

佐世保市・佐々町地域公共交通計画 及び利便増進実施計画

報告資料

P1～P7 佐世保市・佐々町地域公共交通計画（案）の概要

P8～P12 佐世保市・佐々町地域公共交通利便増進実施計画（素案）の概要

1. 佐世保市・佐々町の地域公共交通が目指す将来の姿

○ 基本的な方針（第5条第2項第1号）

運転士不足等の課題により、公共交通を維持することが難しい中、自動運転等の新たな技術革新の実用化を睨みつつも、当面の間、既存活用可能なあらゆるリソースを駆動員し、公共交通ネットワークを維持することが大変重要です。

また、このことを実現するためには、地域との共創、全体最適の視点、つまり、公共交通を必要とする方々のご協力と理解、また、交通ネットワークにおける需要と供給のバランスのとれた合理的な交通網の形成が必要です。

このことから、本公共交通計画の基本的な方針を次のとおりとします。

- 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

○ 基本的な考え方（都市計画上の考え方）

- 令和3年度に策定された「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※1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ものではなく、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※2**としている。

※1 立地適正化計画P.1「1-1.立地適正化の背景」

※2 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方」

- 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、地域特性を生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※3。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※4。

※3 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」

※4 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

都心居住スタイル（都市核）

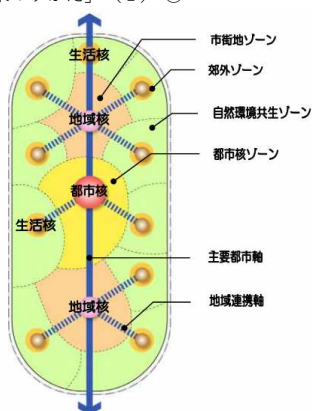
港を囲む佐世保都心で、職近接する都市型住居（マンション等）や佐世保らしい景色を楽しめる斜面住宅地に住み、佐世保の魅力を享受する暮らし。徒歩圏内に商業集積や総合病院、全市的な公共施設（文化等）が集積し、車がなくても歩いて便利に日常生活を送ることができる。

まちなか居住スタイル（市街地）

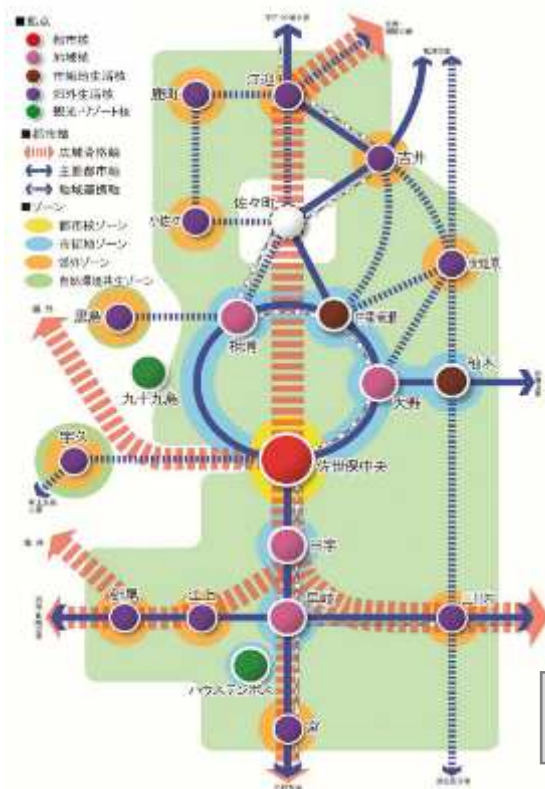
近くの拠点に集積する生活利便施設等を利用しながら、公共交通（鉄道やバス）を利用して都心の施設にもアクセスしやすい立地環境。地域内で歩いて暮らすことができ、適度にぎやかで静かな居住空間が特徴。

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。



【将来の都市の空間構成イメージ（都市計画上の考えを示したもの）】



【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

※本計画の「方針を踏まえた公共交通ネットワークのイメージ」は5ページを参照

（出所）佐世保市都市計画マスタープラン（令和3年度）P44

○ 都市計画上の観点からの基本的な考え方

①「都市核」と「地域核」を結ぶ交通（以下「基幹交通」という。）

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

②「都市核」「地域核」と「生活核」を結ぶ交通（以下「補完交通」という。）

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。

③生活核と分散する居住地を結ぶ交通（以下「生活交通」という。）

地域の交通事業者、地域住民の主体的協力のもと、道路運送法等に基づく手法を活用することにより、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、個別に適正化を図る。

