

第5章 地域公共交通の基本方針

第5章 地域公共交通の基本方針

1 幹線・支線の位置づけと役割

本町の公共交通は、佐世保方面や嬉野方面を東西に繋ぐ「佐世保-嬉野線」、本町と川棚町（JR 大村線川棚駅）を南北に繋ぐ「川棚-内海線」を骨格として、主に「下宿（宿ステーション）」で骨格と接続し、町内の郊外部と中心部を繋ぐ予約制乗合タクシー等で構成する地域内交通軸、その他福岡方面への「高速バス」や観光周遊等のための「有田波佐見乗合タクシー」により構成されている。

本計画では、将来の波佐見町地域公共交通体系として、骨格を成す路線を「地域間幹線軸」、地域内の移動を担う路線を「支線（フィーダー）軸」、「その他公共交通軸」として位置づけ、その役割・必要性等を以下のとおり設定する。

なお、骨格を成す「川棚-内海線」は、令和7年3月末日をもって廃止されることから、令和7年4月1日からの運行開始を目指す「かわたな・はさみタウンバス（代替路線）」を対象に本町の将来の地域公共交通体系への位置づけを行う。

（1）地域間幹線軸

該当路線	・ 佐世保-嬉野線
位置づけ	・ 本町と佐世保市・嬉野市を東西に繋ぐ、本町の公共交通の骨格を成し、町内外のアクセス手段として重要な役割を担う路線を「地域間幹線軸」と位置づける。
役割・必要性	・ 本町と隣接自治体を繋ぎ、町内外からの「通勤・通学」、「通院」、「買い物」といった日常生活に必要な移動手段を担うとともに、隣接自治体に立地する主要鉄道駅（早岐駅、佐世保駅等）との接続など、本町の地域公共交通の骨格としての役割を有する。 ・ 交通事業者や自治体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・維持する必要がある。
確保維持策	・ 「通勤・通学」、「通院」、「買い物」に必要な一定の運行水準を維持し、隣接自治体に立地する主要鉄道駅との接続強化、主要結節点における支線（フィーダー）軸との接続に配慮した運行を行う。 ・ 「下宿-内海」区間において、本路線と代替路線が重複した運行となるため、両路線の利用状況を定期的にモニタリングし、国庫補助路線の存続を優先させた対応により、路線の維持を図る。 ・ 隣接する佐世保市等の地域公共交通関連計画と連携した再編を検討する。

(2) 支線（フィーダー）軸

該当路線	・ 代替路線（旧川棚-内海線）（仮称：かわたな・はさみタウンバス）
位置づけ	・ 地域間幹線軸と接続し、本町と川棚町を南北に繋ぐ旧川棚-内海線を担保する役割を有する路線を「支線（フィーダー）軸」と位置づける。
役割・必要性	・ 本町と川棚町（JR 大村線川棚駅）を南北に結んでいた旧川棚-内海線を担保する機能を有し、波佐見高等学校、川棚高等学校、桜が丘特別支援学校、川棚特別支援学校への「通学」、「通勤」、「買い物」、「通院」の移動を担うとともに、地域間幹線軸と「下宿-内海」区間で接続する路線としての役割を有する。 ・ 交通事業者や自治体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・維持する必要がある。
確保維持策	・ 川棚町と連携してフィーダー補助により継続的な運行を行う。 ・ 旧川棚-内海線が担っていた役割を担保するため、特に両町の高等学校の通学・帰宅に配慮した運行ルート・運行ダイヤ、日中の通院・買い物需要に合った運行ダイヤを検討し、利便性の維持を図る。 ・ 将来的に地域間幹線系統補助としての条件に合致した場合、地域間幹線軸として確保・維持を図るものとする。

該当路線	・ 予約制乗合タクシー「のんなっせ号」（全 12 路線）
位置づけ	・ 地域間幹線軸と接続し、町内の地域間や交通不便地域を結ぶ路線を「支線（フィーダー）軸」と位置づける。
役割・必要性	・ 地域間幹線軸と接続し、地域から身近な主要施設や交通結節点までの距離が遠い地域において、「通学」、「通院」、「買い物」の移動を担う役割を有する。 ・ 交通事業者や自治体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・維持する必要がある。
確保維持策	・ 全 12 路線について、自宅前などバス停以外での乗降を可能にし、需要に合った運行水準へと再編を行い、利便性を向上する。 ・ 持続的運行のための運賃体系の見直しを行う。 ・ 町の中心部に集積する生活利便施設へは、予約に応じて全路線の乗り入れを行い、利便性の向上を図る。 ・ 効率的な運行のためのオンデマンドシステムの導入を検討する。

(3) その他公共交通軸

該当路線	・ 高速バス「佐世保（佐々）～福岡」、「佐世保（佐々）～長崎」、 「ハウステンボス～福岡」
位置づけ	・ 高速輸送を担う路線であるとともに、「波佐見有田 IC」を主要結節点として、地域間幹線軸と接続・連携し地域内に人を呼び込むための路線を「その他公共交通軸」と位置づける。
役割・必要性	・ 本町と福岡方面や長崎方面との長距離移動手段としての役割を有する。
確保維持策	・ 観光需要と一般需要に対応し得る路線として、観光利用目的以外の日常利用のニーズに合った公共交通軸としての活用を図り、本町の地域公共交通体系の 1 つとしてネットワーク間の連携を図る。 ・ 将来「波佐見有田 IC」へ、地域間幹線軸の延伸、支線（フィーダー）軸の乗り入れを行い利便性向上を図る。 ・ また、波佐見有田 IC における有料駐車場の運営により、パーク＆ライドを促進し、乗継利便性の向上及び公共交通利用の促進を図る。

該当路線	・ 有田波佐見乗合タクシー
位置づけ	・ 主に町内への観光周遊を担う路線であるとともに、「波佐見有田 IC」を主要結節点として、地域間幹線軸と接続・連携し地域内に人を呼び込むための路線を「その他公共交通軸」と位置づける。
役割・必要性	・ 観光周遊を主な目的とした輸送手段であるが、一般利用も含めた移動手段としても機能し、有田町と本町を南北に結ぶ移動手段としての役割を有する。
確保維持策	・ 観光需要と一般需要に対応し得る路線として、観光利用目的以外の日常利用のニーズに合った公共交通軸としての活用を図り、本町の地域公共交通体系の 1 つとしてネットワーク間の連携を図る。

2 公共交通結節点の位置づけ

鉄道駅を有さない本町では、これまで町中心部において明確な交通結節点が形成されなかったため、目的地としての「波佐見行き」が存在せず分かりにくい公共交通体系となっている。

これらの課題を踏まえ、本町の公共交通結節点は、地域間幹線軸と支線（フィーダー）軸の位置づけを踏まえつつ、町中心部に結節点を設けることを基本として下記のとおり位置づける。

（１）主要結節点

位置づけ	・地域間幹線軸上の町内の主要結節点として、また、複数の支線（フィーダー）軸と接続し、生活利便施設が集積する、町内の公共交通利用の主たる目的地となる結節点を「主要結節点」と位置づける。
該当バス停	・波佐見町役場、下宿（宿ステーション）

（２）準結節点

位置づけ	・地域間幹線軸と支線（フィーダー）軸が接続し、両軸の円滑な乗継が可能な結節点を「準結節点」と位置づける。
該当バス停	・長野入口、村木入口、岩崎、八島、川内、梅高野、エレナ、総合文化会館、舞相、やきもの公園前、内海、永尾山入口、三股入口など

（３）町外結節点

位置づけ	・地域間幹線軸、支線（フィーダー）軸、その他公共交通軸により、町外移動の結節点となる主要鉄道駅等を「町外結節点」と位置づける。
該当バス停	・波佐見有田 IC、佐世保駅、川棚駅・川棚バスセンター、三川内駅、早岐駅、有田駅、嬉野駅、 など

