

令和元年度第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2年3月25日（水）10:00～11:15

《1. 開会》

（事務局：山元）

それでは定刻となりましたので、ただいまから「令和元年度第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 企画部次長兼地域交通課長の山元と申します。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。

なお、今回の協議会におきましては、今般の「新型コロナウイルス感染症」の対応として、各委員席の間隔を広めに設定し、それぞれ専用のマイクを設置しております。マイク操作につきまして、発言の際は青いボタンを押していただければマイクのところが赤く点灯いたしますので、それを確認していただいてから発言していただければと思います。ご不便をおかけしますが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、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」とございます。本日は、委員20名のうち、代理出席も含めて19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させていただきます。

本協議会は、佐世保市の公共交通に関するマスタープランに位置づけられております「佐世保市地域公共交通網形成計画」の進捗管理を行い、施策を推進していくことで、公共交通の維持や、利用者の利便性向上を図ることを目的といたしております。委員の皆様それぞれのお立場でのご意見、ご助言をお願いしたいと思っております。

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年度予算について」、そして「佐世保市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。

それから、報告事項といたしまして、「社会実験 新しいバス運行体系の構築・検討について」そして「モニター制度について」ご報告させていただくこととしております。

委員の皆様におかれましては、今後の協議を進めるうえでのご意見、アドバイス等をいただきたいと考えておりますので、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あいさつ申し上げます。

《2. 会長挨拶》

(朝長会長)

おはようございます。本日は、年度末の大変お忙しい中にも関わらず、「令和元年度第2回佐世保市地域公共交通活性化協議会」にご出席を賜りまして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あたりましてはご理解とご協力を賜り、この場をお借りいたしまして厚く御礼を申し上げます。

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影響により、それぞれ対応に苦慮されていることと存じます。特に、各交通事業者の皆様方におかれましては、ダイヤの減便や貸切バスの減少、運転士・窓口職員への注意喚起、車内の消毒といった安全対策、さらには収益についても影響を心配されているところだと思っております。一刻も早い感染症の終息を願う次第でございます。

さて、本市公共交通再編実施計画の下、平成31年3月24日から実施いたしましたバス運行体制一体化から1年が経ちました。令和4年2月の次期再編実施計画の策定まであと2年を切ったところでございますが、様々な利便性向上策等について、引き続き検討を行っていきたいと思っております。

その利便性向上策の取り組みの一つとして、新しい「バス運行体系の構築検討」のための社会実験を新年度予算に計上したところでもあり、本日はこの内容についての報告もあるということでございます。

本日の協議会におきましても、委員・オブザーバー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、ご活躍を心から祈念申し上げまして、本日の冒頭のご挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

(事務局：山元)

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、よろしくお願い申し上げます。

《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3つ目でございますが、本日の議題の1番目といたしまして、

(1) 令和2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2年度予算について説明をさせていただきます。

資料は2ページとなります。

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、本協議会を運営していくにあたって必要となる金額を補助申請しており、205,000円を計上しております。

次に前年度繰越金は151,884円を見込んでおります。

収入の部 合計で356,884円を計上しております。

続きまして支出の部に移ります。

報償費から参ります。

報償費は委員の皆様への委員報酬となりますが、協議会を2回、幹事会を2回予定しておりますので、それに必要な金額として212,000円を計上しております。

需用費は事務用品などの消耗品費、食糧費などで117,884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、会場借り上げ料として27,000円を計上しております。

支出の部合計で356,884円を計上しております。

このような形で令和2年度予算案としております。

ご審議をよろしく願いいたします。

(朝長会長)

ありがとうございました。

今の説明に、ご意見ご質問等ありませんでしょうか。

《質問等なし》

(朝長会長)

