

## 令和2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3月25日（木）10:00～11:30

### 《1. 開会》

（事務局：吉永）

皆様おはようございます。

まだ1名、お揃いではありませんが定刻となりましたので、ただいまから、令和2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。

本日は年度末のお忙しい中、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、本協議会事務局佐世保市地域交通課の吉永と申します。

本日、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。

本日の会に当たりまして、皆さんの机の前にマイクをそれぞれ置かせていただいております。発言の際は、マイクの右下に青いボタンがあるかと思いますが、このスイッチをONにしてからご発言いただきますようご協力をお願いいたします。

それでは協議会の開催にあたり成立要件の確認ですが、協議会規則第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あります。

本日は委員20名のうち、代理出席も含めまして18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。

なお、委員2名に交代がございますのでご紹介いたします。

まず、長崎県立大学の副会長でございました寺床副会長から交代されました、長崎県立大学講師の永井副会長でございます。

副会長は会長の指名によりということになっておりますので、副会長を会長指名により引き受けていただいております。

それともう一方、本日はご欠席ではありますが、佐世保警察署の石本委員から交代となっております、同じく、佐世保警察署交通課長の吉岡委員様です。

本日は富永様に代理出席していただいております。

どうか、お二方、今後ともよろしく願いいたします。

### 【資料の確認】

さて本日の議題でございますが、会次第にあります「令和3年度予算」及び「地域公共交通網形成計画の進捗状況」についてでございます。

また報告事項としまして、バス事業の現状等をご報告させていただくこととしております。委員、それから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、アドバイス等をお聞きしたいと考えておりますので、どうぞ活発なご意見等よろしくお願い申し上げます。

本日の会議は、協議会規約で7条第4項に基づき公開とさせていただいておきたいと思っておりますので、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、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挨拶申し上げます。

## 《2. 会長挨拶》

### (朝長会長)

皆さんおはようございます。

本日は大変お忙しい中、そしてまたコロナ禍で制限がかかっている中におきまして、皆様お繰り合わせいただきましてご出席いただきましたこと、まずもって御礼申し上げます。

ただいまから、令和2年度の第2回佐世保市地域公共交通活性化協議会を開催するわけですが、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ます、これまでの取り組みに対するご支援ご協力に対し、心から御礼を申し上げる次第でございます。

また、各交通事業者の皆様におかれましては、新型コロナウイルス感染症の影響で著しく利用者が減少したことにより、非常に厳しい経営状況にあるものと存じます。

そのような状況の中で、地域住民の移動手段を確保するため、様々な感染症対策を講じながら、安全安心な運行を維持していただいておりますことに対しまして、改めて感謝を申し上げます。

将来にわたってバス路線を維持することを目的として、平成31年3月24日にバス運行体制一体化を実施して2年が経過いたしました。

現在、本市におきましては、令和3年度までの3ヵ年計画となっております現公共交通再編実施計画の次の計画となる、利便増進実施計画の策定に向け検討を行っているところでございます。

委員、オブザーバーの皆様とともに利便性と事業効率の向上を図り、地域公共交通の活性化を図るため、活動を続けていきたいと考えております。

本日は、新年度予算及び計画の進捗状況等について、ご協議をいただくこととなっておりますので、皆様から忌憚のないご意見をいただきますよう、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、ご活躍を心から祈念申し上げまして、本日の挨拶とさせていただきます。

どうぞご審議よろしくお願いいたします。

**(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。よろしくお願いします。

### 《3. 議題》

**(朝長会長)**

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まいります。

まずは会次第の三つ目でございますが、本日の議題の1番目として、

(1)「令和3年度予算について」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3年度予算について」ご説明させていただきます。

資料は2ページ目になります。

上段が収入の部、下段が支出の部となっております。

まずは収入の部からご説明いたします。

市補助金に関しましては、本協議会の報償費分を受け入れることとなっております、支出の部の報償費と合わせて30万8,000円を計上し、10万3,000円の増となっております。

これは、例年活性化協議会を2回開催しておりますが、現再編実施計画の計画期間が令和4年2月末までとなっており、次の計画利便増進実施計画を策定予定としていることから、令和3年度は、協議会の開催回数を3回に増やし、計画策定にあたり、委員皆様のご意見を伺う機会を増やすこととしております。

また、幹事会を2回予定しております。

次に、前年度繰越金は、12万4,064円を見込んでおり、収入の部合計で43万2,064円を計上しております。

続きまして支出の部です。

先ほど補助金収入でご説明いたしました報償費は30万8,000円となります。

需要費は事務用品などの消耗費、食糧費などとして9万7,064円を計上しております。

次に役務費でございますが、通信運搬費、振込手数料、会場借上料として2万7,000円を計上しております。

食糧費、通信運搬費、手数料は1,000円単位で丸め、消耗費で調整しており、支出の部の合計で43万2,064円計上しております。

以上、令和3年度予算案につきまして、ご審議をよろしくお願いいたします。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。

予算につきまして、委員の皆様、ご質問等ございませんでしょうか。

《質問等なし》

(朝長会長)

ないようでございますので、協議会といたしまして、この案を承認したいと思いますよろしゅうございますか。

《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について  
事務局から説明をお願いします。

(事務局：山口)

それでは公共交通網形成計画の進捗状況のご説明させていただきます。

資料は3ページ、4ページ目になります。

基本方針の(1)から(3)につきましては、再編実施計画において整理されたため進捗はございません。

4ページの基本方針(4)「公共交通の利用促進・需要創造を推進する」をご覧ください。

赤字部分をご説明させていただきます。

①のii) 地域住民利用者に対する情報提供、意識啓発の推進ですが、令和2年度におきましては、新型コロナウイルスの影響によって、公共交通ふれあいフェスタの開催を中止しております。

その下、時期は未定となっておりますが、西肥自動車において、Google マップへの経路検索の情報掲載を予定されています。

Google マップは多言語にも対応しているということで、⑥のホスピタリティの充実にも再掲しております。

②のi) 低床バスの導入状況です。

2月末現在で152台、うちノンステップバスが109台となり、市内乗合バスの57%の導入となります。

⑤のベビーカーベルトの設置台数になりますが、2月末現在で83台となりました。

⑥の市内路線バス運賃表示機の多言語対応になりますが、263台すべて導入されている状況です。

進捗状況については以上です。

(朝長会長)

ありがとうございました。

進捗状況につきましては、ただいま説明があったとおりでございますが、委員の皆様からご意見ご質問等ございませんでしょうか。

《質問等なし》

特にないようございましたら、進捗状況についてはご了解いただいているということよろしゅうございますか。

《はいの声》

それでは議題については以上で終了し、次の報告事項に移らせていただきます。

#### 《4. 報告事項》

報告事項で1項目「バス事業の現状について」、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局：山口)