2. 佐世保市・佐々町地域公共交通計画（利便増進実施計画）の概要

○ 計画の位置づけ

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

○ 計画の期間（第5条第2項第6号）

令和7年度～令和11年度

※この計画の計画期間は、10年を展望して、5年とします。

○ 計画の区域（第5条第2項第2号）

佐世保市・佐々町

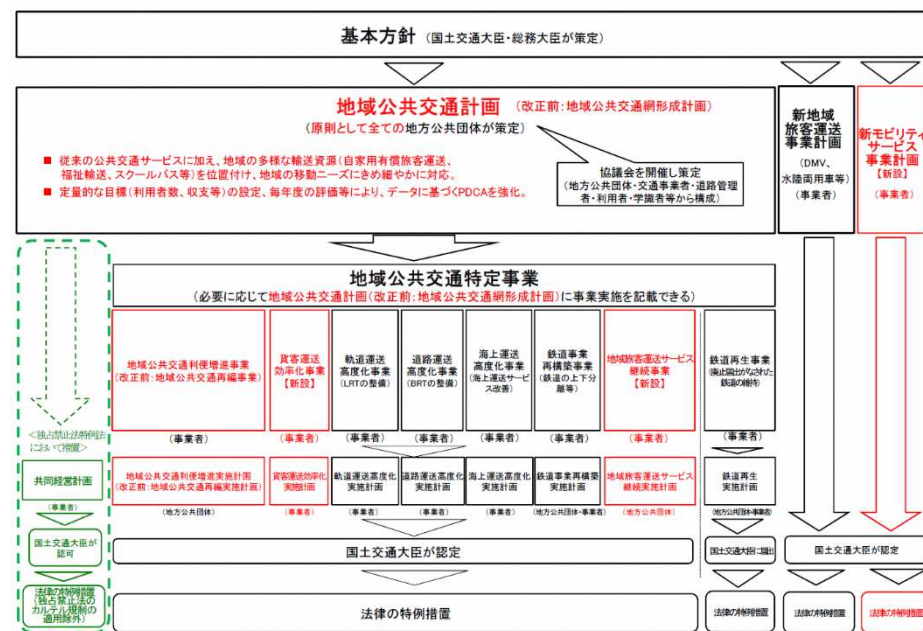
○ 計画の目標（第5条第2項第3号）

全体的な目標 乗合バス及び鉄道の分担率を維持する。

標準指標※1による目標		基本方針に基づく目標	
①	【利用者数】 実車走行キロ当たりの利用者数（輸送密度）を維持	基本方針1：持続可能な公共交通ネットワークの形成	
		【利用者数】 ・実車走行キロあたり利用者数（輸送密度）を維持	
②	【公共交通の収支】 損益ベースの当期純利益がゼロ以上（各交通事業者）	基本方針2：交通モード連携による移動円滑化	
		【交通分担率】 ・バス・鉄道、それぞれの交通分担率（5年ごと：最終年度評価は不可）	
③	【公的資金投入額】 現状を基本とし、交通環境の変化に応じ適切と評価された額	基本方針3：持続可能な交通経営環境の実現	
		【運転士確保】 ・バス運転士採用 4人/年	
		基本方針4：利用者利便性の向上・利用促進	
		今後整理	

※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。

○ 第3号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項（第5条第2項第4号）



《地域公共交通特定事業》

○地域公共交通利便増進事業

地域公共交通ネットワークの再編策や、ダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業

- ・特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ・自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更 等

上記事業と併せて行う以下の事業

- ・乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
- ・交通結節施設における乗降場の改善
- ・乗継ぎに関する分かりやすい情報提供 等

○ 計画の達成状況の評価（第5条第2項第5号）

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・進捗を図る。

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。

3. 問題点及び課題の整理

○ 利用状況等

- 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。
- 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。
- こうした状況により、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（西肥バス・させばバス）の状況】



(注1) 上記は西肥バス及びさせばバスの合計値である。

(注2) 2018年から2019年にかけては佐世保市交通局路線との一体化によって輸送人員、実車走行キロとも増加したが、輸送人員についてはその後のコロナ禍の影響で減少している。

