

## 令和3年度第1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8月19日（木）15:00～16:15

### 《1. 開会》

（事務局：吉永）

それでは定刻となりましたので、ただいまから第1回佐世保市地域公共交通活性化協議会を開催したいと思います。

高速バス等の事情によって遅れていらっしゃる委員さんもいるようですが、始めたいと思います。

なお本日は、感染防止の観点から、窓を開けさせていただいております。エアコンを入れていますが、室温がかなり高くなっています。

どうか上着をご自由にお脱ぎになってください。

それでは、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。

私は本協議会の事務局佐世保市地域交通課の吉永と申します。

本日の進行役を務めさせていただきますので、どうかよろしく願いいたします。

まず初めに、資料の差し替えについてご連絡します。

出席者につきまして急遽変更等がございましたので、本日資料の1ページ目の差し替えを配布しております。

もう一つ、「当日資料」ということで、後程ご説明しますが、グーグルマップの検索例ということでもう1枚資料をつけております。

本日の会議ですが、代理の方を含めまして20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項の規定によりまして協議会が成立要件を満たしているということをご報告いたします。

また、本日急遽、委員の中で都市整備部と土木部の出席者が代理出席となっておりますのでご連絡いたします。

なお、委員の皆様の中で、3名の交代がございましたのでご紹介したいと思います。

まず、長崎県立佐世保商業高等学校 校長の平山委員でございます。

九州旅客鉄道株式会社の執行役員長崎支社長の田中委員でございます。本日は代理として洵上副支社長にご出席していただいております。

それから、国土交通省九州地方整備局の、長崎河川国道事務所長の金井委員でございますが、本日は代理として、佐世保国道維持出張所長の大野様にご出席いただいております。

どうかよろしく願いいたします。

また、オブザーバーにも交代がございます。

人事異動によりまして、新たに本協議会のオブザーバーとして出席をお願いいたしました。まず長崎運輸支局長の織田様でございますが、本日は代理として川野主席運営企画専門官にお越しいただいております。

それから、九州運輸局交通政策部交通企画課長の丹下様でございます。

どうぞよろしく願いします。

### 【資料の確認】

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、令和2年度の決算、それから、地域公共交通網形成計画の進捗状況について、それから3点目に、佐世保市地域公共交通持続化実施計画の3項目となっております。

委員、オブザーバーの皆様におかれましては、協議の中でご意見、アドバイスをいただきたいと考えておりますので、どうか忌憚のないご意見をよろしく願いしたいと思っております。

本日の会議ですが、規約に基づいて公開とさせていただきますので、ご了承いただきたいと思っております。

それでは協議会を開催するにあたりまして、まず初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あいさつ申し上げます。

## 《2. 会長挨拶》

### (朝長会長)

皆さんこんにちは。

本日は大変お忙しい中、令和3年度第1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す。

日頃から本市の市政推進にご理解とご協力を賜っておりますこと、この場を借りまして厚く御礼申し上げます。

委員の皆様には地域公共交通の維持活性化、利便性の向上のために様々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、ご協力に対し、重ねて御礼申し上げます次第でございます。

また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の拡大防止のため、それぞれご尽力をされていることと存じます。

長崎県内におきまして、より感染力が強いとされるデルタ株による感染が拡大しており、引き続き感染拡大防止の取り組みにご協力をお願いしたいと思っております。

本日長崎県知事の記者会見がございまして、長崎県もレベルが5に上がったということで

ざいます。

そしてまた、長崎県独自の緊急事態宣言をされたということでございます。

非常に感染力の強いデルタ株というようなことで、これから非常に懸念されるところも多ございますが、どうぞそれぞれご協力いただきながら、少しでも感染拡大防止に努めていきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

さて8月11日から続きました大雨につきましては、一時大雨特別警報が発表され、本市といたしましても最大の警戒レベル5を発令して警戒に当たっていたところでございます。

皆様におかれましても、最大の警戒と避難等のご対応をされたことと存じます。

各交通事業者におかれましては、土砂災害や道路冠水等により迂回運行や、そしてまた早期復旧に迅速にご対応いただきましたことに対しまして、感謝を申し上げる次第でございます。

また、地域住民の足としての使命を果たすため、様々な感染対策を講じながら運行を維持されており、公共交通の安全安心な運行に向けた取り組みに対し、お褒め申し上げる次第であります。

さて将来に渡ってバス路線を維持するため、平成31年3月24日にバス運行体制一体化を実施し、本年は再編実施計画期間の最終年度となっております。

今年度末に更新を迎える次期実施計画の策定に向け、様々な利便性向上策についても、引き続きご意見を賜りたいと思っております。

委員、オブザーバーの皆様と共に、利便性と事業効果、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たいと考えております。

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ので、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ご活躍を心からお祈り申し上げまして、冒頭のごあいさつとさせていただきます。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

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。

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。朝長会長、よろしくお願い致します。

### 《3. 議題》

**(朝長会長)**

それではご指名でございます。ここから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) 令和2年度決算についてとなっております。

事務局から説明をお願いします。

**(事務局：山口)**

それでは、令和2年度決算の説明をさせていただきます。

資料1の2ページ目をご覧ください。

上段が収入の部、下段が支出の部となっております。

説明の都合上、下段の支出の部から先にご説明いたします。

報償費、需用費、役務費の3項目となります。

まず報償費ですが、昨年開催しました協議会2回の委員報酬14万9600円となります。

次に需用費ですが、活性化協議会の消耗品費やお茶代など合計9910円となります。

そして役務費ですが、切手代、会場借上料など合計1万7910円となります。

この3つの項目を合計し、支出の部合計額は17万7420円となっております。

次に上段の収入の部に参ります。

市補助金、前年度繰越金の2項目となります。

まずは市補助金です。

この補助金の算定根拠の設定を、協議会委員の報奨金としております。

市からの補助金は概算払いとして、事前に補助金を受け入れ、年度終了時に欠席着分などの不用額を精算する仕組みとなっております。

こちらが14万9000円を受け入れております。

これに前年度からの繰越金15万1884円を加え、収入の部合計額30万884円となります。

先ほどの支出合計額との差額12万3464円を令和3年度に繰り越すこととなっております。

説明は以上です。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。

それではここで、会計監査報告について、監査委員でいらっしゃいます佐世保市商店街連合会の竹本委員より代表してお願いしたいと思っております。

**(佐世保市商店街連合会：竹本委員)**

令和2年度佐世保市地域公共交通活性化協議会の監査報告をさせていただきます。

令和2年度における会計収支を令和3年8月3日に監査した結果、収支決算書のとおり、収入、支出ともに適正に処理されていることを認めます。

令和3年8月3日 監査委員 佐世保市商店街連合会 会長 竹本慶三

以上でございます。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。令和2年度決算、および監査報告につきましてご意見、ご質問等はございませんでしょうか。

