

## 令和5年度第2回佐世保市・佐々町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5年9月4日（月）14:00～15:30

### ≪1. 開会≫

（事務局：杉本）

それでは、ただいまから令和5年度第2回佐世保市・佐々町地域公共交通活性化協議会を開催いたします。

本日はお忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。  
本日の進行役を務めさせていただきます、協議会事務局長の杉本と申します。  
どうぞよろしくお願ひいたします。

#### 【資料の確認】

協議会の開催にあたり、会議の成立要件の確認でございます。  
協議会規約第7条第2項に、「構成員の過半数以上の出席により成立する」とございます。  
本日は委員26名のうち、代理出席も含めまして23名のご出席をいただき、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。

また、前回の協議会開催後に、2名の委員交代がございましたので、ご紹介させていただきます。

- させぼバス株式会社 代表取締役 松永 栄治（マツナガ イヅ）委員です。
- 国土交通省 九州運輸局 交通政策部 鈴木 貴大（スズキ タカヒロ）委員です。

どうぞよろしくお願ひいたします。

続きまして、本日参加いただいております、次期地域公共交通計画の策定に係る調査委託業務の事業者であります株式会社日本総合研究所の松村様でございます。

それでは、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5項目の議題を用意しております。

皆様からのご意見を賜りたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

本日の会議は、協議会規約第7条第4項に基づいて公開とさせていただいておりますので、ご了承くださいますようお願いいたします。

それでは協議会を開催するにあたりまして、初めに本協議会の会長であります佐世保市の宮島市長がご挨拶申し上げます。

## 《2. 会長挨拶》

(宮島会長)

皆様こんにちは。本協議会の会長を務めます宮島大典でございます。

本日はお忙しい中、「令和5年度第2回佐世保市・佐々町地域公共交通活性化協議会」へご出席を賜り、誠にありがとうございます。

また、日頃から本市の市政推進にご理解とご協力を賜り、この場をお借りして厚くお礼を申し上げます。

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さまざまな協議を行っていただいております、これまでの取り組みに対するご支援・ご協力に心から感謝を申し上げます。

公共交通事業者におかれましては、慢性的な運転士不足への対応や物価・燃料高騰による輸送コストの増加など経営状況が大変厳しい中、地域住民の足としての使命を果たすため、利用者が減少している状況にあっても運行の維持にご尽力いただいております、感謝とお労いを申し上げる次第でございます。

さて、本協議会においては、令和7年度にスタートを予定している次期地域公共交通計画策定のため、「佐世保市・佐々町地域公共交通活性化協議会」として新たな協議体制を構築し、計画策定のための調査委託業者も決定したところでございます。

本日は、地域公共交通計画の進捗状況や「佐世保市地域公共交通持続化実施計画の効果検証」等について、皆様からの忌憚のないご意見を賜り、今後の公共交通の利便性向上を目指していきたいと思っておりますので、よろしくようお願いいたします。

結びになりますが、委員の皆様方のご健勝、ご活躍を心から祈念申し上げまして、ご挨拶といたします。

本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

(事務局：杉本)

ありがとうございました。

それでは、ここからは宮島会長に議事進行をお願いしたいと思います。

会長よろしくお願いたします。

### 《3. 議題》

(宮島会長)

それでは私が議事の進行をさせていただきます。

お手元の会次第に沿って進めて参ります。

まずは会次第の3つ目でございますが、本日の議題の1番目として

(1) 地域公共交通計画(公共交通網形成計画)の進捗状況について事務局から説明をお願いします。

(事務局：藤下)

事務局でございます。

議題(1) 地域公共交通計画(公共交通網形成計画)の進捗状況について、資料1に基づきましてご説明いたします。

1ページ目をご覧ください。

佐世保市における地域公共交通計画の目標到達状況となります。

網形成計画の4つの基本方針ごとに指標を設定し、目標値に向けて毎年進捗管理を行うこととしております。

まずは一番上の「離島を除く地域拠点が鉄道又は路線バスで結ばれている割合を維持する」になりますが、こちらは都市核・地域核・生活核を結ぶ路線としては、計画策定当時の状態を維持しておりますので、100%となっております。

次に、「通勤・通学における公共交通の利用率(分担率)を維持・増加させる」ですが、この数値は国勢調査の数字を根拠としておまして、この調査項目は、5年ごとに実施される国勢調査の2回に1回、つまり10年に一度調査されることになっております。

資料2は、令和2年度に実施された国勢調査の結果を掲載しておりますが、前回(平成22年)の調査実施時に比べ、今回は2.8%減少しており、令和6年度の目標値19.0%に対して3.3ポイント不足することとなっております。

この調査につきましては、10年ごとの指標であるため、この網形成計画期間内には達成はできないという見通しとなっております。

通勤・通学における公共交通の利用率減少の要因としては、自家用車の利用増加に加え、この令和2年度の国勢調査時点においては、コロナ禍の影響が大きかったことにより、公共交通の利用が大きく減少したと考えられます。

続きまして、上から3項目目の「交通不便地区対策の実施箇所数を増やす」につきましては、当初、日宇地区に定時定路線の乗合タクシーの2回目の社会実験を行い、運行を検討する予定としておりましたが、昨年の新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和4年度は社会実験を延期しております。

そのため、9ヶ所のままとなっております。

なお、令和5年度につきましては、本日9月4日からの3ヶ月間で社会実験を実施することとしております。

次の「複数の交通モード間の連携策を増やす」につきましては、令和4年度中は連携策の進展が見られなかったため、前年同様14件のままとなっております。

次に中段の「乗合バス路線における実車走行キロあたり利用者数を維持・増加させる」になりますが、この指標につきましては、運行効率を表す指標となっております。

令和4年度は1.24人であり、前年比0.15人の増となっております。

次の「乗合バス事業の収支率を改善する」ですが、令和4年度は77.2%となっており、昨年と比較して4.8ポイント増加しております。

次の「地域が連携して企画・実現した利用促進の取り組みの数を増やす」ですが、令和4年度も引き続き、新型コロナウイルス感染拡大の影響等により、取り組みを実施することができず、3件のままとなっております。

最後に下から2段目、「通勤・通学定期券・敬老福祉特別乗車証以外の利用者（来訪者含む）を維持・増加させる」になりますが、前年と同様439万人となり、その下段の利用者全体も1,175万人となり、4万人の減少となっております。

それでは、網形成計画の中身の進捗につきましてご説明いたします。資料の2ページ目をお開きください。

進捗が見られた項目につきましては、分かりにくいですが下線太字で表示しております。その部分について順にご説明して参ります。

まずは、資料の中ほど(1)の③のローマ数字の2つ目の項目になります。

交通不便地区対策の充実（住宅地等）でございます。

日宇地区の「定時定路線の乗合タクシー（すずかけ）」の2回目の社会実験を令和3年度に実施する予定でしたが、新型コロナウイルスの感染拡大により、令和3年度、4年度と2ヵ年続けて延期しております。