バス事業の現状についてご説明いたします。

まず、バス利用者の状況です。

佐世保市の人口とバス利用者の推移を掲載しております。

佐世保市の人口は平成29年度以降、毎年1%ずつ減少しております。

一方、バス利用者は毎年4%程度減少しており、令和元年度においては、8.4%の減少となっております。

これは、ダイヤ改正による利用者の逸走や、緊急事態宣言下の学校の休校などによるものが考えられます。

コロナの禍以前から人口減少、少子高齢化の進展により厳しい状況に置かれ、コロナの影響により、バス利用者は令和2年度以降も大幅な減少が見込まれます。

なお、令和2年度におきます上半期のバス利用者につきましては、前年同期と比較しますと、約75%になっているとお聞きしております。

次に、6ページのバス運転士数の推移です。

平成27年4月から一体化後の平成31年4月までの4年間で、56人の運転士が減少しております。

令和4年3月においては、させぼバスへ市からのバス運転士の退職派遣が終了するため、運転士数は273人まで減少すると見込まれており、バス事業者におかれては、運転士確保に苦慮されている状況で、更なる運転士の確保に取り組まれております。

取り組みにつきましては下段に記載しております。

バス事業者におかれては普通免許取得者を採用し、その後大型2種免許を取得させる養成員制度を設けられており、免許取得費用の一部負担を実施されております。

他、それぞれ支度金制度や入社祝い金制度、また、自衛隊に対しましての求人を行うなどの

取り組みを実施されております。

続いてバス事業の経営状況です。

バス事業全体で、営業費用が営業収益によって、どの程度賄われているかを示す営業収支率を記載しております。

令和元年度の営業収支率は新型コロナの影響もあり 89.4%でした。

一体化検討時のシミュレーションにおいて予測した営業収支率と比較すると、一体化した場合の予測 95.4%から 6%下回ったものの、一体化しなかった場合の予測 85.3%から 4.1%上回っており、一体化により営業収支は一定改善されましたが、今後の経営状況は厳しいものと考えられます。

続いて 7 ページの再編実施計画の効果検証についてご説明いたします。

左側の輸送人員の推移ですが IC カードの輸送人員を比較しております。

平成 30 年度と令和元年度の比較では一体化によって、実車走行キロ、延べ実働車両数とも約 5%削減したものの、輸送人員の減少は 1.3%にとどまっております。

人口減少やダイヤ削減による利用者の逸走、新型コロナの影響などにより利用者が減少している中においても、等間隔ダイヤや共通定期券の設定により、利便性を上げたことで、輸送人員の減少は抑制され、他の交通機関に利用者が移っていないものと考えられます。

結果、1 台当たりの乗車率が上がり、運行効率が向上しております。

次に、主要な 3 路線での比較になります。

佐世保商業高校～佐世保駅前間、相浦棧橋～佐世保駅前間、もみじが丘～佐世保駅前間について、IC カードのデータをもとに、再編前後それぞれ 1 ヶ月間のデータを集計分析し、運行効率性を評価しました。

8 ページは、分析した路線区間を表しております。

9 ページは、分析した結果をもとに次期計画策定に向けた課題をコンサルよりいただいております。

四角囲みになりますが、全体的に路線バスの利用者が減少しており、運行本数の削減割合よりも利用者の減少割合が多い区間などが存在しておりました。

逸走した利用者に再び利用してもらうための利用促進の取り組みが、今後の課題となります。

①佐世保商業高校～佐世保駅前の区間では、路線全体で若干の運行効率が向上していましたが、南部方面の幹線路線と比較すると少ない状況でした。

また、支線区間となる西高校入口～佐世保商業高校間においては、学生の動向による影響を受け、上りや下り、曜日によって利用状況が異なり、時間帯別においては朝の利用者が多く、運行効率の向上が見られるものの、それ以外の時間帯では大きな変化はない状況でした。

この区間では、学生等の利用状況を把握し、適切なダイヤや運行本数の見直しが課題となります。

②相浦棧橋～佐世保駅前間では、路線全体で運行効率が低下し、多くの区間で2割以上の利用者が減少しています。

また、土日祝日にはその傾向が顕著でした。

この区間では、路線沿線の利用実態を分析し、時間帯に応じた運行ダイヤの見直し、他の路線システムも含めた検証が必要であるとのことでした。

③もみじが丘～佐世保駅前間では、再編で重点的に等間隔運行をした地域であり、路線全体で運行効率が大きく向上している状況でした。

この区間では、特に朝の時間帯の運行本数について、妥当性の検証が必要であるとの課題でした。

これらの検証結果については、バス事業者と詳細情報を共有しながら、次の利便増進実施計画の策定に向けて活用したいと考えております。

説明は以上です。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。バス事業の現況につきまして、報告ございました。

ご質問等ございませんでしょうか。

**(長崎県立大学：永井委員)**

長崎県立大学の永井と申します。

今、バス事業の利用者の状況等についてご説明いただきましたが、私が所属しています県立大学においてもこの1年間は新型コロナの影響で、そもそも学生が大学に来られないという状況で遠隔授業が行われました。

そういう意味で、学生の利用が少なかったということがバス利用者の減少にも多少影響を与えているのだと思います。

大変事業者の皆さん方は厳しい状況ではあると思いますが、この1年間コロナの影響が色々な面に出ていたと思います。具体的に何かこういった影響があった、特別な対応を迫られたということがあればご教示いただければと思います。

よろしく申し上げます。

**(朝長会長)**

それでは事務局の方でまずはお願いします。

**(事務局：吉永)**

まず市の取り組みとしましては、コロナによつての感染拡大防止対策としまして、それぞれの事業者さんの方に、例えば消毒液やマスクなど感染予防に対する経費が掛かることに対する支援ということで、補助を行っております。

もう一つは、先ほど永井副会長からありました、経営が非常に厳しくなっている状況の中で、バス路線を維持していくことが非常に困難と、要は運賃収入をもってバス運行の経費に充てるというようなところが基本だと思いますが、その運賃収入がどうしても利用減少の中で得られない、そうすると維持すべき路線というの、会社経営の体力がなくなっていく中で非常に厳しくなってくる。

そういうことで路線がなくならないように、その運行に関する経費について支援させていただいているというような状況がございました。

あとは、それぞれの事業者の中で、またご回答いただければと思います。

**(朝長会長)**

西肥自動車さん、何かコメントございますか。

**(西肥自動車：松本常務)**

コロナにつきましては、まず感染防止対策ということで、窓を開け、それとあとは運転士の方に感染しますと営業が困難になるケースもございますので、運転士の後の座席はロープを張って、そのところには使用不可というようなところで、感染が拡大しないような施策を独自にとっております。

