

評価について

○＝メリットが大きい。又は、解決可能な課題。  
 △＝不確定要素はあるが、解決見込みがある課題。  
 ×＝デメリットが大きい。又は、解決不可能な課題。

移行にあたっての問題点・課題についての比較検討表1

課題項目	西肥自動車・させぼバスが運行（パターン2） 対応策				評価	西肥自動車1社で運行（パターン4-1） 対応策				評価
	西肥自動車がダイヤ編成を担いながら、させぼバスに一部（現行の体制で可能な運行台数）運行を委託する。（但し、させぼスの自社運行を行う）					市の資本は入らない。				
①運転士人材の確保と一体化体制へのスムーズな移行について	29年2月1日時点	必要運転士数	現行運転士数	不足数	△  16人の運転士不足について確実な確保は現時点では不明だが、労働環境の改善を目指すため可能性はあり。		必要運転士数	現行運転士数	不足数	×  パターン2と比較して運転士不足数が多い。
	西肥自動車	219人	209人	△10人		西肥自動車	219人	209人	△10人	
	させぼバス	121人	105人	△16人		31年一体化時	330人	209人	△121人	
	交通局	33人	33人	0人						
	合計	373人	347人	△26人						
	31年一体化時	330人	314人	△16人						
	(1) 運転士不足について 平成31年時に不足する16人については、ここ最近、両事業者共、新規雇用に苦慮している状況はあるが、労働環境の改善を前提に今後も継続して積極的に新規雇用に取り組む必要がある。 《参考》させぼバスの状況 ・平成28年4月 採用試験実施 応募者4人、採用者3人 ・平成28年9月 採用試験実施 応募者3人、採用者1人 ・平成28年10月 採用試験実施 応募者0人、採用者0人 ・平成29年1月 採用試験実施 応募者2人、採用者0人					(1) 運転士不足について 左記と同様、厳しい状況の中、西肥自動車においては、より一層の新規雇用の努力が必要となるが、不足が121人と多いことから、まずは、させぼバスから西肥自動車への転籍に期待したい。しかしながら、市として積極的な関与が困難なデリケートな問題であり、させぼバスからの転籍による運転士の補充という安易な方策に頼ることはできないと考える。				
	(2) 交通局の運転士の活用について 「公益法人等への一般職の地方公務員の派遣等に関する法律」により、当該地方公共団体が出資している株式会社又は有限会社のうち、その業務が公益の増進に寄与するとともに、地方公共団体の事務・事業と密接な関連を有し、施策推進を図るため人的援助が必要なものとして、条例で定めるもの、すなわちさせぼバスへの退職派遣が3年間に限り認められている。				○  運転士経験を積んでいる交通局の運転士の活用が可能であることは重要である。	(2) 交通局の運転士の活用について 左記の(2)の法律により西肥自動車への退職派遣は認められていないため、活用は不可能である。				×  交通局の運転士の活用ができないことは大きな痛手である。
	(3) 交通局職員の処遇について 交通局廃止に伴い、他の部署での活用を総務部や行財政改革推進局において検討を行っていく。				○  正規職員に限らず雇用の場を積極的に確保していくことを基本方針とする。	(3) 交通局職員の処遇について 左記と同様。				○  パターン2と同様

移行にあたっての問題点・課題についての比較検討表2

評価について  
 ○＝メリットが大きい。又は、解決可能な課題。  
 △＝不確定要素はあるが、解決見込みがある課題。  
 ×＝デメリットが大きい。又は、解決不可能な課題。