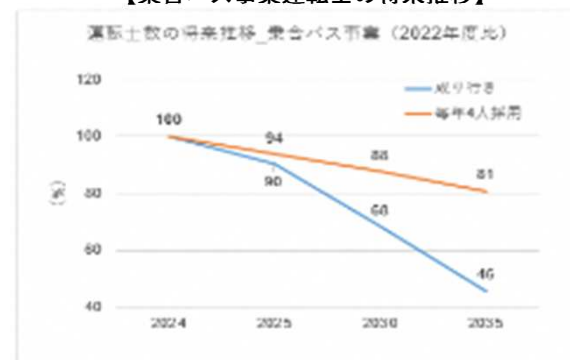
【鉄道事業（松浦鉄道）の状況】



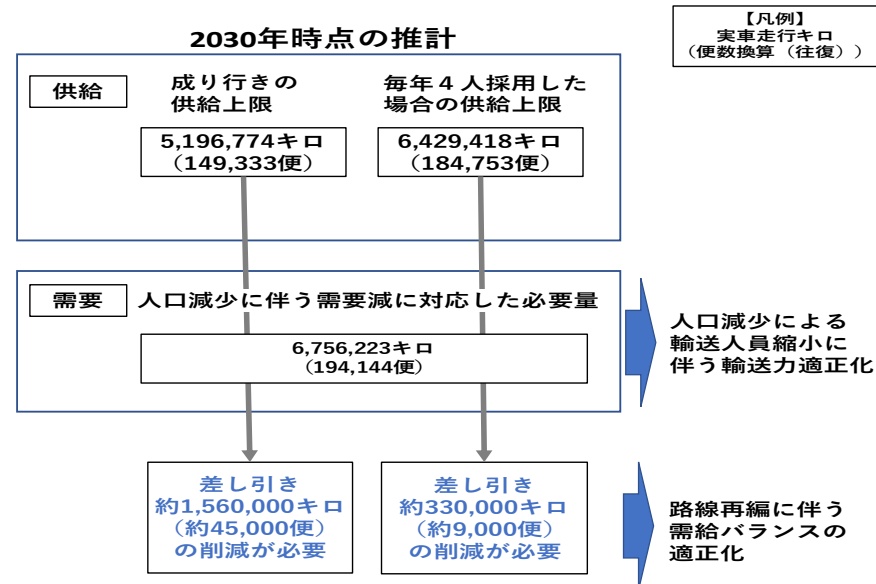
○ 運転士の将来推移、及び今後の需給バランス

- 将来の運転士数は、成り行きで推移した場合、2035年度には2022年度の約46%まで減少する。
- 2025年度以降、毎年4人採用したと仮定した場合、2035年度には2022年度の約81%程度となる。
- 今後、人口減少に伴う需要減に対応してバスサービスの必要量が減少するものの、毎年運転士を4人採用しても必要量を充足することはできず、路線再編等による供給量削減によって、需給バランスの適正化を図る必要がある。

【乗合バス事業運転士の将来推移】



【運転士の将来推移を踏まえた需給バランスの見通し（2030年時点）】



3. 問題点及び課題の整理

○問題点及び課題（１）

①依然として残るネットワーク適正化の余地

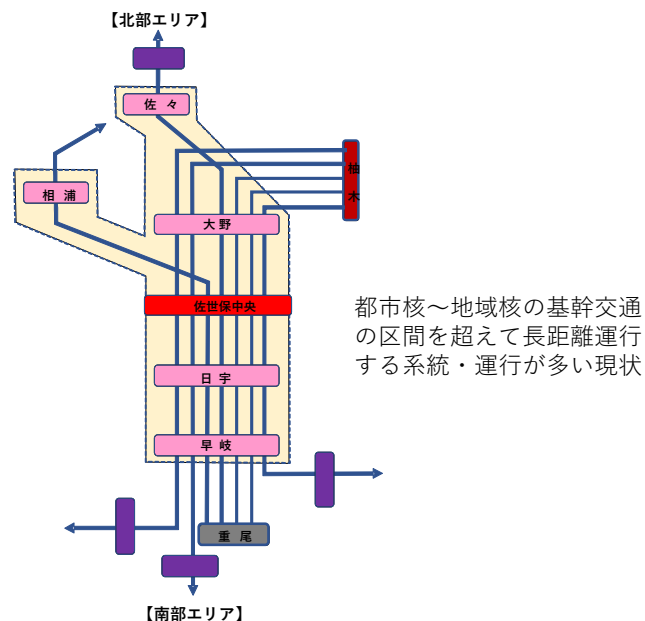
【路線の効率性】

- 現在、主に長距離路線を組み合わせることにより、路線網が形成されている。例えば、北部から南部へ向かう路線は、当然、1路線でなく、複数の地域から複数の地域に向かうため、この結果、すべての路線が通る「中心部」は、その需要にかかわらず、多くの路線が重複して運行されている。
- また、運転士の休憩場所や、出発地における待機、運行終了時の車庫入れの調整などで、一部、利用者目線で見した場合の効率性と、効率的な路線運行の整合が図られていない可能性が存在する。

【需給や交通モードのバランスを踏まえた全体最適】

- 運転士不足等による限られた供給力の中で、バス本数が過剰となっているなど非効率な区間が存在する可能性がある。
- 人口減少の中で、需要予測に基づく、需給バランスの取れたダイヤや運行回数となっていない可能性がある。
- 現段階においても、著しく需要が少ない区間での運行や、多くの需要が存在するにも関わらず、運転士の配置の問題等で、十分に供給できていない区間が存在する。

【都市核～地域核の基幹交通の区間のイメージ】



○問題点及び課題（２）

②俯瞰的視点での公共交通モード間の連携

- 特に、佐世保駅周辺においては、ＪＲで到着された来訪者が、行きたい場所にバスで行こうとする際に、どの乗り場から、どこ行きに乗ればよいのかわかりにくい、という声がある。
- 離島においては、十分な公共交通が存在しないこともあり、航路と陸上交通との連携が図れない状況にある。
- 公共交通の一層の利用促進のための、パークアンドライドの整備が十分でない。

