**令和３年度第２回佐世保市地域公共交通活性化協議会　議事録**

　　　　　　　　　　　　　場所：佐世保市役所　5階　庁議室

時間：令和 3年11月24日（水）14:00～16：00

**≪１．開会≫**

**（事務局：吉永）**

定刻となりましたので、ただいまから「令和３年度第２回　佐世保市地域公共交通活性化協議会」を開会いたします。

本日はお忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

私は、本協議会事務局　佐世保市地域交通課の吉永と申します。

進行役を務めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

本日は、代理を含めて１９名のご出席となっておりますので、協議会規約第７条第２項の規定により、協議会の成立要件を満たしていることをご報告いたします。

本日の議題でございますが、お手元の会次第にありますように、佐世保市地域公共交通持続化実施計画（案）についてでございます。

本日ご出席の委員の皆様におかれましては、協議会の中でご意見等をいただければと思っておりますが、またオブザーバーの皆様におかれましてもご助言等をいただければと思っておりますので、どうかよろしくお願いいたします。

なお本日の会議は、協議会規約第7条第4項に基づきまして、公開とさせていただいていただきたいと思いますので、ご了承ください。

それでは、協議会を開催するにあたりまして、はじめに、本協議会の会長であります、佐世保市の朝長市長がご挨拶申し上げます。

**≪２．会長挨拶≫**

**（朝長会長）**

はい。皆さんこんにちは。

本日は、大変お忙しい中、令和3年度第2回佐世保市地域公共交通活性化協議会へご出席を賜りまして誠にありがとうございました。

また、日頃から本市の市政推進へのご理解とご協力を賜っておりますこと、この場をお借りいたしまして御礼申し上げます。

委員の皆様には、地域公共交通の維持活性化利便性向上のために様々な協議を行っていただいており、これまでの取り組みに対するご支援ご協力に対し、心から感謝を申し上げます。

ご出席の皆様におかれましては、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、それぞれのお立場でご尽力をいただいていることと存じます。

新型コロナウイルスにつきましては、全国的に一定落ち着きを見せている状況ではございます。

佐世保市におきましても、11月に入りましてから、1日2日は1名というのがございましたが、ほぼゼロという状況でございます。

しかしながら、これから年末年始を迎えますことから、引き続き拡大防止の取り組みにご協力をいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

さて、将来にわたってバス路線を維持するため、平成31年3月に策定をいたしました、佐世保市地域公共交通再編実施計画が令和4年2月をもちまして計画期間の終了を迎えるということになります。

続く計画として協議をいたしております、佐世保市地域公共交通持続化実施計画のたたき台となります素案につきましては、8月の活性化協議会、また10月の佐世保市議会全員協議会において、お示しご意見をいただいたところでございます。

今回はそのご意見を反映させた佐世保市公共交通持続化実施計画（案）について、ご協議ご意見を賜りたいと思っております。

なお、今後のスケジュールにつきましては、12月の佐世保市議会定例会におきまして、本日のご意見を反映させた案を提案させていただき、1月にはパブリックコメントによりご意見を拝聴して、令和4年3月の計画策定を予定しているところであります。

委員、オブザーバーの皆様とともに、利便性等事業効率の向上を図り、地域公共交通の活性化、及び持続可能な公共交通を実現していきたいと考えておりますので、本日の協議会におきましても、皆様からの忌憚のないご意見をいただければと思っております。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

結びになりますが、委員の皆様方のご健勝、活躍を心から祈念申し上げまして、冒頭のご挨拶とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

**（事務局：吉永）**

ありがとうございました。

【資料の確認】

それでは、ここからは朝長会長に進行をお願いしたいと思います。

よろしくお願いします。

**≪３．議題≫**

**（朝長会長）**

それでは、ここから私が議事の進行をさせていただきたいと思います。

お手元の会議次第に沿って進めて参ります。

まず、佐世保市地域公共交通持続化実施計画（案）についてでございます。

事務局から説明をお願いいたします。

**（事務局：吉永）**

それでは私から説明したいと思います。

まず、お使いいただく資料が、右肩に資料1としております、佐世保市地域公共交通持続化実施計画（案）の冊子でございます。

これにつきましては、前回の第1回目の協議会におきまして、素案ということで議論のたたき台となります骨格案をお示ししたところでございます。

この協議会において、前回ご説明しましたとおり、この佐世保市地域公共交通持続化実施計画につきましては、本市独自の計画として策定し、人口減少、或いはバス利用者などの減少など、バス事業の現状やこれまでの取り組みを踏まえ、引き続き上位計画であります、地域公共交通網形成計画、これは今、地域公共交通計画となっておりますが、この上位計画に掲げる目標を達成するために、再編の影響を極力抑制しつつ、最大限の本数確保を目指すということにしております。

本日お示しいたしますのは、前回の協議会及び、10月の市議会でのご意見をいただいたものを反映させておりますので、それを案としてまとめ上げ、改めて、本日この計画の概要と変更点を中心にご説明したいと思っております。

まず、資料の1ページ2ページが目次になります。

記載内容としましては、第1章の「計画策定の趣旨」から、第6章の「めざす効果と事業の内容」までとなっております。

3ページをご覧ください。

まず、第1章では「計画の策定の趣旨」ということで、1番目に「これまでの経緯」を記載しておりますが、これにつきましては、前回ご説明したとおりでございます。

それから、4ページをご覧ください。

下段に「計画の基本方針」とありますが、そのすぐ上段の3番目、「計画策定の目的」というところをご覧ください。

ここの段落が2段落目になります、本実施計画においても引き続き公共交通サービスを維持するため、交通政策基本法の理念にのっとりという言葉を入れさせていただいております。

この公共交通基本法の理念にのっとりという言葉を追加しておりますが、これは、法の理念の中に、人口減少や社会情勢の変化への対応の必要性があることや、そもそも法の中で地方自治体は、この基本理念に沿った施策を策定し、また実施する責務があるということで、このために追記をしております。

それから、下段の第2章「事業実施に取り組むうえでの視点」のところですが、次の5ページをお開きください。上段からその続きになります。

この最後の段落の「また、交通政策基本法に基づく」というところのくだりですが、ここが議会からのご意見を反映させた部分となります。

高齢者、障がい者等の皆様が円滑に移動できるような取り組みの視点についても、この中に記載するべきではないかというご意見をいただきましたので、法の中には、この趣旨というのが入っておりますが、改めてここの中にも記載したというところが追記した部分となります。

