

## 平成 28 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：平成 28 年 12 月 27 日（火） 15:00～16:30

（事務局：森）

定刻となりましたので、ただいまから平成 28 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。本日は年末の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、本協議会事務局で佐世保市地域政策課の森と申します。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。

協議会の開催にあたり、会の成立要件の確認ですが、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」とあります。本日は、委員 21 名のうち、代理出席も含めて全員のご出席を頂き、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、オブザーバーとして、九州運輸局交通政策部長様、交通企画課及び計画課の課長様、首席運輸企画専門官様、それから佐々町総務理事様のご出席を頂いております。

本日の議題は、地域公共交通網形成計画の進捗状況の他、昨年度の本協議会の調査事業の結果、提案されましたバス運行体制一体化についての調査状況のご報告となっておりますので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、公開とさせていただきたいと思っておりますので、ご了承下さいませようお願いします。

それでは協議会を開催するにあたって、はじめに本協議会の会長である佐世保市の朝長市長がご挨拶申し上げます。

（朝長市長）

朝長でございます。本日は年末のお忙しい中にも関わらず、平成 28 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、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へご理解とご協力を賜り、この場をお借りしまして厚くお礼を申し上げます。

佐世保市では、本協議会の調査事業を経まして、「佐世保市地域公共交通網形成計画」及び「地域公共交通再編に向けたアクションプラン」を策定しております。さらに今年度は、その中で、本市の公共交通の要と認識しております利便性を維持した持続可能なバス事業を実現するために、バスの運行体制の一体化の可能性について検討しているところです。

検討結果から導き出される最適な運行体制の下で施策の実現に向けて取り組むこととしておりますが、利用者の皆様をはじめ、議会及び報道関係の皆様からも関心を寄せられている事項となっております。様々な視点から、十分ご意見を拝聴する必要があるものと考えております。

本日は利用者代表の皆様をはじめ、事業主体となる交通事業者様、関係機関やアドバイザーの皆様にもご出席いただいておりますので、形成計画の進捗状況等についてもご報告しながら、本市の公共交通を考

えるうえでの、自由な忌憚のないご意見を頂戴したいと思っております。

結びとなりますが、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ご挨拶といたします。

(事務局：森)

ありがとうございました。続きまして、九州運輸局より福山交通政策部長様がお見えですので、一言ご挨拶を頂ければと思いますのでよろしく申し上げます。

(九州運輸局交通政策部：福山部長)

皆様こんにちは。九州運輸局交通政策部の福山でございます。この協議会へ出席させていただき、誠にありがとうございます。

私も国土交通省では、交通政策基本計画に基づき、豊かな国民生活のために利用しやすい公共交通機関をどう行っていくか、といった取り組みを行っているところです。

この佐世保の協議会におきましても、平成 26 年度に公共交通網形成計画を策定して頂き、次のステージへとというところでいろいろ取り組んで頂いているところです。

これまで利用しやすい、持続していけるバス事業ということで、皆様からいろいろな意見を頂きながら取り組んで頂いていると聞いておりますし、様々な難しい課題もあるとお聞きしています。そう言いながらも確実に前進しているという状況であると思っています。本日の協議会でもバスの運行体制一本化調査が報告されますが、その報告を受けまして各委員の皆様がさらにいいものにして頂く、再編実施計画につなげて頂くということを非常に期待しております。我々もいろいろな場面で支援をさせて頂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。

ひとつお願いがございまして、本日のNHKのニュースでも出ておりましたが、高齢運転者の事故防止という話題が最近特に多くなっており、中央でも総理を中心とした閣僚会議が開催されておりますし、さらにその下に作業部会が設置されております。来年の 6 月ごろにはその取りまとめが報告されることになっており、それを受けて動くことになると思いますが、まず高齢者が事故を起こさないように、使いやすい公共交通機関のあり方ということにしっかり取り組んで頂くことも大事だと思っております。

本協議会でいろいろ協議して頂いて、持続可能な、また利用しやすい公共交通機関というものが、この佐世保地区にさらにいいものが出来上がっていくことを期待しまして、今日は参加させて頂きます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(事務局：森)