以上でございます。

**(朝長会長)**

させぼバスさんありますか。

**(させぼバス：田崎委員)**

させぼバスも皆さんと同様でございます。

西肥さんも同じであろうかと思いますが、一つはクルーズ船という大きな期待の部分が、ご存知の通りのような状況でございます。

それと、一般貸切についても感染状況を踏まえた形で、受注というお客さんが出ないような状況であります。

先ほどの資料の中でも、路線バス事業については収支率が90%程度しかない。

ではその分をどうやって事業者が食べていくのかというのは、色んな付帯事業、一つには、貸切バス事業でどれだけ収益を上げ切れるかということになるわけですが、ご覧のような状況でございます。そういったことを勘案されて、市からもございましたが、国県市で一定の路線に対する維持、或いは観光部門での、こういった減収対策に対する経営支援を頂戴しているような状況でございます。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。

先生、よろしいでしょうか。

他にございませんでしょうか。

**(松浦鉄道：藤井委員)**

松浦鉄道でございます。

我が社も減少しておりますが、分析の中身につきまして、私ども、通学定期・通勤定期、それ以外に一般乗降客という仕訳の中で分析しております。

バスの場合に、これが一般のお客様なのか、先ほど県立大学が言われたように、学生さんとか、大学は確かに休校やオンラインがあり、高校では大体通学をずっと続けておられました。従って、通学定期、通勤定期もほとんど変動はあってないわけでございます。

通学定期のなかでは一部もちろん減っておりますが、一般乗降客が減っている中で、分析の中身を、定期と一般の割合というのが、どんな傾向なのか、この辺が分析の中にも出てくれば、我々も参考になるし、交通体系の中にも役に立つのかなと思っております。

バスは、利用者の中には通学通勤というのは、やはり割合が少ないのですか。

うちは通学通勤の割合が非常に大きいので、分析しやすいんですが、バスの場合に普通一般のお客様と、毎月乗る通勤通学のお客様との割合が、どういう割合になっているのか。

この分析の仕方によってもまた対策が出てくるのかなという気はいたします。

**(朝長会長)**

よろしゅうございますか。

**(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員)**

長崎県交通運輸産業労働組合協議会の事務局長をしております、室と申します。

よろしく申し上げます。

先ほど乗務員不足の関係で若干ありましたが、今は非常に各事業者さんともに、人員不足の対応に苦労されている状況がございます。

その中で、2種免許保持者の40歳以下は約10%しかいないそうです。

ということは、バス運転士は超高齢化が進んでいるという状況でございます。

そういう中で、させばバスの状況を申しますと、収支のバランスという関係もあると十分私も理解はしておりますが、この一体化の時に少なくとも370万円まで年収を確保するという関連がございました。

そういう中で実態を申しますと初任給が17万円台となっております。

これは前歴換算がありませんので、50歳でもこの賃金ということで、非常に苦慮しています。

また、年間の休日について、法定休日が65日、祝祭日が21日ということで年間86日しか休みがございません。

こういう中で本当に各事業者ともに、この運転士の確保というものに苦労しておりますが、これでは本当に、このバス産業で採用者があるのか。

今は免許を持たない人云々ということがありますが、この休みの少なさからも人が集まるのは困難ではないかなと思っております。

あるバス会社で聞いた話ですが、面接時に土日は休めますかと聞かれ、土日バス事業は休めませんと言ったら、採用を逆に断られたというエピソードもあり、これは非常に大きな課題であります。

このままいくと乗務員不足で、お客様がいるのに路線が維持できない。

過去は、お客さんが減少して路線を見直すという状況がありましたが、今は運転士がいないのでダイヤを見直すという、変な状況になっています。

それと2点目は、次期の再編実施計画の関係が出ましたけど、今、3者会議をされていると思います。

これについては、この場で十分に協議をしていただきたいと思っています。

もうあと1年ですけど、申請かれこれすれば、申し訳ないですけどこの資料にある検討課題で、本当に間に合うのかなとそういう危惧があります。

私たちも、労組の方でアンケートを実施しましたが、非常に佐世保市民は困っています。

一体化時に競合路線3割、単独路線2割という路線をカットしておりますので、非常にお客様たちは苦勞しています。

さらにこれから、これ以上の路線見直しをすれば、本当に一番苦勞されるのは利用者です。

そういうことがないように、十分この場で議論をしていただきたいと思っております。

以上です。

#### (朝長会長)

ありがとうございました。

事務局からコメントありますか。

#### (事務局：吉永)

今の再編実施計画、次期計画策定については委員がおっしゃられますとおり、まさに現在策定を検討しているところでございます。

一番大きく変わったのが、一体化検討時は、このコロナの影響というところは全く想定外で、この出来事が一体化後に起こって、経営の体力というのも先ほど報告がありましたようにシミュレーションの中ではもっと上昇する予定だったのが下がっていると。

しかしながら、一体化せずに3社残った場合よりも良くなったというような結果が出ております。

もう一つは、先ほどございました運転士の問題です。

一体化の時に想定していた運転士数以上に退職者が増えているというような状況の中で、輪をかけて新しい方々の採用というのが非常に厳しい状況で、応募される方がいないというような状況になっております。

本来、一体化検討当時は次期計画に向けて、経営体力をつけて効率化を図りながら、さらに市民の皆様の利便性向上に向けた計画作りというのを、当然考えていたところです。

その計画と現時点で大きく状況が異なっているような中、次期計画については、今の運転士の数というのを、次の計画期間が終了までの見込みを踏まえた中で、運行の便数というものが

限られてきます。

しかしながら、その中でも市民の皆様の移動の足というのも、ミニマムな計画になるかもしれませんが、しっかり確保していく必要がありますので、さらに工夫をしながら効率化というものを図っていかねばいけません。

そのために今両バス事業者におかれまして、ダイヤ編成のあり方・工夫というものを一生懸命、考えていただいているところでございます。

そういったことから、今ご意見をいただきましたように、できるだけ市民の皆さんに影響を及ぼさないようなダイヤ編成というのも考えていきたいと思っております。

**(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員)**

そういう状況は分かっておりますが、やはりこの活性化協議会の場がどういう位置付けになっているかということで、もう1年しかない中、資料でこれだけのことしかやってないんです、という報告がありました。もう少し突っ込んだところで、この活性化協議会がどういう場なのか、私も勘違いしているのかもわかりませんが、やはり市民の利用者と行政が一体にならないといけない。

そういう中で、やはりこの場で十分な議論をしていかないと、この資料だけならもう間に合いません。

本当にこの場が議論の場であって欲しいと思います。

以上です。回答は結構です。

**(朝長会長)**

よろしゅうございますか。

ないようでございますので、それでは2項目目の「市内路線バスモニター報告」及び「統一したバス事業者社員教育の対応状況」について、事務局よりご説明お願いいたします。

**(事務局：山口)**

市内バスモニターについてご報告いたします。

令和2年度におきましては、新型コロナの影響により、10月から7名のモニターによって事業を開始いたしました。

直近までのモニター報告は46件提出され、運転技術や接客マナーに関して9割程度が良い報告でしたが、残りの1割は急発進・急ブレーキや、肉声案内がないなどの指摘がございました。