▼将来の地域公共交通体系

地域間幹線軸

佐世保-嬉野線

支線(フィーダー)軸

川棚-波佐見タウンバ

予約制乗合タクシー

その他公共交通軸

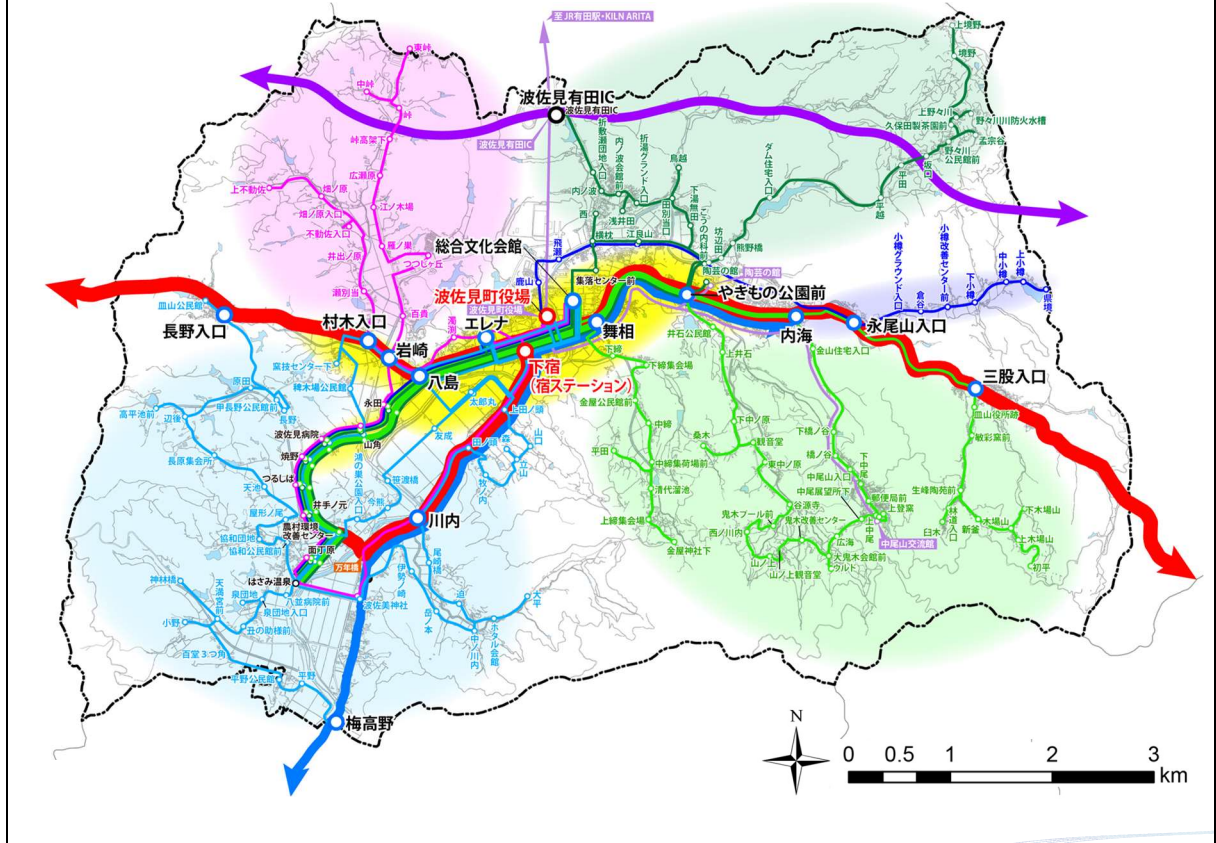
高速バス

有田波佐見乗合
タクシー

主要結節点

準結節点

町外結節点



▼将来の地域公共交通体系（路線・系統一覧表）

路線名	●幹線 ○支線 □その他公共交通	起点	経由地	終点	区分	運行 回数 (回)	●幹線 ○支線 □その他公共交通軸	道路運送法	運行形態	実施主体	補助事業の活用
【路線バス（2路線）】											
内海-川棚線	—	内海	石木	川棚バスセンター	路線バス	13.5	R7.4.1より 廃止予定	—	—	—	—
		内海	石木	川高校下	路線バス	2.5					
佐世保-嬉野線	●	佐々バスセンター	早岐田子の浦	波佐見高校	路線バス	0.5	地域間幹線軸	第4条	路線定期	交通事業者	幹線補助
		佐世保駅前	早岐田子の浦・内海	嬉野バスセンター	路線バス	4					
		佐世保駅前	桜馬場・早岐田子の浦	内野住宅前	路線バス	1					
		重尾	早岐中町・内海	嬉野バスセンター	路線バス	1.5					
		重尾	早岐中町	嬉野医療センター	路線バス	0.5					
		重尾	早岐中町	波佐見高校	路線バス	0.5					
		内野住宅前	早岐田子の浦・桜馬場・佐世保駅前	佐世保商業高校	路線バス	1					
		嬉野バスセンター	早岐田子の浦・桜馬場・佐世保駅前	柚木	路線バス	0.5					
		内海	早岐中町	佐世保東翔高校	路線バス	0.5					
		嬉野医療センター	早岐田子の浦・桜馬場	佐世保駅前	路線バス	0.5					
		波佐見高校	早岐田子の浦・桜馬場	佐世保駅前	路線バス	1					
【町営 予約制乗合タクシー（12路線）】											
川棚・波佐見ライナー (代替路線)	○	内海	石木	川棚バスセンター・川棚高校下・川棚特別支援学校	市営バス	10	支線 (フィーダー)軸	第79条	路線定期	波佐見町（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助 (新規)
内ノ波線	○	波佐見有田IC	宿ステーション・八島	はさみ温泉	予約制乗合タクシー	4	支線 (フィーダー) 軸	第79条	予約制路線定期	波佐見町（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助 (新規)
村木線	○	上不動佐	村木入口・宿ステーション	総合文化会館	予約制乗合タクシー	4					
東峠線	○	東峠	岩崎・宿ステーション	総合文化会館	予約制乗合タクシー	4					
志折平野線	○	梅高野	村木入口・宿ステーション	総合文化会館	予約制乗合タクシー	4					
皿山長野線	○	皿山公民館	長野入口・宿ステーション	総合文化会館	予約制乗合タクシー	4					
川内田ノ頭線	○	はさみ温泉	川内・八島・宿ステーション	総合文化会館	予約制乗合タクシー	4					
中尾湯無田線	○	上登窯	内海・宿ステーション・八島	はさみ温泉	予約制乗合タクシー	4					
野々川線	○	上境野	やきもの公園前・宿ステーション・八島	はさみ温泉	予約制乗合タクシー	4					
金屋線	○	金屋神社下	舞相・宿ステーション・八島	はさみ温泉	予約制乗合タクシー	4					
鬼木井石線	○	上中尾	やきもの公園前・宿ステーション・八島	はさみ温泉	予約制乗合タクシー	4					
三股永尾線	○	初平	八島・宿ステーション・内海	はさみ温泉	予約制乗合タクシー	4					
小樽線	○	県境	永尾山入口・宿ステーション・八島	はさみ温泉	予約制乗合タクシー	4					
【町営 有田・波佐見乗合タクシー（1路線）】											
有田波佐見乗合タクシー	□	有田駅前	波佐見有田インターチェンジ・波佐見町役場・陶芸の館	中尾山交流館	予約制乗合タクシー	8	その他公共交通軸	第79条	予約制路線定期	波佐見町（運行は交通事業者に委託）	—
【高速バス（1路線）】											
高速バス	□	佐々バスセンター	佐世保バスセンター・波佐見有田IC・福岡空港	博多バスセンター	高速バス	18	その他公共交通軸	第4条	路線定期	交通事業者	—

※今後、利便増進実施計画の検討において、地域ごとに運行効率化を図る場合は地域公共交通の改定を行い、補助系統を追加する場合がある。

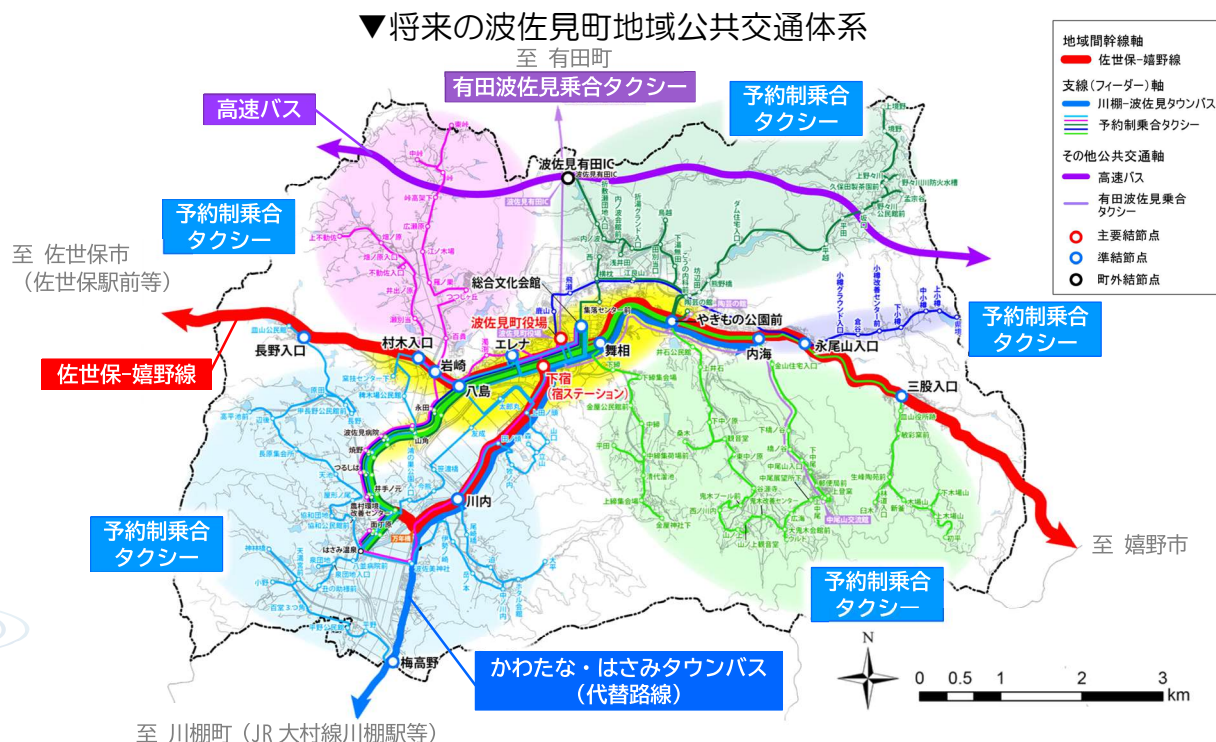
3 基本的な方向性

(1) 地域公共交通の見直しにあたる基本的な考え方

鉄道駅を有さない本町は、隣接する地域や交通結節点への公共交通はバスに限られている一方で、佐世保、大村、有田、嬉野方面など四方へ通じ、さらには西九州自動車道路-波佐見有田 IC から広域交通へのアクセス性にも優れており、高速バスで福岡、長崎方面への移動も容易である。

