

**佐世保市・佐々町地域公共交通利便増進実施計画  
(案)**

令和7年4月

佐世保市・佐々町

## 目次

1. 計画の概要	1
(1) 計画の目的及び位置づけ	1
(2) 計画の枠組	1
(3) 佐世保市・佐々町地域公共交通計画	1
(4) 地域公共交通利便増進実施計画で定める取組内容	5
2. 利便増進事業の内容	6
(1) 事業内容	6
(2) 実施予定期間	15
(3) 地方公共団体による支援の内容	15
(4) 事業実施に必要な資金の額・調達方法	16
(5) 事業の効果	16
(6) 利便増進事業に関連して実施する事業	17

## 1. 計画の概要

### (1) 計画の目的及び位置づけ

- ・地域公共交通計画に基づき、区域内の公共交通網を見直し、持続的な移動手段の確保と利便性向上による利用促進を図るための具体的な事業の実施計画を定めたもの

### (2) 計画の枠組

- ・計画の期間：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。
- ・計画の区域：計画の区域は、佐世保地域（佐世保市及び佐々町）とする。

### (3) 佐世保市・佐々町地域公共交通計画

#### ① 問題点及び課題の整理

##### i) 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】

- ・対象区域においては、現在、主に中・長距離路線の輻輳により、乗合バス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、複数の起点から複数の終点に向かうため、その結果、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状況である。
- ・また、運転士の休憩場所や、出発地における待機など、労働法規に照らした順守事項があるため、一部、利用者目線で見した場合の利便性と、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、運転士の配置や労働法規の兼ね合いで、十分に供給できていない区間が存在する。

##### ii) 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かのわかりにくい、という声がある。

- ・離島においては、十分な公共交通ネットワークが整備されていないこともあり、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整備等の充実が必要である。

### iii) 運転士不足、収益環境の悪化

- ・人口の減少、コロナ禍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。人件費や物価高騰等による費用の増加も見込まれていることから、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。
- ・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など、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。

### iv) 利用者目線での利便性向上

- ・地域住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。
- ・特に来訪者目線で見ただけの場合、佐世保駅前等の拠点において、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。
- ・行き先と路線網（経由地）がわかりづらく、例えば、来訪者が市役所に往訪する際に、行き先のみ確認で、市役所を通らずに北西部地域に行く場合などがある。
- ・だれもが利用しやすいバス車両の導入について、さらなる充実が必要である。

## ② 公共交通ネットワークの構成

### A) 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う。

### B) 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・路線バス路線
- ・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