ないようでございますので、協議会としてのこの案を承認させていただくことでよろしいですか。

《はいの声》

はい、ありがとうございました。承認されたものといたします。

(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説明をさせていただきます。

資料の3ページをご覧ください。

地域公共交通網形成計画では、左に記載しております4つの基本方針に基づきまして、様々な施策を実施しているところであります。

そして、表の右側になりますが「再編実施計画に該当」という欄がございます。

この丸印が佐世保市の公共交通のマスタープランである網形成計画の施策に基づき、再編実施計画の取組みを行った事項となっております。

ここで昨年策定いたしました、再編実施計画について振り返りのご説明を行いたいと思えます。

「別紙資料」をご覧ください。

佐世保市地域公共交通再編実施計画についての概要になります。

昨年の再編実施計画において、市内バス路線の減便を行ったものの、極力利便性を落とさないような工夫を四角囲みに記載しております。

まず、バス運行本数の適正化、路線・経由地の整理、区間運行バスの設定、昼間のダイヤの等間隔化、交通不便地区対策などを実施しております。

2ページ以降になりますが、ここにバス運行体制一体化後の区間運行表を掲載しており、一体化前と一体化後、どのように本数が減便されたのかを記載しております。

そして競合区間では27.5%、非競合区間では17.6%の本数の削減を行いました。

5ページをご覧ください。様々な工夫を行った代表的なポイントとして、もみじが丘バス停の状況をご紹介したいと思います。

もみじが丘バス停から日宇駅方向に向かう、10時から16時台の昼間帯のバスの時刻表となっております。

左側が一体化前、右側が一体化後となっており、運行本数は23本から21本に削減されたものの、12系統から4系統に整理され、分かりやすいものとなっております。

そして一体化前では、運行間隔がバラバラであり、10分未満のだんご状態というところがございました。

一体化後には、行き先は4系統となり、運行間隔も大体20分から30分間隔となり、使いやすいダイヤとなっております。

そして右側は日宇駅からもみじが丘方面になりますが、こちらも同様に整理をして、使いやすいダイヤとなっております。

続きまして6ページをご覧ください。

下の原橋から大塔方面になります。

朝の時間帯は通勤通学のため、区間運行とはしておりませんが、昼間帯のバスは黒髪までの区間運行とし、等間隔の運行としております。

一体化後直後は、バスが混み合っている・遅延があるなどの市民の声をお聞きしましたが、最近では利用者も乗り分けて利用されるようになり、そういった声をお聞きすることが少なくなりました。

乗車率が上がったことにより、運行効率が良くなったものと考えております。

別紙資料についての説明は以上です。

それでは、会次第の3ページにお戻りください。

網形成計画の進捗状況に戻らせていただきます。

赤字で記載しておりますところが、前回の報告以降に進捗があったものとなっておりますので、赤字になっている部分を順番にご説明させていただきます。

基本方針1の③、「市民ニーズに対応した補完的な路線の見直し」の中の2番目になります。

「交通不便地区対策の充実（住宅地等）」についてです。

ここでは、日宇地区の斜面地に、「定時定路線の乗合タクシー」を導入するために、地域と協議検討を行い、運行事業者を国際タクシー株式会社として、令和元年9月30日から12月31日までの3ヶ月間の社会実験を実施したところです。

社会実験の結果については、資料の5ページをご覧ください。

左側に記載しております運行ルートを1日3便、9時台、11時台、15時台に運行し、運賃は1乗車310円に設定いたしました。

右上になりますが、地域公共交通再編に向けたアクションプランでは、当初想定していた利用者数は、年間3,432人を見込んでおりました。

これを3ヶ月の利用者数に換算すると、858人の利用が見込まれることとなります。

その下の真ん中ほどになりますが、実際の利用状況になりますと259人となり、当初見込みの30%の利用となりました。

1日当たりの利用者数が4.05人となり、市の維持基準は1便2名以上の利用が条件としておりますので、1日3便としますと1日6名以上のご利用が必要であり、その数字を下回ることとなります。

ルートごとの数字を見ていくと、日宇ルートが160人、大和ルートが99人のご利用があり、ともに日宇支所での乗降が多く、日宇ルート・大和ルートともに坂の頂上付近からのご利用が多いことがわかります。

利用者の年齢層を見ていただくと、60才以上の利用が多く、利用の9割を女性が占めております。

また5ページに戻りますが、右下の日宇地区の乗降状況の日宇小学校を見ていただくと、乗車人数が59人に対して、降車人数は9人と帰りの利用が少なくなっていることがわかります。

これにより、利用のニーズが合っていないということが考えられます。

そして、これらを踏まえ、地元との協議では、ルート・時間帯を見直し、バスの停留所追加等により、路線バスとの接続を良くしながら、2回目の社会実験を実施し、利便性を向上させた上で本格運行に挑みたいという結論に至ったところでございます。