《質問等なし》

(朝長会長)

ないようですので、令和2年度決算につきましてはご承認いただいたということでよろしいですか。

《はいの声》

ありがとうございました。承認いたします。

(朝長会長)

では次の議題に参ります。

(2) 地域公共交通網形成計画の進捗状況となっております。

形成計画の目標達成状況、形成計画の進捗状況について事務局から説明をお願いいたします。

(事務局：山口)

それでは地域公共交通網形成計画の進捗状況についてご説明いたします。

資料1の4ページ目をお開きください。

まずは、形成計画の目標到達状況についてです。

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、「離島を除く地域拠点が鉄道また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、都市核・地域核・生活核を結ぶ路線としては、計画策定当時の状況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り、令和2年度に実施された国勢調査の結果を掲載することとなっておりますが、この数値の集計が、まだ公表されておりませんので、公表され次第この数字を記載したいと思います。

3項目目、「交通不便地区対策の実施箇所数を増やす」については、当初日宇地区において「定時定路線の乗合タクシー」の2回目の社会実験を行い、運行検討する予定としておりましたが、新型コロナウイルスの影響により、正確な数値を取ることができないことから延期とすることとしたため、9か所のままとなっております。

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、市内の路線バス、松浦鉄道において、スマートカードを全国総合利用交通系ICカード「ニモカ」に更新いたしました。

これによって、市内の路線バス、松浦鉄道、さらに全国でも利用可能な公共交通が増えましたので、14件としております。

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」ですが、この指標は、運行効率を表す指標となっており、1.1人となり0.22人の減少となっております。

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2年度は70%となっており、前年度と比較して18.6%減少しております。

そして、下から2段目になります。

「通勤・通学定期券・敬老福祉特別乗車証以外の利用者を維持・増加させる」ですが、444万人となり170万人の減少となっております。

その下段の利用者全体も、1192万人となり335万人の減少となっております。

これは令和2年度序盤の新型コロナウイルス感染症予防に伴う学校休業や、不要不急の外出を控えたことなどにより利用者が減少したことが大きな要因となっております。

次に下から4段目になりますが、「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2年度は新型コロナの影響により取り組みができず、3件のままとなっております。

次に、網形成計画の進捗状況についてご説明いたします。

5ページ目、6ページになります。

進捗があっている項目については赤字で表示していますので、その部分について順に説明して参ります。

6ページをお開きください。

中ほどの「利用者・来訪者に対するわかりやすい情報提供の充実」についてになります。

令和3年度の「公共交通ふれあいフェスタ」は新型コロナウイルスの影響により、令和2年度に引き続き開催中止となっております。

その下に、「西肥自動車におけるGoogleマップへの経路検索の情報掲載を予定」としてありますが、こちらが7月上旬に導入されているため修正をお願いいたします。

ここで、Googleマップの経路検索について、簡単にご説明したいと思います。

本日の「当日資料」をご覧ください。

パソコンやスマートフォンなどでGoogleマップを立ち上げることで、利用することができます。

例えば、佐世保市役所から吉井駅まで、16時半ごろ行きたいと入力することで、②のように移動手段が表示されます。

③においては、佐世保市役所前バス停から吉井バス停までバスで移動し、徒歩で吉井駅まで行く方法。

④では、佐世保市役所前バス停から佐々バスセンターまでバスで移動し、佐々駅から吉井駅までMRに乗り換えて移動する方法が表示されます。

ちなみに、左側の点線で囲んだ丸の下になりますが、こちらはMRのみで移動する方法で、佐世保市役所から北佐世保まで、徒歩15分が含まれていることになっています。

このように、出発時刻や到着時刻を指定して、直通や乗り換えなどを利用した移動方法が表示されます。

このほかにも、バス停をクリックすると、その時間帯で利用可能なバス時刻が表示されるな

ど便利な機能があり、利便性が向上していることになっております。

それでは、資料1にお戻りください。

資料1の低床車両バスの導入ですが、7月末時点での導入は152台となっております。

下から2段目のバスのベビーカーベルト設置は、7月末時点で83台となります。

現在のコロナ禍では、公共交通の利用を促進し活性化する取り組みがなかなか難しいと思いますが、そのような中でも皆様のご意見を伺いながら、活性化に向けていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

説明については以上です。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。ご意見等ございませんでしょうか。

《質問等なし》

ないようでございますので、ご了解いただいたということで先に進みたいと思っております。

それでは(3)の佐世保市地域公共交通持続化実施計画について、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(3)の佐世保市地域公共交通持続化実施計画のご説明ですが、使います資料が、別冊の「資料2」「資料3」「資料4」になります。

まず、資料2の「次期実施計画の位置付け検討の経緯」という資料をご覧ください。

まず1枚目の右上の記載のとおり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通計画の実施計画となります。利便増進計画としての策定を目指し、検討を進めて参ったところでございます。

この活性化法ですが、令和2年11月の法改正により、地域公共交通のマスタープランである、この網形成計画が地域公共交通計画に変わっております。

それから、その実施計画となりますが、今回見直しをしています。再編実施計画、これが利便増進実施計画に変更になっております。

これによりまして、計画の策定趣旨等が、これまでの再編実施計画とは変更されているところでございます。

このため、右側の下矢印の方にありますように、計画の記載事項は法的効力、制度上のメリット等が変わっていますので、これを成立しますとともに、左上に四角枠にしておりますが、本市計画の策定のねらいとして、3点記載しております。

一つは一体化後の計画における路線、ダイヤ等の変化とその影響、それから利便性向上策、その他の公共交通対策の取り組みと書いておりますが、次期計画におきましては、バス運行体制一体化後の社会情勢の変化が大きくて、バスの減便等の影響につきましても、市全体に影響

することが見込まれますことから、市全域を対象とした次期実施計画の方向性が、この制度計画の中にきちんと落とし込むことができるのか、また制度計画として位置付けられるのかどうかという視点で検討して参りました。

