

「バス路線維持を目的とした調査報告会」

NO	日程	公民館名	出席者数	発言者数	NO	日程	公民館名	出席者数	発言者数
1	平成29年1月31日	早岐地区公民館	46名	4名(男性4名、女性0名)	2	平成29年2月2日	山澄地区公民館	48名	9名(男性9名、女性0名)
3	平成29年2月7日	崎辺地区公民館	61名	5名(男性4名、女性1名)	4	平成29年2月9日	愛宕地区公民館	30名	10名(男性8名、女性2名)
5	平成29年2月11日	北地区公民館	30名	10名(男性8名、女性2名)	6	平成29年2月14日	清水地区公民館	57名	14名(男性11名、女性3名)
7	平成29年2月17日	相浦地区公民館	39名	9名(男性5名、女性4名)	合 計			311名	61名(男性49名、女性12名)

分 類 (75件)	ご 意 見
バス事業の体制(交通局で運行すべき) 10件	高齢化が進み高齢者の重大事故が頻発する中、これからますます公共交通の重要性が高まるのに、時代に逆行している。いちから検討をやり直してほしい。西肥バスは大きな累積赤字があるが、一体化して労働環境の検討等が後退することはないか。前向きな一体化になるのか。
	交通局をつぶすことだけを行っている。交通局の経営状況はまだ先がある状況である。西肥バスはつぶせないというがなぜできないのか。3月議会できめるというところまで来ているのが納得できない。
	こういう大事な話で西肥バスの方にもここに来ていただき、直接お聞きしたかった。この社長を市としては信頼しているということでもいいのか。西肥バスの経営がどういう状況であるのか。
	交通局は黒字である。民間になれば赤字路線は廃止され、料金も高くなる。熊本市は民営化前より補助金を多くだしており、労働条件も劣悪である。このようなことはやめてほしい。交通局の収入をあげる努力をするべき。
	結果ありきの西肥救済策である。交通局は黒字であるので西肥バスと合わせて利便性を高めることが必要。時間をかけて再検討すべき。
	行政のかかわり方がいろいろあるというのはおかしい。他の分野でも民間委託ばかりしている市の姿勢がおかしい。市民の命や安全を直接守るべき。
	西肥は鹿町、世知原、吉井、小佐々等を運行しており佐世保市となった地区の路線を廃止しないよう西肥の救済策としてやっている。西肥は格安な定期をつくったりしているから赤字になる。
	呉市のように全国の例では民間が主導ではうまくいっていない。カジノの収益を市バスのほうにもっていくなど、インフラを市で維持してほしい。
	西肥自動車に対しての懸念があり将来が心配。
	路線の整理をした後でも、大災害が発生した時の避難用の車両数は確保されるのか。西肥自動車の経営状況は将来的にも大丈夫なのか。交通局を残すのか、残さないのか、はっきりしてほしい。
バス事業の体制(行政関与等の懸念) 7件	少子高齢化等により公共交通の弱体化による買い物や通院が困難な状況となっている。高齢者の事故が増加し、自動車免許証の自主返納によって足が無くなるなどの問題がある中で、バス路線は福祉的要素が大きい公共交通と言える。交通体系の基準をしっかりと構築をして委譲しないと、安全で安心なまちづくりができない。西肥バス1社になった場合で、同社が赤字路線の廃止を考えたときに、国、市が規制することができるのか疑問だ。
	西肥バスに一本化した時に、佐世保市はバス事業から一切手を引くということか。西肥バスに任せるという案に見える。公共交通機関としてバスの存在価値は非常に大きい。佐世保市が手を引いてしまった時に、市民の便宜が図ってもらえるのか。佐世保市の意向を反映させようとしてもなかなかできないのではないか、ということで大変心配になる。
	一体化した後に新規参入してきた事業者があった場合、対応できるシステムはあるのか。
	市営バスがなくなっても(現在の市営バス単独路線に)バスが来ると保証できるか?
	利用者減少も加味したシミュレーションか。(調査の精度がきちんとした調査のうえでの黒字といえるのか) 路線維持の担保はきちんととれるのか。
	これまでの交通局の役割があり、民間は赤字のところを廃止するのは当たり前である。維持するという担保がとれるのか。西鉄の会社になったとも聞くが、そうであれば西鉄と話をしていく必要がある。
民間事業者は倒産の可能性もあるので、将来の詰めを精査してほしい。	

