

## 第6章 目標を達成するための具体的施策

### (1) 具体的施策の記載事項

以下では、第5章で概要を示したそれぞれの施策について、次の事項を記載しています。

表 13 具体的施策の記載事項

①施策の背景・必要性	●どのような背景でそれぞれの施策を実施するのか、施策の必要性や施策実施の“狙い”などを記載しています。
②施策の内容	●施策の内容について、できるだけ具体的に記載しています。
③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など	●それぞれの施策の実現化を図る上で検討・解決すべき課題や、施策を実施する上で留意しておくべき事項などについて記載しています。
④施策の実施スケジュールと実施主体等	●課題・留意すべき事項なども踏まえて、5か年の計画期間のそれぞれの年度で実施する事項や、実施主体・役割分担などを記載しています。 ●また、施策実施に向けたそれぞれの過程で留意すべき事項などについて記載しています。
(参考事例)	●他都市などで、施策内容をイメージする上で参考になる事例がある場合に記載しています。

### (2) 実施スケジュールについて

本市では、令和10(2028)年度の供用開始を目指して、市役所の新庁舎建設(移転)を進めています。「施策②：循環線等のバス路線の再編・見直し」は、市役所の移転に対応することが大きな狙いの一つであることから、新庁舎の供用開始にあわせて実施することを想定します。

このため、バス路線の再編・見直しとの関連性が強い施策については、新庁舎供用開始をスケジュール上の“コントロールポイント”として計画的に推進していくこととします。

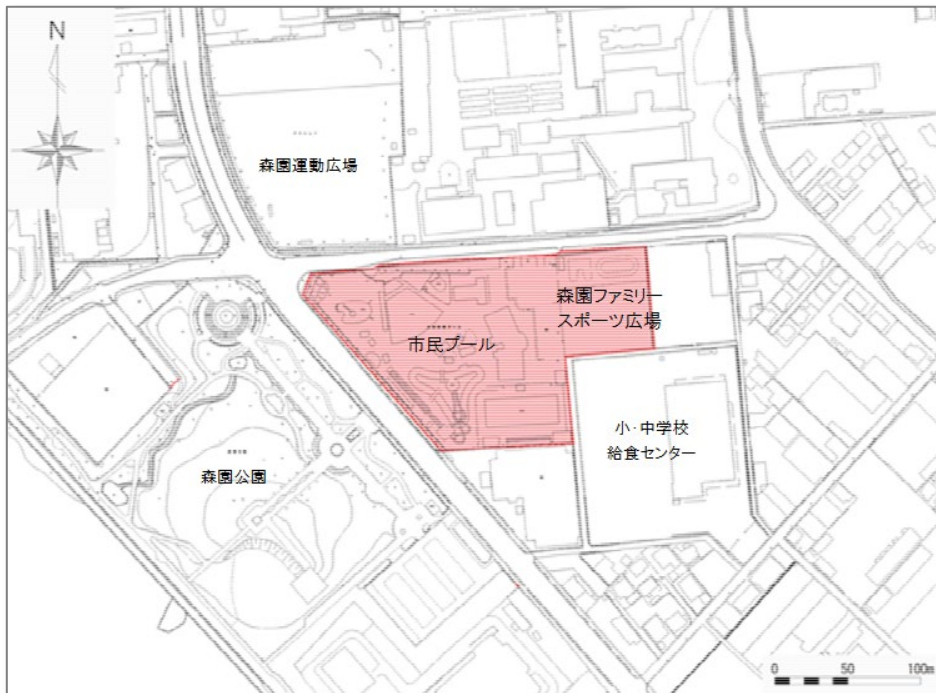


図 95 新庁舎の建設地

資料：「大村市新庁舎建設基本計画」(令和5年3月改定)

## 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

#### ①施策の背景・必要性

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は、市内外の通勤・通学手段の確保などを通じて、移住・定住を促進する上で重要な役割を担っており、また、企業立地や市内における就業者確保などを考える上でも引き続き維持・有効活用していく必要があります。

一方で、広域バス路線のなかには利用が低迷している路線・区間なども見られ、ドライバー不足や都市の変化への対応などを考えると、効率性の向上や持続性の確保を図っていく必要があります。

#### ②施策の内容

- 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。
- 広域バス路線である[大村・諫早線(餅ノ浜～諫早駅前)]の市街地北側区間については、利用が低迷していることに加えて、大部分が[野岳・竹松線]と重複していることから、区間を短縮して[諫早・空港線][諫早・空港線(長崎医療センター経由)](いずれも地域間幹線系統)に統合します。(市街地北側の南北方向の移動需要については[野岳・竹松線]に集約)
- その他の広域バス路線([諫早・空港線][諫早・空港線(長崎医療センター経由)][有喜線])については、市内の移動需要の集約や路線バス(市内線)・乗合タクシー等の二次交通の充実などを通じて一定の利用を確保するとともに、利用状況やニーズへの対応、ドライバーの確保・就業環境改善なども考慮しながら随時ダイヤ等を調整しつつ、持続性の向上を図ります。