この指摘については、その都度バス事業におかれ、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した。

また、その他のご意見がございましたのでご紹介いたします。

内容は、nagasaki nimocaカードで、長崎行き的高速バスの回数券が買えるのか？ということで、利用者の利便性を検討して欲しいという内容になっております。

バス事業者からの回答では、ニモカ電子マネーの取扱規則第7条で、金券等の商品について

は購入できない。との規制があり、回数券は金券にあたるため対応できないという回答をされています。

回答後、バス事業者におかれては、各発券窓口での周知を行われています。

バスモニターの報告については以上になります。

続きまして、統一した社員教育について報告いたします。

バス運転士のサービス水準や接客マナーなどの平準化を図るため、両者統一した社員教育について活性化協議会、また6月の定例議会一般質問において提案がありました。

前回の活性化協議会において、西肥自動車では、月1回の実施している定例会での共通教育の場を持ちたいという提案があり、させぼバスでは、外部講師等で今まで事業者になかった視点から研修をするという手法の考えを持っておられました。

現在の両事業者の社員教育に対する進捗状況の報告をそれぞれの事業者からお願いします。

#### **(西肥自動車：松本常務)**

統一した社員教育につきましては、今後も機会を見て、ぜひ、実施協議したいと思っております。

以上でございます。

#### **(させぼバス：田崎委員)**

10 ページの下段に書かせていただいております。我々は運輸事業であると同時にサービス業、接客業であると理解をしております。

お客さんをいかに安全安心にお届けするか、そういう観点からレベルアップが必要だという認識はもちろん持っております。

ただ、合同で実施することにつきましては、こちらの文面にも書いてございますように、我々は365日、朝から晩まで走り続けている状況でございます。

ましてや、運転士不足ということで、運転士に残業を続けていただいている中で、そういう機会を作るというのがかなり難しい。

現在我々としては、3営業所持っております。毎月1営業所、1日5回を3日間ずつ、それぞれの営業所で研修をやっておりますが、その中身について、もう少し工夫をした対応が必要かなと考えているところでございます。

それと先ほどのモニター報告の中で、高速バスの回数券購入が、nimocaの規約で不可だと書いてございますが、学生さん通勤者、定期券はまさに金券なのに、どこでどう回数券と違うのか、ちょっと素人目線で恐縮ですが、ちょっと理解ができないところです。

#### **(西肥自動車：中塚部長)**

nimocaのことでご意見がございましたので、回答いたします。

nimocaがそもそもポイント等もありまして、割引の乗車券に使うチャージということで、要はその割引を適用した分で、また回数券割引になりますので、そういうことで制度的に運用は

できないと。通常定期券はそのまま定期券をご購入いただきますし、回数券についても、クレジット等であれば、当然ご購入はできるのですが、そのチャージしたお金を使って、また割引をした回数券を購入なさるといことはできないという規約になっておりますので、ご理解いただければと思います。

**(朝長会長)**

よろしゅうございますか。  
他にございませんでしょうか。

**(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)**

統一した社員教育についてお尋ねいたします。  
西肥バスさんとさせぼバスさんにお聞きしたいのですが、今までサービス向上に向けての、取り組みをしなくてはいけない、した方がいいという意見が出た中で、サービス向上に向けた社員教育の担当者は各会社にいらっしゃると思うのですが、その担当者が集まる場とか意見交換の場は持たれているのですか？

**(西肥自動車：松本常務)**

それにつきましては、この資料の真ん中下のところに記載があります。  
毎月、営業所長、副所長等で開催しており、令和2年度の実績が4月・5月・7月、以降このスケジュールで開催をしているというところでございます。

**(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)**

市民としたらバス事業は全部、西肥バスに統一されたというイメージはあります。  
私もいろいろ乗せていただいているので、ご意見を言わせていただきたいのですが、良い接客があってそれを話しても、それが西肥バスさんでしたか？させぼバスさんでしたか？と聞かれても分からないわけです。  
大変申し訳ないですか、西肥バスだと思って乗っているの、その見分けがつかない。  
あんまり関係ないというのが市民感情であり、まだまだ市民に浸透していない状況。  
そうなると、西肥バスさんができて、させぼバスさんができてない部分とかというのも、定例会のときに意見交換というのは今までされていたのですか。

**(西肥自動車：松本常務)**

意見交換はしております。  
ただ今後、私も先ほど説明しましたが、今後も機会をとらえて実施したいという考えで、今働きかけを行っているというところでございます。

**(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)**

前回の改革でもあったのですが、これ、今の報告で8月の段階ですが、今もう3月なんです

が、させぼバスさんとしては、その点はどういうお考えですか。

業務で時間等がないとかはもちろんあると思いますが、その中でもやはり市民としては、サービス向上というのを願っているのです、できないでは済まない。西肥バスさんの指摘を受けて、何か改善したとか具体的にあれば教えていただければと思います。

**(させぼバス：田崎委員)**

ご意見としては、お互いレベルアップをしようというのが基本的なご要望と言うのか、まさにそのことは我々事業者としては、真摯に受けとめてそのようにしなければならぬと思っております。

しかし、現実問題としては、先ほど申したような状況で難しい。

今、西肥さんの方からお話があったように、営業所長・副所長が、毎月定例会をやっていますので、こういう指摘についてはこういうことをしようねと、お互いサービスとしての指導体制を共通な話題として、運転士さんにしていこうという考え方で毎月やっているというのが状況でございます。

私も、今年の4月に、各営業所に1日5回、3日で45回になりますが、それぞれ研修の場に立ちました。来月においても、皆さんからのご要望も何度も伝えながら、我々の責務、サービス産業、接客業、こういった観点から話をしていきたいと思っております。

**(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。

**(朝長会長)**

他にございませんでしょうか。

**(佐世保市老人クラブ連合会：福田委員)**

私の意見ですが、以前からすると、西肥バスさんも市営バスさんも運転士さんのマナーが非常に良くなったと思えます。

そして、丁寧な言葉で接客をされていると思えます。

それと、私は毎朝、子供たちの交通整理をさせていただいておりますが、その時にも、手を挙げて待ってくださいと言えば、きちっと待ってくれますし、私にとっては非常にサービスが良くなったのではないかなと思っておりますので、自信を持って運転士さんたちに、良く言われたよということで伝えていただきたいと思えます。

以上です。

**(させぼバス：田崎委員)**

ありがとうございます。

**(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。

他にないようでございますので次に進みたいと思います。

それでは、3項目目の利用促進の取り組みについてのアンケートについて事務局よりご説明をお願いいたします。

#### (事務局：山口)

それでは利用促進の取り組みについてのアンケート集計結果を報告させていただきます。

令和2年11月に、当活性化協議会委員の委員の皆様、利用者代表、学識経験者の皆様に利用促進の取り組みについて、今後提案したいテーマを伺った集計結果になります。

こちらをご紹介します。

1番目に、観光との連携ということで、観光客が路線バスに乗り、目的地に向かうのはなかなか難しく、路線が複雑で、どのバスに乗ってよいか分からない利用者が大半ということです。

