

# 第5章 基本方針等

## 1. 基本方針

解決すべき課題を踏まえて、大村市における公共交通のあり方(基本方針)を以下の通り定めま  
す。

### 【解決すべき課題】

課題① 都市の変化に応じた移動サービスの維持が必要

課題② 今後のドライバー不足に対応する持続可能な移動サービスが必要

課題③ 通勤・通学等を含めた広域的な移動手段の確保が必要

課題④ 空港・新幹線駅・高速道路ICの連携・それぞれの機能強化を図ることが必要

課題⑤ それぞれの移動サービスの役割を再整理することが必要

課題⑥ 利用特性や移動サービスの特徴を踏まえた組み合わせの検討が必要

### 【基本方針】

基本方針① これからの社会や都市の変化に対応し、市民の暮らしを支える移動サービスを維持する

●市庁舎の移転や新大村駅周辺での開発の進捗、少子高齢化の進行やドライバー不足などといった都市・公共交通を取り巻く状況の変化や、情報技術の発展・持続可能な都市の構築に対する関心・社会的要請の高まりなどの社会の変化に対応して、将来的にも市民の暮らしを支え続ける移動サービスを維持します。

基本方針② 充実した広域交通体系を有効に活用し、都市活力の維持・向上を図る

●市内に空港・新幹線駅・高速道路ICが立地し、なおかつ、それらが全て近接しているという全国的にも数少ない交通条件(利点)を最大限に活用して、移住・定住や企業立地の促進につなげていくことにより、都市活力の維持・向上を図ります。

基本方針③ 移動サービスの役割分担・組み合わせの最適化を進め、地域公共交通の持続性を高める

●利用状況(需要)や利用者の特性、様々な移動サービスの特徴などを踏まえて、それぞれの移動サービスが担うべき役割を再整理するとともに、移動サービス相互を最適な形で組み合わせることで地域公共交通ネットワーク全体としての持続性を高めます。

図 89 解決すべき課題(再掲)と基本方針

3つの「基本方針」は以下のような関係になっており、『基本方針①：これからの社会や都市の変化に対応し、市民の暮らしを支える移動サービスを維持する』と『基本方針②：充実した広域交通体系を有効に活用し、都市活力の維持・向上を図る』を“両輪”として推し進めながら、『基本方針③：移動サービスの役割分担・組み合わせの最適化を進め、地域公共交通の持続性を高める』ことにより、基本方針①・②を“下支え”していくこととします。

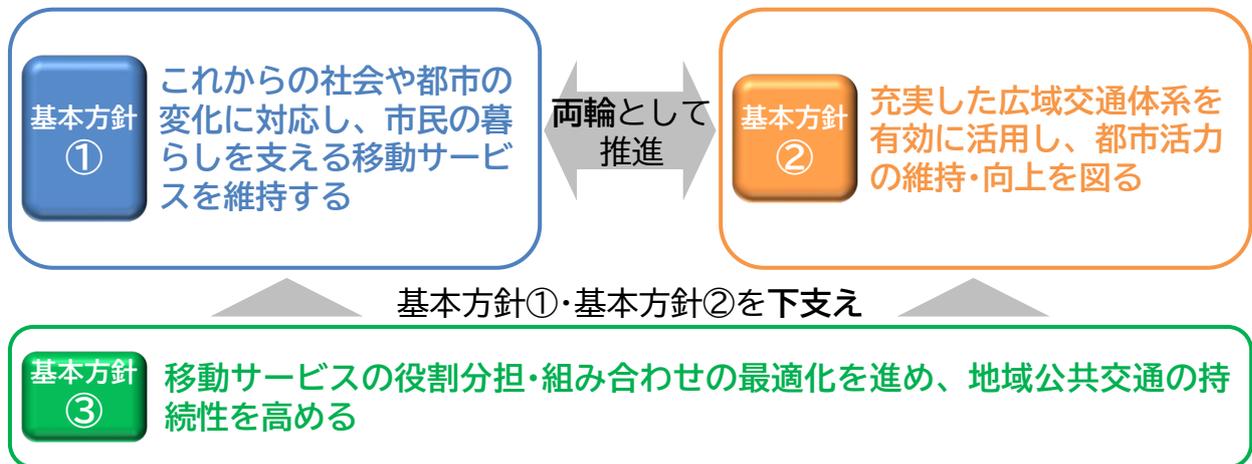


図 90 基本方針の関係性(イメージ)