それから、2番目「バスのダイヤ編成の考え方」です。

これについては、5項目について取り組むこととしております。

（1）「利用目的に合わせたダイヤ設定について」は、最大限、通勤・通学のダイヤを確保するということとしています。

それから（2）「乗り継ぎダイヤの設定」として、乗り継ぎ地点における各方面への移動がスムーズに連絡できるよう、乗り継ぎダイヤを設定することとしています。

（3）番目においては、できる限り等間隔ダイヤとすることで、利便性の確保を目指そうとするものです。

（4）は、運行系統の見直しや循環バスを新たに設定することで、運行本数の確保と移動の利便性を向上させ、利用促進・増進を図ろうとするものです。

（5）番目、「需給バランスを考慮したバス運行本数の適正化について」は、一体化に際し、競合区間で約3割、非競合区間で約2割の減便を行った結果、乗車率が一定上がっておりますが、一体化直後に、このコロナというものが発生しまして、このコロナ禍により現状では大幅に移動需要というのが減少していることから、さらに、適正な需給バランスとなるように運行本数の調整を図るということにしております。

次の6ページの上の3「他の交通モードとの連携について」ですが、これはバスの減便の影響を受ける路線や、バス停と駅が近い場所においては、鉄道、ＭＲの利用を意識したダイヤ設定を行うとともに、本市においては、黒島、高島航路がありますが、この航路との接続の利便性向上のため、航路ダイヤに合わせた編成を図るということにしております。

4番目、交通不便地区対策及び、5番目の「バス路線の見直しに併せて行う利便性向上策について」ですが、まず不便地区対策では、比較的利用が見込まれるような住宅地等のエリアについては、不便地区対策として、路線定期運行型のデマンドもしくは不便地区対策のバス運行、それから、利用が少ないと思われる郊外のエリアについては、デマンドタクシー型の導入といった、住宅地と郊外での利用状況に応じた手法というのを検討することとしています。

それから、バス停までの距離がある地域において、デマンドタクシーの利用が見込める地区では、対策の拡充ということで、今現在市内9ヶ所で取り組みを行っていますが、さらに、この拡充を目指していこうということとしています。

5番目の「バス路線の見直しに併せて行う利便性向上策」としまして、5項目記載しております。

まず1番目、「低床バスの導入について」は、現状でも概ね目標に届いているところでございますが、事業者さんの導入計画というものも踏まえ、今後も古くなっている車両の更新のタイミングで、さらに低床バスの導入に取り組むこととしており、計画期間終了までに、全体では7割となるようにこの低床バスの導入を目指すこととしています。

それから、7ページになりますが、（2）「バス停上屋の整備について」です。

乗り継ぎの結節点となりますバス停について、利便性確保のために、歩道等の状況を確認しながらではございますが、計画的な上屋整備というものを進めることとしております。

（3）は、西九州自動車道を活用した路線バスの速達性向上のための社会実験にも取り組むこととしております。

それから4番目、5番目は、これが前回の活性化協議会でのご意見を受けまして、事業者さんとの協議、それからそのご意向も反映させたものとなりますが、バスの運行情報をリアルタイムで取得できる「バスロケーションシステム」、それから「デジタルサイネージ」という電光表示、こういったものの導入について、次期計画期間内において取り組むこととしております。

それから、第3章の「実施区域」について、これは離島を除く佐世保市全域を対象としまして、第4章の「実施予定期間」というものは、現、公共交通計画（網形成計画）この期間に合わせまして、令和4年3月から終期を令和7年3月までの約3年間としております。

第5章ですが、地方自治体の地方公共団体の支援については、この資料の21ページ以降に、現行の佐世保市公共交通対策事業費補助金等に係る要綱に基づく補助対象メニューをつけておりますので、これは後程ご参照いただければと思います。

これらのメニューに掲げますバス路線、交通不便地区対策、それから松浦鉄道における支援というものを引き続き予算の範囲内で行っていこうとしております。

それと8ページ目は、第6章「めざす効果と事業の内容」について、バス路線維持対策と交通不便地区対策を上と下に分けて記載しております。

バス路線維持対策の具体の手段の中に、循環系統の新設と乗り換えポイントの増設というものがありますが、これは相浦地区と早岐地区における循環線の導入を指しております。

9ページをご覧ください。

上が相浦地区、下が早岐地区になります。

相浦地区を見ていただくと、少し分かりづらいんですが、黒い太線のところで、例えば、右下にあります佐世保駅前から上に上って、下に降りてきてまた左から右に戻ってくるという、黒い太線が循環線。相互運行になります。

下の早岐地区についても、これも少し分かりにくいんですが、右側に黄色い丸の重尾というところからグルッと黒太線が入っていますが、大塔ジャスコ前の大塔インター入口のところを通過してまた戻ってくるというような、これが循環線の経路図を掲載したものになります。

それから10ページの右側の表は、乗り換えポイントとして、木宮町におけますバス停の整備にかかる位置図というものを掲載しております。

左側が現行ということで、丸番号がついていますが、全部で5個バス停があります。

右側の方ではこれを整理して、全部で3個にするというような図になります。

11ページから13ページまでが、この網形成計画、先ほど申しました公共交通計画、これに位置付けられています基本方針ごとに、具体的な路線等の見直しの概要とその効果というものを整理しています。

これも議会からのご意見を受けまして、先ほど8ページで言いましたとおり、どういう効果を目指すのか、それについて、具体の手段は何なのかというものを一覧で示していますが、この効果について、それぞれの取り組みごとに細分化したものになります。

そういう表に修正させていただいております。

それから14ページは、現在取り組んでいます不便地区対策の内容になります。

15ページをご覧ください。

3番の「バス路線のタイプ別による本数の設定について」ということで、15ページから20ページの上段にかけての表は、前回素案をした時には、平成31年3月24日の一体化直後、この今現在の計画がスタートした時点の運行本数と、本計画がスタートする来年3月24日、次の3年間の計画期間が始まるスタート時点での運行本数を比較したものになります。

それぞれの基準、停留所ごとに、そこを通過する運行本数がどうなるのかが前回はまだ確定しておりませんでしたので、ここは空欄になっていました。

今回、案ということで固まりましたのでお示ししているところでございます。

20ページをご覧ください。

上段右側に減少率ということで、一体化スタートした時点の今の運行本数と、次の計画がスタートするときの運行本数で、約15.9％の減少になり、これが現段階での案となっております。

最終的にはこの数字も、勤務編成をきっちり行った時には、若干増減する場合があるかもしれませんが、現時点においてはこの数字ということになります。

もう一度、15ページに戻っていただきまして、上から4段目の区間のところに（1）（2）（3）（4）とずっとありますが、（4）の木宮町～相浦/水産市場/佐々の相浦栄町というところで、上段の（ａ）の部分ですが、現在、運行本数が64本あります。