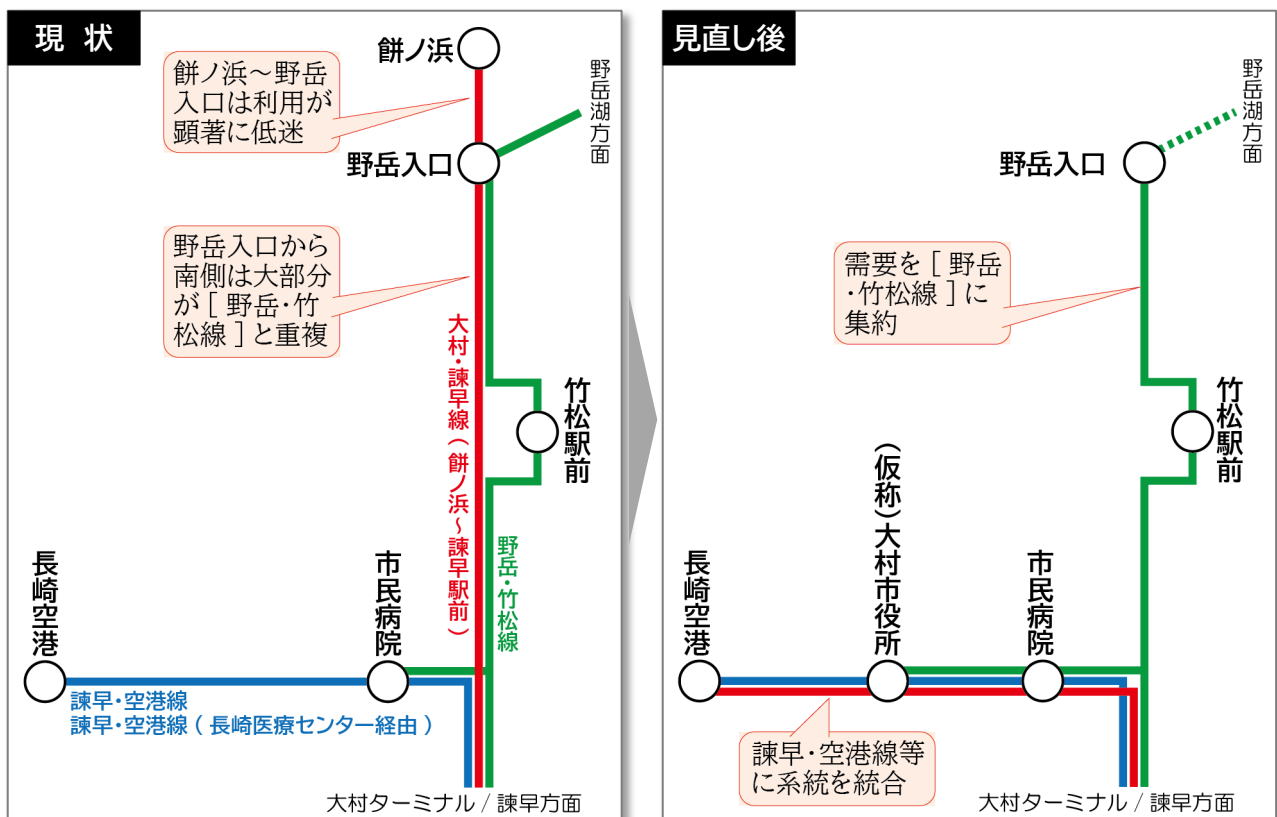


図 96 [大村・諫早線(餅ノ浜～諫早駅前)]の再編イメージ

### ③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 広域バス路線の一部は国庫補助対象系統(地域間幹線系統)となっており、国・県・沿線自治体の財政負担により運行されています。また、その他の広域バス路線についても沿線自治体の財政負担で運行されているものもあることから、こうした関係機関や交通事業者と継続的に協議を行うとともに、利用状況やニーズの変化、ドライバーの確保状況なども考慮しながら、随時必要な見直しを実施していく必要があります。
- ✓ [大村・諫早線]の再編を行う際には[諫早・空港線]等への統合により市街地北側の利便性が大きく低下することがないように、[野岳・竹松線]の運行頻度の維持・充実や循環線への乗り継ぎ利便性の確保などが必要となります。また、沿線地域の住民や利用者への十分な説明・周知や合意形成が必要になります。
- ✓ [野岳・竹松線]については、市役所新庁舎の建設(移転)にあわせて再編を実施することから、[大村・諫早線]の見直しについても同時期に実施する必要があります。

### ④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容		実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・[大村・諫早線]再編後の[諫早・空港線]等のダイヤの検討</li> <li>・関係機関等との協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関等と継続的に協議を実施しながら運行を維持・有効活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者が主体となって再編後のダイヤを検討</li> <li>・市が主体となって関係機関等との協議・調整を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・[野岳・竹松線]の運行頻度(市街地北側の利便性維持)についてもあわせて検討が必要</li> <li>・国庫補助要件を満たすよう留意が必要</li> </ul>
令和7年度 (2025)				
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者・沿線地域への周知等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用状況の変化などに応じて随時見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市と交通事業者が連携して周知等を実施</li> </ul>	
令和9年度 (2027)				
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線の再編</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者が主体となって運行を実施</li> <li>・市が必要に応じて各種支援を検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係する施策(交通拠点・運賃制度等)との関係性を考慮する必要</li> </ul>
令和11年度～ (2029～)				

## 施策② 循環線等のバス路線の再編・見直し

### ① 施策の背景・必要性

路線バスのドライバー不足が深刻化するなかで、都市の変化にあわせた公共交通体系の再構築を推進していくためには、通学等に代表される時間的にも空間的にも“まとまった需要”には引き続き路線バスでしっかりと対応していく一方で、運行の効率化による輸送資源の効果的な活用を考える必要があります。

また、本市の人口は減少傾向に転じていく見込みとなっていることから、「立地適正化計画」などをはじめとするまちづくりと密に連携し、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を構築することで、都市の持続性を確保していくことも重要になります。

### ② 施策の内容

- 路線全体としては利用が低迷するものの市街地内の区間では一定の利用が見られる[萱瀨線]、同様に利用が低迷し、かつ、市街地北側では[北部循環線]と経路が完全に重複する[富の原・協和町線]の市街地内区間を統合することで、市役所新庁舎建設(移転)や新大村駅周辺開発の進捗などの都市の変化に対応するための[(仮称)中央循環線]を新設します。
- 既存の[北部循環線][南部循環線]とあわせて『3 循環線』とすることで、立地適正化計画で位置づけられた「居住誘導区域」を概ね網羅するとともに、同計画で「都市拠点」として位置づけられた「都市機能誘導区域」(大村駅周辺地区・新大村駅周辺地区・市民病院周辺地区)相互の連携強化を図ります。なお、市役所新庁舎の建設地は上記「都市拠点」の「市民病院周辺地区」に含まれます。
- 施策①で[大村・諫早線(餅ノ浜～諫早駅前)]の市街地北側の需要を集約することとしている[野岳・竹松線]については、[南部循環線]と経路が完全に重複する大村ターミナル～向木場入口の区間を短縮し、経路の一部を市役所新庁舎経由に変更することで、効率化を図りながら市街地北側から市役所新庁舎等への移動手段としての役割を担う路線に見直しを行います。