令和5年度につきましては、先ほど申し上げました通り9月4日～11月30日まで社会実験を予定しております、その結果により本格運行について判断する予定となっております。

続きまして (1) ③の 3 番目「交通不便地区対策の充実 (郊外)」です。

これは、昨年 7 月～9 月までの約 3 ヶ月間、中里皆瀬地区におきまして「区域運行型のデマンドタクシー」の社会実験を実施いたしました。が、利用者数が 6 名ということであったことから、現時点では、導入については困難であると判断をしております。

続きまして、同じく (1) ④の「乗継拠点として木宮町バス停を整理・移設する」でございます。

こちらにつきましては、令和 4 年度に乗継拠点となるバス停の整備を行うため、相浦地区の木宮町バス停上屋を新設しております。

続きまして、少し飛びますが 4 ページをお開きください。

上段 (4) ①のローマ数字 4 番目の項目、「バスロケーションシステムの導入検討」についてです。

令和 5 年 2 月 28 日から位置情報システムを利用したバスロケーションシステムである「西肥バスナビ」の運用が開始されております。

西肥バスとさせぼバスの両者において利用が可能であり、「お客様のバス待ちストレスが軽減される」と「利便性向上」が図られております。

また、同じく同日よりデジタルサイネージとして、「スマートバス停」を市内 6 ヶ所、合計 8 基を西肥バスが設置しておられ、バスの利用者に対して停留所の時刻や運行状況等の情報をより分かりやすくお伝えすることを可能としております。

続きまして、同じ 4 ページ資料上段②の 1 番目、「低床車両の導入促進」についてでございますが、6 月末時点で導入台数が、西肥バス、させぼバスと合わせて 178 台であり、市内乗り合いバスの約 74%の導入となっております。

現在、持続化実施計画の目標である 7 割の基準につきましては、これで達成ということになっております。

次に下から 2 段目の⑤の 3 番目、「健康・福祉施策等との連携」における、バスのベビーカーベルト設置についてでございますが、6 月末時点で 119 台設置ということになっております。

こちらも、西肥バス、させぼバス両方の合計となっております。

最後に、一番下の⑥、「外国人来訪者等への対応」における運賃表示器案内の多言語化対応についてでございますが、こちらも市内バス 237 台とMRさんの 23 両への対応が完了しております。

事務局からの説明は以上となります。

(宮島会長)

はい。ありがとうございました。

ただいまの件につきまして、ご意見・ご質問はございませんか。

○(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

4 ページのバスロケーションシステム導入検討の件ですが、ダウンロード数が1万9,500件となっておりますが、目標件数の数値的な現在の感想というか、現状を教えてくださいなればと思います。

(西肥自動車：山口委員)

特に目標数値等は設定しておりませんでした。

ダウンロード件数については、先般の台風が発生しまして、その時点では少し伸び悩んでいましたが、公共交通機関が非常に乱れた時期があって、そのときに数千件のダウンロードがあってかなり伸びたという状況です。

今後は少しずつ伸びていくかなと思っていますが、頻度が多く利用される方については、ダウンロードはほとんどしていただいたのかなという風なことで考えています。

あとは、高齢者の方がスマホの操作などには慣れておられないので、その数字をいかに伸ばすか、啓蒙していくかというのが必要になってくると思いますので、宣伝といえますか、情宣をしていきたいと思っています。

以上です。

(宮島会長)

よろしいでしょうか。他にございませんか。

《質問等なし》

ないようでございますので、次の議題に移ります。

(2) 佐世保市地域公共交通持続化実施計画の効果検証の結果について  
事務局から説明をお願いいたします。

(事務局：藤下)

議題(2) 佐世保市地域公共交通持続化実施計画の効果検証の結果について、「資料2」に沿って説明させていただきます。

まず1ページ目の左側、輸送人員の推移をご覧ください。

過去5年間のICカードの輸送人員数、実車走行キロ数、延べ実働車両数等について記載

をしております。

バス運行体制一体化後のすぐに当たります令和元年～令和2年にかけては、コロナ禍により輸送人員が大きく落ち込んでおります。

令和3年度と令和4年度について比較したところ、令和4年度につきましては、持続化実施計画策定前の令和3年度時点と比べ、実車走行キロ・延べ実働車両数がともに約12%減少したものの、輸送人員につきましては0.2%の減少にとどまっております。

これは運転士不足等への対応として、この持続化実施計画に基づく運行系統の見直しや、乗り継ぎダイヤ、等間隔ダイヤ等の設定を行ったことによるものであると考えられます。

結果として、1台当たりの乗車率が高まることとなり、運行効率につきましては向上が見られております。

続きまして右のページをご覧ください。

今回、持続化実施計画の効果検証として、市内の主要3路線の計画策定前後の利用者数の比較を行っております。

調査区間等につきましては記載の通り、北部方面、南部方面、相浦方面と主な路線を調査いたしまして、季節的な人の移動の影響が少ない11月時点における、令和3年度と令和4年度の利用者数を調査しております。

続きまして、2ページ目をご覧ください。

調査の結果といたしまして、全体的には令和4年度においても、利用者数自体はコロナ禍前の利用者数からは十分回復していないものの、1便当たりの運行効率は上昇しているといった調査結果となっております。

特に、コロナ前からの回復を見たところ、平日と比較して土曜日や日曜・祝日につきましては、コロナ前の利用者数にはまだ回復できていないという状況でございますので、利用促進等については、引き続き取り組む必要があると考えられます。

続きまして主要路線ごとの分析につきましては、表記している通り、①北部方面、②相浦方面におきましては運行の効率化が図られておりますが、③南部方面につきましては、一部区間での利用者数の落ち込みが報告されており、今後の課題としては、そこに記載がある通り沿線人口の推移、買い物のためのバス利用客の動向、並行する他路線の利用状況等を調査するなどの利用者数減少についての分析が引き続き必要になってこようかと考えております。

以上、佐世保市地域公共交通持続化実施計画の効果検証の結果についての説明を終了いたします。

**(宮島会長)**

ありがとうございました。ご意見・ご質問等ございませんか。

《質問等なし》

ないようですので次の議題に参ります。

(3) 令和4年度路線バスによる速達運行社会実験の結果について事務局から説明をお願いいたします。

(事務局：藤下)

はい。事務局です。

議題3「令和4年度路線バスによる速達運行社会実験の結果について」ご説明いたします。資料3をお願いいたします。

1 ページ目には、運行内容及び輸送実績を記載しております。

社会実験期間（R4.11月～R5.3月までの5ヶ月間）の輸送人員につきましては、トータルで6,951人、運賃収入は148万1,660円でした。

2 ページ目をお願いいたします。

ここでは①の平日・土日祝における利用状況、及び、②の運行時間帯別の利用状況についてお示ししております。

平日・土日祝における利用につきましては、1日当たりの乗車人数を見ると、平日よりも土日祝の方が利用が多い結果となりました。

②番の運行時間帯別の利用状況につきましては、運行時間帯としては5便ございますが、相浦駐屯地発10時31分の第2便の利用が多い結果となっております。

また、利用状況について分析を行ったところ、2ページ目の下段に記載の通り、相浦駐屯地から佐世保駅前、佐世保前から相浦駐屯地といった地域核と都市核を結ぶ利用につきましては一定数の利用が見られましたが、佐世保前から西九州道を経由して相浦駐屯地へ移動する区間につきましては、利用が少ない結果となりました。