以上で「すずかけ」の説明は終わらせていただきます。

それでは4ページにお戻りください。

基本方針4の①「利用者・来訪者に対するわかりやすい情報提供の充実」の1番目「来訪者に対する情報提供の充実」についてになります。

松浦鉄道におかれまして、令和元年度末までに「みどころマップ」を作成され、令和2年度から配布予定とされております。

続きまして、②「すべての人が移動しやすい環境整備」の1番目「低床車両の導入促進」についてになります。

令和元年度末の低床バスの導入台数は147台で、うちノンステップバスは102台となっております。市内バス路線の53%がノンステップバスになっております。

続きまして④「ICカードの機能拡大」について、松浦鉄道及び西肥自動車、させぼバスの全国交通系ICカード「nimoca」の導入状況になります。

資料の7ページをご覧ください。

左側になりますが、長崎県バス協会のプレスリリースになります。

各交通事業者の「nimoca」サービス開始について記載されております。

松浦鉄道におかれましては3月1日から「nimoca」のサービスが開始されております。

そして、西肥自動車、させぼバスにおかれましては、昨年大型台風の影響から、導入事業が遅れており、令和2年6月中のサービス開始を予定されております。

右側には、各社「nagasaki nimoca」導入に伴う、長崎スマートカードの終了について掲載しております。

松浦鉄道においては、3月1日に導入され、5月31日でスマートカードの利用は終了されることとなっております。

続く8ページには「nagasaki nimoca」と「長崎スマートカード」また長崎バスで発行しておられる「エヌタスTカード」との違いについて掲載しております。

今回導入される「nagasaki nimoca」では、各社の窓口・車内に加えまして、コンビニでもチャージ可能となっており、コンビニや加盟店でのお買い物にも利用できることとなっております。

「長崎スマートカード」では、県内のみ利用できましたが「nagasaki nimoca」では、全国各地の主要都市で利用可能となっております。

また、長崎バス、西海交通の「エヌタスTカード」の車両でもご利用することができます。

4ページにお戻りください。

基本方針4の⑤「地域が連携した各種利用促進策の企画・開発」の3番目になります。

子育て支援団体ママパパと西肥自動車が共同して検討し導入したベビーカーベルトの導入につきまして、令和2年3月1日現在では33台導入されております。

続きまして⑥「ホスピタリティーの充実」、(i)「外国人来訪者等への対応」になります。

ポツ 2 番目の松浦鉄道の車内の案内表示の外国語表示になりますが、令和元年度に 8 台の車両を整備し、全車両 23 台の整備が完了されております。

これにより市内バス路線、松浦鉄道のすべての車両において外国語表示ができることとなりました。

網形成計画の進捗状況の説明につきましては以上になります。

(朝長会長)

ありがとうございました。委員の皆様から、これまで説明がございました「網形成計画の進捗状況」、「すずかけ」の社会実験、「nimoca」導入状況について、何かご質問ご意見等ございましたでしょうか。

(長崎県立大学講師：寺床委員)

長崎県立大学の寺床でございます。

ご説明ありがとうございました。

2 点質問したいのですが、まず 1 点目が、「すずかけ」の社会実験について 2 年度も検討なさるといっていましたが、沿線の住民の方への周知の方法というのは、どういうふうにするのかというのを教えていただきたいというのが 1 点目です。

2 点目ですが、ICカードの機能拡大といったところに関連しまして、私は大学から来ておりますので、「カレッジパス」という以前導入されていたカードについて伺いたいのですが、以前は「カレッジパス」という大学から市内の方に割安で移動ができる券というのを発行されていたということですが、今現在それが保留されている状況だというふうに伺っておりまして、その検討などが現在なされているのか、運行事業者の方などに伺えれば幸いです。

(事務局：山元)

事務局からまず 1 点目、「すずかけ」の周知方法でございますが、これは地元地域と私ども行政、それから運行事業者と連携してやっております。

また行う時は、地元の方から町内回覧で各家庭にチラシを入れていただくという形で、周知を図っている状況でございます。

それと「カレッジパス」の件は、西肥自動車さん、よろしいでしょうか。

(西肥自動車：山口委員)

西肥自動車の山口でございます。

「カレッジパス」につきましては、交通系 ICカード「nimoca」の導入を予定しており、「nimoca」導入後に、社内検討を予定しております。

「カレッジパス」については、従来の市営バスさんで導入をされていて、当社では導入しておりませんでした。

実施する場合にあたっては、いろいろ適用範囲外の運賃の精算や、現金の取り扱いの負担の軽減、運転士の業務が増加しますので、そういったことの軽減のために、「nimoca」の機能の向

上というようなシステム対応が必要になります。

ですので、このシステム開発コストを、これから試算をしていかないといけないのかなというふうな状況に考えております。

ただ、今のコロナウイルスの影響の中で、非常に当社の事業自体の売上げが減少傾向にあり、貸切だけでも、今キャンセルで 5000 万円近い売上げ減が予想されますし、今後どういふような状況になるか予断を許さないという状況の中で、キャッシュフローが減少することが予想されますので、今後の設備投資計画を見直さないといけないというふうなことも考えられます。

先ほどお話がありました低床バスの導入を優先していかないといけないので、優先順位をつけながら検討を進めていきたいというふうに考えております。

今のところは以上です。

(長崎県立大学講師：寺床委員)

どうもありがとうございます。

一点付け加えさせていただきますと今回発言させていただきましたのは、以前使っていた学生で、大学の方から市内にたくさんアルバイトで通っている学生というのがおありまして、やはり大学生、特に県立大学に通っている学生は自分の生計をアルバイトでかなり賅っているという学生がおりますので、先ほどのコロナ対策のことはもちろん承知しておりますけれども、市内全体の経済循環といった視点からも重要なものかと考えておりますので、ご検討よろしくお願いたします。