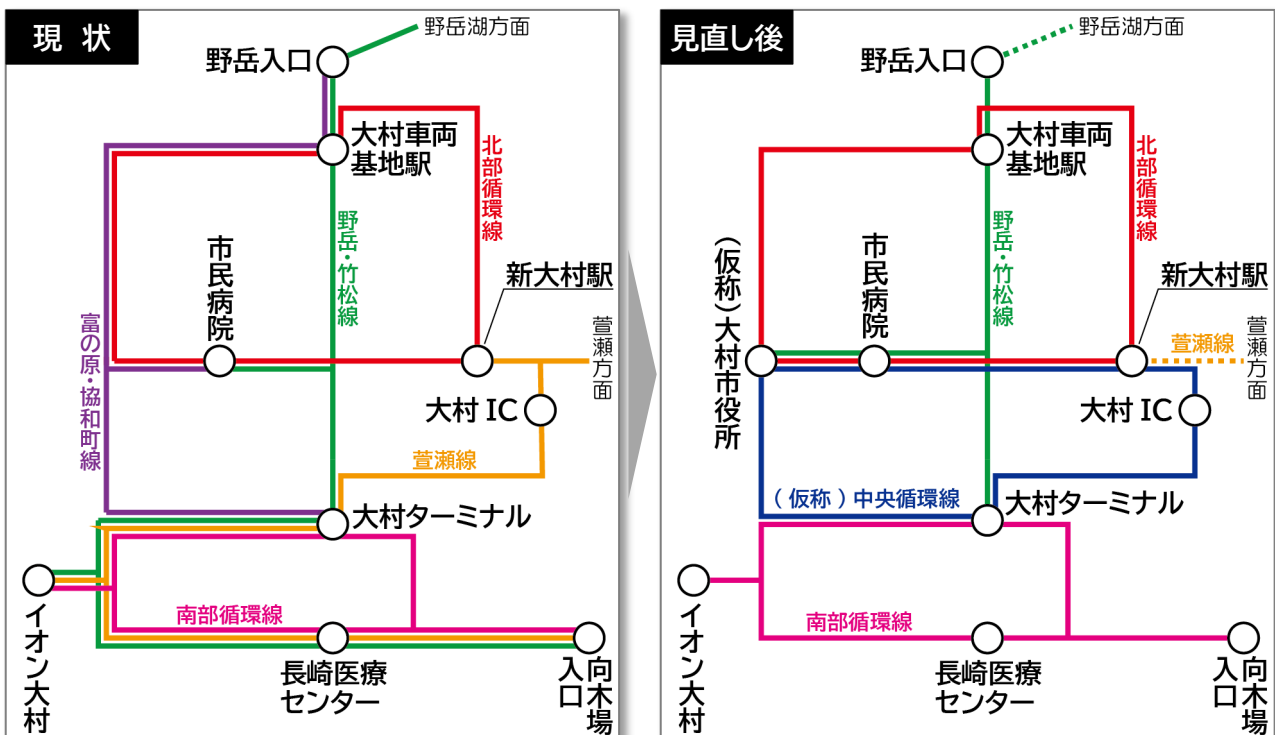


図 97 [(仮称)中央循環線]新設及び[野岳・竹松線]経路見直しイメージ

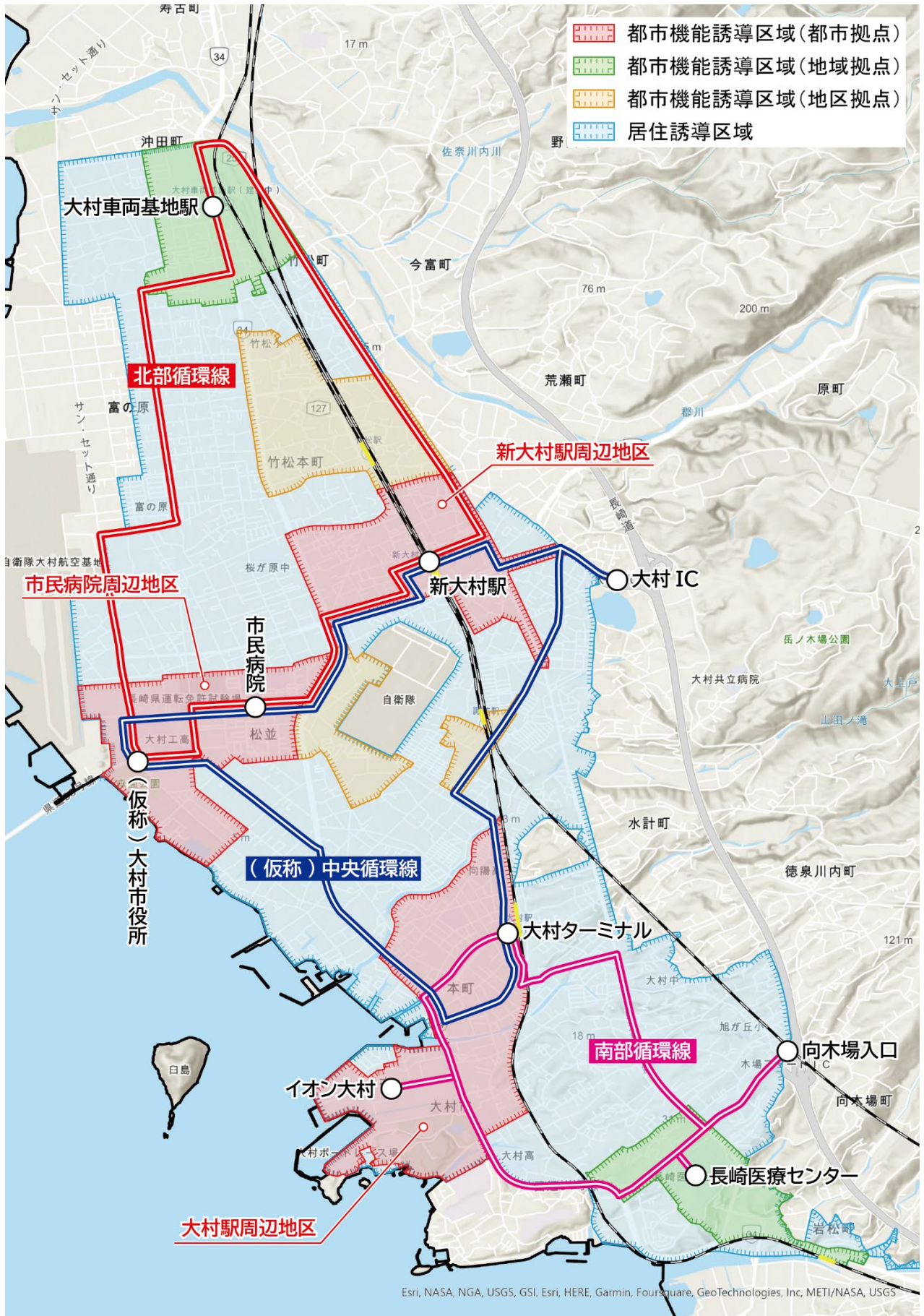


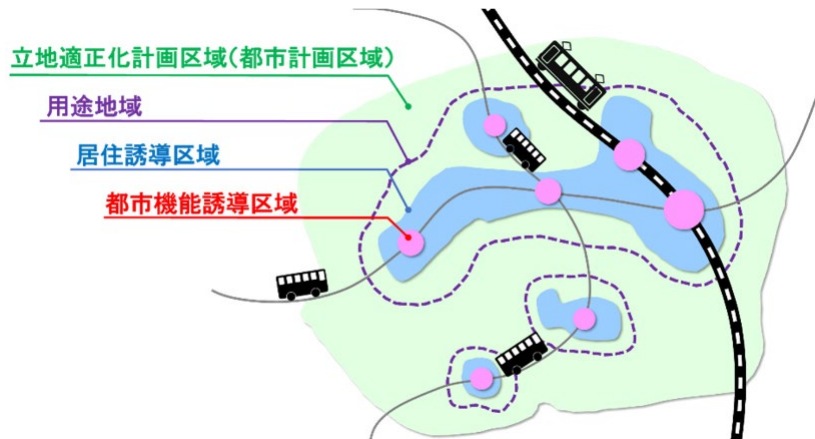
図 98 『3 循環線』と都市機能誘導区域・居住誘導区域  
 資料：大村市立地適正化計画(令和 4 年 3 月 31 日改訂)

## 『立地適正化計画』とは？

「立地適正化計画」は、生活を支える医療・福祉・商業・文化施設などの“生活利便施設”や居住をまちなかに緩やかに誘導するとともに、公共交通の利便性を高めることや、賑わい・交流機会を確保することで、効率的で利便性の高い都市を形成するまちづくり計画です。

計画のなかでは、“生活利便施設”の維持・充実を促進する「**都市機能誘導区域**」と、一定規模以上の住宅開発を緩やかに誘導する「**居住誘導区域**」を設定し、あわせて公共交通ネットワークの維持・充実を図っていく

ことで、将来的に人口減少や更なる高齢化が進行していくなかでも安心して快適に暮らし続けることができる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりを進めていくこととしています。



▲立地適正化計画のイメージ(大村市立地適正化計画より)

## ③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ [小路口・諏訪線]や既存の市内循環線([南部循環線][北部循環線])は国庫補助対象系統(地域内フィーダー系統)となっており、国等の財政負担により運行されていることから、関係機関や交通事業者と継続的に協議を行うとともに、利用状況やニーズの変化、ドライバーの確保状況なども考慮しながら、随時必要な見直しを実施していく必要があります。
- ✓ [野岳・竹松線]の再編や[(仮称)中央循環線]の新設については、市役所新庁舎の建設(移転)にあわせて実施することが基本となりますが、[北部循環線]は現状では利用がやや低迷していることから、新大村駅周辺の開発の進捗による利用状況の変化などを確認しながら、先行的に再編を行うことも考える必要があります。
- ✓ 市街地内区間の[(仮称)中央循環線]への統合を想定している[萱瀬線][富の原・協和町線]については、乗合タクシーへの転換を図る市街地外区間の沿線地域の住民や利用者への十分な説明・周知や合意形成、循環線等への乗り継ぎ利便性の確保などが必要となります。
- ✓ 新設される[(仮称)中央循環線]を含む「3循環線」は市民生活や今後の都市づくりに密接に関係するものであることから、[野岳・竹松線]の再編も含めて、事前に市民に幅広く周知を図ることが重要となります。また、これらの再編・見直しについては“乗り継ぎ”利用を「前提」とするものであることから、移動サービスに関する総合的な情報提供(施策⑧)や、乗り継ぎに対する抵抗感の低減に向けた取り組み(施策⑨)とあわせて実施することが重要です。