参考までに、3ページ、4ページにバス停間の乗降データを記載しておりますので、後程ご確認をお願いいたします。

乗ったバス停が左側で、降りたバス停が右側となっております。交差するところが乗車して降車した人数になります。

5 ページ目をお開きください。

今回の速達運行社会実験の収支の実績から、路線を維持するために必要な利用人数について試算を行っております。

左に表があります通り、5ヶ月間の社会実験における運行経費703万60円に対して、運賃収入額が先ほどの148万1,660円でございます。

運行につきましては、554万8,400円の不足が生じる結果となっております。



右に記載をしておりますが、今回の社会実験のために運転士を確保して新たに運行した場合、運行条件下においては、欠損補填に必要な 1 日当たりの利用人数を試算してみますと、この路線を維持するには、1 便当たりあと 35 人の乗車が必要となるという数字が出ております。

これは理論値でございます、常に 35 人満席に埋め切れるかということにつきましては、あくまで理論の数字でございます。

この理論値については、先ほどの通り常に満席にしないと利益が生じませんので、実際の本格導入にあたっては、経費等の精査が必要になるかと思われま。

6 ページをお開きください。

ここでは、利用者の方から寄せられた意見につきまして、参考までに記載をさせていただいております。

利用者からは、相浦の陸上自衛隊の水陸機動団の方や県立大学の学生さん、地区自治協さんにご説明等に行った時にいただいているものでございます。

寄せられた意見につきましては、右側に今後の課題と捉えて記載させていただいております。

運行時間帯等について、どうしても運転士不足の影響から今回の時間設定になったところもございまして、その辺りの運行時間帯の検討であったり、ある程度の需要が見込めるところに対して、どういう状況であるかというところを引き続き把握していく必要がございます。

あと、今回の社会実験での車両は前乗り型の高速バス仕様を使用していましたが、高齢者に配慮したノンステップバス等での運行の検討も必要ではないかということで、記載させていただいております。

それでは 7 ページをお開きください。

最後に、今回の速達運行社会実験の検証結果としてまとめております。

検証結果としては、一つ目に、地域核と都市核を結ぶ速達運行につきましては、一定数の需要があることを確認できております。

二つ目に、速達運行における経由地別の利用者数を比較すると、SSK バイパス経由の利用者が比較的多く、その原因の一つとしては、既存ダイヤの補完的役割を果たしていたのではないかと思われま。

今回の運行条件下での路線運行については、収支的には厳しい状況であるため、路線維持のためには赤字補填が必要になってくることが挙げられます。

これらの検証結果や利用者からの意見を踏まえ、本市路線バス運行における速達運行の実施の可能性につきまして、引き続きバス事業者とともに検討を行っていきたいと考えております。

以上、令和 4 年度路線バスによる速達運行社会実験の結果についての説明を終わります。

(宮島会長)

はい。ありがとうございます。

それでは、ただいまの件につきまして、何かご質問・ご意見等ございませんか。

**○（子育て支援団体ママパパ：吉田委員）**

事務局にお聞きします。

相浦地区を選んだ理由ですが、あまりにも利用者が少ないし、大学においては周知されていなかったというのがあります。

自衛隊さん、県立大学さん、SSKの方、どこのニーズが一番高いと思って、この相浦地区—佐世保間を選ばれたのか。

以前も聞いたかもしれませんが、おさらいでもう一度教えていただいてもいいでしょうか。

**（事務局：吉永）**

この実験は、相浦の自衛隊駐屯地からのご要望として挙がってきたものでございます。

周知に関しましては、市のホームページをはじめ、色んなマスメディアによる広報、それから地域内での周知というのはしたんですが、今ご意見にございましたような、大学等への個別的な周知は行っておりませんので、そういったところでの周知不足というのは我々も感じているところです。

**（子育て支援団体ママパパ：吉田委員）**

自衛隊の方からの要望がメインだということですが、この資料を見られて自衛隊の方の反応はどうだったんですか。

**（事務局：吉永）**

隊員のご利用は、少なかったかと思えます。

しかしながら、隊員のご家族の方の利用が若干見られているのではないかと考えています。

**（子育て支援団体ママパパ：吉田委員）**

それは、自衛隊さんからの意見ということでよろしいですか。

今は事務局の感想に聞こえたんですが、この結果を見せて自衛隊の方は何と言われているんですか。

**（事務局：吉永）**

もともと、夕方以降の夜間に近い運行というのが、ご要望としては一番多くございました。

しかしながら、バス事業者との協議の中で、どうしても朝と夕方の時間帯というのは、今の運転士不足の中で、この社会実験に新たに人を投入するのが厳しい状況でございました。

そういうことで、この資料3の2ページにあるような結果を見ると、運行時間帯では10時31分発の、しかも、西九州自動車道という広域核ではなくて、SSKバイパスのルートの利用が多かった。

この時間帯を考えても、どうしても昼間に働かされている隊員さんたちのニーズとは合っていないということでございます。

ただ我々は、隊員さんたちのニーズだけを図るものではなくて、地域間移動における時間を短縮した速達輸送の効果というのを見たいというのが、この社会実験のねらいでもございました。

一つは相浦自衛隊の隊員の中でも、まだまだニーズがありまして、時間帯のニーズは今回の実験ではあっておりませんが、今後運転士不足が深刻化される中で、例えば、先ほど説明がありましたようなSSKバイパス、既存の路線を補完するものとしてのニーズが高かったのではないかと考えられます。

今後、路線バスの減便等を考えていく場合は、その運転士の時間数が足りないので、運行する時間が足りない。

そういったときに、こういう急行運行的な速達運行が可能となれば、1運行に対する所要時間の短縮が図れないかという視点で、この結果を次のダイヤの中でも生かせないかなと思っています。

先ほどありましたが、今後、西九州自動車道が次の計画期間中に4車線になった時に、今回は佐々町とも一緒に計画を作っていくわけですが、佐々地区、或いは江迎地域からの速達運行の可能性についても探っていきたいと思っています。

#### (子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

市民から考えると、費用対効果に合わないのではないかと客観的に思ってしまうのが残念だったと思います。

県立大学講師の永井先生にお聞きします。

せっかくこの相浦地区のことをやったのにもかかわらず、なぜ大学があまり関わっていなかったのか。

もうバスに対してのニーズがないと捉えられるように思ってしまうんですが、現状はどうか教えていただければと思います。

#### (長崎県立大学：永井委員)

長崎県立大学の永井でございます。

私自身も実は、大学から公式にこのバスが運行されているのを聞いたわけではなく、たまたま佐世保駅前のバス停にこのバスが来たのを見て、こういうことをやってるんだと知ったのが正直な感想であります。