③運転士不足、収益環境の悪化

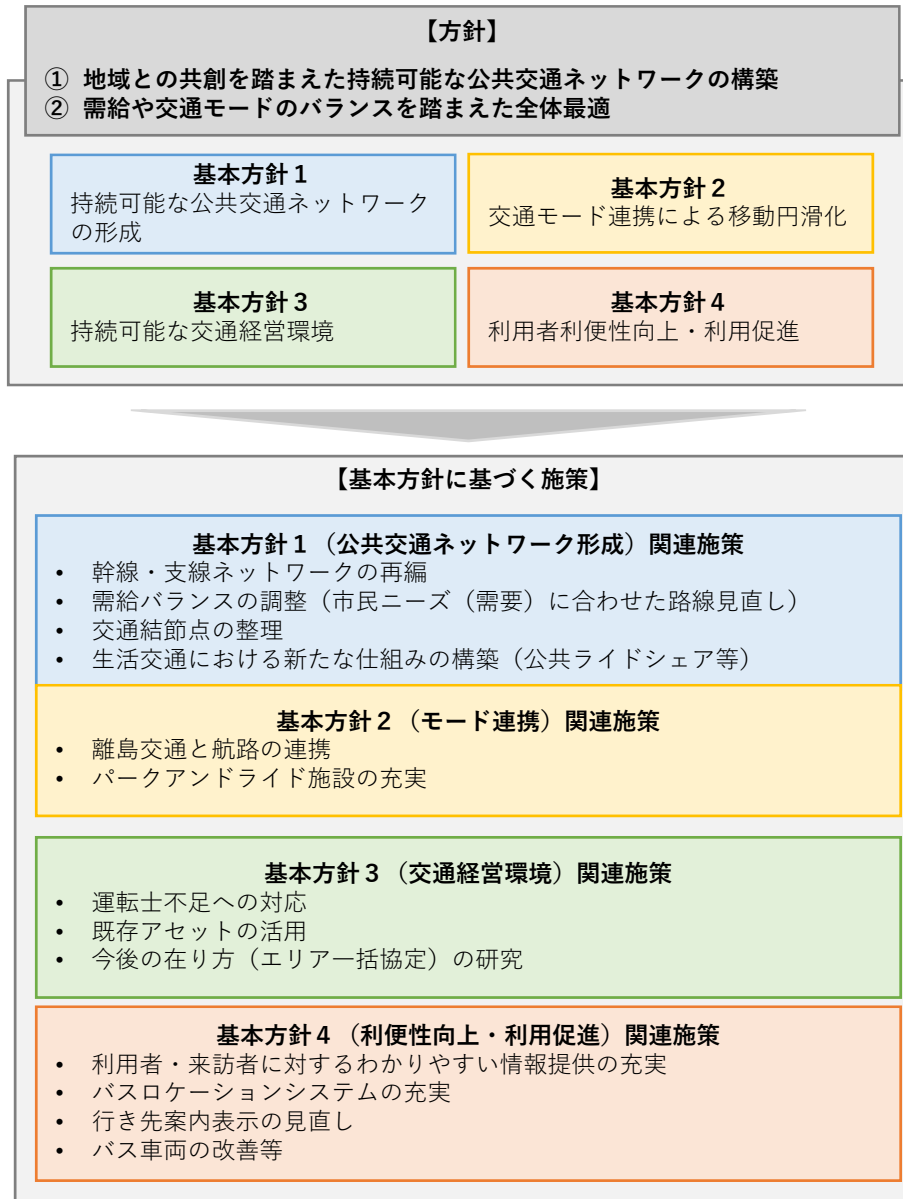
- コロナ禍の影響による需要の減少、今後の人口減少による需要減、物価上昇に伴う費用の増加等により、交通事業者における収支状況の悪化が懸念される。
- 運転士不足についてはさらに深刻になる可能性がある。

④利用者目線での利便性（特に来訪者）

- 特に来訪者目線で見した場合、乗り場案内、行き先と路線の確認、乗降場所等がわかりづらいという声がある。
- 既に導入されているバスロケーションシステムについて、さらなる拡充が望まれている。
- 行き先と路線網（経由地）がわかりづらく、例えば、来訪者が市役所に行く際に、行き先のみの確認で、市役所を通らずに北西部地域に行く場合がある。
- だれもが利用しやすいバス車両の導入について、完全でない部分がある。