これが次の計画で25本になるということで、約3分の1になるようなところがあります。

同じように、下の（ｂ）木宮町のところですが、これは木宮町に行く方で、これも同じように、現在60本がこの相浦栄町を通っているのが23本になるということで、大きく減少しているようなところがあります。

今回、このダイヤ編成の影響を極力抑制しつつ、住民の移動がしっかり確保できるような視点で取り組んでいるということを冒頭に申し上げました。

これがどういうことかといいますと、資料2をご覧いただければと思います。

資料2にバスの時刻表のようなものをつけておりますが、今、一番影響が大きいと申しました、相浦栄町というバス停、これが相浦桟橋から木宮町という結節点の途中にありますバス停なんですが、現在、左側で見ますと日野峠経由の佐世保方面行き、相浦桟橋方面から本通りの方に向かって行く便、これが現在48本あります。

この48本が日野峠～佐世保方面で16本、それから大野経由～佐世保方面が12本から7本と大きく減ることになります。

これだけ減ると、人が動けないのではないかという懸念と、多くの人たちに影響が出るのではないかということがございます。

そこで、下の方に黒丸で3つ書いてありますが、これは改正前の直近の状況で、今わかりやすく見ていますが、1便当たりこの区間は1.1人の乗降の利用しかないような現状です。

約3分の1減らすことによって、1便当たりの乗車率というのは3人になりますので、乗降率が上がるというような形になります。

それと、1便当たり1.1人ぐらいしか乗らないので、積み残しの心配もまずはないというところであります。

それから右側の時刻表に、例えば、7時台の日野峠経由～佐世保方面というところに、21分と48分とあります。

四角囲みと丸印がありますが、これについては、相浦桟橋から発車するバスですので、木宮町のバス停方面に向かって行く便ということでは、ある程度の本数がまずは確保されております。

それ以外の部分で、大野経由～佐世保方面というダイヤについては、これが相浦郵便局のところを回ってくるものになりますので、相浦桟橋からその次の相浦というバス停までの間、ここはそこで乗り降りしていた人がいるとするならば、利用ができないので、相浦郵便局まで歩かなければいけなくなります。

そうすると、その影響がどうかというところで、下に3番目の黒丸に、大体の距離と時間を書いてあります。

実際、私も早歩きではなくて普通に歩いて測ってみましたが、例えば、相浦郵便局から相浦桟橋までの間が約7分かかります。相浦郵便局前から相浦だと、約4分かかります。

つまり約10分もかからず歩くと、大野方面のバスにも乗れるということになりますので、大体1時間に1本から3本ぐらいの運行本数はそこを通るのかなと思う。

さらに、木宮町バス停が乗り継ぎの結節点になっておりますが、先ほどの資料1の計画案の15ページをご覧いただければと思います。

ここの下から3段目、タイプ2の（10）中里皆瀬～相浦というところで、バス停でいくと中里のところです。

（ａ）の相浦のところで、現在27便が39便になり、ここで逆に増えています。同じく（ｂ）の中里皆瀬が、23便から43便ということで、ここが先ほど申しました循環線というのを設定したバスが通るところになりますので、木宮町で乗り継いでいただければ、逆に便数的には利便性が高まるというような状況です。

そういったことから、木宮町での乗り継ぎの結節点というところと、利便性をできるだけ確保するための循環バスというのを設定していただいているところでございます。

それと丸囲みのところが、先ほど申し上げた黒島高島航路のフェリーへの乗り継ぎの利便性を高めるということで、バスの遅延等も考慮して大体15分から20分前後に着くように、出発前の15分前や到着後15分からバスに乗れるとか、そういう利便性がいいようなダイヤの間隔というのを考えていただいている部分なります。

資料2の2ページ目ですが、これが逆方向になります。

木宮町側から入ってきて相浦桟橋方面に向けていくときの、同じ相浦栄町の時刻のイメージですが、これについても○印を付けていますが、出て行くフェリーに間に合うような時間設定になっています。

それから、先ほど申しました、相浦バス停と相浦桟橋行きまでの区間が、右側の新時刻表の相浦桟橋行きの便数が、そこを確実に通ることになります。

ただ、右側の佐々バスセンター・真申行きという部分については、相浦郵便局前までしか行かないので、ここから桟橋まで歩いていただくことになりますが、先ほど申しましたとおり、これが約7分かかるので、今回の減便に影響が出る部分になろうかと思います。

今まで、4停留所当たり1人ぐらいしか乗っていないのに、これだけの相浦桟橋行きのバスが多かったのは、桟橋の先にバス転換場、バス待機所があります。

ここでバスの運行調整をされていたということがあって、利用は少ないものの、そこまで行っていた分を、今回効率化を考えて、途中でショートカットしてという部分で大きく減っておりますが、実態としてはこれぐらいの利用となっております。

併せまして、松浦鉄道が近くにありますので、ＭＲの利用ができ、利便性があるのかなと考えております。

次は、資料3をご覧ください。

これが、持続化実施計画にかかる協定書のポイントとして書いております。

本計画が制度計画によらず自主計画とするということは、前回ご説明いたしましたが、制度計画によらないことで、制度上、今まで色んな制約等があったものがなくなってしまうものに変わって、この計画自体の実効性がどうなのかということがありますので、その実効性が確実に担保できるように制度計画に代わるものと同等の効果が発揮できるよう、市と事業者で協定の締結を予定しているところですが、その中で書き込むべきポイントとしてお示ししております。

目的は目的なんですが、その下の路線のところで、持続化実施計画において定める運行本数を原則として維持するものとしています。

ただし、今回の不測の事態が発生した場合や大きな社会情勢の変化等々によって、どうしても計画を変更せざるを得ない事象が生じた場合は、この計画の変更を検討する。

それから、運行計画の作成については、持続化実施計画の趣旨を十分理解し、最大限、移動の利便性が確保されるよう、適切な運行計画の作成に努めること。

それから、利用者への対応についても、ダイヤサービスの案内・広報を行う際は、市も最大限の協力を行うこととしております。

また、現在でも我々の耳にも入ってきますが、接遇マナー等の向上ということに関しては、引き続き行っていく必要がありますので、この協議の場を設けることとしております。

それから、バスサービスの向上施策に両事業者はしっかり取り組んでいただいて、市はそれに協力をしていこうというものです。

また、一番の問題として、これは全国的な問題にもなっておりますが、運転士不足に関して、両事業者も運転士確保に努めますし、市は、それを支援する施策ということで現在もやっております。