東京都交通局が発行している「みんくるガイド」は、地図上に路線が描かれており、多い系統があるにもかかわらず、路線図を見れば、比較的簡単に路線バスで都内を巡ることができるということです。

次に、バス車両前面部の、行き先表示についての改善の余地があるのではないかというご意見があります。

次に、利用者利便性の向上についてということで、乗り継ぎ制度の拡充と、乗り継ぎポイントの明確化ということが書いてあります。

あと、乗り継ぎ運賃のさらなる検討。

続きまして、バスロケシステムの導入です。

佐賀市営バスでは、平成30年3月30日より導入されているということで、これを利用することで利用者がアプリを導入して、バス位置を確認できるという便利なものになっております。

次に右側になりますが、長崎県立大学のゼミの方で、MRの見所マップのようなものをバスで作成するなど、バス利用促進の提案を企画できないかということで、以前お伺いしております。

次に、佐世保駅～市役所間の往復循環バスを、ワンコインで実証実験をして欲しい。

続きまして、通勤通学時に1時間に一本でもいいので、大野～相浦間の増便をお願いしたい。

そして、次に敬老福祉バスの申請時に1000円を徴収してはどうかというご意見です。

この件につきましては、前回8月7日の協議会においても発言がありました。

会長から、老人クラブ連合会の総意を持った機関決定をされていれば、検討することができるという回答がされておりますので、こちらの分については、ご意見としてお預かりいたします。

続きまして、女性目線でのフォントというところで、例えばバスの掲示板や掲示物を女性目線で意識した、やわらかいフォントなどで掲載できないかというご意見がございました。

これらのテーマにつきましては、今後協議会において協議を行っていきたいと考えております。

以上です。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、ご質問等ございませんでしょうか。

**(長崎県立大学：永井副会長)**

私ども県立大学としては、やはり学生目線でのご意見を言わせていただきたいと思います。

以前、平成28年と伺っていますが、大学生限定で、佐世保のカレッジパスというのが始まって、現在は中止をしているそうですが、大学の相浦周辺に住んでいる学生が結構おりまして、そういった学生が買い物であったり、アルバイトで街の方に来るといった機会が結構あると聞いております。

そういう時に、佐世保カレッジパスというのは、バス路線で1回100円で乗れるという、学生にとっては大変ありがたい制度のようですが、それが現在は中止、中断されているということですが、もしその後、このカレッジパス制度について、進捗状況等あれば、先ほど大変厳しい状況にあるという報告を受けた中で、こういうお願いをするのは恐縮ではありますが、その後の議論状況などありましたらご教示いただければと思います。

以上です。

**(朝長会長)**

どなたがお答えされますか。

**(西肥自動車：松本常務)**

カレッジパスに関しましては、先ほど先生からありましたが、今のところ当社は非常に収入状況・経営状況が厳しく、現時点では、導入は非常に難しいと考えております。

**(朝長会長)**

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)**

観光との連携とか、利用者の向上についてというのは、私が出したんですが、以前、名古屋大学都市工学の加藤教授という方が、県営バスの経営委員でもあるわけですが、この方が、都市と地域公共交通の連携ということに非常に詳しい方で、これはすべて、そういう先生と話し合いながら、私なりにアレンジしたものです。

路線図ですが、すいません、西肥バスさんのは今日初めて見ました。

非常によくできていると思うわけですが、この都営バスの「みんくるガイド」というのがありますが、これはすべて路線別に色分けして、その地図上に、隣の名称をイラストで散りばめてあり、非常に分かりやすい路線図になっています。

東京都内 23 区のこの路線と言えば、こんな細かく、もう佐世保の比じゃないわけです。

こういう中で、これを見ると大体分かりますので、西肥バスさんの方もよくできていると思っ  
ていますが、若干そういうことを参考にしながら、改善して行かれたらどうかなと思っています。

以上です。

#### (子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

このアンケートの最後の女性目線でのフォントについて補足をさせていただきます。

昨年 3 ヶ月間、島瀬に住むときがありまして、これを機にバスに乗ろうと思って毎日バスに  
乗りました。

その時に感じたことですが、せっかくこんなに可愛いニモカがあるのに、ニモカのこういう  
キャラクターをあんまり使っていない。私はデザインをしているので、フォントというのは書  
体のことですが、もう少しやわらかい書体であったり、色を使ったりして、コロナの時だっ  
たので、特に白に黒で、ビニールテープでと、余りにも殺伐とした車中だったので、そこをもう  
少しやっていただければいいなということで、女性目線で意見を言わせていただきました。こ  
れは意見なので、西肥バスさんとさせぼバスさん、ぜひよろしくお願いします。

あとは、特に島瀬は時刻表を見なくてもバスがどんどん来ます。

乗れるのは嬉しいのですが、島瀬は古いバスに乗ろうと思ったら、今度は新しい綺麗なバス  
が来る。すると、みんなそっちに乗ります。

先にきた古いバスの方には全然乗らないで、それは行ってしまうようなことがある。

次の課題だと思うのですが、乗り継ぎがなぜできないのか。

私は千葉出身なので、乗り継ぎというのが当たり前だと思っています。県北の方から、なぜ  
あんな遠いもみじが丘まで直通で行くのか、すごく不思議でした。

佐世保駅や早岐駅、例えば大野で乗り継ぎしてもいいのではないかなと思ったのですが、労  
働組合の室さんと、西肥自動車さん、させぼバスさんにお聞きします。

佐世保はなぜこんなに乗り継ぎがうまくいかないのか。

もっと小刻みに利用者のニーズを捉えて、あと室さんも言われましたが、バス運転士さんの  
減少とか確保に対するの取り組みをしても、やはり運転士さんの高齢化、運転士さんが居  
ないからバスが運行できないような危機的な状況だというのがよく分かっているの、次に手  
をつけるのは乗り継ぎではないのかなと思いました。

素人な考えで、市民の浅はかな考えかもしれませんが、皆さんの立場は違うと思うので、な  
ぜできないのかというのを、もう少し詳しく教えていただければなと思います。

#### (西肥バス：松本常務)

まず関東と九州と地域性を比較した時に、乗り継ぎの文化的なものですが、どうしても都市  
部の方が乗り継ぎに慣れています。

それと鉄道とバス、これにつきましても、鉄道の場合、関東では乗り継ぎは当たり前で、鉄  
道とバスと比較した時には、バスというのが基本的には乗り継がずに直通で行きたいというよ

うなところがあります。ここについては、乗り継ぎでうまいことをやれば、もっと早く行ける可能性もあるかと思うのですが、これは我々の案内不足もあるかもしれません。

市民、住民の皆さんも、直通で行きたいという意向があるものですから、なかなかそこがうまくいっていないというところがございます。

担当の方からももう少し詳しいことを説明します。

#### (西肥バス：中塚部長)

担当しております、西肥バスの中塚でございます。

当社の路線でいきますと、今現状、佐世保市内ではございませんが、例えば佐々のバスセンターで楠泊方面、小佐々、鹿町を通る路線と、平戸に真っすぐ上る路線との乗り継ぎであったり、また、世知原へ行く路線で乗り継ぎを実施しております。

