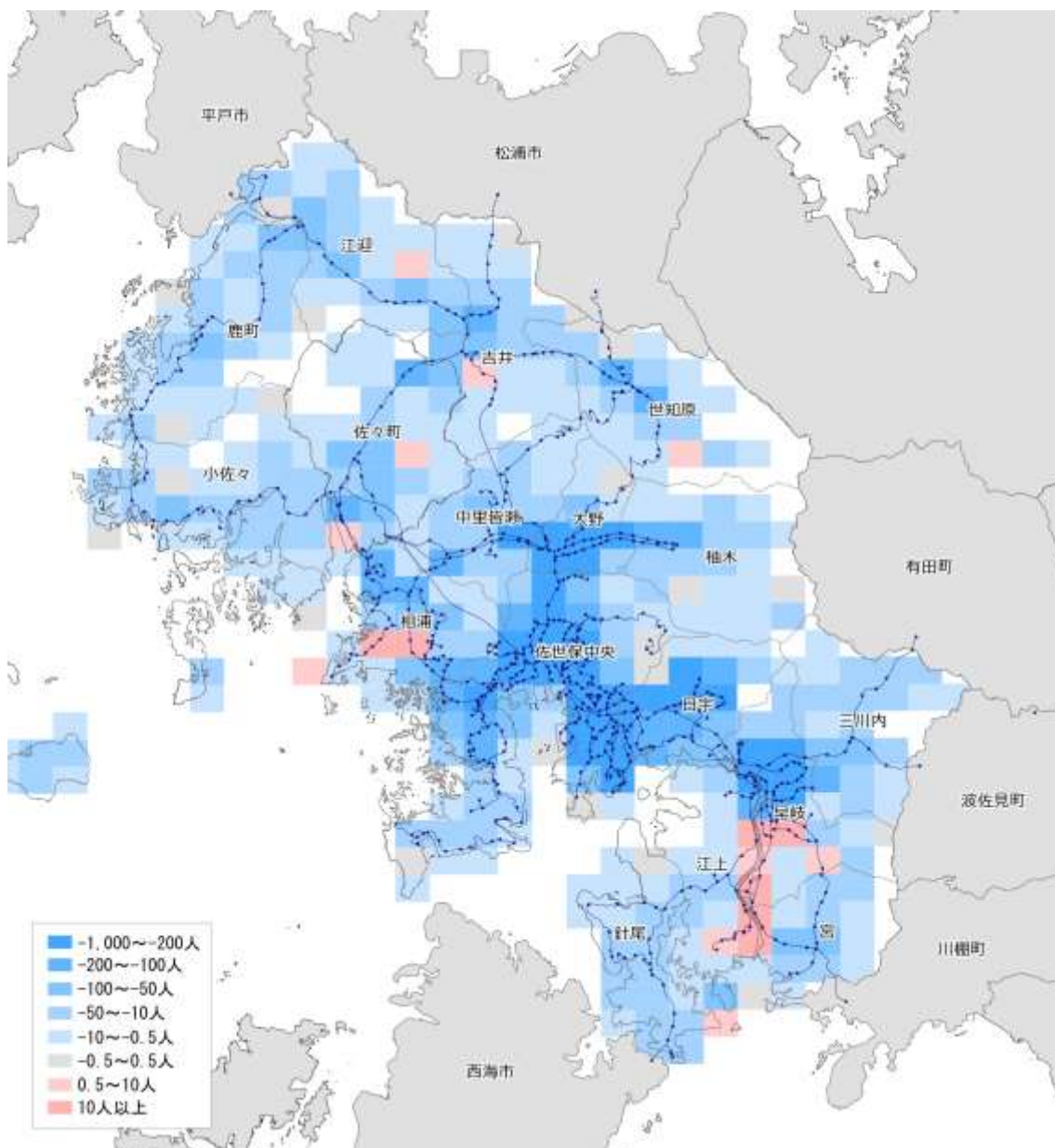
バス事業者から提供された交通 IC カードデータ（2023 年 6 月の 1 ヶ月分）を用いて、1 km メッシュごとのメッシュ内停留所における乗降客数の集約、及びメッシュ単位での将来人口推計を行い、メッシュ単位での将来乗降客数の推計を行った。

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



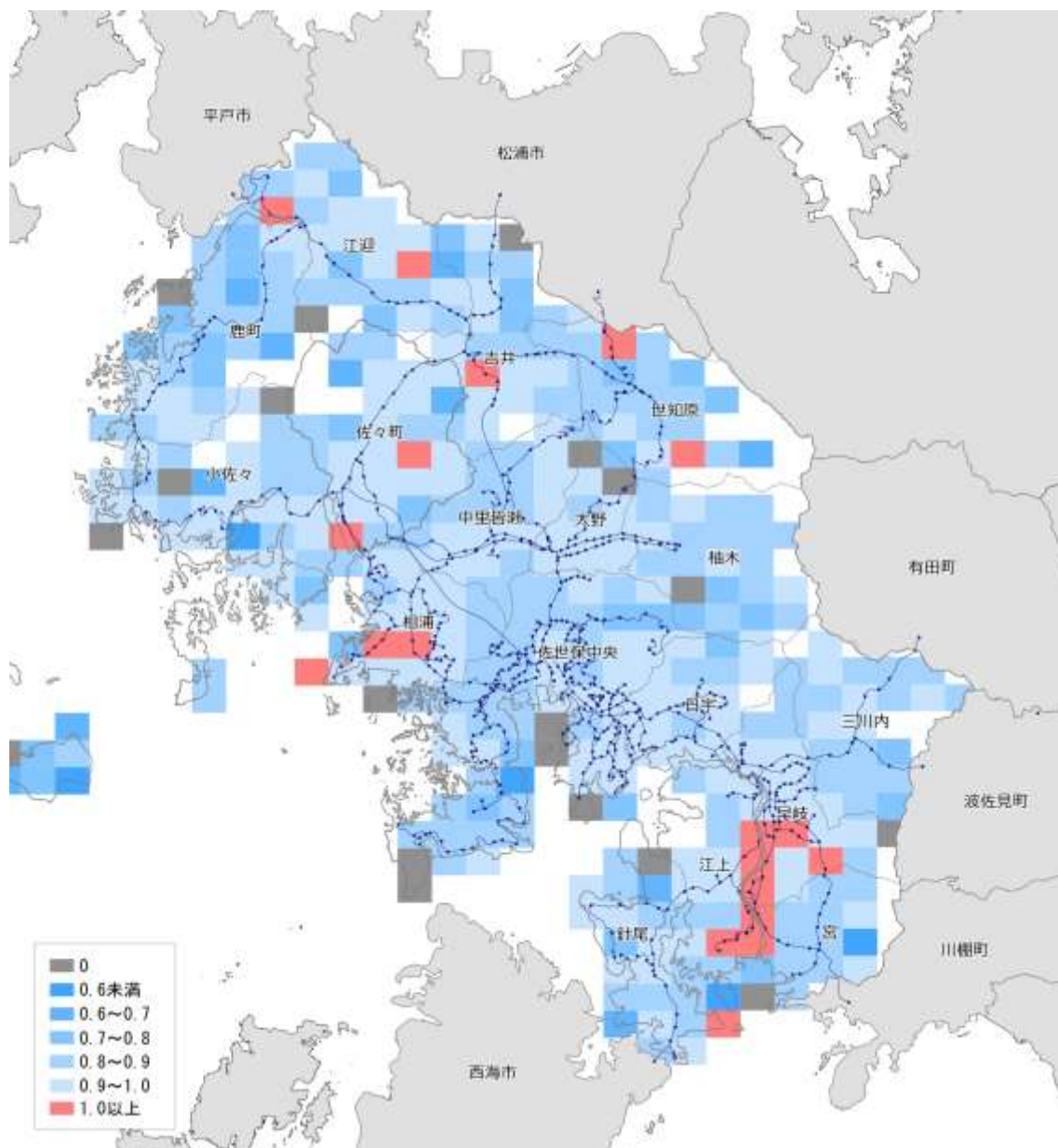
なお、コーホート要因法によるメッシュ単位での人口推計の結果については以下のとおり（2025年から2035年の増減数、増減率）であり、区域内の一部地区を除いた多くのメッシュにおいて今後人口は減少するものと推計されている。現状の60%以下（4割減以上）となるメッシュもあり、輸送の担い手がいなければ、今後はより不便地区対策等の必要性が高まる可能性もある。