その施策を講じるように努めることとしております。

それと、相互協力について、この計画の確実な実施に向けて、最大限、事業者と市が一緒になって努力していこうとするものです。

このことを協定書の中に盛り込んだ上で、実効性を担保していきたいと考えております。

長くなりましたが、説明は以上です。

**（朝長会長）**

　はい。ありがとうございました。

ただいま事務局から説明がございましたが、ご意見等ございませんか。

ご質問ご意見等ございましたらお願いいたします。

**（長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員）**

相浦の具体的な時刻表を提示して、考え方が示されました。

これについてまず1点、これは平日のダイヤでしょうか、それとも日祝のダイヤでしょうか。

その中で、資料2の1枚目で、相浦桟橋を起点とするのは、結果的に9本ということでしょうか。

丸囲みと四角囲みが相浦桟橋発ということでよろしいでしょうか。

**（事務局：吉永）**

　はい。

**（長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員）**

そうなると、16本となっているが、実際は9本になってしまう。

今まで48本発着していたのがいきなり9本になり、利便性は損なわないという報告だったが、これで本当に利便性は低下していないんでしょうか。

減便する代わりに等間隔運行をやるということですが、この時刻を見たら、例えば、相浦や相浦桟橋始発で1時間以上バスが来ない時間帯もある。

言葉は悪いですが、あまりにも利用者を無視したやり方ではないかなという風に思っています。

そういうことを含めて、言われる減便に対して、その影響を小さくするために等間隔運行をすると言いながら、全くバスがいない。

皆さんご存知だと思いますが、利用者実態として、今は高齢化が進んでいて、昼間はほとんど高齢者が利用しています。

そういう方達を、例えば、木宮町まで行けばバスがあるよとか、健康づくりにはなるんでしょうが、歩けというこの案では、到底市民の方や市民利用者の理解は得にくいのではないかということで、問題提起をさせていただきます。

以上です。

**（事務局：吉永）**

　まず平日のダイヤかどうかということについては、平日ダイヤだということで聞いております。

それから、今おっしゃられたように、例えば8時台のバスを見ても、全部で大野方面まで行く便が8便あったものが、2便になる。

今まで、先ほど申しました相浦桟橋まで行くバスが、利用の有無にかかわらず、そこで転回するために行っていた。

1便当たり1人ぐらいしか乗っていない部分を、どうにか今回需給バランスということも踏まえながら、しかしながら、必要な便数というのはしっかり確保しなければいけない中で、最小限のダイヤというのは維持していただいているものと考えております。

それから、確かにこれまでは、1人しか乗らないにしても、10分ぐらい待てばバスが来ていたようなサービスがあったかと思いますが、こういうサービスを今の経営状況や運転士不足等に対応するためには、もう維持できない状況になってきたために、不効率なところをどう効率化していくのか、一方で移動手段というのをどう確保していくのか、そういったものの中で、西肥自動車さんにおいてダイヤ編成に取り組んでいただいたところです。

考え方につきましては、先ほど説明したとおり、こういう形で一定サービスを確保しながら、でも一方では、確かに不便を強いることにはなりますが、全くないということではなく、多少、徒歩の区間が出てきたとしても、移動手段というのを一方では確保していく。

それと、利便性を上げられるところでは上げていく。

そういうものを、今はこのバス停だけしか例示としては見せていませんが、全体的な考え方の中では、そういう風に考えて設定していただいているものと考えています。

**（長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員）**

そしたら、日祝の考え方はどうなるんですか。

これ以上減るんですか。

**（事務局：吉永）**

　その辺については西肥さんの方で、もし分かれば補足も含めてお願いします。

**（西肥自動車：中塚部長）**

今ご質問にありました、日祝ダイヤにつきましては、平日ダイヤをベースとして今策定をしております。

先ほど室委員からご質問がありました、相浦地区の減便が多過ぎるのではないかという話ですが、現在、相浦線につきましては、途中の日野峠経由や牽牛崎付近、日野小学校とかの付近ですが、ずっと乗降をされながら佐世保市内に来ている状況でございます。

もともとのダイヤの考え方が、相浦桟橋まで行って方向変換をするという系統だったものですから、どうしても相浦の街なかと申しますか、木宮町から先の4停留所については非常に過密なダイヤになっていたという印象を受けております。

利用実績に関しましても、資料2を見ていただくと、4つの停留所を合わせて、1便当たり1．1人ということで非常に少ないお客様でございました。

減便をしたとしても、1便当たり3人と、十分にご乗車可能だと思っています。

あとは、船に合わせる分も黒島からのフェリーがございまして、フェリー向けとかもあるので、すべてが等間隔ダイヤにはなっておりません。

そこはご理解をいただければと思っております。

以上です。

**（長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員）**

言われることは、私も従事者ですから分かります。

減便をどうのこうのと、言っているわけではありません。

併せてサービスの向上もするんですよと言いながら、1時間以上の空白がある。

この案の中には、等間隔でやりますということが盛り込まれているのに、1時間以上の空白があるということは、少し違うのではないですか。

これだったら、お年寄りはどうなるんですか。歩けというんですか。

この前も言ったはずですが、もう少し等間隔にできるような運行システムをできないんですか。

これは何を基に、こういう時間設定になっているんですか。

そこをお願いします。

**（西肥自動車：中塚部長）**

等間隔ダイヤにつきましては、基本ダイヤを組むときに考えておりますが、利用実態に応じた分も必要になってくるということと、室委員がおっしゃるように、すべてのエリアで1時間に1本程度あれば、それは非常に利用のしやすいものだろうとは思います。

しかし、輸送人員が余りにも少ない、当社のダイヤでいいますと、4本とか5本程度しかダイヤのないところもすでにございます。

今までは、どうしても相浦桟橋という方向変換のために、多くのダイヤをやっていました。

木宮町から佐世保市内に向けて、大野経由または日野経由については、先ほど事務局からご説明がありましたように、15ページ（10）の中里の部分ですが、そこについては増便をするなどして、利便性の向上には努めているつもりでございます。

ダイヤの一番の基本の中身、本当の時間設定については、今勤務編成の最中でございますので、このダイヤから若干前後等はあろうかと思いますので、ご理解をいただければと思います。

**（長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員）**

この計画の基本方針の中に、実施計画の取り組みでの視点ということで、交通政策基本法に基づく高齢者、障がい者、妊婦さん等の円滑な移動のための国策等も連携を図りつつという風にあります。

実際、私が言っているのは、この空白時間です。

利用者としては、こんなにバスがいないときに利用せろと言ってもできないと思う。

高齢者に歩けと言えますか。

その利用実態は実態としてあるんでしょうが、余りにも極端すぎるのではないかと私は思う。

だから、時間の設定は今からですよと言われるなら、等間隔にするように検討すべき課題ではないですか。私はそう思います。

これで本当に、利用者に納得してもらえるのか。私は、かなり苦情が来ると思います。

そういうことを含めて検討していただきたいと思います。

以上です。

**（朝長会長）**

はい。ありがとうございました。

ご意見として承っておくということでよろしいですか。

**（長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員）**

はい。

**（朝長会長）**

他にございませんか。

**（させぼバス：田﨑委員）**

室委員からのご指摘も、そのとおりであろうと思います。

我々バス事業者として、資料にもご説明があったように6,700便あったものが5,700便になり、約16％の減少になるということで、ご不便をおかけすることになることについては、申し訳なく思っております。