そのため、東西軸の交通軸として「佐世保-嬉野線」、および波佐見有田 IC の高速バス網を位置付け、南北軸として新たに運行を開始する「かわたな・はさみタウンバス」を将来的に下宿-波佐見有田 IC への延伸も見据えて位置付け、持続的な公共交通ネットワークとしての確保・維持を図っていく。

また、波佐見町は古くから大村湾と有田を結ぶ波佐見往還の宿場町として栄え、主要な生活利便施設は宿郷を中心に集積しており、東西軸と南北軸の交差する「下宿」および「波佐見町役場」周辺に交通ハブとしての機能を新たに設け、乗り継ぎ結節点や乗合タクシーの主要乗降地として位置付け、乗継利便性の向上、待合環境の確保や気軽に利用でき、わかりやすい移動手段としての利用促進を図るものとする。



(2) 計画区域

波佐見町地域公共交通計画の区域は町全域を基本としつつ、佐世保市及び嬉野市、川棚町など、周辺自治体の地域公共交通を考慮した計画内容とする。

(3) 計画期間

計画期間は、令和 7 年度から令和 11 年度の 5 年間とする。

4 基本方針・施策体系

前頁までに整理した現状・課題、及び基本的な方向性を踏まえ、地域公共交通の基本方針と施策体系を下記のとおり設定する。

1. 川棚-内海線の廃止

- ・川棚-内海線の廃止に伴う、高校生の通学、通勤・買い物・通院等に必要な移動手段の確保が求められる

2. 行き先表示・起終点・乗継結節点の複雑化

- ・様々な行き先の系統に分かれ、乗り継ぎ結節点が不明確
- ・幹線系統と別系統の重複運行

3. 需要に適した効率的な運行となっていない

- ・日中は佐世保駅前への直行便がないため需要が少ない
- ・交通モード間の接続が悪い

4. 需要や地域特性に合った運行となっていない

- ・通院や買い物は午前中に出発・帰宅するニーズが高い
- ・高齢者の利用ニーズが高い施設へ全ての路線でアクセスできるわけではない

5. 需要の偏り・乗合率が低い

- ・予約制乗合タクシーの路線別に需要が偏り、交通業者の負担となっている
- ・1台あたりの乗合率が低い

6. ニーズの高い一部の施設へのアクセスが悪い

- ・高齢者の利用ニーズが高い施設へ全ての路線でアクセスできるわけではない

7. 交通空白不便地域の存在

- ・低密度に分散した地区や高低差のある地区では自宅からバス停までアクセスしにくい

8. 公共交通を取り巻く共通課題

- ・自動車依存、燃油価格の高騰
- ・深刻化する運転士不足や厳しい経営状況
- ・交通資源の総動員と持続可能な地域公共交通体系の実現

方針1. かわたな・はさみタウンバス（代替路線）の確保

- ・川棚-内海線の廃止に伴う代替路線の検討を進め、令和7年4月1日の運行開始を目指し、通学、通勤、買い物、通院等の移動手段を確保する。

➤ 施策1:代替路線の導入・運行

方針2. 地域間幹線軸の明確化と再編

- ・佐世保-嬉野線を対象に、利便性向上や運行効率化による 地域間幹線軸の維持・強化を図る。

➤ 施策2:需要に応じた運行形態の見直し

方針3. 支線（フィーダー）軸の再編

- ・予約制乗合タクシーを対象に、運行サービスの改善を行い、利便性や乗合率の向上を目指す。

➤ 施策3:地域の需要に合った運行サービスへの見直し

方針4. 町の中心部でのモビリティハブの形成

- ・すべての人が、気軽に立ち寄れ、乗り継ぎや送迎を行いやすい拠点となる「モビリティハブ」の形成に向けた調査・社会実験を検討する。

➤ 施策4:町の中心部でのモビリティハブの形成

方針5. 公共交通利用を促進するための取組推進

- ・公共交通利用を促進するための各種施策・取組を推進する。

➤ 施策5-1:GTFS データの構築による情報提供と乗継円滑化

➤ 施策5-2:分かりやすい路線図・時刻表作成

➤ 施策5-3:IC カードやキャッシュレス決済機能の導入検討

➤ 施策5-4:地域産業を活かしたバス車両の装飾デザイン

方針6. 公共交通運行体制の拡充

方針7. 交通重の総動員を図るための体制構築

- ・関係部署や交通事業者が連携した体制づくり、継続的な運行改善を図るための協力体制を構築する。
- ・町内の移動サービスを担う交通資源のネットワーク、持続可能な地域公共交通の運行体制の構築を図る。

➤ 施策6・7-1:公共交通人材を育成するための取組

➤ 施策6・7-2:運転士の確保

➤ 施策6・7-3:協働体制による定期的なモニタリングの実施

5 各方針の内容

方針1. かわたな・はさみタウンバス（代替路線）の確保

川棚-内野線の廃止に伴い、代替路線の確保に向けた検討を川棚町、交通事業者、関係事業者等と連携し進め、自家用有償旅客運送事業による「かわたな・はさみタウンバス（代替路線）」の運行を令和7年4月1日から開始する予定である。

本路線の検討のポイントを下記に整理した上で、検討した運行計画（系統図、運行ルート、運行ダイヤ、運賃体系）を次頁より示す。

（1）代替路線の検討ポイント

① 高校生の通学手段の維持・確保

これまで波佐見高校や川棚高校、桜が丘特別支援学校を主として利用されていた通学便をこれまで通り確保する。

また、町内の特別支援学校生徒が利用していた佐世保-川棚線（佐世保市と川棚町を結ぶ路線バス）の廃止に伴い、廃止代替路線の近隣に立地する川棚特別支援学校への通学が困難となることから、川棚特別支援学校への延伸を検討し、町内の特別支援学校生徒の通学手段も確保する。

② JR 大村線川棚駅（鉄道）、佐世保-嬉野線（路線バス）との接続強化

佐世保方面や長崎方面への朝の通勤・通学時間帯に合った便の接続強化を図り、波佐見町の立地特性を活かした通勤・通学利便性の向上を図る。

また、町内の交通結節点（モビリティハブ）の明確化と併せて、佐世保-嬉野線との接続強化を図り、既存の幹線と新たな支線（代替路線）の乗継利便性の向上を図る。

③ 需要に応じた日中便の統合による運行効率化

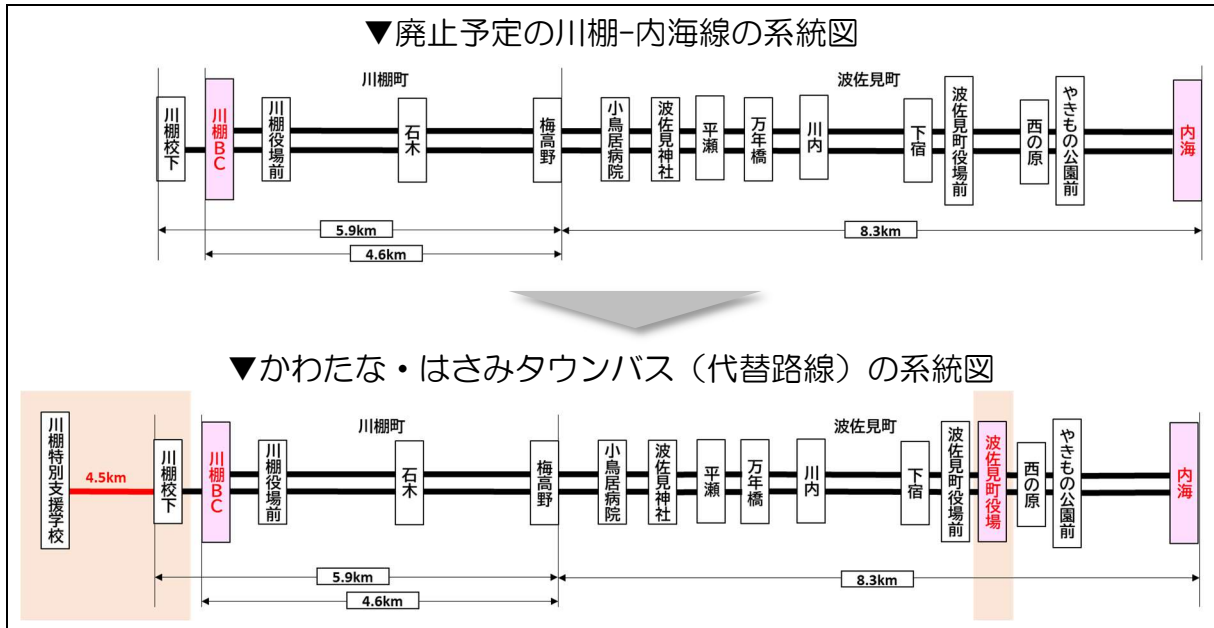
現在の川棚-内海線の利用実績データに基づき、利用者数が極端に少ない買い物や通院等に利用されている日中便については、前後の便への統合化及び運行ピッチの調整（等間隔ダイヤへの調整）を行い、1便当たりの乗車密度を高めるとともに、運転士・車両負担の軽減・運行効率化を図る。