④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>3循環線及び[野岳・竹松線]の運行ルート・ダイヤ・運賃等の検討</li> <li>関係機関等との協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市と交通事業者が連携し、協議を行いながら運行内容や費用負担等を検討</li> <li>市が主体となって関係機関等との協議・調整を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>予約型乗合タクシーへの転換を図る区間について地域との合意形成が必要</li> <li>国庫補助要件を満たすよう留意が必要</li> </ul>
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者・沿線地域への周知等</li> <li>市民への幅広い広報・周知</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市と交通事業者が連携して周知等を実施</li> </ul>	
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線の再編</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者が主体となって運行を実施</li> <li>市が必要に応じて各種支援を検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係する施策(交通拠点・運賃制度等)との関係性を考慮する必要</li> </ul>
令和11年度～ (2029～)			

## 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

#### ①施策の背景・必要性

路線バス[三石線][横山頭線]や、[萱瀬線][野岳・竹松線]の市街地外の区間については、通学等に利用される朝夕の時間帯を除けば利用が少なく、バス車両を用いて「路線定期(定時定路線)」で運行するだけの需要がない状況となっています。

路線バスのドライバー不足の深刻化などを考えると、こうした路線・区間・時間帯については需要に応じて路線バス以外の輸送資源を活用することで効率性を高めるとともに、路線バスの運行に必要なドライバー数の抑制につなげていくことも考える必要があります。

#### ②施策の内容

- [三石線][横山頭線]や、[萱瀬線][野岳・竹松線]の市街地外の区間については、朝夕の通学・通勤を中心とした“まとまった需要”が見られる便に限定して路線バスとして「路線定期(定時定路線)」での運行を維持する一方で、昼間を中心とした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検討します。

#### ③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 沿線住民や利用者への十分な説明・周知や合意形成が必要となります。
- ✓ また、予約型乗合タクシーを運行する交通事業者との事前の協議・調整も不可欠です。
- ✓ これまで予約型乗合タクシーが導入されていない[三石線][横山頭線]沿線エリアについては、事前に実証運行を実施することで効果・課題等を見極めるとともに、事前の周知を徹底しながら取り組みを進めていくことが重要になります。

#### ④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーに転換する路線・区間・時間帯の設定及び運行内容等の検討</li> <li>関係機関・交通事業者との協議・調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が主体となって、運行を担う交通事業者とも協議しながら運行内容等検討</li> </ul>	
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域との合意形成</li> <li>利用者・沿線地域への周知等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市と交通事業者(バス事業者含む)が連携して合意形成・周知等を実施</li> <li>実証運行の結果を踏まえて運行内容等を決定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証運行の実施に際しては事前の十分な周知が必要</li> </ul>
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーへの転換</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者が主体となって運行を実施</li> <li>市が必要に応じて各種支援を検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係する施策(交通拠点・乗り継ぎポイント・運賃制度等)との関係性を考慮する必要</li> </ul>
令和11年度～ (2029～)			



## 施策④ 移動サービスについての調査・研究

### ① 施策の背景・必要性

市内には鉄道や路線バス・乗合タクシーといった公共交通の利用が困難な「公共交通空白地域」が見られます。また、人口減少などにより現状の移動サービスを維持していくことが困難になる可能性があります。

高齢化の進行やライフスタイルの多様化などにもとめられる移動サービスが変わっていく可能性もあり、路線バスや乗合タクシーといった既存の公共交通の枠組みでは対応しにくい移動需要が顕在化してくることも考えられます。

なお、現在、市内を運行する乗合タクシーは予約に応じて「路線不定期(定時定路線)」で運行する形態となっていますが、対象エリア内を網羅するために複雑で迂回が多いルート設定となっている路線や、方向が異なる複数のルートから構成されている路線などが見られ、利便性や運行の効率性に問題が生じている懸念があります。

### ② 施策の内容

- 移動需要が空間的・時間的に分散する過疎地域などを中心に、「区域運行」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、自家用有償旅客運送など、需要や地域の要望などに応じた新たな移動サービスのあり方について調査・研究を行います。

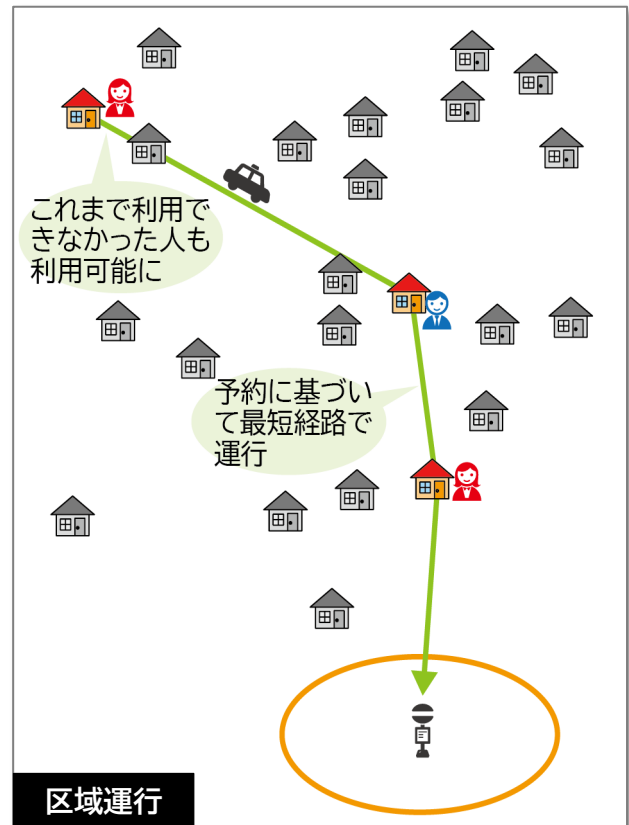
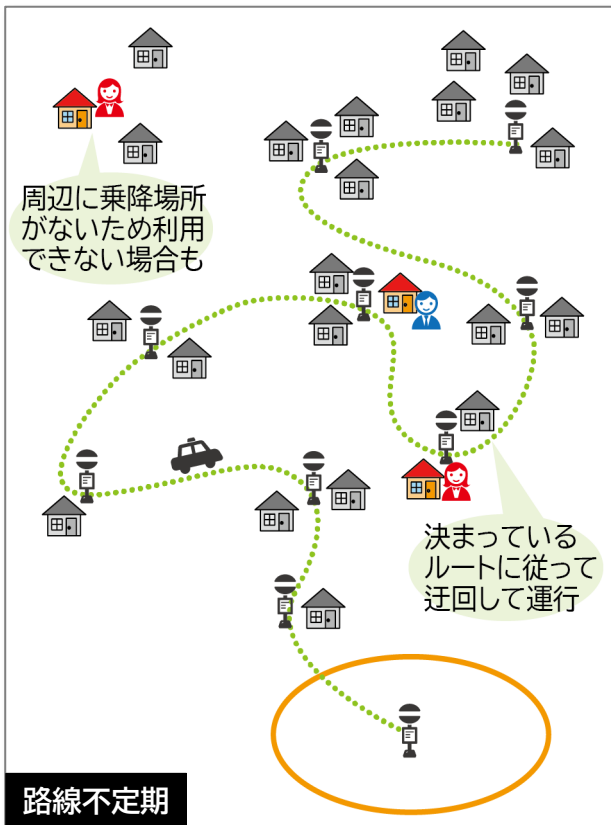