現実的な問題として、運転する運転士がいない。

その中で、どうやって利便性をあまり損なわないような形でダイヤを編成していくかという見地の中から、今回、策定をしてございます。

そういう中で、先ほど会長から、8月の協議会、10月には市議会にも一定説明をなされ、市議会の意見も踏まえて、本日提案してある計画案も練られているという、ご説明もあったところでございます。

16ページから20ページにかけて、具体的に地区ごとの現在の本数、改定予定後の便数ということで表記してありますが、表を眺めておりましたら、ゼロになる箇所が10ヶ所程度、バスが通わなくなるということで表記してございます。

そこで、6ページの交通不便地区対策ということで、デマンドや乗り合いタクシー等々でやりますとある。4－2の中でも、現在は9地区あるということ。

今後必要に応じて、デマンドタクシーの導入に取り組むという断定的な表記をしてありますが、先ほどなくなってしまいますよという部分の整合は、どのような考えをお持ちなのか。

それと、今からのことになると思いますが、今あったご意見のように、今まで運行していたのが減るのも問題ですが、ゼロになってしまうところに対する地元の説明というのは、事業者の立場で私が言うのも変な話ですが、今後どのようにお考えなのか教えてください。

**（事務局：吉永）**

　今ご指摘があった、今まで運行していた分がゼロになるところに関しては、前回の素案の中でお示しをさせていただいたと思います。

バス停が廃止になる部分や、区間が廃止になる路線というようなところが入っていると思います。

これに関しては、前回お示ししましたように利用状況を見た中で、例えば1人しか乗っていないとか、運行自体が行きの片道運行1本しかないとか、そういった効率性を考えたときに、どこから効率化していくかというところが、利用状況を見たところになるかと思います。

今回の判断の中では、その利用状況も1日1便当たり2人とか0.5人とか、非常に少ない利用状況のところが多いのかなと思っており、大きな影響はないのかなとは思っています。

ただ、今回どうしても減便せざるを得ない中で、影響があるかないかという部分では、影響はあります。

1日0.5人しか乗っていない便であっても、その1日0.5人が乗れなくなるというのは、影響だと言えば影響なんですが、乗る乗らないは別にして、これまで10分おきに、いつでも乗れる状態にある運行というものがあって、今後、それが維持できるかというとそうならないために、どこをどう効率化していくかということが、そのゼロになるような部分かと思います。

それから不便地区対策については、なくなることに対して、ひとつ一つ、対応していくのではなくて、不便地区等の地域として、地域全体でそういう要望、ニーズがあるところについて、そこは地域と話をしながら進めていきたいと思っております。

この不便地区対策自体が、市が一方的にするのではなくて、市とデマンドタクシー等になっていただく事業者さん、それと地域、この3者での協力体制の中で取り組んでいく施策になりますので、そういったところで、この影響を受けるような部分があるのであれば、地域と一緒に話をしながら、そういう不便地区の拡充というのは取り組んでいくこととしております。

**（朝長会長）**

　よろしゅうございますか。

他にございませんか。

**（子育て支援団体ママパパ：吉田委員）**

5ページの高齢者、障がい者、妊産婦等の円滑な移動のためという言葉を入れましたと言われましたが、私は子育て支援団体としてきているので、この妊産婦等に子育て世代や子供というものが含まれていると考えるんだろうとは思いますが、やはり、「子ども」という言葉をどこかに載せていただきたいというのがあります。

13ページも高齢者、障がい者等の利便性と書いてあります。

今、バスの運転士さんが少ないということは、やはり子育て世代や子供たちがバスに乗る機会が減っていて、憧れの職業のバスの運転士さんになりたいなというのがない。その夢を持つためには、子供たちにできるだけバスを利用してもらう機会を増やさないと、夢の中にバスの運転士さんというのは入らないと思います。

ですので、小さいことでも私たちにとっては大きいことですが、佐世保市というのは子育てにやさしいという。

市長そうですよね。

まちづくりというのを目指しておりますので、妊産婦と書いてありますが、どこかに子育てというキーワードを掲載していただければと思います。

意見としてお願いいたします。

**（朝長会長）**

　はい。

事務局、ありますか。

**（事務局：吉永）**

　はい。

そのように文言修正を変えさせていただければと思っています。

参考までに法のところをご紹介しますと、この交通政策基本法の第17条の中に、ここの文章を引用したところもあるんですが、高齢者、障がい者、妊産婦、その他のものでということで、この法の中では書いてあります。

このその他のものの中に、今おっしゃられたような方々も入っているかと思いますが、この独自計画の中では明確にそういうところまで出せればと思っています。

**（子育て支援団体ママパパ：吉田委員）**

ありがとうございます。

　もう一ついいですか。

今回バスロケーションシステムの導入、デジタルサイネージの導入についてという、明らかに佐世保のまちが変わるなという、そのバスの利用者、子育て世代も若い人に含まれますが、とても利用しやすくなると思うので、良かったなと思っています。

ありがとうございます。

市民には、これが一番わかりやすいです。

西肥バスさんになって変わったなというのが分かりやすくて、良かったなという部分になると思いますので、この点はありがとうございます。

**（朝長会長）**

デジタルサイネージについて、今お話がございましたが、少しご説明されますか。

説明しなくてもいいですか。

**（西肥自動車：松本常務）**

　説明します。

ここに記載のとこで横文字がありますが、まだまだ、佐世保では初めての取り組みということで、イメージするのであれば、導入しているのは福岡市内で若干導入してあります。

その中で、まずはバスの遅れや運行状況というのがスマホで確認ができる。

最終的には、バスセンターは液晶表示とかで、目で見えるところのシステムまで検討しておりますが、導入の計画はしておりますが、費用等もかかりますので、これは、次期計画の中で我々も具体的に一つずつ進めていくというところです。

そのためには、利用者の方々のスマホでの利用や見方など使い方も十分情宣していって、ぜひ、利用率を上げて使っていただけるというところを目指そうと思っております。

以上でございます。

**（朝長会長）**

ありがとうございました。

他ございませんか。

**（させぼバス：田﨑委員）**

教えていただきたいんですが、21ページの地方バス路線維持対策事業の事業内容で、市内交通路線（廃止路線代替バス）運行事業の要件として、2キロ以上1日3回、1回あたり乗降者数が4人以上等々書いてありますが、この文言からいくと、すべての項目を満たしていないと駄目だよと読めます。