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

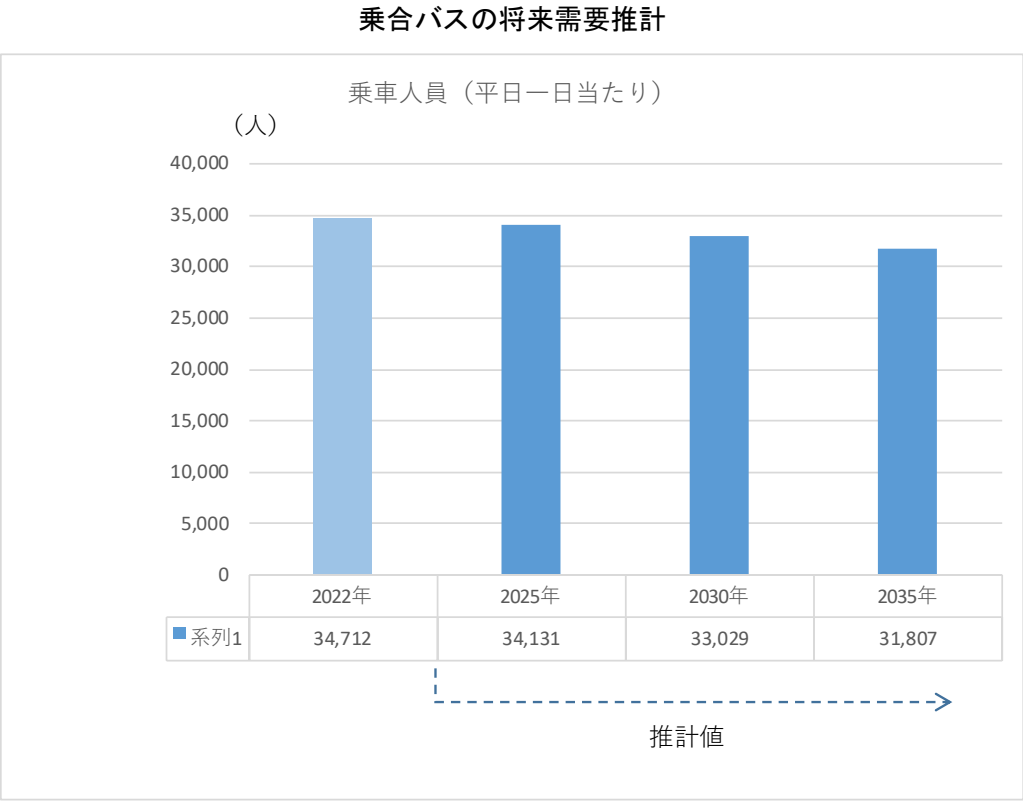
人口増減率（2025 年→2035 年）



（出典）国勢調査データを用いた推計結果

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。



(4) 今後の収支見通し等について

以上の結果を踏まえて、乗合バス事業の将来収支を算定した。算定の根拠については以下のとおりである。

算定の根拠

項目	算定の考え方	出所
経常収入	- 佐世保市・佐々町における 1km メッシュ別の将来人口推移を基に、エリア毎の将来輸送人員を算出 - 上記エリア毎の将来輸送人員の積み上げ式で全体の将来輸送人員を算出	国土数値情報 1km メッシュ別 将来推計人口データ (H30 国政局推計) (shape 形式版)
経常費用	- 全国乗合バス事業者における経常費用の平均構成比率を基に、2022 年経常費用の内訳を推計 - 経常費用の構成比率は、人件費 59%、車両修繕費 7%、車両償却費 5%、燃料油脂費 9%、その他諸経費 20%と設定	経常費用の平均構成比率：公益社団法人日本バス協会「2022 年度版 (令和 4 年度) 日本のバス事業」
人件費	2022 年度の人件費を基に平均年収を算出 - 直近 5 年間の全国運転者数推移を基に、従業員 (運転士) が毎年 0.88%減少すると仮定し、将来従業員 (運転士) 数を算出 - 中小企業における直近 5 年間の平均賃上げ率から毎年 2.13%の賃上げが実施されると仮定 - 将来従業員数と賃上げ率を考慮して将来人件費を算出	- 現在従業員数：各社 HP・提供データ - 将来従業員数 (従業員の年平均減少率)：公益社団法人日本バス協会「2022 年度版 (令和 4 年度) 日本のバス事業」 - 賃上げ率：内閣官房「新しい資本主義実現本部事務局 基礎資料 (令和 5 年 8 月 31 日)」
車両修繕費	2022 年度の 1 人平均乗車キロ・平均乗車密度を用いて、将来輸送人員に応じた将来実車走行キロ・必要車両数を算出 - 直近 5 年間の物価上昇率から毎年 1.2%の物価上昇が実施されると仮定 - 将来車両数と物価上昇率を考慮して将来車両修繕費を算出	- 車両数：各社 HP・提供データ - 物価上昇率：総務省統計局 HP
車両償却費	物価上昇率を考慮して将来車両償却費を算出	物価上昇率：総務省統計局 HP
燃料油脂費	将来実車走行キロと物価上昇率を考慮して将来燃料油脂費を算出	物価上昇率：総務省統計局 HP
諸経費	物価上昇率を考慮して将来諸経費を算出	物価上昇率：総務省統計局 HP

試算にあたっては次の2パターンを設定した。

①運賃据え置きパターン

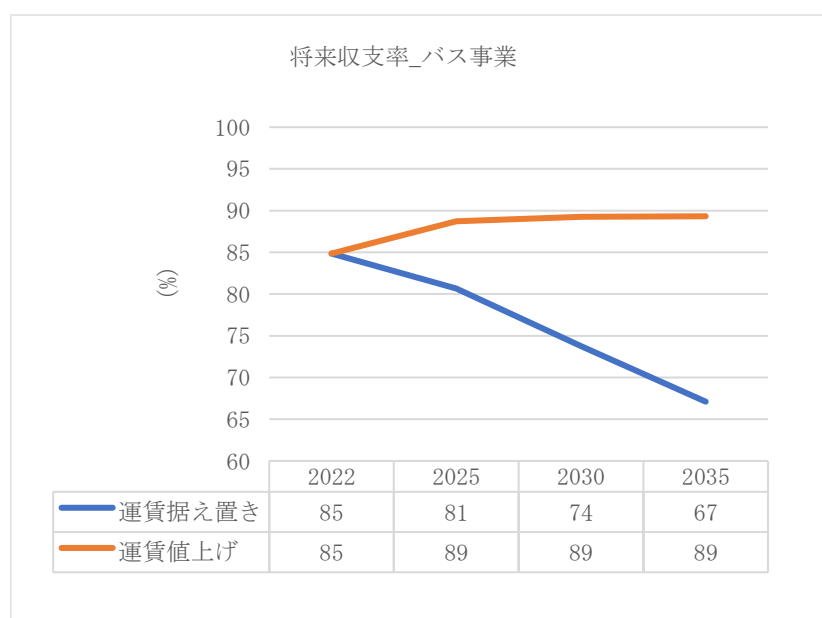
- 2022年度における1人あたり運送収入が維持されると仮定

②運賃値上げパターン

- 5年毎（2025・2030・2035年）に運賃を10%値上げすると仮定
- 但し、運賃値上げによる輸送人員への影響は考慮しない

以上を踏まえた、乗合バスについての今後の収支見通しについては以下のとおりである。
物価変動等に応じた運賃改定ができない場合、今後は一貫して収支率が低下する結果となった。

今後の収支率の推計結果

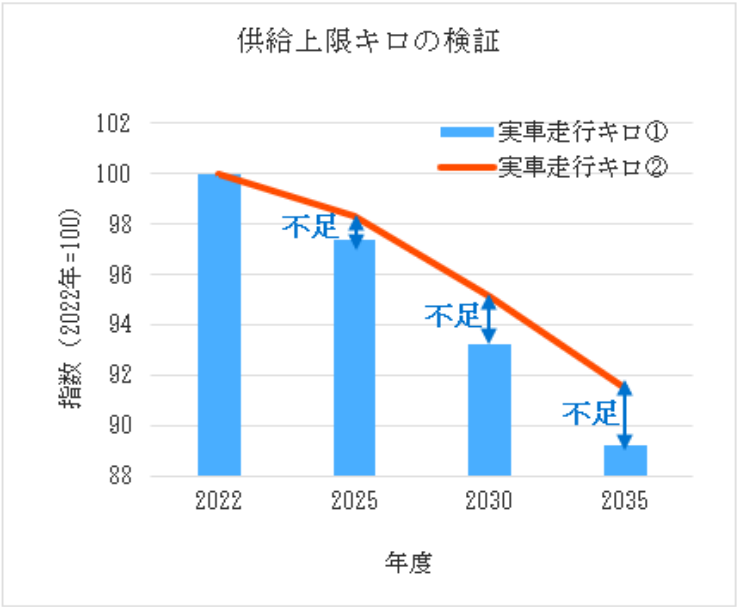


下表では、直近 5 年間の全国の運転士数推移を基に従業員（運転士）が毎年 0.88%減少すると仮定した場合における供給可能な輸送総量（＝実車走行キロ①）、及び将来需要分の輸送を確保するための輸送総量（＝実車走行キロ②）を算出し、双方を比較した。これによると、2025 年以降、実車走行キロ①は実車走行キロ②を下回っており、常に輸送需要に対して運転士が不足する状況が続く。上記の前提以上に運転士の確保が進まない場合、さらにこの不足分の幅は大きくなり、需要に対して十分な供給ができない状況となる。