(朝長会長)

はい。ありがとうございました。他にございませんでしょうか。

今の「カレッジパス」に関しましては、私の方からも是非、西肥バスさんがそういう状況にあるということは十分承知をするわけでございますけど、知恵を働かせていただいて、なにか暫定的なこと、或いは制限を設けながらというような、そういう手法を考えていただきながら進めていただきまして、是非、学生さんの利便性向上ということにご協力をいただ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たいと思います。

他ございませんでしょうか。

《質問等なし》

《4. 報告事項》

(朝長会長)

それでは、次の「報告事項」に移らせていただきます。

令和 2 年度に新しいバス運行体系の構築検討を行うため、社会実験を実施する予定としております。

また市内バスモニター制度について、令和元年 11 月から実施されており、令和 2 年度につ

いても引き続き実施される予定となっております。

それにつきまして事務局より説明をお願いいたします。

(事務局：山口)

それでは報告事項についてご説明させていただきます。

資料の9ページになります。

「【社会実験】新しいバス運行体系の構築・検討」についてになります。

先般の3月定例会個人質問において、コンパクトプラスネットワーク型の地域づくりに向けた公共交通における社会実験の検討ができないかというご質問があり、また、以前からバス事業再編に係る住民説明会などにおいては、人口が集積する一部地域内での循環バスの提案をいただいたという経緯がございました。

そこで、左上の青の四角囲み、地域核内の「循環バス運行」と黄色の矢印の「地域核と都市核の速達的バス運行」といった、新たな運行体系を効率的に検証するといった観点から、相浦地区をモデルとして、この二つの運行を組み合わせた路線を想定し、バス事業者への運行委託による社会実験を新年度予算に計上したところでございます。

この実験は、令和2年10月から令和3年3月までを実験期間と想定しまして、通勤通学を除いた買い物や通院等のお出かけ支援を目的として、午前10時ごろから午後4時頃までの1日4往復程度の運行を想定しております。

西九州自動車道を運行する場合には、運行に関して一定の制限があるため、バス事業者等と調整しながら、路線の設定を行うこととなっております。

ルート案にあります、①から③のルートを想定しております。

この社会実験を通して、利用状況や路線の有効性などを検証したいと考えております。

続けて10ページになります。

「市内路線バス・モニター」制度についてご説明させていただきます。

旧交通局で取り組んでおりました利用者モニター制度を、バス運行体制一体化後の佐世保市とバス事業者と共同で、新たに取り組みを開始したものでございます。

目的といたしましては、実際にバスに乗っていただきながら、乗客サービスや接客マナー等気になった点や、改善する必要がある点などのご意見をいただき、サービス向上につなげる制度となっております。

モニターには、年に2~3回程度のモニター会議の出席、毎月1回以上の報告書の提出、その他サービス向上などに関する意見や提言を提出していただくこととしております。

令和元年度には、昨年11月1日から令和2年3月31日までを期間として、7名の方にモニターをしていただいているところでございます。

右に掲載しておりますような報告書を提出していただいております、現在まで71件の報告書が提出され、両バス事業者で情報共有しながら、運転士・窓口職員の接客マナー等の向上に役立たせていただいております。

説明につきましては以上になります。

(朝長会長)

ありがとうございました。

ただいま社会実験の詳細の説明とそれからバスモニター制度について説明がございましたが、何かご意見等ございませんでしょうか。

(商業高等学校：中園校長)

佐世保商業高校の中園でございます。

説明ありがとうございました。

以前も申し上げたことがございますが、本校は、この社会実験のルートの上の方にございまして、この辺りは本校と、それから佐世保工業高校、佐世保西高校等がございまして、通学それから下校のルートとして、特に下校時ですが、本校の方から中里・相浦日野方面に向かうバスの便がなかなか無いものですから、生徒が不便を感じているというふうなお話をさせていただきました。

この社会実験は、高速道路を使うということを考えられておられますが、ぐるっと上の方も回るような案もしていただけるならば、非常にありがたく思うところでございます。

以上でございます。

(朝長会長)

今のご意見について。

(事務局：山元)

事務局からお答えいたします。

今回の社会実験につきましては、ここにも記載しております通り地域内の循環、それと地域と都市核を結ぶ高速道路を利用した移動を効率的に実験するという事で、時間帯につきましても今回はお買い物で利用される昼間を対象にしております。

登下校の時間となりますと、当然その時間帯は他のところでもバスの運行等で人手を取られますので、今回の実験はあくまで昼間帯のお買物を対象としております。

いただいたようなご意見も、次のダイヤ改正、次期再編実施計画に合わせてとなると思いますが、そういったご意見もお伺いしながら調整していくことになると思っておりますので、今回はあくまでお買物が対象ということでご理解いただければと思っております。