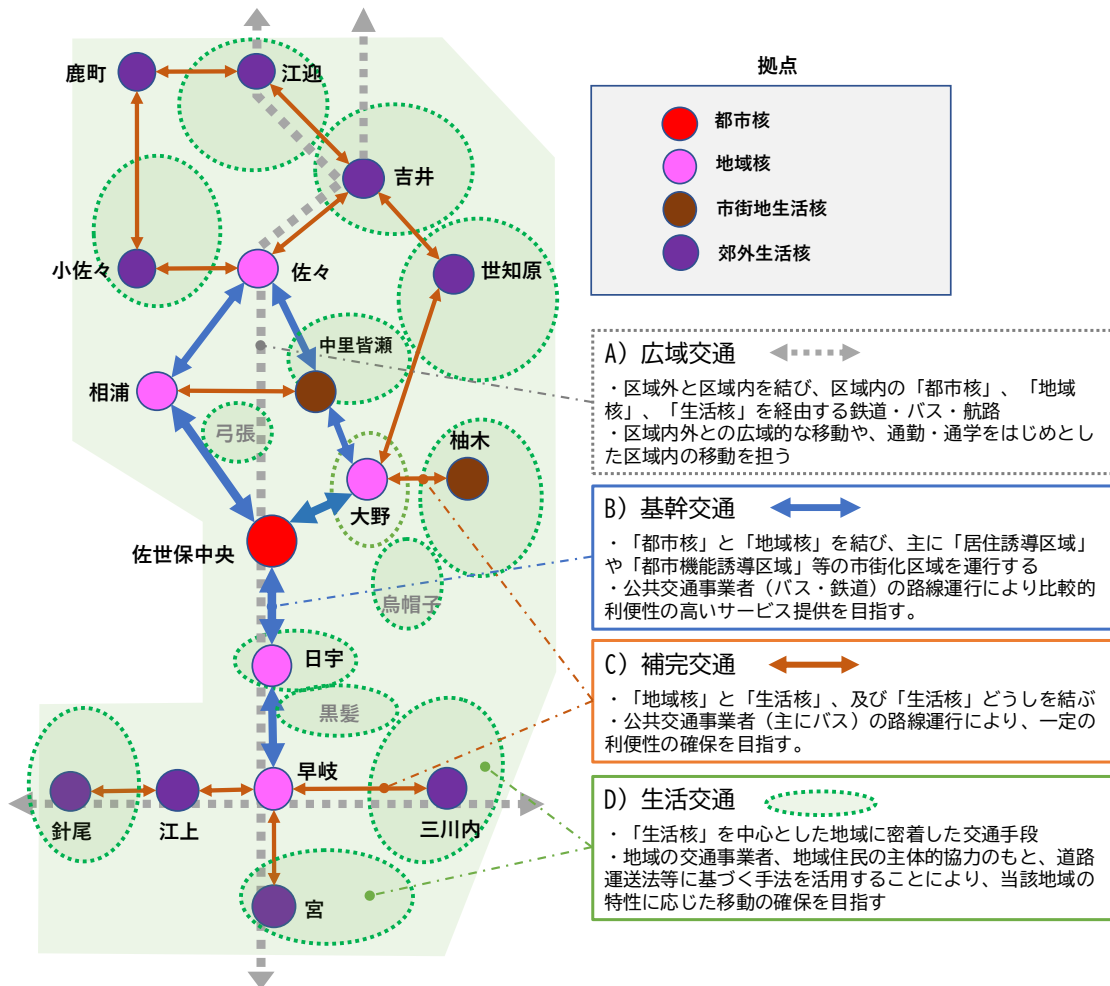
あり、移動需要に対応した利便性の高いサービス提供を目指す。

### C) 補完交通

- ・「生活核」どうし、及び「地域核」と「生活核」を結ぶ鉄道・路線バス路線
- ・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目指す。

### D) 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。



### ③ 公共交通ネットワーク形成の基本方針

#### 【基本的な考え方】

- 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

#### **基本方針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。

#### **基本方針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。

#### **基本方針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。

#### **基本方針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。

(4) 地域公共交通利便増進実施計画で定める取組内容

別表：利便増進事業について

施策（基本方針）		利便増進 事業該当
実施内容		
<b>1. 持続可能な公共交通ネットワークの形成</b>		
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	
	② 「補完交通」となるフィーダーサービスの充実	
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	
結節点整備	④ 新たな車両転回・乗務員休憩施設の設置	
生活交通	⑤ 多様なモードによる「生活交通」の充実	○
再構築	⑥ 地域資源を活用した新たな移送サービス等の検討	○
<b>2. 交通モード連携による移動円滑化</b>		
乗継利便性向上	⑦鉄道とバスの乗換・乗継利便性の向上	
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	
	⑨パークアンドライド施設の整備・充実	
<b>3. 持続可能な地域公共交通環境の実現</b>		
運転士確保	⑩運転士不足への対応、労働環境の改善	○
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	
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	
<b>4. 利用者の利用性向上・利用促進</b>		
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	
	⑭バスロケーションシステムの利用促進	
施設改善	⑮低床車両や低燃費車両等の導入促進	
	⑯バス停の乗り降りしやすい環境の整備	