④ 改善基準告示の改正に伴う拘束時間や休憩時間等の配慮

昨今の改善基準告示の改正に伴う運転士の労働時間規制を受け、適正な拘束時間や休憩時間の確保等に配慮した運行計画とし、運行委託事業者の円滑な運行が可能なものとする。

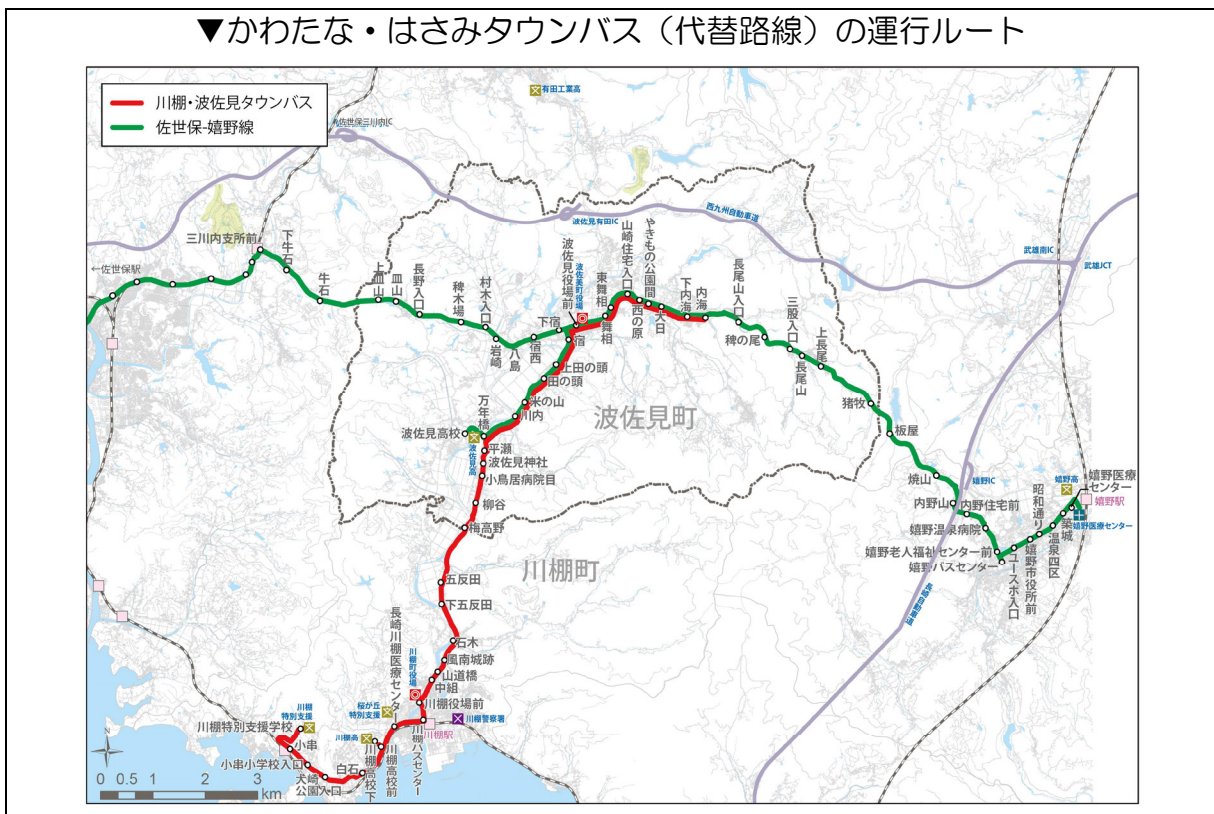
2) 代替路線の系統図

川棚高校—川棚特別支援学校までの区間（約 4.5km）を延伸し、通学利便性を確保する。



3) 運行ルート

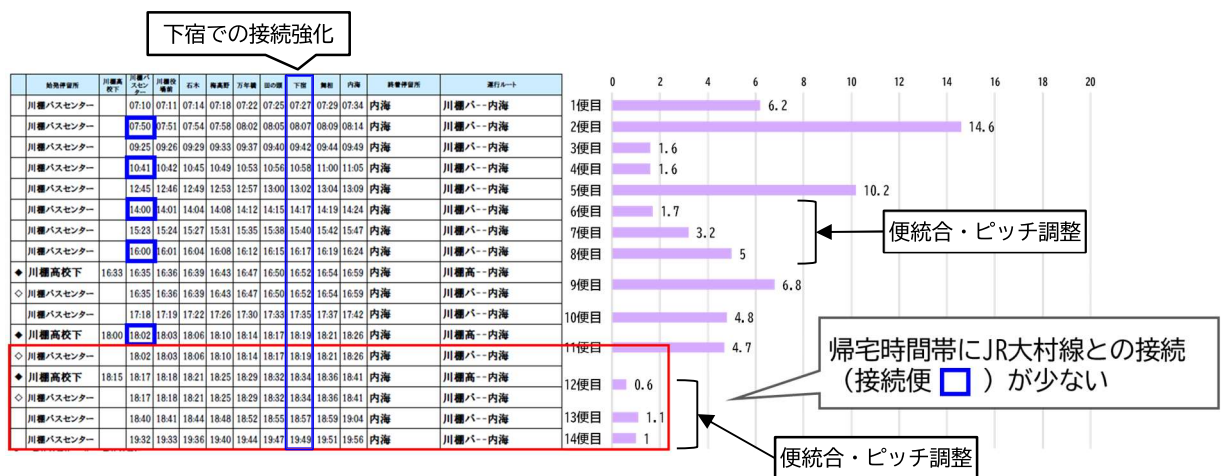
現状の川棚-内海線のルート・バス停を踏襲しつつ、「波佐見町役場」への乗り入れ、川棚特別支援学校まで延伸したルートとして検討を行う。



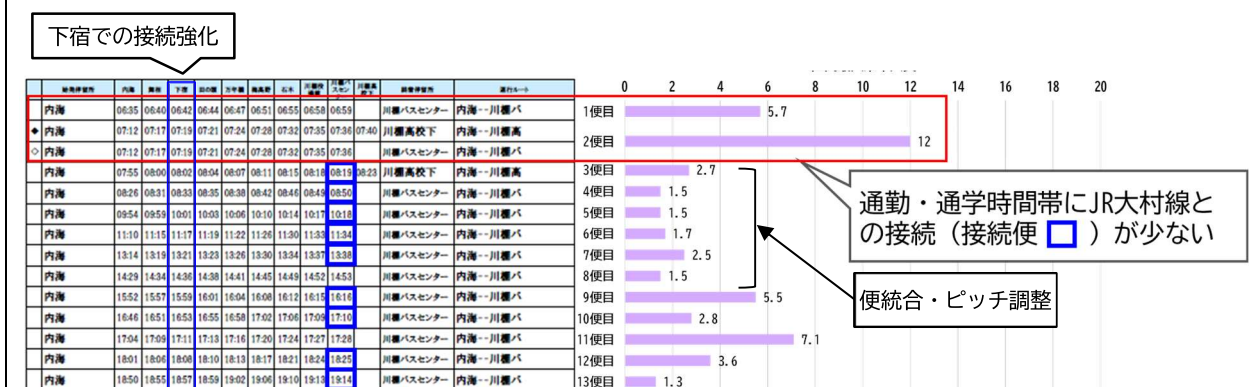
代替路線の運行ダイヤは、現行の「川棚-内海線」の利用状況及び改正改善基準告示に配慮しつつ、下記の視点に基づき運行ダイヤを検討・設定する。

- ①波佐見高等学校、川棚高等学校、桜が丘特別支援学校、川棚特別支援学校の4校と協議・調整を行い、通学・帰宅時間をコントロールポイントとした朝・タのダイヤ設定による通学・帰宅利便性の維持・向上を図る
- ②通勤・通学、帰宅時間帯におけるJR大村線川棚駅（川棚バスセンター）との接続強化による佐世保方面や長崎方面との通勤・通学利便性の向上を図る
- ③主要結節点である「下宿」バス停での「佐世保-嬉野線」との接続強化による佐世保方面や嬉野方面との「買い物」、「通院」を含めたアクセス利便性の向上を図る
- ④日中の利用者数が極端に少ない便を前後便へ統合・ピッチ調整による乗車密度の向上及び運行効率化を図る
- ⑤乗降ODデータに基づき、波佐見町役場-内海区間の乗降が極端に少ない時間帯における当該区間の運行削減による運行効率化、佐世保-嬉野線との競合区間の軽減を図る。
- ⑥上記④・⑤と合わせて、連続運転時間、休息時間、拘束時間、折り返し運行間隔など、改善基準告示を遵守しつつ、最小限の運転士で円滑に運行可能な運行ダイヤの設定を行う。