次のページをご覧ください。

上の段が制度計画とする場合の構成、下の段が自主計画とする場合の構成の違いというものを説明しています。

右側に記載していますとおり、利便増進実施計画（制度計画）、この計画の趣旨というのは、利便の増進に資する取り組みを通じ、輸送サービスの持続可能な提供を図るということになっておりまして、利便増進への取り組みに主眼を据えたものとなっております。

ところが本市計画におきましては、バス運転士の減少やコロナ禍の影響に対処するために、運行の効率化と利便性向上策によって持続可能なバス運行体制の確保を図ろうというものになります。

左側の図の上段がこの制度計画になりますが、利便増進実施計画を実施する区域というものをまず指定する必要があります。

市全域ではなくて、これを実施する区域を指定する。

基本的には、そこで取り組む事業のみの計画ということになります。

ここで言えば、黒塗りをしている部分が、その該当部分に当たります。

それ以外の区域で行う事業につきましては、この制度計画の基本的には対象外となりますので、指定区域以外の区域については、制度上の法的な制限がかからないということになります。

それに対して下の段、自主計画とする場合は、市全域を対象として全体的な変更点やその影響というのを整理しながら、それに対する対策等を反映させた計画とすることができることとなります。

また、計画の実効性を確保する法的な制約というものはありませんが、これは、市と事業者が協約等を締結することによりまして、計画の実効性というのを一定担保できるものと考えております。

また1ページに戻ってください。

先ほど上段の部分をご説明しましたが、次期計画におけるダイヤの編成等の概要につきましては、この後またご説明いたしますが、これらの編成の状況と制度上のメリット、事業者負担等を考慮して、制度計画にするのか自主計画がいいのかということを経済局にもご相談いたしました。

その結果、最終的に我々が本市計画策定のねらいとしたものを、きちんと市民の皆様にお示しするには、自主計画として策定するのが望ましいという結論に至ったところでございます。

その上で、次に「資料3」をご覧ください。

この自主計画になりますが、今回の自主計画におけるバス路線やダイヤ編成等の概要についてお知らせいたします。

今現在これは素案という形で、まだ固まったものではございません。



一方で並行しながらまだ検討している部分もございますので、現時点のたたき台ということでご理解いただければと思います。

1 ページをご覧ください。

まず佐世保市における乗り合いバス事業の状況ということで、バス事業を取り巻く社会の状況を記載しております。

一番上が、人口減少率、それからバス利用者の減少率を現状比較したのになります。

平成 30 年度から令和 3 年度（見込み）で、これまでの状況を前年度対比で見えていきますと、人口につきましては、毎年人口減少社会の中で確実に減少してきています。

これに対して、バス利用者も同様に毎年減少してはいますが、人口減少の率を上回る状態でバス利用者というのは減少しております。

このことは一体化前の状況でも同じでしたが、特に令和 2 年度、3 年度につきましては、コロナという未曾有の事態に遭遇し、想定以上に利用者の減少というのが発生しております。

その中で、なかなか令和 3 年度においてもコロナ禍前の令和元年も影響を受けておりますが、この時の利用者までの回復は今見込めない状況となっております。

それからバス運転士の現状につきましては、一体化がスタートした平成 31 年 4 月の時点と、来年のこの次期計画がスタートする時点での運転士数の見込みでございますが、32 人の運転士が減少するという状況になります。

また、運行便数の推移でございますが、需給バランスを踏まえた上で必要減便数の見込みということで書いてありますが、先ほどのバス利用者の減少の需給調整、それから運転士さんの数を見ると、次の計画のスタート時点では、今より 11%ほど少ない便数でのスタートになることが見込まれます。

次に営業収支比率でございますが、一体化をした時点のシミュレーションでは、一体化後 3 年間で、令和 3 年度には 95.1%の営業収支率という推測をしていますが、これもコロナの影響によりまして、大きく下回っている状況になっています。

こういう状況を踏まえて、次期計画を策定するというような状況になります。

2 ページ目、ダイヤ編成等にあたっての方向性です。

今申しましたような一体化後の社会情勢の変化へ、まずは対応する必要があること。

それから、利用者の移動の利便性というものを、その中においても、乗り継ぎや系統の整理の工夫によって確保していく。

これらを踏まえた中で、再編の影響を極力抑制しながら、最大限の運行の便数確保を目指すという方向性の中で、西肥バスに路線の再編の作業をしていただいているところでございます。

現時点でのダイヤ編成の概要ですが、先ほど申しましたように運行便数が約 11%少なくな

る。

それと、全体的な編成の概要ですが、市全域において全体的に便数が少なくなります。

特に重複路線や便数が多い路線、地区、こういったところは大きく減便をすることになります。

それから、乗り継ぎの工夫というところでは、乗り継ぎの地点を増設する地区として相浦地区で増設する。

それと、利便性・便数確保のためにも、循環系統を新設するというので、地区としては相浦一佐世保駅間で循環系統、それから花高一大塔間は、主に商業施設との連絡ができるような循環系統の新設。

それと便数が少なくなることで利便性が低下しないように、可能な限り等間隔ダイヤの編成に努める。

それから、これは効率化の部分になるかと思いますが、利用が著しく少ない早朝ダイヤ、深夜ダイヤをカットする。

これによって運転士の拘束時間の縮減にも繋がるという視点がございます。

主にこういうダイヤの編成になります。

3 ページをご覧ください。

左上に書いています、利便性の低下が大きい変更ということで、3 ページ目から 4 ページ目に、基幹路線に当たるのか補完路線に当たるのか、また、種別というのが都市核と地域核を結んでいる路線なのか、生活核と地域核を結んでいる路線なのか、そういった分類分けをしています。これは現行の再編実施計画の中でタイプ別に合わせてありますが、それと概ね合わせるような形で新しい路線についても区分けをしています。

変更が大きい内容につきまして、例えば路線名が、一番上に相浦線となっていますが、この路線に対してどういう変更があるのかというのが変更概要として示しています。

この時に、利用状況が 1 日何人いるのか、或いは 1 便当たり何人の利用があるのかという今の利用状況を見ている。

これに対して、変更概要でどういう変更しますということに対して、変更に伴う影響をどう対応していくのかということが一番右列に書いているところでございます。

このように、まずは利便性の低下が大きい変更に対しては変更概要がこうで、それに伴う影響に対応はこうするという視点を持っていて、それは利用状況を見ているというのを示したのが 3 ページ 4 ページ目になります。