官民連携による運転士確保に向けた取組みや、効率的・効果的なバス運行への改善、連節バス導入をはじめとする輸送効率の向上等について、検討・導入する必要がある。

- ・ 実車走行キロ①：将来運転者数から推計した理論上確保可能な実車走行キロ
 - ・ 実車走行キロ②：将来需要分の人員輸送のために最低限確保すべき実車走行キロ

供給可能な輸送総量の検証



年度	運転士数 2022 年度比 (%)	実車走行キロ①	実車走行キロ②	*不足便数/年 (便)
2022	-	100	100	-
2025	97	97	98	1, 893
2030	93	93	95	3, 892
2035	89	89	91	4, 703

(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)

バス運転者(2030年試算)

(日本バス協会試算)



(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)」

5. 問題点及び課題の整理

(1) 需要減少等に対応した効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成

- ・対象区域では、乗合バス路線や鉄道を中心とした密な公共交通ネットワークが形成されており、市民・町民の生活を支えている状況、公共交通分担率も比較的高い。
- ・佐世保市・佐々町のまちづくりの骨格となる基幹系統をベースに、離島航路等との接続を含めたネットワークの維持・向上を図る必要がある。
- ・一方、人口減や高齢化の進行、事業者の収支悪化、運転士不足等も踏まえ、効率的、効果的なネットワークを形成していく視点が不可欠である。
- ・地域核（地域拠点）、生活核（生活拠点）等が地域における交通の拠点として機能していることも踏まえ、地域核や生活核を結ぶ基幹、補完系統を維持・充実する一方、地域核、生活核をベースとした地域におけるフィーダー的な交通サービスの導入や乗継による輸送確保など運行の効率化を図る必要がある。
- ・基幹系統においても需要減や運転士不足等の環境変化に対応した効率的、効果的なサービスの導入等を検討する必要性がある。（連節バス導入、快速系統の設置等）

(2) 地域における様々な資源の有効活用、連携の推進

- ・今後のメッシュ別の人口予測では、郊外部においては現状の60%以下（4割減以上）となる地区もあり、輸送の担い手がいなければ、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。
- ・交通不便地区や、上記の地域核、生活核をベースとしたフィーダー的なサービス、ラストランマイル的なサービスについては、一般的には採算性が低く、地域資源を有効に活用したり、医療・福祉や教育、商業等の異業種との連携を進めるなど、効率的、効果的なサービスの導入検討が不可欠となる。
- ・観光地を円滑に回遊できる交通ネットワークの形成を目指して、観光エリアやリゾート施設、離島等と市・町内の各拠点を結ぶ路線の充実や乗換・乗継利便性の向上、観光施設等と連携した利用促進等の取り組み等を推進する必要がある。（佐世保市：九十九島パールシーリゾート、ハウステンボス、佐々町：皿山公園など）

(3) 地域公共交通を担う体制の維持・強化

- ・人口の減少、コロナ過の影響により需要が低減しており、今後も需要減少の見通し。
- ・運転士不足により路線維持が困難となりつつある状況であるが、生産年齢人口の減少等により状況が悪化する可能性も。人件費や物価高騰等による費用の増加も見込ま

れるところ。

- ・交通事業者の収支状況がより悪化し、公共交通事業を取り巻く環境が厳しさを増す可能性がある。適切な料金改定等を含めた収支改善を図る必要がある。
- ・今後、運転士不足はさらに深刻になる可能性が大きい。官民連携による運転士確保に向けた取組みや、効率的・効果的なバス運行への改善、連節バス導入をはじめとする輸送効率の抜本的な向上策等について検討する必要がある。
- ・交通事業者の市民生活を支える公共的な役割も踏まえ、事業者の有する運行や経営に係るノウハウを最大限に発揮しながら、事業継続が可能な環境を官民連携により形成する必要がある。バスと鉄道との連携や適切な役割分担等の検討も必要となる。

（４）利便性向上や利用促進の推進

- ・市民・町民にとって利便性の高い公共交通サービスの実現や利用環境の整備を図ることが不可欠である。
- ・佐世保駅前や地域核（地域拠点）、生活核（生活拠点）における乗換・乗継利便性の向上や、ICT／DX 技術等も活用した各種案内や情報提供の推進、観光客を含めた内外の利用者に対するホスピタリティの向上など、官民連携で推進する必要がある。
- ・区域内の各地区ごとに公共交通の利用率が大きく相違している状況も見受けられたが、地区ごとの交通環境や利用者ニーズ等に的確に対応した利便増進策を検討・実施することが求められる。

6. 地域公共交通計画

(1) 計画の前提

①計画の位置づけ

各種上位計画を踏まえながら、コンパクトなまちづくりや利便性の高い公共交通ネットワークの充実が図られるとともに、地域公共交通事業の持続可能性が担保された、移動しやすく住みやすい地域社会の実現を目指す。

②計画の期間

10年間を展望して、5年間とする。

③計画の区域

佐世保市、佐々町

(2) 基本方針

①公共交通ネットワークの方向性

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及び拠点のタイプ、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タイプと役割（イメージ）

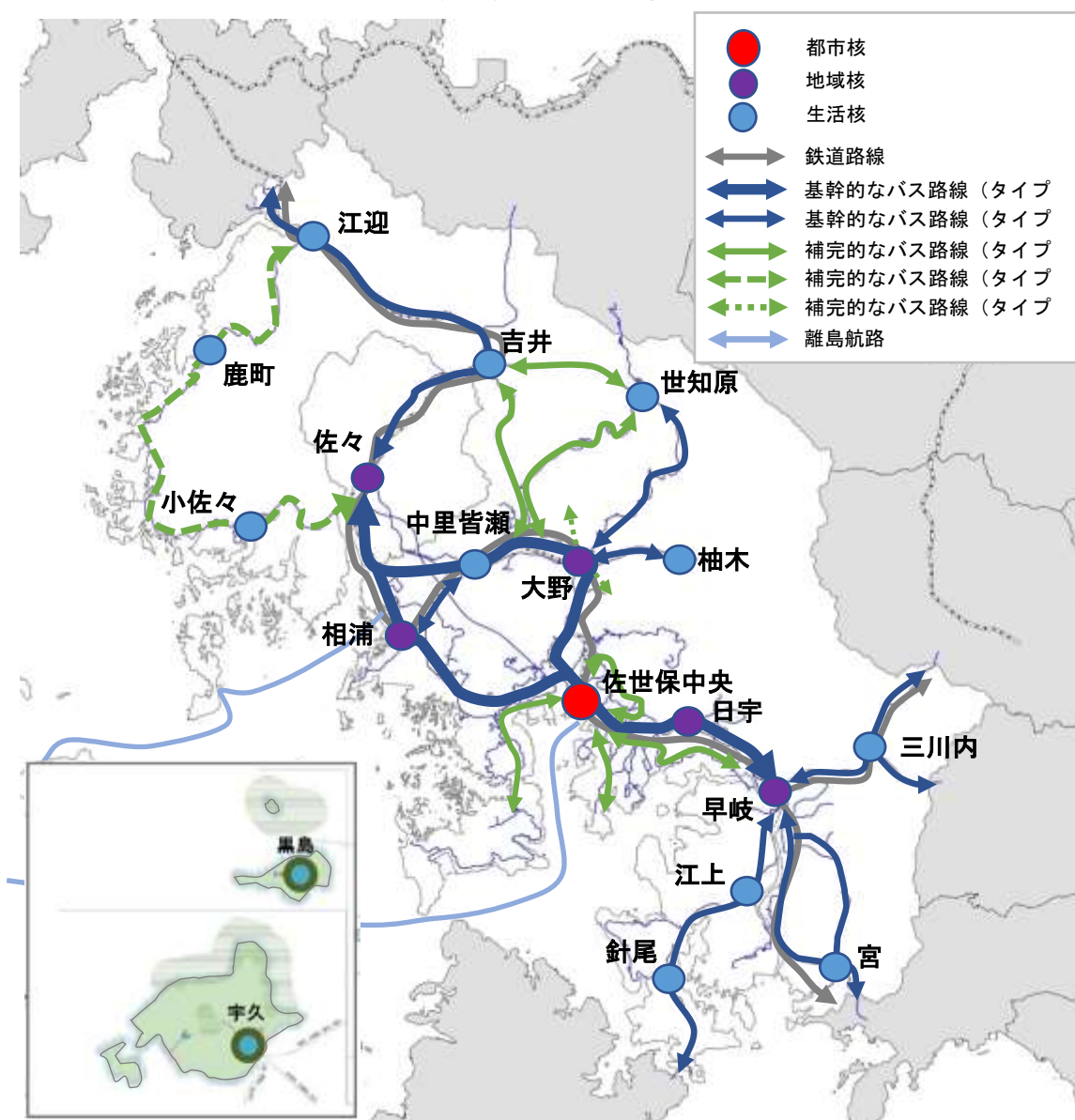
タイプ		役割	該当する路線等
広域幹線	鉄道	・ 主要都市軸を形成し、区域外と区域内、および区域内の「都市核」、「地域核」、「生活核」を結ぶ。 ・ 区域内外との広域的な移動や、通学をはじめとした区域内の移動を担う。	・ J R 九州佐世保線 ・ J R 九州大村線 ・ 松浦鉄道
	バス路線	・ 主要都市軸を形成し、区域外と区域内、および区域内の「都市核」、「地域核」、「生活核」を結ぶ。 ・ 区域内外との広域的な移動や、通学をはじめとした区域内の移動を担う。	・ 佐世保駅前～吉井（妙観寺経由） ・ 吉井～佐世保駅前（知見寺経由） ・ 伊万里駅前～佐世保駅前 ・ 佐々バスセンター～江迎 ・ 嬉野バスセンター～佐世保駅前 ・ 嬉野医療センター～佐世保駅前 ・ 佐世保駅前～世知原 ・ 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