## 2. 利便増進事業の内容

### (1) 事業内容

#### ① 多様なモードによる「生活交通」の充実

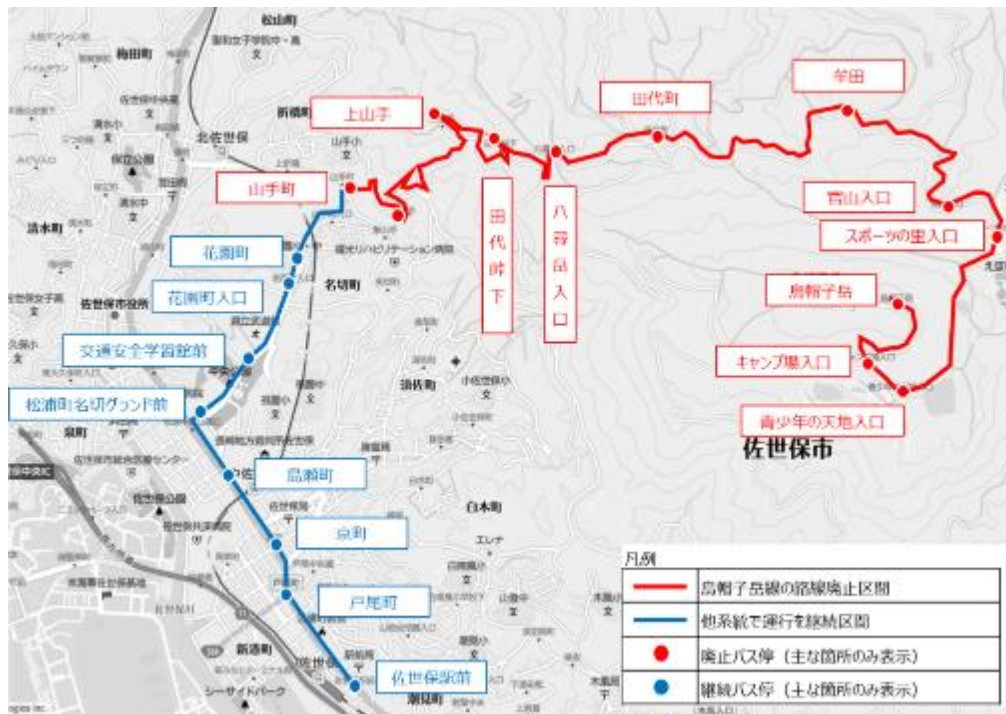
基本方針	持続可能な公共交通ネットワークの形成																				
事業	多様なモードによる「生活交通」の充実																				
対象地域・路線	「補完交通」「生活交通」の対象地域（「●対象地域の詳細」参照）																				
目的・ねらい	「生活核」を中心とした地域に密着した「生活交通」の充実を図り、交通不便地区を解消するため、道路幅の狭い市街地、周辺住宅地など、比較的需要の多い交通不便地区では超小型バス等のコミュニティバスの導入を図るとともに、郊外の過疎地域など比較的需要の少ないエリアでは、区域運行型予約制乗合タクシーの導入について検討する。																				
事業概要	<p>・ 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型予約制乗合タクシー運行、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予約制乗合タクシー運行を継続するとともに、バス路線廃止に伴い、5地区（烏帽子地区、弓張地区、宮地区、針尾地区、中里・皆瀬地区）において区域運行型予約制乗合タクシーの導入を図る。</p> <p style="text-align: center;"><b>【新規5地区】</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">種類</th> <th style="width: 15%;">地区</th> <th style="width: 15%;">運行日</th> <th style="width: 55%;">その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center; vertical-align: middle;">区域運行型予約制乗合タクシー</td> <td>烏帽子地区</td> <td>R7.4月</td> <td>1日8便（行き4便、帰り4便）</td> </tr> <tr> <td>弓張地区</td> <td>R7.4月</td> <td>1日8便（行き4便、帰り4便）</td> </tr> <tr> <td>宮地区</td> <td>R7.4月</td> <td>1日8便（行き4便、帰り4便）</td> </tr> <tr> <td>針尾地区</td> <td>R7.4月</td> <td>1日8便（行き4便、帰り4便）</td> </tr> <tr> <td>中里・皆瀬地区</td> <td>R7.4月</td> <td>1日8便（行き4便、帰り4便）</td> </tr> </tbody> </table>	種類	地区	運行日	その他	区域運行型予約制乗合タクシー	烏帽子地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）	弓張地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）	宮地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）	針尾地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）	中里・皆瀬地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）
種類	地区	運行日	その他																		
区域運行型予約制乗合タクシー	烏帽子地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）																		
	弓張地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）																		
	宮地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）																		
	針尾地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）																		
	中里・皆瀬地区	R7.4月	1日8便（行き4便、帰り4便）																		
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（計画期間中）																				
地方公共団体による支援内容	運行後の運営補助（欠損補助）等																				
事業実施に必要な資金の額・調達方法	<p>[資金の額] 新設5地区分：4,476千円</p> <p>[調達方法] ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金 「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」 ・特定防衛施設周辺整備調整交付金を活用した基金</p>																				