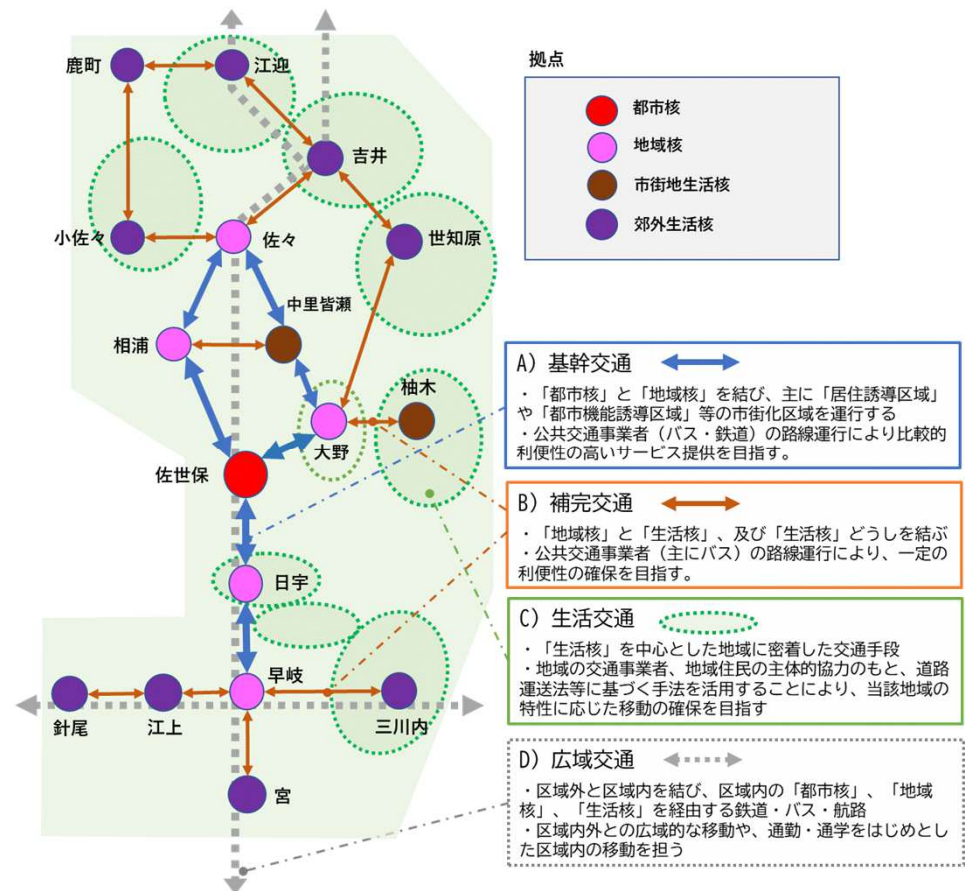
4. 計画の構成

○ 佐世保市・佐々町地域公共交通計画の構成



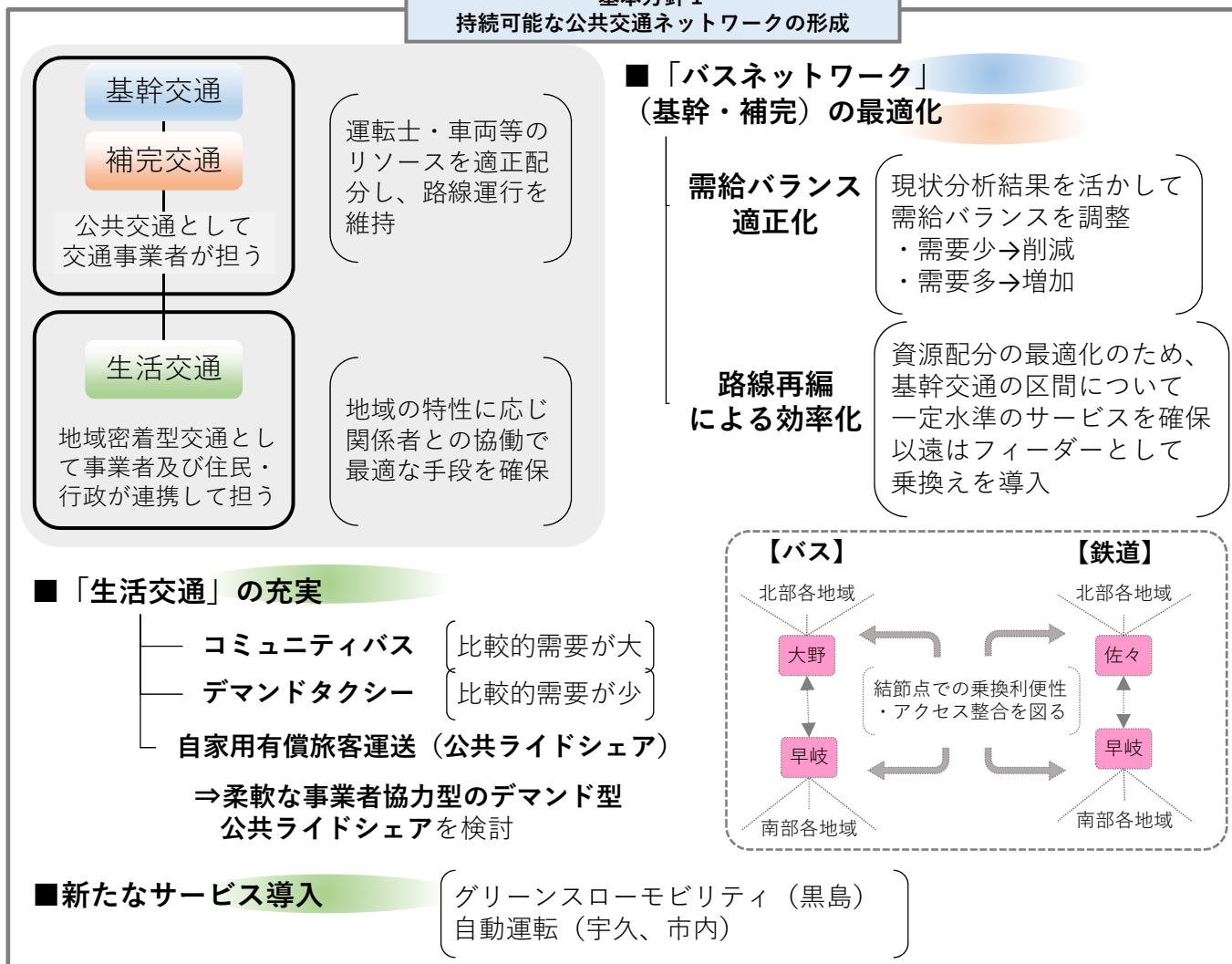
○ 方針を踏まえた公共交通ネットワークのイメージ

※「基幹交通」、「補完交通」、「生活交通」及び「広域交通」から構成される公共交通ネットワークについて、拠点・エリア等を踏まえた形成イメージについては以下のとおり。