バス事業の体制(2案の方向性ですすめる) 3件	<p>今に始まった問題でない。効率化の問題等、問題は西肥バス1本に移行することで解決する。させばバスがあることを初めて知ったが残す必要があるのか。現実的に困っているのは市民であるので、できないことを検討するのではなく、早急に次のステップへすすむべきだ。</p> <p>早く西肥と一緒にあって効率を図るべきだ。</p> <p>させばバスが存続する案であるが、これがしっかりしていれば、場合によっては西肥バス1社でなくてもいいということも考えられる。</p>
ダイヤ・路線等について 10件	<p>ダイヤ改正のたびに、市営バスダイヤの5分前に必ず西肥バスダイヤが組まれている。市営バスを利用しにくいようにしているとしか思えない。</p> <p>あるダイヤでは西肥バスの1分後に市営バスが出ており、たった1分しか差が無く、利用者が時間を選べない状況になっている。</p> <p>石岳経由、赤崎経由が循環線とならないのか。大野行が多すぎる。</p> <p>俵浦半島の地域活性化に取り組んでいる中、本数は減らしてもらいたくない。小型バスなどをまわしてほしい。</p> <p>正月やイベント等の人動くタイミングに合わせてバスを運行させるべき。</p> <p>三川内地区は同じ佐世保市でありながら1時間に1本しかバスがない。運賃も高い。</p> <p>駅前の始発便は人が乗っていないので、始発は他の地域からとし、途中、駅を通過するという路線を作ったほうがいい。</p> <p>ダイヤ編成を一緒にするなら、西肥のダイヤの中間に市営バスが来るように変更してはどうか。</p> <p>東京のバスは地域内で運行している。市バスの車庫3か所を柔軟に使えるので、そのようなことができないか。</p> <p>今より便利になるように攻めの姿勢が必要。</p>
公営バス(路線維持) 1件	<p>公営バスがなくなると不便になる。公営バスは必要である。</p>
公共交通(路線維持) 13件	<p>公共交通の役割は大変重要であり、赤字だから維持できないということはあってはならない。</p> <p>後期高齢者の車の事故が多く、免許証返す人がでてきているが、バスがなくなると、それもできなくなる。</p> <p>細々でもいいのでバスがなくなると困る。続けてほしい。敬老パスもなくなると病院にも行けなくなる。</p> <p>俵浦は風光明媚なところであり観光バスも来ている。西肥自動車が乗合バスを運行することを期待し、住民が安心して乗合バスに乗れるよう願う。</p> <p>バスは欠かせないものだから現状を維持してほしい。買い物弱者や交通弱者をどう救っていくのか、そこをまず示したうえで話してほしい。</p> <p>世帯のうちほとんどが70歳をこえる交通弱者である。赤字路線の維持の保障ができるのか。</p> <p>西肥バスと市バスの両方とも赤字なら合併しても赤字なのは。市民の福祉をどう守るかを考えてほしい。</p> <p>赤字の西肥自動車ですら実際、市バスの運行ができるのか。5年間の再編実施計画期間後は、料金を上げたり、路線を廃止するのではないか。</p> <p>観光や港湾の事業の前に市民の足を守るのが先。</p> <p>どちらの事業者も協議をして空バスをなくす知恵をしばってほしい。</p> <p>水産市場の築町バス停のダイヤが減少し困っている。路線維持をお願いしたい。(その他、同様の意見1件)</p> <p>相浦から東浜へ行く路線を維持・増便してほしい。</p> <p>交通局廃止についてお願いに来ているように見えるが、再編実施計画の5年後は大丈夫なのか。民間から廃止の申し出があった場合、市民の代表を半分くらい入れた協議会で審議してほしい。</p>
	<p>不法占有や無断駐車をしている問題を整理して、交通局が赤字だという前に市の収入にすることを考えなければならない。ふるさと納税の財源をバスに使う</p>