(朝長会長)

よろしゅうございますか。

ありがとうございました。

他お願いします。

(させぼバス：田崎委員)

させぼバスからです。

今先生がおっしゃったような観点、それから社会実験ということで10時から16時で、対象がお買い物ということになってくると、果たして失礼な言い方ですけども、社会実験として、この時間帯でデータが本当に取れるのか。

先生もおっしゃったように、学生さんの利便性が若干従前より落ちている。

そういったところもカバーするという意図があるのであれば、昼間の買い物の時間帯ではなく、通勤通学までデータがとれるような方法がいいのではないかなと思うのですがいかがなのでしょう。

(事務局：山元)

事務局でございます。

とにかくデータを取るということであれば、幅広く取る方がそれは活用のし甲斐もあるかと思いますが、いかんせん運転士さん不足ということもございまして、先の方で報告しましたように、27%、17%という運行本数の削減を伴った再編がございました。これから時間帯の幅については少しずつ検討の余地はあるかと思いますが、そういったドライバーさんの確保の状況も見ながらということもご理解いただければと思います。以上でございます。

(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：野原委員)

モニター制度についてちょっと質問をさせていただきます。

(朝長会長)

はいどうぞ。

(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：野原委員)

数年前から、市営バス、それからさせばバスの方ではこの方法は長くやられていると聞いておりましたけど、データ類を教育にどれだけ生かしてるのかなと。

西肥バスの部分で、朝の通勤、それから退勤のときに、役付きの方のバス通勤、モニター制度と似たような部分を、もう早くから実施しています。

社員の中でやっていこうという部分で、お金をかけて、どれだけの教育にも結果が出ているのかなと。

教育というのは数年かかりますので、順次やっていくのに情報だけが入ってきて教育に生かされなかったら何もならないんじゃないかなと思っているのですが、そこはどう思われているのか、ちょっと質問の中でお願いします。

(朝長会長)

はい。それぞれのバス会社さんでお話をお願いします。

(させばバス：田崎委員)

旧交通局では、スタートの年は承知しておりませんが、以前からモニター制度ということで、

毎月モニターの方々からこういうふうなご報告をいただいて、月ごとに、お褒めの言葉、それからお叱り、体系別に分類しながら作成し、月々の研修の中で、こういうお客さんの声があるよというふうなことで研修の中に生かさせていただいております。

ただ一部のモニターさんのご意見としては、何回やってもなかなか直らない、俺達モニターの声はどう反映されているんだというふうな厳しいお声も一部にはございましたが、毎月約10名のモニターさんからご報告いただいておりますので、そこは研修の中で適宜活用ができていたものと理解をいたしております。

(西肥バス：山口委員)

西肥バスの従来の社員の、通勤、退勤時の状況については、野原委員はご存知の通りだと思いますけど、その都度、運転士ごとのデータを集計して、それを教育に生かすということで、それは今も続けているという状況です。

あとこのモニター制度につきましては、させぼバスさんと当社両方共通して使っておりますので、これについては上がってきた都度、即時に私まで随時回ってくるような状況にしております。

そして、その都度、即座に営業所長を通じて、運転士に教育をしているという状況です。

あとは、月に1回、営業所長を集めた会議がありますので、その中で、目立った苦情であるとかご意見であるとか、お褒めの言葉については、各営業所の所長にも開示して情報の共有化を図っているという状況です。

以上です。

(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：野原委員)

私も西肥バスの委員長をしておりますので、西肥バスの中では、労使で協力して教育をやっております。

おろして1週間、長ければ1ヶ月教育することもあります。

できたら、させぼバスも西肥バスも一緒に教育をやれないかなと思います。

させぼバスが走っている中で、西肥自動車と書いてあります。西肥さんの運転士が乗っているのではないかなという意見も大分聞きます。

一緒に教育をやるべきではないかなと私は思います。佐世保市内で一体化になって何故教育が別々なのか。一緒に教育をしながら一緒にレベルを上げていかないといけないと、市民のためにもそう思っているのですが、教育制度の部分は別々ということも聞いております。そのところを協議会も含めて教育制度を一本化にして、一つの教育の中でやっていけば、市民のためにもなるのではないかなと思っているのですが、事務局も含めてどうですか。

(事務局：山元)