表 8 移動サービスの役割分担イメージ

| 広域                            | 空路            | 新幹線 | 高速バス | JR在来線        | 路線バス<br>(広域幹線) | 路線バス<br>(地域内幹線) |
|-------------------------------|---------------|-----|------|--------------|----------------|-----------------|
| 市内・地域内<br>需要量                 | 路線バス(支線)      |     |      |              |                |                 |
|                               | 乗合タクシー(路線定期)  |     |      |              |                |                 |
|                               | 乗合タクシー(路線不定期) |     |      |              |                |                 |
|                               | 乗合タクシー(区域運行)  |     |      |              |                |                 |
| その他                           | 乗用タクシー        |     |      | 自家用有償旅客運送    |                |                 |
| ※他の移動手段では空間的・時間的に対応が困難な移動への対応 |               |     |      | 互助(ボランティア)輸送 |                |                 |

## 2. 計画の目標

大村市における公共交通のあり方(基本方針)を踏まえ、地域公共交通の目標を以下の通り定めます。なお、基本方針と目標の関係性は次ページに示す通りです。

また、「目標の達成状況を評価する指標」については、p.94 に示します。

### 目標①

#### 路線バスネットワークの持続性の確保

- ドライバー不足の深刻化なども念頭に、通学等に代表される空間的にも時間的にもある程度“まとまった”需要に対応する必要性が高いバス路線や、都市づくりの観点から軸として確保する必要性が高いバス路線を引き続き維持していきます。また、ドライバー不足への対応のため、ドライバー確保に向けた支援や新たな情報技術の活用などを検討します。

### 目標②

#### 需要に応じた移動サービスの確保・維持

- 空間的・時間的に分散する需要に対応する持続的なサービス提供を前提として、利用状況(需要)や利用者の特性に応じた効率的な移動サービスを確保・維持します。また、ドライバー不足への対応に向けて、ドライバー確保に向けた支援や新たな情報技術の活用などを検討します。

### 目標③

#### 移動に係る環境負荷の抑制・低減

- 自家用車がなくても生活できる交通環境の形成や、自家用車に頼りすぎないライフスタイルへの転換を促進することで、都市全体として移動に係る環境負荷の低減を図ります。また、公共交通そのものの環境負荷の抑制に向けて、環境配慮型車両の活用などを検討します。

### 目標④

#### 公共交通ネットワークとしての一体性の強化

- 空路・航路・新幹線/JR在来線・路線バス・乗合タクシー等の多様な移動サービス相互の連携を強化することで、公共交通の“一体的なネットワーク”としての機能を高めます。

### 目標⑤

#### コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりの推進

- 立地適正化計画をはじめとするまちづくりの取り組みと連携し、主として“移動”の側面から、コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくり(持続可能な都市の構築)を推進します。