赤字対策について	5件	などすればどうか。
		市の不動産、資産を利用したり、バスセンターの建設など企画してテナント料等により赤字を補てんしてはどうか。
		佐世保市は交通局の補助ができないのか。
		交通局は独立採算だということだが、これから先利用者は増えないのだから、敬老福祉パスも含めてトータル的に考えて赤字解消し事業者が存続する方法を考えていくべきだ。
運転士について	2件	数年前、矢峰営業所などで、整備士さんが時間を持て余しているような光景を見たが、そのような余力が赤字につながっているのではないか。
		31年度から5年間の計画を作成し、国の認定を受けることで赤字路線であっても法的にバス運行本数が担保されるということだが、赤字になったら補てんしてくれるということだろうが、本数自体は担保されても運転手がいなければ運行できない。
接客	2件	運転士がいらないからと本数を削減されたが、どのような募集の努力をされているのか。大型2種免許などの取得の援助をするべきだ。
		市バスの運転士は態度が大柄である。乗ると座る前に発車するが、西肥は待ってくれている。
敬老福祉パス	9件	市バスのモニターをやっているが、市バスの運転士の接客はよくなっている。
		敬老パスで年間300万回利用しているとして、敬老パス利用者に100円払ってもらったら3億になる。敬老パス利用者も100円払うことで3億円応援できるということ話を話したかった。(その他、同様のご意見4件：1回あたり100円、200円とるようにして赤字補填にあてればよい。)
		敬老パスをなくし半額のパス券にしたり、バスが使える人には5,000円のタクシー券を配ったりすることで全体減額した分を赤字補填にしてもらえばいい。
		パスを切り替える時に1,000円の手数料をとってはどうか。
		車社会で利用者が減っていくのは仕方がない。敬老福祉パスの発行の時に、発行手数料の金額を段階的に決め、その段階によって、1回あたり支払う額を変えてはどうか。
説明会	7件	市バスが廃止になれば敬老福祉パスが使えなくなるのではないかと心配されているお年寄りがいる。無料で助かっていると聞いている。
		説明会を町内会等でも行ってほしい。
		説明会を昼間にしてほしい。(その他、同様のご意見1件)
		説明会はライフさせほに載せるなど、市民に広く知らせてほしい。パブリックコメントは若い人向けであり、全部に行き渡るようにしてほしい。
		説明会を多くの箇所で開催し、いろいろな意見を聞くべき。(その他、同様のご意見4件：7か所では少ない。意見をきいて議会に諮ってほしい。)
		論点整理をしながら進めてほしい。
その他	6件	説明会の後にパブリックコメントができるような日程を組んでほしい。時間をかけて丁寧に進めるよう考えてほしい。
		住民の意見を取り入れる時間はあるのか。
		10月に三川内地区に導入されたデマンドタクシーは役に立たない。バス停に繋いでもバスの便が少ない。小型のバス等、市バスが走っていない不便な場所は、手厚く配慮してもらいたい。
		バス事業はどのくらい赤字なのか。西肥バスに移行した時に、何か影響してくることはないのか。5年後、10年後にどうなるのか。一体化したらどのくらい合理化できるのか等々の数値を示してほしい。
		大型バスでなくマイクロバスでいい。
		バス路線をふやし、高齢者が外出することで健康になり病院代が減る。また、災害が起こった場合、民間が担えるのか等トータルで考える必要がある。
今回の検討は中核市になったことが影響しているのか。バス路線が廃止されなくても、今後まめバスなどのコミュニティバスを使うことになるのではないか。		
		地域で高齢者の足を支えるような運行ができないか。