課題項目	西肥自動車・させぼバスが運行（パターン2） 対応策	評価	西肥自動車1社で運行（パターン4-1） 対応策	評価
	西肥自動車がダイヤ編成を担いながら、させぼバスに一部（現行の体制で可能な運行台数）運行を委託する。（但し、させぼバスは最低6台の自社運行を行う）		市の資本は入らない。	
②行政の関与のあり方について	(1) 赤字路線について バス事業者の同意の基、バス路線やサービス水準を定めた概ね5年間の再編実施計画の策定を目指し、国の認定を受けることでその内容が担保される。	○ 再編実施計画に向けて平成29年度から取り組む。	(1) 赤字路線について 左記と同様。	○ パターン2と同様。
	(2) バス事業について 交通局が現在、活用している資産や今後のバス事業についての市の関わり方について、バス事業者と市で協定を締結する等の方策が考えられる。	○ 協定については他の自治体の事例あり。	(2) バス事業について 左記と同様。	○ パターン2と同様。
	(3) バス事業における市の資本について 市の資本が100%であるさせぼバスが一部、運行を担うことで、バス事業についての直接の市の関わりが継続する。	○ 現行通り。	(3) バス事業における市の資本について 市の資本を西肥自動車に入れることは、市外路線・離島路線・高速バス及びその他の事業がある中、困難と判断。	× 市の資本による関わりはなし。
③利用者サービスの維持について	(1) 競争環境によるサービスの維持・向上について バス事業者が複数あることで、お互いの競争原理が働くと思われる。ただ、自社路線の規模の差は歴然とあることから、運賃等の競争ではなく、特に接客面での競争が期待できる。	○ 現行でも各事業者の接客面での利用者の様々な声がある。	(1) 競争環境によるサービスの維持・向上について 1社のみになると比較する相手がいないため、職員の意欲低下につながる恐れがある。	× 競争環境がない。
	(2) 利用者サービスのモニタリングについて 市・バス事業者共同での接客を含む定期的なご意見募集のしくみをつくり、回答及び改善策を公表していく。	○ バス事業者の意識向上につながる。	(2) 利用者サービスのモニタリングについて 左記と同様。	○ パターン2と同様。

移行にあたっての問題点・課題についての比較検討表3

評価について  
 ○=メリットが大きい。又は、解決可能な課題。  
 △=不確定要素はあるが、解決見込みがある課題。  
 ×=デメリットが大きい。又は、解決不可能な課題。

課題項目	西肥自動車・させぼバスが運行（パターン2） 対応策	評価	西肥自動車1社で運行（パターン4-1） 対応策	評価
	西肥自動車がダイヤ編成を担いながら、させぼバスに一部（現行の体制で可能な運行台数）運行を委託する。（但し、させぼバスは最低6台の自社運行を行う）		市の資本は入らない。	
④三者で支える公共交通づくりについて	（1）今後のバス事業の方針の説明会について 特に具体的にバス路線の本数等の路線状況がどうなっていくのかの情報提供の場や利用者の要望を聞く場として、市・バス事業者共同での地域ごとの説明会を平成29年度に開催する。	○ バス事業者と利用者が直接、顔を合わせることで公共交通事業者としての意識が高まる。	（1）今後のバス事業の方針の説明会について 左記と同様。	○ パターン2と同様。
	（2）運行体制一体化移行後の佐世保市地域公共交通活性化協議会の役割について 持続可能なバス路線の維持のためには、抜本的な改革が必要として活性化協議会の調査事業の結果、運行体制一体化の提案が出されたものである。体制移行後は、引き続きバス事業の経営や路線の状況を住民代表のメンバーが入られている活性化協議会で明らかにし、公表していくことで、住民への説明責任を果たしていきたい。なお、活性化協議会にさらに住民からの公募委員に加入して頂き、より住民の意見や理解を頂くことを考えていく。	○ 活性化協議会の役割強化を図る。	（2）運行体制一体化移行後の佐世保市地域公共交通活性化協議会の役割について 左記と同様。	○ パターン2と同様。
⑤させぼバスの取り扱いについて	（1）させぼバス存続の場合に必要な対応 西肥自動車からさせぼバスに運行委託する際の運行委託費の算定方法により、今後のさせぼバスの経営に大きな影響が及ぶこととなる。させぼバスが一部の運行を担うことで西肥自動車のバス事業が成り立つことを踏まえ、市の調整のもと、有利な条件での交渉をすすめることが必要となる。	△ 平成29年度以降の協議事項となる。	（1）させぼバス存続の場合に必要な対応 1社体制で運行することから問題とならない。	○ 問題なし
	（2）させぼバス廃止の場合に必要な対応 存続することから問題とならない。	○ 問題なし	（2）させぼバス廃止の場合に必要な対応 100%の出資者である市の判断で株式会社である民間企業としてのさせぼバスを廃業した場合、社員は原則、失業することとなる。黒字である中の廃業となると、市としての社会的責任上、社員の再就職に対する責任を負うと思われる。	△