次の 5 ページをご覧ください。

利便性の向上につながる変更ということで、すべてが利便性の低下ばかりではなく、変更に伴って利便性が上がるというものがございます。そういったものをここに載せています。

その変更の概要と、どういう効果があるのかというのを載せております。

それと同じくその下の段に、速達性向上のための社会実験というのを載せています。

これは、西九州自動車道を活用した、路線バスの速達性の効果検証のために、相浦地区において、市中心部（佐世保駅を想定）の間において社会実験をしながら、この計画期間内で、次の速達性向上のための取り組みができないかという実験をやるということになります。

それと6ページ目になりますが、これは利便性の低下もするが向上もするという、両方あわせ持つ変更の概要になります。

その変更がどういう変更になって、その変更に対する影響への対応策、それから、どういう効果があるのかというのを整理したのになります。

次の7ページをご覧ください。

こちらは廃止路線について、その廃止路線とそれからその区間にあります廃止バス停の一覧になります。

今現在検討されていらっしゃる廃止路線の区間がここで、その間のバス停がこうあるという中で、これにつきましても、そのバス停での運行便数や利用便数というのをしっかり見た中で、影響が少ないようなものから選定されているのになります。

今申しました7ページまでの路線につきましては、これが全てではございません。

もちろん他にもたくさん細々とした変更点がありますが、特に、大きい影響があるのではないかというものについて、主なものを抽出させていただいております。

8ページ目以降に、先ほど申しました部分にかかる路線の図面をつけております。

路線の変更の内容につきましては、後程ご質問の中で西肥バスさんにご回答いただければと思っております。

続きまして資料4をご覧ください。

仮としていますが、仮称として「佐世保市地域公共交通持続化実施計画」としております。一番のねらいは、持続可能なバス運行体制をどう維持していくか。

この社会状況の変化の中で、それに耐え得る計画としたいということで、仮称としてこの持続化実施計画としております。

目次がまずありまして、次の3ページ目をご覧ください。計画の趣旨の第1章になります。

まず1番目の経緯につきましては、これまでの一体化から今現在に至る経緯を記載しております。

今の現計画が、来年2月末で計画の期限を迎えることから、この新しい次の次期再編実施計画の策定に当たっているところでございます。

4ページに制度上の位置づけとしていますが、資料2でご説明しました、位置づけの検討の

経緯に係る部分になります。

今回は制度計画ではなくて、自主計画と位置づけるものとして書いております。

3番目の計画策定の目的ですが、これは先ほどから申します現状の変化、需給バランスを踏まえて、市全域において持続可能なバス事業を実現する目的としております。

第2章では、実施に取り組む上での視点ということで、資料3のバス事業を取り巻く状況でもお話ししましたが、人口や利用者の変化の状況、それから運転士不足、需給調整のバランス、そういったものをきちんと見定めながら、一方で利便性を確保し、持続可能な運行体制を維持できるような計画とする必要がございます。

2番目に、今回のバスダイヤ編成の考えとしまして(1)～(5)まで、繰り返しのようになりますので割愛しますが、先ほど申しましたような視点でもって考えて設定してあります。

それと、バスだけではなくて3番目、他の交通モードとの連携ということで、鉄道との連携、それから航路との連携という視点もダイヤ編成の中には落とし込んでございます。

また、バスがどうしても減便する中で、それに変わる移動手段としては交通不便地区対策の取り組みというのが重要になってこようかと思いますが、これにつきましても引き続き実施していくことを記載しております。

バス路線の見直しに合わせて行います利便性向上策についても引き続き行っていきますとともに、新たな施設整備についても当然この計画の期間内で進めて参りたいと考えております。

7ページをご覧ください。

この計画の実施区域につきましては、先ほど申しましたとおり特定区域ではなくて、離島を除く本市全域を対象としております。

実施予定期間につきましては、令和4年3月から令和7年の3月末までの約3年間としたいと考えています。

第5章に、公共団体による支援の内容ということで書いておりますが、8ページ～12ページまでが、今佐世保市の中で公共交通対策に支援しています補助要綱の概要などを添付しております。

それから13ページ～15ページ目までに、今現在マスタープランとなる公共交通計画の、この基本方針の位置付けと今回の実施計画における取り組みの内容、これがリンクする表となっておりますが、中程の概要/適用時期というところで、適用/時期についてはまだ空欄になっております。

今後、この素案を案にするため引き続き検討を行っていますが、実施時期が明確になった時点でここが入っていくという形になります。

それから、16 ページ目をご覧ください。

これはバス路線のタイプ別による本数の設定ということで、右側の列に運行本数の一体化時点の運行本数と、本計画開始時点の運行本数を比較しようとする表になりますが、今現状まだ次期計画の本数は入っていません。

これにつきましても、最終的には運転士の勤務というのを当てはめていき、本数が固まってくることになりますので、ここの数字は最終的に入ってくるようになります。

それから、21 ページ目にはバス路線維持における効果とその事業実施の具体の手段、また参考として相浦地区と早岐地区の路線を、先ほど 21 ページの目の中で、図 1・図 2 ということで示していますとおり、その図面を 22 ページと 23 ページに添付しております。

長くなりましたが、次期実施計画の概要についてのご説明を終わります。

#### (朝長会長)

ありがとうございます。

ただいま事務局から説明いただきましたが、何かご意見等ございませんか。

#### (西肥自動車：山口委員)

今ご説明いただきまして、事業者の現状というところで、皆さんにも知っていただきたいと思えます。

経常収支比率が、当初のシミュレーションから大分劣後しているというようなデータをお示しいただきましたが、今年の 3 月期の当社の決算の数字をお知らせしますと、売り上げが 41 億 1700 万円という状況で、これは前年で比較しますと約 14 億円の売上減少という状況でございます。

経常損益が 6 億 3600 万円の赤字ということで、これは前年比 9 億 5000 万円劣後しているという状況でございます。

バス事業に関わりがある、上五島の乗合バスと佐世保市敬老福祉パス収入を除く本土乗合では、約 16 億円の売り上げというところで、これは、前年比 6 億円減少している状況で、比率でいきますと、本土乗合の売上のところで、前年比 27.2%の減少というところでございます。