図 91 計画の目標

表 9 「参考」基本方針と目標の関係性

|                                   | 〔基本方針①〕<br>これからの社会や都市の変化に対応し、市民の暮らしを支える移動サービスを維持する   | 〔基本方針②〕<br>充実した広域交通体系を有効に活用し、都市活力の維持・向上を図る  | 〔基本方針③〕<br>移動サービスの役割分担・組み合わせの最適化を進め、地域公共交通の持続性を高める  |
|-----------------------------------|--|---|---|
| 目標①：<br>路線バスネットワークの持続性の確保         | <ul style="list-style-type: none"> <li>○必要性が高いバス路線への重点的なドライバーの配置や、ドライバー確保のために必要な支援の実施、新たな技術の活用などにより状況変化に対応する。</li> <li>○都市づくりの観点から必要性が高いバス路線を確保することで、持続可能な都市構造の構築につなげる。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○必要性が高い路線バス等を引き続き維持することで通勤・通学などに必要となる市内外の移動手段を確保し、移住・定住の促進につなげる。</li> </ul>                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>○“まとまった”需要への対応が必要なバス路線を維持する一方で、バスによる対応の必要性が低い(利用が少ない)路線については他の移動サービスに転換するなどの役割分担を進める。</li> </ul> |
| 目標②：<br>需要に応じた移動サービスの確保・維持        | <ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスでの対応が困難な移動に対して、より効率的な移動サービスに転換することに加え、新たな情報技術も活用しながらサービス提供圏域の拡大や、利用者の特性等に応じた移動サービスの効率的な提供を推進し、将来的にも暮らしを支える移動サービスを確保する。</li> </ul>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>○市街地のみならず田園や中山間などにおける多様なライフスタイルを支える移動サービスを効率的に提供することで、移住・定住を促進する。</li> </ul>                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>○“まとまった”需要への対応が必要なバス路線を維持する一方で、バスによる対応の必要性が低い(利用が少ない)路線については他の移動サービスに転換するなどの役割分担を進める。</li> </ul> |
| 目標③：<br>移動に係る環境負荷の抑制・低減           | <ul style="list-style-type: none"> <li>○移動に係る環境負荷を低減し、持続可能な都市の構築につなげる。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○環境に配慮した公共交通体系を構築することで、都市のイメージアップを図り、移住・定住や企業立地につなげる。</li> </ul>   |   |
| 目標④：<br>公共交通ネットワークとしての一体性の強化      | <ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスと乗合タクシー等の連携を強化すること、公共交通で対応できる移動の幅を広げ、将来的にも市民の生活を支える移動サービスを守る。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○広域交通体系の二次交通としての路線バス・乗合タクシーの充実・機能強化を図ることで、広域交通体系の利用者を確保し、広域交通体系の利便性の維持・向上につなげることで、移住・定住や企業立地の促進につなげる。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスと乗合タクシー等の役割分担にあわせて連携強化を図ることで、組み合わせの最適化・持続性確保を図る。</li> </ul>                                 |
| 目標⑤：<br>コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりの推進 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通の利便性が高いエリアへの都市機能や居住の集積を図ることで、持続可能な都市の構築を推進する。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○市街地(居住誘導区域)の交通利便性を高めることにより、“住む場所”として選ばれるまちづくりを推進し、移住・定住の促進につなげる。</li> </ul>                                     |   |

### 3. 取り組みの方向性

基本的な方針を踏まえた上で、計画の目標を実現していくため、以下に示す方向性で取り組みを進めます。



図 92 取り組みの方向性と目標との関係

## 4. 施策の概要

取り組みの方向性に基づいて展開していく施策の概要を以下に示します。

方向性  
①

### 路線バスの再編・見直し

#### 施策①：広域交通体系の維持・有効活用

- 空路・新幹線・JR在来線・高速バス・路線バス等の恵まれた広域交通体系を引き続き維持・有効活用します。
- 広域バス路線については、利用状況に応じた運行区間の一部短縮(大村・諫早線)などにより効率化を図るとともに、市内の移動需要の集約や二次交通<sup>※1</sup>の充実などを通じて一定の利用を確保することで持続性を高めます。

#### 施策②：循環線等のバス路線の再編・見直し

- 富の原・協和町線、萱瀬線の市街地内区間の統合による(仮称)中央循環線の新設や、野岳・竹松線の市内路線の経路の見直しなど、バス路線の再編・見直しを行います。

※1 【二次交通】複数の交通機関等を利用する場合の2種類目の交通機関

方向性  
②

### 乗合タクシー等の再編・見直し

#### 施策③：路線バスから予約型乗合タクシーへの転換

- バス路線のうち利用が顕著に少ない区間(野岳・竹松線、萱瀬線、横山頭線等)については、朝夕の“まとまった需要”が見られる便などに限定して運行を維持しながら、その他の時間帯については「予約型乗合タクシー」への転換を進めます。(今村・三浦線では既に実施済み)

#### 施策④：移動サービスについての調査・研究

- 過疎地域などを中心として、需要や地域の要望などに応じた「区域運行<sup>※2</sup>」の乗合タクシーや、乗用タクシーの有効活用、互助(ボランティア)輸送<sup>※3</sup>、自家用有償旅客運送<sup>※4</sup>などの新たな移動サービスについて調査・研究を行います。

※2 【区域運行】運行ルートを決めず、予約に応じて車両を配車する面的な運行形態

※3 【互助(ボランティア)輸送】「道路運送法の許可又は登録を要しない運送」として、ガソリン代実費相当などの運賃により旅客輸送を行う例外的な取り扱い

※4 【自家用有償旅客運送】既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合に、道路運送法の登録を受け、必要な安全上の措置を講じた上で、自家用車両(白ナンバー)による旅客輸送を行う例外的な取り扱い