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、よろしくお願いいたします。

(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。

本日の会議内容は、

- (1) 佐世保市地域公共交通網形成計画の進捗状況
- (2) バス運行体制の一体化調査報告

となっております。

それではこれより議事の方に入っていきたいと思います。形成計画の進捗状況についての報告をお願いします。

(事務局：中西)

※佐世保市地域公共交通網形成計画の進捗状況について説明（省略）

(朝長会長)

ありがとうございました。ご不明な点や確認したい点は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)

私たち子育て支援団体のターゲットとして、小学校低学年の親子を対象として支援しています。10月18日に市の方に来て頂き、利用者、バス、電車をこよなく愛して利用しているお母様方にも来て頂き、ご意見を伺いました。私どもは20年間子育て育児情報誌ママパパを作って子育て支援を行っていますが、今回20年間で初めて公共交通に対して、少子化と叫ばれている昨今ですが、子育て世代の意見を聞いて頂き、素晴らしいことだと本当に感謝しております。子育て世代だからこそ分かる、困っていることなどに耳を傾けて頂いたということで、佐世保市でも子育てしやすい街づくりをされていると思いますが、私たちの力がその一役を担うことができればと思い、本当に感謝しております。

(朝長会長)

ありがとうございました。引き続き子育て支援を行ってください。

それでは続いて、バス運行体制の一体化調査報告をお願いします。

(中島事務局長)

まず私から、この調査における本協議会の位置づけ、役割どころをご説明させていただきます。これまで、平成26年度から27年度にかけて、持続可能な公共交通の構築を目指し、国の制度を活用させて頂きながら本協議会で調査事業を行い、その案を受けて「佐世保市地域公共交通網形成計画」及び「地域公共交通再編に向けたアクションプラン」を策定しております。その中で、昨年度の調査の結果として、大きな課題となっておりますバス路線の競合区間の整理や共通定期券等の実現は、現行のバス運行体制では困難であり、抜本的な改革が必要であると提案され、今回の運行体制一体化調査に至ったものであります。

従いまして、この調査は、市の調査として取り組んでおりますが、当初から関わって頂き、理解を頂いております本協議会の皆様から、調査内容についてのご意見等を頂くことは非常に重要であると考えております。

また、運行体制の一体化は、皆さまご承知のように、バス路線の維持を目的としたものですが、利用者のお立場とした場合、これまでの佐世保市のバス事業の環境が大きく変わることでの様々なご心配を抱かれることも想定されますので、本日はその点についてもご意見、ご助言を頂ければと思っております。

調査期間は12月末までとなっておりますので、本日のご意見等も踏まえてとりまとめを行いたいと思っております。それでは、担当の方から説明に入らせて頂きます。

(事務局：中西)

※バス運行体制の一体化調査報告について説明（省略）

(朝長会長)

これまでの調査でとりまとまった内容を一度に聞いて頂きましたので、量も多く、皆様ご不明な点も多くあるかと思えます。

まずは、調査内容について、西肥自動車さんや交通局、させぼバスからの補足説明や感想などありましたら、よろしく願いいたします。

(西肥自動車：日高常務取締役)

佐世保市の方針が出てから、当社としても本格的に検討協議していきたいと考えております。

(佐世保市交通局：田崎委員)

今までお話がありましたように、平成26年度からこの調査が始まり、今年度3ヵ年目ということで、最終の詰めという段階、それぞれのパターン別、10のパターンが示され、それに伴って収支、他の要素の問題も提起されました。年明けにはそれぞれのパターンごとに方向付けが固まってくるものと理解しています。資料の協議会規約の中に示してある、当協議会で調整が整った事項については、構成員は協議結果を尊重しなければならない、となっておりますので、方向性が固まればそのような形で我々も対応してまいりたいと思っております。

(させぼバス：本山委員)

調査内容について補足説明はありませんが、調査結果に対する感想を言わせて頂ければ、詳細な調査で、シミュレーション、いろんなパターン、明瞭に持続可能なパターンはどれなのか抽出されたと思います。しかしながらいずれのパターンも小さいものであってもデメリット、課題は課題として多くのものがまだ残っているような気がいたします。今後ともこの事業の目的を失うことなく、皆様とともに協調しながら事に当たって参りたいと思っております。

(朝長会長)