当社だけの状況ではなくて全国的に同様の状況で、特に都市部を除く地方のバス事業者というのは同じような決算を迎えているという状況です。

足元の状況はどうかといいますと、今年度の第 1 クォーター（4 月から 6 月）までの数字というのは、前年をやや上回って推移をしていたが、第 2 クォーター（7 月・8 月）に入ってから第 5 波というところで、ほぼほぼ前年並みというところで、やはり路線バスは前年比 2 割から 3 割減。

収益源でありました高速バスも、福岡便で 6 割～7 割減、長崎便で 5～6 割減という非常に厳

しい状況で、今日から長崎県のステージが5になったというところで、また、人流の低下が見込まれると非常に厳しい状況が今年度も続くのではないかと考えています。

資料の中で令和3年度のバス利用者の見込みが、前年比1300万人となっていました。これで前年比116%の増加ですが、これも達成に対し、少し黄色信号が灯っているような状況でございます。

今年の6月に長崎市の方で、長崎県営バスさんと長崎バスさんが共同運行という発表もありましたが、やはりコロナ禍での利用客の減少というのは非常に重く見られて、将来の人口減少に対応して、競合路線等の共同運行に踏み切るといような状況で、各事業者とも非常に厳しい状況にあるということをご理解いただければと思います。

私からは以上です。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。

西肥バスさんから大変厳しい状況であるということのご説明がございましたが、それを含めまして何かご意見ご質問ございませんか。

**(させぼバス：田崎委員)**

バスの状況については、西肥の山口社長からお話があったとおりで、全国的にも同様な状況だというご説明もありました。

そういう中において、次年度からどういった計画づくりに着手していくかということで、事務局からただいま説明がございました。

運転士の確保というのが十分でない、そういう中で、どうやって利便性を確保しながら、市民の足たるダイヤを守っていくかという観点になってくるわけですが、今現在の計画につきましては、国の認可計画ということになっております。

向こう3年について、ただいま事務局の方から、市としての独自計画で進めていくんだという方向づけをされたところでございます。

我々バス事業者としては、如何様な形で市民の利便性確保、足を確保していくかというような責務があるところではございますが、需要と供給のバランスをどうやって保っていくか、事業としてどうやって整えていくかという中々難しい分野がございます。

従いまして、自主計画にすることによって、今までの計画より若干ハードルが低くなるということで、私ども事業者としては状況に応じた形での対応が、柔軟にと言ったら語弊がございましたが、進められるような計画であって欲しいなということで考えているところでございます。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。

事務局、何かございますか。

**(事務局：吉永)**

今、田崎社長からお話がありましたように、我々も状況の変化が激しい中で、事業者さんの負担ができる限り軽くなるような、しかもおっしゃられたように柔軟な対応ができるような体制ということで、自主計画にした方が望ましいのではないかと考えております。

(朝長会長)

ありがとうございました。  
他にご意見ご質問ございませんか。

(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員)

コロナの状況ということで、私も現場に当たるものですから状況は刻々分かっております。その中で、この一体化後に市民に対するアンケートを労組を中心に行いました。やはり一番の心配は、この一体化後に路線がさらに削減されないかという意見が相当ありました。

また中には、路線にバスが集中し過ぎる。具体的には、矢峰線です。それと、一体化後も等間隔運行ができていない。こういうことを含めて、皆さんのご意見を伺ったところです。経済的状況は分かりつつ、やはり大幅に減便した箇所を、どう利用者に説明していくか、これも大きな問題だろうと思っています。

これは少し佐世保市と違いますが、呉の市営バスが9年前に一本化しました。具体的には、広島電鉄に事業移管されたんですが、皆さんが呉に行かれたことが、あるかないかは分かりませんが、素晴らしいです。

市内のバス時刻、毎時何分発で運行しています。佐世保市もそういうことをやることによって、この運行本数減の利便性を、私は担保していくのかなと思います。

なかなか難しい部分もあります。

佐世保と呉が地形的には同じような形態ですが、地域の特性がありますので、呉の方策を佐世保市に一挙に当てはめることはできないと思いますが、5年前に調査に行き、今現状ではどうだろうかということで、ホームページを見ました。

今でもきっちり等間隔運行で、毎時15分や05分とか、ほぼ全路線がそういう状況になっています。

そういうことを含めて、まだ改善の余地があるのかなと思っています。

前回の活性化協議会で、何点かアイデアが出されたと思います。

その検討をされたのか、具体的に導入をしようということがあったのか、何かあれば教えていただきたいと思っています。

以上です。

(朝長会長)

ありがとうございました。

今、呉の例を挙げてお話をされましたが、事務局の方でお答えができますか。

**(西肥自動車：中塚部長)**

西肥バスから一言よろしいでしょうか。

西肥バスの中塚と申します。よろしくお願い申し上げます。

今、室委員からのご発言でもありましたように、何とか等間隔でありますとか利便性の高い、何とか利便性を維持したダイヤを実施したいということで、先ほど佐世保市からご説明がございましたように、利便性向上に繋がる変更ということで循環線等の新設、今も若干の便はありますが、まずはそれを等間隔でベースにして、そこに繋いでいくというような新しい形態も、今回、取り組んでおります。

その中で、南部の方も、花高地区からの大塔循環線という、これまでなかなか実施ができなかった分や、補完路線の中での母ヶ浦線や、色んなところで、まずは今までの一直線で繋いで、かなり重複した部分を等間隔にして、そこに乗り継ぎを一部加えて、皆さんに何とか維持をできるようなダイヤを今考えております。

前回、室委員からのご発言があった分も、こちらも重々理解をしておるつもりですし、何とか少ない人数の中でも、最大限の効果が得られるようなことで、検討をさせていただいておりますので、よろしくお願い申し上げます。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。

事務局から補足がありますか。

**(事務局：吉永)**

前回色んなご意見をいただいた中に、例えば、カレッジパスの検討ができないかとか、モニター意見をどう教育に反映させているのかなどがあったかと思っております。

それら意見につきましては、西肥バス事業者さんと私たちもお話をさせてもらい、特に事業者さんにおかれましても、前向きに検討はされていらっしゃる部分もあろうかと思えます。

難しい部分は、なかなかできない状況なのかなというところもございます。

行き先表示の改善についてもお話もあっていますが、今回の路線の見直しに伴って系統も変わってきますので、より分かり易くなるような変更ができないかというところも併せて検討していきたいと思っております。