方向性  
③

## ドライバーの確保に向けた取り組みの推進

### 施策⑤：乗合タクシーへのAIオンデマンドシステムの導入

- 「区域運行」の乗合タクシー(施策④参照)を導入することとなった場合、路線バスへの乗り継ぎ利便性の確保なども念頭に、対象エリアへの「AIオンデマンドシステム※5」の導入を検討します。

### 施策⑥：自動運転車両の導入検討

- ドライバー不足への対応や、ドライバーの就業環境の改善(労働負荷の軽減)、利用者の利便性向上などを念頭に、各種移動サービスへの自動運転車両の導入に向けた検討を行います。

### 施策⑦：交通事業者のドライバーの確保に対する支援

- 交通事業者が実施するドライバー確保のための待遇・就業環境の改善等に対して、行政と事業者の負担の見直しや、役割の分担などによる事業性向上等も含めた支援を検討します。

※5 【AIオンデマンドシステム】利用者の予約に対してAI(人口知能)による最適な運行ルートや配車をリアルタイムに行う乗合輸送サービス

方向性  
④

## “ネットワーク”としての一体性の強化と利用促進

### 施策⑧：移動サービスに関する総合的な情報提供・利用促進策の展開

- 多様な移動サービスを網羅し、乗り継ぎ利用なども含めたシームレスな(切れ目のない)利用案内情報の提供や予約・決済手段の統合(いわゆる「MaaS※6」)などを推進します。また、路線の見直しや運行形態の変更、新たな移動サービスの導入などに合わせた利用意識の啓発・利用促進に向けた個別の働きかけなどを検討します。

### 施策⑨：乗り継ぎに対する抵抗感の低減に向けた取り組みの実施

- 均一制運賃※7対象路線・区間の拡大などを検討します。
- 広域交通体系と市内の路線バスの結節点となる主要な交通拠点において、乗り継ぎ(待合)環境の確保・充実や、乗り継ぎしやすいダイヤの設定、分かりやすい案内誘導など、交通結節機能の維持・充実を図ります。

※6 【MaaS】(モビリティ・アズ・ア・サービス)地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの

※7 【均一制運賃】鉄道や路線バスの乗車距離に関係なく運賃を均一とする制度、本市においては市内循環線で導入済み

方向性  
⑤

## 交通GX(グリーントランスフォーメーション)化の促進

### 施策⑩：環境配慮型車両の導入に対する支援

- 移動サービスへの環境配慮型車両※8の導入を支援します。
- エネルギー関連施策(再生可能エネルギー※9の活用、エネルギーの地産地消※10等)などとも連携して、環境配慮型車両の導入に必要なインフラの整備に対する支援を検討します。