それでは、調査自体に対するご質問やご意見、または冒頭、部長も申しておりましたように、特に、利用者の代表としてのお立場から、今後のバス事業に対して不安に思われていること、または期待すること、

その他、感じておられること等についてご発言をお願いしたいと思います。

(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：野原委員)

アクションプランのときにもお尋ねしましたが、労働条件の中で、年収が 370 万円、今回も示してありますが、50 時間ほどの残業も含まれていると思います。基本給、手当だけでなく残業も含めて年収に入っていると思います。県北地域で年収 370 万円と言えば、いいほうの給料になります。運転手は拘束労働ではありませんが、平均的に 12 時間から 13 時間拘束時間になります。長崎県内のバス会社はほとんど 13 時間近くの拘束時間を要しています。それを含めて今後、労働時間の検討をするときに、拘束時間、もしくは他の労働時間も含めて協議をして頂きたいと思っております。

もうひとつ、西肥バスへの運転手の移行も書いてありますが、各交通機関は現在人手不足に悩んでおります。バス事業に関しては、人手が足りないからダイヤを削るということも行われています。長崎県だけではなく、全国的に発生しています。この人手不足を補うために何でもありと言うことにはなりませんので、移行するときに労働組合をどうするのか、民間企業の中に 2 つの労働組合ができるのか、と言うことも含めて、後ほど協議をして頂きたいと思っております。

(朝長会長)

事務局いかがですか。

(中島事務局長)

今のご提案につきましては、現在の段階ではパターン化を示しただけですので、具体的にどのパターンを選択するかも含めて、ワンステップ検討段階が上がった時点で十分議論させて頂きたいと思っております。

(佐世保市老人会連合会：田坂委員)

赤字などいろいろあるようですが、老人会の立場から言わせていただくと、敬老パスの存続はどうなっていくのでしょうか。対策もお忘れなく、と一言申し上げておきたいと思っております。

(朝長会長)

敬老パスについてはこの場では話しにくいと思いますが、事務局から何かコメントはありますか。

(中島事務局長)

今の収支のシミュレーションの中では、当然敬老パスの分も含んで試算しております。今後、どのような形になるのかについては、市民サービスの低下が起こらないような前提で運行体制の一体化を考えてまいりますので、その点については十分意を用いて検討してまいり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)

5 パターンを示していただいたと認識してよろしいのでしょうか。私たち利用者は、5 パターンの中でど

れがいいのかと言われると、これからどうやって選ぶのかは事務局の方が考えられるのですが、ひとつだけ子育て支援団体として言わせて頂きたいのは、敬老パスのシミュレーションは入っていた、現行の市民サービスに関してはそのまま行うと言われたと思うのですが、先ほどから言わせて頂いております、子育て世代へのアプローチ、そして子育て世代の目線を持ったサービスの展開をしていただければ、利用者としてはどのパターンを選んで頂いても、どの事業者を選んでもいいのです。ただ市民が不安に思わない、このパターンを選んだから敬老パスがなくなった、これを選んだから子育て世代が一番気にしているベビーカー問題が遅れている、そういうことではない、せっかくここまで考えていらっしゃるのなら、もっと良くなったと言って頂けるような選び方を考えて頂きたいと思います。

(中島事務局長)

貴重なご意見、ありがとうございます。このバスの運行体制一体化につきましては、まずはこの地域のバス事業、この地域の足の要となっているバス事業を、今後将来にわたっていかに持続しながら地域の足として確保していくかという視点の中でスタートしております。そのスタートする前提としまして、持続はするけれども市民サービスが低下するということではいけませんので、まずは持続させる、その上で今のサービス基準をいかに確保していくか、また経営改善することによって、もしかしたらより良いサービスを提供できるかもしれない、その可能性を持って我々行政が、まさしく今回の法改正にもあります地方自治体がリーダーシップをとって各事業者と調整をする、これまではそういうことはなかったのですが、今委員がおっしゃったような視点を含めた中で、交通事業者と積極的に協議していこうと考えておりますので、今のご意見は我々としても十分理解できますので、今後どのパターンを選択するにしてもその視点は忘れないで検討してまいりたいと思います。