▼【川棚-内海線】川棚バスセンター⇒内海



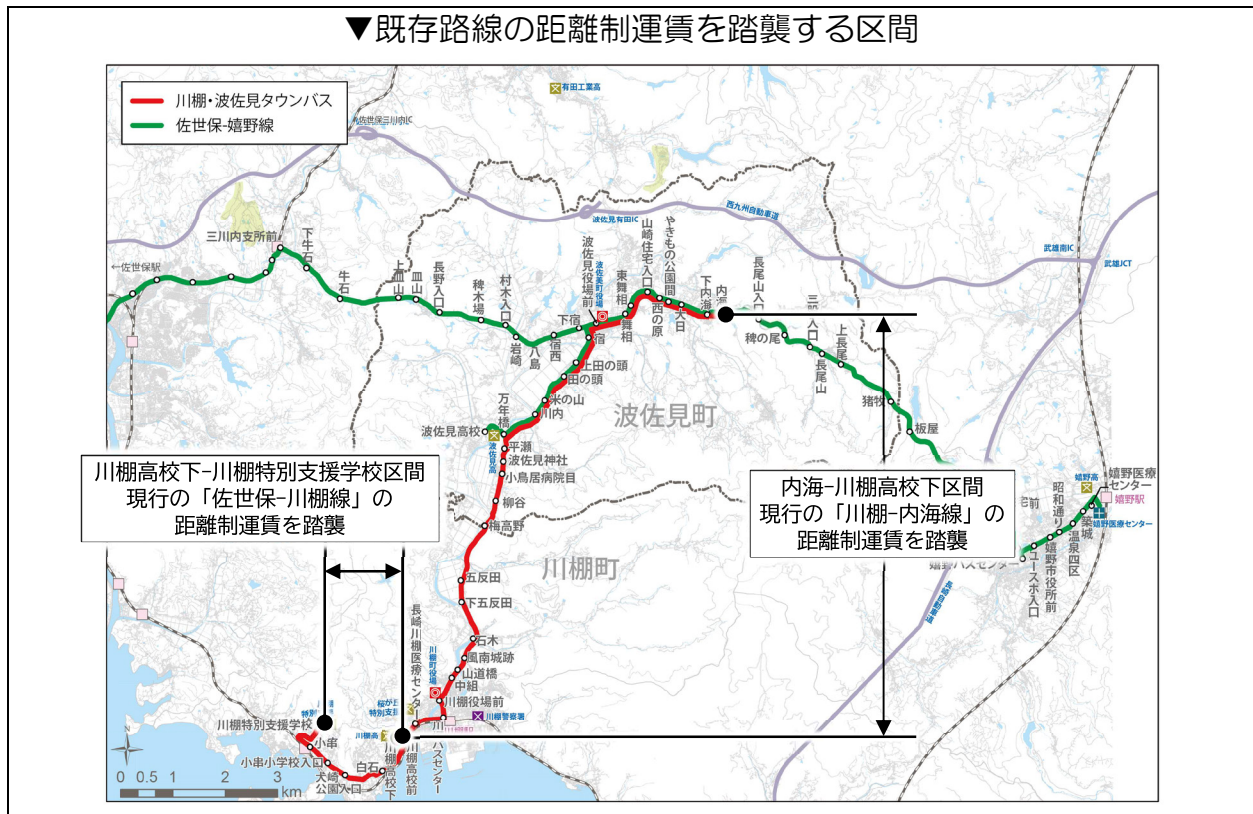
▼【川棚-内海線】内海⇒川棚バスセンター



5) 運賃体系

運賃体系は、西肥自動車が運行する既存路線との運賃競合が発生しないよう配慮するため、西肥自動車の距離制運賃を踏襲した運賃体系とし、下記の視点に基づき設定する。

- ①内海-川棚高校下区間は、現行の「川棚-内海線」の距離制運賃を踏襲する
- ②延伸区間である川棚高校下-川棚特別支援学校区間は、現行の「佐世保-川棚線」の距離制運賃を踏襲する



方針3. 支線（フィーダー）軸の再編

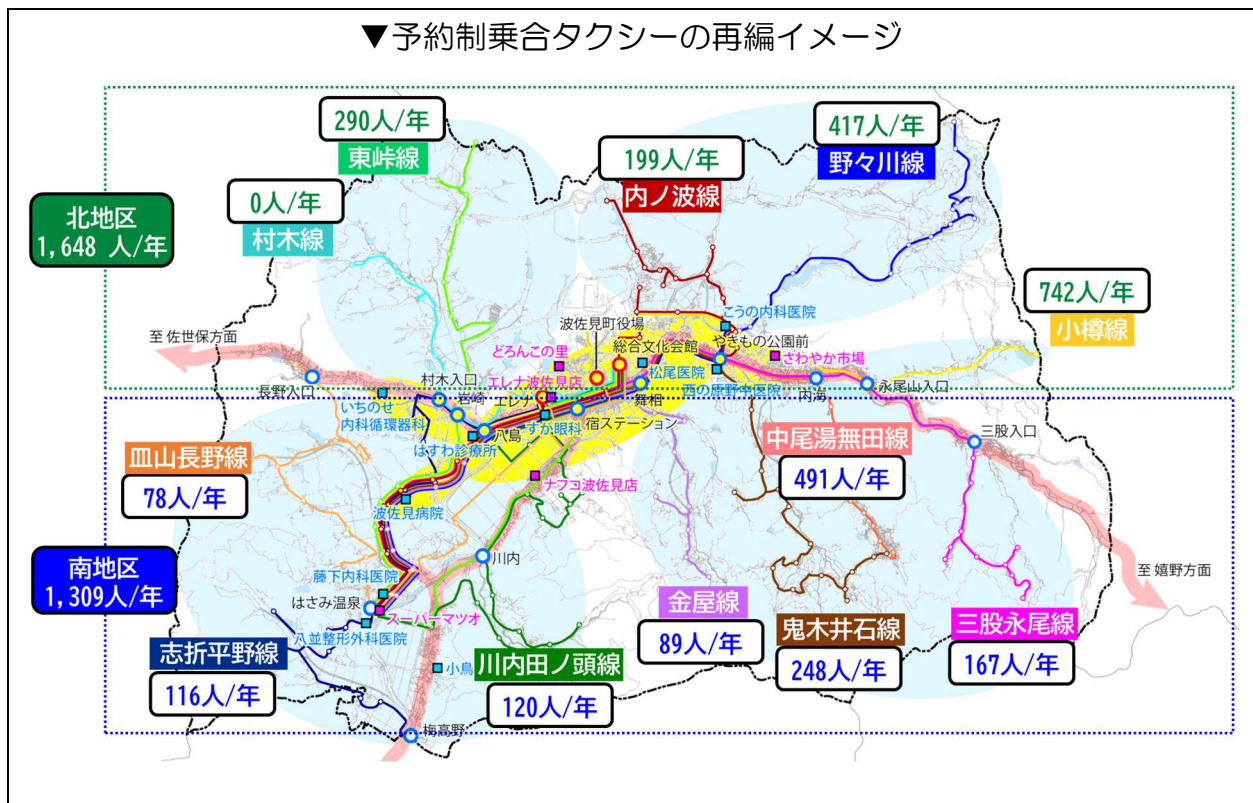
路線別の利用状況を考慮し、運行路線を概ね5つのエリアに統合（下図  ）し、定路線予約制運行を踏襲しつつ、ドア・ツー・ドアサービスなどを検討する。

主要目的施設への乗り入れを増やし、その周辺エリア（下図  ）は運行路線に関わらず毎日利用できるサービスとする。

路線バスとの運賃競合が発生するため運賃の値上げを検討する。また、回数券、定期券の発行による利用促進を図る。

利用状況によって、公共ライドシェア（地域自立型の運行、白ナンバー運行）の導入を検討する。

▼予約制乗合タクシーの再編イメージ



方針4. 町の中心部でのモビリティハブの形成

地域公共交通を用いた移動を行うすべての人が、気軽に立ち寄れ、乗り継ぎや送迎を行いやすい拠点となる「モビリティハブ」の形成に向けた調査・社会実験を検討する。

モビリティハブでは、自宅から中心部までのアクセスの他、町外路線への乗継を円滑にするためのダイヤ編成を行う。また、待ち時間を円滑に過ごせるための施設や、町内観光案内のワンストップサービス化を目指す。

このようなモビリティハブの形成により、交通モード間を円滑に繋ぐだけでなく、日常生活に必要な機能や情報を集約することで、町内外・来訪者など様々な人が集まり・待ち合い・滞在することを促し、町の中心部での賑わいや交流を生み出し、本町のまちづくりの拠点形成への展開を目指す。