だんだん乗降客数が減ってきていますが、この要件で3つ目の、1回あたりの乗降者数が4人未満になって、対象にならなくなったという路線があるんでしょうか。

参考までに教えてください。

**（事務局：山口）**

　今おっしゃられた廃止代替路線バスについてですが、佐世保市では今、2路線になっております。

今のところ、運行回数、乗降者数については基準を超えているところであり、何とかクリアしているところであります。

今後、利用者が減ってきますと基準を下回ってくる場合があります。

その場合は、地元に出向きまして、事業の利用を促すという、こちらの作業になって参ります。

それで、そこの路線を維持するのかしないのかというところを判断していくものと思います。

**（させぼバス：田﨑委員）**

仮に4人未満になってしまい、みんな一緒に乗りましょうと言っても、地域の特性上、なかなかクリアできなとなった場合は、もう一つのデマンドなどへ促すという方向性ということで理解してよろしゅうございますか。

**（事務局：山口）**

はい。

こちらもデマンド基準のデマンド転換基準というのがありまして、そちらの要件になっています、この利用者の4人以上というのは、乗降者数になりますので、実際に2人利用されれば、ここはクリアするということになります。

ですので、こういったところのデマンド基準の転換基準というところで、デマンド転換も検討していくものと考えております。

**（朝長会長）**

　よろしいですか。

他ございませんか。

**（長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員）**

資料6ページの低床バスの導入についてということで、7割を目標とするということでありますが、これ以前に車両の高年式化で、今は相当古いバスが走っている状況です。

これで入れ替えていくということなんでしょうが、私は、ノンステップバスが低床という風に考えますが、これについては、昨年か今年か、西肥自動車さんから委託車両を入れ替えてもらいましたが、これはワンステップです。

ですので、その目標についてはノンステップ化するのか、それともワンステップを織り交ぜた低床化を目指すのかが一点。

それと、8ページのダイヤの等間隔化ということでありますが、今回、4月からのダイヤにこれが具体的に盛り込まれているのか、あれば教えていただきたいと思います。

それとあと1点、乗り継ぎポイントの創設で、主に相浦方面だと思うんですが、これについては、やはり、乗り継ぎ運賃制度と同時の整備が、これを促進していくのかなと思います。

しかし、この乗り継ぎ運賃については、今回はどこにもでていませんので、導入は断念されたとものと思っていますが、その検討状況を教えていただきたいと思います。

それと、先ほど等間隔化ということでありましたが、バスというのは、ダイヤ上は等間隔になっていても、実際は、遅れなどの影響でなかなか等間隔は難しい部分もあります。

私が言いたいのは、所要時分を併せて見直していかないと、ある地点までは時間が余って、その地点を過ぎると時間が足りないという、具体的箇所はここでは避けておきますが、そういうことがありますので、そこは、乗務員の意見を聞きながら検討していただきたいと思います。

以上です。

**（事務局：吉永）**

今の中で、事務局からまず、乗り継ぎ運賃についてご説明したいと思います。

乗り継ぎ運賃については、今、ニモカカードで30円引きの割引があるかと思います。

それと、もう一つ今の運賃体系の中で、佐世保駅から俵町間分のバス料金というのが、通常の距離相当分の料金になっておらず、低く設定されているような状況です。

まずそういうところから、通常の料金体系に合わせて行っていいただくということと、その他の、更に乗り継ぎ運賃というのを考える場合には、まず、そういったバランスを取った上で、そこから考えるべきだろうという協議をしたところであります。

他の項目については、西肥さんからお願いできればと思います。

**（西肥自動車：中塚部長）**

まず1点目の、ノンストップだけなのかワンステップも導入するのかというところで、新車で購入が全てできれば、ノンステップ化もできようかと思いますが、今の経営状況では全てをノンステップの新車を購入するというわけにはなかなかいかないので、中古の車両も導入をさせていただいています。

中古の車両を導入する場合は、どうしても、更新はしたいけど、出物という言い方はこの場にそぐわないかもしれませんが、適当な車両がワンステップの場合も間々ございますので、そういう場合はやむなくワンステップを購入します。

ただ、ワンステップの車の中にも、バリアフリー対応車両とそうでない車両、要はスロープが付けられる車とそうでない車というのがあるんですが、基本的には、バリアフリー車両ということで考えております。

今後は、ますますノンステップの車両が増えてくるものということで認識をしております。

ただ1点気を付けないといけないのは、路線の中で非常に山坂が多くございまして、道路形状の一部の路線でノンステップが底を擦るとかもございますので、そこは運行管理の面で、各運行になっている営業所、もしくは運行管理者と協議をしながら、導入をしていければと考えております。

あと2点目の等間隔ですが、今回、相浦循環線や路線を組むときに、新たに等間隔を目指して路線を組んだ部分もございますので、今の停留所で見ると、なかなか見づらい部分もあろうかと思いますが、念頭に置いた中でダイヤ編成をさせていただいています。

先ほどの相浦の部分は難しくて、こういう状況になっていますが、他の路線については、それを目指してやらせていただいております。

あと、最後の所要時分の見直しでございますが、基本的にバスは法律でも早発は禁止をされておりますので、スムーズに流れたときでも早発をしないような設定をさせていただいています。

ただ、時間が余りにもあまり過ぎるとか、足りな過ぎるというところもございます。

あと運転士それぞれで、若干レベルもございますので、無理がない、お客様にご迷惑をかけないような所要時分を、あるべき姿にしたいということで、当社も、また、させぼバスさんとも協議をしながら、今後の見直しについてはやっていきたいと考えております。

**（朝長会長）**

　他ございませんか。

**（長崎河川国道事務所：金井委員）**

冒頭でバスの線路再編の話が出ましたが、現地の状況が分からないのであれなんですが、例えば、ゼロになるとかすごく便数が減るところは、自動運転バスの実験みたいなものを導入検討をやったりはされないのか。

まだ実用化には至ってないと思うんですが、特に運転士が確保しづらいという話をされていましたが、そういったところを取り組んでいくことを、今後やっていくというイメージはあるのか、ないのかというのを教えていただければと思います。

**（事務局：吉永）**

自動運転については、我々も視野の中にしっかり入れております。

ただ、今、法整備の関係で、必ず運転士資格を持った方が乗っていなければいけない状況にあるとか、ただでさえ少ない運転士をそっちに取られることにもなりますし、あとコースの選定なども十分考えなければいけないと思っています。