それから、利便性の向上策について、乗り継ぎの制度それから乗り継ぎポイントの明確化、こういったものと、矢峰行きの重複が多いとか、等間隔化のお話がありました。可能な限り検討していくということで、今回の編成の中では、西肥さんの方で当然考えていらっしゃる部分もございます。

以上です。

**(朝長会長)**



ありがとうございました。

今、お話がございましたが、何かございますか。

**(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員)**

とにかく私が言いたいのは、一体化の時に相当市民利用者が苦勞しています。

バスの本数が減ったことで、お客様が集中して乗れないとか、特に黒髪線は駅のターミナルに相当数のお客さんが積み残されたという事実があります。

段々、乗客減とその乗り分けということで、今は一定落ち着いている、一定改善したところもありますが、そういう状況があります。

今回も、今の概要ということではありますが、これが実施されると、やはり利用者は相当混乱が起きると思います。

そこら辺を含めて、なるべく混乱が起きないように、市民の目線に立ったダイヤ編成を行うべきだということを、申し添えたいと思っています。

以上です。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。

他にございませんでしょうか。

**(商業高等学校：平山委員)**

佐世保商業高校の平山といいます。

前任の委員でありました中園からも、一体化するときの状況で生徒にアンケートをとって、日野峠からの本校へのバスが少なくなって、非常に生徒も登校が苦勞しているというような願いはされたかと思います。

本日の資料で、資料3の14ページに、先ほどから出ております、相浦の循環線についての案が示されておりますが、例えばこれで、この循環線を本校の生徒が利用するとした場合に、皆瀬局前で下車をして、そこから本校まで歩いてくるか、または一部歩いて、吉岡橋のバス停から本校行きに乗り換えるような形になるんですが、このような本校に限らず、途中で下車をして、その学校行きのバスに乗ったりする時の定期券を購入している生徒が、一つの定期券で乗り継ぎは追加料金を出さずに乗れるのであれば好ましいが、それが不可能ということになると、また新たなバス代で出費がかさむので、その辺のご検討をいただけないかなと思います。

これは本校だけではなく、実業さんや九文さんとかそういったところも出てくるのではないかと思います。

ぜひご検討をよろしくお願いいたします。

**(西肥自動車：中塚部長)**

今、校長先生からお話がありましたのは、相浦の方からのダイヤで、皆瀬局前で降りられて、バイパス上の吉岡橋のバス停で乗り継ぎができるかということですが、制度的にも、今も少な

い本数ではありますが循環線がございますので利用可能でございます。

今回、循環線の本数がかかなり増えますので、相浦方面から本山を通過して皆瀬に行く、大野方面に行く便というのは、これまでよりも増える形になろうかと思っておりますので、そちらからの生徒さんにとっては利便性が向上するのかなということで考えております。

**(朝長会長)**

よろしゅうございますか。

他ございませんか。

**(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)**

次期実施計画素案におけるという資料3ですが、これを見て最初の印象が、利便性が大きく低下する変更が多くて、向上に繋がる変更が少ないなということです。

でも、一体化して3年目でとても良くなったこともあると思います。

例えば、ニモカはじめ全国カードが使えるようになったとか、グーグルマップも今までなかったのかと思うんですが、私たちよりもっと若い世代はみんなそうやって調べるし、あるのが当たり前の世界なので、良かったなと思います。

それと、利便性向上については、今皆さんが言われたことや、商業の先生のこと、良かったなと思うんですが、もう少し、一体化後この3年間良くなったことでもいいし、今後どのようなサービスが良くなるよとか、あとホスピタリティの面でも、発信しにくいのかもかもしれませんが、目に見える形での発信をしていただきたい。佐世保は、一体化について、私も含めてこれだけ皆さん考えていて、良くなるようにと色んなお立場の方が考えているわけですから。

西肥さんと一体化して良かったなというのも変ですが、この資料だけで見ると（利便性について）あら？なぜ？という話になるし、西肥さんの売上の話を聞くとあら？というような感じになります。バスを利用していく市民のために、一体化を始めたわけですから、小さいことでもいいので、少しずつ発信していただいて、それを積み重ねて、佐世保市民で良かったねとしていただきたいなと思うんです。

今後、具体的に何かサービスの部分やホスピタリティの部分で、変えられることについて、考えられていることがあればお聞かせいただきたいと思っております。

**(西肥自動車：山口委員)**

ご指摘ありがとうございます。

なかなか情報発信の仕方がうまくなくて申し訳ございません。

情報についてはホームページ、ツイッターと随時発信をしておるつもりで、一体化の時に、先ほどおっしゃったように、ニモカカードが全国共通ICカードということで、全国の10カード等の公共交通機関で使えることもありますし、共通定期で旧交通局のバスにも乗れるようになったことは今までやってきたことです。これから利便性向上ということで考えておりますのは、Maas（マース）と適時適切な交通機関を選べるというようなサービスは、これから要求されると思っておりますので、バスロケーションサービスで今自分が乗りたいバスがどこにいる

のかをスマホのアプリケーションで見られるような仕組みを、できるだけ早く導入したいと思っています。

今回乗り継ぎ等で少しポイントが増える予想になりますので、そうすれば、その時に大体どこに自分が乗りたいバスがいるのかとか、そういうことが分かるのではないかと。

あとは、駅前の交通センターのビルのバスの発着表示等を電光掲示板等で分かり易く表示して、これは聴覚障害者の方からも要望がありましたので、目で見えてどのバスがいつ出るかを表示できるように検討しております。

お金の話ばかりで申しわけございませんが、コストがかかるので、そこは見合わせながら実現したいと思っています。

バスロケの分については、ニモカを導入した時の車載器でその機能は付いておりますので、早期の導入が可能ではないかというところで、今検討しておるところでございます。

以上です。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。

事務局から補足はありますか。

《補足なし》

吉田さん、よろしいですか。

**(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。

**(朝長会長)**

他にございませんか。

**(九州運輸局交通政策部交通企画課：丹下委員)**

九州運輸局でございます。

今事業者の皆様からコロナの影響により、非常に大変厳しい状況についてご説明がございました。

私どもも、そういった状況については日々フォローしてございまして、一昨日も国のコロナ対策本部の方で地方創生推進臨時交付金の3000億円の追加交付を決定したところでございます。