▼事例：トリアス久山バス停（久山町）



- ・トリアス久山バス停は、元々敷地外にあったバス停を商業施設の敷地内中心に移設し、ターミナル化を図った事例である。
- ・ターミナル化により、福岡方面への複数の路線バスを引き込み、久山町内を運行するコミュニティバスとの接続を円滑化した事例である。
- ・福岡方面への高校生の通学はもとより、福岡方面からトリアス久山店への買い物客や店舗従業員等に利用されている

▼唐津バスセンター（唐津市）



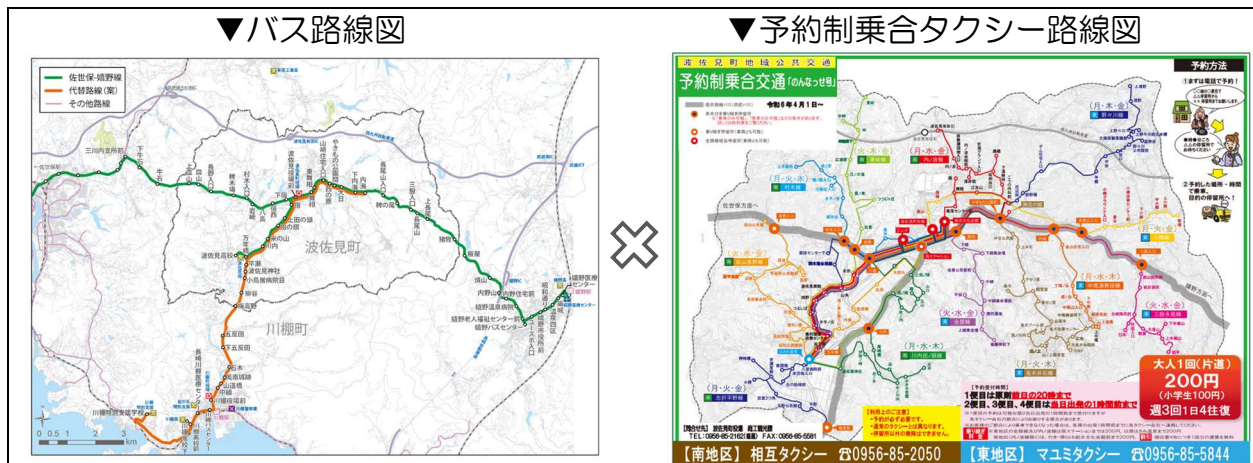
- ・唐津バスセンターは、商業施設・官公庁を含む複合施設として再開発され、唐津市内の各路線バスが乗り入れている他、福岡方面の高速バスとの接続が図られている。
- ・市内の高校生はもとより、福岡方面からの通学も多く、夕方の帰宅時間帯には多くの学生で賑わう拠点となっている。

方針5. 公共交通利用を促進するための取組推進

路線バスの行き先表示（目的地、経由地）、路線・系統の明確化、主要結節点での情報提供など、誰もが分かりやすい路線図や時刻表を作成し、適切に情報発信を行う。

将来的な代替路線へのICカードの導入やキャッシュレス決済が可能な支払い方法の導入を検討し、利便性の向上、利用促進を図る。

企画定期券や回数券の導入など、使いやすく・利用を促進するための取組を推進する。



方針6．公共交通運行体制の拡充

2024 年問題に端を発した運転士不足は全国で深刻化しており、安心して安全な公共交通の運行体制を維持するためには、地域の関係者が協力し合いながら進めることが必要である。

関係部署や交通事業者が連携した体制づくりとして、公共交通活性化協議会や定例会を継続的に開催し、公共交通に関わまちづくり、医療福祉、教育、観光などの要望を把握・共有しながら運行改善を図るための協力体制を構築する。

交通事業者が抱える運転士の確保のための支援策を検討し、持続的な地域公共交通の維持を図る。

バスの折り返し場所や運転士の休憩場所の提供・支援を行政自らが率先して行う。

佐世保市、川棚町など、近隣市町村との連携強化のため、相互の地域公共交通活性化協議会への参画や幹線・支線の運行維持に向けた定例会を開催する。

▼波佐見町地域公共交通活性化協議会（第1回）

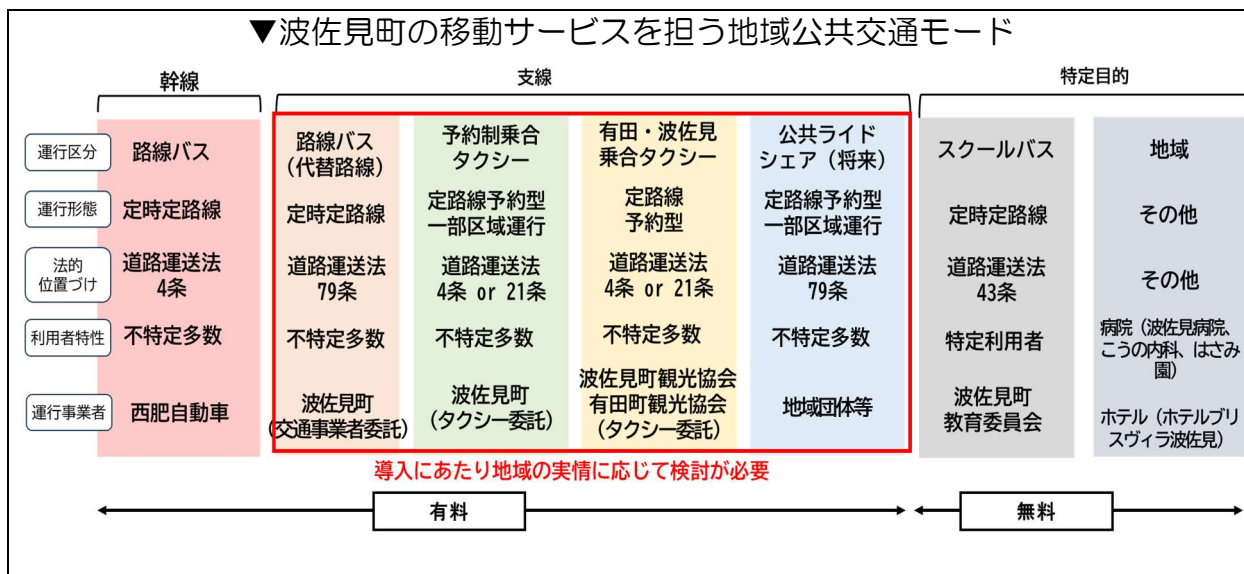


▼西肥自動車との協議のようす



方針7. 交通資源の総動員を図るための体制構築

町内の移動サービスを担う交通資源として、路線バス、予約制乗合タクシー、有田波佐見乗合タクシー、スクールバス、その他の移動手段（ホテル送迎など）のネットワーク化を図り、運行にあたる役割や法的な位置づけを含めた導入の方針を定め、持続可能な地域公共交通の運行体制の構築を図る。



6 進捗管理の基本となる数値目標の考え方と測定方法

(1) 数値目標の設定

本計画で掲げた7つの方針の実現に向けて、達成状況を図る数値指標と目標値を下記のとおり設定する。

指標	現況値及び目標値		目標設定の考え方・測定方法
	現況(R6)	目標(R11)	
方針1. かわたな・はさみタウンバス（代替路線）の確保			
高等学校・特別支援学校の公共交通利用割合	通学時 20.6%※ 帰宅時 24.3%※	通学・帰宅ともに 20%以上	旧川棚-内海線で通学していた高等学校等の学生の移動手段として代替路線バスの機能・役割を維持するため、通学・帰宅時の公共交通利用割合25%以上を目指す。 【測定方法】 町内在住の4校（波佐見高等学校、川棚高等学校、桜が丘特別支援学校、川棚特別支援学校）の高校生に対するアンケート調査を実施し、通学時・帰宅時の路線バス利用頻度を測定 ※現況値（R6）は、町内在住の全ての学生を対象とした回答割合を採用している。
代替路線の輸送人員	—	※今後の実績値を踏まえて設定	代替路線の持続的な運行に向けて、輸送人員をモニタリングし、川棚-内海線のR6輸送人員以上の確保を目指す。 【測定方法】 令和7年4月1日運行開始以降、定期的に乗降調査を実施し、輸送人員を測定
方針2. 地域間幹線軸の明確化と再編			
路線バスの輸送量	184,928人	184,928人以上	地域間幹線軸の持続的な運行を目指し、現状の輸送量以上を目指す。 【測定方法】 輸送量＝平均乗車密度※×運行回数により測定 ※平均乗車密度＝運送収入÷実車走行キロ÷平均賃率
方針3. 支線（フィーダー）軸の再編			
予約制乗合タクシーの乗合率	1.5人/台	2.0人/台	支線の再編により予約制乗合タクシーの乗合率の向上を図る。 【測定方法】 ・年間の利用実績より、年間運行回数／年間利用者数に基づき1台あたりの乗合率を測定