(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

今日は国の方も来ていらっしゃるので、佐世保市は本当に子育てがしやすい、陸上自衛隊もあり通勤族が多いにもかかわらず、佐世保市に移住して家を建てて子育てをはじめたいと思うような、佐世保市は子育ての環境にすごく熱心に取り組んでいらっしゃるので、それはバスに対しても出来ることだと思いますので、そこが足りないのでぜひよろしく願いいたします。

(朝長会長)

要望として承っておきたいと思います。

(中島事務局長)

先ほど経過報告の中で、吉田委員が20年子育て支援を行っている中で始めて行政と意見交換が出来たとおっしゃいましたが、我々も今回の法律の改正に伴いまして、そういうことが出来る環境がやっと出来てきたと考えておりますので、全国一子育てがしやすい環境を市民の皆様と意見交換をしながら進めてまいりたいと思っております。

(学校法人佐世保実業学園：内山委員)

私どもの学校をはじめ、市内の学生は公共交通機関、バス、電車に大変お世話になっております。そして現在におきましては、各学校の利便性と申しますか、例えば私どもの学校においては、本来のバス路線から外れたところにバス停を設置していただき、運行時間についても格段の配慮をして頂いております。従いまして、今検討されている今後のバス事業のあり方につきましては、詳細な資料も作成されており、それに基づいての結論が出されると思いますが、いずれの形に決まろうとも従来どおりの配慮、現在の利便性が失われることがないような配慮をお願いします。

もうひとつ、私ども私立学校では独自のスクールバスを運行しております。今後バスの運行体制がどのような形になるか分かりませんが、出来ましたら、各学校が独自で運行しているスクールバスとの関連性、端的に言えば、公共のバスを生徒たちが利用できればそれに越したことはありませんので、それが出来ない分を独自のスクールバスで補うという状況にあります。今後、運行体制が決定し、どういった路線、バス停、あるいはダイヤ等の検討に入らる中で、スクールバスを運行している学校とも情報交換をして頂きまして、出来れば公共のバスで生徒たちが通学できる環境を整えていただければありがたいと思います。よろしく願いいたします。

(中島事務局長)

貴重なご意見ありがとうございます。

公共交通の利便性を高めて、いかにお客様に乗っていただくか、それは学生の皆様も同じだと思います。そういった意味では、今後運行体制の一体化をすることによって利便性が低下しないような協議を行いたいと思います。その段階で学校との協議の場が必要ということになれば、ぜひ積極的に学校側へ声をかけて意見を頂戴したいと考えております。

(佐世保市商店街連合会：竹本委員)

街づくりの部分で、公共交通機関の大切さ、特に、より高齢化が進んできており、私も車の運転もいつまで出来るか心配しているところです。西肥バスのリフレッシュバスを購入し、十分に活用させていただいていますが、残念ながら当然今のところ市営バスでは利用できません。そういうサービスがなくなることはないのか、より魅力的な、乗せるバスよりも乗りたいバス、市民の皆さんが乗りたいと思うようなバスを作って頂きたいと思います。

それと、ダイヤについて、接続がうまくいくようなダイヤを組んで頂きたいと思います。JRのみどりに乗ってきてうまくMRに乗り換えできるような、みどりに乗り継げるとして乗ったMRが佐世保駅に着いたらみどりが目の前で出発してしまったなど、詳しいことをお伺いしたら通学の時間に合わせているので無理とお聞きしました。また、みどりとうまく接続しているバスがありませんし、福岡から高速バスの最終便で帰ってくると、佐世保駅からのバスは終わっているのでタクシーを利用するしかありません。また、福岡の地下鉄で行っている、隣の駅まではワンコインで行けるなど、例えばMRも隣の駅までは100円にすればもっと利便性があがると思います。当然1時間に2本ほどしか運行できないですが、そういうことを考えることは出来ないでしょうか。

ICカードの大切さも感じています。東京に行ったらモノレールから地下鉄まで全てICカードで乗ることが出来ます。海外に行けばバスも鉄道もICカードで乗ることが出来る時代ですので、地方では利用できないということではなく、出来るだけ速やかに導入していただきたいと思います。

(中島事務局長)