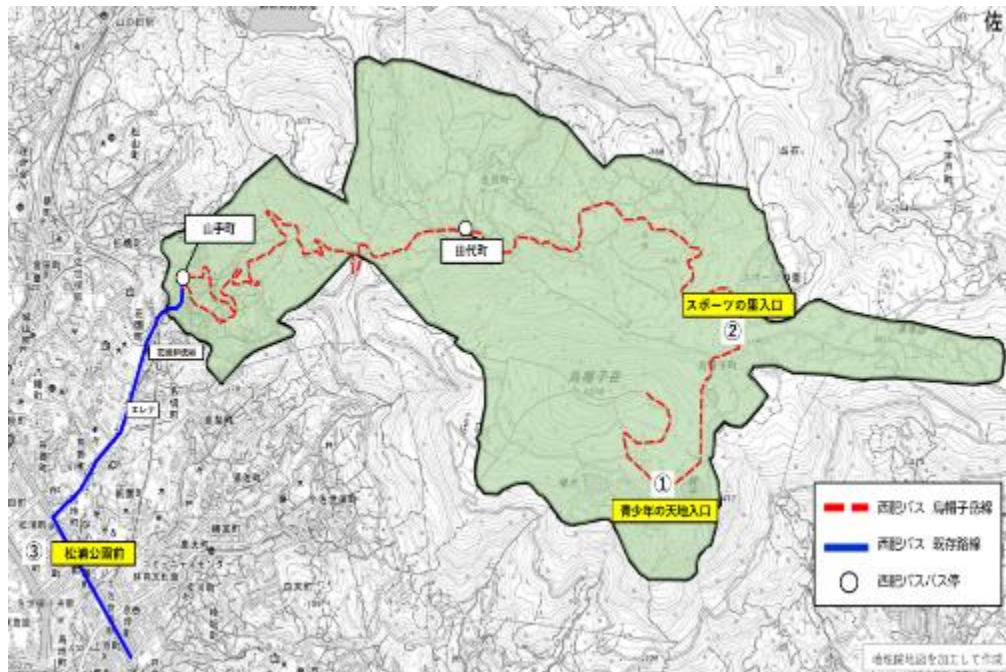
●対象地域の詳細



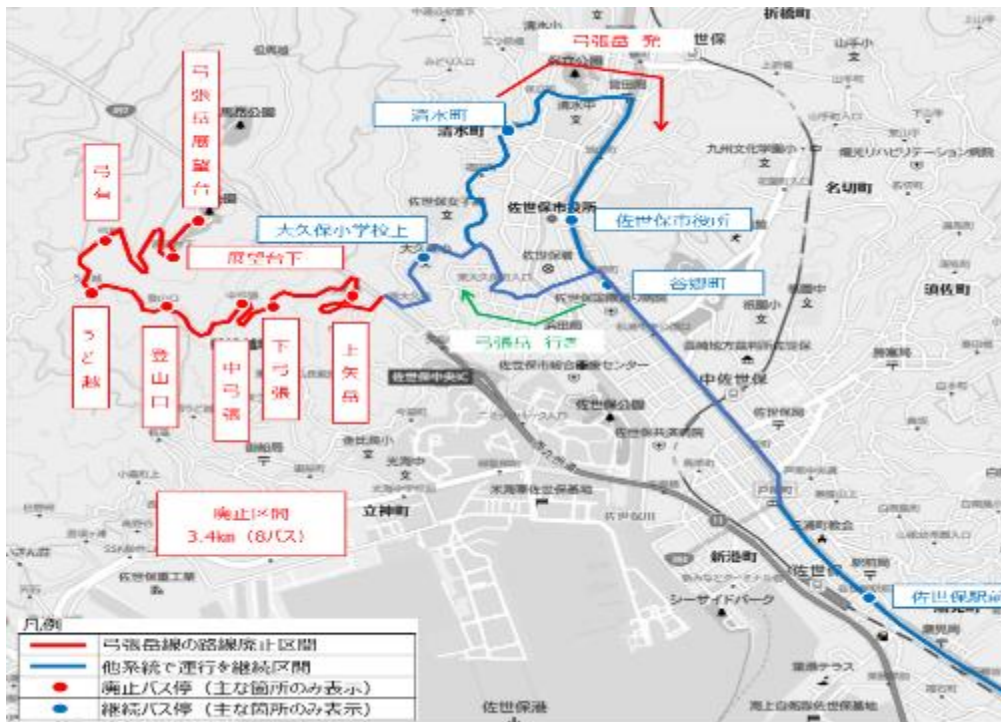
i) 烏帽子岳線：バス路線図



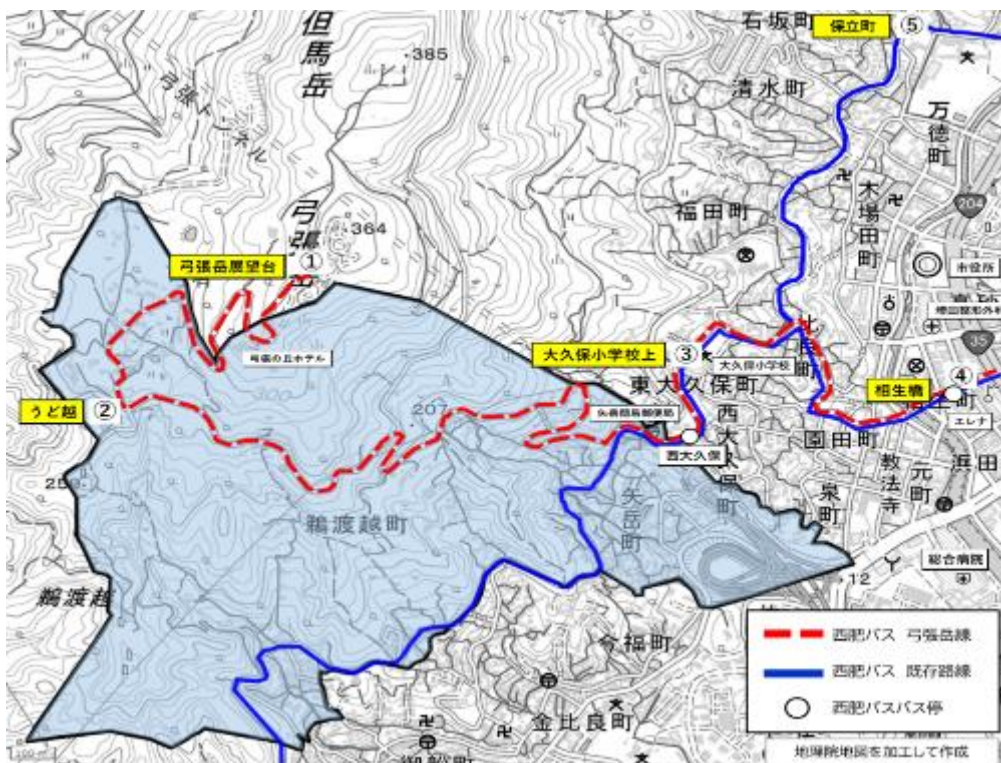
区域運行型予約制乗合タクシーへの転換



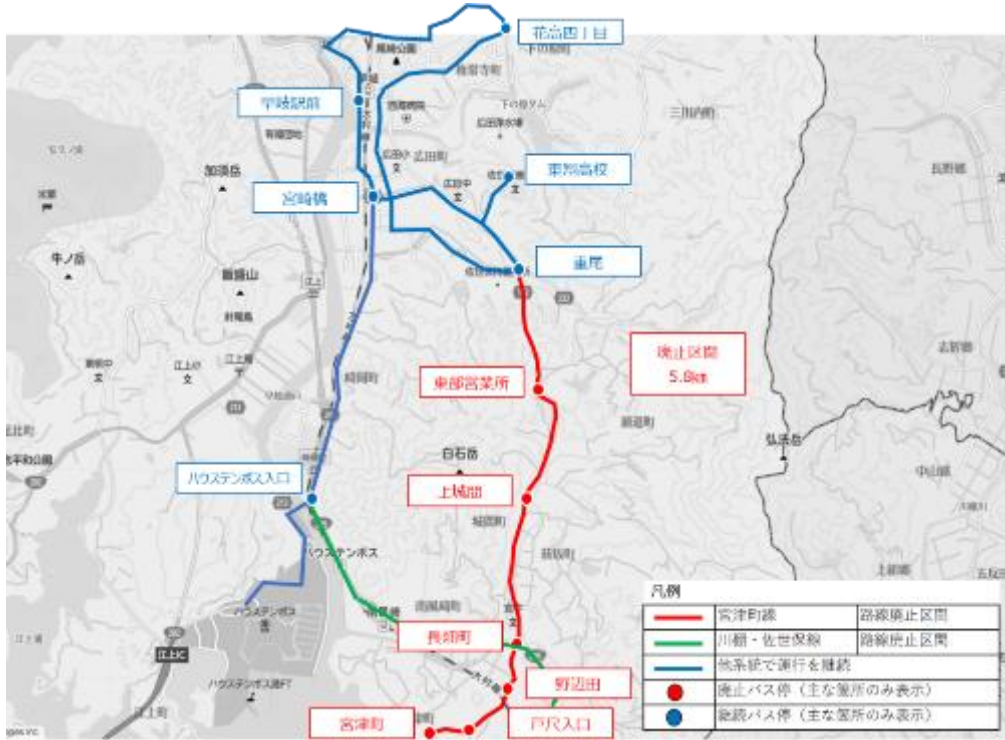
ii) 弓張岳線：バス路線図



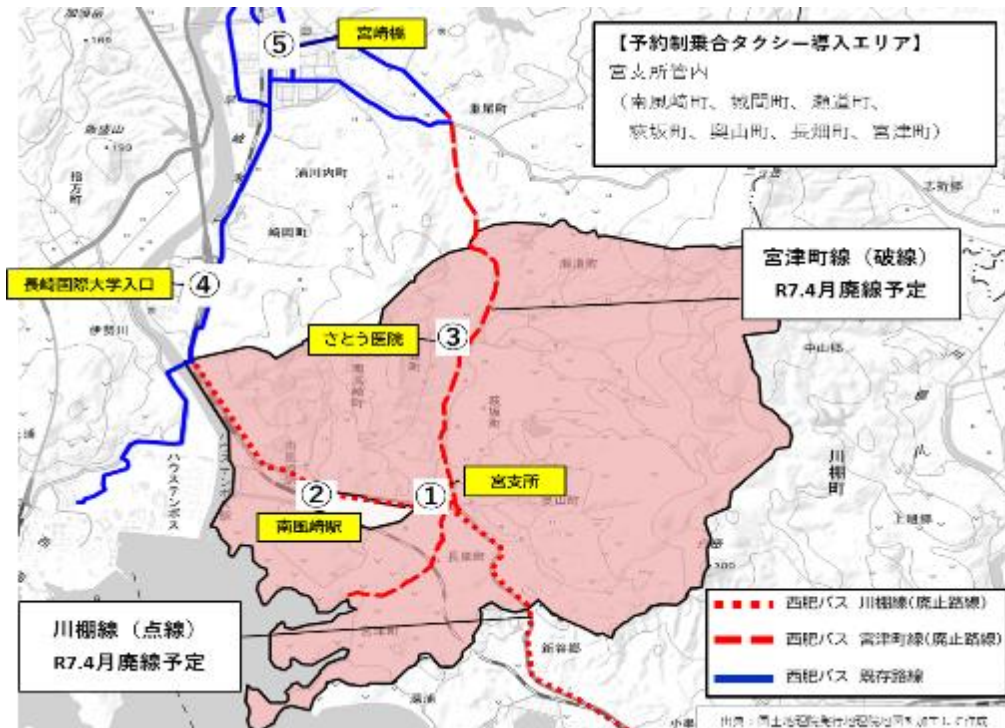
区域運行型予約制乗合タクシーへの転換



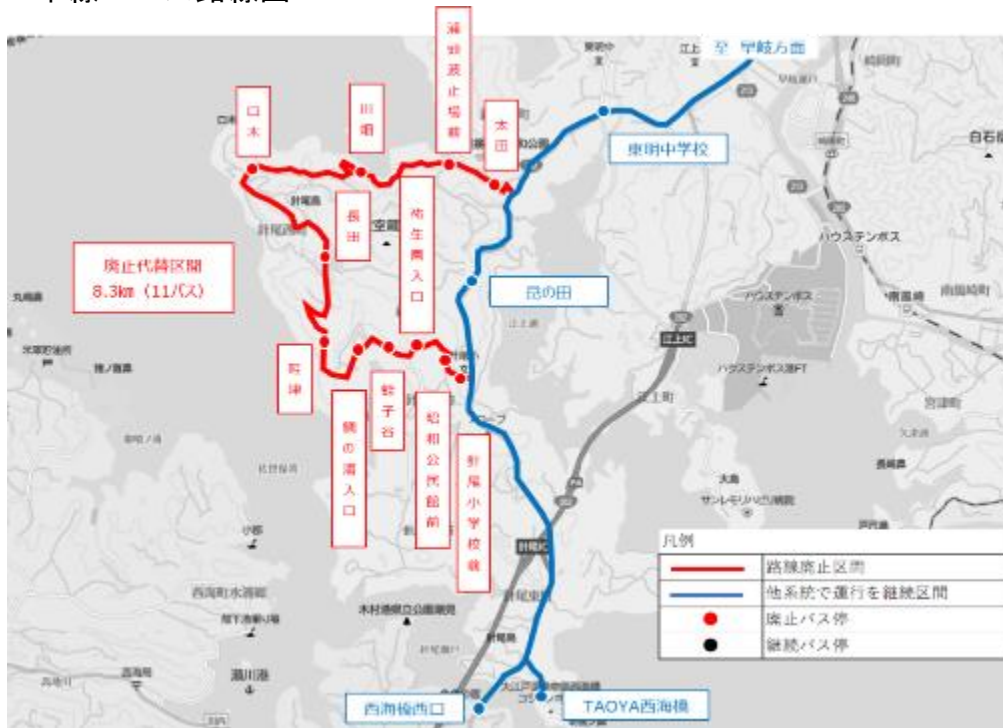
iii) 宮津町線、川棚・佐世保線：バス路線図