指標	現況値及び目標値		目標設定の考え方・測定方法
	現況（R6）	目標(R11)	
方針4. 町の中心部でのモビリティハブの形成			
モビリティハブ拠点形成	0箇所	1 箇所	モビリティハブ拠点形成の候補となる町役場や下宿など、移動を行う全ての人が気楽に立ち寄り、乗継が行いやすい拠点1 箇所の形成を目指す。 【測定方法】 ・地域間線軸及び支線（フィーダー）軸など、全ての路線が接続する主要結節点1 箇所を形成する。
方針5. 公共交通利用を促進するための取組推進			
公共交通に対する町民満足度	41.7%	50%以上	本計画に基づく各種事業の実施による町民満足度を現状以上の 50%を目指す。 【測定方法】 ・中間年の令和 9 年度、最終年の令和 11 年度に町民に対するモニタリング調査を実施し満足度（満足、やや満足、普通）の割合を測定
方針6. 公共交通運行体制の拡充、方針7. 交通資源の総動員を図るための体制構築			
定例会の開催数	月 1 回以上	月 1 回以上	交通事業者、隣接市町村、関係事業者などと連携した協議・調整の場を協議の実施会と別に設け、「月に 1 回程度」の開催を目指す。 【測定方法】 ・協議会や交通会議とは別に実施する関係事業者等との定例会の開催数により測定

(2) 進行管理及び推進体制

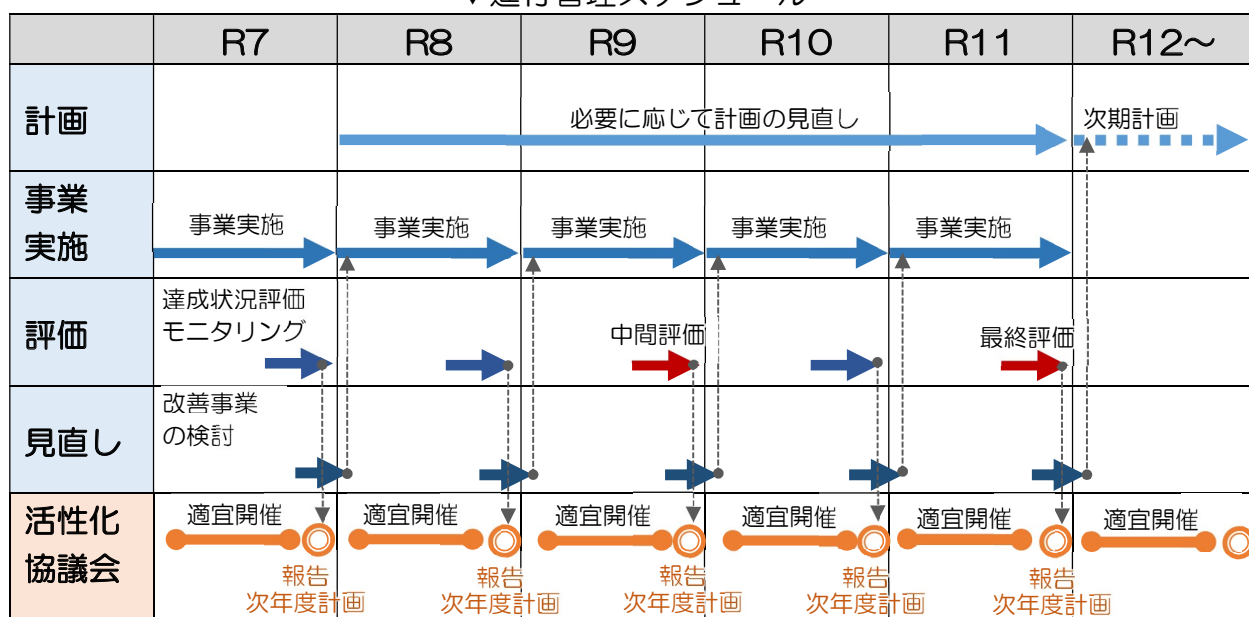
基本方針の実現にたつては、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（反映）のPDCAサイクルの進行管理に基づき、定期的なモニタリングを通して、数値目標の達成状況を毎年度検証・評価を行い、交通事業者の運行・経営状況や本町の取り巻く社会情勢の変化などを踏まえた施策の適切な見直し・改善を継続的に行う。

また、関係部署や交通事業者が連携した体制づくりとして、公共交通活性化協議会を継続的に実施し、施策に係る取り組み状況や実施効果などを共有するとともに、交通事業者やその他交通機関との定例会の開催等によるきめ細やかな調整を通じた運行改善を継続的に行う。

▼波佐見町地域公共交通活性化協議会



▼進行管理スケジュール



7 実施事業及び実施主体に関する事項

方針1. かわたな・はさみタウンバス（代替路線）の確保

施策1：代替路線の導入・運行【地域公共交通確保維持事業・利便増進事業】

目的	令和7年3月末日の川棚-内海線の廃止に伴い、本町と川棚町（JR 大村線川棚駅・川棚バスセンター）を南北に結び、波佐見高等学校、川棚高等学校、桜が丘特別支援学校、川棚特別支援学校への「通学」、その他、地域間の「通勤」、「通院」、「買い物」など、日常生活に必要な移動手段を確保するため、廃止代替路線として、自家用有旅客運送事業（地域内フィーダー補助路線）による「かわたな・はさみタウンバス」を令和7年4月1日より運行開始するものである。				
対象路線	かわたな・はさみタウンバス（廃止代替路線）				
実施主体	波佐見町、交通事業者				
実施工程	R7	R8	R9	R10	R11
	4.1 運行開始 利便増進実施計画検討・作成	利便増進事業の活用、毎年度評価による運行改善			
事業概要	廃止予定の川棚-内海線のバス停・運行ルートを踏襲しつつ、同日に廃止予定の佐世保-川棚線の影響により、川棚特別支援学校へ通う学生の移動手段が無くなることから、内海-川棚バスセンターを主な起終点としつつ、川棚バスセンターから先、川棚特別支援学校まで延伸したルートで運行を行う。運行ダイヤは高等学校4校の通学・帰宅時間、JR 川棚駅及び佐世保-嬉野線との接続、買い物・通院のニーズに配慮したダイヤ設定としている。				

方針2. 地域間幹線軸の明確化と再編

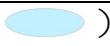
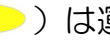
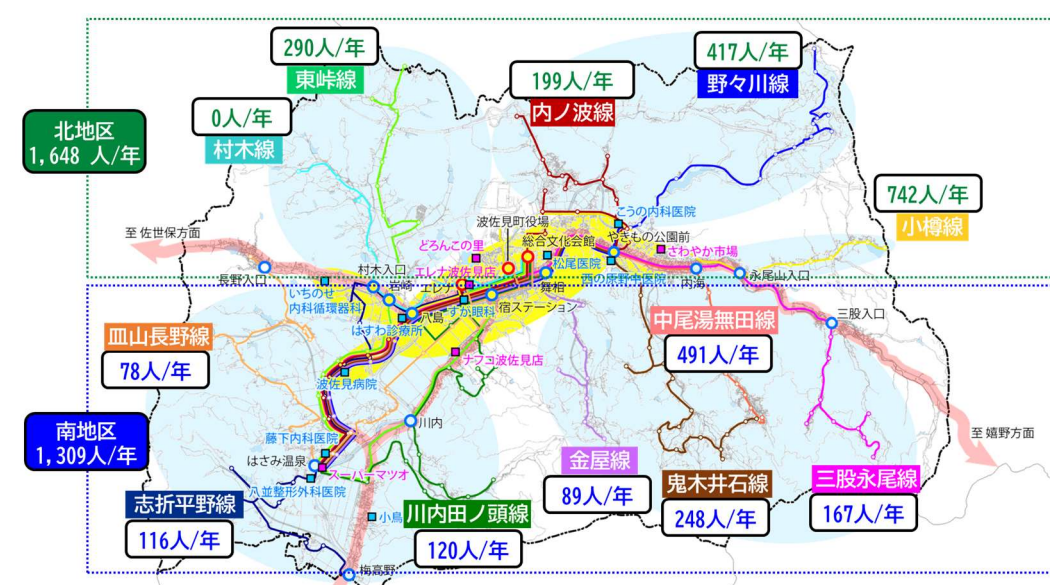
施策2：需要に応じた運行系統の見直し【地域公共交通確保維持事業・利便増進事業】

目的	本町の東西軸として骨格を成し、本町と佐世保方面及び嬉野方面を繋ぐ 「佐世保-嬉野線」について、複数の起終点に分かれ複雑化した系統を利用 需要に配慮しながら再整理を行うことで、幹線系統区間を明確化し、 本町としての主要交通結節点（モビリティハブ）の形成と合わせて、分 かりやすく・利用しやすい地域間幹線軸への再編を関係自治体と協働で 検討を行う。				
対象路線	佐世保-嬉野線				
実施主体	交通事業者、波佐見町、関係自治体等				
実施工程	R7	R8	R9	R10	R11
	利便増進実施計 画検討・作成				
	利便増進事業の展開、毎年度評価による運行改善				
事業概要 (イメージ)	- 令和7年度の利便増進実施計画の作成による具体定な再編内容の検討 - 佐世保-嬉野線の系統の再整理及び幹線系統区間の明確化 - 需要に合わせた系統・運行ダイヤの統合による運行効率化 - 主要鉄道駅や主要結節点における他の交通モードとの接続強化 など				