様々なご意見ありがとうございます。利便性向上という視点の中でご意見を頂いたと思います。我々も利便性を向上させるためには、ダイヤ編成を一本化する必要があるだろうと思っておりました。これまでよく言われている数珠繋ぎでバスが来るという状態ですが、等間隔でダイヤを組むことが出来れば利便性を損なうことなく、共通定期券等を作ることによってどのバスでも乗ることが出来る、どこでも乗り換えることが出来る、今までは共通定期券がなかったために、どこかで降りてもフィーダーの役割が出来ていませんでした。一体化することによってどこで乗っても、どこで乗り換えても定期券を使うことが出来る、利便性が向上する可能性が十分あると思っております。今回、我々の一体化の視点の中では、決してバス事業の営業の効率化だけではなく、サービス向上の視点も踏まえて検討を進めている状況ですので、それぞれ大きな課題があり、ダイヤを一体化しないと解決出来ないというスタートの中で検討しておりますので、様々な利便性が上がるような施策については、今後どう一体化をするか、その内容によって深堀りの議論をしていきたいと思います。

(佐世保市商店街連合会：竹本委員)

今ご答弁いただいた通りのことが、私どもが一番期待するところです。市民がどこまで気づいているのかわかりませんが、いろいろなところで街づくりの講演をさせて頂く時に、日本で一番元気の商店街佐世保ということでお話をさせて頂くのですが、その一番大きな要因は、皆さん意外とお気づきにならないようですが、都会の地下鉄並みのバスの運行なのです。10分も待たないでバスが来るということは、他の地区では信じられないことのようにです。新潟県では新たなバスの運行を行っていますが、非常にわかりにくいので、出来るだけ高齢者に分かりやすいバスの運行を行っていただきたいし、高齢者が乗り降りするのに大変な思いをしているところも見かけますので、低床化も早く進めていただきたいと思います。

(中島事務局長)

ありがとうございます。

利便性を下げないという点では、今回のシミュレーションは元々競合区間の3割削減という目標の中でシミュレーションをかけておりましたが、1本1本ダイヤの組み直しをして、数珠繋ぎではなく、例えば5分間隔でバス停に来るような、あまり不便を感じさせないように、もう一度ダイヤを全て組み直して今回シミュレーションをかけておりますので、より現実に近い数字を出していると思います。

(長崎県立大学：石川委員)

運行体制の一体化に関しては、利便性が高まるということで期待するところが多くあります。これまでみたいにある特定の定期券しか持っていなければそのバスにしか乗れないということに比べてみると、競



合している路線ではかなり利便性が高まると思います。ただ将来的に私が思うのは、JRや松浦鉄道も運行体制や料金の体系を一本化して頂きたい。そこまで進めば地域の交通が良くなるのではないかと。これは先進国の動向ではないかと思えます。国営鉄道も地域交通という形で運行しているので、出来れば鉄道も、さらには船も一本化していくというところまでしていただければと思います。

料金のことに関して言いますと、まだまだ料金は割高だと思えます。私は大阪から来ましたが、大阪に比べると異常なくらいの高さだと思っています。これは人に乗るなど言っているのと同じだと思ったりしています。この4月からまち中に住むことになって、大学からまち中に逆通勤することになり、当初は自家用車で通勤していましたが、この協議会の委員でもあることから通勤を公共交通に変えましたが、通勤手当がぐんと上がりました。ということは、会社側に負担をかけて後ろめたいところがあるのですが、公共交通を利用する点から、多くの方が通勤で利用すると会社の負担が増えるということになると思います。

個人的なことを言うと、長男が関西へ引越したのですが、兵庫県から大阪府まで2つの県をまたいで通学しています。2つの鉄道会社を乗り継いで、時間にして1時間の長距離通学をしており、向こうでの1時間はこちらの1時間よりはるかに長距離移動することが出来ますが、ただ驚いたのは、高校時代に長男にかかっていた定期代よりも今のほうが安いのです。2つ鉄道会社を乗り継いでいますが、今のほうが安いです。やはり国にもしっかりしてもらいたいと思えますが、地方の公共交通は人に乗るなど言っているようにしか私には思えないようなところがあり、公共交通を使うことに対して、逆に後ろめたさを感じたりしています。いかにして料金を下げて、離れていった利用者を再び呼び戻すかということに今後力を注ぐ必要があると思います。特に地方に行くと交通弱者、高齢者や運転免許を持っていない若い人たちがいますが、今バスやMRで通勤していると、多くの高校生が乗っていますが、高校生が維持している公共交通になっていると、これはおかしいのではないかと思います。たまにニュースでも、近隣の高校の廃校で、定期代がより多くかかる遠方の高校に進学せざるをえなくなった高校生もいると聞きます。もっと多くの自家用車から公共交通へ、バイクや自転車や徒歩から公共交通へと移行できるような仕組みがいたると思えました。