	航路	・区域内と区域外の離島との結ぶ ・区域外との広域的な移動を担う	・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
基幹的なバス路線	タイプ 1	・主要都市軸を形成し、「都市核」と「地域核」を結ぶ。 ・区域内のバス交通を中心とした公共交通網の基幹となる。 ・需要が多く、区域全体の公共交通ネットワークを経営的にも下支えする。	・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
	タイプ 2	・主要都市軸を形成し、「地域核」や交通結節点と「生活核」を結ぶ。 ・区域内のバス交通を中心とした公共交通の基幹となる。	・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
補完的なバス路線	タイプ 1	・都市核、地域核と周辺住宅地の間の移動手段 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。	・天神、十郎原団地線 ・山祇線 ・木風線 ・山手循環線 ・花高団地線 等々
	タイプ 2	・主に「生活核」どうしを結ぶ。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。	・江迎～鹿町～小佐々～佐々
	タイプ 3	・生活核と周辺集落の間の移動を担う。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。	・大野地区 ・宇久地区 等々
地域に密着した移動サービス		・生活核と周辺集落の間の移動や、地区内の移動などを担う。	・交通不便地区等（予約運行制乗合タクシー、定期運行型乗合タクシー）
離島航路		・区域内の都市核、生活核と離島の生活核、及び区域外の間の移動を担う。	・佐世保～上五島航路（宇久島） ・相浦～黒島・高島航路

区域内の拠点等（イメージ）

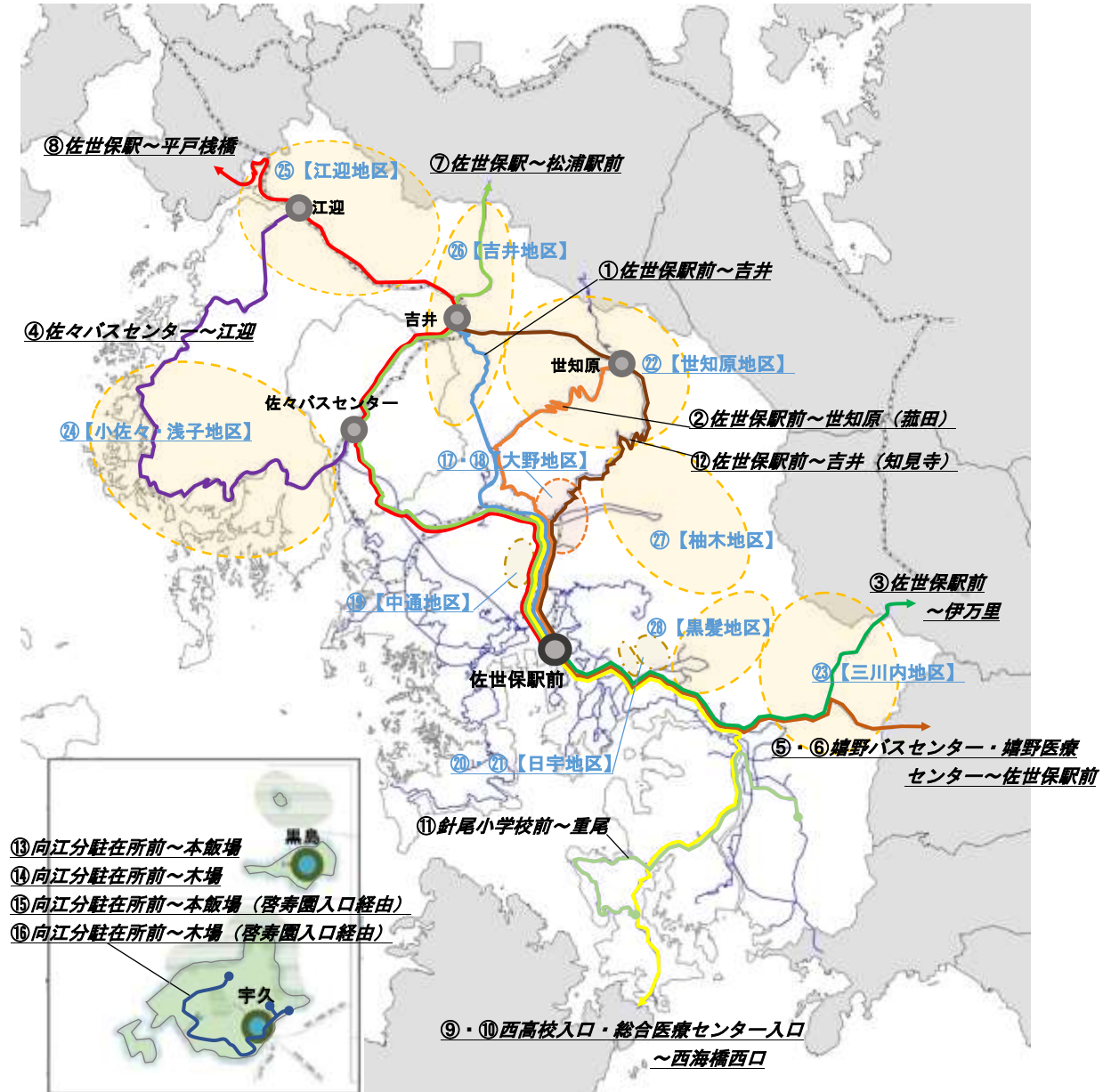
拠点のタイプ		該当する区域等
佐世保市	佐々町	
都市核	—	佐世保中央
地域核 (市街地／郊外)	都市拠点	佐々、相浦、大野、日宇、早岐
生活核	生活拠点	江迎、吉井、神田、小浦、鹿町、小佐々、世知原、中里皆瀬、柚木、江上、針尾、三川内、宮、黒島、宇久
(観光リゾート核)	自然・レクリエーション拠点	九十九島、ハウステンボス、皿山公園等
(主要都市軸)	工業拠点	佐々工業団地

区域内の拠点、及びバス路線のタイプ



公共交通ネットワーク

(広域幹線(バス路線)や地域に密着した移動サービス(乗合タクシー等))



公共交通ネットワーク

(広域幹線(バス路線)や地域に密着した移動サービス(乗合タクシー等))①

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)	吉井妙観時線	佐世保駅前	吉井	路線定期運行	幹線補助
②	西肥自動車(株)	世知原菰田線	佐世保駅前	世知原	路線定期運行	幹線補助
③	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
④	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
⑤	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
⑥	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
⑦	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
⑧	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
⑨	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
⑩	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
⑪	西肥自動車(株)	口木線	重尾	針尾小学校前	路線定期運行	市単独補助
⑫	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

公共交通ネットワーク

(広域幹線(バス路線)や地域に密着した移動サービス(乗合タクシー等))②

No.	事業者名	系統名	起点	終点	運行態様	補助事業の活用
⑬	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
⑭	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
⑮	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
⑯	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
⑰	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
⑱	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
⑲	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
⑳	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
㉑	国際タクシー(株)	すずかけ (日宇地区)	日宇支所前	大和町経由 日宇支所前	路線定期運行	市単独補助
㉒	(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
㉓	(株)SHIROYAMA	三川内地区	三川内地区内		区域運行	市単独補助
㉔	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
㉕	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
㉖	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
㉗	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
㉘	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