なので、資料にも書いてありますように、大学として正式なアナウンスはなかったというのが大前提になりますが、その上で、ご質問いただいたニーズがあるかどうかということに関しては、大学は今年の4月からは原則として対面で授業をしております。

バスや鉄道を利用しない近隣の学生を除いては通学をしておりますので、バスを含めた公共交通を利用するというニーズはあるかと思います。

ただ、今事務局からもご説明いただいた通り、大学の授業開始の時間に合わなかったり、

或いは、そもそもこのバスの存在を知らないということも利用に繋がらなかったという風に思います。

また個人的な感想ではありますが、速達運行と言っている割に結構なバス停に止まるので、通常の路線バスとの差異があまりはっきりしないということが正直なところかなと。

そう意味で、佐世保駅周辺に住んでいる学生も当然おりますので、ぎりぎりまで家にいて授業に間に合うように通学したいという学生もいると思います。

そういう学生にとって見れば、速達というぐらいなので、もう5分ぐらいの短縮をしていただくと、より利用に繋がるのではないかなという風には思います。

以上です。

#### ○（長崎県交通運輸産業労働組合協議会：野原委員）

これは元々、水陸機動団が来るということで、前市長の肝いりでやろうということから始まっていると私は聞いております。

いっぱい乗るのかというのではなく、相浦地区もしくは他の地区も含めて高速道路を使った、こういう社会実験も含めて将来のことを考えてやってみようかというの聞いております。

色々な意味合いを考えて社会実験運行を行ったと思いますが、ダイヤの作り方も含めて人手不足の中で1人の人間しか与えられず、2~3人をするということが出来なかったから、こういう不便なダイヤができたとは私は思っております。

その時に、ダイヤの部分も私は印鑑を押しました。

ただ、社会実験という名前でやっておりますので、今、大学とか地域とか色々なことを言われますが、とにかく高速道路を一番のメインで1回やってみよう。

やり始めてから、議員や色んなところに話し掛けて、こういうダイヤができておりますので利用してくださいよ、ということも大分言われたと思います。

あくまでもこれは社会実験であって、短期間に終わる予定が少し長引いたかなという風には聞いております。

以上です。

#### （宮島会長）

ご意見ありがとうございます。

他にございませんか。

《意見等なし》

ないようでしたら、次の議題へ参ります。

（４）次期地域公共交通計画の策定に係る調査委託事業者の決定について事務局から説明をお願いします。

**(事務局：藤下)**

はい。事務局でございます。

この議題4につきましては、次期地域公共交通計画の策定のための調査委託に関しまして、本年7月に調査委託事業者として決定いたしました株式会社日本総合研究所様からご説明をお願いしたいと思います。

日本総合研究所様、お願いいたします。

**(日本総合研究所)**

改めてよろしく願いいたします。

日本総合研究所でございます。

座ってご説明させていただければと思います。

資料4の表紙をおめくりいただきまして、表裏の1枚ものが付いているかと思います。

前後して申し訳ございませんが、裏の方から説明させていただければと思います。

今回、本業務の背景と目的ということで、人口の減少、コロナ禍の影響等で公共交通の利用者がかなり減っているというところや、いわゆる運転士不足の慢性化というところで、この公共交通事業環境というのがかなり変わってきているということでございます。

これは、全国的な話でもあるんですが、おそらく各交通事業者様だけの取り組みだけでは、この公共交通を長期的に維持し続けるということが厳しいような状況にもなりつつあるのかなというところでございます。

そういったことを踏まえて、色んな手段、交通モードを地域の関係者の方々との連携協働を通じて、利便性・持続可能性、そして色んな生産性、効率性といったものを高めるような形で、地域公共交通のネットワークを改めて再構築を目指していく必要があるのかなというところでございまして、そのための少し長めの交通計画を策定するという業務と認識しております。

業務実施内容というところで、下に①から⑩まで非常に多岐にわたっておりまして、これは今年度内に調査・検討をさせていただくということでございます。

簡単にご紹介だけさせていただきますと、一つ目の交通ネットワーク体系の検討、これが一番の全体像というところなんですけど、ここに関しましては、交通事業者様からICカードのデータ等もいただいて、現状の利用実態やサービス水準の検討、あと、色々と比較する中で、少し不効率な運行区間が抽出できないか、或いは将来需要推計のようなこともやりながら、少し大きな課題に対して、公共交通ネットワークの体系自体をこういう風に見直していったらいいのではないかと、そういったところの検討・ご提案をさせていただこうかなというところでございます。

2点目が、交通資産の取り扱いというところでございまして、佐世保駅前、矢峰、黒髪等の、元々操車場等の土地、建物をもう少し生かせないかというところで、不動産デベロッパさんのヒアリングなども踏まえつつ、当然①のネットワークのこの再編等とも関わってくるんですが、営業所とか車両基地の配置等も含めた検討・ご提案をさせていただく予定にしております。

3 点目が、交通不便地区対策の検討ということで、これにつきましては、既存の取り組みを評価しつつ、おそらくこれから潜在的に不便地区になっていくようなエリア抽出なども踏まえて検討して参りたいと思っております。

国の施策の有効活用等も、ぜひ考えて参りたいというところでございます。

4 点目が、新たな交通モードの検討ということで、最近ではパーソナルモビリティ的なものや電動モビリティ的なものだとか、色んなサービスが広く世の中に出回りつつあるというところもありまして、そういったものを佐世保・佐々町のあるエリア等で導入できないか、そのようなところを実際の事業者様のヒアリングなどを通じて、検討・提案していきたいというところでございます。

5 点目が、各種交通モード間の連携というところで、これもすでにいくつか取り組みをされているところではございますが、他地域での事例等も踏まえて、本エリアの中で何か適用できそうなものをピックアップで導入の可能性というのを検討して参りたいというところでございます。

6 点目が、共創による異業種事業間連携の可能性ということで、いわゆるこれまでの交通事業者以外の商業や病院など、ある程度そういった交通需要が発生し、何らかのサービスや取り組みをされていらっしゃる、或いはその可能性のあるところとの連携策を少し検討して参りたいというところです。

加えて、国の実証プロジェクト等、何か応募等ができる可能性についても探って参りたいと思っております。

7 点目が、公共交通機関の利用促進及び需要創造策というところで、これも既存の色々なサービスがございますが、なるべく多くの方に利用いただけるような施策、いわゆる実態把握の分析をベースに具体的な利用促進策、その他のシナリオのようなものを考えて参りたいというところです。

8 点目は、少し切り口が違いますが、最終的に以上のような検討を踏まえて計画素案という形でまとめて参りたいとは思いますが、その計画体系とか達成状況の把握、評価、分析というやり方や実験も、色んなところを参考にしながら次期の計画に反映して参りたいというところでございます。