方針3. 支線（フィーダー）軸の再編

施策3：地域の需要に合った運行サービスへの見直し

【利便増進事業、共創モデル実証運行事業】

目的	地域内を運行する予約制乗合タクシー「のんなっせ号」（全 12 路線）について、路線別の利用状況に大きな差異が生じているとともに、乗合率が 1.5 人/台と低いことから、路線別の利用状況を考慮した運行エリアの統合を検討し、現在の定路線予約型運行踏襲しつつ、ドア・ツー・ドアサービスなどを導入することで、利便性の向上及び利用促進（乗合率の向上）を図る。また、運行エリアの統合による需要の平準化と交通事業者の負担軽減も図る。				
対象路線	予約制乗合タクシー（全 12 路線）				
実施主体	波佐見町、交通事業者				
実施工程	R7	R8	R9	R10	R11
	利便増進実施計				
	利便増進事業の展開、毎年度評価による運行改善				
	画検討・作成				
事業概要 （イメージ）	・路線別の利用状況を考慮した運行エリアの統合（下図  ） ・町中心部の主要目的施設が集積するエリア（下図  ）は運行路線に関わらず毎日利用できるサービスへの再編検討 ・定路線予約型運行を踏襲しつつ、ドア・ツー・ドアサービス導入検討 ・企画乗車券（回数券や定期券）の導入検討 など 				

方針４．町の中心部でのモビリティハブの形成

施策４：町の中心部でのモビリティハブの形成

【利便増進事業、共創モデル実証運行事業等】

目的	地域公共交通を用いた移動を行うすべての人が、気楽に立ち寄れ、乗り継ぎや送迎を行いやすい拠点となる「モビリティハブ」の形成に向けた調査・社会実験を検討し、地域間幹線軸と支線（フィーダー）軸等との乗継の円滑化、快適に待つことができる環境の構築を図る。 また、モビリティハブや起終点の付近において、車庫機能を併設することにより、事業者の回送距離の削減（無駄走りの削減）、運転士の労働時間軽減を図るとともに、運転士の休憩場所の設置等を検討し、本町に係る公共交通路線の機能向上に努める。				
対象路線	全路線				
実施主体	交通事業者、波佐見町				
実施工程	R7	R8	R9	R10	R11
	利便増進実施事業の活用含め検討 → 実現可能な路線より随時実施・見直し →				
事業概要 (イメージ)	・待ち時間を円滑に過ごせるための環境整備 ・町内観光案内のワンストップサービス化 ・乗継情報を案内するデジタルサイネージやリアルタイム情報システムの整備・導入 など				

方針5. 公共交通利用を促進するための取組推進

施策5-1: GTFSデータの構築による情報提供と乗継円滑化

【交通DX・GXによる経営改善支援事業、共創モデル実証運行事業等】

目的	地域間間瀬軸、支線（フィーダー）軸、その他公共交通軸の全路線を対象に、GTFSデータの構築を検討し、リアルタイム運行情報の提供や乗継の円滑化に寄与する取組の検討を行う。				
対象路線	全路線				
実施主体	交通事業者、波佐見町				
実施工程	R7	R8	R9	R10	R11
	利便増進実施事業の活用含め検討 → 実現可能な路線より随時実施・見直し				
事業概要（イメージ）	- 全路線のGTFSデータの構築 - GTFSデータに基づくリアルタイム運行情報システムの導入検討など				

施策5-2: 分かりやすい路線図・時刻表の作成

【利便増進事業、共創モデル実証運行事業等】

目的	路線バスの行き先表示（目的地、経由地）、路線・系統の明確化など、誰もが分かりやすい路線図や時刻表を作成し、適切に情報発信を行うことで、公共交通利用の促進を図る。				
対象路線	全路線				
実施主体	交通事業者、波佐見町				
実施工程	R7	R8	R9	R10	R11
	利便増進実施事業の活用含め検討 → 作成次第、随時印刷・配布				
事業概要（イメージ）	- 分かりやすい路線図及び時刻表の作成 - ターゲット別（町内や隣接自治体の高等学校向け）時刻表の作成など  × 				

施策5-3：ICカードやキャッシュレス決済機能の導入検討					
【地域交通キャッシュレス決済導入支援事業、共創モデル実証運行事業等】					
目的	将来的なかわたな・はさみタウンバス（廃止代替路線）へのICカードの導入やキャッシュレス決済が可能な支払い機能の導入を検討し、町民だけでなく、町外等の来訪者の公共交通利用の利便性向上及び利用促進を図る。				
対象路線	かわたな・はさみタウンバス（廃止代替路線）、有田波佐見乗合タクシー				
実施主体	交通事業者、波佐見町				
実施工程	R7	R8	R9	R10	R11
	利便増進実施事業の活用含め検討 → 実現可能な路線より随時実施・見直し →				
事業概要 (イメージ)	・ICカード及びキャッシュレス決済機能、券売機の導入検討 ・企画乗車券や回数券、IC定期券の導入検討 など				

施策5-4：地域産業を活かしたバス車両の装飾デザイン					
【共創モデル実証運行事業等】					
目的	本町の主要産業である「窯業」を活かし、波佐見焼によるバス車両内設備等の装飾を検討し、公共交通の認知度向上及び来訪者向けの地域産業のPR・発信を含めた取組を推進し、公共交通利用の促進を図る。				
対象路線	かわたな・はさみタウンバス（廃止代替路線）				
実施主体	波佐見町、交通事業者				
実施工程	R7	R8	R9	R10	R11
	利便増進実施事業の活用含め検討 → 実現可能なバス車両内設備より随時実施 →				
事業概要 (イメージ)	・バス車両内設備（降車ボタン、手すりの接続部、運賃箱など）の一部を波佐見焼（陶器）で装飾デザイン など ▼波佐見焼  ※出典）波佐見町ホームページ ▼波佐見焼のスイッチカバー  ※町役場内にて撮影				

方針6. 公共交通運行体制拡充

方針7. 交通資源の総動員を図るための体制構築

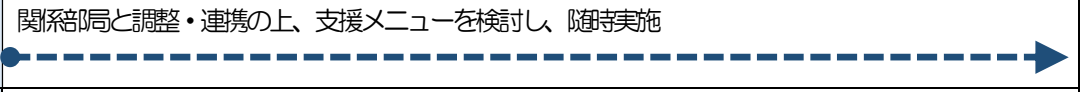
施策6・7-1：公共交通人材を育成するための取組

【共創モデル実証運行事業等】

目的	2024 年問題に端を発した運転士不足が全国で深刻化しているなか、公共交通に関わるまちづくり、医療福祉、教育、観光、地域住民などと連携した運行体制を構築するため、ステークホルダー間が協働で持続可能な地域公共交通について検討を進め、公共交通人材を育成するための取組を推進する。				
対象地域	全地域				
実施主体	交通事業者、波佐見町、その他関係事業者・団体、地域住民等				
実施工程	R7	R8	R9	R10	R11
					
事業概要 (イメージ)	・移動の課題や公共交通の活用による日常生活の改善可能性などについて、ステークホルダー間でワークショップを実施し、公共交通人材の育成を行う。 ・公共ライドシェアの導入検討など、地域が主体となった運行や白ナンバー運行の導入可能性の検討等に繋げる。 など				

施策6・7-2：運転士の確保

【交通サービスインバウンド対応支援事業等】

目的	全国的に深刻化する運転士不足に対応するため、交通事業者の運転士確保のための支援を検討し、持続可能な地域公共交通の維持を図る。				
対象地域	—				
実施主体	交通事業者、波佐見町				
実施工程	R7	R8	R9	R10	R11
					
事業概要 (イメージ)	・U・Iターン者を対象とした合同説明会の開催 ・免許取得支援 など				

施策6・7-3：協働体制による定期的なモニタリングの実施【利便増進事業等】

目的	関係部署や交通事業者、関係事業者等が連携した公共交通の運行体制づくりとして、交通会議や公共交通活性化協議会、定例会等を継続的に開催し、公共交通に関わるまちづくり、医療福祉委、観光、教育などの要望を把握・共有しながら継続的な運行改善を図り、持続可能な公共交通体制を構築する。				
対象地域	—				
実施主体	交通事業者、波佐見町、その他関係事業者・団体等				
実施工程	R7	R8	R9	R10	R11
	活性化協議会等の継続的な開催、定例会の開催、達成状況評価を行う 				
事業概要 (イメージ)	- 定期的な地域公共交通活性化協議会の開催による合意形成 - 交通事業者との定例会の開催、その他関係事業者等との個別協議など、運行状況等のモニタリングを毎年行い、運行改善の検討・実施を継続的に行う。 - 計画の中間評価は、評価指標に基づく達成状況及び各種施策・事業の実施状況を確認し、計画の見直し等の必要性を協議する。 など				