5. 事業の体系

基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの形成



基本方針3 持続可能な交通経営環境

■運転士不足への対応

（採用後のキャリア形成の観点
からの人材募集の工夫、処遇
改善等）

■アセットの活用

（交通資産の有効活用、開発
（黒髪・矢峰等）

■今後のあり方検討

（エリア一括協定等の研究）

基本方針4 利用者利便性向上・利用促進

■来訪者への情報提供

（駅での案内・サイン、サイネー
ジ活用、乗降場所見直し等）

■バスロケシステム充実

（スマートバス停の拡充
アプリ利用促進）

■行き先案内表示見直し

（来訪者の利便性向上）

■バス車両の改善

（低床・低燃費バス導入
子育て世代の利用促進）

基本方針2 交通モード連携による移動円滑化

■離島内交通と航路の連携

（宇久：バス見直しとの連携
黒島：新たな交通との連結）

■パークアンドライド

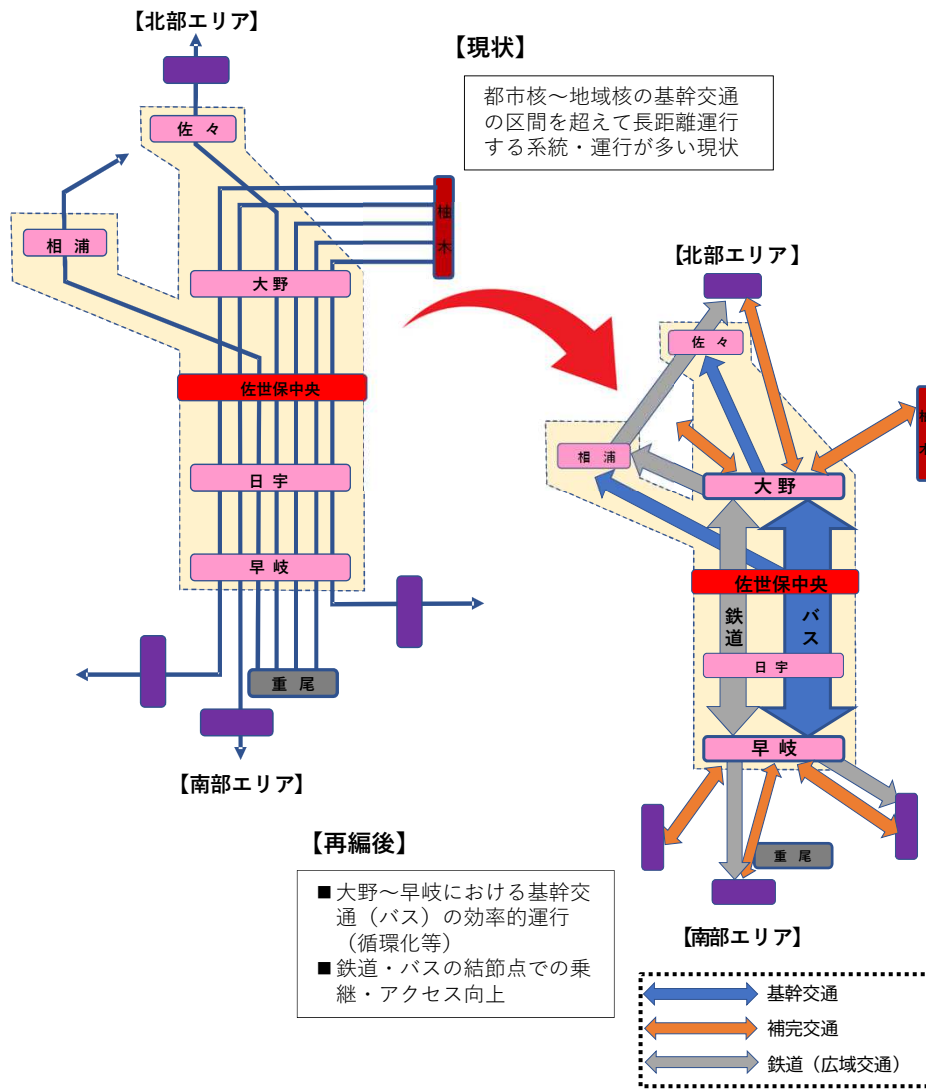
（駅周辺開発に合わせ導入
（早岐・日宇・左石等）

基本方針1 持続可能なネットワークの形成

○ 幹線・支線ネットワークの再編

■ 「基幹交通」を担うバスネットワーク再編による効率化

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設置を通じて、基幹交通区間内を循環する運行を増加させるなど、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



○ 需要と供給に見合ったサービスの適正化

■ 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（再掲）

主として「基幹交通」「補完交通」を担う区域内の各バス路線について、各路線の需給バランス等に係る現状分析結果を踏まえるとともに、今後の人口変動や運転士数見込み等を勘案して、各路線の運行区間や運行本数の見直しを適宜図ることにより、区域内全体での需給バランスを適正化しながら、持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークを構築・維持する。



1. 西肥バス時刻表
■（日野）相浦線 線

路線名	種別	発着時刻	運行区間	運行本数	備考
相浦線	相浦	7:00, 7:30, 8:00, 8:30, 9:00, 9:30, 10:00, 10:30, 11:00, 11:30, 12:00, 12:30, 13:00, 13:30, 14:00, 14:30, 15:00, 15:30, 16:00, 16:30, 17:00, 17:30, 18:00, 18:30, 19:00, 19:30, 20:00, 20:30, 21:00, 21:30, 22:00, 22:30, 23:00, 23:30, 24:00	相浦～大野	1	相浦線
相浦線	大野	7:00, 7:30, 8:00, 8:30, 9:00, 9:30, 10:00, 10:30, 11:00, 11:30, 12:00, 12:30, 13:00, 13:30, 14:00, 14:30, 15:00, 15:30, 16:00, 16:30, 17:00, 17:30, 18:00, 18:30, 19:00, 19:30, 20:00, 20:30, 21:00, 21:30, 22:00, 22:30, 23:00, 23:30, 24:00	大野～相浦	1	相浦線
相浦線	相浦	7:00, 7:30, 8:00, 8:30, 9:00, 9:30, 10:00, 10:30, 11:00, 11:30, 12:00, 12:30, 13:00, 13:30, 14:00, 14:30, 15:00, 15:30, 16:00, 16:30, 17:00, 17:30, 18:00, 18:30, 19:00, 19:30, 20:00, 20:30, 21:00, 21:30, 22:00, 22:30, 23:00, 23:30, 24:00	相浦～大野	1	相浦線
相浦線	大野	7:00, 7:30, 8:00, 8:30, 9:00, 9:30, 10:00, 10:30, 11:00, 11:30, 12:00, 12:30, 13:00, 13:30, 14:00, 14:30, 15:00, 15:30, 16:00, 16:30, 17:00, 17:30, 18:00, 18:30, 19:00, 19:30, 20:00, 20:30, 21:00, 21:30, 22:00, 22:30, 23:00, 23:30, 24:00	大野～相浦	1	相浦線