9 点目は、協議会・幹事会の運営支援、交通事業者等との連携ということで、今回の協議会、或いは幹事会等のご支援をさせていただくというところと、適宜交通事業者さんと打ち合わせや情報交流をしながら進めて参りたいというところでございます。

10 点目は、追加提案ということで考えてるところなんですけど、交通、バス、鉄道とも、西肥バス或いは松浦鉄道についても、この市内、町内で完結してないというところもあって、少し中長期的な需要の動向やあり方を考える際には、やや広めに市外・町外もデータを取って分析や将来予測が必要であると思っておりますので、少し広域的な観点で分析をして参りたいと思っております。

一つページをお戻りいただきまして、今説明させていただいた各業務項目と、2024 年 3 月を目途にこの業務を進めて参りたいと思っておりますので、そのスケジュールやフローを整理させていただいております。

各業務とも、まずベースの調査、事例調査やデータ分析を行い、このスケジュールですと、11月ぐらいに一旦この市町エリア全体の問題点、課題整理をきっちりした上で、場合によっては優先順位等も考えた上で、望ましいネットワークのあり方や各施策の方向性みたいなものを導き出すような、大きくはそういう風なフローを考えております。

最終的には、それを計画素案に反映していくという流れで検討しているところでございます。

こういうやり方でございますので、特に交通事業者様から色々とデータをいただいたり、この問題点・課題の整理のあたりで、今後の方策の検討を少し密に情報共有、議論をさせていただきながら進めさせていただければと考えるところでございます。

最終的に、年度末のこの協議会の場で素案がご提示できるように進めて参りたいと思いますので、皆様方どうぞご協力をよろしくお願いいたします。

以上でございます。

#### (宮島会長)

はい。ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明についてご意見・ご質問等ございませんか。

#### ○ (国土交通省九州運輸局交通政策部：鈴木委員)

質問ではございませんが、2点ほどコメントをさせていただきます。

まず1点目ですが、現行の地域公共交通網形成計画を策定したのが平成27年で、そこから少し期間が空いているということで、その間に社会情勢、或いは佐世保市さんと佐々町の地域を取り巻く公共交通事業者の課題、或いは地域課題も大きく変わってきてるのかなと思っています。

その観点から、今後、次期策定計画の内容にそういった最新の社会情勢や地域の課題、現状そういったものに即した計画を策定する上で、こちらの調査業務は非常に重要になってくるのかなと思っています。

ぜひ、今後の計画の策定に向けて、そういった課題などをしっかり洗い出すというところを、ぜひ行っていただければと思っています。

2点目ですが、計画の素案が出来上がった段階で次回の協議会が開催されるということになりますので、このタイミングで少しコメントをさせていただければと思います。

先ほど申し上げたように、現行の公共交通網形成計画が策定したのが平成27年で、そのあと国の公共交通計画の策定に関する制度を規定している地域交通法も令和2年に改正しております。それに伴って計画の規定事項、或いは来年度から現在のフィーダー運行等に関する補助についても、その計画の策定しているということが要件となっていますので、そういった事情もあって、計画に盛り込むべき事項というものが、当時と変わっているかなと思います。

そういった状況も踏まえながら、計画の素案や、そういったものを策定していただければという風に思います。

以上です。

(宮島会長)

貴重なコメントをいただき、ありがとうございます。  
他にございませんか。

○(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：野原委員)

言葉ではいい言葉がいっぱい並んでおります。

私も他の自治体の協議会に7ヶ所ほど入っていますが、どこの協議会に行っても似たような部分が並んでおります。

ただ、この計画の一番最初に、運転士不足慢性化と書いてありますが、誰が運転するのかなと(考えていただきたい)。

この先、3年後、5年後に運転する分、ダイヤにしても走る分がどうなるのかなと。

専門家の中では、5年経って悪かったら3分の1は減るのではないかと。

10年後に今のダイヤの半分、運転手も半分ぐらいになるというのが、バス会社や労働組合も含めて色んな人が言っている言葉です。

それをどこまで3分の2とかにしていけるのか。

いろいろな計画を作成をするときに、人手不足の部分も考慮した計画作成をしていかないことには、それは、もう企業の努力だけでは、今のところは無理です。

どうか、現場で働く人たちのことも考えて計画作成をしてもらいたいと思っております。  
以上です。

(宮島会長)

貴重なご意見ありがとうございます。  
他にございませんか。

《質問等なし》

ないようですので、次の議題へ参ります。

議題5、令和4年度市内路線バスモニター活動報告について  
事務局から説明をお願いします。

(事務局：藤下)

はい。事務局でございます。

議題5の令和4年度市内路線バスモニター活動報告についてご説明いたします。

資料5の1ページ目をお開きください。

令和4年度に実施いたしました、バスモニター報告書をまとめたものとなります。

令和4年度につきましては、令和4年6月1日～令和5年3月末までの10ヶ月間、公募



により選定いたしました9名のモニターにより事業を実施いたしております。

モニターからの報告内容としては、乗務部門（運転士）と非乗務部門（定期券の窓口や事務員）ごとに資料最後の5ページに参考として記載しております。

17個の評価項目がございまして、これにつきまして、それぞれモニターから評価をいただき、意見等があればそれを記入していただいております。

1ページ目にお戻りください。

令和4年度のモニター報告につきましては、乗務部門が141件、非乗務部門14件の合計155件の提出がなされております。

運転技術、接客マナー等に関しては8割程度が良い報告でしたが、残りの2割につきましては急発進、急ブレーキや肉声案内が不明瞭、車内対応が無愛想だったなどの指摘がございました。

5ページに記載しております17評価項目のうち、ドア開閉操作、窓口における言葉遣い、名札、身だしなみ、親切丁寧な対応の4項目につきましては、比較的高い評価になっておりまして、積み増しの車内案内の1項目につきましては、低い評価でございました。

指摘につきましては、その都度バス事業者におかれまして接客接遇や安全運転の指導に反映させ、改善に努められているとのことですので。

再度、1ページをお開きください。

バスモニターからの主な意見につきましては、1ページ目の下段の方に記載をしておりますので、ご確認をお願いいたします。

2ページ目をお願いいたします。

2ページ目につきましては、西肥バスとさせぼバスの両者を合算した4年度としてのモニター評価の割合をお示ししております。

さらに乗務員と事務員の部門別であったり、先ほどの運転操作であったり接客マナーであったりという項目別内訳を示しております。

令和4年度の乗務員に対するモニター評価のうち、運転操作につきましては約9割が良い評価であったものの、乗務員の接客マナーにつきましては、車内肉声案内等についてのご指摘がございましたこともあって約7割にとどまっております。