具体的な交付時期についてはまだ今後詰めていくところでございますが、今後も積極的に色々な現場のニーズを聞きながら、支援を行って参りたいと考えております。

また、今回我々が持っております地域公共交通活性化再生法でございますが、今、事務局からご説明ございましたとおり、昨年、大きな改正をさせていただいております。

この法律を国会に提出させていただいた時は、まだコロナの影響がそんなにない時でして、従ってまだコロナ前の状況を踏まえたものでございました。大体5年～6年ぐらいをかけて新

しく創設した地域公共交通計画を各自治体さんの方で定めていただいて、そしてサステイナブルな形にさせていただくということを考えておったんですが、こういったコロナの状況になって、交通網の再編というものを待たなしに考えていかないといけないという状況に変わってきております。

そういった中で、今回、佐世保市さんの方では独自計画として計画を定めておられるというように承知をしておりますので、国の制度でございますので、なかなか 1700 ある自治体の皆さんのすべてのニーズに答えられるものというのはございません。例えば法律上の特例で受けられるものであるとか、補助が受けられるとかそういったメリットはあるんですが、そういったメリットがなかなか得られないような地域であっては、別に法律の制度にかかわらずに作っていただくということで、結構かなと思っております。

ただ今後も、こういったコロナの状況を踏まえて、国の制度というものが日々更新されていくようなところもあるかと思っておりますので、そういったところについては、自治体さんとも連携しながらコミュニケーションを取りながら、そして先ほど吉田委員もおっしゃっておりましたが、利用者の目線に立って考えて参りたいと考えております。

コメントになりますが、以上でございます。

#### (朝長会長)

ありがとうございました。

他にございませんでしょうか。

#### (長崎運輸支局：川野主席運輸企画専門官)

長崎運輸支局の川野と申します。

先ほどの九州運輸局の丹下課長からほとんど話をいただいたんですが、今回、資料2で長崎運輸支局から独自計画の方が望ましいのではないかとのご意見をさせていただきましたので、その内容について少し補足をさせていただければと思います。

今回ご相談いただいた内容につきましては、乗り換え地点の増設や循環系統の新設、また一部、等間隔ダイヤを考えられているとお聞きしておりましたが、それとともに、運転士不足により大幅な減便というのが予測されているとお聞きしております。

利便増進計画の認定につきましては、効率性判断表というものに基づきまして収支率が好調しているかというところを一部判断して認めておりますので、大幅な減便と合わせて、国が事業内容として認める利便増進事業ということに該当するような取り組みが必要となってきます。

今回の法改正によって、国が認めている利便増進事業につきましては、自治体さんが利便増進のために行いたい事業というものの、ほんの一部という形になるかと思ひ、先ほど西肥自動車さんからも、新たな事業についていろいろご提案をいただいておりますが、今回、国の利便増進事業を中心に計画を策定した場合、佐世保市さんにつきましては、前の再編実施計画におきまして、運行体制の一体化と大きな再編をしていただいておりますので、果たしてそれが地域の課題に合った計画となるのかというところに疑問があったところです。

今回、先ほども交通企画課長の方から説明がありましたが、この制度についてのメリットデメリットということにつきましては、各自治体さんでご判断いただくものとはなりますけれども、今回、自治体様の課題に合ったものでない場合もあります。

今回お集まりいただいている法定協議会という場というのが、住民方の移動ニーズに上手く対応できる立場にある地域公共交通団体というところが中心となって、交通事業者さんや住民の代表の方など地域の関係者と協議しながら、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿というのは明らかにするマスタープラン、地域公共交通計画について協議する場となっております。

今回、利便増進計画というものが、独自計画とされる場合においても同様に、今回も活発なご意見がっておりますが、地域の皆様で協議し、同じ方向性で計画が策定いただければと思います、お話をさせていただきました。

以上です。

#### **(朝長会長)**

今、コメントをいただきましたが、このコメントに対してのご意見はございますか。

#### **(事務局：吉永)**

今まさにご意見いただきましたとおり、私たちもこれが自主計画だからということで、制度計画とは考え方を異にして皆様方にお示ししているのではなくて、制度計画であろうが自主計画であろうが、まさに私たちが先ほど資料で示した市民の皆様に、この次の3年間でどのような変化になるのか、その影響が何なのか、それにどう対応していくのかというのをきちんとお示しする必要があると思っています。

先ほど丹下様から話がありましたように、国の制度も変わっていくかと思えます。

また、国の制度計画の方に位置付けを変えることが、より効果的であるというような判断に立った場合は、勿論そこも含めて検討して参りたいと思いますので、今回自主計画であります、我々が、市民の皆様にきちんと示していく計画にしたいと考えております。

#### **(事務局：中島)**

併せまして事務局から、前回の再編実施計画につきましては、いわゆる路線ダイヤの法的担保がなされておりました。

これは議会も含めて我々の方は、法に基づいた計画だとお話をしておりましたが、今回、自主計画とせざるを得ないというのは、利便性が必ずしも全体として上がるものではないと、これは本市のみならず、全国どの自治体でも同じような状況だと思っております。

そういった意味で、今回は自主計画とするとともに事業者さんのご協力ご理解をいただきまして協定を結び、いわゆる本数・便数については協定を結んだ中で担保していこうという形の中で整理しております。

ぜひ国におかれましては、こういう状況を踏まえまして、国としてどういうことでの、この地域公共を守る状況があるのかという制度設計を改めてご検討いただくことができましたら、

我々としても大変うれしい状況だと思っておりますので、その点、ぜひご検討いただければと思っております。

また併せて、先ほどから広報の仕方、またいろんな形の利便性の部分について、もう少し具体的に市民に分かるようにというご意見があったと思っております。

これは公共交通活性化の協議会を事務局として担っておりますので、今後、市民の利便性がどう変わっていくのかということにつきましては、事業者さんのご協力のもと、積極的に広報できればと思っておりますので、その点は真摯に受けとめて、今後の広報の仕方につきましては、行政としての立場、協議会の事務局としての立場として広報の仕方については、十分議論させていただきまして、積極的に広報して参りたいと考えております。

以上です。

#### (九州運輸局交通政策部交通企画課：丹下委員)

事務局から国に対してのご意見ということでもいただきましたので、私の方から回答させていただきます。

今おっしゃられたとおり新しい制度が始まって、当初に考えていたものよりもなかなか上手くいかなかったようなところというのは必ずあると思いますので、そういった次の法制度を考えるときには、今いただいたようなご意見であるとか、法律を変えなくても対応できるようなところもあるかもしれませんので、そういった地域からのご意見があるということは、しっかり本省の方にもお伝えさせていただいて、検討させていただきたいと考えております。