はい、事務局からお答えいたします。

今回、西肥自動車とさせぼバスの運行体制の一体化ということで、管理の受委託という仕組みで一体化を進めてきた経緯がございます。

その中で、この受委託、要は請負とかそういった取り扱いもありますので、研修というのは労働条件、そういったところにもなって参ります。

それでは労働条件も一緒にしないといけないのかとか、そういった奥深い問題もあるかと思えます。

ただ、今仰ったように同じような教育をして、どの運転士さんも同じような対応ができると、接客接遇ができるということが一番ベストだと思いますので、そこは協力体制の中で、そういう私たちも行って関われるところは関わり合いながら、事業者さん同士でやっていただくことをちょっと考えていければと思います。

(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：野原委員)

佐世保市のバス事業の中に、今までは二つの会社が存在して、二つの教育システムがあって、それをやっぱり一本化にしようではないかという話なんですね、今の話は。

これは大変重要な話で、名前だけ一本化して中身がバラバラではいけないのではないかなど。やはり市民のためにも、苦情のない事故の少なくなるような体制も含めて、これは教育を重心しなくてはならないと私は思っておりますので、教育というのは是非とも一本化にできるような体制づくりを、協議会の中を含めて、いろんな場所で話し合いをしてもらいたいと思っております。要望も含めて、私からの意見ということでお願いします。

(させぼバス：田崎委員)

今、野原委員が仰ったように、我々バス事業者としてはサービス産業最たるものだというふうなことで理解しております。

そういう観点の中からも、モニターさんからのいろんなご意見をもらう中で、どうやってサービス向上・レベルアップを図っていくか、そこは、我々受託部分が多数を占めているわけですが、そこはお互いのレベルアップは非常に大切なことだというふうなことで理解はしております。

ただ、今、現実問題といたしましても、私どもも営業所ごとに毎月研修をやっておりますが、どうしてもバス事業という運転業務、特殊な勤務体系となっておりますので、各営業所でも、4~5日間、それぞれの空きの時間に受講するようにシステムを組んでいますので、ちょっと勤務体系等を研修というふうな、個々の組み合わせがうまくいくようであれば、野原委員が仰るような形のレベルアップは大切なことだというふうなことで理解はいたしております。

(朝長会長)

今のことで、ご意見ございませんか。

(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：野原委員)

日本全国の旅客も含めたところで全部に教育というのはあって、勤務体系で労働時間の部分を前向きに捉えないのであれば、教育はできません。

どこの会社でも、教育が一番頭を痛めて一番重要視しているところも多いです。教育で事故

を減らす。実際に事故が減ってきた、苦情だけじゃない大きな事故も含めて、事故の件数が増えてきたら、次は大きな事故が起こったりということもよくあります。

死亡事故に繋がったり、いろんなことがありますので、是非とも教育というのは労働時間が云々じゃなく、それを乗り越えていろんな話をして、教育体制というのを作ってもらいたいと思います。

バラバラではなく、西肥さんとさせぼバスさんの誰かが一本でやっていくというやり方が一番いいのではないかなと思います。

そのところは、協議しながらお願いしたいと思っております。

(朝長会長)

西肥バスさんそれからさせぼバスさん、即座にお答えできにくいのではないかなと思いますので、今後協議をそれぞれの社長さん同士、或いはそれぞれの会社同士で、どういう方法があるのかというような協議をしていただきながら、教育に関しては野原さんがおっしゃる通り、非常に大事なことだと思いますので、手法についてはぜひ検討していただければと思っております。

一緒に集まって、ということでもなくてもいいのではないかなと思いますので、研修をされる方が同じ内容をされれば、できるのかなというのは感じも、単純に考えるとできそうな感じもします。

その辺はぜひ、両者が協議をしていただきながら、そしてまた事務局といたしましても、その辺での協議の場の設定等についてご努力いただくということにしていいただければと思いますが、よろしゅうございますか。

はい、じゃあよろしく願います。

他ございませんか。

(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

市内路線バスモニター制度についての資料がありますので、その件でご質問させていただきます。

この「報告書(乗務員用)」と書かれた右のページのプラスマイナスいろいろ書かれておりますが、バス会社さんからの回答返答というのを、こちらのモニターさんにされていると思うのですが、その資料もぜひ提示していただきたいなと思います。

もし無いのであれば、無いというのではないと思うんですけども、ぜひ、どういうふうを考え、捉えられているのかなというのを教えていただきたいと思います。

それと待ち時間に関する問題というのは地域性があると思うのですが、長崎県でもいいですし、佐世保市、もしその5分以内であれば、許容範囲なのか、10分以内であればOKとかこの下の方に書いてあります 18分遅れているとなるとすごく不安になるとかですね。そういう合理的な、市民の声というデータは取られているのかということをお聞きしたいと思います。

(事務局：山元)

よろしければ、西肥さんからいただければと思います。

(西肥バス：山口委員)

