

パブリックコメント「バス路線維持を目的とした調査結果に関するご意見の募集について」

1. 受付期間：平成29年1月17日～2月15日
2. 受付人数：19名（男性 15名 女性 4名）
3. 意見件数：40件

分類	ご意見(要旨)	回答
バス事業の体制（10件）	1 社独占はさまざまな点（サービス・料金等）でよくない。2 社運営体制が望ましいと思います。	<p>今後、人口減少に伴い、さらに乗降客が減っていく見込みのなか、将来に渡って市民の重要な足であるバス路線を維持するためには、現在の利便性を大きく損なうことなく、バス事業全体の経営効率化のための改善を図る必要があると考えます。</p> <p>そのため、提案いたしました複数のバス事業の体制のうち、運転士確保、行政関与、利用者サービスの維持（競争環境）等、さまざまな課題が一定解決できるとの検討結果から、「交通局を廃止し、させばバスが一部路線の受託運行を担い、西肥自動車に路線を集約する」という方針をとりまとめたところで</p> <p>す。</p> <p>平成29年度からは、この方針に基づき、西肥自動車と具体的な協議に入る予定でございます。</p> <p>ご意見にもありましたように、安易に西肥自動車に補助を投入するのではない行政関与のあり方や、バス路線やダイヤの状況等の協議の内容などは、状況に応じ、皆様にも、お示したいと考えております。</p>
	市民へのサービスという心を失わなければ、市バスから民間のバスへと変わることもかまいません。	
	市営バスを廃止し、西肥に一元化に賛成です。1社だと等間隔でダイヤを組めるので、利便性は向上します。定期券利用者も便利になります。	
	慣れ親しんだ交通局がなくなるのは寂しい。市民の声を聞く場を調査結果が出る前にそして多くの場所で開催すべきだったと思います。	
	民間のバス会社は、債務の額が多いと聞いていますが、税金で支払うことになるのではないかと思います。時間をかけて検討してください。	
	市営バスと西肥バスとの共同運行の案を提案し、交通局廃止ありきには絶対反対です。	
	民間事業者は黒字路線の収益は会社の収益、赤字路線は自治体からの補助で維持することが頻発している。交通局が赤字を付帯事業で補填することは通常の見方であり、黒字を維持している交通局を廃止し民間事業者1社に集約等の案になった場合、ますます財政負担が増える。超高齢化社会の中、クロスセクター効果も加味し自治体全体の財政負担と市民サービスの向上を考えていくべき。	
	議論が西肥バス一本化ありきとしか思えない。路線が維持できなくなれば、西肥バスに市民の税金を使わざるを得なくなる。	
	地域公共交通の衰退は住民にとっては、そこに住み続けられるかどうかという問題に直結しています。この観点で言えば、今回のバス問題の議論は、市民の意見を反映したものではなく、西肥バスへの一本化ありきで進められています。	
今後も報告会を行うと言われましたが、大枠を決めてしまってからでは、これまでの報告会とは趣旨が違ってしまいます。スケジュールは勿論ですが、提案の内容の見直しを行うことを求めます。		
路線維持について（5件）	路線を無くさない代わりに、本数を減らしていった方がいい。	<p>今回の取り組みは、現行のバスの複数社体制では、路線の維持が、難しいのではないかと実情分析から、調査検討を開始したものであります。</p> <p>現在の複数社が競争している路線の無駄なダイヤは調整する必要がありますが、当然路線そのものの維持を前提に、平成29年度から、西肥自動車とのダイヤ編成も含め協議をすすめて参ります。</p> <p>協議結果を、国の制度である「地域公共交通再編実施計画」で認定を受けることにより、その計画期間について路線を維持していくことが可能です。</p> <p>また、計画期間以降についても、バス事業者のみでの判断でなく、利用状況を踏まえ、関係者協議の上、同計画を刷新していくことで一定担保できるものと考えています。</p>
	高齢者に対応した路線の確保はしていただきたい。	
	市バス廃止は市民の足及び旅行者などにも大きなダメージとなり、なんとしても維持すべきです。買物弱者や病院に行けないなどの状況を作らないよう、また自分もよく利用しているのでよく検討してください。	
	計画や協定の期間が過ぎれば路線の担保はなくなるのではないかと。将来も安心して継続できる公共交通の維持ができないのでは。	
	バス会社が1社となると、競争原理が働かず、運賃値上げ、サービスの低下、赤字路線の廃止などが前例としてある。5年間の計画や協定などの対策があげられているが、どこまで守られるのか。	