そういうことから、今、全国でされているかと思いますが、そこの実験結果というのを十分見ながら検討しなければ、すぐに社会実験というのは難しいのかなと考えています。

我々もそのことを視野に入れながら、状況判断していきたいと思っています。

**（佐世保市老人クラブ連合会：福田委員）**

今は、ほとんど大型バスばかりですが、それを中型バスの小さいバスに変えることはできないんでしょうか。

大型バスだったら、大型の免許を持っていないと乗れないんでしょうが、普通免許で乗れるような中型バス以下だったら、採用する時も採用しやすいのではないかと思います。

そこのところは、どう考えていらっしゃいますか。

**（西肥自動車：中塚部長）**

バスと名がつくものは、すべて大型二種免許が必要でございます。

今、当社で運行しています大野のまめバスも、大型の二種免許は必ず必要になります。

タクシーだと、小型の二種免許にはなるんですが、バスはどうしても免許が必要になります。申し訳ございません。

**（佐世保市老人クラブ連合会：福田委員）**

雇うのにも苦労されているのではないかなと思い、普通乗用車の二種免許を持った人だったら、乗れるのではないかなと思ったので聞いてみました。

米軍でも、普通より少し大きめのバスですよね。

それを、普通二種を持った方が乗っておられるようですので、お聞きいたしました。

**（させぼバス：田﨑委員）**

ご配慮ありがとうございます。私どもも、大型・中型それからマイクロ、それぞれ行き先に応じた形で対応しております。

特に私どもは、山澄地区など狭あいで、ぐねぐねした路線も走ったりしておりますので、大型ではちょっと無理だなあ、じゃあ中型しか無理だよねと。

それと、総合教育センターなどにつきましては、マイクロをというようなことで状況に応じた対応はおります。

ただ、そこばかり走っているところはそれ専用でいいんですが、そうではなくて、大きな幹線を走るときは、便数が減ってくるとたくさん乗車され中型では間に合わない、立ち席になるということもありますので、そのあたりは、ケースバイケースで対応させていただいております。

**（朝長会長）**

　他にございませんか。

ないようでございましたら、本日は、オブザーバーとして国土交通省九州運輸局から西村交通企画課主査、長崎運輸支局から織田支局長にお見えいただいております。

これまで議論されてきたことにつきまして、西村主査様から順にご意見アドバイス等をいただけませんでしょうか。

よろしくお願いいたします。

**（国土交通省九州運輸局：西村主査）**

ただいまご紹介に預かりました、九州運輸局交通企画課の西村と申します。

本日は、課長の丹下の代理で参りました。

どうぞよろしくお願いいたします。

本日、皆様方に活発な議論をいただいて、我々交通を所管する行政としても非常にありがたいなと思っておりました。

地域の抱える課題としまして、現状やはり運転士不足、少子高齢化の進行というのが非常に進んでおりまして、問題になっております。

その中で、先ほどお話にあったように、子育て世代、子どもというものが、その憧れの職業として運転士を選んでいくような世の中のあり方になっていけばいいなと我々も思っております。

なかなか効率的な方法はなくて、我々としてもバスの乗り方教室等を開いたり、バリアフリー教室を開く中で、興味を持っていただくというようなことを取り組んでいるところでございます。

佐世保市様におかれましても、そういった取り組みをしていただければ非常にありがたいなと思っております。

また、自動運転の話も少し出ましたが、やはり技術的な進展というものが必要になってくるのかなと思います。

私どもの方で、自動車の技術的な審査等も行っている部署があるんですが、やはり現状のところ、人の遠隔操作のみで足りるというようなレベルまで達していないというところでございますので、今後この技術が進展していけば、そういったところにつきましては多分できていくのかなと思っています。

また整備局様は、道路にマグネットを埋めていって、決まった経路をきちんと自動で走るという取り組みをされていると聞いていますので、実証でいけばそういったところも考えていくのは非常に大事なのかなと思う。

私どもの交通という所管でありますが、交通政策を考える上では、この都市政策・都市計画というものは非常に重要で、そこのところと相まっての取り組みであろうと思っておりますので、ご相談等がある時には、私ども運輸局に限らず整備局様にもご相談いただきたいなと思っております。

前置きが長くなりましたが、今日は、丹下の代理で参りまして、丹下から言付かっていることとして、前回の協議会の席上で、やっぱり国の政策的な支援というところで、使えるものがないと困りますというお話は、市長をはじめいただいたと思います。

そこの点につきまして、その後、私どもからも本省の方にも、こういったご要望が上がっていますということは伝えておるところです。

その中で、補正予算も組んでいるところですが、まだ外部にお示しできる段階ではないんですが、またお示しできる段階になりましたら、長崎の運輸支局経由でお示ししていきたいと思っております。

これがまず1点目でございます。

あと、法制度というところで申し上げるのであれば、今回の自主計画を作られるという話になりましたが、その前段として、国の制度としてのその利便増進実施計画、こちらの方の認定を受けられないかというご相談を受けておったところ、該当しませんということでお話をしたところでございます。

前回も丹下が申し上げたと思いますが、法が昨年変わって、運用初年度ということもありまして、なかなか本省の方が硬い反応をしているというところがございます。

ご希望に沿えないところはありましたが、今後、政策運用が変わってくる中で、ご期待に沿える部分もあろうかと思いますので、それはその都度、皆様方にご案内を差し上げたいと思っております。

最後に、これは情報提供になりますが、私どもの方で今、基本的に交通事業者さんを所管しておりますが、事業者様に対する金融機関における融資等の状況を把握しようというところで、地方銀行にヒアリング等をしておるところです。

ここのところにつきましては、もともとこのコロナ禍の中で、資金繰りが悪化しているというところもある中で、やはり実際にキャッシュフローはどうなっているのか、今後、その返済が始まったときに、どういう形になっていくのかというところに我々も先行きに不安を覚えているというところもありましたので、取り組んでいるところです。

まずやはり、日本政策投資銀行さんをはじめ金融機関様がおっしゃることとしては、コロナが落ち着いたとしても、なかなかこの従前の通り、元に戻るということは考えられないと。

なので、従前の7割から8割程度の収益で、十分に利益が上がる収益構造に作り替えていかなければならないということをおっしゃっていることは確認しております。

その中で、金融機関様には、事業者さんが基本的に事業がきちんとできていけるように、交通の担い手がいなくなってしまうと利用者という存在もなくなってしまいますので、我々国としても、支援できることは支援していきたいというところで話をしているところでございます。

もう1点、私どもの方で、ＪＲなどの政府活用検討会というものに出席させていただいていますが、その中で感じたこととして、最近はマイクロツーリズムという形でのお話が非常に進んでおります。