市内においても、今後、一番検討していかななくてはならない事案だと思っておりますが、乗り継ぎポイントと、あとはバスの転回をする場所が必要になります。

南部方面からバスが来たときに、以前は相浦や柚木、商業など一定市内を通っていたんですが、数年前から、当社で言いますと、島地町にバスの駐車場を確保して、そこにバスを入れるために、昔の元町行き、今の佐世保市総合医療センター行きはかなり本数が増えていると思います。

なぜ総合病院にいっぱい行くのだろうか、市民の方は思われるかもしれないですが、そこから先の転回場所で、運転士も当然休憩が必要ですから、そこでトイレ休憩とかをして、また、総合医療センター発で南部の方に行くと。

今まで柚木とか遠くまで行っていた部分を、前回の一体化も含めてかなり削減をした経緯がございます。

そういうことで、少しずつは合理的になってはいるのですが、例えば、佐世保駅前とか、松浦町とかに大きな転回をする、バスが集まれる場所、国道や横断歩道を渡らなくても乗り継ぎができるような施設というのは、なかなか思ったように確保ができないというのも、現状でございます。

#### (朝長会長)

させばバスさんからもありますか。

#### (させばバス：田崎委員)

今、それぞれおっしゃったとおりであろうかと思います。

例えば、南部方面から北部方面まで行きたいときに、乗り換えなしに所定の時間で着く長距離路線を止めてしまおうとすると、駅のポイントで乗り換えをして、長距離路線ではなくて短距離の路線をいっぱい繋いでいく。

そうした際、一つは乗り継ぐ時間のロス、10分以上待つというのは、なかなか難しい。

いろんな観光地あたりでも、次のバスを待つのに10分以上経ったらもう嫌だねという感覚がある。先ほどおっしゃったように、乗り継ぎ文化というのが当地では育っていない。

それと、通しであれば500円で行けるのに、乗り換えを入れると、乗り継ぎ割引制度を設けてはいますけども、300円+300円とコスト面で高くなってしまいます。

こういったものをどうクリアしていくか。

今後の運転士不足という中で、路線をどういうふうな形態で切っていくか、今後乗り継ぎ制度を設けていく必要があるかと思えます。乗り継ぎの所要時間をどう短縮できるか、お客さんのコスト負担の部分をどうクリアしていくか、こういったことが課題になっていくであろう、解決しなければならない問題であろうと思っております。

#### (長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員)

今、吉田委員の方からありましたけど、まさに私もそのとおりで思っています。

なぜ乗り継ぎが進展しないのかと言えば、先ほど田崎社長からもありましたとおり、やはり通しで乗るより、乗り継いだ方が高くなる運賃制度です。

これを解決すれば、皆さん乗り継ぎを多分してくれるだろうと思っております。

私は、市営バス出身なんですけど、以前、この乗り継ぎということで、私も労働組合の役員でしたので、提唱を幾度かやりましたが、なかなか実現をしませんでした。

例えば、黒髪から相浦行きがありますが、朝夕はおそらく数名の方は通しで乗られる方がいると思いますが、ほとんど、黒髪から出発して降りられるのは市内中心部です。

京町、島瀬で降りられますので、乗り継ぎをしていただいてもそう影響はないと思っております。

ただ、先ほど西肥バスさんの方からもありましたとおり、車庫の問題もあります。

今でも山手循環というのはあるのですが、以前市営バスであった、そこを1日グルグル回って乗り継ぎをしていただくという方法は、今は残念ながらやっていません。

一番私が思うのは、やはり運賃が解決しないと、なかなか難しいのかなと思っております。

以上です。

#### (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。

私は関東から引っ越ししてきた時に、佐世保の文化は東京で流行ったものが、5年後に来るんだよというのを佐世保市民に聞いたことがありまして、私はもう27年ぐらい佐世保市に来ていますけども今も変わっていません。

文化というのがあるというのは分かりますが、文化というのは変えていけるものだと思いますし、路線バスがなくなるより、それと運転士さんが減少して、運転士さんがいなくなっていく現実があるわけですから、色々乗り継ぐ時間のロスとか10分の壁とか問題もあると思いますが、ここは強固にでもやるしかないのではないかなというのを感じています。

それをやる為には、どうするのかという議論には持っていけないのかなというのをご提案したいと思っております。

#### (朝長会長)

ただいまの、吉田さんからの意見ですが、これに関しての今の佐世保市としての検討状況というか、そういう課題として捉えているかどうか仰ってください。

**(事務局：吉永)**

ありがとうございます。

私たちも、まさに吉田委員がおっしゃる同じ視点でもって、検討を始めています。

今、事業者さんからもお話がありましたように、現状ではまだまだ課題がたくさんあります。令和4年からの次期計画においても、おっしゃられた視点をもって改善が図れないかというような検討を始めていましたが、現状としては、令和4年度からの計画の中にそれを盛り込んでいくのは、かなり厳しい状況ではあります。

しかしながら、先ほどからあります運転士さんの問題もありますので、少しずつでもそこは何かできないかということも継続して協議をやっているところでございます。

ただ、先ほどの課題の中にもありましたように、地理的な状況の整備も必要ですし、乗り継ぎ割引というようなソフト面での整備も必要です。

ここは、私たちも市として都市計画や、立地適正化計画、そういったところでの整合性も図りながら、まちづくりと一緒に整えていく必要がどうしてもあると思っています。

次の計画の中では、なかなか厳しいものがあるかもしれませんが、次々期計画づくりを、早速始めていこうと考えていますので、その中ではぜひ、今の視点を取り組めるように話を進めていきたいと思っています。

それともう一つ、速達性という部分も、次々期計画の中では、1運行をもう少し効率化させながら、さらに時間を短縮できないかという視点も含めて検討して参りたいと考えています。

**(佐世保市老人クラブ連合会：福田委員)**

先ほどからバスの乗り換えのことを言われていますが、私が住んでいるところは、俵ヶ浦半島の手前の赤崎というところです。俵ヶ浦半島が再開発されるという中で、俵ヶ浦半島の住民の人たちは、お年寄りの方が多くなってきたから、乗用車ではなくバスを利用される。小さいバスを導入して、鹿子前の方にたくさん行くようになれば、観光者も鹿子前まで行って、それから石岳に回って俵ヶ浦半島に乗り換えて、ずっと利用されるのではないかなと私の素人の中では考えていますが、市長さん、その点はどうでしょうか。