かつて長崎県が、ナイスキャンパスという大学の単位互換性、いろんな大学で授業が受けられるという取り組みをしたときにびっくりしたのが、東京や京都だったら大学生も公共交通機関を利用してさっと移動し、低料金で行けますが、例えば長崎国際大学と県立大学だったらバスで行くと料金はいくらで時間はどのくらいかかるのか、となると誰も行きたがりません。地方にいとそういう視点が見落としがちになってくるのかもしれませんが、実際にナイスキャンパスを利用しているのは、川棚町から県立大学へ通っている学生が、通学の途中で国際大学に立ち寄る、ということくらいで、料金面など難しいところがあると思います。これからは料金を下げていくという努力で、特に利便性の高いところは利用者が戻ってくると思いますので、そういう仕組みが出来ないかと思えます。今この計画では、交通不便地区はデマンドタクシーへ変更するという方法がありますが、場合によっては幹線と支線をはっきり分けて、経営状況がいいところはもっと利用者を増やして収益を上げる努力も必要ではないかと思えます。

(中島事務局長)

今回の地域公共交通網形成計画とは、バス事業だけではなく地域の交通をいかにネットワークでつない

で地域の皆様が確実に移動できるかということを考える手段です。今の本市のバス事業も含めていろんな課題があります。その課題を解決しながら、それぞれの地域でお住まいの方々がきちんと移動できるような仕組みを作っていこうと考えております。

先ほど MR のことをおっしゃいましたが、MR については現時点では、通勤通学、特に北部地域の通勤通学の方で、一定バスとの住み分けは出来ているだろうと分析をしておりますが、今後 5 年 10 年間、子ども達の人口減少に伴って役割をきちんと果たしていけるのかどうか、その情報につきましては、我々が責任を持って分析をして行く必要があると思っております。交通移動圏につきましては、今回の交通基本法の中できちんと謳い込みされておりますので、行政としてはその視点を持って地域の皆様の足をどう確保していくかということについては、分析をしながら進めて行きたいと思えます。

(朝長会長)

ただ今利用者の方からそれぞれご意見を頂きました。このご意見等を聞かれて他の委員の皆様からコメントなどございましたらお願いします。

(佐世保市交通局：田崎委員)

地方のバスの料金は割高だという話がありました。また、乗せるバスより乗りたいバスをと言う話もありました。我々市営バスに限定すると、昭和 40 年代約 4 千万人のお客様を運んでおりました。現在はピーク時に比べて 5 分の 1 に減少しております。需給バランスが崩れており、約 20 年ぶりに約 1 割の運賃改定を行い、市民の皆様には負担をかけています。そのことも加えて地方は割高です。ピークに比べて 5 分の 1 の利用者になっている、この調査の中でも需給バランスが崩れている、適正な需給バランスにという中で、競合 3 割、非競合 1 割という結果も出ています。実際に利便性を損なわないように具体的にダイヤを削減してみると、19% くらいまでしか削減できないだろうという結果も出ております。まさに需給バランスをどう保っていくのか、一体化することによって約 20% のダイヤが減り、2 割のコストが落ちることになると思えます。私どもの路線でも 3 分の 1 が何とか利益が出ており、3 分の 2 が赤字です。3 分の 1 の黒字分で 3 分の 2 の赤字分を補っているかと言うと、とても補える状況ではありません。今回の一体化によって需給バランスを保った形でうまくダイヤを組めるのであれば、コストも削減できる。将来的に赤字になっても内部努力によって対応も可能になってくるのではないのでしょうか。また新たな利用者サービスも経営的に余力が出てくれば十分検討は可能だと思います。

この会議の中でもご意見がありました、大学生がアルバイトに行っても往復する中で 1 時間の残業代が飛んでしまう、ということで会長からの指示があり、大学生定期という新たなサービスも始めました。