出典：西肥自動車株式会社ホームページ

出典：西肥自動車株式会社ホームページ

○ 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

■ 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、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・乗務員交代等の拠点設置について検討し、順次導入する。

■ 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

早岐、大野、佐々等の交通結節点を起点として、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



基本方針1 持続可能なネットワークの形成

○ 市民ニーズに対応した補完的な路線の見直し

■ 多様なモードによる「生活交通」の充実

「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、道路幅の狭い市街地、周辺住宅地など、比較的需要の多い交通不便地区では超小型バス等のコミュニティバスの導入を図るとともに、郊外の過疎地域など比較的需要の少ないエリアでは、区域運行型デマンドタクシーの導入の他、事業者協力型のデマンド型公共ライドシェアの導入について検討する。



■ 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 (グリーンスローモビリティ、自動運転)

「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)等を展開する。



【参考：本市における現在の生活交通】

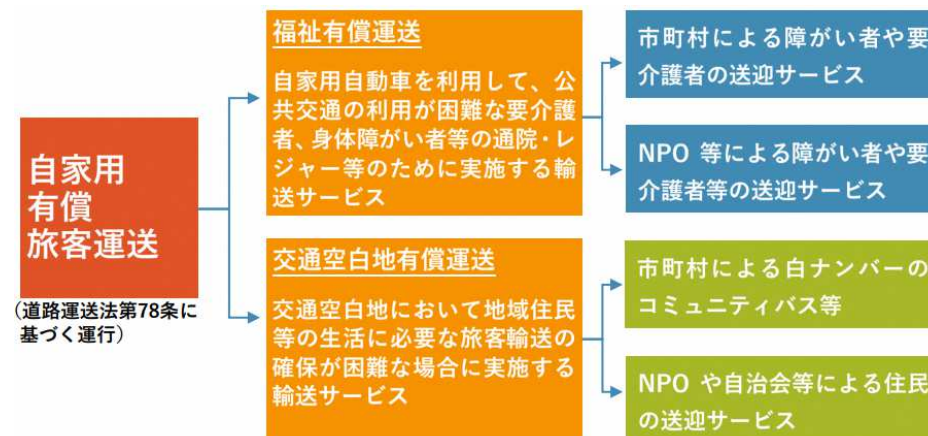
種類	地区	運行日	その他
コミュニティバス (路線定期運行型)	中通地区	H19.3月	運行日数245日/年 累計利用385,500人
	大野地区	H25.4月	運行日数245日/年 累計利用94,334人
定期運行タクシー※	日宇地区	R6.4月	1日3往復(平日のみ)
デマンドタクシー (予約制乗合)	世知原地区	H25.8月	1日8便(行き4便、帰り4便) 累計利用5,571人
	三川内地区	H28.10月	1日8便(行き4便、帰り4便) 累計利用6,046人
	小佐々・浅子地区	H28.10月	1日8便(行き4便、帰り4便) 累計利用7,163人
	柚木地区	H30.3月	1日8便(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

※路線定期運行型乗合タクシー

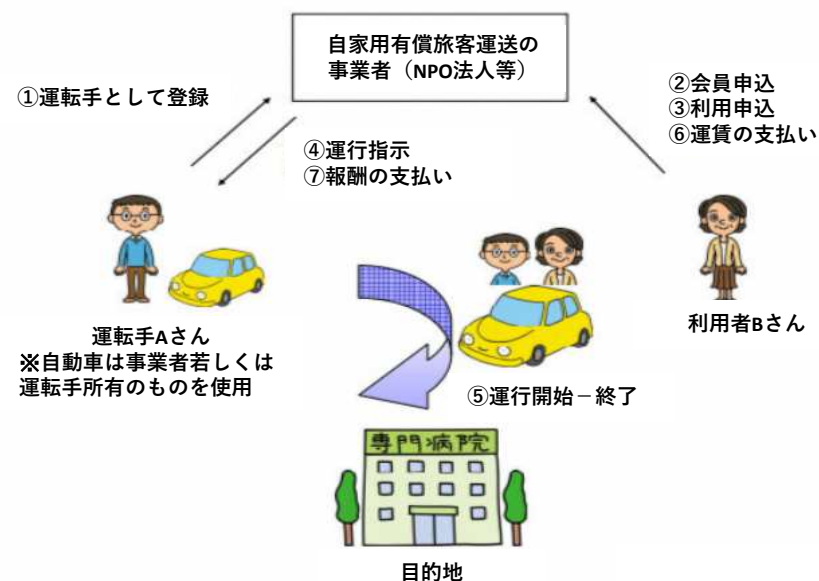
【参考】自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)