モニターの方のご意見、質問ということであれば、その都度お答えをするように考えております。

あと遅れにつきましては、安全がすべてに優先するというふうなことを、常日頃から運転士には申し伝えています。

ですからやはり安全確認、それから交通ルールを遵守すること、道路の交通渋滞ということがありますので、遅れても例えばそれがスピードを出すことによって、時間回復をするとか、そういうことはする必要はないというふうな教育をしておりますので、やはり、五十日とか、日付の並びとか、いろんなイベントの中で遅れが生じることについては、努力はしておりますけど如何ともし難いところがあるのではないかと思います。

あと、心理的なデータを取っているのかというご質問がありましたが、そのデータについては取っておりません。

ただ、非常に遅れが目立つような路線、ダイヤについては、ご意見ご要望をいただきますので、次のダイヤ改正の時にそれを反映させるというような形で改善に取り組んでいるという状況です。

以上でございます。

(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

すみません。

今このモニターの報告書に対して、質問等は取られていないということですか。

モニターの方々に回答はされていないのですか。

(西肥バス：山口委員)

要望とか質問があれば回答しています。

(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

ではこの、今回のこの文章の方たちには、例えば簡単に言いますとシンプルな質問と思ったのが、「佐世保駅始発で4分のはずなのに定刻に来たためしが無い」に対しての、これは文句なのか質問でもある。どうしてなのかなというふうに利用者としては感じると思うのですが、それに対してはどのようなご回答をされているのでしょうか。

(西肥バス：山口委員)

モニターの方が集まれる会議がありますので、その時に、その都度回答をしているというふうな状況です。

(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

では、これに対してせっかく資料を出していただいているので、他の方はわかりませんが、

私としてはどういう回答なのかを知りたいので、後程で結構ですので、まとめていただければと思います。

(朝長会長)

それでは、後程、ご報告をしていただくということでもよろしゅうございますか。
他ございませんでしょうか。

(商業高等学校：中園校長)

申し訳ありません。このモニターのバスの遅れで思い出したのですが、バスの遅延により本校でも生徒が普段の平日に遅れることはよくあり、できるだけ早いバスに乗ってきなさいと指導するのですが、実は土日に、例えば体育祭文化祭、それから、本校の場合は検定試験が年 20 回ほどあっておりまして、その時間にバスの遅延により割と遅れてくる生徒がいるんです。

それで、どうのこうのではないのですが、そういうことがあるということも、ご理解していただけたらと思い発言いたしました。

申し訳ございません。
よろしく願いいたします。

(朝長会長)

はい。他ございませんでしょうか。
はいどうぞ。

(長崎県立大学：寺床委員)

長崎県立大学の寺床です。

このモニターの制度についてですが、この 10 名程度のモニターの方の属性というのは、その年代層、或いは子育ての方とか学生さんとかそういった属性を考慮されているのか。今、お手元には無いかも知れませんが、もし分かれば教えていただきたいのと、やはり幅広い利用者の方のご意見をいただく上では、例えば高齢者の方ですと、こういった資料を出されるというよりは、例えば佐世保駅とかで、聞き取り調査のような形で降りられた方の意見を集めるとか、そういったことによって幅広い方の、こういった乗車ニーズがあるのかという把握もできるかと思います。場合によっては、そういったことに大学の学生とかにも調査の練習というような形で協力させていただくということも可能かと思うのですが、そういった点はいかがでしょう。

(事務局：山元)

はい。事務局でございます。

現在、モニターの募集につきましては市の広報誌で幅広く募集をしておるということで、手を挙げられた方になっていただいております、意図的にこの年齢層を選ぶという状況にはなっておりません。

構成は高齢の方もいらっしゃるし、主婦の方もいらっしゃるという状況になっています。先生がおっしゃいましたように学生さんの意見や、駅前での利用状況のアンケート等、そういったことも今後、次期再編実施計画というものを考えていく上では、いろんなご意見やデータを取る必要もあろうかと考えておりますので、そこは今後引き続き検討課題としていきたいと考えております。

(朝長会長)

他にございませんでしょうか。

先ほどのバスの遅延の件ですが、これに関して、確かに5分待って10分待って、バスが来ないとなると、もう行ってしまったのかなあというようなことが起こったりしますよね。

そういうことを防止するためにどうすればいいのか、他の都市ではいろいろ考えているところもあるようですね。

スマートシティ構想の中で、ICTを使って実際にやっている都市もあるようですが、これをやると設備投資がものすごく掛かるということで、すぐさまできないと思いますが、将来的にはそれぞれのバス停にこのバスは今どこにいますとか、何時に着きますとか表示が出るような、そういうシステムができているところもあると思います。

それもおそらくスマートシティの中での実験で、何かやれないかと思うのですが、スマートシティに関して市の方でそういう検討をしたことはありますか。

(事務局長：中島)