※8 【環境配慮型車両】EV・PHV・HV・天然ガス自動車・水素自動車・水素燃料電池自動車など、環境に対する負荷が比較的小さい車両

※9 【再生可能エネルギー】太陽光や風力、地熱といった地球資源の一部など自然界に常に存在するエネルギー

※10 【エネルギーの地産地消】再生可能エネルギーなどを活用して、地域内で消費するエネルギーを地域のなかで生産する取り組み



※：朝夕の“まとまった需要”が見られる便など限定して運行を維持し、その他の時間帯については予約型乗合タクシーに転換

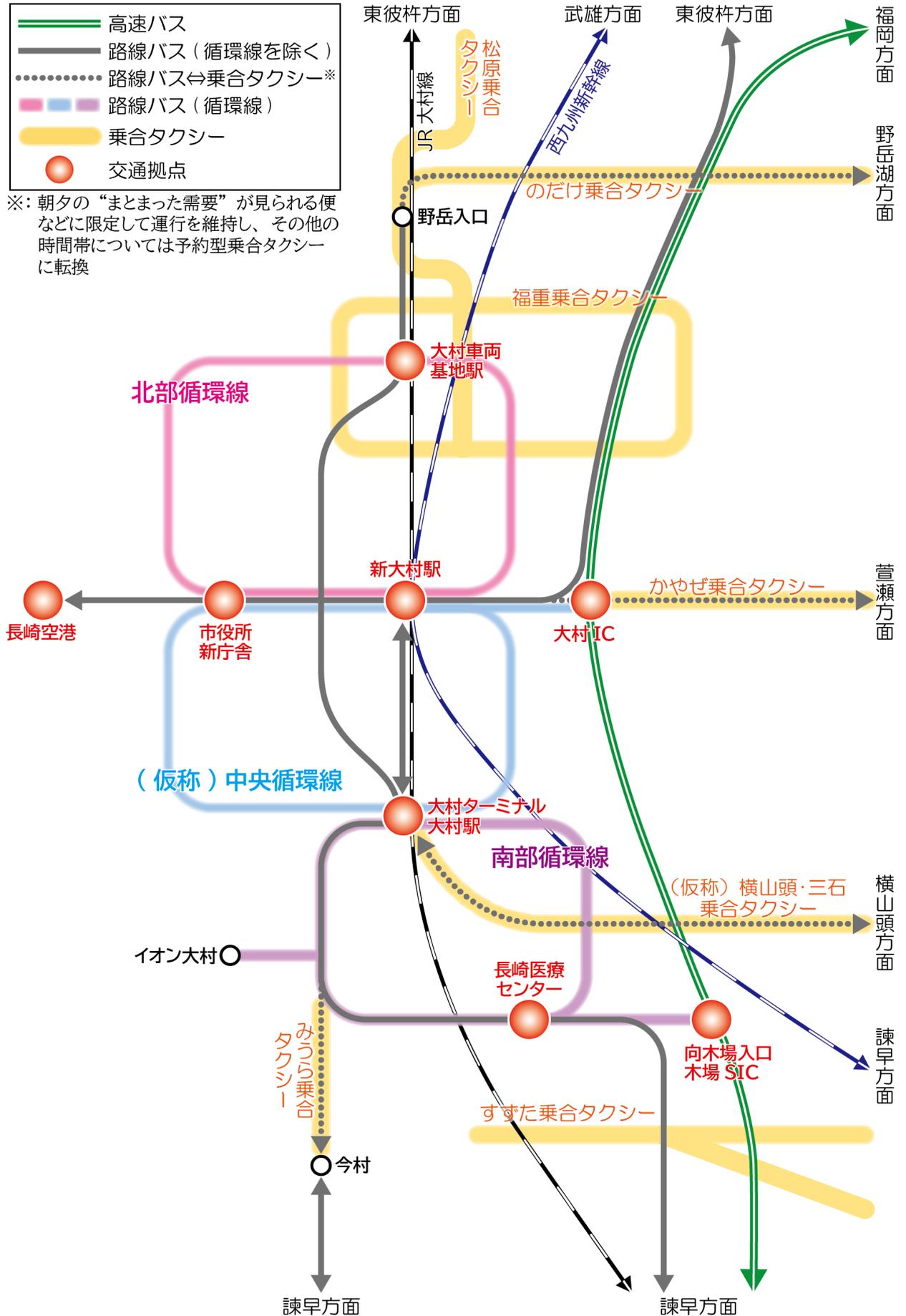


図 93 地域公共交通ネットワークの将来像(概念図)



## 5. 公共交通の役割と地域公共交通確保維持事業の必要性

### (1) 大村市における公共交通の役割

本市においては、様々な公共交通機関が以下のような役割を担いながら相互に連携し、“一体的なネットワーク”として市民や来訪者に必要な移動サービスを確保・維持していくこととします。