図 99 「路線不定期(定時定路線)」と「区域運行」の乗合タクシーのイメージ

### ③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 事前に需要や地域の意見などを十分に把握・分析した上で、新たな移動サービスの必要性やあり方を検討する必要があります。また、その際には、利便性と公平性・財政負担などとのバランスに十分に配慮する必要があります。
- ✓ 新たな移動サービスの導入に際しては、まずは交通事業者による対応が「基本」となります。自家用有償旅客運送や互助(ボランティア)輸送などについては、安全性の確保に対する十分な留意が不可欠であるとともに、既存の公共交通(乗用タクシー含む)との競合を抑制する工夫も必要となります。
- ✓ 仮に「区域運行」の乗合タクシーを導入する場合、従来の乗合タクシーに比べて予約・配車の負担増大が懸念されることから、AI オンデマンドシステムの導入(施策⑤)とあわせて実施することが望ましいと考えられます。
- ✓ 新たな移動サービスを導入する場合には、事前に実証運行等を実施することで効果・課題を見極めるとともに、事前の周知を徹底しながら取り組みを進めていくことが重要になります。

### ④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調査・研究、実施可否の判断</li> <li>・導入する場合の対象エリアや内容等の検討</li> <li>・交通事業者・地域との協議・調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市が主体となって、地域や交通事業者とも意見交換を行いながら調査・研究、導入する場合の運行内容等検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実証運行の実施に際しては事前の十分な周知が必要</li> <li>・「区域運行」の乗合タクシーを導入する場合は、AIオンデマンドシステムの構築を並行して進めていくことが必要</li> </ul>
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象エリアとの合意形成</li> <li>・利用者・対象エリアへの周知等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市と交通事業者または地域が連携して合意形成・周知等及び実証運行を実施</li> <li>・実証運行の結果を踏まえて運行内容等を決定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の公共交通との競合回避に留意する必要</li> <li>・関係する施策(交通拠点・運賃制度等)との関係性を考慮する必要</li> </ul>
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな移動サービスの導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者または地域等が主体となって運行を実施</li> <li>・市が必要に応じて各種支援を検討・実施</li> </ul>	
令和11年度～ (2029～)			

## 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

#### ① 施策の背景・必要性

施策④で示した移動サービスについての調査・研究の結果として、「区域運行」の乗合タクシーを導入することとなった場合、予約の受付や配車などを行う運行事業者の負担が大きく増大する懸念があります。また、既に導入されている乗合タクシー（路線不定期）とは異なり、発着時刻や運行ルートが決まっていないため、到着時刻の事前お知らせや、路線バスへの乗り継ぎ時刻を考慮した配車などを行うことなどにより、利用者の“使いやすさ”を高めることを考える必要があります。

過度な迂回を抑制しながらも「乗合」での利用を促進することで効率的な配車や運行を行うことも重要になるため、これまでのような“人手”での運用では対応が困難になる可能性があります。

#### ② 施策の内容

- 「区域運行」の乗合タクシー等を導入する場合、あわせて AI(人工知能)を活用した予約・配車システムの導入を検討します。

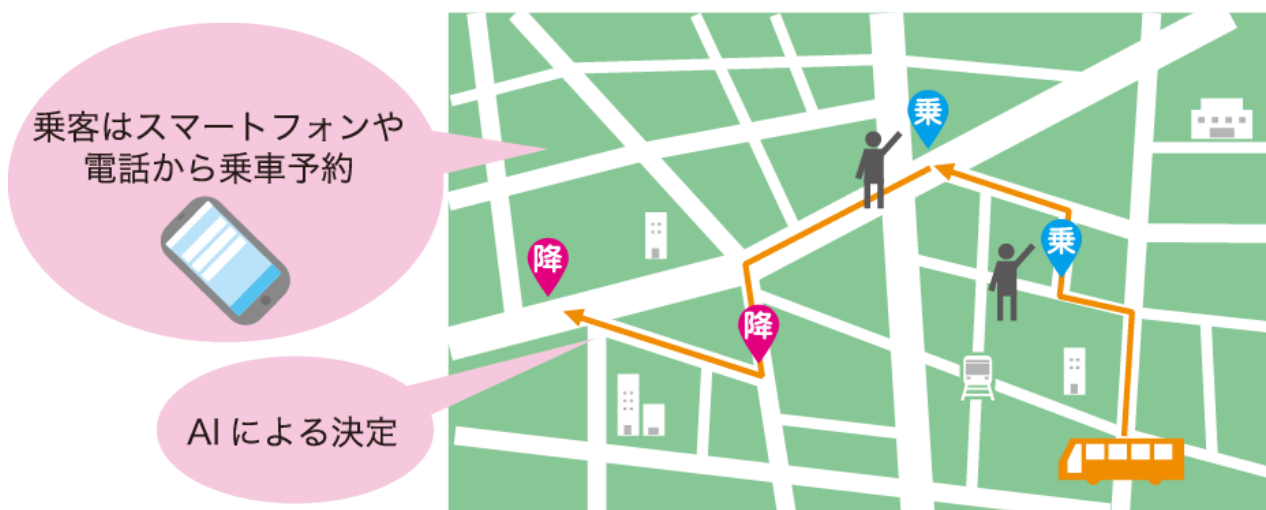


図 100 AI オンデマンドシステムのイメージ

資料：国土交通省資料

#### ③ 検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ システムの導入やその後の運用には相応の費用が発生することから、費用対効果なども考慮しながら導入の可否を検討するとともに、システム導入に際しては補助事業を有効に活用することなども考える必要があります。
- ✓ 移動サービスに関する総合的な情報提供(施策⑧)や、乗り継ぎに対する抵抗感の低減に向けた取り組み(施策⑨)などとの連携も視野に、本市の特性に応じてシステムを開発・カスタマイズすることが重要になります。
- ✓ 高齢者の利用に対する十分な配慮が必要になることから、システムの“分かりやすさ”や“使い勝手”、受付の方法(電話併用等)などの工夫や、「使い方教室」を多頻度で開催するなど、普及・利用促進に向けたきめ細かな対応を実施する必要があります。
- ✓ システムの導入に際しては、事前に試験運用期間を設けることで、稼働状況の確認や改善点の洗い出しなどを行った上で、本格的な導入に進んでいくことが重要です。

#### ④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>システム導入の要否、補助事業活用等の検討・調整</li> <li>システム要件等の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が主体となって、運行を担う交通事業者とも協議しながら検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市の特性に応じたシステムの構築が必要</li> <li>利用者の“使い勝手”などに対する十分な留意が必要</li> </ul>
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>AIオンデマンドシステムの開発・カスタマイズ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が主体となって、交通事業者とも連携しながらシステム開発・試験運用、周知・普及啓発を実施</li> </ul>	
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> <li>試験運用</li> <li>周知・普及啓発</li> </ul>		
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> <li>システムの本格運用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者が主体となってシステムを運用</li> <li>システムの保守等については市が主体となって実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>システム運用の事前訓練等が必要</li> <li>システムの普及・利用促進に向けたきめ細かな対応が必要</li> </ul>
令和11年度～ (2029～)			

## 施策⑥ 自動運転車両の導入検討

### ①施策の背景・必要性

ドライバー不足への対応や利用者の利便性確保などの観点から、世界的にバスやタクシーへの「自動運転車両」の導入に向けた取り組みが進められ、一部では実用段階に入ってきているなかで、国内においても各地で自動運転の社会実装に向けた動きが活発化しています。

本市の交通拠点の一つである長崎空港は、現在は7時～22時の運用時間となっていますが、「24時間化」に向けた動きも見られることから、早朝・深夜時間帯の移動手段の確保などについても検討していく必要があります。

### ②施策の内容

- ドライバー不足の常態化が懸念されるなかでも、市民や来訪者に必要となる移動サービスを確保し続けることや、ドライバーの就業環境の改善(労働負荷の軽減)などを念頭に、路線バスや乗合タクシー・乗用タクシーへの自動運転車両の導入に向けた検討を進めます。
- 長崎空港の「24時間化」の動きなども考慮し、長崎空港と市内の交通拠点との間の早朝・深夜時間帯の移動手段確保なども念頭に、自動運転バス等の実証運行の実施などについて検討を行います。