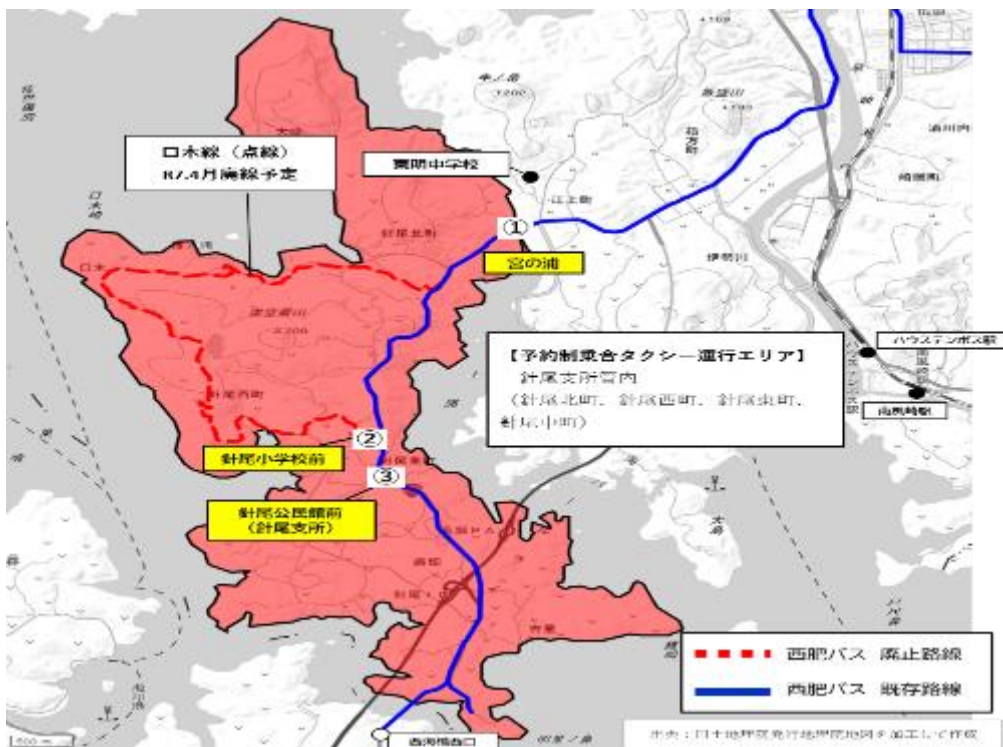
区域運行型予約制乗合タクシーへの転換



iv) 口木線：バス路線図



区域運行型予約制乗合タクシーへの転換



v) 妙観寺線、菰田・世知原線：バス路線図



区域運行型予約制乗合タクシーへの転換



② 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

基本方針	持続可能な公共交通ネットワークの形成
事業名称	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
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、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の導入に資するモビリティ人材育成を図る。