表 10 大村市における公共交通の役割

| 位置づけ  | 区分     | 路線・系統   | 役割                                 | 確保・維持策                                 |                        |
|-------|--------|---|------------------------------------|--|------------------------|
| 広域幹線  | 空路     | ・国際線<br>・国内線  | ○市内の交通拠点等と市外・国外との広域交通を担う。          | ○交通事業者と協議の上、一定以上の運行(運航)水準を確保する。        |                        |
|       | 新幹線    | ・西九州新幹線   |                                    |  |                        |
|       | 航路     | ・各航路  |                                    |  |                        |
|       | 高速バス   | ・各路線  |                                    |  |                        |
| 地域間幹線 | JR在来線  | ・JR大村線  | ○交通拠点等を起終点として、市内ならびに隣接市町の各拠点を連絡する。 | ○地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)を活用し持続可能な運行を目指す。 |                        |
|       |        | ・特急バス佐世保(佐々)～長崎空港線  |                                    |  |                        |
|       |        | ・諫早・空港線<br>・諫早・空港線(長崎医療センター経由)<br>・有喜線  |                                    |  |                        |
| 支線    | 路線バス   | ・大村・諫早線(日焼～玖島中学校)<br>・野岳・竹松線※1<br>・萱瀬線※1 ※2<br>・今村・三浦線※1<br>・横山頭線※1<br>・千綿線(東彼杵町営バス)                | ○市内各地域を運行し、軸となる幹線や交通拠点などに接続する。     | ○交通事業者と連携した取り組みにより一定以上の需要を確保する。        |                        |
|       |        | ・小路口・諏訪線<br>・富の原・協和町線(野岳入口・黒丸入口)※2<br>・大村市内循環線(南部循環線・北部循環線・(仮称)中央循環線※2)                             |                                    | ○地域公共交通確保維持事業(フィーダー系統)を活用し持続可能な運行を目指す。 |                        |
|       | 乗合タクシー | ・みうら乗合タクシー<br>・かやぜ乗合タクシー<br>・のだけ乗合タクシー<br>・松原乗合タクシー<br>・福重乗合タクシー<br>・すずた乗合タクシー<br>・(仮称)横山頭・三石乗合タクシー |                                    | ○交通事業者と連携した取り組みにより一定以上の需要を確保する。        |                        |
|       | その他    | ・乗用タクシー<br>・互助(ボランティア)輸送<br>・自家用有償旅客運送 など   |                                    | ○路線バスや乗合タクシーなどでは対応しにくい状況における移動を担い補完する。 | ○利用状況やニーズなどを踏まえて活用を図る。 |

※1：朝夕の通勤・通学など“まとまった需要”が見られる便のみ路線バスの運行を維持(野岳・竹松線 大村ターミナル～野岳入口区間を除く)

※2：萱瀬線、富の原・協和町線の市街地内区間を統合して(仮称)中央循環線に再編予定

## (2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

以下に示す路線・系統等については、地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統・地域内フィーダー系統)を活用しつつ、運行を確保・維持していくこととします。

表 11 地域公共交通確保維持事業の必要性

| 区分                      | 路線・系統等   | 地域公共交通確保維持事業の必要性   |                    |  |                    |
|-------------------------|--|--|--------------------|--|--------------------|
| 地域間幹線系統                 | 諫早・空港線   | ○諫早市中心部と長崎空港を結ぶ路線として、両市を跨ぐ総合交通として、通学、通勤、通院、買い物等に大きな役割を持ち、両市の市内路線が運行していない郊外の地区をカバーしていることから、地域公共交通確保維持事業(幹線系統)による運行を確保・維持する必要がある。  |                    |  |                    |
|                         | 諫早・空港線(長崎医療センター経由)   | ○上記の役割に加え、諫早、大村市内、長崎空港等から長崎医療センターまでの通勤、通院の移動手段として重要な役割を持つことから、地域公共交通確保維持事業(幹線系統)による運行を確保・維持する必要がある。  |                    |  |                    |
|                         | 有喜線  | ○大村市南部、諫早市中心部、諫早市南部を結ぶ路線であり、各地区から諫早市への通学、通勤、通院、買い物等に大きな役割を持つことから、地域公共交通確保維持事業(幹線系統)による運行を確保・維持する必要がある。   |                    |  |                    |
| 地域内フィーダー系統              | 富の原・協和町線(野岳入口・黒丸入口)※   | ○大村市北部地域から大村市街地の各種施設への移動手段としての役割を担うとともに、大村ターミナルなどで諫早・空港線に接続することで広域への移動も可能とするなど、諫早・空港線を補完する欠かせない路線である。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(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要がある。  |                    |  |                    |
|                         | 小路口・諏訪線  | ○市内循環線ではカバーしきれない大村市街地東側地域から大村市街地の各種施設や新大村駅への移動手段としての役割を担うとともに、大村ターミナル・大村駅前などで諫早・空港線に接続することで広域への移動も可能とするなど、諫早・空港線を補完する欠かせない路線である。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(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要がある。   |                    |  |                    |
|                         | 大村市内循環線  | <table border="1"> <tr> <td>南部循環線<br/>(右回り・左回り)</td> <td rowspan="3">○立地適正化計画で位置付けられた居住誘導区域内を広く網羅するとともに、市街地内の各拠点間の回遊手段としての役割を担い、また、大村ターミナルや移転後の市役所新庁舎などで諫早・空港線に接続することで広域への移動も可能とするなど、諫早・空港線を補完する欠かせない路線である。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(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要がある。</td> </tr> <tr> <td>北部循環線<br/>(右回り・左回り)</td> </tr> <tr> <td>(仮称)中央循環線※<br/>(右回り・左回り)</td> </tr> </table> | 南部循環線<br>(右回り・左回り) | ○立地適正化計画で位置付けられた居住誘導区域内を広く網羅するとともに、市街地内の各拠点間の回遊手段としての役割を担い、また、大村ターミナルや移転後の市役所新庁舎などで諫早・空港線に接続することで広域への移動も可能とするなど、諫早・空港線を補完する欠かせない路線である。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(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要がある。 | 北部循環線<br>(右回り・左回り) |
| 南部循環線<br>(右回り・左回り)      | ○立地適正化計画で位置付けられた居住誘導区域内を広く網羅するとともに、市街地内の各拠点間の回遊手段としての役割を担い、また、大村ターミナルや移転後の市役所新庁舎などで諫早・空港線に接続することで広域への移動も可能とするなど、諫早・空港線を補完する欠かせない路線である。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(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要がある。 |  |                    |  |                    |
| 北部循環線<br>(右回り・左回り)      |  |  |                    |  |                    |
| (仮称)中央循環線※<br>(右回り・左回り) |  |  |                    |  |                    |