はい。企画部長でございます。おそらく今、GPSを使った、スマホを持っていらっしゃるのであれば、そのアプリ上での位置情報というのは取れる状況だというふうに思っております。先ほど市長が仰ったとおり、他の自治体でそういうことをされる、ということについては聞いております。

我が方はまだそこまで議論が至っておりませんで、いわゆる乗り継ぎ携帯の中で公共交通の時間帯をきちんと表示できる。

最近ではアプリでも乗り継ぎとか、いろんなバス情報が入っていますので、その時間帯をきちんと表示できるような形の部分については、次の再編実施計画の中で検討してはどうかと事務局の内部で検討しておりますが、先ほど市長が仰ったスマートシティの方では、是非、その一つの課題として、研究できればというふうに思っております。

(朝長会長)

何処も進め始めておりますので、是非、市としても検討する必要があると思いますけど、事業者の方との協力体制ができていないとできないと思いますので、一つの課題として捉えていただくことも必要じゃないかなと、そういうふうに思いますので、よろしく願い申し上げます。

他ございませんでしょうか。

ないようでしたら、本日はオブザーバーとして、国からもご参加いただいております。

すので、それぞれのお立場から本日の会議の振り返りの中で、補足説明や今後進めていく上でのアドバイス等ありましたら、よろしくお願いをしたいと思います。

まず九州運輸局の田邊交通企画課長様よろしゅうございますか。

(九州運輸局交通政策部交通企画課：田邊オブザーバー)

はい。ありがとうございます。運輸局の田邊と申します。

先ほども事務局の方から振り返りという形でご説明いただきましたけれども、この佐世保地域では、昨年策定されました、公共交通網の再編実施計画に基づきまして、着々と、交通ネットワークの効率化が目指されておりまして、運輸局としても感謝申し上げます。

私からは本日の会議事項のうちから1点だけ申し上げさせていただきます。

今回ご報告いただきました社会実験、これにつきましては、市民要望もあつたことと伺っておりますので、まずはその様子を見守らせていただきたいと思いますと思っております。

その上で、仮にこの実験結果を踏まえまして、さらなる交通ネットワークの再編を目指すということになられましたら、時期によりましては先ほど申し上げました再編実施計画の見直しということも含めて考えていかなければいけないと思っておりますけれども、そのような場合には、単なる手続き論のみならず、そもそもの再編の考え方の整理等も必要になってきます。

事業の詳細が確定してしまったものの、再編実施計画の変更の状況を満たせずに、我々としても待ったをかけざるをえないという事態に陥らないように、私どもそして私どもの現地機関でございます長崎運輸支局とも引き続き前広に、ご調整いただきますようお願いいたします。

私からは以上です。

(九州運輸局長崎運輸支局：緑川オブザーバー)

長崎運輸支局長の緑川でございます。

まずはこの協議会におきまして、佐世保地区における公共交通の維持活性化に取り組んでいただいていることにつきまして、支局の方からも感謝申し上げます。

特に市内の路線バスの一体化など、非常に難しい問題についても取り組まれたということについては敬意を表したいと思います。

本日、ご紹介いただきました社会実験や市内路線バスのモニター制度など、それぞれの委員の方からいろんなご意見がございまして、その中で工夫して取り組まれて行くのかなと思っております。

私ども運輸支局というのは、地域により近い位置でございまして、地域に寄り添う立場からと認識しております。

そういった中で、その地域の課題に対しまして地域の利益に重きを置きまして、引き続き本局を含めまして、関係部署との調整を図っていきたくと考えております。

今後ともよろしくお願いたします。

(朝長会長)

ありがとうございました。他に何かございませんでしょうか。

《質問等なし》

(朝長会長)

ないようでしたら、これにて終了したいと思います、全体の公共交通の活性化に向けて今後とも力を尽くす必要がございます。

委員の皆様のお力添えをぜひお願いをしたいと思います。

先般、熊本市の交通再編ということで、いくつかのバス会社が協力をしてやっていこうというように、そういう動きになっているということを報道で知っている訳でございますが、やはりこの佐世保はそういう意味では非常に先駆的な形で取り組んで、実際に動いてきているというように感じしております。

こういう形というもののモデル的な形にもなっているのではないかなと思っておりますので、これも皆様方のそれぞれのご協力をいただいたお陰ではないかなと思っております。

今後とも、市民の利便性向上のために、そしてまたそれぞれの交通事業者さんの経営も成り立つような、そういうようなことの両面からのことをしっかりと進めていく必要があるのではないかと思いますので、ぜひご協力を賜りたいと、そのように思っているところでございます。

それでは本日、お忙しい中ご参加いただきましたこと、心から感謝を申し上げまして、事務局へお返ししたいと思います。

以上です。

(事務局：山元)

はい。皆様、大変お疲れ様でございました。

これをもちまして本日の、令和元年度第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)