事務員さんにつきましては、窓口接客における言葉遣いや親切丁寧な対応等により、9割が良い評価となっております。

続きまして3ページをお開きください。

令和4年度のモニター評価を事業者別に示したものです。

させぼバスと西肥バスの比較をさせていただいております。

モニター評価を比較した結果、運転操作につきましては、西肥バスがさせぼバスに比べ良い評価が10ポイント上回っております。

接客マナーにつきましても、西肥バスはさせぼバスに比べ評価が18ポイント上回っておりまして、合計として西肥バスがさせぼバスに比べ14ポイント評価が上回っているという結果になってございます。

4ページ・5ページにつきましては、両者合算の数字になりますが前年度との比較と、参考

資料として先ほどの5ページには評価項目と集計実績をお示ししておりますので、後程ご確認をお願いいたします。

以上、令和4年度の市内路線バスモニター活動報告についての説明を終わります。

**(宮島会長)**

はい。ありがとうございました。

ただいまの説明について、ご意見ご質問等ございませんか。

**○(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)**

この結果を見てフィードバックをもちろんされていると思いますが、させぼバスさん、西肥バスさんがこれを見られての感想、そして行動目標などを会社として作られているかと思うので、それを少し詳しく教えていただければと思います。

**(西肥自動車：山口委員)**

西肥自動車の山口でございます。

今回、両者ということでデータが出ていますが、当社としましては、させぼバスさんにも運行委託をしておりますので、今回のモニター評価以外にも、直接当社に寄せられたご意見、苦情、お褒めの言葉等は両者で共有する必要があると考えています。

本年度2回、両者の社長も入ったところでデータを分析して発生した事故、それからご意見、苦情等について、両者で協議して共通の課題ということで接遇向上、それから事故防止のための方策というのを両者で協議して、それを作業レベルで実施をするというようなことで、共通の課題を作って両者でそれを解決していこうというような話し合いをやっているという状況でございます。

特に車内案内等につきましては、車内事故等に通じる非常に重要な事項ですので、発車しますとか、止まりますとか、停車をしてお立ちくださいといったことを、きちんとお伝えするというのを両者の課題としてやっていこうというようなことで、データを見ながら、それが改善されてるかどうかというところを両者共通の課題としてやっていこうということで、共通の会議を持って取り組んでるというような状況です。

当社からは以上です。

**(させぼバス：松永委員)**

させぼバスの松永でございます。

私も6月に就任しましてから、こういった事故、苦情等につきましても報告を受けて、内容については把握しているところです。

今山口社長が言われましたように、これは、それぞれのバス会社がどうこうということではなくて、同じバスを運行している中で共通認識を持ってやっていこうということで、先ほどお話しされたように意見交換をやっていきます。

私も社長に就任しましてから、乗務員、事務員も含めて、社長講話ということで、3営業

所をすべて回りまして、こういった状況も含めて報告し、また今後に向けて注意喚起をやるということで周知をさせていただいています。

また、乗務員だけに任せるのではなく、経営者側も一体となった取り組みをやろうということで、今現在色々な情報を提供して、事故防止につなげたり、車内での色々な案内についても積極的にやるようにということで、出入り口に看板等を設置したり、また点呼等での情報共有をするということで取り組みをさせていただいております。

今後も両者の共通認識でやっていこうということで、意見交換をさせていただき改善をしていきたいという風に思っております。

以上でございます。

**(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)**

今、させばスの新しい社長のご意見を聞かせていただいて、私は会議でずっとそれを伝えていたので、素晴らしいと思いました。

来年度のモニターの評価がぐんと変わるのではないかと感じて心強く感じました。ありがとうございました。

今後とも頑張ってくださいと思います。

**○ (老人クラブ連合会：中村委員)**

老人クラブの中村です。

今年は、バスの車内で老人の事故は起こっていますか。

**(西肥自動車：山口委員)**

重大事故に繋がるものはあっておりませんが、やはり転倒とか、バスが停まる前に立たれる事案がございます。

**(老人クラブ連合会：中村委員)**

老人はあせって、すぐに立とうとする。

**(西肥自動車：山口委員)**

運転士にバスが停まってから立ってくださいというご案内をするが、なかなか口頭では案内ができなかったりするので、つまずいて病院に行かれるとか、あとは、ドア挟みといって、降りられる前に挟んでしまって病院に行くとか、そのような事故は月に何件か発生しています。

口を酸っぱくして、口頭での案内をするようにしております。

テープでは流れるんですが、肉声で案内しないとやはり心に響かないというのがあって、するようにはしてるんですが、なかなか行き届かないところがあって、結構な頻度でそのような事故は起こっております。

**(老人クラブ連合会：中村委員)**

ありがとうございました。

私たちも回答いただいた点について注意するように、他の老人に言います。

今後ともよろしく願います。

**(宮島会長)**

他にございませんか。

**○(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：野原委員)**

苦情や事故、お褒めも含めてなくなるのが本当は理想ですが、なくなることはないだろうと思う。

ただ、ゼロに近いような指導をしていかないといけない。

一体化する前から6年ぐらい、教育を西肥バスとさせぼバスの別々ではなく一つの考え方でできないかということはずっと言ってきました。

今現在、させぼバスのバスが西肥自動車と書いてあり、苦情については、西肥バスへ問い合わせがあります。

させぼバスだと分かってる人は、させぼバスに電話をかけると思うが、分かってない人たちは西肥バスに電話をかけます。

多くの電話がかかってきているというのも聞いております。

ただ、電話がかかってきた時に、それを教育して完全に直らなくても直すという努力を目に見える形でやっているのか。

今山口社長がいらっしゃる中で申し訳ありませんが、私たち労働組合として、会社よりも早いうちから教育をしてくださいということで、もう10何年も前からずっと言ってきました。

教育なくして会社の発展はないという私の考えがあります。

分からない人には分かるように説明する。

失敗した人には、なるべく失敗をしないような教育をやっていく。

教育は何回も何回もやっていかないといけない。

今現在、西肥バスの運転手からも、お客さんから色々と言われることがたまにあると聞きます。

よく聞いたら、うちのバスやうちの路線ではありませんというのもたまにあります。

これは、一緒に教育をして一緒のことをずっと教えていくようにしないことには、別々で教育をしてもなかなか直りません。

会社のトップ、それから市が関与して指導していかないことには絶対に一つの教育はできないと思っております。

労働組合の関係もあるかもしれませんが、そんなことを言っていたらもう会社はなくなってしまいます。

それを乗り越えて、(統一的な)教育ということをやってもらいたいと思っております。

以上です。

**(宮島会長)**

はい。ご意見ありがとうございます。  
他にございませんか。

**○ (佐々町町内会長会連合会：水田委員)**

佐々町から来ておりますが、今年度からこの地域公共交通活性化協議会に参加させていただいて、今回 2 回目で、どういう内容かはっきりとしたところが分かってなかったんですが、この令和 4 年度の先ほどの自衛隊のモニター（速達運行社会実験）というのは、また今年度もやるという計画はあるのでしょうか。