自家用有償旅客運送とは

バス、タクシー等が運行されていない、過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣または権限移譲を受けた地方公共団体の長の登録を受けた市町村、NPO等が自家用自動車を使用して有償で運送する仕組み。



(出所) 国土交通省 九州運輸局(令和4年3月)「なるほど!!公共交通の勘どころ(概要版)」P7



基本方針2 交通モード連携による移動円滑化

○ 鉄道～バスによる利便性向上

■ 鉄道とバスの乗換・乗継利便性の向上

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。



○ 多様な交通モードとの連携

■ 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

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。



■ パークアンドライド施設の充実

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。



基本方針3 持続可能な交通経営環境

○ 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

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図り、従業員の処遇改善を図る。

【運転士確保に向けた課題と打ち手】

	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 - 途中離職者の減少
既存打ち手	- 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 ※西肥自動車の取組中の施策については次頁参照	-	- 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ごう ✓ 仕事と家庭（育児など）の両立

打ち手方向性	① 魅力ある職場環境整備
	✓ 処遇や勤務体系、職場施設などの労働環境改善 ✓ キャリアパス構築（ex. 生涯運転士、事務職から運転士、運転士から管理職）をはじめとした、柔軟に働き方を選択でき、かつ社員の挑戦を促す制度の整備
	② 認知向上、イメージ改善に向けた情報発信

採用後のキャリア形成



○ 既存資源の利活用による交通結節機能の整備・形成

■ アセット活用による交通結節点の整備・形成

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。



（事例）労働力不足への対応、労働環境の改善

	具体的な施策	内容
処遇面	□ 支度金制度	・ 2018年12月～入社時(50,000円)、並びに運転士訓練終了1か月後(150,000円)に支度金として合計200,000円を支給
	□ 運転士給与改定	・ 2022年4月～160,000円⇒173,000円へ基本給改定(+13,000円/+8%) ・ 2023年4月～173,000円⇒175,000円へ基本給改定(+2,000円/+1%)
	□ 転居費用支援	・ 2023年4月～転居費用として10万円支給
	□ アルムナイ(再雇用)制度導入	・ 2023年4月～退職者の再雇用に際し、退職時点基本給+離職期間中の平均昇給額×1/2で再雇用
	□ 入社後大型2種免許取得制度(養成員制度)	・ 2011年～運転士募集資格を、従来の大型2種免許保有者から、大型1種保有者(養成員制度)に拡大、その後、普通免許保有者(特別養成員制度)にも拡大
採用面	□ 大型2種免許取得支援制度	・ 取得費用貸付制度 ・ 勤続3年または5年で貸付残高免除
	□ 若手人材の採用強化	・ 2018年～高卒運転士の採用開始 ※高卒運転士採用実績(7名)…2018年(1名) 2019年(1名) 2021年(1名) 2022年(1名) 2023年(1名) 2024年(2名)⇒うち大型2種免許取得実績…3名
	□ 当社HPへの募集掲載	・ 当社HPに「採用情報」を掲載し、運転士を含め広く従業員募集を展開中
	□ 運転士体験会の開催	・ 各月開催 ※自衛隊員向け運転士体験会の初開催(2024年5月) ・ 開催場所を当社北部営業所に加え、自動車学校での開催を追加(2024年3月、新上五島町初開催、5月、市内自動車学校初開催)
	□ 運転士採用専任部署の新設	・ 人材開発支援室を新設
	□ ハローワークとの連携	・ ハローワークとの共催で面談会を定期的に開催
	□ 従業員紹介制度	・ 2007年11月～友人・知人を紹介し採用に至った従業員に対し、紹介料を支給
	□ 入社までの期間短縮	・ 2024年4月～試験日・入社日を月1回→月2回に変更、採用試験から入社までの期間を短縮(無給期間の短縮)

基本方針4 利用者利便性向上・利用促進

○ 利用者・来訪者に対するわかりやすい情報提供の充実

■ 佐世保駅前におけるわかりやすい情報提供等の推進

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。



出典：西肥自動車ホームページ

■ バスロケーションシステムの充実・活用

これまで整備されてきたバスロケーションシステムと連動したスマートバス停の設置を拡充するとともに、バスの利用促進を図る観点から、スマートフォンのアプリの利用促進を図る。



出典：西肥自動車ホームページ

■ バスの行き先案内表示の見直し

観光客等の往訪者にとって分かりにくいバスの行き先案内表示について、利用者の意向・意見等も踏まえながら、わかりやすい案内表示への見直しについて検討する。（※特に観光スポット等へのアクセスをターゲットとしたもの。）



出典：西肥自動車ホームページ

○ 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※1等の導入促進

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：西肥自動車ホームページ

■ 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、対策を推進するなど、バス停の乗り降りしやすい環境の整備を推進する。



○ ICカード・QRコード決済等のキャッシュレスへの移行

■ ICカード・デジタルチケット等によるキャッシュレスへの移行

公共交通の利便性の向上とともに、公共交通事業を軸とした経済・生活圏を拡大・充実する観点から、ICカードの商業施設等での利用機会の拡大やデジタルチケットなどのQRコード決済を含め、キャッシュレスへの移行を推進する。