事業概要	<p>・ 国土交通省の「共創・MaaS 実証プロジェクト」モビリティ人材育成事業等を活用し、黒島町をはじめとした交通空白地区や生活交通地区を対象とし、交通に関する知見、交通に関するデータ活用のノウハウ、多様な関係者とのコーディネートを推進するスキルのいずれかを活用しながら、地域の交通が目指すべき姿の実現に向けて、主体的かつ継続的に取り組む人材の育成を行う。</p> <p>[参考] 共創・MaaS 実証プロジェクトの概要（令和6年度版）</p> <p>共創・MaaS 実証プロジェクトは、交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域の多様な関係者が連携・協働した取組を通じて、地域交通の維持・活性化を図る事業を支援するもの。具体的には次に掲げる事業を実施する。</p> <p>① 共創モデル実証運行事業</p> <p>② 日本版 MaaS 推進・支援事業</p> <p>③ モビリティ人材育成事業</p> <p>地域交通を軸とした「共創」の取組の推進・普及に向け、モビリティ人材の育成に関する仕組みの構築・運営を支援する事業。</p>
実施主体	自治体、NPO 法人等
実施予定期間	令和7年度
地方公共団体による支援の内容	モビリティ人材育成事業に関する支援
事業実施に必要な資金の額・調達方法	<p>[資金の額]</p> <p>・モビリティ人材育成事業：1,210 千円</p> <p>[調達方法]</p> <p>・モビリティ人材育成事業：国土交通省「共創・MaaS 実証プロジェクト」等を活用</p>