**(事務局：吉永)**

はい。事務局です。  
昨年度実施しました速達運行の社会実験は、今年度、来年度は今のところ予定はございません。  
先ほど申し上げたように、今回実験して得られたデータを分析して、次の計画の中に活かしていきたいとは思っております。

**(佐々町町内会長会連合会：水田委員)**

これを行った月が 11 月～3 月となっています。  
もしできれば、8 月の夏休みの時期も含めて実施していただいて、グラウンドを使用する甲子園の予選というのがあって、長崎地方とかから応援団が来ると思う。  
それを取り込む感じで、このコースを佐々駅まで延ばしてもらって、西九州道路を使うルート。  
大学前から木宮町の方に行くのではなくて、裏の真申を回ってバスセンターを通ったルートを作っていただければ、佐々町民も鹿子前のパールシーとかに行くときに利用はできると思います。  
その路線が不便で、佐々町からパールシーの方に行くのが、今のところ利便性が悪い。  
九州文化学園とか実業高校の保護者とかも、そのルートで利用可能になってくるのではないかと。  
もしできれば、来年度かに夏前後を含めての何ヶ月かやっていただけないか。いかがでしょうか。

**(事務局：吉永)**

今回ご報告しました社会実験については、佐世保市の事業として実施をしております。  
令和 7 年度からの次の計画につきましては、佐々町さんと一緒に広域での計画を作りたいと思っています。

今回の計画素案をもとに、来年度は実施計画を作って参りたいと思っています。

今後、実施計画を作っていく中で、そういう社会実験が必要になってきた場合には、おそらく実験等についても補助事業の対象になってこようかと思っていますので、国の支援等もいただきながら、実験した結果でなければ落とし込めないような事例がある場合には、そういう必要性も含めて検討して参りたいと思っています。

しかし、現時点ではまだそういった状況が見えていないので、今のところは、先ほど申し上げたように予定はないんですが、次の中で必要性が出てきた場合には検討して参りたいと思っています。

**(佐々町町内会長会連合会：水田委員)**

よろしくをお願いします。

**(宮島会長)**

他にございませんか。

《質問等なし》

ないようですので、次の議題へ参ります。

《4. その他》

「その他」のところで、事務局から何かございますか。

**(事務局：杉本)**

事務局からは特にございません。

**(宮島会長)**

その他、委員の皆様からご意見やご質問等はございませんか。

○ **(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：野原委員)**

何回もすみません。

佐世保市にお聞きしたいのですが、今、運転手不足でダイヤカットなど、その他色んなことでやっております。

ただ、自社の中だけで運転手を確保するというのが大変厳しくなっております。

その中で、佐世保市として何らかの関与、もしくは支援をする用意があるのか。

今現在と、それから将来のことも含めて聞かせてもらえればと思っております。

**(事務局：吉永)**

はい。事務局です。

運転士の確保策につきましては、これまでも市のパブリシティーを利用して、バス事業者の広報についても、市の広報の中で啓発をしたり、或いは今両事業者の方で、大型二種の資格を取る運転士の養成制度というのがありますが、事業者もその取得費用の一部を負担されていらっしゃると思います。

これに対して佐世保市も、補助金等を出しながら支援をすとか、或いは、直接自衛隊のOBの方の再就職先としての斡旋とか、私たちも直接、海自、陸自両方に参りましてお願いをするような取り組みを行っております。

そういうこれまでもやっている取り組みにつきましては、引き続きやっていきたいと思いますが、一方で、先ほどもご意見の中にあつたかと思いますが、事業者の処遇改善のための経営、要は運転士の処遇、給与等を少し上げてやらなければ、なかなか集まらないのではないかなというような部分に関してなんですが、一体化後、旧佐世保市交通局が所有していた交通資産、させぼバスの方では庁舎であったり、或いは、西肥バスの方にも車庫営業所等の資産等について貸し付けしておりますが、現時点ではその一体化前の経営レベルまでに来るまでは減免という形で、無償での対応を行っております。

それ以外にも、利用者増の取り組みとして、毎年、公共交通ふれあいフェスタを、以前は市が主催でやっておりました。

今は事業者主催の中で行っておられますが、この3年間はコロナ禍によって実施ができなかったんですが、今後も引き続きそういう利用促進、或いは事業者の活動PR等に対しましても協力はしていきたいと思っています。

今後、運転士確保のため、すぐすぐ何かをやって沢山確保できるというような具体策がないんですが、今後もそれぞれの事業者さんの確保取り組みについては、市も一緒になって考えていき、支援もしていきたいと思っています。

#### (宮島会長)

野原委員、よろしいでしょうか。

#### (長崎県交通運輸産業労働組合協議会：野原委員)

まだ言いたいことはいっぱいありますが、時間の都合もありますので、このぐらいで止めておきます。

#### ○(西肥自動車：山口委員)

西肥自動車の山口でございます。

先ほどから再三にわたって運転士不足というお話が出てきておりますので、この場をお借りして、当社の運転士の採用状況について皆さんにお伝えをしたいと思います。

従来から、先ほど出ていました施策として、運転士の養成制度ということで免許取得の金額を貸し付けるとか、一定期間勤務された方にはその分を免除すとか、支度金制度とかそういうことをやっておりましたが、今年度から採用の専担部署を新設して専担者を任命しております。

具体的には、自衛隊の退職者等に向けて、それから、大型二種免許取得状況の簡易に伴って、免許を取ってから1年目で二種免許が取れるようになりましたので、高校生の採用を促進するため、自衛隊や高校の就職担当者との接触を密にする。

それから、WEBで遠隔地の方の雇用を促進するために面接をしたり、当社で過去に辞めた運転士の掘り起こし、再雇用のためのカムバック制度を申請するなどの活動を今行っているところです。

この結果、今年に入って4月～8月までの新規採用者が6名となりました。

残念ながら、退職者も同数いるという状況で、内容を見ますと、同業他社に就職する人間は1人だったんですが、運送事業者になる人間が多いというような状況でございます。

今後、確定している入社予定者が5名おります。

定年により予測される退職者もやはり4～5名程度おりますので、現状では、今年度はプラスマイナスゼロという状況ですが、今後は専担者も作りしましたので、積極的に採用活動を続けたいと思います。

先ほど企業努力の話もありましたが、こういう風に新規採用の努力をしておりますが、全国的な傾向として、若者が運転免許そのものを取らないという状況もありますし、大型二種免許を持っている人そのものが非常に減少しております。

中長期の予測としては、当社、それから、させぼバスさんも運転士は少しずつ減ってくるという風に見た方が正当な対応ができるのかなと考えています。

加えて、来年度から運転士の労働時間等の改善のための基準告示というのが改正されて、拘束時間の短縮、1日の休息時間を延ばす対応が必要となっております。

これまでも当社としては、来年度の改正に向けて、時間外労働の短縮や勤務間の休息時間を延ばす等の施策を実施してきましたが、来年度に向けて拘束時間の短縮を実施する必要があります。