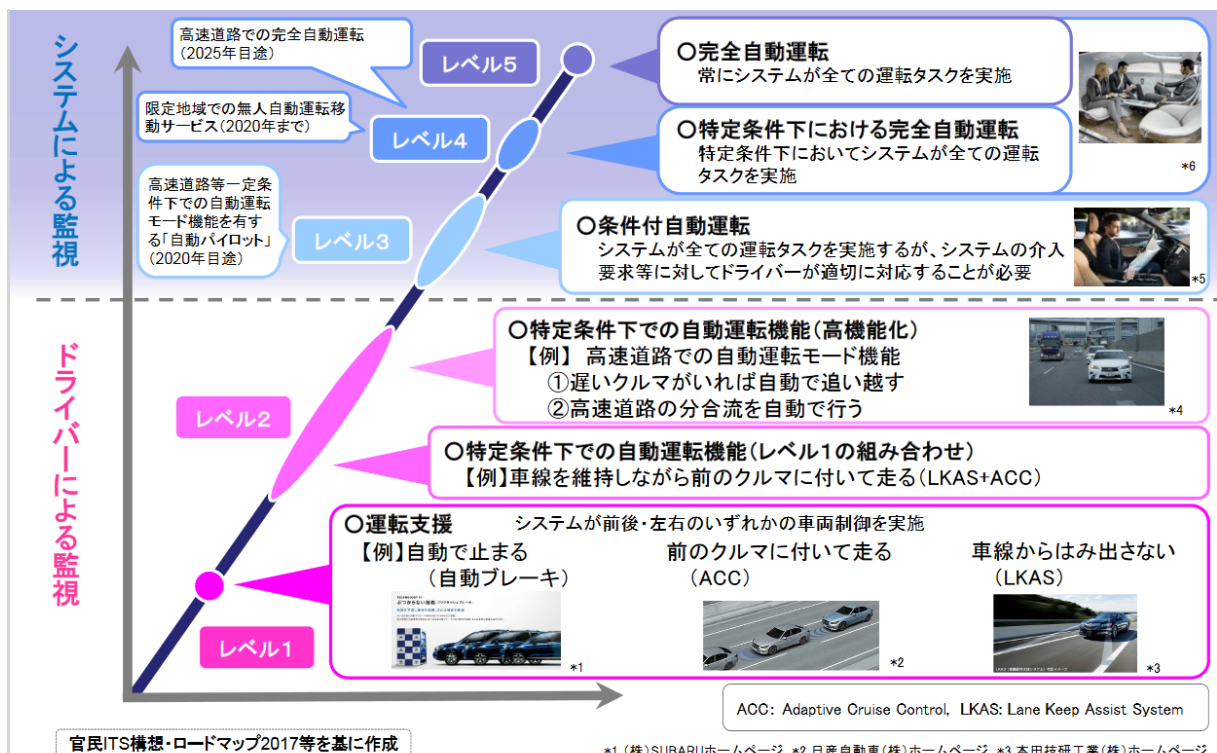


図 101 自動運転の「レベル」

資料：国土交通省資料

### ③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 令和 5(2023)年 4 月に改正道路交通法が施行され「レベル 4」の自動運転が解禁されましたが、情報セキュリティのリスクなどの課題も山積していることから、中・長期的な視点で取り組みを進めていくことが必要です。
- ✓ 自動運転車両の導入に向けては、車両開発に加えて、高精度 3 次元地図の作成や路車協調システムの構築なども考える必要があるため、まずは特定の経路(例えば、長崎空港～新大村駅～大村 IC など)での実証運行などを実施し、段階的に面的な運行に移行していくことが現実的であると考えられます。
- ✓ 自動運転の実証運行の実施や自動運転車両の導入に際しては補助事業を有効に活用することなども考える必要があります。

### ④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転に関する調査・研究</li> <li>本市への導入に向けた検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が主体となって、調査・研究や検討を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>補助事業の活用なども念頭に検討していくことが必要</li> </ul>
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証運行対象区間等の検討</li> <li>実証運行内容等の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市等が主体となって、道路管理者・交通管理者などとも協議しながら検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両等の技術開発動向や法整備などの状況を見極めながら、将来的な方向性を検討していくことが必要</li> </ul>
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証運行を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市等が主体となって、関係機関等の協力も得ながら実施</li> </ul>	
令和11年度～ (2029～)			



#### 自動運転バスの走行実証の実施（佐賀県佐賀市）

佐賀県及び佐賀市では、令和 6(2024)年に佐賀県で開催する国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会及びその後の社会実装に向けて、自動運転バスの走行実証に取り組みました。

走行実証では、JR 佐賀駅北口と SAGA サンライズパークを結ぶ“サンライズストリート”を部分運転自動化(自動運転レベル 2)の自動運転バスが走行し、事前予約により乗車体験を行っています。



▲自動運転バスによる走行実証  
資料：サンライズストリート自動運転バス走行実証事業ホームページ

## 施策⑦ 交通事業者のドライバーの確保に対する支援

### ①施策の背景・必要性

ドライバー不足の深刻化にともない、“ドライバーの確保”が地域公共交通の持続性を高めていく上での最大の課題となりつつあります。

バス事業においては、拘束時間の長さに見合わない待遇（給与水準）などの問題がドライバー不足の一因になっているものと考えられますが、路線バス運行の欠損額に対する財政負担が十分なものとなっていないことなどがドライバーの待遇・就業環境等の改善を阻害する要因になっている懸念があります。

タクシー事業においては、乗務員の高齢化に加えて新型コロナウイルス感染症の流行時に離職が相次いだことなどもあって、ドライバー不足が深刻化しています。現在、議論が進められている様々な制度見直しの動向なども注視しながら地域公共交通の“担い手”を確保していくことを考える必要があります。

### ②施策の内容

- 交通事業者が実施するバスドライバー確保のための待遇・就業環境の改善等に向けて、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。
- 見直しに向けて議論が進められている様々な制度等を活用して、パートタイムなどの柔軟な就労を許容するなどの戦略的な取り組みを検討します。

### ③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 行政と事業者の負担見直しは市の財政負担増大につながる懸念があることから、他の施策との組み合わせにより財政負担の増大を抑制することを検討する必要があります。
- ✓ ドライバーの確保に向けた制度見直しの動向を十分に確認した上で、あくまでも既存の移動サービスを補完するものとして、有効に活用していくことを考える必要があります。

### ④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容		実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	・行政と事業者の負担の見直し等の検討	・制度等の活用や関連分野と連携した取り組みの検討	・市が主体となって交通事業者と協議しながら検討	・制度の見直し内容に応じた検討が必要
令和7年度 (2025)	・負担の見直し・役割の分担 ・必要に応じて随時見直し	・試験的な活用の実施	・交通事業者が主体となって試験的な活用を実施 ・市が必要に応じて各種支援を検討・実施	・路線バス・乗合タクシー・乗用タクシーとの競合回避に留意する必要 ・安全性や持続性の確保に留意する必要
令和8年度 (2026)		・本格的な活用 ・必要に応じて取り組みを見直し		
令和9年度 (2027)				
令和10年度 (2028)			・地域等が主体となって活用 ・市が必要に応じて各種支援を検討・実施	
令和11年度～ (2029～)				

## 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

#### ①施策の背景・必要性

それぞれの移動サービスについては、交通事業者や市のホームページで時刻表などの情報が提供されていますが、公共交通を使い慣れてない利用者にとっては必ずしも分かりやすい情報提供にはなっていません。近年はスマートフォンアプリ等で乗り継ぎまで含めた時刻検索なども可能になってきていますが、全ての移動サービスが網羅されたものにはなっておらず、一元的な情報入手は難しい状況です。

施策①～④などを展開していく上では、乗り継ぎなども含めた情報を分かりやすく提供することが重要になることから、新たな情報技術なども活用して移動サービスが網羅された総合的な情報提供を考える必要があります。