**(朝長会長)**

他にございませんでしょうか。

ないようでしたら、私の方から今のコメントをさせていただきます。

利用者の利便性向上ということで、乗り継ぎというのは非常に大きな課題だと思っております。

それぞれの地域での事情ということもありますし、速達性の問題と料金の問題、様々な課題があろうかと思っています。

それで、今回のコロナ禍ということで、コロナの状況ということも、新しい価値をつくり出

さなければいけない、新しい様式を作らないといけないなど色々改革をやらなければいけない、その大きな転換期にきているような感じがいたします。

そういう意味で、今、事務局の方でも検討はしておりますが、それをいつやるかということです。

その3年間待てという、そんな話でいいのかどうかということも含めてやっていかないと、色々な面で行き詰まりがくるのではないかなと思います。このコロナがなければ、また違った観点で物を言えるのではないかなと思いますが、少し状況が変わっているということ、そして改革をしなければいけない時期であるという認識を持って進めなければいけないのではないかなと思います。

今日それぞれ、この場で議論を深めるということはなかなかできないと思いますので、また事業者の西肥バスさん、させぼバスさん、そして労組代表の皆様の方々、行政の皆さん方の意見も聞きながら、できる限り早くこの問題は解決をしていかないといけないのではないかなと思っております。

それが逆に経営の向上に繋がるという可能性もあるのではないかなと思っておりますので、そういうことも含めて検討していただければと思います。

私の方でも大きな課題だと捉えておりますので、ご理解いただければと思います。

他になにかございますか。

ないようでしたら、報告事項の最後となりますが、その他について事務局からございますか。

#### **(事務局：山口)**

今年の4月1日にバスのダイヤ改正を予定されているということです。

西肥自動車さんの方から、ご説明をお願いいたします。

#### **(西肥バス：松本常務)**

それではダイヤ改正についてご説明します。

今回は佐世保市再編実施計画期間中に伴いまして、佐世保市が関係する路線は運行回数の変更は行いません。時刻の変更のみを行います。

内容としましては、お客様の要望による変更と、それと他の交通機関との乗り継ぎの若干の調整、それとダイヤの間隔の調整を実施します。

従いまして、佐世保市内及び佐世保市と他市町村を結ぶ路線の運行回数の変更はございません。

また、時刻の変更がない路線もございます。

なお、伊万里エリアでございますけれども、伊万里清水線の廃止に伴いまして運行回数の変更、時刻の変更を実施します。

詳しい運行時刻につきましては、当社のホームページの時刻検索、バス停の時刻表で確認をしていただきたいと思います。

また各バスセンターの窓口では、路線別の時刻表を配布しておりますので、こちらの方もご利用をよろしく申し上げます。

以上でございます。

**(朝長会長)**

今のことにつきまして説明がございましたが、何かご質問はございませんか。  
ないようでしたら、その他でご質問ございませんでしょうか。

**(させぼバス：田崎委員)**

先ほどから議題に挙がっておりますが、いよいよ再編実施計画の最終年度を来年度に迎えるという状況でございます。

この間、今でもそうですが、コロナウイルスに係る経済的な面、或いは資料にも先ほど挙げてありましたように、運転士のマンパワー、人手不足ということで、我々事業者としても、路線を維持することに対して四苦八苦をしている状況でございます。

国としても、この状況を懸念されておまして、路線維持、ダイヤについては柔軟な対応をなされているということで承知はしております。

いよいよ、1年後の令和4年度から、次期の計画がスタートしようとしております。

我々バス事業者としては、市民の皆さんの足を確保しなければならない。

こういったものが我々の責務であるという認識はしてございますが、先ほどの資料でご説明があったように、現状を維持していくというのはかなり厳しい状況に追い込まれてございます。

先ほど会長から次期の計画については、利便増進計画という、初めてお聞きするタイトルをお聞きいたしました。

次なる利便増進計画が、どういった基本的な考え方なのかをお示しいただければなということが一つ。

それから、現在の計画につきましては、国の方に認可を申請して認可をされている計画です。従いましてこの3年間、今西肥さんのダイヤの時刻表の改正等々おっしゃいましたが、3年間については、路線本数等々まで認可事項ということで変更がかなわない。

このことは、行政にとっても市民の皆さんにとっても、3年間は担保されている、約束されたことですから喜ばしいことだということであろうとは思いますが。

ただ、次なる利便増進計画、運転士不足という中で、今のような計画であれば、計画期間を何年にされるのか。固定されてしまうと、今後の状況からして、今の計画でも、最終年度は難しい状況に追い込まれている中で、次の3年間もこういう状況が固定されると、事業者としてはかなり制約が大き過ぎる。

次なる計画の中では、ここの部分については事業者としての我儘と捉えられるかもしれませんが、少し柔軟な計画ということで、位置付けをしていただければなと、この分は要望でございます。

以上でございます。

**(朝長会長)**

今の件について、事務局の方でお答えできますか。

**(事務局：吉永)**

利便増進計画というのが、今の再編実施計画の名称が変更になりまして、次の計画期間においては、再編実施計画が利便増進計画となると思っていただいて結構かと思えます。

柔軟なことですが、次の計画策定にあたっては、一番問題となっているのが、その運転士数に対する路線の維持、そこが一番大きな問題となってくるのですが、令和4年度の計画が出発する時点だけではなく、この期間、今は3年間を想定していますが、3年間の中で、どれぐらいの運転士さんの増減が見込めるのかというところも踏まえた中で、その計画を作っていく必要があるかと思えます。

そうしなければ、初年度よりも次年度、3年度の人数が少なくなってきた場合に、融通が利かないような計画になってしまいますので、その3年間の動向も予測しながら組み立てていきたいなと思っています。

それと、そもそも計画自体は1回作れば絶対変えられないというものではありませんので、計画を策定した時点から、大きな状況変化がありましたら、当然柔軟に対応していくべきであると考えています。

**(させぼバス：田崎委員)**

先ほどの繰り返しになりますが、利便増進計画という初めて聞いた計画で、それは国の方で決められたものなのか、佐世保市独自の計画として、国の認可を取らずにやるのか、取った場合でも、固定される計画なのか、柔軟なという表現はありましたが、それは佐世保市単独の計画なのか。その位置付けをどのようにお考えなのか。

**(事務局：山口)**

この利便増進計画については国の制度になっておりますので、国に申請を行って認可していただくという形になることになっていきます。

**(させぼバス：田崎委員)**

しつこいようで恐縮ですが、国の認可を受ける必要性はどのように認識していらっしゃるのでしょうか。

**(事務局：吉永)**

制度上、認可は必要と考えております。

**(させぼバス：田崎委員)**

佐世保市の計画であってもいいのではないのでしょうかという問いかけです。

**(事務局：吉永)**

それは制度によらずに、独自の計画を作るという意味でしょうか。

**(させぼバス：田崎委員)**

国の制約によらない形で、佐世保市独自のという考え方が成り立たないのかというお尋ねです。

**(事務局：吉永)**

今は我々が国の制度の中で計画作りをやって、それは法規制の中でもあるかと思いますが、もう一つは、いろんな国等の支援等も受けられるメリットもございます。

そこは、国からの支援も受けながら、今の再編実施計画と同じような考え方の中で基本、法的な位置付けの中で計画を作って、一定そこを担保していくというものも必要かなと思っています。