②公共交通ネットワーク形成の基本方針

各種上位計画を踏まえながら、コンパクトなまちづくりや利便性の高い公共交通ネットワークの充実が図られるとともに、地域公共交通事業の持続可能性が担保された、移動しやすく住みやすい地域社会の実現を目指す。

基本方針１：まちづくりの骨格となる利便性の高い公共交通ネットワークの形成

乗合バス路線や鉄道を中心とした密な公共交通ネットワークが形成されている本計画区域において、まちづくりの骨格となる基幹系統をベースに、地域核や生活核を結ぶ補完系統や、地域核、生活核をベースとした地域におけるフィーダー的な交通サービスや拠点の整備、離島航路等との接続を含めた公共交通ネットワークの維持・向上を図ることにより、需要減や運転士不足等の環境変化に対応した効率的、効果的なサービスの導入等を推進する。

基本方針２：複数モードの連携や新たなモード導入等により公共交通ネットワーク全体の利便性を確保

交通不便地区や地域核（地域拠点）、生活核（生活拠点）をベースとしたフィーダー的なサービス、ラストランマイル的なサービスについて、地域資源を有効に活用したり、医療・福祉や教育、商業等の異業種との連携を進めるなど、効率的、効果的なサービスの導入を推進する。

基本方針３：持続可能な地域公共交通事業の実現

交通事業者の収支状況悪化や運転士不足の深刻化など、公共交通事業を取り巻く環境が厳しさを増すなか、官民連携による運転士確保に向けた取組みや、効率的・効果的なバス運行への改善を図るとともに、交通事業者の市民生活を支える公共的な役割も踏まえ、事業者の有する運行や経営に係るノウハウを最大限に発揮しながら、事業継続が可能な環境を官民連携により形成する。

基本方針４：公共交通の利用促進・需要創造の推進

佐世保駅前や地域核（地域拠点）、生活核（生活拠点）における乗換・乗継利便性の向上や、ICT／DX 技術等も活用した各種案内や情報提供の推進、観光客を含めた内外の利用者に対するホスピタリティの向上などを推進するとともに、地区ごとの交通環境や利用者ニーズ等に的確に対応した利便増進策を検討・実施する。

(3) 目標設定

下記のとおり、4つの基本方針において、指標及び目標値を設定する。

基本方針	内容	目標	指標	現状	目標値
基本方針 1	まちづくりの骨格となる利便性の高い公共交通ネットワークの形成	地域拠点（都市核・地域核・生活核）が鉄道、路線バス等で結ばれている割合を維持する	他拠点と鉄道、路線バス等で結ばれている地域拠点の割合	100%	100% （全ての地域拠点において、他拠点と鉄道、路線バス等で結ばれている状態を目指す）
基本方針 2	複数モードの連携や新たなモード導入等により公共交通ネットワーク全体の利便性を確保	交通不便地区において、複数モードの連携や新たなモード導入等によって対策が実施されている	今後、路線バス運行の見直し等によって交通不便地区となる地区において、複数モードの連携や新たなモード導入等によって対策が実施されている地区の割合	100% ※現在は7地区での予約制乗合タクシー、大野地区での「まめバス」、中通・横尾・梅田・保立2組地区での「ふれあい号」を導入	100% （今後、路線バス運行の見直し等によって交通不便地区となる全ての地区において、複数モードの連携や新たなモード導入等によって対策が実施されている状況を目指す）
基本方針 3	持続可能な地域公共交通事業の実現	「乗合バス路線における実車走行キロあたり利用者数」（運行効率を表す指標）を維持・増加させる	乗合バス路線における実車走行キロあたり利用者数	1.57 人 / 走行キロ (2022年度)	1.66 人 / 走行キロ （コロナ禍前の乗合バス路線における実車走行キロあたり利用者数の水準を目指す）
		「鉄道事業及び乗合バス事業の収支率」を改善する	鉄道事業及び乗合バス事業の収支率（補助金含む）	85% (2022年度)	100% （鉄道事業及び乗合バス事業について収支バランスが取れている状況を目指す）
		「公共交通への公的資金投入」の適正化を図る	公共交通への公的資金投入額	166,875 千円 (2023 年度予算額)	2023 年度額から 10%増額した額 （※現時点での仮設定） （事業者の収支改善や必要な事業への公的資金投入について、現行より 10%増額以内とすることを旨とする）
基本方針 4	公共交通の利用促進・需要創造の推進	人口一人当たり佐世保市内・佐々町内の鉄道及び乗合バス乗降客数を維持・向上する。	人口一人当たり佐世保市内・佐々町内の鉄道及び乗合バス輸送人員	54.4 乗車/人 (2022 年度)	66.1 乗車/人 （コロナ禍前の水準を目指す）

(4) 地域公共交通計画における施策体系

施策体系				
基本方針	施策（下線箇所は新たに導入する施策案）		実施概要	実施主体
まちづくりの骨格となる利便性の高い公共交通ネットワークの形成	幹線・支線ネットワークの構築	・バス路線の「幹線（基幹的な路線）」「支線（補完的な路線）」の仕分け・サービス基準設定	市内バス路線の「基幹的な路線」「補完的な路線」の仕分け、および各路線タイプの役割や整備方針に基づいたサービス基準の設定・見直しを行う。	バス事業者、自治体
	基幹的な路線の利便性改善	・基幹的な路線での運行の改善	基幹的なバス路線について、運行を等間隔化するなど、利用しやすい運行に改善する。	バス事業者
		・ <u>（連節車両等の導入等による）基幹的な路線の運行効率の向上</u>	基幹的なバス路線について、連節バスの導入や快速バスの運行等について検討を行うなど、運行効率の向上及び利便性・速達性の改善に向けた取り組みを推進する。	バス事業者、自治体
	市民ニーズに対応した補完的な路線の見直し	・補完系統の輸送サービスの改善	補完的なバス路線について、通院時間帯において病院を経由するなど、時間帯別の需要・供給バランスを踏まえた、系統・ダイヤ等の改善を図る。比較的需要の多い路線においては、等間隔運行の導入を検討する。	バス事業者
		・交通不便地区対策の充実（住宅地、郊外）	・道幅の狭い市街地内・周辺の住宅地など、比較的需要の多い交通不便地区では、超小型バスの導入や既存の補完的な路線の延長・迂回等による対応を検討する。 ・郊外の過疎地域など需要の少ないエリア（赤字バス路線）では、定期定路線運行型のバス路線から区域運行型デマンドタクシー等への転換等について検討する。	自治体、バス事業者、タクシー事業者
		・ <u>地域資源を有効活用した新たな移送サービス等の導入</u>	郊外の過疎地域や交通不便地区をはじめとして、民間送迎サービスの混乗や、自家用有償車輸送等の導入を検討、推進する。	バス事業者、タクシー事業者、自治体、地域団体・企業等
	交通結節点の強化とそれを軸としたネットワークの形成	・交通結節点等の整備・形成	佐世保駅前等の交通結節点や矢峰営業所、黒髪営業所等において、既存の交通資産を活用して、周辺エリアの開発等とも連携した交通結節点機能、車庫・転回場機能の充実を図る。	自治体、バス事業者、鉄道事業者
		・ <u>交通結節点を軸としたフィーダーサービスの導入</u>	早岐や佐々等の交通結節点を起点として、基幹系統等のバス路線と接続するフィーダーサービスの導入を推進するとともに、乗継・乗換割引の導入等を図る。	バス事業者、タクシー事業者、自治体
モード間の連携による公共交通ネットワーク全体の利便性の確保	鉄道ーバス、鉄道ー鉄道の連携による利便性向上	・鉄道とバスの乗継の連携による利用促進	鉄道駅におけるバス乗場等の情報案内の整備や、乗継時間等の利便性向上策等を検討する。	バス事業者、鉄道事業者、自治体
		・鉄道ー鉄道の連携による利用促進	広域的な観光振興や移動の利便性向上のため、JR と MR を通した観光列車や定期列車の運行について検討する。	鉄道事業者、自治体
		・佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上	佐世保駅前において、鉄道ーバス間の乗換やバスーバス間の乗継等を円滑化するため、わかりやすいサイン表示設置等を推進する。方面別の乗り場整備等、わかりやすいバス乗降場の整備を推進する。	バス事業者、鉄道事業者、自治体
		・ <u>モードを横断した共通運賃等の導入検討</u>	鉄道とバスが競合する区間等において、両モードを横断して利用できる共通運賃や共通定期券等の導入を検討、推進する。	バス事業者、鉄道事業者、自治体
	多様な交通モードとの連携	・ <u>航路とバス等との連携による離島交通の利便性向上</u>	離島航路と本土及び離島側のバス・鉄道との円滑な接続や、離島内における地域交通の利便性向上を図る。	船舶事業者、バス事業者、鉄道事業者、自治体
		・パークアンドライド施設や駐輪施設の充実・活用	商店街活性化等の集客施策と連携するなど、パークアンドライド（P&R）の活用促進を図るとともに、需要に応じて安価かつ十分なスペースを有する駐車施設や駐輪施設、タクシーベイ等の整備・充実を図る。観光地の交通として電動キックボード等の活用方策を検討する。	鉄道事業者、バス事業者、自治体