③ 運転士不足への対応、労働環境の改善

基本方針	持続可能な地域公共交通環境の実現
事業名称	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	深刻化する運転士不足への対応や労働環境の改善に向けて、官民連携により地域が一体となった取組が求められている。事業者における運転士の採用や人材養成等を支援し、官民連携により運転士確保の取組みを推進する。
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
地方公共団体による支援内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者への運転士養成の支援</li> <li>・運転士確保にかかる企業説明会の実施の支援</li> </ul>
事業実施に必要な資金の額・調達方法	<p>[資金の額]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者への運転士養成制度にかかる費用の一部補助（市）：930千円（5年間）</li> </ul> <p>[調達方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・佐世保市公共交通対策事業補助金交付要綱</li> </ul>



## (2) 実施予定期間

利便増進事業の実施予定期間については以下のとおりである。

事業名称	令和7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
多様なモードによる「生活交通」の充実	令和7年度：新規5地区 既存路線の見直し等を踏まえて順次導入				
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	モビリティ人材育成事業の実施				
運転士不足への対応、労働環境の改善	バス事業者への運転士養成の支援 運転士確保にかかる企業説明会の実施の支援				

## (3) 地方公共団体による支援の内容

利便増進事業に係る支援内容については以下のとおりである。

事業		概要
多様なモードによる「生活交通」の充実	区域運行型予約制乗合タクシー導入	運行後の運営補助（欠損補助）等
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	モビリティ人材育成の支援	モビリティ人材育成事業に関する支援
運転士不足への対応、労働環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者への運転士養成の支援</li> <li>運転士確保にかかる企業説明会の実施の支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者への運転士養成制度にかかる費用の一部補助</li> <li>運転士確保にかかる企業説明会の実施</li> </ul>

#### (4) 事業実施に必要な資金の額・調達方法

利便増進事業の実施に必要な資金の額、及び調達方法については以下のとおりである。

事業	概要	資金の額	調達方法
多様なモードによる「生活交通」の充実	本格運用後の運営補助(欠損補助)	4,476千円	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通確保維持改善事業費補助金：「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」</li> <li>特定防衛施設周辺整備調整交付金を活用した(防衛9条)基金</li> </ul>
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	モビリティ人材育成の支援	1,210千円	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省「共創・MaaSプロジェクト」：「モビリティ人材育成事業」</li> </ul>
運転士不足への対応、労働環境の改善	バス事業者への運転士養成制度にかかる費用の一部補助(市)	930千円(5年間)	佐世保市公共交通対策事業補助金交付要綱

#### (5) 事業の効果

地域公共交通計画における目標の達成に向けて、利便増進事業(「多様なモードによる「生活交通」の充実」「地域資源を活用した新たな移送サービス等の検討」、「運転士不足への対応、労働環境の改善」)の各事業の実施により得られる効果を以下に示す。

<b>実施項目</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様なモードによる「生活交通」の充実</li> <li>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</li> </ul>
<b>対象</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>区域内15地区、黒島</li> </ul>
<b>効果</b>	<p>○交通不便地区の発生の回避</p> <p>乗合バス路線の見直し等に伴い、本事業の実施(5地区、これまでの取り組みの合計で15地区)により、区域内の交通不便地区の発生を回避し、地区全体での公共交通ネットワークを維持・充実することができる。</p>

<b>実施項目</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転士不足への対応、労働環境の改善</li> </ul>
<b>対象</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>区域内全域</li> </ul>
<b>効果</b>	<p>○深刻化する運転士不足の緩和</p> <p>深刻化する運転士不足に対して、官民連携によって運転士の採用や育成の取組を推進することによって、区域内の公共交通ネットワークの維持・充実を図ることができる。</p>

## (6) 利便増進事業に関連して実施する事業

地域公共交通計画における、利便増進事業に関連して実施する事業を以下に示す。

### 1. 持続可能な公共交通ネットワークの形成

- 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
- ②「補完交通」となるフィーダーサービスの充実
- 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
- ④新たな車両転回・乗務員休憩施設の設置

### 2. 交通モード連携による移動円滑化

- ⑦鉄道とバスの乗換・乗継利便性の向上
- ⑧航路と離島内交通手段の接続、離島交通の利便性向上

### 3. 持続可能な地域公共交通環境の実現

- ⑪アセット有効活用による結節点整備・財務改善

### 4. 利用者の利用性向上・利用促進

- ⑬佐世保駅前におけるわかりやすい情報提供等の推進
- ⑭バスロケーションシステムの利用促進