公共交通の利用促進に向けては、まずは地域にどのような移動サービスがあるのか「知ってもらう」ことが重要になりますが、大きな変化がない状況で情報提供を実施しても市民等の関心が薄く十分な効果が期待できない懸念があります。このため、路線見直しなどにより関心が高まるタイミングで利用促進に向けた働きかけ等を行うことが望ましいと考えられます。

また、外出には何らかの“目的”があることから、外出する目的と連携して利用促進を図っていくことも考える必要があります。

#### ②施策の内容

- 多様な移動サービスに関する情報について、出発地から目的地までの移動を乗り継ぎなども含めて一元的・総合的に案内するシステムの構築を行います。また、乗合タクシーの予約や経路内の移動サービスの運賃支払い(決済)はもちろんのこと、関連する取り組みとも連携しながら、情報技術を活用した様々なサービス等の展開(いわゆる「MaaS」)を検討します。
- バス路線の見直しなどを“きっかけ”として活用し、周知・情報提供とあわせて積極的な利用を呼びかけるなど、利用意識の啓発や利用促進に向けた取り組みを検討します。
- 各種イベントや地域活動・行事などについて、鉄道や路線バス・乗合タクシーなどを利用してアクセスできる場所・時間帯で開催することや、イベントの情報に合わせて公共交通によるアクセス情報を提供するなどの取り組みを通じて、公共交通の利用を促進するとともに、イベント参加者・施設利用者の拡大・利便性向上や高齢者等の外出・社会参加機会の拡充などにつなげていきます。

表 14 「MaaS」のレベル(段階)

LEVEL ①	統合されていない状態	● 鉄道やバスなど、それぞれの交通機関が独立したまま(バラバラに)情報やサービスを提供している段階
LEVEL ②	情報の統合	● 情報がデジタル化され、利用者は乗り継ぎなども含めた複数の交通機関の情報をまとめて検索できる段階
LEVEL ③	予約・決済の統合	● 交通案内だけではなく、予約や発券、決済(支払い)までが同じシステムのなかでまとめてできる段階
LEVEL ④	サービス提供の統合	● 様々な交通機関を、複数の事業者が存在することを利用者に意識させることなく「ひとつのサービス」として利用できる段階
LEVEL ⑤	政策の統合(最終形態)	● 交通機関だけではなく、関連する分野なども含めて様々なサービスが統合され、交通全般を最適化するシステムとなった段階

資料：国土交通省資料等を参考に作成



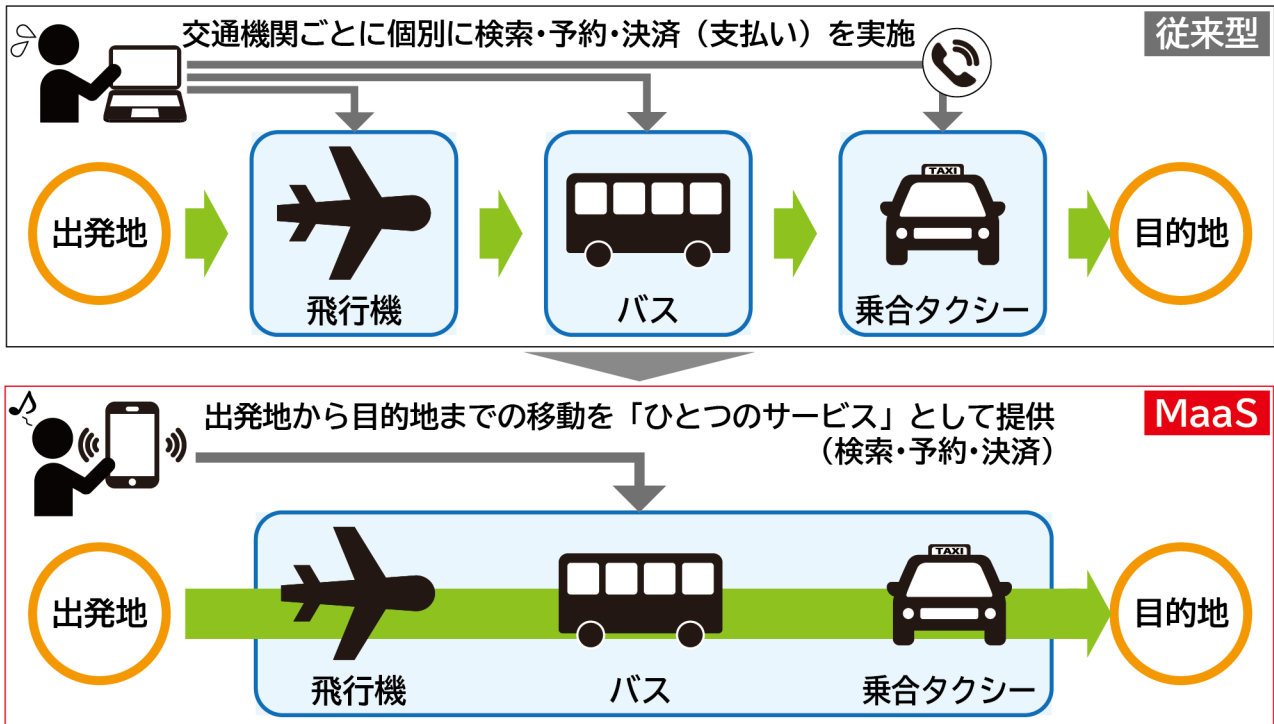


図 102 「MaaS」のイメージ

### ③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ はじめから全ての移動サービスや目的地となる施設等についての情報を一元的に提供することは現実的ではないことから、まずは既存の運行状況データなどを活用した情報提供等の仕組みを構築した上で、関連する施策とも連携しながら拡充していくことが考えられます。なお、情報提供等のシステム導入に際しては補助事業を有効に活用することなども考える必要があります。
- ✓ イベントの主催者や、地域コミュニティ、イベント・行事等の参加者（利用者）に対して、鉄道や路線バス・乗合タクシーなどの情報（利用方法・路線・ダイヤ・乗降場所・運賃等）をできるだけ分かりやすく提供することが必要です。

### ④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>AIオンデマンドシステム等との連携の検討</li> <li>決済・予約などの機能の検討</li> <li>多様なサービス等の展開検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市と交通事業者が連携して仕組みの検討・構築を実施</li> <li>市と交通事業者、関係者等が連携して提供情報や機能の拡充などを検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>補助事業の活用なども念頭に検討していくことが必要</li> <li>できるだけ多くの関係者が関わる体制の構築を検討することが必要</li> </ul>
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)			
令和11年度～ (2029～)			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の運行状況データなどを活用した情報提供の仕組みの構築</li> <li>機能の拡充</li> <li>情報技術を活用した多様なサービスの提供</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスや乗合タクシーの再編・見直しなど、公共交通に対する関心が高まるタイミングで利用促進に向けた働きかけを実施する必要</li> </ul>

## 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

### ①施策の背景・必要性

地域公共交通体系の効率性などを考えると、全ての移動に「直通」で対応することは現実的ではないことから、様々な移動サービスの“乗り継ぎ”利用を「前提」としながら、交通結節点の機能の充実を図ることで、「ネットワーク全体」として移動を支えることを考える必要があります。

市役所新庁舎の建設(移転)や老朽化した大村ターミナルの再整備など、都市の変化にも対応しながら、ネットワークの拠点を形成していくことも重要になります。

利用者にとって、公共交通の乗り継ぎ利用には大きな抵抗感があり、特にこれまでは「直通」が可能だった移動で乗り継ぎが必要になる場合などでは、運賃負担の増大や分かりにくさなどが乗り継ぎ利用に対する抵抗感に繋がり、利用意識を阻害する大きな要因になる懸念があることから、抵抗感をできるだけ低減する工夫が必要となります。