従前であれば、長崎県でいけば長崎市で泊まれば、次の日は佐世保や島原に行きますよとか、もしくは県外で佐賀など隣の県とかに行きますよというお話があったと思いますが、近年はそこに行く代わりに長崎に2泊しますとか、佐世保に2泊しますと、その周辺界隈をより深く探索しますというような形が進んできておりますので、逆にそういった観光客の取り込みといったことも交通を維持していく上では重要だと思っておりますので、そういったこともご検討いただきたいと思います。

そこの部分に関して、我々に対してこういうことできないかというようなご質問等があれば、いつでもご遠慮なくご連絡いただければと思っております。

話が長くなりましたが、私からは以上です。

**（国土交通省九州運輸局長崎運輸支局：織田支局長）**

長崎運輸支局長、織田と申します。

よろしくお願いいたします。

まず、今回の公共交通持続化実施計画の検討につきましては、委員の皆様はじめ、佐世保市役所の皆様、関係者の皆様、しっかりとご検討を続けていただきまして誠にありがとうございます。

改めてお礼申し上げます。

それから、冒頭、朝長市長方が仰っていましたコロナ対策につきましても、事業者の皆様を中心に、非常に大変なご苦労をこれまで続けてこられたと思います。これにつきましても、感謝申し上げます。誠にありがとうございます。

さて、今回の持続化実施計画の検討についてですが、私から2点申し上げたいと思います。

1点目は観光の関係ですが、たった今、西村も観光について一言コメントを申し上げましたが、来年、西九州新幹線が長崎駅まで開通する予定になっておりまして、この関係で、長崎県エリア全体に観光客が増えるということを、私ども長崎運輸支局としましても、観光を盛り上げていこうと考えております。

佐世保の地域におきましても、西九州新幹線に合わせて観光客が増えるだろう、或いは増やすべきではないかという、そういった努力を続けるべきではないかということを考えておりまして、今回の持続化実施計画にも、その観点を一つ検討の対象に入れていただきたいと考えております。よろしくお願いいたします。

2点目ですが、今回、本日の会議で委員の皆様から様々な意見がありました。

国土交通省としましても、今回の活性化法改正の考え方に、利用者の利便増進を図るべきということは非常に重要だと考えておりまして、これまでも利用者から様々な意見があったかと思います。

本日の委員の意見も、ぜひ尊重していただきたいと考えております。

片や、事業者サイドにとりましても、公共交通を維持しなければならない、持続可能な公共交通を続けなければならないという観点がございますので、事業者側の経済性や考え方も維持継続する観点からしっかりと事業者側の意見も聞き入れていただきたい。

事務局側には、場合によっては相反する意見をしっかりと調整していただきたいということをお願いしたいと考えております。

少し難しい調整になることも考えられますが、私ども長崎運輸支局も、ぜひ、様々な検討にご相談いただければ対応させていただきたいと思いますので、引き続きしっかりときめ細かい検討を続けていただきたいと考えております。

今後もよろしくお願いいたします。

以上でございます。

**（朝長会長）**

　はい。

ありがとうございました。

オブザーバーの方からご意見いただきましたが、これに関して何かご質問がございましたらお願いしたいと思いますが、ございませんか。

**（子育て支援団体ママパパ：吉田委員）**

西村さんにお聞きいたします。

バスの乗り方教室、バリアフリー教室をやっていらっしゃるということですが、それは佐世保市でもされていますか。

**（国土交通省九州運輸局：西村主査）**

今、佐世保市さんでされているかどうかまで、正直存じ上げていません。

バリアフリー教室につきましては、私どもの九州運輸局交通政策部で、うちの隣の課になるバリアフリー推進課というところが、オーダーを受けた自治体さん等で実施をしております。

最近でいけば、大分の別府市で、フェリーでのバリアフリーの体験教室みたいなものをしたという話は聞いております。

ここのところは、そういうお話をいただければ、検討していくことになろうかなと思います。

バスの乗り方教室につきましては、国が積極的にやるというよりは、自治体さんレベルまで落ちてきてはいるんですが、もともと当初は、子供たちにバスに乗ってもらって、バスというものを理解してもらおうという趣旨から始めたものでして、おそらく、最初のころというのは平成18年頃だと思うんですが、そこから何年かは国が主導でずっとやってきたが、ここ数年は、基本的にも自治体様の方でやっていただく中で、国としても後援をしたり、物的や質的にご支援できるところを差し上げているという状況でございます。

今も毎年やっている地域というお話でいくのであれば、熊本県の熊本市さんは毎年やられているはずです。

そこのところには、私どもの方の熊本運輸支局も参画させていただいて、一緒に取り組んでいるという状況でございます。

そこはご案内になってしまうんですが、そういう形でございます。

**（事務局：吉永）**

　乗り方教室自体を市が主体的にやっていることはありませんが、西肥バスの方では事業者さん主体でやられていらっしゃいます。

**（西肥バス：松本常務）**

当社としては、学校、それと子供向けにバスの乗り方教室をしている。

明後日も、佐世保市内ではありませんが、乗り方教室を開催します。

コロナ禍で開催が延び延びになって間隔が空いていますが、従前から定期的にやっている状況でございます。

以上でございます。

**（朝長会長）**

はい、ありがとうございました。

**（長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員）**

大分県と佐賀県の事例ですが、事業者と県バス協会、タクシー協会等が協力して、主催でバス運転士体験やバス会社説明会などの開催をしています。

これは、結局、人材不足の対応で、バスの運転士を体験してもらうとか、そういうＰＲをする場所なんですが、交労協で長崎運輸支局さんに毎年要請をしていますが、来月の14日にも行います。

その中で、国土交通省も含めて、こういうことをやって欲しいということで要請をする予定です。

ホームページを見ましたが、大分、佐賀でも30名程度参加されたということで書いてあります。

まずは体験をしてもらって、先ほども出ましたが、バス運転士の人材不足の解決になればいいかなと思って報告をします。

**（朝長会長）**

　他にございませんか。

≪質問等なし≫

**（朝長会長）**

　ないようでございましたら、当計画につきましては、12月の佐世保市議会に案としてお示ししたいと思います。

今後とも持続可能な公共交通を実現するため、皆様のご助言ご意見等を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

　それでは、その他ご不明な点や確認したい点等ございませんか。

≪質問等なし≫

**（朝長市長）**

ないようですので、本日の会議を終了したいと思います。

本日は、お忙しい中ご参加いただきまして誠にありがとうございました。

それでは、事務局へお返しいたします。

**（事務局：吉永）**

長時間、委員の皆様、真摯なご議論いただきましてありがとうございました。

また、会長、議事進行を長時間ありがとうございました。

それではこれをもちまして、本日の協議会を終了させていただきたいと思います。

どうもありがとうございました。

（終　了）