それぞれご意見を頂いて、今後経営体力がついていく中で、新たなサービスや乗りたいバスを目指して努力してまいりたいと思えます。

(朝長会長)

これから 3 月末までに、調査の結果を受けて市の方針をお示ししたいと考えおりますが、その時には、また皆さまにもご報告させて頂きたいと思えます。来年度は、運行体制の一体化に向けた取り組みと並行

して、具体的なバス網の形を再編実施計画にして作成する作業にも入る必要がありますので、国におかれましては、その実現に向け、強力なバックアップをお願いしたいと思います。オブザーバーである九州運輸局から、本日は交通政策部長様にもお越し頂きありがとうございます。今後、進めるにあたりアドバイス等頂けたらと思いますが、オブザーバーの皆様、発言がありましたらお願いします。

(九州運輸局交通企画課：前川オブザーバー)

利用者の方々からも事業者の方々からいろいろ具体的なお話が出てきていると思いました。収支シミュレーションが出てきた中で、これからどのパターンを選んでいくか進められていくと思います。

今議論を頂いた中で、我々九州運輸局のみならず、国土交通省では全国で地域公共交通の再構築に向けて、いろんな成功事例を作っていくことを一つ一つ行っているところです。うまくいった事例と、今頂いた意見を合わせて、私を感じたことを述べさせて頂きたいと思います。

まず、利便性の向上といったことには、運賃値下げはもちろんですが、ベビーカーを乗せるといった、環境を変えるということが非常に重要だと思います。ただ合わせて必要なことは、例えば運賃を半額にした場合は、単純に計算をして2倍の利用者がいなければ状況は変わらない、経営が変わらないような形であれば実現は難しいと思います。全国でも運行本数を変えずに、利用者サイドからも利用促進を工夫して、例えば子育て世代向けにスタンプラリーをするにあたって、その粗品を商工会から無償で提供していただいた結果、利用がかなり増えて、子育て世代だけではなく、5年間で1.4倍に増やした自治体もあります。また、パターンダイヤを組んだ自治体でも利用者が倍以上になったということもあります。

事業者サイドの運賃では、一番遠くまで千円以上かかるようなところを、平均運賃が400円だったので、利用者を2倍以上に増やすということを目指して、運賃を200円にした結果、住民サイドもいろんなことで利用を高めていく取り組みを、自治会のイベントなどには必ずバスを利用しようといった取り組みをした結果、利用が3倍になり、200円×3倍、600円になり収支が改善したという話もあります。コストを下げるということは非常にいいことかもしれませんが、それ以上に利用者を増やしていかなければなりません。そういったことのご意見を頂いて、新しいアイデアをご提案頂くということもひとつの手段としてあると思います。

今後、31年度以降にバス事業の一体化も含めて、再編が抜本的に行われていくと思いますが、公共交通網形成計画の中でも利用促進の話がいろいろ出ていると思います。今からでもいろいろ取り組める事はたくさんあると思いますので、その辺りも利用者サイドからこういった取り組みをやりたいとか、利用者を増やすための取り組みについてご提案いただければ非常にいい取り組みになっていくと思います。

(朝長会長)

他にございませんか。

(佐々町：浦田オブザーバー)

資料9ページの4の2の⑧の中で課題として想定されているのが、沿線自治体や高速バスを結ぶ自治体

にも影響が及ぶと整理されていますが、現時点で具体的にどのような影響を想定されているのか、事務局で整理されていれば教えてください。

(事務局：中西)

今佐世保市内のバス路線の整理を、競合路線を集中して考えています。そこを焦点に考えると、あまりにも中央方向の路線の整理を一方方向だけ考えて、佐世保市主導で行ってしまうと、出発地点である各沿線の市街地に悪影響が起こる可能性もあると思います。そういったことで全体的に見て、バス事業として、いろんな各地の方が登校されている、通勤されているというところも細かく見ていく必要がありますので、佐世保市だけの考え方ではいけないということで、今回の作業としては佐世保市優先ということで行っています。

(朝長会長)

他にございませんか。無いようですのでこれで終了いたします。

本日は、お忙しい中、ご参加頂きまして、様々なご意見、ご発言頂きありがとうございました。私から事務局へお返しいたします

(事務局：森)

皆様お疲れ様でした。これもちまして本日の平成28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)