基本方針	施策（ <u>下線箇所</u> は新たに導入する施策案）		実施概要	実施主体
持続可能な地域公共交通事業の実現	需要と供給に見合ったサービスの適正化	・需要と供給に見合ったサービスの適正化（本数、区間等の見直し）、 <u>（必要となる）路線・系統の見直し</u>	バス路線全般について、利用者の移動ニーズ・生活ニーズに対応して、運行時間や運行区間・経由地等の細やかな見直しなど、需要と供給に見合ったサービスの適正化を図る。	バス事業者、自治体
	車両運行効率化のための車庫等の既存資源の利活用	・新たな車両転回・乗務員交代等の拠点の設置	路線の見直し等と連動して、民間商業施設、公共施設、医療機関等の駐車場等を活用した、拠点設置の可能性について検討する。	バス事業者、自治体等
	労働力不足への対応、労働環境の改善	・労働力不足への対応、労働環境の改善	<u>官民連携による運転士確保の取組みの推進</u> や、路線の再編等による需要に見合ったサービス供給への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図り、従業員の待遇改善を図る。	バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者、自治体
	<u>今後の地域公共交通事業のあり方の検討</u>	・ <u>地域公共交通事業を継続的に支える制度の導入検討</u> （エリア一括運行協定等）	地域公共交通事業の持続可能性を担保するため、官民連携による新たな支援策等についての検討、導入を図る。	自治体、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者
		・ <u>バスと鉄道との役割分担等の検討</u>	地域公共交通に係る需要減少が進む中、バスと鉄道の共同運営や役割分担の見直し等、適切な連携策についての検討を図る。	自治体、バス事業者、鉄道事業者
公共交通の利用促進・需要創造の推進	利用者・来訪者に対するわかりやすい情報提供の充実	・地域住民や来訪者への情報提供、利用促進	観光客や転入者向けのわかりやすい情報提供のため、公共交通パンフレットの作成・配布や、インターネット等における路線・ダイヤや運行状況等のわかりやすい情報提供を推進する。	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、自治体
		・佐世保駅前等における乗換・乗継利便性の向上	佐世保駅前等において、鉄道－バス間の乗換やバス－バス間の乗継等を円滑化するため、わかりやすいサイン表示設置やデジタルサイネージ等の設置を図る。方面別の乗り場整備等、わかりやすいバス乗降場の整備を推進する。	バス事業者、鉄道事業者、自治体
		・バスロケーションシステムの充実	ICT／DX を利活用して、佐世保駅前をはじめとしたバスロケーションシステム等を充実する。	バス事業者
		・ <u>バスの行き先案内表示の見直し</u>	利用者にわかりやすいバスの行き先案内表示の見直しについて検討する。	バス事業者、自治体
		・観光客、外国人来訪者等への対応	地域外や外国からの観光旅客にとって使いやすい地域交通整備に向けて、サイン表示や外国語対応の充実等を図り、ホスピタリティの向上を図る。	自治体、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者
	移動しやすく脱炭素社会に対応した環境の整備	・低床車両や低燃費車両等の導入促進	バスの乗り降りを円滑化するための低床バスや、脱炭素社会に対応した低燃費のバスの導入促進を図る。	バス事業者、自治体
		・バス停の乗り降りしやすい環境の整備	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。	バス事業者、警察、道路管理者、自治体
	多様な交通モードとの連携	・パークアンドライド施設や駐輪施設の充実・活用（再掲）	商店街活性化等の集客施策と連携するなど、パークアンドライド（P&R）の活用促進を図るとともに、需要に応じて安価かつ十分なスペースを有する駐車施設や駐輪施設、タクシーベイ等の整備・充実を図る。観光地の交通として電動キックボード等の活用方策を検討する。	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、自治体
	IC カードの機能拡大	・IC カードの機能拡大	スマートカードの機能向上や商業施設等での利用機会の拡大など、IC カードの機能拡大を検討・実施する。	鉄道事業者、バス事業者、自治体
	地域が連携した各種利用促進策の企画・開発	・鉄道駅や停留所等の有効活用	鉄道駅や停留所における待合室の快適化や駅舎空間の地域活動への使用提供、役立つ情報の提供、広告の掲出等を図ることにより、乗継等を含め快適で、親しみやすい交通施設を整備する。	バス事業者、鉄道事業者、自治体
		・観光・商業施策、健康・福祉施策等との連携	観光関連機関や商店街等と連携した利用促進策・活用策や、健康・福祉政策等と連携した高齢者の外出機会促進のための利用促進策・活用策等について検討・実施する。	自治体、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者

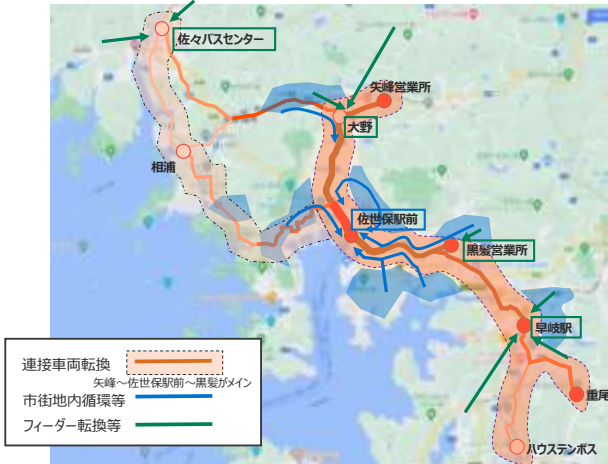
1. まちづくりの軸となる利便性の高い公共交通ネットワークの形成

(1) 幹線・支線ネットワークの構築

施策名	バス路線の「幹線（基幹的な路線）」「支線（補完的な路線）」の仕分け・サービス基準設定																									
実施概要	市内バス路線の「広域的なバス路線」「基幹的なバス路線」「補完的なバス路線」の仕分け、および各路線タイプの役割や整備方針に基づいたサービス基準の設定・見直しを行う。 <table><thead><tr><th colspan="2">タイプ</th><th>役割</th></tr></thead><tbody><tr><td rowspan="2">広域的なバス路線</td><td></td><td> ・主要都市軸を形成し、区域外と区域内、および区域内の「都市核」、「地域核」、「生活核」を結ぶ。 ・区域内外との広域的な移動や、通学をはじめとした区域内の移動を担う。 </td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">基幹的なバス路線</td><td>タイプ1</td><td> ・主要都市軸を形成し、「都市核」と「地域核」を結ぶ。 ・区域内のバス交通を中心とした公共交通網の基幹となる。 ・需要が多く、区域全体の公共交通ネットワークを経営的にも下支えする。 </td></tr><tr><td>タイプ2</td><td> ・主要都市軸を形成し、「地域核」や交通結節点と「生活核」を結ぶ。 ・区域内のバス交通を中心とした公共交通の基幹となる。 </td></tr><tr><td rowspan="3">補完的なバス路線</td><td>タイプ1</td><td> ・都市核、地域核と周辺住宅地の間の移動手段 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。 </td></tr><tr><td>タイプ2</td><td> ・主に「生活核」どうしを結ぶ。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。 </td></tr><tr><td>タイプ3</td><td> ・生活核と周辺集落の間の移動を担う。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。 </td></tr><tr><td colspan="2">地域に密着した移動サービス</td><td> ・生活核と周辺集落の間の移動や、地区内の移動などを担う。 </td></tr></tbody></table>			タイプ		役割	広域的なバス路線		・主要都市軸を形成し、区域外と区域内、および区域内の「都市核」、「地域核」、「生活核」を結ぶ。 ・区域内外との広域的な移動や、通学をはじめとした区域内の移動を担う。			基幹的なバス路線	タイプ1	・主要都市軸を形成し、「都市核」と「地域核」を結ぶ。 ・区域内のバス交通を中心とした公共交通網の基幹となる。 ・需要が多く、区域全体の公共交通ネットワークを経営的にも下支えする。	タイプ2	・主要都市軸を形成し、「地域核」や交通結節点と「生活核」を結ぶ。 ・区域内のバス交通を中心とした公共交通の基幹となる。	補完的なバス路線	タイプ1	・都市核、地域核と周辺住宅地の間の移動手段 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。	タイプ2	・主に「生活核」どうしを結ぶ。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。	タイプ3	・生活核と周辺集落の間の移動を担う。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。	地域に密着した移動サービス		・生活核と周辺集落の間の移動や、地区内の移動などを担う。
タイプ		役割																								
広域的なバス路線		・主要都市軸を形成し、区域外と区域内、および区域内の「都市核」、「地域核」、「生活核」を結ぶ。 ・区域内外との広域的な移動や、通学をはじめとした区域内の移動を担う。																								
基幹的なバス路線	タイプ1	・主要都市軸を形成し、「都市核」と「地域核」を結ぶ。 ・区域内のバス交通を中心とした公共交通網の基幹となる。 ・需要が多く、区域全体の公共交通ネットワークを経営的にも下支えする。																								
	タイプ2	・主要都市軸を形成し、「地域核」や交通結節点と「生活核」を結ぶ。 ・区域内のバス交通を中心とした公共交通の基幹となる。																								
補完的なバス路線	タイプ1	・都市核、地域核と周辺住宅地の間の移動手段 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。																								
	タイプ2	・主に「生活核」どうしを結ぶ。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。																								
	タイプ3	・生活核と周辺集落の間の移動を担う。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。																								
地域に密着した移動サービス		・生活核と周辺集落の間の移動や、地区内の移動などを担う。																								
実施主体	バス事業者、自治体	実施時期	短期																							