自治体の責任・行政関与 (5件)	地方自治体は地域の公共交通政策を立案し、現実化する権限と財源を持ち、交通全体をコントロールしていく責任がある。	<p>国が定めた「交通政策基本法」や「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」では、地方自治体いわゆる市がリーダーシップをもって地域の公共交通を維持していく責務やその趣旨が、改めて規定されています。</p> <p>各交通事業者にも、事業の責任と役割を担って頂きながら、地域全体の公共交通の維持は市の責務でありますので、今後のバス事業に関する行政関与をしっかりと行って参りたいと考えております。</p>
	現行法では民営、公営に関わらず自治体が調整を行うことが求められており、積極的に行うべきだ。ダイヤ調整、共通定期券、共同運行について自治体の努力が見られず、粘り強く時間をかけてやるべき。(その他、同様のご意見2件：民間事業者にダイヤを組ませると行政の関与はゼロとなる)	
	バスが赤字でも市民の足は必要であり、市バスは必要。西肥だけにするのは、市の責任を放棄すること。	
運賃について(3件)	バス料金があまりにも高く車の方がリーズナブル。	<p>バス料金は、値上げの正当な理由について運輸局の承認が必要となりますので、事業者の利益を優先した安易な値上げは、まず認められません。</p> <p>バス路線やダイヤ・料金について具体的に定めていく「地域公共交通再編実施計画」を策定する中で、料金についても明確にしたいと考えております。</p>
	ワンコインで大量に人を乗せた方が効率がいいのでは。	
	一本化により競争環境がなくなれば運賃値上げの可能性は大きい。それを防ぐために補助が必要となる。	
敬老福祉パスについて(3件)	全世代からバス料金を取るべき。(その他、同様のご意見2件)	敬老福祉パスは福祉施策の一環として行っており、バス事業の継続的な経営効率化とは政策の基本的考え方が異なりますので、ご意見を集約して担当部署に伝えております。
バス停関係(4件)	バスが大量に走り渋滞の原因になっている。バス停のバスベイを整備すべき。	<p>バス路線の見直しを行うことと合わせて、わかりにくいバス停等の見直しについてもバス事業者を検討して頂くようにしたいと考えております。</p>
	バス停の間隔を短くしてもらったら、もっと利用が増えるのでは。	
	同じバス会社でありながらパールシー行のバス停が2つある。特に旅行者にはわかりにくい。また、相浦方面のバスでは市営バスと西肥バスで乗り場が違う場合があり、大学や総合グラウンド等、市外の方が利用されることも多いためわかりにくい。	
	西肥バスの駅前バスセンターに入る伊万里・嬉野・川棚・西海橋等の長距離路線は市営バスターミナル前3番乗り場には停まらず、わかりづらい。(一方、北向きの便に関してはセンター発車後、市営バスと同停留所である2番乗り場には停まるため問題なく乗れる)身近な長崎市や複数事業者のある熊本市や広島市等を参考にするなど、市街地中心部に共通のバス乗降施設を置く必要がある。	
接遇・乗車環境(2件)	ベビーカーや車イスでも自由に乗車できるようにしてほしい。	<p>バスに限らず、その他の公共交通機関についても積極的な取り組みをお願いして参りたいと思っております。</p>
	大切なお客様を運ぶのだという自覚を持って運行していただきたい。	
その他(7件)	無人のAIバスをまめバスに搭載して走行させればいいのでは。	<p>今後の取り組みの際に参考にさせて頂きたいと思っております。</p> <p>パブリックコメントはホームページ上での募集としておりますが、調査報告会については、ホームページの他、市バス単独路線を中心として、広く市内全世帯の60%にあたる地区を対象に、町内の班回覧用のお知らせの送付や該当町内会長宛の260通の郵送によるお知らせをしております。</p>
	市民も参加して運営を考えたらいいのでは。	
	パブリックコメントを求める知らせはなく、調査報告会も7ヶ所だけ。この調査報告会の知らせも十分ではないでしょうか。	

	<p>共同運行が現行体制ではできない理由が書いていない。西肥バス一本ありきの議論ではないのですか？市民全体に調査報告会を知らせていない。市民の意見を聞いたとはいえない。</p>	<p>パブリックコメント資料1の3Pにある「適切な運賃配分」（事業者の収入配分の協議がうまくいくかどうか）、「効率的な車両運用」（営業所や車庫の相互利用が可能かどうか）という2点の協議が難航と記載している部分が、共同運行が現行体制ではできない理由です。</p> <p>調査報告会については前述のお知らせをしております。</p>
	<p>交通局の人件費は定年退職前の職員が多いためであり、市長部局への出向により今後は民間事業者よりも人件費はおさえられるのではないかと。（シミュレーションにはそれが反映されていない）事務職部門においてもプロパー化を進め人件費を抑える方法もある。</p>	<p>この取り組みの中で実現しようとしている民間バス事業者の運転士の労働環境改善のための人件費の上乗せを反映したうえで、現状を基にシミュレーションしており、かなり現実に近い予測であると考えております。従いまして、ご指摘の市長部局への出向や事務職部門のプロパー化の仮定条件をもとに、シミュレーションに入れ判断することは難しいと考えます。</p>
	<p>利用促進運動に取り組むべきではないでしょうか。そのことが将来的に市民の交通を守り、環境を守り、それぞれの事業者を守るのではないのでしょうか。</p>	<p>毎年11月に開催しております「公共交通ふれあいフェスタ」も利用促進の一環であり、鉄道とバスの共通1日乗り放題チケット等を販売したり、MR佐々駅のパーク＆ライドは松浦鉄道沿線自治体と国の補助金で整備したという経緯もございます。しかし、人口減少やモータリゼーションが進展したなかで、特にバスの乗降客の減少が続いている状況です。しかしながら、利用促進は、公共交通維持に大変重要であると考えますことから、市民や利用者の皆様にも広くご参加頂く等、今後とも利用促進策に取り組んで参りたいと思っております。</p>
<p>松浦鉄道について（1件）</p>	<p>市営バス廃止後は、MRの今後の在り方も検討してください。MRはレールバスであり、高速かつ大量輸送という鉄軌道の特徴を活かしきれていません。運賃もほぼバスと同額で、早岐地区のJR運賃は安い。工業高校前の国道が朝夕渋滞するのは、MRの踏切が原因であり、公金を補助してまでも存続させる大儀は認められません。</p>	<p>平成26年度調査の利用状況では、鉄道とバスの役割分担が一定なされていましたが、松浦鉄道は西肥自動車の路線と並行して運行されております。また、松浦鉄道の施設整備は継続的に必要となること等から、今後の利用状況をみながら松浦鉄道のあり方について、沿線自治体と連携しながら検討する必要があると認識しております。</p>