※：今後、富の原・協和町線、萱瀬線の市街地内区間を統合し(仮称)中央循環線に再編する予定

### (3) 補助系統の概要

地域公共交通確保維持事業の対象となる事業及び実施主体の概要は以下の通りです。

なお、下表には計画期間中に新たに運行を開始することを想定している系統(本計画策定時には未運行)も含まれます。

表 12 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

| 系統名             | 起点      | 経由地               | 終点      | 運行の態様  | 実施主体  | 補助事業の活用 |
|-----------------|---------|-------------------|---------|--------|-------|---------|
| 今村～有喜           | 今村      | 川床～有喜港            | 早見      | 路線定期運行 | 交通事業者 | 幹線補助    |
| 諫早～長崎空港         | 諫早駅前    | 消防学校前             | 長崎空港    | 路線定期運行 | 交通事業者 | 幹線補助    |
| 諫早～長崎空港         | 諫早駅前    | 長崎医療センター          | 長崎空港    | 路線定期運行 | 交通事業者 | 幹線補助    |
| 富の原・協和町線(野岳入口)※ | 大村ターミナル | 協和町～市民病院～今津町北～富の原 | 野岳入口    | 路線定期運行 | 交通事業者 | フィーダー補助 |
| 富の原・協和町線(黒丸入口)※ | 大村ターミナル | 協和町～市民病院～今津町北～富の原 | 黒丸入口    | 路線定期運行 | 交通事業者 | フィーダー補助 |
| 南部循環線(右回り)      | 大村ターミナル | 長崎医療センター・イオン大村店   | 大村ターミナル | 路線定期運行 | 交通事業者 | フィーダー補助 |
| 南部循環線(左回り)      | 大村ターミナル | 長崎医療センター・イオン大村店   | 大村ターミナル | 路線定期運行 | 交通事業者 | フィーダー補助 |
| 小路口・諏訪線         | 大村ターミナル | 大佐古～池田新町～小路口東     | 新大村駅    | 路線定期運行 | 交通事業者 | フィーダー補助 |
| 北部循環線(右回り)      | 新大村駅    | 市民病院～富の原～車両基地     | 新大村駅    | 路線定期運行 | 交通事業者 | フィーダー補助 |
| 北部循環線(左回り)      | 新大村駅    | 車両基地～富の原～市民病院     | 新大村駅    | 路線定期運行 | 交通事業者 | フィーダー補助 |
| (仮称)中央循環線(右回り)※ | 未定      | 未定                | 未定      | 路線定期運行 | 交通事業者 | フィーダー補助 |
| (仮称)中央循環線(左回り)※ | 未定      | 未定                | 未定      | 路線定期運行 | 交通事業者 | フィーダー補助 |

※：今後、富の原・協和町線、萱瀬線の市街地内区間を統合し(仮称)中央循環線に再編する予定