（２）基幹的な路線の利便性改善

[illegible]

施策名	(連節車両等の導入等による) 基幹的な路線の運行効率の向上		
実施概要	対象地区における公共交通ネットワークの根幹となる基幹的なバス路線について、連節バスの導入や快速バスの運行等について検討を行うなど、乗合バスの運行効率の向上及び利便性・速達性の改善に向けた取り組みを推進する。		
	【対象となる基幹的なバス路線】		
			
実施概要	【導入イメージ】		
			
	(出典) 横浜市 HP (出典) 神戸市 HP		
実施主体	バス事業者、自治体	実施時期	中期

(3) 市民ニーズに対応した補完的な路線の見直し

施策名	補完系統の輸送サービスの改善		
実施概要	補完的なバス路線について、通院時間帯において病院を経由するなど、時間帯別の需要・供給バランスを踏まえた、系統・ダイヤ等の改善を図る。比較的需要の多い路線においては、等間隔運行の導入を検討する。  		
実施主体	バス事業者	実施時期	短・中期

施策名	交通不便地区対策の充実（住宅地、郊外）		
実施概要	・道幅の狭い市街地内・周辺の住宅地など、比較的需要の多い交通不便地区では、超小型バスの導入や既存の補完的な路線の延長・迂回等による対応を検討、導入する。 ・郊外の過疎地域など需要の少ないエリア（赤字バス路線）では、定期定路線運行型のバス路線から区域運行型デマンドタクシー等への転換等について検討、導入する   		
実施主体	自治体、バス事業者、タクシー事業者	実施時期	短・中期

施策名	地域資源を有効活用した新たな移送サービス等の導入		
実施概要	郊外の過疎地域や交通不便地区をはじめとして、民間送迎サービスの混乗や、自家用有償車輸送等の導入を検討、推進する。		
	【事業者協力型自家用有償旅客運送の主旨】  出典：国土交通省「自家用有償旅客運送ハンドブック」		
	【導入イメージ】 		
実施主体	バス事業者、自治体、地域団体・企業等	実施時期	短・中期

(4) 交通結節点の強化とそれを軸としたネットワークの形成

施策名	交通結節点の整備・形成		
実施概要	佐世保駅前等の交通結節点や矢峰営業所、黒髪営業所等において、既存の交通資産を活用して、周辺エリアの開発等とも連携した交通結節点機能、車庫・転回場機能の充実を図る。   出典：熊本市  出典：バスタ品川		
実施主体	自治体、バス事業者、鉄道事業者	実施時期	中・長期

施策名	交通結節点を軸としたフィーダーサービスの充実		
実施概要	早岐や佐々等の交通結節点を起点として、基幹系統等のバス路線と接続するフィーダーサービスの導入を推進するとともに、乗継・乗換割引の導入等を図る。  		
実施主体	バス事業者、自治体	実施時期	中期

2. モード間の連携による公共交通ネットワーク全体の利便性の確保

(1) 鉄道—バス、鉄道—鉄道の連携による利便性向上

施策名	鉄道とバスの連携による利用促進		
実施概要	鉄道駅におけるバス乗場等の情報案内の整備や、乗継時間等の利便性向上策等を検討する。  		
実施主体	バス事業者、鉄道事業者、自治体	実施時期	短・中期

施策名	鉄道—鉄道の連携による利用促進		
実施概要	広域的な観光振興や移動の利便性向上のため、JR と MR を通した観光列車や定期列車の運行について検討する。  		
実施主体	鉄道事業者、自治体	実施時期	中期

施策名	佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上		
実施概要	佐世保駅前において、鉄道－バス間の乗換やバス－バス間の乗継等を円滑化するため、わかりやすいサイン表示設置等を推進する。方面別の乗り場整備等、わかりやすいバス乗降場の整備を推進する。 【導入イメージ】   出典：西肥自動車ホームページ		
実施主体	バス事業者、鉄道事業者、自治体	実施時期	短・中期

施策名	モードを横断した共通運賃等の導入検討																																														
実施概要	鉄道とバスが競合する区間等において、両モードを横断して利用できる共通運賃、共通定期券等の導入を検討、推進する 【松浦鉄道及び西肥バスの運賃体系】 <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #003366; color: white;"> <th>#</th><th>佐世保駅から区間</th><th>運賃（松浦鉄道）</th><th>運賃（西肥バス）</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>～北佐世保駅</td><td>170円</td><td>200円（北佐世保駅前）</td></tr> <tr><td>2</td><td>～野中駅</td><td>280円</td><td>330円（野中町）</td></tr> <tr><td>3</td><td>～大学駅</td><td>390円</td><td>540円（相浦中学前）</td></tr> <tr><td>4</td><td>～相浦駅</td><td>440円</td><td>510円（相浦 ※松浦鉄道の沿線に沿わないルート）</td></tr> <tr><td>5</td><td>～佐々駅</td><td>550円</td><td>550円（佐々バスセンター）</td></tr> <tr><td>6</td><td>～清峰高校前駅</td><td>680円</td><td>680円（小春）</td></tr> <tr><td>7</td><td>～吉井駅</td><td>750円</td><td>760円（吉井）</td></tr> <tr><td>8</td><td>～いのつき駅</td><td>890円</td><td>920円（猪調）</td></tr> <tr><td>9</td><td>～江迎鹿駅</td><td>1,010円</td><td>1,100円（江迎鹿駅前）</td></tr> <tr><td>10</td><td>～すえたちなば駅</td><td>1,120円</td><td>1,150円（末）</td></tr> </tbody> </table>			#	佐世保駅から区間	運賃（松浦鉄道）	運賃（西肥バス）	1	～北佐世保駅	170円	200円（北佐世保駅前）	2	～野中駅	280円	330円（野中町）	3	～大学駅	390円	540円（相浦中学前）	4	～相浦駅	440円	510円（相浦 ※松浦鉄道の沿線に沿わないルート）	5	～佐々駅	550円	550円（佐々バスセンター）	6	～清峰高校前駅	680円	680円（小春）	7	～吉井駅	750円	760円（吉井）	8	～いのつき駅	890円	920円（猪調）	9	～江迎鹿駅	1,010円	1,100円（江迎鹿駅前）	10	～すえたちなば駅	1,120円	1,150円（末）
#	佐世保駅から区間	運賃（松浦鉄道）	運賃（西肥バス）																																												
1	～北佐世保駅	170円	200円（北佐世保駅前）																																												
2	～野中駅	280円	330円（野中町）																																												
3	～大学駅	390円	540円（相浦中学前）																																												
4	～相浦駅	440円	510円（相浦 ※松浦鉄道の沿線に沿わないルート）																																												
5	～佐々駅	550円	550円（佐々バスセンター）																																												
6	～清峰高校前駅	680円	680円（小春）																																												
7	～吉井駅	750円	760円（吉井）																																												
8	～いのつき駅	890円	920円（猪調）																																												
9	～江迎鹿駅	1,010円	1,100円（江迎鹿駅前）																																												
10	～すえたちなば駅	1,120円	1,150円（末）																																												
実施主体	バス事業者、鉄道事業者、自治体	実施時期	中期																																												

(2) 多様な交通モードとの連携

施策名	航路とバス等との連携による離島交通の利便性向上		
実施概要	離島航路と本土及び離島側のバス・鉄道との円滑な接続や、離島内における地域交通の利便性向上を図る。   		
実施主体	船舶事業者、バス事業者、鉄道事業者、自治体	実施時期	短・中期