### ②施策の内容

- 広域交通体系と市内の路線バス等との交通結節点となる主要な交通拠点においては、乗り継ぎ(待合)環境の確保・充実や、相互に乗り継ぎしやすいダイヤの設定、のりば間の分かりやすい案内誘導など、交通結節機能の維持・向上を図ります。
- 新たに建設(移転)される市役所新庁舎については、敷地内にバスのりばを設置するとともに、庁舎内でバスの運行状況などの情報提供を行うことで路線バスの使いやすさを高めるなど、主要な交通拠点の一つとして位置づけ、整備を進めていくことを検討します。
- 老朽化が進む大村ターミナルについては、国の補助制度の活用なども念頭に、周辺エリアのまちづくりなどとも連携した再整備について検討を行います。
- 現状では、市内循環線(北部循環線・南部循環線)のみに適用されている均一制運賃の対象路線・区間の拡大や、新設する(仮称)中央循環線も含めた循環線相互での乗り継ぎを行う場合には追加運賃が発生しない仕組みの導入など、乗り継ぎ利用に対する抵抗感を感じにくい運賃制度を検討します。

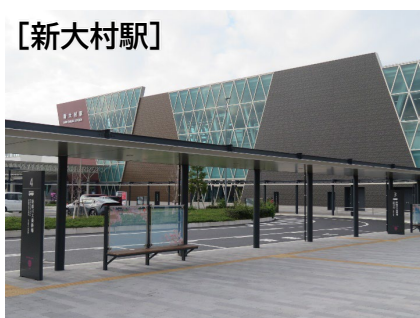


図 103 主要な交通拠点の現状 その1



図 104 主要な交通拠点の現状 その2

③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ バス路線等の再編(施策①・②)を実施する時点で、主要な交通拠点については交通結節機能がある程度充実した状況になっている必要があります。
- ✓ 市役所新庁舎については、設計段階から交通拠点としての機能を盛り込む形で検討を進めていく必要があります。また、大村バスターミナルについては、短期的な整備は難しいと考えられますが、補助事業の活用なども視野に周辺のまちづくりなどとも連携して具体化を推進していく必要があります。(市役所新庁舎については、令和10(2028)年度の供用開始を目指し、市が主体となって別途検討を進めているところです。大村バスターミナルについては、地権者等の意向を踏まえた検討が必要であり、また、周辺のまちづくりとあわせた取り組みなども考えられることから、実施スケジュール等については現時点では未定とします。)
- ✓ 運賃制度は施策①・②で示したバス路線の再編等とあわせて検討することが必要です。なお、均一制運賃の対象拡大は市の財政負担増大につながる懸念があるため、利用者の利便性向上やそれにとともなう利用促進、まちづくりなどの関連分野の観点からの必要性なども考慮しながら、具体的な検討を進めていく必要があります。

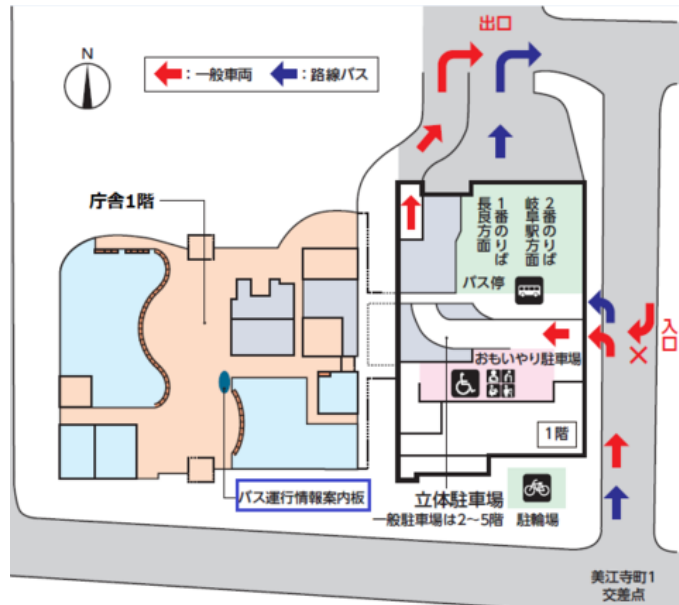
④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)	・運賃制度などの検討	・市と交通事業者が連携して検討、試験的な実施の結果を踏まえて見直し	・財政負担を加味しながら検討する必要
令和8年度 (2026)			
令和9年度 (2027)	・試験的な実施		
令和10年度 (2028)	・本格的な実施	・市と交通事業者が連携して実施	
令和11年度～ (2029～)			



## 市庁舎敷地内へのバスのりばの設置（岐阜県岐阜市）

岐阜県岐阜市では、市庁舎の立体駐車場1階にバスのりばを設置し、路線バスの乗り入れを行っています。また、庁舎エントランスモールにバス運行情報案内板で市庁舎のバス停や周辺バス停の運行情報を提供しています。



▲市庁舎へのバスのりばの設置(右)とエントランスモールでの情報提供(左)

資料：岐阜市ホームページ

## 方向性⑤：交通GX化の促進

### 施策⑩ 環境配慮型車両の導入に対する支援

#### ①施策の背景・必要性

移動に係る環境負荷の低減に向けては、地域公共交通の利便性を高め、利用を促進していくことで自家用車から公共交通への転換を促進していくことが望まれますが、近年では環境負荷が比較的小さい車両の技術開発なども進んできていることから、こうした車両を活用することにより公共交通そのものの運行における環境負荷の低減を考えていくことも重要になります。

#### ②施策の内容

- 国の補助事業の活用なども念頭に、路線バス・乗合タクシー・乗用タクシー等の移動サービスへの環境配慮型車両(EV・PHV・HV・天然ガス自動車・水素自動車・水素燃料電池自動車等)の導入に対する支援を検討します。
- 本市におけるエネルギー関連施策(再生可能エネルギー・エネルギーの地産地消等)などとの連携も視野に、環境配慮型車両の導入に必要となるインフラ(充電スポット・水素ステーション等)の整備などの支援を検討します。

#### ③検討・解決すべき課題、留意すべき事項など

- ✓ 単に環境配慮型車両を導入するだけでなく、エネルギー関連施策などと連携して都市全体としての環境負荷の抑制や、災害発生時の電源としての活用など、広がりを持った取り組みにつなげていくことが望ましいと考えられます。
- ✓ 環境配慮型車両の導入やインフラ(充電施設等)の整備に際しては、補助事業を有効に活用することなども考える必要があります。

#### ④施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担等

	実施内容		実施主体・役割分担	備考
令和6年度 (2024)	・車両導入に対する支援策の検討			
令和7年度 (2025)	・車両導入に対する支援策の実施	・エネルギー関連施策との連携の検討	・市と交通事業者が主体となり、関係部局などと協議・調整しながら検討・実施	・補助事業の活用なども念頭に検討・実施していくことが必要 ・市庁舎や環境センターなどの行政施設等とあわせてインフラ整備を実施することなども検討する必要
令和8年度 (2026)				
令和9年度 (2027)	・インフラ整備の実施			
令和10年度 (2028)				
令和11年度～ (2029～)				

参考事例

EV 車両を「市営バス」として路線バスに導入（福岡県北九州市）

福岡県北九州市では、令和 5(2023)年 6 月より、市内を運行する「市営バス(路線バス)」に電気を動力源にした EV バスを導入しました。

発進時にはなめらかに加速し、車内の静音性に優れ振動も少なく、走行中に温室効果ガスを排出しないため、利用者や環境にやさしい乗り物となっています。

また、災害時には電源車としても活用が可能です。



▲市営バスに導入された EV バス  
資料：北九州市交通局ホームページ