#### (朝長会長)

ありがとうございました。

私の方から発言を許してもらいたいんですが、今の事務局の方からお話ありがとうございました自主計画と制度計画ということで、制度計画の場合には一定の支援があるということですが、自主計画の場合には、非常に支援が薄くなるというようなことがあろうかと思えます。

先ほど西肥自動車さんの方からもお話がございましたが、今度のコロナで大変なダメージを受けていらっしゃるということでございます。

このダメージを受けて、どう立ち上がるかということ。

半端じゃないような、そういうような状況下にあるのではないかなと思います。

利便性を向上するにしても、やはり、私ども地方自治体だけの支援というのが、なかなか難しいところが出てくるのではないかなと思いますので、国としての支援というものをしっかりとやっていただきたいなと思います。

ぜひ、本省の方にもお伝えいただきながら、おそらく全国どこもそうだと思いますので、ぜひそういう形を作っていただければと思います。

よろしくお願ひしたいと思ひます。

#### (九州運輸局交通政策部交通企画課：丹下委員)

いただいたご意見はしっかり検討して参りたいと考えております。

**(朝長会長)**

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：室委員)**

教えてもらいたいところがあって、資料4の5ページに他の交通モードの連携についてということで、鉄道と航路が掲載されていますが、これは今回、計画の中に入ったということですか。それとも、今後検討していくということなのか。

具体的に実施計画があるなら教えていただきたい。

**(事務局：吉永)**

まず鉄道との連携につきましては、松浦鉄道のダイヤは基本的にJRのダイヤの乗り継ぎというのを優先されていらっしゃると思いますので、JRのダイヤが変わると松浦鉄道のダイヤも、その乗り継ぎのために変わっていく。

それが毎年のようにあった場合は、バスのダイヤをMRのダイヤに合わせてという形はなかなか取れないかと思いますが、今回の乗り継ぎ拠点というところで、木宮町というのが一つの例として出ておりました。

近くには上相浦駅というのもございます。

そういった駅と他のモードとの乗り継ぎも可能な地点であったり、今の現行ダイヤと乗り継ぎバスとのダイヤの時間差が極端に多くならないようにというところの視点もございます。

それと、離島の連携につきましても、先ほどの例の中にもありましたが、相浦棧橋線というのが大幅に減便になっております。

相浦棧橋での発着というのが大きく減っているんですが、その中でも黒島高島航路に乗り継ぐフェリーの便に、出来るだけ合うように、例えば、それが30分も40分も待たないと出来ないということではなくて、例えば15~20分ぐらいの余裕を持った間隔で、きちんと届けるような視点でダイヤを組んだり、そこは我々も事業者さんの方からお話を聞いております。

**(朝長会長)**

他にございませんか。

ないようでしたら、県立大学の永井先生にコメントがございましたら、アドバイスも含めてご意見いただけますでしょうか。

**(長崎県立大学：永井委員)**

長崎県立大学の永井と申します。

本学としましては、今年度に入り、当初は大学で実際に授業を行うという対面授業を行っていましたが、やはり新型コロナの影響で途中から、多人数の授業は原則として自宅で受講するというような環境になり、またその後は状況が改善して少しずつ学生が戻ってきて、また、今は夏季休暇中ではあるんですが、今はコロナの感染が非常に広がっていると。

後期の授業は10月1日からになりますが、現状では後期からも在宅での授業が中心にならざるを得ないのかなと思っています。

そういう意味で、バスを利用して通学をするという学生が一定数おりますので、西肥バスさんの、先ほども厳しい経営状況に、おそらく本学もかなり影響を与えているというところではあるんですが、学生の健康面も重視しますと大学に来なさいとは言いにくいところですので、可能な限り少しずつ少人数の授業から大学に来れるというような形で、学生にも大学に来てもらいたいというのが正直なところですね。学生がいないキャンパスは寂しいものがありますので、そうした形で、なかなか厳しい状況ではあるんですが、我々としてもできる限りの対応を尽くして、バス等の公共交通を利用して、ぜひ佐世保の町を元気にしたいなどは考えておりますので、引き続き西肥バスさん等には頑張っていただければと思います。

以上です。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。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、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いただきますようよろしくお願い申し上げます。

それではその他ご不明な点確認したい点等ございませんか。

**(西肥自動車：山口委員)**

要望事項としてでございます。

今回のコロナウイルス感染に伴いまして、当社は地域バス路線として、高速便は別として、ダイヤ通り1本の欠落もなく運行しておるわけですが、常に運転士の感染リスクというのに脅かされておる状況でございます。

今回のコロナウイルスのワクチンにつきましては、ほぼ7割の接種が終わっておりますが、来年以降も引き続きワクチン接種が必要な状況がもし発生するようになれば、お願いしたいのは、エッセンシャルワーカーとしての優先接種ということで、ぜひ、早期ワクチンの接種をご検討いただければと思います。

そうすることが、バス路線の持続的な存続に繋がることとしますので、よろしくお願いいたします。

以上です。

**(朝長市長)**

ありがとうございました。

今の件につきまして、私どもも出来る限り早くバスのドライバーさんも含めましてエッセン



シャルワーカーの方々にはとっておったんですが、国の流れといたしまして、必ずしもそう行かないような形がございまして、大変ご心配をおかけいたしました。

今後のブースター化という形での、3回目の接種となった時には、私どもも考慮して参りたいと思っておりますので、ご理解いただければと思います。

他ございませんか。

《質問等なし》

それでは他にございませんようですので、本日の会議を終了したいと思います。

バス運行体制の一体化後1年を経過した頃から、新型コロナウイルス感染症、また大雨による災害などにより、公共交通にも大きな被害を受けることになりました。

そのような中でも、次の段階に向けての動きを進めていく必要があるかと思えます。

様々な場面で、本協議会委員をはじめ、関係機関の方々のご支援が必要になってくると思いますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

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、事務局の方へお返しいたします。

**(事務局：吉永)**

会長、議事進行ありがとうございました。お疲れ様でした。

これをもちまして、本日の令和3年度第1回佐世保市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。

本日は長時間ありがとうございました。

(終 了)