施策名	パークアンドライド施設や駐輪施設の充実・活用		
実施概要	商店街活性化等の集客施策と連携するなど、パークアンドライド（P&R）の活用促進を図るとともに、需要に応じて安価かつ十分なスペースを有する駐車施設や駐輪施設、タクシーベイ等の整備・充実を図る。観光地の交通として電動キックボード等の活用方策を検討する。 【導入イメージ】   （出典）LUUP ホームページ		
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、自治体	実施時期	短・中期

(1) 需要と供給に見合ったサービスの適正化

1. 西肥バス時刻表		※8/13～8/15、12/29～1/2日曜日などでは実施されず。 ※学校関係ないバスは学校行事等に必ずしも沿っていません(変更する場合もあります)。									
■日曜日補遺機線		【平日】									
始発駅名	相模原駅	武蔵小杉駅	武蔵中央駅	国分寺駅	国分寺駅	国分寺駅	国分寺駅	国分寺駅	国分寺駅	国分寺駅	国分寺駅
東武野	05:57	06:00	06:02	06:10	06:14	06:17	06:23	06:28	06:28	06:28	相模原駅
東武野	06:16	06:18	06:20	06:28	06:33	06:36	06:42	06:45	06:47	06:48	相模原駅
佐世保駅前	07:32	07:35	07:37	07:46	07:50	07:54	08:01	08:04	08:06	08:06	相模原駅
佐世保駅前	08:18	08:22	08:24	08:33	08:37	08:41	08:48	08:50	08:52	08:54	相模原駅
佐世保駅前	09:10	09:13	09:15	09:24	09:29	09:32	09:38	09:41	09:43	09:45	相模原駅
佐世保駅前	09:43	09:46	09:48	09:57	10:01	10:05	10:14	10:16	10:18	10:19	相模原駅
佐世保駅前	10:03	10:06	10:08	10:17	10:21	10:25	10:31	10:34	10:36	10:37	相模原駅
佐世保駅前	10:20	10:23	10:25	10:34	10:38	10:42	10:49	10:51	10:53	10:55	相模原駅
大塚小倉駅前	12:10	12:13	12:15	12:24	12:28	12:32	12:39	12:41	12:43	12:45	相模原駅
佐世保駅前	13:53	13:56	13:58	14:00	14:09	14:13	14:17	14:23	14:26	14:28	相模原駅
佐世保駅前	15:53	15:56	15:58	16:00	16:09	16:13	16:17	16:23	16:26	16:30	相模原駅
佐世保駅前	17:04	17:07	17:09	17:18	17:22	17:27	17:33	17:36	17:38	17:40	相模原駅
佐世保駅前	20:44	20:46	20:51	20:59	21:00	21:06	21:12	21:15	21:17	21:18	相模原駅

出典：西肥自動車

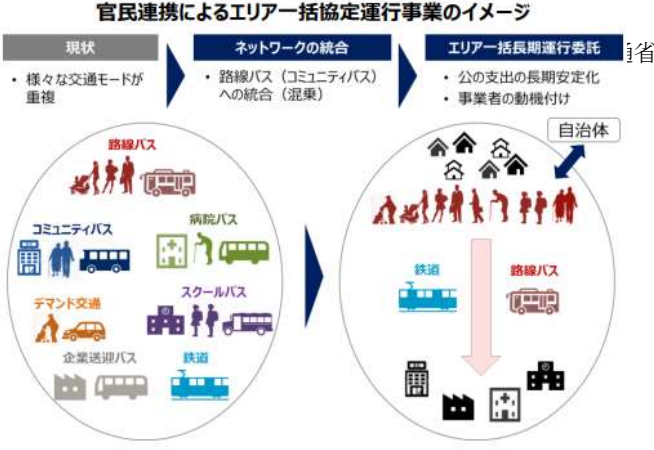
(2) 車両運行効率化のための車庫等の既存資源の利活用

施策名	新たな車両転回・乗務員交代等の拠点の設置		
実施概要	路線の見直し等と連動して、民間商業施設、公共施設、医療機関等の駐車場等を活用した、拠点設置の可能性について検討する。 (奈良県大和郡山市)		
実施主体	バス事業者、自治体	実施時期	中期

(3) 労働力不足への対応、労働環境の改善

施策名	労働力不足への対応、労働環境の改善		
実施概要	官民連携による運転士確保の取組みの推進や、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図り、従業員の待遇改善を図る。   出典：西肥自動車 出典：させぼバス		
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、鉄 道事業者、自治体	実施時期	短期

(4) 長期的な観点に立った今後の地域公共交通事業のあり方の検討

施策名	地域公共交通事業を継続的に支える制度の導入検討		
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の導入など、官民連携による新たな支援策等についての検討、導入を図る。 【導入イメージ】 官民連携によるエリア一括協定運行事業のイメージ  出典：国土交通省		
実施主体	自治体、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者	実施時期	中・長期

施策名	バスと鉄道との役割分担等の検討		
実施概要	地域公共交通に係る需要減少が進む中、バスと鉄道の共同運営や役割分担の見直し等、適切な連携策についての検討を図る。  		
実施主体	自治体、バス事業者、鉄道事業者、沿線自治体等	実施時期	中・長期

4. 公共交通の利用促進・需要創造の推進

(1) 利用者・来訪者に対するわかりやすい情報提供の充実

施策名	地域住民や来訪者への情報提供、利用促進		
実施概要	観光客や転入者向けのわかりやすい情報提供のため、公共交通パンフレットの作成・配布や、インターネット等における路線・ダイヤや運行状況等のわかりやすい情報提供を推進・充実する。   出典：西肥自動車ホームページ		
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、自治体	実施時期	短期

施策名	佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上		
実施概要	佐世保駅前において、鉄道ーバス間の乗換やバスーバス間の乗継等を円滑化するため、わかりやすいサイン表示設置やデジタルサイネージの設置等を推進する。 方面別の乗り場整備等、わかりやすいバス乗降場の整備を推進する。   出典：西肥自動車ホームページ		
実施主体	バス事業者、鉄道事業者、自治体	実施時期	短・中期

施策名	バスロケーションシステム導入		
実施概要	ICT／DX を利活用して、佐世保駅前をはじめとしたバスロケーションシステム等の導入、スマートバス停の設置を推進・充実する。   出典：西肥バスホームページ		
実施主体	バス事業者、自治体	実施時期	短期

施策名	バスの行き先案内表示の見直し		
実施概要	利用者にわかりやすいバスの行き先案内表示の見直しについて検討する。   出典：西肥バスホームページ		
実施主体	バス事業者、自治体	実施時期	短・中期

施策名	観光客、外国人来訪者等への対応		
実施概要	地域外や外国からの観光旅客にとって、使いやすい地域交通整備に向けて、サイン表示や外国語対応の充実等を図る   (出典) 九十九島パールシーリゾート		
実施主体	自治体、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者	実施時期	短・中期

(2) 移動しやすく脱炭素社会に対応した環境の整備

施策名	低床車両や低燃費車両等の導入促進		
実施概要	バスの乗り降りを円滑化するための低床バスや、脱炭素社会に対応した低燃費のバスの導入促進を図る。		
実施主体	バス事業者、自治体	実施時期	短・中期

施策名	バス停の乗り降りしやすい環境の整備		
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	バス事業者、警察、道路管理者、自治体	実施時期	短・中期

(3) 多様な交通モードとの連携

施策名	パークアンドライド施設や駐輪施設の充実・活用（再掲）		
実施概要	商店街活性化等の集客施策と連携するなど、パークアンドライド（P&R）の活用促進を図るとともに、需要に応じて安価かつ十分なスペースを有する駐車施設や駐輪施設、タクシーベイ等の整備・充実を図る。観光地の交通として電動キックボード等の活用方策を検討する。 【導入イメージ】   出典：LUUP ホームページ		
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、自治体	実施時期	短・中期

(4) IC カードの機能拡大

施策名	IC カードの機能拡大		
実施概要	スマートカードの機能向上や商業施設等での利用機会の拡大など、IC カードの機能拡大を検討・実施する。  		
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、自治体	実施時期	短期

(5) 地域が連携した各種利用促進策の企画・開発

施策名	鉄道駅や停留所等の有効活用		
実施概要	鉄道駅や停留所における待合室の快適化や駅舎空間の地域活動への使用提供、役立つ情報の提供、広告の掲出等を図ることにより、乗継等を含め快適で、親しみやすい交通施設を整備する。  		
実施主体	バス事業者、鉄道事業者、自治体	実施時期	短・中期

施策名	観光・商業施策、健康・福祉施策等との連携		
実施概要	観光関連機関や商店街等と連携した利用促進策・活用策や、健康・福祉政策等と連携した高齢者の外出機会促進のための利用促進策・活用策等について検討・実施する。  		
実施主体	自治体、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者	実施時期	短・中期

（５）計画の達成状況の評価について

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。