この制度を1回作ったから変えられないというものではそもそもないので、認可を受けても状況が変わって、変更する状況が生じた場合には、変更の認定を受けるというような考え方を持っています。

国の制度の中でも、最初決めたことから変更できないというものではないと我々は認識しているところです。

**(長崎運輸支局：鶴田主席運輸企画専門官)**

長崎運輸支局です。

国の制度についての議題になっておりますので、ご説明をさせていただきます。

もともと地域公共交通網形成計画というものが制度としてございまして、これは地域の交通体系を皆様の中で計画立てをして、その計画に基づいて地域の交通を維持していこうという性格の計画です。

その地域公共交通網形成計画をより具体的に、事業者様の自由な経営方針であるとか、そういう意思決定をより制約が厳しくできるような形で、再編実施計画というものが制度としてございまして、再編前の状況で言いますと、佐世保市様の網形成計画のもとに再編実施計画を策定されて、これの認定を受ける形で再編というものが行われました。

制度自体は規制緩和から20年、それから網形成計画、活性化再生法ができて10年、この節目を見まして、制度のあり方というものが本省の方で検討がなされました。

見直しですね、これでよろしいのかという検証が行われた次第です。

その結果、やはり色々地域の実情に応じた制度としては、まださらにレベルアップをしようということで一昨年頃から検討が行われまして、新制度が昨年度、法改正が行われたところです。

その中で基本的には網形成計画というものは、地域公共交通計画というものに姿を変えました。地域公共交通計画というのは、皆様で地域の交通を考えていただくというのは変わりません。

地域公共交通計画というのは、より各自治体様は策定をするよう努力することで、より地域にとって必要な交通網を作っていただくということを広めていこうという、努力義務が課せられております。

それを具体的に実現していくという性格としては変わりませんで、利便増進計画というものが再編実施計画から姿を変えております。

この二つの計画は、それぞれ読み替え規定がなされておりました、元の網形成計画が地域交通計画に、それから再編実施計画が利便増進計画に読み替えられております。

なので、今現在、佐世保市様については地域公共交通計画が策定されて、そして利便増進計画が策定されている状況にあると、まずこれが前提です。

利便増進計画というのは、再編実施計画とは、ちょっと姿が変わってしまっていて、まだ審査基準というものは出てないのですが、より利便を増進する計画を作り上げていきましょうということに姿が変わっています。

再編実施計画については、その再編というものが持続するかどうかということに重きを置いて、計画の内容を審査していたところなのですが、今の利便増進計画については、利便性が上がるかどうか、そういったところを重点的に見ていこうということで、審査基準の方ができているようです。

まだ私どもの手元には来てないのですが、いろいろと細かいところで姿が変わっている状況がございまして、さらに見直しの中では、バスの補助金の制度といったものも地域交通計画と一体的に盛り込む形のものに対して、補助制度を連携させていくような仕組みも盛り込まれています。

どういう形で地域交通計画の中に盛り込んで、利便増進計画にはこういったことを盛り込まなければならないかという指針、手引きというものが、昨日、私どもの手元に届きまして、公表できる体制にありますので、事務局様の方にお示しをしながら、また皆様にご案内しながら、どのような計画作りがいいのかと、より地域のためになるのかというところに活用いただければと思います。

それから、次期計画の途中で変更ができないかどうか、というようなお話もありましたが、変更ができないものではないです。

認定を受ける計画というのは、その地域で長期に見て計画立てが必要だということで策定された計画ですので、基本は皆様その方向に向かって、実施をされると思っております。

ただ、その中でどうしても状況が違う、計画の修正が必要だということであれば、全体の検証が要りますけれども、計画の姿を変えるというのは、今までも可能でした。

今後もそれは変わりませんので、変更できないというものではありません。

それから2点目になりますが、佐世保市様の再編実施計画は、3年の計画になっております。

基本的には5年ということが指針では出ていますが、これに縛られる必要はございません。

佐世保市様は3年ということで計画立てすることには、全然支障がない状態です。

各事業者様は、運転手の問題というものが多くありまして、その中で5年が基本になっているものですから、先行きが見通せないというところで、色々な変更であったりとか、工夫をされているところですよ。

そのような中で、計画がちょうど見直しの時期になりますので、かえって今後の見通しを立てて、そこに対してコロナ禍の部分を盛り込みながら次期計画を立てられる、今はそういう時期に佐世保市様はあるのかなと思っています。

新たな計画になりますので、引き継ぐ必要はございません。将来を見通した形で新しい計画を作り上げていただき、今はそのタイミングとっております。

あと、計画自体は、地域の皆様方の検討の結果ででき上がっていくもので、この地域の交通体系を今後どうするのかというところ、まさに皆様のための計画ですので、そこには、事業者の状況もありますし利用者の状況もあります。

あとは、労働時間などを必ず遵守しなければならない運転手の方々の状況、そういったことを皆様の中でよく検証しながら、次期計画を作り上げていただければと思います。

また状況自体は、補助制度等の変更などもありますので、通知がありましたら皆様の方にお示ししながら、スケジュールリングであるとかタイミングであるとか、そういったものを同じように、この協議会の場などを通じまして共有させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

#### **(朝長会長)**

ありがとうございました。

今日は幸いに長崎運輸支局の鶴田主席運輸企画専門官にお越しをいただきまして、我々が疑問に思っていたり、或いはこれからどうすればいいかというようなことについて、今まとめてお話をいただいたものだと思っております。

今のお話、アドバイス、助言をもとにしながら、今後策定に向かっていかなければいけないと思っておりますので、また皆様方のそれぞれ今日のご意見も含めまして、深めていくことができ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。

鶴田主席運輸企画専門官におかれましては、大変、時宜を得たご助言、ご意見をいただきまして誠にありがとうございました。厚く御礼申し上げます。

他にございませんでしょうか。

時間も迫っているようでございますので、もしないようでしたらここで閉じさせていただきますと思いますが、よろしゅうございますか。

#### **(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員)**

時間がない中すみません。

先ほどの利便増進事業ということで、手元の資料に定額制乗り放題運賃とか、乗り継ぎ運賃、とおし運賃の記載がありますが、そういう検討も今後されるということでしょうか。

#### **(事務局：吉永)**

現在も検討はしておりますが、今からは事業者さんとの協議も必要になってくるかと思いません。

**(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：室委員)**

先ほど乗り継ぎの問題もありました。本当に重要な課題と思いますので、そこは早急に解決していただきたいという要望です。

以上です。

**(朝長会長)**

他ございませんでしょうか。

《質問等なし》

ないようでしたらこれで終了させていただきたいと思います。

本市全体の公共交通の活性化に向けて、今後とも、委員の皆様のお力添えをぜひお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは事務局にお返しをいたします。

**(事務局：吉永)**

会長、議事進行ありがとうございました。

それから、委員の皆様大変お疲れ様でした。

これをもちまして令和2年度第2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。

ありがとうございました。

(終 了)