これまでは、人員の不足分を組合や運転士の協力のもとに休日出勤や残業で賄って参りましたが、運転手の健康確保とかお客様の安全性の確保からも、そういったことができない環境となりました。

今回の改善基準の改正につきましては、減少傾向にある運転士を確保するための必要な改善施策であって、長期的にはバス路線を維持するための必要な施策という風に考えますが、短期的には総労働時間が減るということで、運転士を維持したとしても、何らかの非常に十分事業実績とかを勘案した上になります。路線とかダイヤの見直しが必要になる可能性があります。

先ほど申しましたように、運転手の動向に合わせて、断続的なダイヤの見直しを持続的に実施する必要があると思います。

先ほどコンサルの方のご説明がありましたが、こういった点を十分、コンサルの方と佐世保市の方と協議しながら対応していきたいと思っておりますので、この場を借りて現状を説明させていただきます。

以上です。



○（佐世保市商店街連合会：竹本委員）

先ほどのモニター募集などを行うときに、ある程度、市民の皆様には告知や広報は十分に行ったのでしょうか。

別に宣伝までする費用をかける必要はないけども、新聞に話し掛けて、いかにも楽しいこういう便利なやつができるんだよという告知が十分で、市民の皆さんに理解がいてほしいんですが、その部分が足りなかったら、特に告知という部分でやっていただいたらいいなと思います。

それからこれは、できるできないの話でとんでもない話かもしれませんが、先日テレビを見てみたら、ある地区で連結バスが走っていました。

それも運転手さんは女性の運転手さんでした。

これを見ると、運転手が足りないよと言った部分が半減でき、乗客がたくさん乗り、話題性を呼んでまたたくさん人が集まってくる。

乗ってくれというバスではなくて、乗りたいというバス。

あのバスは今日はどこを走ってるのかな、是非とも一度乗ってみたいねと思うような公共バスを作っていただきたいなと思う。

今宇都宮では新たに路面電車がでてきて、段差もほとんどなく車椅子関係の乗り降りも非常に良くなってるという話も聞きます。

是非とも市民の皆さんが興味を持つというか、楽しくなるような公共交通機関を作っていただければと思います。

以上です。

（西肥自動車：山口委員）

連結バスの話は、佐世保市からも協議ができないかということでお話をいただいています。色んな問題点はあります。

道路の問題とか、バス停に収まらないとか、そういう課題が色々あります。

あと、駐車をどうするかと、運行できる区間は非常に限られてくるとかいうのもありますが、例えば、2階建てバスはどうかとか。

そういうようなことも含めて、今後の次期の計画の協議の中で、ゼロベースで色々考えないといけないのかなという風に思っております。

あと、楽しいバスということでは、例えば、バスの側面に子どもの絵を募集して走らせるとか、色んなアイデアをいただければ、それを検討していきたいという風に思います。

（佐世保市商店街連合会：竹本委員）

できることから実施してください。

（宮島会長）

他にございませんか。

○（子育て支援団体ママパパ：吉田委員）

バス運転手さんの人手不足問題について、お聞きしたいんですが、今山口委員のお話を聞いて、減少が止まらないということで、日本総合研究所の方にお聞きします。

データ分析をするにあたって、今後どれくらいのバスの運転手さんの減少を予測して、この次の実施計画を考えられているのか。

今はまだ分析中であれば分析中でよろしいのですが、減ってるというのは分かるのですが、どれくらいを考えられているのかを教えてくださいたいと思います。

（日本総合研究所）

ご質問ありがとうございます。

例えば、5年とか10年でドライバーの数がどう減っていくのかという、ある程度制約条件として置いた上で、色々考えないと駄目だと思うんですが、まだそれが何%減るだとか、どうなるかというのは、今まだ情報を集めているところです。

あと、事業者さんの色々な見解だとか情報なども集めた上で総合的に設定したいなどは思っていますので、まだ検討中ということでご理解いただければと思います。

（子育て支援団体ママパパ：吉田委員）

ありがとうございました。

（宮島会長）

他にございませんか。

《ご意見等なし》

ないようですので、「その他」の項を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

本日は、先ほどもコメントをいただきましたが、オブザーバーとして九州運輸局からもご参加をいただいております。

その他にも何かご意見ございませんでしょうか。

お願いいたします。

（国土交通省九州運輸局交通政策部：鈴木委員）

はい。九州運輸局交通企画課の鈴木でございます。

本日、色々活発な意見がございましたが、最後に一つだけご紹介という形で、私ども国土交通省としては、今年、地域公共交通の再構築の元年というところで、法改正による制度整備ですとか、補助メニューの拡充新設等を行ってきているところでございます。

その中で、例えば、資料4の調査委託事業者の決定について、資料の一番最後のところの

調査委託業務の実施内容の中の⑥番に、共創による異業種事業間連携の可能性についての検討というところで、国の共創モデル実証プロジェクトというワードがございます。

このような形で、地域の関係者、具体的には官民ですとか、事業者間ですとか、或いは交通の分野にとどまらず他の福祉部局であったり福祉分野など、そういった他分野の連携ということを通して、地域公共交通の維持活性化ですとか、それとその社会の地域課題の解決を一体的に推進するための取り組みというものを、我々と各地域で根差していくというところについては、非常に力を入れているところでございます。

この国の共創モデル実証プロジェクトという点においては、他分野の事業者と連携するような取り組みに対して、補助や支援をするような取り組みでございますので、ぜひ積極にご活用いただければという風に思います。

そういう観点でも、先ほど申し上げた通り、地域の課題だったり現状、そういったものに即した計画にする上での調査が必要になってくるという形でコメントをさせていただきました。

そういった地域の課題がどういうところにあるのか、そういったところについて、もう一度改めて調査していただくのが重要になってくると思います。

この調査もそうですし、その共創モデル実証プロジェクトというものを活用いただいた形での他分野との連携を通して、新しい運行サービスや新しい取り組みを進めていくということを、我々として支援させていただきたいと考えてございます。

こちらの補助メニューやそういったところの観点でご相談等ありましたら、運輸局や運輸支局にご相談いただければと思いますし、引き続き我々としても支援させていただきたいという風に考えてございますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上です。

#### (宮島会長)

はい。ありがとうございました。

今後とも持続可能な公共交通を実現するため、ご助言やご支援いただきますように、よろしく願い申し上げます。

本日予定しておりました議題については、終了いたします。

本日はお忙しい中ご参加をいただきまして本当にありがとうございます。

私からは以上です。

事務局へお返しします。

#### (事務局：杉本)

ありがとうございました。

皆様、本日はたくさん活発な貴重なご意見をいただいたとっております。

今後の活性化計画を作成する上で、しっかりと検討し生かしていきたいという風に思いますし、最後に述べられた国の新たな仕組み、或いは動向などもしっかりと研究をしながら活

かしていきたいと考えております。

これもちまして、本日の協議会を終了させていただきます。

皆さんお疲れ様でした。ありがとうございました。

(終 了)